

PONTIFICIA UNIVERSIDAD CATÓLICA DEL ECUADOR
FACULTAD DE ARQUITECTURA, DISEÑO Y ARTES

TRABAJO DE TITULACIÓN PREVIO A LA OBTENCIÓN DEL
TÍTULO DE MAGÍSTER EN URBANISMO MENCIÓN
PROYECTOS URBANOS CON ENFOQUE
AL CAMBIO CLIMÁTICO

ENTRE VERDE Y GRIS: CRECIMIENTO DE LA MANCHA
URBANA Y EXPLOSIÓN INMOBILIARIA EN EL ILALÓ

Volumen I

JAIRE ALEJANDRA CAGIGAL CAMACHO

DIRECTORA: MARÍA MERCEDES ANDRADE

QUITO, ECUADOR
2022

Presentación

El presente Trabajo de Titulación aborda la temática de la expansión de la mancha urbana en las faldas del volcán Ilaló, en la ciudad de Quito, debido a la construcción de la Ruta Viva. Con este trabajo se busca describir los cambios que se han desarrollado debido a la construcción de esta infraestructura en las formas de urbanizar y habitar el sitio.

Dedicatoria

A mis padres por su apoyo incondicional; a mi tutora, Arq. María Mercedes Andrade por su retroalimentación, paciencia y tiempo; y finalmente, a mi compañero de trabajo, por el ánimo, la presión y por el largo camino recorrido en este tiempo de maestría, trabajo, detalles constructivos y las muchas horas de chismes y los pocos helados compartidos.

Agradecimiento

Un agradecimiento especial a todas las personas que colaboraron con el proceso de desarrollo e investigación de esta tesina, y en particular a todas aquellas personas que, a través de pláticas y entrevistas, me permitieron conocer el territorio de manera más personal: Boris Bastidas, María Fernanda Ron, Esteban Tapia, Fernando Ponce, Sebastián Crespo, Gustavo Galindo, José Granizo, Juan Pablo Chacón, María Mosquera, Renzo Forasini, Israel Luna y Juan Martín Villafuerte, gracias por sus aportes para este trabajo.

ÍNDICE

ÍNDICE.....	1
ÍNDICE DE FIGURAS.....	3
ÍNDICE DE TABLAS	4
RESUMEN	5
INTRODUCCIÓN	6
ANTECEDENTES.....	10
JUSTIFICACIÓN	12
OBJETIVOS	16
Objetivo general.....	16
Objetivos específicos	17
METODOLOGÍA.....	18
MARCO TEÓRICO: Apuntes, postura y consideraciones	21
Apuntes sobre la sostenibilidad	21
Apuntes sobre un modelo de ciudad sostenible.....	21
Apuntes sobre el debate de la ciudad sostenible.....	23
Apuntes sobre la escala humana y la urbanidad	24
CAPÍTULO 1: El crecimiento de la ciudad como sinónimo de “progreso” en Quito	26
Los inicios del “progreso”	26
Los motivos para crecer.....	28
Tabla 01: Preferencias sobre el entorno urbano de los habitantes de Quito .	30
Apuntes sobre el Ilaló	36
Zona de estudio y sus características.....	37
CAPÍTULO 2: Los altibajos del Ilaló	42
Lo nuevo	42
Los contrastes.....	44
CAPÍTULO 3: Fenómenos suburbanos a aprovechar, potenciar y limitar en el Ilaló	50
El valor del suelo.....	50
El valor natural	52
El valor de los servicios	54
El valor de los límites	56

Fenómenos suburbanos que se pueden aprovechar en el Ilaló	58
Fenómenos suburbanos que se pueden potenciar en el Ilaló.....	60
Fenómenos suburbanos que se deben limitar o restringir en el Ilaló	61
Ideas finales.....	62
CONCLUSIONES	64
BIBLIOGRAFÍA	68
Anexos	71
Entrevistas semi estructuradas:	71
Encuestas:	71
Transcripción de entrevistas:	76
Tabla de datos de encuestas:	128
Planimetrías:	131

ÍNDICE DE FIGURAS

Ilustración 01: Crecimiento urbano en las faldas del volcán Ilaló.	13
Ilustración 02: Inmobiliarias y ruralidad.	15
Ilustración 03: La ciudad jardín. Elaboración: Ebenezer Howard. 1898.	22
Ilustración 04: Crecimiento de la ciudad de Quito y sus valles hasta el año 2003.	27
Ilustración 05: Crecimiento de la ciudad de Quito y sus valles después de la relocalización del NIAQ.	28
Ilustración 6: Habitantes por administración zonal.	29
Ilustración 07: Preferencias sobre el habitar de los ciudadanos de Quito.	30
Ilustración 08: Administraciones zonales y las características que las hacen atractivas.	32
Ilustración 09: Características de la vivienda ideal por administración zonal, según los quiteños.	34
Ilustración 10: Características del entorno ideal según los quiteños.	35
Ilustración 11: Área de estudio.	37
Ilustración 12: Crecimiento del área de estudio y expansión urbana.	38
Ilustración 13: Áreas verdes y áreas de relevancia ecológica.	39
Ilustración 14: Equipamientos.	40
Ilustración 15: Planes y PUOS (2021).	43
Ilustración 16: Equipamientos y vida cotidiana.	44
Ilustración 17: Entrevistas realizadas y mapeo de conjuntos privados y urbanizaciones.	45
Ilustración 18: Collage con fotografías sobre los fenómenos territoriales en las faldas del Ilaló junto a la Ruta Viva.	47
Ilustración 19: El valor del suelo.	51
Ilustración 20: El valor natural del Ilaló.	53
Ilustración 21: Cobertura de servicios.	55
Ilustración 22: Límites y barreras.	57

ÍNDICE DE TABLAS

Tabla 01: Preferencias sobre el entorno urbano de los habitantes de Quito	30
--	----

RESUMEN

El crecimiento de Quito hacia sus valles aledaños se ha intensificado en los últimos años y zonas como Cumbayá y Tumbaco se han vuelto atractivas para muchos. Territorios, como las faldas del Ilaló, conservan aún sus características naturales y, por ello, las nuevas urbanizaciones se promocionan aquí dentro de un imaginario bucólico de una vida suburbana junto a grandes ejes viales. De esta realidad, surge la pregunta: ¿qué fenómenos suburbanos se han desarrollado como consecuencia de la construcción de la Ruta Viva en las faldas del volcán Ilaló en la ciudad de Quito?

Este trabajo se divide en tres capítulos, en los que se estudian las características que hacen al Ilaló atractivo para el desarrollo inmobiliario, y los fenómenos suburbanos, como el incremento de conjuntos cerrados y la pérdida de los valores vecinales, surgidos después de la construcción de la Ruta Viva. Con base en esta información, se busca discutir sobre las formas de ocupación del suelo en un sector en donde los límites naturales, rurales, periurbanos y urbanos son difusos y, en donde se observa que existe un largo camino por recorrer para encontrar un equilibrio entre las nuevas y antiguas formas de urbanización del territorio.

Palabras clave: expansión urbana, suburbanización, desarrollo inmobiliario, urbanización, dinámicas territoriales, Ilaló

INTRODUCCIÓN

El presente trabajo surge de una preocupación personal sobre las tendencias de crecimiento de la ciudad de Quito y la presión del suelo urbano sobre los suelos naturales y rurales aledaños. Para ello, se ha seleccionado como caso de estudio las faldas del volcán Illaló, ubicado al Este del Distrito Metropolitano de Quito (DMQ). Esto, debido a que el sector ha enfrentado cambios muy acelerados tras la construcción de la Ruta Viva: una autopista planificada para conectar la zona urbana de Quito con el Nuevo Aeropuerto Internacional Mariscal Sucre, atravesando los valles aledaños de Cumbayá y Tumbaco.

El crecimiento de la mancha urbana, al ejercer presión sobre los suelos aledaños, amenaza con comprometer los ecosistemas naturales y, aunque las ciudades cubren una superficie relativamente pequeña del planeta, tienen huellas ambientales y ecológicas que van más allá de sí mismas (PNUD, 2016). La ONU (2018), asegura que el 55% de la población mundial ya vive en ciudades y se espera que esta cifra llegue al 68% para el año 2050. Sin embargo, en países de Latinoamérica y el Caribe, se espera que la cantidad de personas en zonas urbanas llegue al 81% (ONU, 2018).

Desde hace aproximadamente 50 años, el “boom” poblacional y el modelo de consumo de nuestra sociedad han obligado a incrementar la explotación de recursos para nuestra supervivencia. Siendo la vivienda una necesidad fundamental, el suelo se vuelve un bien preciado que está siendo consumido por el acelerado crecimiento de la mancha urbana. Este fenómeno, sumado a la especulación inmobiliaria, ha alterado la forma urbana como se la conocía, difuminando los límites entre el área urbana y rural tradicional (Lahoz Rodríguez, 2010).

Un crecimiento urbano acelerado se refleja de manera física sobre el territorio, alterando su morfología, volviéndola tanto desordenada como discontinua. En territorios con estas características, se requiere de cada vez más de rutas,

tanto físicas, como económicas y sociales, para conectar a sus habitantes (Lahoz Rodríguez, 2010). Estas conexiones, a su vez, requieren espacios físicos cada vez más amplios y de mayor escala, en donde se pierden los valores de la vida vecinal al eliminar el espacio para la interacción social, para incrementar los espacios para la movilidad y el consumo. Debido a esto, la ciudad inicia un proceso de consolidación de áreas periurbanas y rurales aledañas para satisfacer estas necesidades, sin importar si se extiende hacia suelo natural o suelo rural productivo (Ferrero, 2010).

Sin embargo, el crecimiento urbano no es uniforme: las tendencias de crecimiento de la ciudad responden a fenómenos demográficos, sociales, políticos, económicos e incluso naturales (Nogués Linares & Salas Olmedo, 2009). Por otra parte, la velocidad de crecimiento urbano actual ha requerido que muchos suelos, que antes estaban clasificados como rurales o ecológicos, sean recalificados como urbanos. Esta recalificación ha traído consecuencias económicas y sociales positivas para aquellos que pueden lucrar del incremento del valor del suelo, pero negativas para aquellos que no pueden pagar su nuevo valor y se ven obligados a desplazarse cada vez más lejos de la ciudad, acelerando procesos de segregación y expansión de la mancha urbana (Lahoz Rodríguez, 2010).

A nivel territorial, uno de los principales problemas de esta forma de crecimiento radica en que los nuevos suelos que se van ocupando son precisamente los que albergan los recursos que aseguran nuestra vida y desarrollo; por tanto, la expansión descontrolada de la mancha urbana, a largo plazo, representa una amenaza para nuestro futuro y el de futuras generaciones (Ferrero, 2010). Por otra parte, estos nuevos suelos, supuestamente urbanos, presentan características suburbanas: usos casi exclusivos para viviendas unifamiliares y, por tanto, baja consolidación y baja densidad comparada con el núcleo urbano. Estas problemáticas empiezan a evidenciarse a partir de la década de los sesenta en Estados Unidos y Europa, y a partir de la década de los setenta en países de América Latina (Ubilla-Bravo, 2020), cuando diversas fincas agrarias empezaran a recalificarse como

suelos urbanos e iniciaran un proceso de reparcelación y suburbanización ya que poseían cualidades atractivas para el habitar fuera del núcleo urbano consolidado (Sobral, 1994).

Un crecimiento de tipo suburbano representa la ocupación, ya sea de manera formal o informal, de nuevo suelo, usualmente de carácter rural, que se transforma a urbano y que resulta en procesos de fragmentación y segregación socioespacial (de Mattos, 2010). Algunos autores, como Jean Gottmann, Jane Jacobs y Lewis Mumford, describen los procesos de suburbanización como una especie de 'conquista' de nuevos territorios (Rufí, 2003). Este tipo de crecimiento viene acompañado de una lógica de desarrollo empresarial y comercial, a la cual las autoridades se ven presionadas a financiar. Además, se ha demostrado que existe una relación entre el crecimiento de la ciudad y el incremento exponencial de recursos requeridos para financiar la ciudad suburbana (Coq Huelva, 2012).

En este proceso de crecimiento físico del territorio es difícil determinar sus límites, pero se distinguen características particulares de una ciudad difusa como: dispersión, baja densidad poblacional, alto uso vehicular, privatización, construcción de conjuntos amurallados y usos de suelos uniformes (Lara Pulido et al., 2017). Algunos autores, como Weber (1963), Gordon y Richardson (1997), y Kahn (2007), defienden la dispersión urbana, argumentando que esas características son las que hacen del modelo de ciudad dispersa muy apetecido por la población.

Sin embargo, existen aún más autores, como Erwing (1997), Downs (1997), Entrena (2005), Carrión (2007), y Rueda (2014), que consideran que un modelo de ciudad dispersa es inadecuado. Para ellos, justamente son las características de este las que causan ineficiencia en el uso de recursos, incrementan el ruido y la contaminación y fomentan una dotación de servicios poco equitativa, trayendo como consecuencias la segregación social y espacial, la ocupación informal del territorio y la falta de control, siendo un

modelo insostenible a largo plazo (Nogués Linares & Salas Olmedo, 2009).

Lo anterior, muestra la importancia de entender un territorio como el del Ilaló. Por ello, en este trabajo, se busca identificar las características físicas y socioespaciales de la zona, y los fenómenos que ha traído consigo la suburbanización, como la pérdida de la escala humana y la vida vecinal, la construcción de nuevos conjuntos y áreas comerciales y la diferenciación socioeconómica, que se han dado desde el inicio de la construcción de la Ruta Viva en 2012, y que han vuelto difusos los límites entre lo urbano, lo periurbano, lo rural y lo natural. Entender las consecuencias de la expansión urbana sobre las faldas del Ilaló permitirá abrir un espacio de discusión e invitar a la reflexión sobre aquellos fenómenos que pueden potenciarse, conservarse o restringirse.

ANTECEDENTES

El crecimiento urbano ha sido estudiado, recogido y definido, por autores como Manuel de Solà-Morales i Rubio (1993), a través de la observación del territorio y el estudio de los componentes materiales del proceso de crecimiento de la ciudad. El autor clasifica las formas de crecimiento de la ciudad en dos grandes grupos: aquellas reconocidas por el planeamiento urbano (ensanche, crecimiento suburbano, polígono y ciudad-jardín); y aquellas no reconocidas por el planeamiento urbano (urbanización marginal y barracas) (De Solà-Morales i Rubio, 1993). Para efectos de este trabajo se hará un énfasis particular en la forma de crecimiento suburbano, al ser el principal modelo de crecimiento que se evidencia en el caso de estudio.

El fenómeno suburbano se desarrolló ampliamente en los Estados Unidos desde la década de 1940. Propiciado por el desarrollo de sistemas de movilidad, como el ferrocarril, fue una respuesta ante crecimiento económico producto de la industrialización y de las guerras, para luego diseminarse como forma de desarrollo en el mundo. Esta forma de ocupar en el territorio permitió descentralizar a la población y sus actividades; y, aunque actualmente ya no responde a estos planteamientos, tiene ahora como fuerzas principales de desarrollo el valor del mercado de suelo y la libre elección de los consumidores (Ubilla-Bravo, 2020).

En Latinoamérica, la suburbanización es una expresión de la alta velocidad de expansión de las ciudades y, aunque se asocia con desarrollo, especialmente económico, estos territorios suburbanos aún tienen altos déficits en infraestructura, equipamientos, espacios públicos y normativa (P. da Cunha & Rodríguez Vignoli, 2009). Como casos importantes, se destaca la ciudad de Buenos Aires, en donde el proceso de suburbanización, iniciado en 1990, se ha visto impulsado por agentes inmobiliarios, enfocados en estratos socio económicos medio y medio-alto. En esta ciudad, los promotores desarrollan

urbanizaciones privadas, las cuales se venden como “*autosuficientes*” al contar con servicios, seguridad y equipamientos de uso exclusivo, que se conectan al exterior por autopistas, y uno de los ejemplos más reconocidos es Nordelta (Perahia, 2005). En cambio, en la Plata, la falta de planificación y control tuvo como consecuencia que el desarrollo y el crecimiento urbano se dé mediante la autogestión de actores sociales y el sector inmobiliario, cada uno de estos provenientes de economías totalmente opuestas, agudizando conflictos sociales, urbanos y ambientales por la incompatibilidad de usos (Rocca, 2020).

En Chile, algunas investigaciones van más allá del fenómeno de la suburbanización, pues distinguen variaciones de este fenómeno en base a la urbanización del suelo periurbano, diferenciando entre conceptos como la suburbanización, la vorurbanización y la rururbanización (Alberto, 2016). Y aunque la rururbanización es un concepto que se desarrolla en Europa (Francia y Bélgica), es un término que se está aplicando especialmente en contextos latinoamericanos para definir el proceso en que se migra desde suelos urbanos a rurales, por la saturación de suelos urbanos, transformando el paisaje, conservando características de ruralidad (como la baja densidad), pero con actividades de tipo urbano. Y ya sea que usemos los conceptos de suburbanización o rururbanización, ambos se asocian de igual manera con la pasividad del Estado frente a desarrollo, muchas veces, impulsado por la fuerza inmobiliaria (Ubilla-Bravo, 2020).

JUSTIFICACIÓN

El crecimiento de la ciudad de Quito hacia las periferias, al igual que el de otras ciudades latinoamericanas, ha respondido a patrones de acumulación del capital, presentando características que van desde la gentrificación hasta la búsqueda idealista de una vida suburbana. Por un lado, autores como Durán et al. (2016), describen que este caso se evidencia especialmente en la zona de los valles de Cumbayá y Tumbaco. Allí se ha incrementado en los últimos años la construcción de vivienda para la clase media y alta dentro de conjuntos amurallados que prometen seguridad, tranquilidad y exclusividad (Durán, Martí Costa, et al., 2016).

Por otro lado, autores como Guagalango (2021), han descrito el rápido crecimiento de estos valles como un proceso de suburbanización característico. Menciona que la presencia de nuevos habitantes en el lugar ha roto con dinámicas territoriales existentes, como la vida en comunidad, puesto que ellos buscan una vida de exclusividad, lo que implica que deben aislarse del exterior. Para el autor, el crecimiento suburbano ha resultado también en la privatización de áreas naturales para el consumo y disfrute de aquellos que pueden pagarlo. Esto ha traído consecuencias como segregación social, el aislamiento espacial y una amplia diferenciación de grupos socioeconómicos. A esto debe sumarse la discontinuidad morfológica por la construcción de nuevas infraestructuras y el auge inmobiliario que ha creado barreras físicas y sociales en la zona (Guagalango, 2021).

Estos autores coinciden en que la imagen de una vida exclusiva, en conexión con la naturaleza, ha beneficiado el desarrollo inmobiliario. Por tanto, aquellas zonas con más áreas naturales resultan ser las de mayor crecimiento. En este caso, la expansión urbana se ha extendido en los últimos años hacia espacios naturales como el cerro Ilaló. Este es considerado una zona protegida y de valor natural, por lo que forma parte de las Áreas Naturales del Distrito Metropolitano de Quito (DMQ). En la Ilustración 01 se puede observar la evolución de la mancha urbana en las faldas del Ilaló. Las dos primeras

corresponden a los años 2003 y 2010; las otras dos son de 2016 y 2021, posteriores a la construcción de la Ruta Viva (2014-2014).

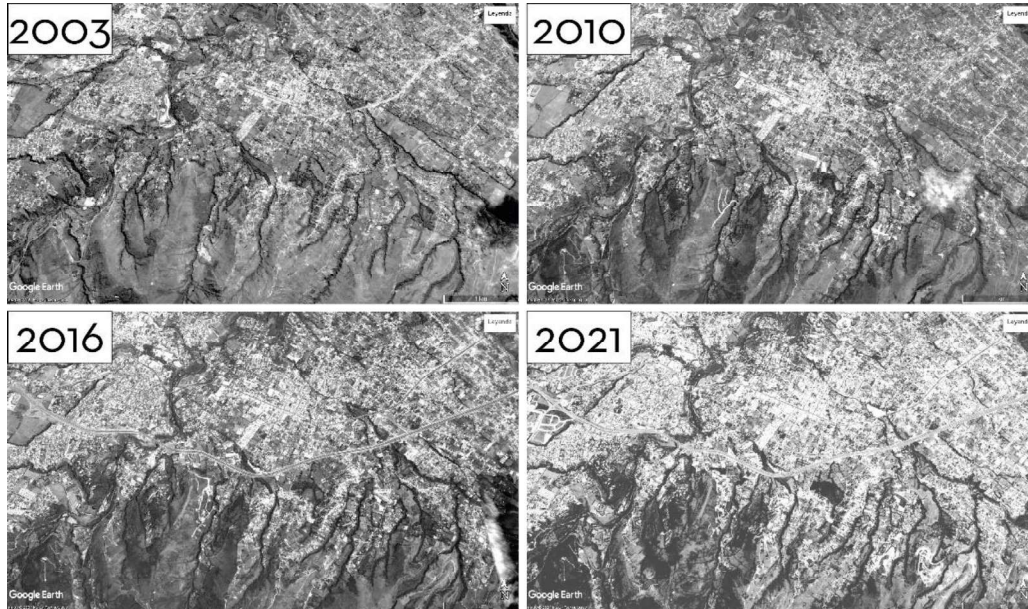


Ilustración 01: Crecimiento urbano en las faldas del volcán Ilaló.

Fuente: Elaboración propia sobre imágenes recuperadas de Google Earth, 2021.

La cercanía del sitio con la Ruta Viva, vía de conexión entre Quito, los valles y el Nuevo Aeropuerto Internacional Mariscal Sucre, ha incrementado el valor del suelo (Guagalango, 2021). Estas características han hecho del territorio un espacio deseado para la construcción de conjuntos, urbanizaciones y grandes proyectos inmobiliarios. En la Ruta Viva se vive el contraste entre estas nuevas construcciones, la infraestructura con escala de ciudad, espacios para consumo, el paisaje natural y el paisaje rural.

Tras analizar los remanentes de bosque existentes, quebradas y quebradillas, Curipoma, Cevallos, y Pérez (2018), aseguran que el Ilaló posee un alto valor ecológico y, por tanto, constituye un pulmón importante de Quito. Sin embargo, el volcán posee valor más allá de su ecología. El territorio ha sido tradicionalmente habitado por comunas mestizo-indígenas, organizadas y autosuficientes, y donde se han hallado restos arqueológicos, dotándolo también de valor social e histórico; lastimosamente, todos estos valores se

encuentran amenazados hoy por el crecimiento de la mancha urbana (Santillán Sarmiento, 2014).

Pocos autores tratan de la amenaza que la urbanización representa para el llaló. Uno de ellos es Carrión (2007), quien, desde hace más de una década, expresa que los mecanismos de gestión del suelo y los mecanismos de control del límite urbano han resultado ser insuficientes en este territorio, debido a que la fuerte inversión pública fomenta la urbanización del sitio. Por lo tanto, los límites agro-productivos y naturales están bajo la presión especulativa por parte de los agentes inmobiliarios, exacerbada por la construcción de la Ruta Viva que facilita la conexión con el núcleo urbano, haciendo de esta una zona atractiva (Carrión, 2007).

La amenaza que representan los crecimientos suburbanos en el llaló es evidente para muchos. A nivel social, la preocupación por la expansión de la ciudad hacia esta zona es un tema constante en varios medios de comunicación y redes sociales. Por un lado, existe abundante material periodístico: en artículos periodísticos de diarios como El Comercio y La Hora (entre 2018 y 2019), y en revistas digitales como Bitácora Ambiental (del año 2021), se presenta la preocupación de los habitantes del sector por la conservación del suelo y la cultura; además, denuncian afectación a la cobertura vegetal, esperando recibir la atención de autoridades. Por otro lado, están las expresiones de colectivos alzando su voz, tanto en las calles como en las redes sociales, sobre los nuevos proyectos inmobiliarios que se ofertan en el sector. Un ejemplo de esto se recoge en la Ilustración 02, en la que se muestra un meme recuperado de Instagram, preguntándose si el estilo de vida que ofrecen los proyectos inmobiliarios es realmente compatible con la ruralidad, o si es solamente una excusa para la producción de una tipología de vivienda particular en masa.

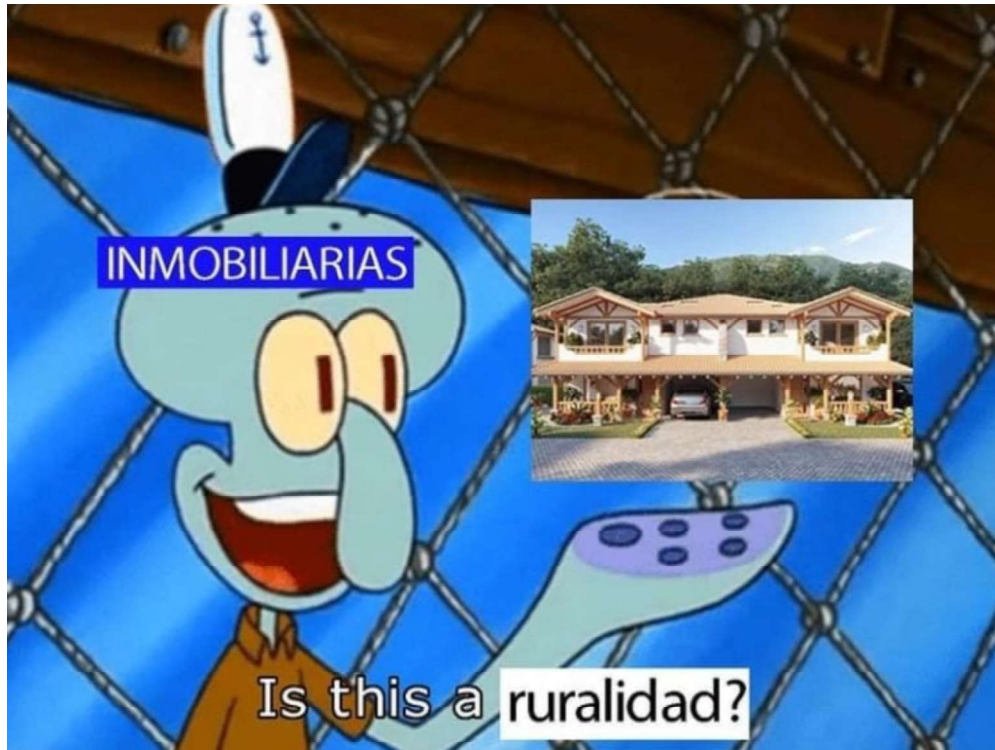


Ilustración 02: Inmobiliarias y ruralidad.

Fuente: @la_virgen_de_la_nube. (15 de febrero de 2021). Contenido del post sobre expansión inmobiliaria en zonas rurales <https://www.instagram.com/p/CLURZsHrdXp>

Desde la academia, el fenómeno de la expansión urbana en las faldas del Ilaló junto a la Ruta Viva se ha abordado ampliamente desde ramas como la biología y la geografía. Sin embargo, desde el urbanismo, son pocos los autores que han profundizado sobre esta problemática de manera reciente (como Guagalango, Durán, Martí Costa, et al. y Santillán Sarmiento, ya mencionados en este documento). Es importante señalar que muchas investigaciones no reflejan los problemas que se han expuesto desde otras ramas del conocimiento.

Si bien la academia por sí sola no puede detener el crecimiento de la mancha urbana en la zona, puede aportar herramientas para el diálogo y generar conciencia sobre estas problemáticas urbanas. Este trabajo busca abrir el diálogo sobre la importancia de lograr un crecimiento urbano sostenible, que no atente contra los valores naturales y sociales del lugar y que promueva una forma de vida en equilibrio con comunidad y con la naturaleza.

OBJETIVOS

Este trabajo no busca ser una crítica del proceso de suburbanización que se está dando hoy en día en la Ruta Viva, sino abrir un espacio para la discusión sobre la importancia de entender las afectaciones que tiene el crecimiento acelerado entre los límites urbanos y rurales de nuestras ciudades. Lo que pretende es analizar los cambios que ha tenido la urbanización en las faldas del Ilaló, junto a la Ruta Viva, entendiendo los procesos de urbanización como consecuencia de la implementación de infraestructura que, sumada a la presión inmobiliaria, cambian las dinámicas del sector. Para ello, se plantea la siguiente pregunta de investigación: *¿qué fenómenos se han dado como consecuencia de la construcción de la Ruta Viva en las faldas del volcán Ilaló en la ciudad de Quito?*

Objetivo general

- Analizar las consecuencias que la suburbanización ha traído a las faldas del volcán Ilaló, en los alrededores de la Ruta Viva, como consecuencia de la implementación de esta infraestructura pública y de la presión inmobiliaria.

Para desarrollar este objetivo general, se plantean tres preguntas con relación a los objetivos específicos: *¿cuáles son las características que hacen atractiva la urbanización en los alrededores de la Ruta Viva?; ¿cuáles han sido las consecuencias que este proceso ha tenido sobre las dinámicas del territorio?; y, ¿existen fenómenos urbanos resultantes que pueden ser aprovechados, potenciados o limitados?*

Objetivos específicos

- Identificar las cualidades físicas y sociales del Ilaló que han llevado a la población de Quito a preferir habitar estos suelos rurales en lugar de permanecer en la zona urbana.
- Identificar las consecuencias de la suburbanización, producto de la expansión de la mancha urbana y la presión inmobiliaria sobre las faldas del Ilaló.
- Analizar los fenómenos suburbanos que ha generado la construcción de la Ruta Viva que pueden ser aprovechados, potenciados o limitados para mejorar las dinámicas del sector.

METODOLOGÍA

Para construir las bases de este estudio, se elaborará un marco teórico a partir del análisis de bibliografía relevante sobre la sostenibilidad y sus primeras aplicaciones en la ciudad. Además, se trabajarán conceptos de escala humana y urbanidad, para establecer las nociones sobre las que se discutirá la urbanización en el área de estudio.

Partiendo de que la lectura del territorio desde la escala humana es fundamental para entender las consecuencias que ha tenido la construcción de la Ruta Viva en las faldas del Ilaló sobre las dinámicas existentes, este trabajo se desarrollará utilizando una metodología cualitativa. Esta se basa en el uso recursos cartográficos, obtenidos del análisis de información de los sistemas abiertos de información geográfica del DMQ, fotográficos levantados en sitio, y etnográficos, mediante entrevistas que permitan entender el punto de vista de los habitantes del sector y su apreciación sobre los cambios en el territorio. El análisis de estos recursos permitirá desarrollar un objetivo específico por capítulo, quedando esta tesina estructurada en tres capítulos.

El primero abordará el fenómeno de crecimiento de la mancha urbana de Quito hacia sus valles, a través del levantamiento de información cuantitativa y cualitativa, mediante una encuesta de opinión a residentes de la ciudad. Esto, para entender las tendencias actuales de crecimiento de la ciudad, las preferencias de los quiteños al elegir dónde vivir y las cualidades de lo que esperan encontrar en su entorno. De esta manera, se identificarán las características que hacen del territorio ubicado a los alrededores de la Ruta Viva, en las faldas del Ilaló, un sitio atractivo para el crecimiento urbano.

Posteriormente, mediante un levantamiento cartográfico de la zona de estudio, que describirán las principales características del lugar. La cartografía, cuya información base fue obtenida de los sistemas abiertos de información geográfica del DMQ, permitirá reconocer visualmente el territorio y caracterizarlo.

El segundo capítulo reflejará la observación del sitio en dos escalas, macro y micro, para identificar las consecuencias del crecimiento urbano sobre las dinámicas existentes en el territorio. La escala macro permite entender, mediante el análisis de cartografías, la realidad y problemáticas existentes a escala territorial. Así, se estudiarán los cambios y los principales hallazgos sobre el fenómeno de crecimiento urbano, la dotación de servicios, las conexiones y el cambio en el uso de suelos.

La escala micro permite conocer las realidades cotidianas del territorio. Esta se trabajará mediante entrevistas semiestructuradas a habitantes, tanto antiguos como recientes, del sector, para entender cómo lo habitan. La entrevista semiestructurada se aplica a 10 habitantes del Ilaló, residentes cercanos a la Ruta Viva, con el objetivo de entender el sitio y determinar cómo puede diferir o validar la información levantada mediante la observación personal y cartográfica oficial.

El objetivo de las entrevistas es entender las razones por las que las personas se han asentado en ese lugar, su percepción del sitio, su estilo de vida, relación con la naturaleza y hábitos cotidianos. Una vez concluidas las entrevistas, se realiza un proceso de observación y levantamiento fotográfico de varias zonas en el territorio para corroborar los fenómenos discutidos en las entrevistas. Este análisis cualitativo y planimétrico permitirá mostrar las consecuencias del crecimiento urbano en los alrededores de la Ruta Viva.

Finalmente, en el tercer capítulo, se realiza una discusión sobre los fenómenos identificados, con base en la información levantada, y se busca poner en valor aquellas relaciones que pueden ser potenciadas o recuperadas en este territorio, basándose en la teoría desarrollada en el marco teórico. En esta parte se pretende aportar posibles lineamientos de planificación que recojan las necesidades de quienes habitan en el lugar, de quienes lo protegen y de quienes quieren habitar o planificar este territorio.

En esta investigación cualitativa, se busca estudiar el territorio desde fuera, aprovechando los recursos abiertos, y desde dentro, aprovechando las

interacciones sociales. Esto es importante si se considera que el estudio de un territorio no se limita a los papeles y las pantallas, pues existen aspectos humanos que deben verse desde el urbanismo. Finalmente, el trabajo concluye con un detalle de las limitaciones de la investigación, así como posibles líneas a tratar en futuras investigaciones para incentivar el debate sobre el crecimiento y desarrollo urbano en el Ilaló.

MARCO TEÓRICO: Apuntes, postura y consideraciones

“La sostenibilidad fuerte presupone, como ven, la equidad entre los miembros de la especie y, en consecuencia, no sólo asegura la viabilidad ecológica y física, también sienta las bases, al menos las necesarias, para una convivencia pacífica y justa con nuestros semejantes”.
(Espí, 1998)

Apuntes sobre la sostenibilidad

El término “sostenibilidad” se ha popularizado con la crisis medioambiental actual debido al modelo de desarrollo de varios países que resulta en la destrucción de ecosistemas a gran velocidad para satisfacer las necesidades de consumo (Melé Carné, 2010). En los años sesenta del siglo pasado, después de varios años de guerras, sumados a la aparición de literatura ambientalista, el mundo empieza a tomar realmente conciencia sobre la importancia del manejo responsable de sus recursos. Esto permitió sentar las bases del concepto de sostenibilidad, que aparece por primera vez en el Informe Brundtland ‘Nuestro Futuro en Común’ (Our Common Future) en 1987, refiriéndose a la satisfacción de nuestras necesidades actuales, sin comprometer las de futuras generaciones (Aguado Puig, 2018).

En este mismo periodo surgió en Europa el movimiento de los *Écologistes*, el cual promovía un nuevo modo de vida urbano, radical a su tiempo, que impulsaba la sostenibilidad, con los pilares que consideramos las bases de este concepto: sociedad, economía y medioambiente. Este estilo de vida buscaba ser ecológicamente más sensible, incentivando la vida vecinal, el uso del espacio público y la convivencia (Harvey, 2012).

Apuntes sobre un modelo de ciudad sostenible

La sostenibilidad y sus implicaciones no han sido siempre un factor determinante para el crecimiento urbano. Este más bien responde a las necesidades de los habitantes, influenciado por factores como política,

economía y demografía. Sin embargo, los primeros rasgos de una concepción sostenible aplicada aparecen en 1898 con la propuesta de Ebenezer Howard y la ciudad jardín.

La propuesta de Howard (Ilustración 03) consistía en la comunión entre la sociedad, productividad y ambiente, con una relación armónica entre el entorno y el hombre. Su objetivo fue el de recuperar las ciudades degradadas por los efectos que la migración tuvo en áreas agrarias. Su propuesta consta de un núcleo central urbano consolidado, circundado por una vía de ferrocarril, y rodeado de 6 núcleos de población, a su vez rodeados por una franja vegetal (Montiel Álvarez, 2015).

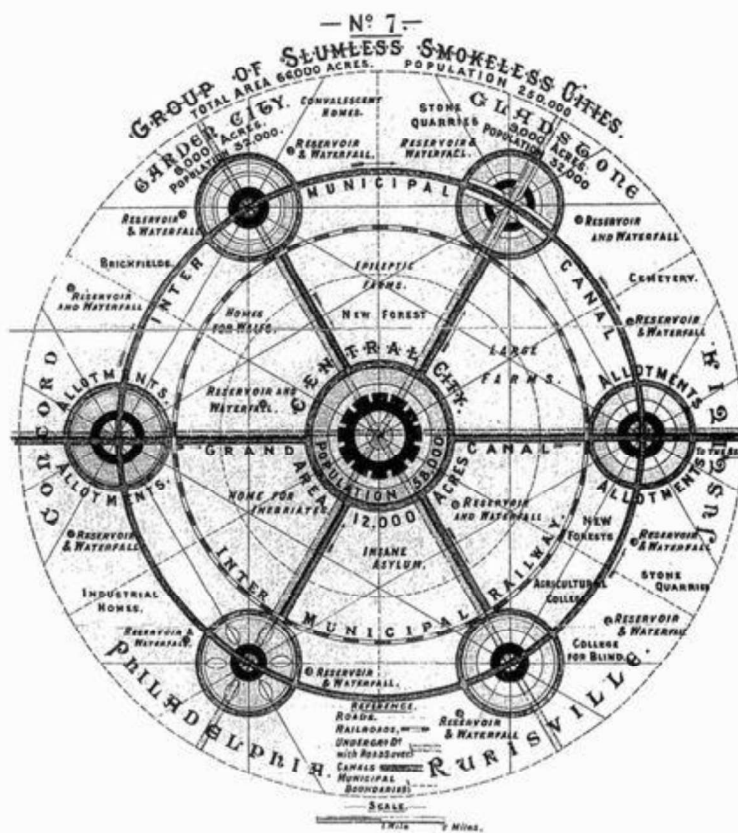


Ilustración 03: La ciudad jardín. Elaboración: Ebenezer Howard. 1898.
Fuente: <https://quintanormalextrema.files.wordpress.com/2009/04/howard-ciudad-jardin.pdf>.

La ciudad jardín buscaba equilibrar la concentración urbana y evitar la disminución de población en zonas rurales y, a la vez, distribuir de manera equitativa los recursos, tanto económicos como sociales y culturales. En su

propuesta, Howard logra conservar las ventajas del suelo urbano y el suelo rural, como la accesibilidad del suelo, oportunidades equitativas, naturaleza y la cooperación entre vecinos (Montiel Álvarez, 2015); (Pérez Gallego, 2014). Y, aunque el modelo de Howard no es el único modelo de ciudad sostenible, es importante reconocer que el mérito de su propuesta radica en la búsqueda del equilibrio entre las dinámicas del territorio. Sin embargo, también es importante acotar que solo construyó dos ciudades jardín y que, en ambas, el componente de producción y cooperación tuvo profundas transformaciones, hasta convertirse en el modelo bucólico para la construcción de suburbios residenciales (Roch Peña, 1998).

Apuntes sobre el debate de la ciudad sostenible

Hoy en día, hablar sobre la ciudad sostenible va más allá del diseño de un modelo, como el de Howard, y se enfoca en el desarrollo de estrategias para el adecuado funcionamiento de un territorio. Para algunos, el debate sobre la ciudad ideal surge a partir del contraste entre la compacidad y la dispersión, siendo esta última insostenible según Salvador Rueda (2014). Para él, este tipo de ciudad, debido a su propia configuración, es dependiente de la movilidad privada, generando ruptura de los tejidos sociales e inequidad. Rueda defiende su postura de que la ciudad ideal es una ciudad compacta, al ser esta más compleja, conectada, caminable, con una dotación adecuada de servicios y usos mixtos, donde los recursos se aprovechan de manera eficiente (Rueda, 2014).

Otros autores continúan el debate estableciendo los parámetros de densidad ideal de un territorio. Por un lado, Jan Gehl, en el documental "La Escala Humana", sostiene que la ciudad ideal es la que tiene la densidad de un pueblo tradicional europeo, particularmente la de un tradicional pueblo italiano. Para Gehl, estos se caracterizan por tener edificaciones de pequeña altura, vías estrechas en donde la movilidad vehicular es limitada y uso mixto. Estas alturas permiten conservar las dinámicas de barrio, al mantener a los residentes cercanos a la calle (Dalsgaard, 2013).

Por otro lado, Vicentini Harboe (2018), sostiene que autores, como Jane Jacobs, establecieron que la densidad adecuada se puede medir en viviendas por hectárea y que esta debe ser de 45 viv./Ha (Vicentini Harboe, 2018). Otros sostienen que la densidad ideal varía entre los 49 y los 400 hab./Ha, en donde este margen permite mantener las relaciones sociales y la caminabilidad (Piovano & Mesa, 2017). Más allá de los límites urbanos, otros autores consideran que el valor óptimo de suelos no urbanos se encuentra en una densidad neta inferior a 30 hab./Ha (MGP, 2020; Dirven & Candia, 2020).

A nivel mundial existen ejemplos de urbanización en donde se han establecido estrategias específicas para el territorio, y que son actualmente consideradas como sostenibles. Entre estos ejemplos se destacan ciudades y barrios como Vauban (Alemania), Greenwich Millennium Village (Reino Unido), Leidsche Rijn (Holanda) o Copenhague (Dinamarca), que comparten características como: caminabilidad, conectividad y movilidad sostenible, diversidad de usos, calidad urbana y arquitectónica, y se han convertido en el canon de lo que se espera de la ciudad sostenible.

Sin importar la manera en que se desarrolle la urbanización, se ha demostrado que los habitantes que residen en zonas con acceso a servicios públicos, salud y educación tienen una mejor calidad de vida. Adicionalmente, se ha demostrado que las ciudades bien administradas tienen menores costos ambientales y una mejor distribución de recursos, y precisamente por ello son aquellas que se consideran más sostenibles (PNUD, 2016). Por tanto, podemos asegurar que la sostenibilidad urbana consiste en el equilibrio entre la distribución de recursos y las dinámicas sociales, económicas y ambientales, para el libre ejercicio del derecho a la ciudad.

Apuntes sobre la escala humana y la urbanidad

El debate sobre la ciudad puede extenderse al haber aún más consideraciones y variables que deben ser tomadas en cuenta para lograr la sostenibilidad. Sin embargo, para Hernández y Vázquez (2014), es necesario

recuperar el sentido de la ciudad a través de una adecuada planificación urbana, aprovechando el territorio mediante la rehabilitación de la ciudad (Hernández Aja et al., 2014).

En el documental “La Escala Humana”, Dalsgaard (2014) trata la necesidad de recuperar la ciudad pensando en la ‘*escala humana*’ que defiende Jan Gehl, de tal manera que el diseño urbano sea favorable para la vida colectiva y para quienes la habitan. Esto significa pensar en una ciudad sana que promueva las relaciones vecinales, la caminabilidad y la conectividad.

Este concepto tiene similitudes con el concepto de urbanidad, definido por Manuel de Solà-Morales i Rubió (2009). Para él, hablar de urbanidad en la arquitectura es hablar de tres características que esta debe tener: permeabilidad, sensualidad y respeto. La permeabilidad la define como la capacidad de ingresar y atravesar un sitio; la sensualidad, como el atractivo para quedarte en un espacio y querer sentirlo, verlo, tocarlo; y el respeto, como la relación entre el edificio y la ciudad que permita accesibilidad e inclusión de todos los ciudadanos. A todo esto, De Solà-Morales agrega que separar la arquitectura de la urbanización es un serio problema en la ciudad y, por lo tanto, es necesario recuperar los espacios colectivos y el equilibrio entre lo construido y no construido (De Solà-Morales, 2009).

CAPÍTULO 1: El crecimiento de la ciudad como sinónimo de “progreso” en Quito

En este capítulo se abordará el fenómeno de crecimiento urbano de la ciudad de Quito y los procesos que beneficiaron la expansión de la mancha urbana hacia las faldas del Ilaló. También se describirán las características de este territorio, considerando la construcción de infraestructura, como la Ruta Viva, y la presión inmobiliaria que se ha ejercido en la zona.

Los inicios del “progreso”

La expansión de la mancha urbana de la ciudad de Quito se aceleró, después de las décadas de los 70 y 80 del siglo XX, debido al desarrollo económico del país por el “boom” petrolero, el fin de la dictadura militar y el retorno de la democracia. La política vigente tuvo efectos sobre la gestión urbana de varias ciudades que se vieron afectadas por actitudes empresarialistas, en donde predominó el rápido crecimiento, la exclusión y la falta de regulación del suelo o, a su vez, la regulación de este por clases dominantes (Durán, Martí, et al., 2016). De cualquier manera, este periodo permitió que Quito, como capital política, social y económica, empezara su crecimiento como una macrocentralidad a nivel nacional. (Vallejo, 2008).

A diferencia de las ciudades europeas, el crecimiento de Quito se acentúa por la capacidad de consumo de las personas beneficiadas a raíz del “boom” petrolero y el incremento del empleo en el núcleo urbano. Esto acelera los procesos de urbanización, especialmente en los suelos rurales cercanos, lo que implicó la convivencia mixta de suelos agrícolas y urbanos, de manera constante y bajo procesos especulativos. Así entonces, el área urbana se desbordó hacia el norte, el sur y los valles, como Cumbayá y Tumbaco. Este crecimiento, fragmentado y discontinuo, de la zona urbana más consolidada ocurre gracias a la habilitación y recategorización de suelo rural como urbano (Bayón Jiménez, 2016; Durán, Martí, et al., 2016). En la Ilustración 04 se pueden observar los primeros indicios de este proceso de crecimiento fragmentado hacia las afueras de la ciudad hasta el año 2003.

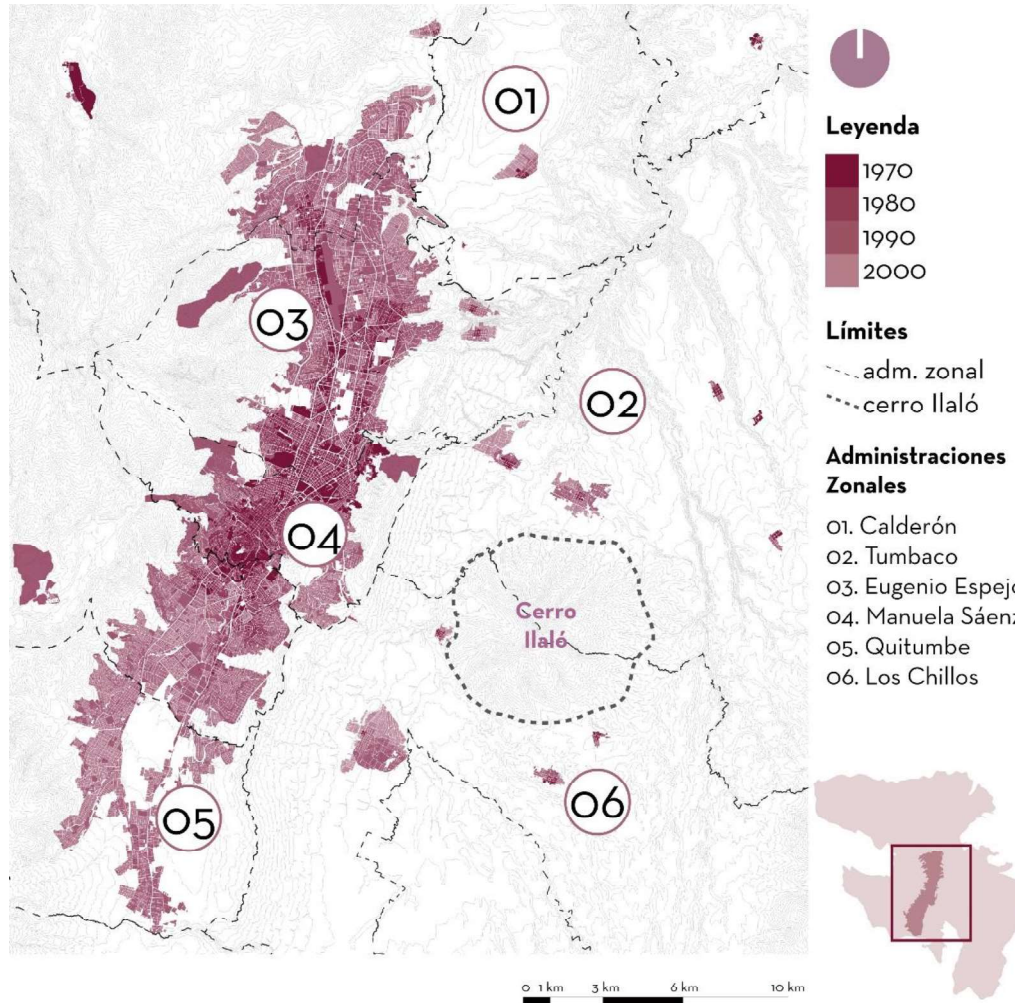


Ilustración 04: Crecimiento de la ciudad de Quito y sus valles hasta el año 2003.

Fuente: Elaboración propia, 2021 con base en la información obtenida mediante sistemas de información geográfica del DMQ (2021).

El traslado del Nuevo Aeropuerto Internacional de Quito (NAIQ) hacia Tababela, a más de 20 km de la zona urbana consolidada en el año 2013, implicó la necesidad de construir nuevas vías para facilitar la movilidad y el acceso. Entre estas, se desarrolló la Ruta Viva que, además de infraestructura, traería consigo nueva urbanización y propiciaría la extensión de la mancha urbana hacia el NAIQ (Bayón Jiménez, 2016), como se observa en la Ilustración 05:

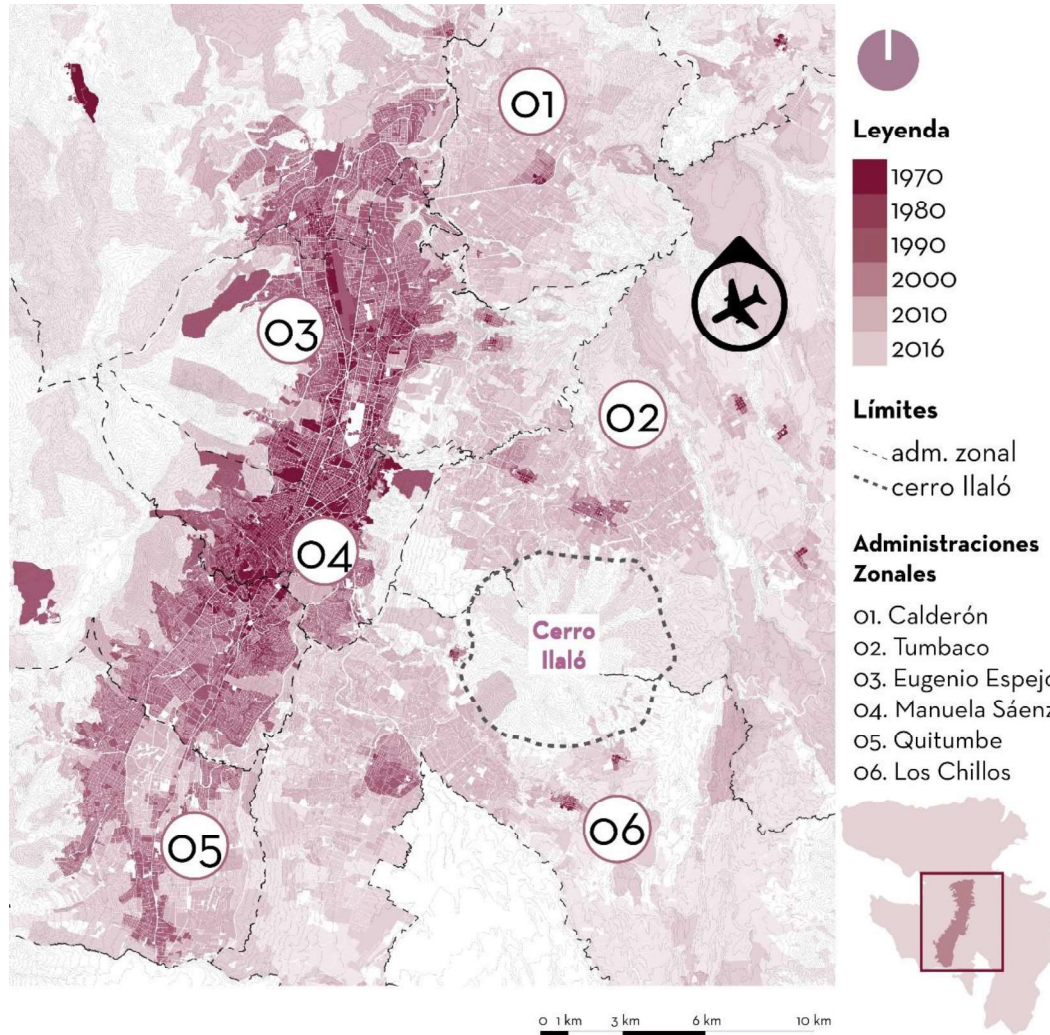


Ilustración 05: Crecimiento de la ciudad de Quito y sus valles después de la relocalización del NIAQ.

Fuente: Elaboración propia, 2021, sobre información obtenida mediante sistemas de información geográfica del DMQ (2021).

Los motivos para crecer

El crecimiento de Quito ha transformado la ciudad en un modelo de poli centralidades, con el fin de descentralizar recursos y capacidades administrativas (Gindeya Muñoz, 2018). Actualmente, la ciudad cuenta con más de 2.000.000 de habitantes. Su distribución por administración zonal se puede observar en la Ilustración 06:

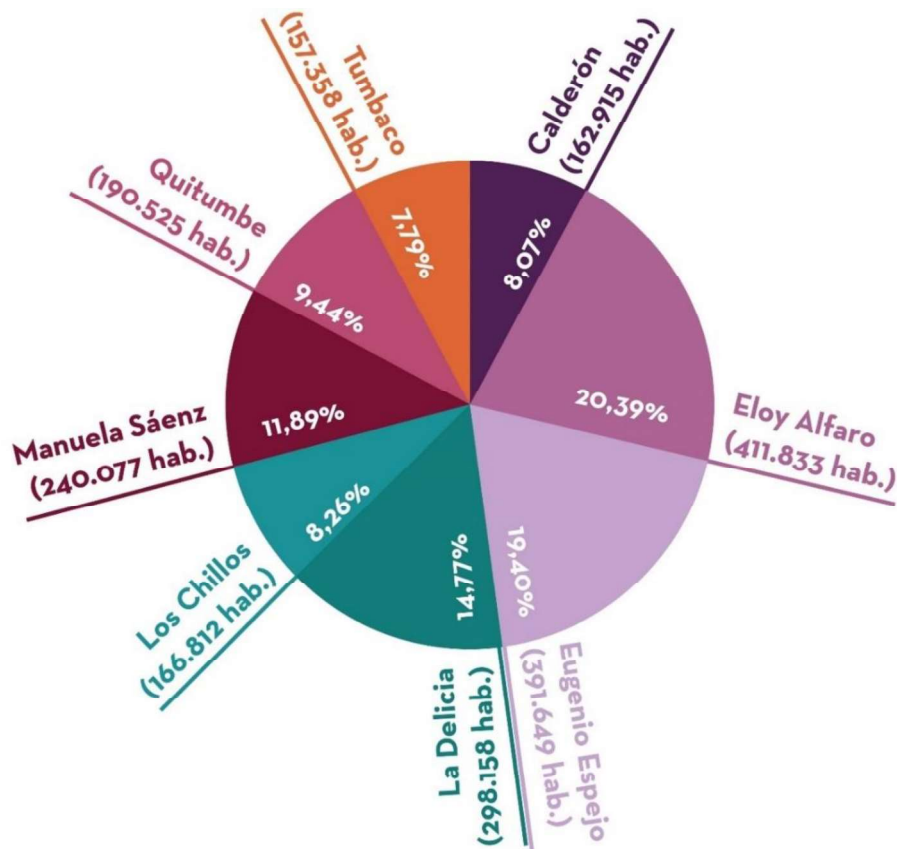


Ilustración 6: Habitantes por administración zonal.

Fuente: Elaboración propia, 2022, con datos recuperados mediante sistemas de información geográfica del DMQ, 2021.

El informe sobre demografía de “Quito como vamos 2020”, demuestra que Quito tiene una densidad bruta de 54,3 hab./Ha, lo que la convierte en una ciudad de baja densidad. De acuerdo con el informe, se espera que, hasta el 2040, habiten en Quito unos 3,44 millones de personas e indica que las áreas de mayor crecimiento serán las zonas rurales, en donde se asentará el 37% de la población. Se destaca también la tasa de crecimiento de la parroquia de Cumbayá, en la administración zonal Tumbaco (4,55%) como una de las más altas de la ciudad, pero con una de las menores densidades poblacionales, apenas 25,78 hab./Ha. (Quito como vamos, 2020).

Para entender de mejor manera estas tendencias de crecimiento hacia zonas rurales en la ciudad, se diseñó una encuesta de opinión que se aplicó a 193 residentes de Quito. Esta muestra se calculó sobre el total de habitantes del DMQ para un nivel de confianza del 95% y un margen de error del 7%. El

objetivo de la encuesta era comprender las preferencias y expectativas que los habitantes de la ciudad tienen sobre su entorno. Esto, a su vez, permitió conocer las características que, de acuerdo con los encuestados, debe cumplir la urbanización para ser atractiva.

Para encontrar estas características, se recopiló en la encuesta también respuestas abiertas, que se clasificaron en 14 aspectos que los habitantes de la ciudad buscan en la urbanización, y se reflejan de manera gráfica mediante una nube de palabras en la Ilustración 07, y que se detallan en la Tabla 01. Con base en estos resultados, podemos decir que los habitantes de la ciudad de Quito consideran más atractivas aquellas zonas de la ciudad con buena conectividad y cercanía a vías principales, calidad medioambiental y dotación de servicios.



Ilustración 07: Preferencias sobre el habitar de los ciudadanos de Quito.
 Fuente: Elaboración propia, 2021

Tabla 01: Preferencias sobre el entorno urbano de los habitantes de Quito

TÉRMINO	DEFINICIÓN
Cercanía (22,62%)	Distancia corta hasta vías principales para el desplazamiento cotidiano (de tipo vehicular).
Clima (12,70%)	Temperatura que los encuestados definen como: templada, cálida y agradable.
Medio	Cercanía a espacios verdes, conexión visual con áreas verdes.

ambiente (11,90%)	Percepción que los encuestados asocian a la pureza del aire.
Tranquilidad (11,11%)	Percepción que los encuestados asocian a bajos niveles de ruido y contaminación ambiental.
Servicios y equipamiento (10,32%)	Percepción de cercanía de los encuestados a servicios y equipamientos (especialmente: educación, salud, seguridad; sin distinguir su carácter público o privado).
Ruralidad (7,14%)	Zonas que los encuestados definen como rurales y caracterizan como: baja ocupación, grandes extensiones verdes, viviendas unifamiliares con jardines amplios, suelo productivo y vida comunitaria.
Costumbre, herencia (5,56%)	Habitar en una vivienda que ha pertenecido a su familia por más de una generación.
Seguridad (5,16%)	Percepción de los encuestados de bajos índices delictivos.
Actividad comercial (3,57%)	Cercanía a centros comerciales o zonas de alta actividad y movimiento comercial (incluye mercados, centros comerciales, y comercio barrial)
Alta calidad de vida (2,38%)	Percepción de los encuestados de un nivel de calidad de vida alto, que asocia a la mezcla de seguridad, calidad ambiental, y vida en comunidad.
Accesibilidad (1,98%)	Calidad de veredas, aceras y facilidad para desplazarse en medios no motorizados.
Plusvalía (2,38%)	Percepción de un alto valor del suelo en base a los costos de vivienda y terreno.
Imagen urbana (1,59%)	Percepción de una estética agradable, relacionada a la calidad arquitectónica de las construcciones.
Cultura (1,59%)	Cercanía a lugares de valor histórico (museos, plazas, teatros, centros culturales, etc.).

Fuente: *Elaboración propia, 2021.*

En esta encuesta se pidió también seleccionar la administración zonal que los residentes considera más atractiva. Las administraciones zonales percibidas de manera más positiva son Tumbaco (35,75%), que coincidentalmente es

la cual cuenta con el mayor índice de crecimiento de la ciudad, pero con densidades más bajas que el promedio de la ciudad; y Eugenio Espejo (27,98%), que es en la que se concentran los principales servicios y equipamientos y, que de acuerdo con el informe Quito como vamos (2020), cuenta con la mayor cantidad de población flotante de la ciudad, pero tiene una densidad poblacional menor al promedio de ciudad.

Como ya se comentó, los aspectos más importantes para los encuestados a la hora de seleccionar en qué parte de la ciudad vivir son buena conectividad y cercanía, calidad medioambiental y dotación de servicios. Sin embargo, la administración zonal Tumbaco, escogida por más de la tercera parte de encuestados, es seleccionada específicamente por las características relacionadas con el medio ambiente, ruralidad y la calidad de vida, tal como se ve en la Ilustración 08:

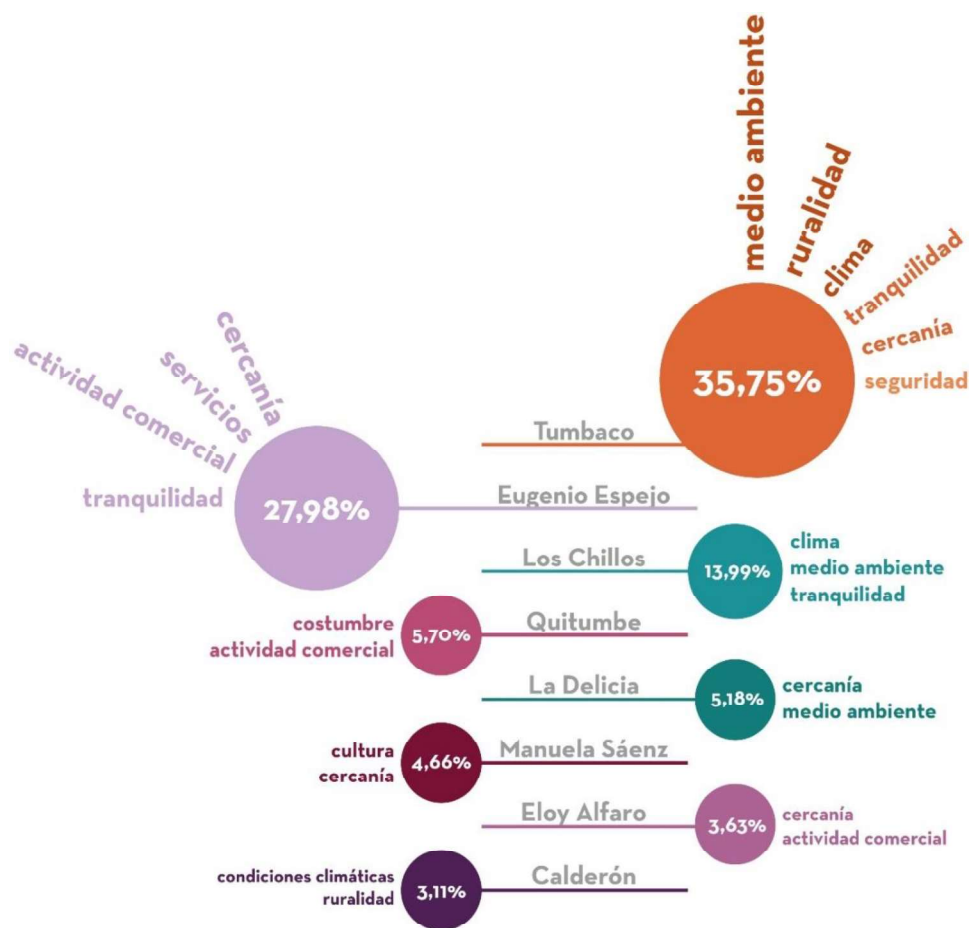


Ilustración 08: Administraciones zonales y las características que las hacen atractivas.
 Fuente: Elaboración propia, 2022.

Cabe mencionar que la administración zonal Eugenio Espejo concentra varios de los edificios más altos en la ciudad y la mayor parte de equipamientos y servicios de gran escala. En ese sentido, contaría con las principales características que los quiteños consideran atractivas en la ciudad, pero, a pesar de ello, su densidad poblacional es baja.

También es importante destacar que la administración zonal Tumbaco es la única escogida por sus características ‘rurales’, pues algunos encuestados definen que este territorio es atractivo porque “... *es campo vivo sin ruido [,] cerca de todos los servicios y con amplio espacio verde...*”. El deseo de vivir en estas parroquias se asocia al estilo de vida que se oferta en la zona: “... *exclusividad y cercanía con la naturaleza...*”.

También se preguntó a los encuestados en qué aspectos de la vivienda se fijan al momento de escoger dónde vivir. La mayoría de encuestados indicó que, además de luz y ventilación natural, consideran los patios como una característica fundamental en la vivienda (Ilustración 09). Esto demuestra que los quiteños buscan tener espacios verdes y abiertos, sin importar el área, en su vivienda. El patio, para la mayoría de los encuestados, representa el deseo de tener una casa en vez de un departamento.

Por otra parte, es destacable que, quienes escogen la administración zonal Tumbaco como ideal para vivir, consideran fundamental que la vivienda cuente con parqueadero privado. Esta característica muestra que, para ellos, el vehículo privado juega un papel fundamental.

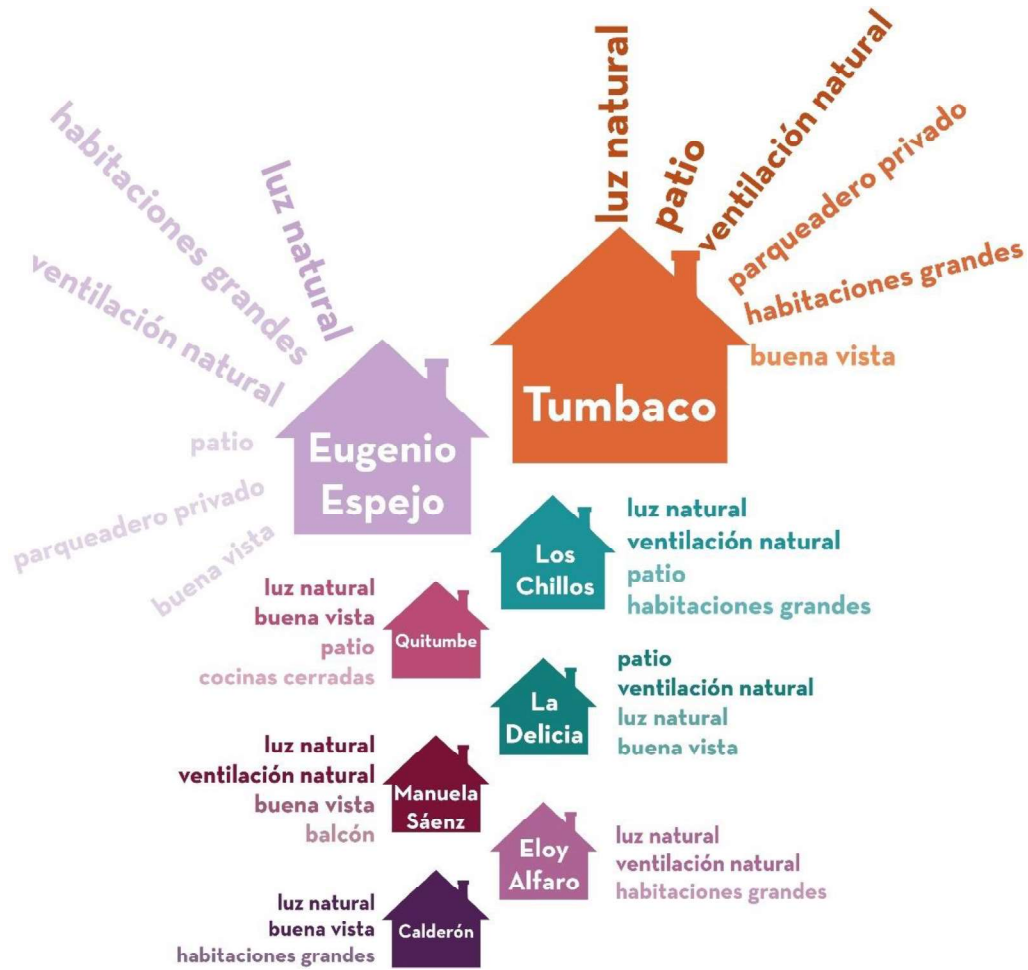


Ilustración 09: Características de la vivienda ideal por administración zonal, según los quiteños.
Fuente: Elaboración propia, 2022.

Se reconoce que, además, existen otras prestaciones que los encuestados buscan en el entorno al escoger donde vivir. De manera general, se puede observar que los equipamientos de salud y educación están entre las más importantes. También se destaca que aquellos encuestados que prefieren la administración zonal Tumbaco y la administración zonal Eugenio Espejo, esperan encontrar también actividad comercial a nivel de calle, centros comerciales y amplias aceras y, a diferencia de en otras zonas de Quito, el deseo por otros tipos de espacios públicos, como parques y plazas, es menor (Ilustración 10).

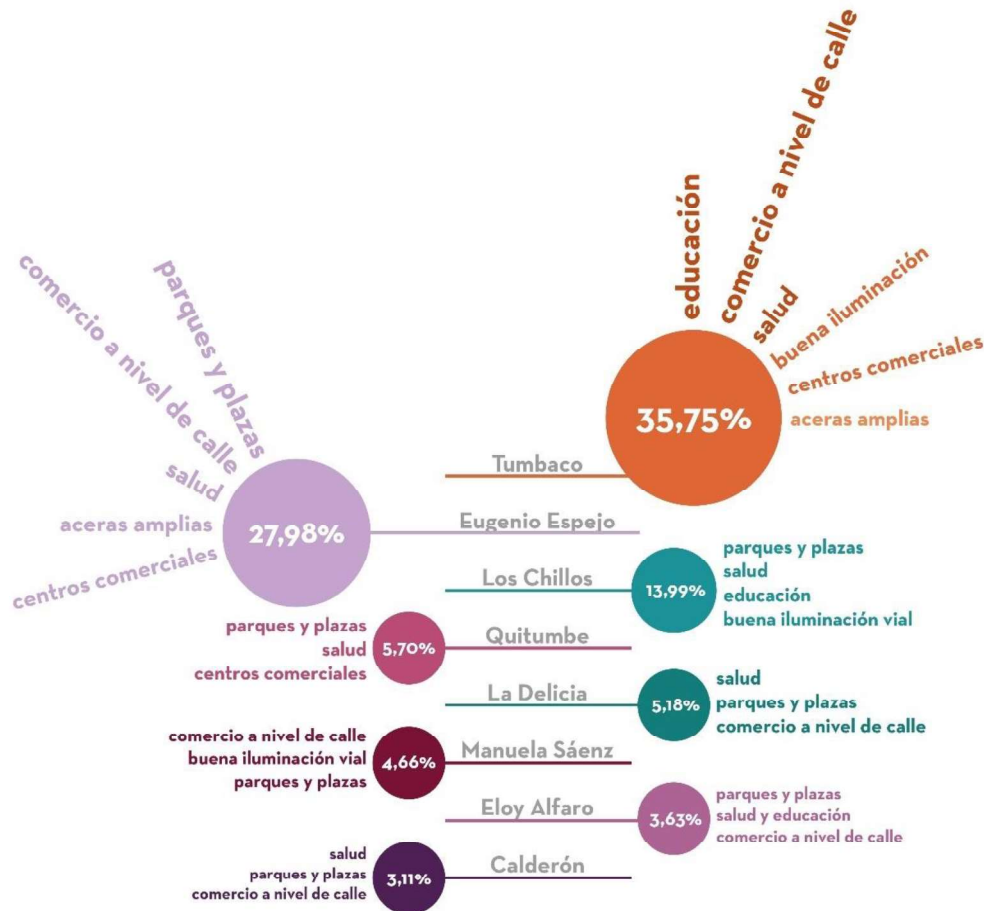


Ilustración 10: Características del entorno ideal según los quiteños.
 Fuente: Elaboración propia, 2022.

Con todas estas consideraciones, se puede construir el imaginario que los habitantes de Quito esperan de su vivienda ideal y su entorno. Esperan tener cercanía y conectividad a rutas importantes, una relación con la naturaleza, tanto directa como visual, sumada a cualidades rurales. Además, actividades comerciales, pero con alta percepción de tranquilidad y seguridad.

Es importante destacar que en algunas parroquias de la administración zonal Tumbaco, como Cumbayá y la propia Tumbaco, la vivienda se comercializa bajo lemas como: "... exclusividad y seguridad...", "... todo a 5 minutos de Quito...", o "... cercanía a la naturaleza...". Y, a pesar de no cumplir con todas las características que, según la encuesta, son atractivas para los quiteños, son polos importantes de crecimiento. Además, mientras más cualidades rurales conserven, más apetecidas resultan. Sin embargo, John Dunn (2022),

en su columna de opinión en Diario El Universo, expresa claramente que más de las tres cuartas partes de estas zonas está ya urbanizadas. En un territorio con pocas zonas aún disponibles para el crecimiento, ¿qué queda? En este caso, el crecimiento se da hacia las faldas del Ilaló, donde aún existen espacios disponibles y es aquí donde la construcción de proyectos inmobiliarios está en auge.

Apuntes sobre el Ilaló

El cerro Ilaló es un volcán inactivo con una altura de 3.200 m.s.n.m., situado en las cuencas de los ríos San Pedro y Guayllabamba. Su suelo, de cangahua, se caracteriza por estar altamente erosionado. Debido a su altitud, se puede llegar a la cumbre en pocas horas y, en la actualidad, es un recorrido turístico popular. Su valor ecológico radica en la presencia de vegetación endémica, quebradas biodiversas, su capacidad de captación de lluvia y en la presencia de ojos de agua, los cuales se secan en verano (la Hora, 2006; MDMQ, 2018).

Históricamente, se considera que el Ilaló fue un lugar estratégico para los primeros habitantes de Quito. En el complejo, denominado El Inga, se han encontrado los vestigios arqueológicos más antiguos del país, con más de 10 mil años de antigüedad. Se estima que los restos encontrados pertenecían a cazadores nómadas, debido a la gran cantidad de armas halladas. Probablemente escogieron este lugar debido a la disponibilidad de la materia prima necesaria para su producción, como la obsidiana y el basalto, y que, debido a las cualidades del sitio, con el tiempo se asentaron de manera permanente (Ministerio de Cultura y Patrimonio, 2020).

Este territorio estuvo conformado por huasipungos que, hasta la década de los 50, se transformaron en haciendas productivas. La urbanización de este territorio no empezó sino hasta la década de los 60, en donde se transforma la propiedad comunitaria para convertirse en propiedad privada. Hacia el 2016, se conservaban cerca de 11 comunas y 4 remanentes de haciendas (Cabezas Giménez, 2016). En la actualidad, la mayor amenaza que enfrenta el cerro

Ilaló es la expansión de la mancha urbana y la construcción de infraestructura en zonas de alto valor ecológico (MDMQ, 2018).

Zona de estudio y sus características

Este territorio abarca la parte norte del volcán Ilaló, en el área de influencia de la Ruta Viva, específicamente en las parroquias de Cumbayá y Tumbaco. En la Ilustración 11 se destacan los principales ejes viales, los límites barriales, los límites del suelo urbano y las construcciones existentes.

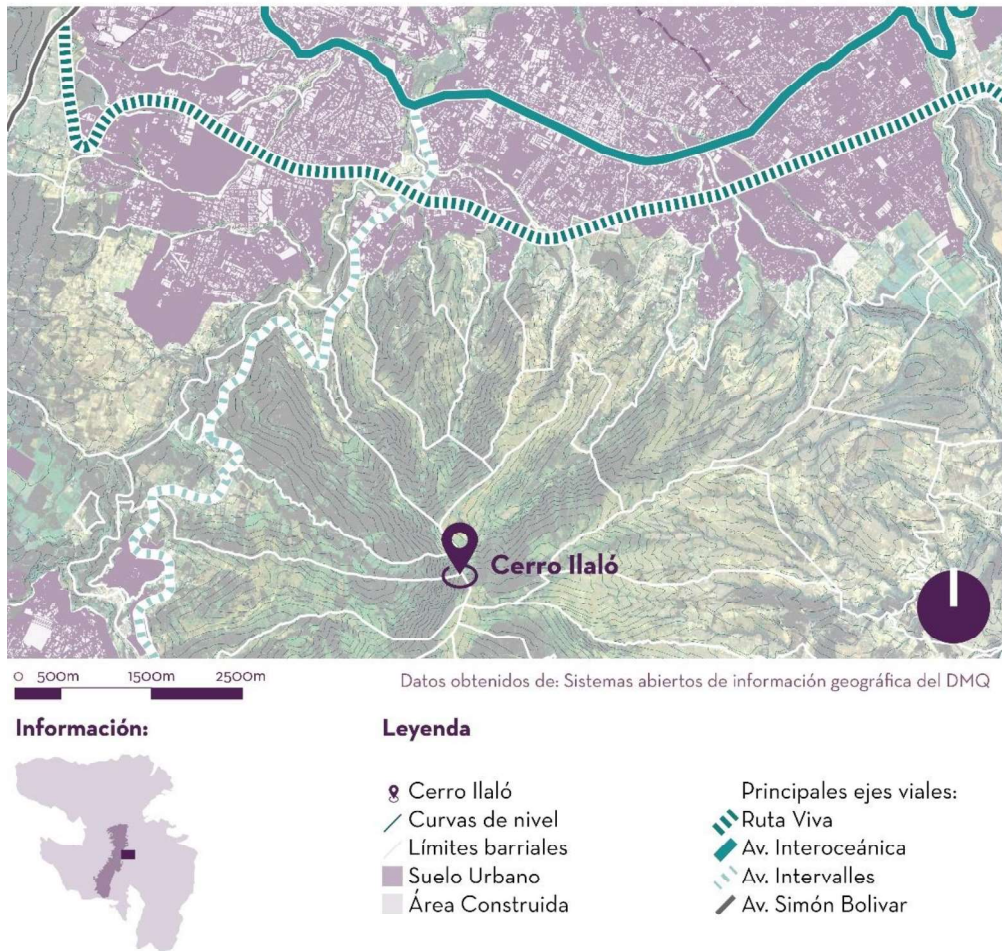


Ilustración 11: Área de estudio.

Fuente: Elaboración propia (2022), con datos obtenidos de Sistemas Abiertos de Información Geográfica del DMQ, e imagen satelital recuperada de Google Earth (2021)

Al contrastar los datos de los sistemas de información geográfica sobre la imagen satelital más reciente del territorio, se puede observar cómo, hoy en

día, el suelo urbano se extiende más allá de los límites catastrales establecidos (Ilustración 11). Se observa también cómo los límites del suelo urbano se fijaron junto a la travesera topográfica del Ilaló en donde, debido a la pendiente, los asentamientos humanos están prohibidos. Sin embargo, existen casos de asentamientos por sobre este nivel en lotes rurales y comunas (Ilustración 12).

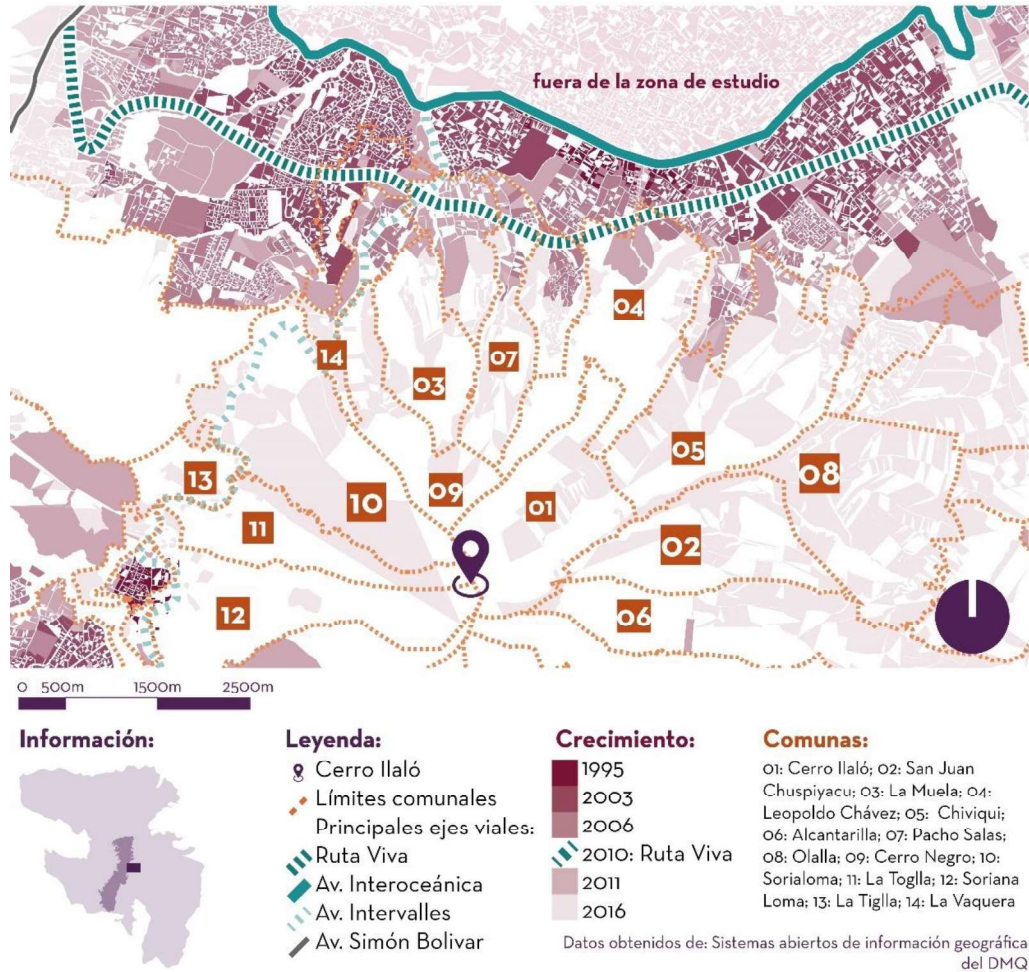


Ilustración 12: Crecimiento del área de estudio y expansión urbana.

Fuente: Elaboración propia (2022), con datos obtenidos de Sistemas Abiertos de Información Geográfica del DMQ.

Los límites de la urbanización en los alrededores pueden representar una amenaza. Por esta razón, el Plan de Uso y Gestión del Suelo (PUGS), aprobado en 2021 y en vigencia desde mayo de 2022, incorporó esta zona dentro de las Áreas de Intervención Espacial y Recuperación (AIER). Esto, por considerarlo un patrimonio natural para Quito, el cual tiene cualidades biológicas y físicas para prevenir desastres y que se considera una zona de

importancia socio cultural (Secretaría de Territorio, Hábitat y Vivienda del DMQ, 2021).

En la Ilustración 13 se observan las áreas de protección, quebradas y áreas verdes públicas, que incluyen parques, plazas y espacio público. Se puede observar también que estas últimas no se encuentran conectadas a las áreas de protección, o entre sí, y que se encuentran dispersas en el territorio. Inclusive, con la escala del mapa, las áreas verdes públicas son difíciles de localizar en primera instancia. Se observa que los límites de la zona AIER Ilaló se extienden más allá del área denominada como “zona de protección” también que existen indicios de urbanización dentro de la zona AIER.

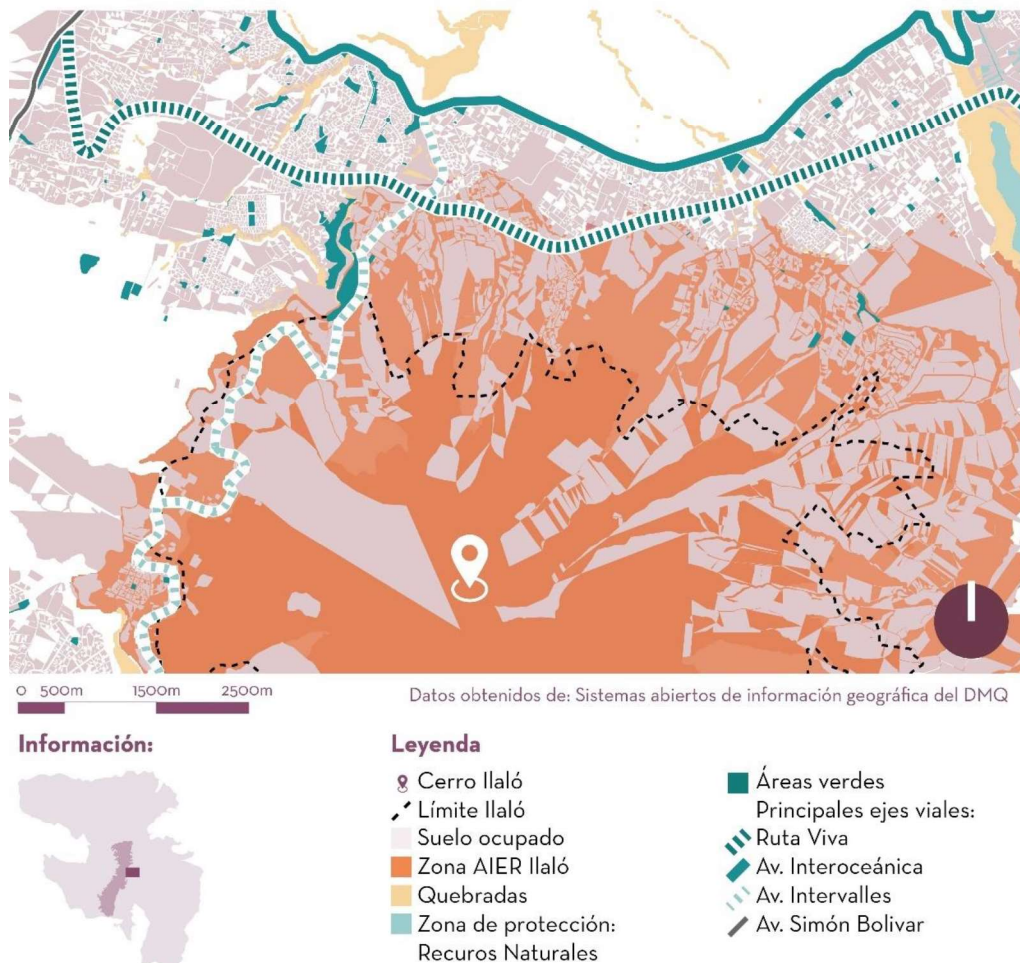


Ilustración 13: Áreas verdes y áreas de relevancia ecológica.
Fuente: Elaboración propia (2022), con datos obtenidos de Sistemas Abiertos de Información Geográfica del DMQ.

En cuanto a equipamientos, como primer análisis, se los localiza, sin sus radios de acción, para determinar únicamente las zonas en que se concentran. Se puede observar que existe una mayor concentración de equipamientos en la intersección de los principales ejes viales (Ruta Viva, Av. Interoceánica y Av. Intervalles) y también a lo largo de la Av. Interoceánica. Se observa también que los equipamientos educativos son lo más abundantes en el territorio e incluso algunos se encuentran dentro de la zona AIER Ilaló. Cabe mencionar que la información recopilada de las bases de datos de SIG no es exacta, ya que al visitar el territorio se puede comprobar la existencia de equipamientos que no se encuentran reflejados en los mapas.

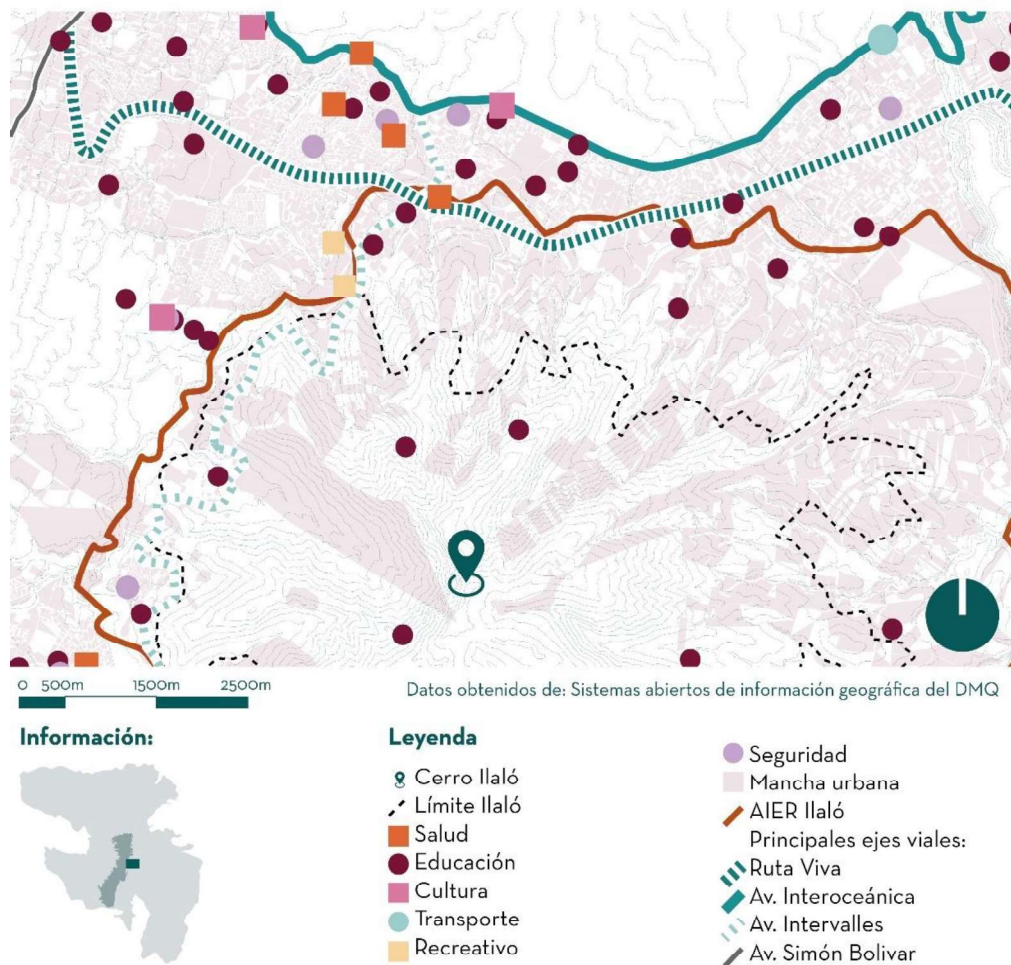


Ilustración 14: Equipamientos

Fuente: Elaboración propia (2022), con datos obtenidos de Sistemas Abiertos de Información Geográfica del DMQ.

Ideas finales

El crecimiento de Quito hacia sus valles se ha intensificado por la búsqueda de un estilo de vida que se caracteriza por estar conectado a la naturaleza, alejado del caos de Quito. Los habitantes del DMQ consideran que los mejores lugares para vivir son aquellos cercanos a ejes viales importantes, de buena calidad medioambiental y dotados de servicios y equipamientos. Por un lado, estas características se encuentran en la administración zonal Eugenio Espejo; sin embargo, esta tiene una densidad poblacional inferior al promedio de la ciudad. Por otro lado, la administración zonal Tumbaco es la escogida por la mayoría de encuestados principalmente por sus características medioambientales y rurales, a pesar de ser una zona casi consolidada. En las parroquias de esta administración, el crecimiento se está dando hacia las reservas naturales aún existentes, ya que estas constituyen prácticamente el único suelo aún vacante.

Por lo anterior, las faldas del Ilaló son una zona con gran potencial natural e inmobiliario. El levantamiento cartográfico nos permite evidenciar que este territorio se encuentra en los límites de la urbanización, caracterizado por un paisaje rural y natural. La percepción de espacios naturales se da en gran medida por la presencia única del Ilaló y sus quebradas, pues las áreas verdes públicas se encuentran desconectadas y no tienen una fuerte presencia sobre el territorio.

Esta desconexión se percibe también en la dotación de equipamientos, la cual se encuentra concentrada en zonas específicas más bien alejadas de la Ruta Viva. Y, aunque las principales infraestructuras viales han servido como ejes para el desarrollo de urbanización, no se localiza una oferta de equipamiento importante en la zona, salvo por aquella relacionada con la educación. Esto implica que sus residentes tienen una constante necesidad por desplazarse, pero cómo se verá más adelante, la movilización dentro del territorio es, para algunos residentes, una preocupación que consideran menor.

CAPÍTULO 2: Los altibajos del Ilaló

En este capítulo se realizará el análisis del territorio en dos escalas. La escala macro permitirá observar los fenómenos que han cambiado en el territorio mediante el uso de cartografías; mientras que la escala micro permitirá estudiar estos fenómenos desde la percepción de los residentes del lugar, mediante una serie de entrevistas que demuestran la postura individual de cada residente. Los entrevistados se componen de un grupo variado de personas como dos biólogos, un dirigente barrial, tres representantes de colectivos, tres residentes de conjunto cerrado, un residente de comunas; la mitad de ellos, residentes por muchos años, y la otra mitad, residentes recientes del territorio.

Lo nuevo

Además de la expansión propia de la mancha urbana, la construcción de la Ruta Viva cambió las dinámicas de ocupación del suelo. En la ilustración 15 se pueden ver los usos de suelos actuales, los nuevos proyectos aprobados mediante modificaciones en el PUOS y también planes parciales y especiales en esta zona. Se puede observar que la mayoría del territorio se compone de un uso de suelo residencial de baja densidad y que, en las áreas destinadas a densidad media, existe un Plan Parcial Urbano de Renovación y Potenciación. Se puede observar también que la mayoría de los lotes en los que se realizó un cambio están en zonas de ocupación residencial rural. De acuerdo con los Sistemas Abiertos de Información Geográfica del DMQ, estos cambios al PUOS fueron aprobados mediante resolución del 2020 sobre lo dispuesto en la Ord. 210, Art. 16 y Disposición General Primera del 218. Adicionalmente, podemos observar que el Plan de Manejo Integral del Ilaló va más allá de la zona AIER establecida.

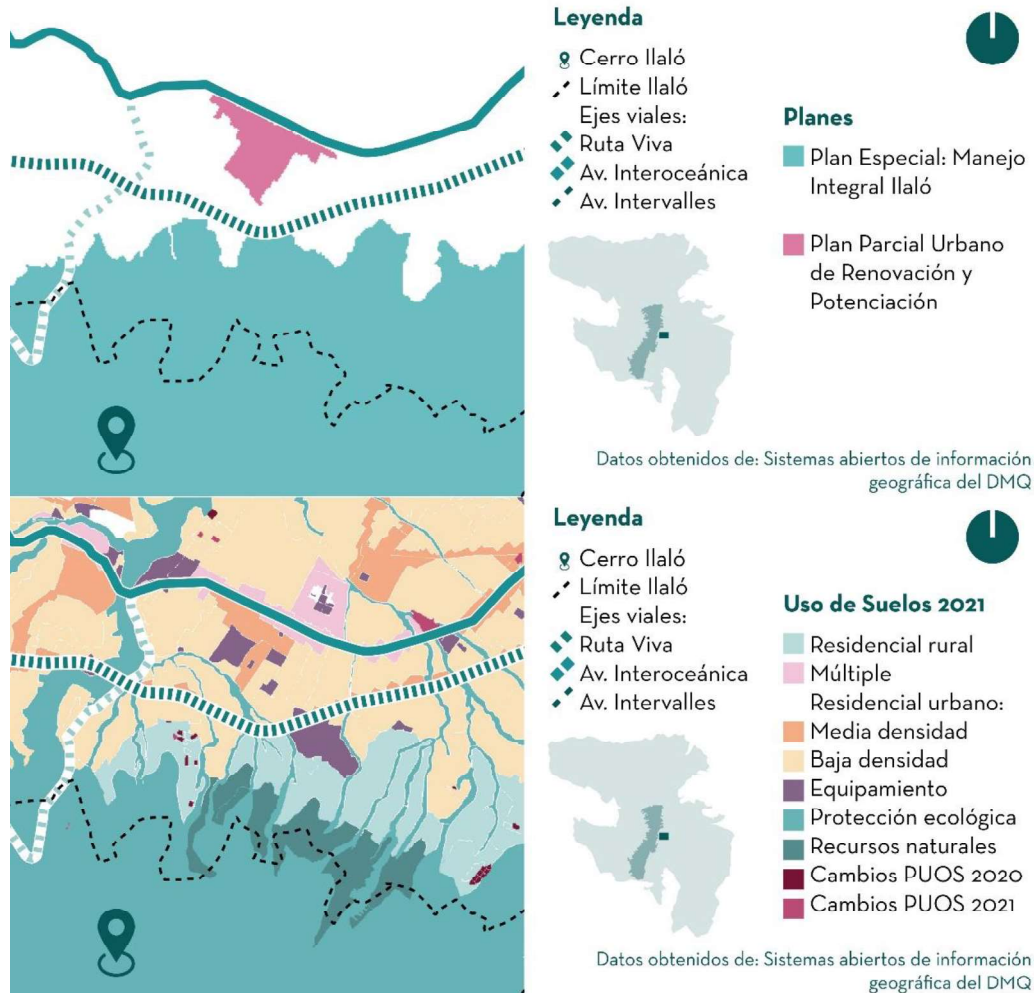


Ilustración 15: Planes, PUGS, y cambios PUOS (2021).

Fuente: Elaboración propia (2022), con datos obtenidos de Sistemas Abiertos de Información Geográfica del DMQ.

Con base en este mapa, se puede observar que existen equipamientos de gran escala cercanos a los ejes viales importante y, también, que las zonas destinadas a uso múltiple se encuentran cercanas al eje vial de la Av. Interoceánica. Este eje permite una mayor escala de comercio, pero no es la única área que concentra actividad. Por lo tanto, para tener un mejor entendimiento del lugar, se realizó un mapeo de las actividades cotidianas más importantes relacionadas al comercio: actividades de compra y venta, actividades relacionadas a la venta y consumo de alimentos y actividades relacionadas al turismo. En la Ilustración 16 se puede observar cómo se percibe este territorio si sumamos estas actividades comerciales al mapa de equipamientos. Resulta interesante comparar esta información, pues se ve cómo las actividades cotidianas se distribuyen a lo largo de ejes viales

importantes y, en algunos casos, se encuentran dentro de la zona AIER.

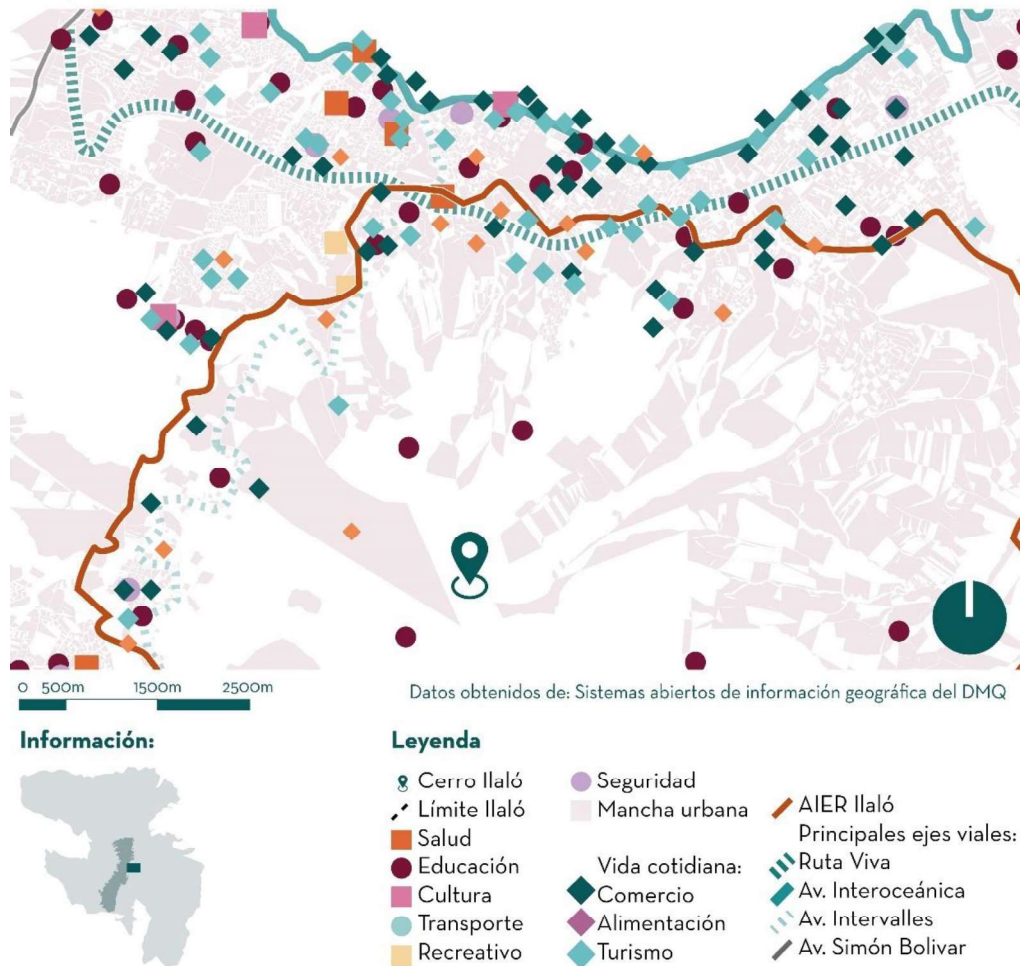


Ilustración 16: Equipamientos y vida cotidiana.

Fuente: Elaboración propia (2022), con datos de equipamientos obtenidos de Sistemas Abiertos de Información Geográfica del DMQ.

Los contrastes

Además de las características físicas del Ilaló, se consideró necesario realizar un análisis más cercano al territorio, desde la percepción de quienes más lo conocen. Este se efectuó mediante entrevistas a 10 habitantes del lugar (Ilustración 17). Se encontró una tendencia entre sus posturas, lo que permitió clasificarlas en dos grupos: aquellos que defienden la vida comunitaria desde hace muchos años y se oponen a la expansión de la mancha urbana en el territorio; y aquellos residentes que han llegado después de la construcción

de la Ruta Viva y defienden un estilo de vida con características suburbanas.

En cualquiera de los dos casos, los entrevistados consideran que la Ruta Viva, el cambio de uso de suelos y las nuevas actividades en el territorio, han favorecido a la construcción de conjuntos privados y urbanizaciones que ofertan “calidad de vida” para un nivel socioeconómico medio-alto. Incluso, se ha detectado el fenómeno de cierre de vías públicas, replicando el acceso de urbanizaciones cerradas, para, supuestamente, dar más seguridad¹.

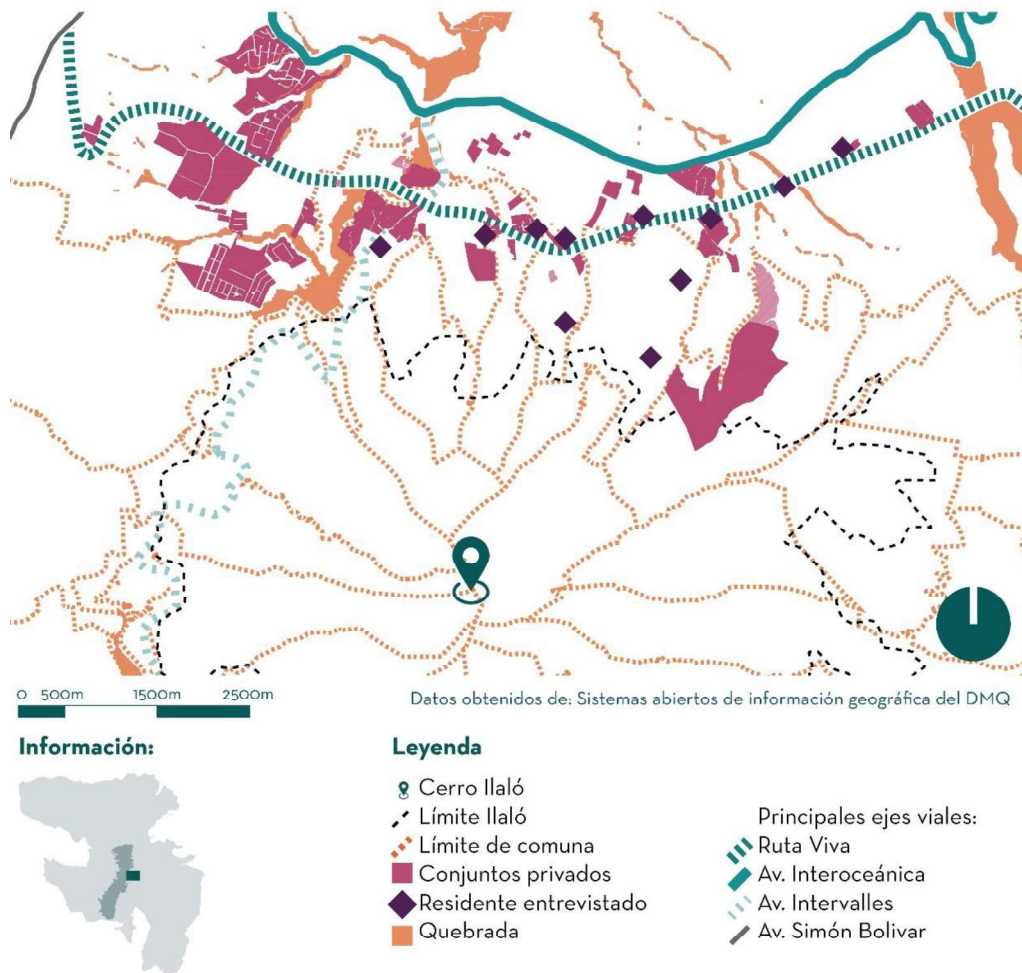


Ilustración 17: Entrevistas realizadas y mapeo de conjuntos privados y urbanizaciones.
Fuente: Elaboración propia (2022).

¹ En la Ilustración 17, se muestran los conjuntos privados y urbanizaciones más importantes, mapeadas individualmente con información levantada en visitas al sitio y con ayuda de imágenes satelitales de Google Maps. En calles privatizadas se observó la presencia de tipologías de conjuntos privados; sin embargo, esto no se pudo confirmar, por lo que, puede ser, que los conjuntos mapeados no sean los únicos existentes.

Al mapear la ubicación de los conjuntos y urbanizaciones, se puede observar que se asientan siempre cercanos a áreas verdes y quebradas, consideradas como zonas de alto valor biológico (Ilustración 17). Estos conjuntos se caracterizan por ser únicamente residenciales, con áreas comunales y espacios de uso común de carácter privado, y por estar amurallados.

Por un lado, los entrevistados residentes en conjuntos aseguran que la forma de estos les transmite seguridad y que, además, se ven beneficiados por la vista. Sin embargo, consideran que la cercanía a la Ruta Viva es un problema por la contaminación y el ruido que genera. Ellos residen hace menos de 5 años en la zona y consideran que vivir en el Ilaló es un sinónimo de estatus, porque cuentan con grandes áreas de nuevas viviendas y una estética similar a la de grandes núcleos urbanos. La relación con su entorno inmediato es limitada: en algunos casos, se limita al uso de pequeños jardines y balcones dentro de sus conjuntos.

Por otro lado, los entrevistados que no viven en conjuntos, disfrutan de una relación que consideran como 'armónica' con su entorno inmediato. En general, son personas que llevan muchos años viviendo en el lugar; algunos, más de una generación. Son personas se han adaptado a una vida más de tipo rural: sus casas son pequeñas y están construidas en lotes grandes, aprovechando el espacio libre del terreno para la agricultura de pequeña escala. De manera general, hablan del Ilaló de forma positiva y destacan la necesidad de protegerlo, pues sienten que este tiene una 'magia particular', en donde se mezcla el valor natural y el valor cultural transmitido entre generaciones. Muchos de estos habitantes se consideran fieles defensores del Ilaló, pues buscan protegerlo de la invasión urbana y de las implicaciones que esta trae consigo.

En rasgos generales, no todos los entrevistados se declaran opositores de la nueva urbanización. Sin embargo, todos consideran que la presencia de los conjuntos cerrados ha generado barreras físicas y sociales entre los habitantes. También concuerdan en que la Ruta Viva ha cambiado las dinámicas existentes, facilitando la movilidad y la accesibilidad. Además, que

esta ha incrementado la cantidad de actividades, equipamientos e infraestructura existente.

Los entrevistados que defienden la vida rural en el Ilaló argumentan que este desarrollo amenaza las dinámicas naturales existentes. Algunos de los entrevistados son biólogos expertos y expresan su particular preocupación, pues consideran que la expansión de la mancha urbana ha afectado la capacidad ambiental del sitio. Para otros entrevistados, este crecimiento rompe la vida comunitaria que ha existido desde hace muchos años.

A pesar de las diferencias, todos consideran que esta zona es un territorio de contrastes, siendo evidente que la postura de los entrevistados es un reflejo de sus observaciones diarias. Estas se resumen en el collage realizado a partir de un levantamiento fotográfico (Ilustración 18²).



Ilustración 18: Collage con fotografías sobre los fenómenos territoriales en las faldas del Ilaló junto a la Ruta Viva.

Fuente: Elaboración propia (2022).

De forma general, se pueden destacar dos aspectos de percepción positiva del sitio. En primer lugar, los entrevistados se consideran satisfechos con la dotación de servicios y actividades cotidianas, a pesar de que las actividades y equipamientos se concentren en zonas específicas. En segundo lugar, consideran que la Ruta Viva es una excelente forma de conectar este territorio

² La Ilustración 18 se encuentra también en anexos, en mayor tamaño y calidad.

con la ciudad. Y, aunque todos consideran este aspecto de manera positiva, expresan que la conexión interna del territorio, antes de llegar a la Ruta Viva, es deficiente. Sin embargo, también manifiestan que cualquier problema de conexión se soluciona con el uso de un vehículo privado.

Otro aspecto destacable se relaciona con la percepción del espacio público. A pesar de ser escaso, las personas dicen no sentir necesidad de tenerlo ya que, al encontrarse cerca de una gran extensión de área verde con la que tienen un contacto únicamente visual, muchos sienten satisfecha esta necesidad. Los residentes de conjuntos privados incluso aseguran no requerirlo, pues cuentan con áreas de uso comunal que satisfacen sus necesidades. Sin embargo, al responder esta pregunta, parece ser que los entrevistados no consideran a la calle como un espacio público, pese a que mejorarlo para que facilite sus actividades cotidianas sí es una necesidad que mencionan.

Contrastando la información cartográfica con la observación personal de los entrevistados se destaca que las cartografías no logran realmente representar la percepción real sobre la dotación de servicios, cohesión social y actividades que se desarrollan en el lugar. Esto, por cuanto son las dinámicas de pequeña escala que satisfacen en mayor medida la vida del lugar y pueden ser explicadas solamente por las personas que interactúan con esta realidad de manera cotidiana. Esto hace que todos los entrevistados consideren que sus necesidades están satisfechas y que, en caso de requerir servicios de otro tipo, pueden movilizarse en vehículo privado por ser más rápido y sencillo.

Ideas finales

Los cambios que ha experimentado este territorio son propios de la expansión urbana. Entre los más importantes se pueden destacar el cambio en el uso de suelos, las nuevas dinámicas comerciales y la llegada de nuevos residentes. Estos fenómenos han traído consecuencias que muchos consideran amenazadoras.

Para todos los entrevistados, el lugar posee un alto valor natural, pero solo un grupo de ellos percibe que existe también un alto valor cultural. Para este último grupo, la construcción de un paisaje cultural entre habitantes ha permitido que los conocimientos sobre el llaló se hayan transmitido de generación en generación. Consideran que, aunque existan algunos libros sobre leyendas e historias del sitio, este tipo de información no puede ser fácilmente representada ni mapeada, pues debe ser vivida.

Sin importar la zona de residencia, los habitantes del llaló consideran que el sitio *'lo tiene todo'*, pero también existe una percepción generalizada sobre la mercantilización del suelo. Esto llevó a debates interesantes sobre el verdadero valor del suelo en el sitio y a destacar la necesidad de frenar el crecimiento urbano, que unos sienten como amenaza al espacio natural y otros que piensan que, dentro de unos años, deberán salir en búsqueda de un nuevo espacio que ofrezca las características de seguridad que el llaló les ofrece actualmente. De cualquier manera, todos coinciden en que la expansión urbana es una amenaza, no solo para la naturaleza, sino para su estilo de vida.

CAPÍTULO 3: Fenómenos suburbanos a aprovechar, potenciar y limitar en el Ilaló

El enfoque cualitativo permite percibir el territorio desde sus características más humanas. Por lo que, habiendo entendido el territorio a través del análisis de cartografía, fotografías, observación y entrevistas con quienes lo habitan, en este capítulo se profundizará en cuatro fenómenos relevantes encontrados en el territorio relacionados al valor del suelo, de naturaleza, de los servicios y de los límites. Se toma como punto de partida los resultados del proceso de entrevistas sobre estos temas y, con base en la información obtenida y en la bibliografía revisada, se delinearán puntos para aprovechar, limitar y potenciar en la zona y, a su vez, plantear consideraciones para continuar investigando el lugar.

El valor del suelo

Con varios entrevistados se habló recurrentemente sobre el incremento en el costo del valor del suelo, lo que ha transformado el territorio en una zona de alta plusvalía. En la Ilustración 19, por un lado, se observa que los suelos cercanos a áreas naturales (como quebradas) mantienen un valor bajo, al encontrarse en zonas con una topografía que complejiza la accesibilidad. En otras zonas, la falta de servicios básicos tradicionales (agua potable, luz y alcantarillado), ha hecho que las personas tengan sus propios sistemas de abastecimiento y reutilización de recursos, lo que ha mantenido de igual manera costos bajos en el valor del suelo, como aseguran residentes de las comunas. Por otro lado, las zonas cercanas a infraestructura y equipamientos tienen un mayor valor, y es en donde los conjuntos se asientan.

Para muchos entrevistados, esto crea una especie de contradicción, en donde los suelos más baratos son los que se relacionan de manera directa con la naturaleza, pero en los suelos de mayor valor, la conexión con la naturaleza es contemplativa. Sin embargo, la conservación de costos bajos en estos suelos permite que sigan manteniendo su uso rural y su vocación agrícola, protegiendo el patrimonio natural. Que estos suelos continúen con un uso

residencial agrícola también genera límites para la urbanización residencial suburbana que se da en la zona, protegiendo a los pobladores y comunas frente a desplazamientos forzados por falta de recursos económicos.

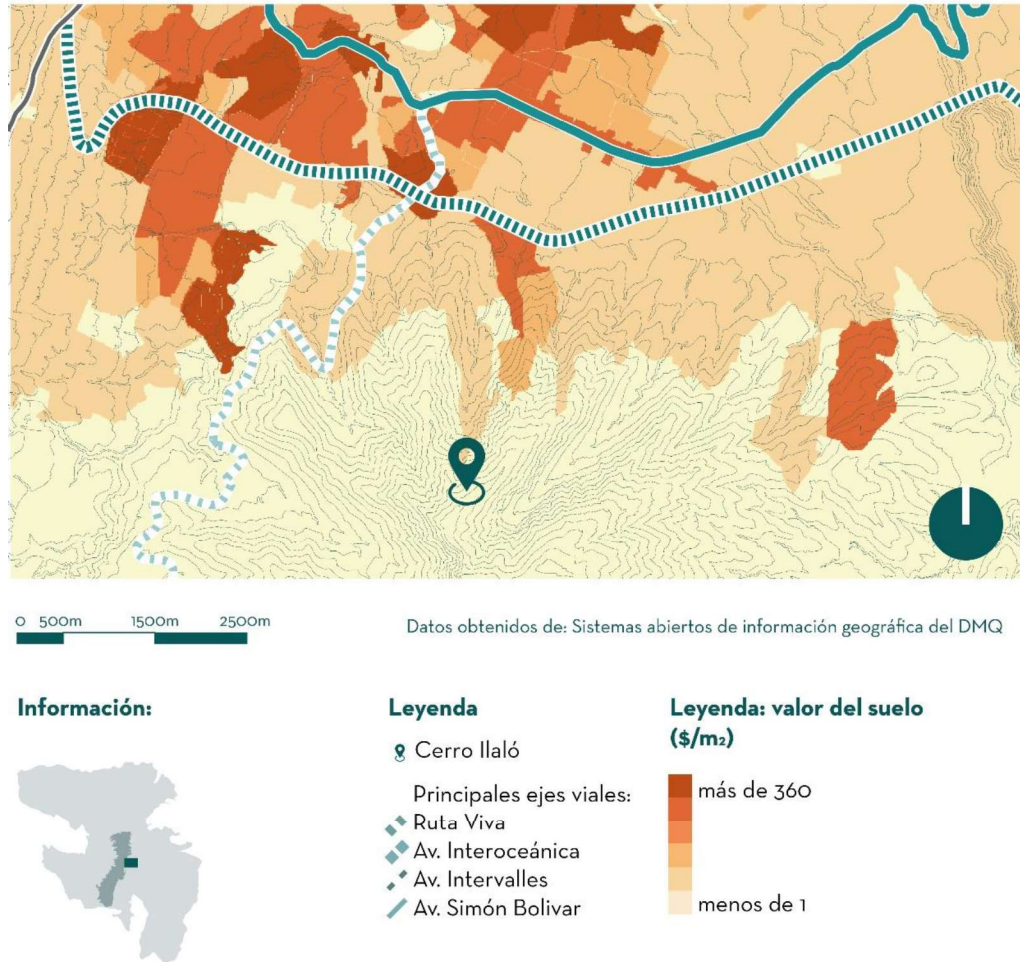


Ilustración 19: El valor del suelo.

Fuente: Elaboración propia (2022), con datos de equipamientos obtenidos de Sistemas Abiertos de Información Geográfica del DMQ e información publicitaria sobre el costo de terrenos en la zona.

Sin embargo, en las zonas bajas del Ilaló, donde ha empezado a subir el valor del suelo, las residentes de conjuntos privados cerrados consideran que deben aprovechar el tiempo que les queda en la zona hasta que esta “... vuelva a saturarse como Quito...” y que deban vender su vivienda para buscar, en otra parte, la vida bucólica que los llevó al Ilaló en primer lugar. En cambio, los residentes antiguos del Ilaló dicen que no optarían por vender sus casas y terrenos ya que desean mantener el estilo de vida que llevan por muchos años más. Para ellos, este compromiso es una manera de proteger

el llaló, en donde los lazos de comunidad creados han tratado de mantenerse. La conservación de los valores comunitarios en la zona es actualmente una de las fortalezas para defender los valores naturales del lugar.

Todos los entrevistados coinciden en que el llaló es el valor agregado a la plusvalía generada por la Ruta Viva, y todos coinciden en que la urbanización es una amenaza. Para algunos, la amenaza es la destrucción de la naturaleza, y, para otros, es la densificación de los alrededores que eliminaría la exclusividad, la tranquilidad y la calidad ambiental que perciben existe ahora. Esto llevó varias veces a que se planteen preguntas similares:

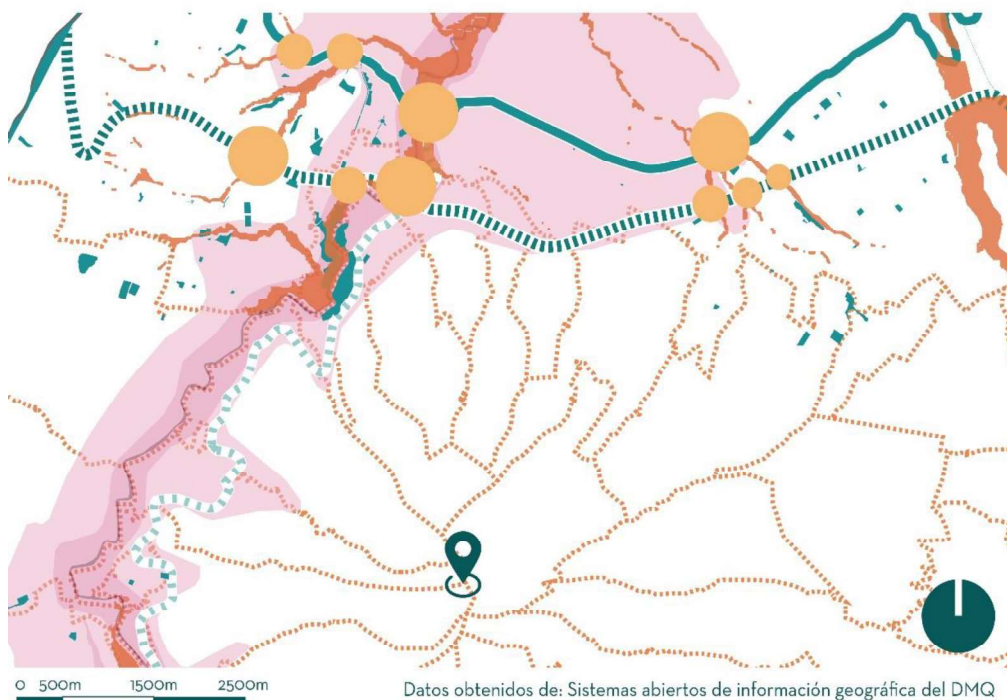
- Los nuevos asentamientos en esta zona, ¿deberían pagar más por relacionarse con la naturaleza?
- ¿Se debería cobrar un valor extra por asentarse en el llaló?
- ¿Es la naturaleza un bien por el que deba pagarse?

Para muchos entrevistados, la solución es “cobrar a los que lleguen” y “que aquellos que puedan, que paguen”. El hecho de plantear estas preguntas desencadena en una problemática de segregación y de posible especulación del suelo. Medir el valor por los bienes naturales del sitio es una forma de mercantilizar la naturaleza, lo cual atenta contra sus propios derechos, establecidos en la Constitución de la República.

El valor natural

Pero más allá de su valor económico, el llaló representa un bien natural de mucho valor ecosistémico, como afirman algunos de los entrevistados. A lo largo de la investigación, destacan sus características naturales por su importancia para prevenir accidentes y catástrofes a futuro. La ciudad de Quito no es ajena a los desastres naturales por la ocupación de áreas naturales y relleno de quebradas, como puso en evidencia el aluvión del 31 de enero de 2022 que afectó a la comuna de Santa Clara de San Millán y al barrio de La Gasca, dejando en claro la importancia de preservar nuestras quebradas.

En la Ilustración 20, podemos observar las zonas de mayor riesgo y, también, las zonas de quebradas que han sido alteradas por la construcción de infraestructura. Este tipo de acciones limitan la capacidad del territorio para disminuir desastres, como describen dos de los entrevistados, biólogos de profesión, quienes afirman que las quebradas son fundamentales para el funcionamiento del ecosistema. Más allá de su capacidad biológica, muchos entrevistados reconocen también que son zonas atractivas para conocer y visitar. Sin embargo, para los residentes de conjuntos cerrados, su propia muralla hace que su contacto con el llaló sea solo visual: muchos reconocen no haber traspasado los límites de su entorno cercano.



Información:



Leyenda

- 📍 Cerro Ilaló
- 📏 Límite Ilaló
- 📏 Límite comunas

Riesgo:

- 🟡 bajo
- 🟠 medio
- 🔴 alto
- 🟠 Quebradas
- 🟡 Intervención

Áreas verdes

- Principales ejes viales:
- 🟢 Ruta Viva
 - 🟢 Av. Interoceánica
 - 🟢 Av. Intervalles
 - 🟢 Av. Simón Bolívar

Ilustración 20: El valor natural del Ilaló.

Fuente: Elaboración propia (2022), con datos de equipamientos obtenidos de Sistemas Abiertos de Información Geográfica del DMQ.

La creación del territorio AIER Ilaló es un paso clave para la protección del cerro. En la cartografía se ha observado cómo la urbanización empieza a

hacer presión sobre el sitio, por lo que es necesario que los planes, proyectos y estrategias de protección sean claras y de conocimiento público. Hasta el momento de elaboración de este documento, no se encuentra información específica sobre el tipo de proyectos o acciones que serán desarrolladas para la protección del Ilaló, pero existen objetivos generales que se esperan sean cumplidos.

Es aquí donde varios entrevistados expresaron su preocupación, pues aseguran que los procesos de socialización de este tipo de proyectos en el territorio no han sido adecuados y, a pesar de que se mantengan dentro del margen de la Ley por estar aprobados mediante ordenanzas, consideran que existe desconocimiento sobre lo que realmente se lleva a cabo. Los representantes de colectivos y residentes de comunas mencionan que los procesos de socialización se llevaron a cabo “... *con mucho secretismo...*” y “... *solo con constructores...*”.

A partir de la preocupación por el Ilaló, surge la pregunta de si es que la nueva legislación será suficiente para proteger al Ilaló. Esto solo puede responderse una vez se ejecuten y desarrollen acciones tangibles para la protección del volcán y, siempre y cuando, se establezca un sistema de medición y seguimiento que permita comparar el estado actual con los resultados obtenidos. Cabe destacar que, para los entrevistados, los procesos de participación y socialización dejan mucho que desear y solo han sembrado más dudas sobre el futuro del Ilaló. Esto resalta que, para construir un territorio en donde se conviva de manera armónica, el único camino es a través de un adecuado proceso de participación ciudadana.

El valor de los servicios

Todos los entrevistados consideran sentirse satisfechos por los servicios que encuentran en su medio y consideran que la Ruta Viva ha mejorado su calidad de vida al haber incrementado la cantidad y diversidad de actividades cotidianas. Además, ha mejorado su percepción de cercanía a equipamientos en otros puntos de Cumbayá y Tumbaco. Tal como observamos en la

Ilustración 16, existen zonas de mayor concentración de actividades, pero al enfocarnos en estudiar la cobertura de servicios, con base a sus radios de influencia, podemos comprobar que existen áreas con cobertura deficiente (Ilustración 21).

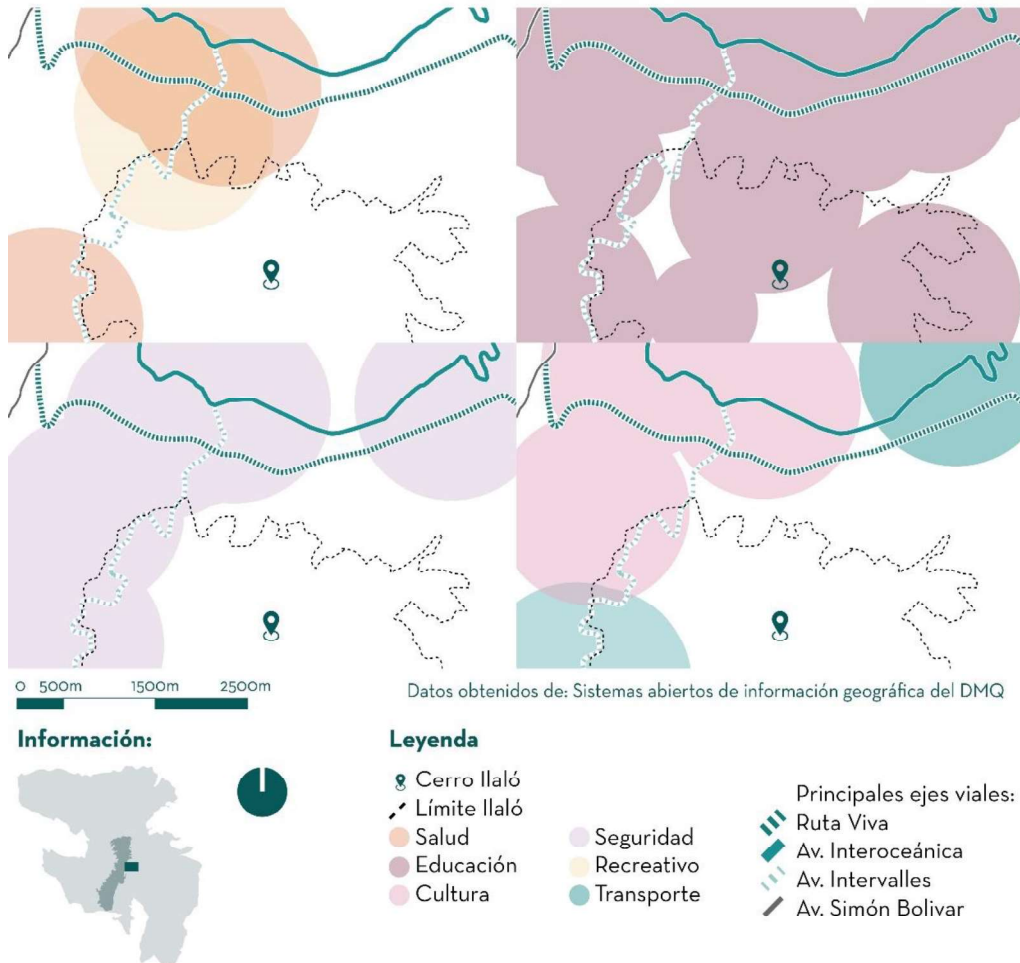


Ilustración 21: Cobertura de servicios

Fuente: Elaboración propia (2022), con datos de equipamientos obtenidos de Sistemas Abiertos de Información Geográfica del DMQ.

Para todos los entrevistados, la Ruta Viva es una infraestructura que los ha ayudado a movilizarse con facilidad, pero reconocen que el automóvil es una posesión necesaria para lograrlo, particularmente fuera del territorio. Consideran que los desplazamientos dentro del sector pueden hacerse a pie o en bicicleta y que esto es suficiente para llegar a tiendas, panaderías, farmacias, restaurantes, bares o papelerías. Para la mitad de los entrevistados, estos desplazamientos generan actividad e intercambio comunitario, lo que trae seguridad a los alrededores. Para la otra mitad, optar

por medios de transporte que no sean un vehículo privado, es inseguro, pues se sienten amenazados por la misma presencia de otros vehículos.

Sin embargo, ir más allá del límite de la Ruta Viva es un esfuerzo que requiere de transporte motorizado. Los entrevistados aseguran sentir sus necesidades satisfechas, pero expresan que, en casos particulares, acceder a servicios de seguridad y salud requiere de planificación previa para desplazarse hacia los centros de Cumbayá o Tumbaco. Esto genera otra contradicción entre su percepción del sitio y sus necesidades y, aunque consideran que un desplazamiento de 10 o 20 minutos en automóvil es “cercano”, surgió constantemente la duda sobre si es necesario mejorar la conectividad peatonal o si debería trabajarse en abastecer mejor el sector de servicios.

Para unos pocos, aumentar la dotación de servicios sería otro motivo para incrementar el tráfico y la urbanización; para otros, la incorporación de equipamientos “... *chiquitos y para emergencias...*”, de escala barrial (como subcentros de salud), ayudaría a solventar problemas menores. Para otros, la solución está en aprovechar la infraestructura de movilidad, como la propia Ruta Viva, e implementar mejores sistemas de conectividad, con rutas de transporte público, veredas de calidad (amplias y con sombra) y ciclovías continuas, con el objetivo de transformar el espacio urbano, especialmente en aquellas vías que cruzan de un lado a otro la Ruta Viva. Este enfoque de trabajar el territorio a una escala más pequeña, más humana, permitiría generar nuevos espacios de conexión.

El valor de los límites

Ya sean construidas, sociales o naturales, en el Ilaló se observa la presencia de distintas barreras, que pueden ser tanto negativas como positivas (Ilustración 22). Por un lado, las barreras naturales son necesarias para el funcionamiento de un ecosistema sano, como se ha visto anteriormente.

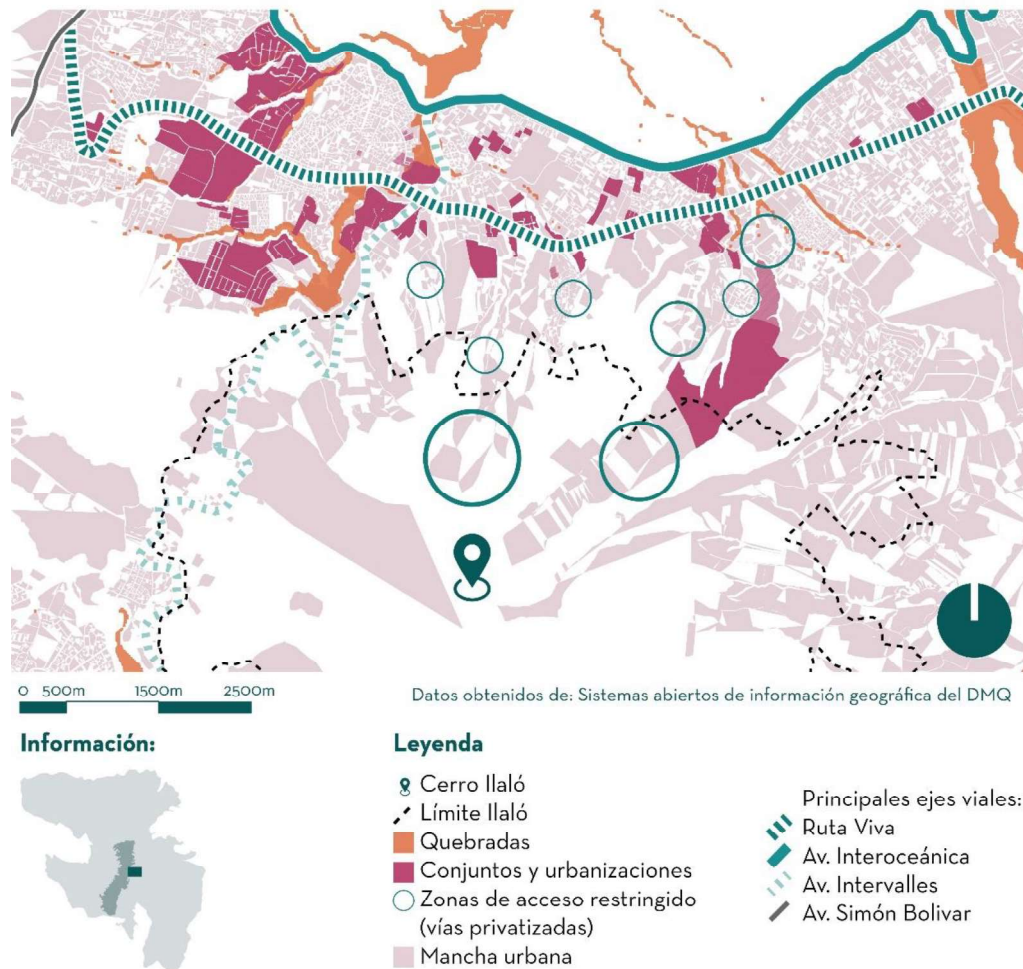


Ilustración 22: Límites y barreras.
Fuente: Elaboración propia (2022).

Las barreras sociales generadas por la diferenciación socioeconómica del lugar están empezando a afectar las dinámicas comunitarias pues, aunque aún no existe un fenómeno latente de desplazamiento (desde la perspectiva de los entrevistados), la incorporación de nuevos residentes dentro de conjuntos amurallados no permite establecer lazos sociales ni crear comunidad. Estas barreras se acentúan con la construcción de límites físicos, e incluso con la privatización de vías públicas en donde se busca conseguir la supuesta seguridad que ofrecen las urbanizaciones cerradas. Otras barreras físicas evidentes son aquellas fácilmente transitables en un vehículo privado, como las autopistas.

En todos estos casos, se requiere de un trabajo minucioso para permeabilizar o eliminar algunas de estas barreras, facilitando las conexiones naturales y sociales que caracterizan el entorno y le brindan valor. La urbanización es un fenómeno que no puede ser detenido, según varios entrevistados, pero sí puede tener normativas mucho más estrictas para evitar crear espacios de ruptura y de aislamiento.

Algunos consideran que los cerramientos tradicionales son obsoletos en el lugar; otros en cambio, creen que el tipo de ocupación del suelo debe aprovecharse para incrementar las áreas verdes; y, finalmente, otros tantos creen que se debe ceder espacio para la creación de espacios públicos de calidad. Aunque en el lugar existen propuestas de urbanización con estas características, su ubicación, al límite de las zonas protegidas, crea nuevamente barreras entre lo natural y lo construido. Esto genera nuevas dudas sobre si la urbanización debe tener límites en el sector y, si es así, cuáles o de qué clase deben ser. Para varios de los entrevistados, es necesario promover un respeto real por el medioambiente, pues consideran que “... *la mejor urbanización en una zona natural es aquella que no se produce...*” y, en caso de que se dé, esta debe empezar a ser realmente inclusiva y sostenible.

Después de todas estas preguntas y cuestionamientos llevados a cabo con los entrevistados, se reconoce que es importante abrir espacios de diálogo en donde se puedan expresar las distintas opiniones sobre una misma realidad. Con base en la información obtenida sobre los fenómenos recurrentes en el territorio, es importante sintetizarla y clasificarla para determinar qué fenómenos de esta suburbanización pueden ser aprovechados y potenciados y cuáles deben limitarse o restringirse.

Fenómenos suburbanos que se pueden aprovechar en el Ilaló

Este sitio posee una ubicación privilegiada gracias a la accesibilidad que le dio, desde su construcción, la Ruta Viva. Esta les dio a los habitantes del sector mayores facilidades de desplazamiento y, además, hizo que el sector

sea más conocido por otros usuarios de la vía. Esta cualidad podría aprovecharse, reconociendo que la accesibilidad no debe pensarse únicamente para automóviles y que deben existir mejoras generales para crear mayor conectividad intermodal, tanto dentro de los barrios en las faldas del Ilaló como entre los barrios a cada margen de la Ruta Viva y con otras zonas cercanas.

La creación de mejores conexiones para quienes residen en el sector implica la mejora de las calles y vías para otros tipos de movilidad: transporte público, movilidad compartida, ciclovías y aceras o zonas peatonales, considerando que ya se cuenta con una infraestructura que podría incorporar la intermodalidad. Esto agregaría opciones para decidir de qué modo moverse y mejoraría las conexiones entre ambos lados de la Ruta Viva, creando facilidades de traslado transversal, hoy en día limitadas por las características de la propia autopista. Es comprensible que, por su condición geográfica, el automóvil facilite el acceso a zonas más altas, pero es precisamente en ellas donde residen grupos sociales mejor organizados y que están dispuestos a usar medios de transporte compartidos o alternativos.

También, existe una importante presencia de equipamientos educativos en las faldas del Ilaló que puede ser aprovechada de manera en que se conviertan en espacios donde se extienda el conocimiento popular y científico sobre el volcán, a modo de programas de vinculación con la colectividad y de preservación de la memoria. Esto es importante pues, como se pudo constatar con varios entrevistados que residen desde hace poco tiempo en el sector, existe desconocimiento sobre los aportes ecosistémicos del Ilaló y su historia.

Por otra parte, debe aprovecharse que el acceso en automóvil aún es restringido en ciertos sectores del cerro. Esto permite también la conservación de algunas áreas naturales que aún se las puede recorrer o a pie y en bicicleta por senderos que atraviesan comunas y barrios. Además, existen quebradas y quebradillas que pueden ser visitadas e, incluso, se puede alcanzar la cima del Ilaló en poco tiempo.

Fenómenos suburbanos que se pueden potenciar en el Ilaló

La facilidad de organización y comunicación que tienen los residentes que viven fuera de los conjuntos cerrados es una cualidad que debe ser potenciada. Las interacciones entre colectivos sociales, comuneros y vecinos, mantienen viva la vida barrial y, considerando varias teorías urbanas actuales, esta es una cualidad deseable en las ciudades, más aún en sectores suburbanos. Además, son estas personas quienes se preocupan de la protección del sitio y se involucran más con los procesos participativos. Es por esta razón que se considera importante la incorporación de los nuevos residentes a estas dinámicas sociales, para fortalecer lazos de comunidad y, con la mejora de los procesos participativos, construir un tejido social más cohesionado con espacios en donde las personas puedan expresarse abiertamente, pues una ciudad sostenible debe ser democrática.

Por otra parte, y reconociendo que la calle es el principal espacio público en una zona urbanizada, se considera primordial mejorar las condiciones de diseño de la calle. Esto mejoraría la conectividad, como se mencionó en el subcapítulo anterior, pero también potenciaría las demás dinámicas sociales del sector, tal como se indica en el párrafo anterior.

Es importante reconocer que, para los habitantes del Ilaló, el concepto de espacio público es sinónimo al de parque y que, por eso, consideran que sus necesidades de contacto con la naturaleza están satisfechas con las áreas naturales que pueden ser contempladas. En este caso, la conservación del paisaje natural podría potenciarse para la recuperación de áreas que están degradadas o en proceso de degradación en el Ilaló, considerando también que el Ecuador es el primer país que reconoce a la naturaleza como sujeto de derecho. En ese sentido, se deberían fortalecer las políticas ambientales y delimitar de manera clara las implicaciones del Plan Especial de Manejo Integral del Ilaló y, en especial, de su zona AIER.

Fenómenos suburbanos que se deben limitar o restringir en el Ilaló

Como se mencionó antes, el sector es altamente dependiente del automóvil. Sin embargo, la infraestructura usada por este puede aprovecharse, como se dijo, para incluir sistemas de movilidad intermodal, potenciando también la caminabilidad del sector. Esto implica la necesidad de limitar el espacio público, tanto en calles como en vías, destinado a los automóviles. Por otra parte, también debería mantenerse la restricción de estos vehículos en las zonas naturales que deban ser protegidas.

Por otra parte, el incremento en la plusvalía de los terrenos del Ilaló, a raíz de la construcción de la Ruta Viva propició, el desarrollo de proyectos inmobiliarios en el sector. La mayoría de estos se construyeron bajo la tipología de conjuntos habitacionales cerrados, muy popular entre quienes quieren vivir en casas unifamiliares, pero “protegidos” y, por tanto, aislados, del exterior. Esta tipología se caracteriza por tener grandes muros ciegos, que sirven como cerramiento, y que restringen el acceso a no residentes. Estos cerramientos generan barreras que rompen las relaciones humanas, por lo que se debe evitar replicar modelos de ciudad con estas características.

Es necesario establecer rangos de densidad ideal diseñados específicamente para el sector sobre sus condiciones reales y deseadas, para restringir la expansión de la mancha urbana. El objetivo de esto sería encontrar el equilibrio entre ciudad, naturaleza y ruralidad, que es uno de los principales retos en el Ilaló. Para lograrlo, se debe establecer un modelo de ocupación territorializado y cuantificable, que puede resultar más complejo y que puede requerir del desarrollo de una investigación particular.

Sobre este punto, cabe mencionar que, a nivel nacional, existen ya trabajos en donde se establecen modelos sobre cómo debe ser una ciudad ideal y, también, existe una serie de indicadores de ciudades sostenibles adaptados a la realidad ecuatoriana, como los recogidos en el libro “La ciudad es esto” de Hermida et al. (2015) y otros trabajos del grupo de investigación LlactaLab de la Universidad de Cuenca. Sin embargo, estos indicadores no serían

directamente aplicables al Ilaló, ya que este no es un territorio urbano, pero tampoco rural.

Otro aspecto que debe limitarse, o restringirse, es el desarrollo inmobiliario de las características del que se está dando en el lugar. Aunque en el territorio existen urbanizaciones y viviendas que incorporan estrategias de sostenibilidad como captación de lluvia, tratamiento y reutilización de aguas grises, uso de energía solar, separación de residuos y compostaje, entre otras, la propia construcción de estos proyectos ha implicado la degradación del suelo natural. Cabe señalar que un verdadero proyecto ecológico se cuestiona incluso las repercusiones de su asentamiento en el sitio. Por tanto, se debe replantear la forma de habitar de las personas que deseen asentarse en el Ilaló, ya que este lugar no es compatible con un estilo de vida urbanita.

Ideas finales

Los cuatro fenómenos explorados fueron temas que sembraron dudas y permitieron abrir espacios de opinión. Muchas de estas discusiones trajeron a colación términos como escala humana, permeabilidad y respeto, vistos en el marco teórico, y cuestionar la forma de urbanizar permitió generar nuevas preguntas en donde se tomaron varias consideraciones.

A pesar de las propuestas de los entrevistados, se debe considerar que la naturaleza no es un bien del que se pueda lucrar. Además, cualquier intervención en una zona como el Ilaló debe contar con procesos de participación ciudadana adecuados y de conocimiento público. También se debe trabajar el territorio y tomando en cuenta la escala humana para generar espacios de encuentro e interacción atractivos para sus habitantes. En este territorio, trabajar sobre la permeabilidad urbana o eliminación de barreras físicas, es fundamental para mantener el respeto entre lo público y lo privado y entre lo natural y lo construido.

Y es que, en el Ilaló, esto último es el principal reto. Por ello, algunos fenómenos que han sido reconocidos como positivos por los entrevistados,

tales como la accesibilidad con la que cuenta la zona y la organización social de los habitantes, pueden ser aprovechados y potenciados para mejorar su calidad de vida. También se debe potenciar la recuperación del paisaje natural de la zona. Por otra parte, fenómenos definidos como negativos, asociados a la expansión de la mancha urbana y a la construcción de modelos suburbanos que rompen las relaciones sociales y se alienan del paisaje, deben ser limitados.

CONCLUSIONES

El crecimiento hacia los valles es inevitable desde la perspectiva de muchos ciudadanos, pues los valles representan el ideal de una mejor calidad de vida entre los habitantes de Quito, los cuales buscan viviendas con espacios verdes, seguridad y baja contaminación. A esto debe sumarse la necesidad de cercanía a la naturaleza, y la facilidad de desplazamiento vehicular entre los lugares de residencia y trabajo, que hacen atractivos territorios como los del valle de Cumbayá y Tumbaco. En este territorio, el fenómeno de vida suburbana es apetecido, pues permite tener lo mejor de la ciudad y de las zonas no consolidadas.

Los alrededores de la Ruta Viva son considerados como una zona ideal para vivir, al conjugar la presencia de una infraestructura vial de gran escala que disminuye los tiempos de desplazamiento entre el núcleo urbano consolidado y los valles, y la presencia del Ilaló, que incrementa la percepción de área verde y naturaleza. Estas características representan lo mejor del imaginario de ciudad ideal para muchos quiteños. Pero es importante recordar que el cerro Ilaló es más que un espacio de alto valor paisajístico y biológico para la ciudad, pues también se encuentra lleno de historia y valor antropológico, debido a su historia de asentamientos y hallazgos arqueológicos. Debido a sus características, el Ilaló ya es parte de un proyecto de áreas protegidas, aprobado en el reciente Plan de Uso y Gestión de Suelos (PUGS).

Sin embargo, la construcción de nueva infraestructura, como la Ruta Viva, ha atraído el crecimiento inmobiliario a las faldas del volcán Ilaló y a sus alrededores. Esto ha favorecido la urbanización en la zona, la cual crece de manera acelerada y trae consigo nuevas dinámicas. Al analizar el territorio, estas nuevas dinámicas han resultado en cuatro fenómenos palpables: el cambio del suelo e incremento de su valor, la percepción de la naturaleza como un objeto de valor de cambio, la percepción positiva por el incremento de actividades cotidianas y el incremento de barreras físicas. Estos fenómenos han despertado la preocupación de ciudadanos y colectivos que defienden los derechos de la naturaleza, al considerar la urbanización como

una amenaza para el entorno.

La construcción de nuevas viviendas cerradas, conjuntos amurallados y urbanizaciones exclusivas se han convertido en sinónimo de bienestar y son un fenómeno reciente en el territorio. Esta nueva urbanización se oferta bajo la premisa de ser seguro y exclusivo y de tener cercanía con la naturaleza. Sin embargo, la misma morfología de estos nuevos proyectos genera barreras que rompen con las dinámicas territoriales, conservando la cercanía al entorno de manera meramente visual y aislándose socialmente de la vida en comunidad.

Para entender los fenómenos en este territorio, en esta investigación buscó acercarse al territorio de manera cualitativa a través de revisión cartográfica y del contacto con personas que residen en el mismo. Existen percepciones tanto positivas como negativas de la vida en el Ilaló, así como también existen defensores de la naturaleza que consideran que el Ilaló debería conservarse como una zona rural y natural.

Sin importar estas posturas, el Ilaló es un territorio de contrastes, abastecido de actividades cotidianas que refuerzan el intercambio a escala barrial, pero con una creciente aparición de barreras que empiezan a afectar estas mismas dinámicas. Estas barreras físicas, como infraestructura vial, privatización del espacio público y amurallamientos, acentúan las diferencias sociales entre las personas. Esto se refleja en la clasificación de los entrevistados en dos grupos marcados, residentes antiguos que optan por una vida más rural; y residentes nuevos que defienden el estilo de vida suburbano. Pero, a pesar de estas diferencias, en ambos grupos surgen las mismas preguntas. Esta discusión es una forma de plantear objetivos y consideraciones para ser tomadas en cuenta en este sitio.

Los cambios en el valor del suelo, la delimitación de áreas de protección, el incremento de actividades comerciales y la construcción de barreras han sido consecuencias importantes de la transformación que la Ruta Viva ha significado. En este contexto, recuperar y validar las percepciones humanas

es una manera de acercarse al territorio. Volver a los fundamentos, como trabajar el territorio a la escala de sus residentes se vuelve importante en un territorio que se encuentra desconectado. También, proponer nuevas formas de tratar los límites en el territorio es otro paso importante para generar espacios atractivos de intercambio. De cualquier manera, los procesos deben ser documentados, evaluados y compartidos con la ciudadanía.

Los procesos de socialización y participación son importantes, pues permiten a los habitantes ejercer su derecho a la ciudad. En esto se incluye el derecho de acceder a la información. En nuestro medio, es importante reconocer que esto puede ser una limitación, pues la documentación, especialmente cartográfica, en la ciudad de Quito se encuentra en construcción y fue recientemente publicada para el acceso de los ciudadanos y, aunque se encuentra incompleta, es un paso muy importante para el estudio de la ciudad.

Con base en el trabajo realizado, es posible sugerir ciertas consideraciones a ser tomadas en cuenta para la construcción de un modelo ideal de ocupación para el Ilaló. Además de contar con la información estadística y cartográfica actualizada y suficiente, se debe trabajar con un sistema de indicadores cuantitativos, en los que se incluya la densidad bruta y neta ideal para este territorio, así como la máxima ocupación del suelo, que debe ser inferior a la establecida para lotes urbanos a fin de maximizar el porcentaje de suelo permeable. Para esto último, también debería restringirse el uso de ciertos pavimentos más allá de un cierto porcentaje de suelo sin edificar.

Se debe considerar, por otra parte, la permeabilidad urbana, con normativa que restrinja la construcción de muros ciegos y barreras físicas que aislen a los residentes, mejorando la relación entre el espacio público y privado. Se sugiere también trabajar con indicadores relacionados a la biología para asegurar la conservación natural, la continuidad de áreas verdes y hábitats, la relación entre especies nativas e introducidas y que permitan generar corredores de biodiversidad.

Este trabajo reconoce que existen aspectos producto de la urbanización del

sector que pueden ser aprovechados, potenciados y limitados. Todos ellos provienen de los fenómenos estudiados en el territorio y de la preocupación de sus habitantes. Entre los más importantes a destacar como positivos y, por tanto, sujetos a aprovechamiento y potenciación son la accesibilidad, las relaciones barriales y la protección de la naturaleza; mientras que, aquellos que se perciben como negativos, como la expansión de la mancha urbana, la descontrolada densificación urbana y la aparición de barreras físicas (muros ciegos y restricción de libre acceso), deben limitarse o restringirse.

Finalmente, debatir sobre la ciudad ideal es debatir sobre la ciudad desde varias perspectivas. En la ciudad de Quito es importante abrir el dialogo sobre las implicaciones de una baja densidad (como se considera a Quito según los datos presentados en el Capítulo 1). Pero en el caso de estudio se deben reconocer que las bajas densidades, tradicionales de suelos rurales o con vocación agrícola, permiten liberar el suelo para su recuperación o producción. Encontrar los índices ideales de este territorio va más allá de los índices establecidos para una ciudad tradicional. En el caso del Ilaló, el trabajo va más allá de los indicadores y con base en las preguntas planteadas en el Capítulo 3, se considera necesario trabajar sobre aquellos fenómenos que se evidencian solo desde el territorio.

BIBLIOGRAFÍA

- Aguado Puig, A. (2018). Desarrollo sostenible: 30 años de evolución desde el informe Brundtland. <https://idus.us.es/handle/11441/81489>
- Alberto, J. A. (2016). Ciudad. Territorio, Paisajes y Vulnerabilidad. El Caso del Área Metropolitana del Gran Resistencia (pp. 1251–1271).
- Bayón Jiménez, M. (2016). Comunidades rururbanas de Quito: entre el empresarialismo y el derecho a la ciudad. *Íconos. Revista de Ciencias Sociales*, 103–122. <https://www.redalyc.org/journal/509/50947321006/html/>
- Cabezas Giménez, J. (2016). Ilaló en transición: experiencias de planificación y gestión territorial participativa (2013-2015) Universidad Politécnica Salesiana. <http://dspace.ups.edu.ec/handle/123456789/12589>
- Carrión, A. (2007). Gestión del crecimiento suburbano: Cambios en el uso del suelo y el mercado del suelo en el área de influencia del Nuevo Aeropuerto Internacional de Quito, Ecuador.
- Curipoma, S., Cevallos, D., & Pérez, Á. (2018). Composición y estructura florística de dos remanentes de Bosque Andino Montano Alto en el volcán Ilaló, Ecuador. *Revista Ecuatoriana de Medicina y Ciencias Biológicas*, 39 (2). <https://doi.org/10.26807/remcb.v39i2.648>
- Coq Huelva, D. (2012). Crecimiento suburbano difuso y sin fin en el Área Metropolitana de Sevilla entre 1980 y 2010. Algunos elementos explicativos. <https://idus.us.es/handle/11441/49780>
- Dalsgaard, A. & Prod. Byrge Sørensen, S. (2013). *The Human Scale. Documental*
- De Mattos, C. A. (2010). Globalización y metamorfosis urbana en América Latina. <https://biblio.flacsoandes.edu.ec/libros/digital/57521.pdf>
- De Solà-Morales i Rubio, M. (1993). Las formas de crecimiento urbano.
- De Solà-Morales i Rubio, M. (2009). *La Urbanitat de la Arquitectura. Visions de L'Escola Tècnica Superior d'Arquitectura. Conferencia inaugural del curso 2009-2010. ISSN: 2385-491X*
- Dirven, M., & Candia, D. (2020). Medición de lo rural para el diseño e implementación de políticas de desarrollo rural. www.cepal.org/apps
- Dunn, J. (2022). Goodbye, Cumbayork. *Diario El Universo*. Recuperado el 12 de junio de 2022 de: <https://www.eluniverso.com/opinion/columnistas/goodbye-cumbayork-nota/>
- Durán, G., Martí Costa, M., & Mérida, J. (2016). Crecimiento, segregación y mecanismos de desplazamiento en el periurbano de Quito. *Íconos: Revista de Ciencias Sociales*, ISSN-e 1390-1249, No. 56, 2016 (Ejemplar Dedicado a: La Ciudad Del Siglo XXI: Políticas Públicas Urbanas, Desplazamientos y Contestaciones), Págs. 123-146, 56, 123–146. <https://doi.org/10.17141/iconos.56.2016.2150>
- Espí, M. V. (1998). Ciudades sostenibles. <http://habitat.aq.upm.es/boletin/n8/amvaz.html>
- Ferrero, A. M. (2010). Inmaculada Astorkiza Expansión urbana y sostenibilidad: una dicotomía difícil de conciliar RESUMEN.
- Gindeya Muñoz, R. (2018). Análisis de la morfología histórica en relación

- con el proceso de crecimiento urbano. El caso de Quito y la expansión urbana.
<https://dialnet.unirioja.es/servlet/tesis?codigo=214779&info=resumen&idioma=SPA>
- Guagalango, D. G. (2021). Barrios cerrados, y sus afectaciones en el espacio público de Cumbayá (Quito-Ecuador) Gated communities, and their effects on the public space or Cumbayá (Quito-Ecuador). *Revista de Estudios Urbanos y Ciencias Sociales*, 11(1), 95–114.
<http://www2.ual.es/urbs/index.php/urbs/article/view/guaman>
- Harvey, D. (2012). *Ciudades rebeldes: del derecho de la ciudad a la revolución urbana*. Ediciones Akal, S.A.
- Hernández Aja, A., Vázquez Espí, M., & Serena, L. (2014). Urbanización contra sostenibilidad. *Boletín CF+S*, 0(44), 7–12.
<http://polired.upm.es/index.php/boletincfs/article/view/2469>
- la Hora. (2006). Ilaló tiene proyección turística. Recuperado el: 06 de febrero de 2022, de: <https://lahora.com.ec/noticia/14783/ilal-tiene-proyeccion-turistica>
- Howard, E. (1898). La ciudad jardín. Recuperado de:
<https://quintanormalextrema.files.wordpress.com/2009/04/howard-ciudad-jardin.pdf>
- Lahoz Rodríguez, E. (2010). Reflexiones medioambientales de la expansión urbana. *Cuadernos Geográficos*, 293–313.
<http://www.redalyc.org/articulo.oa?id=17117027013>
- Lara Pulido, J. A., Estrada Díaz, G., Zentella Gómez, J. C., & Guevara Sanginés, A. (2017). Los costos de la expansión urbana: aproximación a partir de un modelo de precios hedónicos en la Zona Metropolitana del Valle de México. *Estudios Demográficos y Urbanos*, 32(1), 37–63.
- MDMQ. (2018). *Visión de Quito 2040*.
- MGP. Municipalidad de General Pueyrrendon. (2020). *Densidad Poblacional y Habitabilidad*. Recuperado: 4 de febrero de 2022, de: <https://www.almenaweb.com/cot/4#4-1>
- Melé Carné, D. (2010). *MUJER, ECOLOGÍA Y SOSTENIBILIDAD ELEMENTOS DE CONVERGENCIA ENTRE EL ECOFEMINISMO DE VANDANA SHIVA Y LAS ENSEÑANZAS SOCIALES DE LA IGLESIA*. Tesis doctoral.
- Ministerio de Cultura y Patrimonio. (2020). *El Inga (11.000 – 4000 a.C.)*.
<https://www.culturaypatrimonio.gob.ec/el-inga-11-000-4000-a-c/>
- Montiel Álvarez, T. (2015). Ebenezer Howard y la Ciudad Jardín. 9, 118–123. <https://www.academica.org/teresa.montiel.alvarez/15>
- Nogués Linares, S., & Salas Olmedo, H. (2009). *MODELOS DE CRECIMIENTO URBANO. ESTRATEGIAS DE PLANIFICACIÓN Y SOSTENIBILIDAD EN CANTABRIA*.
- ONU. (2018, May). *Las ciudades seguirán creciendo, sobre todo en los países en desarrollo | ONU DAES | Naciones Unidas Departamento de Asuntos Económicos y Sociales*.
<https://www.un.org/development/desa/es/news/population/2018-world-urbanization-prospects.html>
- P. da Cunha, J. M., & Rodríguez Vignoli, J. (2009). Crecimiento Urbano y Movilidad en América Latina. *Revista Latinoamericana de*

- Población, 3(4–5), 27–64.
- Perahia, R. (2005). Los emprendedores inmobiliarios agentes urbanos del crecimiento metropolitano (1990-2004). *Scripta Nova: Revista Electrónica de Geografía y Ciencias Sociales*.
<https://raco.cat/index.php/ScriptaNova/article/view/64054/74245>
- Pérez Gallego, F. (2014). Altamira de Luis Roche: una urbanización entre el Plan de París de Haussmann y la Ciudad Jardín de Howard. *Trienal de Investigación*.
- Piovano, J. G., & Mesa, A. (2017). Determinación de densidades urbanas sostenibles en base a metodología relativa al acceso solar: caso área metropolitana de Mendoza, Argentina. *Revista de Urbanismo*, 36. <https://doi.org/10.5354/RU.V0I36.44367>
- PNUD, P. de las N. U. para el D. (2016). *Estrategia de Urbanización Sostenible: Apoyo del PNUD a las ciudades sostenibles, inclusivas y resilientes en los países en desarrollo*.
- Quito como vamos. (2020). *Información sobre demografía Quito Como Vamos 2020: Demografía Crecimiento poblacional y expansión rural*.
- Rocca, M. J. (2020). Crecimiento Urbano en el Territorio del Partido de la Plata. *La Política de Ordenamiento Territorial del Municipio a través del Decreto 2219/19*.
- Roch Peña, F. (1998). Mirando hacia atrás: la Ciudad jardín cien años después. *Ciudad y Territorio Estudios Territoriales*, (116), 449-472.
- Rueda, S. (2014). P5 Modelos de ordenación del territorio más sostenibles. *Boletín CF+S*, 0(32/33).
<http://polired.upm.es/index.php/boletincfs/article/view/2340>
- Rufí, J. V. (2003). ¿Nuevas palabras, nuevas ciudades? *Revista de geografía*, 2, 79–103.
<https://raco.cat/index.php/RevistaGeografia/article/view/46133>
- Santillán Sarmiento, V. N. (2014). Presión Urbana sobre Áreas Rurales. *Transformación Territorial en la Parroquia de Tumbaco. Caso de Estudio Comunas Leopoldo N. Chávez y Tola Chica [Facultad Latinoamericana de Ciencias Sociales, FLACSO]*.
www.flacsoandes.edu.ec
- Secretaría de Territorio, Hábitat y Vivienda del DMQ. (2021). *PLAN DE USO Y GESTIÓN DEL SUELO SEPTIEMBRE, 2021*.
- Sobral, S. (1994). El Catastro de Rústica de 1956 como fuente de información para el estudio de un proceso de crecimiento suburbano. *CT Catastro*, 20, 69–77.
- Ubilla-Bravo, G. (2020). Rururbanization, suburbanization and farmland re-concentration: Spatial effects of rural instruments in peri-urban areas of Chile. *AGER. Revista de Estudios Sobre Despoblación y Desarrollo Rural*, 2020(28), 75–106.
<https://doi.org/10.4422/ager.2019.07>
- Vallejo, R. (2008). Quito: capitalidad y centralidades. *Centro-h*, 47–54.
- Vicentini Harboe, G. (2018). *VIDA URBANA Y CIUDADES PARA LA GENTE: UN ANÁLISIS COMPARATIVO DE JANE JACOBS Y JAN GEHL EN SUS TEXTOS*.

Anexos

Entrevistas semi estructuradas:

A continuación, se detalla la entrevista semiestructurada realizada a los habitantes de los alrededores de la Ruta Viva para entender las razones por las que se han asentado en ese lugar, su percepción del sitio, su estilo de vida, relación con la naturaleza y hábitos cotidianos.

Estructura:

(Declaración de privacidad)

1. ¿Desde cuándo reside en el sector? ¿Con quienes comparte su residencia?
 2. ¿Qué le gusta y no le gusta de su vivienda actual?
 3. ¿Qué le gusta y no le gusta del sector en donde vive?
 4. ¿Considera seguir viviendo en el mismo sitio varios años más? En caso de no querer hacerlo, ¿en dónde preferiría vivir? ¿Por qué?
 5. ¿Cómo describiría la relación con sus vecinos?
 6. ¿Conoce la naturaleza de su entorno? ¿Qué relación tiene con ella?
 7. ¿Qué conoce sobre el Ilaló?
 8. En su vida cotidiana ¿a dónde se dirige usualmente? ¿cómo se dirige?
- Pueden elaborarse como una pregunta, o como preguntas separadas:
- a. En los casos en que necesite acceder a otros servicios (salud, educación, alimentación y recreación), ¿a dónde se dirige? ¿cómo se dirige?
 - b. ¿Qué actividades se pueden encontrar su sector? (comercio, equipamiento, deporte, ocio, etc.)
9. ¿Qué aspectos considera que le falta al sector en donde vive?
 10. ¿Qué cambios ha notado en el sitio en los últimos años?
 11. ¿Cómo ha cambiado su vida desde la construcción de la Ruta Viva?
 12. ¿Qué aspectos positivos y negativos ha detectado en su entorno en los últimos años con relación a la construcción de la Ruta Viva?

Encuestas:

A continuación, se detalla la encuesta aplicada a 193 residentes de la ciudad de Quito. La muestra se calculó con un nivel de confianza del 95% y un margen de error del 7%:

Preguntas:

1. Edad
 - a. 18-25
 - b. 26-35
 - c. 36-45
 - d. 46-55
 - e. 56-65
 - f. 65 en adelante
2. Género
 - a. Masculino
 - b. Femenino
 - c. Otro:
 - d. Prefiero no decirlo
3. ¿En qué administración zonal de la ciudad de Quito vive actualmente?
 - a. La Delicia (Parroquias: Nanegal, Pacto, Gualea y Nanegalito, El Condado, Ponceano, San Antonio de Pichincha, Nono, Cotocollao, Pomasqui, Calacalí, Comité del Pueblo y Carcelén)
 - b. Calderón (Parroquias: Calderón, Llano Chico)
 - c. Eugenio Espejo (Parroquias: Nayón, Zámbriza, Puéllaro, Chavezpamba, Atahualpa, San José de Minas, Perucho y Guayllabamba. La Concepción, Mariscal Sucre, Belisario Quevedo, San Isidro del Inca, Rumipamba, Kennedy, Iñaquito, Comité del Pueblo, Cochapamba y Jipijapa)
 - d. Manuela Sáenz (Parroquias: Puengasí, Centro Histórico, San Juan, La Libertad e Itchimbía)
 - e. La Mariscal
 - f. Eloy Alfaro (Parroquias: Chilibulo, San Bartolo, Chimbacalle, La Argelia, Solanda, Lloa, La Mena, La Magdalena, La Ferroviaria)
 - g. Quitumbe: (Parroquias: Chillogallo, Guamaní, Quitumbe, Turubamba y La Ecuatoriana)
 - h. Los Chillo (Parroquias: Conocoto, Pintag, Amaguaña, Alangasí, Guangopolo y La Merced)
 - i. Tumbaco (Parroquias: Tumbaco, Cumbayá, Pifo, Yaruquí, El Quinche, Puembo, Checa y Tababela)
4. Si pudiera escoger cualquier administración zonal de la ciudad para vivir, ¿en dónde preferiría hacerlo?
 - a. La Delicia (Parroquias: Nanegal, Pacto, Gualea y Nanegalito, El Condado, Ponceano, San Antonio de Pichincha, Nono, Cotocollao, Pomasqui, Calacalí, Comité del Pueblo y Carcelén)
 - b. Calderón (Parroquias: Calderón, Llano Chico)
 - c. Eugenio Espejo (Parroquias: Nayón, Zámbriza, Puéllaro, Chavezpamba, Atahualpa, San José de Minas, Perucho y Guayllabamba. La Concepción, a. La Delicia (Parroquias: Nanegal, Pacto, Gualea y Nanegalito, El Condado, Ponceano, San Antonio de Pichincha, Nono, Cotocollao, Pomasqui, Calacalí, Comité del Pueblo y Carcelén)Mariscal Sucre, Belisario Quevedo, San Isidro del Inca, Rumipamba, Kennedy, Iñaquito, Comité del Pueblo, Cochapamba y Jipijapa)

- d. Manuela Sáenz (Parroquias: Puengasí, Centro Histórico, San Juan, La Libertad e Itchimbía)
 - e. La Mariscal
 - f. Eloy Alfaro (Parroquias: Chilibulo, San Bartolo, Chimbacalle, La Argelia, Solanda, Lloa, La Mena, La Magdalena, La Ferroviaria)
 - g. Quitumbe: (Parroquias: Chillogallo, Guamaní, Quitumbe, Turubamba y La Ecuatoriana)
 - h. Los Chillo (Parroquias: Conocoto, Pintag, Amaguaña, Alangasí, Guangopolo y La Merced)
 - i. Tumbaco (Parroquias: Tumbaco, Cumbayá, Pifo, Yaruquí, El Quinche, Puembo, Checa y Tababela)
 - j. Vivo actualmente en donde me gustaría vivir
 - k. Otro:
5. ¿En qué parroquia de esta administración zonal preferiría vivir?
 6. ¿Por qué preferiría vivir ahí?
 7. Si viviera en el sector escogido en la pregunta 4, ¿cree que sus hábitos de movilidad cambiarían?
 - a. Sí
 - b. No
 - c. No estoy seguro
 - d. Vivo actualmente en donde me gustaría vivir
 - e. Otro:
 8. Para sus actividades cotidianas ¿cómo se moviliza usualmente? (hasta 3 opciones)
 - a. Vehículo propio
 - b. Bus
 - c. Taxi
 - d. Plataformas digitales: Uber, InDriver, Didi, etc.
 - e. Bicicleta
 - f. A pie
 - g. No tengo preferencias
 - h. Otro:
 9. ¿Con qué frecuencia utiliza este medio de transporte?
 - a. Diariamente
 - b. 4-6 veces por semana
 - c. 1-3 veces por semana
 - d. Otro:
 10. En cuanto a vivienda, ¿qué tipo de vivienda considera ideal para usted?
 - a. Casa
 - b. Departamento
 - c. Otro:
 11. ¿Qué aspectos consideraría más importantes tomar en cuenta antes de comprar una vivienda? (Seleccionar hasta 3 elementos)
 - a. Cercanía a mi trabajo
 - b. Cercanía a paradas de transporte público
 - c. Áreas verdes en mi vivienda
 - d. Cercanía a la naturaleza

- e. Equipamiento (gimnasio, guardería, áreas comunales)
 - f. Costo accesible en base a mi presupuesto
 - g. Barrio y vecindad
 - h. Otro:
12. ¿De qué material prefiere que su vivienda sea construida?
- a. Acero
 - b. Hormigón
 - c. Adobe
 - d. Madera
 - e. Caña
 - f. Prefabricados
 - g. No tengo preferencia por ninguno
 - h. Otro:
13. ¿Qué materiales le gustaría tener al interior de su vivienda?
- a. Ladrillo
 - b. Gypsum
 - c. Bloque de hormigón
 - d. Madera
 - e. Caña
 - f. Vidrio
 - g. No tengo preferencia por ninguno
 - h. Otro:
14. ¿Por qué?
15. ¿Qué aspectos debería incluir fundamentalmente su vivienda?
(Seleccionar hasta 6 elementos)
- a. Ventilación natural
 - b. Luz natural
 - c. Acabados de lujo
 - d. Amoblamiento incluido
 - e. Habitaciones grandes
 - f. Habitaciones pequeñas
 - g. Cocinas abiertas hacia la sala y/o comedor
 - h. Cocinas cerradas
 - i. Buena vista desde una o más ventanas
 - j. Balcón
 - k. Patio o jardín
 - l. Parqueadero para bicicletas
 - m. Parqueadero privado
 - n. Ascensor
 - o. Bodega
 - p. Espacio para oficina
 - q. Otro:
16. ¿Qué equipamiento considera importantes encontrar en el barrio de su vivienda? (Seleccionar hasta 5 elementos)
- a. Parques, plazas
 - b. Equipamiento de educación (colegio, escuela, guardería, etc.)
 - c. Equipamiento de salud (hospitales, consultorios, centros médicos, etc.)

- d. Comercio accesible desde la calle (tiendas, papelerías, cafeterías, panaderías, etc.)
- e. Centro comercial
- f. Espacios de culto (iglesias, capillas, etc.)
- g. Aceras amplias
- h. Accesibilidad (rampas, cruces peatonales amplios y a nivel de la vereda)
- i. Vías amplias (2 o más carriles vehiculares)
- j. Ciclovía
- k. Parqueo tarifado
- l. Buena iluminación vial
- m. Áreas comunales
- n. Otro:

Transcripción de entrevistas:

A continuación, se encuentran transcritas las entrevistas realizadas:

Entrevista 01:

Esta entrevista es parte de mi trabajo de titulación sobre la expansión inmobiliaria en las faldas del volcán Ilaló junto a la Ruta Viva. Esta entrevista es parte del capítulo 2, que aborda la temática de los cambios y transformaciones que han surgido en el territorio después de la construcción de la Ruta Viva, desde la perspectiva de sus residentes.

Si te sientes cómoda puedes presentarte o si prefieres que tus datos se mantengan como anónimos me lo puedes decir ahora.

Soy Fernanda Ron, y vivo en las faldas del Ilaló desde hace 15 años.

Es bastante. ¿Qué te llevó a vivir en el Ilaló?

En principio, el colegio de mis hijas está en las faldas del Ilaló. Están en el colegio Pachamama y quise buscar un lugar que sea cercano para ellas, para que no tengan, en el transporte del colegio viajar mucho tiempo. Yo vivía en Quito y era muy pesado para ellas, y decidí buscar algo cercano y encontré algo que estaba a una cuadra del colegio, así que ellas siempre caminaron a la escuela y regresaron caminando de la escuela. Fue algo buenísimo

Y para ellas, ¿el caminar de la escuela era tranquilo, alguna vez hubo algún problema, o siempre fue super amigable?

Siempre fue super amigable, super tranquilo. Además, también como en el sector donde vivo es un barrio que se llama Rumihuaico, arriba hay una comuna que es el lugar en donde vivo ahora, entonces como que todo el mundo se conoce. Un lugar un poco más chiquito dentro de todo el valle y siempre, como muy seguro. Hace mucho tiempo el camino era empedrado, no había mayor circulación de carros; era bastante seguro. Una experiencia linda poder caminar al colegio todos los días y regresar a pie también, como normalmente todos los chicos cogen transporte de escuela y en este caso yo estoy cerquita, solo ir y venir, y era muy seguro. ¡Es muy seguro!

¿Osea tu crees que aún se mantiene esa seguridad por qué...?

No igualito, después de, no me acuerdo hace cuanto (no es mucho tiempo) que asfaltaron esa vía... Por lo menos hasta el colegio Pachamama, era empedrado y asfaltaron. Varios vecinos nos opusimos a esa obra porque además, obviamente mata el suelo, y porque como sea el empedrado mantiene la tierra respirando. Pero ya el asfalto es otra cosa, como que le bloquea y le sella. Eso no fue algo muy positivo digamos para el sector. Pero digamos que desde el colegio para arriba, todavía se mantiene ese empedrado. Y ya me olvidé lo que me preguntaste (risas)

¡No te preocupes! Me estás hablando de tus vecinos con frecuencia. ¿Cómo describes la relación con tus vecinos?

Bueno, desde el principio super buena. Siempre como te decía, es un lugar así como chiquito, entonces todo el mundo se conoce y se saludan 'hola veci' 'veci'. También creo que por el hecho de estar asentados en el llaló ha habido siempre muchas leyendas del llaló, montón de cosas, como hay muchas quebradillas, quebradas, entonces sí ha habido siempre muchos mitos y cosas que han circulado. Como viven muchos abuelos y gente muy antigua de la zona que es lindo porque han hecho circular estas leyendas, y no sé, como que todo el mundo habla y se conoce. Sabes que estás en un lugar muy especial, como que no es cualquier lugar del valle de Tumbaco estar en las faldas del llaló. Es muy muy especial, y no sé si por eso también la gente desde el principio siempre fue muy amigable, super respetuosa también de la naturaleza, y sobre todo hace muchos años era más gente originaria la que vivía ahí. Luego ya se fue expandiendo un poquito más, empezaron a vender sus terrenos algunas personas originarias y ya empezaron a venir otras personas tal vez un poco más de la ciudad y con costumbres y poco más citadinas

¿Cómo definirías esas costumbres de ciudad?

Esas costumbres de ciudad... Primero con el tema de la seguridad, entonces personas que un poco que están como atrincheradas en sus espacios como muros, cercas eléctricas. Hay poquito en realidad en el sector de lo que yo he visto, solo hay como 3 casas que son así y a las que se trató de sugerir que no era necesario, no ha sido tan fácil.

No sembrando tanto en sus terrenos plantas, árboles, sino más bien ocupando casi todo el terreno, entonces ese tipo de idea de, no sé, de vivir que es como con todo encementado, adoquinado, paredes, muros y cercas eléctricas o cosas así, resguardándose como en las ciudades viven, medios resguardados. Y así la parte urbanística se pierde, es que se encierran creo yo, lugares conjuntos que se encierran. Entonces eso sí empezó a pasar un poco.

¿Maso menos desde cuándo crees?

A ver, eso tal vez puede ser desde hace unos 5 años que empezó a pasar esto no es tanto. Como te digo la mayoría de los pobladores tienen como una claridad y un amor por la naturaleza, hay bastante de respeto de que en la naturaleza, si puedes tener cercas vivas, animales. El empedrado qué es de la comuna para arriba (el lugar en donde yo vivo es la comuna Leopoldo Chávez, qué es una de las comunas más antiguas y grandes del Ecuador y de las pocas comunas que todavía quedan) entonces hay todavía mucha vida muy rural. Hay vaquitas, chivitos por ahí y algunas personas como nuevas que dicen ¡ay! ¿por qué hay una vaca en mi terreno? Pero luego ya se van acostumbrando y dicen que es así; pero si se ha ido incrementando la construcción, y también cómo digo yo, grande.

¿Cómo en masa y de proyectos grandes?

Sí

Hace un rato también me hablaste de que hay leyendas, me puedes hablar un poco más del llaló, sobre lo que conozcas (historias, leyendas o lugares importantes)

Se habla de que en el llaló hay un árbol que se llama la huila, qué es un árbol tradicional del llaló. Este arbolito es un pariente del arrayán, pero no es arrayán, solo es familiar porque tiene la hoja un poquito más gruesa, más tupida y más gordita. Antes todo el cerro del llaló estaba cubierto de huilas, pero empezaron cortar porque de este árbol sacan carbón, un carbón de buena calidad y en su lugar sembraron eucalipto. Aún persiste la flora nativa, que tiene mucha chilca, pencos, mucha retama, algarrobo, arbusto de algarrobo, pero huilas no hay. Sin embargo, queda un arbolito de huila que le han hecho una prueba incluso de carbono 14 por lo antiguo que es. Y hay una caminata que se puede hacer para llegar al árbol, es un lugar ceremonial muy lindo. La última vez que subí fue hace un año más o menos, porque llegas después de subir el llaló, pasando por un bosque, bajando una quebrada... El llaló es para descubrirlo todos los días. Y llegas a este lugar, e incluso está el letrero que te dice que este árbol es una huila, y es un lugar como si fuera una especie de cuchara, redondito, donde no hay nada más que una piedra grandota, que es una piedra, que creo que es volcánica. Es un lugar en donde suelen hacer algunas culturas de la zona, sus rituales para la siembra, para la cosecha, para el solsticio. Este punto es el lugar donde se dejan ofrendas o se hacen rituales de agradecimiento, es bien especial.

Es super chévere lo que me cuentas, porque usualmente no hay mucha bibliografía sobre estas cosas muy específicas, y te lo pintan simplemente como un lugar turístico para hacer caminatas. Como una persona que no vive en el llaló no conoces y sabes solo que puedes ir a caminar, pero, así como tú, ¿hay mucha gente que suele participar en estas cosas, conoce o crees que es algo más exclusivo de alguien que ha vivido mucho tiempo ahí?

Creo que es algo más de quien ha vivido aquí, porque yo me he enterado por vivir aquí y por hablar con la gente de la zona. Tengo la suerte de que la señora que me ayuda en la casa desde hace 16 años nació aquí y sus padres también. Entonces por sus padres, nos hemos empapado de un montón de estas historias, pero también hay gente que ha querido venir al llaló es porque sabe mucho del llaló, le interesa o le parece un lugar un poco místico incluso y saben de este tipo de lugares y de leyendas porque se ha ido transmitiendo en realidad de boca en boca. Hay un par de libros de leyendas del llaló, no hay mucho en realidad. Hay uno sobre los duendes del llaló, sobre la vegetación del llaló, personajes del llaló, y encuentras de todo un poco. Hay una piedra mucho más arriba, subiendo por Valle Hermoso, una piedra gigantesca, volcánica que está en medio de un terreno y una vez que se extraviaron unas perritas mías, y mientras buscábamos, subimos y estaba ahí un señor sembrando y le preguntamos si no las había visto. Y por algo empezamos a hablar de la piedra que está en medio de su terreno y él decía

que es un lugar de protección y que por alguna razón, cuando han querido mover para ponerle en otro lugar, por siembra o lo que sea, se empieza a sentir un magnetismo extraño en la tierra, hasta se oculta el sol. Son estas cosas misteriosas.

También hay muchas cuevas aquí en el Ilaló, eso es muy chévere, en las quebradas y quebradillas de pronto te encuentras con cuevitas que están ahí y a las que puedes entrar y sales por otros lugares. Es un lugar muy especial. Tiene mucha historia y no creo que se haya investigado a fondo.

Soy parte de un colectivo que se llama Ilaló Verde, y ahí se habla mucho de la protección del entorno, de los animalitos y tengo un vecino biólogo que coloca cámaras fijas, y hemos visto zorros, aves impresionantes, búhos. Hay interés en cuidar la montaña y eso también nos ha llevado a tener frustraciones muy fuertes al ver que se está expandiendo, sobre todo desde la quebrada grande de Vista Hermosa hacia La Cerámica o Chiviquí, unas intervenciones de tierra brutales, unas urbanizaciones gigantes. Es increíble ver que tienen todos los permisos, intervienen en quebradas (eso dice el Ministerio de Ambiente que no se puede, pero lo hacen), incluso deben respetar la cota (que creo que es 2.600) pero no se respeta.

Efectivamente hay una cota máxima, y en teoría por el uso de suelo, según el PUGS, hasta ese punto en el que está el proyecto, pueden hacerlo. ¿Cuál es tu postura frente a estos proyectos?

Como habitante de hace muchos años del Ilaló, me duele, nos duele. Tratamos de hacer todo lo posible, de generar movimiento, conciencia o ver si se puede parar. Logramos parar esas obras 2 veces porque incumplían el tipo de intervención que podían hacer. Pero luego mueven influencias y logran volver a intervenir. Es una pena porque no se hasta cuando vamos a poder disfrutar de esta montaña así como lo hemos hecho todos estos años. Siento que este proceso va avanzando y hay mucha tolerancia que les permite avanzar, sin reconocer que es una zona protegida. También tratamos de hacer cosas para impedir que esto cambie, pero es muy complicado.

¿Qué cosas hacen?

Por ejemplo, en reuniones con la Secretaría del Ambiente, como colectivo Ilaló Verde convocamos medios de comunicación para que nos ayuden. Tratamos de que vayan a inspecciones y vean las intervenciones que se hacen. Todo desde esa perspectiva porque no podemos hacer más. Un vecino proponía algo más radical, porque cree que el activismo es más efectivo, e ir a amarrarnos a las máquinas excavadoras. Por una parte creo que puede ser algo que tenga efecto, pero no lo sé. Hay mucho interés económico de por medio. Hay un proyecto que se ve desde aquí, que dicen que es ecológico y parece que sí es. Parece que sí protege la zona, parece que sí tiene intención de rescatar la flora y la fauna, trabaja con el agua...

Con estos cambios, ¿quisieras seguir viviendo en la zona? o ¿has considerado irte a otro sitio?

Me veo quedándome aquí de por vida si es que la vida lo permite. Por acá no tenemos alcantarillado, y me alegro. Cada vez que quieren hacer trámites para pedir alcantarillado, protestamos, porque no queremos, porque de alguna manera, esos progresos, hacen que se siga entrando en la montaña. Tenemos un tratamiento de aguas, como la mayoría de vecinos, biodigestores, baños donde las lombrices hacen el trabajo (con vermifiltro). Hay un montón de sistemas maravillosos con los que se pueden tratar las aguas negras, y que si eso se implementará en Quito podríamos, tal vez, salvar el Machángara. Son sistemas amigables, económicos y no es algo imposible. No tienes que necesariamente vivir en el campo para hacer algo así. Entonces yo aquí me quedo de largo.

Decías que no tienen alcantarillado... ¿Cómo funciona la parte de servicios básicos?

Hay luz eléctrica y las casas que quieren se conectan a la luz eléctrica y las que no, usan energía solar. Aquí varios usamos energía solar y nos funciona super bien, tratando de ser lo más sustentables posibles. Eso es lo que hay. Alcantarillado no hay, y agua potable no hay. El agua llega por tanqueros y cada casa tiene su reserva de agua, y también de agua lluvia para riego, porque como es una zona árida es necesario. Y eso ha sido lindo, a través de estos proyectos de reciclaje de aguas o recolección de agua lluvia, se han ido generando pequeños microclimas en el llaló, centro de humedad para reservar el agua. Un problema que ha tenido ancestralmente el llaló es el tema de los incendios, y eso es algo que está ayudando a eso, a que se quede la humedad en la tierra. Eso ha sido algo interesante. Creo que cuando vas a vivir aquí en el llaló con la mente abierta descubres otras maneras en las que puedes vivir amigablemente con tu entorno, sin tener que invadir, hay gente que dice que sin agua potable o sin baño normal no podría vivir, pero igual tenemos otras cosas como internet. La señal de celular no es tan buena, pero lo importante es que sí llega. Y líneas de teléfono si tenemos.

Eso en cuanto a infraestructura, pero en cuanto a equipamientos, ¿hay cosas que encuentras ahí o te toca salir mucho?

En el barrio, abajo encuentro. Hay que salir a pie o en carro al pueblo y encuentras todo en Rumihuaico (verdulerías, fruterías, tienda de abarrotes, farmacia...). Para temas de emergencia hay que salir hacia Tumbaco, donde hay clínica, hospitales y en realidad eso está a 20 minutos (no es terrible). Con la Ruta Viva esas distancias se hicieron más cortas, pero no creo que era lo mejor para el llaló.

¿Qué opinas de la Ruta Viva?

Chuta, creo que era algo necesario porque estaba colapsando el acceso al valle, era tremendo, casi no quedaba más remedio y no sé si había otra alternativa de movilización, pero estaban a reventar las vías que iban al valle. Igual, todavía estas vías a veces no son suficientes. Y peor todavía con el Aeropuerto, que era necesario sacar del centro de la ciudad. No quiero ser purista o ultra ecologista, pero era una obra necesaria. Lamentablemente

hemos crecido en automóviles y estamos reventando un poco. Aflojó la tensión de tráfico y movilización.

Y para movilizarte, usualmente ¿cómo lo haces? Si tienes que salir ¿hay opciones de transporte o te toca ir en carro? ¿Cómo es la movilidad?

Por donde yo vivo no hay opciones de transporte público. Hay transporte público desde la cancha de Rumihuaico, bien abajo, cerquita a la Ruta Viva. Así que con carro particular, bicicleta o en taxi, uber.

Como vecina del sector, ¿crees que hay algo que le esté faltando al sector?

Sí, creo que políticas estrictas de protección medioambiental. Cosas tan fundamentales como que no debería haber alumbrado público, porque hay muchas aves nocturnas, que entre más van subiendo los postes con esa luz, estúpidamente intensas, nosotros somos aquí los extraños, deberíamos ser más respetuosos. Debería haber políticas de protección ambiental y políticas de remediación ambiental para las cosas que ya se han hecho y creo que es imperativo, porque si sigue así como está ahorita y es como una cosa que uno va ocupando de manera arbitraria, sin sensibilidad, sin respeto por el medio ambiente. Si no hay regulaciones, como hasta ahora que no hay suficientes (es una zona protegida pero igual pasan cosas), solo se va a seguir destruyendo la montaña, uno de los más hermosos que tiene el país.

¡Además es histórico y biodiverso! Si pudieses clasificar cosas positivas y negativas de la Ruta Viva, ¿cuáles serían? y ¿cuáles han pesado más?

Cosas positivas, el acceso y la movilidad hacia los valles, el acceso al aeropuerto y también generar estos corredores de norte a sur para descomprimir el tráfico de la ciudad. Es lo único que creo que es positivo, que es medio obvio.

Como negativo, obviamente el nivel de intervención que se dió en las faldas del Ilaló, que es una parte triste, que se destrozó para que pueda pasar la Ruta Viva, parte importante de las faldas. Y creo que lo que más pesa para mí es esto, porque de esto no hay vuelta atrás. Podemos hacer mil carreteras más pero no podemos reconstruir la montaña.

¡Muchas gracias por tu ayuda!

Entrevista 02:

Esta entrevista es parte de mi trabajo de titulación sobre la expansión inmobiliaria en las faldas del volcán Ilaló junto a la Ruta Viva. Esta entrevista es parte del capítulo 2, que aborda la temática de los cambios y transformaciones que han surgido en el territorio después de la construcción de la Ruta Viva, desde la perspectiva de sus residentes.

Si te sientes cómodo puedes presentarte o si prefieres que tus datos se mantengan como anónimos me lo puedes decir ahora.

Soy Martín Villafuerte, tengo 26 años y vivo en Tumbaco en las faldas del Ilaló

¿Desde cuándo vives ahí?

Ya voy 7 meses viviendo aquí

¿Vives solo, vives con alguien? ¿Por qué vives ahí?

Vivo con mi novia, y con mi perro y con su perrita. Vivimos aquí porque yo quería un lugar super grande con un jardinzote para que mi perro pueda estar tranquilo cuando yo esté en el trabajo básicamente. Y también quería una casa chiquita porque no soy millonario (risas). Y quería algo bastante accesible, pero con un terreno grandote. De hecho, vivo en una casa de 47m², pero en un terreno de 1000m², entonces estoy feliz.

Me alegra mucho. De tu casa ¿qué es lo que más te gusta y lo que menos te gusta?

Me gustan los sonidos porque hay un montón de sonidos, un montón de naturaleza y se escucha un montón y eso es super relajante. Igual cuando llueve es mucho más rico que cuando vivía en la ciudad porque se escucha la lluvia, no se escucha al vecino: 'mete la ropa Lucho', entonces es bastante bacán. Lo que no me gusta es que a veces los vecinos hacen unas fiestas macabras, entonces no dejan dormir, pero me ha pasado solo tres veces.

En el sector donde vives, ¿qué dirías que son las cosas más chéveres o qué es lo que no te gusta?

Lo que más me gusta es que se ha poblado un montón, entonces hay un montón de comodidades. Tengo aquí abajo una plaza (Flor de Liz) que tiene todo (panadería, farmacia), cosas que ni en Quito tenía tan cerca. Como barrio me parece chévere porque es un barrio organizado y bastante tranquilo. De hecho, mi casa no tiene ni cerramiento, pero igual es bastante segura. Lo que no me gusta es que si están comenzando a hacer ful construcciones entonces suena ful, en especial entre semanas durante el día.

¿Consideras seguir viviendo ahí más tiempo?

Yo tengo un plan de vida, me quiero ir a hacer mi maestría en Italia, pero si yo podría, pasaría toda mi estadía aquí, porque no cambiaría este lugar por nada, porque es super tranquilo y es bastante más amigable que vivir en Quito.

Dijiste que es un barrio muy organizado, ¿a qué te refieres?

Por ejemplo, vivimos al lado de una comuna, que se llama Leopoldo algo... y es bastante chévere porque siempre es tranquilo dentro de todo, como que todos se conocen por aquí y yo vivo en este terreno, y la dueña de casa ha estado aquí como por 30 años. Es mexicana y tiene una fábrica de nachos en el jardín y todo el mundo le conoce, y distribuye al barrio y todo el mundo le conoce. ¡Es super chévere! El jardinero vive por aquí, la gente que trabaja en la fábrica igual y son buena gente, bien tranquilos, y no ves mucha basura. Ves más orden digamos.

Y si pudieras describir la relación con tus vecinos, usando palabras puntuales, ¿qué palabras utilizarías?

Tranquilo y amigable básicamente.

Con respecto a la naturaleza, al vivir en las faldas del Ilaló, ¿qué conoces de la naturaleza del Ilaló?

Justo al lado del terreno hay un stream de agua, no sé cómo decirlo, que es súper rico, porque la biodiversidad cambia un montón. Hay un montón de pájaros y desde que llegué me volví medio obsesionado con los pájaros, por tomarles fotos y saber los nombres. Escucho los pájaros y copio su sonido.

¿Sales muchos al Ilaló, con tus perros? o ¿tu relación es solo con tu entorno inmediato?

Es más con mi entorno inmediato pero sí solemos subir al Ilaló. A veces hacemos caminatas y el plan es subir con los perros solo a caminar. Ya no tanto, soy un poco vago.

En general, ¿qué conoces del Ilaló?

A mí el Ilaló me encanta, mis planes de viernes, desde que tengo 19 era subirnos al Ilaló, estar con los panas, escuchar música, hablar, una que otra biela y no dejar botellas por si acaso. A mí siempre me encantó este lugar y es chévere, y desde que vinimos para acá me volví medio obsesionado con los volcanes y le investigué y la verdad yo si le quiero muy al Ilaló.

Usualmente, en tu vida cotidiana, ¿cómo vas? o ¿trabajas desde casa?

Puedo trabajar desde casa, soy freelancer, pero tengo una oficina, en un trabajo, en Puembo y usualmente me muevo en carro, porque también trabajo en una comunidad que se llama Zuleta, e igual tengo que ir en el carrito. Por suerte mi novia tiene carro, entonces ahí es un poco más fácil.

¿Comparten el carro?

Sí, pero si hay que ir a la tienda, caminando con los perritos, muy tranquilo.

¿Cómo hacen su vida cotidiana ¿Encuentran siempre todo?

Encontramos absolutamente todo, con el market de abajo y ahí podemos hacer las compras grandes, y el pan, la leche, los huevitos hay en una tienda super cerca igual en Leopoldo Chávez. Hay un montón de vainas y es cerquita. Estoy a 5 minutos.

Básicamente no te desplazas fuera del sector.

No.

Y si necesitan servicios de salud, ocio, deporte, cosas no tan cotidianas ¿qué hacen?

Educación estamos en línea, mi novia tiene clases de italiano, todo en línea. Para actividades como ocio y otras cosas tendemos a pasar por aquí. No me gusta mucho subir a Quito y cuando hago planes para salir con mis amigos es por acá por Tumbaco.

¿E igual a eso sales en auto?

Sí

¿Conoces algún transporte público? ¿Lo has usado?

No me he subido al microbús, pasa el bus de Chiviquí por aquí cerca, pero entiendo que pasan buses por la Ruta Viva que van a la Morita y demás... Pero no me he subido la verdad, por vago y por COVID.

¿Qué aspectos crees que le faltan al sector? ¿Hay algo que lo haría mejor?

Pueden ser más parques, porque no hay muchos como para ir a tripear. Tal vez sí hay pero no son muy bien tratados. Ves que a veces el césped está un poco algo en ciertos lugares, hay una sobrepoblación medio densa de perros. A veces les llevo a mis perros y se pelean. Mi perro tiene fobia a otros perros, entonces no es bueno.

No has vivido mucho tiempo en el sector, pero ¿has notado cambios en ese tiempo?

Ful. FUL. Porque, por ejemplo, como están haciendo ful construcciones cerca, me he dado cuenta que hay un montón más de movimiento, por ejemplo aserraderos, que veo ful más. Y el otro día hablaba con mi abuela que decía que no hay aserraderos en Quito, pero están en Tumbaco, aquí está la movida. Por aquí cerca, cuando llegué, no había mucho movimiento, pero

ahorita están construyendo, están moviendo la tierra y eso debes saber más. Hay ful volquetas.

¿Qué opinas de esos proyectos que están haciendo?

Osea, me parece que son muy capitalistas (risas), en el sentido de que solo buscan hacer ful casas. Los conjuntos que hay cerca siempre son chiquitos y tienen 3m2 de área verde para que el perro haga sus necesidades. Me parece que optimizan ful el espacio para que viva más gente, pero no como para que tengan un lugar ful natural. Por ejemplo, aquí están haciendo una vaina que se llama Verde Ilaló y de verde solo el logo, porque no veo mucho espacio verde. Es como todos los conjuntos, una calle principal con un montón de casas a los lados y el parquecito. Es muy parecido a lo que hay en la ciudad, no me encanta. No viviría ahí ni fregando.

¿Cómo funciona el tema de servicios básicos en donde vives?

Sí, tengo todos los servicios. El servicio de agua es una desgracia. Las tuberías se rompen cada 5 minutos. Cuando me mude acá, la calle principal en donde se entra a la casa tenía huequitos para tuberías y ahora están hecho pedazos. De hecho, hay un caminito super chiquito que le dicen el camino del choque porque es una calle chiquitita donde básicamente es una vía, pero ahí pasan buses y demás. Ahí está hecho pedazos, hay un hueco gigante y me imagino que es por agua. Igual he visto que cuando hay tormentas eléctricas se quedan sin luz arriba. Pero aquí estoy bien puesto.

¿Qué pasaría si tuvieras que cambiar estos servicios? (Ejemplo: usar agua traída en tanqueros, usar biodigestores, etc.)

Sería super incómodo. Mi arrendadora tiene un sistema de recolección de agua que le usa para el jardín y demás. Creo que en ese aspecto no nos haríamos tanto problema porque ya tenemos incorporado este sistema, pero obviamente sería bastante incómodo.

En tu terreno, ¿tienes algo sembrado o es más para uso de tus perros?

De hecho sí hay ful cosas sembradas, como árboles en especial de aguacate y como mi arrendadora vende nachos, vende en combo con el guacamoles. Peor igual hay ful limones, naranjas, manzanas y nosotros estamos empezando a cosechar un par de cosas. Cosechamos tomate, albahaca, brócoli, pimiento.

¿Conociste el lugar antes de la construcción de la Ruta Viva?

Había venido antes de la construcción, y la Ruta Viva la verdad si acolita, porque te abre muchísimos caminos y sí hace todo más accesible, porque antes las vías eran ful adoquinadas, o eran de empedrado. Ahorita, usualmente todo es más asfaltado y es un poco más fácil llegar.

¿Te ha causado molestias?

La verdad no tanto, no se escucha mucho ruido. Si te concentras escuchas el tráfico y demás. Y tráfico tampoco, porque yo viví en Quito, entonces acá eso no existe.

¿Hay accidentes de casualidad?

He visto un par de esos locos que van mamados y se chocan contra el poste y sí hay, pero no se ve tanto. Yo creo que en la Simón Bolívar se ve muchísimo más. También como hay 3 carriles es un poco más accesible transitar si hay algún accidente.

¡Muchas gracias por tu ayuda!

Entrevista 03:

Esta entrevista es parte de mi trabajo de titulación sobre la expansión inmobiliaria en las faldas del volcán Ilaló junto a la Ruta Viva. Esta entrevista es parte del capítulo 2, que aborda la temática de los cambios y transformaciones que han surgido en el territorio después de la construcción de la Ruta Viva, desde la perspectiva de sus residentes.

Si te sientes cómoda puedes presentarte o si prefieres que tus datos se mantengan como anónimos me lo puedes decir ahora.

Hola, me llamo María y vivo en el sector.

¿En qué parte? ¿En qué tipo de vivienda?

Vivo en la mitad de la Ruta Viva e Interoceánica en un barrio que se llama Tola Chica, dentro de un conjunto privado que tiene casas y departamentos. Yo vivo en un departamento.

¿Desde cuándo?

Desde hace poquito. Hace 2 meses. He vivido toda mi vida en Quito.

¿Con quienes comparte su residencia?

Con mis dos hijos, con mi hijo intermedio y con mi hijo pequeño que tiene 16 años que vive la mitad del tiempo conmigo, y la mitad del tiempo con su papá.

¿Por qué se fueron a vivir en la Ruta Viva?

Por el clima. Y algunas otras cosas también. Mi hijo Martín se cambió hace algunos meses a vivir en una casita que queda por la entrada al colegio Pachamama, y nosotros vivíamos en Monteserrín y llegar donde él me pareció súper fácil y súper rápido. Me pareció que no era muy complicado agarrar desde El Ciclista el auto y llegar. También dependiendo del tráfico, porque hay que saber a qué ratos agarrar la carretera y la Simón Bolívar. Primero el clima y después esto. Siempre me había parecido que vivir en los valles era como 'bua', pero yo no soy una persona que tiene un trabajo de oficina. Yo trabajo desde casa y tengo la posibilidad de movilizarme cuando yo quiera y pueda. Todos estos factores hicieron que tomé la decisión de venir a vivir acá.

¿Consideraría que la Ruta Viva dio estas facilidades? (Considerando que hablamos antes de la Simón Bolívar)

Para llegar hasta Tumbaco y más allá, la Ruta Viva es una opción fantástica. La otra es ir por la Interoceánica, pero es un desastre de avenida. Está llena de semáforos, no tiene carriles suficientes, es estrecha, hay un montón de aglomeración de tránsito. Una de las decisiones fue el tema de que, para acceder a este lugar, de la Ruta Viva estoy a dos minutos. Entonces sí fue un factor determinante.

Considerando que la Ruta Viva mejora mucho la accesibilidad, dentro de su barrio ¿ha encontrado cosas que hacer y servicios de manera fácil? o ¿depende de la Ruta Viva para llegar a estos?

La verdad es que sí encuentro un montón de cosas cerca. Más de lo que me hubiera esperado, pero creo que no es necesario movilizarse tanto. Cuando hay que movilizarse, como te digo, es mejor opción hacerlo por la Ruta Viva. Este es un barrio chiquito y es un barrio popular, pero tiene un montón de facilidades: tiendas, panaderías, verdulerías, farmacias, y todo está cerca de la Ruta Viva. Es decir, yo creo que todas esas cosas se fueron gestando por la presencia de la Ruta Viva también.

Se observa cierta vida de barrio. ¿Cómo describiría la relación con sus vecinos, ya sean de dentro o fuera del conjunto?

Es una vida de barrio, bien barrio. Los vecinos del conjunto tenemos una cercanía porque estamos en el conjunto, pero hay una lógica mucho más comunitaria. A veces viene el GAD a hacer inspecciones para ver si mejoran las calles empedradas y les ponen adoquines y los vecinos salimos a estos encuentros. La gente sale y hay una cosa más comunitaria, pero aquí, se siente eso.

¿Es algo del conjunto en general?

No, no. Salen representantes y representantes del barrio y especialmente de la calle y del barrio.

En temas de naturaleza, tan cerquita del Ilaló, ¿qué relación tiene con el entorno natural?

Sí... Hasta ahora no he ido al Ilaló. Ya voy a hacer mi primer viaje. Una de las cosas que me gustaron del lugar es esa, la cercanía que se tiene con el Ilaló. Estoy mucho más al norte de la entrada al Ilaló por la Intervalles, entonces desde aquí lo que yo tengo del Ilaló es como puro bosque, muy poco poblado desde lo que se ve aquí. Para mí, sí fue importante que esté el Ilaló cerca.

¿Por qué?

Porque es un lugar al que puedo llegar con mucha facilidad y me permite tener una experiencia con naturaleza bien chévere. Desde aquí, de lo que se ve, bien preservada.

¿Qué conoce sobre el Ilaló?

Yo conozco el Ilaló desde chiquita porque siempre, desde el colegio nos llevaban a los paseos a Cruz Loma, que así es como se le conocía antes al Ilaló. Lo que sé ahora, y de lo que me entero, especialmente por redes sociales es del conflicto que hay por la avanzada de la urbanización del Ilaló. Me llega bastante información sobre ciertos vecinos del Ilaló y ciertos

habitantes del llaló que buscan que se pare un poco, y se frene, la entrada de vías, puentes y construcciones grandes en el llaló, porque bueno casas hay. Tengo hartos amigos que viven ahí.

¿Qué opina sobre esta expansión?

Creo que la expansión inmobiliaria es inevitable, porque es algo que va a suceder. Me parece que es la lógica de la expansión inmobiliaria en las ciudades, tiene que ser muy diferente a la lógica de la expansión inmobiliaria en el campo. Yo creo que encontrar construcciones como casas en el llaló... Hay casas que están ahí y son en su mayoría construcciones que han tratado (las pocas que conozco, como 5 casas) de meterse en el entorno, buscando una especie de comunión entre la construcción y la naturaleza. Siempre me pregunto ¿cómo manejan las aguas negras? ¿qué harán con los residuos? Siempre me pregunto eso en todas partes, porque evidentemente algo tienen que hacer. Pienso que la expansión debería tener regulaciones enormes, porque lo que sería terrible es que metan una urbanización en ese lugar. ¿Me explico? Sería terrible que metan una urbanización de 50 casas. Eso me parece que no. Si el llaló ya está poblado por habitantes que han hecho sus casas ahí, sí... Una cosa es que yo haga mi casa y tú la tuya. Otra es que entre una constructora y construya algo enorme, porque aumenta el tráfico un montón, genera contaminación de muchas otras formas, por la basura etc. Creo que al ser un cerro sí debería haber un poco de control y no deberían dejar que entre un proyecto de una mega construcción... Que es un poco lo que yo he visto en estas denuncias.

Como dato interesante, en otras entrevistas, gente que vive en partes altas del llaló, me comentó que usan estrategias como biodigestores, baños secos, usan paneles solares y se dedican a compostar desechos. Hay muchas estrategias que usan y ellos están orgullosos de lo que hacen, porque es su forma de convivir con el medio ambiente e incluso es una forma de rebelarse contra los sistemas establecidos más abajo.

¡Sí! Te digo que siempre me pregunto eso, y me llevaron a conocer un terreno y quería hacerse una casa. Y yo no sabía que iban a hacer con las aguas negras, porque es un residuo diario, diario. No habrá un día en que no haya.

Es interesante ver este contraste entre lo que pasa abajo y arriba. Ahora, volviendo al tema de conjuntos, ¿cuántas viviendas son aproximadamente?

Aquí hay 15 apartamentos y creo que 15 casas.

Dentro de este conjunto ¿existen áreas comunales, áreas verdes, o áreas compartidas?

Sí. Hay un área comunal con muy poco espacio verde. Hay una piscina pequeñita rodeada de un poco de césped. Y hay un espacio verde bien pequeño. El área verde es bastante reducida, pero existen áreas comunales y hay una casa comunal y una piscina, y tienen este servicio de parrillas, y área de visitas. Muy verde no es, solo comunal. Tiene un poquito de césped.

Hay césped en el área de juegos de los niños, pero hay 'plantitas'. No hay árboles, habrá un par. No hay este concepto de verde como yo veo. Para mí, un área verde debería tener, no solo estos setos cortaditos cuadraditos, sino un poco más de verdor natural. Este conjunto no tiene; tiene todo cortadito al ras.

Todo perfecto y diseñado.

Sí, área verde... muy verde no es.

Dentro de esos espacios ¿se ven pájaros, insectos, algo más?

Dentro de la urbanización no me he fijado, pero mi departamento da a la calle por donde se entra al conjunto, que es un pasaje empedrado, bien chiquito, que da a un par de casas que hay al frente. Atrás de esas casas hay un montón de terrenos con cultivos. Desde aquí veo maíz, frutales, y entonces de ahí sí veo fauna. Hay un montón de pájaros. Tengo un libro de pajaritos que trato de identificar. Hay quilicos, pero hay unos quilicos inmensos. Hay una pareja que además hace un ruido enorme. Sí tengo fauna, pero no en el conjunto, sino afuera.

Eso me ayuda a marcar la diferencia entre lo que pasa dentro y fuera.

Sí, por eso digo que el área verde no es muy verde. Habrá un par de pájaros, pero los pájaros tienen bosquecitos y un sembrío de maíz y frutales. Hay un montón afuera. Tampoco he ido al área comunal.

Retomando el tema de servicios y actividades, dentro de su rutina diaria ¿cree que le falta algo al sector? ¿Qué encuentra positivo o negativo?

Tengo un parquecito cerca, pero es un parquecito que tiene juegos y está rodeado de cemento. Está ful adoquinado lleno de cemento. A mí me hace falta un parque con árboles y plantas. En Monteserrín teníamos un parque muy lindo, y eso me hace falta. En el tema de servicios la verdad no. Aquí hay todo. Incluso podría irme a pie, me demoraría 45 minutos y llego a supermercados, mercados, tiendas, maestros, zapateros, electricistas, restaurantes, comederos, El Hornero. No es muy lindo el sector la verdad. Salir hacia la Interoceánica es llegar a un lugar feo, maso menos a la altura de El Arenal. Sales hacia la Interoceánica y hay caos, es feo, tienes tienditas y covachas, ya no es una cosa bonita de ver. Hay accidentes todo el tiempo, choques, atropellamientos. En ese sentido lo que creo es que esto ya es así y no sé qué remedio tenga, pero de faltar cosas y servicios no faltan a mi juicio. Me hace falta un área verde. Claro que yo podría coger el carro para ir al Chaquiñán, pero no es lo mismo. Para mí la idea de salir a caminar es salir a caminar, no subir en el auto para ir a caminar. Ese es un concepto que no me acaba de cuadrar. A veces he pensado en salir y meterme en un potrero que ahí, pero es privado y no me voy a meter en cualquier parte. Me parece que falta un poco de orden y ordenamiento especialmente hacia la Interoceánica. Es un desastre, la vulcanizadora, la del gas, el aserradero, las frituras y es bien bien feo, pero hay todo; no hace falta nada.

En este sentido, me puede aclarar el tema de feo ¿es por algo estético, o porque no me siento segura?

Yo no me siento insegura en general en la calle nunca. A mi me parece feo desde el punto de vista estético, porque está hecho a la patada. Colocados los letreros torcidos, manchados, puercos, con unos alambres, las veredas sucias. Feo, en el sentido que se ve sucio, improvisado.

Se mudo recientemente, pero ¿tiene planes de quedarse aquí por muchos años?

Yo creo que sí me voy a quedar en el sector sí, y me quedaría en cualquier lugar donde pueda tener acceso por la Ruta Viva. Esa sería la condición principal. Me quedaría en este sector por muchas razones, empezando por el clima, que para mí ha sido determinante, vivir en un lugar en que hace calor. El frío te quita la alegría de vivir y yo no sabía cuánto hasta que llegué a vivir acá. A mi me gusta la ciudad, tengo 51 años y viví 51 años en la ciudad. Si soy como rata de ciudad, pero estar aquí es diferente. Es tranquilo, yo no escucho ruido, no escucho tráfico, no hay luz de noche (es oscuro). Sobre todo lo que te decía, no me tengo que movilizar. Si yo trabajara en una oficina no viviría aquí, porque no me movilizaría todos los días durante media hora durante el tráfico de las mañanas, atrancada para llegar a mi trabajo. Otra de las razones por las que me mudé y me quedaría, es porque yo no tengo que salir de mi casa, sino cuando yo quiero y decido. Eso es determinante pues no me mandaría una manejada así nunca. Esto está fuera. Es una manera absoluta de perder el tiempo. Sí me quedaría viviendo aquí, en un lugar al que pueda acceder por la Ruta Viva, porque es infalible. El otro día regresamos de Imbabura, y me metí por la vía Collas, y entré a la Ruta Viva por arriba y llegué a mi casa en 20 minutos.

¿Hay alguna preferencia en cuanto al lugar de residencia? En caso de cambiarse, ¿escogería una casa o un departamento?

Escogí este departamento por un tema de seguridad. Prontamente me voy a quedar ya sola y esto está dentro de un conjunto. Encontré casitas el momento que buscaba, pero eran casitas solitas y me dio miedo de meterme en una casita solita. Si yo pudiera encontrar una casa que esté dentro de un lugar donde haya, 3 casas o 4 casas, me gustaría. El departamento se escogió solo por un tema de seguridad. Yo me quedaría de preferencia en una casa plana, salga al patio y no tenga que bajar gradas.

¡Muchas gracias por tu ayuda!

Entrevista 04:

Esta entrevista es parte de mi trabajo de titulación sobre la expansión inmobiliaria en las faldas del volcán Ilaló junto a la Ruta Viva. Esta entrevista es parte del capítulo 2, que aborda la temática de los cambios y transformaciones que han surgido en el territorio después de la construcción de la Ruta Viva, desde la perspectiva de sus residentes.

Si te sientes cómodo puedes presentarte o si prefieres que tus datos se mantengan como anónimos me lo puedes decir ahora.

Soy Israel Luna, vivo aquí en la cerámica aquí en el Ilaló y vivo aquí más de 20 años.

¿Con quién vives?

Esta es la casa de mis papás y vivo aquí, somos una familia de 6 personas. Siempre estamos viajando y a veces estamos todos, a veces no.

De tu vivienda actual, ¿qué es lo que más te gusta? De tu sector ¿qué es lo que más te gusta?

Lo que más me gusta es que en verdad es tranquilo, no hay mucho movimiento de gente, porque son medio privados en este sector. Eso sí me gusta bastante, tener paz, la tranquilidad del ambiente.

¿A qué te refieres con privado?

Aquí casi todas las casas que hay, son terrenos grandes con una casa por terreno. Me refiero a que alrededor no hay cosas públicas, no hay mucho movimiento de personas.

En la entrada de tu calle vi una garita. ¿Fue una decisión de los vecinos?

Sí, de vecinos. En verdad esta calle es como solo de vecinos, no era de barrio. Recién pusieron una urbanización y hace unos años empezaron a construir un montón de urbanizaciones cerca, nos unimos con ellos y pues decidimos poner una puerta para seguridad de todos.

¿Ha afectado las relaciones del barrio? ¿Cómo ha cambiado las relaciones esa garita?

La verdad tranqui. Por ahí había problemas de las familias, porque hay terrenos grandes y hay ful familias viviendo en el mismo terreno, y hubo problemas por el pago de guardias, pero más allá de eso no.

A los alrededores, ¿hay más calles cerradas de la misma forma?

Sí, hay varias que están cerradas, me imagino igual por los vecinos. Arriba hay otras que no son cerradas, pero hay un par de conjuntos.

¿Ha intervenido el Municipio en esto?

No que yo sepa.

¿Consideras que seguirás viviendo aquí más tiempo?

Personalmente me gustaría ir a otro lado, pero este es un buen lugar, y nos sentimos cómodos en la casa en verdad. Siempre estoy abierto. Tal vez como se está llenado, la Ruta Viva trajo muchas urbanizaciones, movimiento, tal vez en un futuro nos gustaría vender y comprar algo más alejado, porque nos gusta eso. Estar con la naturaleza y aquí se perdió un poco eso.

Desde la construcción de la Ruta Viva, ¿cómo ha cambiado el sector?

Hay más movimiento, más comercios, hay más movimiento y más plata. Aquí al lado están Rumihuaico y Chiviquí, y por lo que se ve han mejorado bastante. Antes era un poco botado porque era montaña en verdad, porque habían 2 calles para subir y era difícil. Económicamente me parece que ha mejorado, pero se perdió de la magia de la montaña. No puedo decir que me molesta, pero antes me gustaba más.

¿Has notado una mejora en la cobertura de servicios con la Ruta Viva?

Sí. Alrededor de las calles, han mejorado. Antes era más empedrado y ya tiene más cara de ciudad. Ahora en las comunas se ve que tienen alcantarillado y luces. No sé cómo era antes, ahora es más fácil llegar y he ido últimamente. Se ven buenas calles y ese tipo de cosas.

¿Cómo se mueve la gente por aquí?

Hay un par de rutas de buses, algunos que van a Rumihuaico, a Chiviquí y otros a otras comunas.

¿Cómo funciona?

Son buses pequeños. El que va a La Morita es un bus grande que sale de la Río Coca. Suben cada 30 minutos (me parece). Hay bastante gente que vive por acá y baja a trabajar al pueblo.

Si tuvieses que enlistar las cosas positivas y negativas de la Ruta Viva, ¿cómo lo harías?

Por lo menos este sector, es super peligroso porque no hay semáforos y en los cruces han habido bastantes choques y algunos fatales. No es como La Primavera. Aquí en los puentes abajo de mi casa han habido choques de buses y otros accidentes. Y para eso solo ponen un pare. Otra cosa es la contaminación de los autos, que es bastante alta ahora. Lo mejor es que me queda bastante fácil moverme a Quito, hacia el aeropuerto, hacia donde sea. En 15 minutos llego a mi casa desde cualquier parte. También la ciclovía está bien, aunque es un poco contradictorio, porque te contaminas igual, pero no

hay como tener todo al 100%. Hay una ciclovia, y en los laterales tiene una pequeña ruta para correr o hacer bici.

¿La has usado?

Sí. Se puede ir hasta El Arenal o El Chaquiñán, y para hacer ejercicio es una cosa positiva. También los barrios aledaños se beneficiaron de eso.

¿Cómo te movilizas usualmente?

En bici, en carro, a pie. Últimamente no uso transporte público, ahora tenemos carro. Pero antes si nos tocaba en bus. En bici más que nada.

¿Qué tal es la relación con los vecinos?

La verdad no hay mucha relación, cada uno hace lo suyo, pero no hay mucha unión. Caduno caduno.

¿Qué te queda cerca de tu casa?

Con la Ruta Viva, en 15 minutos de subida y 15 de bajada o a 2 minutos en carro, hay fruterías, tiendas de carne, tiendas para comprar cosas de supermercado. Con la Ruta Viva ha mejorado porque antes sí había que ir al pueblo.

¿Qué cosas faltan? ¿Para encontrar qué cosas debes moverte más lejos?

En verdad está cerca todo, hay farmacias, megakywi a 5 minutos, pizzerías. En verdad es un buen sector. Hay canchas, lugares de comida super grande... Diría que hay todo.

¿Qué conoces del Ilaló?

He subido a las cruces, pero por la Iglesia de los Chillos. Conozco Chiviquí y sí he subido a caminar bastante, he llegado a los cerros, a las puntas. Hay un lugar que se llama las Cuevas del Ilaló. Es un lugar súper chévere que le hicieron para dar conciertos.

Además de lugares, ¿conoces historias o lugares? (cosas características)

En historias, me han contado que como el Ilaló es supuestamente tiene una energía super magnética. Siempre hay historias. Me contaron una vez, que cuando se sube al Ilaló hay un punto en que encuentras una puerta y si atraviesas esa puerta, caminas unos metros, y llegas a un pueblo indígena. Y cuentan que cuando tú regresas te regalan mazorcas. Es un tema relacionado con la cosecha. Y dicen que al volver, esa mazorca se convierte en oro. Dicen que es una entrada a El Dorado. Dicen también que hay bastante movimiento OVNI. De otras características no he investigado mucho. Hace unos días vimos que hay zorros blancos, porque un chico que trabaja con nosotros en el patio, de repente nos contó que había un zorrillo blanco. Era algo que no

habíamos visto, y nos metimos a internet y efectivamente hay esa fauna de zorros.

¿Cómo te enteraste de estas historias?

Me parece que fue en el colegio, y yo estudiaba en el Pachamama cuando era pequeño. Cuando íbamos a las casas de los amigos nos contaban esas historias, cuando era chiquito. También dicen que hay bastantes animales, porque las quebradas son super sanas. Hay un montón de plantas medicinales en las quebradas de Ecuador en sí, y yo justo vivo al lado de una quebrada, y nosotros crecimos con la idea de que ahí viven los duendes. También este sector era conocido como La Cerámica, porque habían unos hornos de cerámica gigantes, y me parece que si subes aún puedes encontrar esos hornos. Trabajaban con cerámica hace mucho tiempo.

Ahora que mencionas la quebrada, ¿cómo es la relación que tienes con la quebrada?

En realidad, de chiquito bajaba bastante con mis amigos y era super divertido. Con la quebrada no tenemos cerramiento, es abierto. Antes teníamos un gallinero, pero creció mucha maleza y no lo cuidamos mucho, entonces esa parte la dejamos un poco botada. Igual es lindo, porque hay un montón de plantas salvajes, lindas. Llegan un montón de pájaros por las flores, los frutos que hay. Nos gusta bastante tener esa fuerza de la naturaleza con nosotros en la casa.

¿Has notado disminución en la cantidad de especies?

Ni idea. No me he fijado, pero te puedo decir que más que certero que hay disminución, porque algo que me molesta, es que acá al frente en Chiviquí había una señora que era dueña de todas esas tierras, que supuestamente iba a cuidar siempre. Y hace tiempo vendió... Y están construyendo un conjunto que a mí no me gusta, me parece horrible, porque ves desde la Morita y está cortada la montaña y están haciendo una carretera que conecta eso con La Cerámica. Entonces estoy más que seguro que hay disminución de especies y destrucción de la fauna de aquí.

¿Cómo te sientes con respecto a esos conjuntos?

Obvio me molesta. En verdad va a haber mucho movimiento, ya cambia el barrio que era super tranquilo. Eso sólo conlleva que haya más movimiento de personas, de carros, de comercio entonces ya no es algo tan seguro como era antes. Siempre cuando entra la civilización puede ser un poco más peligroso, por salir a caminar con los niños (yo siempre salgo con mis perros y mis sobrinos) y con más flujo de autos es más peligroso. Personalmente no me gusta y no me pareció bien lo que hicieron.

Con respecto al paisaje, ¿qué alteraciones has visto?

No hay equilibrio. Vivimos desde el 2000 aquí, y antes todo era lleno de naturaleza, y ahora solo conjuntos, y paredes gigantes. Lo que se veía antes de la naturaleza, ya nada de nada. Todo está cerrado, comprado. Yo podía caminar por el bosque directo al pueblo, ahora es deley por la calle. Entonces el paisaje ha disminuido ful.

¡Muchas gracias por tu ayuda!

Entrevista 05:

Esta entrevista es parte de mi trabajo de titulación sobre la expansión inmobiliaria en las faldas del volcán Ilaló junto a la Ruta Viva. Esta entrevista es parte del capítulo 2, que aborda la temática de los cambios y transformaciones que han surgido en el territorio después de la construcción de la Ruta Viva, desde la perspectiva de sus residentes.

Si te sientes cómodo puedes presentarte o si prefieres que tus datos se mantengan como anónimos me lo puedes decir ahora.

Soy Fernando Ponce, me dedico al fitomejoramiento y también soy biólogo. Estudié patología vegetal en los Estados Unidos en la Universidad de Cornell. Me he dedicado a fin de cuentas al fitomejoramiento, con un enfoque al desarrollo de resistencia a enfermedades para evitar el uso de pesticidas. También trabajo como activista, de manera voluntaria, con pueblos aislados del Yasuní. En los últimos años empecé a involucrarme con el grupo Ilaló Verde a raíz de la declaratoria de emergencia en el Ilaló, cerca de 2019. Desde ahí estoy colaborando con ese grupo de personas.

¿Desde cuándo resides cerca de la Ruta Viva? ¿Con quiénes?

Desde el año 2006 vivo en Tumbaco. He vivido en el valle desde 1977. En el año 77 vine a Tumbaco. Estuvimos 2 años con mi familia en la casa en donde estoy en este momento (que era de mi abuelo), y luego nos fuimos a vivir a Cumbayá. Prácticamente toda la vida estuve en Cumbayá. Estuve 9 años en Estados Unidos y excepto por ese tiempo he vivido en el valle. Cuando volví de Estados Unidos, vine a vivir a la casa de mi abuelo, que murió en el 99, y estoy desde ese momento aquí con mi familia. Tengo 2 hijos, uno de 16 años y otro de 11 años. Vivimos con ellos y mi esposa.

¿Qué es lo que más le gusta de vivir aquí, y qué es lo que menos le gusta?

Ah (suspiro). Me gusta mi familia. Tenemos el privilegio de tener un terreno muy grande, y tenemos mucha naturaleza. Tumbaco se transformó en ciudad, tal vez los últimos 20 años, o desde que se abrió el túnel Guayasamín, empezó a cambiar el valle. Yo conocí Tumbaco cuando era campo todavía. Había calles que ni existían, eran chaquiñanes y ahora son espacios adoquinados y a pesar de que se ha transformado en una ciudad fea, nosotros tenemos todavía un espacio verde que hemos conservado. Mis hijos lo aprecian y aman ese espacio. Tenemos cosas muy alhajas como el chaquiñán, que es un espacio verde todavía. Tiene sus presiones, pero es un espacio verde muy bonito y tenemos el Ilaló. Las quebradas de Tumbaco están bastante afectadas negativamente, pero siguen siendo muy hermosas y claro, el Ilaló es un pequeño gigante, porque hay montañas más grandes y es un lugar mágico que nos gusta a todos. Y últimamente he tenido la oportunidad de caminar muchísimo el Ilaló. Estoy haciendo algo que hacía de niño. Me encantaba explorar, exploré muchísimo el borde del río Machángara y jugué muchísimo por ahí. Me había olvidado de cuánto me gusta explorar y pasear

en el campo. Estoy nuevamente haciendo eso y tengo la suerte de vivir cerquita, especialmente en la parte norte del volcán.

Al vivir tantos años en el Ilaló, ¿nota cambios en la parte natural?

Hay dos cambios, uno es la alteración de quebradas. Yo vivo cerquita de la Quebrada Rumihuaico y la Quebrada Grande. A la altura del Megakywi, arribita se unen y forman una quebrada en el Río San Pedro. Solo una de esas sigue siendo muy hermosa. La Quebrada Grande fue destruida para la construcción de la ruta viva. La rellenaron y pusieron encima, y luego ha sido invadida hacia por un aserrado, y al otro lado, por un depósito de materiales pétreos. A los dos extremos están invadiendo la quebrada, y hasta Megakywi hizo una destrucción brutal de la quebrada, me parece que invadió la quebrada brutalmente. Y donde había un bosque de eucaliptos, recubrió el bosquecito con un parqueadero de adoquín. Hay hasta un taller que invade el borde de la quebrada. A la final, son quebradas que conozco desde que era niño. Y aún hay, pero la una está rellena y la otra está ahí, y es impresionante por lo grande que es. Hacia el Ilaló, la Quebrada Grande aún existe, pero hacia la Ruta Viva se destruyó.

Luego está el tema de la Ruta Viva. En Tumbaco hasta el 2014 había un problema tremendo de tráfico, y se pretendió arreglarlo al construir la Ruta Viva para solucionarlo. La Ruta Viva se construyó bajo varias justificaciones, y entre esas como una ruta de acceso al aeropuerto. Y es un poco raro, porque por el otro lado, por Collas se construyó una autopista de acceso, y por Tumbaco también. Y la Ruta Viva es parte de eso. Fue una inversión brutal para un aeropuerto y me parece innecesaria. Y no se invirtió en transporte público, entonces claro, se desfogó mucho tráfico hacia la Ruta Viva, pero eventualmente vamos a tener algo así como la Av. Occidental; es mi opinión. Y el tráfico está creciendo. Hay momentos en que se siente que ha aumentado.

Desde su punto de vista, ¿qué cambió desde la construcción de la Ruta Viva?

Desde el punto de vista positivo, si se puede llamar eso porque al planeta no le gusta esto, hubo una impermeabilización total en la Ruta Viva, pero se desfogó el tráfico. Y lo que antes tomaba 30 minutos, ahora tomará 5-10 minutos y aumentó increíblemente la calidad de vida, pero se cortó el valle y se incentivó la urbanización a lo largo de la Ruta Viva. Hay zonas en donde se dividieron comunidades, como la Tola Grande, que es población indígena. Tengo entendido que no hubo un proceso de consulta, pero sí de coacción, y se dividió a la comunidad y se les presionó para eliminar cercas vivas, de penco y otros vegetales, y la gente empezó a poner cercas de bloque, entonces es horrible, además de que hay una destrucción ambiental. La ciudad se impuso ahí y dividió a la comunidad tumbaqueña. Nos dividió.

Claro, es un corte.

Son tres segmentos grandes, el que va de la Ruta Viva para arriba, luego el que queda entre la Ruta Viva y la Interoceánica y después Tumbaco.

En esta parte urbana, ¿cuál es la relación que existe entre los vecinos? y también ¿existen actividades que se desarrollen en la zona?

Con los vecinos nos hemos unidos por el tema de delincuencia. Siempre hay cuestiones: fricciones, desacuerdos, acuerdos, y es lo normal. Otra cosa que es muy activa, son las tiendas. Ese es un centro de relacionamiento. Mi esposa va a una tienda que está más arriba, yo a la de abajo. Digamos que es un servicio comunitario. De ahí la calle, antes era de tierra, pero era mucho más amigable con los niños. Mi prima aún vive al lado, y ella jugaba con la bicicleta en esa calle. Ahora ni soñar que mis hijos hagan eso. Yo me voy en bicicleta con ellos hasta el Chaquiñán, pero voy con miedo, preocupadísimo. Es un espacio que se perdió para los niños. En el tema de servicios, el transporte público no existe en Tumbaco. Sé que hay un sistema de transporte privado subsidiado por, me parece que, el Municipio que subsidia el transporte masivo. Son buses grandes que van hasta la Río Coca. Hay distintas cooperativas, todos de color verde, y van desde el Quinche. Hay un sistema que pasa por la Ruta Viva, al aeropuerto, que no se ve mucho y no para en paradas. Y realmente, el aeropuerto no es un servicio que se usa mucho, y cuando se usa, generalmente se va en carro. El sistema de buses lo he usado muchísimo, ahora por la pandemia no, por el miedo. Pero es un servicio que tiene mucha frecuencia, es bastante agresivo con los usuarios, por la aglomeración, especialmente a la mañana. Es difícil subirse, se va aplastado, y es maltrato. Arrancan y a veces no se detienen para que te bajes, es irrespetuoso, ¿no?, pero ha mejorado a lo que era cuando era niño... Ahí llegaban cada 15-20 minutos. Ahora llegan cada 2-3 minutos; en ese sentido es positivo porque no debes esperar. Pero claro, si te toca viajar a las 6:30 de la mañana, yo he visto cómo los chicos se lanzan y empiezan a luchar, y el más fuerte se sube. Es una lucha. Por suerte estoy en otro sitio.

En temas de salud, educación, otra clase de servicios, ¿se encuentran fácilmente en el sector?

Hay que viajar en carro para estas cosas. Mi hija quería ir en bicicleta al colegio e hicimos una solicitud al Municipio para que hagan una ciclovía, y básicamente lo que aprobaron fue una ciclovía compartida con carros. No le puedes mandar a una niña de 7 años por una vía compartida. Ni soñar. Con mi hijo íbamos corriendo al colegio, solo por el afán de hacer ejercicio. No es mucho, son 5 km, así que se podría. Lo que pasa es que la calle es agresiva con los niños, entonces ellos no pueden salir solos.

Hace un rato me mencionaste que la calle era 'fea'. ¿Es en este sentido de inseguridad, o en qué sentido?

Para mí es importantísimo el tema estético. Casi no hay árboles ni sombra, eso es atroz. Más que sombra es el dosel, porque puedes treparte, arrimarte a descansar, conversar. Creo que a la estética en nuestra cultura no le damos importancia y creo que es importantísimo. En mi vereda, soy la única casa que afuera tiene árboles y césped, entonces al árbol de mi casa le llaman el árbol del amor porque se detienen los carros con parejas... Los vecinos se ponen

nerviosos porque dicen que las parejas pueden ser ladrones y esas cosas, pero yo digo genial. Y eso debería existir en todas las calles del sector y no hay. Y después tienes muros cerrados, no tienes casi casas con ventanas a la calle y es inseguro porque no tienes gente que vigila la calle, y la gente no sale a la calle, entonces la calle es abandonada y hay zonas donde avanzas por una calle solitaria y no tienes la seguridad de una comunidad que está ahí, que no hace vida comunitaria en la calle. Hemos perdido la noción del valor de la calle. En el centro tienes casas hacia la calle y por más que ha perdido población, es una vida mucho más activa la que tienes, y acá no existe. Es una calle para que pasen los carros, y se acabó. En las veredas, si tú vas con un carrito de bebé, o eres discapacitado, anciano o te toca usar bastón estás fregado porque esas veredas no sirven para que camine la gente. Si quieres ir tranquilo te toca bajarte a la calle y poner ahí el carrito de bebé, pero te expones a que pasen los carros y te destrocen.

Aquí me surge una duda. Mencionas que existen muchos muros ¿son de casas o de conjuntos?

Hay de las 2 cosas. Están creciendo muchísimo los conjuntos y es la consecuencia del crimen. Te asaltan y la gente empieza a poner el muro más alto, pones cercas eléctricas...

Antes en Quito no se veía así. En la Mariscal o la Floresta eran muros de 1m de alto, pero que eran estéticos y marcaban un límite. Desde el muro veías la calle y podías conversar con cualquiera. Acá vino la gente aterrada y empezaron a hacer los muros más altos, quizás de 3m de altura. No puedes ver hacia adentro. Y ahora hay conjuntos que se están empezando a construir que son urbanizaciones cerradas seguras ahí adentro.

¿Cuál es tu postura frente a estos conjuntos?

Ósea, ofrecen lo que no da la ciudad ¿no? Son una microciudad, una micro comunidad donde la gente se saluda, se conoce, se lleva bien. Pero no es la ciudad con toda su diversidad y riqueza. Es una ciudad fragmentada. Es una solución a la situación que tenemos. Mi calle es bastante segura, de lo que he experimentado. Cuando han habido problemas los vecinos salen y han ahuyentado a la delincuencia. Y eso sumado a que se han puesto cámaras. Hay unas 2 o 3 en la calle y las tiendas hacen bastante segura a la calle.

Desde su punto de vista, ¿cree que existen formas adecuadas de convivir con la naturaleza? ¿Hay ejemplos en el Ilaló?

Yo creo que sí se puede vivir amistosamente con la naturaleza. Hay un límite ¿no? La sobrepoblación eventualmente va a ser un problema. En el Ilaló, sé de casos. Visité una casa en la zona de la Quebrada Rumihuaico, que estaba hecha de adobe, donde tenían un sistema de recolección de agua de lluvia, tienen un reservorio y un sistema de tratamiento de aguas residuales, y luego la usan en su jardín. Es un esfuerzo bueno y se me ocurre que se puede hacer más y creo que esa casa es un ejemplo muy bueno. Hacia la zona de La Merced hay una finca de productos orgánicos y tienen un sistema de recuperación del suelo. En otra zona también hay una familia que tiene

tratamientos de agua, y ellos tienen historias, porque jugaban de niños en la quebrada. Y últimamente han hecho trabajos de limpieza de la quebrada. Son gentes que están tratando de defender su medio y la gente les quiere. En otro lado, hay un sistema de servidumbres que la gente les ha cerrado y están en una pelea para la construcción de vías. Y los vecinos se oponen, pero el Municipio quiere pasar sistemas de alcantarillado al lado de la quebrada cuando tienen otros accesos más arriba. Creo que sí hay esfuerzos.

En este proceso me he encontrado con muchas personas que defienden el llaló y se oponen al crecimiento inmobiliario y aunque hay gente que se opone, no sé si a futuro sean suficientes. ¿Cómo cree que empezaran a cambiar estas dinámicas? ¿será suficiente el esfuerzo?

Espero que sí (risas). Por eso luchamos. Yo creo que hay un proceso de expansión urbana, motivado especialmente por la plusvalía, la ganancia. Hay un incentivo fuertísimo para ganar plusvalía y frente a eso hay áreas protegidas; hay las quebradas que son áreas protegidas, hay el área de protección ecológica del llaló. En el mismo PUGS se reconocen cuestiones de protección. Sé que hay 2 y una es el área protegida que pertenece maso menos al bosque protector, y otra de protección de recursos. Esta última es la más amenazada. El bosque protector ya está siendo invadido, y el Municipio actúa con una debilidad brutal. Supongo que no le interesa. Pero esta otra área que es el área de influencia del bosque protector es zona rural todavía y tiene una presión altísima. Entonces el Municipio en esta área de influencia del bosque protector, que debería tener un tratamiento especial, está dejando que se construyan urbanizaciones tranquilamente. Se ve el avance de la mancha urbana en esa zona y yo creo que se podría hacer de otra forma ¿no?

¿De qué manera?

Por ejemplo, hay cosas básicas. Se están haciendo adoquinados de pared a pared. Si te pones a ver la zona de Chiviquí, encuentras el bordillo y la pared. No hay vereda. Y al otro lado, una vereda que es intransitable y te toca caminar por la calle si eres peatón. Para empezar, diría ¿para qué el adoquinado? Puedes hacer un empedrado bien hechito, que no represente tanta impermeabilización y con calles más delgadas, porque no hay un tráfico que justifique una calle de 12m. Se podría poner árboles, ciclovías, y habría que pensar prioritariamente en la seguridad de los niños, y no tener calles en donde la gente viaje a 70-80 km/H en zonas urbanas. El arbolado tendría que ser con especies nativas. El sistema de agua (suspiro)... No debería haber un sistema de alcantarillado en donde se combinen las cloacas con las aguas de lluvia. Las aguas de lluvia deberían infiltrarse en donde cae, o muy cerca. Existe una costumbre que es nacional, creo, y es que a la gente le encanta el cemento, entonces te ponen cemento en las veredas y se impermeabiliza. Y los patios cubiertos de cemento en vez de poner un arbolito, poner césped. Es cemento, cemento, cemento. Esas cosas en el Río Monjas, al norte de Quito, están generando una erosión brutal y esas cosas van a llegar a acá. La Quebrada Grande tenía unos flujos estacionales de agua, pero ahora tiene un flujo constante y es un caudal (medio metro por segundo, al ojo) y es un flujo importante. Y después, si pudieras cubrir a las calles con un dosel de flora

urbana, si pudieras poner herbáceas que no sean solo kikuyo, ya sería un progreso enorme. Y después hay que trabajar en otras cosas. Hay que ver formas en que las viviendas no ocupen mucho espacio, que sean altamente eficientes y no se transforme en otra ciudad de varios pisos para arriba y ya estamos en 6 pisos. Mientras tienes el hipercentro que también se está quedando sin gente, que viene a vivir a acá y va a repetir el mismo error. Hay que evitar que se urbanice esta zona. Yo estaba revisando una tesis que decía que por 1750, la densidad de Quito era mayor a la de 1970. Puedo estar equivocando los años. Pero luego se ve que la densidad sigue bajando, y la población sigue aumentando. Estamos expandiéndonos impulsados por el auto. No te mueves a pie y no te dejan. El incentivo es para que te muevas en auto. Aún podemos movernos a sitios cercanos, quizá al colegio o al hospital, pero para ir a ver a los amigos en auto, y los chicos ya no usan bus. Claro que es por un estrato económico, pero es un horror. ¿Te imaginas la cantidad de interacción que tendrían yéndose en bus? Y solo el hecho de caminar y conocer gente, te pierdes con el auto.

En el caso del Ilaló, desde su punto de vista técnico ¿qué amenazas trae el crecimiento de la biodiversidad?

El Ilaló es un espacio altamente erosionado y alterado. Yo supongo que en gran medida por la agricultura que deforestó el Ilaló los últimos 100 o más años. Pero también se habla del tren, se sacó mucho material para producir energía para el tren, y eso hizo que se pierdan bosques en el Ilaló. Me parece interesante como un reto, porque el Ilaló tiene unas 800 Ha. de cangahua expuesta, porque es un espacio para recuperar. Y hay remanentes de bosques bastantes saludables, muy hermosos. Algunos dicen que son bosques secundarios, yo no lo creo. También está la Mama Tena (no sabía que se llamaba así), y le decíamos el bosque de huilas (un árbol parecido al arrayán). Se dice que el Ilaló no tiene importancia para la conservación de especies en peligro, pero no estoy seguro porque hay varias especies que tienen el nombre 'quitensis'. Hay una planta, no recuerdo el género, que no se la ha visto en 100-150 años. ¿No será posible que esté en el Ilaló, por ahí? Y entre el Antisana y el Cotopaxi tenemos la población más grande de cóndores del Ecuador, y hay avistamientos hasta el Chiche, e incluso vimos uno por el puente del Chiche a unos 20-30 km sobre el puente. Me parece que el Ilaló puede tener importancia como un corredor biológico entre cordilleras, por los ríos, e incluso puede ser refugio para la población de cóndores si les damos la oportunidad. Tienes el tema de aviones, no sé cómo puede funcionar, pero es una especie simbólica y hay recuperación de especies en el Ecuador. Creo que hoy en día debemos empezar a pensar, no solo en áreas naturales dedicadas a la conservación, sino en pensar en cada metro urbano, cómo hacerlo amigable con la naturaleza. Tenemos que pensar en la forma de disminuir nuestra huella ecológica. Es tanto el impacto que cada metro cuenta. Hay que ver cómo darle el espacio a la vida silvestre en la ciudad. La gente también debe dejar de cazar animales, y luego ellos se darán cuenta que somos una especie que les puede dar hábitat.

Preguntas adicionales realizadas después de la entrevista en un espacio de discusión entre ambas personas:

Sobre el tema de socialización:

Yo no sabía nada sobre el PUGS; me enteré por gente del Colectivo Ilaló Verde, que trabajaba con la Secretaría del Territorio. Pero hace un tiempo el PUGS no estaba disponible, e hicimos una petición ante la comisión de suelo, para que se haga público. A mí como activista me sirve la información, para entender y discutir. Y yo reclamaba por el tema del PUGS en Twitter, y me llamaron de la comisión del suelo y me sugirió la petición, esto era por mayo. En julio lo aprobaron, y se había tratado por mucho tiempo. Aparentemente, las inmobiliarias estaban al tanto, pero las personas comunes no estábamos al tanto del asunto. Cuando hicieron accesible al PUGS, hicieron un taller, al que no asistí porque nunca se compartieron horarios. Y esto te da una idea de cuan al apuro y mal hecho estaba ese asunto, pero a fin de cuentas nos afecta a nosotros. Dos compañeras asistieron al taller, y poco después se aprobó el PUGS, y luego nos invitaron a una reunión solo para comentar, y aunque medio tratamos de influir... Fue muy difícil. Con el PUOS, el acceso al visor es más fácil, y el PUGS debería ser de la misma forma. El Cabildo Cívico presentó una queja por la falta de consulta, pero además eso no es consultar. Cuando consultas a un niño chiquito le dices ¿qué te parece? y escuchas lo que quiere decirte, y hay hasta un proceso de negociación. Pero en este caso no hubo ni consulta.

¡Muchas gracias por tu ayuda!

Entrevista 06:

Esta entrevista es parte de mi trabajo de titulación sobre la expansión inmobiliaria en las faldas del volcán Ilaló junto a la Ruta Viva. Esta entrevista es parte del capítulo 2, que aborda la temática de los cambios y transformaciones que han surgido en el territorio después de la construcción de la Ruta Viva, desde la perspectiva de sus residentes.

Si te sientes cómodo puedes presentarte o si prefieres que tus datos se mantengan como anónimos me lo puedes decir ahora.

Mi nombre es Juan Pablo Chacón, estoy más o menos a la altura del kilómetro 8, muy cerca de la Ruta Viva de hecho, y mi profesión es la optometría.

¿Desde cuándo reside en el lugar?

Yo creo que estamos ya unos 2 años

Es reciente. ¿Por qué se mudó a la Ruta Viva? ¿Dónde vivía antes?

Vivíamos en Quito, en la Occidental, por Ñaquito alto. Me gustaba porque tenía vegetación y era bastante cómodo, porque era cerrado y hacia arriba. Era muy interesante desde ahí ver la ciudad, y el sector me dejaba llegar rápido a todo lugar en Quito. Yo ahora trabajo por acá, por Cumbayá. Esa fue una de las razones para vivir acá. Igual buscaba un sector que tenga vista, y por eso vivo en un edificio porque me gusta la vista. Ahora veo el ilaló y vivo en el último piso que me deja tener vista. Obviamente el clima aquí es más cálido y es lo único a lo que no me acostumbro.

¿Qué no le gusta del lugar?

No me quejo mucho. En realidad, lo que quería es la vista, por eso el edificio. Y como está la cercanía de la Ruta Viva el ruido se siente un poco más. No me llega a molestar tanto, pero algunas personas les puede incomodar. Realmente me siento bien en este sector, me gusta, porque la Ruta Viva ha permitido la fluidez para ir a Quito o al aeropuerto, y agiliza mucho el tema de llegar rápido. Esa es otra de las razones por las que escogí este sitio. Algo que me pasaba arriba, es que la Occidental también era una ruta muy buena y me interesaba tener una ruta igual, que me de facilidades.

Usualmente ¿cómo se moviliza?

En auto. Bus hace rato que no cojo y taxi rara vez. Pero si me toca coger taxi lo hago. Ese puede ser un, pero, porque no hay mucho otros tipos de transporte en la Ruta Viva, y puede ese ser un inconveniente para los que estamos más pegados a la Ruta Viva. En Tumbaco hay cualquier cantidad. Especialmente en días en los que llueve, pero como yo tengo auto no me afecta.

Sin auto ¿viviría ahí?

No me hago lío por caminar, pero no me hubiera servido tanto la Ruta Viva, pero está cerca de Tumbaco que tiene bastante movimiento y da la sensación de que se puede ir y caminar por ahí. Lo importante es la vista. Si no estuviera en edificio, en caso de no tener carro, estaría en una casa más alejada. El edificio tiene un plus con la vista a diferencia de una casa.

¿Considera vivir ahí más años?

Me gusta el sitio, pero pienso que sí me voy a mudar, a una urbanización más grande. Las urbanizaciones pequeñas tienen sus peros, y el pago de alícuotas es más costoso. En urbanizaciones más grandes, a veces, esos costos bajan. Y en esas urbanizaciones tienes espacios para caminar más, y uno con la edad busca donde caminar, donde andar con seguridad. Seguramente buscaré algo más en estos sectores, tendiendo hacia el aeropuerto, en donde hay urbanizaciones más amplias. Aquí está bien por un cierto tiempo.

¿Qué relación hay entre los vecinos?

De eso nada. Y en Quito tampoco, no éramos muchos, pero era un edificio chiquito y bueno, algo más nos llevábamos. Aquí no conozco a alguien, tal vez en reuniones. Como este es un conjunto que tiene dos edificios grandes y son 60 departamentos y 8 casas, somos bastantes. No soy de socializar en estos temas, porque no me interesa, porque siempre hay problemas. Están los que no pagan, los que se quejan, los que no cierran la puerta. Yo no peleo, porque no ganas así amigos, y hay de todo. A mí me gusta el diálogo, pero aquí se complican por todo.

¿Qué actividades encuentra en el barrio?

Está cerca de Tumbaco. A pie, maso menos, 15 minutos. No es tan largo, pero ese tiempo a pie es bastante. Por aquí por la calle no tengo nada. Mi calle es una que va a la Ruta Viva y va a otras casas. Realmente no se ve mucha gente en la calle tampoco. No es como uno pensaba antes que se salía de la casa. Y ahora por seguridad creo que eso se pierde, y creo que los conjuntos cerrados ganan eso. Si los conjuntos tuvieran algo de venta sería mejor, que tengas cosas adentro, pero se debería tener unas mega urbanizaciones. Para actividad física, la Ruta Viva tiene buenos pavimentos para trotar y salir en bici. Sí hubo un tema antes, en que cuando salían a trotar les robaban, pero ahora no se ha visto. Hay que tener cuidado en cualquier lado.

Además de eso, ¿existen equipamientos grandes?

Si buscas hospital, está el de Los Valles que es el más cercano, pero no está tan cerca porque te tocaría buscar transporte. Ahí te toca buscar taxis, y hasta que lleguen... Y si no hubiera aplicaciones o carro, sería más complicado encontrar estos lugares de atención. Diría que por aquí no hay, y por eso uno debe tener auto. Sin auto, creo que para alguien en situaciones de estrés diría chuta. Te tocaría hablar con el vecino, y uno que ni los conoce... Sería una complicación. Sería interesante tener una aplicación en donde encuentres los servicios en la zona y decir mira esto te sirve para emergencias también. Hay

chats con la policía de Tumbaco... Y es algo. No lo he usado y no sé qué tan efectivo sea. Sé que tienen poco personal y en una crisis no sabes como van a responder. El chat es más como preventivo.

En otros lugares, por la quebrada Rumihuaico, me han contado que los chats entre vecinos son muy útiles, porque todos se llevan y se ayudan.

Eso es la vida comunitaria, pero que ahora está muy restringida, porque ahora se pierde, no se sabe quiénes están en el chat. Acá como nuevo, no es lo mismo.

Mencionó que la vista es lo más importante, y la vista en este caso es el llaló. ¿Qué conoce del llaló?

Una vez subí. Yo estaba en las antenas del Pichincha e igual subí una vez, pero viví más de 10 años, porque no soy de eso. En este caso es parecido el llaló, y no es fácil encontrar parqueaderos. Nos parqueamos en un terreno baldío que se enojó, pero nos dejó y luego fuimos a pie. Realmente no se usa el llaló de este lado, pero creo que hay una falla, porque usualmente se accede desde el otro lado. De este lado hay como, pero no hay donde parquear, pero creo que no se ha promocionado. Igual tengo vistas a otras montañas. Yo creo que el llaló puede ser más explotado, hacer cosas de bicis y montañismo... No soy de eso, pero sé que a la gente le puede interesar saber que hay actividades. Incluso poner un teleférico, o algo parecido (menos frío que en Quito), y en donde no te mareas tanto. Si uno quisiera verle a la Ruta Viva como algo más, se puede ver la naturaleza que tiene más actividades que a mucha gente le gustan.

En general, ¿hay naturaleza dentro de su entorno?

No, muy poquito. Dentro del conjunto hay un sendero pequeño, una cancha de césped que solo es césped, y me gustaría una cancha de básquet, que nadie usa. Tiene piscina, que tampoco uso, y está para los que pagan a tiempo las alcuotas. Por este lado, no hay vegetación, nada... Veredas, casas, paredes... Para el llaló todo es más abierto, pero por este lado es más cerrado, por la seguridad. Y eso es lo que se pierde, pero tengo la vista. Veo los árboles de otras casas, como aquí al frente hay árboles, conejos... Es super amplia, pero es una casa en un terreno grandote que no puede tener todo el mundo. De cierta manera no me preocupo. Al estar más arriba, me da la sensación de estar más en contacto con la naturaleza. Si estás en planta baja no ves eso, y tal vez te tocaría lidiar con el ruido. Y si el promotor no te ofrece vidrios dobles para aislar el vidrio me parece todo un gasto. Aquí pajaritos sí suenan, cuando no hay ruido.

En este caso, ¿cree que la gente sí paga más por estar en contacto con la naturaleza?

Yo creo que la naturaleza es buena. Sí uno quisiera, todos deberíamos pensar que sí, porque la naturaleza da paz. Al buscar una casa quieres llegar y tener paz. Yo creo que se debería pagar por eso, y por eso también un conjunto te

da silencio. Siempre y cuando no haya mucho ruido y las casas están separadas funciona bien. Si uno pudiera pagar más por naturaleza podría hacerlo... Claro que esto es para cuando ya tienes algunos años, porque cuando eres joven no lo necesitas, no importan cosas, haces ruido. Yo tengo 48, y mientras más años, sales menos, pero te interesa el entorno. Mientras más joven, más ananais, quieres más cosas como piscinas. Todo depende del target y para eso, la Ruta Viva es un mix que tiene todo. También creo que cuando uno paga más, se supone que tiene más criterio para evitar hacer ciertas cosas (fiestas, ruido), y en esta zona igual el costo es alto, pero creo que es para eso.

¡Muchas gracias por tu ayuda!

Entrevista 07:

Esta entrevista es parte de mi trabajo de titulación sobre la expansión inmobiliaria en las faldas del volcán Ilaló junto a la Ruta Viva. Esta entrevista es parte del capítulo 2, que aborda la temática de los cambios y transformaciones que han surgido en el territorio después de la construcción de la Ruta Viva, desde la perspectiva de sus residentes.

Renzo ha trabajado en investigación y propuestas en el sector. En tu investigación, ¿has encontrado elementos de afectación en el área?

Yo ví cómo un importante elemento de afectación la Ruta Viva para el área verde del sector. Me basé un poco en las postulaciones del área protegida que se hicieron el 2013. Esa fue mi vinculación con el colectivo Ilaló Verde, que me facilitaron información. Si quieres tengo información sobre metabolismo urbano y estos hinterlands, que son áreas detrás del núcleo urbano que te proveen de recursos. El tema de metabolismo urbano es más complejo, porque si en la ciudad contaminamos necesitamos un entorno que lo transforme. Sí hay un desbalance vamos a generar más efectos negativos de los que se pueden transformar.

¿Crees que los asentamientos que existen en la Ruta Viva están generando algún desbalance?

Sí. Creo que deberían ser acordes al sector, que es rural o semirural. Cuando yo llegué a acá, había un vecino que cuidaba cerdos y vacas, y tres cuadras más allá, ya había un conjunto habitacional, y la gente ya existía que este tipo de lugares no haya, pero es necesario que haya estas actividades rurales o semi rurales, incluso para servicios de alimentación o, ponte en la pandemia ha sido súper importante, todos estos campesinos que van con su carretilla por Tumbaco, y tú les puedes comprar. De ahí me paso mucho esto en mi nuevo barrio que es la nueva Esperanza. Fíjate que incluso algunas comunas del Ilaló, ya no se dedican tanto a la agricultura, y son justo las que más se interesan en reforestar como la de La Toglla. Después hice una comparación entre 2 tipos de situaciones, una era la de estos nuevos conjuntos que te cortaban todos los árboles y metían un conjunto habitacional, porque es increíble. Te ponen hasta el nombre Ilaló Verde, y te cortan hasta el último árbol, y lo comparé con otros asentamientos. Incluso hice un corte con un vecino, y comparaba. Ahí se veía como él tenía cierta altura en sus plantas, y el uso para criar animales. Incluso en la quebrada se ven las especies propias, como el lechero. A este lo usan para cerrar los sembríos de alfalfa. Y en el Ilaló también hay mucho saber ancestral, entonces no siembran como la agricultura convencional, sino que mezclan plantas. Eso es super bueno que haya tan cerca de Quito y es muy bueno para el ecosistema, que es lo ideal. Yo también estoy metido un poco en eso, entonces mi propuesta fue la de hacer una tipología que consistía en algunas cosas. El terreno se usaba para cultivo, pero más abajo, cerca de la quebrada ya tenías vegetación. Lo más cerca de la quebrada, en calidad de bosque primario, más arriba una mezcla entre bosque primario y algunas plantas que son comunes de usar, como pencos y san pedros; unos pasos más arriba permacultura, intentando tener plantas que son fuertes y se combina super bien, como la ruda y la santa maría

para eliminar plagas, o mezclar el frijol con maíz y calabaza y se llama milpa, y es común desde México hasta Sudamérica. Más arriba ya había una agricultura más común. Arriba había un edificio con planta baja libre para sacar ahí tus muebles. La idea era que los usos humanos estén bajo tierra. Hice un granero, unas mesas de tratamiento de producción de materias primas y alimentos, hice un bar con licores extraídos del penco, y también aulas de capacitación donde se enseñaba como manejar esto.

Con tu investigación y lo que has vivido ¿cómo describirías al llaló?

Lo chévere es que tu vas de Quito y ves que la gente piensa de otra forma. El campesino de Tumbaco y el llaló es super amable, super relajado, tienen otra forma de ver la vida. La misma gente que va a vivir ahí te trata, te maneja de forma tranquila y puedes caminar. Cuando vivía en Chiviquí subía todos los fines de semana al llaló, y entonces era una relación súper fuerte de afecto con la naturaleza. No creo que pueda haber una relación más cercana al llaló que esa. Justo estoy trabajando para presentar un proyecto a fin de mes que se basa en mi tesis, para el presidente del barrio de Chiviquí, que es hacer un parque tipo el jardín botánico, y unos huertos para recuperar los saberes ancestrales. Ósea lo que no hay acá, que me olvidé comentarte, es que en mi propuesta había un centro de investigación, y todavía hay mucha gente a la que le interesa eso acá. Lo que falta al lado de Tumbaco es justo que estos restos arqueológicos se incluyan. Igual en el llaló tú ves algo que puedes estudiar, ahora que todavía hay una relación entre el hombre y la naturaleza, sobre todo de los campesinos, que aún duran. Hay muchos extranjeros viviendo ahí, y ellos también han dado aportes interesantes. Cuando fui me enteré que muchos sembraron, eucalipto, ciprés o pino, pero esto tenía que ver con el tema de que la cangahua era super difícil de sembrar otras plantas, y estos iban a ayudar a regenerar el tema de la cobertura vegetal. Arriba de Chiviquí, hay un conjunto, Terraviva que fue todo un problema. Alguna vez fui crítico con el señor, porque trajo hiedra europea, que es una planta invasiva y aunque las áreas comunales las tiene super bien, la gente que vive ahí tiene unas mansiones que en planta parecen de más de 100m², y el jardín tienen acceso hasta el borde de la quebrada con riego artificial. Entonces por más ecológico que trató de hacer el arquitecto, la gente va con un concepto, de que la gente con plata trata de vivir lo más alejada de la ciudad como tema de status. Y ese es un tema grande acá. En países europeos en sí es cómoda y habitable, pero en Quito no. La ciudad es cada vez más hostil, aunque Quito, comparado con otras ciudades tiene unos parques hermosos. Y la ciudad sigue siendo hostil y creo que por eso la gente se viene a vivir para acá.

Frente a esto, hay muchos nuevos conjuntos cerrados. ¿Cuál es tu postura sobre aquellos asentados en esta zona?

Ósea, es lo que se veía venir, porque estos, al tener la carretera, y darle chance a la gente de que vendan los terrenos a constructores, hicieron lo que pudieron hacer, estos conjuntos. Es una consecuencia de las decisiones que se toman. La carretera es cómoda, sí, pero no previeron esa, y la naturaleza es la última al momento de tomar decisiones y por eso cada semana hay

alguien nuevo, destruyendo y metiendo máquinas. Tú ves lugares más cercanos a Quito, como Nayón en donde han respetado la naturaleza, pero tú ves aquí en la montaña, que hay vegetación primaria, zarigüellas, águilas, zorros, reptiles, se esmeran en venir y creen que los árboles son otro bosque, y dicen que hay que volar. Eso demuestra que el desconocimiento de la gente, el tema de hacer jardines es con estas plantas introducidas, tan nocivas que ni los insectos se las comen.

¿Qué te motivó a formar parte del colectivo?

En una parte yo sí estaba super preocupado por lo que se estaba haciendo ahí, y veía venir esto. Mientras hacía mi tesis veía que empezaban a aparecer nuevos edificios. Incluso amigos míos aprovechaban que su papá construía y venían a hacer este edificio super modernista, en este sector con una estética chévere. Si vas a construir algo en esos lugares tienes que darte cuenta como es la situación. En Quito los constructores tienen la idea de sacarle el jugo al último cm, y acá no es diferente. Yo empecé a hacer un conjunto ecológico en Guayllabamba, y dejaba espacios para la naturaleza, y un contacto me dijo que no podía estar desperdiciando ese espacio en árboles. Incluso me proponían cortar los árboles y botar todo. Es hasta la cultura propia del constructor. Debemos aprender a cuidar los árboles que hay. Acá en el Ilaló especies, como el cedro ya se han perdido. Ese tipo de cultura, acá en Tumbaco te venden todo como la cosa más natural y no te siembran ni un árbol. Yo tengo esperanza de que nos sumemos más a hacer proyectos que cuiden la naturaleza. Hay constructores que piensan que las plantas no son parte de la arquitectura y el urbanismo. Tenemos mucha densidad de biodiversidad, pero igual las ciudades ejercen mucha presión sobre estos suelos.

Has vivido en varios lugares cercanos a la Ruta Viva, ¿qué cambios has notado?

Fíjate en los hostil que se vuelve ir a pie hasta el Ilaló usando la ruta viva, en parte el calor, pasar por un lugar abandonado. Les llevo a mis perros por ahí, se siente feo y ahora me toca ir en carro. Es la idea que tiene Quito de que todo es para el auto. Aún tengo vecinos que cuidan la naturaleza, pero viviendo más cerca del Ilaló era bacano. Hace 7 u 8 años aún había esta mística. Subía siempre al Ilaló, era un realismo mágico de que hay puertas, comunas, super permaculturales pero ahora es lo contrario, cada vez están metiendo más urbanizaciones en los ingresos al Ilaló, sobre todo en Chiviquí, que cada vez hay más puertas, candados, y a la gente les da iras porque les reclaman. Pero hay un tema medio polémico, porque el colectivo y un dirigente tienen sus conflictos. Y también, incluso algunos conjuntos han ayudado a pagar deudas de los barrios, pero desde fuera lo ven como si al dirigente lo hubieran coimado. No creo que vale ir tomando extremos, sino lo mejor que queda ahora es el diálogo aunque sí hay cosas que dan despecho.

Como tema que tenemos pendientes, desde tu percepción, ¿qué tan bien abastecido está el sitio?

En temas de alimentos hay ful y cada vez más, incluso iniciativas ecológicas (bazar, plantas, comida). Sí ha atraído servicios. Todavía había problemas cuando se iba la luz o no había agua. A veces se dañaba el adoquín de la calle. Ahora hay una polémica, en hablar de los beneficios del empedrado, porque quieren poner adoquín, y es un tema super grande, de que a la gente les das vías más amplias, con más chance de correr y te pasan por ahí a toda velocidad. Es super interesante el tema de conjuntos porque aíslan a la gente, que afuera vive ful, y esto es algo súper chévere de Tumbaco y el Ilaló, porque es un lugar en que ves en distintas clases sociales, la gente se lleva super bien y hay mucho respeto, y hay un miedo de que se pierda eso. Ver eso me da un montón de pena. Incluso hay un poco de gentrificación y sería interesante que lo analices.

¡Muchas gracias por tu ayuda!

Entrevista 08:

Esta entrevista es parte de mi trabajo de titulación sobre la expansión inmobiliaria en las faldas del volcán Ilaló junto a la Ruta Viva. Esta entrevista es parte del capítulo 2, que aborda la temática de los cambios y transformaciones que han surgido en el territorio después de la construcción de la Ruta Viva, desde la perspectiva de sus residentes.

Si te sientes cómodo puedes presentarte o si prefieres que tus datos se mantengan como anónimos me lo puedes decir ahora.

Hola, mi nombre es Sebastián Crespo, tengo 36 años de edad, y estoy listo para responder unas preguntas.

¿A dónde te vas a mudar próximamente?

Compré un departamento en el proyecto Aurora, ubicado en la Ruta Viva en el kilómetro 6 y medio, justo donde empieza Tumbaco.

¿Qué es lo que más te gusta de haberlo comprado?

Lo que me gustó es la seguridad. Lamentablemente en Quito, el tema de seguridad y delincuencia está fuera de control. No puedes tener la misma libertad que tienes en el valle, de pronto parquearte en la plaza central y caminar, tener restaurante. En Quito la situación realmente es más delicada, hay robos incluso en calles que se consideran seguras como la República del Salvador. Y la tranquilidad que te puede ofrecer el valle y a su vez el clima. Me parece que el clima lógicamente es mejor que el de Quito. Obviamente una temperatura más alta y uno puede aprovechar de ciertas prestaciones como tiene este proyecto, como una piscina.

¿Qué hace, para ti, que el territorio sea seguro?

Primero el entorno ¿no? que casos de delincuencia se han dado. Uno puede tener ciertos datos y conocer bien el entorno. Y ya sea en Cumbayá o Tumbaco necesitas guardianía privada, que es algo que te pueden ofrecer en el proyecto, las 24 horas, circuito cerrado de televisión, cámaras de vigilancia, alarmas. Vivir en una casa independiente siempre va a tener un riesgo respecto a la seguridad.

En el conjunto al que te vas a mudar, ¿qué servicios existen además de la piscina?

Yo trabajo en Quito, y es más cómodo vivir por acá, pero además de la piscina, si quería un proyecto con prestaciones, jacuzzi, sauna, turco, gimnasio, área comunal bastante cómoda, cancha de squash, cancha multiusos en exteriores, tienes también sala de cine, y hay un circuito que es como paseo que recorre el entorno es super chévere, bastante completo la verdad.

¿Cuál es el estado de los departamentos?

Ahí me llevé una sorpresa, porque es la primera vez que compro un departamento. En este caso, capaz en otros proyectos entregan distinto, el departamento acabado estructuralmente (pisos, dormitorios, muebles, baños) ... Eso está completo y bien equipado. También me entregaron con puertas, con plancha de cocina de inducción. Pero en lo que es iluminación solo te entregan los puntos de luz y cada propietario, cada vez que recibe, hace el diseño de iluminación. Es un tema que es extra, que si no te adelantas, no te entregan todo acabado e impecable, y hubiese sido un doble trabajo para mí. En ese sentido a ti te toca hacerlo y equiparlo. El tema de iluminación sería bueno que lo entreguen.

¿Conoces este caso en más vecinos, o aún no conoces a nadie?

Lo que me comentaba la persona de servicio al cliente y el arquitecto es que siempre las propiedades nuevas se entregan así, excepto en el departamento modelo que el propietario pidió que lo dejen ahí, porque ya había un diseño. Incluso yo me adelanté y pedí una autorización para hacerlo, contraté una empresa aparte y ahora tengo todo el diseño.

¿Cuánto tiempo ha pasado desde la compra?

Creo que lo compré a inicios de marzo de 2019, cuando empezaron a promocionar cuotas para pagar directamente a la constructora, y vas abonando cuotas hasta alcanzar el valor de entrada. Una vez que el departamento esté completo como te pide la entidad financiera ya gestionas el préstamo. Yo gestioné cerca de noviembre e hice los trámites para que el pago se haga a fines de diciembre. El día de ayer me entregaron las llaves oficialmente. Espero mudarme en este mes porque también tengo que equiparlo.

¿Has visto áreas verdes en el conjunto?

Sí tiene áreas verdes. Ellos quieren promover el tema de terrazas verticales, y tienen bastantes jardinerías. Mi departamento es en planta baja, y en la parte de fuera tienes bastante área verde. Obviamente en el área de piscina y canchas no hay mayor tema verde, pero tienes bastantes jardinerías.

¿Cómo describirías estas jardinerías? ¿Reconoces algo de especies?

No sé mucho realmente. Es colorida y hay elementos de varias alturas, medianos y más pequeños. No veo vegetación alta como palmeras o árboles grandes. No sé si estén creciendo, pero máximo arbustos, elementos bien decorativos.

Estando tan cerca, ¿conoces algo del llaló?

Muy poco la verdad. He vivido tanto en Quito que recién voy a dar ese salto. Pero es de conocimiento general que es un lugar increíble para hacer deporte e incluso la gente acampa; pero yo quiteño que solo he vivido en la ciudad,

¿Conoces algo fuera del proyecto? ¿Actividades en la zona?

Ese tema es una ventaja y desventaja de la Ruta Viva. Una ventaja es el acceso y la movilidad, pero una desventaja es que el entorno inmediato, al estar tan cerca, es que no tienes ese tipo de servicios, realmente cerca como para irte caminando. He visto algunos minimarkets bastante cerca para ir en auto. Tienes papelerías, tiendas de barrio... pero así cerca cerca, no, sino que tienes que ir en auto.

¿En auto, cuánto te demoras?

Como tengo que salir y darme la vuelta, me demoraré unos 10-20 minutos de ida y vuelta. Incluso para regresar es otra vuelta, porque tengo que cruzar, y la única forma es cruzando los puentes que están arriba de la Ruta Viva.

En caso de emergencia (salud, educación, seguridad), ¿a dónde irías?

El Hospital de los Valles está bastante cerca. En temas de educación hay cada vez más colegios, e igual servicios siento que está cubierto. No como para ir caminando, pero en vehículo está todo cerca, e incluso hay farmacias que son 24 horas.

¿Cómo te movilizas usualmente?

Lamentablemente, estoy mal acostumbrado a movilizarme todo en carro. Antes sí me movilizaba entre taxi y buses, pero en la actualidad todo en auto. Y también estamos atravesando una pandemia, evitando contacto en transporte público. Estaría dispuesto a usar el metro cuando entre en marcha porque creo que es una solución muy interesante. Pero en el valle, si no es en auto particular o taxi, no sé bien cómo podría moverme.

¿Crees que la Ruta Viva facilita el traslado? ¿Cuánto tiempo te demoras usualmente a Quito?

Las veces que he ido, cerca de unos 45 minutos con un tráfico medio. Si el tráfico es más ligero es menos. Y sí, facilita totalmente, pues aporta para la movilidad. Tiene su limitación, ósea si subes desde el valle, en algún punto tienes que tomar la Simón Bolívar que es un cuello de botella. Hay que ver qué pasa en los próximos años con todas las construcciones que se están dando en el valle.

¡Muchas gracias por tu ayuda!

Entrevista 09:

Esta entrevista es parte de mi trabajo de titulación sobre la expansión inmobiliaria en las faldas del volcán Ilaló junto a la Ruta Viva. Esta entrevista es parte del capítulo 2, que aborda la temática de los cambios y transformaciones que han surgido en el territorio después de la construcción de la Ruta Viva, desde la perspectiva de sus residentes.

Si te sientes cómodo puedes presentarte o si prefieres que tus datos se mantengan como anónimos me lo puedes decir ahora.

Hola Jaire, ¿cómo estás? Soy Esteban Tapia. Vivo en el barrio de Cochapamba en Tumbaco y tengo 48 años y estoy viviendo aquí en Tumbaco hace 22 años.

¿Cómo así vive en este sector? ¿Qué es lo que más le ha gustado de residir en este sitio?

El abuelo de mi esposa compró unos terrenos aquí hace un montón de años, cuando el metro costaba 1 sucre. Y entonces, este terreno donde nosotros vivimos es la herencia que el abuelo les dejó a sus nietos. Entonces aquí vivimos nosotros, pero también vive mi cuñado.

En la residencia en la que vive actualmente, ¿vive usted con su familia y más personas en el terreno?

Sí, verás. Es un terreno grande. Es un terreno que al inicio tenía 18 mil y pico de metros. Entonces, primero hicieron una división entre mi esposa y sus dos hermanos. Después hicieron una redistribución entre mi esposa, su hermano y sus padres. Entonces ahí el terreno fue poco a poco dividiéndose. Mis suegros vendieron unos dos lotes. Esa es un poco la historia, de todas maneras, nosotros tenemos una casa en la que vivimos con mis dos hijas. La parte del terreno que nos corresponde a nosotros es como 2300 metros en los cuales tenemos una casa, una oficina, hicimos un chozón súper rústico y ahora hicimos un deck para tener un horno de leña, una cocina de leña, parrillas y algunas cosas más. Yo soy cocinero de profesión. Me encanta la cocina y vivo cocinando, entonces claro, es como tener los juguetes al alcance de la mano. Y como la agricultura viene de la mano de la cocina, sin agricultores no habría comida y sin comida no existiríamos. Entonces en una parte amplia del terreno nos hemos dedicado a tratar de sembrar cosas. Al principio con ayuda de unas personas que vivían aquí y cuidaban la casa y trabajaban el terreno. Después nosotros mismos en prueba error prueba error, vamos haciendo cosas que a veces nos salen bien, otras no nos salen para nada. Pero bueno, vamos aprendiendo un poco de está relación que debemos tener entre la agricultura y la comida.

¿Qué relación hay con la naturaleza? ¿Hay mucha naturaleza en los alrededores? ¿O la parte donde cultivan es lo único verde que existe en el sitio?

Verás yo te cuento un poco que la calle, el barrio ha cambiado mucho en los últimos años. Cuando nosotros vinimos a vivir acá en la calle de entrada que es una cuchara, habíamos 6 familias. Entonces uno de los terrenos más lindos y más grandes con una casa muy bella también, los dueños ya eran 2 viejitos, sus hijos vivían en EE.UU y decidieron vender ese terreno. Entonces vendieron ese terreno, botaron la casa linda y construyeron un conjunto. Entonces en ese conjunto ahora viven 20 familias. Imaginate lo que era para una calle de 6 familias, una calle entera con un montón de cosas ahora tener en uno solo de los terrenos, tener 20 familias. Y luego en la primera esquina justo por donde se entra a la cuchara, también dos personas que eran viejitas ya vendieron su terreno y construyeron 18 casas. Entonces, de tener unas calles para 6 familias, llegamos a tener un espacio en donde solo en dos de estos terrenos habían 38 familias. Entonces claro, eso te genera un impacto súper serio en todo. En la relación, en el caminar, en todo. Y eso es así como wow. Y eso no es exclusivo de esta calle o de este sector. Esto se ha visto mucho en los alrededores. Entonces los potreros donde antes tú podías salir y caminar directamente, en mi casa cogías una especie de caminito que terminaba en un chaquiñán que subía al llaló. Ahora ya es una calle pavimentada, asfaltada, llena de edificios. Justo al otro lado nos pusieron uno de estos multifamiliares, edificios súper grandes, ni siquiera sé cuántas familias viven ahí. Y obviamente pasó la Ruta Viva. Entonces ya es imposible subir por un chaquiñán al llaló y hacer muchas cosas de las que podías hacer ahí. Caminar los domingos, pasear, salir, conocer a la gente que subía y bajaba por ahí. Ahora es imposible conocer a todos.

Y estos cambios más o menos, ¿desde cuándo se han dado? Me dijo como que varios años, pero ¿hay algún momento histórico?

Si, la Ruta Viva. El primer conjunto fue cuando estaban trazando la Ruta Viva, ya empezaron a construirlo y el resto de los cambios y claro, a partir de la operación de la Ruta Viva.

Y en este sentido, ¿qué cosas buenas y qué cosas malas ha traído la Ruta Viva?

Por ejemplo, mis hijas lloraron dos semanas por el ruido, la luz. Estábamos acostumbrados a estar en un lugar donde tú salías y era completamente oscuro, no había nada, ni siquiera había postes de luz en estas calles. Entonces era todo muy tranquilo. Cuando ya empezó a operar la Ruta Viva, y de hecho desde que construyeron, los ruidos de la construcción, las volquetas, lo que trabajaban ya era un lío. Pero ya cuando empezaron a pasar los autos, los camiones, los accidentes y lo demás, si fue como uf, qué impacto tan fuerte para una familia que está acostumbrada a vivir en un lugar mucho más tranquilo. De todas maneras, creo que era necesario desde el punto de vista de la movilidad. Por ejemplo, yo trabajaba en Quito y subir a Quito o regresar de Quito a la casa a veces me tomaba 1 hora o 1 hora y media o así por el tráfico porque se armaba en la Interoceánica. Era como imposible el paso de Cumbayá, y Tumbaco, era terrible. Y cuando se creó la Ruta Viva pues sí, definitivamente eso cambió. El movilizarte es más rápido y más eficiente. Entonces creo que eso podría ser, si es que busco alguna ventaja podría ser

esa. Pero claro, las desventajas ya fueron mucho más. la inseguridad, empezaron a haber muchos más robos. La gente se siente más cohibida. Ya no tenemos idea de quiénes son nuestros vecinos. Las relaciones barriales ahora son cero. Cuando antes tú sabías quién estaba. Todos, conocías nombres apellidos y todo.

Y una pregunta, todos estos cambios que ha generado la Ruta Viva, ¿le han llevado a considerar cambiarse de casa o usted sigue con ganas de quedarse?

Sí, inmediatamente cuando empezó a operar la Ruta Viva, lo primero que pensamos fue que este es un lugar en el que ya no queremos vivir así tranquilos. Pensamos en ver si cambiábamos de lugar, si se vendía y nos íbamos a un lugar más lejano, pero hay muchas cosas que nos atan acá y que nos gustan. La una es por ejemplo está memoria de los abuelos de mi esposa y creo que su sueño era que el trabajo de su vida sirva para las siguientes generaciones y eso me parece muy importante. En el espacio en el que nosotros estamos hemos tratado de sembrar árboles, lo que más hemos podido para que se amortigüe un poquito el ruido. Eso nos ha ido haciendo que nos encariñemos más con la tierra, con el lugar, con las cosas y también es como la historia de la familia. Mi hija menor nació aquí, y va a cumplir 20 años. Mi hija mayor va a cumplir 24 y estuvo aquí desde que era muy chiquita. Casi es la única casa que conocen. Y cuando les dijimos que estábamos pensando vender pues se opusieron rotundamente porque decían no si está es nuestra casa. Más bien tenemos que hacer que este espacio en medio de todo esto siga siendo un lugar lindo para vivir, tranquilo y que pueda tener nuestras improntas familiares por así decirlo. Entonces ahí le hemos estado dando la guerra a esto que algunas personas llaman civilización.

Y está civilización ¿ha venido más con conjuntos cerrados? Asumo que la Ruta Viva, la presencia de conjuntos y todas estas cosas. ¿Cuál es su postura frente a las nuevas construcciones que se han generado desde la Ruta Viva?

Hay cosas que no entiendo. Por ejemplo, gente que viene a vivir acá y por su trabajo salen a las 6 de la mañana desesperados, se les nota estresados y regresan 10 u 11 de la noche con el mismo estrés, pero más cansancio. Y eso de movilizarse así todos los días no se si tiene alguna lógica. Yo no lo haría. Si es que tendría eso, me fuera a vivir en Quito y listo y no malgastaría mis días haciendo eso. Sin embargo, sí creo que a veces son como necesidades. Se ven que en los conjuntos hay mayor seguridad porque claro, tienen guardia, están en un espacio más cerrado. Creo que por ese lado hay una relación en cuanto a la seguridad. No es mi estilo de vida, pero lo respeto mucho. Cada quién tiene su forma de pensar, de ser y de creer. Además, aquí tenemos 5 perros, todos llegados adoptados, llegaron antes cuando no había cerramiento siquiera. Los perros se metían, les daban de comer y se quedaban y así tenemos algunos por aquí.

Con respecto al entorno natural, ¿qué conoce del llaló?

A ver, conozco el Ilaló es un volcán ancestral. Conozco que las primeras culturas que habitaron el país estaban ubicadas en el Ilaló así que históricamente es un punto muy importante para la historia de los valles de Quito y del país en general. Conozco que en el Ilaló al ser un volcán había aguas termales. De hecho, recuerdo que cuando era niño uno todavía podía encontrar uno o dos puntos a este lado del valle, al lado de Tumbaco me refiero. También el tema de los árboles. Por ahí hay un arrayán que tiene muchos años, cientos o más años. Es un árbol al que le tienen mucho cariño la gente de por aquí. Cuando salíamos a caminar era también ir a buscar el arrayán y un día que le encontramos le encontramos cortado, por suerte no de raíz, sino de mala manera, pero por ahí florecía el pobre tratando de recuperarse. Creo que también el sector del Ilaló debería convertirse en un parque, un bosque, hay que reforestar. Esto lastimosamente, está todo sembrado de eucaliptos y algunas partes porque de este lado se ven cada vez menos árboles. Y también se ve cómo han ido haciendo carreteras para las construcciones que están en la parte más alta por la gente que ha ido a vivir ahí. También se que hay el problema de las tierras comunales que muchos comuneros si quieren vender la tierra o hacer otras cosas, y que hay otro movimiento que dice que no y que debe ser un espacio más natural y más verde. Se que algunas urbanizaciones se pintan de verde entre comillas y se ponen nombres bonitos y terminan haciendo todo de cemento y talando todo para hacer todos estos espacios así. Entonces creo que es ahorita un espacio en conflicto. En conflicto entre muchas visiones de ciudad, de vida, de agricultura o de modernidad también enfrentados unos con otros. Cuando yo estaba aquí al inicio era súper lindo. Veías zarigüeyas, veías serpientes, veías un montón de fauna que ya no existe. También había unos búhos, unos búhos grandes que recién en la pandemia los primeros meses, logramos ver uno nuevamente. Fue muy emocionante verle por ahí al búho. Lo que sí he notado, es que como tenemos muchos árboles sembrados, hay muchos pajaritos. Entonces cada vez llegan más y queremos construir un pequeño oasis para que puedan seguir llegando.

¿Hay más vecinos interesados en cuidar la naturaleza?

No, más bien tenemos vecinos que nos molestan porque las hojas de los árboles caen en sus patios. Que hay una rama que se está pasando por el muro y tienen que cortarla y que no puede ser. Más bien tenemos un poco de conflictos con los vecinos. Por ejemplo, en nuestra vereda en la parte de afuera están sembrados 6 arbolitos, y cada que hacen las comitivas de barrio nos dicen que debemos cortar los árboles y poner las veredas de cemento como se debe en la civilización, a lo cual nos oponemos rotundamente, entonces ahí sí unos arbolitos, creciendo, echando hojas, siendo albergue de palomitas.

¿Por qué les piden? ¿Por seguridad, o por alguna cuestión estética?

Yo estoy casi seguro que es por un tema estético, que la gente piensa que el cemento es más lindo que el verde.

Eso hay bastante en Quito. Ahora, para la vida cotidiana, ¿hay facilidad para encontrarlas en el sector? ¿qué tan cerca?

Sí, mucho. Tiendas a 2 cuadras, panaderías a 4 cuadras. Y cuando se hizo la Ruta Viva, se nos expropió vario metros. Y al frente tenemos una gasolinera, con una farmacia, con un supermercado que tiene bastantes cosas, e incluso vino el santa maría. Si quiero caminar hasta allá puedo hacerlo en unos 10 minutos. En auto tal vez 1. Me acuerdo de que cuando vinimos a vivir para acá tenías que ir a un sitio que se llamaba el favorito en el pueblo. En este lugar, una pareja de tumbaqueños, vendían de todo. No encuentras mucha variedad, pero cuando se empezó a poblar se abrió un centro comercial que le quebró al favorito., y luego el santa maría le quebró al América. Y en ese lugar ahora hay un aquí. No hay algo que digas chuta no voy a encontrar.

¿Y para cosas más grandes y menos frecuentes?

UPC sé que existe, bomberos no. Sé de varios centros de salud que existen y estamos a 5-10 minutos, e incluso el cine.

¿Es fácil caminar para llegar a ellos?

Puedes caminar, lo más lejano serán unos 10-15 minutos.

¿Qué cree que le hace falta al sitio?

Por ejemplo, para mí ciclovías y espacios verdes que se puedan ir cuidando. Es increíble como el cemento le fue ganando espacio a las plantas. Hay un par de conjuntos que solo tienen jardineras cuando antes no era nada de eso, ya casi no hay agricultura. Este sector era productivo. Creo que si algo le falta es un orden más estético enfocado en ser más sustentable, pensando un poquito en las siguientes generaciones, porque creo que eso de llenar todo de cemento no nos va a llevar a ningún lado bueno.

Mencionó que su terreno fue expropiado para la construcción de la Ruta Viva, ¿podría detallarme un poquito más este proceso?

Ahí fue como dos cosas. Una que se sabía que iba a pasar y salimos unas 2-3 marchas a protestar, pero no nos iban a parar nunca bola, pero claro, expresamos nuestra inconformidad. Después mis suegros querían venderlo, lo vieron como una oportunidad, más que como un problema, y en el tema de la negociación creo que no se demoraron nada, les dijeron esto es lo que vamos a pagar y listo.

Solo llegaron a decir esto es lo que hay, ¿se toma o se deja?

Sí, porque si no entrabas en un proceso de mediación y un proceso judicial. Pero ellos estaban conformes y contentos de que les compren el terreno.

¿Les tocó hacer cambios en el terreno a ustedes?

Nos tocó sembrar más arbolitos, y protegernos un poco del ruido y la luz.

¿A qué horas hay más ruido?

Chuta, todo el tiempo. Sobre todo hay noches en que escuchas accidentes feos, y los perros ladran. Pero todo el tiempo están pasando camiones, por ser de alto tráfico y todos van al aeropuerto...

¿De casualidad es usted también miembro del Colectivo Ilaló Verde?

Les conozco solo a través de redes sociales y algunas veces los he encontrado en reuniones de otro grupo, que nos llamamos slowfood.

¿Cree que es factible convivir con la naturaleza de una forma más sostenible?

No solo creo que es factible, sino es necesario, es urgente, porque tenemos una desconexión de todo lo que pasa. No en esa idea de bosques primarios, sino en temas muy puntuales, como con nuestra alimentación, porque se requiere entender qué esfuerzos se requieren para producir nuestros alimentos, para producir la comida que muchas veces terminas no valorando o desperdiciando. Es importantísimo que la gente pueda entender que somos transitorios y hay muchas generaciones que tienen el derecho a tener una vida digna. Si no lo hacemos desde el punto de vista de la conservación, del cuidado, de la restauración está en peligro y no va a funcionar. Es una obligación de todos.

¡Muchas gracias por tu ayuda!

Entrevista 10:

Esta entrevista es parte de mi trabajo de titulación sobre la expansión inmobiliaria en las faldas del volcán Ilaló junto a la Ruta Viva. Esta entrevista es parte del capítulo 2, que aborda la temática de los cambios y transformaciones que han surgido en el territorio después de la construcción de la Ruta Viva, desde la perspectiva de sus residentes.

Si te sientes cómodo puedes presentarte o si prefieres que tus datos se mantengan como anónimos me lo puedes decir ahora.

Hola, ¿qué tal Jaire? Bueno mi nombre es José y soy miembro activo del colectivo Ilaló Verde. Soy estudiante de biología y he vivido aquí los últimos 12 años.

Es un montón. ¿Con quiénes vives actualmente allá en el Ilaló?

Con mis papás.

¿Qué es lo que más te gusta de vivir en el Ilaló?

La naturaleza, la calma que hay. Si, esa es la forma del barrio, que todos los vecinos nos conocemos. Todos digamos, si eso.

¿Puedes hablarme de esa relación que tienen los vecinos del barrio?

Sí, como es comuna, siempre estamos bastante organizados. Entonces siempre hay por un chat o por asambleas nos organizamos. La gente sale a caminar bastante. Por ser una zona tan linda ¿no? La gente en las mañanas sale a caminar por los empedrados, salen a pasear a los perros. Todos nos conocemos. Por ahí la gente tiene algún emprendimiento, tienen sus cultivos y venden sus productos. Eso.

¿Qué tan seguro dirías que es vivir donde vives tú?

Más o menos. Del uno al diez yo diría un ocho.

¿Por qué?

Porque, digamos, estamos organizados y tenemos medidas de prevención de actos delictivos digamos. Pero pasan ¿no?, especialmente el último tiempo. Si ha habido robos por ahí, algunos problemas más abajo en la comuna. Acá arriba no tanto porque tenemos un portón, tenemos todas unas cámaras instaladas en el portón, eso.

Y sobre el barrio, el sector en el que vives, ¿crees que está bien dotado de servicios? Ejemplo, encuentras cosas fácilmente, ¿lo que necesitas para tu vida cotidiana o no?

Más o menos, más o menos. Además, digamos, desde más o menos la línea en mi casa que son como los 2500 al menos por mi lado, y no hay agua potable

ni línea de teléfono. Entonces cada uno se provee de diferentes formas. Servicios básicos acá a esta altura no hay. Y sin embargo siguen construyendo ¿no? Hay cada vez más casas, incluso quieren hacer un hospital acá arriba. Una especie de geriátrico de 3 pisos. Una construcción gigantesca al lado de una quebrada.

¿Y cómo se abastecen usualmente de servicios?

A nosotros nos manda agua un vecino que vive más abajo. Entonces nosotros le compramos el agua. Y el resto, la mayoría recolectan agua de lluvia o pagan tanqueros.

Ahora, hay otro tipo de abastecimiento, ya no de servicios ni infraestructura. Sino por ejemplo panaderías, cafeterías, papelerías, cosas de este tipo de comercio. ¿Existe comercio de escala barrial?

Sí, sí, definitivamente. Hay la mayoría de las cosas básicas que tiene cualquier barrio digamos.

¿Y cuánto tiempo más o menos tienes que desplazarte? ¿Puedes ir a pie o te toca ir en carro?

Puedes ir a pie, pero claro, es una cuesta súper grande. Entonces, la mayoría va en carro, en taxi. No hay bus por mi lado. Hay un bus al otro lado entonces si quieres coger bus subes en el bus y luego te cruzas la quebrada ya cuando estés más alto.

¿Y es fácil cruzar la quebrada?

No, es difícil. Hay un puentecito súper angosto que te toca cruzar en una parte súper alta.

Me imagino que debe ser feo, pero bueno. Ahora, cuando son cosas un poco más grandes. Ejemplo, seguridad, bomberos, educación, hospitales o centros médicos, ¿encuentras eso en el sector o debes desplazarte?

No, solo hay una escuelita. Es todo lo que hay. Nada más de lo que mencionaste.

Y ¿usualmente hacia dónde te desplazas cuando necesitas cualquiera de esos servicios?

Por ejemplo, hospital, no sé, a cualquier subcentro de salud o al Hospital de los Valles. De ahí, policía, hay la UPC de La Morita, bueno casi llegando.

Ósea, son equipamientos en general grandes. No son cosas que necesitas en tu vida cotidiana, pero sueles requerir tal vez en tu vida en general, por eso. Y ¿para llegar a este tipo de equipamientos cómo te desplazas? ¿Puedes ir a pie o de ley te toca ir en carro y de ser así cuánto tiempo es?

De ley te toca ir en carro o ir en bus y si te demorarás tus 10-15 minutos. Depende de qué tan arriba vives.

Más o menos desde tu casa ¿cuánto es?

Es unos 15 minutos, 20 minutos hasta Tumbaco, hasta el Ventura Mall u hospital de los Valles.

¿Qué consideras que le falta al sector donde vives?

Bueno, aceras en gran parte. De ahí, sería bueno una estación de bomberos cerca porque el Ilaló se quema a cada rato y siempre tienen que venir los bomberos de full lejos. ¿Qué más? Tal vez un subcentro de salud para el barrio.

Cosas como medio grandes, pero ¿cosas chiquitas no?

No, no que se me ocurran al menos.

Ahora, ¿a qué tipo de lugares vas o existen lugares de ocio a tu alrededor?

Hay canchas de ecua vóley, de básquet, de fútbol. Hay, digamos parques, unos cuantos parques hay acá en la comuna y de ahí creo que no mucho más.

Ósea se limita prácticamente como a canchas o actividades súper deportivas.

Sí, o a menos que te guste ir al campo como a mí. Yo paso subiendo la montaña, al Ilaló, a hacer fotos o a caminar, darme una vuelta.

En tu caso eres una persona que está mucho tiempo en el exterior. ¿Cuál es tu relación con la naturaleza? ¿Cómo la describirías?

A mí toda la vida me ha interesado la biología y el estudio de la naturaleza. Entonces, siempre he estado observando los animales o tratando de aprender de los animales, de las plantas. Siempre he estado tratando como de conservar y de decirle al resto que conserve porque es importante. Y recalcar la importancia que tiene la naturaleza en nuestra vida diaria.

Buenísimo. Y con el Ilaló, ¿cómo es esa relación? Entiendo que te gusta mucho la naturaleza, que es importante, pero ¿qué valor encuentras en el Ilaló que tal vez no encontrarías en otro lugar de Quito?

Creo que la característica de que es como una isla alrededor de la ciudad. Entonces es como un refugio para toda la vida silvestre de la ciudad de Quito, puede estar en el Ilaló tranquila digamos. Es un sitio de paz para aves migratorias, por ejemplo. O mamíferos que se mueven bastante como lobos de páramos, por ejemplo. Pasan por el Ilaló, comen y siguen su camino.

¿Las has visto alguna vez este tipo de especies?

Sí, cómo no. Lobo de páramo, zarigüeyas, conejos...

Ahora, si es que ya has visto algunas especies, ¿crees que ha habido una disminución en los últimos años?

Seguro.

¿O si es habitual una gran cantidad?

No, que va. Cada vez menos.

Cada vez menos. ¿Por qué crees que se da esto?

Más que nada por la presencia humana, claro. Llegan con sus actividades agrícolas, actividades ganaderas. Llegan con sus perros y todas estas son actividades que en realidad alejan a la fauna ¿no?

¿Desde cuándo has notado que hay más disminución?

Desde que vivo, ha ido progresivamente disminuyendo la cantidad de biodiversidad digamos. Pero yo creo que esto ya son al menos las últimas diez décadas, los últimos cien años o más que la degradación del Ilaló empezó. Antes era como un Pasochoa el Ilaló. Pero yo desde que vivo, siempre ha ido disminuyendo. Antes se veía un poco más y ahora se ve menos.

¿Crees que algún evento especial haya hecho que haya disminución o solo la presencia humana?

Osea, el tema de la Ruta Viva ¿no? Antes no había la mayoría de casas y digamos, no subían tanto. Ahora cada vez están más arriba las casas. A partir de la Ruta Viva, especialmente de este lado al nororiente del Ilaló es más o menos ¿cierto?

Sí. ¿Qué cambios has percibido más fuertes desde que está la Ruta Viva además de que las viviendas suben un poco más por la ladera?

Que suben y además vienen como con otra estética. Convirtiendo esta zona que es tan rural, convirtiéndola en ciudad. Entonces llegan directo con sus faros, con su cableado eléctrico, con sus adoquinados, con sus problemas de seguridad.

¿Cuál es tu postura frente a estas construcciones? ¿Qué opinas de ellas? ¿Te parecen positivas, negativas? ¿Qué cosas buenas y qué cosas malas vas encontrando?

No, a mí me parece muy negativo, digamos, que esto esté pasando. Porque el Ilaló es una montaña que hay que conservar y que además es bosque protector desde el 88. Entonces, claro, esto es una categoría que no termina sin proteger mucho porque es la cota de los 2600 metros, de bosque protector.

Pero las casas, sin embargo, suben de todas formas y cada vez se degrada más a partir de los 2600 metros. Entonces, yo creo que debería haber una norma mucho más estricta sobre la expansión de la ciudad hacia el Ilaló y que además deberían tener una normativa mucho más estricta. Casas de cierto tamaño, conciertos, actividades. Habría que hacer una zonificación participativa creo que se llama, ver que se debería hacer en dónde exactamente.

Se supone que actualmente reformaron el Plan de Uso y Gestión de Suelo (PUGS). Y que en teoría hay nuevos proyectos para el Ilaló. ¿Tú conoces algo de eso o no conoces nada?

Si, claro claro. Ahí estuvimos con Ilaló verde, estuvimos presionando bastante para que se mejore el Plan de Uso y Gestión del Suelo. Antes era Plan de Uso y Ocupación del Suelo y ahora están haciendo Plan de Uso y Gestión del Suelo. Entonces, digamos, en este Plan de Uso y Gestión del Suelo, se dice que el Ilaló es un área de intervención especial y recuperación, que es una subcategoría del sistema metropolitano de áreas protegidas. Entonces esto ya le da mucha más importancia y mucho más reglamento al tema de las construcciones. Bueno, a todo lo que le haga daño ambientalmente al Ilaló. Pero, entiendo que tiene que haber una ordenanza para que esto se haga válido. Entonces en la ordenanza no funciona el AIER, que son las áreas de intervención especial y recuperación, por lo tanto, no sirve ninguna de las medidas de protección que hay. Y hasta que salga esta ordenanza, va a seguir creciendo la ciudad hacia arriba.

Buenísimo, estando con el colectivo Ilaló Verde, ¿hace qué tiempo más o menos empezaron a socializarles el PUGS y empezaron ustedes también a intervenir?

Yo estoy en Ilaló Verde desde 2019, y los compañeros de Ilaló Verde ya estuvieron trabajando en el Plan de Uso y Gestión de Suelos en 2011, cuando eran muchas menos personas, tenían mucha menos fuerza. Y luego con el tema del PUGS ahora en 2021, nosotros tuvimos que presionar un montón vía redes sociales, mandando mails a los concejales, a la Comisión de Uso de Suelo para que nos dejen participar y para que socialicen con la ciudadanía y con la gente que quiera saber. Entonces, no fue que nos invitaron, tuvimos que insistir, tuvimos que hacer propaganda, tuvimos que hacer un montón de cosas para que ellos hagan talleres de socialización.

¿Y cuánta gente más o menos iba a estos talleres de socialización? Me refiero no solo del colectivo sino vecinos del lugar.

Vecinos del lugar, casi nadie. Iba gente interesada en digamos, arquitectos, gente del Colegio de Arquitectos, gente de colectivos.

Ahora, desde tu área de la biología, ¿cuáles son las claves del Ilaló en cuanto a por qué es importante cuidarlo? Desde el punto de vista de tu área de conocimiento.

Primero porque es un refugio para la vida silvestre en la ciudad. Entonces, hay muchas quebradas que salen del Ilaló. El Ilaló es como un pulpo y tiene sus bosques y tiene sus quebradas que lo comunican con otras áreas verdes de Quito, que son pocas en realidad. El problema con esto es que cada vez las quebradas están peor. Entonces cada vez hay menos conectividad entre las áreas verdes de la ciudad. Entonces el Ilaló es fundamental para está conectividad entre áreas protegidas, áreas verdes urbanas. Por otro lado, los valles interandinos son unos de los hotspots de biodiversidad a nivel mundial. Uno de los lugares en donde más endemismo hay regionalmente digamos. En los valles interandinos que van desde el norte de Colombia hasta el sur de Perú, hay un montón de especies que son endémicas de este ecosistema. No un ecosistema, sino de los valles interandinos. Entonces es muy importante conservar está biodiversidad por su nivel de endemismo. Aquí en el Ilaló tenemos cuatro especies endémicas y en alguna categoría de vulnerabilidad en su estado de conservación y de plantas ni se diga. Entonces hay que conservar estas áreas porque son muy importantes para estas especies que no solo son endémicas, sino que también están en peligro de extinción.

Ahora, ya vamos a las últimas preguntas y estas son más como reflexión personal. En los últimos años ha habido muchas personas que ya viven en el Ilaló de las entrevistas que he sacado también de otras personas me han demostrado que hay otros estilos de vida y quería saber ¿qué piensas tú sobre si existen realmente formas en las que se puede convivir armónicamente con la naturaleza? ¿Es factible vivir armónicamente y qué deberíamos hacer para convivir armónicamente con la naturaleza?

Por supuesto que es posible y si es absolutamente posible convivir en armonía con la naturaleza en el Ilaló. Y para hacerlo solo debemos, tener sentido común. Respetar el espacio que es de la naturaleza. Entonces no derribes el bosque nativo y pongas césped para tu cancha de fútbol. Deja el bosque nativo y convive con los animales. No rellenes quebradas para pasar a tu terreno. Haz un puente o algo. No rellenes la quebrada porque las quebradas son fundamentales. No tires tus aguas hervidas a la quebrada. Cosas como esa. Cosas de sentido común pero que al final están tan normalizadas lamentablemente que la gente se olvida.

En estos últimos años, ahora el valor del suelo ha crecido y ha aumentado un montón por la construcción de la Ruta Viva. Entonces cada vez hay más personas e inmobiliarias que buscan lucrar de este valor del suelo. Algo que me llamó mucho la atención es que otras personas empezaron a decirme que, si el suelo cuesta más, mejores personas o personas de calidad van a venir a cuidar. Van a venir con más conciencia entonces va a haber una mejor vecindad. ¿Crees que realmente esto es cierto? ¿O estas personas son solamente como su forma de pensar que pueden pagarse este nuevo suelo?

No creo para nada. Porque aquí los comuneros más antiguos son los que más protegen en realidad. Son todos agricultores, la mayoría que han heredado los terrenos de sus antepasados que eran huasipungueros de las haciendas del Ilaló. Entonces la gente viene, claro, gente con plata porque ahora un terreno cuesta un montón. Hacen su mega casa, su mega jardín de césped.

Y claro dicen nosotros hacemos bien porque no estamos haciendo ningún daño. Pero ahí también tienes a cualquier vecino que tiene su casita chiquita y tiene su mega terreno y conserva la quebrada. No creo que sea cierto que por plata puedas conservar más o tenga que ver en algo el dinero.

¿Crees que debería haber un costo adicional a las personas que construyan de esta forma en el llaló? Que construyan en gran magnitud, con grandes espacios de césped, conjuntos especialmente. ¿Deberían pagar un impuesto extra? ¿O no?

Yo creo que debería haber regulaciones que no permitan este tipo de construcciones en el llaló. No que paguen, sino que no haya. Una urbanización enorme acá en el llaló no debería pasar. Es algo que simplemente no debería pasar.

¡Muchas gracias por tu ayuda!

Tabla de datos de encuestas:

A continuación, se adjuntan los resultados en bruto obtenidos de las encuestas:

#	Respuestas	Cantidad	#	Respuestas	Cantidad
1	18-25	44	7	No	50
	26-35	84		No estoy seguro	18
	36-45	28		Sí	82
	46-55	22		Vivo actualmente en donde me gustaría vivir	43
	56-65	10	8	A pie	62
	65 en adelante	5		Auto compartido	1
2	Hombre	107		Bicicleta	25
	Mujer	84		Bus	74
	Otre	1		Moto	1
	Prefiero no decirlo	1		No tengo preferencias	4
3	Calderón	8		Plataformas digitales	72
	Eloy Alfaro	14		Taxi	34
	Eugenio Espejo	54	Transporte Institucional	1	
	La Delicia	27	Transporte público	1	
	Los Chillos	32	Vehículo propio	125	
	Manuela Sáenz	7	9	1-3 veces por semana	45
	Quitumbe	17		4 a 5 veces por mes	1
	Tumbaco	34		4-6 veces por semana	44
		Diariamente		102	
4	Calderón	6	Ninguna	1	
	Eloy Alfaro	7	10	Asentamientos	1
	Eugenio Espejo	51		Casa	125
	La Delicia	10		Departamento	65
	La Mariscal	2		Mediagua	1
	Los Chillos	26	Quinta	1	
	Manuela Sáenz	9	11	Actividad comercial	2
	Quitumbe	11		Actividad cultural	1
Tumbaco	71	Áreas verdes en mi vivienda		87	
5	Alangasí	3		Barrio y vecindad	91
	Belisario Quevedo	2		Calidad del aire	1
	Calderón	3		Cercanía a la naturaleza	49
	Centro Histórico	3		Cercanía a mi trabajo	76
	Chaupicruz	1		Cercanía a paradas de transporte público	41
	Chillogallo	3		Costo accesible en base a mi presupuesto	77
	Chimbacalle	1		Equipamiento (gimnasio, guardería, áreas comunales)	42
	Cochapamba	1		Espacio y tipo de construcción	1
	Conocoto	15	Estilo de vida	1	
	Cotocollao	2	Seguridad	1	
	Cotogchoa	1	Todas las anteriores	1	
	Cumbayá	31	12	Acero	38
	El Condado	3		Adobe, tierra	6
	González Suarez	1		Caña	1
	Guangopolo	1		Hormigón	85
	Iñaquito	19		Madera	18
	Itchimbia	4		No tengo preferencia por ninguno	38
	Jipijapa	3	Prefabricados	7	
	Kennedy	3	13	Al exterior ladrillo, al interior gypsum	1
	La Armenia	1		Bambú	1
La Carolina	1	Bloque de hormigón		34	
La Concepción	3	Bloque de material reciclado		1	
La Ecuatoriana	1	Caña		1	
La Kennedy	2				

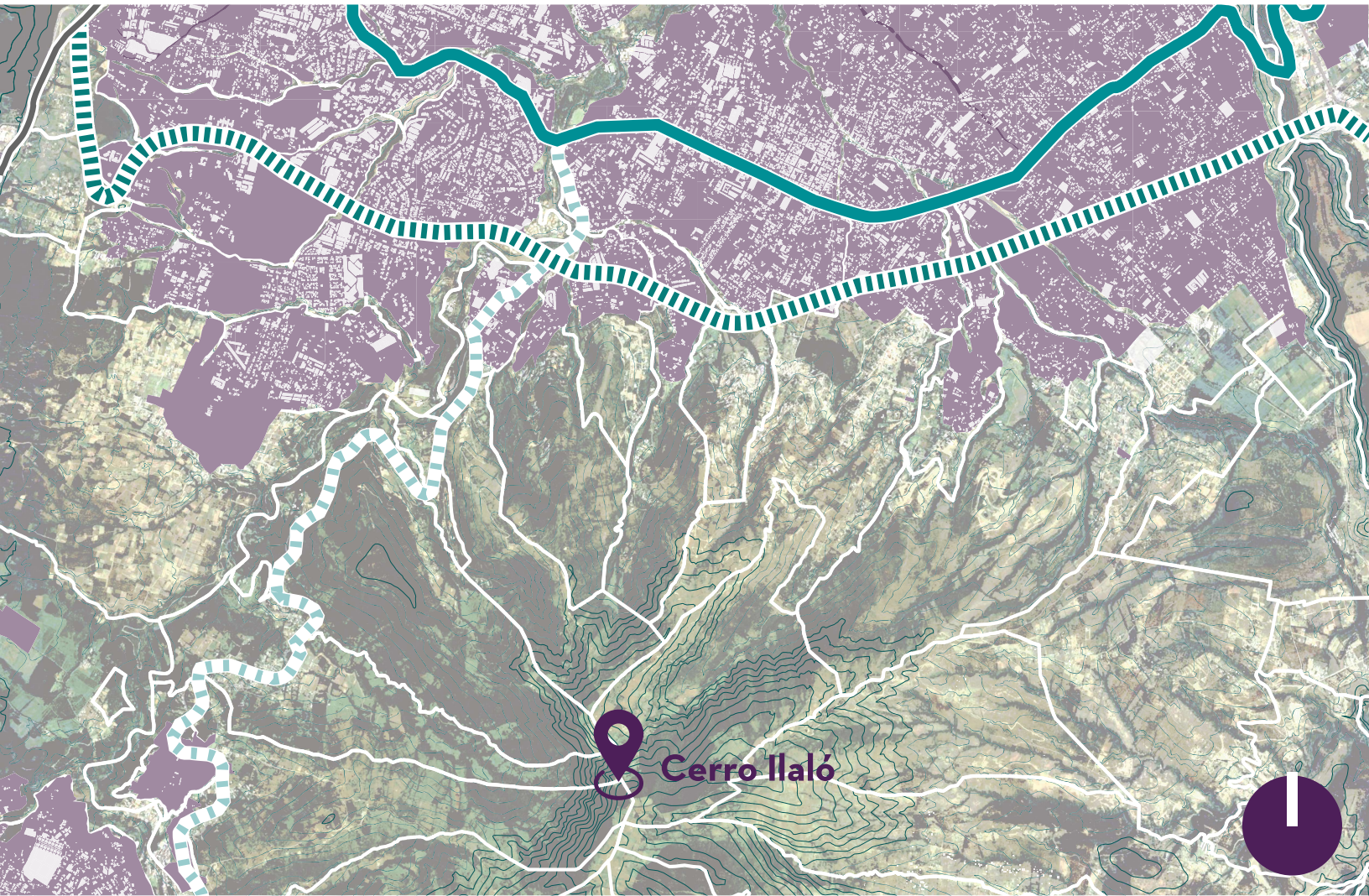
	La Mariscal	3		Gypsum	17
	La Merced	4		Hormigón	1
	Llano Grande	2		Ladrillo	33
	Nayón	4		Ladrillo, madera, vidrio	1
	Nono	2		Madera	56
	Pífo	1		No tengo preferencia por ninguno	31
	Ponceano	1		Piedra	1
	Puembo	6		Vidrio	13
	Quitumbe	7		Vidrio, hormigón, madera, gypsum	1
	Rumipamba	4		Acogedor	2
	San Bartolo	1		Apariencia natural	1
	San Carlos	1		Aprovechable	1
	San Isidro del Inca	1		Bienestar	1
	San Juan	2		Bonito	1
	San Rafael	1		Calidad	1
	Sangolquí	1		Calidez	18
	Se mantiene	16		Capacidad estructural	20
	Solanda	1		Claridad	4
	Tumbaco	27		Clásicos	1
6	Accesibilidad	2	14	Color	1
	Actividad comercial	7		Comodidad	1
	Actividades cotidianas	2		Confort térmico	9
	Áreas verdes	17		Conocido	2
	Baja contaminación	1		Costo	3
	Calidad de vida	3		Debe responder al contexto	1
	Cercanía	53		Debe responder al diseño	3
	Clima	31		Diferente	1
	Comodidad	2		Durabilidad	9
	Costumbre	11		Edificabilidad en altura	1
	Estilo de vida	1		Eficiencia	1
	Espacios públicos	1		Estética	14
	Familia	4		Estilo	1
	Historia	4		Firmeza	1
	Imagen urbana	2		Flexible	1
	Medio ambiente	15		Mantenimiento	2
	Naturaleza	2		Mejor acabado	1
	No específica	4		Naturalidad	1
	Paisaje natural	2		No específica	76
	Peatonalidad	1		No tengo preferencia	6
	Planificación	2		Nobleza del material	1
	Plusvalía	4		Preferencia personal	9
	Ruralidad	12		Rapidez	4
	Seguridad	14		Responsable con el medio ambiente	1
	Servicios	19		Salud	1
	Sociedad	2		Seguridad	1
	Tranquilidad	28		Sencillez	1
	Transporte	3		Son cálidos	6
	Ubicación	3		Sostenible	6
Vivienda amplia	1	Textura	3		
Vecindad	1	Tradición	1		
Zona no consolidada	5	Vanguardia	1		
		Versatilidad	2		

#	Respuestas	Cantidad
15	Acabados de lujo	18
	Aislamiento Acústico	1
	Amoblamiento incluido	24
	Amplitud de la vivienda	1
	Ascensor	13
	Balcón	58
	Bodega	36
	Buena vista desde una o más ventanas	103
	Cocinas abiertas hacia la sala y/o comedor	102
	Cocinas cerradas	15
	Espacio para oficina	33
	Habitaciones grandes	120
	Habitaciones pequeñas	9
	Luz natural	172
	Más de dos baños	1
	Parqueadero para bicicletas	13
	Parqueadero privado	90
	Patio o jardín	129
Ventilación natural	143	
16	Accesibilidad (rampas, cruces peatonales amplios y a nivel de la vereda)	58
	Aceras amplias	61
	Áreas comunales	51
	Buena iluminación vial	83
	Centro comercial	53
	Cercanía a lugares de interés en zona residencial	1
	Ciclovía	47
	Comercio accesible desde la calle (tiendas, papelerías, cafeterías, panaderías, etc.)	136
	Equipamiento de educación (colegio, escuela, guardería, etc.)	72
	Equipamiento de salud (hospitales, consultorios, centros médicos, etc.)	104
	Espacios culturales	1
	Espacios de culto (iglesias, capillas, etc.)	20
	Paradas de transporte público	1
	Parqueo tarifado	4
	Parques, plazas	158
Vías amplias (2 o más carriles vehiculares)	23	

Planimetrías:

A continuación, se encuentran las planimetrías en alta resolución de las ilustraciones realizadas para este documento:

Ilustración 11:



Datos obtenidos de: Sistemas abiertos de información geográfica del DMQ

Información:

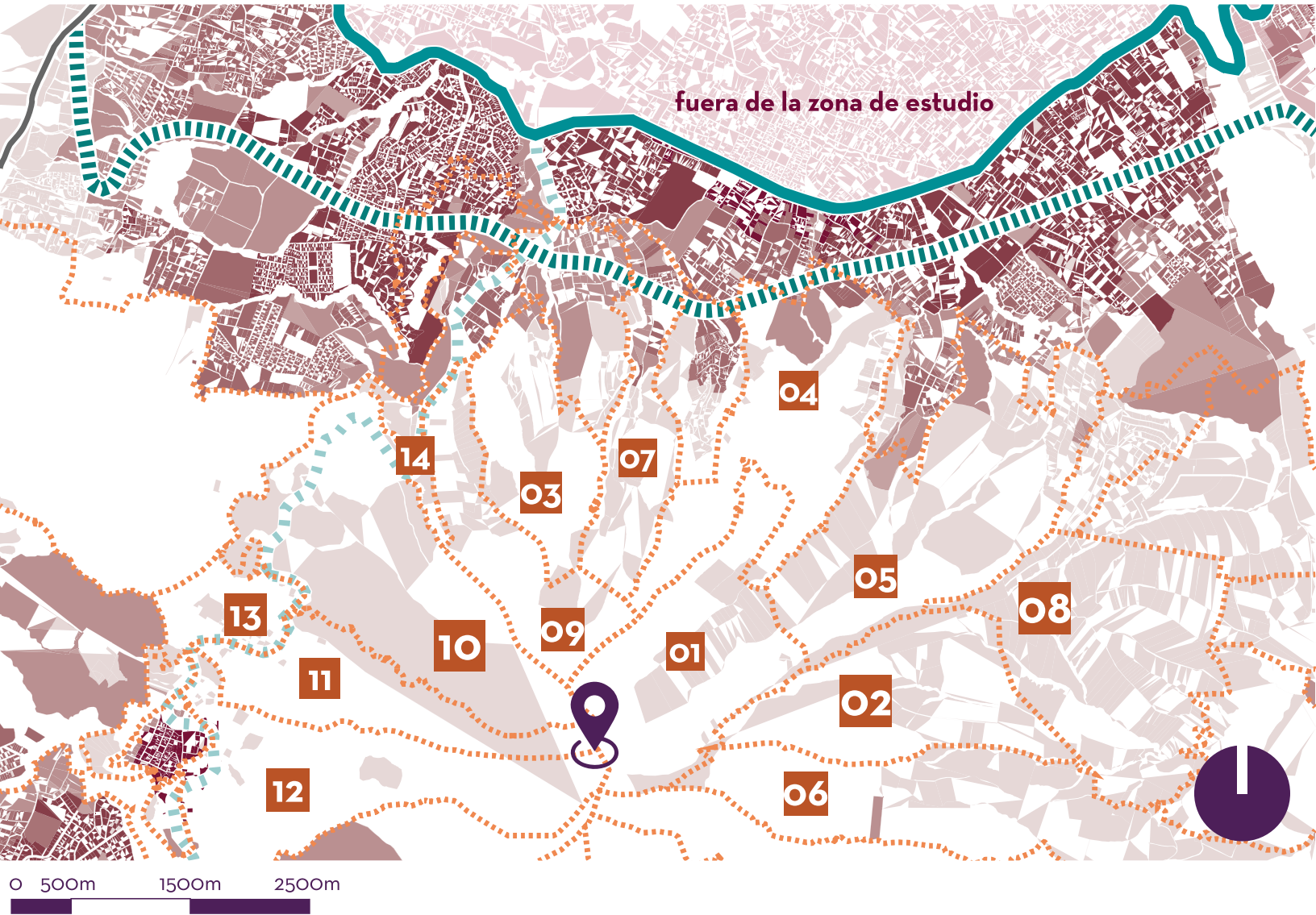


Leyenda

- Cerro Ilaló
- Curvas de nivel
- Límites barriales
- Suelo Urbano
- Área Construida

- Principales ejes viales:
- Ruta Viva
 - Av. Interoceánica
 - Av. Intervalles
 - Av. Simón Bolívar







Ilustración 12:









Información:



Legenda:

-  Cerro Ilaló
-  Límites comunales
- Principales ejes viales:
-  Ruta Viva
-  Av. Interoceánica
-  Av. Intervalles
-  Av. Simón Bolívar

Crecimiento:

-  1995
-  2003
-  2006
-  2010: Ruta Viva
-  2011
-  2016

Comunas:

- 01: Cerro Ilaló; 02: San Juan Chuspiyacu; 03: La Muela; 04: Leopoldo Chávez; 05: ChiviQui;
- 06: Alcantarilla; 07: Pacho Salas; 08: Olalla; 09: Cerro Negro; 10: Sorialoma; 11: La Toglla; 12: Soriana Loma; 13: La Tiglla; 14: La Vaquera

Datos obtenidos de: Sistemas abiertos de información geográfica del DMQ

Ilustración 13:



Datos obtenidos de: Sistemas abiertos de información geográfica del DMQ

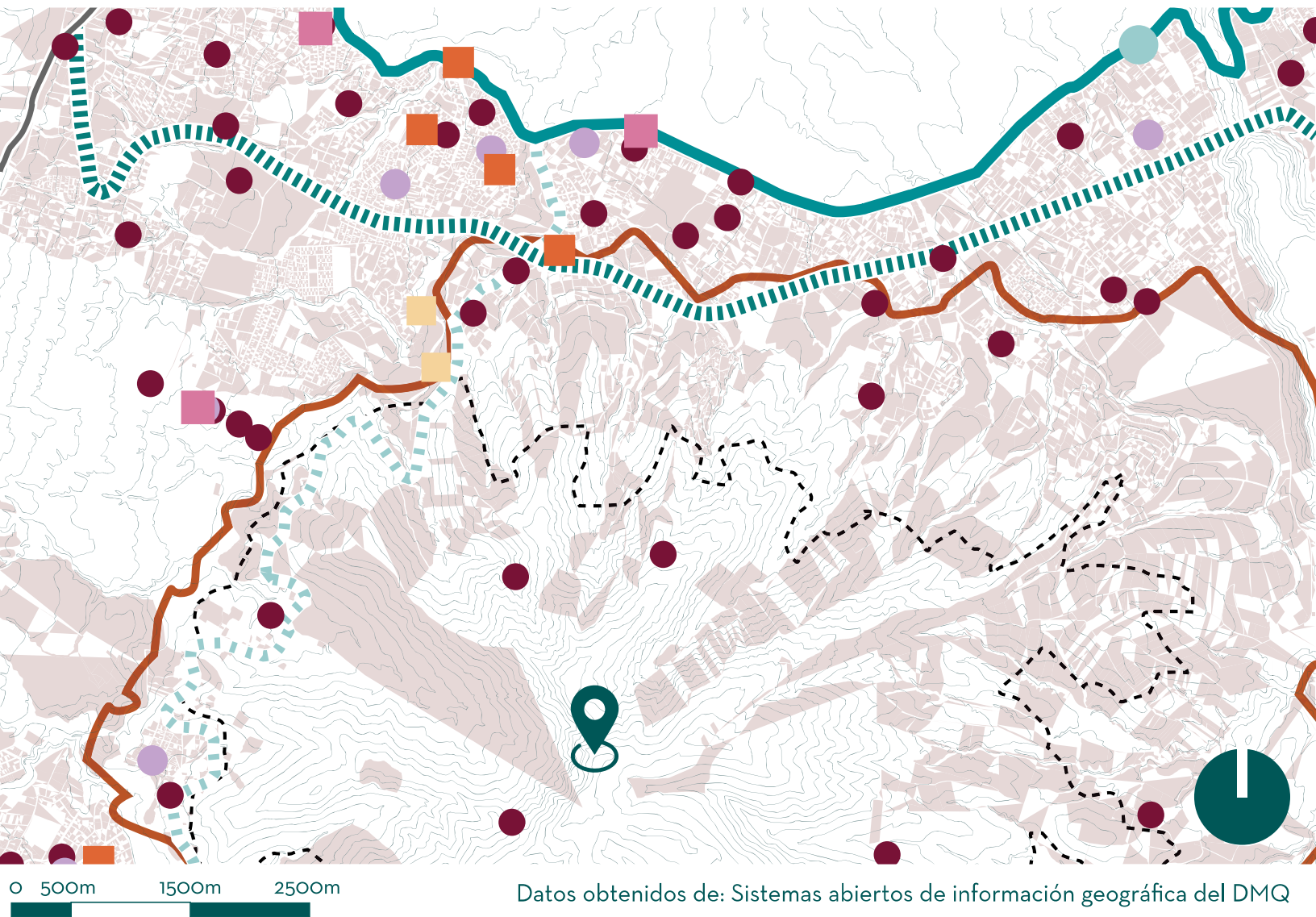
Información:



Leyenda

- Cerro Ilaló
- Límite Ilaló
- Suelo ocupado
- Zona AIER Ilaló
- Quebradas
- Zona de protección:
Recursos Naturales
- Áreas verdes
- Principales ejes viales:
 - Ruta Viva
 - Av. Interoceánica
 - Av. Intervalles
 - Av. Simón Bolívar

Ilustración 14:



Información:

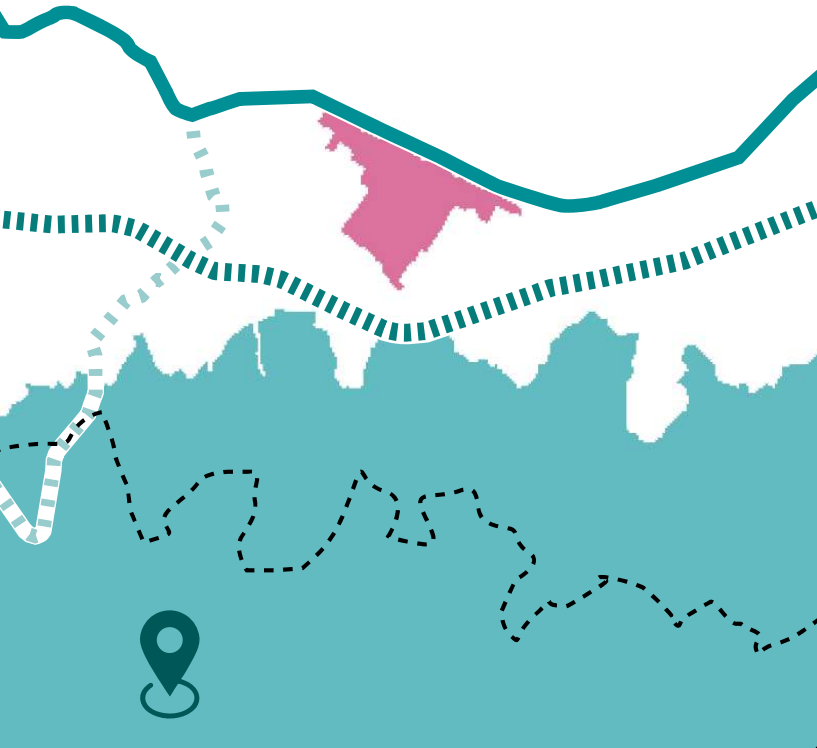


Leyenda






- Cerro Ilaló
- Límite Ilaló
- Salud
- Educación
- Cultura
- Transporte
- Recreativo

- Seguridad
- Mancha urbana
- AIER Ilaló
- Principales ejes viales:
- Ruta Viva
- Av. Interoceánica
- Av. Intervalles
- Av. Simón Bolívar


Ilustración 15:




Leyenda

-  Cerro Ilaló
-  Límite Ilaló
- Ejes viales:
-  Ruta Viva
-  Av. Interoceánica
-  Av. Intervalles

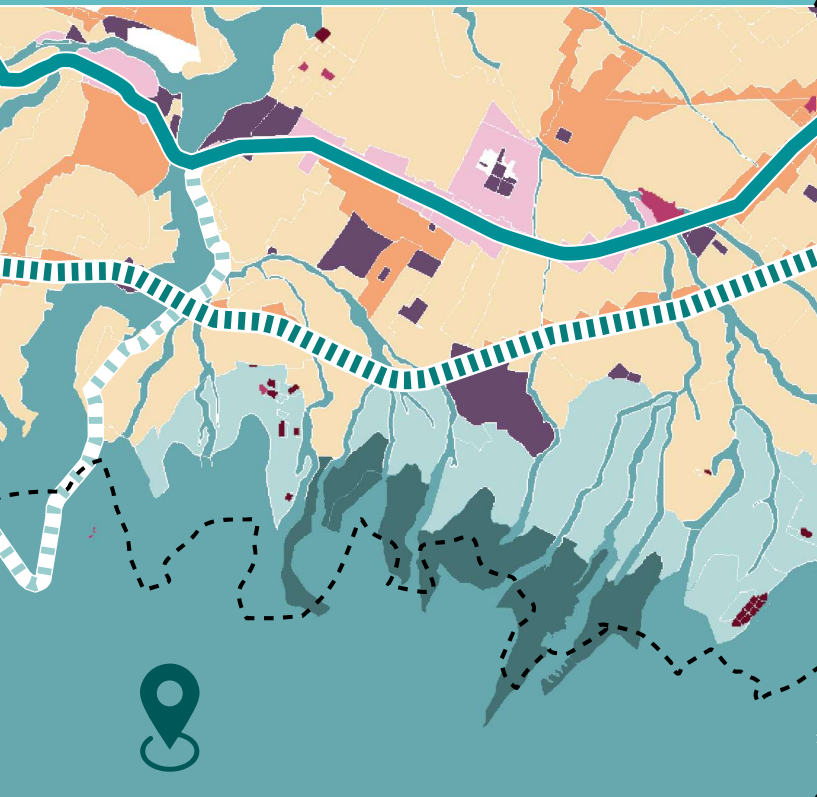
Planes

 Plan Especial: Manejo Integral Ilaló






 Plan Parcial Urbano de Renovación y Potenciación




Datos obtenidos de: Sistemas abiertos de información geográfica del DMQ



Leyenda

-  Cerro Ilaló
-  Límite Ilaló
- Ejes viales:
-  Ruta Viva
-  Av. Interoceánica
-  Av. Intervalles

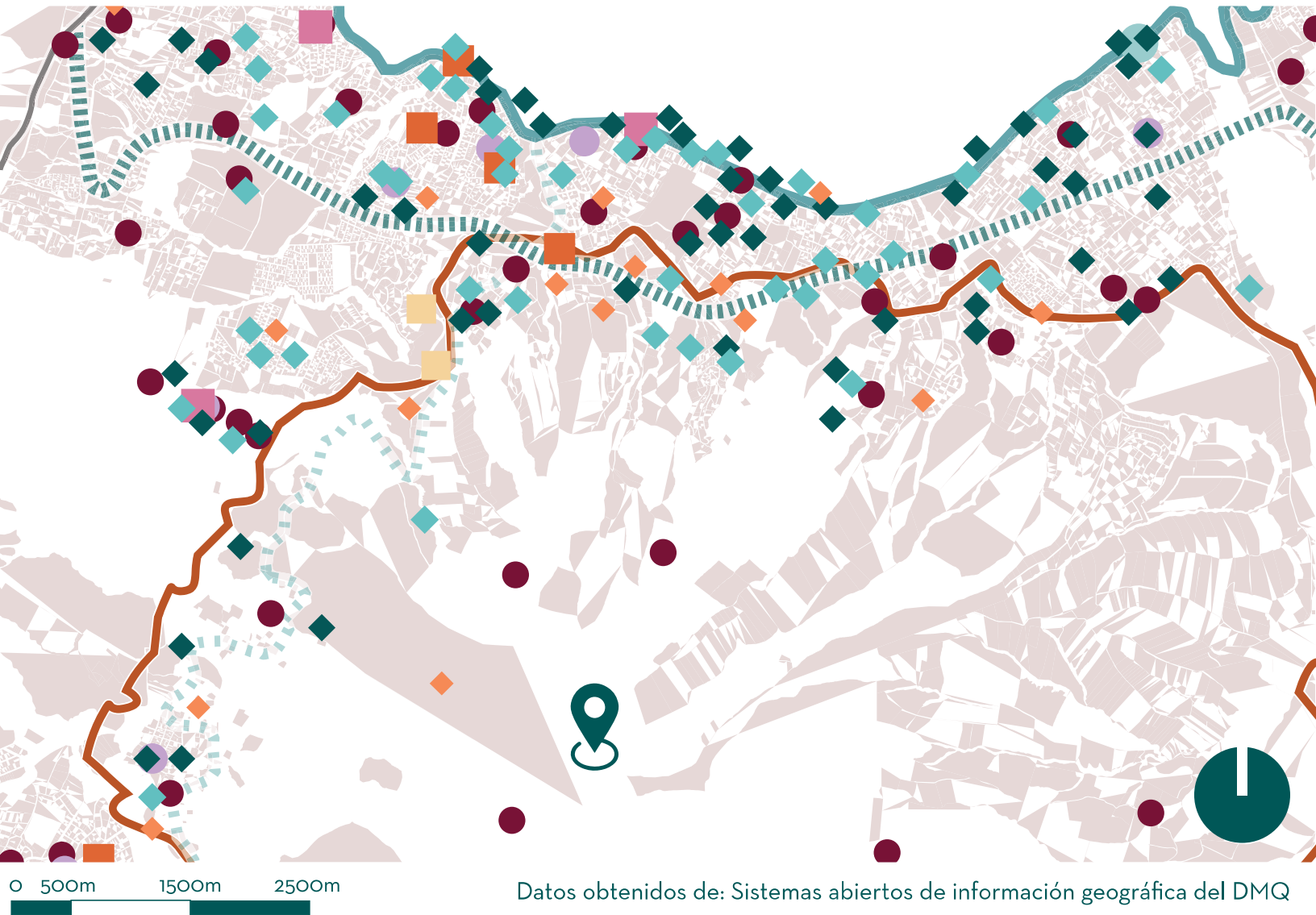
Uso de Suelos 2021

-  Residencial rural
-  Múltiple
- Residencial urbano:
-  Media densidad
-  Baja densidad
-  Equipamiento
-  Protección ecológica
-  Recursos naturales
-  Cambios PUOS 2020
-  Cambios PUOS 2021



Datos obtenidos de: Sistemas abiertos de información geográfica del DMQ

Ilustración 16:



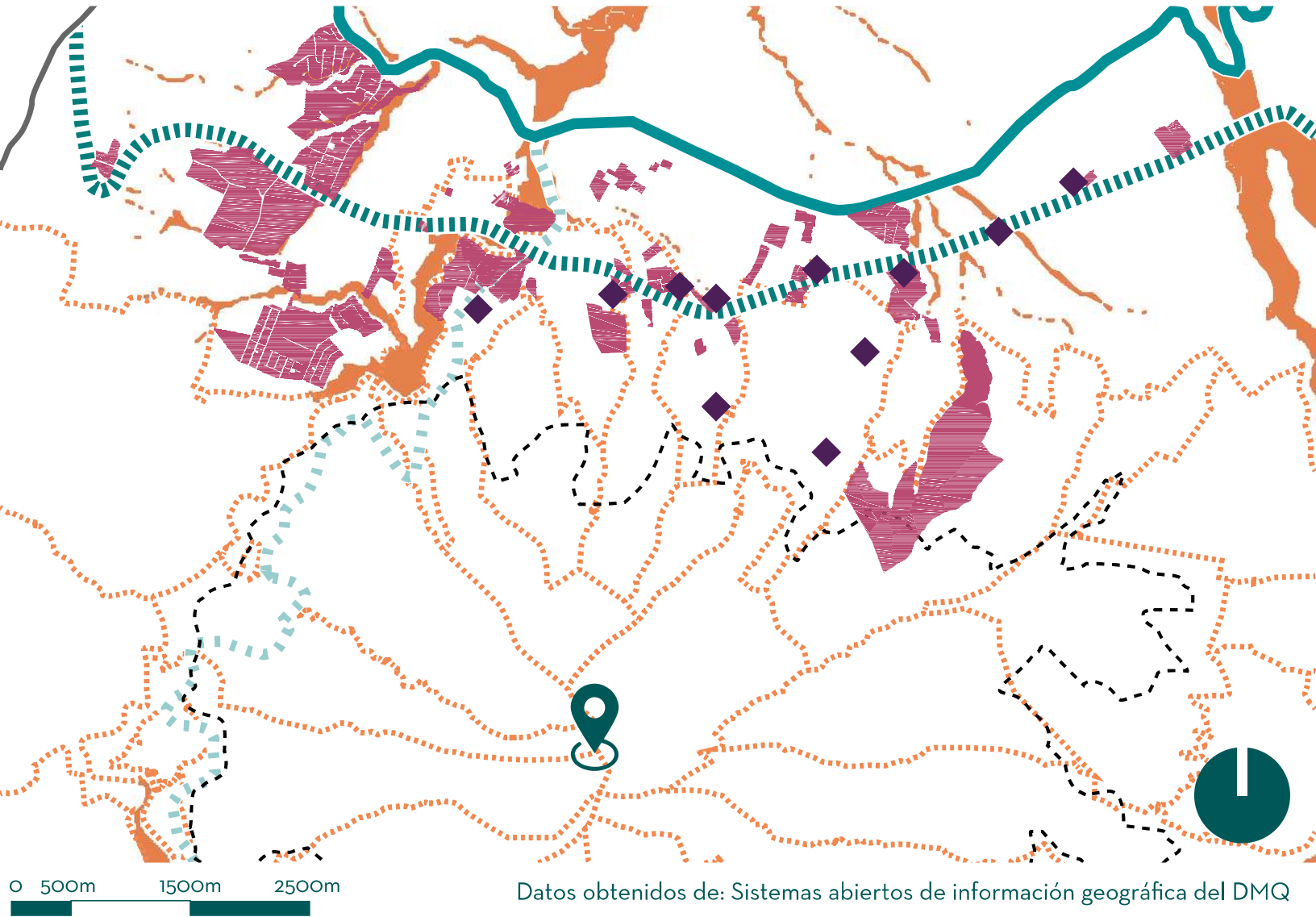
Información:



Leyenda

- | | | | |
|--------------|-----------------|--------------------------|--|
| Cerro Ilaló | Seguridad | AIER Ilaló | |
| Límite Ilaló | Mancha urbana | Principales ejes viales: | |
| Salud | | Ruta Viva | |
| Educación | Vida cotidiana: | Av. Interoceánica | |
| Cultura | Comercio | Av. Intervalles | |
| Transporte | Alimentación | Av. Simón Bolívar | |
| Recreativo | Turismo | | |

Ilustración 17:



Datos obtenidos de: Sistemas abiertos de información geográfica del DMQ

Información:



Leyenda

- Cerro Ilaló
- Límite Ilaló
- Límite de comuna
- Conjuntos privados
- Residente entrevistado
- Quebrada

Principales ejes viales:

- Ruta Viva
- Av. Interoceánica
- Av. Intervalles
- Av. Simón Bolívar

Ilustración 19:









Datos obtenidos de: Sistemas abiertos de información geográfica del DMQ

Información:



Leyenda

-  Cerro Ilaló
-  Límite Ilaló
-  Quebradas
-  Conjuntos y urbanizaciones
-  Zonas de acceso restringido (vías privatizadas)
-  Mancha urbana





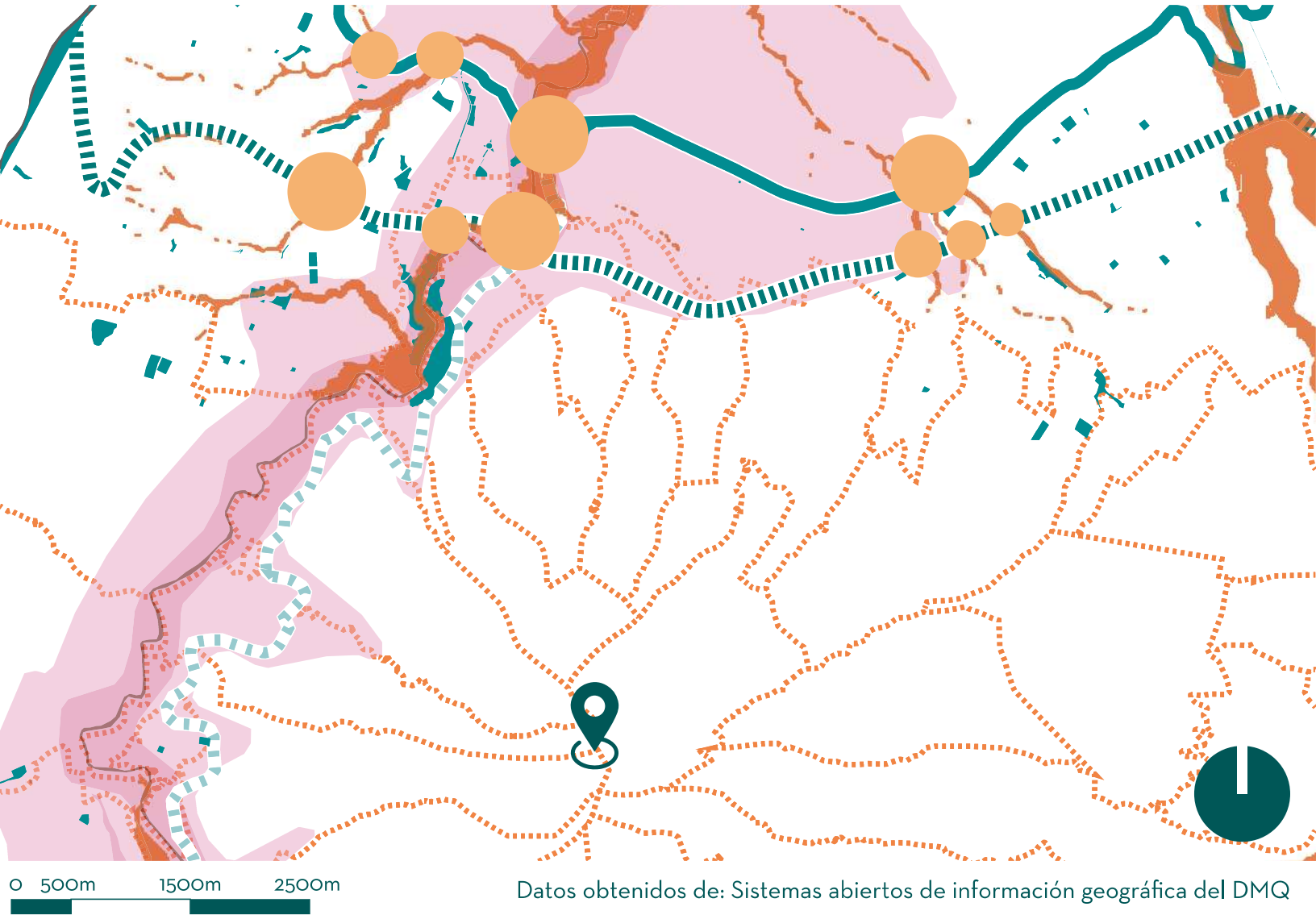
- Principales ejes viales:
-  Ruta Viva
-  Av. Interoceánica
-  Av. Intervalles
-  Av. Simón Bolívar

Ilustración 20:



Información:



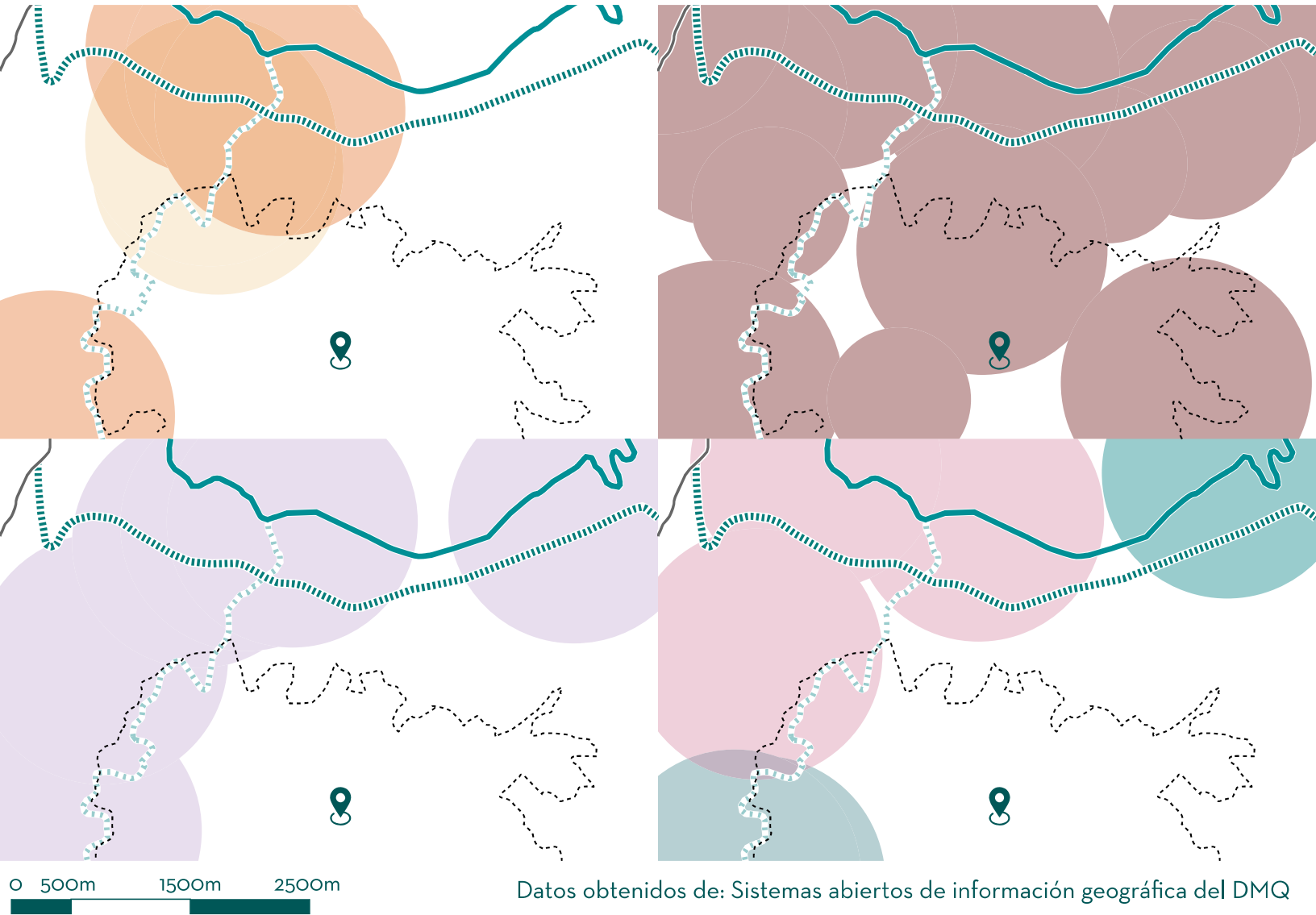
Leyenda

- Cerro Ilaló
- Límite Ilaló
- Límite comunas

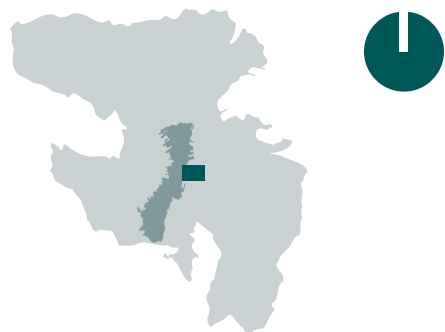
- Riesgo:
- bajo
 - medio
 - alto
 - Quebradas
 - Intervención

- Áreas verdes
- Principales ejes viales:
- Ruta Viva
 - Av. Interoceánica
 - Av. Intervalles
 - Av. Simón Bolívar

Ilustración 21:



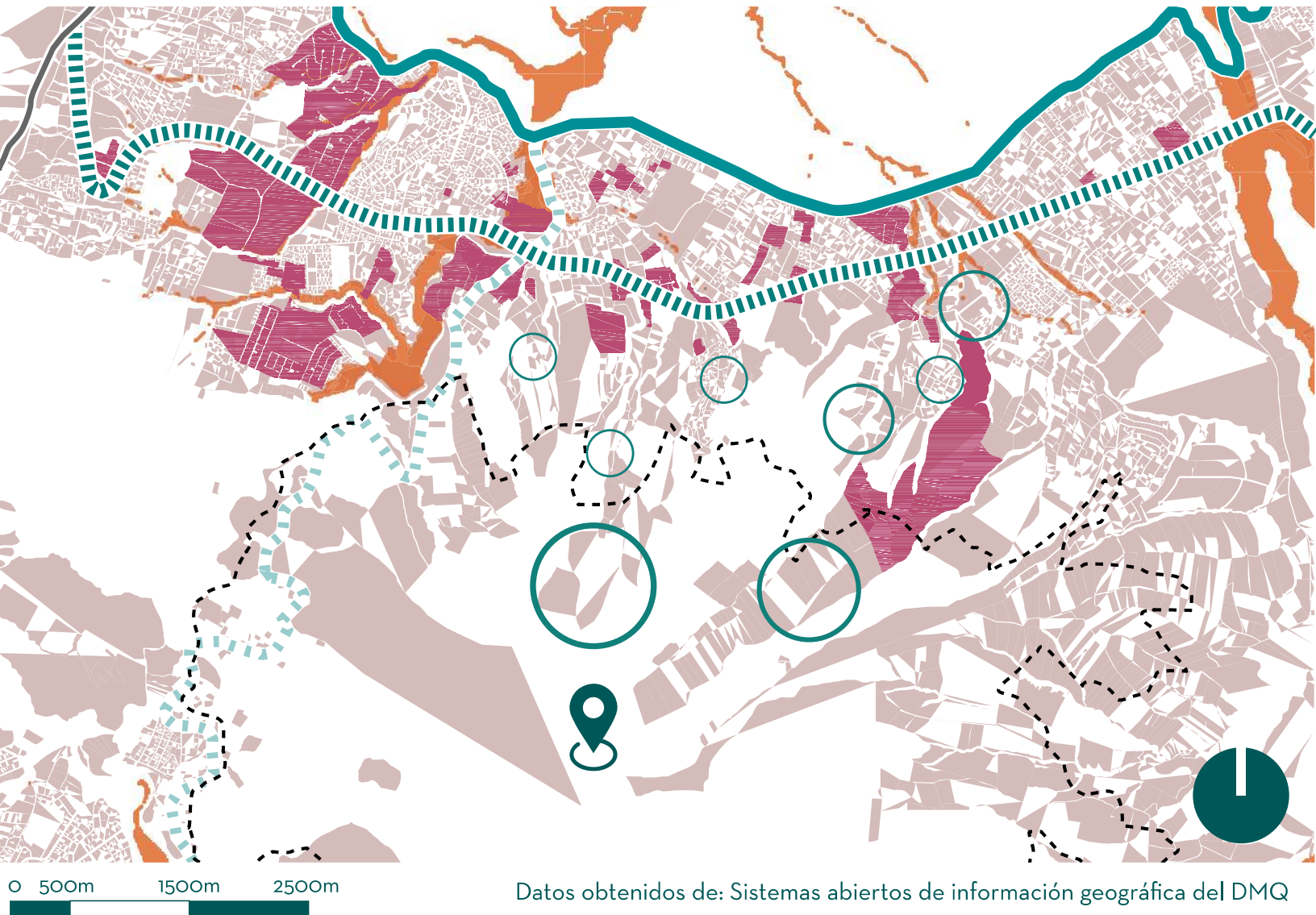
Información:



Leyenda

- Cerro Ilaló
 - Límite Ilaló
 - Salud
 - Educación
 - Seguridad
 - Cultura
 - Recreativo
 - Transporte
- Principales ejes viales:
- Ruta Viva
 - Av. Interoceánica
 - Av. Intervalles
 - Av. Simón Bolívar

Ilustración 22:









Datos obtenidos de: Sistemas abiertos de información geográfica del DMQ

Información:



Leyenda

-  Cerro Ilaló
-  Límite Ilaló
-  Quebradas
-  Conjuntos y urbanizaciones
-  Zonas de acceso restringido (vías privatizadas)
-  Mancha urbana





- Principales ejes viales:
-  Ruta Viva
-  Av. Interoceánica
-  Av. Intervalles
-  Av. Simón Bolívar

Ilustración 18:

