



UNIVERSIDAD LAICA ELOY ALFARO DE MANABÍ

FACULTAD DE INGENIERÍA, INDUSTRIA Y ARQUITECTURA

CARRERA: ARQUITECTURA

INFORME FINAL DEL TRABAJO DE TITULACIÓN

Previo a la obtención del título de:

ARQUITECTO

MODALIDAD: PROYECTO DE INVESTIGACIÓN

**TEMA: RUPTURAS URBANAS: LA DUALIDAD ENTRE LA PLANIFICACIÓN
PROYECTADA Y LA DINÁMICA SOCIOESPACIAL DE QUITUMBE, QUITO**

ELABORADO POR:

CEVALLOS QUIROZ MELISSA LILIBETH

ZAMBRANO INTRIAGO ANGIE ANTONELLA

TUTOR:

ARQ. GABRIEL EDUARDO BARBA ESPINEL, Mg

MANTA-MANABÍ-ECUADOR

AGOSTO DE 2026

CERTIFICACIÓN

En calidad de docente tutor(a) de la Facultad de Ingeniería, Industria y Arquitectura de la Universidad Laica “Eloy Alfaro” de Manabí, CERTIFICO:

Haber dirigido, revisado y aprobado preliminarmente el Trabajo de Integración Curricular bajo la autoría de la estudiante CEVALLOS QUIROZ MELISSA LILIBETH, legalmente matriculada en la carrera de Arquitectura, período académico 2026-2027, cumpliendo el total de 400 horas, cuyo tema del proyecto es “RUPTURAS URBANAS: DUALIDAD ENTRE LA PLANIFICACIÓN PROYECTADA Y LA DINÁMICA SOCIOESPACIAL DE QUITUMBE, QUITO”.

La presente investigación ha sido desarrollada en apego al cumplimiento de los requisitos académicos exigidos por el Reglamento de Régimen Académico y en concordancia con los lineamientos internos de la opción de titulación en mención, reuniendo y cumpliendo con los méritos académicos, científicos y formales, y la originalidad del mismo, requisitos suficientes para ser sometida a la evaluación del tribunal de titulación que designe la autoridad competente.

Particular que certifico para los fines consiguientes, salvo disposición de Ley en contrario.

Manta, 22 de julio de 2026.

Lo certifico,



Arq. Gabriel Barba Espinel, Mg.

Docente Tutor(a)

Área: Urbanismo

CERTIFICACIÓN

En calidad de docente tutor(a) de la Facultad de Ingeniería, Industria y Arquitectura de la Universidad Laica “Eloy Alfaro” de Manabí, CERTIFICO:

Haber dirigido, revisado y aprobado preliminarmente el Trabajo de Integración Curricular bajo la autoría de la estudiante ZAMBRANO INTRIAGO ANGIE ANTONELLA, legalmente matriculada en la carrera de Arquitectura, período académico 2026-2027, cumpliendo el total de 400 horas, cuyo tema del proyecto es “RUPTURAS URBANAS: DUALIDAD ENTRE LA PLANIFICACIÓN PROYECTADA Y LA DINÁMICA SOCIOESPACIAL DE QUITUMBE, QUITO”.

La presente investigación ha sido desarrollada en apego al cumplimiento de los requisitos académicos exigidos por el Reglamento de Régimen Académico y en concordancia con los lineamientos internos de la opción de titulación en mención, reuniendo y cumpliendo con los méritos académicos, científicos y formales, y la originalidad del mismo, requisitos suficientes para ser sometida a la evaluación del tribunal de titulación que designe la autoridad competente.

Particular que certifico para los fines consiguientes, salvo disposición de Ley en contrario.

Manta, 22 de julio de 2026.

Lo certifico,



Arq. Gabriel Barba Espinel, Mg.

Docente Tutor(a)

Área: Urbanismo

DECLARACIÓN DE AUTORIA

Nosotras, CEVALLOS QUIROZ MELISSA LILIBETH con CC: 135158195-2, y ZAMBRANO INTRIAGO ANGIE ANTONELLA con CC: 131258634-8, damos constancia de ser las autoras del Trabajo de Titulación con modalidad Proyecto de investigación con el tema “RUPTURAS URBANAS: LA DUALIDAD ENTRE LA PLANIFICACIÓN PROYECTADA Y LA DINÁMICA SOCIOESPACIAL DE QUITUMBE, QUITO”, el cual fue dirigido por el tutor, Arq. Gabriel Barba Espinel, Mg.

Dejamos constancia de la originalidad del trabajo realizado tomando de referencia a autores que aportaron a la investigación y a la recopilación de datos e información en fuentes bibliográficas, visitas de campos, entre otros.

En la ciudad de Manta, a los 20 días del mes de agosto de dos mil veintiséis.

Cevallos Quiroz Melissa Lilibeth

CC: 135158195-2

Autor (a)

Zambrano Intriago Angie Antonella

CC: 131258634-8

Autor (a)

CERTIFICADO DE APROBACIÓN DE TRABAJO DE TITULACIÓN

En calidad de tribunales de la Facultad de Ingeniería, Industria y Arquitectura de la Universidad Laica “Eloy Alfaro” de Manabí, certifico:

Haber revisado el trabajo de titulación, bajo la modalidad de Proyecto de Investigación, cuyo tema es **“RUPTURAS URBANAS: LA DUALIDAD ENTRE LA PLANIFICACIÓN PROYECTADA Y LA DINÁMICA SOCIOESPACIAL DE QUITUMBE, QUITO”** internos de la modalidad en mención y en apego al cumplimiento de los requisitos exigidos por el Reglamento de Régimen Académico, por tal motivo APRUEBO, que el mencionado proyecto reúne los méritos académicos, científicos y formales, suficientes para proceder a la defensa correspondiente.

Certifico lo anterior para los fines consiguientes, salvo disposición de Ley en contrario.
En la ciudad de Manta, a los 20 días del mes de agosto de dos mil veintiséis.

Arq. Alejandro Mendoza Chávez, Mg
CC: 131242150-4
Tribunal 1

Arq. Marcelo Espinoza Macías, Mg
CC: 130949462-1
Tribunal 2

DEDICATORIA

Dedico este trabajo a Dios, fuente de mi existencia y guía de mi caminar profesional. Su luz iluminó mi entendimiento durante esta carrera, mientras su fortaleza sostuvo mis pasos en los momentos de mayor incertidumbre.

De manera especial, consagro esta tesis a mi ángel eterno, mi mamá. Mi vida misma es el testimonio de tu amor y este logro académico representa el fruto de tu entrega incondicional. Aunque tu ausencia física marcó mi camino, tu presencia trascendió en cada madrugada de desvelo, en cada entrega, en cada lágrima de angustia y en cada instante de desesperación.

Tengo la certeza de que estuviste presente en cada uno de mis pasos, guiando este proceso desde la eternidad. Por este motivo, honro tu memoria ofreciéndote el resultado de mis años de estudio y este triunfo pertenece por completo a tu legado. Cada meta alcanzada y cada conocimiento adquirido constituyen un tributo al amor que sembraste en mi corazón, el cual mantendré vivo a través de mi carrera profesional.

Para ti, Mamá. Hoy y siempre.

Cevallos Quiroz Melissa Lilibeth
CC:135158195-2
Autor(a)

AGRADECIMIENTO

Quiero expresar mi gratitud en primer lugar a mis ángeles que me protegen en especial a mi mamá, Licda. Lady Quiroz, por darme la vida y porque a pesar de su ausencia física me dejó en las mejores manos. Hago extensivo este reconocimiento a mis abuelos, Sra. Ángela Macías y Sr. Orley Quiroz, por criarme y brindarme los valores necesarios para formarme como persona. Un gran agradecimiento a mis tíos Roberth, Francisco y Ángel Quiroz por ser un impulso fundamental en este proceso. Y de forma muy cercana a mi tía Jenny Quiroz, quien fue como una segunda madre para mí y me enseñó a ser exigente pero también muy amorosa.

A mi papá, el Ing. Lester Cevallos, le agradezco por guiar mis pasos hacia la arquitectura y brindarme el apoyo necesario para culminar esta carrera.

A mis primas hermanas, Mary y Mily, por ser un apoyo emocional indispensable y aportar alegría en los momentos de mayor angustia.

Guardo un eterno agradecimiento para mis amistades convertidas en futuros colegas: Jenniffer, Roxana, Antonella, Penélope, Danna, Marco, Belén y Carlos. Me siento sumamente afortunada de que sus familias hayan sido mi hogar cuando estuve lejos de casa ofreciéndome serenidad, refugio y un espacio donde descansar y vivir. A mi tutor, el Arq. Gabriel Barba, le agradezco por ser mucho más que una guía, su amistad y su apoyo desde el cuarto semestre transformaron mi forma de ver la arquitectura y ayudaron a construir mis mayores logros. También, a las amistades inesperadas que se convirtieron en alguien importante para mí.

Finalmente, me agradezco a mí misma por tener el valor de no rendirme jamás frente a las adversidades de estos años. Me llevo lo más hermoso de esta etapa: los momentos compartidos, las amistades ganadas, las enseñanzas, las anécdotas y las noches de desvelo transformadas en grandes compañías. Nada de esto habría sido posible sin cada una de estas personas.

Cevallos Quiroz Melissa Lilibeth
CC:135158195-2
Autor(a)

DEDICATORIA

Le dedico este logro a Dios y a mis padres, gracias Dios, por guiar cada uno de mis pasos, por darme fortaleza en los momentos difíciles y por acompañarme en cada camino de mi vida.

A mis amados padre, Rudys y Eugenio:

Mirar atrás y ver todo el camino recorrido solo me llena de una gratitud inmensa hacia Dios por haberme dado a los mejores padres del mundo. No existen palabras en el mundo que puedan medir la inmensidad de mi amor y agradecimiento por ustedes. Son el regalo mas grande de mi vida, mi faro en la oscuridad y mi mayor orgullo. Gracias por ser ese hogar cálido al que siempre puedo volver después de un día agotador, por ser mi lugar seguro y por enseñarme que con esfuerzo y la bendición de Dios no existen imposibles. Este logro no me pertenece solo a mí, lleva el sudor de su trabajo, el amor de sus abrazos y las oraciones con las que sostuvieron cada uno de mis pasos durante estos años.

A mi mami Rudys:

Mami de mi alma, gracias por ser mi refugio y el abrazo mas sincero del mundo. Gracias por sus palabras dulces en mis noches más difíciles, por sentir mi cansancio como suyo y por enseñarme a volar sin soltar jamás la fe. Es la mujer mas fuerte que conozco, mi lugar seguro y el corazón de mi vida.

A mi papi Eugenio:

Papi querido, gracias por creer en mi desde el primer momento y por cada una de sus enseñanzas, gracias por demostrarme día a día que las cosas se logran con esfuerzo. Lo admiro muchísimo, por trabajar sin descanso por dame lo mejor y por mirarme siempre con ese orgullo que me llena el alma. Gracias por jamás soltarme, este logro no es mío, es nuestro y se los dedico con mucho amor. Los amo con todo mi corazón y mi vida entera.

Zambrano Intriago Angie Antonella
CC:131258634-8
Autor(a)

AGRADECIMIENTO

Quiero agradecerle especialmente a Dios, porque sin él soy nada, gracias por tu infinito amor y por nunca soltarme de la mano.

A mi mami Rudys y mi papi Eugenio, pilares fundamentales en mi vida, por todo el esfuerzo imparable que hacen por mis hermanos y por mí, por ser mi guía constante, mis mentores y ese hombro firme donde siempre he podido apoyarme.

A mis hermanos, Josué y Mathías por ser esa compañía incondicional y lo más hermoso de mi vida.

A mi Tía Mary que es una madre para mí, por todos los consejos y por dame los mejores hermanos postizos.

A Jany y Juan por estar en todo momento, por sus enseñanzas, los consejos que me han brindado siempre y por sembrar en mi corazón el amor de Dios.

A Dario, por estar ahí incondicionalmente, por alcahuetearme y seguirme el ritmo en cada una de mis ideas.

A mi Tío Dennys, por su apoyo, paciencia y cariño constante en todo momento.

A mi mami Sene y mi papi Gustavo por ser mis segundos padres desde que era una niña y cuidarme siempre.

A mis amigas de la infancia Dayana, Janella y Briggith, que me han acompañado en cada etapa de la vida. Gracias por ayudarme en cada momento y por estar en las amanecidas sin más poder.

A mis hermanos de otra madre, Bruno y Gemi, gracias Gemi por apoyarme tanto en cada maqueta, en cada desvelada y por casi graduarte de Arquitecta.

A las amigas que me regalo la universidad, Jenniffer, Penélope, Lilibeth, Roxana y Danna, por brindarme un hogar durante estos años. Gracias Jenni por el regalo más bonito, mi sobrino.

A mi tutor el Arq. Gabriel Barba, quien desde cuarto semestre sembró en mí la verdadera pasión por la arquitectura. Gracias por su guía y por cada aprendizaje que dejó sembrado en mi formación.

Zambrano Intriago Angie Antonella
CC:131258634-8
Autor(a)

Índice de Contenido

Resumen.....	16
Abstract.....	17
1. Introducción	18
2. Planteamiento Del Problema.....	21
2.1 Marco Contextual.....	22
2.2 Formulación del Problema.....	23
2.2.1 Problema central y subproblemas asociados al objeto de estudio	24
2.3 Objeto de Estudio.....	25
2.3.1 Definición de Objeto de Estudio.....	25
2.3.2 Delimitación Espacial	25
2.3.3 Delimitación Temporal	26
2.4 Campo de Acción de la Investigación.....	27
2.5 Objetivos	27
2.5.2 Objetivo General.....	27
2.5.3 Objetivos Específicos.....	27
2.6 Idea para defender.....	27
2.7 Justificación	27
2.7.2 Social.....	28
2.7.3 Urbana.....	28
2.7.4 Académica.....	28
2.7.5 Institucional.....	29
2.8 Identificación y Operacionalización de Variables.....	29
2.8.2 Variable Independiente.....	29
2.8.3 Variable Dependiente	31

2.9 Tareas Científicas Desarrolladas	32
2.9.1. Tc1:.....	32
2.9.2. Tc2:.....	32
2.9.3. Tc3:.....	32
3 Capítulo I. Marco Teórico Referencial y Legal	32
3.3 Estado del Arte	32
3.2 Marco Antropológico	34
3.3 Marco Teórico	36
3.3.1 Planificar el orden, habitar el caos: La brecha entre lo planificado y la realidad	38
3.3.2 La ciudad de las mil caras: Fragmentación y desigualdad en el paisaje	40
3.3.3 Las quebradas de Quitumbe: entre el abandono histórico y la reapropiación vecinal.	42
3.3.4 Barrios de Cristal: El Frágil Tejido de la Cohesión y la Identidad	43
3.3.5 La ciudad que se rebela: Conflictos y Adaptaciones en el Uso del Suelo	45
3.4 Marco Conceptual	47
Ruptura Urbana	47
Metamorfosis Territorial	48
Discontinuidad Espacial.....	48
Desigualdad socioespacial	49
Conectividad Urbana	49
Tensiones urbanas	50
Brecha entre la planificación y la ciudad real	50
Gobernanza urbana	51
3.5 Marco Jurídico y/o normativo.....	51
3.6 Modelo de Repertorio	53

Referente 1: Nuevas centralidades y acceso a la ciudad en las periferias bogotanas	54
Referente 2: La expansión urbana y la segregación socio-espacial en Santiago	55
Referente 3: Encuentros y desencuentros entre la planificación urbana y la realidad en Lima Metropolitana y el Callao (1961-2020)	57
4. Capítulo II. Diseño Metodológico	59
4.1 Métodos.....	60
4.2 Técnicas e instrumentos	64
4.3 Fuentes	65
Fuentes primarias.	65
Fuentes secundarias	66
5. Capítulo III. Diagnóstico y resultados de la investigación	66
5.1 Elaboración Estructurada y Procesamiento de la Información Obtenida de Fuentes Primarias y Secundarias	66
5.1.1 Área de Estudio.....	66
5.1.2 Configuración Socioespacial Consolidada	68
5.1.3 Morfología Urbana.....	69
5.1.4 Relación urbano-natural.....	73
5.1.5 Estructura Funcional	74
5.1.6 Síntesis de las Rupturas Urbanas de Quitumbe	79
5.1.7 Contraste entre el modelo proyectado y la configuración espacial.....	82
5.2 Presentación de resultados y discusión	84
Habitar el vacío: La resistencia social ante la desconexión urbana	84
6. Conclusiones	93
7. Recomendaciones	95
8. Referencias Bibliográficas	97

Índice de Figuras

Figura 1 <i>Mapa de Quitumbe-área de estudio</i>	26
Figura 2 <i>Relación conceptual entre planificación institucional y producción social del espacio.</i>	39
Figura 3 <i>Diferenciación conceptual de las dimensiones de la ruptura urbana</i>	41
Figura 4 <i>Conectividad y articulación socioespacial en la estructura urbana.</i>	43
Figura 5 <i>Dimensiones conceptuales de la cohesión e integración social urbana</i>	44
Figura 6 <i>Procesos de transformación de los usos del suelo en la producción urbana.</i> ...	46
Figura 7 <i>Pirámide de Kelsen.</i>	53
Figura 8 <i>Lugares con atributos de centralidad en las periferias bogotanas</i>	55
Figura 9 <i>Evolución de los Planes Reguladores y crecimiento, fenómeno contemporáneo</i>	56
Figura 10 <i>Producción del espacio urbano en Lima Metropolitana y el Callao (1961- 2017)</i>	58
Figura 11 <i>Área de estudio</i>	67
Figura 12 <i>Polígonos de estudios</i>	68
Figura 13 <i>Línea de tiempo sobre la mutación en Quitumbe</i>	69
Figura 14 <i>Dinámicas Urbanas de Quitumbe</i> Fuente: Elaboración propia (2026)	71
Figura 15 <i>Mapa de nivel socioeconómico de Quitumbe</i>	72
Figura 16 <i>Rupturas naturales de Quitumbe</i>	74
Figura 17 <i>Configuración actual de los usos del suelo en Quitumbe</i>	76
Figura 18 <i>Centralidades de la ciudad de Quito</i>	78
Figura 19 <i>Rupturas urbanas de Quito</i>	79
Figura 20 <i>Rupturas urbanas de Quitumbe</i>	82
Figura 21 <i>El Modelo Proyectado vs El Modelo Materializado</i>	84

Índice de Tablas

Tabla 1 Planificación Urbana como Variable Independiente	30
Tabla 2 Configuración Socioespacial Consolidada como Variable Dependiente	31
Tabla 3 <i>Aportes metodológicos de los referentes internacionales para el análisis de</i> <i>Quitumbe</i>	59
Tabla 4 <i>Tipo de Investigación</i>	60
Tabla 5 <i>Metodología del Objetivo 1</i>	61
Tabla 6 <i>Metodología del Objetivo 2</i>	61
Tabla 7 <i>Metodología del Objetivo 3</i>	62
Tabla 8 <i>Metodología del Objetivo 4</i>	63
Tabla 9 <i>Metodología del Objetivo 5</i>	63

Resumen

Esta investigación analiza la dualidad entre la planificación urbana para el sector Quitumbe, al sur del Distrito Metropolitano de Quito y la dinámica socioespacial consolidada entre 2001 y 2026, para determinar su incidencia en las rupturas urbanas y la desarticulación territorial del sector. Se entiende por ruptura urbana la discontinuidad física, funcional o social que ocurre cuando una infraestructura de gran escala, un accidente natural o una decisión normativa interrumpe la continuidad del tejido urbano, limitando la conectividad y la cohesión social entre sectores colindantes. La investigación aporta al urbanismo un modelo de contraste cartográfico entre lo proyectado y lo materializado, replicable a otras centralidades metropolitanas. El estudio aplica una metodología descriptiva, analítica e interpretativa que combina investigación documental, cartográfica y de campo, contrastando el PDOT y PUGS con las condiciones actuales del polígono, mediante indicadores de conectividad peatonal, distribución socioeconómica y concentración de comercio informal. Los resultados evidencian que, en el entorno inmediato a equipamientos como el Terminal Terrestre, la Plataforma Gubernamental, el Quicentro Sur y la Estación del Metro, concentran los mayores flujos peatonales y comercio informal, lo cual elevan la distancia real de recorrido entre barrios, patrón interpretado como un efecto de barrera que atrae circulación hacia el nodo sin facilitar la conexión directa entre entornos vecinos. Asimismo, el sistema de quebradas presenta condiciones heterogéneas de gestión e integración con la trama urbana, analizadas como un componente adicional de esta ruptura. Estos hallazgos sostienen que la desarticulación de Quitumbe responde a una brecha entre los criterios técnicos planificados y su implementación real, limitando su consolidación como centralidad equitativa.

Palabras clave: Ruptura urbana, discontinuidad espacial, inequidad territorial, efecto barrera, gestión del suelo.

Abstract

This research analyzes the duality between urban planning for the Quitumbe sector, in southern Quito's Metropolitan District, and the socio-spatial dynamics consolidated between 2001 and 2026, in order to determine its incidence in urban ruptures and the sector's territorial disarticulation. Urban rupture is understood as the physical, functional, or social discontinuity that occurs when a large-scale infrastructure, a natural feature, or a regulatory decision interrupts the continuity of the urban fabric, limiting connectivity and social cohesion between adjoining sectors. The research contributes to urbanism a cartographic contrast model between projected and materialized conditions, replicable to other metropolitan centralities. The study applies a descriptive, analytical, and interpretive methodology combining documentary, cartographic, and field research, contrasting the Land Development and Management Plan (PDOT) and the Land Use and Management Plan (PUGS) with the study polygon's current conditions, through indicators of pedestrian connectivity, socioeconomic distribution, and informal trade concentration. Results show that facilities such as the Bus Terminal, Government Platform, Quicentro Sur mall, and Metro Station concentrate the highest pedestrian flows and informal trade, while simultaneously increasing actual travel distances between neighborhoods, a pattern interpreted as a barrier effect that attracts circulation toward the node without facilitating direct connection between surrounding environments. Likewise, the sector's ravine system presents heterogeneous conditions of management and integration with the urban fabric, analyzed as an additional component of this rupture. These findings support that Quitumbe's disarticulation responds to a gap between planned technical criteria and their actual implementation, limiting its consolidation as an equitable centrality.

Keywords: *Urban rupture, spatial discontinuity, territorial inequity, barrier effect, land management.*

1. Introducción

Quitumbe fue concebido, desde la década 1990 como una nueva centralidad urbana en el sur de Quito: un proyecto pensado para descongestionar el centro histórico y ofrece a sus habitantes acceso equilibrado a vivienda, movilidad y servicios. Sin embargo, más de dos décadas después, el territorio construido se diferencia en varios aspectos de aquel que se planificó en el papel, dando lugar a lo que esta investigación denomina rupturas urbanas: discontinuidades entre el modelo proyectado y la ciudad efectivamente habitada.

Con el transcurso del tiempo, el territorio que se ha formado en Quitumbe no corresponde completamente con lo que fue planteado inicialmente. La construcción de nuevos equipamientos, centros comerciales, vías, conjuntos habitacionales y sistema de transporte ha cambiado la estructura del sector. Al mismo tiempo, se ha generado diferencias entre las áreas que cuentan con mayor cantidad de servicios e infraestructura y aquellas que aun presentan problemas de conexión, movilidad, espacios públicos y acceso a equipamientos.

Esta diferencia entre lo planificado y lo que realmente se ha construido puede entenderse como una ruptura urbana. En esta investigación, este concepto se relaciona con los cambios, divisiones y discontinuidades que se presentan dentro del territorio, esta ruptura no solo se observa en la forma física de la ciudad, sino también en las condiciones sociales, económicas y espaciales de sus habitantes. El estudio de esta problemática es importante porque Quito continúa creciendo hacia sus zonas periféricas y Quitumbe sigue siendo uno de los principales puntos de expansión y transformación urbana. Además, la entrada en funcionamiento del Metro de Quito, los cambios en las rutas de transporte y la presencia de equipamientos como la Terminal Terrestre, la Plataforma Gubernamental y el Quicentro Sur han modificado la movilidad, el comercio y las actividades que se desarrollan en el sector.

Esta planificación se encuentra vinculada con los criterios establecidos en el Plan General de Desarrollo Territorial del Distrito Metropolitano de Quito (2000-2020), desde donde se planteó una organización territorial orientada a fortalecer nuevas centralidades dentro de la estructura urbana. Sin embargo, con el transcurso del tiempo, el territorio construido ha experimentado transformaciones que hacen necesario contrastar las condiciones planteadas por la planificación con la configuración espacial que actualmente presenta Quitumbe.

La transformación del sector se encuentra relacionada con la incorporación progresiva de equipamientos, centros comerciales, vías, conjuntos habitacionales y sistemas de transporte que han incidido en su estructura urbana. Entre estas intervenciones destacan la Terminal Terrestre, la Plataforma Gubernamental, el Quicentro Sur y el Metro de Quito, cuya presencia forma parte del proceso de consolidación del sector. Estas actuaciones han acompañado la evolución de Quitumbe durante las últimas décadas, generando la necesidad de reconocer cómo se relacionan con el modelo urbano planteado desde la planificación, especialmente frente a las modificaciones que pueden identificarse en la configuración espacial actual. Esta diferencia entre lo planificado y lo que finalmente se materializa constituye el punto de partida de la presente investigación. En este estudio, las rupturas urbanas se entienden como una categoría interpretativa que permite reconocer discontinuidades, modificaciones o diferencias surgidas del contraste entre el modelo proyectado y la configuración socioespacial consolidada. Por ello, la investigación no parte de asumir que dichas rupturas están previamente determinadas, sino de identificarlas mediante el análisis de las condiciones territoriales actuales. Esta perspectiva permite abordar Quitumbe desde la relación entre planificación y ciudad construida, considerando que la transformación de un territorio puede modificar las condiciones inicialmente previstas para su desarrollo.

La necesidad de este análisis radica en comprender qué tan cercana o distante resulta la configuración actual respecto del modelo territorial planteado para Quitumbe. Más allá de reconocer las transformaciones ocurridas, resulta necesario establecer cuáles corresponden con los criterios de planificación, cuáles presentan modificaciones respecto de lo proyectado y dónde se localizan las principales discontinuidades territoriales. Esta lectura adquiere relevancia debido al papel que Quitumbe mantiene dentro de la estructura urbana de Quito, así como por la sucesiva incorporación de intervenciones que han incidido en su organización espacial. De esta manera, el estudio busca aportar una lectura territorial que permita comprender las modificaciones producidas durante el proceso de consolidación del sector.

Los estudios previos sobre Quito han abordado temas relacionados con la expansión urbana, la segregación, la movilidad, las centralidades y el ordenamiento territorial. No obstante, estos componentes han sido estudiados desde diferentes perspectivas, por lo que resulta pertinente establecer una lectura específica sobre la relación entre la planificación proyectada para Quitumbe y la configuración espacial actualmente consolidada. En este sentido, la

investigación busca articular la revisión de los criterios de planificación con el reconocimiento de las dinámicas socioespaciales presentes en el sector, para posteriormente contrastar ambas condiciones. Esta aproximación permite centrar el análisis en las modificaciones territoriales producidas entre el modelo proyectado y la ciudad que actualmente se encuentra materializada. En este contexto, la investigación tiene como propósito analizar la dualidad entre la planificación urbana proyectada y la dinámica socioespacial real de Quitumbe, para determinar su incidencia en la generación de rupturas urbanas y la desarticulación territorial interna del sector. El estudio parte de la revisión de los criterios que orientaron el desarrollo territorial, continúa con el reconocimiento de las dinámicas que actualmente configuran el sector y establece un contraste entre las condiciones proyectadas y aquellas que finalmente se han materializado. A partir de esta relación se busca determinar las modificaciones territoriales que permiten interpretar la presencia de rupturas urbanas en Quitumbe.

Para el desarrollo del estudio se considera el periodo comprendido entre 2000 y 2026, mediante una investigación de carácter descriptivo con alcance interpretativo. La metodología combina la revisión documental, el análisis cartográfico y la observación directa del territorio. La información documental permite reconocer los criterios de planificación; el análisis cartográfico facilita la lectura de las transformaciones espaciales; mientras que las visitas de campo permiten contrastar las condiciones representadas con las características observables en el territorio. Esta articulación permite construir un diagnóstico sustentado en información documental, cartográfica y territorial, sin anticipar los resultados que serán desarrollados posteriormente.

La investigación se estructura en tres capítulos. El Capítulo I aborda los antecedentes, el planteamiento del problema, los fundamentos teóricos y conceptuales que sustentan el estudio, además del contexto territorial de Quitumbe. El Capítulo II desarrolla el diseño metodológico, los métodos, técnicas, instrumentos y fuentes empleados para la investigación. Finalmente, el Capítulo III presenta el diagnóstico y los resultados obtenidos mediante el análisis documental, cartográfico y de campo, para posteriormente contrastarlos con los planteamientos teóricos e interpretar las modificaciones identificadas entre la planificación proyectada y la configuración territorial de Quitumbe.

2. Planteamiento Del Problema

En el campo del urbanismo contemporáneo, la ruptura urbana se concibe como la expresión visible de las tensiones entre el modelo planificado de la ciudad y las dinámicas reales que la configuran. Este fenómeno emerge cuando los instrumentos técnicos de ordenamiento territorial no logran articularse con los procesos sociales, económicos y culturales que moldean el espacio, generando un quiebre estructural entre el discurso institucional y la práctica cotidiana del habitar. La ruptura urbana no solo representa una disconformidad entre lo proyectado y lo construido, sino también un síntoma de las limitaciones del urbanismo moderno para adaptarse a la complejidad del territorio, donde se juntan factores de poder, mercado, desigualdad y apropiación social de espacio.

En América Latina, las rupturas se han acentuado por la expansión periférica descontrolada, la desigualdad estructural y la escasa articulación entre la planificación normativa y las realidades socioespaciales; las ciudades de la región muestran una brecha persistente entre los modelos urbanos ideales y las configuraciones territoriales resultantes, generando entornos inconclusos y heterogéneos.

En Ecuador, este fenómeno se manifiesta en los principales centros metropolitanos, donde la aplicación parcial de los planes reguladores y la débil gestión del suelo han derivado en transformaciones urbanas des coordinadas.

Quito en particular refleja estas tensiones en sus zonas de expansión, donde los objetivos de ordenamiento no han logrado traducirse en estructuras urbanas coherentes ni en equidad territorial.

En el sector de Quitumbe, situado en el sur, es el caso idóneo para llenar esta brecha. Concebido en la planificación del año 2000 como una centralidad urbana planificada para equilibrar las desigualdades históricas, según lo indica el Municipio del Distrito Metropolitano de Quito (2000) donde se proyectó para la Zona Sur, que incluye a Quitumbe, un crecimiento de 136.145 habitantes en el año 2000 a 411.658 habitantes para el 2020, con una densidad bruta promedio planificada de 83, hab/ha, su desarrollo ha experimentado una transformación opuesta siendo acelerado el crecimiento poblacional donde Quitumbe alcanzó 67.253 habitantes hacia el año 2010 según el Censo de Población y Vivienda y una densificación que configuró un tejido

urbano heterogéneo consolidado hoy en 438 barrios con asentamientos de viviendas, ocupación espontánea y áreas planificadas.

El problema de investigación se centra, en el desacuerdo entre la planificación idealizada y la realidad construida. Quitumbe, al adquirir rasgos de periferia densificada y desorganizada por fuera de los parámetros que el propio PGDT 2000 estableció, evidencia que la ruptura urbana no es solo un fenómeno pasivo, sino la consecuencia activa de la dualidad entre el diseño proyectado y la dinámica socioespacial real, que compromete su consolidación como centralidad y continua la segregación en el sur de Quito.

2.1 Marco Contextual

El crecimiento urbano de Quito ha estado acompañado por cambios en la distribución de la población, las actividades económicas y los usos del suelo. A partir del análisis de los Censos de Población y Vivienda de 2001 y 2010, Rojas (2015) identifica modificaciones en los patrones de distribución poblacional del Distrito Metropolitano de Quito y señala la influencia de distintos centros de empleo sobre la localización de la población. Este proceso resulta relevante para comprender la consolidación de sectores del sur de la ciudad, entre ellos Quitumbe, sin asumir de manera anticipada que el crecimiento demográfico constituya por sí mismo una ruptura urbana.

En este contexto, el Municipio del Distrito Metropolitano de Quito formuló el Plan General de Desarrollo Territorial (PGDT), publicado en 2001, como instrumento para orientar la organización y el crecimiento del Distrito (Municipio del Distrito Metropolitano de Quito [MDMQ], 2001). El PGDT planteó una estructura territorial basada en centralidades y sistemas de articulación urbana, lo que permite situar la planificación de Quitumbe dentro de una estrategia metropolitana más amplia y no como una intervención aislada.

Dentro de ese proceso, durante la administración del alcalde Paco Moncayo Gallegos, el Municipio impulsó el Proyecto Ciudad Quitumbe 2001. La Ordenanza Metropolitana N.º 058, sancionada el 14 de noviembre de 2001, reconoce expresamente a Ciudad Quitumbe como un Proyecto Especial y establece disposiciones relacionadas con su desarrollo urbano (Concejo Metropolitano de Quito, 2001). Este antecedente permite precisar el origen institucional de la planificación analizada en la investigación y responde a la necesidad de identificar qué instrumento y qué administración orientaron la consolidación inicial del sector.

La transformación del área también puede observarse a través de información demográfica oficial. El informe de rendición de cuentas de la Administración Zonal Quitumbe registra, con base en el Censo de 2010, una población de 79.075 habitantes en la parroquia Quitumbe y de 319.056 habitantes en el conjunto de las cinco parroquias que integran la Administración Zonal (MDMQ, 2020). Estos datos muestran la importancia demográfica adquirida por el sector y constituyen una base verificable para estudiar los cambios territoriales ocurridos durante el período de análisis.

Con el paso del tiempo, la incorporación de equipamientos metropolitanos, áreas residenciales y sistemas de movilidad modificó las funciones y formas de ocupación del territorio. Sin embargo, la existencia de estas transformaciones no permite afirmar de manera automática que la planificación haya sido deficiente ni que los equipamientos hayan generado fragmentación. Tales relaciones deben ser verificadas mediante la comparación entre los instrumentos de planificación, la cartografía, los usos del suelo, la conectividad y las condiciones observadas en el trabajo de campo.

Por estas características, Quitumbe constituye un caso de estudio pertinente para analizar las diferencias entre el modelo urbano planificado y la configuración socioespacial consolidada entre 2001 y 2026. El interés de la investigación se centra en determinar cómo esas diferencias se relacionan con la continuidad de la trama urbana, la conectividad, los usos del suelo, la localización de los equipamientos y la articulación interna del territorio. De esta manera, la investigación evita establecer valoraciones anticipadas sobre los resultados de la planificación.

2.2 Formulación del Problema

La planificación de Quitumbe como nueva centralidad urbana en el sur de Quito se origina en el Plan Ciudad Quitumbe, expedido mediante la Ordenanza Municipal No. 2891 de septiembre de 1991 y reformado por la Ordenanza 3004 de abril de 1993. Este instrumento estableció como objetivos la dotación de 20.000 unidades de vivienda social, la consolidación de una nueva centralidad complementaria al Centro Histórico y al norte de la ciudad, la incorporación de franjas de equipamiento educativo, de salud, recreativo y cultural, y la integración de la red de quebradas del sector como sistema de espacio público, reservando el 20% del suelo para este fin. Su ejecución, sin embargo, avanzó en un porcentaje reducido durante la década siguiente a su expedición.

Ante ese estancamiento, el Municipio del Distrito Metropolitano de Quito modificó el modelo de gestión de los terrenos no desarrollados mediante el Proyecto Especial Quitumbe, recogido en la Ordenanza No. 58 de 2001. Esta reforma redujo las metas originales del plan: el número de viviendas previstas pasó de 20.000 a 11.000 unidades y la altura máxima de edificación, de 12 a 8 plantas, fijando además una densidad bruta objetivo de 75 viviendas por hectárea. Esta modificación reactivó el desarrollo del sector, pero también evidencia una primera discontinuidad entre el modelo urbano proyectado en 1991-1993 y el que finalmente se normó a partir de 2001.

Entre 2001 y la actualidad, la consolidación de grandes equipamientos como la Terminal Terrestre, la Plataforma Gubernamental de Gestión Social y el Quicentro Sur, entre otros y la llegada de la Estación del Metro han coexistido con un crecimiento habitacional acelerado, la aparición de cooperativas de vivienda y formas de ocupación no contempladas en los instrumentos originales. Esta coexistencia plantea la necesidad de describir, para el periodo 2001-2026, en qué medida la configuración socioespacial consolidada de Quitumbe corresponde con los criterios establecidos en el Plan Ciudad Quitumbe y en el Proyecto Especial Quitumbe, identificando dónde se localizan las discontinuidades territoriales resultantes en la distribución de equipamientos, la conectividad interna y la articulación entre las áreas planificadas y las de ocupación espontánea y cómo se manifiestan en la morfología urbana actual del sector.

En consecuencia, el problema de investigación se formula como sigue: existe una desarticulación no caracterizada, hasta la fecha, entre el modelo urbano proyectado para Quitumbe por sus instrumentos de planificación (1991-2001) y la configuración socioespacial que el sector ha consolidado entre 2000 y 2026, lo que impide determinar con precisión dónde y cómo se localizan las discontinuidades territoriales que afectan su funcionamiento como centralidad.

2.2.1 Problema central y subproblemas asociados al objeto de estudio

Problema

Diferencias entre la planificación urbana y la configuración socioespacial actual del sector Quitumbe, en el Distrito Metropolitano de Quito.

Subproblemas

- Desarticulación entre la planificación institucional proyectada y su cumplimiento real en Quitumbe.
- Discontinuidad entre la trama vial proyectada y la conectividad peatonal real del sector.
- Alteración del componente natural proyectado frente a su estado actual de riesgo.
- Brecha entre la habitabilidad social proyectada y la fragmentación actual de Quitumbe.
- Desajuste entre la centralidad económica proyectada y la informalidad actual del sector.

2.3 Objeto de Estudio

2.3.1 Definición de Objeto de Estudio

Esta investigación tiene como objeto de estudio las rupturas urbanas y sus manifestaciones socioespaciales, morfológicas y funcionales derivadas de la dualidad entre la planificación proyectada y la dinámica real de ocupación y crecimiento del sector Quitumbe, en el sur de Quito.

2.3.2 Delimitación Espacial

El alcance espacial del estudio se circunscribe a la parroquia urbana de Quitumbe, con una superficie oficial de 89,34 km², diferenciándose de la Administración Zonal homónima. Este territorio, situado al sur del Distrito Metropolitano de Quito, concentra las transformaciones más significativas del sector, desencadenadas por la convergencia de grandes nodos de equipamiento, trazados industriales y tejidos residenciales consolidados que estructuran la complejidad de su configuración actual.

Figura 1*Mapa de Quitumbe-área de estudio*

Fuente: Elaboración propia (2026)

2.3.3 Delimitación Temporal

El estudio abarca un período de 26 años, desde 2000 hasta 2026 para analizar la evolución del problema, tomando como hito inicial de validación el Plan General de Desarrollo Territorial (PGDT) 2000-2020. La investigación contempla momentos clave como la consolidación de equipamientos en la década de 2010 y la entrada en operación del Metro de Quito en diciembre de 2023. A partir de esta progresión, se examina cómo la escala de dichas intervenciones incide en las rupturas morfológicas y la fragmentación urbana, relación que será verificada mediante la comparación cartográfica, el análisis de conectividad, los usos del suelo y la accesibilidad.

2.4 Campo de Acción de la Investigación

El campo de acción de esta investigación se inscribe en la línea N°2 Ordenamiento Territorial, Vulnerabilidad y Gestión de Riesgos; donde se enfocará las rupturas urbanas generadas al interior de la parroquia Quitumbe, mediante la comparación entre el modelo proyectado y la dinámica socioespacial observada.

2.5 Objetivos

2.5.2 Objetivo General

Analizar la dualidad entre la planificación urbana proyectada y la dinámica socioespacial real de Quitumbe, para determinar su incidencia en la generación de rupturas urbanas y la desarticulación territorial interna del sector.

2.5.3 Objetivos Específicos

- Identificar criterios del Plan General de Desarrollo Territorial del Distrito Metropolitano de Quito (2000-2020) para establecer las bases conceptuales del estudio.
- Reconocer las dinámicas socioespaciales actuales de Quitumbe.
- Contrastar las modificaciones territoriales entre el modelo proyectado y la configuración espacial.

2.6 Idea para defender

La ejecución parcial de la planificación urbana inicial de Quitumbe, junto con la implantación de grandes equipamientos de escala metropolitana, ha incidido en la configuración socioespacial actual del sector, generando discontinuidades entre la estructura urbana planificada y las dinámicas reales de ocupaciones, uso y transformación del territorio.

2.7 Justificación

La presente investigación surge ante la necesidad de analizar las rupturas urbanas que se manifiestan entre la planificación programada y las dinámicas socioespaciales reales en el sector de Quitumbe, ubicado al sur del Distrito Metropolitano de Quito. Este territorio, concebido en los instrumentos de planificación como una centralidad urbana capaz de equilibrar las desigualdades estructurales de la ciudad, se ha transformado en un espacio donde confluyen

procesos de expansión residencial, informalidad constructiva, fragmentación territorial y cambios en la estructura demográfica. Comprender esas tensiones resulta esencial para evaluar como los modelos urbanos institucionales dialogan o colisionan con las prácticas sociales que materializan el espacio. Asimismo, el estudio permite reflexionar sobre la eficacia de los mecanismos de ordenamiento territorial frente a las dinámicas que reconfiguran la morfología, el uso del suelo y la accesibilidad dentro de un contexto de crecimiento metropolitano acelerado. En consecuencia, esta investigación buscar generar un aporte interpretativo y técnico que contribuya a la revisión crítica de las políticas urbanas, promoviendo enfoques de planificación más coherentes con la realidad territorial y con las necesidades de los habitantes de Quitumbe.

2.7.2 Social

Desde este enfoque, la investigación resulta pertinente al visibilizar los impactos que las transformaciones territoriales han tenido en la calidad de vida de los habitantes de Quitumbe. El estudio permitirá identificar cómo las decisiones de planificación influyen en el acceso a servicios, movilidad, cohesión comunitaria y equidad territorial. De esta forma, se contribuye a la comprensión de los mecanismos que profundizan las brechas socioespaciales, generando insumos para una proyección urbana más inclusiva y sensible a las realidades locales.

2.7.3 Urbana

Esta exploración aportará un análisis técnico de la configuración espacial del sector, evaluando los procesos de consolidación formal e informal del tejido urbano. El estudio de las rupturas morfológicas permitirá comprender cómo la ausencia de coherencia entre la planificación y la ejecución afecta la funcionalidad, el espacio público y la estructura urbana. Asimismo, los resultados servirán como base para la formulación de estrategias proyectuales orientadas a la regeneración urbana, el fortalecimiento de la centralidad y la articulación de los equipamientos existentes dentro de un marco de sostenibilidad y cohesión territorial.

2.7.4 Académica

Desde la perspectiva académica, la investigación constituye un aporte al campo del urbanismo y la arquitectura al integrar análisis espacial, social y proyectual bajo un enfoque crítico de la planificación urbana. Los resultados podrán emplearse como referencia metodológica para futuros estudios sobre centralidades periféricas y procesos de transformación

urbana; además, se alinea con el perfil de egreso de la Carrera de Arquitectura al promover una visión integral, crítica y propositiva del ejercicio profesional orientado al ordenamiento y mejoramiento urbano.

2.7.5 Institucional

Los resultados podrán emplearse como herramienta de análisis territorial que contribuyen a la evaluación de los planes metropolitanos, identificando desajustes entre los objetivos proyectados y los resultados territoriales obtenidos. Además, el trabajo ofrece fundamentos técnicos para la actualización de políticas de desarrollo urbano sostenible, la gestión del suelo y la consolidación de Quitumbe como centralidad funcional y equitativa dentro del sistema de Quito.

2.8 Identificación y Operacionalización de Variables

2.8.2 Variable Independiente

Tabla 1*Planificación Urbana como Variable Independiente*

VARIABLE	DEFINICIÓN CONCEPTUAL	DIMENSIONES	INDICADORES	ÍTEM	INSTRUMENTO	RESULTADO ESPERADO
Planificación Urbana	Conjunto de criterios, directrices y propuestas territoriales establecidas mediante los instrumentos de planificación para orientar la organización, ocupación y transformación.	Socioespacial	Incongruencia entre la estructura urbana planificada y la morfología consolidada.	¿Qué diferencias se identifican entre la estructura urbana prevista en la planificación y la configuración espacial actual de Quitumbe?	Análisis cartográfico comparativo, revisión documental, observación directa y visita de campo.	Identificación de quiebres morfológicos entre el modelo urbano proyectado y el consolidado.
			Discontinuidad en la implementación del modelo urbano proyectado.	¿Qué elementos del modelo urbano proyectado se encuentran ejecutados, modificados o pendientes en el territorio?	Revisión de documentación municipal, análisis cartográfico, observación directa y registro fotográfico.	Evidencia de actuaciones ejecutadas, modificadas o no materializadas respecto a lo planificado.
			Alteraciones en la estructura de conectividad prevista.	¿Qué modificaciones presenta la estructura de conectividad respecto al modelo territorial proyectado?	Análisis cartográfico, información del Geoportal de Quito, revisión de instrumentos de planificación y observación de campo.	Identificación de modificaciones, discontinuidades o diferencias en la conectividad territorial.
			Contrastes en las condiciones de habitabilidad entre sectores del mismo territorio.	¿Qué diferencias se observan en las condiciones de habitabilidad entre los sectores de Quitumbe?	Observación directa, visita de campo, análisis cartográfico y registro fotográfico.	Identificación de contrastes territoriales en las condiciones de habitabilidad.
			Presencia de desajustes en la localización y distribución de grandes equipamientos.	¿En qué medida la localización actual de los grandes equipamientos corresponde con la estructura prevista en la planificación?	Análisis cartográfico, Geoportal de Quito, documentación municipal y observación directa.	Identificación de correspondencias, desplazamientos o diferencias entre los equipamientos proyectados y los existentes.

Fuente: Elaboración propia (2026)

2.8.3 Variable Dependiente

Tabla 2

Configuración Socioespacial Consolidada como Variable Dependiente

VARIABLE	DEFINICIÓN CONCEPTUAL	DIMENSIONES	INDICADORES	ÍTEM	INSTRUMENTO	RESULTADO ESPERADO
Configuración socioespacial consolidada	Transformaciones urbanas que modifican la estructura social y territorial, generando diferencias en la calidad del entorno, el acceso a servicios y las oportunidades urbanas entre distintos sectores del territorio.	Morfología urbana.	Contraste entre tejidos urbanos consolidados.	¿Qué diferencias morfológicas se identifican entre los tejidos urbanos de Quitumbe?	Análisis cartográfico, observación directa y registro fotográfico.	Identificación de contrastes en la estructura y consolidación del tejido urbano.
		Estructura funcional.	Concentración de grandes equipamientos y actividades urbanas.	¿Cómo se distribuyen los equipamientos y las actividades urbanas dentro del territorio?	Análisis cartográfico, Geoportal de Quito y observación directa.	Identificación de concentraciones funcionales y sectores con distinta intensidad de actividad urbana.
		Conectividad territorial.	Discontinuidades en la estructura vial y espacial	¿Qué discontinuidades interrumpen la conexión entre los distintos sectores de Quitumbe?	Análisis cartográfico, Geoportal de Quito y observación de campo.	Identificación de interrupciones y sectores con menor articulación espacial.
		Relación urbano-natural.	Barreras físicas y naturales en la continuidad urbana.	¿Qué elementos físicos o naturales condicionan la continuidad del tejido urbano?	Análisis cartográfico, documentación municipal y observación directa.	Identificación de barreras que condicionan la continuidad e integración territorial.

Fuente: Elaboración Propia (2026)

2.9 Tareas Científicas Desarrolladas

Para llevar a cabo este proyecto de investigación fue necesario ejecutar una serie de actividades en un orden lógico y secuencial, agrupadas en tres fases principales, las cuales permitieron dar cumplimiento a los objetivos específicos planteados para evaluar la dualidad entre la planificación urbana proyectada y la dinámica socioespacial real de Quitumbe.

2.9.1. Tc1:

Elaboración del marco teórico y contextual sobre las rupturas urbanas y el proceso de planificación territorial, mediante la revisión y sistematización de enfoques críticos del urbanismo latinoamericano y la identificación de los criterios establecidos en el Plan General de Desarrollo Territorial (PGDT) 2000-2020, con el fin de construir las categorías analíticas, ruptura urbana, discontinuidad espacial, desigualdad socioespacial, conectividad urbana y gobernanza urbana necesarias para establecer las bases conceptuales del estudio.

2.9.2. Tc2:

Realización de un diagnóstico de las dinámicas socioespaciales actuales de Quitumbe, mediante la recopilación y sistematización de información primaria y secundaria (análisis cartográfico, observación directa, registro fotográfico y revisión documental), orientado a reconocer las condiciones consolidadas del territorio en sus dimensiones morfológica, funcional, económica y ambiental.

2.9.3. Tc3:

Contrastación entre el modelo urbano proyectado en el PGDT 2000-2020 y la configuración socioespacial actual de Quitumbe, mediante análisis cartográfico comparativo, para identificar las modificaciones territoriales y formular las conclusiones y recomendaciones estratégicas para la planificación del sector.

3 Capítulo I. Marco Teórico Referencial y Legal

3.3 Estado del Arte

El estudio de las rupturas urbanas entre la ciudad planificada y la ciudad realmente construida requiere comprender que el territorio no se transforma únicamente mediante planes, ordenanzas o decisiones municipales. En América Latina, las investigaciones se han enfocado

principalmente en la expansión de las periferias, la fragmentación del espacio urbano, la segregación social y los efectos de las transformaciones económicas sobre la ocupación del suelo. En Quito el debate se ha orientado hacia el crecimiento metropolitano, la formación de nuevas centralidades y la distribución desigual de servicios, equipamientos y oportunidades. En el caso de Quitumbe, los trabajos existentes han abordado el crecimiento urbano, los cambios de uso de suelo, la actividad industrial, la participación ciudadana y la recuperación de espacios públicos, sin embargo, estos temas han sido estudiados, en su mayoría de manera aislada.

Lefebvre (1974) sostiene que el espacio urbano no es un escenario vacío en el que simplemente se ejecutan las decisiones de los planificadores. Para el autor, el espacio se produce mediante la relación entre las representaciones institucionales de la ciudad y las experiencias concretas de quienes la habitan, en este sentido, distingue el espacio concebido, expresando en los planos, las normas y proyectos del espacio vivido, construido a partir de recorridos, relaciones sociales y formas cotidianas de apropiación. Ayuda a explicar por qué la estructura real de una ciudad puede alejarse del modelo que se había definido inicialmente. Carrión (2001) lleva esta discusión al contexto latinoamericano al señalar que la ciudad es una construcción histórica determinada por la interacción entre las instituciones, la economía y las prácticas sociales. Su planteamiento complementa el de Lefebvre porque permite comprender que la distancia entre lo proyectado y lo construido no aparece de manera accidental, al contrario, surge de la interacción entre distintos autores que intervienen en el territorio con intereses y capacidades desiguales.

Borsdorf, (2003) estudia los cambios de la ciudad latinoamericana y explica que su desarrollo pasó por varias etapas hasta llegar a una estructura fragmentada. Esta forma de ciudad se caracteriza por la presencia de sectores separados, nuevas centralidades, urbanizaciones cerradas y zonas con diferentes niveles de infraestructura y servicios. El autor señala que la fragmentación no significa que la ciudad deje de crecer, sino que su expansión ocurre mediante partes que no siempre mantienen continuidad entre ellas. Janoschka (2002) complementa esta idea al analizar la privatización del espacio urbano y la aparición de áreas residenciales, comerciales y recreativas que funcionan de manera cerrada. Estos procesos disminuyen los espacios públicos compartidos y aumentan la separación entre grupos sociales. Graham y Marvin (2001) amplían este pensamiento al señalar que las redes de transporte, agua, energía y

comunicaciones no conectan de la misma forma a todos los sectores de la ciudad. Algunas zonas reciben mejores infraestructuras mientras otras permanecen con servicios limitados. En conjunto de estos autores muestran que la fragmentación puede aparecer por el crecimiento periférico, la privatización del espacio y la distribución desigual de las infraestructuras. Para el estudio de Quitumbe estos aportes permiten observar si las avenidas, los equipamientos, las zonas industriales y las quebradas ayudan a unir los barrios o si funcionan como límites que producen sectores aislados.

McHarg (2000) plantea que la planificación urbana debe respetar las condiciones naturales del territorio antes de decidir dónde y cómo construir. Considera elementos como las pendientes, los tipos de suelo y las zonas de riesgo deben formar parte de las decisiones sobre el crecimiento de la ciudad. Desde esta perspectiva las quebradas no deben ser vistas como terrenos vacíos ni como obstáculos para la expansión urbana, sino como espacios que cumplen funciones importantes para el drenaje, la protección ambiental y la conservación del paisaje. Cuví (2022) relaciona esta idea con el caso de Quito y explica el crecimiento urbano ha provocado el relleno, la contaminación y el abandono de varias quebradas. El autor señala que estos espacios naturales forman parte de la ciudad y deben ser incluidos dentro de la planificación urbana.

Abramo (2012) analiza la influencia de los mercados formales e informales del suelo en el crecimiento de las ciudades latinoamericanas. Algunos sectores se vuelven más densos por su cercanía a los servicios, las vías y las actividades comerciales, mientras otros se expanden hacia la periferia. Esta combinación produce territorios donde convive zonas consolidadas con otras que presentan menos infraestructura y dificultades de acceso. Rolnik (2017) complementa esta postura al señalar que la vivienda y el suelo han pasado a ser tratados como bienes de inversión, lo que provoca que muchas decisiones urbanas respondan a la rentabilidad y el aumento del valor de la tierra. Permiten analizar la distribución socioeconómica del polígono mediante variables como las condiciones de la vivienda, el acceso a los servicios y la ubicación de las industrias.

3.2 Marco Antropológico

Comprender la realidad urbana de Quitumbe implica reconocer que su configuración no depende exclusivamente de las decisiones adoptadas mediante la planificación territorial, sino también de las relaciones sociales, prácticas cotidianas y formas de apropiación desarrolladas por quienes habitan y utilizan este espacio. El territorio, desde una perspectiva antropológica,

constituye un escenario dinámico en el que las personas construyen significados, establecen vínculos, desarrollan actividades económicas y adaptan los espacios físicos de acuerdo con sus necesidades y modos de vida. Como plantea Lefebvre (1974), el espacio no es un dato previo ni neutro, sino el resultado de una producción social que se despliega simultáneamente en lo concebido, lo percibido y lo vivido.

En este contexto, Quitumbe puede analizarse como un territorio producido simultáneamente desde dos dimensiones que dialogan y a la vez se tensionan entre sí: aquella definida institucionalmente mediante instrumentos de planificación y aquella construida cotidianamente por sus habitantes y usuarios. Los habitantes no se limitan a ejecutar los usos previstos por la planificación, sino que reinterpretan, adaptan y transforman el espacio conforme a sus propias necesidades, muchas veces al margen de lo previsto normativamente. Esta relación permite identificar diferencias entre las funciones asignadas formalmente a determinados espacios y los usos que estos adquieren en la práctica, especialmente a través de actividades residenciales, comerciales, laborales, recreativas y de movilidad.

Las formas de apropiación territorial pueden expresarse mediante prácticas cotidianas relacionadas con los desplazamientos hacia los sistemas de transporte, la utilización de parques y espacios públicos, las relaciones vecinales, las actividades económicas de pequeña escala y el uso temporal de lugares originalmente destinados a otras funciones. Desde esta perspectiva, la población interviene en la producción cotidiana del territorio mediante acciones que adaptan el espacio en función de necesidades que pueden no haber sido contempladas integralmente por la planificación urbana.

Dentro de estas dinámicas adquiere especial interés la relación entre la población residente y población flotante. Los desplazamientos vinculados con la vivienda, el trabajo, la movilidad, el comercio y el acceso a servicios pueden generar diferentes ritmos e intensidades de utilización del territorio. Esta interacción constituye una dimensión relevante para examinar de qué manera determinados espacios son utilizados o transformados a lo largo del día y como estas prácticas inciden en las relaciones sociales que se desarrollan en el sector.

Las actividades económicas también pueden comprenderse como formas de apropiación territorial y no exclusivamente como componentes funcionales de la estructura urbana. Los establecimientos comerciales, los servicios y las actividades económicas populares responden a

necesidades vinculadas con la reproducción cotidiana de la vida y con las oportunidades generadas por la presencia y circulación de usuarios. Coraggio (2011) permite comprender estas prácticas a partir de una perspectiva que sitúa la reproducción de la vida y el trabajo como componentes fundamentales de las dinámicas económicas. Esta categoría resulta pertinente para examinar como determinadas actividades económicas se relacionan con las formas de uso y apropiación del territorio en Quitumbe.

La relación entre los habitantes y el territorio comprende, además, los significados y valoraciones construidos a partir de la experiencia cotidiana. Aspectos como la accesibilidad, la seguridad percibida, la proximidad a servicios, las posibilidades de desplazamientos y los espacios de encuentro pueden influir en la manera en que las personas experimentan y valoran los diferentes lugares. En consecuencia, el análisis socioespacial requiere considerar no solamente las características físicas y funcionales del territorio, sino también las percepciones y significados construidos por quienes lo habitan.

Desde esta perspectiva, la ruptura urbana tampoco debe limitarse exclusivamente a discontinuidades morfológicas o funcionales. Su dimensión social puede analizarse a partir de las dificultades de conexión entre sectores, los recorridos cotidianos condicionados por barreras físicas y las diferentes posibilidades de uso y apropiación del espacio. El concepto de estigmatización territorial desarrollado por Wacquant (2007) constituye una categoría analítica pertinente para examinar la construcción de valoraciones negativas asociadas a determinados territorios urbanos y las formas en que sus habitantes pueden relacionarse con representaciones, ya sea reproduciéndolas, negociándolas o resistiéndolas.

La incorporación de estas categorías permitirá explorar si las representaciones históricamente construidas con respecto del sur de Quito tienen incidencias en las percepciones contemporáneas sobre Quitumbe y en las formas mediante las cuales habitantes experimentan e interpretan el territorio. No se asume como un resultado previamente establecido, sino como una dimensión susceptible de ser contrastada durante el desarrollo de la investigación.

3.3 Marco Teórico

El estudio de las dinámicas urbanas en Quito ayuda a comprender como crece, se transforma y se fragmenta Quito exige revisar primero lo que ya se ha investigado sobre las

dinámicas urbanas. Aporta hallazgos valiosos en torno a la segregación socioespacial, la normativa urbana, la expansión periférica y las percepciones del espacio, pero deja un vacío evidente, ningún trabajo previo aborda de forma directa la ruptura urbana como categoría de análisis, mucho menos aplicada al caso de Quitumbe.

Varios estudios coinciden en que la expansión metropolitana ha producido territorios cada vez más complejos. Serrano & Durán (2020), por ejemplo, muestran que las nuevas centralidades del periurbano quiteño no logran eliminar la fragmentación; al contrario, en ocasiones la reproducen bajo la forma discontinuidades y divisiones internas, algo que resulta clave para preguntarse si Quitumbe realmente integró al sur de la ciudad o solo generó una nueva variante de esa misma fractura. Esta lectura se complementa con el trabajo de Rodríguez & Cabrera-Barona (2024), quienes vinculan la segregación espacial de Quito con condiciones desiguales de empleo, salud, educación y conectividad, dejando claro que las rupturas urbanas no son solo físicas, sino también expresiones territoriales de la desigualdad social. Sus resultados muestran que las desigualdades sociales se expresan territorialmente y que determinados sectores urbanos concentran mejores oportunidades, servicios y condiciones de vida que otros. Desde esta perspectiva las rupturas urbanas no deben entenderse únicamente como separaciones físicas, sino también como manifestaciones espaciales de la desigualdad social. A esto se suma la mirada de Vecchio et al. (2020) sobre movilidad: construir infraestructura de transporte como ocurre con el Terminal Terrestre, el sistema integrado o el Metro de Quito, no garantiza por sí sola la integración del territorio, pues sus efectos dependen de cómo se articula con la estructura urbana existente y con las necesidades reales de la población.

En el caso de Quitumbe, la evidencia apunta a una distancia sostenida entre lo proyectado y lo efectivamente ocurrido. Arellano & Mena (2019) mediante un análisis del periodo 2005-2017, que el Plan Ciudad Quitumbe elaborado en los años noventa nunca se concretó de manera integral frente al ritmo del crecimiento poblacional y territorial. Ibujes Sanipatin (2020) identifica cómo los grandes ejes viales, el sistema de quebradas y las masas edificadas desconectadas del espacio público terminan produciendo un territorio discontinuo y con poca identidad urbana. Cando Chávez (2022) extiende esta discusión hacia lo cotidiano, al mostrar que la prioridad dada al vehículo, sumada a la escasa infraestructura peatonal, ha debilitado tanto la posibilidad de caminar con tranquilidad por el barrio; mientras que Darquea (2023) concluye

que Quitumbe todavía no alcanza los objetivos de centralidad previstos por el modelo policéntrico metropolitano.

Esa dualidad no es exclusiva de Quitumbe. Carrión (2016) recuerda que la ciudad planificada casi nunca coincide con la ciudad construida, porque el urbanismo no es un ejercicio neutral: está atravesado por relaciones de poder que define quién accede a mejores oportunidades. En América Latina esta distancia se agudiza, ya que la realidad avanza más rápido que los instrumentos de planificación, a través de proyectos fragmentados y cambios normativos que responden a incentivos económicos antes que a una visión de conjunto. El resultado es el paisaje urbano de contrastes, donde barrios planificados conviven con asentamientos levantados por el esfuerzo propio de sus habitantes y donde la clase social termina definiendo al acceso a servicios básicos, espacios públicos y movilidad Abramo (2012). Esa fragmentación, además, no solo se ve: se siente en la pérdida de confianza y sentido de comunidad cuando el entorno cambia de forma abrupta o se percibe como inseguro, empujando a que el uso del suelo se convierta en una estrategia de supervivencia más que en el resultado de una planificación efectiva.

3.3.1 Planificar el orden, habitar el caos: La brecha entre lo planificado y la realidad

Todo plan urbano nace con una promesa de orden, calles trazadas, zonas delimitadas, usos definidos con precisión técnica. En un sector como Quitumbe, sin embargo, lo planificado puede encontrarse con una realidad que cambia a un ritmo distinto. El problema no es únicamente el trazado del territorio, sino también en la rapidez con la que las necesidades de la población pueden superar los tiempos de respuestas institucionales. Así, una zona concebida inicialmente con una función determinada puede adquirir, con el paso del tiempo nuevos usos y dinámicas que no fueron previstas durante su planificación.

Carrión (2016) llama a esto una distancia estructural entre la ciudad de los planos y la ciudad habitada y esa distancia se vuelve tangible al recorrer Quitumbe: el ordenamiento pensado para el sur de la capital fue superado por dinámicas sociales que nadie terminó de anticipar. Detrás de esa desviación no hay solo errores técnicos, sino decisiones políticas que privilegian ciertas zonas mientras otras permanecen a la espera de intervenciones que muchas veces no llegan.

Figura 2

Relación conceptual entre planificación institucional y producción social del espacio.



Autor: Tesistas de grado (2026)

Castells (1983) plantea, en esta misma línea, que el urbanismo funciona como una especie de máscara ideológica: se ofrece como una respuesta neutral y técnica, cuando en el fondo reparte ganadores y perdedores en la disputa por el suelo urbano. Bajo esta vista, cada modificación normativa en Quitumbe, un cambio de uso de suelo, un ajuste en la densidad permitida deja de ser un simple trámite para convertirse en una decisión que redistribuye oportunidades, favoreciendo a unos actores sobre otros.

Así, lo que termina imponiéndose es una ciudad que se rige por sus propias urgencias “una ciudad real”, el plan oficial queda reducido a un papel simbólico. Más que conducir el crecimiento del territorio, la planificación de Quitumbe suele llegar después, intentando poner orden a procesos que ya se consumaron. Esa desincronización marca la primera ruptura que

enfrenta sus habitantes: la de vivir en un lugar que no fue pensado para convertirse en lo que hoy es.

3.3.2 La ciudad de las mil caras: Fragmentación y desigualdad en el paisaje

La coexistencia dentro de un mismo sector, de conjuntos residenciales de construcción reciente junto a barrios levantados mediante el esfuerzo directo de sus habitantes es interpretada como una huella visible de un modelo de urbanización que, según De Mattos (2010), avanza acumulando formas desordenadas en lugar de seguir un patrón único. Cada manzana es el testimonio visual de cómo la ciudad se ha construido a retazos, dependiendo de quién tuvo el recurso para comprar un lote y quién tuvo que inventarse su propio espacio para vivir.

Esta variedad de paisajes urbano respondería, más bien, a capas históricas superpuestas y a respuestas sociales muy distintas frente a la falta de vivienda. Reducir la lectura de Quitumbe a un simple choque entre lo formal y lo informal sería, una simplificación en la medida en que detrás de esa imagen suele haber decisiones políticas concretas que habilitan ese crecimiento. Como explica García Canclini (2005), la ciudad contemporánea no crece en línea recta, sino como una trama donde conviven tensiones que producen combinaciones inéditas, un punto de encuentro constante entre modernidad y precariedad.

Figura 3*Diferenciación conceptual de las dimensiones de la ruptura urbana*

Autor: Tesistas de grado (2026)

Que esta heterogeneidad se mantenga en el tiempo sugeriría, de confirmarse en el caso de estudio, que las políticas orientadas a homogeneizar el territorio tienden fallar cuando no atacan la raíz de la desigualdad. La coexistencia de un sector consolidado a pocos metros de otro sin servicios básicos, lo que daría impresión de varias ciudades encerradas en una sola, y esa fragmentación visible podría reforzar divisiones que no siempre se observan a simple vista, pero que se traducen en el barrio como marcador de condición social.

En última instancia, estos retazos urbanos remitirían a un territorio organizado más en función de la clase social que de un diseño pensado para integrar. La fractura, no sería únicamente física, sino una marca en el tejido urbano que separaría a las personas según la forma de su barrio; una hipótesis que se retoma en el diagnóstico para contrastarla con la evidencia empírica de Quitumbe.

3.3.3 Las quebradas de Quitumbe: entre el abandono histórico y la reapropiación vecinal.

El crecimiento de Quito hacia sus periferias no respetó, en la mayoría de los casos, los límites que la propia naturaleza había trazado sobre el terreno. Desde mediados del siglo pasado, miles de familias se asentaron sobre suelos destinados a la conservación ecológica y sobre los bordes de numerosas quebradas, muchas veces dentro de zonas catalogadas como alto riesgo Gómez Salazar y Cuvi (2016). Este proceso, impulsado más por la necesidad de vivienda que por una planificación técnica, ayuda a explicar por qué el sistema hídrico que atraviesa Quitumbe nunca llegó a integrarse como un componente activo del diseño urbano, sino que quedó relegado a la condición de límite físico entre sectores.

Esa relación distante entre la ciudad formal y sus causas naturales trajo consigo consecuencias que hoy siguen visibles: viviendas construidas cerca de taludes inestables, calles que se interrumpen al llegar al borde de una quebrada y barrios que crecieron dándole la espalda a un recurso que, bien aprovechado, pudo haber funcionado como columna vertebral ecológica del sector. Gómez Salazar y Cuvi (2016) señalan que este tipo de ocupación no planificada deja a la población expuesta a fenómenos como deslizamientos, hundimientos y flujos de lodo, riegos que rara vez se consideraron al momento de levantar las primeras edificaciones.

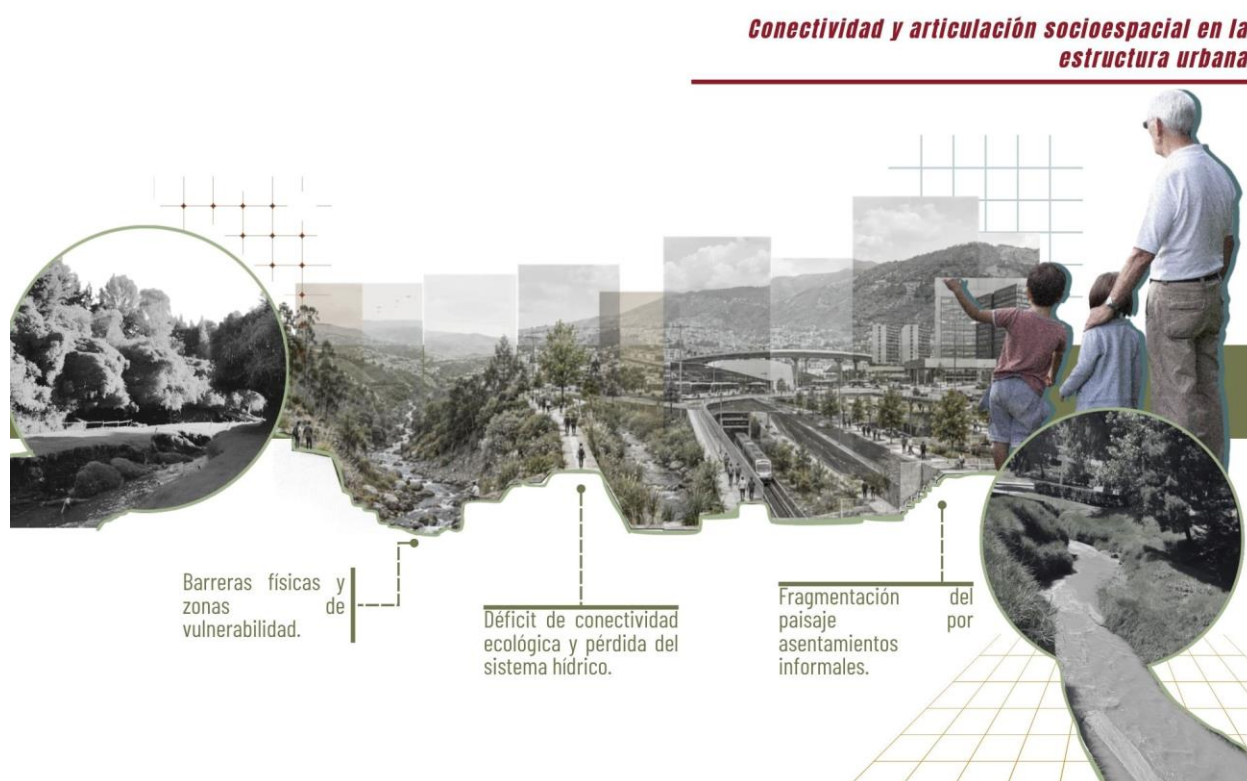
Sin embargo, no todo el panorama en Quitumbe es de deterioro. La experiencia de la quebrada Ortega demuestra que un cauce estigmatizado y descuidado por años puede transformarse cuando la comunidad decide intervenir. Según Zumárraga Salgado et al. (2021), fue la organización vecinal la que impulsó un proceso sostenido de recuperación del espacio, apostando por la autogestión ante la ausencia de una respuesta oportuna por parte de las autoridades locales. Como resultado de ese esfuerzo colectivo, el Estado terminó reaccionando tiempo después con obras de vialidad, legalización de predios y dotación de servicios básicos para la zona.

Este contraste ilustra dos lógicas presentes en el manejo de las quebradas del sur de Quito. Por un lado, está lo que describen Gómez Salazar y Cuvi (2016), que parece repetirse en la mayoría de las quebradas del sur de Quito: años de descuido y ninguna intervención hasta que el problema ya es evidente. Por otra parte, está lo que pasó en Ortega, que muestra que las cosas pueden ser distintas cuando son los propios vecinos quienes deciden hacerse cargo de su entorno

en lugar de esperar a que alguien más lo resuelva. Ambas lógicas constituyen en conjunto, las dos caras teóricas bajo las cuales se propone leer la relación entre Quitumbe y su sistema de quebradas.

Figura 4

Conectividad y articulación socioespacial en la estructura urbana.



Autor: Tesistas de grado (2026)

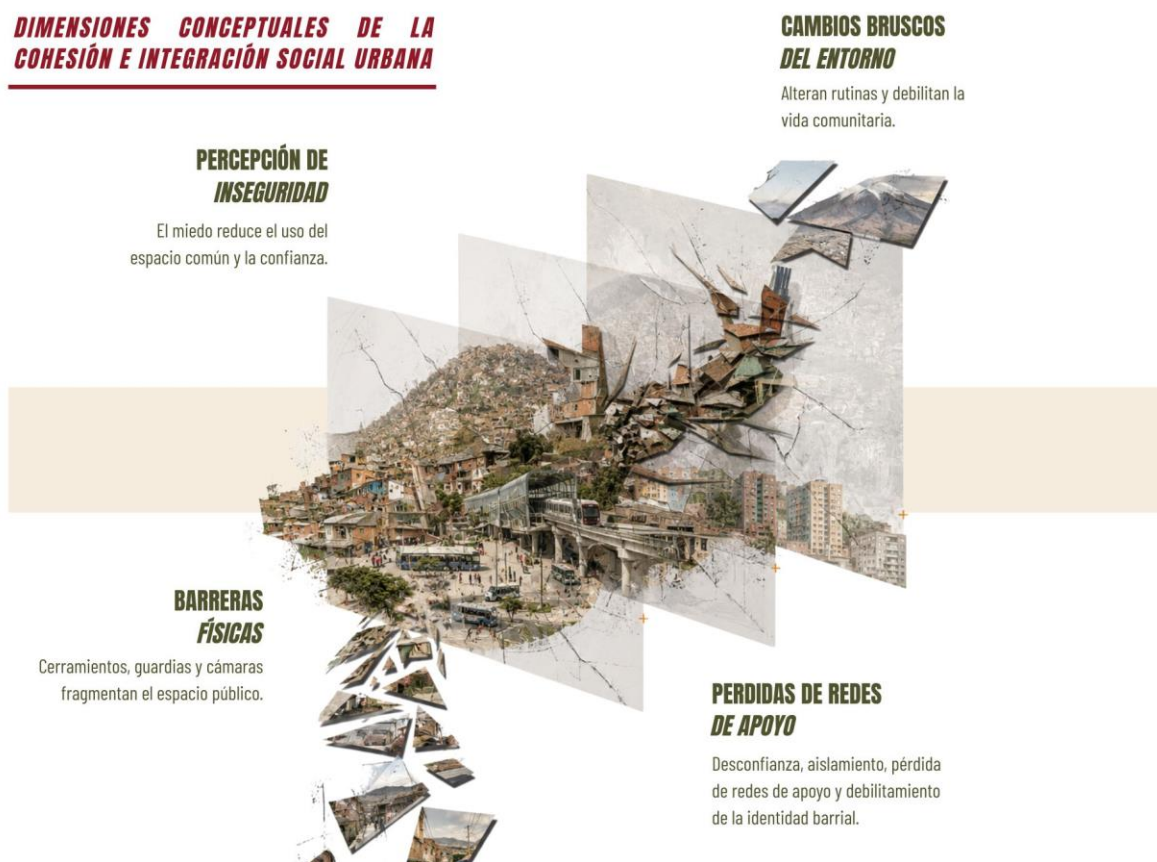
3.3.4 Barrios de Cristal: El Frágil Tejido de la Cohesión y la Identidad

La ciudad puede entenderse también como un escenario simbólico donde se negocian identidades y formas de convivencia. quiénes somos y cómo convivimos. Sin embargo, la cohesión social sugiere que, cuando un barrio cambia con rapidez o se ve expuesto por la inseguridad, pueden debilitarse las rutinas que sostienen la vida en comunidad y dar paso a dinámicas de mayor distancia y desconfianza entre residentes.

Esta eventual ruptura de la cohesión suele asociarse en la proliferación de barreras físicas: cerramientos, guardias y cámaras que, aunque buscan protección, tienden a fragmentar el espacio público. Como analiza García Canclini (2005), cuando el miedo se apodera de la experiencia urbana, el espacio común pierde su capacidad de integrar a las personas y puede convertirse en un lugar de tránsito antes que de encuentro

Figura 5

Dimensiones conceptuales de la cohesión e integración social urbana



Autor: Tesistas de grado (2026)

La identidad del habitante de Quitumbe está en constante tensión con un entorno que se percibe como cambiante. Si las redes de apoyo que antes funcionaban se debilitan, también podría perderse el sentido de pertenencia que permite a una comunidad organizarse frente a problemas comunes. Sin esta cohesión, es muy difícil sostener una convivencia sana o defender el territorio frente a problemas comunes. La ciudad se convertiría en una suma de individuos desconectados, compartiendo el mismo espacio, pero habitando mundos diferentes.

En última instancia, la reconstrucción del tejido barrial requeriría restaurar la confianza como elemento cohesionador de la vida urbana, en la medida en que la intervención física del espacio público no basta si persiste la percepción de inseguridad o la falta de apropiación del entorno. Esta relación entre ruptura física y ruptura del vínculo social forma una de las dimensiones que el diagnóstico de Quitumbe deberá poner a prueba.

3.3.5 La ciudad que se rebela: Conflictos y Adaptaciones en el Uso del Suelo

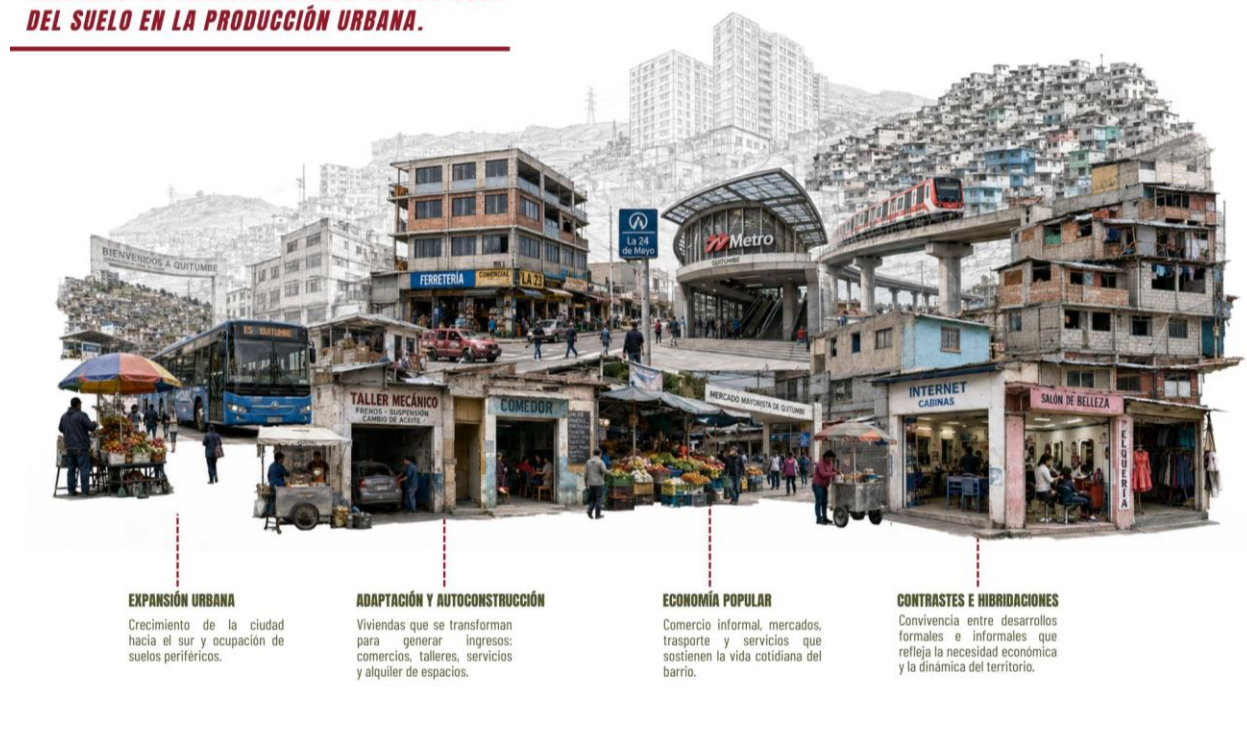
Las divergencias entre el uso del suelo previsto y el uso real como una forma de adaptación del territorio frente a una planificación que no siempre responde a las dinámicas sociales y económicas efectivas. En un sector como Quitumbe, este fenómeno podría expresarse en la transformación del espacio privado: salas que se transforman en comercios o garajes convertidos en talleres. Abramo (2012) sostiene que es el propio mercado popular el que, a través de este tipo de prácticas, va reconstruyendo la ciudad desde abajo.

Esta transformación del suelo se interpreta como una estrategia de adaptación ante la precariedad laboral y la falta de oportunidades formales: una calle residencial puede pasar a concentrar transporte, el ruido y el comercio, lo que altera las dinámicas de sus residentes al mismo tiempo que sostiene el ingreso de otras familias. Estas señales de confirmarse en Quitumbe mostrarían un barrio que responde a presiones económicas, aunque lo haga de manera espontánea, generando en el proceso tensiones de convivencia entre vecinos.

Figura 6

Procesos de transformación de los usos del suelo en la producción urbana.

**PROCESOS DE TRANSFORMACIÓN DE LOS USOS
DEL SUELO EN LA PRODUCCIÓN URBANA.**



Autor: Tesistas de grado (2026)

Los cambios en el uso de suelo pueden generar dificultades cuando avanzan a un ritmo distinto al de la dotación de servicios básicos, la movilidad, el espacio público y la infraestructura urbana. Cuando el crecimiento urbano no mantiene una relación adecuada con la capacidad de la infraestructura existente, pueden aparecer problemas de accesibilidad, convivencia entre distintos usos y funcionamiento del territorio. Por ello, la planificación debe considerar no solo las normas que regulan el suelo, sino también las necesidades que surgen a medida que la población, las actividades económicas y las formas de ocupación van modificando el espacio.

En este sentido, las transformaciones del uso del suelo forman parte de un proceso urbano continuo y responden a distintos factores sociales, económicos e institucionales. Estas modificaciones pueden cambiar la función inicial de determinados espacios y generar nuevas relaciones entre vivienda, comercio, movilidad y servicios. Por ello, su análisis requiere

comparar lo establecido en los instrumentos de planificación con la manera en que el territorio se ha configurado con el paso del tiempo. En el caso de Quitumbe, esta comparación permitirá identificar si existen diferencias entre los usos previstos y los usos actualmente presentes, así como reconocer en que sectores se concentran dichas variaciones y que relación guardan con la estructura urbana.

3.4 Marco Conceptual

Los conceptos desarrollados a continuación constituyen categorías analíticas fundamentales para interpretar las rupturas urbanas que emergen entre la planificación urbana proyectada y las configuraciones socioespaciales reales. Su articulación permite explicar cómo se producen, reproducen y profundizan las tensiones urbanas en contextos periféricos planificados, como el sector Quitumbe.

Ruptura Urbana

Desde una perspectiva estructural, este fenómeno puede entenderse como la pérdida de continuidad entre el modelo urbano concebido desde la planificación y las formas efectivas de ocupación del territorio. No responde a una falla puntual, sino a un proceso progresivo donde las lógicas normativas dejan de corresponder con las dinámicas sociales que producen el espacio urbano. Esta condición se expresa tanto en la materialidad del tejido urbano como en las relaciones sociales que se desarrollan en él.

Diversos enfoques críticos han señalado que el espacio urbano no es un producto neutral, sino una construcción social. En este sentido, Lefebvre (1974) plantea que la ciudad es producida a partir de prácticas sociales que frecuentemente desbordan los marcos técnicos de la planificación. Bajo esta lógica, la ruptura urbana emerge cuando los instrumentos de ordenamiento no logran adaptarse a la complejidad del territorio vivido.

En ciudades latinoamericanas, este fenómeno se intensifica debido a procesos acelerados de urbanización periférica. Harvey (2008) sostiene que estas rupturas están estrechamente vinculadas a modelos de planificación que priorizan la forma urbana ideal por encima de las condiciones fragmentos de la ciudad planificada con dinámicas informales.

Finalmente, la ruptura urbana no implica la ausencia de planificación, sino su limitada capacidad de incidencia. Se manifiesta como una condición estructural que revela

contradicciones profundas entre el proyecto urbano y la ciudad construida, convirtiéndose en un eje central para el análisis crítico del territorio.

Metamorfosis Territorial

El territorio urbano contemporáneo se encuentra inmerso en procesos de transformación profunda que alteran su estructura, funciones y significados. Estas transformaciones superan la noción de crecimiento físico, dando lugar a cambios cualitativos que redefinen las relaciones espaciales y sociales dentro de la ciudad. La metamorfosis territorial permite comprender estas mutaciones como procesos continuos y no lineales.

Desde el urbanismo europeo y latinoamericano, autores como Secchi (2015) señalan que las ciudades atraviesan fases de reconfiguración que modifican sus patrones históricos de organización. Estas transformaciones no siempre responden a una lógica planificada, sino que emergen de la interacción entre políticas públicas, dinámicas del mercado y prácticas sociales. En este contexto, Soja (2014) introduce la idea de una urbanización extendida, donde los límites tradicionales de la ciudad se difuminan y el territorio adquiere nuevas configuraciones. La metamorfosis territorial se manifiesta entonces como un proceso que desborda los esquemas normativos, generando escenarios urbanos complejos y contradictorios.

Discontinuidad Espacial

La fragmentación del tejido urbano se expresa a través de rupturas físicas y funcionales que interrumpen la continuidad territorial. Esta condición se manifiesta en la coexistencia de áreas con distintos niveles de consolidación, infraestructuras inconclusas y transiciones abruptas entre usos del suelo. La discontinuidad espacial revela una ciudad compuesta por fragmentos poco articulados.

Desde una mirada crítica, Santos (1996) sostiene que estas discontinuidades son el resultado de procesos históricos de producción desigual del espacio. El territorio se organiza a partir de lógicas jerárquicas que privilegian ciertos sectores, mientras otros quedan relegados a condiciones de precariedad urbana. Borja y Castells (1997) argumentan que la planificación tradicional, al priorizar la zonificación rígida, contribuye a profundizar estas fracturas espaciales. En lugar de integrar territorio, se consolidan barreras físicas y simbólicas que dificultan la cohesión urbana.

En áreas periféricas planificadas como centralidades, la discontinuidad espacial evidencia la incapacidad de articular de manera coherente los distintos componentes del sistema urbano, reforzando las rupturas entre planificación y realidad.

Desigualdad socioespacial

Las diferencias en el acceso a servicios, infraestructura y oportunidades urbanas constituyen una de las expresiones más visibles de la desigualdad socioespacial. Esta condición no se limita a la dimensión económica, sino que se materializa en el territorio a través de contrastes en la calidad del hábitat urbano.

Desde una perspectiva analítica Sassen (2015) plantea que la ciudad actúa como un espacio de concentración de desigualdades estructurales. Estas desigualdades se inscriben en el territorio, configurando espacios urbanos con distintos niveles de acceso y calidad.

En el contexto latinoamericano, Carlos (2011) señala que la desigualdad socioespacial es el resultado de procesos históricos de urbanización desigual, donde la planificación reproduce patrones de exclusión territorial. Estas condiciones se intensifican en áreas periféricas con desarrollo incompleto.

Conectividad Urbana

La conectividad urbana se concibe como la capacidad del territorio para articular de manera continua y funcional sus sistemas de movilidad, infraestructuras, centralidades y espacios públicos. Este concepto no se limita a la existencia de redes físicas, sino que alude a la calidad de las relaciones espaciales que permiten el flujo de personas, actividades y servicios dentro de la ciudad. Una conectividad adecuada favorece la integración territorial y reduce los niveles de aislamiento urbano.

Desde una perspectiva estructural, Hall (1996) señala que la conectividad es un componente esencial para el equilibrio urbano, por lo tanto, permite vincular áreas residenciales, productivas y de equipamiento dentro de un sistema coherente. Cuando estas conexiones son débiles o incompletas, el territorio tiende a fragmentarse funcionalmente, afectando su desempeño urbano.

Gehl (2014) complementa este enfoque al destacar que la conectividad influye directamente en la experiencia cotidiana del espacio urbano. La ausencia de continuidad en los sistemas de movilidad y espacio público limita la accesibilidad y refuerza las rupturas urbanas, especialmente en sectores periféricos planificados que no logran consolidar su integración al sistema metropolitano.

Tensiones urbanas

Las tensiones urbanas se entienden como la manifestación de conflictos latentes derivados de la superposición de intereses, usos del suelo y practicas espaciales divergentes dentro del territorio. Estas tensiones no siempre se expresan de manera explícita, sino que se evidencian en contradicciones espaciales, disputas simbólicas y desequilibrios funcionales que afectan la cohesión urbana.

Desde el enfoque socio-urbano, Castells (1983) sostiene que las tensiones urbanas reflejan conflictos estructurales entre los actores que producen la ciudad. Estas tensiones emergen cuando las decisiones institucionales de planificación no logran armonizarse con las dinámicas sociales y económicas presentes en el territorio.

En contextos donde la planificación proyectada no se materializa plenamente, las tensiones urbanas se intensifican, generando escenarios de inestabilidad territorial. Estas condiciones contribuyen a la consolidación de rupturas urbanas, al dificultar la articulación entre los distintos componentes del sistema urbano y profundizar las desigualdades espaciales.

Brecha entre la planificación y la ciudad real

La brecha entre la planificación y la ciudad real se refiere a la distancia estructural existente entre los modelos urbanos concebidos desde los instrumentos técnicos y la forma en que el territorio se desarrolla efectivamente. Esta brecha evidencia una desconexión entre el proyecto urbano normativo y las dinámicas socioespaciales que configuran la ciudad cotidiana.

Borja (2011) plantea que esta condición es recurrente en ciudades latinoamericanas, donde la planificación responde a visiones idealizadas que no consideran plenamente las condiciones sociales, económicas e institucionales del territorio. Como consecuencia, se generan proyectos urbanos incompletos y centralidades que no alcanzan su funcionalidad prevista. En cambio, Carrión (2016) sostiene que esta discontinuidad no es temporal, sino estructural y se

vincula con debilidades en la gestión y seguimiento de los planes urbanos. Su persistencia refuerza las rupturas urbanas, al consolidar territorios donde la planificación pierde capacidad de orientar el desarrollo urbano real.

Gobernanza urbana

La gobernanza urbana se define como el conjunto de mecanismo, actores e instituciones que intervienen en la toma de decisiones relacionadas con la gestión del territorio. Este concepto trasciende la acción exclusiva del Estado, incorporando procesos de coordinación entre distintos niveles de gobierno, sector privado y sociedad civil.

Desde una perspectiva estratégica, Healey (1997) señala que la gobernanza urbana es clave para garantizar la coherencia entre planificación y transformación territorial. Una gobernanza débil o fragmentada limita la capacidad de implementación y seguimiento de los instrumentos de ordenamiento, reduciendo su impacto en el territorio. En contextos donde la gobernanza presenta limitaciones estructurales, se profundizan las rupturas al no existir mecanismos efectivos de articulación institucional. Estas condiciones evidencian la necesidad de fortalecer la gobernanza como componente central para la planificación proyectada y la ciudad real.

3.5 Marco Jurídico y/o normativo

La Nueva Agenda Urbana, adoptada en 2016 durante la conferencia Hábitat III, establece que las ciudades deben desarrollarse de manera organizada y sostenible, evitando el crecimiento descontrolado hacia las periferias y garantizando que todos los habitantes accedan a servicios básicos y condiciones adecuadas de vida (ONU-Hábitat, 2016). Aunque no tiene carácter vinculante como una ley nacional, sus lineamientos fueron posteriormente incorporados a la normativa ecuatoriana.

Quitumbe es, en buena medida, un caso de incumplimiento parcial de este principio: se planificó como centralidad ordenada, pero su crecimiento efectivo en la ocupación de bordes de quebrada, densificación sin equipamiento proporcional, replica justamente el patrón de expansión descontrolada que la Nueva Agenda buscaba evitar.

Artículo 30 reconoce el derecho de las personas a un hábitat seguro y saludable y a una vivienda adecuada y digna, con independencia de su condición social y económica (Asamblea Constituyente, 2008).

Artículo 375 establece las obligaciones del Estado para garantizar ese derecho: generación de información, formulación de políticas de hábitat, provisión de suelo urbanizado y financiamiento, y coordinación interinstitucional (Asamblea Constituyente, 2008).

Artículo 264, numeral 1 otorga a los gobiernos municipales la competencia exclusiva de planificar el desarrollo cantonal y formular los planes de ordenamiento territorial para regular el uso y ocupación del suelo urbano y rural; el numeral 2 les confiere el control sobre ese uso y ocupación una vez planificado (Asamblea Constituyente, 2008).

En Quitumbe muchas familias llegaron al sector atraídas por proyectos de vivienda social amparados en el Art. 30, pero sin el acompañamiento de servicios básicos, espacio público y movilidad que exige el Art. 375, lo que evidencia una brecha entre el reconocimiento formal del derecho y su garantía efectiva. A su vez, el Art. 264 permite distinguir dos momentos de responsabilidad municipal en Quitumbe: la etapa de planificación (numeral 1), donde se definió el modelo de centralidad, y la etapa de control (numeral 2), donde parece haberse producido la mayor falla, al permitirse asentamientos sobre suelo de riesgo y usos no previstos.

El Plan Metropolitano de Desarrollo y Ordenamiento Territorial 2024-2033 (PMDOT) se complementa con el Plan de Uso y Gestión de Suelo (PUGS) (Concejo Metropolitano de Quito, 2024), que determina qué construcciones, actividades y usos de suelo están permitidos en cada zona de la ciudad.

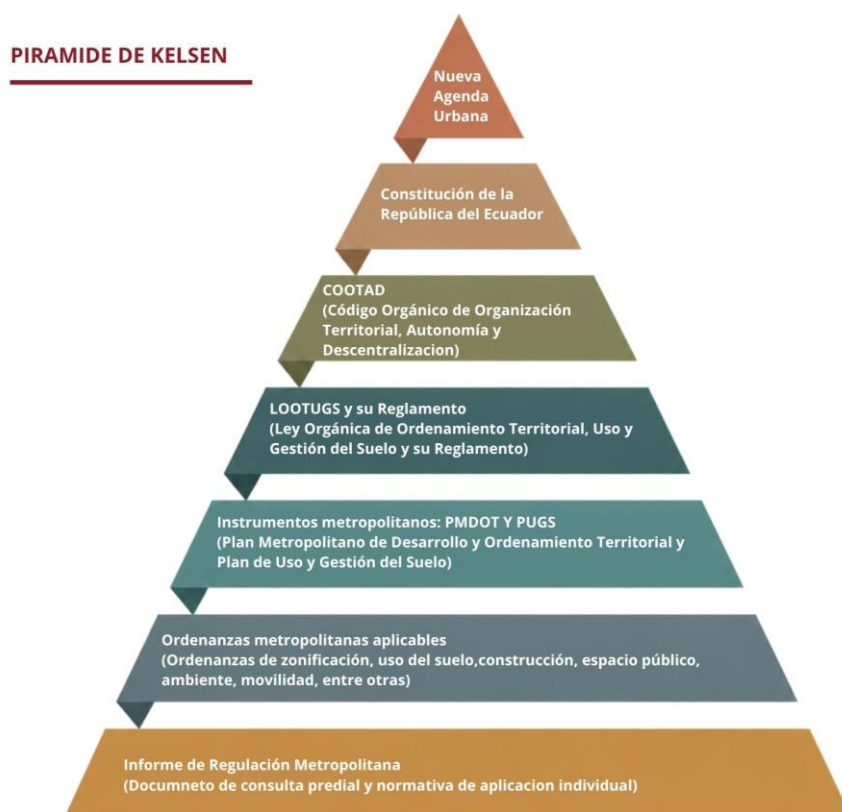
Interpretación aplicada a Quitumbe: estos instrumentos permiten el contraste central de esta tesis, lo planificado frente a lo consolidado, y son la base técnica para sostener que la desarticulación del sector no es un fenómeno espontáneo, sino la distancia medible entre el modelo normativo vigente y su aplicación real.

El Informe de Regulación Metropolitana (IRM) (Municipio del Distrito Metropolitano de Quito, 2024), detalla las condiciones de uso y construcción permitidas por predio, funcionando como herramienta de consulta individual para verificar si las edificaciones existentes cumplen la regulación municipal.

IRM es la evidencia predio a predio de que la competencia de control del Art. 264 numeral 2 y del Art. 55 del COOTAD no siempre se materializó, permitiendo verificar caso por caso los usos no conformes que sostienen empíricamente la fragmentación descrita en el diagnóstico.

Figura 7

Pirámide de Kelsen



Autor: Tesistas de grado (2026)

3.6 Modelo de Repertorio

Los tres casos elegidos se parecen a lo que pasa en Quitumbe: son territorios de América Latina donde la llegada de infraestructura y proyectos de planificación no logró integrar realmente a la población, sino que terminó generando fragmentación, segregación o una desconexión entre lo que se planeó y lo que realmente se vivió en el territorio. Se escogieron ciudades latinoamericanas, Bogotá, Santiago y Lima, porque atravesaron procesos parecidos: crecimiento hacia las periferias, migración interna y una gestión pública del suelo que no logró

controlar bien ese crecimiento. Además, cada caso aporta una forma distinta de estudiar el problema (una comparación cualitativa entre zonas, una revisión histórica de los planes de ordenamiento, y un enfoque mixto desde la teoría urbana crítica), lo que da más herramientas para analizar Quitumbe.

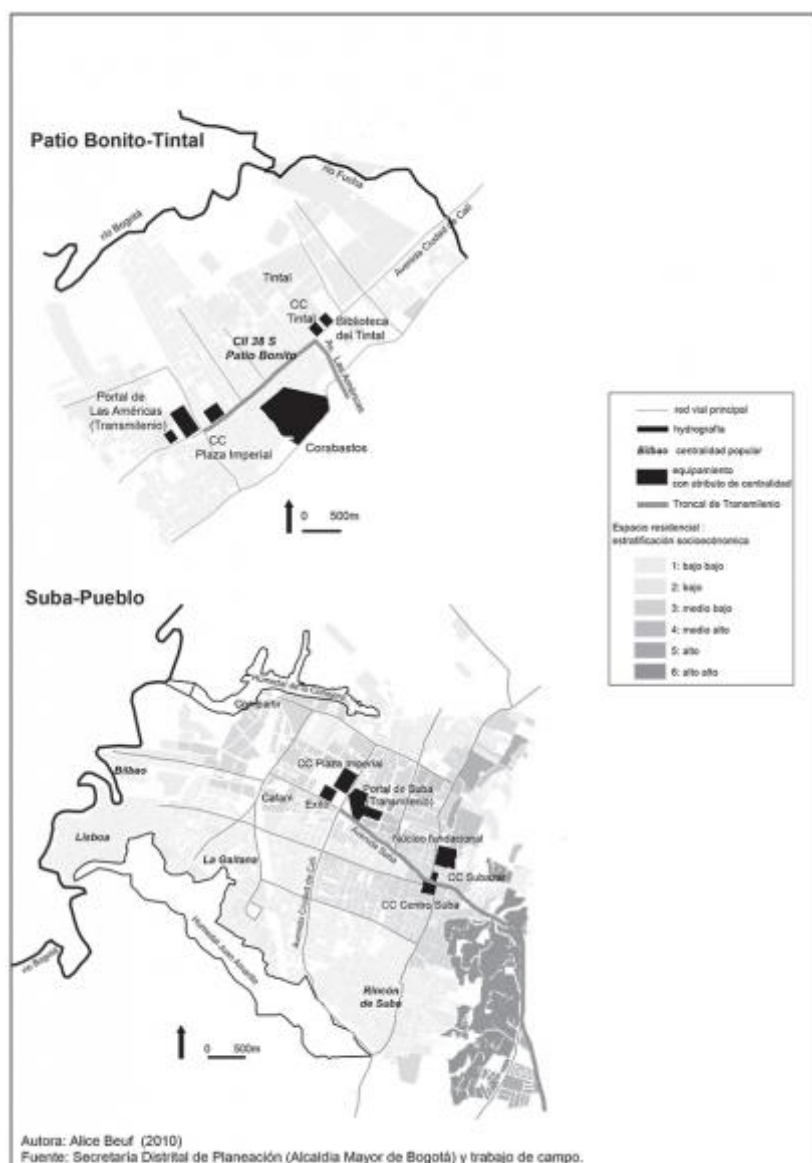
Referente 1: Nuevas centralidades y acceso a la ciudad en las periferias bogotanas

En Bogotá el impacto que tuvo la llegada de infraestructuras en sus bordes, específicamente en las zonas de Suba-Pueblo y Patio Bonito-Tintal cambió por completo el día a día de sus habitantes, estos sectores que históricamente se habían construido a pulso y dependían casi por completo de las tiendas de barrio y los negocios familiares de un momento a otro se vieron llenos por centros comerciales, supermercados de cadena y portales de TransMilenio. Esta ruptura alteró las dinámicas locales, obligando a los pequeños negocios familiares a medirse de frente con grandes cadenas comerciales. Lo interesante de este caso es la gran contradicción que se generó en el territorio. Se podría pensar que tener este tipo de proyectos cerca mejoraría la calidad de vida o el empleo de las comunidades locales, pero la realidad fue otra. Los nuevos puestos de trabajo formales que trajeron beneficiaron a las personas que venían de otros puntos de la capital, debido a que las exigencias de los puestos no coincidían con el perfil del residente.

En lugar de una inclusión socioeconómica, el entorno quedó fragmentado. Los habitantes del sector terminaron siendo segregados por el mismo desarrollo que se instaló en sus barrios, viéndose obligados a buscar el sustento a través del comercio informal en los alrededores de estas nuevas construcciones, lo que demuestra que modernizar el espacio urbano no soluciona automáticamente las desigualdades de fondo (Beuf A. , 2011).

Figura 8

Lugares con atributos de centralidad en las periferias bogotanas



Nota: Tomado “Nuevas centralidades y acceso a la ciudad en las periferias bogotanas”, por (Beuf A. , 2011), *Bulletin de l’Institut français d’études andines*, 40 (1), p. 153.

<https://doi.org/10.4000/bifea.1663>

Referente 2: La expansión urbana y la segregación socio-espacial en Santiago

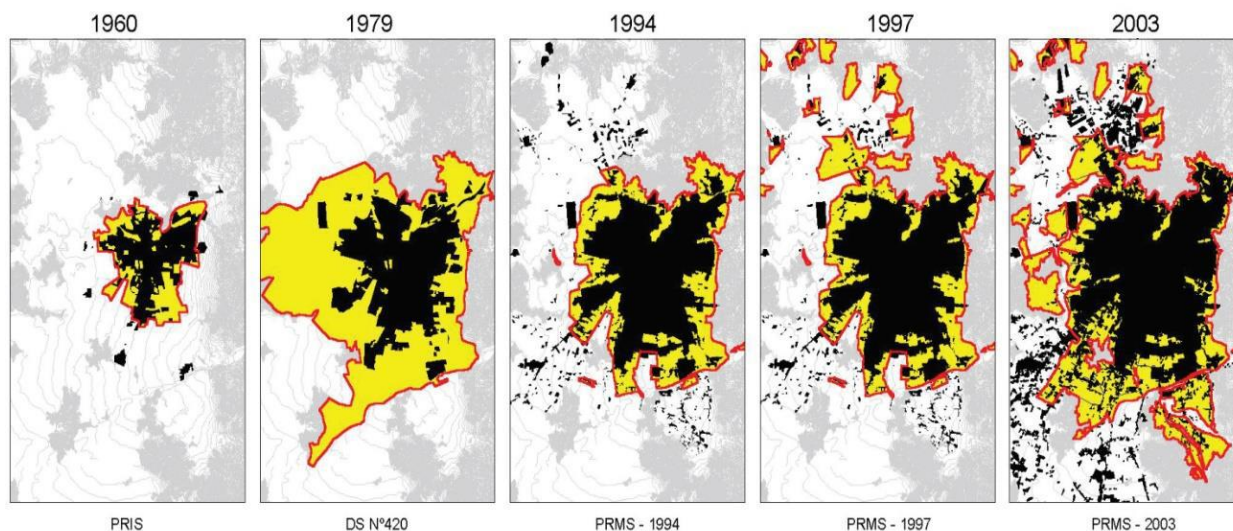
El crecimiento periférico de Santiago de Chile durante las últimas seis décadas se puede evidenciar la ampliación constante del límite de la ciudad con la excusa de que así se solucionaba el problema de la vivienda y el desorden de la capital, pero en realidad es que esa expansión solo

sirvió para amontonar casas en las orillas de la ciudad, creando barrios enteros de vivienda social que quedaron completamente desconectados del resto de la red urbana. El resultado de todas estas décadas creó una ruptura de dos mundos totalmente diferentes, por un lado, están las comunas del sector que tienen de todo: parques, centros comerciales, transporte y hospitalidad; por otro están las comunas de la periferia que se convirtieron en puros barrios dormitorio. La gente que vive en los bordes de la ciudad tiene que aguantar un abandono tremendo, pasando horas en el transporte público solo para ir a trabajar porque en su sector no hay servicios básicos, ni hospitales públicos decentes.

Al final este caso nos demuestra que las leyes y los planes de ordenamiento territorial casi nunca pensaron en la calidad de vida de las personas del sector, sino más bien en el negocio del suelo. (Münzenmayer Henríquez J. , 2018) analiza plan por plan a lo largo del tiempo, lo cual sirve bastante ver cómo se fue manejando el crecimiento, salta a la vista el momento exacto en que la norma le dio la espalda a la realidad del territorio, haciendo que el lugar donde naces en Santiago determine por completo a qué tipo de vida y oportunidades puedes aspirar.

Figura 9

Evolución de los Planes Reguladores y crecimiento, fenómeno contemporáneo



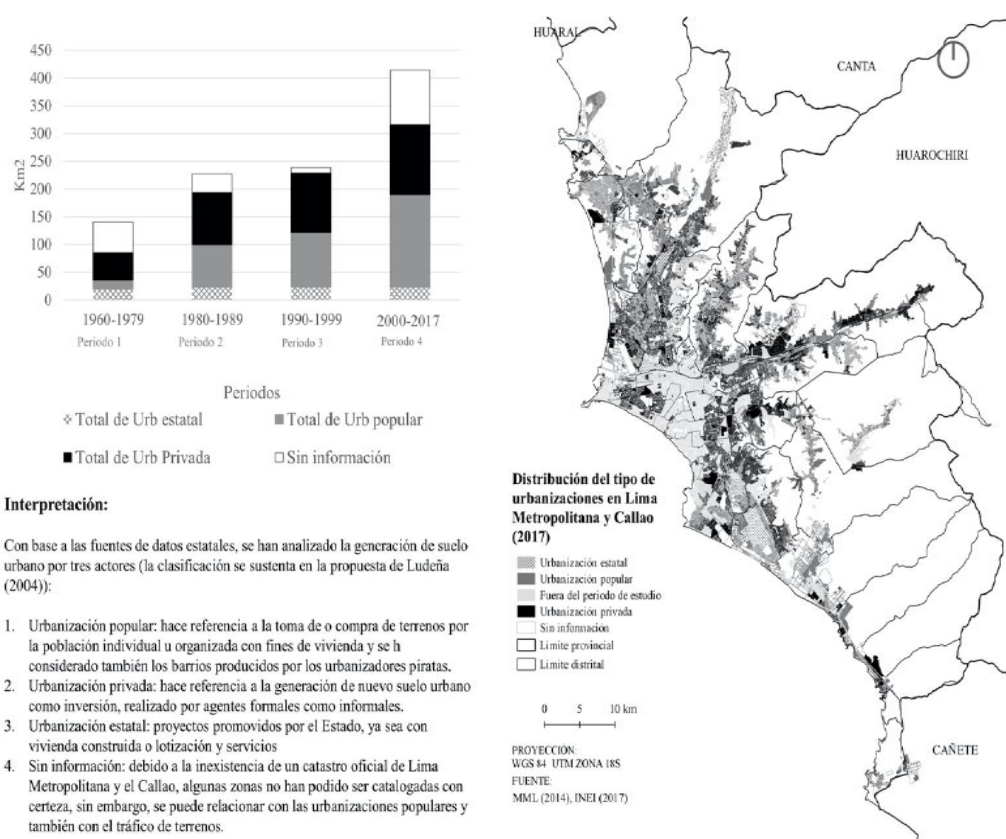
Nota: “La expansión urbana y la segregación socio-espacial en Santiago. Dimensiones territoriales del fenómeno contemporánea” (Münzenmayer Henríquez J. , 2018), (<https://doi.org/10.25074/07197209.14.868>).

Referente 3: Encuentros y desencuentros entre la planificación urbana y la realidad en Lima Metropolitana y el Callao (1961-2020)

El caso de Lima y el Callao es el ejemplo de lo que pasa cuando el gobierno diseña la ciudad desde un escritorio agregando ideas de afuera, ignorando por completo que es lo que ocurre en las calles. A mediados de 1940 vienen enfrentando un problema que se ha mantenido con el paso del tiempo que ha sido la migración interna, el Estado intentó ordenar mediante el Plan Piloto de Lima de 1948, el problema fue que este proyecto se basaba en un urbanismo moderno europeo o norteamericano que no tenía nada que ver con la realidad peruana. En lugar de dar soluciones habitacionales a los nuevos pobladores se concentraron en los servicios para las clases acomodadas. Al verse completamente excluidas y sin un acceso al suelo de manera legal, las familias migrantes tuvieron que resolver su necesidad de vivienda por su cuenta, así nacieron las barriadas o “pueblos jóvenes”. Como el Estado no ayudaba la gente ocupaba los terrenos vacíos en las periferias y a punta de esfuerzos levantaban sus casas y ponían los servicios básicos poco a poco. Esta forma de construir cambio el mapa de Lima, transformando cerros en distritos enormes que crecieron al margen de cualquier plano oficial. (Torres Obregón, Perleche Ugás, & Aiquipa Zavala, 2022) explican que, ante la ausencia del Estado, la población migrante no se quedó de brazos cruzados; salieron a buscar sus propios terrenos y a armar sus barrios.

Figura 10

Producción del espacio urbano en Lima Metropolitana y el Callao (1961-2017)



Nota: De “Encuentros y desencuentros entre la planificación urbana y la realidad de la producción del espacio urbano en Lima metropolitana y el Callao (1961-2020)”, (Torres Obregón, Perleche Ugás, & Aiquipa Zavala, 2022), *Revista de Geografía Norte Grande*, (81), 9. 45, <https://www.redalyc.org/articulo.oa?id=30081514003>.

Tabla 3*Aportes metodológicos de los referentes internacionales para el análisis de Quitumbe*

REFERENTE	ENFOQUE TÉCNICO	METODOLOGÍA Y MÉTODOS	QUÉ SE RETOMA PARA QUITUMBE
1. Bogotá (Beuf, 2011)	Centralidades periféricas y acceso desigual a la ciudad	Encuesta cualitativa comparada entre dos zonas de estudio (Suba-Pueblo Bonito y Patio Bonito-Tintal), identificando prácticas socioespaciales in situ	Comparación de dos polígonos dentro de un mismo sector para contrastar el efecto real de la infraestructura sobre el comercio y empleo local, aplicable al contraste entre subsectores de Quitumbe
2. Santiago (Münzenmayer, 2018)	Expansión urbana y segregación socioespacial de larga duración	Análisis diacrónico (documental) de la evolución de los Planes Reguladores a lo largo de aproximadamente 30 años, contrastados con el crecimiento morfológico real de la ciudad	Revisar la sucesión histórica del PDOT/PUGS de Quitumbe para ubicar el momento exacto en que la norma se desconectó de la realidad territorial
3. Lima y Callao (Torres Obregón, Perleche Ugás & Aiquipa Zavala, 2022)	Teoría Urbana Crítica; producción popular del espacio frente a la planificación estatal	Metodología mixta, con tres enfoques: teorización del espacio urbano, relación teoría-práctica de la planificación, y trayectorias de transformación territorial, con énfasis en procesos populares e informales	Marco analítico para leer la autoproducción informal del espacio (subdivisión de predios, comercio informal) como estrategia popular frente a la planificación

Fuente: Elaboración Propia (2026)

4. Capítulo II. Diseño Metodológico

La investigación se desarrolla bajo un diseño descriptivo con alcance interpretativo, orientado a caracterizar la configuración socioespacial actual de Quitumbe para comprender las modificaciones identificadas frente al modelo de planificación urbana. El desarrollo metodológico parte de los objetivos establecidos, siguiendo una secuencia que permite reconocer

los criterios de planificación, caracterizar las condiciones actuales del territorio y contrastar ambas situaciones.

Tabla 4

Tipo de Investigación

TIPO DE INVESTIGACIÓN	ENFOQUE	RESULTADOS ESPERADOS
Descriptiva	Descripción e interpretación de las condiciones territoriales de Quitumbe en relación con el modelo proyectado.	Identificación de las principales modificaciones entre la planificación prevista y la configuración espacial actual.

Fuente: Elaboración Propia (2026)

El diseño planteado permite organizar el análisis desde la planificación proyectada, pasando por la configuración socioespacial actual, hasta el contraste de las modificaciones territoriales, como base para la interpretación de las rupturas urbanas identificadas en Quitumbe.

4.1 Métodos

La presente investigación se orienta a evaluar la relación entre la planificación urbana proyectada y la dinámica socioespacial consolidada en Quitumbe, con el propósito de comprender cómo dicha interacción incide en la generación de rupturas urbanas y procesos de desarticulación territorial. En función de la naturaleza del problema y de los objetivos planteados, se adopta una metodología de carácter descriptivo, analítico e interpretativo, que permite reconocer configuraciones espaciales, contrastar condiciones territoriales e identificar patrones asociados a las variables de estudio. Para ello, se emplean métodos de análisis documental, de campo y cartográfico como soporte para la construcción del diagnóstico.

Objetivo 1. Identificar criterios del Plan General de Desarrollo Territorial del Distrito Metropolitano de Quito (2000-2020) para establecer las bases conceptuales del estudio.

Tabla 5*Metodología del Objetivo 1*

VARIABLE	DIMENSIONES	DISEÑO DE INVESTIGACIÓN	INSTRUMENTO	FUENTES
Planificación urbana	Criterios de planificación territorial	Investigación descriptiva	Ficha de análisis documental	PGDT, documentación municipal
	Modelo urbano proyectado	Investigación descriptiva	Matriz de revisión documental	Instrumentos de planificación

Fuente: Elaboración Propia (2026)

El análisis del modelo de planificación proyectado para Quitumbe se desarrollará mediante la revisión de los instrumentos de planificación correspondientes al período 2000-2020. A partir de esta revisión se reconocerán las principales directrices territoriales, criterios de organización urbana, usos previstos del suelo, equipamientos y elementos estructurantes planteados para el sector.

Objetivo 2. Reconocer las dinámicas socioespaciales actuales de Quitumbe.

Tabla 6*Metodología del Objetivo 2*

VARIABLE	DIMENSIONES	DISEÑO DE INVESTIGACIÓN	INSTRUMENTO	FUENTES
Configuración socioespacial consolidada	Morfología urbana	Investigación descriptiva	Ficha de análisis documental	PGDT, documentación municipal
	Estructura funcional	Investigación descriptiva	Matriz de revisión documental	Instrumentos de planificación
	Conectividad territorial	Investigación descriptiva	Observación directa	Geoportal de Quito y trabajo de campo
	Relación urbano-natural	Investigación descriptiva	Ficha de observación	Cartografía, visita de campo

Fuente: Elaboración Propia (2026)

Para caracterizar la configuración socioespacial actual de Quitumbe se realizará una lectura territorial sustentada en información cartográfica, observación directa y registros obtenidos durante las visitas de campo. El análisis permitirá reconocer las formas actuales de ocupación, distribución de actividades, relaciones funcionales y condiciones de conectividad presentes en el territorio.

Objetivo 3. Contrastar las modificaciones territoriales entre el modelo proyectado y la configuración espacial.

Tabla 7

Metodología del Objetivo 3

VARIABLE	DIMENSIONES	DISEÑO DE INVESTIGACIÓN	INSTRUMENTO	FUENTES
Contraste territorial	Correspondencia espacial	Investigación descriptiva	Matriz de contraste cartográfico	PGDT y cartografía actual
	Transformaciones territoriales	Investigación descriptiva	Contraste cartográfico	Geoportal de Quito y cartografía municipal
	Permanencia y modificación del modelo	Investigación descriptiva	Matriz comparativa	Instrumentos de planificación y visita de campo

Fuente: Elaboración Propia (2026)

El contraste entre la planificación proyectada y la configuración espacial actual permitirá identificar las principales transformaciones ocurridas en Quitumbe. Para ello, se confrontarán las representaciones cartográficas del modelo planificado con las condiciones observadas en el territorio, estableciendo coincidencias, modificaciones y discontinuidades que evidencien la relación entre lo proyectado y lo consolidado.

Objetivo 4. Identificar las condiciones económicas del territorio que inciden en las desigualdades urbanas.

Tabla 8*Metodología del Objetivo 4*

VARIABLE	DIMENSIONES	DISEÑO DE INVESTIGACIÓN	INSTRUMENTO	FUENTES
Desigualdad económica urbana	Actividad económica industrial	Investigación descriptiva	Análisis cartográfico	Geoportal de Quito
	Actividad económica informal	Investigación de campo	Observación directa	Trabajo de campo
	Distribución de equipamientos y servicios	Investigación interpretativa	Contraste cartográfico	Cartografía institucional

Fuente: Elaboración Propia (2026)

Se identifica las condiciones económicas del territorio presentes en Quitumbe, se aplicará una metodología descriptiva, interpretativa y de campo orientada al reconocimiento de actividades económicas y su distribución espacial. Mediante análisis cartográfico, observación directa y contraste territorial, se buscará comprender cómo la localización de áreas industriales, dinámicas económicas informales y disponibilidad de servicios contribuyen a la generación de desigualdades urbanas.

Objetivo 5. Evaluar las condiciones ambientales y su incidencia en la integración territorial de Quitumbe.

Tabla 9*Metodología del Objetivo 5*

VARIABLE	DIMENSIONES	DISEÑO DE INVESTIGACIÓN	INSTRUMENTO	FUENTES
Desequilibrio ambiental urbano	Condiciones naturales del territorio	Investigación descriptiva	Análisis cartográfico	Geoportal de Quito
	Barrera físicas ambientales	Investigación interpretativa	Contraste cartográfico	Cartografía institucional
	Relación entre espacio construido y entorno natural	Investigación de campo	Observación directa	Trabajo de campo

Fuente: Elaboración Propia (2026)

Con el propósito de evaluar las condiciones ambientales presentes en Quitumbe, se aplicará una metodología descriptiva, interpretativa y de campo orientada al reconocimiento de elementos naturales y físicos que inciden en la integración territorial. Mediante análisis cartográfico, contraste espacial y observación directa, se buscará identificar cómo las condiciones del entorno influyen en la continuidad urbana y en las relaciones espaciales dentro del área de estudio.

4.2 Técnicas e instrumentos

La presente investigación empleará diversas técnicas para la recopilación, organización e interpretación de información, entendidas como procedimientos sistemáticos orientados a comprender la relación entre la planificación urbana proyectada y la dinámica socioespacial consolidada en Quitumbe. La selección de estas técnicas responde al enfoque descriptivo e interpretativo del estudio, así como la naturaleza territorial del fenómeno analizado, permitiendo reconocer manifestaciones espaciales, contrastes funcionales y procesos asociados a la generación de rupturas urbanas. En consecuencia, se aplicarán técnicas e instrumentos que posibiliten construir un diagnóstico sustentado en evidencia documental, cartográfica y territorial.

La investigación documental permitirá recopilar y analizar información proveniente de instrumentos de planificación, documentos técnicos y producción académica vinculada con el desarrollo urbano del sector de estudio. Esta técnica facilitará identificar criterios del modelo urbano proyectado, reconocer procesos históricos de ocupación territorial y contrastar planteamientos normativos con las condiciones actuales del territorio.

Los instrumentos aplicados serán:

- Fichas de análisis documental.
- Instrumentos de planificación territorial (PDOT, PUGS y normativa urbana vigente).
- Tesis, artículos científicos y literatura especializada.
- Bases cartográficas e información institucional.
- Registros históricos y documentación municipal.

La investigación de campo permitirá reconocer directamente las condiciones espaciales actuales de Quitumbe mediante funcionales y evidencias físicas asociadas a procesos de ruptura.

Los instrumentos aplicados serán:

- Fichas de observación territorial.
- Registro fotográfico georreferenciado.
- Matrices de levantamiento territorial.
- Registro de recorridos de campo.
- Planos base para verificación espacial.

El análisis cartográfico e interpretativo permitirá representar, comparar e interpretar la estructura urbana proyectado frente a la configuración territorial consolidada. Esta técnica facilitará identificar discontinuidades espaciales, cambios funcionales, desigualdades territoriales y procesos de transformación urbana.

Los instrumentos aplicados serán:

- Mapas temáticos de diagnóstico.
- Matrices de lectura cartográfica.
- Contraste cartográfico entre planificación y ocupación actual.
- Capas espaciales obtenidas del Geoportal del Distrito Metropolitano de Quito.
- Sistemas de representación gráfica y síntesis territorial.

4.3 Fuentes

Fuentes primarias.

La información primaria corresponde a los datos obtenidos directamente en Quitumbe mediante observación y reconocimiento territorial, permitiendo identificar dinámicas espaciales y manifestaciones físicas asociadas a las rupturas urbanas.

- Observación directa del territorio.
- Recorridos y visitas de campo.
- Registro fotográfico georreferenciado.
- Verificación espacial de condiciones urbanas.
- Elaboración e interpretación propia de mapas de diagnóstico.

Fuentes secundarias

Estas fuentes permiten contextualizar y contrastar la información levantada mediante documentación técnica y cartografía institucional.

- Geoportal del Distrito Metropolitano de Quito.
- Plan de Uso y Gestión del Suelo (PUGS).
- Plan de Desarrollo y Ordenamiento Territorial (PDOT).
- Información técnica municipal.
- Cartografía oficial.
- Tesis, artículos científicos y documentos académicos.

5. Capítulo III. Diagnóstico y resultados de la investigación

5.1 Elaboración Estructurada y Procesamiento de la Información Obtenida de Fuentes Primarias y Secundarias

La presente investigación desarrolla el diagnóstico de las rupturas urbanas en Quitumbe mediante el análisis cartográfico, la revisión documental y las visitas de campo. La integración de estas técnicas permite interpretar la configuración territorial actual, contrastarla con el modelo urbano proyectado e identificar las transformaciones que inciden en la desarticulación del territorio.

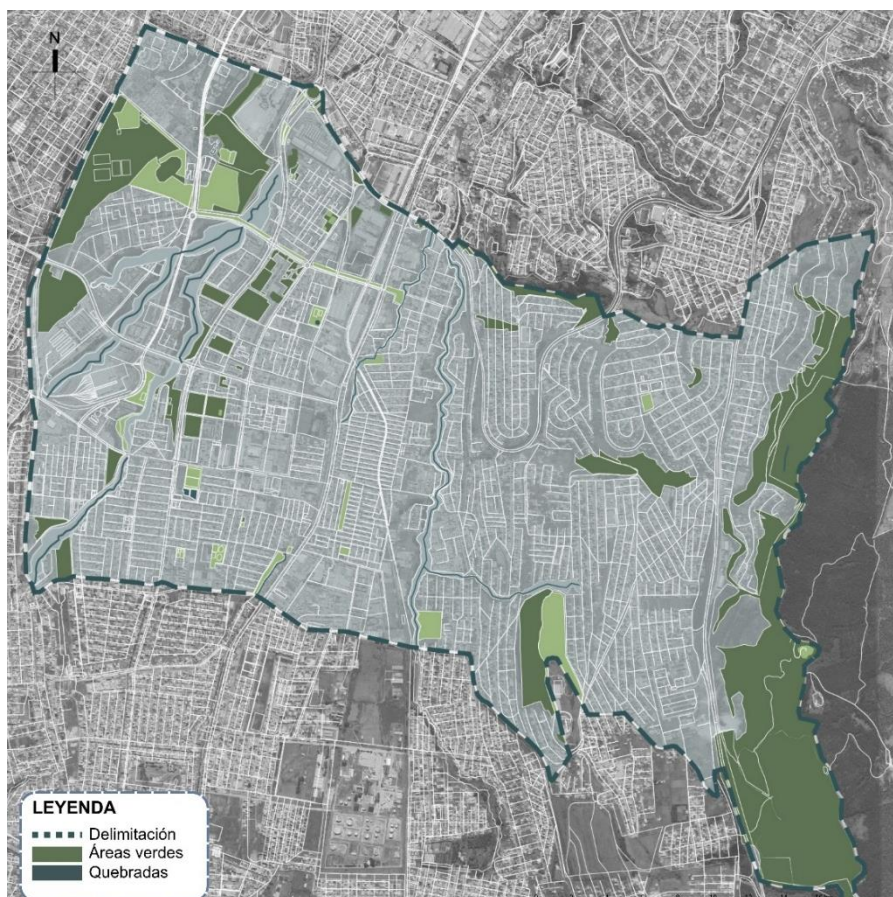
5.1.1 Área de Estudio

La ciudad de Quitumbe, localizado al sur del Distrito Metropolitano de Quito, constituye uno de los territorios de mayor relevancia para comprender las transformaciones recientes de la estructura urbana de la capital ecuatoriana. Su planificación respondió a la consolidación de una centralidad destinada a descentralizar funciones metropolitanas, incorporar equipamientos de escala urbana, promover nuevos desarrollos residenciales y orientar el crecimiento hacia el sur de la ciudad. Sin embargo, la configuración territorial actualmente consolidada evidencia diferencias respecto a las directrices originalmente planteadas, reflejadas en contrastes morfológicos, discontinuidades funcionales y dinámicas socioespaciales heterogéneas que inciden sobre la articulación del territorio. Estas condiciones convierten a Quitumbe en un escenario representativo para analizar la relación entre la planificación proyectada y la ciudad

construida, permitiendo reconocer las manifestaciones territoriales que configuran las rupturas urbanas.

Figura 11

Área de estudio



Fuente: Elaboración propia (2026)

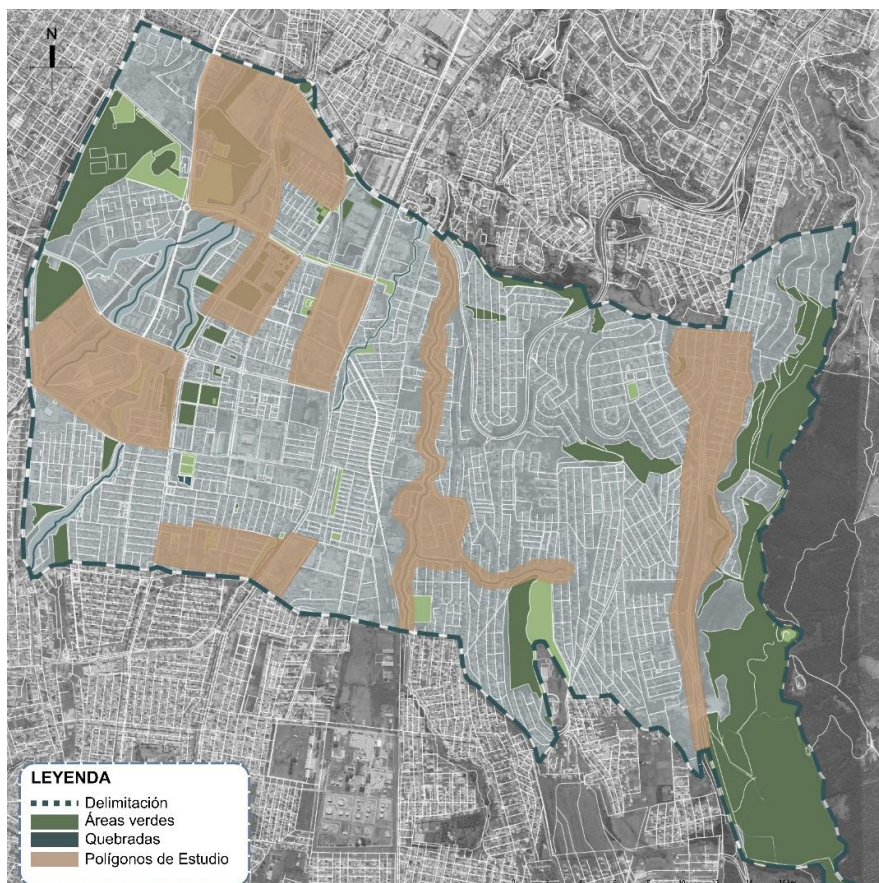
Localización de zonas de estudio

Las zonas de estudio fueron delimitadas en base a criterios de representatividad territorial, concentración de equipamientos metropolitanos, diversidad de usos del suelo, presencia de áreas residenciales e industriales, además de la existencia de elementos físicos y funcionales asociados a procesos de ruptura urbana. Esta delimitación comprende el entorno del Terminal Terrestre de Quitumbe, la Plataforma Gubernamental del Sur, el Parque Las Cuadras, el Quicentro Sur, los conjuntos residenciales de alta densidad y el corredor industrial ubicado al occidente del sector, incorporando los principales ejes viales que estructuran la movilidad local.

La selección de este ámbito territorial permite contrastar la planificación proyectada con la configuración urbana consolidada, identificar discontinuidades espaciales y analizar la incidencia de dichas transformaciones sobre la articulación territorial con las parroquias colindantes.

Figura 12

Polígonos de estudios



Fuente: Elaboración propia (2026)

5.1.2 Configuración Socioespacial Consolidada

Antecedentes de la configuración territorial de Quitumbe

La finalidad de la línea de tiempo es percibir el proceso histórico de fragmentación territorial de Quitumbe, entendido no como una serie de eventos aislados, sino como una secuencia acumulativa de rupturas que han determinado su condición urbana actual. Al organizar cronológicamente los hitos que van desde el nacimiento del Complejo Industrial del Sur hasta la llegada del Metro de Quito se evidencia un patrón recurrente: cada intervención de gran escala se

ha superpuesto al tejido preexistente sin establecer un diálogo real con las dinámicas vecinales y las estrategias de ocupación informal que la comunidad fue generando en paralelo. Este método permitió detectar que el problema no es la ausencia de planificación, sino su reiterada desconexión con la escala barrial, generando nodos de modernidad que funcionan como islas dentro del territorio en lugar de elementos articuladores. El resultado es un diagnóstico que sitúa a Quitumbe como un caso paradigmático de mutación urbana no dialogada, donde la coexistencia entre la macro-escala institucional y las estrategias vecinales ha producido un entorno fragmentado.

Figura 13

Línea de tiempo sobre la mutación en Quitumbe



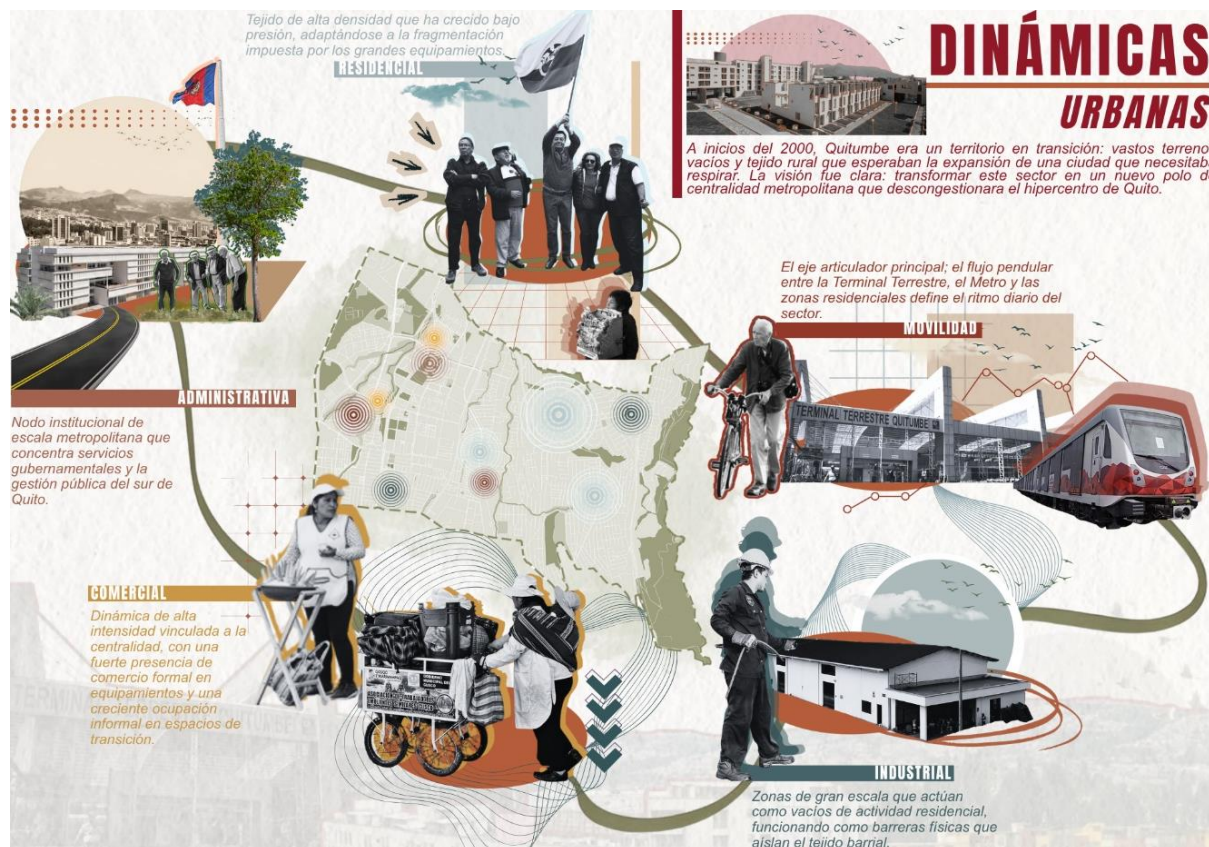
Fuente: Elaboración propia (2026)

5.1.3 Morfología Urbana

Dinámicas de ocupación y transformación socioespacial

La configuración actual de Quitumbe resulta de una marcada incoherencia de escalas, donde la inserción de grandes infraestructuras sin una transición morfológica ha generado una superposición de tejidos que no logran integrarse. Las dinámicas administrativas e industrial actúan como barreras que, al priorizar su lógica interna, aíslan el tejido residencial, mientras que los flujos de movilidad masiva consolidan una red de islas funcionales desconectadas. Esta ruptura operativa se extiende a la dinámica comercial, cuyo potencial en ejes como la Av. Guayanay y la Av. Mariscal Sucre queda limitado por el asilamiento físico de los barrios y se refleja también en los elementos naturales, como el barranco del Parque Atacazo que permanecen como bordes divisorios en lugar de ser ejes integradores.

Aunque Quitumbe tiene un uso de suelo predominante residencial, su funcionamiento depende enteramente de la movilidad masiva, impidiendo su consolidación como una centralidad autosuficiente. Esta condición explica que, pese a su alta densidad demográfica, la vitalidad pública se limite a micro-patronos de actividad concentrados únicamente en los puntos de contacto con la infraestructura.

Figura 14***Dinámicas Urbanas de Quitumbe***

Fuente: Elaboración propia (2026)

Distribución socioeconómica del polígono de estudio

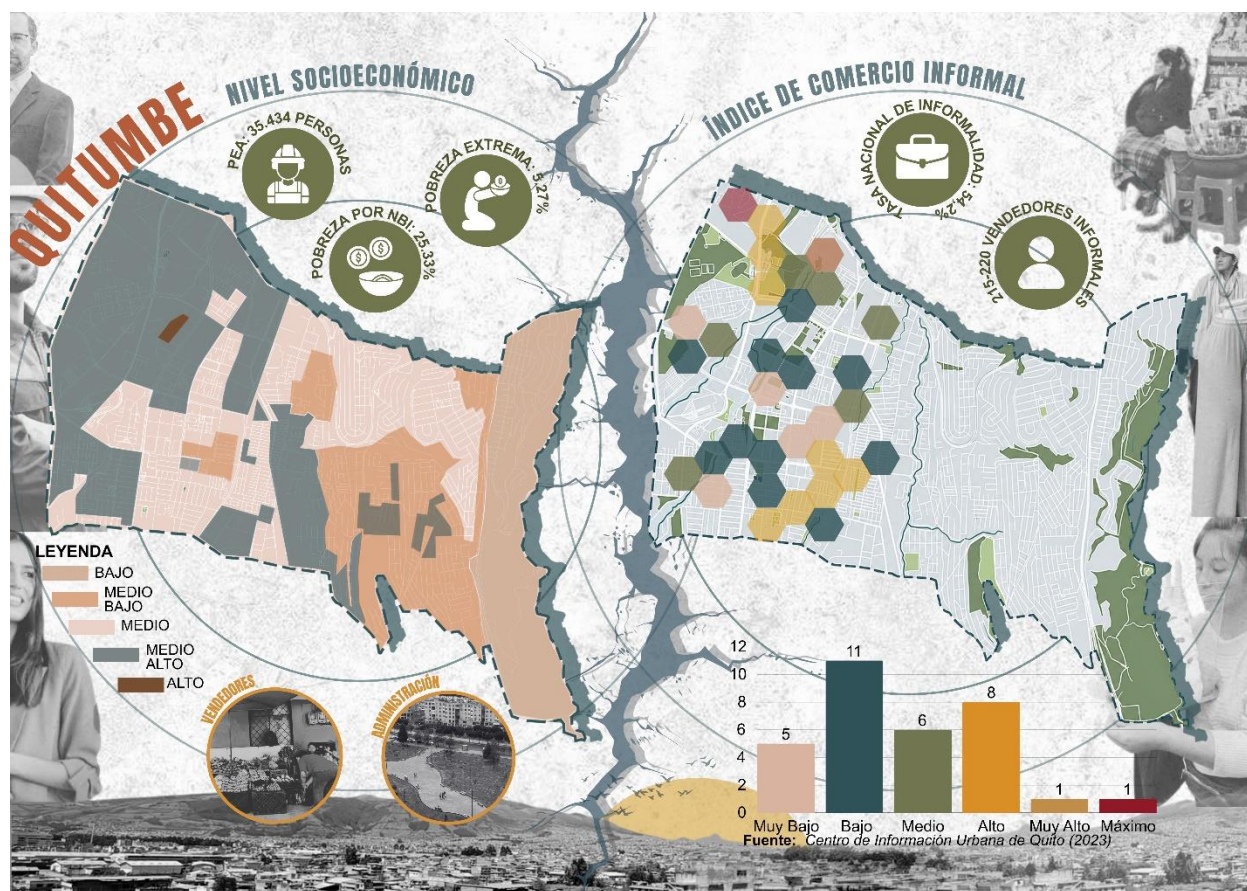
El análisis económico del polígono de estudio se realizó mediante la recopilación de información obtenida del Geoportal. Este procedimiento permitió reconocer la distribución espacial de los niveles económicos presentes en el territorio, clasificados en tres categorías: medio bajo, medio y medio alto.

La cartografía evidencia una distribución económica heterogénea. Las zonas de nivel medio bajo ocupan una mayor extensión y se asocian principalmente con áreas residenciales que están en crecimiento. Los sectores de nivel medio funcionan como espacios de transición, vinculados con comercio local, servicios barriales y usos mixtos del suelo. Las áreas de nivel medio alto se concentran en puntos específicos, relacionados con mejores condiciones de accesibilidad, infraestructura y cercanía a equipamientos urbanos.

Esta diferenciación económica identificada en el polígono de estudio responde a una lógica de jerarquización urbana vinculada a la accesibilidad, la dotación de infraestructura y el proceso histórico de ocupación del suelo. Las zonas de nivel medio alto se concentran en sectores con mejor conectividad vial y transporte público, así como con una cobertura consolidada de servicios básicos y equipamientos urbanos, condiciones que incrementan el valor de suelo y atraen a población con mayor capacidad económica. Por otro lado, las áreas de nivel medio bajo corresponden principalmente a sectores de expansión reciente, es decir, zonas donde el proceso de urbanización todavía no termina de consolidarse. En estos lugares se observa menor cobertura de servicios básicos e infraestructura, además de una mayor presencia de autoconstrucción, características que explican por qué este nivel económico predomina en las zonas periféricas del polígono.

Figura 15

Mapa de nivel socioeconómico de Quitumbe



Fuente: Centro de Información Urbana de Quito. Elaboración propia (2026)

5.1.4 Relación urbano-natural

El sistema de quebradas y su impacto en la configuración territorial

Uno de los recursos más valiosos con los que cuenta Quitumbe es precisamente, algo que es propio del sector. Esta fragmentación no proviene únicamente del relieve, sino de intervenciones que se ha hecho directamente sobre las quebradas, a lo largo de distintos tramos se han ejecutado rellenos para poder construir, se ha tapado con tierra y escombros el cauce original de la quebrada para ganar espacio plano donde construir. Esto ha permitido tener más terreno para edificar, pero también ha cambiado cómo se comporta el agua en la zona: ahora se filtra menos agua al suelo y aumenta el riesgo de que el terreno se hunda de forma desigual con el tiempo. A esto se suma que hay taludes naturales y taludes artificiales al mismo tiempo, los naturales son simplemente pendientes que ya tenía el terreno; los artificiales aparecen porque se hicieron cortes y rellenos para abrir calles, construir casas o levantar edificaciones. Esto deja bordes urbanos débiles con riesgo de erosión y de deslizamiento, sobre todo donde las construcciones se acercan demasiado al filo de la quebrada.

Quitumbe presenta una condición ambiental estructuralmente rica pero funcionalmente desaprovechada. El sistema de quebradas Pasocucho, El Carmen, Ortega, Calicanto y Sanchaya, tributario del río Machángara, constituye un activo ecológico y paisajístico de escala parroquial que, sin embargo, no ha sido integrado como tal al desarrollo urbano. En lugar de funcionar como columna vertebral verde del territorio, las quebradas actúan hoy como barreras físicas que profundizan la fragmentación territorial ya generada por la topografía de laderas.

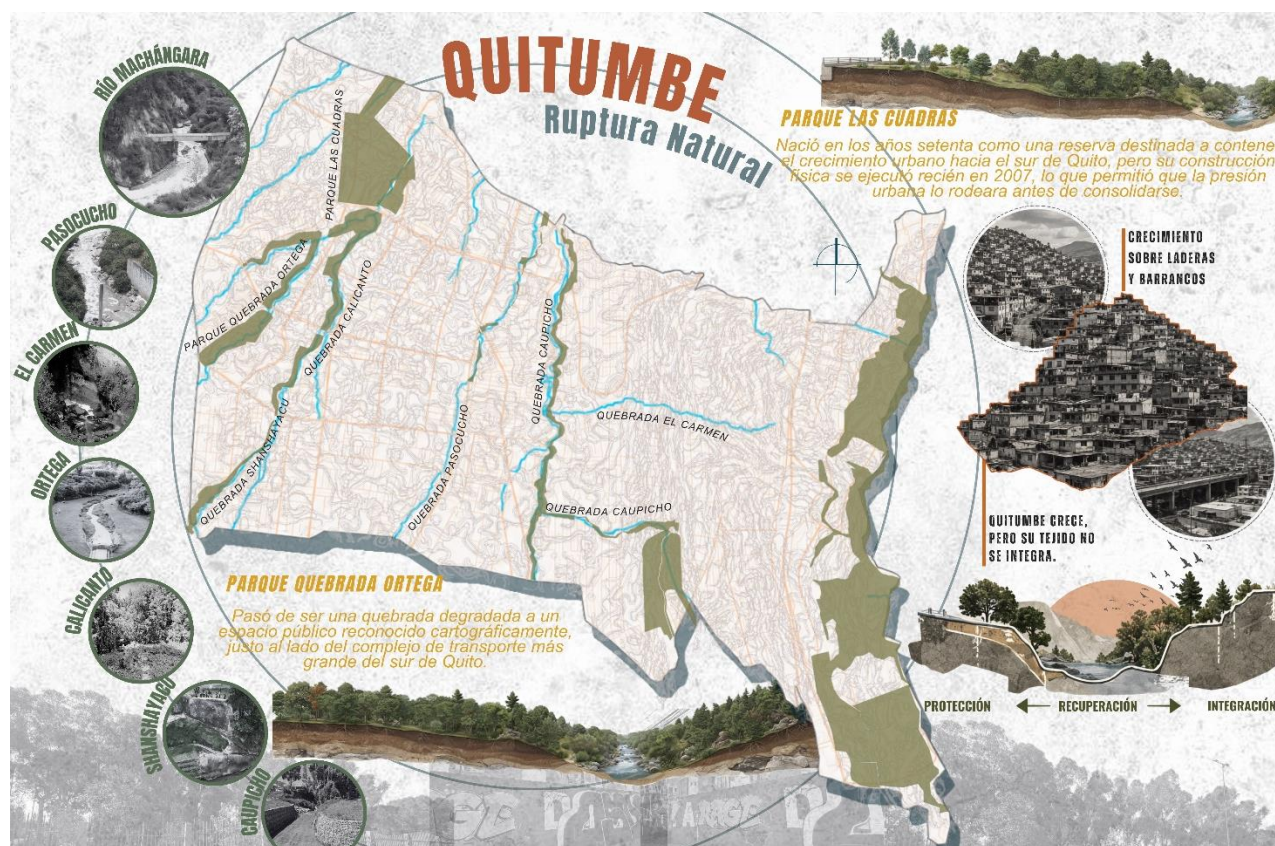
Esta doble condición al ser un recurso ambiental y barreras urbanas es el problema principal que se identifica en el aspecto ambiental de Quitumbe. El sector ha crecido sin lograr adaptarse a su propia topografía y a las quebradas que lo atraviesan. Como resultado se genera bordes urbanos vulnerables y un tejido urbano discontinuo, se pierde la oportunidad de aprovechar las quebradas como espacios públicos de calidad.

Esto se debe a gran parte que Quitumbe ha crecido priorizando la ocupación del suelo disponible, sin tomar en cuenta realmente la geografía del lugar. Al ser una zona con pendientes pronunciadas y quebradas profundas se fue dando de forma dispersa alrededor de las irregularidades del relieve, en lugar de pensarlo como parte del diseño urbano. Por esta razón las

quebradas terminaron siendo vistas más como un obstáculo para la conexión vial y el uso del suelo y no como una oportunidad para crear.

Figura 16

Rupturas naturales de Quitumbe



Fuente: Elaboración propia (2026)

5.1.5 Estructura Funcional

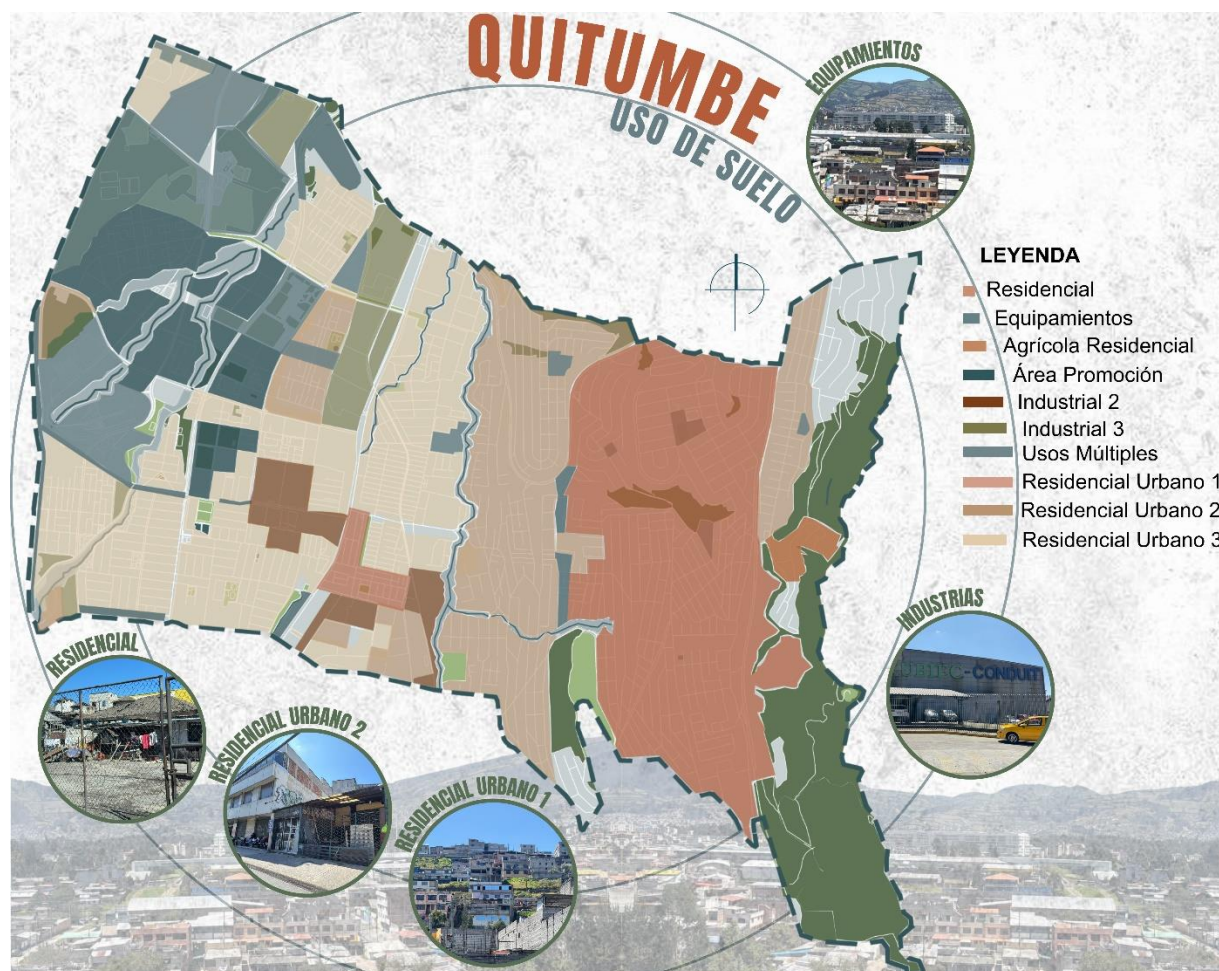
La organización funcional de Quitumbe: concentración de actividades y diferenciación de usos del suelo

Se reconoce una estructura funcional heterogénea, caracterizada por el predominio residencial junto con la presencia de equipamientos, áreas industriales, usos múltiples y sectores agrícola-residenciales. La diferenciación entre las categorías Residencial Urbano 1, 2 y 3, además de la permanencia de áreas agrícola-residenciales, evidencia distintos niveles de ocupación y consolidación dentro del territorio. Esta configuración se distancia de una

organización funcional homogénea, puesto que las actividades urbanas se distribuyen de manera diferenciada sobre el área de estudio.

La cartografía también permite identificar mixturas de usos dentro de la estructura urbana, particularmente por la presencia de polígonos industriales próximos a sectores residenciales. Las categorías Industrial 2 e Industrial 3 aparecen integradas en una trama donde predominan usos habitacionales, generando una proximidad entre actividades productivas y residenciales que debe analizarse frente a los criterios de compatibilidad establecidos por la planificación municipal. Esta condición evidencia una transformación de la estructura funcional respecto a una organización territorial basada en la diferenciación de actividades.

En conjunto, la distribución representada permite establecer que la estructura funcional actual de Quitumbe responde a una combinación de usos diferenciados, sectores con distintos niveles de consolidación y áreas de concentración de actividades. Más que constituir por sí sola una ruptura urbana, esta configuración proporciona evidencia para el posterior contraste entre el modelo proyectado y el territorio materializado, permitiendo identificar las modificaciones que ha experimentado la organización funcional prevista para el sector.

Figura 17*Configuración actual de los usos del suelo en Quitumbe*

Fuente: Secretaría de Territorio Hábitat y Vivienda, 2021. Elaboración Propia (2026)

Quito como ciudad fragmentada: Causas y consecuencias de las rupturas urbanas y la desarticulación territorial del Distrito

La ruptura que hoy caracteriza a Quito no es un fenómeno espontáneo del crecimiento urbano, sino la consecuencia directa de una decisión ideológica tomada en 1942 cuando el arquitecto uruguayo Guillermo Jones Odriozola fue contratado para elaborar el primer Plan Regulador de la ciudad. Su propuesta que fue aprobada en 1944 y vigente desde 1945 no se limitó a ordenar el trazado vial o la ubicación de equipamientos: asignó un rol funcional fijo a cada franja del territorio, destinando el norte a la vivienda de las clases acomodadas y a los espacios de esparcimiento, el centro a la actividad administrativa, comercial y de gobierno,

mientras que el sur a la industria y los barrios obreros. Esta zonificación no fue una lectura neutral de la ciudad existente sino la expresión institucional de los sectores dominantes quiteños frente a las transformaciones sociales que ya emergían en los años veinte; al oficializar esta división trizonal que se mantuvo como categoría de planificación hasta 1990, Odriozola no solo organizó el espacio, sino que instauró una jerarquía territorial que asoció cada zona de la ciudad con una clase social y una función específica.

La configuración urbana de Quito ha estado marcada por una expansión acelerada que, tras la ruptura del régimen de hacienda en la década de los 70, priorizó la ocupación especulativa del suelo sobre una consolidación equilibrada del tejido. Este crecimiento, en el que la superficie urbanizada se expandió a un ritmo del 9,7% anual frente al 4,4% de incremento poblacional, derivó en una mancha urbana dispersa con una densidad decreciente hacia los bordes y múltiples sectores subutilizados que fragmentaron la continuidad de la ciudad. Esta desarticulación territorial ha sido abordada recientemente mediante un modelo de centralidades que clasifica al Distrito en nodos metropolitanos, zonales y sectoriales; sin embargo, este esquema jerárquico lejos de unificar el tejido profundiza la discontinuidad al concentrar inversiones y servicios en puntos específicos mientras delega un rol subordinado a los entornos inmediatos. En consecuencia, la red de nodos actual multiplica los bordes de exclusión, provocando que áreas como Quitumbe operen como islas de alta jerarquía administrativa que a pesar de su relevancia formal carecen de una integración real con su entorno vecinal.

consolidar un tejido continuo, sino que resultó en una mancha urbana fragmentada, plagada de sectores subutilizados que funcionan como islas desconectadas. Los intentos municipales de planificación reactiva como el proyecto de Ciudad Quitumbe en la década de los 90, no revirtieron este patrón de fondo; al contrario, la ciudad continuó extendiéndose hacia periferias distantes, replicando la misma lógica de discontinuidad en los valles del norte. En última instancia, la actual red de centralidades urbanas, lejos de articular el territorio, multiplica los bordes de exclusión, perpetuando una jerarquización que prioriza nodos de inversión privilegiada a costa de una integración sistémica del Distrito.

Figura 19

Rupturas urbanas de Quito



Fuente: Elaboración propia (2026)

5.1.6 Síntesis de las Rupturas Urbanas de Quitumbe

La metamorfosis de Quitumbe: Tres dimensiones de una ruptura urbana

El territorio de Quitumbe no es una superficie homogénea sino el escenario de una metamorfosis territorial compleja, donde diversas formas de ruptura han fragmentado la vida cotidiana de sus habitantes. Esta desarticulación no es casual sino el resultado de capas superpuestas de intervenciones que con el tiempo han transformado la estructura del sur de Quito.

La ruptura natural representada por la presencia de las quebradas Ortega, Caupicho y El Carmen ha condicionado la morfología de Quitumbe al actuar como barreras físicas que fracturan la continuidad del tejido urbano. Estas formaciones geográficas, lejos de integrarse como ejes estructurantes en el crecimiento de la zona, fueron ignoradas durante la expansión urbana, lo que provocó la desarticulación de la trama vial e impidió una conexión fluida entre los asentamientos residenciales que crecieron en sus bordes. En consecuencia, la omisión de estas quebradas en la planificación ha derivado en una desconexión morfológico que transforma estos elementos naturales en bordes divisorios, limitando la integración sistémica del territorio y consolidando un patrón de ocupación fragmentado.

A esta condición geográfica se suma la ruptura física producto de decisiones institucionales que se remontan al Plan Regulador de 1942 y que culminaron en megaproyectos de gran escala que, al ser inserciones ajenas al tejido barrial, fracturan la continuidad urbana. El Complejo Industrial del Sur y Ciudad Quitumbe impusieron una escala masiva que rompió la permeabilidad residencial, transformando el espacio en barreras que bloquean la continuidad del espacio pública. En el caso del Quicentro Sur, la ruptura se genera mediante una tipología de enclave comercial que funciona como una caja introvertida, rodeada de estacionamientos y con fachadas ciegas que le dan la espalda a la trama residencial para priorizar su control de flujos y seguridad. De igual manera, la Plataforma Gubernamental opera como un enclave institucional cerrado, donde los controles de acceso y la lógica de seguridad perimetral desconectan intencionalmente al complejo de la vida cotidiana del barrio para mantener su eficiencia administrativa. Finalmente, equipamientos como el Terminal Terrestre y la Estación del Metro, aunque fueron proyectados bajo una lógica de movilidad para conectar, generan en la práctica un efecto barrero debido a que la infraestructura de gran escala no se integró al tejido existente, aislando a las personas de su comunidad en lugar de articularlas.

Finalmente, la ruptura urbana es quizás la más silenciosa, pero también la más omnipresente. El trazado de avenidas de escala metropolitana, concebido originalmente para articular los grandes equipamientos, funciona en la práctica como un borde rígido que fragmenta el territorio al imposibilitar el cruce peatona entre barrios vecinos. En el centro de esta colisión de escalas se encuentra la Av. Mariscal Sucre, el eje más crítico donde la coexistencia del Trolebús, el Terminal Terrestre y la estación del Metro acumula capas de infraestructura de flujo que segregan el espacio y bloquean la movilidad peatonal. De manera transversal la Av. Morán Valverde funciona como un borde este a oeste que, mediante redondeles diseñados para priorizar el tráfico vehicular de paso sobre el cruce directo, corta la permeabilidad del sector. Por su parte, la Av. Simón Bolívar actúa como la barrera perimetral más rígida; al ser una vía expresa de alta velocidad con infraestructura elevada, su diseño excluye el tránsito peatonal local, reforzando su carácter de borde infranqueable. Por último, la Av. Cóndor Ñan completa esta red de fragmentación al consolidarse como el eje de servicio que conecta exclusivamente los grandes enclaves, reforzando así la lógica de islas donde la infraestructura no busca integrar el barrio sino aislar sus nodos funcionales entre sí.



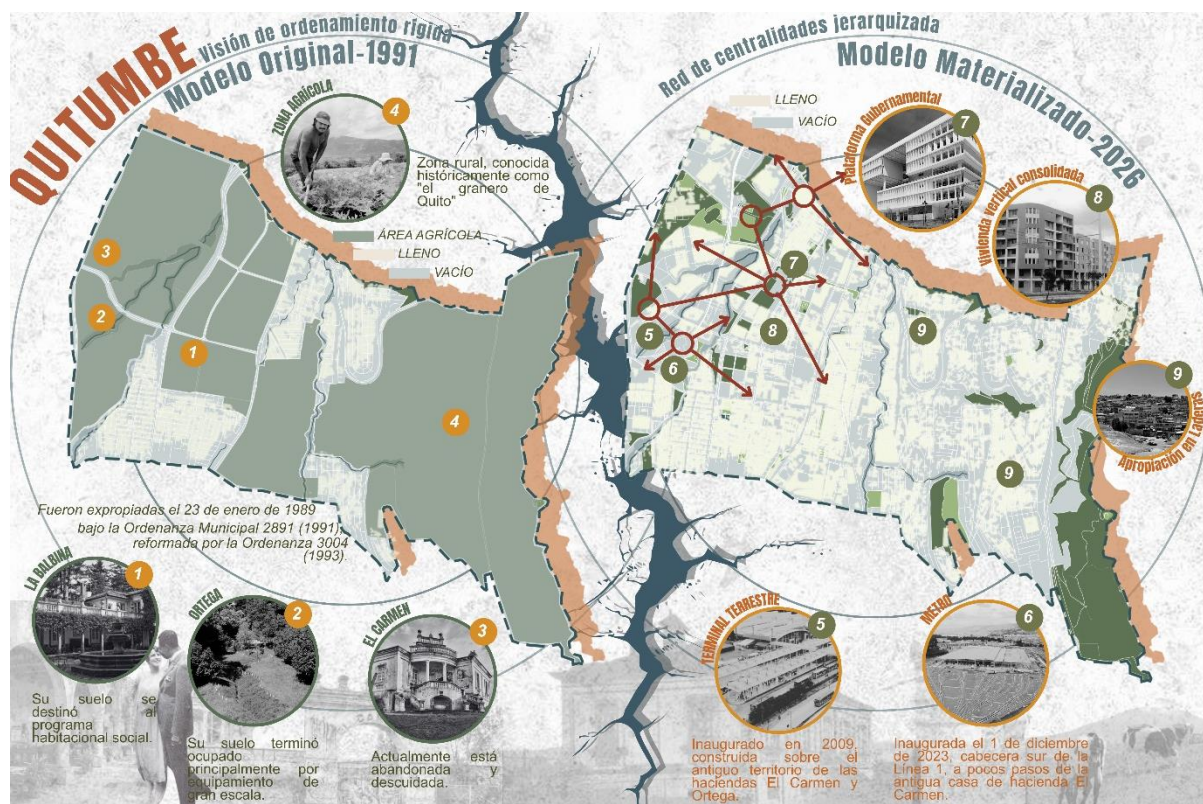
Evolución de la planificación: De la proyección a la gestión fragmentada

El primer acercamiento institucional hacia Quitumbe, consolidado en la década de los 90 a través del “Proyecto Ciudad Quitumbe” se fundamentó en una visión de ordenamiento rígida que intentó contener la expansión mediante la creación de un nuevo núcleo de alta densidad. Este instrumento original dictaminó una traza vial estructural y restricciones de edificación claras, proyectando una densidad de 300 habitantes por hectárea con el propósito de transformar un entorno rural en una centralidad urbana planificada. Sin embargo, este esquema inicial carecía de mecanismos de control para integrar las dinámicas de crecimiento informal que surgieron paralelamente en la periferia del polígono, lo que evidenció una incapacidad técnica para absorber la presión demográfica sin desbordar los límites del diseño original.

Posteriormente, la implementación del PDOT del año 2000 marcó un giro hacia una gestión territorial más compleja que intentó institucionalizar la red de centralidades que actualmente caracteriza al Distrito Metropolitano de Quito. A diferencia del plan original, esta etapa institucional priorizó la jerarquización de nodos según su capacidad de carga y su rol estratégico en el transporte público, materializando hitos como la Terminal Terrestre y la Estación del Metro. No obstante, este enfoque jerárquico terminó por consolidar una gestión reactiva donde la infraestructura mayor se insertó como una pieza aislada dentro de un tejido vecinal preexistente, profundizando la brecha entre la “ciudad planificada” de las oficinas municipales y la “ciudad construida” por los habitantes.

La divergencia entre la proyección institucional y la expansión urbana real

La transformación de Quitumbe revela, por tanto, un contraste marcado entre los instrumentos de planificación institucional y la consolidación urbana efectiva. Al contrastar la visión proyectada en la década de los 90 con la realidad materializada post-PDOT 2000, es evidente que el territorio ha seguido una dinámica divergente; el nodo ha logrado hitos de relevancia metropolitana, pero este crecimiento ha convivido con la proliferación de barrios informales no previstos en el plan original. Esta ruptura demuestra que, aunque la planificación institucional estableció lineamientos técnicos, no logró contener la dispersión periférica, permitiendo que la ciudad crezca en una lógica de islas donde la infraestructura formal coexiste con un tejido vecinal que permanece en gran medida al margen de la integración sistémica inicialmente planteada.

Figura 21*El Modelo Proyectado vs El Modelo Materializado*

Fuente: Elaboración propia (2026)

5.2 Presentación de resultados y discusión

Habitar el vacío: La resistencia social ante la desconexión urbana

La evaluación de las dinámicas sociales en Quitumbe está estructurada a través de la reconfiguración socioespacial y la desigualdad interna, revela un territorio profundamente marcado por la ruptura. Al analizar la variación interna de las condiciones de habitabilidad se evidencia que la realidad cotidiana de sus habitantes está supeditada a las diferencias morfológicas que coexisten en el mismo sector. Esta heterogeneidad corroborada por la percepción del entorno urbano que manifiestan los residentes es el resultado directo de una planificación que ha priorizado la funcionalidad institucional sobre la cohesión vecinal. En consecuencia, la irrupción de hitos de gran escala ha condicionado la manera en que el habitante interactúa con su entorno, generando un aislamiento tangible donde el tejido residencial, ante la imposibilidad de articularse con la macro-infraestructura, ha quedado relegado a funcionar como un complejo sistema de islas funcionales.

En este escenario, las percepciones de los habitantes sobre la calidad y coherencia de su entorno urbano confirman una tensión latente: mientras el sector es receptor de infraestructuras metropolitanas de vanguardia, el habitante cotidiano experimenta una marcada desconexión que limita la construcción de una identidad colectiva sólida. La segregación socioespacial no es un fenómeno accidental, sino la consecuencia de un modelo de planificación que ha generado una dualidad persistente, donde el déficit de una transición entre escalas refuerza la desvinculación social. Por lo tanto, la vida en Quitumbe transcurre en una constante adaptación a un entorno fracturado, donde la capacidad de resistencia vecinal intenta, con resultados esporádicos, suturar las rupturas impuestas por una modernidad institucional que, hasta la fecha ha funcionado ajena a la complejidad humana que habita sus márgenes.

El hallazgo confirma lo que ya advertía Pradilla Cobos (1982) donde los perímetros urbanos densamente poblados, aunque en apariencia autosuficientes, pueden carecer de alma urbana cuando la infraestructura social no crece al mismo ritmo que la vivienda, derivando en barrios que funcionan como dormitorios. Esto se refleja de forma concreta en Quitumbe donde se desarrolla mayoritariamente su actividad laboral fuera del propio sector. A esta lectura se suma De Mattos (2010), quien explica que la urbanización contemporánea avanza acumulando formas heterogéneas antes que un patrón único, lo cual se comprueba en la convivencia, dentro de un mismo polígono, de vivienda vertical consolidada, conjuntos planificados y crecimiento espontáneo sobre laderas. García Canclini (2005) sostiene que cuando el miedo y la inseguridad se apoderan de la experiencia urbana, el espacio común pierde su capacidad de integrar a las personas, tendencia que en Quitumbe se traduce en la proliferación de cerramientos y en el debilitamiento progresivo de las prácticas cotidianas que antes sostenían la vida del barrio.

En conjunto, estos tres planteamientos permiten leer la ruptura urbana social de Quitumbe no como la ausencia de vivienda o de infraestructura básica sino como la falta de condiciones que sostengan una vida comunitaria plena. Así lo confirma la Figura 13 que sintetiza las dinámicas urbanas del sector donde un territorio tiene dimensión residencial crece bajo presión, adaptándose a la fragmentación que imponen los grandes equipamientos, mientras la vida cotidiana del habitante queda supeditada al flujo pendular entre los macro equipamientos y su propia vivienda, tal como lo señala el eje de movilidad la figura. La gente reside en Quitumbe, pero su rutina diaria transcurre mayormente fuera de él; conviven formas urbanas distintas sin

lograr articularse entre sí, y la inseguridad termina reemplazando el encuentro vecinal por el aislamiento doméstico. La ruptura social no es por la falta de ciudad, sino le falta una ciudad que integre a quienes ya la habitan.

Economía de tránsito y supervivencia: Dinámicas informales

El análisis del potencial de desarrollo económico en Quitumbe revela un territorio cuya dinámica comercial no es una respuesta al mercado local sino una estrategia de supervivencia frente a las rupturas impuestas por la planificación institucional. Lejos de ser un centro articular de riqueza, el polígono funciona como un espacio de tránsito donde el comercio informal ha colonizado los bordes de las grandes infraestructuras como único mecanismo para sostener la vida cotidiana. Esta realidad pone en evidencia que la segregación económica del sector no es fenómeno accidental sino la consecuencia directa de una estructura urbana que al privilegiar la macro-escala ha fragmentado el tejido vecinal, dejando el intercambio comercial reducido a la escala de la subsistencia y a la dependencia de los flujos externos de una población que utiliza al sector solo como espacio de residencia.

En este escenario, la diversidad de niveles económicos en el territorio debe entenderse como un mapa de las rupturas sociales que el diseño urbano ha producido. Mientras los puntos de nivel medio-alto se han anclado a la conectividad impuesta por el modelo institucional, la mayor parte del territorio en el cual predomina el nivel medio bajo sobrevive mediante usos mixtos y actividades precarias que ocurren a espaldas de la planificación formal. Por lo tanto, la desigualdad económica en Quitumbe no es una cuestión de precios de suelo sino de una ruptura sistémica: el modelo urbano proyectado ha impedido la consolidación de un sistema económico autónomo, forzando a sus habitantes a operar en la informalidad para negociar su permanencia en un territorio debido a sus constantes fracturas espaciales, le niega el derecho a una economía urbana integrada y estable.

En la dinámica comercial de Quitumbe confirma lo planteado por Abramo (2012) quien sostiene que es el propio mercado popular el que, mediante prácticas informales va reconstruyendo la ciudad desde abajo cuando la economía formal no logra cubrir las necesidades de quienes la habitan. Este planteamiento se verifica en el propio índice de comercio informal levantado para el sector, donde las categorías bajo y alto concentran la mayor cantidad de zonas identificadas, evidenciando que la informalidad no es un fenómeno marginal sino una constante

estructural del territorio. A esta lectura se suma Serrano y Durán (2020) quienes advierten que las nuevas centralidades del periurbano quiteño no logran eliminar la ruptura, sino que en ocasiones la reproducen bajo la forma de discontinuidades internas. Esto se confirma en Quitumbe al constatar que la jerarquía de centralidad metropolitana otorgada al sector no se ha traducido en una distribución equitativa de las oportunidades económicas, sino en la concentración de valor únicamente alrededor de los nodos de mayor conectividad institucional.

En consecuencia, la dimensión económica de Quitumbe se consolida como un reflejo de su fragmentación territorial: un espacio donde la economía popular y la informalidad actúan como los verdaderos motores de subsistencia que tejen el territorio desde abajo, mientras que las grandes centralidades e inversiones institucionales operan como enclaves aislados que concentran la riqueza sin distribuirla barrial, demostrando que sin una verdadera articulación con su entorno, el crecimiento comercial y financiero del sector solo robustece la exclusión y el aislamiento social de sus habitantes.

Ecosistemas aislados: La huella natural perdida entre el hormigón y el abandono

La evaluación del desequilibrio ambiental en Quitumbe revela un territorio cuya geografía ha sido estudiada para profundizar la segregación donde las quebradas que son del sistema hidrográfico del Machángara funcionan como fronteras físicas que en vez de articular el paisaje aíslan las dinámicas residenciales de la macro-escala. El caso de la Terminal Terrestre es contundente: su implantación física, encajonada entre las quebradas Ortega y El Carmen, constituye un foso urbano que segrega los barrios circundantes, reforzando un aislamiento donde el talud profundo se convierte en el límite infranqueable de una planificación que priorizó la infraestructura sobre la continuidad del tejido humano.

Esta ruptura ambiental se manifiesta a través de una marcada desigualdad interna que fractura la experiencia cotidiana de los habitantes: mientras el desbordamiento de la quebrada Caupicho en octubre de 2024 subraya una vulnerabilidad física activa ante la falta de gestión de riesgos, el contraste entre la recuperación comunitaria de la quebrada Ortega y el abandono absoluto de la Caupicho evidencia una geografía de desigualdad donde el éxito ecológico queda supeditado al esfuerzo vecinal. Este sacrificio institucional de los cauces, utilizados como receptores de aguas residuales, ha convertido a la topografía en un factor de riesgo y un pasivo ambiental que interrumpe la trama peatonal, obligando a rodeos que consolidan la fragmentación

del territorio frente a un modelo de crecimiento que ha ignorado la cohesión natural del sistema hidrográfico.

En consecuencia, el deterioro ambiental en Quitumbe no es una anomalía sino el resultado de un diseño urbano que ha interpretado las irregularidades del relieve exclusivamente como obstáculos a vencer. Al consolidar bordes vulnerables y sacrificar el entorno, la planificación ha negado la posibilidad de convertir estos activos paisajísticos en espacios públicos de calidad, confinando a la naturaleza a una condición de cautiverio. El territorio hoy define su identidad urbana a través de rupturas sistémicas donde la gestión del suelo ha forzado a los habitantes a convivir con el riesgo y la desvinculación social, en un entorno donde ruptura natural es el reflejo de una visión administrativa que ha fragmentado la relación entre el ciudadano y su medio.

Lo hallado en la configuración biofísica de Quitumbe se alinea con lo planteado por Gómez Salazar y Cuvi (2016) quienes sostienen que el crecimiento hacia las periferias no respetó los límites naturales, provocando que miles de familias se asentaran sobre suelos de conservación y bordes de quebradas en zonas de alto riesgo. Este planteamiento se une al pensamiento por comprobarse en el territorio que el sistema hídrico nunca se articuló como parte del diseño urbano, sino que opera como una ruptura que divide los barrios y aísla a la población, demostrando que la vulnerabilidad actual es el resultado directo de una ocupación impulsada por la necesidad de vivienda y no por planificación técnica.

En definitiva, la postura de los autores resulta completamente acertada al advertir que la ocupación informal sobre las laderas y los bordes naturales directa en el territorio de estudio, donde cauces como el de la quebrada Caupicho o El Carmen no actúan como conectores ecológicos, sino como barreras físicas que seccionan la continuidad urbana y exponen a lo asentamientos colindantes a riesgos latentes. Por consiguiente, se comprueba que los problemas socioambientales del sur de Quito no obedecen a eventualidades geográficas aisladas, sino a un modelo de expansión que desatendió las condiciones topográficas, relegando la naturaleza a un papel de límite restrictivo en lugar de integrarla como un componente estructurante del desarrollo urbano.

Isla de concreto: La desarticulación de un modelo urbano que desconoce su propia escala

Quitumbe es una colección de piezas que nunca fueron ensambladas, su morfología revela una jerarquía vial donde más prioridad le dan al tránsito lo cual genera segregación en el territorio como las avenidas de escala metropolitana que son la Mariscal Sucre, Morán Valverde, Simón Bolívar y Cóndor Ñan donde se evidencia la velocidad del paso vehicular, ocasionando que la red de manzanas irregulares y desconectadas queden atrapadas. Esta desigualdad no es casual, es una condición física verificable donde los cruces peatonales han sido sacrificados en favor de una fluidez que solo beneficia al vehículo de paso, obligando a cualquier caminante a recorrer distancias largas e indirectas.

Haciendo un acercamiento más profundo en la conexión entre el redondel de las Av. Mariscal Sucre, Morán Valverde y la Cóndor Ñan arroja un índice de recorrido donde se condena al peatón a rodear infraestructuras de gran escala, haciendo que el trayecto real sea significativamente más extenso a comparación de una línea recta de 1,78 km. La infraestructura en Quitumbe no conecta barrios, sino más bien nodos que aísla; en un sistema diseñado para que el habitante circule por fuera de su propio entorno, transformando cada cruce de calle en una barrera de concreto de cada redondel en una trama de movilidad.

Al final, este territorio es el resultado de tres décadas de superponer enclaves sobre un relieve que la planificación decidió ignorar. Esta desconexión estructural es la base sobre la que se han edificado las demás rupturas por no haber cohesión social donde la forma urbana obliga a la fragmentación, donde el diseño de la economía local prioriza la exclusión. La desarticulación de Quitumbe es una decisión de diseño palpable, es la construcción deliberada de un archipiélago donde la caminabilidad y la integración han sido reemplazadas por una infraestructura.

Lo hallado en el trazado vial de Quitumbe encuentra respaldo en Ibujes Sanipatin (2020), quien identifica que no son únicamente los grandes ejes viales los que fracturan el territorio sino su combinación con el sistema de quebradas y con masas edificadas que se levantan desconectadas del espacio público, produciendo un territorio discontinuo y con poca identidad urbana. Esto nos permite ver la ruptura territorial de Quitumbe no depende de un único factor, sino que las avenidas cortan, las quebradas dividen y el equipamiento se cierra sobre sí mismo, pero es la coincidencia de las tres condiciones sobre un mismo punto del mapa la que termina de borrar cualquier posibilidad de que el habitante reconozca su entorno como un lugar propio y no como una sucesión de fragmentos sin relación entre sí.

En conjunto, lo que revela es que la fragmentación de Quitumbe no responde a un accidente de diseño sino a la superposición sostenida de tres capas de discontinuidad vial, hídrica y edificada que nunca se pensaron como sistema. Cada una pudo justificarse por separado en su momento: una avenida que agiliza el tránsito metropolitano, una quebrada que la topografía impone, un equipamiento que responde a una necesidad puntual. Pero juntas sin ningún criterio que las articulara entre sí, terminaron por producir exactamente lo que advierte el autor respecto al territorio que se atraviesa pero que no se habita como conjunto.

La planificación del desencuentro: Desarticulación política y el modelo de centralidades

Es evaluado a través de la revisión documental de los instrumentos de ordenamiento territorial y su contraste cartográfico con el catastro y la ocupación real del suelo, los resultados reflejan una tensión persistente entre la voluntad normativa y la capacidad de gestión del territorio. La revisión documental permitió constatar que, si bien Quitumbe ha contado con instrumentos de planificación formalmente sólidos su nivel de cumplimiento efectivo ha sido desigual, generando un patrón de gestión que responde más a la corrección posterior de procesos ya consumados que a una conducción anticipada del crecimiento urbano.

Lo que arroja este resultado le da la razón a Carrión (2016) cuando sostiene que la ciudad planificada casi nunca termina siendo la ciudad que finalmente se habita, porque detrás de cada norma urbana hay disputas de poder que deciden quién se beneficia del territorio y quién queda relegado. Esa distancia entre el plano y realidad no es una abstracción en el caso de Quitumbe. El 23 de enero de 1989 se declararon de utilidad pública las haciendas La Balbina, Ortega y El Carmen hasta entonces suelo agrícola, parte de lo que se conocía como el granero de Quito y sobre este territorio se levantó la Ordenanza 2891 en 1991, un modelo de ordenamiento que en el papel se veía impecable como el trazado vial definido, densidad fijada en 300 habitantes por hectárea, restricciones de edificación claras. Sin embargo, como muestra la Figura 19, donde el plan nunca gobernó por completo lo que dibujó: La Balbina sí terminó siendo el programa de vivienda social proyectado; Ortega no llegó a consolidarse y hoy sobrevive solo como nombre de quebrada y El Carmen quedó abandonada pese a estar rodeada, décadas después por la infraestructura más moderna de Quitumbe.

Quitumbe deja de pensarse como un proyecto cerrado sobre sí mismo y pasa a integrarse a una red de centralidades jerarquizadas a escala metropolitana, priorizando la capacidad de carga y el rol estratégico de cada nodo en el transporte público. Ahí nacen casi dos décadas después de las haciendas el Terminal Terrestre y la Estación Quitumbe del Metro. Es exactamente lo que Darquea (2023) constata cuando menciona que, pese a que este nuevo esquema institucional llevó a Quitumbe al rango más alto dentro del sistema de centralidades metropolitanas, el sector todavía no cumple los objetivos de integración que ese mismo modelo policéntrico le exige.

Ambos momentos institucionales no representan dos errores aislados sino una misma lógica que se repite con distinto disfraz: primero fue un plan cerrado que no supo qué hacer con el crecimiento que se le escapaba por los bordes; después fue una jerarquía metropolitana que le entregó a Quitumbe un título de centralidad antes de que el territorio estuviera preparado para sostenerlo. En ambos casos la planificación no condujo al crecimiento, sino que trató de ponerle orden a un proceso que, para cuando la norma se aprobaba, ya se había consumado en la calle. Esa es, en el fondo la ruptura institucional que atraviesa a Quitumbe no se da por la ausencia de instrumentos técnicos, sino la persistencia de una brecha entre lo que el plan promete sobre el papel y lo que el territorio con sus propios tiempos y urgencias termina construyendo.

La organización funcional de Quitumbe: concentración de actividades y diferenciación de usos del suelo

El resultado fue evaluado mediante la interpretación cartográfica de los usos del suelo, complementada con la revisión de documentación municipal y la observación directa en campo. A partir de este procedimiento se establecieron las relaciones entre la distribución funcional identificada y los planteamientos desarrollados en el marco teórico, con el propósito de determinar si las condiciones observadas corresponden a procesos de transformación previstos por la planificación o a modificaciones derivadas de la ocupación territorial.

Desde Lefebvre (1974), estas transformaciones pueden comprenderse a partir de la relación entre el espacio concebido por las instituciones y el espacio producido mediante las prácticas sociales. Esta perspectiva encuentra un punto de encuentro con Abramo (2012), aunque su aproximación concede mayor peso a las dinámicas sociales y económicas que intervienen en la producción urbana. Mientras Lefebvre permite interpretar la distancia entre la representación

planificada del territorio y su materialización, Abramo permite comprender cómo las prácticas de ocupación pueden introducir modificaciones sobre las estructuras inicialmente previstas. En conjunto, ambos planteamientos permiten leer el caso de Quitumbe más allá de una simple clasificación de usos, situándolo dentro de un proceso de transformación espacial.

Al contrastar estas perspectivas con el resultado obtenido, se evidencia una correspondencia parcial con ambos planteamientos. La configuración funcional identificada permite reconocer que el territorio no responde exclusivamente a una estructura previamente concebida, aunque tampoco puede atribuirse su transformación únicamente a las prácticas sociales. Por tanto, el hallazgo respalda la existencia de una distancia entre la estructura planificada y la configuración funcional consolidada, constituyendo un elemento que deberá contrastarse con el modelo proyectado para establecer su incidencia en las rupturas urbanas de Quitumbe.

6. Conclusiones

La investigación permitió identificar que la planificación urbana proyectada para Quitumbe buscó consolidar una centralidad de alta densidad, con equipamientos metropolitanos, sistemas de transporte, zonas residenciales y servicios orientados a equilibrar el crecimiento del sur de Quito. La revisión documental y cartográfica de los instrumentos de planificación frente a la configuración actual del territorio muestra que este modelo se aplicó de manera parcial: se construyeron obras de gran importancia para la ciudad, pero la evidencia cartográfica indica que estas no se integraron con la misma intensidad a los barrios circundantes ni a las formas de ocupación del suelo existentes.

En cuanto a las dinámicas socioespaciales actuales, el trabajo de campo y la revisión cartográfica permitieron identificar que Quitumbe presenta una estructura heterogénea, en la que coexisten zonas residenciales, industriales, comerciales, administrativas y de movilidad sin una relación territorial continua. Los grandes equipamientos y las vías de transporte concentran actividades y desplazamientos, pero funcionan como nodos relativamente aislados respecto de los barrios circundantes. Estos patrones constituyen indicios de una limitada articulación funcional entre zonas; su incidencia específica en la cohesión barrial no fue medida mediante instrumentos sociales (encuestas, entrevistas o fichas de percepción) en esta fase del estudio, por lo que se plantea como una relación observada y no como un hecho comprobado.

La comparación cartográfica entre el modelo proyectado y la configuración espacial consolidada evidenció modificaciones relacionadas con la inserción de infraestructuras de gran escala, el predominio de la movilidad vehicular y la formación de barreras físicas entre barrios. El Terminal Terrestre, la Plataforma Gubernamental, el Quicentro Sur y la Estación del Metro fortalecieron la proyección metropolitana de Quitumbe, pero la evidencia cartográfica no permite concluir que resolvieron su integración interna. De igual forma, las avenidas Mariscal Sucre, Morán Valverde, Pedro Vicente Maldonado, Simón Bolívar y Cóndor Ñan muestran, en el análisis de conectividad realizado, un patrón que favorece la conexión entre grandes nodos mientras dificulta el desplazamiento peatonal local.

Respecto a las condiciones económicas, el mapa de nivel socioeconómico elaborado para el polígono de estudio muestra una distribución desigual: las zonas de nivel medio-alto se ubican cerca de sectores con mejor accesibilidad e infraestructura, mientras que las áreas de nivel

medio-bajo ocupan mayor extensión y coinciden con barrios de consolidación reciente. Se observó también que las actividades económicas informales y los usos mixtos se concentran en los bordes de las grandes obras y en los espacios de mayor circulación. Esto constituye un indicio de relación entre localización y dinámica económica informal, que no fue cuantificado mediante datos poblacionales o económicos primarios y que requeriría un estudio específico para establecerse con mayor precisión.

En el aspecto ambiental, se identificó documentalmente que las quebradas Pasocucho, Ortega, Caupicho, Calicanto y Sanchaya, parte del sistema hídrico del río Machángara, junto con la topografía del sector, se relacionan con la continuidad territorial de Quitumbe. Estos elementos no han sido integrados plenamente al desarrollo urbano: los rellenos, cortes de terreno y construcciones cercanas a los cauces registrados en la cartografía, junto con la falta de conexiones entre barrios, muestran a las quebradas funcionando como barreras que fragmentan el territorio. El desbordamiento de la quebrada Caupicho en octubre de 2024, documentado en fuentes oficiales, es un indicio adicional de la vulnerabilidad de las zonas cercanas ante esta falta de integración.

En conjunto, los hallazgos documentales, cartográficos y observacionales muestran diferencias sistemáticas entre la planificación proyectada para Quitumbe y la forma en que el territorio se ha desarrollado en la práctica: dificultades de conectividad interna, fragmentación territorial, indicios de desigualdad económica, limitaciones para la movilidad peatonal y una integración ambiental incompleta. Estos resultados constituyen indicios consistentes con la hipótesis planteada, en el sentido de que existe una distancia entre el modelo proyectado y la configuración territorial consolidada; sin embargo, dado que el estudio se basó en información documental, cartográfica y de observación directa —sin mediciones sociales, indicadores socioeconómicos primarios ni matrices de cumplimiento normativo—, no puede afirmarse que la hipótesis fue comprobada de manera concluyente, y esta distancia tampoco puede atribuirse de forma exclusiva a la gestión municipal, dado que en ella también intervienen las dinámicas de ocupación del suelo, el mercado inmobiliario y el crecimiento poblacional del sector. Una fase posterior de la investigación, con instrumentos primarios de recolección de datos, permitiría verificar con mayor rigor estas relaciones.

7. Recomendaciones

- Promover un mayor seguimiento de los instrumentos de ordenamiento territorial aplicados en Quitumbe, mediante indicadores que permitan comparar lo planificado con los cambios observados en el territorio. Este seguimiento facilitaría identificar diferencias, avances y aspectos que requieran revisión dentro de los procesos de planificación urbana, así como generar información que sirva de apoyo para futuras evaluaciones del desarrollo territorial del sector.
- Profundizar el análisis de la relación entre los grandes equipamientos metropolitanos y los barrios cercanos, incorporando en estudios posteriores variables relacionadas con accesibilidad, movilidad peatonal y percepción de los habitantes. De esta manera, sería posible comprender con mayor precisión el nivel de articulación existente entre estos espacios y su entorno inmediato, así como reconocer las principales dificultades que se presentan en la conexión con las zonas residenciales próximas.
- Ampliar el estudio de la conectividad entre los distintos sectores de Quitumbe y su relación con las avenidas Mariscal Sucre, Morán Valverde, Pedro Vicente Maldonado, Simón Bolívar y Cóndor Ñan. Este análisis debería considerar las condiciones de movilidad local, accesibilidad y desplazamiento peatonal, con el fin de obtener información más detallada antes de formular modificaciones o intervenciones específicas sobre estas vías de importancia metropolitana.
- Incorporar información poblacional, económica y social que permita caracterizar con mayor precisión las diferencias socioeconómicas observadas en la cartografía. Asimismo, sería pertinente analizar de manera específica las actividades comerciales informales identificadas en determinados sectores, con el propósito de comprender su relación con la localización, los flujos de personas y las dinámicas territoriales que actualmente se desarrollan en Quitumbe.
- Profundizar el análisis de las quebradas Pasocucho, Ortega, Caupicho, Calicanto y Sanchaya, considerando las condiciones de sus cauces, la ocupación de sus bordes y su relación con los asentamientos próximos. El estudio de estos elementos permitiría comprender mejor su incidencia en la continuidad territorial, las

condiciones ambientales y las características físicas del sector, aportando información útil para posteriores análisis relacionados con el desarrollo urbano.

- Complementar futuras investigaciones con encuestas, entrevistas, fichas de percepción, indicadores socioeconómicos y herramientas de evaluación de los instrumentos de planificación. La incorporación de estas fuentes permitiría contrastar los hallazgos documentales, cartográficos y observacionales obtenidos, además de profundizar en la relación entre el modelo urbano proyectado y la configuración actual de Quitumbe, con una base de información más amplia y verificable.

8. Referencias Bibliográficas

- Abramo, P. (2012). La ciudad com-fusa: Mercado y producción de la estructura urbana en las grandes metrópolis latinoamericanas. *EURE (Santiago)*, 38(114), 35-69.
doi:10.4067/S0250-71612012000200002
- Arellano, J., & Mena, A. (2019). *Análisis multitemporal de crecimiento urbano en la parroquia Quitumbe en el período 2005-2017 para determinar una propuesta de uso de suelo*. Trabajo de titulación, Facultad de Arquitectura, Quito, Ecuador.
- Asamblea Constituyente. (2008). *Constitución de la República del Ecuador*. Quito, Ecuador: Registro Oficial 449, 20 de octubre de 2008.
- Asamblea Nacional del Ecuador. (2016). *Ley Orgánica de Ordenamiento Territorial, Uso y Gestión de Suelo (LOOTUGS)*. Quito, Ecuador.
- Beuf, A. (2011). Nuevas centralidades y acceso a la ciudad en las periferias bogotanas. *Bulletin de l'Institut français d'études andines*, 40(1), 147-178. doi:10.4000/bifea.1663
- Borja, J. (2011). Espacio público y derecho a la ciudad. *Viento Sur*, págs. N.º 116, pp. 39-48.
- Borja, J., & Castells, M. (1997). *Local y Global: La Gestión de las Ciudades en la Era de la Información*. Madrid: Taurus.
- Borsdorf, A. (2003). Cómo modelar el desarrollo y la dinámica de la ciudad latinoamericana. *EURE (Santiago)*, 29(86). doi:10.4067/S0250-71612003008600002
- Cando Chávez, E. S. (2022). *Planificación urbana de un vecindario ejemplar y sostenible en el sector de Quitumbe, Quito, 2021*. Repositorio Institucional de la Universidad Tecnológica Indoamérica.
- Carlos, A. F. (2011). *A Condição Espacial*. São Paulo: Contexto.
- Carrión, F. (2001). *La ciudad construida: Urbanismo en América Latina*. Quito: FLACSO, Sede Ecuador.
- Carrión, F. (2016). *El espacio público es una relación, no un espacio*. México: UNAM.
- Castells, M. (1983). *La cuestión urbana*. México: Siglo XXI Editores.

- Castells, M. (1983). *The City and the Grassroots: A Cross-Cultural Theory of Urban Social Movements*. Londres / Berkeley (co-editado): Edward Arnold (edición Londres) / University of California Press (edición EE.UU., 1983).
- Concejo Metropolitano de Quito. (14 de noviembre de 2001). *Ordenanza Metropolitana N.º 058: Uso de suelo – Plan Ciudad Quitumbe*. Obtenido de https://www7.quito.gob.ec/mdmq_ordenanzas/ordenanzas/ORDENANZAS%20A%C3%91OS%20ANTERIORES/ORDZ-003%20-%20CIUDAD%20QUITUMBE%20-%20PROYECTO.pdf?utm_source=chatgpt.com
- Concejo Metropolitano de Quito. (2024). *Plan de Uso y Gestión de Suelo del Distrito Metropolitano de Quito (PUGS)*. Quito, Ecuador.
- Concejo Metropolitano de Quito. (2024). *Plan Metropolitano de Desarrollo y Ordenamiento Territorial 2024-2033 (PMDOT)*. Quito, Ecuador.
- Coraggio, J. L. (2011). *Economía social y solidaria: El trabajo antes que el capital* (Acosta, Alberto; Martínez, Esperanza ed.). Quito: FLACSO Ecuador / Abya-Yala.
- Cuvi, N. (2022). *Historia ambiental y ecología urbana para Quito*. FLACSO Ecuador / Abya-Yala. doi:10.46546/2022-28atrio
- Darquea, C. (2023). *Evaluación de los mecanismos de consolidación de la centralidad de Quitumbe por medio de un método de sintaxis espacial y una función de alquiler que permita guiar la aplicación de las herramientas de planeamiento y gestión del suelo. Quito (2023-2026)*. Universidad de las Américas: Quito.
- De Mattos, C. A. (2010). Globalización y metamorfosis metropolitana en América Latina: De la ciudad a lo urbano generalizado. *Revista de geografía Norte Grande*(47). doi:10.4067/S0718-34022010000300005
- García Canclini, N. (2005). *Culturas híbridas: Estrategias para entrar y salir de la modernidad*. Buenos Aires: Paidós.
- Gehl, J. (2014). *Ciudades para la gente*. Buenos Aires: Ediciones Infinito.

- Gómez Salazar, A., & Cuvi, N. (2016). Asentamientos informales y medio ambiente en Quito. *Áreas. Revista Internacional de Ciencias Sociales*, 35, 101-119.
- Graham, S., & Marvin, S. (2001). *Urbanismo Fragmentado, Infraestructuras en red, movilidad tecnológica y la condición urbana*. Routledge.
- Hall, P. (1996). *Ciudades del mañana: Historia del urbanismo en el siglo XX*. Barcelona: Ediciones del Serbal.
- Harvey, D. (2008). El derecho a la ciudad. *New Left Review*(53), 23-39.
- Healey, P. (1997). *Collaborative Planning: Shaping Places in Fragmented Societies*. Londres: Macmillan Press Ltd.
- Ibujes Sanipatin, C. S. (2020). *Paisaje y continuidad urbana en Quitumbe*. Universidad Central del Ecuador, Facultad de Arquitectura y Urbanismo, Carrera de Arquitectura. Quito, Ecuador: Universidad Central del Ecuador.
- Janoschka, M. (2002). El nuevo modelo de la ciudad latinoamericana: Fragmentación y privatización. *EURE (Santiago)*, 28(85). doi:10.4067/S0250-71612002008500002
- Lefebvre, H. (1974). La producción del espacio. *Papers. Revista de Sociología*, 3, 219. doi:10.5565/rev/papers/v3n0.880
- McHarg, I. L. (2000). *Proyectar con la naturaleza*. Barcelona: Gustavo Gili.
- Municipio del Distrito Metropolitano de Quito. (2000). *Plan General de Desarrollo Territorial (PGDT) 2000-2020*. Quito: Municipio del Distrito Metropolitano de Quito.
- Municipio del Distrito Metropolitano de Quito. (2001). *Plan General de Desarrollo Territorial (PGDT)*. Quito: Imprenta Municipal.
- Municipio del Distrito Metropolitano de Quito. (2020). *Informe de rendición de cuentas 2020 de la Administración Zonal Quitumbe*. Quito: Administración Zonal Quitumbe.
- Municipio del Distrito Metropolitano de Quito. (2024). *Código Municipal para el Distrito Metropolitano de Quito, Libro IV (Eje Territorial)*. Quito, Ecuador.

- Münzenmayer Henríquez, J. (2018). La expansión urbana y la segregación socio-espacial en Santiago. Dimensiones territoriales del fenómeno contemporáneo. *Espacios*, 7, 4. doi:10.25074/07197209.14.868
- ONU-Hábitat, N. U. (2016). *Nueva Agenda Urbana*. Quito: ONU-Hábitat.
- Pradilla Cobos, E. (1982). Autoconstrucción, explotación de la fuerza de trabajo y políticas del Estado en América Latina. En *Ensayos sobre el problema de la vivienda en América Latina* (págs. 77-119). México: Universidad Autónoma Metropolitana, Xochimilco.
- Rodríguez, S., & Cabrera-Barona, P. (2024). Segregación espacial y condiciones sociodemográficas de la población de Quito, Ecuador. *EURE*, 50(150). doi:10.7764/EURE.50.150.05
- Rojas, D. (2015). Localización de centros de empleo y su influencia sobre la distribución de la población en el Distrito Metropolitano de Quito. (I. N. Censos, Ed.) *Analítika, Revista de Análisis Estadístico*, 55-93.
- Rolnik, R. (2017). *La guerra de los lugares. La colonización de la tierra y la vivienda en la era de las finanzas*. LOM Ediciones.
- Santos, M. (1996). *La naturaleza del espacio: técnica y tiempo, razón y emoción*. Hucitec.
- Sassen, S. (2015). *Expulsiones: Brutalidad y complejidad en la economía global*. Buenos Aires: Katz Editores.
- Secchi, B. (2015). *La ciudad de los ricos y la ciudad de los pobres*. Madrid: Los Libros de la Catarata.
- Secretaría de Territorio, Hábitat y Vivienda. (2021). *Plan de Uso y Ocupación del Suelo del Distrito Metropolitano de Quito*. Quito: Secretaría de Territorio, Hábitat y Vivienda.
- Serrano, C., & Durán, G. (2020). Geografía de la fragmentación en el periurbano de Quito: Un análisis de las nuevas centralidades Cumbayá-Tumbaco y San Antonio de Pichincha. *EURE (Santiago)*(137), 247-271. doi:10.4067/S0250-71612020000100247
- Soja, E. W. (2014). *En busca de la justicia espacial*. Valencia, España: Tirant Humanidades.

- Torres Obregón, D., Perleche Ugás, D., & Aiquipa Zavala, A. (2022). Encuentros y desencuentros entre la planificación urbana y la realidad de la producción del espacio urbano en Lima metropolitana y el Callao (1961-2020). *Revista de Geografía Norte Grande*, 35-54.
- Vecchio, G., Porreca, R., & Jácome Rivera, D. (2020). Socio-Spatial Concerns in Urban Mobility Planning: Insights from Competing Policies in Quito. *Sustainability*, 12(7), 2923. doi:10.3390/su12072923
- Wacquant, L. (2007). Territorial Stigmatization in the Age of Advanced Marginality. *Thesis Eleven*, 91(1), 66-77.
- Zumárraga Salgado, M. D., Pascual Wong, T. E., & Unda Padilla, M. J. (2021). Acciones colectivas en la recuperación de espacios verdes públicos: Caso Quebrada Ortega, Quitumbe, Quito-Ecuador. *Hábitat y Sociedad*(14), 51-70.