

Nuevas formas de habitar la ciudad: *Aerotrópolis y Ciudad Genérica. El caso de Quito*¹

New ways of inhabiting the city: *Aerotropolis and Generic City. The case of Quito*

Resumen



Qué pasa cuando un territorio es planificado en función de un aeropuerto? Muchas de las ciudades contemporáneas se desarrollan de forma genérica influidas por la presencia de equipamientos de gran importancia, sin atender a sus propias particularidades: geografía, cultura, economía, etc. ¿Pueden llegar el aeropuerto y el territorio afectado a una integración simbiótica en la que el primero aporte capital económico y el segundo identidad? A través del caso del nuevo aeropuerto internacional de Quito se reflexiona sobre esta controversia mediante un análisis crítico de su territorio. Estrategias como la contrastación con la polis griega, o el planteamiento de territorios inteligentes aportan luces al debate sobre esta nueva forma de habitar y planificar la ciudad.

Palabras clave: aerotrópolis, ciudad genérica, Quito, territorio inteligente.

Abstract:

What happens when a territory is planned according to an airport? Many of the contemporary cities are developed generically influenced by the presence of equipment of great importance, without regard to their own particularities: geography, culture, economy, etc. Can the airport and its affected territory reach a symbiotic integration, where the first one contributes with an economic capital and the second one with the identity? Through the case of the New Quito International Airport, we reflect on this dispute through a critical analysis of its territory. Strategies like the contrast with the Greek polis, or the approach to intelligent territories, provide lights to the debate on this new form of living and planning the city.

Keywords: aerotropolis, Quito, generic city, smart territory.

Autor:
Dra. Arq. Verónica Rosero
Añazco
vero.rosero.a@gmail.com

Universidad de Alcalá

Madrid, España

Recibido: 6 Ene 2015
Aceptado: 5 Mar 2015

¹ Proyecto de Investigación para el Máster en Proyectos de Arquitectura y Ciudad. Universidad de Alcalá, Madrid-España. Director: Dr. Arq. José Juan Barba, 2009.

1. Polis, Metrópolis, Aerotrópolis

La *polis* griega estaba comprendida por la ciudad y el territorio que ella reclamaba para sí. Se constituía como dominadora del Estado por la concentración de las actividades fundamentales de su estructura: la defensa, la administración, la manufactura, la religión y el comercio.

Diversas civilizaciones generaron esta categoría de organización sociopolítica, donde dicha ciudad se configuraba como una unidad política, social y económica. La vida estaba marcada por la idea de unidad y condicionada por la existencia de la ciudad que generaba una profunda vinculación del ciudadano griego con la misma, no como mera aglomeración urbana sino como unidad política; tenía una identidad local pero a la vez la idea general de Nación. La polis se asentaba sobre una comunidad cultural propia, caracterizada por su autonomía.

El término *metrópolis* está compuesto etimológicamente por las palabras griegas *metra* (madre) y *polis* (ciudad/pueblo) y comprende un centro poblacional que consiste en una gran ciudad central y su zona adyacente de influencia, constituida por otras ciudades y/o localidades menores y relativamente próximas. Es la mayor ciudad (o ciudades) donde se concentran la cultura y la economía de un país y en general es el centro de sus conexiones internacionales.

En cuanto a la *aerotrópolis*, John Kasarda – académico norteamericano que planteó este concepto en el año 2000– explica su funcionamiento a través de la comprensión de la tradicional metrópolis, constituida por una ciudad central y sus pueblos inmediatos con una relación territorial a nivel socio político y económico.

La *aerotrópolis* es un nuevo escenario de la complejidad de la ciudad contemporánea, un nuevo tipo de forma urbana que surge en torno a un aeropuerto como núcleo de su territorio afectado; se conforma por una compleja red de negocios, viviendas y centros de recreación que fomentan la atracción de empresas con productos de alto valor agregado para la exportación y atención del mercado interno, de los distritos industriales con tecnología de punta, de los centros de entrenamientos próximos y las redes de enseñanza. Le acompaña la creación y/o ampliación de un sistema de transporte que

permita una eficiente interconexión entre las zonas a las que sirve.

En el siglo XXI los aeropuertos son conductores de la economía y del desarrollo urbano como lo fueron las autopistas en el siglo XX, el ferrocarril en el siglo XIX y los puertos en el siglo XVIII (Kasarda, 2004). Es ésta la acepción más difundida al manifestar la medida en la que influye en el territorio esta nueva forma de planificar la ciudad, enfocada en estrategias de manejo global y desarrollo económico.

Al realizar una contrastación de los tres conceptos antes descritos, podemos identificar que la definición del centro en los primeros casos y la naturaleza del mismo está caracterizada por su condición socio-política, económico y cultural, mientras que en el tercer concepto posee una esencia de tipo económico donde el factor cultural no está presente.

¿Son las ciudades contemporáneas igual que los aeropuertos? ¿Es decir, todas iguales? (Koolhaas, 1997) Es la hipótesis planteada en “La Ciudad Genérica” que se torna aún más controversial ante el siguiente panorama: ¿qué pasa cuando un territorio es planificado en función de un aeropuerto?

Una “*aerotrópolis*” es un modelo urbano que se ha venido aplicando en diversas ciudades alrededor del mundo de manera genérica, pese a las evidentes diferencias que pueden existir en cuanto a aspectos culturales, geográficos, económicos, idiosincráticos y sociopolíticos. Sin embargo, Kasarda comenta que aunque sus principios básicos de planificación se pueden aplicar a la mayoría de los lugares, la implantación exitosa de una *aerotrópolis* depende mucho de los factores locales.

Empezar de cero resulta mucho más favorable para planificar e implementar el modelo, comenta. Además de la tierra disponible, las oportunidades o limitaciones de una *aerotrópolis* están determinadas por factores ecológicos naturales, infraestructura de transporte terrestre, la propiedad de las parcelas, las características de la fuerza de trabajo y las estructuras de gobernanza local (Kasarda, 2011). El acercamiento al entorno de nuevas intervenciones en el territorio para la implantación de nuevos aeropuertos es, por tanto, pormenorizado y específico.

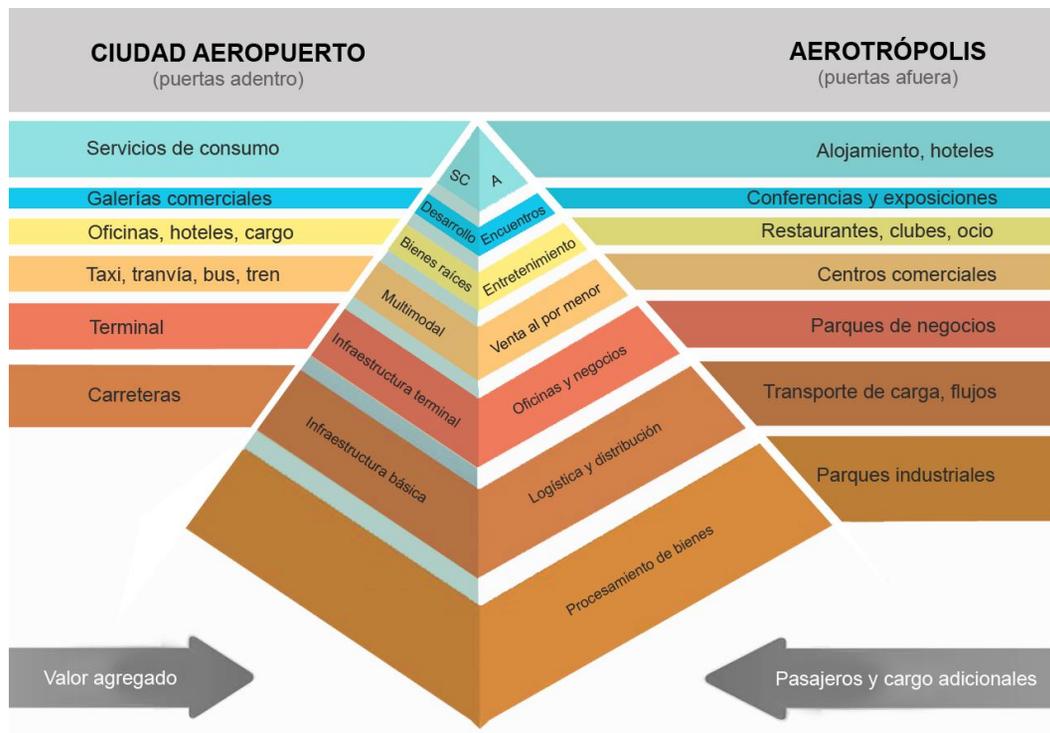


Figura 2: Ciudad Aeropuerto y Aerotrópolis; esquema funcional. [Infografía y traducción de la autora].

Fuente: Kasarda, J.

El aeropuerto y la Ciudad Genérica

El punto cuarto del ensayo sobre la Ciudad Genérica se enfoca en la tipología del aeropuerto y lo identifica como poderoso vehículo de diferenciación de la Ciudad Genérica. La tendencia en estos espacios es hacia una autonomía cada vez mayor, sin relación con la ciudad: cada vez mejor equipados, con más servicios y con su propia manera de manifestar la “identidad”. Por su relación con el medio circundante, se puede constatar que los aeropuertos están contagiados del carácter genérico y del autismo cultural de ciertas actividades del hombre contemporáneo y es probable que se produzca una proliferación de este fenómeno en su entorno.

Tipológicamente, los aeropuertos —con su brutal bombardeo de suvenires que poco o nada representan la real identidad de una ciudad— son comparables con la configuración del *mall* y la actividad del *shopping*, la cual amenaza bajo todas sus formas particulares —información, publicidad, consumo— constituir el actual modelo que domina mundialmente la sociedad moderna, transformando los esquemas de la ciudad histórica, su memoria y fuerza a través de los comportamientos cada vez más marcados del consumismo. El estudio realizado por Rem Koolhaas, *Harvard Project on the City*, apunta:

A través de una serie de formas cada vez más predatorias el shopping ha sido capaz de colonizar —o incluso reemplazar— casi todos los aspectos de la vida urbana. En muchos casos

determina, soporta y a menudo define lo que debería ser la identidad de la ciudad. En consecuencia, la actividad humana está cada vez más envuelta, permeabilizada e invadida por el shopping (Koolhaas, 2000).

Bajo este proceso de colonización del *shopping*, la ciudad se convierte paulatinamente en un lugar sin identidad. La identidad es un elemento básico para que los ciudadanos no sean meros consumidores, se sientan responsabilizados por su entorno y desde una actitud propositiva establezcan lazos de relación. Cuando barrios enteros se desarrollan bajo la configuración de *mall* o en función de un *mall*, la identidad queda velada y las capacidades de interacción social se resumen en el consumo de bienes y servicios. Grandes calles con zócalos comerciales de carácter “genérico” evidencian una gran hiper-consumo y una desbocada rapidez en los flujos de información publicitaria, generando un recorrido carente de referentes trascendentales.

Los aeropuertos están ahora entre los elementos más singulares y característicos de la Ciudad Genérica, son su primera ráfaga de “identidad” concentrada que combina lo hiperglobal con lo hiperlocal. Son verdaderos signos emblemáticos, con cualidades espaciales espectaculares basadas en la salvaje manipulación de sus atractivos no aeronáuticos. Por su escala y programa, son verdaderas ciudades de paso para millones de pasajeros; de ello, se deriva la condición de sus usuarios y el hecho constante de estos sitios de “estar en tránsito”.

Esta condición de encontrarse en tránsito conlleva a la definición de los no-lugares. Este concepto propuesto por Marc Augé sugiere que una de las características de nuestra época es la generación de “no lugares” como autopistas, aeropuertos, *shoppings*, los cuales están “en abierta ruptura con el ‘lugar antropológico’” que es el territorio cargado de historia, lleno de señas de identidad acumuladas por generaciones en un proceso lento y largo (Augé, 1993).

“Los científicos sociales ven a los aeropuertos como la quintaesencia de los no-lugares” (Appold y Kasarda, 2011), dice un artículo en *Airport Consulting*. Su autor, el propio J. Kasarda, esboza varias estrategias, quizá algo forzadas, sobre cómo convertir estos “no-lugares” en “lugares”. Sin embargo, apunta que la identidad y el significado que se derivan de los usuarios y sus actividades deben estar apoyados por el trabajo de diseño urbano de arquitectos y urbanistas más que en la creación de alusiones históricas lejanas y programas locales. En este aspecto, cita a Kevin Lynch quien interpreta la ciudad como una red de cinco elementos clave de diseño: caminos, bordes, barrios, nodos y puntos de referencia. A menor escala habla sobre la “legibilidad del lugar”, donde las personas deben ser capaces de imaginar la distribución espacial de un lugar en sus mentes para encontrar su camino alrededor y sentirse atraídos a ese lugar.

A lo largo del tiempo, el diseño de los aeropuertos ha ido transformándose desde el punto de vista estético y desde la perspectiva de la funcionalidad. Pese a ello, su esencia no se modificará. Como lo afirma el geógrafo Yi Fu Tuan: “*Los lugares son localizaciones en las que las personas tienen larga memoria, enriqueciendo, con las indelebles impresiones de su propia niñez, al sentido común de las generaciones futuras. Se puede sostener que los ingenieros pueden crear localizaciones, pero que el tiempo es necesario para crear lugares*” (Tuan, 1996).

Desde otra perspectiva, no cultural sino comercial, en un estudio realizado por J. Kasarda en 1998, en más de 300 áreas metropolitanas, se presenció un considerable aumento de trabajos relacionados con alta tecnología y en general un penetrante efecto en el crecimiento de empleos en la zona. Las comunidades se vieron beneficiadas por la importante presencia en el negocio internacional, un aumento en el turismo de la región, empleos en la construcción, el desarrollo y progreso en las áreas de investigación, tecnología y comercio así como un notable incremento en el consumo de materia local. El gasto local aumenta con la llegada del aeropuerto al convertirse en un lugar de destino para los negocios y, los viajeros visitan el área para propósitos como son el *shopping* y las atracciones que esto pueda proveer.

Con estas valoraciones, ¿es posible que el autismo cultural de los aeropuertos produzca una proliferación de este fenómeno a su entorno al ser éste el núcleo de una nueva propuesta de ordenamiento territorial? *La Ciudad Genérica*, una especie de ensayo premonitorio de

lo que serán las ciudades sometidas a un mismo proceso de transformación, nos ayuda a esbozar una respuesta.

A pesar de ello, éste análisis no gira en torno a considerar el efecto del aeropuerto como nocivo o agresivo. Se mostrará aquí las posibilidades de transformación positiva y de oportunidades de renovación simbiótica entre las piezas del conjunto. El conjunto de matices posteriores y las condiciones del contexto humano, natural y urbano son las que perfilan el futuro del fragmento metropolitano. Puede ser esta una primera clave para permitir un estado de correlación que permita una renovación sin caer en lo genérico.

3. Aerotrópolis de Quito, ¿Futuro territorio genérico?

El carácter de la Ciudad Genérica se expone en varios puntos como lo político, sociológico, geográfico, histórico, urbano, arquitectónico y lo programático, la población y la estadística. Respecto a estos dos últimos, está claro que Quito, al ser la capital, ha sido desde tiempos remotos foco de asentamientos y migraciones de todo el país; por tanto, es la representación de la más amplia diversidad nacional.

Desde los datos estadísticos, el crecimiento poblacional es un efecto innegable a nivel global; en el caso de Quito y la zona de su nuevo aeropuerto, la presencia de un nuevo núcleo de desarrollo económico en la Ciudad intensifica el efecto. Esto se traduce en una ciudad que inevitablemente llegará a tener a largo plazo, como afirma el ensayo de la Ciudad Genérica, una omnipresencia que toca ya el campo. Este proceso encaja con aquel de la globalización donde cada uno de estos nuevos polos de desarrollo urbano se extienden hasta alcanzar a la periferia: “Bienvenidos al resto del mundo, amigos metropolitanos. Bienvenidos a la vida en la periferia” (Koolhaas, 2000).

El PPZA (Plan Parcial de Ordenamiento Territorial de la Zona Aeropuerto) contempla un crecimiento controlado de los poblados y sus etapas de incorporación; procura que el efecto que provoca el incremento poblacional por el impacto del nuevo aeropuerto, no tenga el nivel de dramatismo de un mundo metropolitano inmerso en la periferia.

La zona específica del aeropuerto sí se ajusta a una descripción genérica, dada su morfología y condición urbana de asentamiento nuevo, con un carácter y una naturaleza muy desligados de la cultura por las características tipológicas y programáticas a nivel micro –arquitectura– y a nivel macro –territorio– que difícilmente toman en cuenta “identidad” y “lugar” en su sentido más amplio de “ser” y de “pertenecer”.



Figura 3: Interior comercial del nuevo Aeropuerto Internacional de Quito “Mariscal Sucre”. La artesanía, estrategia genérica de afianzamiento de lo local en un espacio sin identidad.
Fuente: fotografía de la autora, 2015



Figura 4: Nuevo Aeropuerto de Quito
Su morfología y condición urbana de asentamiento nuevo le dan un carácter y una naturaleza desligados de la cultura.
Fuente: Fotografía de la autora, 2015

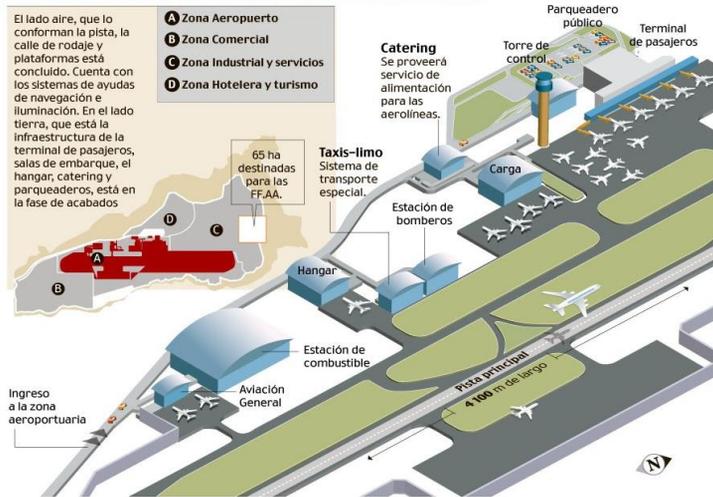
Tababela se encuentra a 25 km de Quito



18 Instituciones públicas y privadas operarán en la nueva terminal



El aeropuerto tiene un 90% de avance en su construcción



Fuente: Quiport, Tabacarcen y Centro Logístico Alpachaca / EL COMERCIO

Figura 5: Infografía NAIQ.
Fuente: Diario *El Comercio* (Quito) 9 de mayo 2012

Si hacemos hincapié en las apreciaciones de la Ciudad Genérica, los pueblos serán los hitos donde se concentran o conservan una mínima parte del pasado. Lo que queda de la historia, será la principal preocupación, incluso, la principal industria, siendo lo colonial la única fuente inagotable de lo auténtico. La teoría de Koolhaas anticipa que serán los puntos donde lo que representarán en el futuro, estará muy alejado de lo que fue en el pasado por la inevitable proliferación de comercios, hoteles, centros de convenciones, galpones industriales y similares. En definitiva una historia que está presente más que como un rostro, como un servicio, dando cabida a una morfología urbana que expone un fuerte contraste entre lo nuevo y lo antiguo, lo primigenio y lo futurista.

Ya se puede observar de manera evidente cómo los pueblos están cambiando y acoplándose a su nueva condición, ofreciendo nuevos servicios. Está claro que estarán sujetos a una “mutación” morfológica por la presencia de nuevas tipologías estéticas y funcionales; es también evidente que esta situación les favorecerá en cuanto a infraestructura, servicios, seguridad. En definitiva, una oportunidad para realizar un salto en sus condiciones socioeconómicas (Ver Figura 3 a 6).



Figura 6: Interior del nuevo Aeropuerto Internacional de Quito “Mariscal Sucre”.

Lo colonial como fuente inagotable de lo auténtico.

Fuente: Gigantografías impresas del Centro Histórico de Quito.

Fotografía de la autora, 2015.

4. Aerotrópolis de Quito: contexto y planificación de su territorio

Quito es el centro político del Ecuador y alberga los principales organismos gubernamentales, culturales, financieros, administrativos y comerciales del país. Su ubicación ecuatorial hace de su entorno un territorio que a más de su alto valor cultural y arquitectónico, posee

particulares y privilegiadas características paisajísticas a lo largo del área metropolitana. Su centro histórico es uno de sus lugares más característicos, por ser un espacio público que trasciende su valor monumental; su mayor cualidad es ser un espacio colectivo que otorga sentido de identidad a la población a la vez que representa un gran poder simbólico como parte de la construcción política y social de la Ciudad.

A tan solo ocho kilómetros del centro urbano se encontraba, hasta febrero de 2013, el antiguo Aeropuerto Internacional “Mariscal Sucre”, equipamiento que sirvió a la capital desde 1960. Sin embargo, su ubicación en plenas inmediaciones de la Ciudad —debido a la rápida expansión de la misma en las últimas décadas— lo convertía en un aeropuerto de alto riesgo; por esto, fue indispensable la planificación de uno nuevo en mejores condiciones de operación y de ubicación.

Por la envergadura del proyecto y su influencia en la ciudad y el país, el nuevo Aeropuerto Internacional de Quito generó un amplio debate. Se cuestionaron la estructuración del negocio, la concesión, sus dificultades operativas (topografía, visibilidad, fallas geológicas, condiciones meteorológicas, etc.), el diseño de su pista, la construcción de las nuevas vías de acceso (que implicó importantes expropiaciones de terrenos), entre otros. Ante innumerables críticas, la administración local validaba la intervención a través de premios como *Mejor práctica en Sostenibilidad Ambiental en América* y en el *Mundo* otorgado por el UNITAR (Instituto de las Naciones Unidas para Capacitación e Investigación) y el *Premio Américas 2009* a la Excelencia en Liderazgo en Sostenibilidad Ambiental. Con estos breves antecedentes se explica a continuación la organización territorial de la zona, su diagnóstico así como los objetivos y lineamientos generales propuestos en el Plan Parcial de Ordenamiento Territorial de la Zona Aeropuerto, planteado por la administración local.

Organización territorial de la zona aeropuerto

El Distrito Metropolitano de Quito está dividido en ocho administraciones zonales, las cuales están formadas por 32 parroquias urbanas y 33 parroquias rurales y suburbanas; de estas últimas, ocho están afectadas por la construcción del equipamiento en cuestión. Tababela es la población donde se ejecutó la construcción; Tumbaco, Pifo, Puembo, Yaruquí, Checa, El Quinche y Guayllabamba son las poblaciones inmediatas con afectación directa. El Municipio del Distrito Metropolitano de Quito generó el PPZA (Plan Parcial de Ordenamiento Territorial de la Zona Aeropuerto y las parroquias nororientales).

El PPZA en su propuesta para la ocupación del territorio identificó tres sub-zonas: la primera, corresponde al eje en el que se incorpora el nuevo aeropuerto de Quito y posee una mayor tendencia urbana; la segunda, con mayor tendencia agro-productiva de carácter intensivo y extensivo; y, la tercera sub-zona de protección ambiental delimitada por el Municipio de Quito está constituida por

páramos y humedales, el SNAP (Sistema Nacional de Áreas Protegidas), bosques y vegetación protectora y el curso de las quebradas.

Las características de la estructura urbana de las cabeceras de cada una de las parroquias del área tienen muchos factores en común: origen precolombino del asentamiento y su consolidación en la época colonial, el trazado original de la cuadrícula y la implantación de una plaza central y la iglesia como elementos estructurantes, aunque existen algunas parroquias que se alejan de este patrón de consolidación urbana. Su producción da cuenta de una vocación agropecuaria aunque se ha expandido la generación de bienes no tradicionales por la constitución de verdaderas empresas agroindustriales con un importante componente tecnológico. Las actividades turísticas se caracterizan por su oferta de áreas naturales geográficamente diversas y por la cultura de sus habitantes basada en la gastronomía, sus rutas históricas, artesanías, entre otros.

Diagnóstico de la zona Aeropuerto según el PPZA

Como consecuencia de la dinámica productiva vinculada a la agro-exportación, la zona ha observado un rápido crecimiento demográfico, altamente influenciada por el componente migratorio. Dentro de la problemática identificada se encuentran:

- *Mezcla y superposición desordenada de los usos* provocada por la creciente dispersión de los asentamientos de la región que generan conflictos con la actividad agropecuaria y el medio ambiente; promueven una ocupación anárquica del espacio sin considerar el carácter fundamentalmente rural del territorio.
- *Impactos ecológicos y paisajísticos* generados por la implantación de una agricultura intensiva y la actividad urbanizadora que tiende a descartar las tierras de uso agrícola por fraccionamientos urbanos no planificados y la modificación del paisaje rural a paisaje urbano. El inadecuado uso de los recursos naturales ha provocado el cambio de uso de tierras agrícolas y reservas naturales a terrenos para la construcción, de la mano de un manejo inconveniente del principal recurso natural de la zona que es el agua de riego.
- *Déficit de infraestructuras y equipamientos colectivos* en especial, en las zonas de nuevos asentamientos. La implantación espontánea de las nuevas actividades productivas en la zona ha provocado la tugurización de áreas de vivienda construidas en el campo. En cuanto al transporte y el abastecimiento, el transporte intra-regional es el más deficitario y no existe equipamiento de comercialización de carácter regional, centro de acopio o mercado mayorista. La infraestructura vial en su capacidad actual no posee un diseño

adecuado del corredor vial que solucione los accesos a cada uno de los centros de la región.

Finalmente, es importante anticiparse al desarrollo que generará la presencia del nuevo aeropuerto modificando las condiciones de ocupación actual, debido a que la expectativa de su construcción ha provocado una fuerte tendencia urbanizadora y de especulación de la tierra. El desplazamiento de población por trabajo en el aeropuerto incrementará aún más la presión de cambio de uso del suelo de agrícola a urbano y la demanda de agua potable, transporte, alojamiento, comercio, servicios alimenticios rebasará la capacidad actual de la región.

Determinada la problemática se expone a continuación las estrategias y herramientas con las que el gobierno local aspira a orientar un desarrollo armónico, ordenado y sostenible.

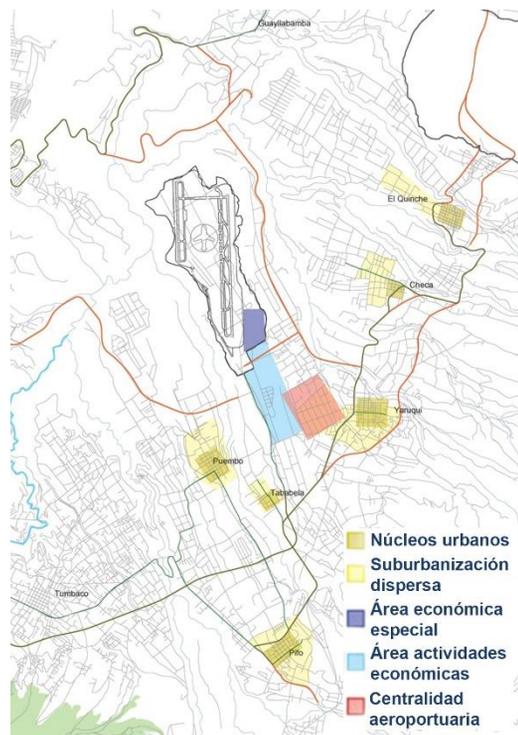


Figura 7: Zona Aeropuerto

Fuente: Cortesía de la Dirección Metropolitana de Planificación Territorial, 2009.

Objetivos y lineamientos generales de la propuesta del PPZA

La propuesta de Ordenamiento Territorial se enmarca dentro de un escenario de desarrollo zonal condicionado por la presencia del nuevo aeropuerto y la aerotrópolis así como por el mantenimiento y manejo de la reserva natural existente en la zona; esto implica proteger las reservas de agua y los páramos así como el aprovechamiento de los recursos naturales y de la

producción agropecuaria destinada a la exportación, siempre en un ambiente sostenible.

El PPZA tiene como objetivo general establecer las disposiciones y normas de uso, ocupación e intervención en el territorio que permitan que el territorio zonal se convierta en un espacio funcional y ambientalmente sostenible, y de gobernabilidad democrática y desconcentrada que esté en capacidad de procurar el aprovechamiento racional y sostenible del suelo, y que a través de la dotación de infraestructura y servicios mejore la calidad de vida de la comunidad y racionalice la inversión y el uso de los recursos públicos y privados.

Entre los objetivos particulares del PPZA están: estructurar una articulación funcional armónica de sus asentamientos humanos con el NAIQ y proyectos conexos como son el de zona franca y parque tecnológico; propiciar el desarrollo sustentable de la zona; posibilitar la accesibilidad y conectividad interna y externa en la zona y, desde ella, con la estructura metropolitana; y, facilitar la gestión y gobernabilidad en su territorio. La visión del Municipio de Quito fue crear:

Un polo de desarrollo agropecuario, agroindustrial e industrial, turístico y comercial exportador, donde sus habitantes participen activamente y mejoren su nivel de vida en asentamientos humanos debidamente planificados y ordenados, con alta calidad ambiental, equipados y dotados de infraestructura básica, una red de educación y salud eficiente y una vialidad y transporte adecuados (Ordenanza Metropolitana, 2009).

El modelo de distribución de las actividades urbanas plantea una organización espacial a través de la reconstitución y reconcentración urbana de las centralidades menores referidas a las cabeceras de las siete parroquias de la zona; éstas se constituyen en núcleos urbanos competitivos y de servicios que potencian la periferia como soportes de la productividad y de la conservación ambiental y la proyección de una nueva centralidad a desarrollarse bajo mecanismos de intervención concertada entre las parroquias de Yaruquí y Checa-Quinche que constituirá el soporte de las nuevas actividades demandadas de las actividad aeroportuaria.

En el ámbito del ordenamiento territorial y urbanístico la propuesta define la clasificación del suelo, de la programación del crecimiento de las áreas urbanizables, de la red vial, la asignación de usos y características de la construcción y las asignaciones de equipamientos. Esta propuesta aspira a complementarse y viabilizarse con acciones de la población organizada y con una activa participación en una gestión descentralizada para lograr desarrollar las potencialidades de la región, aprovechando la ventaja comparativa de su cercanía con un puerto de embarque y transferencia de carga como es el NAIQ, con una nueva administración zonal, que respetando las características de ocupación actuales, desarrolle los equipamientos y servicios para complementar la actividad del aeropuerto y para sustentar el territorio.

5. Aerotrópolis de Quito como “Territorio inteligente”

Antoine de Saint-Exupery decía que el avión ha sido y es un “gran instrumento que ha permitido descubrir el auténtico rostro de la tierra”. En la actualidad, hemos llegado mucho más lejos y podemos a través de la web apreciar diversos rostros de la tierra en una magistral vista desde arriba en detalladas imágenes satelitales. Esta apreciación a un macronivel plantea la duda de saber si es posible comprender una región urbana en su conjunto, su espacialidad y sociabilidad desde la magistral vista desde arriba. La respuesta es casi evidente: en el planeamiento realizado estrictamente en escala macro, la determinación de lugares no es tan fundamental como lo es la creación de estructuras que sean capaces de crear sinergias físicas con la red urbana.

Ante esta perspectiva, Edward Soja apuesta por una recombinación creativa de los niveles micro y macro:

Sin lugar a dudas, hay que avanzar mucho desde esta vista de la ciudad a nivel del suelo, y de hecho, muchos de los que se centran en más perspectivas macroespaciales pasan por alto muy a menudo los lados oscuros de la vida diaria y de las opresiones menos visibles, tales como raza, género, clase y sexualidad. No obstante, estas críticas de micronivel podrían polarizar estudios urbanos críticos, especulando con los organismos y la vista desde abajo hasta el punto de encasillar las perspectivas de macronivel como tabú, o políticamente incorrectas. Debe realizarse un significativo trabajo de microgeografías de la ciudad, con una recombinación creativa de micro y macro perspectivas, vistas desde arriba y desde abajo, una nueva síntesis crítica que rechace las rigideces de cualquiera de ellas o que ofrezca alternativas para la apertura radical de ambas (Soja, 2004).

Se observa en el contenido del PPZA un proyecto con objetivos claros en su componente territorial correspondiente a áreas urbanas, rurales y asentamientos dispersos; en sus componentes urbano, ambiental, agrícola; en el mejoramiento de la infraestructura vial y el transporte, aspectos estudiados desde el macronivel. Al respecto, el plan presenta una propuesta basada en la identificación de mecanismos participativos que involucren a la poblacional con la dinámica de la gestión administrativa actual y futura. Estas acciones podrían considerarse como una parte de las estrategias necesarias para la conservación y fortalecimiento de la identidad.

¿Son suficientes estas estrategias para no entrar en vías de lo genérico? Podría estimarse que la metodología comprende el proceso de recombinación creativa de micro y macro perspectivas. Sin embargo, existen varios factores que si no son analizados de manera crítica no solo en su estado actual, sino en perspectiva, la posible esencia de “vacuidad” de la aerotrópolis podría

proliferarse al territorio inmediato. La Aerotrópolis de Quito requerirá un análisis del territorio que implique un trabajo de microgeografías, de una evaluación minuciosa de la identidad dentro del marco de la mundialización que implicará la planificación en función del nuevo aeropuerto como núcleo.

El PPZA propone estrategias básicas para marcar un límite al crecimiento que podría representar la presencia de la Aerotrópolis, en un interés por consolidar y mejorar las redes de infraestructura básica existente para provocar la concentración de población de las parroquias, actualmente dispersa. El Plan Parcial pretende procurar que las áreas urbanas consolidadas, en consolidación y nuevos desarrollos previstos mantengan el carácter rural del entorno y su identidad ancestral, reforzando su centralidad y evitando el uso indiscriminado de tierras agrícolas y productivas. Pero la presencia de nuevas tipologías arquitectónicas funcionales o formales es innegable. ¿Qué postura adoptar ante la “construcción” de esta nueva ciudad? Ser “atractivas” deberá ser su cualidad más significativa apuntan tanto Koolhaas como Kasarda; lamentablemente no es una regla a la que se hayan acogido en los poblados, situación evidente durante el proceso de reconfiguración mediante la implantación de nuevas tipologías.

El impacto que representa una Aerotrópolis como nuevo polo de desarrollo, no solo tiene la capacidad de moldear y formar economías, sino de modificar paisajes en sentido físico y metafísico. El territorio del nuevo Aeropuerto de Quito se enfrenta a importantes cambios morfológicos a mediano y largo plazo. Por ello, es indispensable una contundente postura ante la Ciudad y su identidad, que considere de manera sinérgica todos los componentes de su geografía y de su morfología urbana. Se debe enfocar las estrategias en la generación de un “territorio inteligente”. Esto involucra planificación a escala humana capaz de encontrar un equilibrio entre su estrategia económica, la cohesión social y cultural, el desarrollo social y la sensibilidad ambiental. Esto significa que aparte de propiciar un territorio globalmente competitivo es fundamental que se le permita singularizarse por su idiosincrasia, sus señas de identidad y sus componentes de excelencia productivos y culturales. Esta estrategia implica enfatizar en un urbanismo de ideas, un territorio que investigue sus singularidades, pero con capacidad para aprender de su propia experiencia y de la experiencia de los demás. En el proyecto de la Aerotrópolis de Quito, la identidad de los poblados toma el papel de lazo conductor entre los valores culturales de las poblaciones y la ejecución de proyectos y planes ajenos a estas.

El nuevo Aeropuerto Internacional de Quito y el Plan Parcial de la Zona Aeropuerto son dos proyectos que afectarán a todo el territorio mediato e inmediato del Distrito Metropolitano e impulsarán el desarrollo de la ciudad, del país y sus habitantes en los próximos treinta

años. El proyecto sigue avanzado como una pieza clave mediante la cual el Gobierno local pretende impulsar el desarrollo económico de sus habitantes y mejorar la calidad de vida de los mismos. La prensa local asegura que su construcción representa un proyecto estratégico para que Quito sea “una ‘ciudad-región del conocimiento’ mediante el desarrollo de sus ventajas comparativas y la optimización de ventajas competitivas que nos acerquen, dentro de la economía global, a las metas de equidad y calidad de vida para la comunidad en su conjunto” (Diario “El Comercio”, 2006). En una entrevista a J. Kasarda, en 2011, para la revista *Atlantis* se le preguntaba sobre el peligro de las cualidades genéricas del planteamiento, respondió:

Una aerotrópolis no tiene que ser un lugar ‘sin alma e inhóspito’. Es allí donde el diseño y la planificación urbana entran en juego. Puesto que su radio de influencia de hasta 25 km, muchas comunidades vibrantes y habitables pueden ser planificadas y construidas en su interior. La Aerotrópolis implica planificación urbana, incluyendo la provisión de espacio público adecuado que se fomente la interacción (Kasarda, 2011a).

Es importante no perder de vista el hecho de que estamos ya advertidos del sigiloso poder de lo genérico, donde la historia y la cultura están presentes más que como un rostro, como un servicio. “¿Qué queda si se quita la identidad? ¿Lo Genérico?”. Existe hoy la necesidad de reintroducir en la normativa, en los planeamientos urbanos y en las ordenanzas la idea de lugar y de paisaje desde una visión ontológica y no sólo geométrica. Esta reflexión se traduce en “más cualificación frente a un exceso de cuantificación, más identidad frente al mar de la vacuidad, más ‘polis’ en las ‘urbes’, más ciudadanos frente a un sobre-musculado desarrollo de estructuras e infraestructuras, más cuerpos relacionándose socialmente” (Barba, 2007).

Para finalizar, al enlazar la parte introductoria de este texto y contrastar el concepto de polis con el de aerotrópolis, se observa que la polis no solo se basaba en una estructura política y económica; gran parte de la trascendencia que tiene la polis griega y su sociedad tienen mucho que ver con su identidad y la solidez de su cultura ideológicamente hablando. Con estas apreciaciones se podría decir que fuera del marco de la identidad no existe otra táctica viable que sirva como imaginario para cimentar la construcción “inteligente” de un territorio como el de la nueva Aerotrópolis de Quito.

Como citar este artículo/How to cite this article:
Rosero, V. (2015). Nuevas formas de habitar la ciudad: Aerotrópolis y Ciudad Genérica. El caso de Quito. *Estoa, Revista de la Facultad de Arquitectura y Urbanismo de la Universidad de Cuenca*, 4(7), 15-26. doi:10.18537/est.v004.n007.03

Bibliografía

- Appold, S. y J. Kasarda. "Are airports non-places?". Revista Airport Consulting 1 (2011): 16, 17.
- Augé, M. Los "no lugares". Espacios del anonimato. Barcelona: Gedisa, 1993.
- Barba, J.J. "Ciudad genérica y ciudad queer". Revista Formas 17. COACM, (2007): 14-25.
- Enguita, A. "El Mega-aeropuerto de Barajas y su incidencia en la región urbana de Madrid". Revista Urbanismo 13. Madrid: Colegio Oficial de Arquitectos (1991): 80-83.
- Güller, M. Del aeropuerto a la ciudad aeropuerto. Barcelona: Gustavo Gili, 2002.
- Kasarda, J. y Lindsay, G. Aerotropolis: The Way We'll Live Next. Londres: Penguin Books, 2012.
- -----. "Aerotropolis: The Way We'll Live Next?". Atlantis Magazine by Polis 3. 22 (2011a): 12-14.
- -----. "The Aerotropolis and Global Competitiveness". Revista Global Cities (2011b): 16-19.
- -----. "Shopping in the airport city and aerotropolis. New Retail destinations in the aviation century". Revista Airport Retail. Research Review, vol. 15. 2 (2008): 50-56.
- -----. "Planning the Aerotropolis". Revista "Airport World", 5 vol. (2000): 52-53.
- Koolhaas, R. Mutaciones. Barcelona: Actar, 2000.
- -----. La Ciudad Genérica. Barcelona: Gustavo Gili, 1997.
- Proaño, I. "La Aerotrópolis: una ciudad que se abre al mundo". Revista Capital. Economía y sociedad en la mitad del mundo (2008): 34-38.
- Concejo Metropolitano de Quito. Ordenanza Metropolitana 0037 (Mayo 2009) De zonificación que contiene el Plan Parcial de Ordenamiento Territorial de la Zona Aeropuerto -parroquias nororientales- (PPZA). Registro Oficial N° 596. Año III. Quito, 2009.
- S.A. "Tababela alista su plan comercial". El Comercio (Quito) 1 de mayo 2009.
- S.A. "El nuevo aeropuerto recibe dos premios". El Comercio (Quito) 25 de agosto 2009.
- Salazar, J. "Aeropuerto a la vista". El Comercio (Quito) 4 de junio 2006.
- Soja, E. Del L. "Seis discursos sobre la postmetrópolis". Lo Urbano en 20 autores contemporáneos, Ramos A. (ed.). Barcelona: ETSAB, 2004.