LECTURA DE LA EVOLUCIÓN HISTÓRICA DEL AMBITO URBANO DE QUITO

Incidencia del ferrocarril en el desarrollo urbano del sector de Chimbacalle

por MARCO NOBOA

Desde su reconocimiento el 1 de abril de 2008, por el Instituto Nacional de Patrimonio Cultural (INPC) como bien perteneciente al Patrimonio Cultural del Estado a la Red Ferroviaria del Ecuador "Monumento Civil y Patrimonio Histórico, Testimonial, Simbólico; y como parte de este testimonio el sector de Chimbacalle representa un hito histórico en la consecuente urbanización del sur de la ciudad. La estación y sus alrededores son testigos vivos de la llegada de edad industrial al país lo que consigo traería nuevas formas de ocupación de suelo y nuevas nociones culturales que se expresan en la dinámica social del sector y en la cultura edilicia del mismo.

El siguiente estudio es una revisión y análisis de todos estos cambios, una lectura gráfica del sector en función de su crecimiento a nivel territorial donde se podrá evidenciar el cambio geomorfológico que un hito urbano como es la estación de tren puede inducir en el territorio y su estructura natural para dar paso a nuevas ocupaciones del suelo todo esto a la par de su evolución formal a nivel arquitectónica.

Enfoque de la investigación

Este estudio recoge relatos y lecturas graficas del territorio haciendo uso de planos antiguos y contemporáneos, también ortofotografías aéreas de la segunda mitad del siglo XX, sumado a material inédito llevado a cabo por el grupo de investigación para poner en evidencia el cambio desde un análisis tipo morfológico que la implantación del ferrocarril produjo en el sur de Quito durante el apogeo de su funcionamiento hasta su deterioro, además se presenta la forma en que este altero los sistemas geográficos naturales que alimentaban el Río Machangara produciendo una nueva subdivisión del suelo de los antiguos latifundios.

Antecedentes

La estación de Chimbacalle al sur de la ciudad de Quito fue la conclusión del ambicioso proyecto de interconexión de las dos principales ciudades del Ecuador por medio de una línea de ferrocarril.

La construcción del ferrocarril, entonces conocido como Ferrocarril del Sur, se inició en 1872, durante la segunda presidencia de Gabriel García Moreno. La primera locomotora rodó el 18 de julio de 1873 desde la estación de Yaguachi; al año siguiente, el 1 de mayo, empezó a funcionar el primer servicio regular, entre Yaguachi y Milagro, ambas poblaciones de la provincia del Guayas. Después de años de pocos avances, la construcción se aceleró cuando el general Eloy Alfaro llegó a la presidencia en 1895, y para junio de 1908 después de volverse no viable económicamente la propuesta de Eloy Alfaro de implantar la estación del ferrocarril en las inmediaciones de El Ejido con el plan de ampliar la vía férrea hacia el norte del país; se decide llevar la estación de llegada del tren a cercanías del Palacio de la Recoleta (hoy en día el ministerio de defensa), el cual en ese entonces estaría destinado como centro de exposiciones de la Feria Mundial de Quito.[1] Esta decisión sería crucial en los años sub siguientes, pues esto no solo conduce el desarrollo industrial al sur de la ciudad, sino que también deja libre el espacio para que se generen nuevos barrios al norte de la ciudad donde se consagrarían las ciudadelas de la Mariscal Y la Larrea, ciudadelas ajardinadas donde la crema innata de Quito desplazaría sus hogares desde núcleo originario que comprende el centro histórico.

[1] Sevilla, A. 2008. El Camino de hierro: 100 años del ferrocarril. Quito, FONSAL

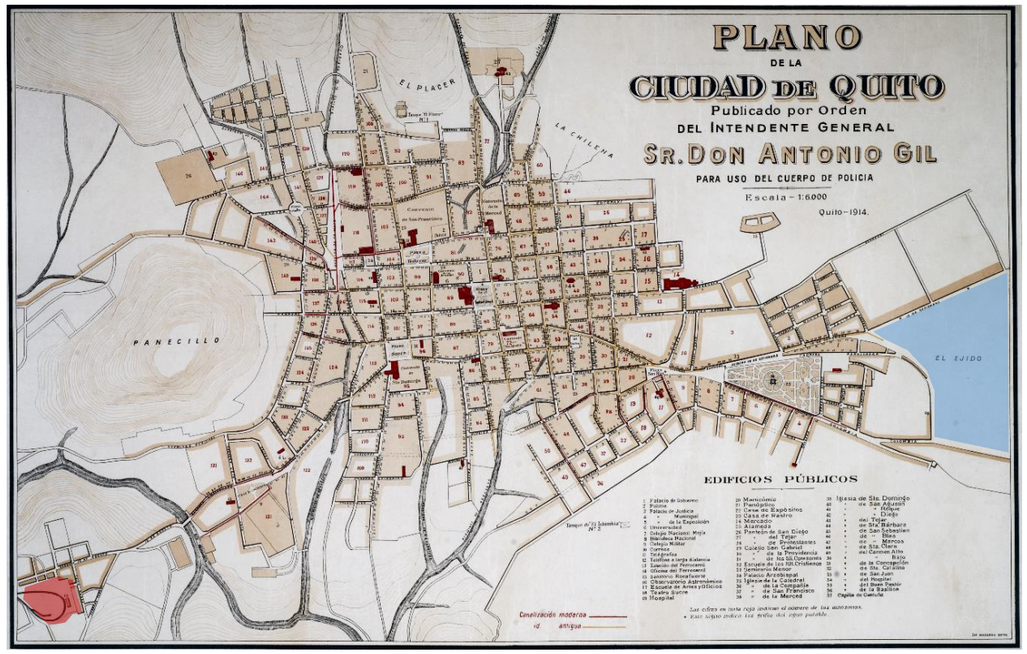

Imagen 1 Plano de Quito de 1914, en rojo la ubicación de la estación, en azul potrero de El Ejido, 3.8 km al norte donde sería originalmente implantado el arribo del ferrocarril.

Imagen 2 Reconstrucción del Sector previa a la implantación del ferrocarril, mostrando la posible ubicación de la antigua capilla de Chimbacalle mediados de siglo XIX.

Proceso de consolidación del sector de Chimbacalle

Con la expansión de la avenida Maldonado y la construcción de los puentes sobre las quebradas de Jerusalén y Machangara, el sector de Chimbacalle aparece y empieza el primer asentamiento al costado sur de la hacienda la Providencia.

Para su construcción el municipio de Quito empezaría con una expropiación que abarcaría desde los terrenos hoy en día utilizados por la estación, siguiendo el eje de la antigua Carrera Maldonado (presente Av. Pedro Vicente Maldonado) tomando todo el Altozano de la loma el Altar hacia el sur y los bordes de la ciudadela los Andes hacia el este.

El proceso de consolidación de los equipamientos de la estación sería uno lento que iría creciendo en paralelo con la infraestructura del ferrocarril hacia el norte en un proceso que tomaría 40 años. Años más tarde de la llegada del ferrocarril a Chimbacalle empecería los trabajos de lo que sería el complejo de la estación que en ese momento habría sido nombrada “Estación Eloy Alfaro” en honor al gestor el presidente en turno.[2] Los trabajos iniciarían con la construcción de la plataforma de embarque y de carga, edificación propia para la estación que aparece por primera vez como un bloque alargado al remate del bucle de la línea férrea en el plano de 1914 de la ciudad de Quito.

La construcción del edificio administrativo de la estación se concluye en mayo de 1920 y con esta también aparecen otras construcciones que servirían de equipamientos complementarios a la estación, como la imprenta, el instituto de Vacuna, las plataformas de mantenimiento para los trenes, así como la estación del tranvía eléctrico que vincularía la estación del ferrocarril con el centro urbano de la ciudad hasta el sector norte en el trazado de la Av. Colón.

Para los años 30s la actividad ferroviaria habría generado una nueva matriz económica en el sector fomentando el emplazamiento de industrias y estancos de materia prima y productos en las inmediaciones de la estación, Chimbacalle se convertiría así en el primer parque industrial de la ciudad de Quito, y con esto también aparecería los primeros conjuntos habitacionales populares que serían ocupados por los obreros que brindaban mano de obra en las crecientes industrias que emergían a su alrededor.

Con el primer plan de diseño urbano de la ciudad de Quito propuesto por el arquitecto uruguayo Jones Odriozola, se considera la expansión y consolidación del sector obrero hacia el sur de la ciudad utilizando una malla concéntrica, una propuesta que resulto novedosa para la ciudad que solo veía la cuadricula como modelo de crecimiento urbano, de esta manera para 1947 empieza la ejecución del plan regulador que propone los proyectos de la Villa Flora, el barrio Obrero y el barrio Chiriyacu. De esta forma paulatina y con la tendencia de crecimiento longitudinal de la ciudad pronto la estación y el sector de Chimbacalle seria absorbido completamente por el desborde metropolitano. Sería durante las siguientes dos décadas que el ferrocarril llegaría a su apogeo como medio de transporte predominante para movimiento de productos y personas entre la sierra y la costa.

Decadencia del Ferrocarril

Para inicios de la década de los años setenta empieza a surgir competencia para el ferrocarril en forma de automotores de carretera, este pasa a ser un medio de transporte popular pero la infraestructura y estaciones del mismo se verían en abandono por la falta de interés político, para los años ochenta el costo de operaciones de los trenes y las estaciones se volvió insostenible para mantener operaciones continuas y paulatinamente estas serían abandonadas incluso por las clases sociales trabajadoras que hasta ese entonces serían las únicas que hacían uso del servicio, dado que movilizarse en autobús o automóvil se había vuelto una manera más eficiente de movilizarse. Esto sumado a los problemas que el fenómeno del niño dejo durante los años 90s volvería el ferrocarril casi inoperable[3]. Sin embargo, para este momento el sector ya dispondría de todos los servicios básicos necesarios, y con el crecimiento de la red vial y junto con la ciudadela la Villa flora que se encontraba al cruce de Av. Maldonado el primer desborde metropolitano al sur de habría consolidado al fin y el cambio de cultura en métodos de

[2] Saad, P. Zapata, C. Barriga, P. 2008. El Tren Llegó A Quito. El Provincial

[3] Historia del ferrocarril del ecuador. Recuperado de: http://treecuador.com/ferrocarrilesdelecuador/historia/

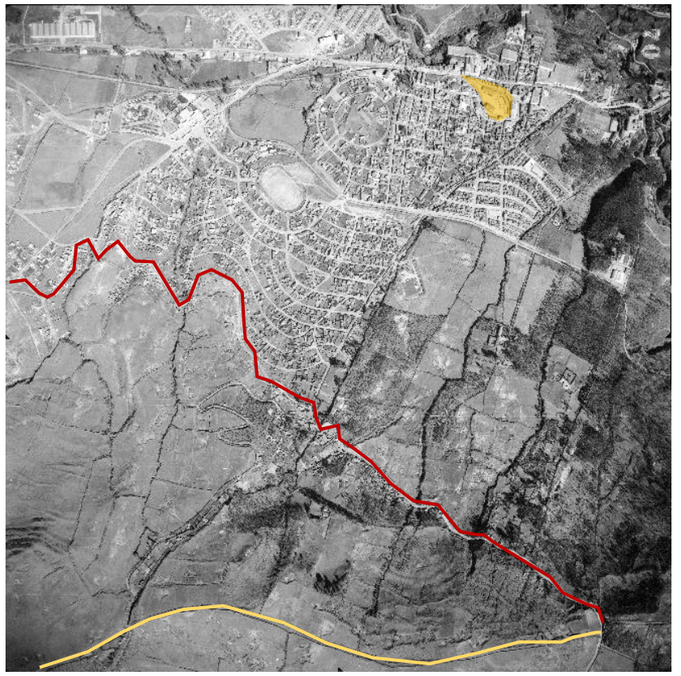

Imagen 3 Imagen aérea del sector de Chimbacalle en 1956, con la estación en la esquina superior derecha y el trazado de las nuevas urbanizaciones del barrio obrero y Chiriyacu. EL trazado de la Av. Oriental (amarillo) estaría implícito en los bordes de las antiguas haciendas y el de la Av. Ana Paredes Alfaro (rojo) estaría dada por los bordes de haciendas y sendas en las faldas de las lomas del sector.

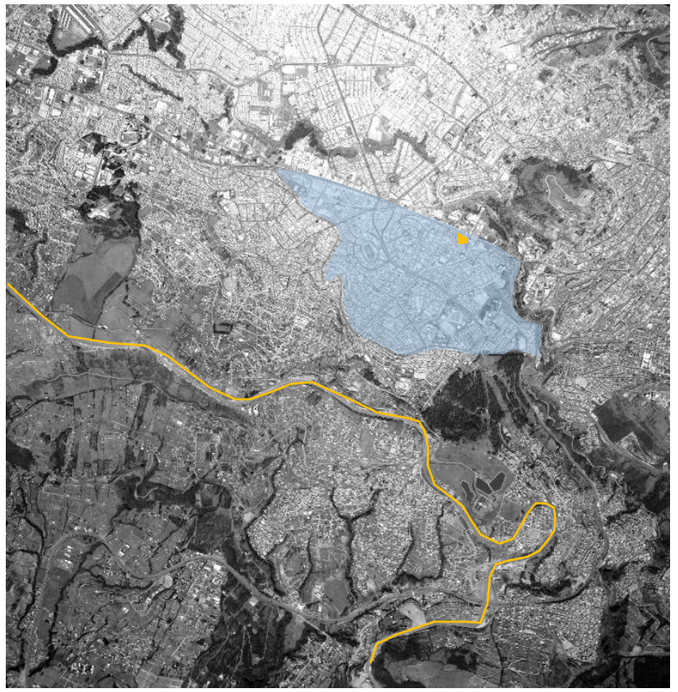

Imagen 4 Orto fotografía de Quito, 1996 los sectores de la Villaflora y Chimbacalle(resaltado) son centros poblados consolidados

transporte hacia el automóvil podría considerarse un factor significativo para la generación de vías arteriales desde y hacia el interior de ambos sectores, lo que abría acelerado este proceso.

Incidencia en el sistema geográfico

Quito por su ubicación geográfica en el centro de una cadena montañosa con un elemento de jerarquía como lo es el Pichincha, siempre se caracterizó por un terreno accidentado con taludes y desniveles que volvían el acceso y circulación dentro de la ciudad una hazaña, el sur no era ajena a estas características y para Chimbacalle al estar en directo contacto con la quebrada del Río Machangara era común encontrarse con chorreras y escorrentías superficiales que alimentaban el río y nacían al interior de las lomas más altas. La pronunciada variación de niveles en la ciudad no era apta para la nueva ocupación que el ferrocarril plateaba pues este pierde tracción cuando su camino no es llano, lo que condujo que para su implantación varias de estos accidentes geográficos sean rellenados o desbancados para igualar niveles además de facilitar el acceso desde el norte a la recién conformada ciudadela.

Para el fin de visualizar estos cambios se accedió a una lectura del territorio por medio de levantamientos topográficas de principios de siglo XX, a la que se comparó lado a lado con los levantamientos fotográficos aéreos más antiguos de Quito perteneciente a 1956 en adelante, para generar un modelo grafico de los cambios geográficos del territorio utilizando como base el levantamiento más actual sobre el cual se marcarían los cambios encontrados.

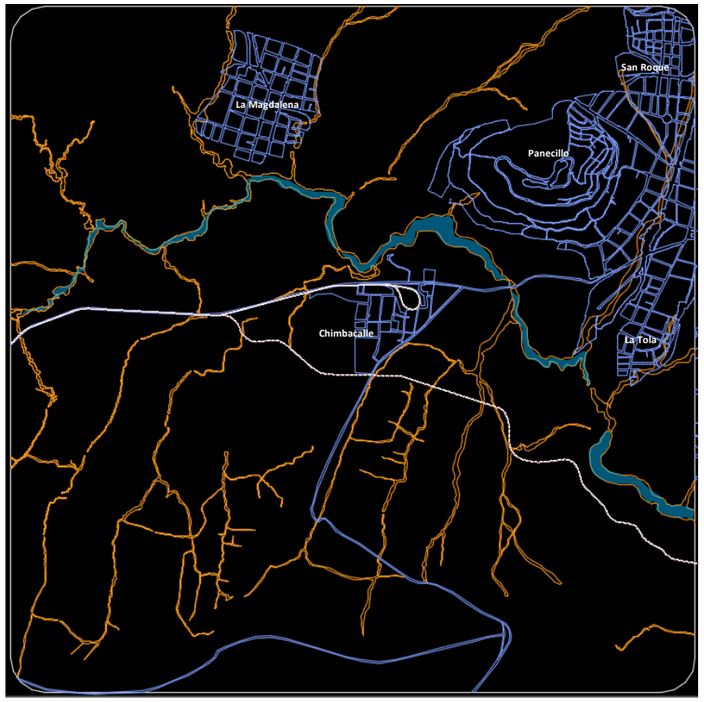

Imagen 7 Representación del sistema de escorrentías y quebradas del sur de Quito para los 1920s. La vía del tren (en blanco) atraviesa una cadena de quebradas (anaranjado) que alimentan al río Machangara (cian)

Imagen 5 Quito años 60s. Con la expansión del núcleo originario hacia los bordes las quebradas empiezan a ser rellenadas para abrir paso a la construcción de las nuevas ciudadelas y barrios obreros de Quito. El Río Machangara también sufre de este crecimiento y en ciertos sectores es canalizado

Imagen 6 Para finales del siglo XX, el ya consolidado sector Sur de Quito las escorrentías superficiales están desaparecidas muchas canalizadas y otras completamente rellenas.

Evolución del marco construido

Con ayuda de la recopilación fotográfica y de grabados del archivo de fotografía del Instituto de Patrimonio Nacional y la recopilación de relatos fue posible realizar una reconstrucción de las fachadas de las diferentes formas de ocupación arquitectónica que se fueron desenvolviendo en el sector desde mediados del siglo XIX. Este análisis comparativo del marco construido nos permite ver como también evoluciono la relación y cultura edilicia en el sector.

Conclusiones

Es evidente el drástico cambio que el sector ha ido adquiriendo a lo largo de su consolidación, el ferrocarril y su estación fueron las directrices para que un poblado de agricultores alterara su trazado y estado de convivencia con el entorno geográfico para transformarse en un complejo de producción industrial. Los procesos de cambio que la implantación de la estación condujo en Chimbacalle son drásticos y a largo plazo son evidentes cuando hitos urbanos como puentes, ríos y quebradas desaparecen por la necesidad de suelo donde implantar construcciones, sin embargo, a pesar de ser absorbida por la expansión metropolitana la relación que este sector tiene con el núcleo originario de la ciudad y con el norte no se desarrolla como la de una sola unidad.

Entonces queda la duda de cómo habría cambiado el escenario urbano de la ciudad de Quito si la estación y las relaciones que esta conlleva se hubieran dado a cabo en el lugar destinado originalmente a su implantación.

Hay que añadir que pese a todo lo anterior mencionado el sector conserva aún rasgos de su época industrial y es este el valor que aporta al imaginario urbano, pues Chimbacalle es el testigo de la entrada del país a la modernidad.

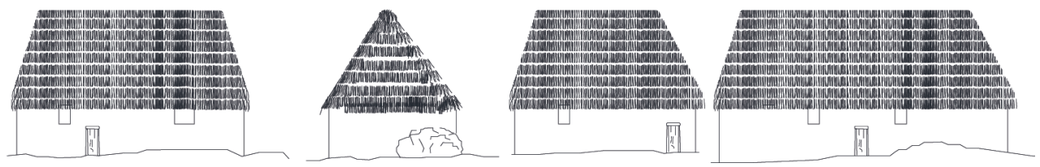

Imagen 13 En sus inicios la tipología constructiva del sector consistía de envolventes de bahareque y paja, las edificaciones no eran complejas y hasta mediados de 1800 eran la única tipología constructiva en la zona. Eran utilizados como refugios por los arrieros en sus viajes a la costa o residencias para los agricultores del sector.

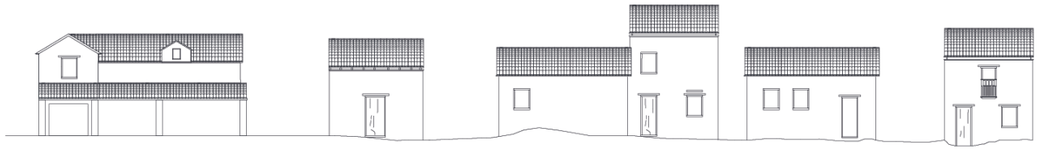

Imagen 8 A mediados del siglo XIX, la utilización del ladrillo y tapial reemplaza a las antiguas construcciones, que empezarían a aparecer en el borde de las quebradas y algunas incluso incluirán caballerizas. Su uso es principalmente residencial. El uso de paja para la cubierta también es desplazado por el de teja que es más eficiente para soportar el cambiante clima de Quito.

Imagen 9 Con la llegada del ferrocarril, materiales como el cemento y el vidrio se volverían disponibles, sin embargo, ninguna otra tipología como la de los galpones industriales aprovecharía mejor la nueva tecnología en el sector, mientras las residencias seguían siendo de madera y tapial. Las fabricas empezarían a utilizar refuerzos metálicos en sus estructuras de madera y acristalamientos para espacios diáfanos que propicien la productividad y emplazamiento de maquinaria pesada

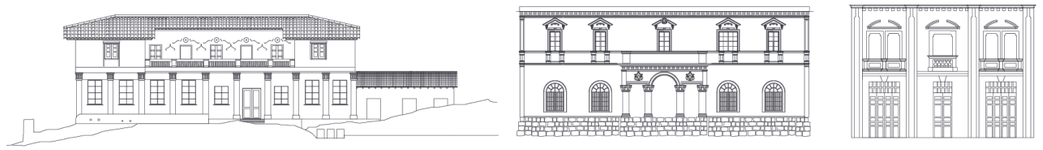

Imagen 11 Con el Boom constructivo de los años 20s, el estilo eclético se volvería popular y por la noción que este conlleva de estatus y posición social, edificios administrativos, sedes, residencias y edificaciones principales de nuevas fábricas adoptarían el estilo que haría uso de cemento y acero, así como roca y madera en conjunto para poder erguir las pomposas edificaciones.

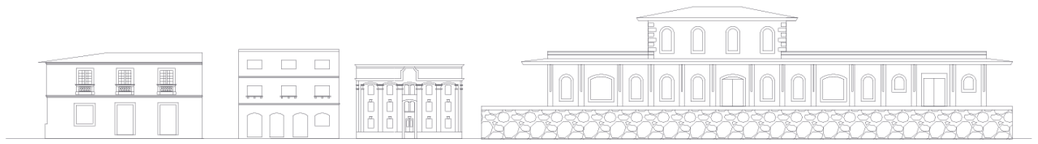

Imagen 12 Bajo la misma premisa anterior pero esta vez haciendo uso del estilo Art Deco que llegaría a Quito durante los años 40s, las nuevas edificaciones adoptarían una ornamentación más austera.

Imagen 10 Para los años 60s y con la introducción del modernismo las construcciones en los nuevos barrios de Pobre Diablo y Obrero, así como en la Villaflora empezaran a utilizar los cánones del diseño moderno favoreciendo los ventanales largos y el uso de mínimo de decoraciones, a veces utilizando elementos de hierro o acero con fines estéticos funcionales como pasamanos y marcos de ventanales

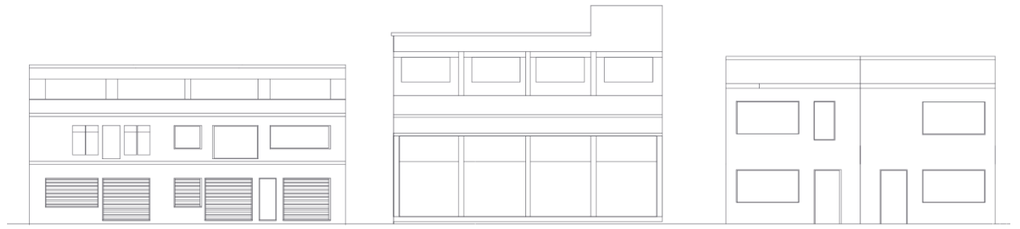

Imagen 14 La facilidad para construir de esta forma también daría inicio a una crisis de identidad constructiva para la siguiente generación de edificaciones a finales del siglo XX el sector se inundaría de edificios de concreto favoreciendo a la función comercial en planta baja, pero insensiblemente a la composición.