

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)

Delia Guamán Guagalango

Pontificia Universidad Católica del Ecuador
deliaeg@hotmail.es

Resumen. Tomando en cuenta que los barrios cerrados han cobrado relevancia en los últimos años, como un modelo de implantación arquitectónico-urbano en las ciudades, debido a sus características, causas y consecuencias de implantación en el territorio, lo que el objetivo principal de este análisis es identificar las afectaciones en el espacio público generados por los barrios cerrados en la Parroquia Cumbayá, ubicada en la ciudad de Quito – Ecuador. Después de presentar algunos conceptos clave, se exponen elementos básicos de la historia de los barrios cerrados en la ciudad y en la parroquia, y además se analiza las posibles estrategias de diseño en tres escalas urbanas.

Abstract. Considering the importance that gated communities have gained in recent years as a model of architectural-urban implementation in cities, due to their characteristics, causes and the consequences of their implantation in the territory, the main objective of this analysis is to identify the effects on public space generated by gated communities in the Cumbayá Parish located in the city of Quito, Ecuador. After presenting concepts, basic elements of the history of gated communities in the city and the parish are described. In addition, possible design strategies are analysed on three urban scales.

Palabras clave. Barrios cerrados; espacio público; seguridad; segregación urbana.

Keywords. Gated communities; public space; security; urban segregation.

Formato de citación. Guamán Guagalango, Delia (2021). Barrios cerrados, y sus afectaciones en el espacio público de Cumbayá (Quito- Ecuador). *URBS. Revista de Estudios Urbanos y Ciencias Sociales*, 11(1), 95-114. <http://www2.uale.es/urbs/index.php/urbs/article/view/guaman>

Recibido: 24/02/2021; **aceptado:** 8/03/2021; **publicado:** 5/05/2021
Edición: Almería, 2021, Universidad de Almería

Introducción

Los barrios cerrados, o *countries*, han quedado implantados en medio de la ciudad, la cual a su alrededor continua creciendo. Estos por lo general se desarrollan en la periferia, en la mayoría de los casos constan de infraestructura y equipamientos propios que se colocan dentro de su espacio comunal, social y deportivo cerrado, y alrededor de ellos se construyen avenidas y grandes autopistas suburbanas, las cuales pretenden reemplazar espacios y servicios públicos por espacios privados.

En el Ecuador, como en varios países de Latinoamérica, la proliferación de los barrios cerrados se da principalmente por la búsqueda de seguridad, ya que se construyen dentro de grandes muros, además de caracterizarse por tener un matiz de estatus y exclusividad, ya que solo cierto grupo económico de la población puede acceder a estos debido a los altos costos que implica su adquisición. «La vivienda es un indicador crítico de clase social – hasta cierto punto, el lugar de residencia revela lo que uno es» (Gilbert, 2001, p. 13).

Actualmente la ciudad de Quito está tremendamente fragmentada en el periurbano, y este a su vez es sujeto de un intenso proceso de homogenización, por lo que se puede decir que en el periurbano se tiene lo peor de los mundos, debido a que se fragmenta a gran escala y se tiende a la homogenización en pequeña escala. Además, la ciudad ha estado marcada por una tendencia urbana-histórica de desplazamiento de la población en demanda de vivienda nueva, especialmente fuera de la ciudad, por lo general implantada en tierras agrícolas periféricas –en este caso, valles cercanos–, en las que los costos de los terrenos inicialmente son más accesibles, las políticas menos restrictivas, y en los que se ofrece un mejor estilo de vida, lejos del ruido, comercio, etc.

En el sector de estudio específico Cumbayá se han producido rápidos procesos de homogenización. Si bien no existen procesos de desplazamiento masivo de los habitantes originales, sí se percibe un

acorrallamiento y una compresión de los sectores populares, no solo en términos físicos sino simbólicos, por la inevitable llegada de nuevos habitantes. A la población todos los días les nacen un muro, una muralla, un guardia armado, ya que los nuevos habitantes crearon barrios exclusivos, viviendas unifamiliares, grandes urbanizaciones, conjuntos habitacionales y centros comerciales, cuya característica principal es la exclusividad.

Barrios Cerrados

En Estados Unidos son conocidos como *gated communities*; en Argentina, como *countries*; en Brasil, como *condóminos cerrados*; y en Ecuador y otros países de América Latina, como barrios cerrados. Estos no son más que un «área urbana residencial cerrada, donde lo público ha sido privatizado por ley» (Roitman, 2004, p. 9) y, como su nombre lo dice, son formas de suburbanización encerrada.

Los barrios cerrados han sufrido un proceso de evolución denominado ‘dispersión territorial’; es decir, la disposición de estas infraestructuras se encuentra considerablemente apartada de los centros urbanos consolidados. Inician su desarrollo, estableciéndose por lo general en áreas rurales y agrícolas, donde el costo de la tierra es inicialmente bajo y no cuentan con servicios públicos ni infraestructura. Posteriormente a un proceso de urbanización acelerado, estos barrios muestran un elevado porcentaje de tierra construida y ocupada en comparación a la poca densidad poblacional tanto en su interior como a sus alrededores.

Por lo general, los barrios cerrados no están necesariamente orientados hacia un grupo socioeconómico específico y homogéneo (Rojo, 2015), pero en Latinoamérica este fenómeno ha tenido gran acogida por parte de un grupo de la población con alto nivel económico (Roitman, 2003). Se presentan como «un nuevo concepto de vivienda» (Caldeira, 2007, p. 321), que han sido promovidos y gestionados por los nuevos agentes del desarrollo inmobiliario y urbano privados, logrando tener alta rentabilidad.

Con la creación de este nuevo fenómeno residencial urbano en la ciudad, también se «introduce el concepto de espacio privado de uso público» (Perahia, 2007, p. 1), donde su espacio urbano, infraestructura, ordenamiento y viabilidad es privado, exclusivo y por lo general elitista, y su perímetro está definido por muros, cerramientos, puertas y rejas, etc.

Estos han cambiado la forma como la población de las clases más acomodadas y privilegiadas viven, consumen, trabajan y disipan su tiempo de ocio. De igual manera, estos han cambiado el panorama y paisaje de la ciudad, además del marcado patrón de segregación espacial y el carácter, interacciones y sentido del espacio público, ya que se han extendido a complejos de oficinas y otros sitios, como centros de educación (escuelas, universidades), salud (hospitales), centros comerciales, de recreación y parques temáticos, los cuales paulatinamente se han ajustado y adaptado a este modelo (Caldeira, 2007).

Estos pseudo-espacios públicos «son los nuevos lugares ‘modernos, seguros, limpios y tranquilos’, en contraste con el espacio público, ‘viejo, sucio, feo, contaminado y peligroso’» (Segovia, 2007, p. 17) de la ciudad.

Ventajas y desventajas de los barrios cerrados

La ventaja de los barrios cerrados es que benefician a sus pocos residentes con mayor seguridad y privacidad, además de infraestructura y servicios básicos, como jardines amplios, canchas, piscinas y espacios comunitarios exclusivos etc., además de cómodas instalaciones y prestaciones. Los barrios cerrados son promocionados por los desarrolladores inmobiliarios y constructores urbanos, quienes obtienen grandes ganancias económicas. Otro aspecto favorable es que los barrios cerrados constituyen una fuente de empleo para varias personas (Demajo, 2011).

La desventaja de los barrios cerrados es que tienen impactos relacionados con el desarrollo económico, político y social, y cambios en la estructura física de la ciudad (Roitman, 2004), así como nuevas operaciones homogéneas de vivienda que llevan consigo consecuencias relacionadas con la fragmentación

del espacio urbano, la privatización del espacio público y agrícola que afecta a los agricultores que desarrollaban actividades en estas zona, pérdida del sentimiento de comunidad, y algunas mucho más complejas que van desde la polarización socioeconómica, homogenización social, segregación espacial urbana y social, hasta el debilitamiento y eventual secuestro de los espacios públicos. Los barrios cerrados representan una solución individual a un problema visiblemente social, ya que no actúan sobre las eventuales causas, sino sobre los efectos (Demajo, 2011).

Hay que añadir que esta manera de urbanizar no produce una imagen clara de pertenencia, la comunidad no desarrolla arraigo por el lugar donde viven y trabajan, carecen de puntos identificables, de límites definidos y, sobre todo, de claras rutas viales, lo que eventualmente produce monotonía en el paisaje urbano, espacios incómodos y desagradables sin pertenencia, indefinición, confusión y desorientación en la circulación (Bazant, 1983).

Causas que generan la necesidad de crear barrios cerrados en las ciudades

Las causas para la creación de barrios cerrados son variadas, y van desde la búsqueda de espacios más cómodos para vivir (calidad de vida), con costos más accesibles de suelo (inicialmente), estatus y exclusividad, hasta la búsqueda de seguridad, y de esta forma huir de la inseguridad urbana, la violencia y del temor. En estos barrios se produce un fenómeno, principalmente residencial, que se ha popularizado entre un sector de la población con un estatus económico medio-alto y alto, que prefieren vivir en barrios cerrados, impulsado principalmente por problemas metropolitanos, como la pobreza, la contaminación, la congestión del tránsito, la contaminación auditiva, la inseguridad, la violencia y la marginalidad.

Entre las principales causas tenemos las siguientes.

La fragmentación del espacio urbano es una de las principales consecuencias que surge con la aparición de los barrios cerrados, también denominados fraccionamientos cerrados. Estos son fáciles de identificar en el territorio, ya que existen elementos físicos que los delatan, como muros, cerramientos, portones, etc., que definen su perímetro, lo que genera una nueva forma de aislamiento que se produce hacia el interior, y deja en el exterior al resto de la ciudad (Demajo, 2011). Uno de los elementos de esta transformación es la modificación de las formas, ya que se pasa de lo rural a lo urbano. La ciudad latinoamericana, por lo general sujeta a un damero estricto, es reemplazada por manzanas y calles curvas con características como homogeneidad, coherencia arquitectónica y paisajismo interior.

La segregación urbana es otra de las consecuencias del aislamiento que produce la proliferación de barrios cerrados, e inicia con la dispersión espacial de grupos sociales con diferencias étnicas, de ingresos económicos, de religión, etc. Se ubican en terrenos alejados, por lo general en la periferia de una ciudad. Poco a poco, las barreras físicas, los límites, las divisiones urbanas y las diferencias en el tejido social se transforman en problemas sociales, los cuales consolidan la segregación y establecen en el territorio las diferencias entre «los de adentro y los de afuera» (Roitman, 2003), impiden la libre circulación, la accesibilidad y el contacto con el exterior, transforman el funcionamiento de la ciudad y modifican las relaciones del centro con la periferia (Roitman, 2004).

Las diferencias y grandes brechas que existen entre los distintos grupos socioeconómicos han provocado que en el territorio se origine fragmentación y divisiones en el tejido urbano. Por lo que se puede decir que «la segregación residencial es uno de los resultados de este proceso de fragmentación social urbana» (Roitman, 2003, p. 3). Sus consecuencias son diversas, y entre ellas están: el crecimiento y dominio del mercado inmobiliario sobre la conformación del espacio urbano, viviendas precarias, espacios cerrados con conflictos internos-externos entre vecinos, menor acceso a parques y áreas verdes, menor accesibilidad y movilidad urbana, diferencias sociales y económicas, exclusión y falta de cohesión social, entre otros (Allard, 2014). Estas divisiones entre diferentes barrios, además de la falta de configuración de los espacios públicos y privados, se reflejan en un nuevo uso del espacio, donde el abandono, la multiplicación de los miedos y de la inseguridad ciudadana son los protagonistas. Dicha segregación afecta a la calidad de vida, educación, delincuencia, etc.

La privatización de los espacios públicos y la manera de ocuparlos son otros efectos que ha generado la aparición de barrios cerrados. El espacio público establecido dentro de estos ha cambiado su rol público, para convertirse en un espacio prohibido y de uso privilegiado para sus pocos habitantes, ya que no se permite el acceso independiente a ellos, y sustituyen espacios anteriormente públicos como calles, plazas, aceras, etc. Esta situación ocasiona que estos espacios, que se encuentran fuera de los muros, en la ciudad real, paulatinamente se conviertan en espacios vacíos, sin vida, sin flujos ni circulación, y sumamente peligrosos, ya que no existe contacto directo entre ellos (Demajo, 2011). La discontinuidad espacial implica la interrupción de la traza urbana, es ocasionada por el crecimiento y la renovación urbana, y se desarrolla en la periferia y en el interior de la estructura urbana, dividida en dos conceptos, el primero de los cuales se conocerá como rupturas urbanas, y el segundo como discontinuidad morfológica (Durán, 2015).

Las rupturas y barreras urbanas son obstáculos que impiden en unos casos, y limitan en otros, la libre circulación y accesibilidad hacia la ciudad, haciendo evidente la poca funcionalidad en determinados sectores. Estos son elementos de tipo natural (flujos de agua y relieve) y artificial (vialidades, avenidas, autopistas, vías férreas, muros y cercas). De estos dos, poseen mayor repercusión en la fragmentación urbana los relacionados con los elementos de tipo artificial, ya que están sometidos a planificación, diseño y mayor control (vialidad y vías férreas, muros y cercas).

La discontinuidad morfológica tiene como característica más importante los procesos de dispersión, difusión y expansión urbana, y es un concepto que tiene que ver con el crecimiento de la ciudad y los inconvenientes relacionados, primero, con la distancia física que la población tiene que superar para trasladarse a sus diferentes fuentes de servicio, habitación y empleo, lo que pone en evidencia la poca articulación de la ciudad y su entorno, marcando de manera considerable el estilo de vida de los habitantes; y segundo, tiene que ver con la generación de espacios libres para urbanización, por lo general ubicados en la periferia, los cuales «se vuelven especulativos en el mercado del suelo y rompen la continuidad de la estructura urbana, lo cual repercute en la accesibilidad y/o la funcionalidad del sistema urbano» (Durán, 2015, p. 22). La discontinuidad urbana tiene como características las que se incluyen en la siguiente imagen.



Imagen 1. Ventajas y desventajas de los barrios cerrados. (Fuente: elaboración personal)

Proceso histórico de crecimiento urbano del Distrito Metropolitano de Quito (DMQ)

En la ciudad de Quito, la población se ha movilizado residencialmente en diferentes puntos de la historia. Siempre inicia con la necesidad de satisfacer las exigencias de las denominadas elites, que por lo general están relacionadas con la búsqueda de mejores condiciones de vida, más espacios libres para construir, áreas verdes, tranquilidad, paz y bienestar, preservar un estatus económico, distinción social y, además, nuevas oportunidades en cuanto a regulaciones y políticas públicas más permisivas.

La ciudad ha crecido y ha expandido su área urbana alargada desde de la segunda mitad del siglo XX. Este crecimiento se ha dado de forma dispersa, segregada, con graves dificultades en la movilidad y sumamente disfuncional, sobre todo porque las autoridades no admiten las causas que generan este fenómeno, y porque no se crean políticas públicas eficientes que regulen, controlen y orienten la planificación urbana, lo que ha provocado que en la ciudad exista descoordinación entre la ubicación de la vivienda, los servicios y el empleo, o que todos los días los ciudadanos recorran grandes extensiones desde el sitio de su vivienda, por lo general alejada de la urbe, hacia el lugar de su empleo o estudio, que se ubica en la zona del hipercentro y la periferia (Instituto de la Ciudad, 2015).

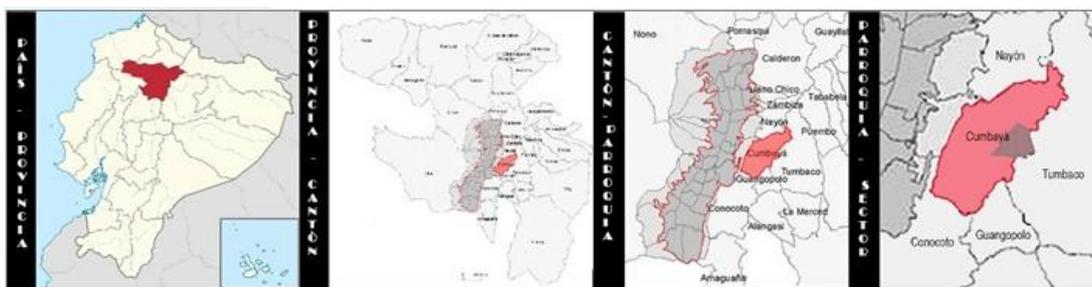


Imagen 2. Ubicación sector de estudio. (Fuente: elaboración personal)

Resumen de los cambios en la estructura territorial del Distrito Metropolitano de Quito (DMQ).

La expansión urbana del DMQ a lo largo de su historia ha mantenido una lógica que se ha visto definida por fenómenos sociales, políticos y económicos, cuyos efectos se evidencian en la forma de organización territorial, que se clasifica en los siguientes modelos:

Forma de organización territorial radial-concéntrica, que concierne a las épocas coloniales. Tenía como principal característica de distribución la de construir una centralidad, en la cual concurren diversos factores (Mena, 2006). Para esa época, la ciudad era bastante pequeña, y estaban las haciendas, fincas y tierras agrícolas.

En las primeras décadas de vida republicana, la ciudad crecía en forma exclusivamente radial concéntrica, para posteriormente presentar un crecimiento longitudinal con claras tendencias segregacionistas, debido a que la clase dominante se implantó en fincas y quintas vacacionales de Iñaquito, y el resto de la población en barrios marginales del sur o en las colinas circundantes (Achig, 1983). En la primera mitad del siglo XX, el mercado inmobiliario en la ciudad de Quito seguía modelos tradicionales (Ekosnegocios, s/f), y la ciudad presentaba un evidente crecimiento hacia el norte.

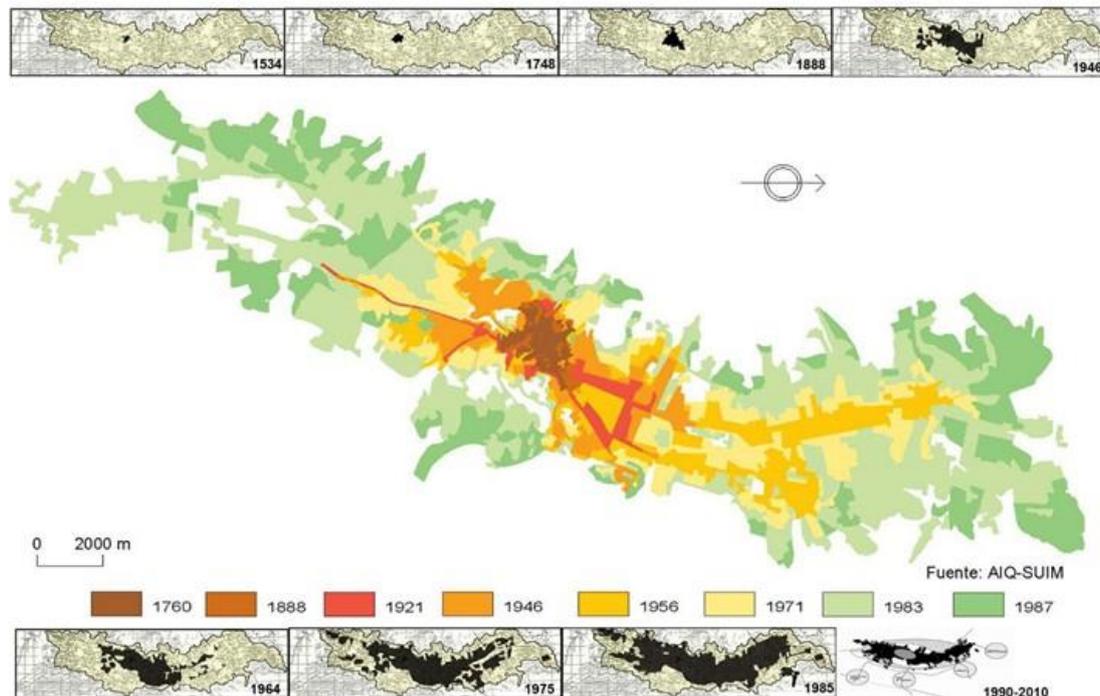


Imagen 3. Evolución de la mancha urbana de Quito. (Fuente: Plan Quito 1980 y AIQ-SUIM. Elaboración Personal)

Forma de organización territorial longitudinal. Se presentó en los primeros años de la República, en la que se evidencia la primera movilización de las clases altas, que abandonan el Centro Histórico y se desplazan hacia al sector de La Alameda.

En la década de los años treinta se edificaban, por medio de catálogos, viviendas y casas señoriales burguesas cómodas, de un estilo semi-tradicional, ubicadas al centro del terreno y rodeadas de jardines y huertos pequeños o grandes, bajo una ideología terrateniente, ya que eran una prolongación de la casa de hacienda en la ciudad (De Maximy, 1984). La ciudad, por otra parte, experimentó un marcado proceso de especulación y segregación espacial, sobrepasando sus límites tradicionales, lo que dio inicio a un crecimiento desarticulado.

Forma de organización territorial longitudinal-polinuclear. Durante los años de recuperación tras la crisis económica de la década de los treinta se impulsó la industria de la construcción y se revalorizó el suelo. La ciudad guardó durante varios años esta forma longitudinal, pero con el paso de los años fueron surgieron nuevos núcleos comerciales y administrativos, dando paso a tres nuevas zonas socioeconómicamente desiguales en la urbe.

Esta época, que se extiende hasta los años sesenta, se caracteriza debido a que el país entra en un periodo de bonanza económica, producto de las exportaciones, especialmente de banano, así como por su estabilidad política. Quito abandona su condición de ciudad pequeña, presentando una expansión descontrolada, ya que no existe ningún tipo de regulación municipal que normalice el fraccionamiento del suelo.

El crecimiento caótico que presentaba la ciudad trajo como consecuencia la intervención del Municipio de Quito con la elaboración de diversos planes reguladores, por lo que en 1942 inicia la elaboración del primer Plan Regulador de Quito 1944-45¹.

¹ Con sus cuatro ciudadelas y barrios nuevos, trazado y adaptado a este sistema por Leonardo Echeverría Andrade, aprobado por el I Concejo Municipal el 17 de mayo de 1944. Este primer documento formal de planificación proyectó una cuadruplicación de la

Forma de organización territorial irregular dispersa. En la década de los setenta, la ciudad de Quito empezó el desarrollo urbano basado en la explotación petrolera (Mena, 2006), el cual estableció un hito importante en el desarrollo del mercado inmobiliario en el Ecuador, debido a que en esa época el área urbana de la ciudad tuvo un crecimiento aproximado del 500%, esto sin considerar las áreas conurbanas ni el crecimiento en altura (Carrión y Erazo, 2012).

La ciudad pasó de tener déficit de vivienda en los años setenta, a un Estado que actuaba como proveedor y planificador directo de vivienda en los ochenta y noventa, bajo una política que estaba orientada a centrar el interés en el mercado, lo que fortaleció una estructura urbana que generó que la ciudad pasase de longitudinal a metropolitana, ya que se extiende hacia la periferia y valles aledaños (Ospina, 2010).

Esta etapa culmina con la crisis económica que ocurrió en el país a finales de los años noventa, que afectó tanto al sector de la construcción, como a todos los sectores productivos del país (Ekosnegocios, s/f). Posterior a esta caída (1998 y 1999), el comportamiento de la construcción de vivienda en Quito presentó una tendencia de desarrollo fluctuante entre los años 2000 y 2002 (Ospina, 2010), debido generalmente a la estabilidad económica luego de la dolarización y el creciente volumen de divisas de los migrantes, la cual generó el fortalecimiento de varias empresas inmobiliarias (Ekosnegocios, s/f). La forma lineal de la ciudad se rompió definitivamente con el crecimiento del Valle de los Chillos y Tumbaco, donde se trasladaron grandes grupos poblacionales, por lo general de clase media, y se construyeron varios proyectos habitacionales, por lo general sin planificación ni organización (Ekosnegocios, s/f).

Actualmente, la ciudad tiene aproximadamente 50 km de largo y 2.5 km de ancho, y en ella se tiene un Centro Histórico residencialmente deshabitado, producto de un proceso migratorio interurbano (movilidad residencial urbana) que inicia con el abandono y la migración hacia sectores como La Mariscal, y posteriormente repitiendo este proceso hacia los que se han transformado en los 'suburbios' de lujo de Quito, donde se construyen amplias residencias, nuevos equipamientos, vías, autopistas, etc.

A pesar de que algunas entidades del Estado y mutualistas han construido viviendas de carácter social en urbanizaciones al sur de la ciudad y en zonas donde el costo del suelo es menor, se puede decir que la ciudad se encuentra atravesada por una lógica de segregación en cuanto a la distribución de equipamientos y densidades poblacionales que privilegia a la zona norte y los valles, ya sea por la preferencia de implantación, o porque estos sectores fueron favorecidos por las ganancias producto del petróleo de los años setenta, que contribuyeron a modernizar y cambiar el tejido urbano, beneficiando a las clases medias y acomodadas (Balarezo, 2015).

Desarrollo Urbano de Cumbayá

Cumbayá está localizado a doce kilómetros del Distrito Metropolitano de Quito (DMQ), cuyas características de implantación, crecimiento y densidad han hecho que cobre importancia, ya que en este sector se implantan la mayoría de barrios cerrados de Quito.

Varios factores influyeron en el desarrollo urbano en Cumbayá. Como primer punto, el proceso de extensión de la ciudad hacia los valles con el afán de dar una imagen de modernidad al sector, infundida por grupos de la elite quiteña (López y Rojas, 2016). Producto de esto se inicia la incorporación de tierras rurales agrícolas al crecimiento urbano, lo que ocasionó un boom en el fraccionamiento de las haciendas y el apareamiento de las denominadas cooperativas de huertos familiares (López y Rojas, 2016), lo que dio pie al apareamiento de las primeras urbanizaciones, cuyo uso era principalmente para los fines de semana, a las que también se denominó como las casas de descanso cercano a la ciudad, y con las comodidades de la urbe. Desde la década de los noventa, inversionistas inmobiliarios, constructores y el libre flujo de capitales, mostraron mayor interés en Cumbayá, producto de lo cual existe mayor demanda del suelo en estas zonas, convirtiéndose de esta forma en el principal destino inmobiliario de la ciudad de Quito con urbanizaciones y residencias.

población y del crecimiento espacial de la ciudad para el año 2000, y recomendó separar áreas para el futuro desarrollo de la ciudad. Funcionalmente, el plan dividió a la ciudad en tres principales zonas de actividad: vivienda, trabajo y recreo, y recomendó la diferenciación espacial de los usos del suelo, una red vial más racional, y la necesidad de espacio recreativo suficiente.

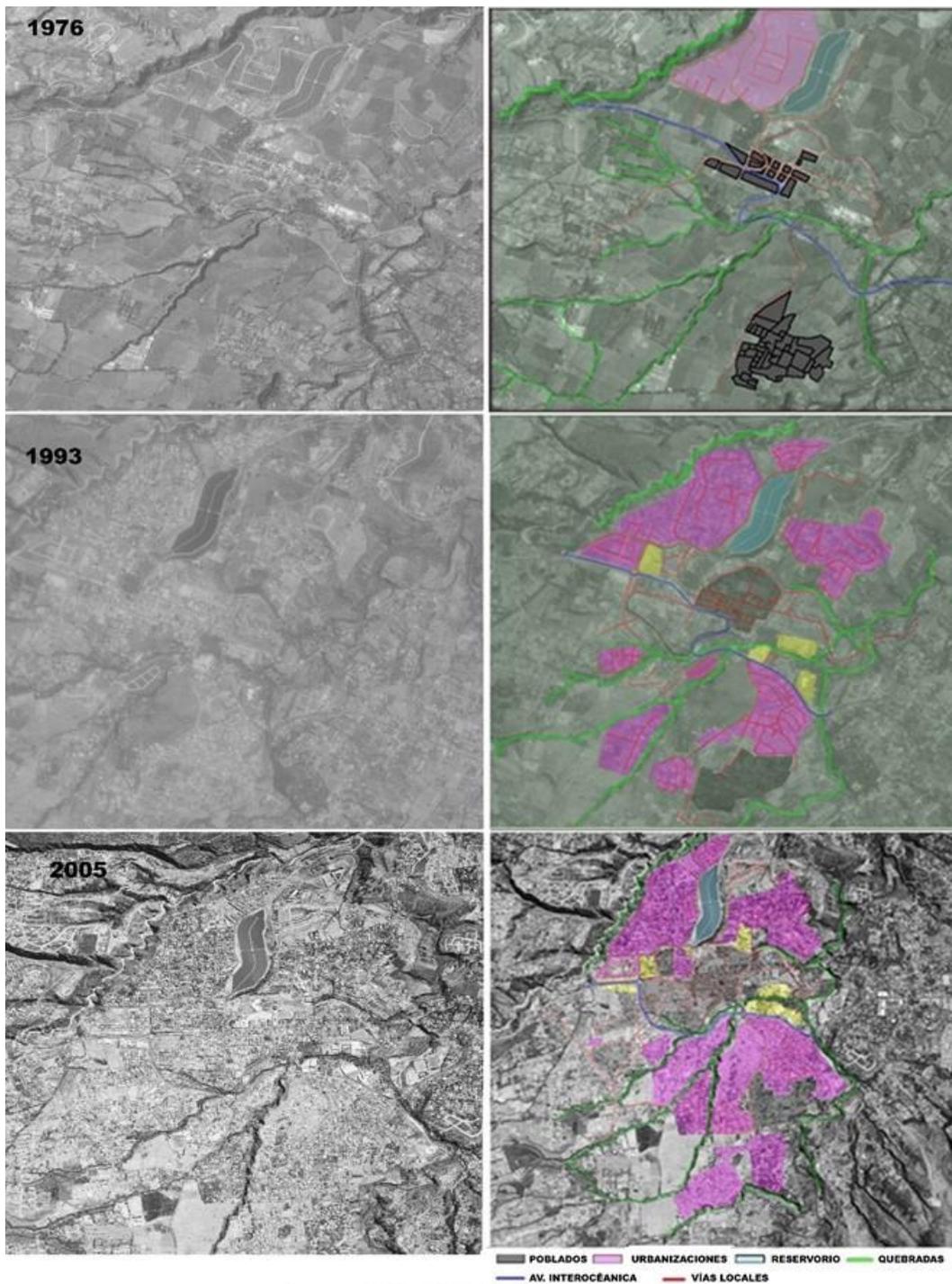


Imagen 4. Crecimiento urbano de Cumbayá (Fuente: Instituto Geográfico Militar (IGM) y elaboración personal)

El segundo punto fue la enorme masa de recursos captados por el Estado durante la época de los setenta, producto del boom petrolero, que permitió invertir en infraestructura vial, energética, sanitaria, y atender a presiones económicas y sociales, además de producirse una rápida urbanización, ya que el sector se convirtió en paso obligatorio hacia el Oriente Ecuatoriano por la creación de la Vía Interoceánica en 1972.

Características Actuales

El Valle de Tumbaco y Cumbayá es presentado por las inmobiliarias como un refugio ideal fuera del ruido, con un ambiente primaveral, libre de smog, inseguridad, violencia, etc., cerca de Quito y lejos del estrés de la ciudad; una mezcla de tradición, modernidad y campo con clima agradable, amplias áreas verdes arboladas en la que se ofrece confianza, garantías y servicios de asistencia financiera, jurídica y administrativa. Con la expansión de la ciudad, la población busca alternativas de vivienda que brinden tranquilidad, paz, bienestar y espacio para crecer en familia, lo que ha generado un gran boom inmobiliario en sectores cerca del valle.

Cumbayá ha dejado de ser sector periférico y se ha convertido en un poblado con múltiples servicios comerciales, educativos, religiosos, y una gran gama de lugares turísticos y de entretenimiento que puede lograr cierta autonomía con respecto a Quito (Chang, 2017).

Vivienda unifamiliar, urbanizaciones y conjuntos habitacionales en Cumbayá

El 35,85% de la población de Cumbayá vive en conjuntos cerrados, y el 60,38% en urbanizaciones cerradas, frente a un 3,77% que viven en urbanizaciones abiertas, La mayoría de estas urbanizaciones cerradas cuenta con un guardia privado con un solo ingreso peatonal y vehicular (Galina, 2011). Actualmente existen más de veinte urbanizaciones y unos sesenta conjuntos residenciales².

El auge inmobiliario ha creado residencias homogéneas exclusivas, conjuntos habitacionales y urbanizaciones para clase media alta y alta, con características elitistas y exclusivas, donde no existe comunicación con el entorno urbano y los espacios comunitarios se han privatizado para servir a cada urbanización en particular. El sector sufre un proceso de fragmentación urbana a gran escala y de homogenización a pequeña escala. En este se han edificado barreras arquitectónicas en los barrios residenciales, que se han cerrado con cerramientos, murallas, muros, portones y garitas con calles interiores, áreas comunales y áreas verdes de acceso y uso exclusivo de sus residentes que, al final, se convierten en medios de separación de los diferentes grupos sociales (Galina, 2011). El sector presenta dos caras totalmente diferentes, es notorio el choque estructural y social, y se lo puede ver en sus calles, en el comercio, la limpieza, los autos y la gente.

² Evelyn Jácome (17 de mayo de 2016). Un punto de Cumbayá está entre los más contaminados. *El Comercio*, 17 de mayo. <http://www.elcomercio.com/actualidad/punto-cumbaya-contaminados-quito.html>

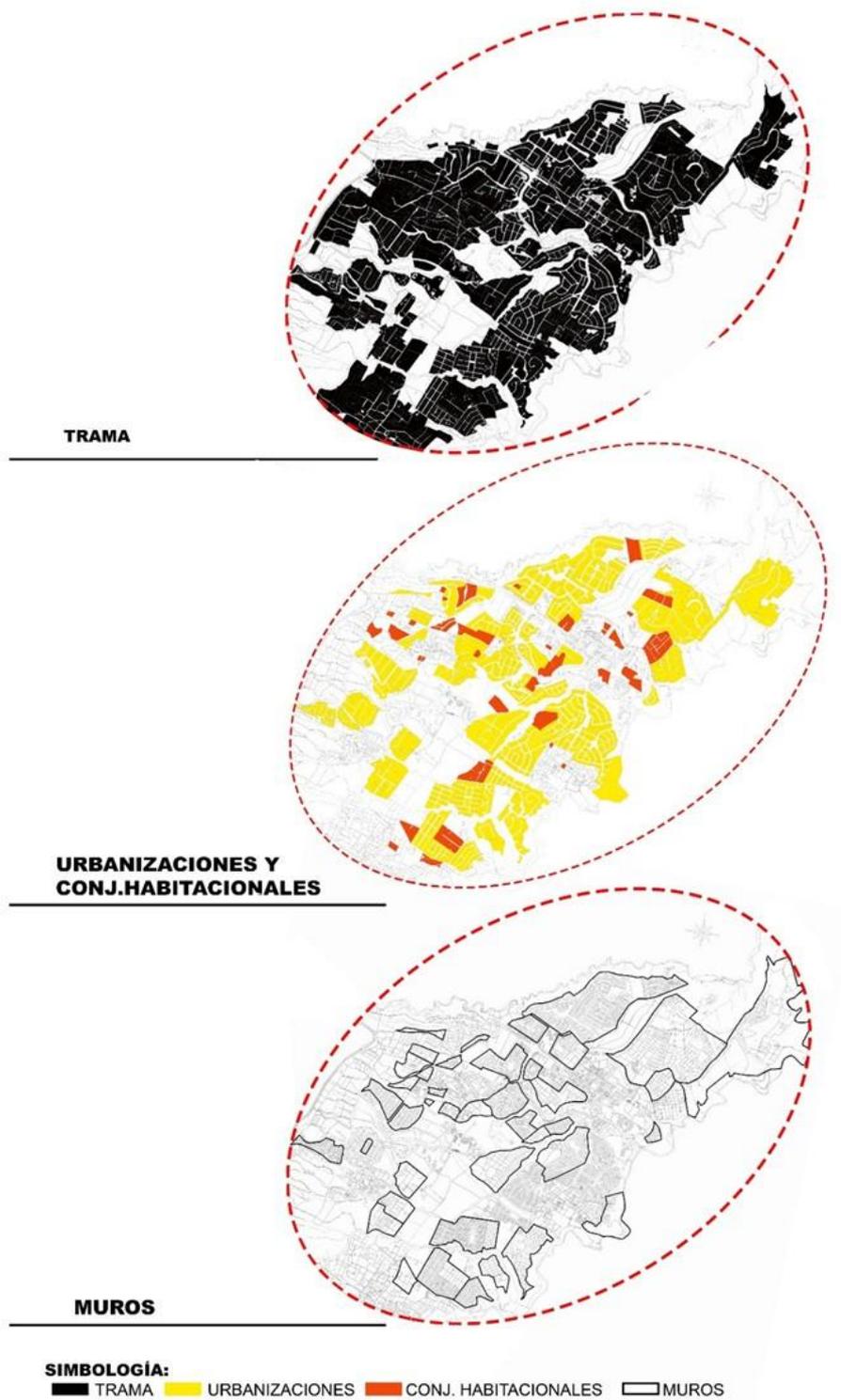


Imagen 5. Análisis, trama, urbanizaciones, conjuntos habitacionales y muros. (Fuente: elaboración personal)

Espacio público – privado en Cumbayá

Cumbayá es un sector que desde su creación se ha visto afectado por la carencia de encuentro comunitario, debido principalmente a la falta de planificación urbana y de espacios públicos, lo que ocasiona problemas en el territorio, que con el paso del tiempo lamentablemente solo se agudizan. El crecimiento descontrolado del sector ha provocado que existan grandes extensiones de uso residencial y comercial sin espacios de intercambio comunitario. Los pocos espacios realmente públicos que se encuentran en el sector se encuentran cerrados. Dentro de las urbanizaciones y conjuntos habitacionales existe espacio público con carácter privado y exclusivo, el cual forma parte del espacio comunal que, por ordenanza, deberían dejar este tipo de construcciones.

Los espacios privados en Cumbayá, de la manera en que fueron planificados, no buscaron la vinculación con la parroquia, sino que generaron nuevos núcleos privados cerrados donde no existe una dinámica comunitaria. Los espacios públicos que existen son de alguna forma prestaciones de instituciones privadas, que, si bien es cierto que funcionan como sitios de encuentro de la población, su principal vocación es comercial. Estos sitios se han convertido en puntos de encuentro público. En muchos de los casos, estos locales comerciales, restaurante, etc., son albergados en casas y departamentos que fueron modificados, desplazando a pequeños negocios, tiendas, despensas, locales familiares y mercados populares, que han dejado de lado las relaciones sociales que se generaban en ellos.

Comercio

El crecimiento residencial que ha experimentado el sector en los últimos años ha generado la aparición de múltiples centros, zonas comerciales y de entretenimiento, alrededor de la Av. Interoceánica (principal vía de acceso al sector). Una de las consecuencias evidentes en el sector es que solo en Cumbayá existen al menos quince centros comerciales, además de cadenas nacionales e internacionales de venta de productos. Todos estos están exclusivamente diseñados para que la visita y recorrido sea placentero, mediante pasarelas o pasos peatonales, ingresos jerarquizados atractivos y fácilmente identificables, las pasarelas, caminerías y corredores no son complicados, sino que crean un recorrido pensado anticipadamente, y donde las tiendas son el atractivo y centro de atención de los usuarios.

Vías

Una de las principales características de las vías del sector es que son calles estrechas en el centro, locales y con conexiones precarias en el interior de sus diferentes barrios, muchas de las cuales se encuentran cerradas y son de uso privado, principalmente dentro de urbanizaciones. Sus residentes dependen de automóviles para casi todo, por lo que se puede decir que es un sector donde sus residentes no caminan rutinariamente por sus calles.

Cumbayá es uno de los cuatro sectores más contaminados por combustión fósil del Distrito, en gran medida, por el incremento del parque automotor, que va de la mano con el aumento de proyectos habitacionales. El círculo vicioso es más casas, más autos y más contaminación [...] El 75% de la población está en urbanizaciones de élite, donde hay 2,7 autos por casa, es decir existen cerca de 20.000 autos. Cumbayá pasó de tener 10.000 habitantes en los años 70 a contar hoy con cerca de 75.000, tomando en cuenta los 40.000 flotantes. (Diario el Comercio, 2016).

Propuesta sector Cumbayá

La propuesta urbanística para Cumbayá debe plantearse de fuera hacia adentro, por lo que es importante entender al sector como una nueva centralidad del Distrito Metropolitano de Quito (DMQ), cuyo principal objetivo, debe estar orientado a evitar que se siga expandiendo desordenadamente, esto se puede lograr con la creación de una red de áreas verdes como lo plantea la Municipalidad en sus diversos planes, los cuales deben asociarse a lo que se encuentra edificado actualmente, además la actividad residencial debe seguir con su desarrollo habitual, pero tiene que abrirse a la idea de más áreas comunales, verdes, para caminar, pasear, hacer deporte, parques, ciclo vías, etc., por lo cual se plantea una propuesta que se desglosa en tres escalas urbanas: interacción con la ciudad de Quito, Cumbayá y Barrios La Primavera y Rojas.

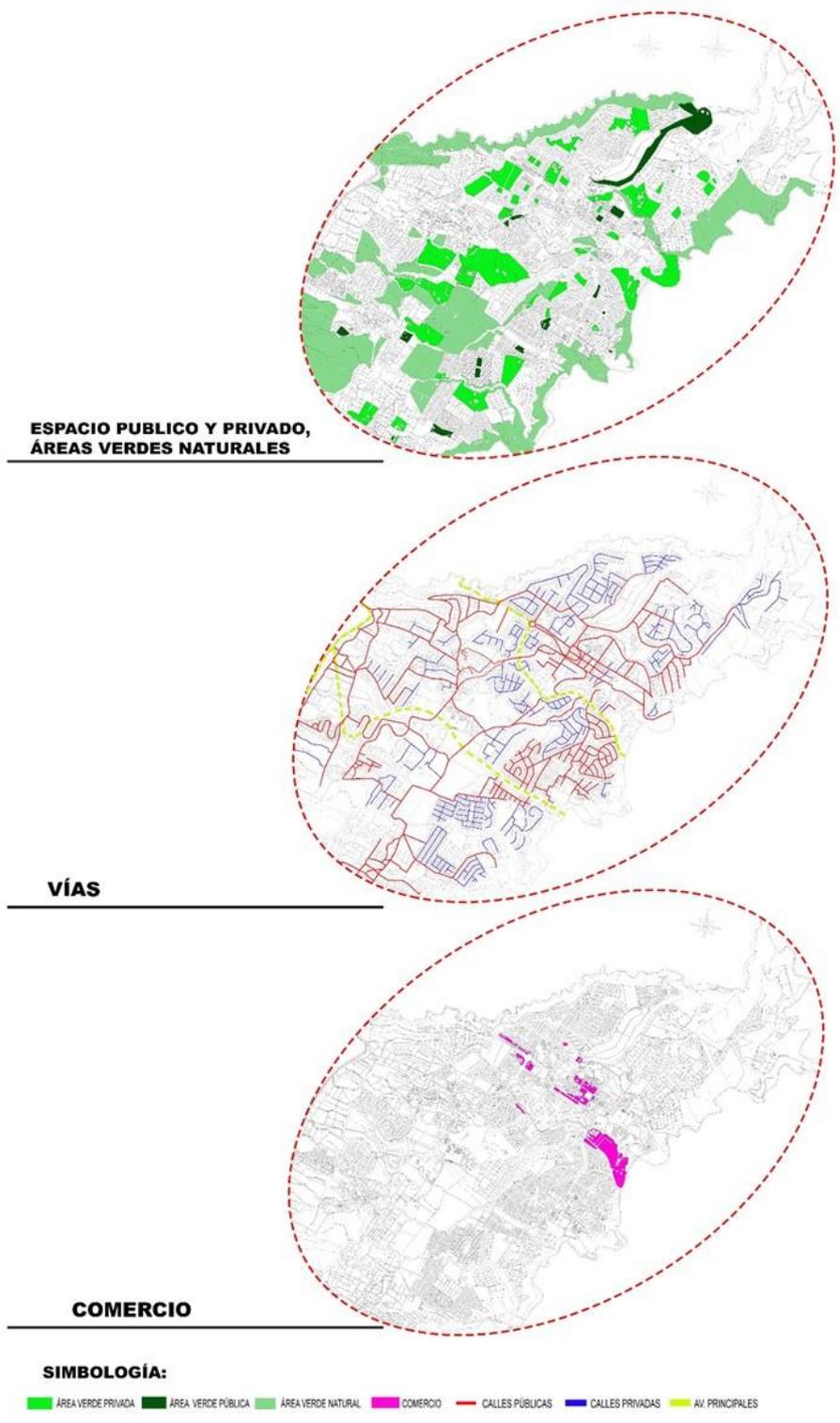


Imagen 6: Análisis Espacio público y privado, vías y comercio (Fuente: elaboración personal)



Imagen 7. Tres escalas de análisis. (Fuente: DMQ, Google Earth y elaboración personal)

Integración con la ciudad Quito

En esta escala es necesario integrar al sector de Cumbayá con la ciudad de Quito, para lo cual se propone:

- Conexión de entorno natural a la trama urbana. Se plantea una red de comunicación amable verde que incluye parques (Parque Metropolitano Guanguiltahua), áreas verdes naturales y principales avenidas y calles, para que formen parte de un eje de recursos urbanos y paisajísticos. El diseño debe ser cuidadoso, y se deben tomar en cuenta las conexiones y el entorno construido existente. De esta forma se pretende lograr continuidad en la trama urbana y conformar una ciudad cómoda y accesible.
- Conexión vial Quito- Cumbayá- Aeropuerto. Se propone la creación de un circuito de conexión vial eficiente entre Quito – Cumbayá – Aeropuerto, que se enlace y esté ligado directamente con áreas verdes, espacios públicos existentes en la Av. Interoceánica y con los nuevos equipamientos que se están desarrollando en la Ruta Viva relacionados con actividades residenciales, comerciales, financieras y de negocios.

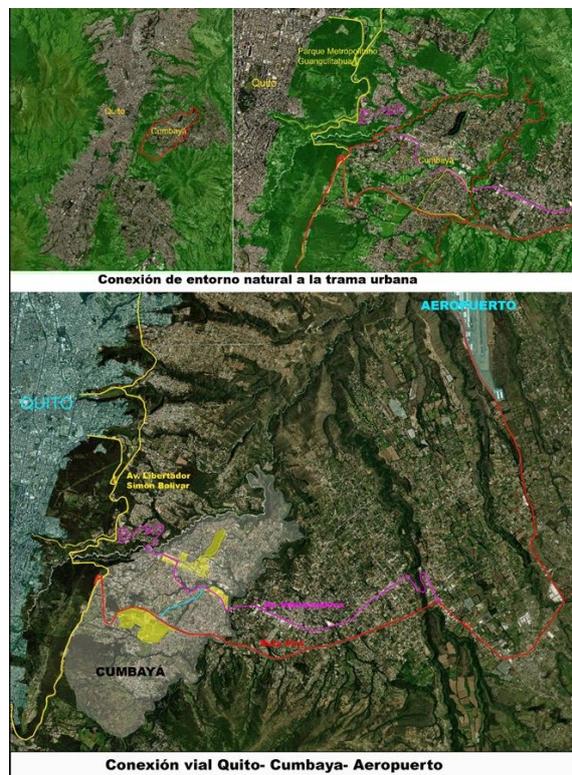


Imagen 8. Integración con la ciudad -áreas verdes- vías. (Fuente: DMQ, Google Earth y elaboración personal)

Cumbayá

En esta escala se debe tomar en cuenta que Cumbayá fue concebido y ha permanecido como un barrio "demasiado cerrado", por lo cual el planteamiento se centra en abrirlo a la ciudad, con la propuesta de los siguientes ejes:

- *Diversidad (Vivienda, comercio).* En este punto es importante entender que es un poco tarde para cambiar lo que se encuentra implantado en el territorio, así que la propuesta se centra en la vivienda futura con la creación de una variedad de tipologías residenciales que fomenten la mezcla de viviendas abiertas y protegidas. Este es un tema complicado en el sector, ya que existe una marcada segregación urbana-social-residencial, por lo cual el diseño de vivienda debe contemplar la participación de la comunidad y el trabajo con las autoridades en la implantación de políticas equitativas. La propuesta se complementa con un diseño que contemple una diversidad de usos, el objetivo principal debe ser garantizar la variedad de actividades (vivienda, comercio, recreación, servicios y negocios).
- *Ejes verdes.* Estos se prolongarán a lo largo de las principales avenidas del sector (Av. Interoceánica, y Ruta Viva), y por varias vías interiores que servirán de conexión hacia espacios verdes, parques y áreas públicas existentes (Centro de Cumbayá, Parque Algarrobos, etc).
- *Ejes viales.* La propuesta en cuanto a ejes viales está íntimamente ligada a la implementación de equipamientos compartidos, comunitarios, zonas verdes y espacios públicos, debido a que se usarán las conexiones viales principales (Av. Interoceánica y Ruta Viva), siendo necesario complementar, organizar y recuperar la trama urbana mediante vínculos como escalinatas, nuevas calles, zonas para caminar, pasos peatonales, áreas verdes etc.

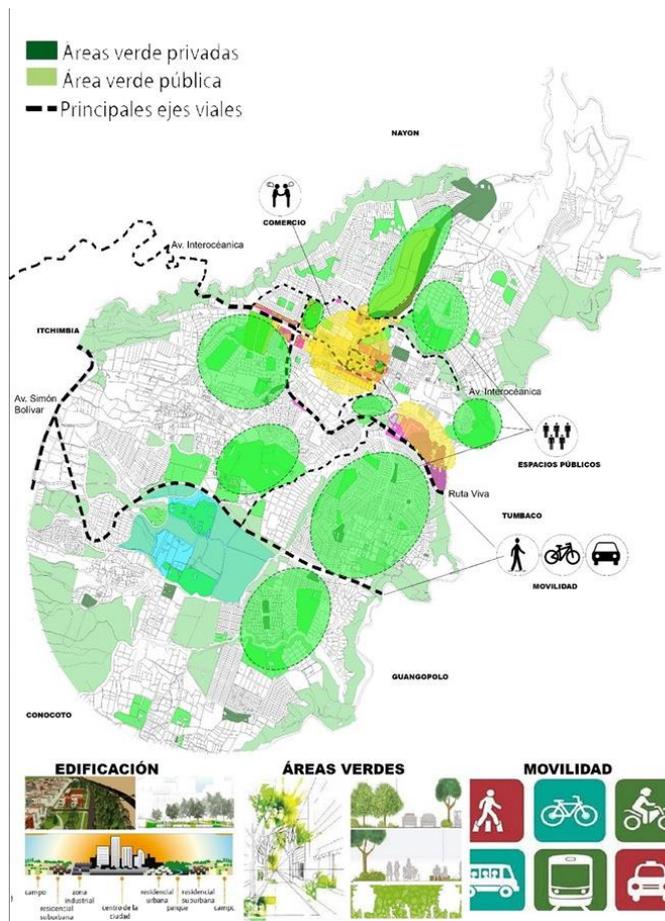


Imagen 9. Propuesta sector Cumbayá. (Fuente: elaboración personal)

Barrios La Primavera y Rojas

En la tercera escala se toma en cuenta un territorio más específico, comprendido por los barrios La Primavera y Rojas, debido a sus características de implantación en el territorio, ya que en el Barrio La Primavera se implantan las primeras urbanizaciones cerradas de clase media y alta, y en este habita el 32% de la población de Cumbayá. Por otra parte, el Barrio Rojas es uno de los pocos barrios tradicionales del sector que conserva su carácter residencial con viviendas populares, en contraste con la implantación de viviendas unifamiliares, urbanizaciones y conjuntos promovidos por grandes inmobiliarias, por lo que en el sector se plantean las siguientes recomendaciones.



Imagen 10. Eje Barrios La Primavera y Rojas. Análisis del sector. (Fuente: elaboración personal)

- Diversidad (vivienda, comercio). Referente a la implantación de actividades comerciales y de servicios en esta escala, deben ser compatibles con la vivienda existente, debido a que es un sector consolidado, y no es necesario un cambio, sino la aplicación de la ordenanza referente al uso de suelo. Por lo cual, es importante gestionar una ubicación estratégica de zonas comerciales, áreas verdes y espacios públicos.
- Áreas verdes. En los Barrios La Primavera y Rojas se plantea crear en los principales ejes viales (Av. Interoceánica, Ruta Viva y Av. Lumbisi) un eje natural con áreas verdes comunales y arborizadas que se conecten con los espacios públicos abiertos existentes y nuevos.
- Circuitos viales. Debido de lo cerrado de los barrios, es necesaria la creación de circuitos viales abiertos hacia la principal vía de comunicación, pero el principal objetivo al interior es disminuir los recorridos en vehículo, para lo cual se plantea la incorporación de espacio público y actividades económicas accesibles que permitan que los usuarios puedan realizar sus labores cotidianas caminando, en bicicleta, etc., lo que implica menos contaminación, promoción del deporte, vitalidad en las calles abandonadas, aumento del sentido de comunidad, incentivo del uso y dotación de comercios, equipamientos, áreas verdes, espacio libre y servicios.

Conclusión

Actualmente existen muchas formas de privatizar del espacio público que, por lo general, están asociadas al crecimiento del miedo, la inseguridad y la violencia en las ciudades, como también a profundos procesos de segregación y fragmentación urbana y social, lo que ha provocado un cambio en la conformación y características de la ciudad y sus espacios públicos. A este proceso de privatización hay que sumarle el excesivo incremento de la oferta inmobiliaria de conjuntos de vivienda cerrados y amurallados que han ocasionado el crecimiento de equipamientos alrededor, un centro comercial (mall), un parque temático o diversiones, un centro deportivo, etc. Son concebidos como espacios públicos, a pesar de ser privados, las personas viven en viviendas unifamiliares que están dentro de urbanizaciones o conjuntos habitacionales ‘seguros’, con espacios públicos que son privados o exclusivos, donde la característica principal son los ‘muros’. Son sitios diseñados para el uso del vehículo, que generan en el exterior calles oscuras e inseguras con excesivo tráfico en horas pico, los cuales se han convertido en focos de contaminación ambiental y auditiva. Dichos complejos se encuentran dentro de centros poblados, pero por lo general y con cierta preferencia se ubican en la periferia de las ciudades.

Antiguamente, el desarrollo en las ciudades latinoamericanas tenía ciertos patrones de crecimiento de la población, en el centro se asentaban los que tenían mayores posibilidades económicas y mejor calidad de vida, y los pobres se ubicaban en las tierras periféricas alejadas y sin servicios básicos. Pero en los últimos años se puede apreciar una periferia en la que se mezclan y yuxtaponen barrios desiguales unos de otros, tanto en nivel socioeconómico como en calidad de equipamientos e infraestructura, debido principalmente al rápido proceso de crecimiento de la ciudad y la preferencia de la población por vivir en determinados sitios. En teoría, las mezclas no son malas, lo negativo son las diferencias marcadas en el territorio, ya que existen asentamientos con varias necesidades habitacionales fuera del cerramiento o muro de los barrios cerrados elitistas, segregados, separados. A la par de estos, también existen barrios de viviendas estatales deshabitados, debido a su ubicación, accesibilidad y tipología.

En la ciudad de Quito, el efecto más evidente del proceso de movilidad urbana fue la creación de vivienda unifamiliar amurallada en urbanizaciones, generado en parte por las políticas públicas emitidas por el Estado e instituciones de vivienda, así como por el mercado inmobiliario residencial, que ha ocasionado división social del espacio residencial, con la presencia de clases económicas bajas en las periferias, que unen clases medias y medias altas al norte y clases populares al sur. Estos barrios y otras divisiones

territoriales están socialmente jerarquizados y han concebido una ciudad disfuncional, dispersa y segregada. Es así que Cumbayá, de zona rural del cantón de Quito, en los años setenta pasó a ser una zona urbana que forma parte de Distrito Metropolitano de Quito. El crecimiento de las construcciones en esta zona fue paulatino, y su máxima expresión corresponde al comienzo del nuevo siglo, proceso que hasta ahora no cesa.

Producto de este crecimiento en Cumbayá, se reproducen nuevas lógicas de segregación social y espacial, en cuanto a distribución de equipamientos y densidades poblacionales. Además, se han creado nuevas formas de exclusión, que han ayudado a que el valor del suelo aumente, y han transformado el normal funcionamiento de la ciudad en cuanto a la movilidad, cambiando las relaciones del centro con la periferia. En el sector son notables las diferencias existentes entre la población y sus usos.

La ciudad que se está construyendo, desde la política pública y desde los sectores privados, es una ciudad a la que no le interesa ser diversa. Por el contrario, es elitista y exclusiva, el capital actúa sobre la reglamentación, aspectos que son evidentes al momento del diseño del espacio público, como calles y parques, frente a los grandes centros de comercio y urbanizaciones cerradas. Por lo cual se debe decir que el diseño, la estructura y la forma de la ciudad, desde la política urbana y el desarrollo inmobiliario, no están concebidas para un bien común, sino privado, evidenciando deficiencia en la administración de la ciudad.

Cuando la ciudad se estructure de forma ordenada y equitativa, el espacio público se constituirá en el soporte de la estructura urbana, lo que acrecentará su rol integrador, estructurante y ordenador, para lo cual es imprescindible que las entidades públicas y los particulares ordenen el comercio y las actividades sociales y culturales, construyan y diseñen el espacio público en forma integrada, funcional y segura, que revalorice su importancia y singularidad, con un principio colectivo, y procurando que el espacio público recupere protagonismo y liderazgo, para conformar un paisaje urbano con calidad estética y técnica preponderante sobre el espacio privado.

El análisis de Cumbayá nos lleva a concluir que en los últimos años se han manejado ciertos parámetros de diseño urbano especialmente orientados al uso residencial, lo que ha ocasionado que también proliferen equipamientos relacionados con el ocio y el consumo. La problemática radica en que estas actividades han dejado a un grupo de la población extramuros, con barrios cerrados rodeados de grandes muros, cerramientos, cercas, etc., con espacios públicos deficitarios, y en varios sectores carentes, con aceras y calles cerradas y destinadas al uso exclusivo del vehículo, tráfico en horas pico, sectores con exceso de contaminación ambiental y carencia de actividad comercial a escala barrial, lo que ha evitado el encuentro comunitario fuera de los muros.

Por lo cual se aborda y concluye el presente trabajo con una idea hacia la producción de diseño urbano planteado a manera de diagramas, el cual se desarrollaría en tres escalas. La primera es la conexión del sector de estudio con la ciudad de Quito, además de la continuación y prolongación de áreas verdes por los principales accesos vehiculares; en la segunda escala se contemplaría al sector de Cumbayá y la conexión de centros de negocios, en los cuales el principal atractivo serán los espacios públicos, su conexión entre ellos y los espacios semipúblicos ya existentes, con la creación de nuevos; en la tercera escala se analizarían los dos principales ejes viales, la Av. Interoceánica y la Ruta Viva, además de los equipamientos existentes y los posibles sitios de implantación de nuevos y mejorados espacios públicos, equipamientos e infraestructura en los barrios de Rojas y La Primavera.

Dado que Cumbayá es un sector carente de espacio público, a pesar de que existen varias áreas verdes naturales (quebradas, Río Machangara y Río San Pedro), son los espacios privados como centros comerciales, centros de negocios, etc., los que han ganado la partida, por lo cual, la propuesta urbana a escala de ciudad contemplaría la creación de una red espacios públicos, equipamientos y áreas verdes interconectados con los demás usos, y que además tome en cuenta las necesidades de la población del

sector, sus visitantes y población rotante, generando de esta manera un sector mucho más heterogéneo con distintos usos y población.

Para los barrios cerrados existentes, quizás sea un poco tarde, por lo que es importante que cualquier nueva expansión origine la creación de espacios públicos abiertos que formen parte de una red urbana que contemple la recreación, el contacto social, la inclusión y mezcla en toda la ciudad, y no solo a un sector específico, así como el bienestar y la seguridad de todos los habitantes, y no solo de unos pocos. Por lo que sólo les queda retroceder su camino y abrirse, dentro de los parámetros que admita su diseño original excluyente. Todas las propuestas planteadas son ambiciosas, pero la ciudad y sus espacios públicos tienen derecho a ser de los ciudadanos, a abrirse al público, a ser parte de un conjunto en el que las diferentes actividades, ya sean residenciales, comerciales o de negocios, formen parte de una red en la que toda la comunidad pueda convivir, dejando de lado barreras arquitectónicas.

Referencias

- Achig, L. (1983). *El proceso urbano de Quito*. Quito: Tercer Mundo. <http://www.flacsoandes.edu.ec/libros/digital/43021.pdf>
- Allard, P. (2014). *Segregación Urbana*. Casiopea: https://wiki.ead.pucv.cl/index.php/Segregación_Urbana
- AMQ (1973). *Quito y su área metropolitana. Plan Director 1973-1993*. Quito: AMQ.
- Angotti, T. (2012). El nuevo espacio público de la ciudad de Nueva York. En Mireia Belil, Jordi Borja y Marcelo Corti (coords.), *Ciudades, una ecuación imposible* (pp. 157-162). Barcelona: Icaria.
- Arizaga, M. C. (2000). Murallas y barrios cerrados. *Aportes*, 166, 23-32.
- Balarezo, C. (2015). *La incidencia de la inseguridad en la segregación a micro escala: la respuesta de la clase media a los problemas de violencia y delincuencia en la ciudad de Quito*. Tesis presentada en la Maestría de Estudios Urbanos. Quito: Facultad Latinoamericana de Ciencias Sociales, Sede Ecuador.
- Caldeira, T. (2007). *Ciudad de muros*. Barcelona: Gedisa.
- Carrión, F., y Erazo, J. (2012). *La forma urbana de Quito: una historia de centros y periferias*. Bulletin de l'Institut Français d'Études Andines, 41(3), 503-522. DOI: 10.4000/bifea.361
- De Maximy, R. (1984). Contribución al estudio de los barrios de Quito La Mariscal Sucre. Del Centro Histórico al Centro de Negocios, los nuevos signos espaciales de poder. En *Quito. Aspectos geográficos de su dinamismo* (pp. 59-73). Documentos de Investigación del Centro Ecuatoriano de Investigación Geográfica, n° 5. http://horizon.documentation.ird.fr/exl-doc/pleins_textes/pleins_textes_7/carton01/24048.pdf
- Demajo, L. (2011). Barrios cerrados en ciudades latinoamericanas. *URBS. Revista de Estudios Urbanos y Ciencias Sociales*, 1(1), 151-160.
- Durán, G. (2015). *La fragmentación urbana a través de la discontinuidad morfológica*. Tesis de Licenciatura en Diseño Urbano y del Paisaje. Universidad Autónoma de San Luis Potosí, México. <http://evirtual.uaslp.mx/Habitat/innobitat01/BAF/15125/LA%20FRAGMENTACION%20URBANA%20A%20TRAVES%20DE%20LA%20DISCONTINUIDAD%20MORFOLOGICA%20EN%20EL%20AMSLP.pdf>
- Ekosnegocios (s/f). Trayectoria del sector en la historia del Ecuador. *Sector Inmobiliario*, 14-31. <https://www.yumpu.com/es/document/read/37739185/desarrollo-del-sector-una-mirada-por-acpoca-ekos-negocios>
- Galina, N. (2011). *Proceso de desarrollo urbano de la parroquia de Cumbayá*. Tesis en la Maestría en Gobierno de la Ciudad. Quito: Facultad Latinoamericana de Ciencias Sociales, Sede Ecuador.
- Gehl, J. (2014). *Ciudades para la Gente*. Buenos Aires: Infinito.
- Gilbert, A. (2001). *La vivienda en América Latina*. Documentos de Trabajo del INDES, I-7UE/Es. Banco Interamericano de Desarrollo. <https://publications.iadb.org/publications/spanish/document/La-vivienda-en-América-Latina.pdf>
- Instituto de la Ciudad (2015). Dispersión Urbana, centralidades y compacidad en el DMQ. *Hipótesis*, 1, p. 8.

López, C., y Rojas, R. (2016). Movilidad residencial de la élites pasado y presente de la élite quiteña. Presentado en el *Congreso Internacional Contested_cities*, Eje 1, Artículo nº1-522.

Mena, A. (2006). Las nuevas centralidades urbanas del Distrito Metropolitano de Quito. *Centro Panamericano de Estudios e Investigaciones Geográficas (CEPEIGE)*. https://www.academia.edu/24849256/LAS_NUEVAS_CENTRALIDADES_URBANAS_DEL_DISTRITO_METROPOLITANO_DE_QUITO

Ospina, Ó. (2010). *Dolarización y desarrollo urbano. De mercado de vivienda nueva en Quito*. Quito: Ediciones Abya-Yala.

Perahia, R. (2007). Las Ciudades y su Espacio Público. Presentado en el IX Coloquio Internacional de Geocrítica. Porto Alegre, Mayo-Junio 2007. <http://www.ub.edu/geocrit/9porto/perahia.htm>

Roitman, S. (2003). Barrios Cerrados y segregación social urbana. *Scripta Nova*, VII, 146(118). [http://www.ub.edu/geocrit/sn/sn-146\(118\).htm](http://www.ub.edu/geocrit/sn/sn-146(118).htm)

Roitman, S. (2004). Urbanizaciones cerradas: estado de la cuestión hoy y propuesta teórica. *Revista de Geografía Norte Grande*, 32, 5-19. <http://www.redalyc.org/pdf/300/30003201.pdf>

Rojo, F. (2015). Transformaciones urbanas vinculadas a barrios cerrados. *Cuadernos de Geografía: Revista Colombiana de Geografía*, 24(1), 121-133. <https://doi.org/10.15446/rcdg.v24n1.47776>

Segovia, O. (ed.) (2007). *Espacios públicos urbanos y construcción social- hacia un ejercicio de ciudadanía*. Santiago de Chile.: Ediciones SUR. http://www.elagora.org.ar/site/documentos/Espacios_publicos_y_construccion_social.pdf



Los textos publicados en esta revista están sujetos –si no se indica lo contrario– a una licencia de [Atribución CC 4.0 Internacional](https://creativecommons.org/licenses/by/4.0/). Usted debe reconocer el crédito de la obra de manera adecuada, proporcionar un enlace a la licencia, e indicar si se han realizado cambios. Puede compartir y adaptar la obra para cualquier propósito, incluso comercialmente. Puede hacerlo en cualquier forma razonable, pero no de forma tal que sugiera que tiene el apoyo del licenciante o lo recibe por el uso que hace. No hay restricciones adicionales. Usted no puede aplicar términos legales ni medidas tecnológicas que restrinjan legalmente a otros a hacer cualquier uso permitido por la licencia.

