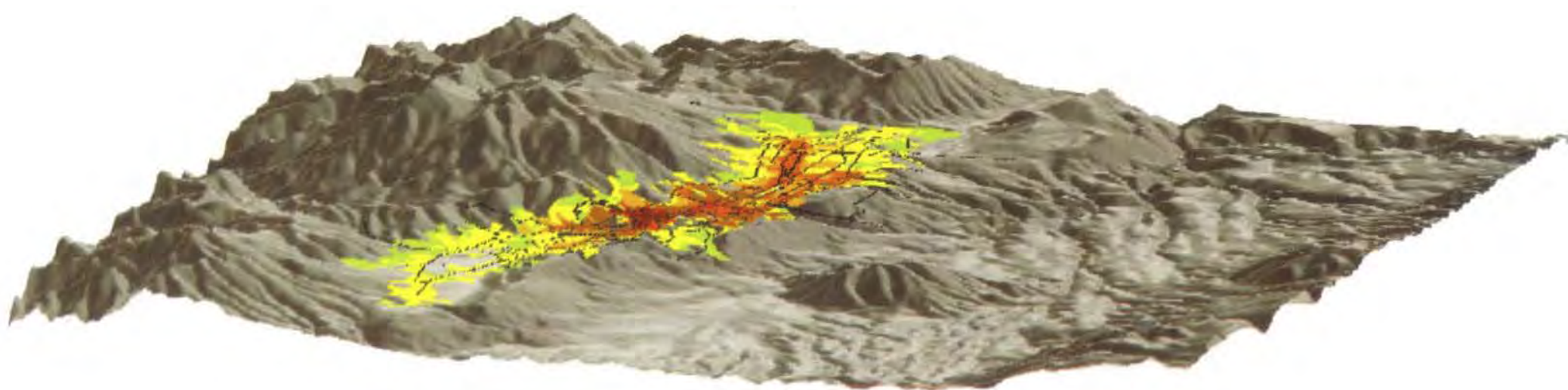


ATLAS INFOGRÁFICO DE QUITO

socio-dinámica del espacio y política urbana



ATLAS INFOGRAPHIQUE DE QUITO

socio-dynamique de l'espace et politique urbaine



*Instituto Geográfico Militar (IGM)
Ecuador*



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



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

Módulo numérico de terreno de la portada

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

Modèle numérique de terrain de la couverture

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

Ficha de documentación

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

Difusión exclusiva para las Américas

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

Fiche documentaire

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

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

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

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

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

COMITÉ DE DIRECCIÓN - COMITÉ DE DIRECTION

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

Directores del IGM y Presidentes del
IPGH

Medardo TERÁN RODRÍGUEZ

Secretario Técnico del IPGH Sección
Nacional del Ecuador

Pierre POURRUT (1987 - 1990)

René MAROCCO (en fonction)

Représentants de l'ORSTOM en
Équateur

COMITÉ CIENTÍFICO - COMITÉ SCIENTIFIQUE

Jeanett VEGA (1987 - 1991)

Investigadora del IGM

Aníbal SALAZAR (1991 - 1992)

Director del IGM

María Augusta FERNÁNDEZ

Investigadora del IPGH

Henri GODARD

Chargé de recherche à l'ORSTOM

René de MAXIMY

Directeur de recherche à l'ORSTOM

DIRECCIÓN CIENTÍFICA - DIRECTION SCIENTIFIQUE

René de MAXIMY

SECRETARIO CIENTÍFICO - SECRÉTARIAT SCIENTIFIQUE

Henri GODARD

DIRECCIÓN INFORMÁTICA - DIRECTION INFORMATIQUE

Marc SOURIS

COLABORACIONES COLLABORATIONS

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

BASE DE DATOS - BASE DE DONNÉES

CARTOGRAFÍA - CARTOGRAPHIE

TALLERES GRÁFICOS - ATELIERS GRAPHIQUES

SEPARACIÓN DE COLORES - SÉPARATION DE COULEURS

COMPOSICIÓN - COMPOSITION

FOTOGRAFADO - PHOTOGRAVURE

TRADUCCIÓN - TRADUCTION

IMPRESIÓN - IMPRESSION

PORTADA - COUVERTURE

ENCUADERNACIÓN - RELIURE

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

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

Marc SOURIS (responsable)
Jeanett VEGA (responsable)

Henri GODARD (responsable)
Marc SOURIS (responsable)

Graffiti
Macgeneración

Imprenta Mariscal
El Comercio

Henri GODARD (responsable)

Instituto Geográfico Militar (IGM)

María Dolores VILLAMAR (Trébol)

Instituto Geográfico Militar (IGM)

Instituto Geográfico Militar (IGM)

Instituto Geográfico Militar (IGM)

LISTA DE LOS AUTORES - LISTE DES AUTEURS

Jean-Guilhem BASTIDE

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

Marie S. BOCK

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

Bernard CASTELLI

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

Philippe CAZAMAJOR d'ARTOIS

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

Anne COLLIN DELAUAUD

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

Dominique COURET

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

María Augusta CUSTODE

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

Robert D'ERCOLE

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

Álvaro DÁVILA

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

Anne-Claire DEFOSSEZ

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

Jean-Paul DELER

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

Didier FASSIN

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

María Augusta FERNÁNDEZ

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

Henri GODARD

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

Juan LEÓN

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

René de MAXIMY

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

Pierre PELTRE

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

Marc SOURIS

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

Jeanett VEGA

Ingeniera geógrafa, Investigadora del IGM

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

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

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

Patricia ASPIAZU

André BALLUT

Bernard COCHET

Olivier DOLLFUS

Jean-Paul DELER

Anne COLLIN DELAUAUD

Xavier FONSECA

Jean-Paul GILG

Nelson GÓMEZ

Jorge LEÓN

Juan LEÓN

Christian de MUIZON

Antonio NARVÁEZ

Lelia OQUENDO

Aníbal ROBALINO

Yves SAINT-GEOURS

Olga SANI

Carlos VELASCO

Con el apoyo de los siguientes organismos e instituciones:

Ambassade de France

Banco Central

Banco Ecuatoriano de la Vivienda (BEV)

Bancos ecuatorianos y extranjeros

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

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

Centro Ecuatoriano De Investigación Geográfica (CEDIG)

Centro Panamericano de Estudios e Investigaciones Geográficas (CEPEIGE)

Centre National de la Recherche Scientifique

Colegio de Geógrafos del Ecuador

Consejo Nacional de Desarrollo (CONADE)

Corporación Ecuatoriana de Turismo (CETUR)

Dirección General de Aviación Civil

Dirección Nacional de Tránsito

Empresa Eléctrica Quito S.A.

Empresa Municipal de Agua Potable (EMAP-Q)

Empresa Municipal de Alcantarillado (EMA)

Empresa Municipal de Rastro

Escuela Politécnica del Ejército (ESPE)

Escuela Politécnica Nacional (EPN), Instituto Geofísico

Facultad Latinoamericana de Ciencias Sociales (FLACSO)

Institut français d'études andines

Ilustre Municipio de Quito (IMQ)

Instituto Ecuatoriano de Electrificación (INECEL)

Avec le concours des institutions et organismes suivants :

Instituto Ecuatoriano de Minería (INEMIN)

Instituto Ecuatoriano de Obras Sanitarias (IEOS)

Instituto Ecuatoriano de Recursos Hidráulicos (INERHI)

Instituto Ecuatoriano de Seguridad Social (IESS)

Instituto Ecuatoriano de Telecomunicaciones (IETEL)

Instituto Geográfico Militar (IGM)

Instituto Nacional de Energía (INE)

Instituto Nacional de Estadística y Censos (INEC)

Instituto Nacional de Meteorología e Hidrología (INAMHI)

Instituto Panamericano de Geografía e Historia (IPGH)

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

Ministerio de Agricultura y Ganadería (MAG)

Ministerio de Bienestar Social y Promoción Popular

Ministerio de Defensa Nacional

Ministerio de Educación, Cultura y Deportes

Ministerio de Energía y Minas

Ministerio de Industrias, Comercio e Integración

Ministerio de Obras Públicas y Comunicaciones

Ministerio de Relaciones Exteriores

Ministerio de Salud Pública

Pontificia Universidad Católica del Ecuador

Superintendencia de Bancos

Superintendencia de Compañías

Universidad Central del Ecuador

Avant-propos (Jorge SALVADOR LARA)

Prólogo (Jorge SALVADOR LARA)

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

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

Plans de référence

Planos de referencia

CHAPITRE 1. PHÉNOMÈNE URBAIN ET CONTRAINTES GÉOGRAPHIQUES

CAPÍTULO 1. FENÓMENO URBANO Y LIMITACIONES GEOGRÁFICAS

Quito et l'Aire métropolitaine

Quito y su Área Metropolitana

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

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

Henri GODARD ; Jeanett VEGA

Responsabilité scientifique - Responsabilidad científica: María Augusta FERNÁNDEZ

02. Situation et site : modèles numériques de terrain

02. Situación y sitio: modelos numéricos de terreno

María Augusta FERNÁNDEZ ; Marc SOURIS

Responsabilité scientifique - Responsabilidad científica: María Augusta FERNÁNDEZ

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

03. Las dinámicas del crecimiento de la aglomeración de Quito

Anne COLLIN DELAUAUD

Responsabilité scientifique - Responsabilidad científica: María Augusta FERNÁNDEZ

04. Stabilité géomorphologique de la région de Quito

04. Estabilidad geomorfológica de la región de Quito

Álvaro DÁVILA

Responsabilité scientifique - Responsabilidad científica: María Augusta FERNÁNDEZ

Risques naturels et occupation de l'espace

Riesgos naturales y ocupación del espacio

05. Risques volcaniques de l'Aire Métropolitaine de Quito

05. Riesgos volcánicos del Área Metropolitana de Quito

Álvaro DÁVILA

Responsabilité scientifique - Responsabilidad científica: María Augusta FERNÁNDEZ

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

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

Robert D'ERCOLE

Responsabilité scientifique - Responsabilidad científica: María Augusta FERNÁNDEZ

07. Risque morphoclimatique historique

07. Riesgo morfoclimático histórico

Pierre PELTRE

Responsabilité scientifique - Responsabilidad científica: María Augusta FERNÁNDEZ

08. Constructibilité de Quito

08. Constructibilidad de Quito

Álvaro DÁVILA

Responsabilité scientifique - Responsabilidad científica: María Augusta FERNÁNDEZ

09. Les risques naturels

09. Los riesgos naturales

Álvaro DÁVILA ; René de MAXIMY

Responsabilité scientifique - Responsabilidad científica: María Augusta FERNÁNDEZ

CHAPITRE 2. ARTICULATION STRUCTURELLE : DÉMOGRAPHIE ET SOCIO-ÉCONOMIE

CAPÍTULO 2. ARTICULACIÓN ESTRUCTURAL: DEMOGRAFÍA Y SOCIO-ECONOMÍA

Caractéristiques démographiques

Características demográficas

10. Densités des populations

10. Densidades de la población

René de MAXIMY

Responsabilité scientifique - Responsabilidad científica: René de MAXIMY

11. Âge et sexe

11. Edad y sexo

René de MAXIMY

Responsabilité scientifique - Responsabilidad científica: René de MAXIMY

12. Catégories socio-professionnelles

12. Categorías socio-profesionales

René de MAXIMY

Responsabilité scientifique - Responsabilidad científica: René de MAXIMY

13. Population et appropriation de l'espace

13. Población y apropiación del espacio

René de MAXIMY

Responsabilité scientifique - Responsabilidad científica: René de MAXIMY

14. Cohabitation

14. Cohabitación

René de MAXIMY

Responsabilité scientifique - Responsabilidad científica: René de MAXIMY

Activités

Actividades

15. Activités : localisation et densité

15. Actividades: localización y densidad

Philippe CAZAMAJOR d'ARTOIS

Responsabilité scientifique - Responsabilidad científica: Philippe CAZAMAJOR d'ARTOIS

16. Les tiendas

16. Las tiendas

Philippe CAZAMAJOR d'ARTOIS

Responsabilité scientifique - Responsabilidad científica: Philippe CAZAMAJOR d'ARTOIS

17. Les activités de la construction

17. Las actividades de la construcción

Bernard CASTELLI ; Philippe CAZAMAJOR d'ARTOIS

Responsabilité scientifique - Responsabilidad científica: Philippe CAZAMAJOR d'ARTOIS

18. Caractérisation des principaux axes en fonction des activités dominantes

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

Philippe CAZAMAJOR d'ARTOIS

Responsabilité scientifique - Responsabilidad científica: Philippe CAZAMAJOR d'ARTOIS

CHAPITRE 3. SYSTÈMES, HIÉRARCHIES FONCTIONNEMENT ET DYSFONCTIONNEMENTS

CAPITULO 3. SISTEMAS, JERARQUÍAS, FUNCIONAMIENTO Y DISFUNCIONAMIENTOS

Localisation des équipements et services collectifs

Ubicación de los equipamientos y servicios colectivos

19. Établissements et fréquentation scolaires

19. Establecimientos y frecuentación escolares

René de MAXIMY ; Jeanett VEGA

Responsabilité scientifique - Responsabilidad científica: Henri GODARD ; Jeanett VEGA

20. Sociologie et histoire du système de soins

20. Sociología e historia del sistema de atención médica

Anne-Claire DEFOSSEZ ; Didier FASSIN ; Henri GODARD

Responsabilité scientifique - Responsabilidad científica: Henri GODARD ; Jeanett VEGA

21. Bipolarité patrimoine « réel » et consommation culturelle

21. Bipolaridad patrimonio « real » y consumo cultural

Marie S. BOCK ; Henri GODARD

Responsabilité scientifique - Responsabilidad científica: Henri GODARD ; Jeanett VEGA

Réseaux et infrastructures

Redes e infraestructuras

22. La problématique de l'eau potable

22. La problemática del agua potable

Jeanett VEGA

Responsabilité scientifique - Responsabilidad científica: Jeanett VEGA

23. L'évacuation des eaux usées

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

23. La evacuación de las aguas servidas

24. Transports et voirie

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

24. Transportes y red vial

25. Autres réseaux : téléphone et électricité

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

25. Otras redes: teléfono y energía eléctrica

26. Zones desservies par les réseaux principaux

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

26. Zonas atendidas por las redes principales

27. Grilles des services et des équipements

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

27. Mallas de servicios y equipamientos

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

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

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

CHAPITRE 4. DYNAMIQUES ET INÉGALITÉS
INTRA-URBAINES

CAPITULO 4. DINÁMICAS Y DESIGUALDADES
INTRA-URBANAS

29. Dynamiques du foncier quiténien

Bernard CASTELLI
Responsabilité scientifique - Responsabilidad científica: Bernard CASTELLI

29. Dinámicas del suelo en Quito

30. Typologie de l'habitat

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

30. Tipología del hábitat

Dynamiques du marché du sol et des propriétés

Dinámicas del mercado del suelo y de las propiedades

31. Formes spatiales de la propriété urbaine

Bernard CASTELLI
Responsabilité scientifique - Responsabilidad científica: Bernard CASTELLI

31. Formas espaciales de la propiedad urbana

32. L'espace des valeurs immobilières

Bernard CASTELLI
Responsabilité scientifique - Responsabilidad científica: Bernard CASTELLI

32. El espacio de los valores inmobiliarios

Quartiers

Barrios

33. Classification et analyse de quartiers

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

33. Clasificación y análisis de barrios

34. Tentative de définition de zones urbaines homogènes

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

34. Tentativa de definición de zonas urbanas homogéneas

35. Le comportement électoral dans les paroisses urbaines de Quito

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

35. El comportamiento electoral en las parroquias urbanas de Quito

CHAPITRE 5. ORGANISATION SPATIALE ET SÉGRÉGATION FONCTIONNELLE

CAPITULO 5. ORGANIZACIÓN ESPACIAL Y SEGREGACIÓN FUNCIONAL

Centralité urbaine et organisation de l'espace

Centralidad urbana y organización del espacio

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

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

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

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

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

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

38. Hiérarchisation socio-économique de l'espace quiténien

38. Jerarquización socio-económica del espacio quiteño

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

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

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

Henri GODARD
Responsabilité scientifique - Responsabilidad científica: Henri GODARD

40. Les modes de composition urbaine

40. Los modos de composición urbana

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

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

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

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

Annexe - Lecture discursive de l'atlas : quelques exemples

Anexo - Lectura discursiva del atlas: algunos ejemplos

Henri GODARD ; René de MAXIMY

SOURCES ET LIMITES

- *Fond de plan Quito de 1987 mis à jour par la Municipalité, 1991 ;*
- *Instituto Nacional de Estadísticas y Censos, fond de plan utilisé pour le recensement, Quito, 1/2 000, 1982 ;*
- *Instituto Geográfico Militar, plan de Quito, 1/2 000, 1983 ;*
- *SPOT, image satellite, canal panchromatique, 1/30 000, juin 1986 ;*
- *diverses planches de cet atlas.*

Les limites de l'analyse sont celles de l'échelle et de la précision des documents cartographiques de référence.

PROBLÉMATIQUE ET CONCEPTION

André Cholley écrivait que « la géographie est l'action de l'homme sur le paysage et du paysage sur l'homme ». Cette définition reste très actuelle. Cependant, dans les villes, le poids de l'homme est tel que l'action du paysage tend à s'effacer devant celle de l'homme. Malgré tout, celui-ci reste généralement dans l'obligation de maintenir avec celui-là une relation dialectique minimale. En effet, la construction d'une ville, opération sans cesse modifiée, n'est autre que la recomposition géographique progressive et collective d'un paysage rapproché que les citoyens doivent adapter autant que possible à l'exercice de leur existence pour ne pas avoir à trop se soumettre à des contraintes premières pas toujours satisfaisantes. Cet exercice, qui s'ancre dans la durée et dans l'histoire, ne se pratique ni de façon continue ni de façon uniforme. À chaque moment de l'histoire de la ville correspondent un ou plusieurs modes de composition urbaine qui sont les expressions des conceptions que les citoyens, et usagers, ont alors de l'organisation de leurs lieux de vie. Ces modes sont des signifiés qui se combinent et leurs sécrétions, les signifiants, construisent l'image composite de la ville. Les étudier éclairer, de ce fait, la compréhension que l'on peut avoir des raisons qui influent sur le fonctionnement social de la cité.

Michel Coquery a défini la notion de mode de composition urbaine en 1982 à partir des notes de Pierre Riboulet (1980) de la manière suivante :

« On peut définir le mode de composition urbaine comme le processus social mis en action dans le but de produire un espace d'habitat et de travail comprenant toutes les fonctions utiles au moment historique considéré, donnant, dans le même mouvement, une forme et une signification, à cet espace. Il ne s'agit donc pas d'un acte simple, mais d'un processus complexe, qui a des déterminants en amont et des effets en aval. » (COQUERY, M., 1982, p. 125).

Si les architectes, urbanistes et paysagistes ont été les premiers à penser en termes de modes de composition urbaine — les applications sont nombreuses : travaux de Gerald Hanning, l'aménagement du Grand Caire, 1850-1950 un siècle d'aménagements urbains au Caire, la composition urbaine dans le schéma directeur de Yaoundé (IAURIF), le Grand Paris (IAURIF), etc. — ce n'est que depuis une décennie que les géographes se sont intéressés à cet outil pour réfléchir : sur l'urbain et proposer une nouvelle clef de lecture du paysage urbanisé ; sur les dynamiques spatiales ; sur une certaine vision macro et microspatiale ; sur les aspects d'évolution de la convivialité en fonction des transformations socio-économiques et politiques de l'espace et sur leurs implications sociales ; sur le fonctionnement et les dysfonctionnements de l'appareil urbain ; sur la symbolique de l'espace et sur les lieux spécifiques. Cette méthode de travail géographique doit être différenciée de l'élaboration et de la mise en place de schémas directeurs et de plans d'urbanisme : en effet, bien que les objectifs des deux approches soient complémentaires, la vision et la conception qu'a le géographe de l'urbain restent moins dictées par des impératifs techniques et par l'urgence, ce qui lui permet d'évaluer avec plus de sensibilité les grands travaux réalisés par les urbanistes et les spécialistes de la planification. Enfin, cette clef de lecture a l'intérêt de pouvoir appréhender la ville dans la globalité de sa structure sans négliger pour autant l'organisation interne de ses composantes microspatiales.

Il y a plusieurs manières d'aborder l'observation et la description explicative des modes de composition urbaine :

- en établissant un cadre au préalable, ce qui procède de l'a priori que toute ville se construit et se développe sur un nombre de modèles limité et bien établi ; il suffit dès lors de replacer celle que l'on étudie dans les classifications de référence, puis d'en singulariser les incontournables particularismes ;
- en décrivant minutieusement les signifiants qui ont marqué et marquent encore le paysage urbain qu'ils construisent, et, singularisant les étapes et types de croissance de la cité, en donnant un sens socio-spatial clair, de lecture facile, à l'ensemble observé afin d'en saisir les raisons et les permanences.

On a préféré partir de la réalité quiténienne actuelle afin de mettre en évidence ses conformités aux modèles extérieurs et ses singularités, et aussi sa capacité d'intérioriser les acquis. Puis, cela bien fixé, on a tenté une taxonomie qui permet de situer Quito par rapport à ce qu'on appelle généralement le phénomène urbain.

Cette planche devrait pouvoir répondre, du moins partiellement, aux questions suivantes qui sont en fait nos hypothèses de travail :

- Note-t-on des phénomènes de continuité ou de rupture des structures urbaines depuis la fondation de Quito par les Espagnols ?
- Les processus diachroniques et la contraction espace / temps jouent-ils un rôle dans un éventuel renversement des avantages et des contraintes du site initial d'installation de la capitale ?

FUENTES Y LÍMITES

- Base de plano de Quito de 1987 actualizado por el IMQ, 1991;
- Instituto Nacional de Estadísticas y Censos, *Base de plano utilizado para el censo*, Quito, escala 1:2.000, 1982;
- Instituto Geográfico Militar, *Plano de Quito*, escala 1:2.000, 1983;
- SPOT, imagen satélite, canal pancromático, escala 1:30.000, junio de 1986;
- diversas láminas de este atlas.

Los límites del análisis son los de la escala y de la precisión de los documentos cartográficos de referencia.

PROBLEMÁTICA Y CONCEPCIÓN

André Cholley decía que « la geografía es la acción del hombre en el paisaje y del paisaje en el hombre ». Esta definición sigue siendo muy actual, aunque en las ciudades el peso del hombre es tal que la acción del paisaje tiende a borrarse ante la del hombre. A pesar de todo, este último sigue estando en la obligación de mantener con el primero una mínima relación dialéctica. En efecto, la construcción de una ciudad, operación modificada constantemente, no es otra cosa que la recomposición geográfica progresiva y colectiva de un paisaje cercano que los ciudadanos deben adaptar en la mayor medida posible al ejercicio de su existencia a fin de no tener que someterse demasiado a limitaciones apremiantes no siempre satisfactorias. Tal ejercicio, arraigado en la duración y en la historia, no se practica ni de manera continua ni de manera uniforme. A cada momento de la historia de la ciudad corresponden uno o varios modos de composición urbana que son la expresión de las concepciones que tienen los ciudadanos, y los usuarios, de la organización de sus lugares de vida. Esos modos son significados que se combinan y su producto, los significantes, construyen la imagen compuesta de la ciudad. Por ello, estudiarlos aclara la comprensión de las razones que influyen en el funcionamiento social de la urbe.

En 1982, Michel Coquery definió la noción de modo de composición urbana, en base a las notas de Pierre Riboulet (1980):

« El modo de composición urbana puede definirse como el proceso social emprendido con el objeto de producir un espacio de hábitat y de trabajo que comprenda todas las funciones útiles en el momento histórico considerado, dando, en el mismo movimiento, una forma y una significación a ese espacio. No se trata entonces de un acto simple, sino de un proceso complejo, que tiene determinantes antes y efectos después. » (Coquery, M., 1982, p. 125).

Si bien los arquitectos, urbanistas y paisajistas fueron los primeros en pensar en términos de modos de composición urbana — las aplicaciones son numerosas: trabajos de Gerald Hanning, el ordenamiento de El Cairo Ampliado, 1850-1950, un siglo de ordenamientos urbanos en el Cairo, la composición urbana en el esquema maestro de Yaundé (IAURIF), el París Ampliado (IAURIF), etc. — es apenas desde hace un decenio que los geógrafos se han interesado en este instrumento a fin de reflexionar: sobre lo urbano y proponer una nueva clave de lectura del paisaje urbanizado; sobre las dinámicas espaciales; sobre una cierta visión macro y micro-espacial; sobre los aspectos de evolución de la convivencia social en función de las transformaciones socio-económicas y políticas del espacio y sobre sus implicaciones sociales; sobre el funcionamiento y los disfuncionamientos del aparato urbano; sobre la simbología del espacio y sobre los lugares específicos. Se debe diferenciar este método de trabajo geográfico de la elaboración y la aplicación de esquemas maestros y de planes de urbanismo: en efecto, aunque los objetivos de los dos enfoques sean complementarios, la visión y la concepción que el geógrafo tiene de lo urbano están menos dictadas por imperativos técnicos y por la urgencia, lo que le permite evaluar con mayor sensibilidad las grandes obras realizadas por los urbanistas y los especialistas de la planificación. Finalmente, esta clave de lectura presenta el interés de posibilitar la aprehensión de la ciudad en la globalidad de su estructura sin descuidar por ello la organización interna de sus componentes micro-espaciales.

Hay varias maneras de abordar la observación y la descripción explicativa de los modos de composición urbana:

- estableciendo previamente un marco, lo cual proviene del a priori de que toda ciudad se construye y se desarrolla en base a un número de modelos limitado y bien establecido; basta entonces con reubicar la que se estudia en las clasificaciones de referencia, y luego identificar sus inevitables singularidades;
- describiendo minuciosamente los significantes que han marcado y marcan aún el paisaje urbano que construyen, y, caracterizando las etapas y tipos de crecimiento de la urbe, dando un sentido socio-espacial claro, de fácil lectura, al conjunto observado a fin de captar sus razones y sus permanencias.

Preferimos partir de la realidad quiteña actual a fin de poner en evidencia su correspondencia con los modelos exteriores y sus particularidades, al igual que su capacidad de interiorizar lo adquirido. Luego, una vez que ello estaba bien establecido, se intentó una taxonomía que permita situar a Quito con relación a lo que se conoce generalmente como el fenómeno urbano.

Esta lámina debería poder responder, al menos parcialmente, a las siguientes interrogantes que en realidad son nuestras hipótesis de trabajo:

- ¿Se observan fenómenos de continuidad o de ruptura de las estructuras urbanas desde la fundación española de Quito?
- ¿Juegan los procesos diacrónicos y la contracción espacio / tiempo algún papel en una eventual inversión de las ventajas y las limitaciones del sitio inicial de instalación de la capital?

- Quels sont les éléments pérennes du paysage urbain qui ont orienté et continuent de guider la croissance de la capitale ?
- Certains de ces éléments de base sont-ils plaqués à l'identique quelle que soit la période historique considérée ou sont-ils adaptés et réinterprétés en fonction des transformations économiques, socio-politiques et techniques ?
- De quelle façon les interactions entre les types de composition urbaine développés depuis le *xv^e* siècle et les différentes formes de pouvoir qui se sont succédées se marquent-elles dans l'évolution du paysage urbain ?
- Comment s'intègrent ou se juxtaposent les différentes formes urbaines produites depuis la fondation de la capitale jusqu'à la fin du *xx^e* siècle ? Celles-ci favorisent-elles la cohérence et l'homogénéité du tissu urbain ou sa déstructuration progressive ?
- Quel est le poids respectif des différentes catégories sociales dans les mécanismes de production des formes urbaines ?
- Peut-on mettre en évidence l'existence de certains éléments fractals à partir des emboîtements d'échelles — de la structuration d'ensemble de la ville à l'organisation de ses zones homogènes et de ses îlots ?

ÉLABORATION

Tout a commencé avec la cuadrícula (quadrillage) dont la définition dit bien la signification urbaine : « ensemble des carrés qui résultent des croisements perpendiculaires de deux séries de parallèles se découpant à angle droit ». Le dessin en damier qui la singularise est des plus simples ; en un site plan, il permet d'inscrire en ses cases ainsi tracées un établissement même très conséquent dont on peut hiérarchiser les constructions et monuments, comme assurer aisément le fonctionnement. Et c'est bien ce qu'il en fut de Quito à ses débuts :

« le plan de Quito souffre de nombreuses inégalités ; la plupart de ses rues sont droites et divisées en carrés réguliers, mais dans ses faubourgs, on en perd l'orientation à cause des fractures du terrain. » (Manuel VILLAVICENCIO, p. 284).

Afin de bien saisir Quito dans son évolution et sa continuité, de bien établir où et en quoi se sont perpétués, en s'adaptant et se modifiant selon les époques et selon les techniques de maîtrise de l'espace et de la construction, ses modes de composition spatiale, il est pertinent de considérer l'îlot initial comme maille urbaine de référence. Dans l'esprit des Quiténiens, cet îlot est la Grand'Place dont les dimensions sont conformes aux mesures préconisées par les Franciscains qui furent les premiers urbanistes de la ville. C'est un lieu, un espace symbolique.

« Les édifices principaux sont : le palais du gouvernement, œuvre moderne qui forme un côté de la Grand'Place ; le palais archépiscopal, autre œuvre moderne qui occupe une partie d'un côté de la même place ; le troisième côté de la place est bordé par la cathédrale, avec un très beau parvis de pierre et un beau porche surmonté d'une coupole au soutènement en arcs de plein cintre : le centre de la place est occupé par une fontaine en pierre. » (Manuel VILLAVICENCIO, p. 285).

L'îlot initial est un carré de 100 aunes (83,5 m) de côté (surface : 6 972 m²). Il est divisé en quatre solares, et donc usuellement distribué entre quatre propriétés. En référence à cette mesure urbaine initiale, on a élaboré une première image de la ville considérée selon les surfaces des îlots. (Cependant, sur cette carte, la Grand'Place, lors de l'introduction numérique en la BDU du fond de plan, s'est trouvée ravalée à la dimension d'îlot immédiatement inférieure par suite du rattachement de la surface du parvis à la cathédrale. Il n'en demeure pas moins que la surface de l'îlot de référence est celle, intégrale, de la Grand'Place.)

Mais si la manzana est l'unité de base du découpage géographique, et si la cuadrícula et d'autres formes plus diversifiées et plus récentes en sont des types d'agencement et de fonctionnement, un autre regard sur l'aire urbanisée en la démarquant de l'îlot, tout en renforçant le jeu de la voirie et de ses orientations, permet de formuler d'autres observations pertinentes sur les modes que revêt la composition urbaine. Cependant, pour en dégager les caractéristiques, il importe d'abord de considérer le tracé des rues et pour cela de ne voir chacune d'elles que pour elle-même, séparée des coupures qu'occasionne chaque croisement, et dissociée de ses ancrages (départ et aboutissement), puis de les saisir en deux ensembles distingués par l'orientation, séparant l'image des voies longitudinales (plus ou moins sud-nord) de celle des voies transversales (plus ou moins ouest-est). Cette approche est singulièrement signifiante de la dialectique établie entre les bâtisseurs de la ville et les reliefs du site.

Afin de parfaire la perception visuelle de la composition de Quito, on a construit quelques profils tirés de transects judicieusement choisis.

COMMENTAIRE

Quito, c'est la face de Dieu ! (expression quiténienne). Tout Quiténien rencontré est fier de sa ville et le proclame. Seulement voir Dieu face à face est le privilège d'un autre monde. Alors, peut-être vaut-il mieux se dire qu'en cette affaire il y a des êtres humains et que ce sont eux les constructeurs de leur ville. L'exposé, carte après carte, dossier après dossier, de l'analyse urbaine que nous menons impose cette affirmation et en donne la mesure.

Quito admirable, Quito déconcertante... Oui, on peut le dire, mais Quito concertante ? Cela peut-il aussi s'énoncer ? La démarche géographique qui prévaut dans l'élaboration de cet atlas impose une dialectique fondée sur des données très extériorisées, qui interdit un excès de spéculation et provoque l'imaginaire à la mesure de la rigueur.

Peut-on prétendre que par les modes de composition urbaine rencontrés, observés, répertoriés, Quito révèle une face cachée de sa nature ?

Admirable Quito. Ses demeures s'accrochent dans ses pentes, ses quartiers collent étroitement au site qui exalte à merveille l'éclat des façades, les empilements et étagements des maisons, la dispersion des quartiers. Le formidable écrin du Pichincha, où s'inscrit la ville, la met en valeur comme l'est le cristal au creux de la géode. Parcourir Quito, la visiter hors des circuits préconçus et convenus, peut être un enchantement.

- ¿Cuáles son los elementos permanentes del paisaje urbano que han orientado y continúan guiando el crecimiento de la capital?
- ¿Se reproducen algunos de estos elementos de base de manera idéntica independientemente del período histórico considerado o se adaptan y reinterpreten en función de las transformaciones económicas, socio-políticas y técnicas?
- ¿De qué manera se marcan en la evolución del paisaje urbano las interacciones entre los tipos de composición urbana desarrollados desde el siglo XVI y las diferentes formas de poder que se han sucedido?
- ¿Cómo se integran o se yuxtaponen las diferentes formas urbanas producidas desde la fundación de la capital hasta finales del siglo XX? ¿Favorecen estas la coherencia y la homogeneidad del tejido urbano o su desestructuración progresiva?
- ¿Cuál es el respectivo peso de las diferentes clases sociales en los mecanismos de producción de las formas urbanas?
- ¿Se puede poner en evidencia la existencia de ciertos elementos *fractales* a partir variaciones de escala — de la estructuración del conjunto de la ciudad a la organización de sus zonas homogéneas y de sus manzanas?

ELABORACIÓN

Todo comenzó con la cuadrícula en cuya definición se encuentra su significación urbana: « conjunto de cuadrados que resultan del corte perpendicular de dos series de rectas paralelas ». El diseño en damero que la caracteriza es de los más simples; en un sitio plano, permite inscribir en los casilleros así trazados, un solar incluso muy extenso cuyas construcciones y monumentos se pueden jerarquizar y cuyo funcionamiento es fácil de manejar. Y es efectivamente lo que ocurrió con Quito en sus inicios:

« el plano de Quito tiene muchas desigualdades; las más de sus calles son rectas y divididas en cuadrados regulares; pero en los arrabales se pierde la dirección, por lo quebrado del terreno. » (Manuel VILLAVICENCIO, p. 284).

A fin de captar bien Quito en su evolución y su continuidad, de establecer bien en dónde y en qué sus modos de composición espacial se han perpetuado adaptándose y modificándose según las épocas y según las técnicas de manejo del espacio y de la construcción, es pertinente *considerar la manzana inicial como malla urbana de referencia*. En la mente de los quiteños, esta manzana es la Plaza Grande cuyas dimensiones están acordes con la medidas preconizadas por los franciscanos que fueron los primeros urbanistas de la ciudad. Es un *lugar*, un espacio simbólico.

« Los edificios principales son: el palacio de gobierno, obra moderna que forma un lado de la plaza principal; el palacio arzobispal, también obra moderna que ocupa una parte de un costado de la misma plaza; el tercer lado de la plaza contiene la iglesia de la catedral, con un hermoso pretil de piedra y un bello arco-toral: el centro de la plaza está ocupado por una fuente de piedra. » (Manuel VILLAVICENCIO, p. 285).

La manzana inicial es un cuadrado de 100 varas (83,5 m) de lado (superficie: 6.972 m²). Está dividida en cuatro solares, y por lo tanto usualmente distribuida en cuatro propiedades. Tomando como referencia esta medida urbana inicial, se elaboró una primera imagen de la ciudad considerada según las superficies de las manzanas. (Sin embargo, en este mapa, la plaza, al realizarse la introducción numérica de la base de plano en el BDU, se vio reducida a la dimensión de manzana inmediatamente inferior debido a la inclusión de la superficie del pretil en la de la catedral. No por ello la superficie de la manzana de referencia deja de ser aquella, integral, de la plaza principal.)

Pero si bien la *manzana* es la unidad de base de la división geográfica, y la *cuadrícula* y otras formas más diversificadas y más recientes constituyen los tipos de disposición y de funcionamiento de la misma, otra mirada del área urbanizada quitándole la marca de la manzana, reforzando al mismo tiempo el juego de la red vial y de sus orientaciones, permite formular otras observaciones pertinentes sobre los modos que reviste la composición urbana. Sin embargo, para destacar sus características, es importante primeramente considerar el trazado de la calles y para ello ver a cada una sólo por ella misma, separada de los cortes que ocasiona cada cruce, y disociada de sus puntos de anclaje (inicio y fin); posteriormente, captarlas en dos conjuntos distinguidos por la orientación, separando la imagen de las vías longitudinales (más o menos Sur-Norte) de la de las vías transversales (más o menos Oeste-Este). Este enfoque es particularmente significativo de la dialéctica establecida entre los fundadores de la ciudad y sus sucesores, y los relieves del sitio.

A fin de perfeccionar la percepción visual de la composición de Quito, se construyeron algunos perfiles extraídos de cortes cuidadosamente escogidos.

COMENTARIO

¡Quito, es la cara de Dios! (expresión quiteña). Todo quiteño está orgulloso de su ciudad y lo proclama. Sin embargo, ver a Dios frente a frente es un privilegio de otro mundo. Tal vez es mejor entonces pensar que en este asunto hay seres humanos y que son ellos los constructores de su ciudad. La exposición, mapa tras mapa, lámina tras lámina, del análisis urbano que realizamos impone esta afirmación y da su medida.

Quito admirable, Quito desconcertante... Sí, podemos decirlo, pero podemos igualmente plantear una *Quito concertante*? El razonamiento geográfico que prevalece en la elaboración de este atlas impone una dialéctica basada en datos muy exteriorizados, que prohíbe un exceso de especulación y provoca lo imaginario dentro de la medida del rigor.

¿Podemos afirmar que mediante los modos de composición urbana encontrados, observados, inventariados, Quito revela una cara oculta de su naturaleza?

Quito admirable. Sus moradas cuelgan de sus pendientes, sus barrios se adaptan estrechamente al sitio que exalta de maravilla el brillo de las fachadas, los apilamientos y escalonamientos de las casas, la dispersión de los barrios. El formidable joyero del Pichincha, en que se inscribe la ciudad, la destaca como la geoda a los cristales de su interior. Recorrer Quito, visitarla fuera de los circuitos preconcebidos y convenidos puede ser un encantamiento.

Déconcertante Quito. *Étroite, oblongue démesurément* — 27 km de Carcelén, au nord, à la Arcadia, au sud ; 7 km dans sa partie la plus large, 4 km dans sa partie la plus étroite, de Rumipamba à Bellavista — la ville se tient en un mouvement du relief, en un pli de la chaîne andine (F. Égo). *Alignée entre le paramo (pelouses andines) et la forêt d'eucalyptus en piedmont du Pichincha à son occident, sur un champ de failles bordé de collines boisées ou essartées à son orient, Quito ne se révèle que de très loin, de très haut, et se cache quand on l'approche pour ne s'étaler, éblouissante sous le soleil, impressionnante sous les ciels d'orage, scintillante dans la nuit, qu'au dernier moment, une fois franchi, après un long parcours de routes sinueuses, le saut de l'ultime talus de son site perché. Indubitablement c'est une ville de montagne établie en une cuvette, un plissement de la Sierra, et l'on peut croire que c'est un lieu magique.*

1. Forme des îlots et maillage : un élément essentiel de la composition urbaine

On voit que la situation et l'implantation de la ville sont, plus que pour toute autre, des contraintes avec lesquelles ses habitants doivent négocier, mais il n'y a pas là que des inconvénients. Il serait surprenant que sa croissance et ses successives emprises se soient accomplies dans l'uniformité et la banalité.

Si les images impressionnistes que l'on a dès l'abord de Quito sont prenantes et fortes, si le paysage s'offre de manière particulièrement ouverte et proche au contemplateur, on ne peut en avoir de cette manière qu'une vision partielle et définitivement biaisée. En effet, spectaculairement étirée du centre originel vers le nord et le sud, on n'en saisit jamais que des éléments alors qu'on croit en saisir la quasi-totalité. C'est pourquoi le touriste ou l'homme d'affaires de passage, et même certains Quiténiens n'en connaissent qu'une partie. Ainsi, un voyageur ou l'usager aisé, ne connaîtra que le nord apparemment moderne et cossu, s'étendant du Panecillo à un horizon de constructions et de montagnes s'amenuisant au nord de l'aéroport qui l'a d'abord accueilli ; le paysan, arrivé en bus de sa montagne, que les étendues mitées, ponctuées de quartiers denses, plus ou moins ordonnés dans la plaine, et d'autres quartiers, peu denses, faits de masures et de mauvais chemins, qui s'accrochent très hauts sur des pentes apparemment peu accessibles.

1.1. L'îlot initial : damier originel et damier altéré

Il faut donc se référer aux plans et photos aériennes ou satellitaires pour s'y retrouver de manière plus objective. Les images cartographiques que l'on propose ordonnent quelque peu cette approche. On constate alors (carte principale et fenêtres) que la dimension de l'îlot initial se maintient jusque dans les lotissements les plus récents. Le maillage des rues, dont il est la mesure, correspond parfaitement au déplacement à pied et au découpage d'un espace urbain de proximité. Cependant, la forme et le détail des espaces ainsi mesurés changent, et il semble bien que ces variations suivent les époques et les modes.

Ainsi les carrés du damier se retrouvent en trois sortes de composition : la reprise à l'identique du principe du plan bien intériorisé du centre, mais aussi de chaque ville, bourg et village équatorien (selon les directives tatillonnes de Philippe II) ; le même damier mais à cases plus larges ou plus étroites ; le damier altéré par un tracé approximatif dû à une action sans arpentage ni triangulation.

La reprise à l'identique affecte généralement des quartiers dont le découpage est antérieur à 1950, tels que La Magdalena ou l'actuel Mariscal Sucre (anciennement Simón Bolívar), et le village rattrapé par la ville de Chillogallo dont seule la partie ancienne est construite sur ce plan. Cela ne doit pas surprendre ; jusqu'en 1950, la ville croît lentement et secrète son propre modèle en ses mesures perpétuées, quoique des concessions à un autre mode d'urbanisation commencent à se manifester.

Mais le damier aux mesures de référence se rencontre également dans des quartiers récents issus de lotissements populaires : Monjas, les hauts de Guajaló. Pour ces deux quartiers, il est probable que la reproduction d'un mode ancien ait été voulue par habitude.

La reprise du damier en plus grand est beaucoup plus rare ; on en observe qu'un exemple majeur et cohérent, celui du quartier d'El Tránsito, nouveau et encore en construction, où l'espace ne paraît pas trop compter. En revanche, le damier plus serré découpe une bonne part des terrains de la ville ancienne, notamment à San Juan, Larrea et América où les îlots sont de 4 000 à 5 000 m² généralement, mais aussi de ceux disséminés dans le sud en de nombreux ensembles, singulièrement à Yaguachi et Hermano Miguel (ce dernier montrant une plus grande hétérogénéité de dimensions) et plus au sud, dans l'extension récente et planifiée de Chillogallo. Il faut constater que si les quartiers anciens, dans les faubourgs de la ville primitive, ont des îlots plus petits, cela provient de leur situation périphérique et de leur localisation sur des pentes (San Juan, América) qui justifient des moyens plus restreints adaptés, dès la colonisation, aux populations pauvres et au relief : distances moindres mais fortes déclivités à parcourir pour aller d'une rue à l'autre et ainsi cheminer du nord au sud et d'est en ouest. Ce mode de composition expliqué par les pentes se retrouve également ailleurs, puisqu'au contraire des quartiers populaires proches et situés sur de fortes pentes, les hauts de Guajaló comme ceux d'El Tránsito, qui sont découpés en îlots plus larges, se développent sur des sites moins accidentés, mais si éloignés du centre économique de Quito, ou si difficiles d'accès (Guajaló Alto), que les terrains y sont nécessairement d'un prix plus modéré.

Le damier altéré relève des contraintes du relief et d'une urbanisation non maîtrisée. L'unique exemple, à Quito, en est l'ensemble de Pisulí, au nord de la ville, situé sur des hauteurs excédant 3 000 m. Ici, le damier se distribue en un jeu tremblé d'îlots carrés. Ce type de lotissement, des plus faciles à tracer au sol, est usuellement privilégié dans les quartiers autopromus implantés sans l'aval des autorités urbaines.

1.2. L'îlot rectangulaire : adaptation aux conditions topographiques et tendance d'un certain type de planification

Le rectangle, souvent très allongé, autre forme d'îlot, est également fort répandu. Il semble avoir la faveur des promoteurs quel que soit leur statut, acteurs publics ou privés. Cela ne doit pas

Quito desconcertante. Estrecha, desmesuradamente oblonga — 27 km de Carcelén, al Norte, hasta la Arcadia, al Sur; 7 km en su parte más ancha, 4 km en su parte más estrecha, de Rumipamba a Bellavista — la ciudad se levanta en un movimiento del relieve, *en un pliegue de la cadena andina* (F. Égo). Alineada entre el páramo y el bosque de eucaliptos en el piedemonte del Pichincha al Occidente, en un campo de fallas bordeado de colinas pobladas de árboles o desbrozadas al Oriente, Quito no se revela sino de muy lejos, de muy alto, y se esconde cuando nos acercamos a ella, para no extenderse, resplandeciente bajo el sol, impresionante bajo un cielo de tormenta, titilante en la noche, sino en el último momento, una vez franqueado, luego de un largo recorrido de sinuosas carreteras, el salto del último talud de su sitio encaramado. Es indudablemente una ciudad de montaña establecida en una depresión, en un plegamiento de la Sierra, y podemos creer que se trata de un lugar mágico.

1. Forma de las manzanas y malla: un elemento esencial de la composición urbana

Se ve que la situación y la implantación de la ciudad son, más que cualquier otra, limitaciones con las que sus habitantes deben negociar, pero en ello no hay sólo inconvenientes. Sería sorprendente que su crecimiento y sus sucesivas extensiones se hayan producido de manera uniforme y trivial.

Aunque las imágenes impresionistas que se tienen en cuanto se aborda Quito son de gran fuerza y sobrecogedoras, y el paisaje se ofrece de manera particularmente abierta y cercana al contemplador, así no se puede tener sino una visión parcial y definitivamente sesgada de la ciudad. En efecto, espectacularmente estirada del centro inicial hacia el Norte y el Sur, nunca se captan sino algunos de sus elementos mientras que se cree captar su casi totalidad. Es por ello que el turista o el hombre de negocios de paso, e incluso ciertos quiteños, sólo conocen una parte de ella. Así, un viajero o un usuario acomodado, no conocerá sino el Norte aparentemente moderno y acaudalado, que se extiende desde el Panecillo hasta un horizonte de construcciones y de montañas que disminuyen al Norte del aeropuerto que lo recibió inicialmente; el campesino, en cambio, que llega en bus de su montaña, conocerá únicamente las extensiones discontinuas, marcadas por barrio densos, más o menos ordenados en la planicie, y otros, poco densos, hechos de chozas y malos caminos que cuelgan de lo alto de pendientes aparentemente poco accesibles.

1.1. La manzana inicial: damero original y damero alterado

Por lo tanto, hay que referirse, para ubicarse de manera más objetiva, a los planos y fotografías aéreas o satelitarias. Las imágenes cartográficas que ofrecemos ordenan un tanto este enfoque. Se constata entonces (mapa principal y ventanas) que la dimensión de la manzana inicial se mantiene hasta en las lotizaciones más recientes. La malla de las calles, cuya medida está dada por la manzana, corresponde perfectamente al desplazamiento a pie y a la división de un espacio urbano de proximidad. Sin embargo, la forma y el detalle de los espacios así medidos cambian, y al parecer tales variaciones siguen las épocas y las modas.

Así, los cuadrados del damero se encuentran en tres tipos de composición: la reproducción de manera idéntica del principio del plano tan interiorizado del Centro, aunque también de cada ciudad, aldea o pueblo ecuatoriano (según las minuciosas directrices de Felipe II); el mismo damero pero con casilleros más anchos o más estrechos; el damero alterado por un trazado aproximado debido a una acción sin agrimensura ni triangulación.

La réplica idéntica se encuentra generalmente en barrios cuya división es anterior a 1950, tales como La Magdalena o la actual Mariscal Sucre (antiguamente Simón Bolívar), y Chillogallo, pueblo atrapado por el crecimiento de la ciudad, del cual sólo la parte antigua está construida en ese plano. Esto no debe sorprender: hasta ese año, la ciudad crece lentamente y produce su propio modelo en sus medidas perpetuadas, aunque comienzan a manifestarse concesiones a otro modo de urbanización.

Sin embargo, el damero de las medidas de referencia se encuentra igualmente en barrios recientes resultado de lotizaciones populares: Monjas, los altos de Guajaló. En el caso de estos barrios, es probable que la reproducción de un modo antiguo haya sido deseada por costumbre.

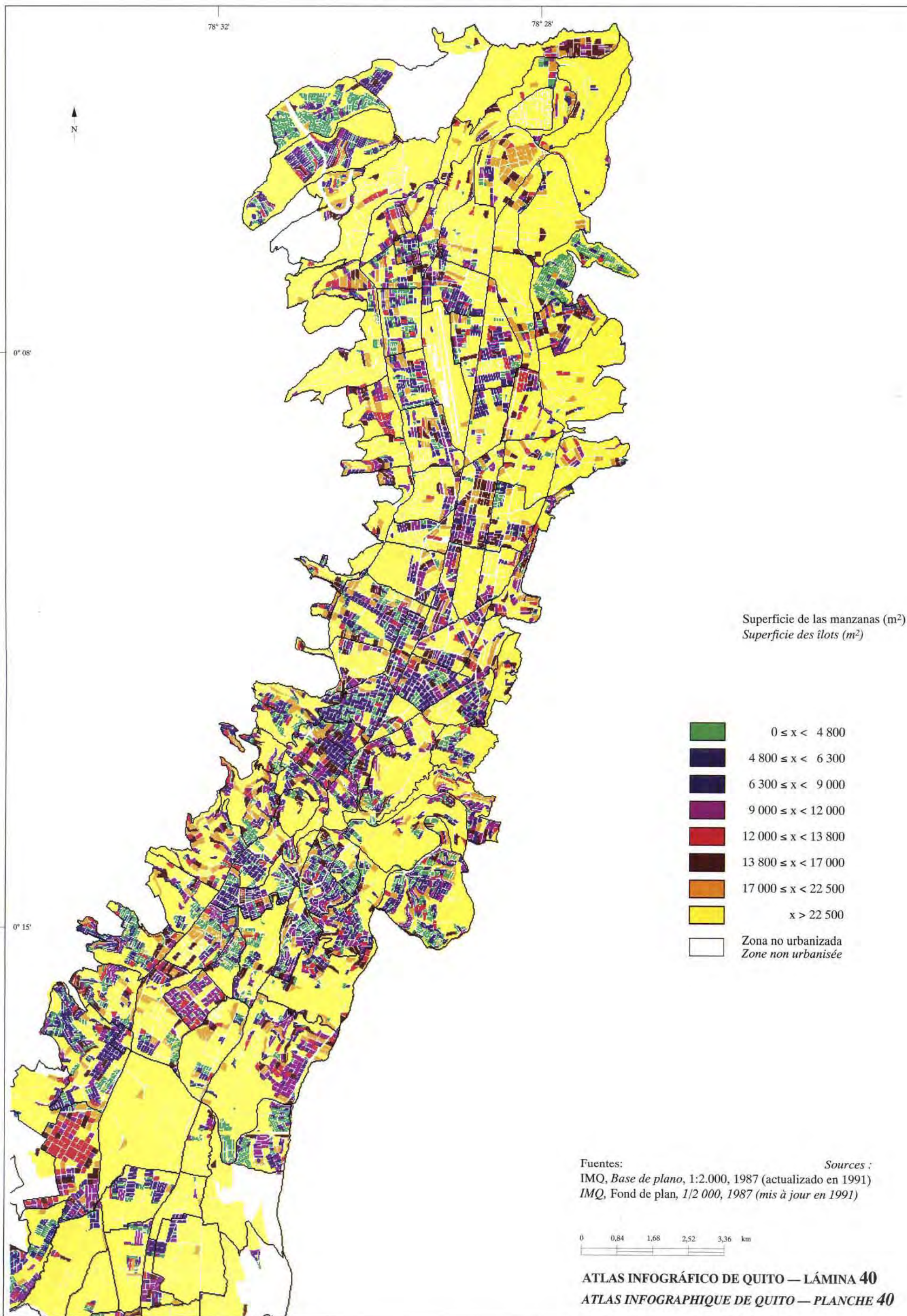
La reproducción del damero en mayor tamaño es mucho más rara, observándose un solo ejemplo mayor y coherente, el del barrio El Tránsito, nuevo y aún en construcción, en donde el espacio no parece contar demasiado. El damero más estrecho en cambio recorta buena parte de los terrenos de la ciudad antigua, en especial en San Juan, Larrea y América en donde las manzanas tienen generalmente una superficie de 4.000 a 5.000 m², aunque también en los barrios diseminados en el Sur en numerosos conjuntos, en particular Yaguachi y Hermano Miguel (mostrando este último una mayor heterogeneidad de dimensiones), y más al Sur, en la extensión reciente y planificada de Chillogallo. Hay que constatar que si bien los barrios antiguos, en los arrabales de la ciudad primitiva, tienen manzanas más pequeñas, ello proviene de su situación periférica y de su localización en pendientes (San Juan, América) que reflejan una organización del espacio más restringida correspondiente, desde la colonización, a la manera de vivir de las poblaciones pobres y al relieve: distancias menores pero fuertes declives a recorrerse para ir de una calle a otra y así caminar de Norte a Sur y de Este a Oeste. Este modo de composición explicado por las pendientes se encuentra generalmente en otras partes, como los altos de Guajaló y de El Tránsito, que están divididos en manzanas más anchas, situadas en sitios menos accidentados, pero tan alejados del centro económico de Quito, o tan difíciles de acceso (Guajaló Alto), que allí los terrenos tienen necesariamente un precio más moderado.

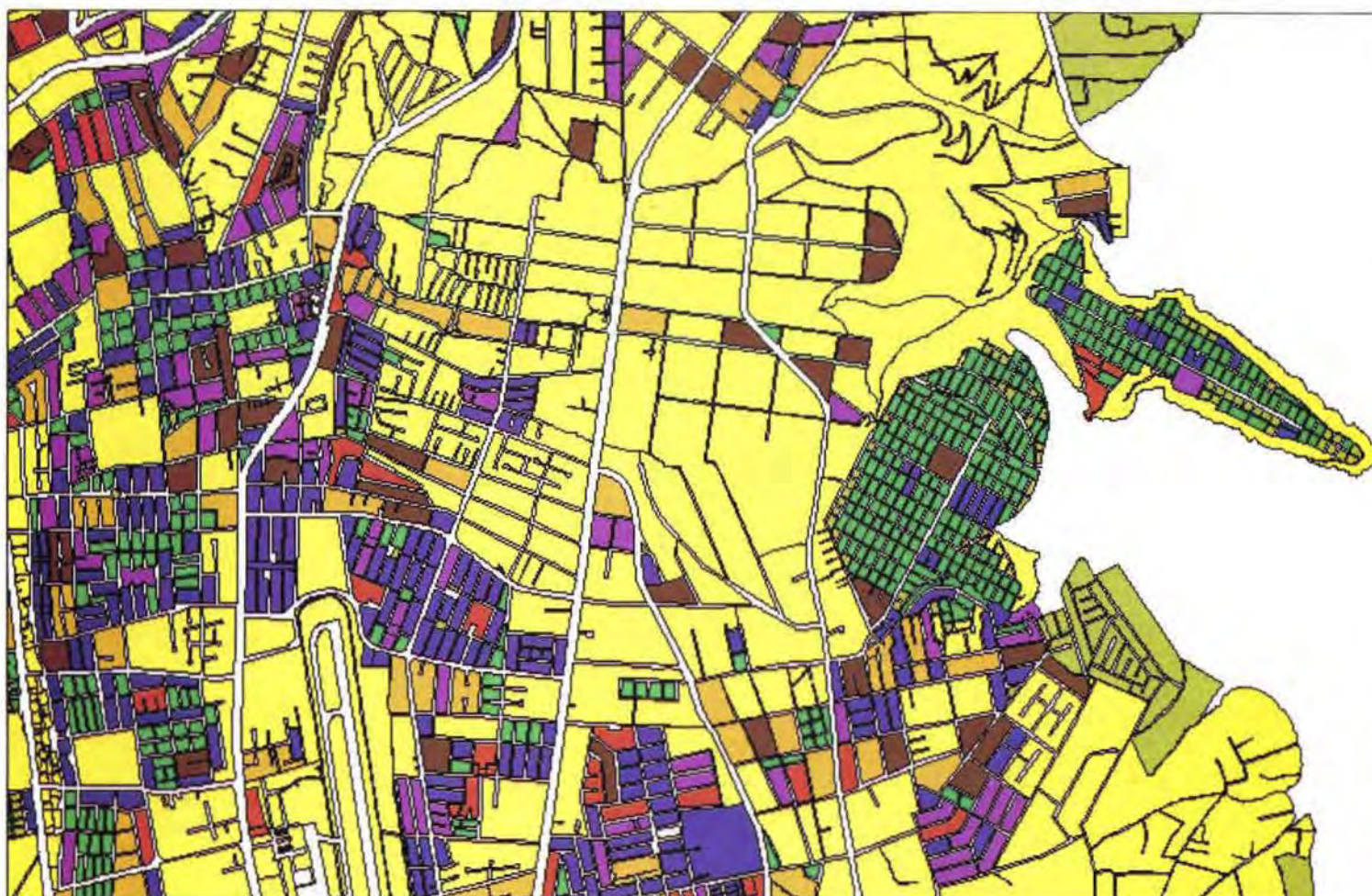
El damero alterado corresponde a limitaciones del relieve y a una urbanización no controlada. El único ejemplo en Quito es el conjunto de Pisulí, al Norte de la ciudad, situado en alturas que superan los 3.000 m. Allí, el damero se distribuye en un juego tremblón de manzanas cuadradas. Este tipo de lotización, de los más fáciles de trazar en el suelo, es usualmente privilegiado en los barrios promovidos por los propios habitantes, implantados sin el aval de las autoridades urbanas.

1.2. La manzana rectangular: adaptación a las condiciones topográficas y tendencia de un cierto tipo de planificación

El rectángulo, a menudo muy alargado, otra forma de manzana, es igualmente muy difundido. Parece gozar del favor de los promotores sean estos públicos o privados. Esto no debe sorprender:

DISTRIBUCIÓN DE LAS MANZANAS POR SUPERFICIE
DISTRIBUTION DES ÎLOTS PAR SUPERFICIE

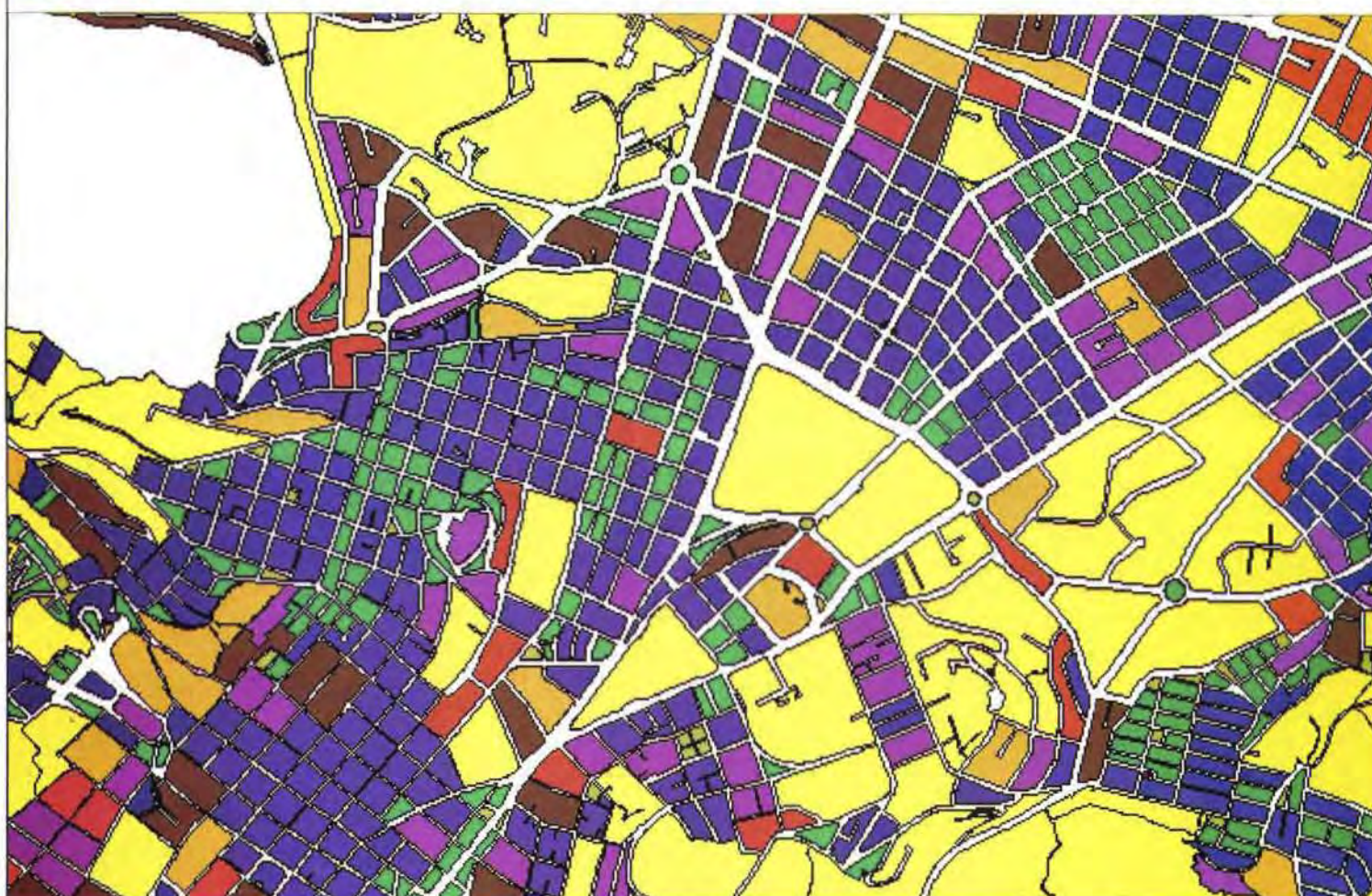




Ventana norte - Fenêtre nord

Lotizaciones privadas y conquistas populares del espacio quiteño: las etapas de ocupación del espacio urbano intersticial que no habría sido asignado a bodegas e industrias marcarán la implantación de otras lotizaciones del mismo tipo cuya yuxtaposición da esta imagen tan particular de micro-lotizaciones distribuidas al vuelo.

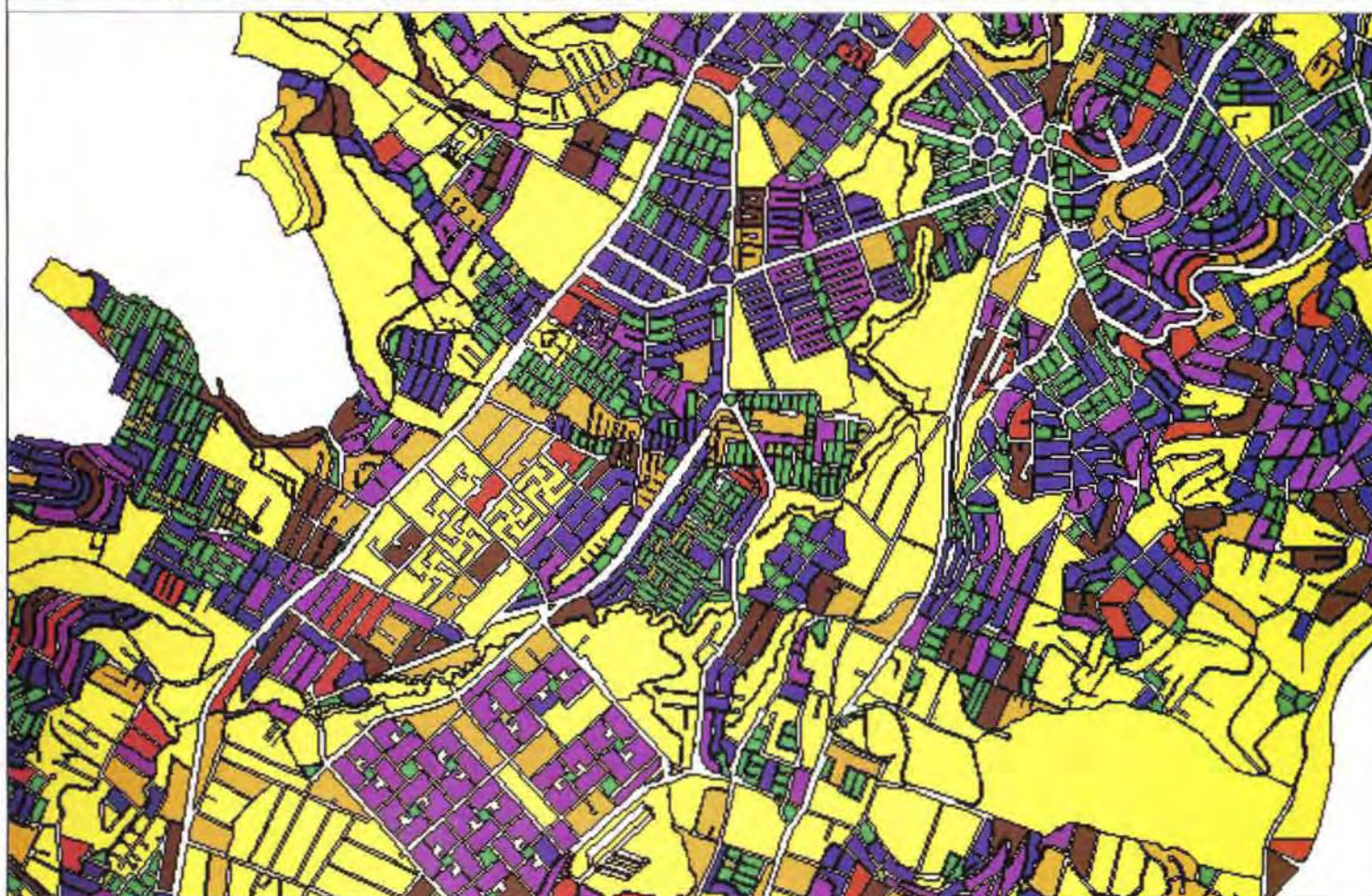
Lotissements privés et conquêtes populaires de l'espace quiténien : les étapes d'occupation de l'espace urbain interstitiel qui n'aurait pas été affecté à des entrepôts et des industries marqueront l'implantation d'autres lotissements de même type dont la juxtaposition donne cette image si particulière de micro-lotissements distribués à la volée.



Ventana central - Fenêtre centrale

Tejido urbano muy jerarquizado, fuertemente consolidado y densamente poblado, característico de un crecimiento lento operado en épocas poco o nada motorizadas. El incremento del tamaño de las manzanas, al Norte y al Este, es un indicador de los cambios de escala de la ciudad y de los medios de desplazamiento que inciden en su uso y en su funcionamiento.

Tissu urbain très hiérarchisé, fortement consolidé et densément peuplé, caractéristique d'une croissance lente réalisée en des temps peu ou pas motorisés. L'accroissement de la taille des îlots, au nord et à l'est, est un indicateur des changements d'échelle de la ville et des moyens de s'y déplacer qui en affectent l'usage et le fonctionnement.



Ventana sur - Fenêtre sud

El tejido urbano muy diversificado es testimonio de diversas etapas de crecimiento y de modos muy diferenciados de implantación y de distribución de las lotizaciones, que corresponden a la evolución de las técnicas de desplazamiento y de concepción del hábitat. Esto da una idea de la manera progresiva en que la urbanización llena los espacios intersticiales que quedan entre las primeras lotizaciones. El desorden y la ausencia de jerarquía vial refleja un relieve acentuado y una implantación dispersa.

Le tissu urbain très diversifié témoigne de diverses étapes de croissance et de modes très différenciés d'implantation et de distribution des lotissements correspondant à l'évolution des techniques de déplacements et de conception de l'habitat. On peut se faire ici une idée de la manière progressive dont l'urbanisation comble les espaces interstitiels laissés entre les premiers lotissements. Le désordre et l'absence de hiérarchie viaire reflète un relief accentué et une implantation clairsemée.

étonner : dans un site tout en longueur et souvent très pentu, ce découpage microspatial paraît mieux adapté qu'aucun autre. En cela, il ne relève pas nécessairement de modes ni d'influences extérieures, quoique dans le détail de leur organisation, celles-ci et celles-là puissent se détecter.

Le rectangle est en effet bien adapté aux pentes, il se satisfait parfaitement de terrassements selon les courbes de niveau ; s'il permet les structures en bande, ne peut être construite, en raison de son étroitesse, qu'une seule rangée de maisons, avec double façade (donc entre deux rues). Ainsi également, malgré le resserrement du maillage de la voirie — et le phénomène de l'accessibilité automobile ne doit pas être sous-estimé — ce type d'implantation permet un plus grand confort de l'habitat. C'est, sous de multiples formes, celui qui est le plus fréquemment rencontré au nord comme au sud, sur les pentes comme sur les aires peu accidentées, affecté à des populations quel qu'en soit le revenu. Certes, de ces îlots rectangulaires, ce sont ceux dont la vocation industrielle a été programmée et ceux qui sont occupés par les nantis qui jouissent de plus d'espace. Cependant, ce ne sont pas là des exceptions, ils prévalent également en de vastes lotissements où un habitat bas (2-3 niveaux), en bande, est affecté aux classes moyennes. Ces lotissements se rencontrent très fréquemment dans le nord de Quito ou, au sud, autour de Villa Flora. Ces îlots dominent aussi dans le polygone quiténien le plus soumis à spéculation, entre l'avenue Orellana et le quartier d'Iñaquito. Chaque année, les tours de huit niveaux et davantage sont de plus en plus nombreuses dans ce secteur (planche n° 37, figure des immeubles de grande hauteur ; planche n° 32, analyse des prix des biens immobiliers).

Mais l'îlot rectangulaire est celui qui a aussi la préférence des urbanistes planificateurs et des promoteurs publics, et ce n'est pas très récent : Villa Flora, Santa Ana, Santa Lucía, La Floresta, Pambachupa, Las Casas. Outre ces quartiers, les exemples de très nombreuses urbanizaciones au nord (La Luz, Kennedy, Rumiñahui) et toutes celles situées entre l'aéroport et l'avenue Occidental ainsi que les extensions assez récentes de Cotocollao, et au sud, Tarquí, Atahualpa, Barrio Quito Sur, en témoignent.

Doivent être mentionnés également, mais relevant d'une toute autre démarche plus élaborée où, comme d'ailleurs à Villa Flora et à Santa Ana, l'organisation de l'espace est voulue pour que la priorité soit donnée à l'animation de la rue et aux déplacements des piétons, les nouveaux lotissements (moins de 15 ans) de Carcelén et Solanda. La circulation automobile au pas et l'accessibilité en automobile des parcelles y sont prévues dans les plans.

L'îlot rectangulaire se rencontre enfin dans les quartiers populaires parfois issus d'invasions de terres. Là, les occupants initiaux se sont constitués en coopératives pour la construction de leur logement et ont été assistés par des architectes urbanistes militants. C'est le cas du Comité del Pueblo et de La Lucha de los Pobres (une dizaine d'années plus tard) dont les physionomies sont si caractéristiques et si semblables sur les plans. Ici, l'îlot rectangulaire très petit, moins de 4 000 m², a prévalu non plus pour se conformer à un habitat en bande d'une certaine tenue et d'un certain confort, mais parce que les futurs usagers, autopromoteurs, ne pouvaient accéder qu'à des parcelles restreintes, et parce que le déplacement pédestre sur des espaces pentus, la règle dans ces lotissements, réclamait un maillage serré de voies étroites où la voiture ne paraissait pas initialement avoir sa place.

1.3. L'îlot irrégulier : découpage de l'espace et implications socio-économiques

Il reste trois types de découpage encore assez répandus à Quito :

- celui de certains quartiers populaires anciens, apparemment très désorganisé, que l'on retrouve gravitant autour du centre et sur des pentes marquées ; le laci des rues, des ruelles et des impasses de La Tola, Chimbacalle, Chiriyacu, Chahuarquingo et Ferroviaria en sont les exemples les plus accomplis ; nul doute que se sont conjugués le terrain et le désir d'innover, comme à Chimbacalle et Chiriyacu qui rejoignent ainsi le parti radioconcentrique délibéré de Villa Flora ;

- celui des quartiers aisés adaptés au relief, tels Quito Tennis (Chaupicruz), El Bosque, El Condado et La Victoria (en construction en 1991) où toutes les variations sont possibles, les usagers de ces lieux (population bien ciblée) n'ayant pas de limitation de capacité d'investissement ; il y est fait place aux voies d'accès d'un gabarit suffisant, aux villas avec jardin, aux grands immeubles sophistiqués en un cadre agréable, à la voiture (objet social discriminant) et à son garage ;

- celui des quartiers précaires, collant aux fronts d'urbanisation et situés sur des pentes excessives, où l'on s'accommode comme on peut du relief ; l'îlot n'y a que la forme et la dimension du possible ; la faible densité d'occupation n'exige pas une inflation de voirie et sur ce type d'îlot aux contours divers, se construisent de petites maisons monocellulaires à l'architecture sommaire que l'on a appelée l'architecture de la nécessité ;

« Cependant déjà des extensions misérables développent une autre architecture, celle de la nécessité : protection contre le froid, la pluie, la promiscuité, l'insécurité. Architecture de l'indispensable et de la précarité, en fait sécrétion minimale de la misère. » (R. de MAXIMY).

2. Le réseau viaire : un élément marquant l'espace de façon différenciée

Il demeure de très vastes espaces peu ou pas occupés qui sont striés et parcourus d'une voirie en attente assurant un minimum d'accessibilité pour de futures actions d'urbanisation : zones constructibles voisines de Colla Loma et d'Anansayas, au nord, par exemple. Et déjà sur ces très grands îlots (se mesurant en hectares), inscrits dans le réseau des chemins de terre, des maisons s'élèvent et le sol commence à être redivisé en lots qui rejoignent, dans leurs formes, divers types de découpage déjà rencontrés.

L'analyse de la singularité du réseau viaire permet une autre lecture, parfaitement complémentaire de celle que l'on vient de faire de l'agencement des îlots.

2.1. Les axes longitudinaux : une logique adaptée aux contraintes du site (figure 1)

L'image des rues longitudinales révèle mieux que toute autre présentation le mouvement morphologique du site quiténien. En effet — si l'on excepte les quelques grands axes tracés

en un sitio alargado y a menudo muy empinado, este recorte micro-espacial parece ser el más adecuado. Y ello no tiene necesariamente que ver con las modas o las influencias exteriores, aunque unas y otras pueden detectarse en el detalle de su organización.

En efecto, el rectángulo se adapta bien a las pendientes y para su implantación basta la explicación siguiendo las curvas de nivel; si bien permite el establecimiento de estructuras en franja, en razón de su estrechez no admite más de una fila de casas, con doble fachada (entre dos calles por lo tanto). Asimismo, a pesar del estrechamiento de la malla de la red vial — y no se debe subestimar el fenómeno de la accesibilidad automotriz — este tipo de implantación permite un mayor confort del hábitat. Es, bajo múltiples formas, el que más frecuentemente se encuentra al Norte como al Sur, en las pendientes como en las áreas poco accidentadas, independientemente de los ingresos de los habitantes. Ciertamente, de estas manzanas rectangulares, son aquellas cuya vocación industrial ha sido programada y las que están ocupadas por los acaudalados las que gozan de mayor espacio; no se trata sin embargo de excepciones, pues prevalecen igualmente en vastas lotizaciones en las que un hábitat bajo (2-3 pisos), en franja, está asignado a las clases medias, y que se encuentran muy frecuentemente en el Norte de Quito, o al Sur, alrededor de Villa Flora. Tales manzanas predominan también en el polígono quiteño más sometido a la especulación, entre la avenida Orellana y el barrio de Iñaquito, en donde, cada año, aumenta el número de torres de 8 pisos y más (lámina n° 37, figura de los edificios de gran altura; lámina n° 32, análisis de los precios de los bienes inmobiliarios).

Sin embargo, la manzana rectangular es también la preferida por los urbanistas planificadores y los promotores públicos, y ello no es muy reciente: Villa Flora, Santa Ana, Santa Lucía, La Floresta, Pambachupa, Las Casas. Además de estos barrios, muchas urbanizaciones en el Norte — La Luz, Kennedy, Rumiñahui — y todas aquellas situadas entre el aeropuerto y la avenida Occidental, así como las extensiones bastante recientes de Cotocollao; y al Sur, Tarquí, Atahualpa, Barrio Quito Sur, son testimonio de ello.

Deben mencionarse igualmente — aunque resultado de un procedimiento muy distinto, más elaborado, en el cual, como por cierto en Villa Flora y en Santa Ana, la organización del espacio se decide dando prioridad a la animación de la calle y a los desplazamientos de los peatones — las nuevas lotizaciones (menos de 15 años) de Carcelén y Solanda. La circulación automotriz lenta y la accesibilidad a los predios en automóvil están previstas en los planos.

La manzana rectangular se encuentra finalmente en los barrios populares a veces producto de invasiones de tierras. Allí, los ocupantes iniciales se han reunido en cooperativas para la construcción de su vivienda siendo asesorados por arquitectos urbanistas militantes. Es el caso del Comité del Pueblo y de la Lucha de los Pobres (unos diez años más tarde) cuyas fisonomías son tan características y tan similares en los planos. En esos casos, ha prevalecido la manzana rectangular muy pequeña, menos de 4.000 m², ya no para adaptarse a un hábitat en franja de una cierta categoría y de un cierto confort, sino porque los futuros usuarios, promotores de sus propias viviendas, no podían acceder sino a parcelas restringidas, y porque el desplazamiento pedestre en espacios empinados — que es la regla en estas lotizaciones — requería una malla densa de vías estrechas en donde el automóvil no parecía tener inicialmente su lugar.

1.3. La manzana irregular: división del espacio e implicaciones socio-económicas

Quedan tres tipos de división aún muy difundidos en Quito:

- el de ciertos barrios populares antiguos, aparentemente muy desorganizado, que se encuentran en marcadas pendientes y gravitan alrededor del Centro; la red de calles, callejuelas y callejones de La Tola, Chimbacalle, Chiriyacu, Chahuarquingo y Ferroviaria son los ejemplos más logrados de ello; no hay duda de que en esos casos, se han conjugado el terreno y el deseo de innovar, como en Chimbacalle y Chiriyacu que se suman así a la opción deliberadamente radioconcéntrica de Villa Flora;

- el de los barrios acomodados adaptados al relieve, tales como los de Quito Tennis (Chaupicruz), El Bosque, El Condado y La Victoria (en construcción en 1991) en donde todas las variaciones son posibles, pues la capacidad de inversión de los usuarios de esos lugares (población bien definida) no tiene límite; allí se hace lugar para vías de acceso de un caudal suficiente, villas con jardín, grandes edificios sofisticados en un marco agradable, el automóvil (objeto social discriminatorio) y su garaje;

- el de los barrios precarios, que forman los frentes de urbanización situados en pendientes excesivas, en donde uno se acomoda al relieve como puede; allí la manzana no tiene sino la forma y la dimensión de lo posible; la baja densidad de ocupación no exige una densificación de la red vial y en ese tipo de manzana, de formas diversas, se construyen pequeñas casas monocelulares, de arquitectura simple llamada *arquitectura de la necesidad*:

« Sin embargo extensiones misérables desarrollan ya otra arquitectura, la de la necesidad: protección contra el frío, la lluvia, la promiscuidad, la inseguridad. Arquitectura de lo indispensable y de la precariedad, en realidad, secreción mínima de la miseria. » (R. de MAXIMY).

2. La red vial: un elemento que marca el espacio de manera diferenciada

Quedan amplios espacios poco ocupados o vacíos, estriados y recorridos por una red vial en espera que garantice un mínimo de accesibilidad para las futuras acciones de urbanización: zonas constructibles adyacentes a Colla Loma y Anansayas, al Norte, por ejemplo. En esas grandes manzanas (que se miden en hectáreas), inscritas en la red de los caminos de tierra, comienzan a elevarse casas y a dividirse el suelo en lotes que corresponden, en cuanto a sus formas, a diversos tipos de división ya encontrados.

El análisis de la singularidad de la red vial permite otra lectura, complementaria a la del arreglo de las manzanas que acabamos de ver.

2.1. Los ejes longitudinales: una lógica adaptada a las limitaciones del sitio (figura 1)

La imagen de las calles longitudinales revela mejor que cualquier otra el movimiento morfológico del sitio quiteño. En efecto — si se exceptúan los pocos ejes trazados en plano y luego

sur plan puis inscrits (devrait-on dire introduits ?) dans le paysage au nom d'un urbanisme volontariste, axes qui, s'ils facilitent la circulation automobile générale dans la ville, ne changent rien, ou si peu, des modes de composition qui organisent l'espace — les rues suivent étroitement la topographie, soulignant la partie basse du site et les courbes de niveau. La longueur des voies met également en valeur de manière convaincante l'aire urbanisée compartimentée par les ravins et les interfluvies. Ainsi, l'arrondi du piedmont du Pichincha est ici très bien marqué et il permet de comprendre que les vents océaniques qui amènent une forte charge de pluies, vents d'ouest et de sud-ouest, affectent davantage la Quito du sud, car la Quito du nord est en partie protégée par la masse du volcan qui les ressuie. De même, l'axe du champ de failles, cause du talus d'une puissance de 200 à 300 m qui sépare Quito de sa banlieue orientale, se manifeste par l'alignement, sur le talus quasi rectiligne, des rues longitudinales et orientales innervant la partie médiane du site.

Autres caractéristiques très bien mises en évidence : les variations qui modulent la ville dans son espace latitudinal. En effet, du Centre Historique, où les voies parallèles sont nombreuses et s'allongent en un faisceau étroit, les rues divergent au nord pour occuper toute la largeur du champ avant de s'écarter en dégageant une boutonnière où s'inscrit l'aéroport et, au-delà, perdre quelque peu de leur discipline d'orientation lorsqu'elles abordent à nouveau des mouvements de terrain accidentés et relativement compartimentés.

Vers le sud, la réplique du jeu des voies longitudinales est moins probante. On peut y distinguer trois séquences :

- le passage des seuils de La Recoleta et de San Diego, près du centre, depuis l'étranglement du Panecillo qui se conjugue avec la dislocation des aires constructibles par les cassures en ravins, accompagnatrices et cause probable de la dénivelée permettant la jonction Centre Historique / Quito sud ; cette séquence court sur environ 1 500 m ; elle est marquée par des discontinuités et un tronçonnage des voies, ainsi que par leur raréfaction ;

- la reprise en discontinuité maintenue des voies nord-sud qui innervent surtout les parties latérales et pentues de l'espace urbanisé ; cette situation doit tout au relief et à son compartimentage ; cependant là, l'orientation des voies reste conforme à la morphologie du site ;

- les concentrations de voies, et leur désorientation volontaire, dues à un urbanisme de lotissements fort actif depuis une courte génération ; mais cette troisième séquence s'inclut dans la précédente et n'y apparaît que modestement, comme une sorte de détournement des tendances qu'imposerait la géographie si les aménageurs s'en laissaient conter ; dans le nord de Quito se rencontrent également, quoique de manière moins lisible, des caractères de cette troisième option.

2.2. Les axes transversaux : adaptation aux microspécificités des quartiers (figure 2)

Beaucoup plus saisissante est l'image des voies transversales. En effet, elles soulignent, par leur distribution, les particularismes et les microparticuliarités du site, mais aussi les modes d'organisation intraquartiers. Ainsi, elles épousent parfaitement les lignes de pente non seulement pour des raisons d'accès rapide — assez souvent en escaliers, dans la ville ancienne — des hauts jusqu'aux points économiquement forts inscrits dans les parties planes, mais encore pour des raisons de drainage et de ressuyage des pluies excessives, car, en zone de fortes précipitations et de terrains très accidentés, les rues selon la ligne de plus grande pente — et bien que l'impluvium soit amplifié par le pavement ou l'asphaltage et par les constructions élevées le long de la chaussée — supportent une charge d'écoulement moindre, et donc de moindres risques de détérioration que celles qui prennent les pentes en écharpe. Les constructeurs et usagers de ces quartiers sont nécessairement, par expérience, conscients de cela. Ils l'ont traduit assez systématiquement dans le sens le plus rationnel. C'est pourquoi le découpage triangulaire de San Juan et les cônes de déjection ou de solifluxion en piedmont du Pichincha apparaissent sur cette figure de manière évidente. Il en est de même de tous les épaulements, ruptures de pente, inflexions de toute sorte qui ponctuent un relief hautement contrasté. Les ravins sont, eux, signalés par l'absence de voirie. Cependant, leur orientation générale ouest-est fait qu'ils sont plus saisissables sur la figure précédente. C'est aussi sur la représentation des seules rues longitudinales que se distinguent le mieux les réserves foncières, parcs et grands équipements dévoreurs d'espace (Université Centrale, aéroport) qui, dépourvus de voirie sud-nord, sont également visibles en négatif.

Que l'on considère l'une ou l'autre de ces figures, apparaissent fortement des sortes de grilles aux contours très divers, ensembles de rues parallèles, courtes et très rapprochées. La superposition des deux images en restitue l'organisation, les grilles en s'entrecroisant devenant quadrillages. Leur localisation n'est pas fortuite, elle procède de deux actions :

- l'occupation populaire, le plus souvent établie hors des prévisions, des règlements et des intentions d'un pouvoir pris au dépourvu devant la nécessité et la composition urbaine qu'elle secrète, comme on l'a déjà dit ; alors ce sont les pentes les moins convoitées, parce que les plus difficiles à aménager, qui sont ainsi organisées ;

- l'occupation d'espaces, généralement moins vastes, dans le fond de la dépression quiteña ; il s'agit toujours dans ce cas de lotissements délibérés et fréquemment réalisés par des acteurs publics.

Mais dans les deux cas, et finalement quel que soit le revenu de chaque habitant de ces ensembles, les maillages de rues et les lieux précisément circonscrits veulent privilégier l'usage rapproché, bien approprié et quasiment intériorisé, d'un espace restreint, ce qui va de pair avec un déplacement à pied. Si la voiture est tolérée, dans les lotissements notamment, ce n'est que comme en un lieu d'aboutissement et de parcage, ce qui en interdit un usage intensif. Ce mode de composition est une nécessité économique dans les quartiers populaires — implantés progressivement et souvent imposés au pouvoir municipal qui n'a que le choix de les reconnaître, mais qui en a aussi la sagesse —, car s'il importe assez peu à l'usager motorisé de faire quelques centaines de mètres de plus pour passer d'une rue à sa plus proche parallèle, il importe considérablement au piéton de ne pas avoir à les parcourir, ce qui fait que la taille des îlots se rétrécit, s'établit en carrés, pour n'avoir point à trop loin chercher un cheminement transversal.

inscritos (¿deberíamos decir introducidos?) en el paisaje en nombre de un urbanismo voluntarista, ejes que si bien facilitan la circulación automotriz general en la ciudad no cambian en nada, o tan poco, los modos de composición que organizan el espacio — las calles siguen estrechamente la topografía, marcando la parte baja del sitio y las curvas de nivel. La longitud de las vías destaca igualmente de manera clara el área urbanizada dividida en compartimentos por las quebradas y los interfluvios. Así, el redondeado del piedemonte del Pichincha está muy bien definido y permite comprender que los vientos oceánicos que traen una fuerte carga de lluvias, vientos del Oeste y del Sudoeste, afecten más a la Quito del Sur, pues la ciudad del Norte está en parte protegida por la masa del volcán que las detiene. Asimismo, el eje del campo de fallas, causa del talud de 200 a 300 m de altura que separa a Quito de sus afueras orientales, se manifiesta por la alineación, en dicho talud casi rectilíneo, de las calles longitudinales y orientales que irrigan la parte central del sitio.

Otras características que se evidencian perfectamente son las variaciones que modulan a la ciudad en su espacio latitudinal. En efecto, mientras en el Centro Histórico, las vías paralelas son numerosas y se extienden en un haz estrecho, al Norte, las calles divergen para ocupar todo lo ancho del espacio antes de separarse despejando un ojal en donde se inscribe el aeropuerto y, más allá, perder un tanto su disciplina de orientación cuando llegan nuevamente a terrenos accidentados y relativamente divididos en compartimentos.

Hacia el Sur, la réplica del juego de vías longitudinales es menos marcada. Se pueden distinguir tres secuencias:

- el paso de los umbrales de La Recoleta y de San Diego, cerca del centro, desde el estrangulamiento del Panecillo que se conjuga con la dislocación de las áreas constructibles debido a las rupturas en quebradas que acompañan y son la causa probable del desnivel que permite la unión Centro Histórico / Quito Sur; esta secuencia se extiende en 1.500 m aproximadamente, está marcada por discontinuidades y por la división de las vías en tramos, así como por la rarefacción de las mismas;

- la continuación por tramos de las vías Norte-Sur que irrigan sobre todo las partes laterales y empinadas del espacio urbanizado; tal discontinuidad se debe al relieve y a su división en compartimentos; sin embargo, en este caso, la orientación general de las vías sigue estando acorde con la morfología del sitio;

- las concentraciones de vías, y su desorientación voluntaria, debidas a un urbanismo de lotizaciones muy activo desde hace una corta generación; pero esta tercera secuencia se incluye en la anterior y no aparece sino modestamente, como una suerte de desvío de las tendencias que impondría la geografía si los promotores la tuvieran en cuenta; también en el Norte de Quito se encuentran características de esta tercera opción, aunque de una manera menos legible.

2.2. Los ejes transversales: adaptación a las micro-especificidades de los barrios (figura 2)

Mucho más sorprendente es la imagen de las vías transversales. En efecto, por su distribución, subrayan los particularismos y las microparticuliaridades del sitio, al igual que los modos de organización intrabarrial. Así, se acoplan perfectamente a las líneas de pendiente no sólo por razones de rapidez de acceso — muy a menudo en escalinatas en la ciudad antigua — desde los altos hasta los puntos económicamente fuertes situados en las partes planas, sino también por razones de drenaje y de absorción de las lluvias excesivas. En efecto, en zonas de fuertes precipitaciones y de terrenos muy accidentados, las calles, según la línea de mayor pendiente — y aunque el impluvio sea amplificado por el pavimento o el asfalto y por las construcciones elevadas a lo largo de la calzada — soportan una carga de flujo menor, y por lo tanto corren menos riesgo de deterioro que las que toman las pendientes al sesgo. Los constructores y usuarios de estos barrios están necesariamente, por experiencia, conscientes de ello, por lo que las vías han sido implantadas casi sistemáticamente en el sentido más racional. Por ello, la división triangular en San Juan y los conos de deyección o de solifluxión en el piedemonte del Pichincha aparecen en esa figura de manera evidente. Sucede lo mismo en todos los promontorios, rupturas de pendiente, inflexiones de todo tipo que marcan un relieve altamente contrastado. En cuanto a las quebradas, están marcadas por la ausencia de vías. Sin embargo, su orientación general Oeste-Este hace que sean más captables en la figura anterior. Es también en la representación de las solas calles longitudinales en donde se distinguen de mejor manera las reservas de terrenos, los parques y grandes equipamientos devoradores de espacio (Universidad Central, aeropuerto) que, desprovistos de vías Sur-Norte, son igualmente visibles en negativo.

En una u otra figura, se destacan especies de rejas de contornos diversos, conjuntos de calles paralelas, cortas y muy cercanas. La superposición de las dos imágenes reubica la organización de tales rejas que, al entrecruzarse forman cuadrículas. Su localización no es casual, procede de dos acciones :

- la ocupación popular, casi siempre establecida fuera de las previsiones, reglamentos e intenciones de un poder desprevenido ante la necesidad y la composición urbana fruto de tal ocupación, como ya lo manifestamos; son entonces las pendientes menos codiciadas, al ser las más difíciles de acondicionar, las que se organizan de esa manera;

- la ocupación de espacios, generalmente menos extensos, en el fondo de la depresión quiteña; se trata siempre en este caso de lotizaciones deliberadas y realizadas a menudo por actores públicos.

Pero en los dos casos, y en definitiva independientemente de los ingresos de cada habitante de esos conjuntos, las mallas de calles y los lugares delimitados de manera exacta quieren privilegiar el uso de cercanía, asumido y casi interiorizado, de un espacio restringido, lo que va de la mano con el desplazamiento a pie. Aunque el vehículo se tolera, en especial en las lotizaciones, es sólo como en un lugar de llegada y de parqueo, lo que impide un uso intensivo del mismo. Este modo de composición es una necesidad económica en los barrios populares — implantados progresivamente y a menudo impuestos al poder municipal que no tiene otra opción que la de reconocerlos, pero que también tiene la prudencia de hacerlo — pues si bien al usuario motorizado poco le importa avanzar algunos centenares de metros para pasar de una calle a su paralela más cercana, al peatón le interesa no tener que recorrerlos, lo que hace que el tamaño de las manzanas se reduzca, se establezca en cuadrados, para no tener que ir muy lejos para encontrar una vía transversal.

Atahualpa — la politique actuelle de construction d'échangeurs et de voies rapides ne peut qu'amplifier cette réplique d'îlots qui se singularisent les uns des autres par la taille, la couleur et la décoration des façades des résidences — et à la construction de villas luxueuses qui tirent profit des obstacles du site et s'alignent le long d'une voirie tertiaire rompant la régularité de la trame orthogonale (Bellavista, El Batán, Quito Tenis), et d'autre part, à la verticalisation de certains axes ou secteurs, qu'ils soient résidentiels (El Bosque, l'avenue González Suárez), commerciaux (la bordure nord-ouest du parc de la Carolina) ou dévolus aux services supérieurs (avenue Patria ou Colón).

Aux bâtiments symboliques de l'époque coloniale représentant les pouvoirs publics, succèdent les « édifices-vitrines » exprimant la modernité et la force du secteur privé. À la ségrégation socio-spatiale, que nous analyserons ci-dessous, se superpose une ségrégation psychologique marquée ; en effet, les secteurs les plus modernes de la capitale, qui concentrent pouvoir et richesse, sont des « lieux interdits » desquels s'excluent les plus démunis, renforçant ainsi les oppositions centre / périphérie qui ne sont pas uniquement morphologiques, fonctionnelles et socio-économiques (R. de Maximy, CEDIG n° 5).

Ce mode de composition, issu du secteur privé, se caractérise par le passage d'une forme urbaine radioconcentrique à un système longitudinal — résultant de l'hégémonie de l'automobile à quoi tout est sacrifié et de l'effacement partiel des contraintes topographiques du site (le remblayage des ravins, par exemple, qui pose de nouveaux problèmes : cf. planche n° 07) — et par la création d'espaces identiques, sans complexité — du moins en apparence.

2. 3. Le mode de composition étatique : la « formalité » publique

La tradition planificatrice à Quito n'est plus à démontrer (cf. planche n° 39). Dès les années quarante, le plan régulateur G. JONES ODRIÓZOLA orientait les formes de croissance qui marquent l'espace urbain encore aujourd'hui. À partir des années soixante, l'État s'intéresse aux solutions massives d'habitat avec l'aide des États-Unis. À ce déterminant politique (volonté d'organisation et de planification et soutien aux catégories moyennes inférieures solvables), se superposent un déterminant technique au début des années soixante — possibilité de vaincre certains éléments contraignants du site et importation de matériaux de construction standardisés permettant de construire des centaines de maisons normalisées — et un déterminant économique au début des années soixante-dix — la mise en exploitation des gisements pétroliers entraîne l'accroissement des ressources financières qui favorise la modernisation de l'appareil d'État, la mise en chantier de grands travaux ségrégatifs et la redistribution partielle de la manne pétrolière.

Les grands travaux d'infrastructure et d'équipement entrepris par l'État renforcent les tendances exprimées par le plan régulateur et les processus ségrégatifs. Les programmes de logements se distribuent, dans un premier temps, au sud de la capitale, puis dans un second temps au sein de l'espace urbain tout entier, tant au sud (Solanda), qu'au nord (San Carlos, Carcelén, Carapungo). De nouvelles formes urbaines apparaissent : des lotissements identiques (réduction des coûts) et des petits immeubles de cinq niveaux disposés régulièrement ; l'homogénéisation et la juxtaposition répétitive fondée sur une trame orthogonale dénuée de sens autre qu'économique ne favorisent pas la lisibilité de l'espace urbain. Les tendances paracorbusiennes, rejetées en périphérie de la capitale et sur les premières pentes du Pichincha, et l'importation à moindre coût de modèles internationaux de lotissements de banlieue et de cités-jardins dénaturées — qu'il s'agisse d'entreprises privées ou publiques, la structure et l'organisation des lotissements restent les mêmes ; ne varient que le nombre de maisons implantées, la qualité de construction et le niveau de confort des résidences — entraînent une monotonie du tissu urbain et la régression de la convivialité (cf. planche n° 13). On ne peut donc pas considérer ces nouveaux espaces comme des composantes harmonieuses d'une mosaïque urbaine mais plutôt comme des éléments « jetés » au hasard des terrains vides et de leur coût.

Ces grands travaux et ces lotissements sont pensés en termes de zonage, d'extension bon marché et de fonctionnalité, sans prendre en compte les éléments qualitatifs du site et l'interdépendance des éléments urbains. Ces mécanismes de croissance favorisent l'exclusion et l'usage ségrégatif de l'espace.

L'État cherche-t-il à marquer l'espace de sa puissance afin de contrer l'« effet-vitrine » des immeubles privés abritant les services supérieurs et les centres commerciaux de luxe ? Les grands édifices construits au nord du Centre Historique (le Conseil National de Développement, le Ministère de l'agriculture et de l'élevage, le Ministère des travaux publics en construction, etc.) s'inscrivent dans une optique de relocalisation (toujours au nord de la ville) et de lutte de prestige entre les secteurs privé et public : rôle de l'architecture dans l'image décidée que veut donner le pouvoir installé (R. de Maximy, novembre 1991).

La civilisation automobile entretenue par les grands travaux entrepris par l'État (politique qui va à l'encontre d'actions cohérentes en faveur des transports collectifs), l'intérêt marqué pour les catégories solvables (les équipements et les infrastructures, installés dans les quartiers habités par les plus démunis, qui ne sont pas des œuvres « visibles » et « spectaculaires », sont parfois liés à des objectifs électoraux) et la politique ségrégative, consciente ou inconsciente, impliquent la création de formes urbaines spécifiques de la part des plus pauvres.

2.4. Le mode de composition populaire : l'« informalité » privée

Les déterminants que nous avons mis en évidence, qu'ils soient historiques (pérennité des processus ségrégatifs), politiques (libéralisme et néolibéralisme orientant les interventions de la planification et favorisant un accès différencié au sol et à la propriété) ou économiques (économie de cycles favorisant les migrations campagnes / villes en période de crise ou lorsque le mythe et l'attrait de la cité agissent sur les ruraux), produisent l'exclusion et le renforcement des processus ségrégatifs.

En raison de la croissance démographique, de la faiblesse relative des interventions de l'État en matière d'habitat (ou du moins de leur orientation vers les catégories solvables) et des capacités financières de la plupart des habitants, les quartiers populaires se sont spectaculairement étendus depuis les années soixante-dix. Au vu de leurs ressources, ces populations sont dans l'incapacité de lutter efficacement contre les éboulements, les coulées boueuses, etc.

privilegiados (San Isidro, Atahualpa) — la política actual de construcción de intercambiadores y de vías rápidas no puede sino amplificar esta réplica de manzanas que se diferencian unas de otras por el tamaño, el color y la decoración de las fachadas de las residencias — y a la construcción de villas lujosas que sacan provecho de los obstáculos del sitio alineándose a lo largo de una red vial terciaria que rompe la regularidad de la trama ortogonal (Bellavista, El Batán, Quito Tenis), y por otra, a la verticalización de ciertos ejes o sectores, ya sea residenciales (El Bosque, la avenida González Suárez) o comerciales (el borde noroeste del parque de la Carolina), o destinados a los servicios superiores (avenida Patria o Colón).

Los edificios simbólicos de la época colonial que representan a los poderes públicos, suceden los « edificios-vitrina » que expresan la modernidad y el poder del sector privado. A la segregación socio-espacial, que analizaremos más adelante, se superpone una marcada segregación psicológica; en efecto, los sectores más modernos de la capital, que concentran poder y riqueza, son « lugares prohibidos » de los que están excluidos los más desposeídos, reforzándose así las oposiciones centro / periferia que no son únicamente morfológicas, funcionales y socio-económicas (R. de Maximy, CEDIG n° 5).

Este modo de composición, generado por el sector privado, se caracteriza por el paso de una forma urbana radioconcéntrica a un sistema longitudinal — resultado de la hegemonía del automóvil al que se sacrifica todo y de la atenuación parcial de las limitaciones topográficas del sitio (relleno de las quebradas, por ejemplo, que plantea nuevos problemas, ver lámina n° 07) — y por la creación de espacios idénticos, sin complejidad — al menos en apariencia.

2.3. El modo de composición estatal: la « formalidad » pública

La tradición planificadora en Quito ya no tiene que demostrarse (ver lámina n° 39). Desde los años cuarentas, el plan regulador G. Jones Odriozola orientaba las formas de crecimiento que marcan al espacio urbano aún actualmente. A partir de los años sesentas, el Estado se interesa en las soluciones masivas de hábitat con la ayuda de los Estados Unidos. A este determinante político (voluntad de organización y de planificación y apoyo a las clases medias inferiores solventes), se superponen un determinante técnico a inicio de los años sesentas — posibilidad de superar ciertos elementos limitantes del sitio e importación de materiales de construcción estandarizados que permiten construir centenares de casas normalizadas — y un determinante económico a principio de los años setentas — el inicio de la explotación de los yacimientos petroleros determina un incremento de los recursos financieros que favorece la modernización del aparato estatal, la construcción de grandes obras segregativas y la redistribución parcial de las ganancias petroleras.

Las grandes obras de infraestructura y de equipamiento emprendidas por el Estado refuerzan las tendencias expresadas por el plan regulador y los procesos segregativos. Los programas de vivienda se distribuyen, en una primera etapa, al Sur de la capital, luego al interior de todo el espacio urbano, tanto al Sur (Solanda) como al Norte (San Carlos, Carcelén, Carapungo). Aparecen nuevas formas urbanas: lotizaciones idénticas (reducción de costos) y pequeños edificios de cinco pisos dispuestos de manera regular; la homogeneización y la juxtaposición repetitiva basada en una trama ortogonal desprovista de sentido, a no ser el económico, no favorecen la legibilidad del espacio urbano. Las tendencias paracorbussianas, relegadas a la periferia de la capital y a las primeras pendientes del Pichincha, y la importación a bajo costo de los modelos internacionales de lotizaciones de afueras y de ciudades-jardín desnaturalizadas — se trate de empresas privadas o públicas, la estructura y organización de las lotizaciones siguen siendo las mismas; no varían sino el número de casas implantadas, la calidad de la construcción y el nivel de confort de las residencias — determinan una monotonía del tejido urbano y la regresión de la convivencia social (ver lámina n° 13). No se puede entonces considerar a esos nuevos espacios como componentes armoniosos de un mosaico urbano sino más bien como elementos « arrojados » al azar según los terrenos disponibles y su costo.

Estas grandes obras y lotizaciones son pensadas en términos de zonificación, de extensión poco costosa y de funcionalidad, sin tener en cuenta los elementos cualitativos del sitio y la interdependencia de los elementos urbanos. Tales mecanismos de crecimiento favorecen la exclusión y el uso segregativo del espacio.

¿Busca acaso el Estado marcar el espacio de su poder a fin de oponerse al « efecto vitrina » de los edificios privados que acogen a los servicios superiores y a los centros comerciales de lujo? Los grandes edificios construidos al Norte del Centro Histórico (el Consejo Nacional de Desarrollo, el Ministerio de Agricultura y Ganadería, el Ministerio de Obras Públicas en construcción, etc.) se inscriben en una óptica de reubicación (siempre en el Norte de la ciudad) y de lucha de prestigio entre los sectores privado y público: papel de la arquitectura en la imagen decidida que quiere dar el poder instalado (R. de Maximy, noviembre de 1991).

La civilización del automóvil mantenida por las grandes obras emprendidas por el Estado (política que va en contra de acciones coherentes en favor de los transportes colectivos), el marcado interés por las clases solventes (los equipamientos e infraestructuras instalados en los barrios habitados por los más desposeídos, que no son obras « visibles » y « espectaculares », responden a veces a objetivos electorales) y la política segregativa, consciente o inconsciente, implica la creación de formas urbanas específicas por parte de los más pobres.

2.4. El modo de composición popular: la « informalidad » privada

Los determinantes que pusimos en evidencia, sean estos históricos (perennidad de los procesos segregativos), políticos (liberalismo y neoliberalismo que orientan las intervenciones de la planificación y favorecen un acceso diferenciado al suelo y a la propiedad) o económicos (economía de ciclos que favorece las migraciones campo / ciudades en período de crisis o cuando el mito y el atractivo de la ciudad ejercen su efecto en los habitantes rurales), producen la exclusión y el refuerzo de los procesos segregativos.

En razón del crecimiento demográfico, de la debilidad relativa de las intervenciones del Estado en materia de hábitat (o al menos de su orientación hacia las categorías solventes) y de la capacidad financiera de la mayoría de los habitantes, los barrios populares se han extendido de manera espectacular desde los años setentas. En vista de sus recursos, esa población no está en capacidad de luchar eficazmente contra los derrumbes, los aluviones, etc. (ver lámina n° 07),

Figura 1 La red vial longitudinal
Figure 1 Le réseau viaire longitudinal



Figura 2 La red vial transversal
Figure 2 Le réseau viaire transversal



En conséquence, considérer la ville d'un regard analytique, après avoir dissocié les rues longitudinales de celles qui leur sont transverses, met non seulement en évidence l'arc sud-ouest-nord du site, mais encore les formes si caractéristiques d'un piedmont constitué généralement de cendres consolidées, protégées par une surface indurée, la cangahua, susceptible de porter des infrastructures et des constructions d'importance, mais néanmoins hautement sensibles à l'érosion différentielle, ce qui provoque ces alternances d'interfluvies et de ravins, si caractéristiques des systèmes volcaniques, qui viennent dans le détail morceler l'aire urbanisée.

La quasi-absence de ces alternances à l'est souligne également les origines tectoniques affirmées (failles) du saut qui sépare Quito de sa banlieue orientale.

3. Essai de classification, périodisation et représentation schématique des modes de compositions urbaine

Comme nous l'avons démontré précédemment, le poids des concepts urbains de la ville coloniale a modelé la trame et le maillage urbains ; si le tracé orthogonal se perpétue — même réinterprété et adapté —, d'autres formes urbaines sont nées des transformations du tissu économique, social et politique de la capitale soumis aux avancées technologiques, à l'évolution des idées et aux différentes structures de pouvoir qui se sont succédées. Les éléments déterminants — qu'ils soient historiques, politiques, culturels, économiques ou techniques — qui ont permis l'émergence de nouvelles formes de composition urbaine, ont eu de profondes implications sur l'évolution de la morphologie de la capitale et sur l'usage de ces nouveaux espaces, qu'ils soient créés de toutes pièces ou réaménagés.

3.1. Le mode de composition colonial

Nous n'insisterons pas sur ce type de composition qui a déjà été détaillé précédemment. Rappelons seulement que ses déterminants sont : le choc de la conquête (invasion, domination et contrôle politique, poids culturel de l'implantation du catholicisme), le développement économique axé sur l'exploitation de l'espace au profit de la métropole européenne, la supériorité technique des conquérants et le poids des contraintes physiques (ravins et obstacle constitué par le Panecillo).

Les conséquences urbaines de ces déterminants perdurent : trame rigide et orthogonale, espace dominant centré sur la place d'Armes (Grand'Place) qui rassemble les symboles des pouvoirs et qui signifie la symbiose de la domination politico-administrative de l'Espagne et du poids culturel et politique de l'église catholique. Ce centre, qui jusqu'au milieu du XIX^e siècle coïncide avec les limites de la ville, correspond à l'actuel Centre Historique, objet de fierté justifiée des Quiténiens, d'admiration des touristes et d'aménagement et de réhabilitation de la part de la Municipalité (cf. planche n° 21).

La forme urbaine, née des événements historiques, de la conception de l'urbain au XVI^e siècle et des contraintes topographiques, est concentrique ; les constructions, qui forment un tout homogène, occupent l'espace plat, très réduit en superficie à cause des obstacles physiques. Le modèle centre / périphérie est déjà en place, spatialement et socialement : exclusion des Indiens, ségrégation quant à l'accès aux équipements, etc. (dans l'acte de fondation du premier hôpital de Quito en 1565, il est précisé qu'il faut séparer les Indiens des Espagnols et les hommes des femmes ; quant au cimetière des pauvres, il est rejeté en périphérie alors que celui des Espagnols de qualité est situé dans un lieu plus central).

3.2. Du mode de composition libéral au mode international : la « formalité » privée

De l'Indépendance à la mondialisation actuelle de l'économie et des formes urbaines en passant par les travaux commémoratifs du centenaire de la bataille du Pichincha (1922) qui ont transformé la physionomie de la capitale (cf. planche n° 01), le déterminant historique et politique joue un rôle essentiel dans la recomposition et l'apparition de nouvelles formes urbaines. L'intégration de l'Équateur au marché mondial au début du XX^e siècle, le renforcement du poids de l'appareil d'État et l'accélération technologique sont des éléments qui doivent être pris en compte pour comprendre le ou les modes de composition issus d'un siècle de changements profonds tant à l'échelle nationale qu'à celle du fonctionnement urbain ou intraquartier.

Il ne s'agit pas d'affirmer que la capitale a peu évolué entre le milieu du XIX^e siècle et la fin du XX^e ; toutefois, les transformations urbaines révèlent une certaine continuité — qui n'est pas exempte de périodes d'accélération liées à un ou plusieurs bouleversements structurels — qui tient au cadre capitaliste dans lequel elles se sont manifestées. L'émergence progressive de la bourgeoisie nationale, l'accroissement numérique de strates moyennes souvent issues du fonctionariat, le nombre de plus en plus grand de Quiténiens démunis qui se heurtent à l'acuité croissante des difficultés quotidiennes, induisent de nouvelles formes urbaines, de nouveaux modes de composition et de nouveaux usages des espaces urbains. À ces changements socio-économiques s'ajoutent le poids de l'automobile qui façonne et impose un type de fonctionnement urbain spécifique (liberté du choix du site d'installation, accessibilité, grands travaux de voirie...) et la dépendance partielle face aux modèles et aux modes de vie importés d'abord d'Europe puis des États-Unis, qui impliquent des modifications de comportement, de conception de l'urbain et de perception de l'espace (effet démonstration).

Si certains éléments urbains, composantes des nouvelles formes d'organisation nées de ces déterminants, perdurent — cas de la trame orthogonale qui peut être répétée de façon monotone dans le cas des lotissements récents alors qu'elle correspondait à une signification précise à l'époque coloniale — certains autres disparaissent ou se fossilisent ; c'est le cas des bâtiments industriels installés au sud du Centre Historique, le long du Machángara et près de la gare qui a joué un rôle moteur dans le processus d'industrialisation du début du XX^e siècle.

Jusqu'au milieu du XX^e siècle, le maillage et l'organisation interne des îlots sont hérités de la période coloniale : tracé des voies, horizontalité des édifices, qu'ils soient résidentiels ou dévolus au commerce et aux services, etc. (quartier Mariscal Sucre par exemple). Si les matériaux de construction utilisés et les normes de confort changent, les résidences, principales ou secondaires, sont bâties en respectant (par tradition et par logique de rentabilité) le modèle urbain colonial. À partir des années soixante, on assiste, d'une part, à la juxtaposition monotone des lotissements privés de classes moyennes le long d'axes privilégiés (San Isidro,

En consecuencia, considerar a la ciudad con una mirada analítica, después de haber disociado las calles longitudinales de las transversales, pone en evidencia no sólo el arco Sur-Oeste-Este del sitio, sino también las formas tan características de un piedemonte constituido generalmente de cenizas consolidadas, protegidas por una superficie endurecida, la cangahua, capaz de soportar infraestructuras y construcciones de importancia, pero sin embargo altamente sensibles a la erosión diferencial, lo que provoca esas alternancias de interfluvios y quebradas, tan características de los sistemas volcánicos que vienen a parcelar en el detalle el área urbanizada.

La casi ausencia de estas alternancias al Este marca igualmente los orígenes tectónicos afirmados (fallas) del salto que separa a Quito de sus afueras orientales.

3. Tentativa de clasificación, periodización y representación esquemática de los modos de composición urbana

Como lo demostramos anteriormente, el peso de los conceptos urbanos de la ciudad colonial ha modelado la trama y la malla urbanas; si bien el trazado ortogonal se perpetúa — incluso reinterpretado y adaptado — otras formas urbanas han nacido de las transformaciones del tejido económico, social y político de la capital sometido a los avances tecnológicos, a la evolución de las ideas y a las sucesivas estructuras. Los elementos determinantes — sean estos históricos, políticos, culturales, económicos o técnicos — que han permitido el surgimiento de nuevas formas de composición urbana, han tenido profundas implicaciones en la evolución de la morfología de la capital y en el uso de estos nuevos espacios, ya sea enteramente creados o reacondicionados.

3.1. El modo de composición colonial

No insistiremos en este tipo de composición que ya fue detallado anteriormente. Recordemos solamente que sus determinantes son: el shock de la conquista (invasión, dominación y control político, peso cultural de la implantación del catolicismo), el desarrollo económico centrado en la explotación del espacio en beneficio de la metrópoli europea, la superioridad técnica de los conquistadores y el peso de las limitaciones físicas (quebradas y obstáculo constituido por el Panecillo).

Las consecuencias urbanas de estos determinantes perduran: trama rígida y ortogonal, espacio dominante centrado en la Plaza Grande que reúne los símbolos de los poderes y que significa la simbiosis de la dominación político-administrativa de España y el peso cultural y político de la Iglesia Católica. Este centro, que hasta el siglo XIX coincide con los límites de la ciudad, corresponde al actual Centro Histórico, objeto de orgullo justificado de los quiteños, de admiración de los turistas y acondicionamiento y de rehabilitación por parte del Municipio (ver lámina n° 21).

La forma urbana, fruto de los eventos históricos, de la concepción de lo urbano en el siglo XVI y de las limitaciones topográficas, es concéntrica; las construcciones, que forman un todo homogéneo, ocupan el espacio plano, muy reducido en superficie a causa de los obstáculos físicos. El modelo centro / periferia ya está implantado, espacial y socialmente: exclusión de los indios, segregación en el acceso a los equipamientos, etc. (en el acta de creación del primer hospital de Quito en 1565, se especifica que hay que separar a los indios de los españoles y a los hombres de las mujeres; en cuanto al cementerio de los pobres, es relegado a la periferia mientras que el de los españoles de calidad está situado en un lugar más central).

3.2. Del modo de composición liberal al modo internacional: la « formalidad » privada

De la Independencia a la modelización actual de la economía y de las formas urbanas, pasando por las obras conmemorativas del centenario de la Batalla de Pichincha (1922) que transformaron la fisonomía de la capital (lámina n° 01), el determinante histórico y político juega un papel esencial en la recomposición y la aparición de nuevas formas urbanas. La integración del Ecuador al mercado mundial a inicios del siglo XX, el refuerzo del peso del aparato del Estado y el progreso tecnológico son elementos que deben ser tomados en cuenta para comprender el o los modos de composición producto de un siglo de cambios profundos tanto a nivel nacional como a nivel del funcionamiento urbano o intrabarrial.

No se trata de afirmar que la capital ha evolucionado poco entre mediados del siglo XIX y finales del XX; sin embargo, las transformaciones urbanas revelan una cierta continuidad — no exenta de períodos de aceleración ligados a uno o varios cambios estructurales — vinculada al marco capitalista en el que se han manifestado. El progresivo surgimiento de la burguesía nacional, el incremento numérico de estratos medios a menudo constituidos de funcionarios, el número cada vez mayor de quiteños desposeídos que se enfrentan a la agudeza creciente de las dificultades cotidianas, inducen nuevas formas urbanas. A estos cambios socio-económicos se agregan el peso del automóvil que ya modela e impone un tipo de funcionamiento específico (libertad de opción del sitio de instalación, accesibilidad, grandes obras viales...) y la parcial dependencia de modelos y modas de vida importados primeramente de Europa y luego de los Estados Unidos, que implican modificaciones de comportamiento, de concepción de lo urbano y de percepción del espacio (efecto demostración).

Si bien ciertos elementos urbanos, componentes de nuevas formas de organización nacidas de estos determinantes, perduran — caso de la trama ortogonal que puede repetirse de manera monótona en el caso de las lotizaciones recientes mientras que correspondía a una significación precisa de la época colonial — otros desaparecen o se fossilizan; es el caso de los edificios industriales instalados al Sur del Centro Histórico, a lo largo del Machángara y cerca de la estación del ferrocarril que jugó un papel motor en el proceso de industrialización de inicios del siglo XX.

Hasta mediados de siglo, la malla y la organización interna de las manzanas son heredadas del período colonial: trazado de las vías, horizontalidad de los edificios, sean estos residenciales o destinados al comercio y a los servicios, etc. (barrio Mariscal Sucre por ejemplo). Si bien los materiales de construcción utilizados y las normas de confort cambian, las residencias, principales o secundarias, están construidas respetando (por tradición y por lógica de rentabilidad) el modelo urbano colonial. A partir de los años sesenta, asistimos, por una parte, a la juxtaposición monótona de las lotizaciones privadas de clases medias a lo largo de los ejes

Pour des raisons techniques de présentation de la planche, la coupe nord-sud a été intégrée au texte.

Es necesario diferenciar la forma urbana heredada de la subdivisión y de la degradación de los edificios situados en los alrededores del Centro Histórico (tugurización vertical de antiguas residencias a menudo acomodadas) de las formas producto de la implantación de barrios populares: antiguos (El Tejar, La Colmena, Ferroviaria) en donde asistimos a la vez a la densificación y a la tugurización horizontal por la recuperación de los patios; de los años setentas (Comité del Pueblo, Guajaló) en donde se observa, en una primera etapa, la consolidación morfológica de las casas construidas por los propios habitantes y, en una segunda etapa, la densificación y la tugurización horizontal del espacio construido — en ciertos casos, los procesos de consolidación y de tugurización son concomitantes; de los años ochentas (La Lucha de los Pobres, Pisulí), en donde los mecanismos de consolidación han empezado. Si bien la morfología de estos sectores es muy variada — la fecha de creación del barrio juega un papel esencial en cuanto a la cantidad y la calidad de las infraestructuras básicas y al tipo de hábitat predominante: edificios antiguos de tres pisos en las inmediaciones del Centro Histórico, casitas en los barrios antiguos, cabañas de materiales duros aumentadas con medio, uno o dos pisos en los sectores de los años setentas, hábitat precario en proceso de consolidación en los de los años ochentas — la malla sigue siendo ortogonal y la estructuración interna de estos barrios es comparable.

La figura 3 apunta a recapitular de manera sinóptica, sintética y esquemática los elementos que acabamos de describir, analizar e interpretar. Intenta visualizar la evolución de los modos de composición urbana de Quito; en efecto, demostramos que este ángulo de enfoque de la ciudad permite poner en evidencia ciertas dinámicas urbanas privilegiando los aspectos diacrónicos, los sucesivos modos de escritura de la ciudad y los actuales disfuncionamientos. Los diferentes cortes revelan los puntos de referencia, las perspectivas, la evolución de las características funcionales y residenciales, los efectos de alineación y de masa, los polos de estructuración, las continuidades y discontinuidades urbanas. Estas visiones de la ciudad, pensadas en términos geográficos y no directamente de manejo del espacio, permiten subrayar las ventajas y las desventajas de la capital y adivinar los aspectos de convivencia social subyacentes.

Por razones técnicas de presentación de la lámina, el corte Norte-Sur ha sido integrado a continuación.

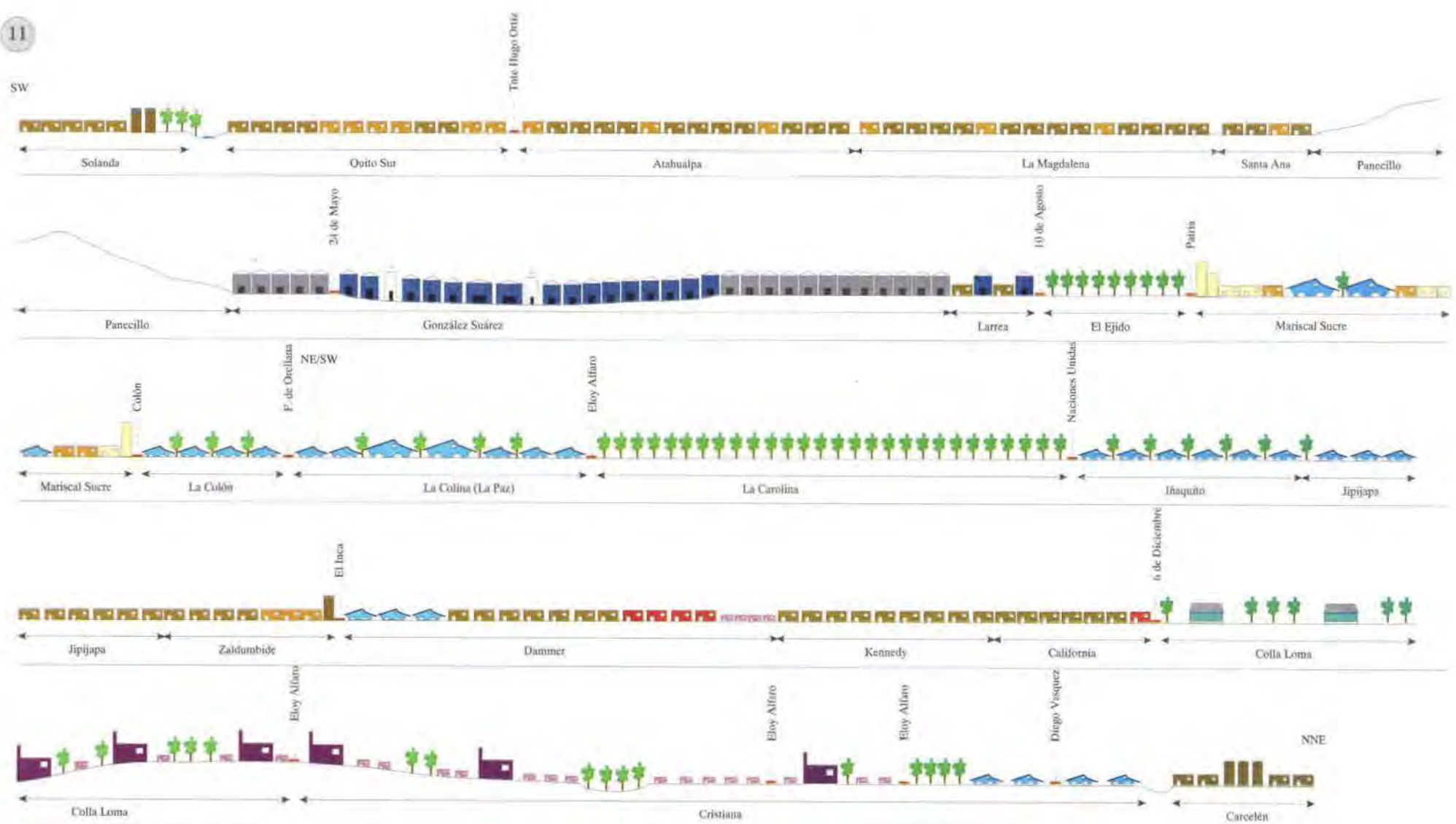
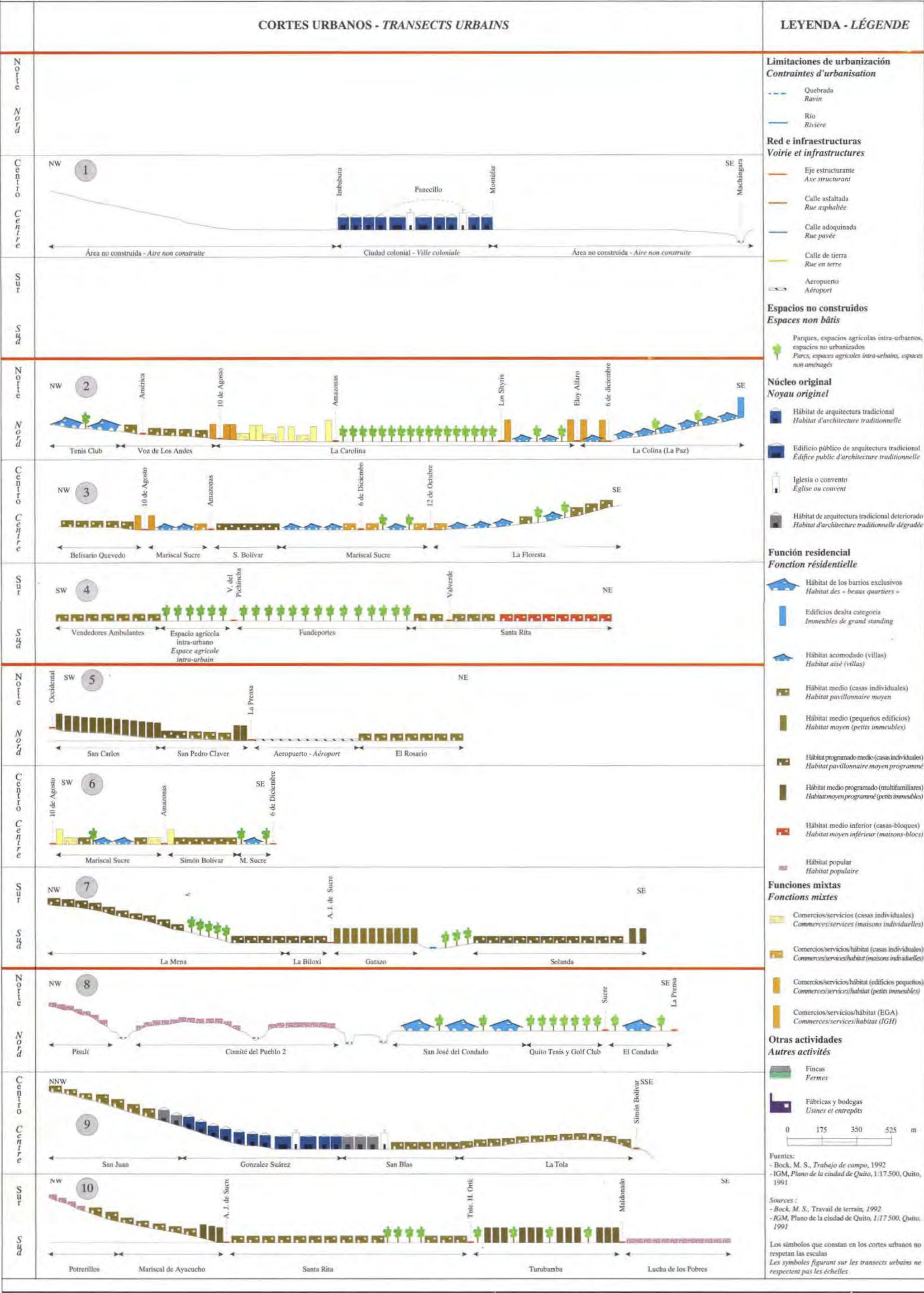
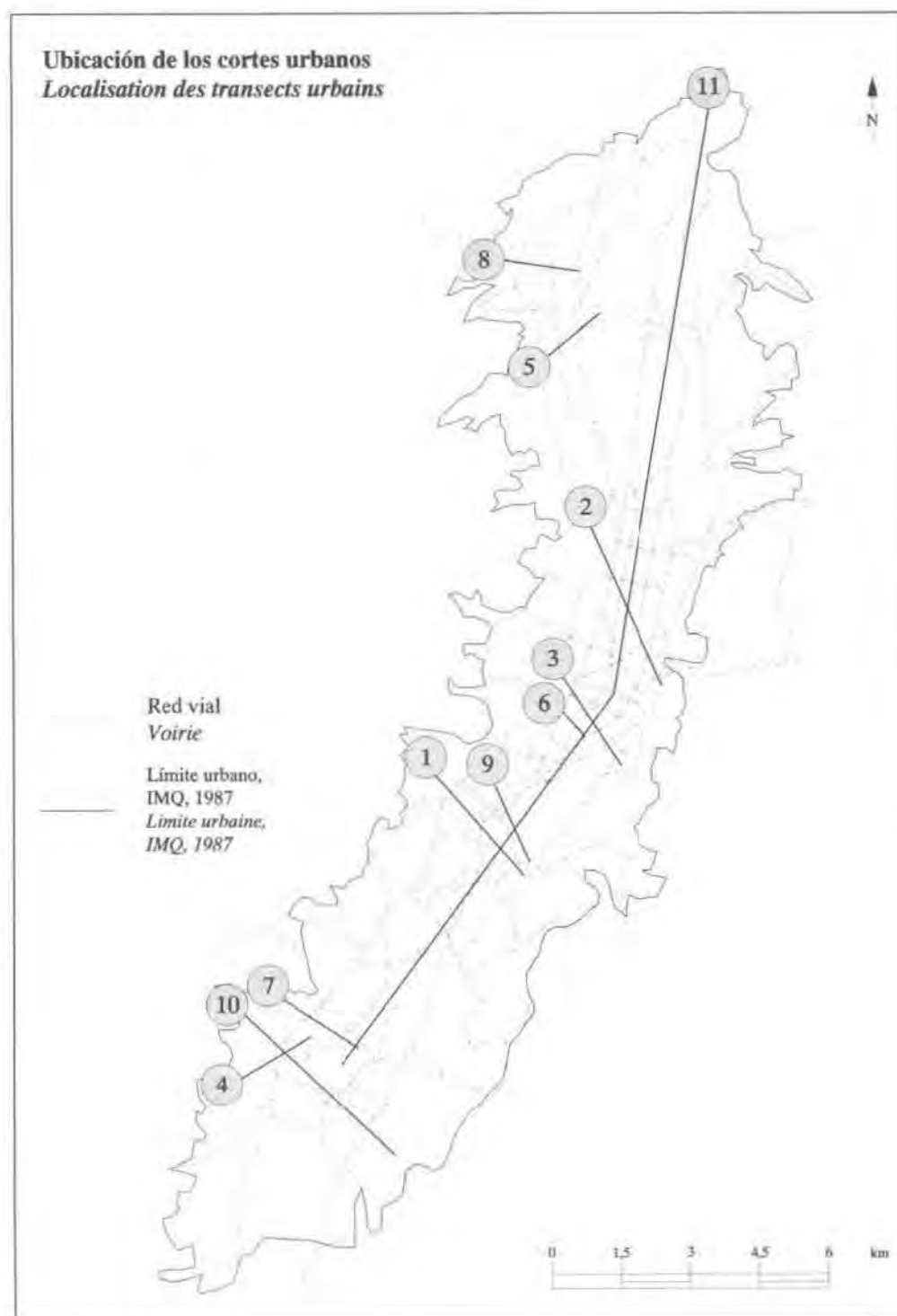


FIGURA 3 LOS MODOS DE COMPOSICIÓN URBANA
FIGURE 3 LES MODES DE COMPOSITION URBAINE

MODOS DE COMPOSICIÓN URBANA MODES DE COMPOSITION URBAINE		FORMA DE LAS MANZANAS Y MALLA - FORME DES ÎLOTS ET MAILLAGE	
Norte Nord	Centro Centre	1. EL MODO DE COMPOSICIÓN COLONIAL - LE MODE DE COMPOSITION COLONIALE	
		El crecimiento radioconcentrico - La croissance radioconcentrique Panecillo	
		El damero original: la malla urbana de referencia - Le damier originel : la maille urbaine de référence González Suárez (Centro Histórico - Centre Historique)	
Norte Nord	Centro Centre	2. DEL MODO DE COMPOSICION LIBERAL AL MODO INTERNACIONAL - DU MODE DE COMPOSITION LIBERAL AU MODE INTERNATIONAL	
		El crecimiento longitudinal - La croissance longitudinale	
		Manzana de gran tamaño de los sectores residenciales acomodados y de servicios - Îlot de grande taille des secteurs résidentiels aisés et de service Manzana irregular de los barrios acomodados en vertiente Îlot irrégulier des quartiers aisés sur versant La Colina (La Paz) Manzana rectangular ocupada por edificios de altura Îlot rectangulaire occupé par des édifices en hauteur La Carolina Variedad de damero - Variété de damier El damero original Le damier originel González Suárez (Centro Histórico - Centre Historique) Reproducción del damero original Reproduction du damier originel Mariscal Sucre Variedad de mallas en los barrios de clases medias - Variété des maillages dans les quartiers de classes moyennes Reproducción ampliada del damero original Reproduction aggrandie du damier originel Vendedores Ambulantes Manzana rectangular con callejón de comunicación Îlot rectangulaire avec impasse de desserte Atahualpa	
Norte Nord	Centro Centre	3. EL MODO DE COMPOSICIÓN ESTATAL - LE MODE DE COMPOSITION ETATIQUE	
		El archipiélago de las acciones programadas - L'archipel des actions programmées Hábitat medio programado Habitat moyen programmé	
		La manzana rectangular de las urbanizaciones planificadas - L'îlot rectangulaire des urbanisations planifiées Manzana rectangular de gran tamaño Îlot rectangulaire de grande taille San Carlos Manzana rectangular de tamaño pequeño Îlot rectangulaire de petite taille Carcelén Manzana rectangular de tamaño pequeño de las urbanizaciones programadas - Îlot rectangulaire de petite taille des urbanisations planifiées Simón Bolívar (Mariscal Sucre) Manzana rectangular de dimensión variable de las urbanizaciones programadas - Îlot rectangulaire de dimension variable des urbanisations planifiées Solanda	
Norte Nord	Centro Centre	4. EL MODO DE COMPOSICIÓN POPULAR - LE MODE DE COMPOSITION POPULAIRE	
		El centro deteriorado y el anillo de pobreza - Le centre dégradé et l'anneau de pauvreté	
		Manzana de los barrios populares recientes - Îlot des quartiers populaires récents Manzana rectangular de tamaño pequeño Îlot rectangulaire de petite taille Comité del Pueblo Manzana cuadrada de tamaño pequeño adaptada a la topografía Îlot carré de petite taille adapté à la topographie Pisuli Manzana de los barrios populares antiguos - Îlot des quartiers populaires anciens Manzana irregular adaptada a la topografía Îlot irrégulier adapté à la topographie La Tola Reproducción reducida del damero original Reproduction réduite du damier originel San Juan Manzana adaptada a la topografía de los barrios populares recientes - Îlot adapté à la topographie des quartiers populaires récents Trama compuesta de tendencia rectangular Trame composite à tendance rectangulaire Lucha de los Pobres Manzana delimitada por callejones de comunicación según las curvas de nivel Îlot délimité par des impasses de desserte suivant les courbes de niveau Potrerillos	

FIGURA 3 LOS MODOS DE COMPOSICIÓN URBANA
FIGURE 3 LES MODES DE COMPOSITION URBAINE





4. Accessibilité et enclavement : une vision des modes de composition urbaine

L'image que donne la figure 4 est fondée sur les capacités de fonctionnement de la voirie quitéña. Elle a été élaborée au vu du plan de 1983 au 1/2 000 dont les informations ont été complétées par un passage sur le terrain en septembre 1990, notamment dans les quartiers nouveaux et ceux réputés peu accessibles. L'analyse permet deux observations complémentaires : celle de la capacité de trafic et de dégagement des grands axes ; celle des infrastructures de desserte innervant les quartiers.

4.1. Les grands axes et le transit

Quito possède un réseau partiellement construit de voies d'évitement, notamment des éléments de *by pass* fonctionnant en voies directes. Celui-là permet de parvenir rapidement jusqu'aux quartiers centraux qui semblent en être actuellement le point d'aboutissement. On les atteint du nord, par l'avenue Occidentale, et bientôt du sud, par l'avenue Orientale. Cependant, ces deux tronçons de la future voie périphérique ne sont pas encore interconnectés. En outre, si les entrées et sorties de l'avenue Occidentale sont disposées de manière satisfaisante, il n'en est pas de même pour celles de l'avenue Orientale, plus rapide et plus excentrique. Le nord de la ville possède également une bonne pénétrante (l'avenue Panaméricaine) qui mène jusqu'au quartier Mariscal Sucre (CBD). De multiples voies rapides, assurant un fort trafic intra-urbain, renforcent la pénétrabilité des quartiers sis globalement au nord du parc de l'Ejido. De même, de ces quartiers on peut assez bien s'évader vers le nord ou l'est de la ville, en direction du sillon interandin, tandis que le sud de Quito apparaît, encore une fois, comme un parent pauvre.

Deux autres particularités doivent être mentionnées :

- l'aéroport constitue, au nord, une barrière infranchissable qui scinde la ville en deux à partir de la Yé (convergence en Y des avenues 10 de Agosto, América et la Prensa) ; cette bifurcation n'est pas sans conséquence : l'axe nord-oriental fixe la croissance de la partie nord de Quito sur l'avenue Panaméricaine, confortant une tendance excentro-linéaire déjà clairement marquée qui se distribue en nodules développés sur des villages et bourgs plus anciens, et l'axe nord-occidental porte également une part de la croissance spatiale, mais limitée par le site et l'absence de points d'appui suburbains favorables ; en 1990, bien que projetée, la liaison rapide, au-delà de l'aéroport, entre les deux branches de la Yé n'est pas assurée ; il en est de même du *by pass* nord-oriental qui, en empruntant l'avenue Eloy Alfaro dans sa partie haute, permettra de dédoubler le charroi de l'avenue Panaméricaine et de relier les zones industrielles méridionales et septentrionales de Quito ;

- l'étranglement du trafic dans la traversée du Casco Colonial dont la composition spatiale et l'ancienneté conservée constituent un goulot difficile à éviter ; cette question n'est pas nouvelle ; la construction de tunnels routiers devait répondre à la nécessité de décongestion qu'elle génère, mais ces tunnels, depuis dix ans, débouchent sur des rues et non sur une voie d'évitement redistribuant ses flux par des entrées et sorties correctement implantées ; au vu

4. Accesibilidad y aislamiento: una visión de los modos de composición urbana

La imagen que da la figura 4 está basada en las capacidades de funcionamiento de la red vial quiteña. Ha sido elaborada a partir del plano de 1983 a escala 1:2.000 cuyas informaciones fueron completadas mediante una visita al terreno (septiembre de 1990), en especial a los nuevos barrios y a aquellos conocidos como difícilmente accesibles. El análisis permite dos observaciones complementarias: la de la capacidad de circulación y de despejo de los grandes ejes; la de las infraestructuras de comunicación que irrigan a los barrios.

4.1. Los grandes ejes y el tránsito

Quito posee una red construida parcialmente de vías de evitación, especialmente elementos de *by pass* que funcionan como vías directas. Esta red permite llegar rápidamente a los barrios centrales que al parecer son actualmente su punto de desembocadura. Desde el Norte, se llega a ellos por la avenida Occidental, y pronto se podrá utilizar, desde el Sur, la avenida Oriental. Sin embargo, estos dos tramos de la futura perimetral no están interconectados. Además, si bien las entradas y salidas de la avenida Occidental están dispuestas de manera satisfactoria, no sucede lo mismo en el caso de la avenida Oriental, más rápida y más excéntrica. El Norte de la ciudad cuenta igualmente con una buena vía de penetración (la Panamericana) que conduce hasta el barrio Mariscal Sucre (CBD). Múltiples vías rápidas, que garantizan una importante circulación intra-urbana aumentan la penetrabilidad de los barrios situados de manera general al Norte del parque de El Ejido. Asimismo, de estos barrios se puede de manera relativamente simple salir hacia el Norte o el Este de la ciudad, en dirección del callejón interandino, mientras que el Sur de Quito se revela, una vez más, como un pariente pobre.

Se deben mencionar otras dos particularidades:

- el aeropuerto constituye, al Norte, una barrera infranqueable que divide a la ciudad en dos a partir de la « Y » (convergencia en Y de las avenidas 10 de Agosto, América y la Prensa); esta bifurcación no está exenta de consecuencias: en el eje nororiental se centra el crecimiento de la parte norte de Quito, consolidando una tendencia excentro-lineal ya claramente marcada que se distribuye en nodulos desarrollados en pueblos y ciudadelas más antiguos; en el eje noroccidental se articula igualmente parte del crecimiento espacial, aunque limitado por el sitio y la ausencia de puntos suburbanos de apoyo favorables; en 1990, aunque programada, la unión rápida, más allá del aeropuerto, de las dos ramificaciones de la « Y » no está asegurada; es asimismo el caso del *by pass* nororiental que, tomando la avenida Eloy Alfaro en su parte alta, permitirá desdoblarse el tráfico de la Panamericana y unir las zonas industriales meridionales y septentrionales de Quito;

- la disminución de la velocidad de circulación al atravesar el Casco Colonial cuyas composición espacial y antigüedad conservada constituyen un estrangulamiento difícil de evitar; esta dificultad no es nueva; la construcción de túneles debía responder a la necesidad de descongestión, pero dichos túneles, contruidos hace diez años, desembocan en calles y no en una vía de evitación que redistribuya sus flujos mediante entradas y salidas implantadas correc-

de esta situación, on peut s'interroger sur l'urgence à poser le problème de la traversée du Centre Historique et sur son opportunité : tramways ou autres transports collectifs en site propre, diminution de la pollution, accélération des débits, abaissement des nuisances sonores, etc.

4.2. La circulation intra-urbaine et intraquartiers

La viabilité des quartiers diffère considérablement selon leur localisation, pour des raisons de site et d'histoire. Ainsi, la Quito coloniale s'est établie sur un plan en damier conforme à la coutume hispanique. Si l'ensemble de ses constructions, à l'exception des églises et couvents, n'a plus grand chose de commun avec celui des premiers siècles de la Conquête, la trame viaire sur laquelle il s'élève s'est étendue au fur et à mesure de la création des quartiers proches. Le gel du paysage urbain ainsi généré (classement UNESCO) a maintenu l'ensemble peu ou prou en l'état de l'époque républicaine — rues étroites, passages et escaliers — si bien que cette situation, conjuguée avec un usage intensif, commercial et forain de la rue (cf. planche n° 37), fait de ces quartiers un ensemble convivial peu pénétrable aux heures ouvrables. C'est alors un véritable piège à voitures où vient s'enliser et quasi se figer toute activité de transit motorisé.

À cela s'ajoute un système de circulation pédestre empruntant impasses, immenses montées d'escaliers et passages tout juste accessibles, autrefois, à un âne bâté. Ainsi passe-t-on des rues animées du Centre Historique aux rues hautes des vieux quartiers le joutant.

Plus haut encore, sur des pentes trop onéreuses à aménager et fréquemment hors des limites techniques d'alimentation en eau (cf. planche n° 22), ou bien, au-delà des tronçons de voie périphérique au nord, sur des pentes initialement occupées sans titres et en cours de consolidation au sud comme au nord, les voies ne sont plus que des chemins de terre défoncés, accessibles aux seuls véhicules tout terrain. Ces quartiers pionniers semblent, pour le moment, exclus d'un désenclavement efficace. Ils sont cependant généralement traversés d'une voie automobile sinueuse mais praticable qui permet aux autobus d'assurer un minimum de desserte mécanique.

Les autres quartiers de Quito, situés indifféremment au nord et au sud, sont plus ou moins affectés par le trafic automobile, mais toujours aisément accessibles. Il faut ici en distinguer deux sortes :

- ceux qui sont irrigués par un microréseau local aux nombreuses impasses, dont la pénétrabilité est renforcée par de fréquents passages piétonniers ; résultat d'une politique de lotissements généralement bien singularisés, ils se rencontrent dans toute la ville ;

- ceux qui sont traversés de voies à grand gabarit, ou de moindre ampleur, permettant une circulation interquartiers fluide et commode ; tous ceux de cette catégorie abritent, ou sont susceptibles d'abriter à terme, des activités d'intérêt régional, national ou international.

tamente; en vista de tal situación, nos podemos interrogar sobre la urgencia de plantear el problema del cruce del Centro Histórico y sobre su conveniencia: tranvías u otros transportes colectivos con carril propio, disminución de la contaminación, aceleración de la circulación, reducción de los ruidos, etc.

4.2. La circulación intra-urbana e intrabarrial

La viabilidad de los barrios difiere considerablemente según su localización, por razones de sitio y de historia. Así, la Quito colonial se estableció en un plano de damero conforme a la costumbre hispánica. Si bien todas sus construcciones, a excepción de las iglesias y conventos, ya no tienen mayor cosa en común con las de los primeros siglos de la Conquista, la trama vial en la que se levantan se ha extendido a medida que avanzaba la creación de barrios cercanos. El congelamiento del paisaje así generado (designación de la UNESCO) ha mantenido al conjunto más o menos en el estado de la época republicana — calles estrechas, callejones y escalinatas — de modo que esta situación, conjugada con un uso intensivo de la calle, comercial y feriante (ver lámina n° 37), transforma a estos barrios en un conjunto de fuerte convivencia social poco penetrable en las horas hábiles. Es entonces una verdadera trampa de vehículos en donde viene a atascarse y casi a detenerse toda actividad de circulación motorizada.

A esto se agrega un sistema de circulación por pasajes, inmensas escalinatas y callejones apenas accesibles antaño a un asno enalbardado. Así se pasa de las calles animadas del Centro Histórico a las calles altas de los antiguos barrios contiguos.

Más arriba aún, en pendientes cuyo acondicionamiento resultaría muy oneroso y situadas frecuentemente fuera de los límites técnicos de abastecimiento de agua (ver lámina n° 22), o más allá de los tramos de la perimetral al Norte, en pendientes ocupadas inicialmente sin títulos de propiedad y en vías de consolidación tanto al Sur como al Norte, las vías ya no son sino caminos de tierra llenos de baches, accesibles sólo a los vehículos de doble tracción. Estos barrios marginales parecen al momento estar excluidos de la posibilidad de mejorar su accesibilidad. Sin embargo, están atravesados generalmente por una vía sinuosa pero utilizable que permite a los buses garantizar un mínimo de comunicación mecánica.

Los demás barrios de Quito, situados indistintamente al Norte y al Sur, cuentan en mayor o menor medida con un tráfico automotriz, pero son siempre fácilmente accesibles. Entre ellos, hay que distinguir dos tipos:

- los que están irrigados por una micro-red local con numerosos callejones, cuya penetrabilidad es favorecida por frecuentes pasajes peatonales; resultado de una política de lotizaciones generalmente bien caracterizadas, estos barrios se encuentran en toda la ciudad;

- los atravesados por vías de gran circulación, o de menor amplitud, que permiten un tráfico interbarrial fluido y cómodo; todos los de esta categoría acogen o podrán acoger en el futuro actividades de importancia regional, nacional o internacional.

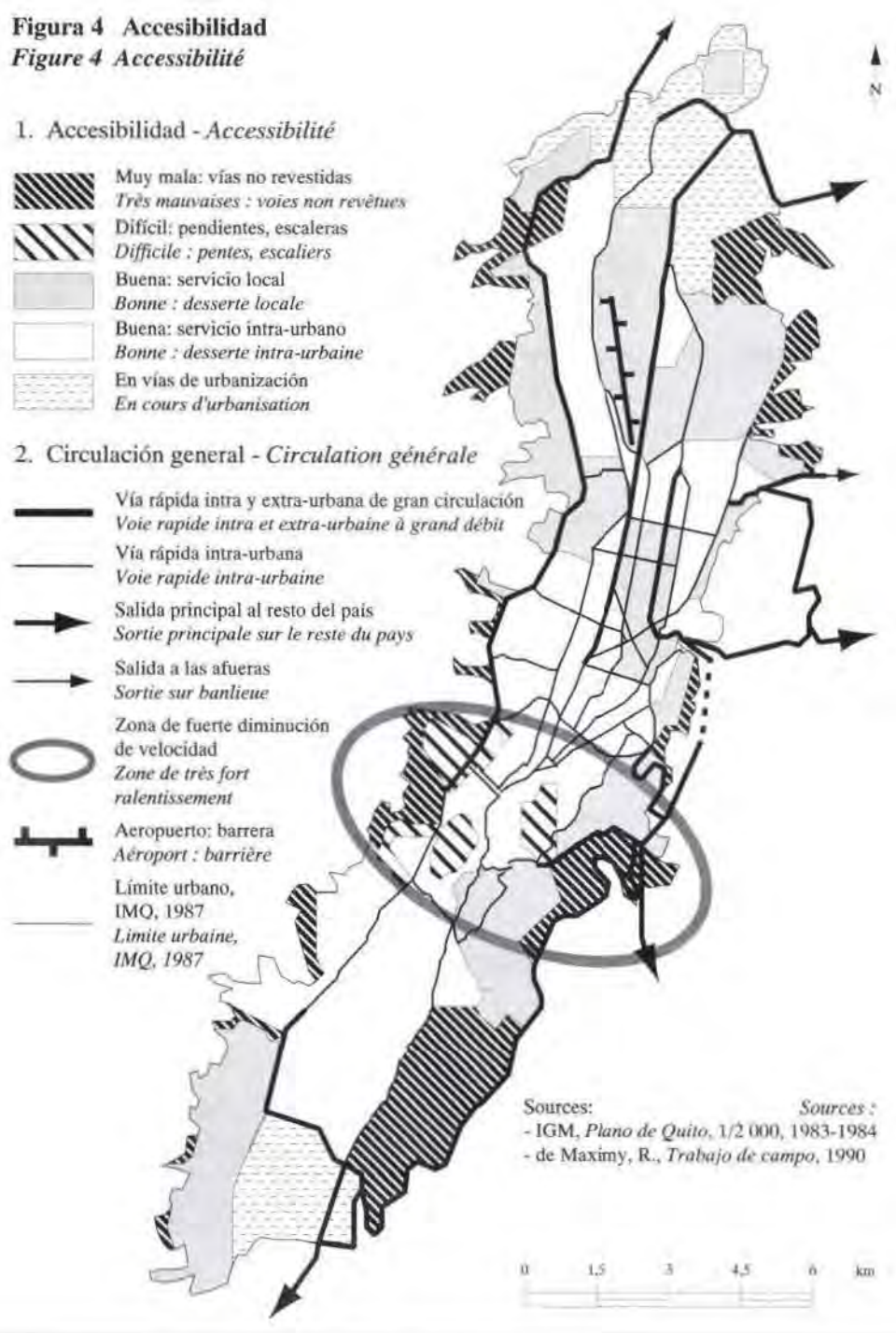
Figura 4 Accesibilidad
Figure 4 Accessibilité

1. Accesibilidad - Accessibilité

-  Muy mala: vías no revestidas
Très mauvaises : voies non revêtues
-  Difícil: pendientes, escaleras
Difficile : pentes, escaliers
-  Buena: servicio local
Bonne : desserte locale
-  Buena: servicio intra-urbano
Bonne : desserte intra-urbaine
-  En vías de urbanización
En cours d'urbanisation

2. Circulación general - Circulation générale

-  Vía rápida intra y extra-urbana de gran circulación
Voie rapide intra et extra-urbaine à grand débit
-  Vía rápida intra-urbana
Voie rapide intra-urbaine
-  Salida principal al resto del país
Sortie principale sur le reste du pays
-  Salida a las afueras
Sortie sur banlieue
-  Zona de fuerte disminución de velocidad
Zone de très fort ralentissement
-  Aeropuerto: barrera
Aéroport : barrière
-  Límite urbano, IMQ, 1987
Limite urbaine, IMQ, 1987



Cette figure requiert toute l'attention des aménageurs, car elle donne une image assez fidèle de la ville activiste opposée à la ville résidentielle, et aussi des espaces intégrés à la vie urbaine (fonctionnement) et de ceux qui le sont peu ou ne le sont pas du tout.

Ainsi, à Quito, la composition urbaine et ses modes ne sont pas qu'un fait historique, une empreinte d'étapes de croissance, d'évolution de techniques d'urbanisation et d'usage quotidien de la ville que la microanalyse révèle et qui reste somme toute anecdotique bien que symptomatique ; c'est aussi l'expression d'une souplesse d'adaptation au relief : Quito colle à sa géographie. Il faudrait des pressions de l'ordre de celles que l'on trouve au Japon (Tokyo, Kobe, Osaka) ou à Hong Kong pour que l'urbanisation s'affranchisse quelque peu de ses assises géomorphologiques et géotechniques, ce qui n'est en tout état de causes pas envisageable.

PERSPECTIVES

*On peut se demander l'intérêt qu'il y a pour l'urbaniste à considérer les modes de composition urbaine. Peut-être n'y en a-t-il pratiquement aucun de bien impérieux. L'action technocratique, si évidente dans les intentions de planification à Quito, quoique si régulièrement bafouée par les actions forcées des usagers les plus démunis, contraints cependant à inventer leurs modes d'insertion socio-spatiale, n'en sera pas perturbée. Mais il n'est pas inutile que les acteurs, qu'ils construisent l'espace urbain à gestes obscurs de fourmis ou à gestes spectaculaires et mécanisés de conquérants, sachent que le site de Quito s'allie à une tradition qui n'est pas qu'une soumission à des règles anciennes, une habitude coutumière, mais qui est aussi, et avant tout, l'expression d'une nécessité porteuse d'un *modus vivendi*. Une telle prise de conscience devrait modifier l'économie de l'urbanisation et inciter les acteurs à toujours plus d'échanges et plus de concertation.*

À cela on peut ajouter qu'il est nécessaire que les citoyens des villes à croissance ultrarapide se rendent compte que, même dans une apparence de désordre ou de mimétisme fondé sur des modèles venus d'ailleurs, les lieux de leur vie quotidienne sont le résultat de leur culture et de leur identité. Ceci impose finalement que les autorités municipales responsables de la planification et de la gestion urbaine assument, avec clairvoyance, les idées et les techniques issues des tréfonds de leur terre, et sachent intelligemment, avec circonspection et tolérance, les croiser avec les idées et les techniques venues du reste du monde. Ce n'est que dans une telle perspective que seront assumés et dominés les aléas inévitables, parfois très violents, qu'entraîne l'obligation d'intégrer les populations les moins informées et les plus démunies qui peuplent les quartiers marginaux ou marginalisés.

Esta figura requiere toda la atención de los planificadores, pues da una imagen bastante fiel de la ciudad activa opuesta a la ciudad residencial, al igual que de los espacios integrados a la vida urbana (funcionamiento) y de los que lo están mínimamente o no lo están en absoluto.

Así en Quito, la composición urbana y sus modos no son sólo un hecho histórico, un sello de las etapas de crecimiento, de evolución de técnicas de urbanización y de uso cotidiano de la ciudad revelado por el micro-análisis, y que sigue siendo en suma anecdótico aunque sintomático; son también la expresión de una flexibilidad de adaptación al relieve: Quito se apeg a su geografía. Harían falta presiones del orden de las que se observan en el Japón (Tokio, Kobe, Osaka) o en Hong-Kong para que la urbanización se independice un tanto de sus cimientos geomorfológicos y geotécnicos, lo que de todas formas no es imaginable.

PERSPECTIVAS

Podemos preguntarnos que interés reviste para el urbanista la consideración de los modos de composición urbana. Tal vez no existe ninguno muy imperioso. La acción tecnocrática, tan evidente en las intenciones de planificación de Quito, aunque tan regularmente despreciada por las acciones incontrolables de los usuarios más desposeídos, obligados sin embargo a inventar sus modos de inserción socio-espacial, no se verá por ello perturbada. Pero no es inútil que los actores, ya sea que construyan el espacio urbano con gestos oscuros de hormiga o con gestos espectaculares y mecanizados de compradores, sepan que el sitio de Quito se alía a una tradición que no es sólo una sumisión a antiguas reglas, un hábito, sino que es también, y ante todo, la expresión de una necesidad que lleva en sí un *modus vivendi*. Tal toma de conciencia debería modificar la economía de la urbanización e incitar a los actores a intercambios y a una concertación cada vez mayores.

A esto se puede agregar que es necesario que los ciudadanos de las ciudades de crecimiento ultrarápido reparen en el hecho de que, incluso en una apariencia de desorden o de mimetismo basado en modelos venidos de fuera, los lugares de su vida cotidiana son el resultado de su cultura y de su identidad, lo que impone finalmente que las autoridades municipales responsables de la planificación y de la gestión urbana asuman con clarividencia las ideas y las técnicas producto de lo recóndito de su tierra, y sepan inteligentemente, con circunspección y tolerancia, combinarlas con las ideas venidas del resto del mundo. No es sino en esa perspectiva que serán asumidos y dominados los riesgos inevitables, a veces muy violentos, que acarrea la obligación de integrar a la población menos informada y más desposeída que habita en los barrios marginales o marginados.

ORIENTATION BIBLIOGRAPHIQUE - ORIENTACIÓN BIBLIOGRÁFICA

- COQUERY, M., 1982, La notion de « mode de composition urbaine » : un outil opératoire en urbanisme (le cas de l'Afrique Noire), *Bulletin de la Société languedocienne de géographie*, 16, 1-2, p. 123- 144.
- Le Grand Paris, 1986, *Murs, Murs*, 14.
- de MAXIMY, R., 1991, Architecture et urbanisme politique : réflexion sur la ville, considérations démonstratives sur Yaoundé et Quito, Toulouse, colloque international *Grandes métropoles d'Afrique et d'Amérique latine. Équipements urbains et pratiques culturelles*.
- de MAXIMY, R., 1985, Contribución al estudio de los barrios de Quito : la Mariscal Sucre, Documentos de investigación, 5, *Quito aspectos geográficos de su dinamismo*, Quito, Centro Ecuatoriano de Investigación Geográfica (CEDIG), p. 59-74.
- VILLAVICENCIO, M., 1984, *Geografía de la República del Ecuador (1858)*, Quito, Corporación Editora Nacional, 505 p.