PONTIFICIA UNIVERSIDAD CATÓLICA DEL ECUADOR
FACULTAD DE ARQUITECTURA DISEÑO Y ARTES

TRABAJO DE TITULACIÓN
PREVIO A LA OBTENCIÓN DEL TÍTULO DE ARQUITECTA

FRACTURAS URBANAS GENERADAS POR LOS EJES DE MOVILIDAD: ESPACIOS DEPORTIVOS PARA TODOS

Volumen II

IVONNE TAIMI TOAQUIZA ONOFA

DIRECTORA: MSC. ARQ. GABRIELA NARANJO.

QUITO – ECUADOR

2023

DEDICATORIA

A quienes fracturaron, fracturan y fracturarán mi vida con incertidumbres;

invitándome a estar en constante movimiento en búsqueda del no lugar.

AGRADECIMIENTO

Al “sí” de papá, al “no” de mamá, al “no sé” de Nicolás
A las tardes de domingo en la casa de mis abuelitos
Y sobre todo al tiempo, que me permitió disfrutar de aquello / aquellos que
amé y que me amaron

ÍNDICE

M1 Desarrollo de los ejes de movilidad en Quito
M2 San Bartolo como elemento de mayor fracturación
M3 – M8 Análisis urbano – Influencia de los ejes de movilidad en el desarrollo urbano de San Bartolo
M9 – M11 Análisis de equipamientos en San Bartolo
M12 Diagnóstico San Bartolo
M13 Estrategias
M14 Plan masa
M15 Modificaciones e intervenciones urbanas
M16 ¿Cómo se debe entender a los espacios deportivos?
M17 – M18 Análisis de sitio
M19 Análisis de referentes
M20 - M21 Intensiones proyectuales
M22 – M25 Toma de decisiones
M26 - M29 Programa arquitectónico
M30 Materialidad
M31 Conclusión

¿QUÉ ME MOLESTA DE LA CUIDAD?

Que es una cuidad que quiero conocer y no me deja

QUITO

UNA CIUDAD QUE CRECE LONGITUDINALMENTE

Debido a la condición topográfica en la que se encuentra el Distrito Metropolitano de Quito (DMQ), en medio de la cordillera Oriental y Occidental, su mancha urbana se ha visto obligada a desarrollarse de manera longitudinal de norte a sur, llevándole a que en la actualidad la cuidad tenga más de 80km de largo en contraposición a sus 5km de ancho (Carrión, 2012).



Mancha urbana
Relieve pronunciado

NECESIDAD MOVILIZAR A SUS HABITANTES

Este desarrollo longitudinal ha hecho que los ejes de conexión norte - sur sean los principales elementos a solucionar al momento de generar conexiones urbanas para sus habitantes. Esto se puede evidenciar en la manera que se han desarrollado los ejes de movilidad . Ejes que han ido aumentando y fraccionando a la cuidad en el tiempo.

Fracturas pasadas que pese al cesar de su función han dejado marcada a la cuidad, como es el caso del ferrocarril; fracturas presentes, si se habla del trolebús y el eco vía, cuya funcionalidad dentro de la cuidad opaca la fracturación que está ocasionando; e incluso como se puede llegar a hablar de fracturas futuras, como es el caso del metro de Quito, que está próximo a entrar en la vida de la cuidad y aún no se puede saber si será un elemento de fracturación o conexión.

1908 - FERROCARIL

De escala regional que unía Sierra y Costa. Dentro del DMQ, empieza en la estación de Chimbacalle y termina en Turubamba.

1995 - TROLEBÚS

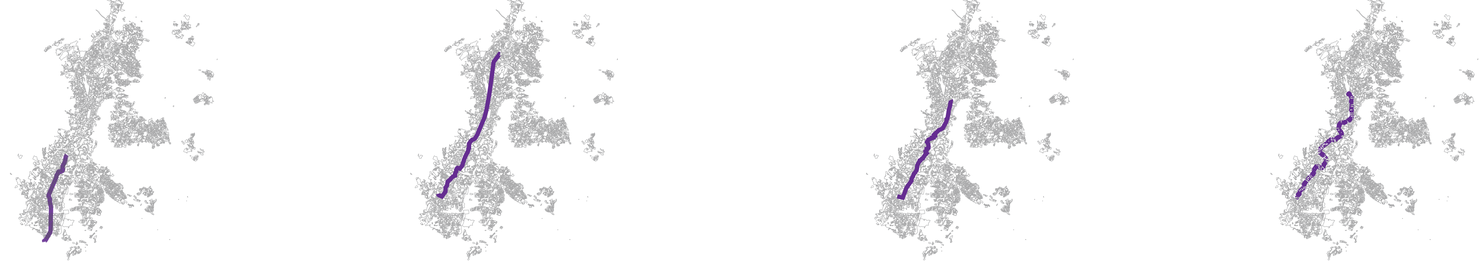
Su eje inicial fue desde El Recreo hasta la Calle Esmeraldas, posteriormente se extendió hasta el terminal terrestre de Carcelén, hasta finalemnte su última extensión del terminal de Quitumbe.

2001 - ECOVÍA

Su eje inicial fue desde entre el Playón de la Marín hasta la Estación Río Coca y en el año 2016 se extiende hacia le Nueva Terminal Sur Ecovía en Guamaní.

2023 - METRO

Eje subterráneo que va desde la estación Quitumbe del sur hacia la estación El Labrador en el norte.



EJES QUE FRACTURAN

FISICAMENTE
Conecta longitudinalmente y fractura trasnversalmente

Si bien estos ejes al ser planificados a escala municipal llegan a ser elementos de conexión, a escala barrial estos llegan a fracturar el territorio; al momento de generar conexiones transversales estos se convierten en barreras que impiden relaciones.

SOCIALMENTE
Imaginario de la cuidad impuesto

Estos ejes llegan a convertirse en los principales caminos que recorre el ciudadano en su vida diaria, atando su imaginario de la cuidad únicamente a este recorrido longitudinal. Esta falta de permeabilidad ocasionados por los ejes de movilidad impide a los cuidadnos moverse y recorrer libremente por toda la cuidad.

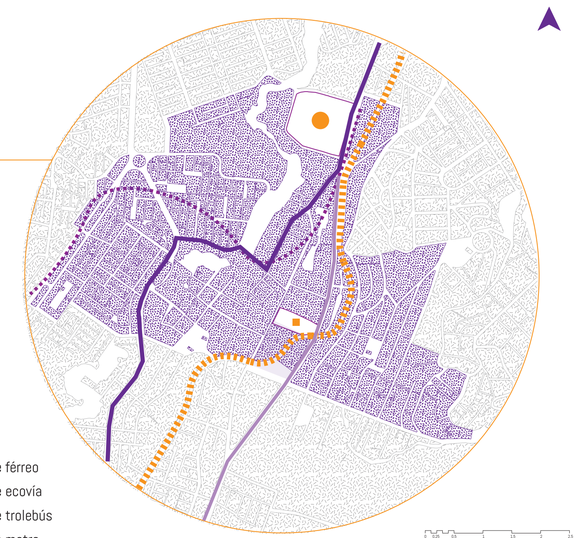
COEXISTENCIA DE EJES



Los cuatro ejes: ferrocarril, ecovía, trolebús y metro; llegan a encontrarse dentro de toda la mancha urbana del DMQ. Sin embargo, se puede observar como en el sector sur llegan a ser el único espacio en donde los cuatro ejes de movilidad llegan a convivir y traslaparse. Este factor hace que dicho espacio sea considerado como el territorio con mayor presencia de fragmentos.

Siendo la zona de San Bartolo, cerca del centro comercial El Recreo, es el área donde estos ejes facturadores llegan a estar más próximos, por lo que se toma esta zona como área de estudio





PONTIFICIA UNIVERSIDAD CATÓLICA DEL ECUADOR FACULTAD DE ARQUITECTURA DISEÑO Y ARTES TRABAJO DE TITULACIÓN	PROYECTO FRACTURAS URBANAS GENERADAS POR LOS EJES DE MOVILIDAD	DIRECTOR Msc. Arq. Gabriela Naranjo Serrano	ASESORÍA ESP. PÚBLICO Arq. Bernardo Rosero	ASESORÍA REP. GRÁFICA Arq. Alejandro Samaniego	ASESORÍA CONSTRUCTIVA Arq. Nicolás Salazar	ESCALA	M 2
	CONTENIDO SAN BARTOLO COMO ELEMENTO DE MAYOR FRACTURACIÓN	AUTOR Ivonne Taimi Toaquiza Onofa	ASESORÍA SOSTENIBILIDAD Arq. Francisco Vasquez	ASESORÍA ESTRUCTURAL Ing. Marcelo Otáñez	UBICACIÓN Quito, San Bartolo	FECHA Diciembre 2023	

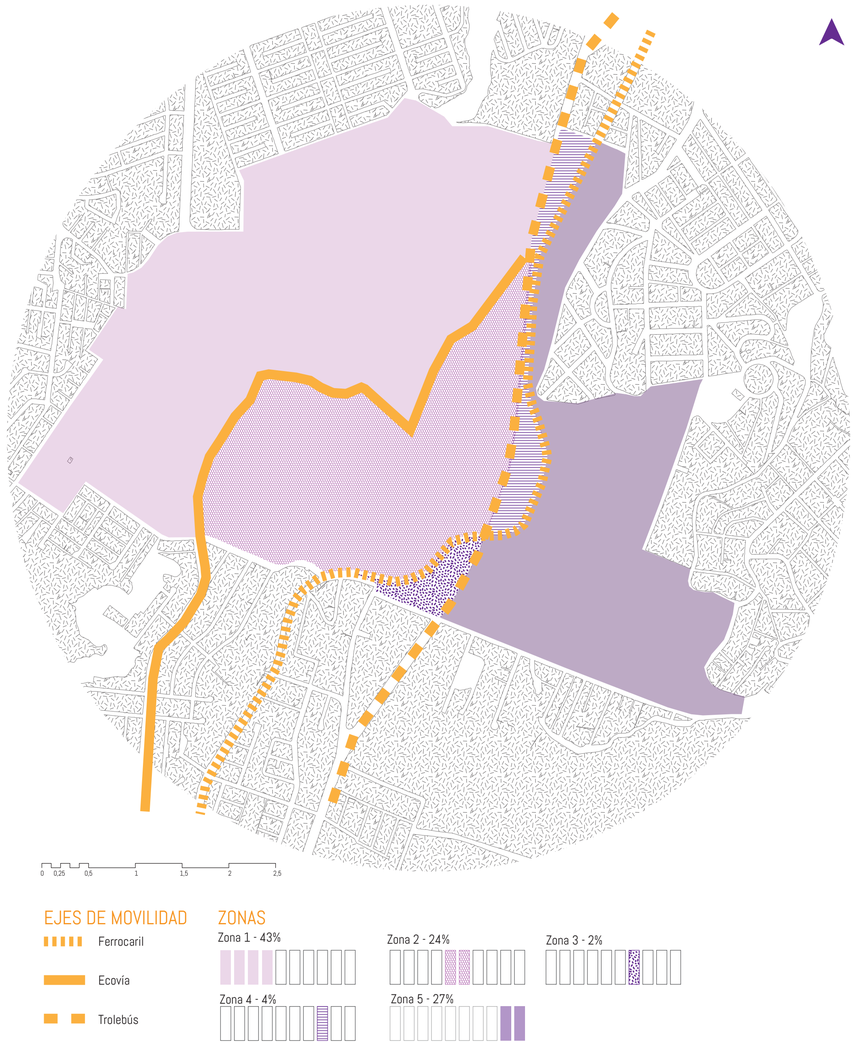
ANÁLISIS URBANO

SAN BARTOLO Y LOS EJES DE MOVILIDAD

1

ZONAS GENERADAS POR LOS EJES DE MOVILIDAD

Los ejes movilidad tienden a generar fraccionamiento trasversal, ocasionando la aparición de zonas que se desarrollan con características independientes debido a su falta de relación entre ellas.
Se evidencia la existencia de cinco zonas.

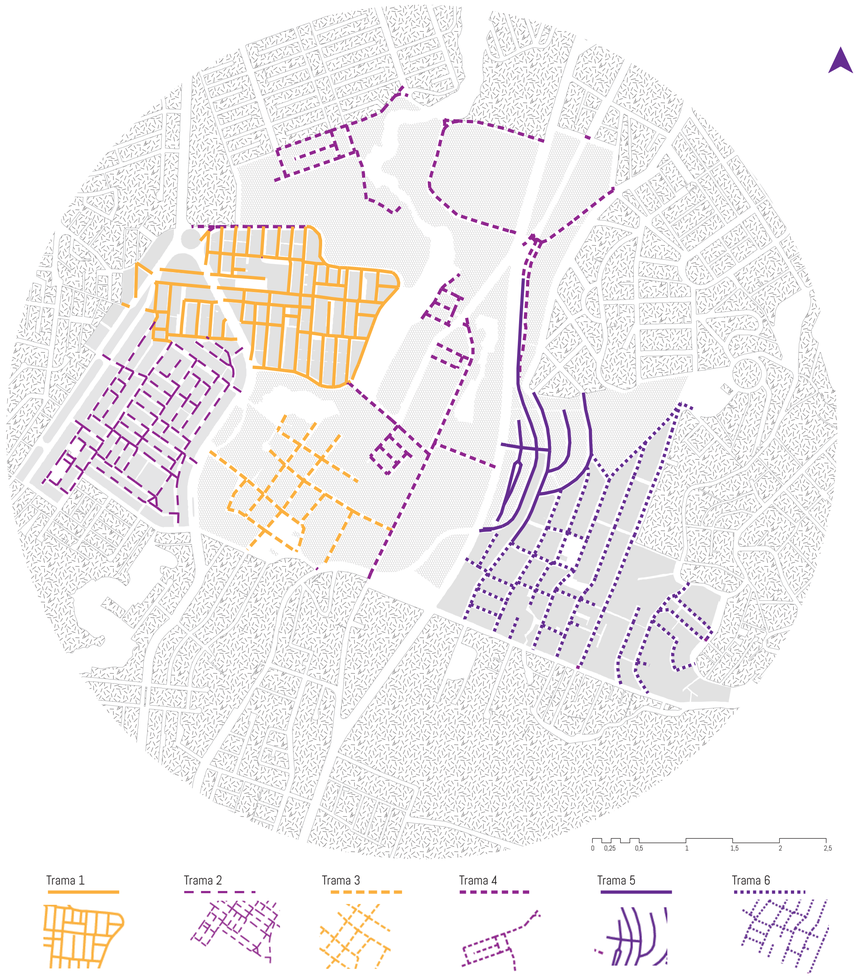


Las zonas unos, dos y cinco poseen características residenciales.
La zona tres está conformada por uso de suelo industrial.
La zona cuatro se caracteriza por su uso en movilidad, debido a la presencia de la parada de buses "Terminal el Recreo"

2

DISCONTINUIDAD ENTRE TRAMAS

Los ejes de movilidad hacen que las tramas urbanas tiendan a generar sub grupos, en donde cada trama se desarrolla de manera independiente sin importarle la relación en conjunto. Se evidencia el desarrollo de seis tipos de tramas.



PONTIFICIA UNIVERSIDAD CATÓLICA DEL ECUADOR
FACULTAD DE ARQUITECTURA DISEÑO Y ARTES
TRABAJO DE TITULACIÓN

PROYECTO
FRACTURAS URBANAS GENERADAS POR LOS EJES DE MOVILIDAD

DIRECTOR
Msc. Arq. Gabriela Naranjo Serrano

ASESORÍA ESP. PÚBLICO
Arq. Bernardo Rosero

ASESORÍA REP. GRÁFICA
Arq. Alejandro Samaniego

ASESORÍA CONSTRUCTIVA
Arq. Nicolás Salazar

ESCALA

CONTENIDO
INFLUENCIA DE LOS EJES DE MOVILIDAD EN EL DESAROLLO URBANO DE SAN BARTOLO

AUTOR
Ivonne Taimi Toaquiza Onofa

ASESORÍA SOSTENIBILIDAD
Arq. Francisco Vasquez

ASESORÍA ESTRUCTURAL
Ing. Marcelo Otáñez

UBICACIÓN
Quito, San Bartolo

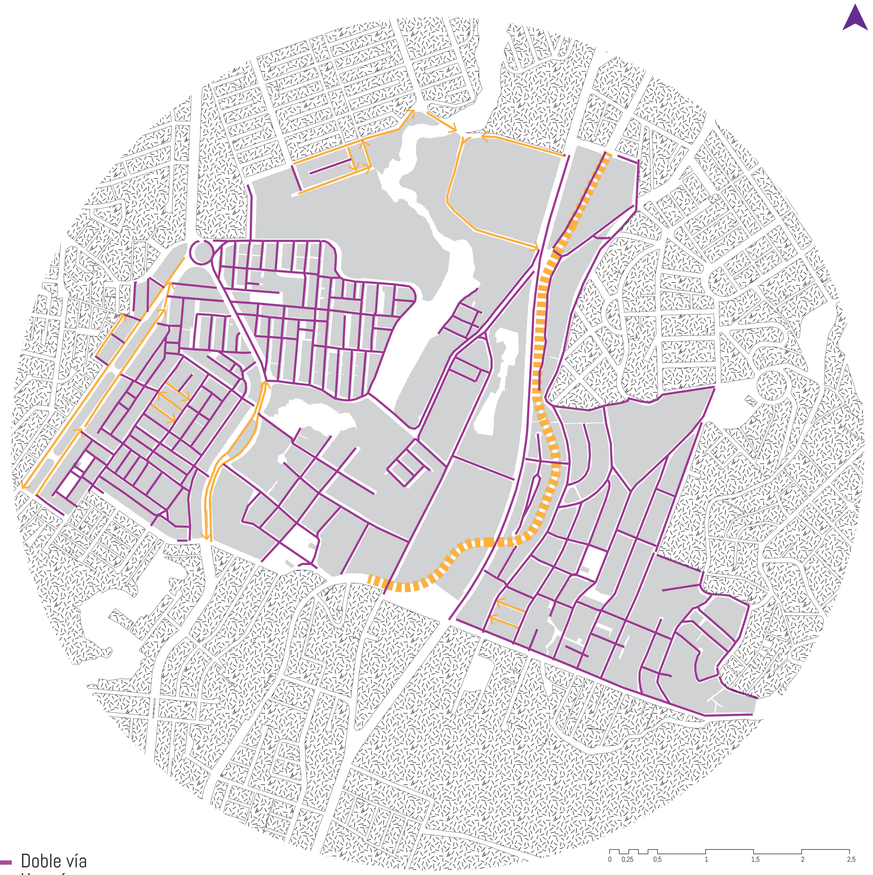
FECHA
Diciembre 2023

M 3

3

CONECTIVIDAD

Pese a que las calles de doble vía son las que predominan en la zona, estas no llegan a permitir el paso continuo dentro del territorio.

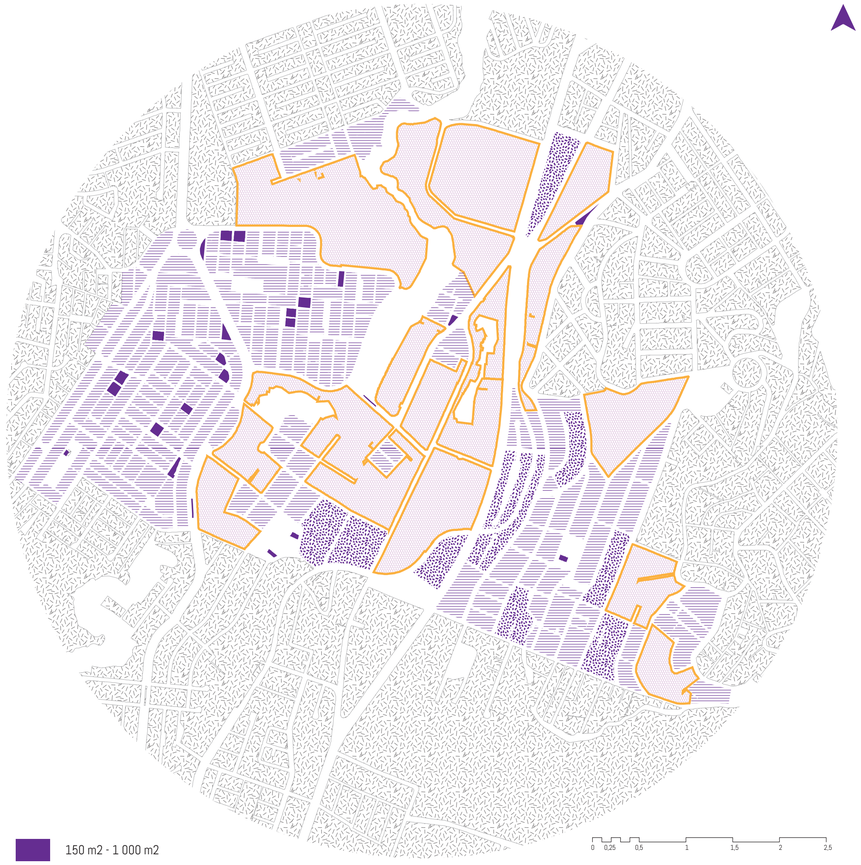


Doble vía
Una vía
Vía férrea

4

MEGAMANZANAS

La presencia de mega manzanas llegan a generar bloques impenetrables, creando barreras que imposibilitan la conexión. Dentro del territorio se evidencia la existencia del 34% de mega manzanas, ubicadas justamente en la zona céntrica. Estas manzanas impiden la permeabilidad urbana, dificultando los flujos peatonales.

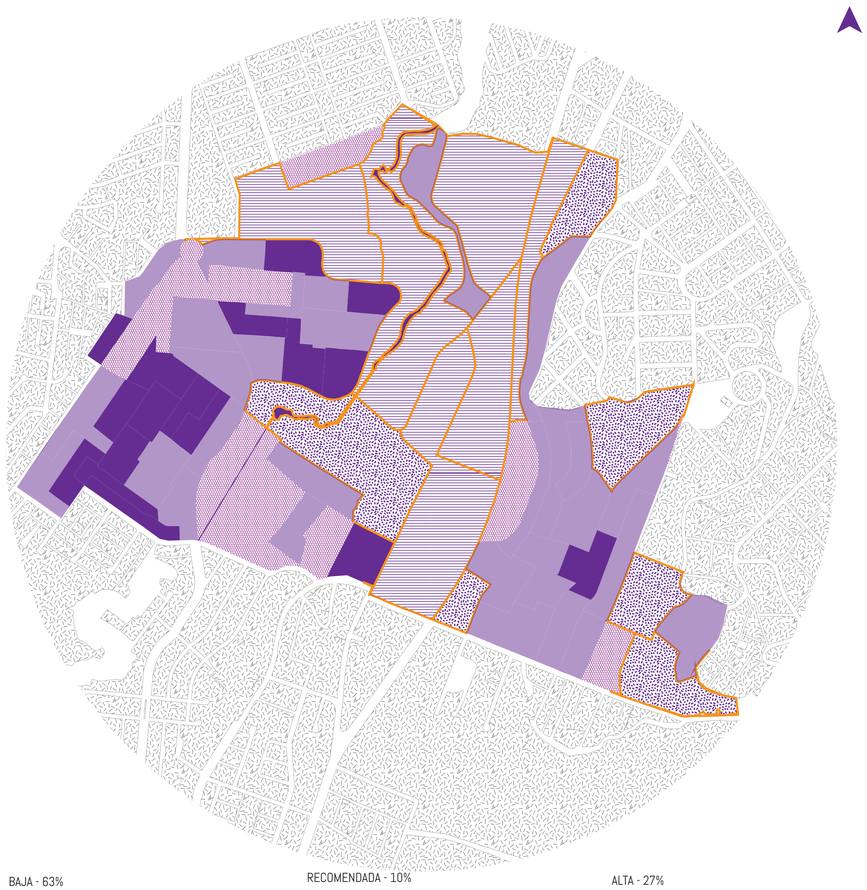


150 m2 - 1 000 m2
1 001 m2 - 10 000 m2
10 001 m2 - 20 000 m2
20 001 m2 - 11 3000 m2

5

DENSIDAD

Las áreas en donde se encuentran las megamanzanas tienden a tener el área con menor densidad dentro de la zona. Generando divisiones entre zonas mas densificadas



BAJA - 63%

1 - 50 hab/ha - 54%

51 - 125 hab/ha - 9%

RECOMENDADA - 10%

126 - 175 hab/ha - 10%

ALTA - 27%

176 - 300 hab/ha - 17%

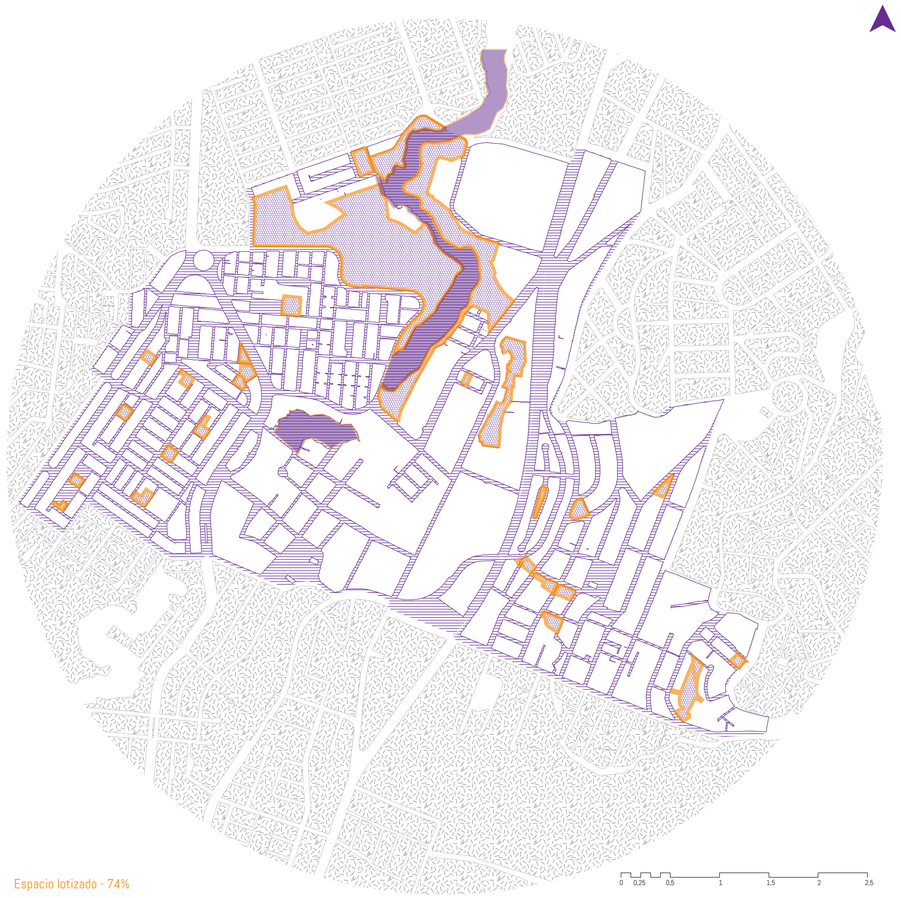
< 301 hab/ha - 10%

* Lo recomendado según la ONU es de 150 hab/ha

6

ESPACIO LOTIZADO

La zona se encuentra dentro de un área consolidada, en donde el 74% llega a ser espacio lotizado y solo el 26% llega a ser espacio público. El poco espacio público existente se divide en áreas para el peatón, el automóvil, ríoss y quebradas



Espacio lotizado - 74%

Espacio público - 26%

Espacio deportivo y de recreación - 12%

Vías - 12 %

Ríos y quebradas 2%

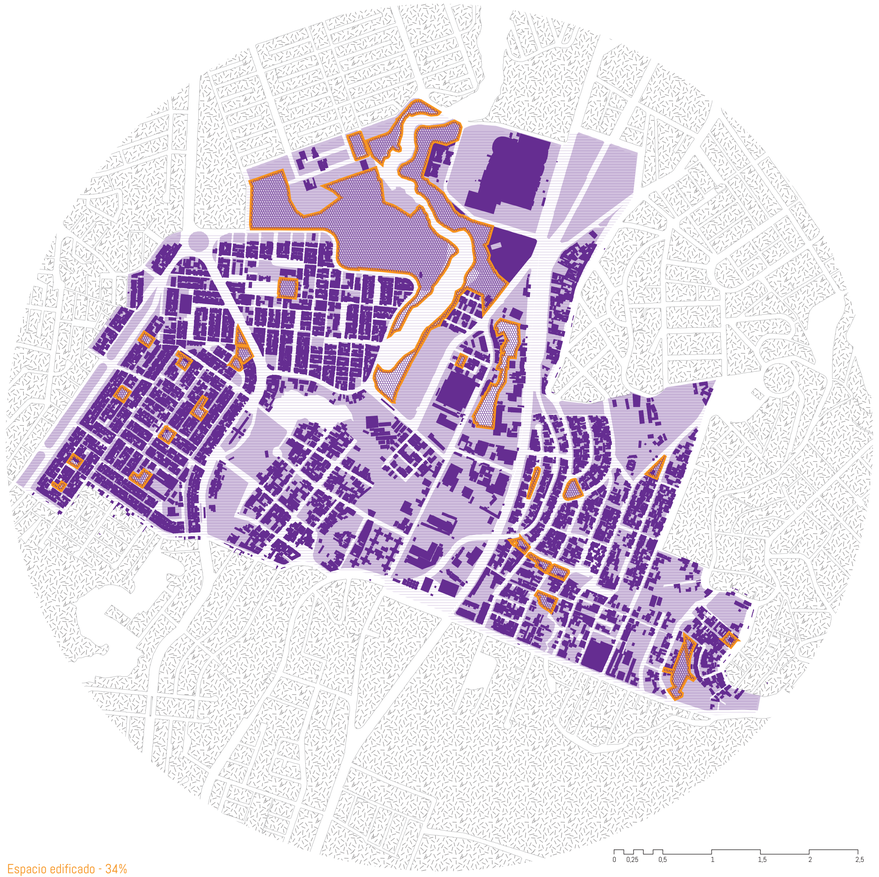
0 0.25 0.5 1 1.5 2 2.5

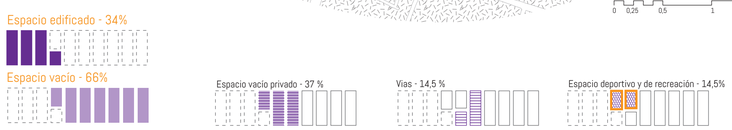
Se observa que el escaso espacio público es otorgado en partes iguales para el peatón y para el automóvil. Esta repartición es contraria a la sugerida para una movilidad sostenible, en donde el espacio para el peatón debe ser mayor al espacio vehicular.

7

ANÁLISIS DE LLENOS Y VACIOS

Al comparar el vacío, se oberva la escasa presencia de vacío público (espacio público) frente al vacío privado.

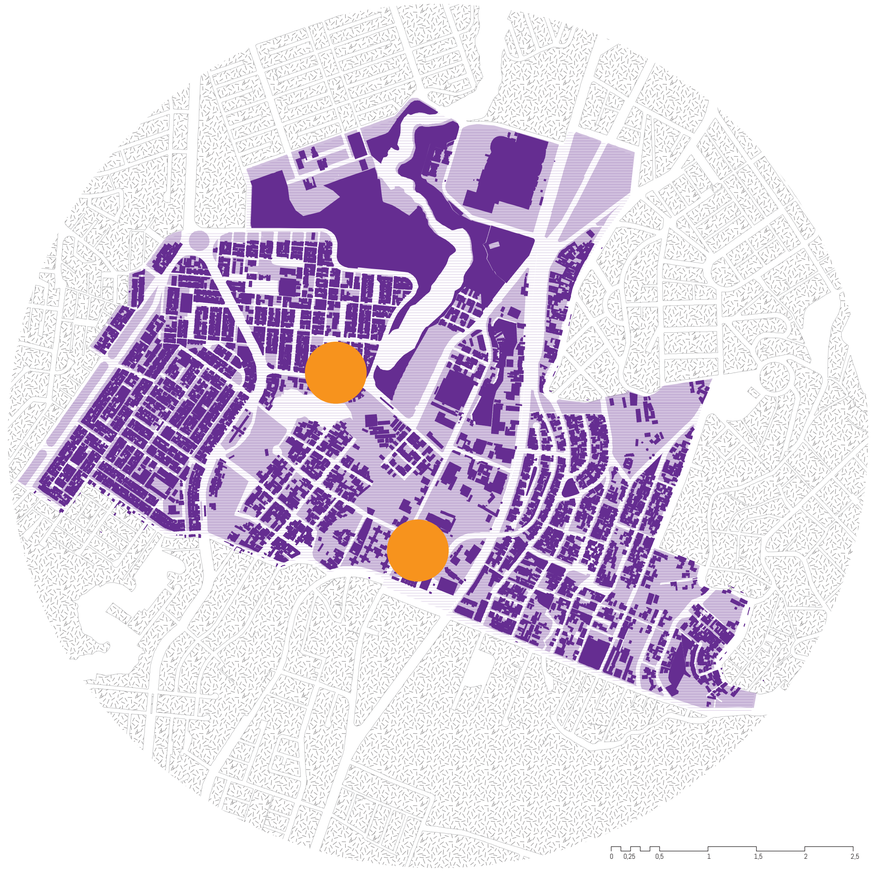




7.1

ANÁLISIS DE LLENOS Y VACIOS

La fuerte presencia de vacío privado pasa desapercibido debido al grano fino que posee la zona.
La mayor parte de este vacío esta formado por patios privados (1) y espacios residuales de lotes indsutriales (2).



1



2



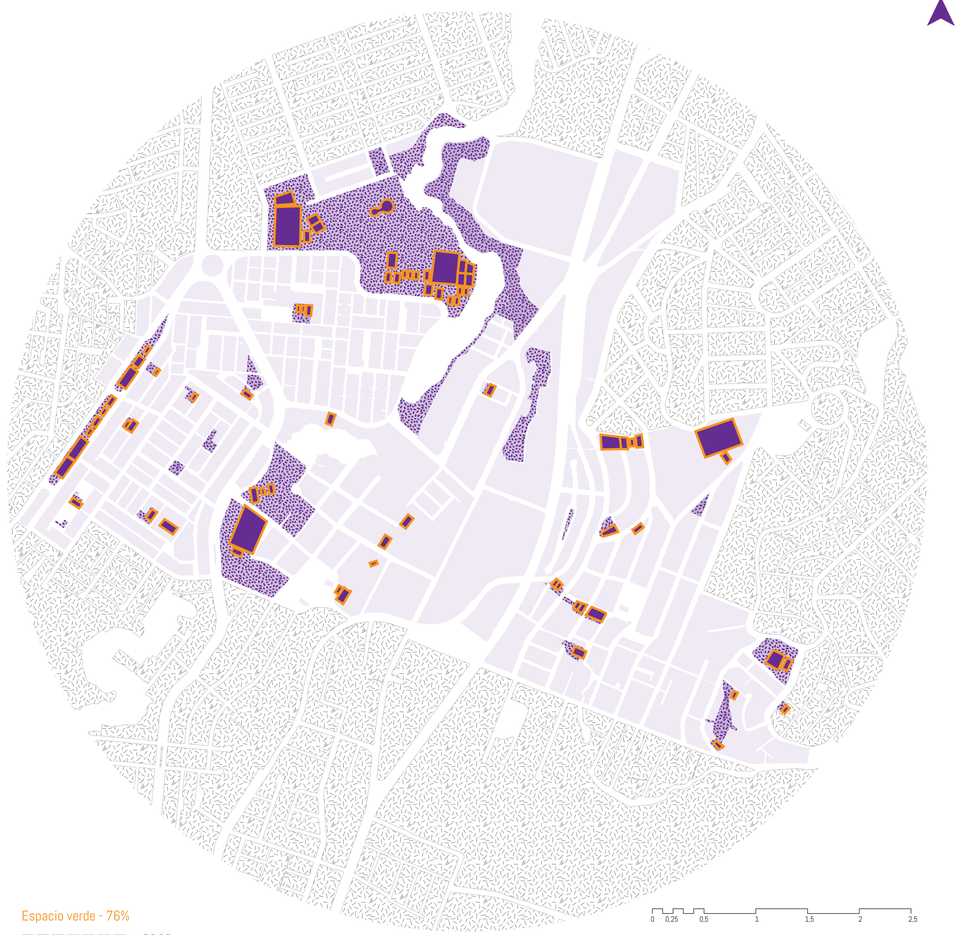
PONTIFICIA UNIVERSIDAD CATÓLICA DEL ECUADOR
FACULTAD DE ARQUITECTURA DISEÑO Y ARTES
TRABAJO DE TITULACIÓN

PROYECTO FRACTURAS URBANAS GENERADAS POR LOS EJES DE MOVILIDAD	DIRECTOR Msc. Arq. Gabriela Naranjo Serrano	ASESORÍA ESP. PÚBLICO Arq. Bernardo Rosero	ASESORÍA REP. GRÁFICA Arq. Alejandro Samaniego	ASESORÍA CONSTRUCTIVA Arq. Nicolás Salazar	ESCALA	M 6
CONTENIDO INFLUENCIA DE LOS EJES DE MOVILIDAD EN EL DESARROLLO URBANO DE SAN BARTOLO	AUTOR Ivonne Taimi Toaquiza Onofa	ASESORÍA SOSTENIBILIDAD Arq. Francisco Vasquez	ASESORÍA ESTRUCTURAL Ing. Marcelo Otáñez	UBICACIÓN Quito, San Bartolo	FECHA Diciembre 2023	

8

ESPACIO DEPORTIVO Y DE RECREACIÓN

El espacio público existente se ecuentra conformado por espacios deportivos y de recreación, los cuales evidencian una mono funcionalidad de usos, mostrando como estos han sido pensados para un tipo de usuario específico; haciendo que dichos espacios lleguen a ser elementos disgregadores.



Espacio verde - 76%

Espacio deportivo - 24%

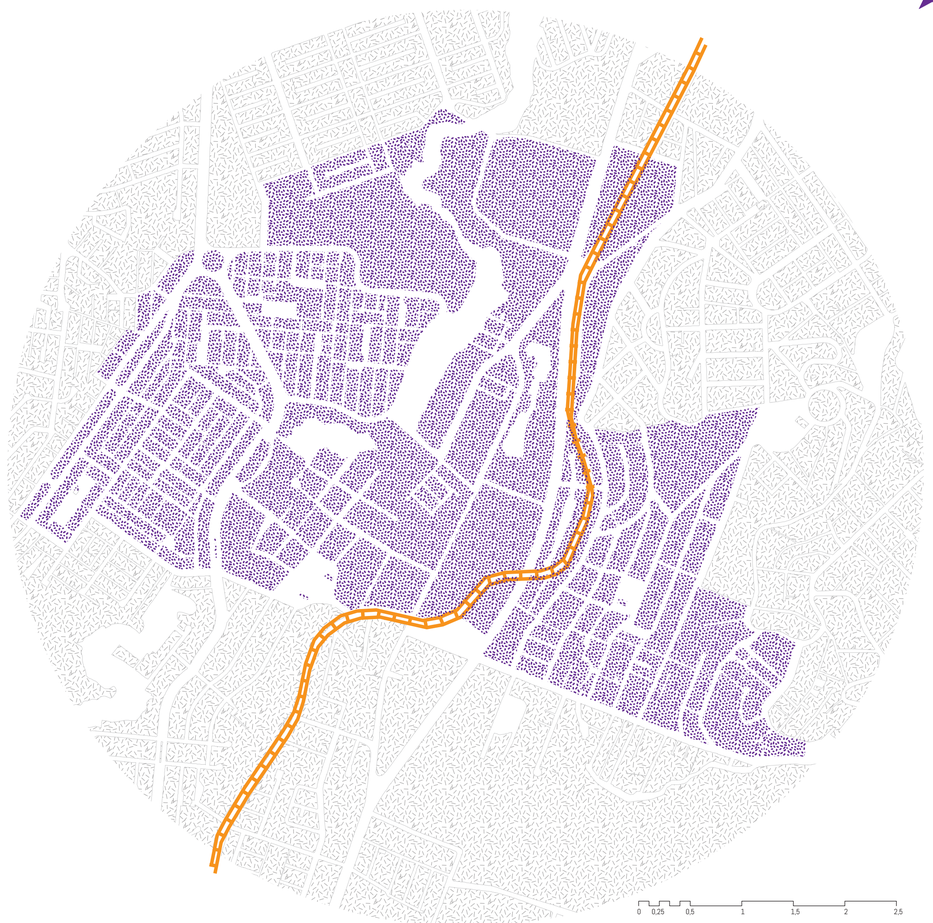
70% Fútbol
17% Básquet
9% Ecuavolley
4% Tenis

El espacio verde, presente en el espacio público, es insifuciente pues este posee 0,96 m2 por persona, cuando lo recomendado según la Onu es 9m2 por persona. Existe un déficit de 8,04 m2 por persona

9

ÁREA EJE FÉRREO DESAPROVECHADO

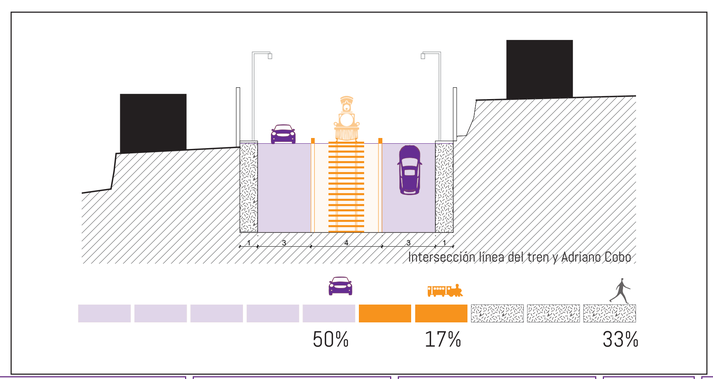
644 000 m2 del espacio público corresponden al eje férreo, los cuales se encuentran abandonados. Estos podrían ser utilizados como espacio público verde de calidad, lo que aumentaría 2,13 m2 de área verde por persona



Polígono de estudio

Eje férreo

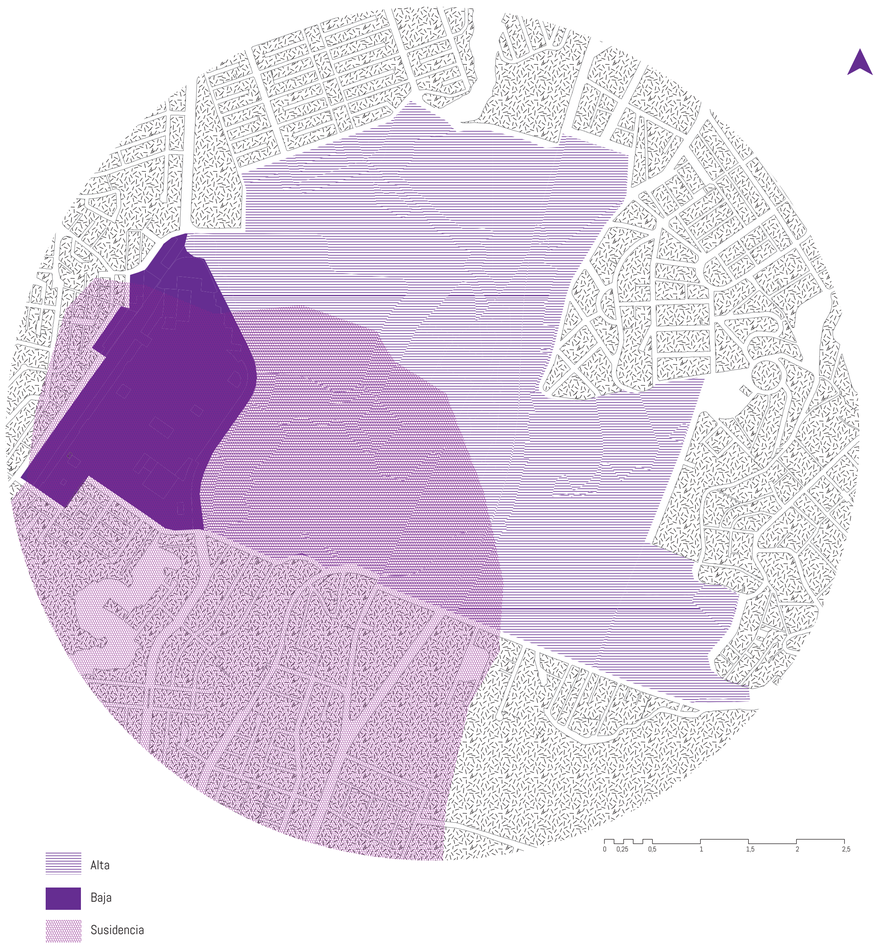
Este espacio cuenta con poco espacio para usos peatonales.



PONTIFICIA UNIVERSIDAD CATÓLICA DEL ECUADOR FACULTAD DE ARQUITECTURA DISEÑO Y ARTES TRABAJO DE TITULACIÓN	PROYECTO FRACTURAS URBANAS GENERADAS POR LOS EJES DE MOVILIDAD	DIRECTOR Msc. Arq. Gabriela Naranjo Serrano	ASESORÍA ESP PÚBLICO Arq. Bernardo Rosero	ASESORÍA REP GRÁFICA Arq. Alejandro Samaniego	ASESORÍA CONSTRUCTIVA Arq. Nicolás Salazar	ESCALA
	CONTENIDO INFLUENCIA DE LOS EJES DE MOVILIDAD EN EL DESARROLLO URBANO DE SAN BARTOLO	AUTOR Ivonne Taimi Toaquiza Onofa	ASESORÍA SOSTENIBILIDAD Arq. Francisco Vasquez	ASESORÍA ESTRUCTURAL Ing. Marcelo Otáñez	UBICACIÓN Quito, San Bartolo	FECHA Diciembre 2023

AMENAZAS

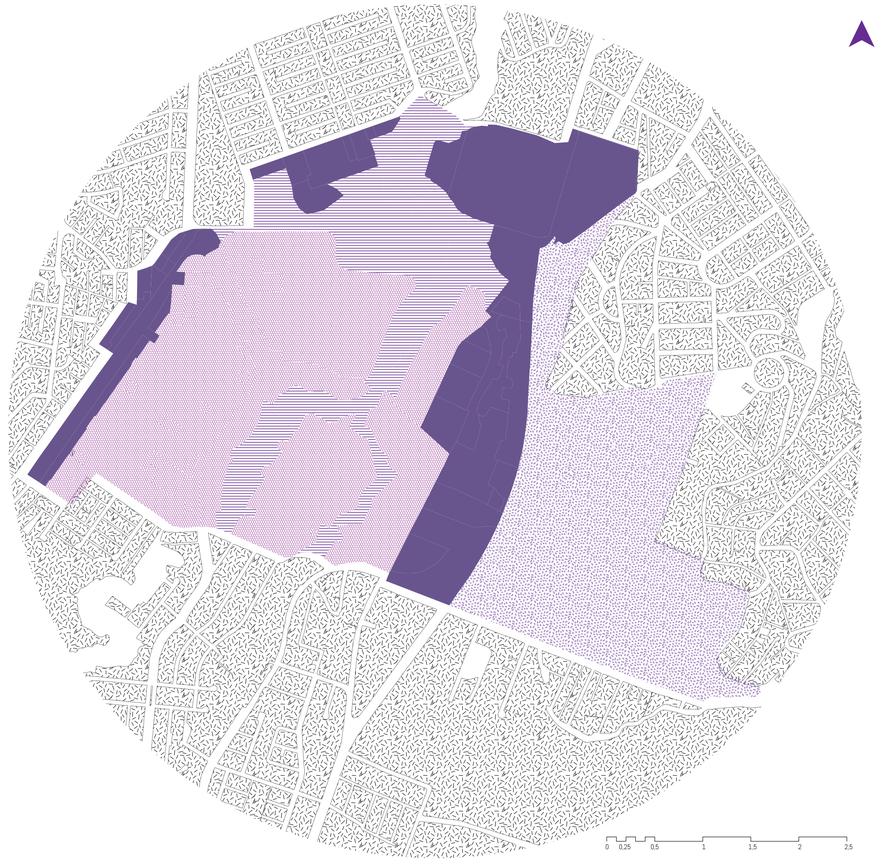
Se observa tendencia de inundaciones e influencia de abanico aluvial dentro de la zona.



Estas presencias de amenazas llegan a condicionar los procesos de edificatorios, llevando a implementar edificaciones bajas.

CONEXIÓN CON EL PLAN DE USO Y GESTIÓN DEL SUELO

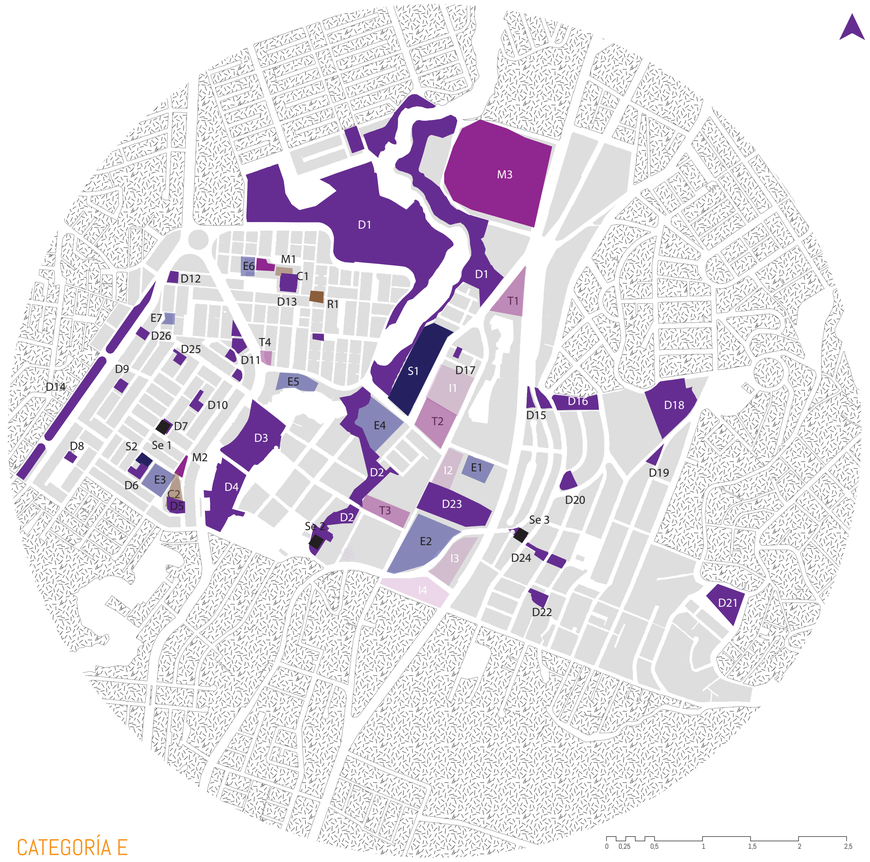
Dentro de la zona se evidencia cuatro tipos de tratamientos urbanísticos Con el fin de integrarse a la planificación urbana del DMQ, el tratamiento urbano planteado busca alinearse a estos.



Se observa que la zona 1 requiere de la creación de nuevos espacios públicos verdes, que deberían ser unidos con los espacios públicos ya existentes de la zona 3, para poder generar una red verde que proteja a la zona 4.
Por otro lado la zona 2 requiere ser usada como espacio para el desarrollo de la intervenciones arquitectónicas como el reciclaje de edificios industriales.

EQUIPAMIENTOS Y USOS ACTUALES

Es una zona bien equipada. En cuanto a equipamineto, el correspondiente a recreativo y deportes, llega a ser dominante. Mientras que en actividades de uso actual, el uso residencial es el que tiene mayor presencia.



CATEGORÍA E

- Seguridad (Se)
- Salud (S)
- Educación (E)
- Recreativo y deportes (D)
- Cultural (C)
- Religioso (R)

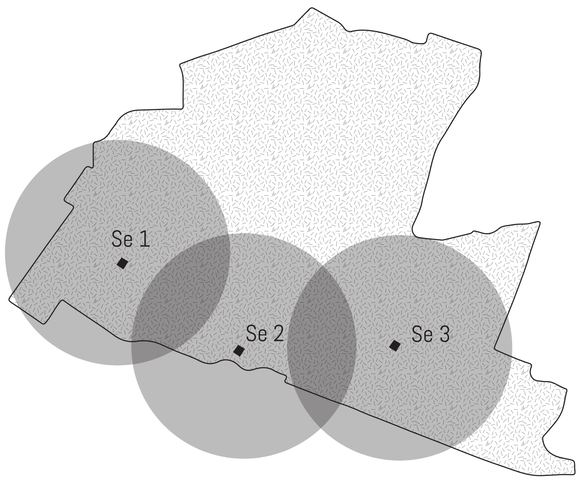
ACTIVIDADES USO ACTUAL

- Parqueaderos (T)
- Industria (I)
- Comercio (M)
- Residencia

CATEGORÍA E
SEGURIDAD

EGB: 3 Equipamientos
Radio de influencia: 400m

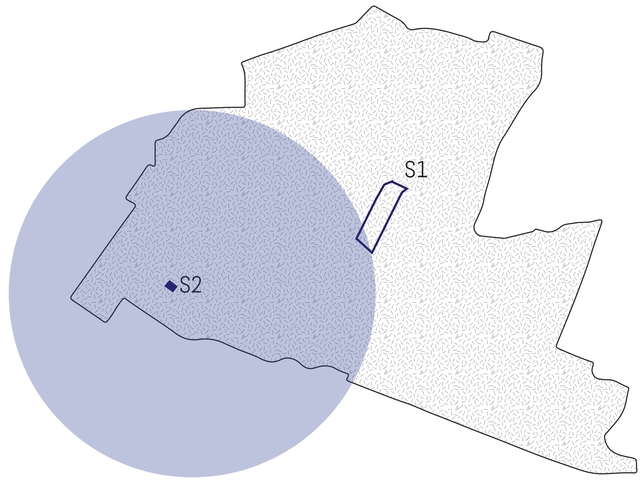
SEGURIDAD
Se1 UPC el Ballén
Se2 UPC Quito Sur
Se3 UPC El Recreo



CATEGORÍA E
SALUD

ESB: 1 Equipamientos (S1)
Radio de influencia: 400m
ESZ: 1 Equipamiento (S2)
Radio de influencia: 2 000m

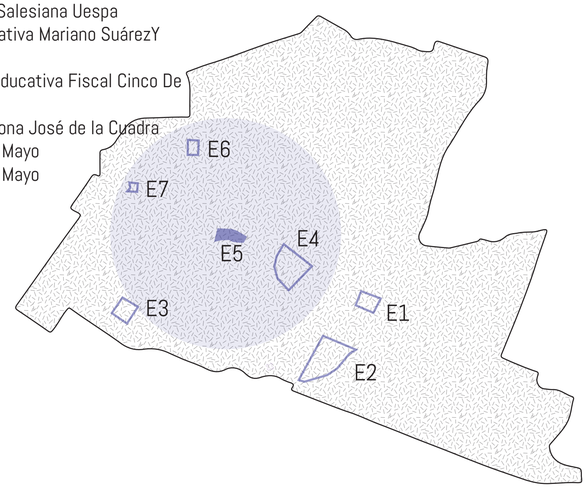
SALUD
S1 Hospital del IESS Quito Sur
S2 Subcentro de salud Quito Sur



CATEGORÍA E
EDUCACIÓN

EEB: 1 Equipamientos (E5)
Radio de influencia: 400m
EEZ: 6 Equipamiento (E1, E2,E3,E4,E6,E7)
Radio de influencia: 1 000m

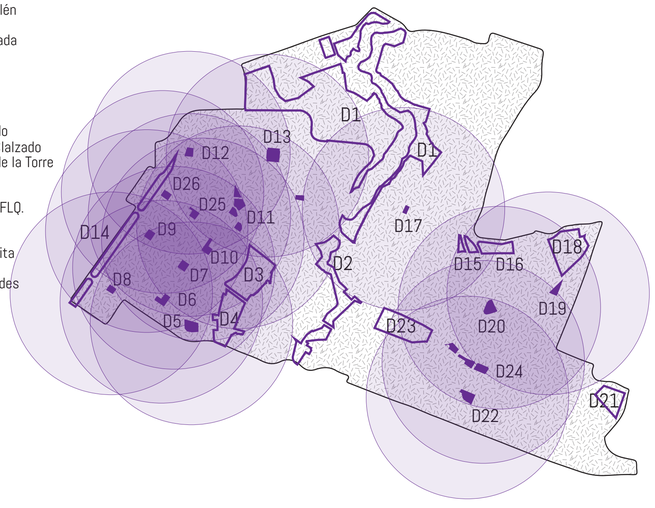
EDUCACIÓN
E1 Unidad Educativa Humberto Mata Martinez
E2 Universidad Salesiana Uespa
E3 Unidad Educativa Mariano SuárezY Emilio Estrada
E4 Institución Educativa Fiscal Cinco De Junio
E5 Colegio Naciona José de la Cuadra
E6 Escuela1 de Mayo
E7 Colegio 1 de Mayo



CATEGORÍA E
RECREACIÓN Y DEPORTES

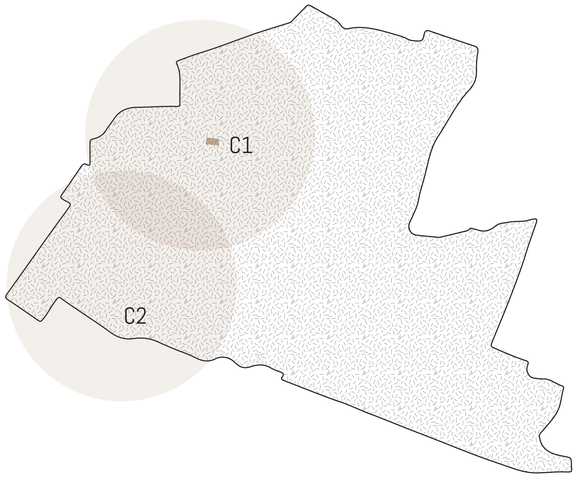
EDB: x Equipamientos (D5, D6,D7,D8,D9,D10,D11,D212,D13,D17, D19,D20,D22,D24)
Radio de influencia: 400m
EDS: x Equipamientos (D14, D15,D16,D21)
Radio de influencia: 1 000m
EDZ: X Equipamientos (D3, D4, D23,D18)
Radio de influencia: 3 000m
EDM 1: x Equipamientos (D1, D2)

D1 Parque El Clalzado
D2 Parque del barrio Clemente Ballén
D3 Parque España
D4 Liga Barrial Clemente Ballén
D5 Polideportivo Quito Sur
D6 Parque Guayasamin Estrada
D7 Parque Quito Sur II
D8 Cancha Multiusos
D9 Parque Quito Sur
D10 Parque Quito Sur III
D11 Cancha Multiusos
D12 Liga Barrial Copa Calzado
D13 Parque casa Barrial El Clalzado
D14 Parque lineal Cardenal de la Torre
D15 Parque Ugalde
D16 Liga Barrial El Recreo
D17 Liga Barrial La Oriental, FLQ.
D19 Parque El Recreo
D20 Parque de La Cuesta
D21 Liga Barrial Santa Teresita
D22 Cancha Multiusos
D23 Parque De las Diversidades
D24 - D26 Parques



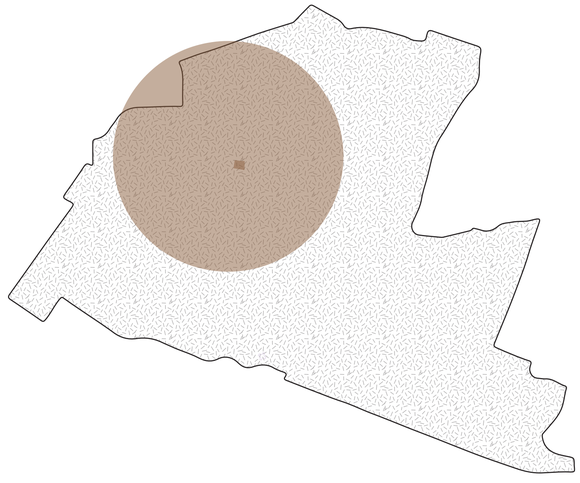
CATEGORÍA E
CULTURAL

ECB: 2 Equipamientos (C1,C2)
Radio de influencia: 400m
C1 Casa Barrial El Calzado
C3 Asociación De La Tercera Edad De Los Barrios Del Sur



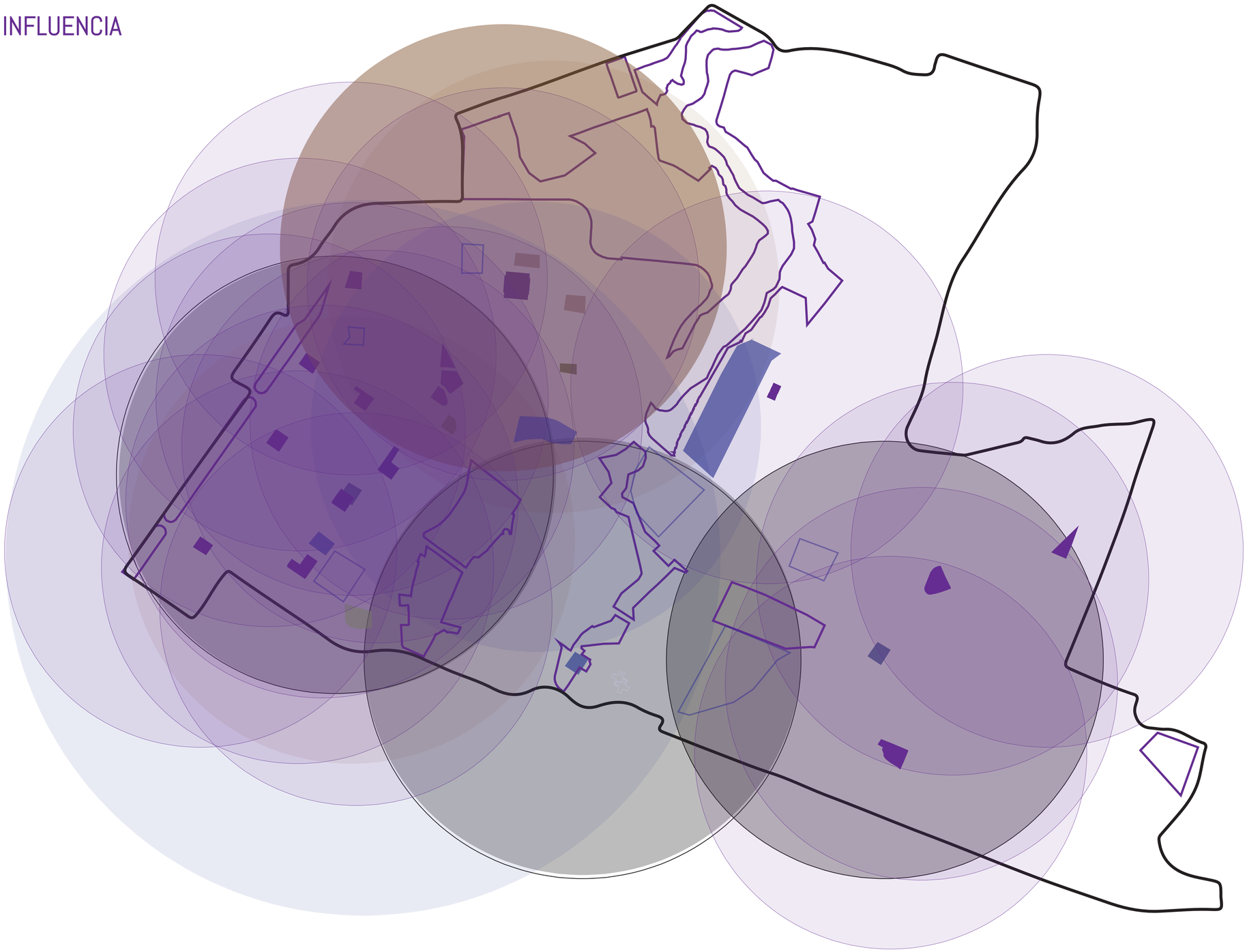
CATEGORÍA E
RELIGIOSO

ERB: 1 Equipamientos (C1)
Radio de influencia: Xm
R1 Iglesia Católica Santa María El Calzado



11.2

RADIOS DE INFLUENCIA



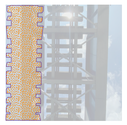
0 0,25 0,5 1 1,5 2 2,5

PONTIFICIA UNIVERSIDAD CATÓLICA DEL ECUADOR FACULTAD DE ARQUITECTURA DISEÑO Y ARTES TRABAJO DE TITULACIÓN	PROYECTO FRACTURAS URBANAS GENERADAS POR LOS EJES DE MOVILIDAD	DIRECTOR Msc. Arq. Gabriela Naranjo Serrano	ASESORÍA ESP. PÚBLICO Arq. Bernardo Rosero	ASESORÍA REP. GRÁFICA Arq. Alejandro Samaniego	ASESORÍA CONSTRUCTIVA Arq. Nicolás Salazar	ESCALA		M 11
	CONTENIDO ANÁLISIS DE EQUIPAMIENTOS EN SAN BARTOLO	AUTOR Ivonne Taimi Toaquiza Onofa	ASESORÍA SOSTENIBILIDAD Arq. Francisco Vasquez	ASESORÍA ESTRUCTURAL Ing. Marcelo Otáñez	UBICACIÓN Quito, San Bartolo	FECHA Diciembre 2023		

DIAGNÓSTICO

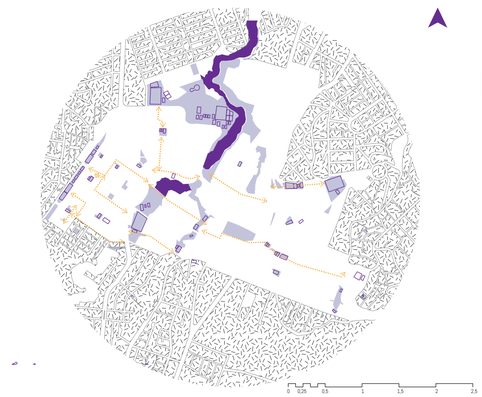


- Espacio línea férrea desaprovechado
- Barreras generadas por ejes de movilidad
- Espacio verde cercado
- Cerramientos de muros altos
- Lotes baldíos abandonados
- Zonas de cruce peatonal peligroso
- Uso de fábrica que no aporta
- Subsidencia: Abanico aluvial

	PROBLEMA		ESTRATEGIA	SOLUCIÓN	
A		La Av. Pedro Vicente Maldonado como barrera que impide conexión transversal	Rupturas transversales en la Av. Pedro Vicente Maldonado para hacerla permeable	Cruces seguros en Av. Pedro Vicente Maldonado. Crear puentes de conexión , acorde a topografía	CONECTAR
B		Espacio público desaporvechado: ínea férrea, centros de manzanas abandonados y potreros	Línea férrea como parque lineal verde Centros de manzanas y poteros como nuevos espacio público	Rehabilitar el eje férreo como infraestructura lineal Implementar parques en centros de manzanas y potreros.	IMPLEMENTAR
C		Falta de conexión entre tramas urbanas	Superposición de nueva trama que permita entender el espacio como un todo.	Integrar nueva red verde urbana con tramas existentes y nuevas intervenciones	APROVECHAR
D		Espacios deportivos encerrados e ignorados	Itinerario con espacios de uso deportivo (canchas) y recorrido (red de conexión)	Conectar a través del itinerario deportivo las canchas existentes	CONECTAR
E		Poca presencia de espacio público frente a la presencia de espacio vacío privado.	Apertura del vacío privado	Aprovechar el espacio vacío de los megamanzanas para dotar de espacio verde a los habitantes Abrir muros de cerramiento	APROVECHAR
F		Mega lotes como barrera debido a la presencia industrial y poca densidad en las zonas	Transición de mega lotes como puntos muertos a puntos activos	Reciclaje de edificaciones industriales, cambio de uso de suelo a mixto	RECICLAR

ESTRATEGIAS

CONECTAR



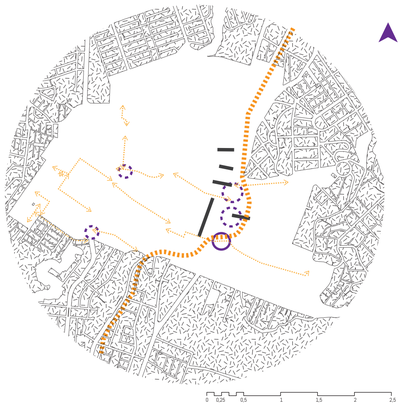
- Río como eje integrador
- Espacios deportivos existentes
- Espacio público
- Ejes de conexión

APROVECHAR



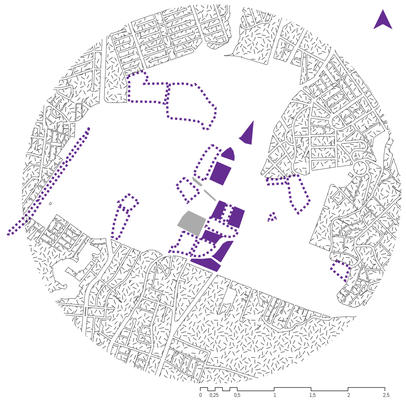
- Centros de manzana habilitados como parque lineal
- Nuevos espacios verdes en potreros existentes

IMPLEMENTAR



- Parque lineal en eje ferreo
- Cruces peatonales seguros
- Puente de conexión
- Nuevos ejes peatonales de conexión
- Modificación de calles: ampliación de aceras peatonales e implementación de ciclovías

RECICLAR



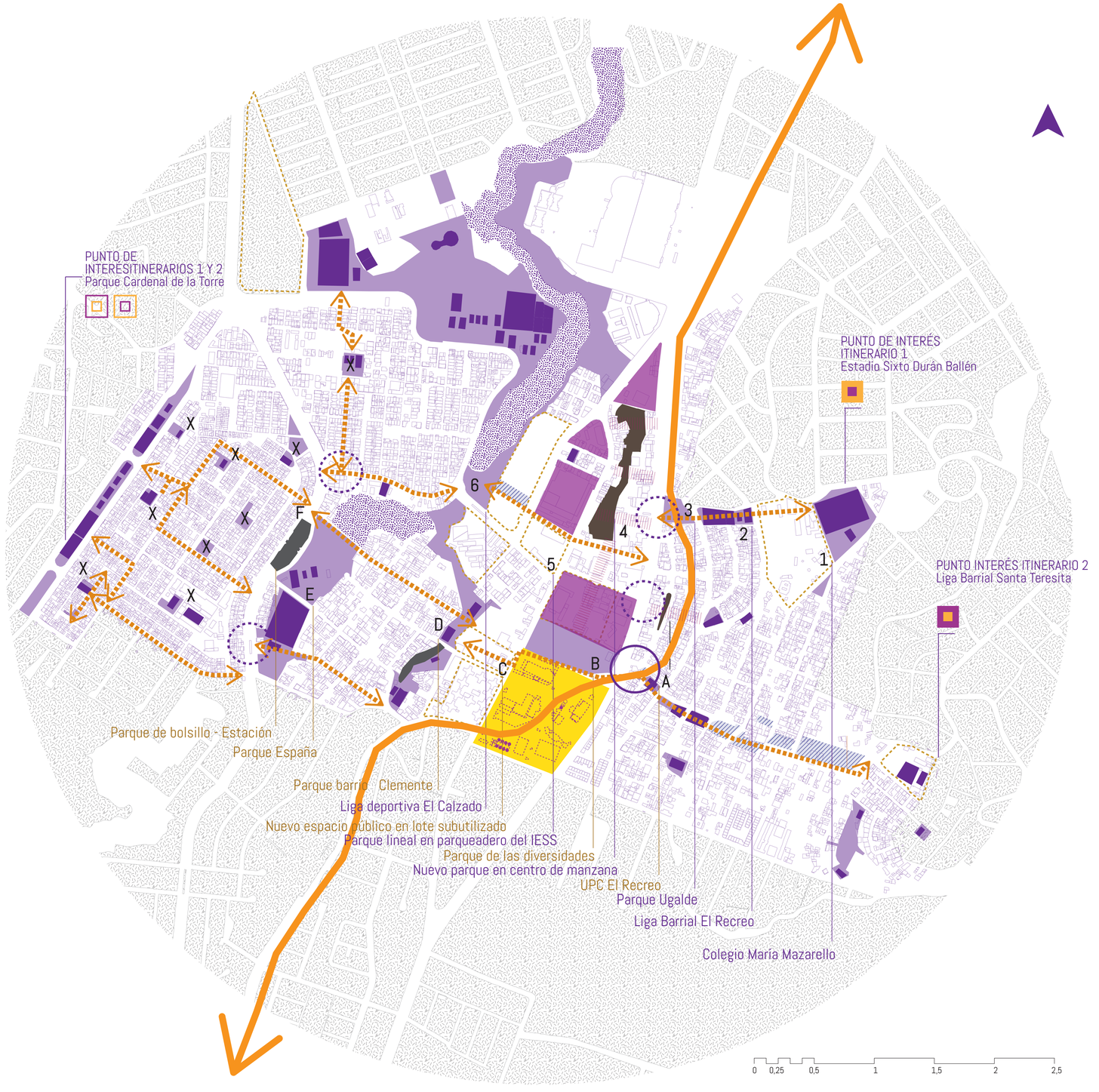
- Cambio de uso de suelo, de industrial a mixto
- Eliminación de muros de cerramiento
- Implementación de espacio público verde en lotes subutilizados

PONTIFICIA UNIVERSIDAD CATÓLICA DEL ECUADOR
FACULTAD DE ARQUITECTURA DISEÑO Y ARTES
TRABAJO DE TITULACIÓN

PROYECTO FRACTURAS URBANAS GENERADAS POR LOS EJES DE MOVILIDAD	DIRECTOR Msc. Arq. Gabriela Naranjo Serrano	ASESORÍA ESP. PÚBLICO Arq. Bernardo Rosero	ASESORÍA REP. GRÁFICA Arq. Alejandro Samaniego	ASESORÍA CONSTRUCTIVA Arq. Nicolás Salazar	ESCALA	M13
CONTENIDO ESTRATEGIAS SAN BARTOLO	AUTOR Ivonne Taimi Toaquiza Onofa	ASESORÍA SOSTENIBILIDAD Arq. Francisco Vasquez	ASESORÍA ESTRUCTURAL Ing. Marcelo Otáñez	UBICACIÓN Quito, San Bartolo	FECHA Diciembre 2023	

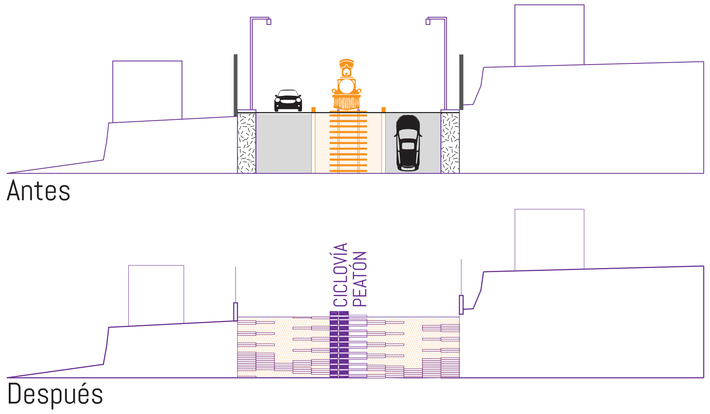
PLAN MASA

- Río como eje integrador
- Espacios deportivos existentes
- Parque lineal eje férreo
- Espacio público verde potenciado mediante la integración al itinerario
- Espacio público verde con eliminación de barreras
- Espacio privado con eliminación de barreras
- Nuevos espacios verdes en potreros existentes
- Centros de manzana habilitados como parque lineal
- Cruces peatonales seguros
- Puente de conexión
- Nuevos ejes peatonales
- Cambio de uso de suelo, de industrial a mixto
- Itinerarios deportivos
- Lote a intervenir
  - Edificaciones derrocadas
  - Edificaciones aprovechadas
- Punto de interés itinerario 1
- Punto de interés itinerario 1
- Punto de interés itinerario 2
- Punto de interés itinerario 2
- X Red de canchas deportivas



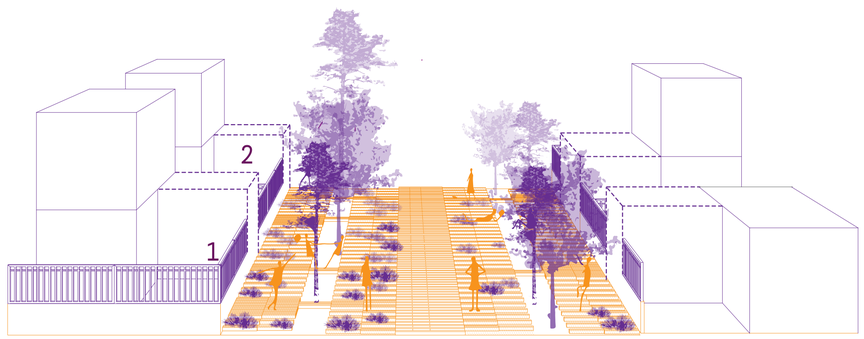
PONTIFICIA UNIVERSIDAD CATÓLICA DEL ECUADOR FACULTAD DE ARQUITECTURA DISEÑO Y ARTES TRABAJO DE TITULACIÓN	PROYECTO FRACTURAS URBANAS GENERADAS POR LOS EJES DE MOVILIDAD	DIRECTOR Msc. Arq. Gabriela Naranjo Serrano	ASESORÍA ESP. PÚBLICO Arq. Bernardo Rosero	ASESORÍA REP. GRÁFICA Arq. Alejandro Samaniego	ASESORÍA CONSTRUCTIVA Arq. Nicolás Salazar	ESCALA	M14
	CONTENIDO PLAN MASA	AUTOR Ivonne Taimi Toaquiza Onofa	ASESORÍA SOSTENIBILIDAD Arq. Francisco Vasquez	ASESORÍA ESTRUCTURAL Ing. Marcelo Otáñez	UBICACIÓN Quito, San Bartolo	FECHA Diciembre 2023	

PARQUE LINEAL EJE FÉRREO

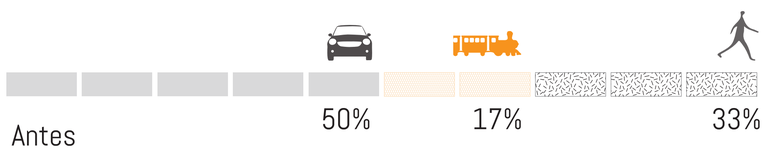


Antes

Después



1 Cerramiento permeable
2 Aumento de porcetaje de de ocupación en PB/ nuevos frentes hacia la línea ferrea

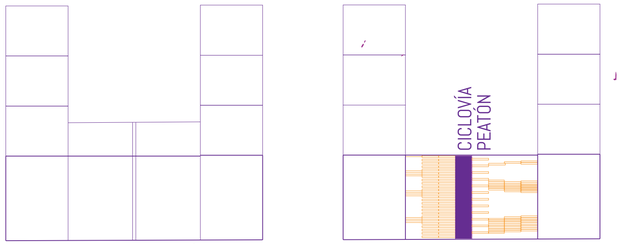


Antes



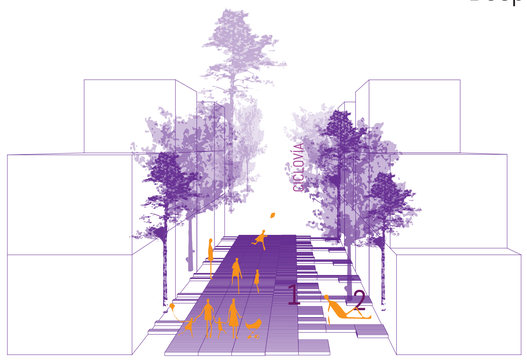
Después

IMPLEMENTACIÓN DE EJES PEATONALES



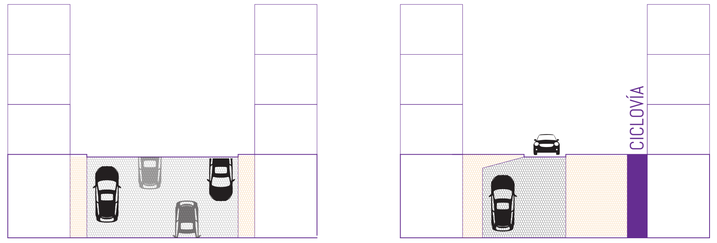
Antes

Después



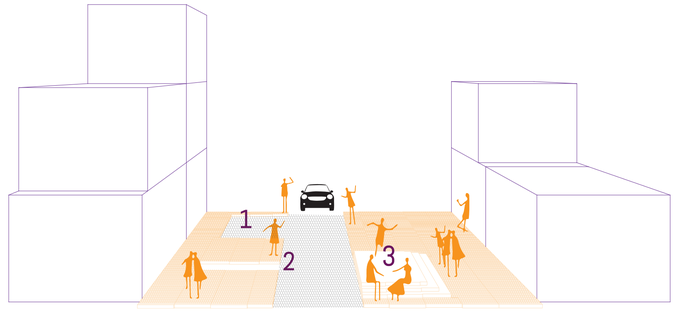
1 Suelo permeable
2 Suelo de área verde

CALLES PEATONALIZADAS



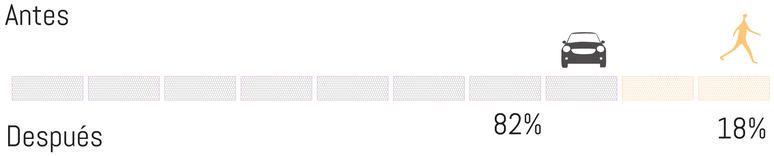
Antes

Después

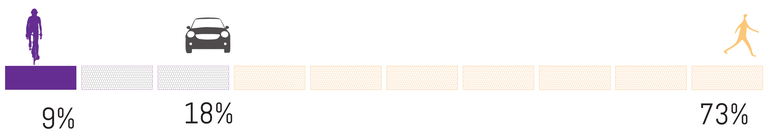


1 Parqueadeo automovil
2 Parqueadero bicicletas
3 Mini plazas

Antes



Después



PONTIFICIA UNIVERSIDAD CATÓLICA DEL ECUADOR
FACULTAD DE ARQUITECTURA DISEÑO Y ARTES
TRABAJO DE TITULACIÓN

PROYECTO
FRACTURAS URBANAS GENERADAS POR LOS EJES DE MOVILIDAD

DIRECTOR
Msc. Arq. Gabriela Naranjo Serrano

ASESORÍA ESP. PÚBLICO
Arq. Bernardo Rosero

ASESORÍA REP. GRÁFICA
Arq. Alejandro Samaniego

ASESORÍA CONSTRUCTIVA
Arq. Nicolás Salazar

ESCALA

CONTENIDO
MODIFICACIONES E INTERVENCIONES URBANAS

AUTOR
Ivonne Taimi Toaquiza Onofa

ASESORÍA SOSTENIBILIDAD
Arq. Francisco Vasquez

ASESORÍA ESTRUCTURAL
Ing. Marcelo Otáñez

UBICACIÓN
Quito, San Bartolo

FECHA
Diciembre 2023

M 15

Si bien la implementación de itinerarios deportivos solventa la necesidad de conexiones transversales dentro del sector ayudando a eliminar las fracturas físicas generadas por los ejes de movilidad, los mismos llegan a ser insuficientes al momento de solventar las fracturas sociales.
Se observa que, debido a la mono funcionalidad de los espacios deportivos, estos llegan a ser espacios segregadores en donde no todos llegan a suplir sus necesidades deportivas. La falta de visibilidad hacia grupos minoritarios como: personas con movilidad reducida, con discapacidad visual, discapacidad sonora, no han sido solventadas dentro de los espacios deportivos presentes en la zona.

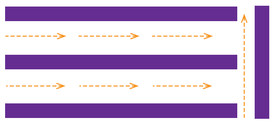
¿ Cómo se debe entender a los espacios deportivos?

El deporte entendido como movimiento corpóreo

Se entiende a la actividad deportiva como un conjunto de movimientos - flujos que ocurren durante un periodo del tiempo, los cuales necesitan de un lugar físico para poder realizarse.

MOVIMIENTO ACTIVO

Flujos que se desplazan en espacio y tiempo, aquellos que necesitan ser direccionados.



MOVIMIENTO PASIVO

Flujos que solo se desplazan en el tiempo, aquellos que necesitan ser albergados, que se desarrollan en un espacio fijo.



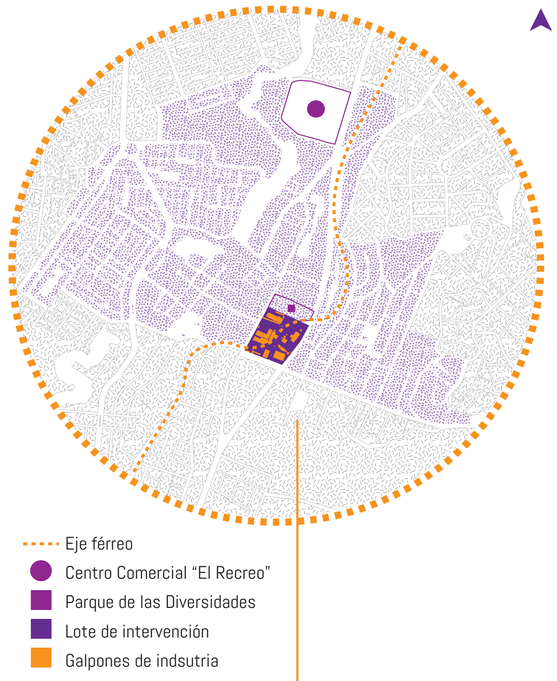
Se busca entender a los espacios deportivos como espacios que integren estos dos tipos de movimientos, un circuito que intercale movimiento pasivo y activo. Generando de esta manera esapciosdeportivos para todos

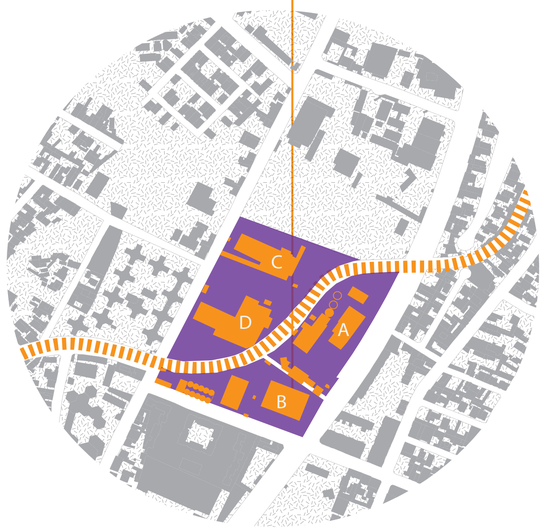


ANÁLISIS DE SITIO

EL PORQUÉ DEL LUGAR DE INTERVENCIÓN

Dentro de la zona de estudio se observa un predio aledaño al parque de las diversidades, una mega manzana que es atravesada a la mitad por el eje férreo. El mismo que se encuentra subutilizado por actividad industrial, convirtiéndolo en un espacio generador de problemas.





Parque lineal eje ferreo
PRE EXISTENCIAS
A Industria Harinera S.A
B Almacopio Quito
C Dafigo
D Talleres de la Escuela de San Patricio

CONEXIONES

El predio se encuentra en un punto estratégico del plan masa. Cerca de los ejes del itinerario deportivo y de los cruces seguros. Haciéndolo un elemento potencial para generar conexión transversal.



Parque lineal eje ferreo
Ejes nueva malla de itinierio deportivo
Paso elevado del eje férreo
Nuevos cruces seguros
Punto de interés del itinerario deportivo

BORDES

Los predios aledaños a la zona de intervención; en las caras sur y oeste se encuentran zonas residenciales, en la cara este se encuentra la Av. Pedro Vicente Maldonado; mientras que en la cara norte se encuentra el Parque de las Diversidades, un nodo conector del itinerario deportivo.



Parque lineal eje ferreo
Bordes de zonas residenciales
Borde con espacio público
Av. Pedro Vicente Maldonado

BARRERAS

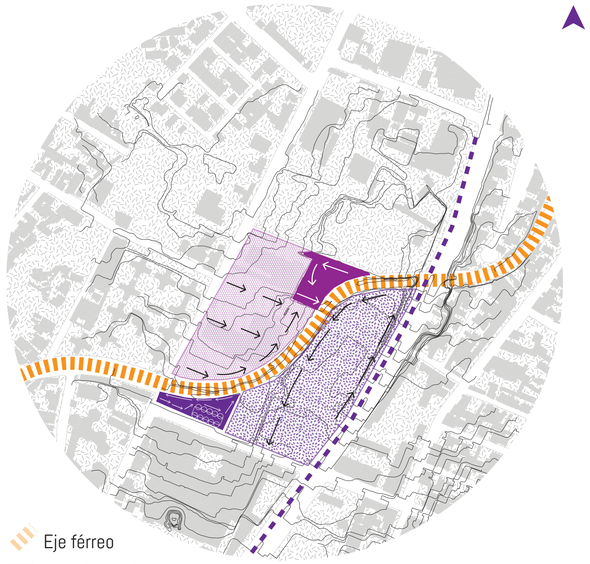
Al observar la manera de relacionarse el terreno con los bordes, se puede observar una fuerte barrera topográfica en el lado este. Esto debido a un desnivel de seis metros sobre la Av. Pedro Vicente Maldonado.



Parque lineal eje ferreo
Borde con diferencia topográfica

TOPOGRAFÍA QUE GENERA FLUJOS

Se observa la presencia de flujos generados por las condiciones topograficas, las cuales llegan a generar recorridos tendenciales



Eje férreo
Plataforma 1
Plataforma 2
Plataforma 3
Plataforma 4

La plataforma uno recoge el flujo de la callle Joaquín Gutierrez y la lleva hasta el paso elevado del eje férreo para posteriormente regresar a su inicio.
La plataforma dos recoge el flujo de la calle Teodoro Gomez de la Torre,pasa por el bloque de silos y terminar de nuevo en su punto de inicio.
La plataforma tres recoge el flujo desde el paso elevado del eje férreo y recorre sus límites topográficos.
La plataforma cuatro, al ser una explanada frente a todas las plataformas, recoge de manera los flujos de manera frontal.

Se observa que el sitio se encuentra en un punto estratégico dentro del sector, es un espacio intermedio con fuertes variaciones de diferencias topográficas, en donde este dinamismo de niveles comienza esbozar por donde los usuarios pueden ingresar y por donde no. La topografía se convierte en elemento de barrera o de paso, acorde si esta se presenta como muro o como explanada, en la cual una vez el usuario entra y comienza a recorrerla no tiene más opción que dejarse llevar por el recorrido de las curvas de nivel que se le presentan.
De esta manera se usa el carácter impositivo de recorrido como herramienta de diseño

VOCACIÓN DEL SITIO



ESPACIO QUE RECOGE PARA GENERAR MOVIMIENTO CORPÓREO

ANÁLISIS DE REFERENTES

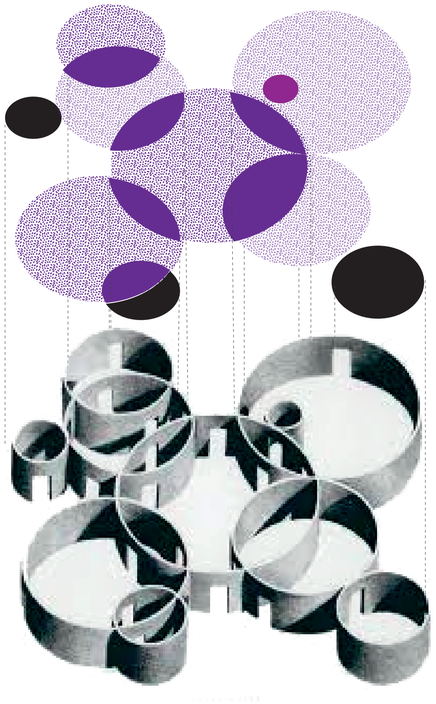
¿CÓMO SE PUEDEN DIRECCIONAR FLUJOS?

PABELLÓN VARA

Puntos de solape para un recorrido continuo

Pezo von Ellrichshausen - Italia

Una serie de exteriores dentro de otros exteriores, es como el Pabellón Vara se presenta, una dialéctica entre imposición y emancipación. Intersecciones de espacios que atrapan al usuario en un recorrido continuo e infinito, pero que gracias a la presencia de varios accesos permite al usuario crear su propio recorrido dentro de este laberinto, pese a la fuerte propensión que las formas llegan a tener sobre el usuario, estas no llegan a ser impositivas.



Adentro
Afuera
Ambivalencia adentro - afuera

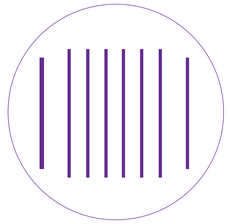
Se rescata del proyecto la poca delimitación que hay entre el adentro y el afuera, y como esta característica llega a ser un incentivo para el movimiento. El usuario llega a la apropiación de la obra mediante el recorrido.

PABELLÓN SONSBEEK

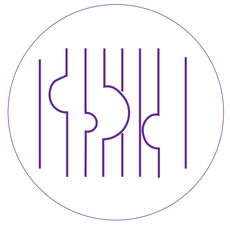
Elementos extraños como punto de relación visual que motiva a recorrer

Aldo van Eyck - Paises Bajos

El pabellón Sonsbeek, cuyo espacio formal está marcado por la presencia de muros, que llegan a curvarse, enderezarse o cortarse, acorde al programa arquitectónico: estancia o permanencia; generan patrones que permiten una rápida lectura de que es lo que sucede en cada espacio, permitiendo al usuario la exploración del proyecto a manera de patio de juegos, en donde el muro modificado es lo que motiva a seguir descubriendo las otras partes.
La relación visual de los espacios invita al usuario a recorrer la obra arquitectónica.



Muros que dirijen flujos



Muros que se deforman para albergar flujos



Hitos que marcan puntos de interés



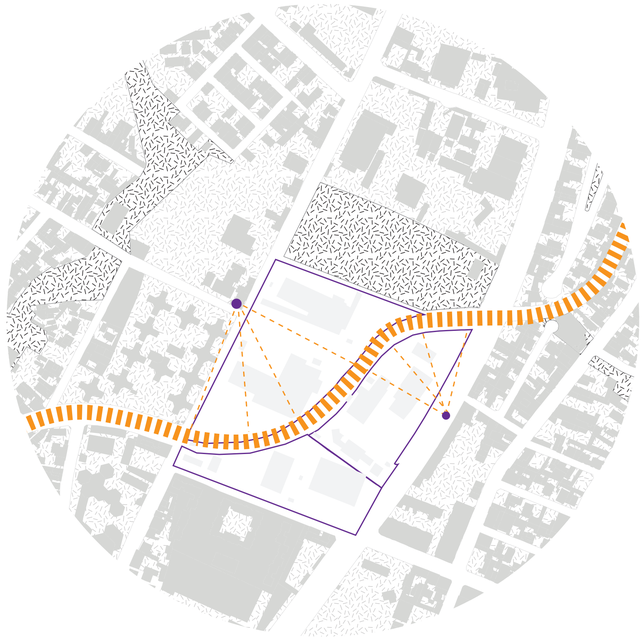
Muros que se rompen para incentivar una libre exploración de la obra arquitectónica

Se entiende a los espacios de paso como elementos lineales; mientras que, a los espacios de estancia como elementos amplios, diferentes, que llegan a interrumpir la linealidad de la circulación. La interrupción llega a ser una herramienta de conexión que fuerza al usuario del pasar al estar. .

INTENCIONES PROYECTUALES

EJE COMO ELEMENTO ORDENADOR

Se entienden las lógicas de implantación del tramo del eje férreo que atraviesa el lote de intervención, las cuales corresponden a lógicas topográficas. El tramo sigue la forma natural de la cota 0.00, la cual está al mismo nivel de la calle Teodoro Gómez de la Torre, permitiendo su fácil conexión.



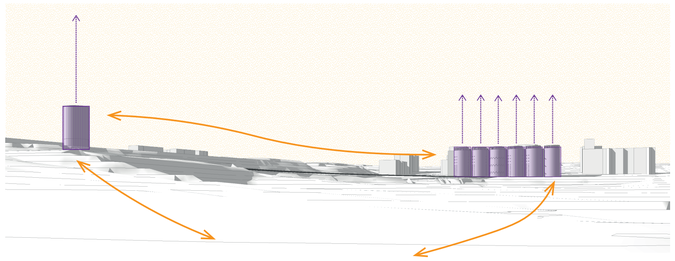
Eje férreo

Centro curva eje férreo

Se encuentran los puntos de trazo, que ordenan la forma curvilínea del eje, con el fin de hacer que el proyecto siga las mismas pautas al momento de generar su implantación.

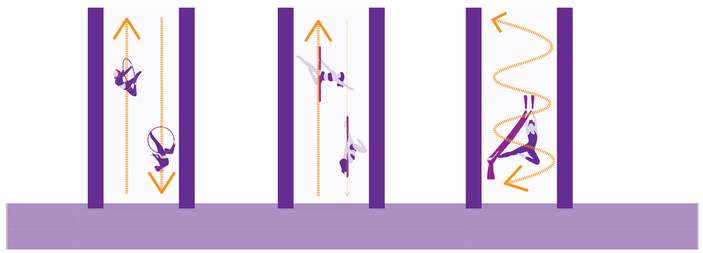
PREEXITENCIAS – HITOS

Se aprovecha la verticalidad de los silos preexistentes para usarlos como hitos que marquen puntos clave dentro del recorrido arquitectónico, elementos extraños que generen puntos de interés dentro del itinerario de recorrido.



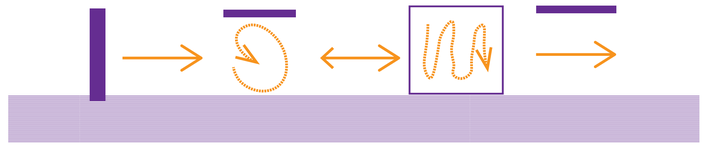
HITOS QUE ALBERGAN ACTIVIDADES

Debido a la condición formal de los silos se busca utilizarlos para aquellas actividades de movimiento corpóreo que aprovechen la condición de verticalidad, como son: pole dance, danza aérea, yoga aéreo, lanzarse, deslizarse, etc.



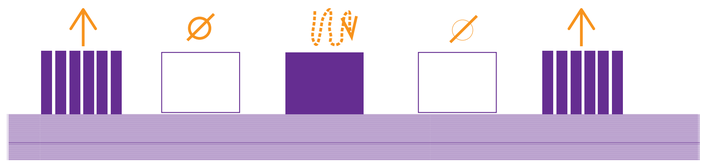
FLUJOS CONTINUO DE DESPLAZAMIEN-

Se busca generar un flujo continuo de desplazamiento; alternando espacios de movimiento: activo / pasivo, adentro / fuera, marcados / libres, que faciliten al usuario recorrer todo el proyecto.



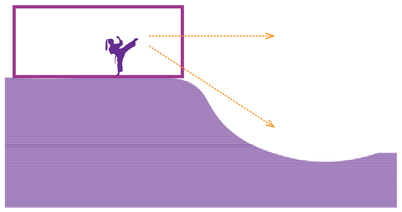
RITMO Y REPETICIÓN COMO ELEMENTO DE ORIENTACIÓN

Se usa el ritmo y la repetición, más allá de su característica compositiva, llega a ser un elemento clave para la orientación de personas con discapacidad visual. El mismo que permitiría crear un imaginario intuitivo.

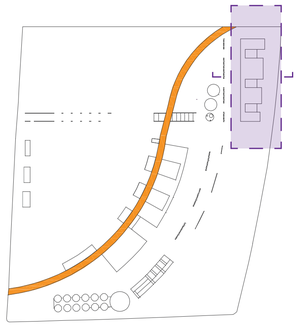


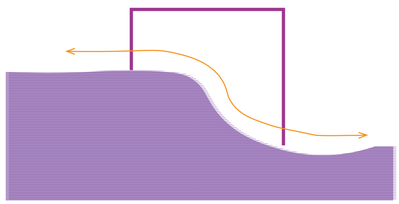
ACOPLARSE A LA TOPOGRAFÍA

Debido a la presencia de plataformas, los bloques arquitectónicos cumplen distintas lógicas de implantación



1 Los bloques aprovechan la diferencia topográfica para resaltar las actividades que se dan en su interior.





2 Los bloques buscan solventar la diferencia topográfica



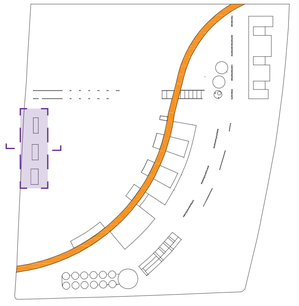


3 Los bloques buscan acoplarse a la diferencia topográfica, enterrándose en el desnivel para pasar





4 Los bloques son sobrepuestos

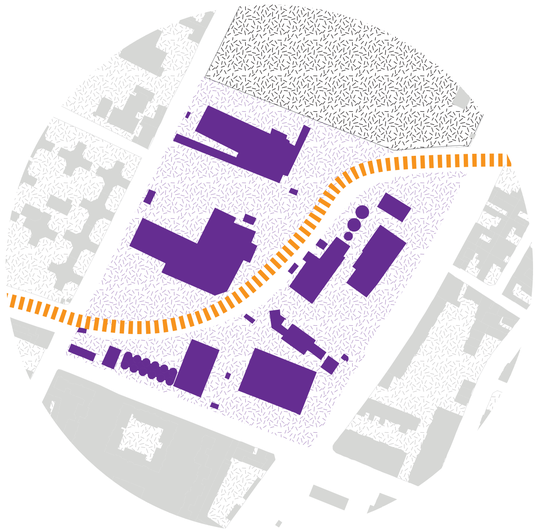


Todas estas decisiones son tomadas con el fin de generar la mínima intervención sobre la topografía del lugar

TOMA DE DESICIONES

1 ESTADOS DEL TERRENO

INICIAL



Eje férreo
Espacios industriales

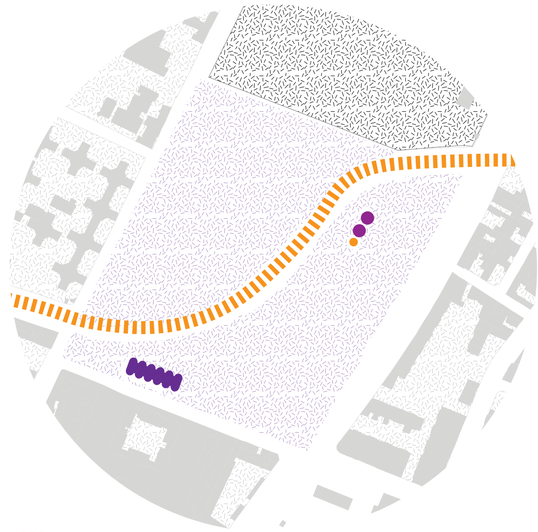
El desarrollo histórico de San Bartolo ha demostrado que los espacios de uso industriales han quedado obsoletos, llegan a ser espacios subutilizados que no aportan al sector.



Eje férreo
Galpones industriales a eliminar
Silos

Se propone la eliminación de los galpones industriales existentes dentro del lote escogido, siendo los silos los únicos elementos a conservar, debido a su carácter histórico y formal. Del mismo modo se conserva el eje férreo como otro elemento de prexistencia.

MODIFICADO



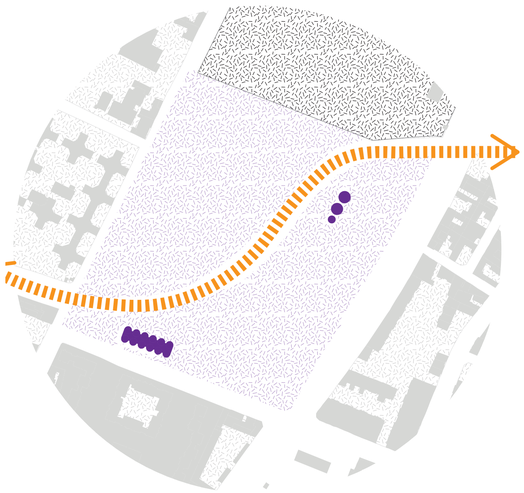
Eje férreo
Bloque de 12 silos
Silo aislado
Silo enterrado

De esta manera se llega al estado del terreno final: un lote marcado por el eje férreo acompañado de silos:

- Un bloque de doce silos de doce metros de alto
- Un silo aislado de doce metros
- Dos silos enterrados un metro

2 EJES DE ITINERARIOS COMO ELEMENTOS ORDENADORES

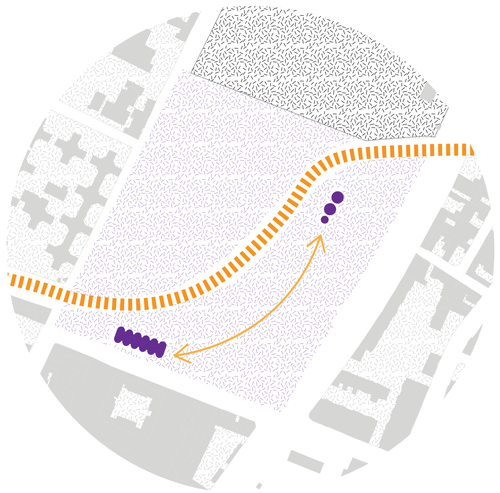
1 EJE FÉRREO



- Prexistencias
- Itinerario 1 - eje férreo

El primer itinerario está marcado por el tramo de eje férreo que atraviesa el lote, esto con el fin de fusionar los itinerarios deportivos del plan masa y los itinerarios internos del proyecto arquitectónico. Este se convertirá en el recorrido principal del proyecto

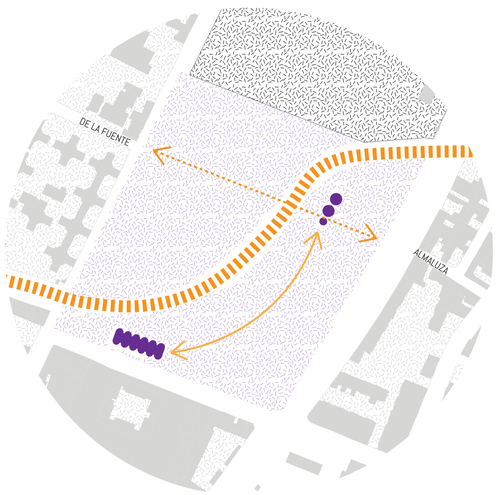
2 PRE EXISTENCIAS



- Prexistencias
- Itinerario 1 - eje férreo
- Itinerario 2

El segundo itinerario, posee un carácter memorial, en donde a través de la enmarcación de los hitos se busca recordar el carácter industrial que alguna vez formo parte del lugar. Se enmarca un recorrido entre los silos siguiendo las lógicas geométricas del eje

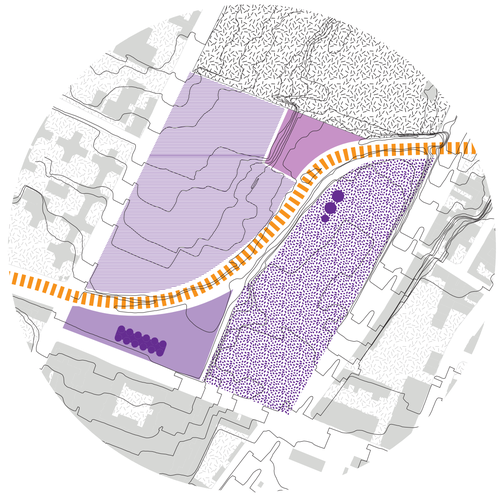
3 PRE EXISTENCIAS - TRAMA URBANA



- Prexistencias
- Itinerario 1 - eje férreo
- Itinerario 2
- Itinerario 3

El tercer itinerario busca conectar la trama urbana con el silo individual prexistente. En su lado oeste se implementa un recorrido que va desde la calle De La Fuente hasta llegar al silo, mientras que en su lado este se genera una conexión visual entre el silo y la calle

3 TOPOGRAFÍA Y PLATAFORMAS



- Plataforma 1
- Plataforma 2
- Plataforma 3
- Plataforma 4

Se analizan los flujos tendenciales de las personas, puestos que estos se ven condicionados a características topográficas del lugar de intervenciónAlmaluza. férreo.

3 TOPOGRAFÍA Y PLATAFORMAS

Las condiciones topográficas de la zona a intervenir condicionan los lugares de posible ingreso de las personas. Siendo los bordes con menos diferencia topográfica los más accesibles, mientras que los bordes con más diferencia topográfica los menos accesibles. Creando de esta manera flujos tendenciales que indicarían como se recorrería el proyecto.

Una vez entendidos los flujos tendenciales, se busca la manera de direccionarlos hacia el interior del lugar de intervención; se utilizan volúmenes en puntos estratégicos para lograr este fin

Con el fin de generar la menor intervención dentro del terreno, cada volumen responde a características diferentes al momento de relacionarse con la topografía, estas son marcadas acordes a su lugar de ubicación.

De esta manera se llega a la ubicación final de los volúmenes. Los cuales cumplen su papel de redireccionar los flujos y a su vez respetan los ejes marcados por los itinerarios

TENDENCIA DE FLUJOS

Flujos

PLATAFORMA 1



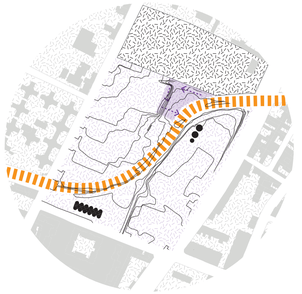
PLATAFORMA 2



PLATAFORMA 3



PLATAFORMA 4



VOLÚMENES QUE DIRECCIONAN FLUJOS

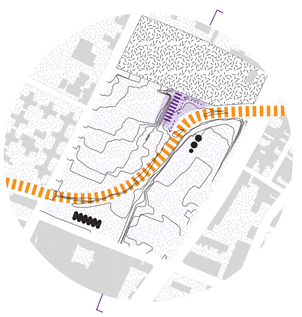
Volúmen

Flujos



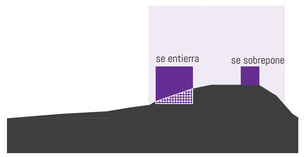




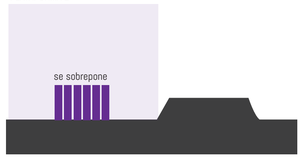


RELACIÓN TOPOGRAFÍA

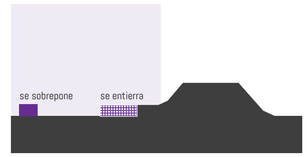
PLATAFORMA 1



PLATAFORMA 2



PLATAFORMA 3



PLATAFORMA 4



UBICACIÓN FINAL

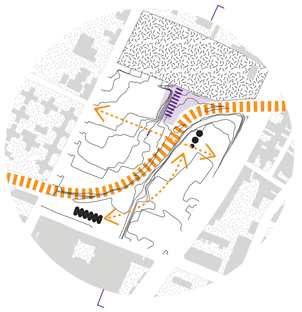
Volúmen

Itinerarios





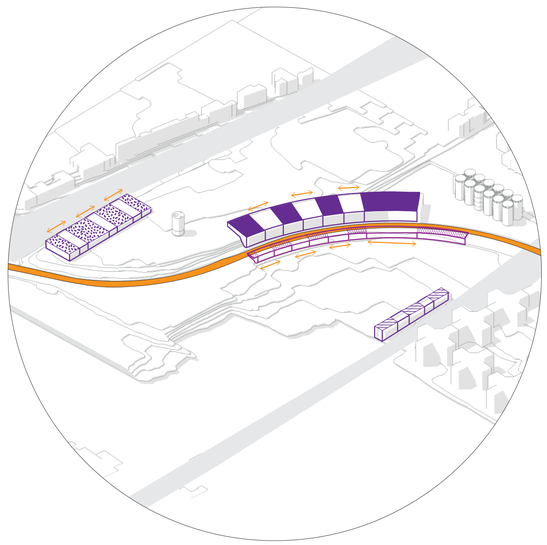


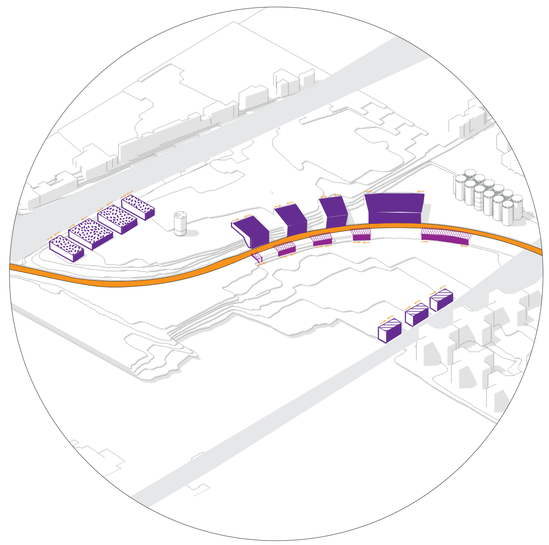


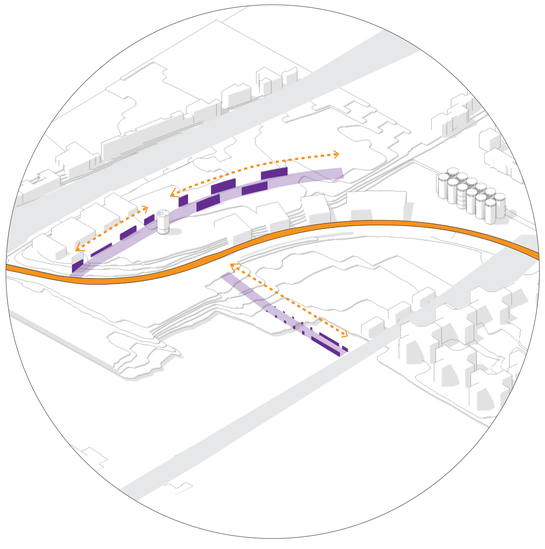
4 VOLÚMENES QUE SE SEPARAN Y SE CONECTAN



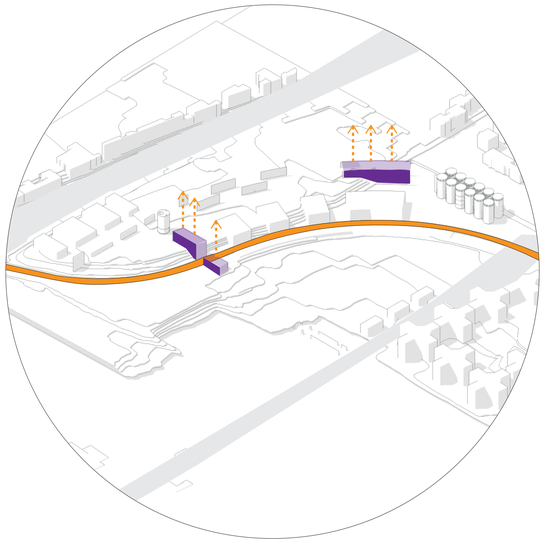
Estos volúmenes se parten acorde a condiciones programáticas internas



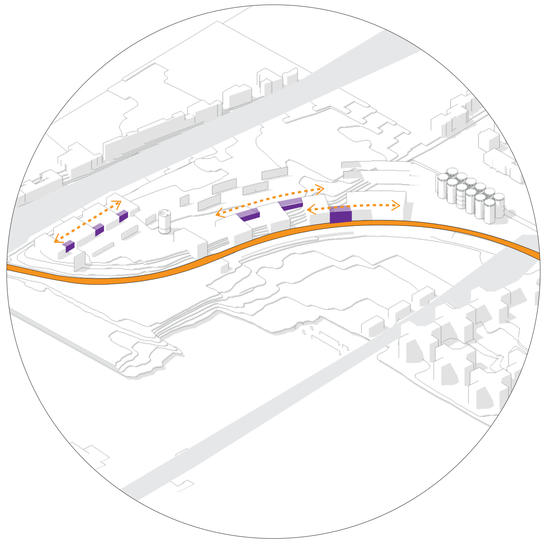




Con el fin de integrar los volúmenes con el recorrido del itinerario, se proponen muros que delimitan dichos recorridos.



Al delimitar los recorridos de los itinerarios, aparecen barreras topográficas que impedirían el flujo continuo de personas. Es por eso que se implementan bloques de gradas y rampas que solventan dicha barrera.



Para una mejor función programática se plantean uniones entre los volúmenes



Con el fin de solventar las diferencias de niveles internas y permitir el flujo continuo de personas, se plantean bloques de espacios servidores.

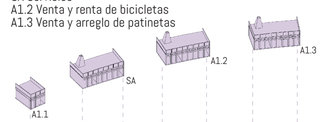
ACTIVIDADES PROGRAMÁTICAS

A COMERCIO

Se plantea el comercio como un elemento de conexión entre cuidad y proyecto arquitectónico.
Los comercios establecidos buscan suplir necesidades relacionadas con la actividad deportiva o ser complementarias a los requerrimientos de la cuidad

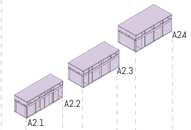
A1 QUE RESPONDE AL PARQUE

A1.1 Enfereria
SA Servicios
A1.2 Venta y renta de bicicletas
A1.3 Venta y arreglo de patinetas



A2 QUE RESPONDE A LA CUIDAD

A2.1 Venta de licuados
A2.2 Venta de helados
A2.3 Tienda de abastos
A24 Restaurante

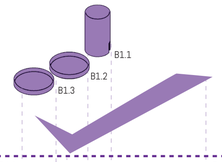


B PAUSA SENSORIAL

Cuando el cuerpo y la mente se encuentran en reposo, tienden a sensibilizarse con respecto a los cambios de su alrededor: luz, viento, temperatura, tiempo; es por esto que se plantean espacios de descanso sensorial, cuyo único propósito es sentir el cambio de los objetos externos.

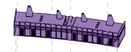
B1 SILOS SENSORIALES

B1. 1 Silo sensorial, percibir el paso del mundo exterior
B1. 2 Silo de descanso individual
B1. 3 Silo de descnaso colectivo



B3 TERRAPLÉN

B2 MÓDULO SENSORIAL

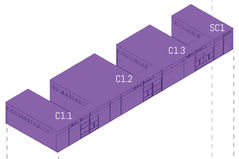


C MOVIMIENTO PASIVO

Los movimientos que necesitan de espacios fijos para su desarrollo y pueden realizarse en dos direcciones: horizontal y vertical.

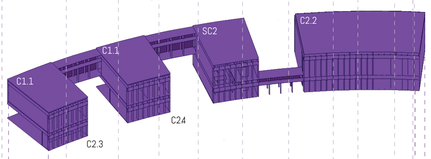
C1 MOVIMIENTO HORIZONTAL

C1.1 Karate
C1.2 Taekowndo
C1.3 Judo
C14 Yoga
SC1 Servicios



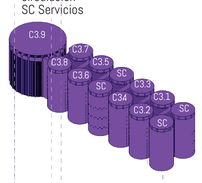
C2 MOVIMIENTO HORIZONTAL

C2.1 Salas de Baile
C2.2 Natación
SC2 Servicios
C2.3 Parqueadero de bicicletas
C24 Teatro al aire libre



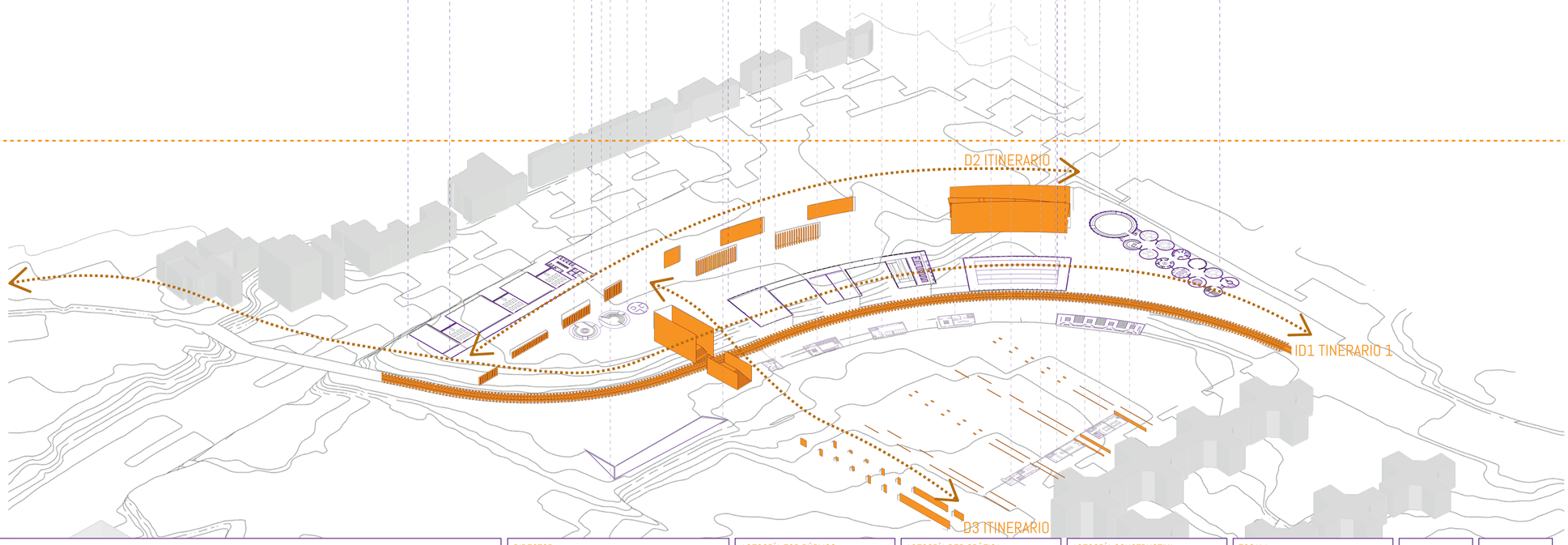
C3 MOVIMIENTO VERTICAL

C3.1 Danza en Lyra
C3.2 Espacio para saltar
C3.3 Escalar
C34 Yoga aéreo
C3.5 Pole Dance
C3.6 Espacio para lanzarse
C3.7 Danza aérea
C3.8 Espacio para delizarse
C3.9 Danza aérea / rampa de circulación
SC Servicios



D MOVIMIENTO ACTIVO

Son aquellos movimientos que necesitan ser direccionados por todo el proyecto, el caminar y recorrer la obra arquitectónica

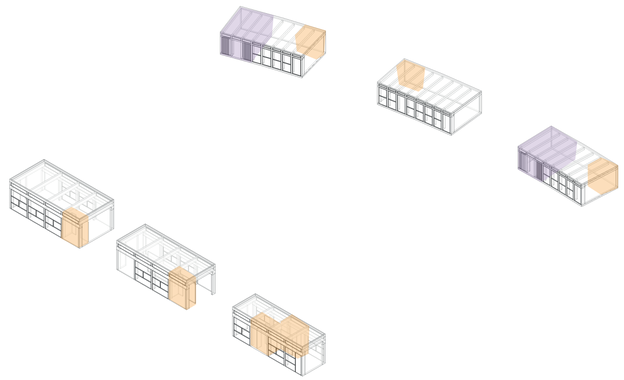


PROGRAMA ARQUITECTÓNICO

A COMERCIO

- Espacio de comercio
- Baterías sanitarias
- Pausas sensoriales

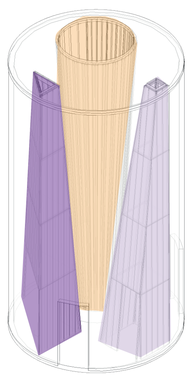




B PAUSA SENSORIAL

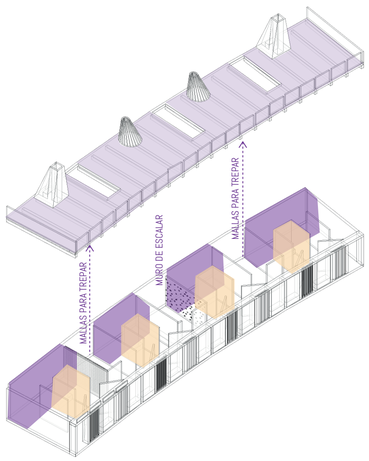
B1

- Prisma triangular de madera
- Prisma circular de hormigón
- Prisma rectangular de acero



B2

- Terraza accesible
- Espacio para sentarse en el frío
- Espacio con luz morada



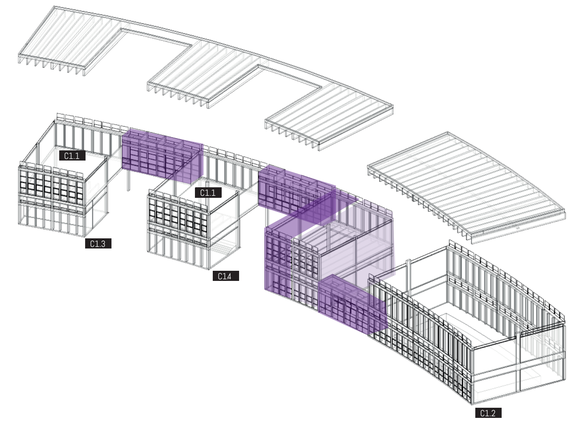
B3



C MOVIMIENTO PASIVO

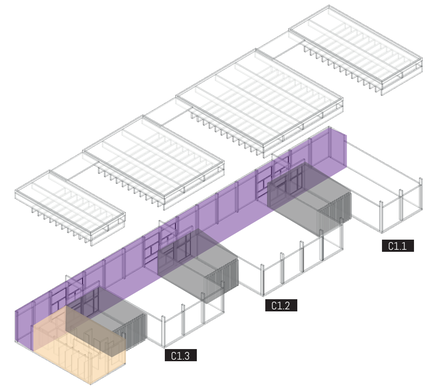
C1

- Circulación
- Movimiento horizontal
  - C2.1 Salas de baile
  - C2.2 Natación
  - C2.3 Parqueadero de bicilietas
  - C2.4 Teatro al aire libre
- Servicios



C2

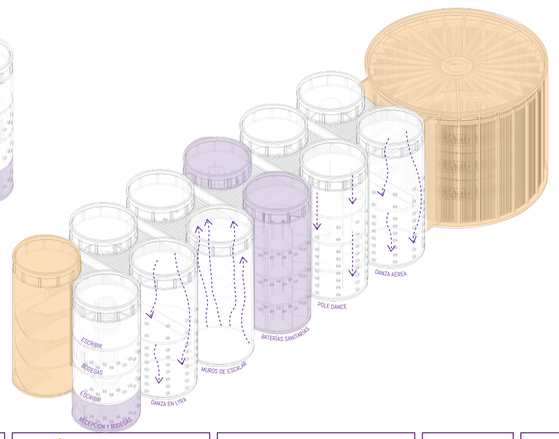
- Circulación
- Servicios
- Movimiento horizontal
  - C1.1 Karate
  - C1.2 Taekwondo
  - C1.3 Judo
- C1.4 Yoga



C3

- Movimineto vertical
- Circulaciones
- Servicios





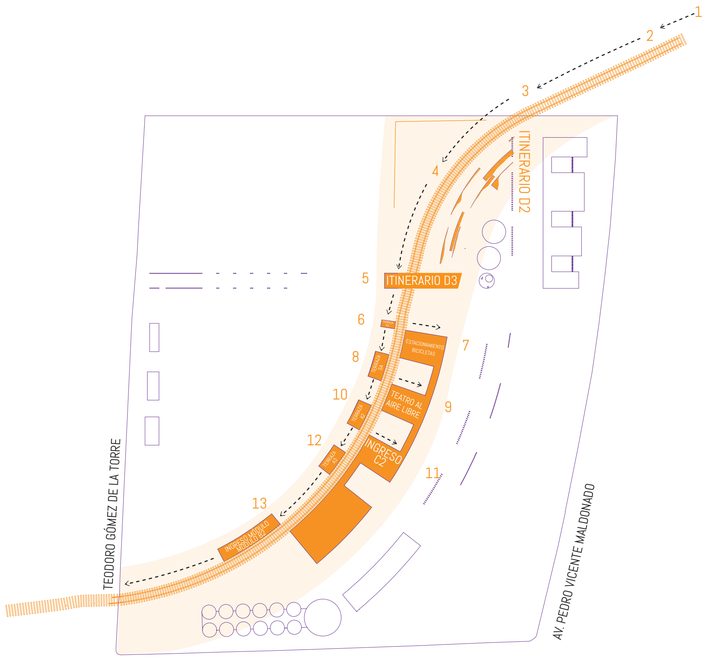
PONTIFICIA UNIVERSIDAD CATÓLICA DEL ECUADOR
FACULTAD DE ARQUITECTURA DISEÑO Y ARTES
TRABAJO DE TITULACIÓN

PROYECTO FRACTURAS URBANAS GENERADAS POR LOS EJES DE MOVILIDAD	DIRECTOR Msc. Arq. Gabriela Naranjo Serrano	ASESORÍA ESP. PÚBLICO Arq. Bernardo Rosero	ASESORÍA REP. GRÁFICA Arq. Alejandro Samaniego	ASESORÍA CONSTRUCTIVA Arq. Nicolás Salazar	ESCALA	M 27
CONTENIDO PROGRAMA ARQUITECTÓNICO	AUTOR Ivonne Taimi Toaquiza Onofa	ASESORÍA SOSTENIBILIDAD Arq. Francisco Vasquez	ASESORÍA ESTRUCTURAL Ing. Marcelo Otáñez	UBICACIÓN Quito, San Bartolo	FECHA Diciembre 2023	

D MOVIMIENTO ACTIVO
ITINERARIOS DE MOVIMIENTO

D1

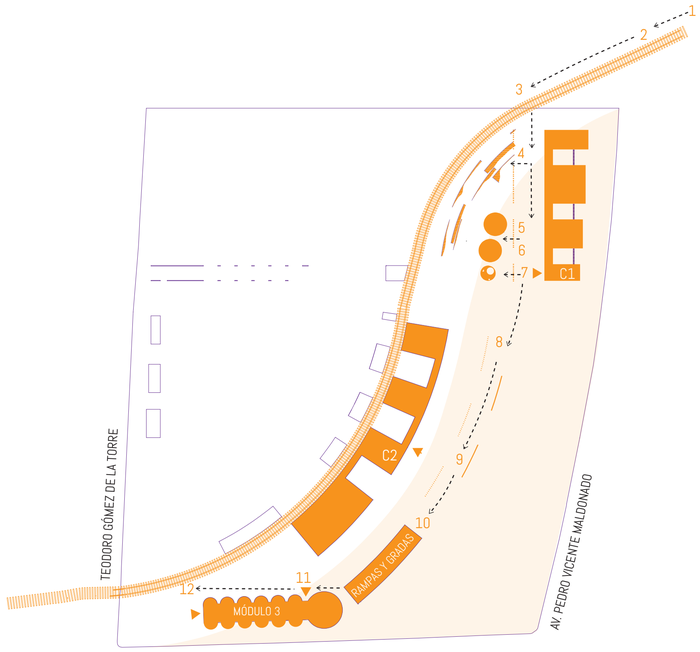
Se encuentra marcado por los rieles del eje férreo



1 Recorrido que se solapa con el parque lineal del eje férreo, propuesto en el plan masa.
2 Paso del eje férreo elevado sobre la Av. Pedro Vicente Maldonado
3 Punto inicial de itinerario D2
4 Pausa sensorial B3
5 Punto medio de itinerario D3
6 Terraza A1
7 Estacionamiento de bicicletas
8 Terraza SA
9 Teatro al aire libre
10 Terraza A2
11 Entrada a bloque C2 por planta baja
12 Terraza A3
13 Entrada módulo B2

D2

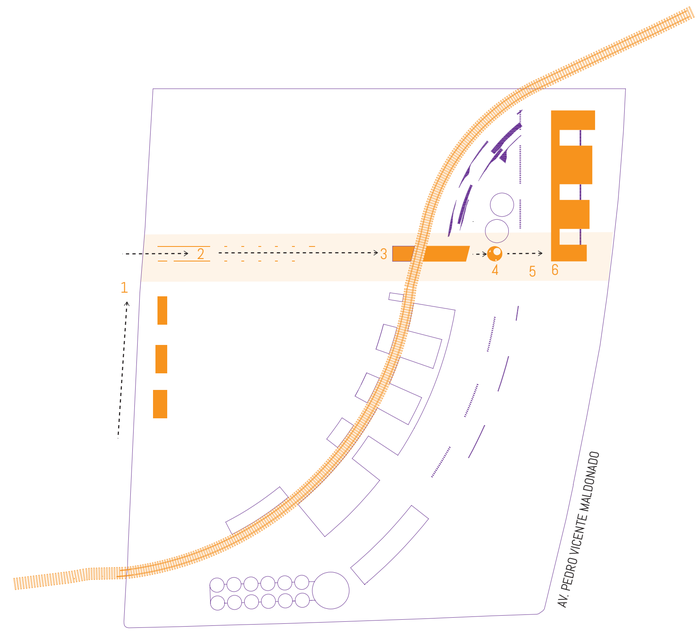
Los muros, que delimitan el recorrido, sirven a manera de lenguaje para personas con capacidad reducida. En donde las paredes perforadas indican el lado del recorrido que se encuentra próximo al proyecto arquitectónico, mientras que las paredes lisas indican el lado del recorrido que se encuentra próximo al espacio púbico.



1 Recorrido que se solapa con el parque lineal del eje férreo, propuesto en el plan masa.
2 Paso del eje férreo elevado sobre la Av. Pedro Vicente Maldonado
3 Ingreso a itinerario D2
4 Solape con asientos enterrados de módulo B3
5 Ingreso a módulos B1.3
6 Ingreso a módulo B1.2
7 Ingreso a módulo B1.1 / Ingreso a módulo C1
8 Camineria marcada por muros lisos y perforados
9 Ingreso a módulo C2 por planta alta
10 Bloque de rampas y gradas
11 Ingreso a módulo C3
12 Punto de solape con itinerario D1

D3

Se encuentra delimitado por muros, el primero se levanta tres metros sobre el nivel natural del terreno hasta irse perdiendo en el mismo levantándose tan solo 0,2 metros.



1 Módulos de comercio
2 Camineria rodeada entre muros que se pierden en el terreno
3 Bloque de gradas entre plataforma 3 y 1
4 Ingreso a módulo de pausa sensorial B3.1
5 Camineria rodeada entre muros que solapa con el recorrido del itinerario D2
6 Ingreso a módulo de movimineto activo C2

D MOVIMIENTO ACTIVO
ITINERARIOS DE MOVIMIENTO

D4

Busca direccionar los flujos desde la calle Teodoro Goméz de la Torre hacia el interior del proyecto. Esta camiería se ecuentra marcada por muros de 10 y 30cm de ancho, que sobresalen de 10 a 40cm del terreno (acorde a sus condiciones topográficas), marcando un recorrido tendencial que direcciona pero que en cualquier momento puede ser irrespetado.



1 Modulos de comercio A2
2 Módulos de comercio A1
3 Espacio público
4 Caminería módulos de comercio A2

Los bloques que sobresalen 10cm sirven como guía en el suelo para personas no videntes



Los bloques que sobresalen entre 20cm y 30cm sirven como asientos



D5 - D6

D5
Busca direccionar los flujos desde la calle Teodoro Goméz hacia el módulo de movimiento pasivo C3
D6
Busca direccionar los flujos de la calle Joaquín Gutierrez y de la Av. Pedro Vicente Maldonado hacia el itinerario D2



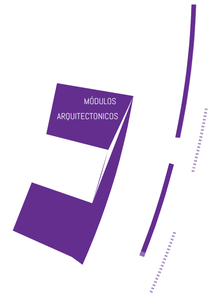
1 Calle Teodoro Gomez de la Torre
2 Módulo movimiento pasivo C3
3 Calle Joaquín Gutierrez
4 Av. Pedro Vicente Maldonado
5 Itinerario D2

¿ QUÉ LENGUAJE TRANSMITE EL ESPACIO PÚBLICO?

Se usan muros como elementos estructurantes del espacio público, los cuales sobresalen, se esconden, se agrupan con el fin de ir transmitiendo un lenguaje que permita al usuario entender el programa arquitectónico mediante la textura del suelo.

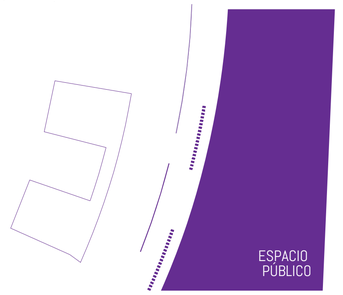
MUROS QUE SOBRESALEN 3m

Que son lisos



De este lado se encuentran módulos de movimientos activos

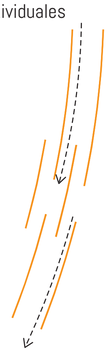
Que se perforan



De este lado se encuentra el espacio público del proyecto

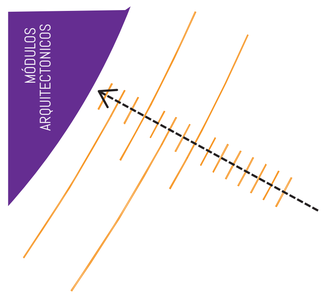
MUROS QUE SOBRESALEN 10cm

Individuales



Marcan la dirección de los recorridos de los itinerarios longitudinales

Grupales



Marcan la dirección de los recorridos de los itinerarios transversales e indican la presencia de posibles entradas a módulos arquitectónicos

MATERIALIDAD

Los materiales usados dentro del proyecto arquitectónico son hormigón y acero. Se usa el hormigón con el fin de seguir el lenguaje arquitectónico del bloque de doce silos prexistentes, mientras que el acero se usa en las cubiertas debido a la necesidad programática de solventar grandes luces sin tener elementos intermedios. Se ubican las vigas en el sentido de la luz más larga, con el fin de generar un peralte significativo que permita el ingreso de luz superior.

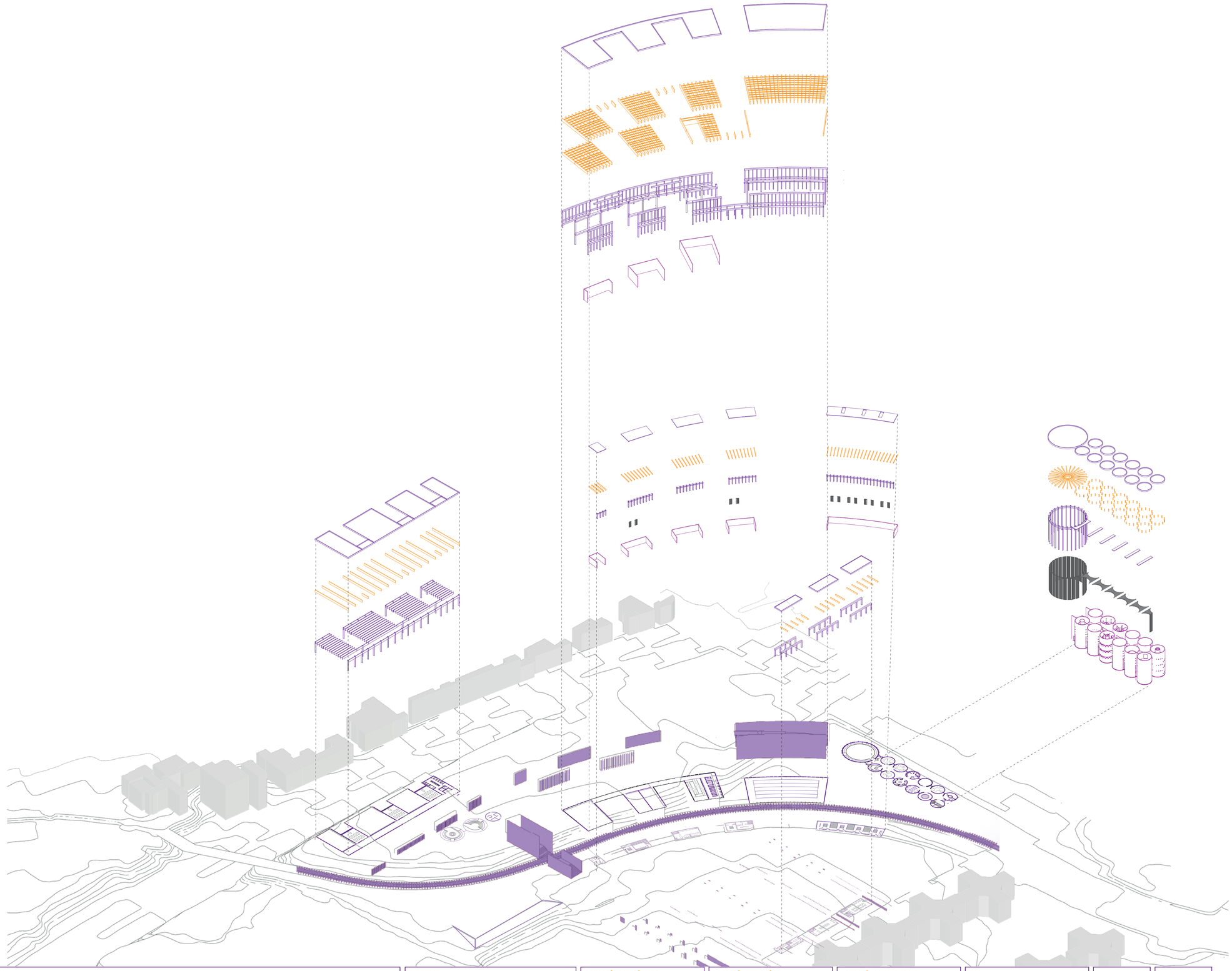
El nuevo volumen implementado en remate del bloque de doce silos esta realizado en acero, con el fin de generar contraste de material entre elementos nuevos y prexistentes. Este volumen está cercado por elementos verticales estructurales y no estructurales, ambos de acero

A HORMIGÓN

B ACERO ESTRUCTURAL

C ACERO CORTEN

D MUROS PORTANTES



PONTIFICIA UNIVERSIDAD CATÓLICA DEL ECUADOR
FACULTAD DE ARQUITECTURA DISEÑO Y ARTES
TRABAJO DE TITULACIÓN

PROYECTO FRACTURAS URBANAS GENERADAS POR LOS EJES DE MOVILIDAD	DIRECTOR Msc. Arq. Gabriela Naranjo Serrano	ASESORÍA ESP. PÚBLICO Arq. Bernardo Rosero	ASESORÍA REP. GRÁFICA Arq. Alejandro Samaniego	ASESORÍA CONSTRUCTIVA Arq. Nicolás Salazar	ESCALA	M 30
CONTENIDO MATERIALIDAD	AUTOR Ivonne Taimi Toaquiza Onofa	ASESORÍA SOSTENIBILIDAD Arq. Francisco Vasquez	ASESORÍA ESTRUCTURAL Ing. Marcelo Otáñez	UBICACIÓN Quito, San Bartolo	FECHA Diciembre 2023	

El ser humano es una persona libre, libre de recorrer la cuidad y la arquitectura del modo que el elija. El imponer ejes de movilidad marcados no hace más que interrumpir este acto de libertad e impide la apropiación del espacio. Los ejes de movilidad, al ser diseñados en una sola dirección, hacen que las zonas alejadas de ellos no se perciban dentro del imaginario urbano.

Se debe trabajar a los ejes como un elemento permeable y sujeto a romperse, como un elemento que guía pero que no impone. Es por esto que las intervenciones urbanas y arquitectónicas se han planteado por medio de ejes/itinerarios que marcan recorridos tendenciales pero que no buscan ser impositivos, incentivando la permeabilidad en todo momento y haciendo que estos se conviertan en elementos detonantes de un libre movimiento.

Se llega a entender cómo aquellos elementos considerados como problemáticos, mediante intervenciones de diseño adecuadas, pueden pasar de causar problemas a brindar soluciones, desde el entendimiento y aprovechamiento de sus características propias. Las mega manzanas al ser espacios grandes que interrumpen conexiones, llegan a ser usadas como elementos irrumpen el recorrido de las personas para hacerlos entrar dentro de las intervenciones. Los silos que debido a su carácter de verticalidad han sido relegados para el almacenaje de objetos, actividad que los ha dejado obsoletos, son entendidos como elementos que albergan actividades corpóreas que necesitan cualidades de verticalidad para su correcto funcionamiento. De esta manera se entiende al proceso de diseño como el entendimiento de circunstancias y manejo de estrategias que me permiten llegar a cumplir un objetivo.

Las intervenciones planteadas incentivan al usuario a moverse, a recorrer y apropiarse de todo aquello que ven y que sienten; y este movimiento debe ser accesible para todos, porque todos tenemos derecho de recorrer y experimentar los espacios. Intervenciones que, si bien responden a lógicas programáticas, su principal fin es ser espacios que generen el movimiento corpóreo por excelencia: el caminar. De esta manera se usa el caminar como medio que solventa la fracturación generada por los ejes de movilidad, la única manera de solventar la fracturación es moverse entre ella.