PONTIFICIA UNIVERSIDAD CATÓLICA DEL ECUADOR

FACULTAD DE HÁBITAT, INFRAESTRUCTURA Y CREATIVIDAD

CARRERA DE ARQUITECTURA

TRABAJO DE INTEGRACIÓN CURRICULAR

"Umbral Creativo": Centro de Diseño, Oficios y Arte

Estrategias de arquitectura productiva y permeabilidad urbana para la activación comunitaria en el barrio Santa Clara de Millán, Quito.

SANTIAGO NICOLAS HERRERA JAYA

DIRECTOR: MTR. ARQ. MANUEL URIBE

QUITO, JULIO 2026

ÍNDICE

INTRODUCCIÓN 5
ANTECEDENTES DE INVESTIGACIÓN 9
JUSTIFICACIÓN 11
OBJETIVOS 13
METODOLOGÍA 15
CAPÍTULO I. ESTUDIO URBANO-ARQUITECTÓNICO DEL SECTOR SANTA CLARA DE SAN MILLÁN 17
1.1. Aproximación al polígono de intervención mediante escalas 17
1.1.1. Escala nacional-provincial 18
1.1.2. Escala metropolitana-parroquial 19
1.1.3. Escala parroquial-urbana 20
1.1.4. Escala barrial-sectorial 22
1.2. Antecedentes del área de estudio 23
1.2.1. Datos generales del polígono de intervención 24
1.2.2. Antecedentes históricos 25
1.2.3. Población residente y población flotante 27
1.2.4. Sistema de movilidad peatonal y vehicular 31
1.3. Lectura del vacío en el territorio 37
1.3.1. Análisis del vacío urbano 38
1.3.2. Vacíos de transición en vías y manzanas 39
1.3.3. Clasificación de los vacíos por dominio 41
1.3.4. Análisis de los vacíos públicos exteriores 42
1.3.5. Usos del vacío interior en planta baja 44
1.3.6. Actividades en los vacíos exteriores e interiores por manzana 45
1.3.7. Seguridad peatonal y vigilancia natural 46
1.3.8. Usos de suelo y actividad de planta baja 48
1.3.9. Caracterización de la vivienda 49
1.3.10. Relación entre superficie de vivienda y población residente 50
1.3.11. Área verde, sistema ambiental e islas de calor 50

1.4. Estudio del lleno en el territorio 54
1.4.1. Análisis de llenos por manzana 55
1.4.2. Identificación de la normativa urbanística vigente 56
1.4.3. Contraste entre la morfología urbana actual y la normativa vigente 61
1.4.4. Proyectos dinamizadores 65
1.4.5. Estado de la arquitectura 66
1.5. Diagnóstico urbano-arquitectónico 68
1.5.1. Síntesis de indicadores, problemáticas y oportunidades 68
1.5.2. Área verde, población residente y seguridad peatonal 69
1.5.3. Movilidad peatonal, vehicular y transporte público 70
1.5.4. Vivienda, uso de suelo y residencialidad 72
1.5.5. Equipamientos y población flotante 74
1.5.6. Actividad comercial y planta baja 76
1.5.7. Seguridad peatonal, vigilancia natural y continuidad urbana 77
1.5.8. Patrimonio y proyectos dinamizadores 78
1.5.9. Síntesis diagnóstica y criterios de intervención 79
CAPÍTULO 2: CORREDORES ARTICULADORES DE VIDA URBANA EN SANTA CLARA DE SAN MILLÁN 80
2.1 Fundamentación y criterios de intervención urbana 80
2.1.1 Intervención Morfológica de Manzanas 81
2.1.2 Jerarquización vial y recuperación del espacio peatonal como criterio de intervención 84
2.1.3. Ejes de articulación urbana 87
2.2. Estructura general del Plan Masa 88
2.2.1. Sistema de Movilidad Sostenible y Gestión Vehicular 89
2.2.2. Corredor Comercial Cultural 92
2.2.3. Corredor Ambiental 93
2.2.4. Plantas bajas activas, patrimonio y proyectos dinamizadores 95
2.4. Síntesis de la propuesta urbana 96
2.4.2. Lineamientos de continuidad hacia los proyectos arquitectónicos individuales 98
CAPÍTULO 3. : “Umbral Creativo”: Centro de Diseño, Oficios y Arte 100
3.1. INTRODUCCIÓN 100

3.1.1. Contextualización del Objeto en el Plan Colectivo Vacío. 100
3.1.2. Diagnóstico Sociodemográfico y Capacidad del Sector. 101
3.2. REFERENCIAS URBANO-ARQUITECTÓNICAS 103
3.2.1. Bauhaus Dessau por Walter Gropius en 1926. 104
3.2.2. SESC Pompeia, diseñado por Lina Bo Bardi de 1977 a 1986. 105
3.2.3. Fab Lab Barcelona. 107
3.3. EL VACÍO ESTRUCTURANTE E IMPLEMENTACIÓN EN EL BLOQUE OBJETIVO 108
3.3.1. Criterios para la Selección de la Parcela. 108
3.3.2. Estrategia de Gestión del Suelo (Rellenos y Vacíos): 109
3.3.3. Continuidad del plano del suelo y permeabilidad urbana: 110
3.4. CRITERIOS Y ESTRATEGIAS DE DISEÑO ARQUITECTÓNICO 111
3.4.1. Criterios Espaciales (Arquitectura Productiva): 111
3.4.2. Criterios Funcionales (Gradiente de Privacidad): 111
3.4.3. Criterios Tecnológicos (Modularidad y Flexibilidad): 114
3.5. DESARROLLO DEL PROGRAMA URBANO ARQUITECTÓNICO 114
3.5.1. Componentes cualitativos del Programa (Por zonas): 114
3.6. PROYECTO PRELIMINAR: EL PLAN ARQUITECTÓNICO Y DESARROLLO FORMAL 115
3.6.1. Justificación, evolución volumétrica y operaciones morfológicas: 115
3.6.2. Documentación gráfica y planos generales: 117
3.6.3. Memoria tecnológica y sistemas constructivos: 119
CONCLUSIONES 121
REFERENCIAS 122

ÍNDICE DE FIGURAS

Figura 1. Aproximación al territorio. Escala nacional-provincial. 15

Figura 2. Aproximación al territorio. Escala metropolitana-parroquial. 16

Figura 3. Aproximación al territorio. Escala parroquial-barrial. 17

Figura 4. Aproximación al territorio. Escala barrial-sectorial. 19

Figura 5. Antecedentes. Datos sobre el polígono. Escala barrial-sectorial. 21

Figura 6. Antecedentes. Línea de tiempo del polígono. Escala parroquial-barrial. 22

Figura 7. Antecedentes. Línea de tiempo del polígono. Escala parroquial-barrial. 23

Figura 8. Antecedentes. Densidad poblacional. Escala barrial-sectorial. 25

Figura 9. Antecedentes. Densidad poblacional. Escala barrial-sectorial. 26

Figura 10. Antecedentes. Población flotante. Escala barrial-sectorial. 27

Figura 11. Antecedentes. Movilidad. Transporte público. Escala parroquial-barrial. 29

Figura 12. Antecedentes. Movilidad. Transporte público y privado. Escala barrial-sectorial. 30

Figura 13. Antecedentes. Movilidad. Población flotante. Escala barrial-sectorial. 31

Figura 14. Antecedentes. Movilidad peatonal. Escala barrial-sectorial. 33

Figura 15. Lectura del vacío en el territorio. Vacío estructurante. Escala barrial-sectorial. 35

Figura 16. Lectura del vacío en el territorio. Vacío de transición en vías. Escala barrial-sectorial. 36

Figura 17. Lectura del vacío en el territorio. Vacío de transición por manzanas. Escala barrial-sectorial. 37

Figura 18. Lectura del vacío en el territorio. Vacío por dominio. Escala barrial-sectorial. 38

Figura 19. Lectura del vacío en el territorio. Vacío público. Escala barrial-sectorial. 39

Figura 20. Lectura del vacío en el territorio. Uso del vacío interno en planta baja. Escala barrial-sectorial. 41

Figura 21. Lectura del vacío en el territorio. Vacío por manzana. Escala barrial-sectorial. 42

Figura 22. Lectura del vacío en el territorio. Análisis de seguridad. Escala barrial-sectorial. 43
Figura 23. Lectura del vacío en el territorio. Uso de suelo y actividad de planta baja. 45
Figura 24. Lectura del vacío en el territorio. Área verde. 47
Figura 25. Lectura del vacío en el territorio. Área verde. 48
Figura 26. Lectura del vacío en el territorio. Sistema ambiental. 49
Figura 27. Lectura del vacío en el territorio. Islas de calor. 50
Figura 28. Estudio del lleno. Análisis de llenos. 52
Figura 29. Estudio del lleno. Normativa vigente. 54
Figura 30. Estudio del lleno. Normativa vigente. 56
Figura 31. Estudio del lleno. Altura de edificaciones. 59
Figura 32. Estudio del lleno. Proyectos dinamizadores. 62
Figura 33. Estudio del lleno. Estado de la arquitectura. 64
Figura 34. Diagnóstico. Indicadores de área verde. 66
Figura 35. Diagnóstico. Cantidad de área verde. 66
Figura 36. Diagnóstico. Flujo peatonal y horarios de actividad. 68
Figura 37. Diagnóstico. Calidad del espacio público vial. 68
Figura 38. Diagnóstico. Problemáticas y oportunidades del vacío. 68
Figura 39. Diagnóstico. Vivienda, uso de suelo y residencialidad. 69
Figura 40. Diagnóstico. Indicadores de uso de suelo. 70
Figura 41. Diagnóstico. Problemáticas y oportunidades. Normativa y vivienda. 70
Figura 42. Diagnóstico. Equipamientos y población flotante. 71
Figura 43. Diagnóstico. Problemáticas y oportunidades de equipamientos. 71
Figura 44. Diagnóstico. Actividad comercial. 72
Figura 45. Diagnóstico. Problemáticas del comercio. 73

Figura 46. Diagnóstico. Seguridad peatonal. 74
Figura 47. Tipologías del vacío por manzana. 80
Figura 48. Sistema de movilidad sostenible. 87
Figura 49. Corredor comercial cultural. 89
Figura 50. Corredor ambiental. 93
Figura 51. Contextualización del objeto. 97
Figura 52. Diagnóstico de problemática. 98
Figura 53. Conceptualización del Umbral Creativo. 99
Figura 54. Área de derrocamiento. 105
Figura 55. Estrategia de gestión del lote. 106
Figura 56. Permeabilidad urbana. 107
Figura 57. Sistema público–privado. 109
Figura 58. Sistema portante. 110
Figura 59. Espacios servidos y servidores. 111
Figura 60. Evolución volumétrica. 113
Figura 61. Planta baja. 113
Figura 62. Plantas y cortes. 114
Figura 63. Fachadas. 115
Figura 64. Sistema estructural. 115

INTRODUCCIÓN

El presente volumen plantea el desarrollo del estudio urbano-arquitectónico y la propuesta del Plan Vacio para el sector de Santa Clara de San Millán, en Quito. La investigación parte del reconocimiento de un territorio estratégico por su proximidad al Mercado de Santa Clara, la Universidad Central del Ecuador, equipamientos educativos, sistemas de movilidad y actividades comerciales de escala barrial. No obstante, dentro de este polígono la condición de centralidades mantiene ciertas problemáticas relacionadas con la fragmentación de recorridos peatonales, la predominancia del vehículo, la limitada disponibilidad de áreas verdes accesibles, la baja presencia residencial y la disminución de actividad que se produce durante horario vespertinos y nocturnos.

Frente a estas condiciones, el estudio propone comprender al vacío urbano como una estructura la cual es capaz de organizar relaciones entre la movilidad, permanencia, actividades económicas, espacios colectivos y la vida cotidiana. Dentro de la lectura del territorio esta no se limita a identificar áreas no construidas, sino que las analiza; la relación entre vacíos, llenos, usos de suelo, actividades en planta baja, vivienda, patrimonio, infraestructura vial y dinámicas sociales. Con esta aproximación se permite reconocer distintas oportunidades de intervención en espacios fragmentados, bordes poco permeables y manzanas con capacidad de aportar continuidad urbana.

El Capítulo I presenta el estudio urbano-arquitectónico del sector de Santa Clara de San Millán; a través de distintas escalas de aproximación, se analiza la configuración territorial, la movilidad, la población residente y flotante, la estructura de vacíos y llenos, la normativa vigente, las condiciones ambientales, los usos de suelo, así como también las principales problemáticas y oportunidades identificadas.

A partir de este diagnóstico, el Capitulo II plantea un Plan Vacio el cuales está orientado a fortalecer la habitabilidad, la movilidad sostenible, la actividad comercial y cultural, la continuidad ambiental, la cohesión social del sector. Esta propuesta se estructura mediante el Corredor Comercial Cultural, el Corredor Ambiental y el Corredor de Transferencia y Movilidad, estando así complementados por ciertas estrategias de supermanzana como es; la planificación vial, activación de plantas bajas, recuperación patrimonial, incorporación de vivienda y la transformación de los vacíos urbanos entendidos como superficie no edificada.

De esta manera, el capítulo III establece los criterios urbanos que orientan el desarrollo posterior de los proyectos arquitectónicos individuales. La intervención en la manzana 15 se comprende como parte de esta estructura general, al constituirse en una pieza que articula el Mercado Santa Clara y lo demás Proyectos del polígono.

ANTECEDENTES DE INVESTIGACIÓN

Dentro de la presente investigación surge el interés por abordad sectores urbanos consolidados los cuales, aunque cuentan con infraestructura, equipamientos, actividad económica y buenas condiciones de accesibilidad, todavía presentan desequilibrios en la relación entre movilidad, residencia, espacio público y vida colectiva. En este tipo de contextos, el intervenir la ciudad no implica únicamente incorporar nuevos objetos arquitectónicos, sino comprender el territorio como un sistema de relaciones espaciales, sociales y temporales.

Desde esta perspectiva el espacio urbano se empieza a entender como una construcción social la cual es vinculada haca las practicas cotidianas, las dinámicas económicas y las formas de apropiación colectiva. Lefebvre (1991) plantea que el espacio público no es un soporte neutral,

sino una producción relacionada con distintas actividades y relaciones que ocurren en él. Por otro lado, Gehl (2010) plantea que la calidad urbana depende de la posibilidad de caminas, permanecer, encontraste y participar en la vida cotidiana dentro de entornos pensados a escala humana.

El sector de Santa Clara de San Millan resulta pertinente como caso de estudio por la relación de actividades comerciales, educativas, residenciales, institucionales y de movilidad que se concentran en su entorno inmediato. Sin embargo, la situación de intensidad urbana no siempre se traduce en continuidad peatonal, permanencia, accesibilidad o apropiación del espacio. La predominancia de infraestructuras orientadas al vehículo, la discontinuidad entre bordes urbanos y la presencia de los vacíos subutilizados muestra la necesidad de estudiar este polígono a partir de la relación entre el espacio construido y el espacio libre.

En este marco, la presente investigación adopta el concepto de vacío estructurante como una herramienta de análisis y proyecto. El vacío no se entiende únicamente como una superficies no edificada o residual sino como una oportunidad para articular recorridos, actividades, centralidades, condiciones ambientales y cormas de encuentro. Siendo así, este reconocimiento permite identificar posibilidades de transformación en manzanas, vías, borde y espacios interiores que actualmente mantienen una relación débil con la vida urbana del sector.

A partir de esta aproximación, el trabajo desarrolla una lectura colectiva del lugar y formula un Plan Vacío orientado a fortalecer la habitabilidad, la movilidad sostenible, la continuidad ambiental y la actividad urbana. Haciendo que este proceso defina criterios generales que permiten orientar al desarrollo de proyectos arquitectónicos individuales vinculados a dinámicas y oportunidades identificadas en Santa Clara de San Millan, posteriormente.

JUSTIFICACIÓN

En este trabajo se justifica por la necesidad de abordad las tensiones urbano-arquitectónicas las cuales afectan al sector de Santa Clara de Sn MIllan, un territorio estratégico del centro norte de Quito por si proximidad al Mercado de Santa Clara, la Universidad Central del Ecuador, equipamientos educativos, comercio, servicios y sistemas de transporte público. A pesar de esta condición de centralidad y accesibilidad, el sector presenta desequilibrios entre movilidad, residencia espacio libre, actividad y permanencia urbanas y permanencia colectiva, lo que limita su capacidad para consolidarse como un entorno habitable, seguro y activo durante distintos momentos del día.

Una de las principales problemáticas identificadas corresponde a la distribución desigual del vacío exterior. Del total del espacio libre analizado, aproximadamente el 74,94% se encuentran destinados a la circulación vehicular, estacionamiento y superficies asociadas al automóvil, mientras que solo el 25,06% corresponde a áreas peatonales. Esta condición reduce las posibilidades de caminar, descansando, encuentro y apropiación colectiva, especialmente en un sector que concentra distintos flujos cotidianos de estudiantes, trabajadores, comerciantes, residentes y usuarios del mercado. Por ello, recuperar la escala humana implica replantear la relación entre vehículo, peatón y espacio de estancia y accesibilidad universal.

Por otro lado, la situación ambiental recuerda la necesidad, ya que el proyecto cuenta con aproximadamente 0,70m2 de área verde pública accesible por habiente residente, una proporción limitada frente a la intensidad de uso del sector. La presencia predominante de pavimento, estacionamientos y superficies reducidas reduce las condiciones de sombra, permeabilidad, confort térmico y permanencia exterior. En este sentido, la incorporación de vegetación, suelo permeable,

arbolado, patios, retiros activos y vacíos recuperados no debe entenderse como una acción aislada, sino como parte de una infraestructura ambiental vinculada a la movilidad peatonal y a la habitabilidad urbana.

Asimismo, la relación entre población residente y población flotante evidencia una dinámica temporal desequilibrada. El sector registra una población residente aproximada de 4.390 habitantes, frente a una población flotante estimada en alrededor de 9.303 personas durante la jornada diaria. Esta diferencia se relaciona con la concentración de comercio, equipamientos, actividades académicas y transporte público, que generan alta intensidad de uso durante el día, pero una disminución significativa de actividad en horarios vespertinos y nocturnos. La limitada presencia residencial, la disponibilidad aproximada de 14,7m2 de vivienda por parte de habitante y la concentración de actividades comerciales o mixtas en planta baja debilitan la continuidad de vida barrila y la vigilancia natural.

Estas condiciones también expresan la percepción de seguridad y la relación entre las edificaciones y el espacio exterior. La presencia de fachadas cerradas, recorrido discontinuo, baja iluminación y bordes con escasa actividad, limita la apropiación peatonal de varias áreas del polígono. Por lo cual, en este contexto, la seguridad urbana no depende únicamente de mecanismos de control, sino que necesita la presencia cotidiana de personas, la diversidad de usos, la activación de plantas abajas, la continuidad de los recorridos y la posibilidad de permanecer en el espacio libre colectivo.

Frente a este escenario, el vacío estructurante se plantea como una herramienta de análisis y transformación urbana. Los vacíos, patios, retiros, bordes, áreas subutilizadas y espacios interiores de manzana se reconocen como una oportunidad para articular la movilidad, la

vegetación, la vivienda, la actividad económica, el patrimonio y el encuentro colectivo. A partir de esta lectura, el Plan Vacio propone el Corredor Comercial Cultural, el Corredor Ambiental y el Corredor de Transferencia y Movilidad como sistemas complementarios para fortalecer la continuidad peatonal. La actividad urbana, la habitabilidad y la cohesión social del sector.

De esta manera, el trabajo se justifica no solo por la necesidad de responder a problemáticas físicas del vacío urbano como superficie no edificada, sino también por su aporte a la construcción de un modelo de intervención el cual vincula las centralidades existentes, proyectos dinamizadores, vivienda, espacio libre colectivo y estrategias ambientales. Dentro de esto criterios resultantes permiten orientar posteriormente el desarrollo de proyectos arquitectónicos individuales capaces de integrarse a usa estructura urbana más permeable, diversa, activa y vinculada con las dinámicas cotidianas de Santa Clara de San Millan.

OBJETIVOS

Objetivo general urbano

Revalorizar el sector de Santa Clara de San Millan a partir de una estrategia urbana basada en el vacío estructurante, que fortalezca la habitabilidad, la movilidad sostenible, la continuidad del espacio público, la actividad colectiva y la articulación entre las principales centralidades del barrio.

Objetivos específicos urbanos

Caracterizar las condiciones urbano-arquitectónicas del sector mediante el análisis de vacíos y llenos, movilidad, usos de suelo, población residente y flotante, vivienda, áreas verdes, patrimonio y actividad en planta baja.

Proponer estrategias de transformación morfológica que permitan mejorar la permeabilidad de las manzanas, la continuidad peatonal, la relación entre espacio libre y espacio construido, y la habitabilidad del sector.

Estructurar el Plan Vacío a través del Corredor Comercial Cultural, el Corredor Ambiental y el Corredor de Trasferencia y Movilidad, entendidos como sistemas complementarios de articulación urbana.

Plantear criterios de pacificación vial, activación de plantas bajas, recuperación patrimonial, incorporación de vivienda y gestión de vacíos urbanos que fortalezcan la vida colectiva y la permanencia en el barrio.

Objetivo general arquitectónico

Crear un centro de diseño, oficios y artes (umbral creativo) que se enfoque en la producción artesanal, el estudio técnico y la vivienda, cuya forma arquitectónica se inspira en la gestión del espacio vacío como articulador de flujo, lo cual es una separación eficiente de la actividad del mercado y la vida comunitaria de la manzana para la transición entre la función del mercado.

Objetivos específicos arquitectónicos

- Explorar e incrementar las capacidades creativas y artesanales de los artesanos y creadores en la industria para superar las barreras espaciales entre los estudios teóricos y la fabricación (madera, cerámica, textiles y diseño).

- Concebir un edificio de uso mixto que derribe estas fronteras de espacio público y privado transformando la planta baja en una galería acogedora que actúe como umbral para los nodos de la red urbana.

- Diseñar un sistema programático holístico de talleres de alta intensidad en los niveles inferiores, zonas de gestión y educación en los niveles intermedios, y unidades habitacionales para pequeñas familias en un nivel superior, para un ciclo de vida ininterrumpido de 24 horas.

- Utilizar criterios de diseño sensorial y acceso universal tanto para talleres como para zonas habitacionales mediante gradientes espaciales que permitan una orientación independiente, segura y cómoda para usuarios de capacidades físicas y técnicas variadas.

METODOLOGÍA

La investigación se desarrolla mediante un enfoque mixto de carácter descriptivo y propositivo, aplicado al estudio urbano-arquitectónico del sector de Santa Clara de San Milán. Por lo que este proceso parte de la metodología del vacío estructurante como superficie no edificada, entendida como una forma de aproximación al territorio que reconoce el espacio libre no solo como área no edificada, sino como un sistema capaz de articular movilidad, permanencia, actividad urbana, condiciones ambientales y relaciones colectivas.

El estudio se plantea como un caso de análisis delimitado por la avenida Cristobal Colón al norte, la avenida América al oeste, la calle San Gregorio al sur y la avenida 10 de agosto al este. Esta delimitación permite abordar un polígono representativo de las dinámicas urbanas del barrio, caracterizado por la presencia de equipamientos, comercio vivienda, población flotante, infraestructura vial y espacio de relevancia barrial.

La primera fase corresponde a la recopilación y revisión de información documental, normativa, cartográfica y estadística relacionada con el área de estudio. Esta información se complementa con una aproximación multiescalar la cual parte de la relación; nacional-provincial, continúa en la escala metropolitana-parroquial y culmina en la escala barrial-sectorial. Por el cual el objetivo de esta frase es comprender la posición del polígono dentro de la estructura urbana de Quito y reconocer las dinámicas que inciden en su funcionamiento.

Dentro de la asegunda fase consiste en el levantamiento y registro de información de campo mediante observación directa, recorridos peatonales, registro fotográfico y reconocimiento de las conficiones físicas y espaciales del sector. Este proceso o permite identificar la relación ente peatón y vehículo, la calidad de recorridos, los unos en planta baja, las dinámicas de permanencia, los vacíos urbanos como superficie no edificada, los bordes, las áreas verdes, la actividad comercial y las condiciones de seguridad percibida.

Como tercera fase, la información recopilada se sistematiza mediante cartografía temática y análisis comparativos de variables urbanas. Para ello, se estudian la estructura de llenos y vacío, los usos de suelo, la vivienda, la población residencial y flotante, la movilidad, la normativa vigente, el patrimonio, las áreas verdes y los proyectos dinamizadores. Pol lo cual esta lectura

permite identificar problemáticas, oportunidades y relaciones estratégicas entre los distintos componentes del territorio.

Como última fase, a partir del diagnóstico urbano-arquitectónico, se formula un Plan Masa orientado a la mejora de la habitabilidad, la movilidad sostenible, la continuidad ambiental, la actividad colectiva y la cohesión social del sector. La propuesta se estructura mediante el Corredor Comercial Cultural, el Corredor Ambiental y el Corredor de Transferencia y Movilidad, complementados por estrategias de intervención morfológica, planificación vial, activación de plantas bajas, recuperación patrimonial y transformación de vacíos urbanos. Todos estos lineamientos constituyen para el posterior desarrollo de los proyectos arquitectónicos individuales.

CAPÍTULO I. ESTUDIO URBANO-ARQUITECTÓNICO DEL SECTOR SANTA CLARA DE SAN MILLÁN

1.1. Aproximación al polígono de intervención mediante escalas

La aproximación multiescalar permite comprender el sector Santa Clara de San Millán como parte de una estructura territorial más amplia. El análisis parte de la escala nacional y provincial, continúa con la escala metropolitana y parroquial, y culmina en la escala barrial-sectorial. Este recorrido permite reconocer las relaciones entre localización, conectividad, centralidades, sistemas de movilidad y actividades urbanas que inciden en el funcionamiento cotidiano del polígono de estudio.

Más que describir cada escala de manera aislada, la lectura busca identificar cómo las dinámicas metropolitanas y parroquiales se concentran en el sector y condicionan su estructura

urbana. De esta manera, la aproximación territorial establece una base para el análisis posterior de movilidad, vacíos, llenos, usos de suelo, vivienda, actividad de planta baja y condiciones de habitabilidad.

1.1.1. Escala nacional-provincial

A escala nacional, el área de estudio se localiza en la ciudad de Quito, capital del Ecuador y principal centro administrativo, institucional, educativo y económico del país. Quito se sitúa en la región interandina y concentra una parte importante de los servicios, equipamientos y redes de movilidad de alcance nacional.

Dentro de esta estructura, la provincia de Pichincha constituye un territorio estratégico por concentrar la capital y por mantener relaciones directas entre actividades metropolitanas, regionales y nacionales. La localización del polígono dentro de Quito permite entender que las dinámicas observadas en Santa Clara de San Millán no responden únicamente a condiciones barriales, sino también a procesos de centralidad, accesibilidad y concentración de servicios propios de la ciudad.

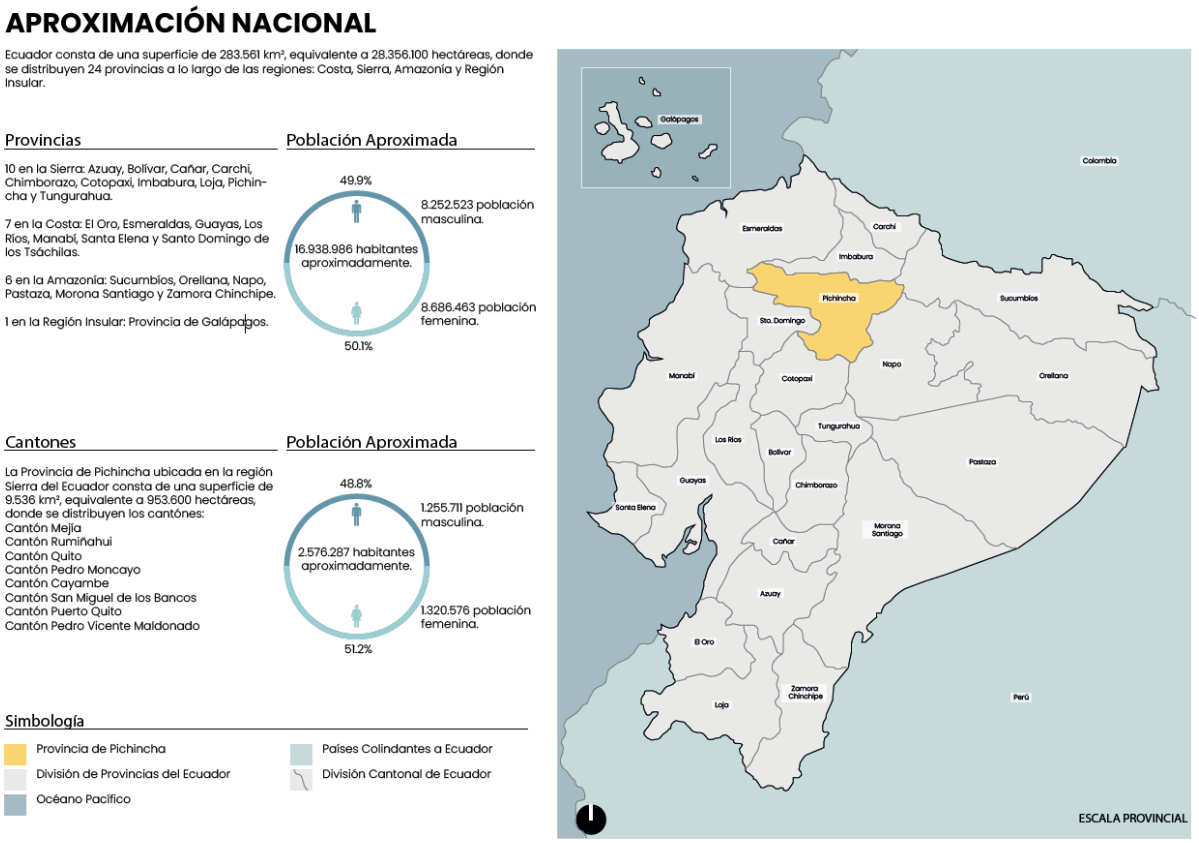


Figura 1. Aproximación al Territorio. Escala Nacional-Provincial. (Almeida M., Bravo J., Burbano M., Herrera S., Hidalgo J., López C., Mejía M., Rivera P. 2025) con base de datos obtenidos de INEC,2020, Prefectura de Pichincha, 2017

1.1.2. Escala metropolitana-parroquial

En la escala metropolitana, el polígono se inserta en el área urbana consolidada del Distrito Metropolitano de Quito, particularmente en el sector centro norte de la ciudad. Esta localización le otorga una posición de alta conectividad respecto a sistemas de transporte público, vías estructurantes, equipamientos educativos, comercio y servicios.

La relación con avenidas de alcance metropolitano, como la avenida América, la avenida 10 de agosto y la avenida Cristóbal Colón, permite reconocer al sector como parte de una red

urbana de alta accesibilidad. Sin embargo, esta condición también genera una fuerte presión vehicular y una concentración de flujos que inciden directamente en la experiencia peatonal y en la calidad del espacio público local.

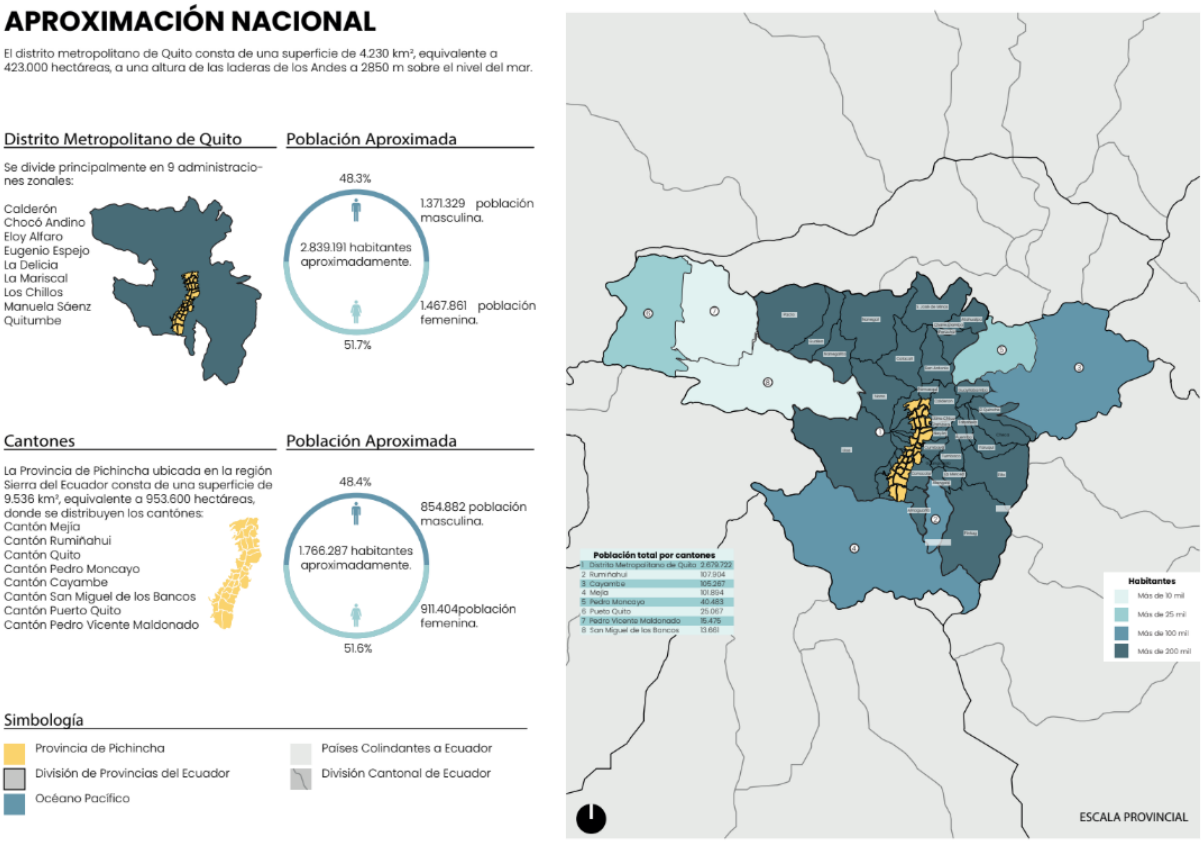


Figura 2. Aproximación al Territorio. Escala Metropolitana-Parroquial. (Almeida M., Bravo J., Burbano M., Herrera S., Hidalgo J., López C., Mejía M., Rivera P. 2025) con base de datos obtenidos de Secretaría general de Planificación, 2020

1.1.3. Escala parroquial-urbana

El área de estudio se localiza en la parroquia urbana Belisario Quevedo, en el centro norte de Quito. Esta parroquia se caracteriza por una estructura urbana consolidada, con presencia de

vivienda, comercio, servicios, equipamientos educativos y redes de movilidad que vinculan distintos sectores de la ciudad.

Dentro de esta escala, Santa Clara de San Millán se relaciona con centralidades de importancia urbana, entre ellas el Mercado Santa Clara, la Universidad Central del Ecuador y diversos equipamientos educativos y comerciales. Esta condición genera una alta intensidad de uso durante la jornada diaria y convierte al sector en un punto de encuentro entre población residente, estudiantes, trabajadores, comerciantes y usuarios temporales.

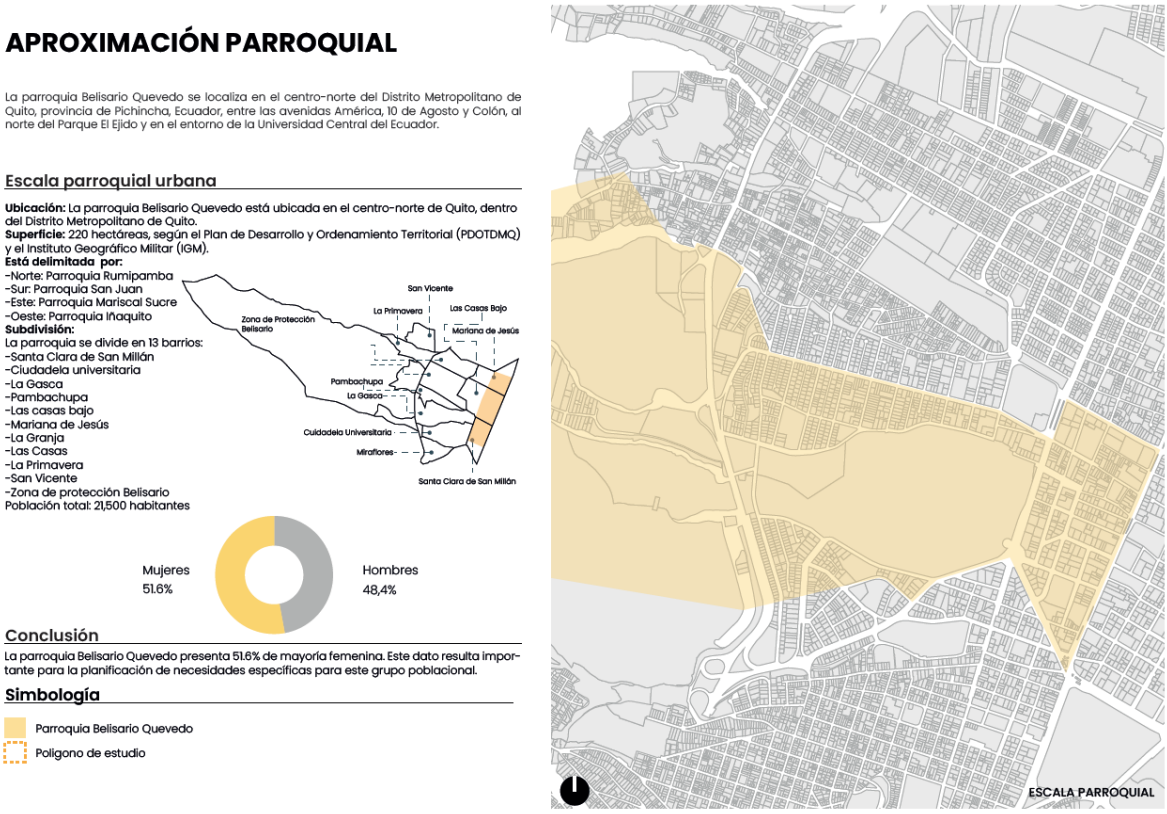


Figura 3. Aproximación al Territorio. Escala Parroquial-Barrial. (Almeida M., Bravo J., Burbano M., Herrera S., Hidalgo J., López C., Mejía M., Rivera P. 2025) con base de datos obtenidos de Instituto Nacional de Estadística y Censos, 2010

1.1.4. Escala barrial-sectorial

A escala barrial-sectorial, Santa Clara de San Millán se reconoce como un tejido urbano consolidado que articula actividades comerciales, residenciales, educativas y de servicios. El Mercado Santa Clara constituye una centralidad barrial relevante, mientras que la proximidad con la Universidad Central del Ecuador fortalece la presencia cotidiana de población estudiantil y de flujos peatonales vinculados a actividades académicas y comerciales.

El polígono de estudio se sitúa entre la avenida Cristóbal Colón, la avenida América, la calle San Gregorio y la avenida 10 de agosto. Su posición permite reconocer una condición estratégica de accesibilidad, pero también evidencia tensiones entre movilidad vehicular, continuidad peatonal, espacio libre, actividad de planta baja y vida residencial. Estas relaciones serán analizadas en los apartados siguientes mediante la lectura del vacío, el lleno y las dinámicas urbanas del sector.

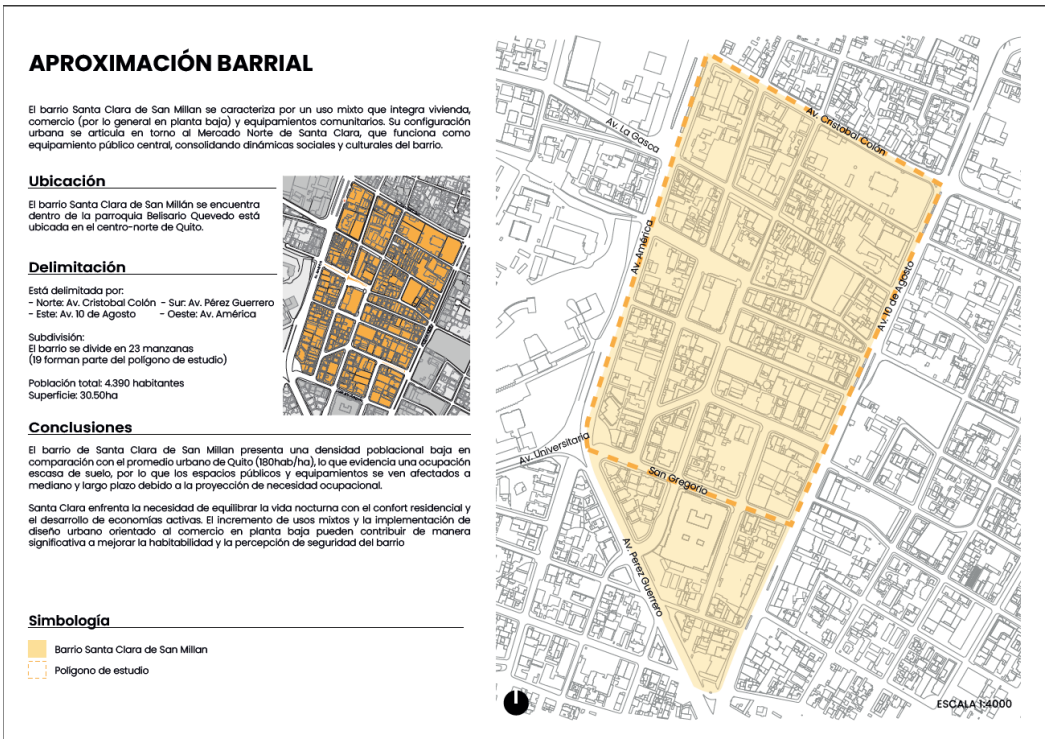


Figura 4. Aproximación al Territorio. Escala Barrial-Sectorial. (Almeida M., Bravo J., Burbano M., Herrera S., Hidalgo J., López C., Mejía M., Rivera P. 2025)

1.2. Antecedentes del área de estudio

El área de estudio corresponde al sector Santa Clara de San Millán, localizado en la parroquia urbana Belisario Quevedo, en el centro norte de Quito. Su configuración actual responde a la superposición de procesos residenciales, comerciales, educativos, institucionales y de movilidad que han consolidado al sector como un punto de alta accesibilidad y actividad cotidiana.

El análisis de los antecedentes permite reconocer las condiciones que explican su funcionamiento actual: la delimitación del polígono, la evolución histórica del tejido urbano, la relación entre población residente y población flotante, y la incidencia de las redes de movilidad

sobre la estructura barrial. Estos componentes constituyen una base para la lectura posterior de los vacíos, los llenos y las problemáticas urbano-arquitectónicas del sector.

1.2.1. Datos generales del polígono de intervención

El polígono de estudio se encuentra delimitado por la avenida Cristóbal Colón al norte, la avenida América al oeste, la calle San Gregorio al sur y la avenida 10 de agosto al este. Cuenta con una superficie aproximada de 305.100 m², equivalentes a 30,51 ha, y comprende un tejido urbano consolidado conformado por manzanas de uso residencial, comercial, educativo, institucional y mixto.

La posición del polígono le permite relacionarse con centralidades y equipamientos de distinta escala, entre ellos el Mercado Santa Clara, la Universidad Central del Ecuador, instituciones educativas, comercio especializado, servicios y sistemas de transporte público. Esta proximidad favorece una intensa dinámica de flujos y actividades, pero también genera presiones sobre el espacio peatonal, los bordes urbanos y las áreas de permanencia.

La estructura física del sector combina vías de alto tránsito en sus bordes, calles interiores de menor jerarquía y manzanas con distintos niveles de ocupación y permeabilidad. Esta condición permite identificar una diferencia importante entre la conectividad externa del polígono y la continuidad de sus recorridos interiores, aspecto que será profundizado en los apartados posteriores.

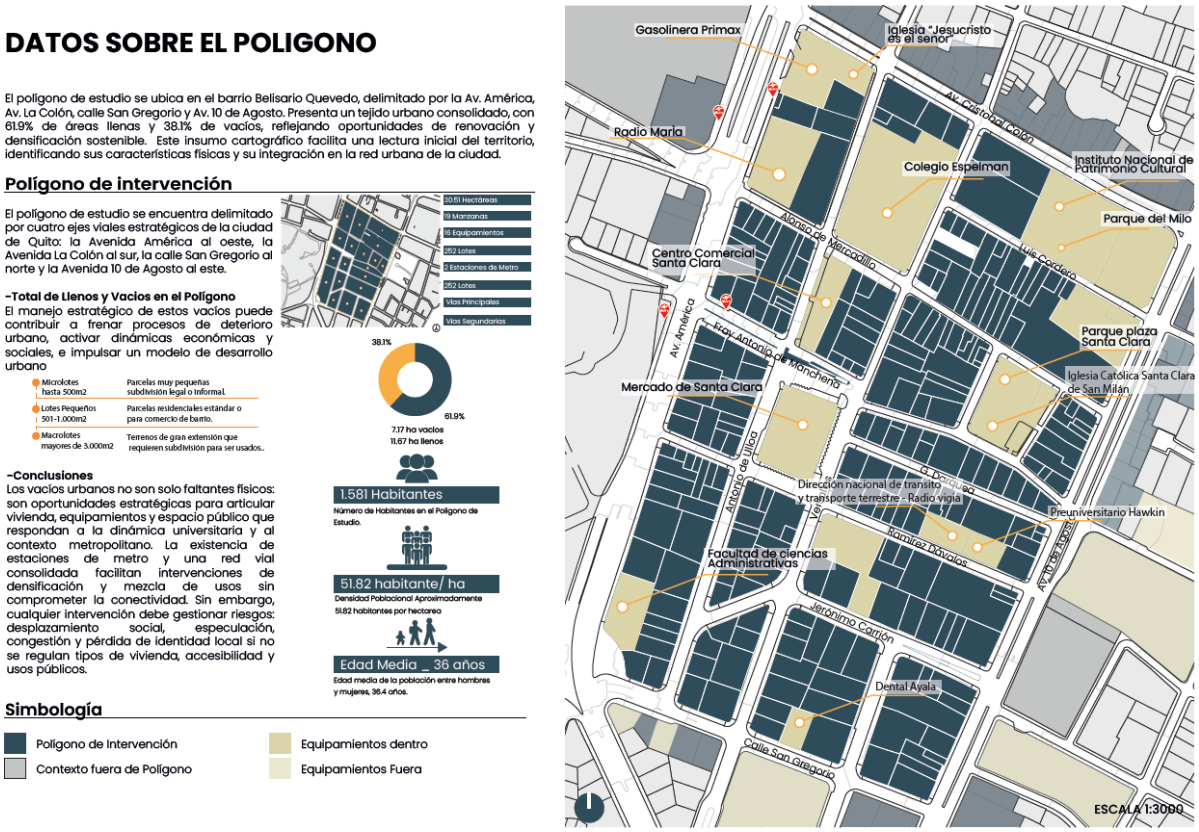


Figura 5. Antecedentes. Datos Sobre el Polígono. Escala Barrial-Sectorial. (Almeida M., Bravo J., Burbano M., Herrera S., Hidalgo J., López C., Mejía M., Rivera P. 2025) con base de datos obtenidos de GEO-CIUQ

1.2.2. Antecedentes históricos

La reconstrucción histórica del sector permite reconocer el paso de una condición periférica y de baja ocupación hacia un tejido urbano consolidado dentro del centro norte de Quito. Durante las primeras etapas de expansión de la ciudad, el área se vinculaba a actividades agrícolas y a una ocupación dispersa, con una estructura territorial distinta a la configuración urbana actual.

A lo largo del siglo XX, la consolidación de sectores residenciales cercanos, la apertura y fortalecimiento de vías estructurantes, y la expansión de servicios y equipamientos transformaron progresivamente el área. La urbanización del entorno de La Mariscal, la consolidación de la

avenida 10 de agosto y la posterior presencia de instituciones educativas contribuyeron a integrar Santa Clara de San Millán a una red urbana de mayor intensidad.

Posteriormente, la presencia del Mercado Santa Clara reforzó la función comercial, productiva y social del sector. Esta centralidad, junto con la cercanía a la Universidad Central del Ecuador y a los sistemas de transporte, configuró un territorio de alta actividad diurna. En las últimas décadas, la intensificación de los usos comerciales y de servicios ha modificado la relación entre residencia, actividad económica y espacio público, generando un tejido urbano diverso, pero también fragmentado y con presiones sobre la habitabilidad cotidiana.

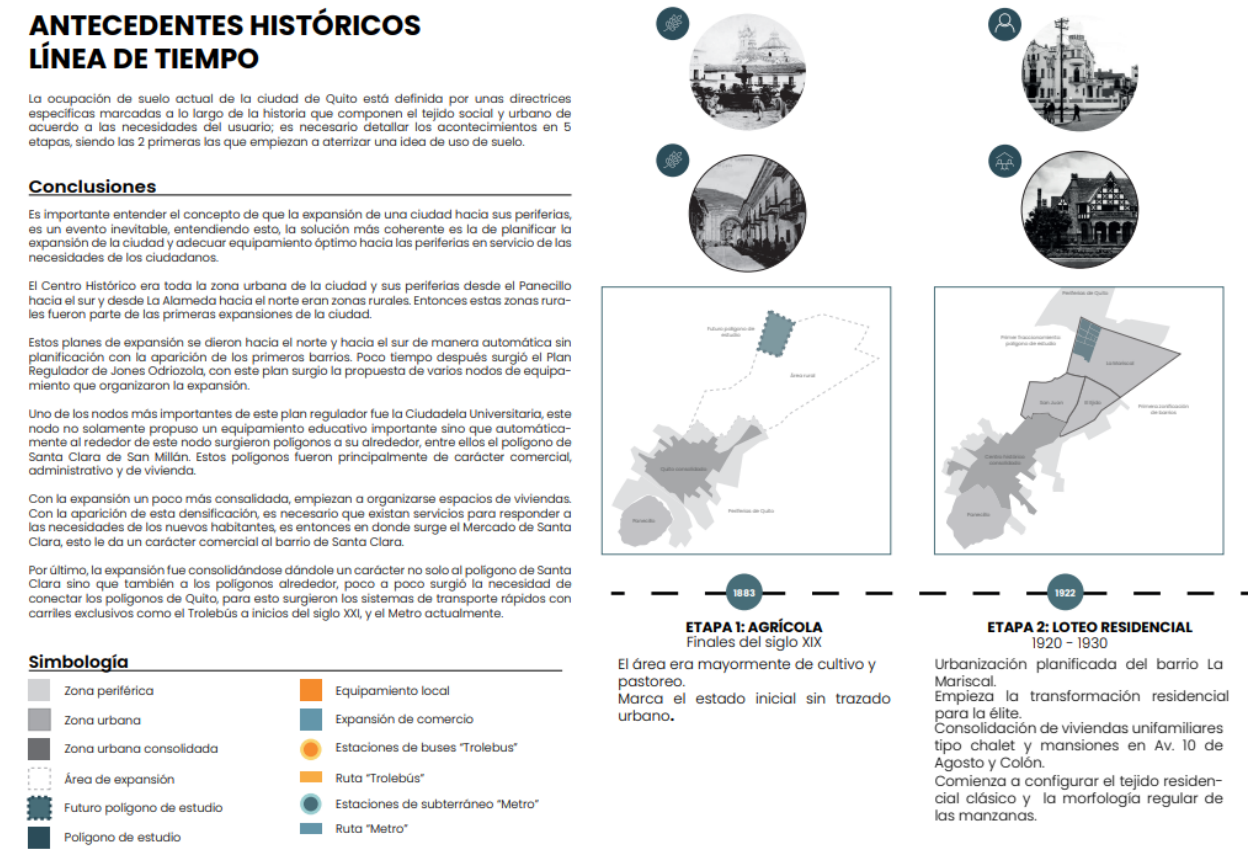


Figura 6. Antecedentes. Línea de tiempo del Polígono. Escala Parroquial-Barrial. (Almeida M., Bravo J., Burbano M., Herrera S., Hidalgo J., López C., Mejía M., Rivera P. 2025) con base de datos obtenidos de Salazar

Veloz y Becerra Martínez (2023), Empresa Pública Metropolitana de Transporte de Pasajeros de Quito (2024) y Empresa Pública Metropolitana Metro de Quito (2024).

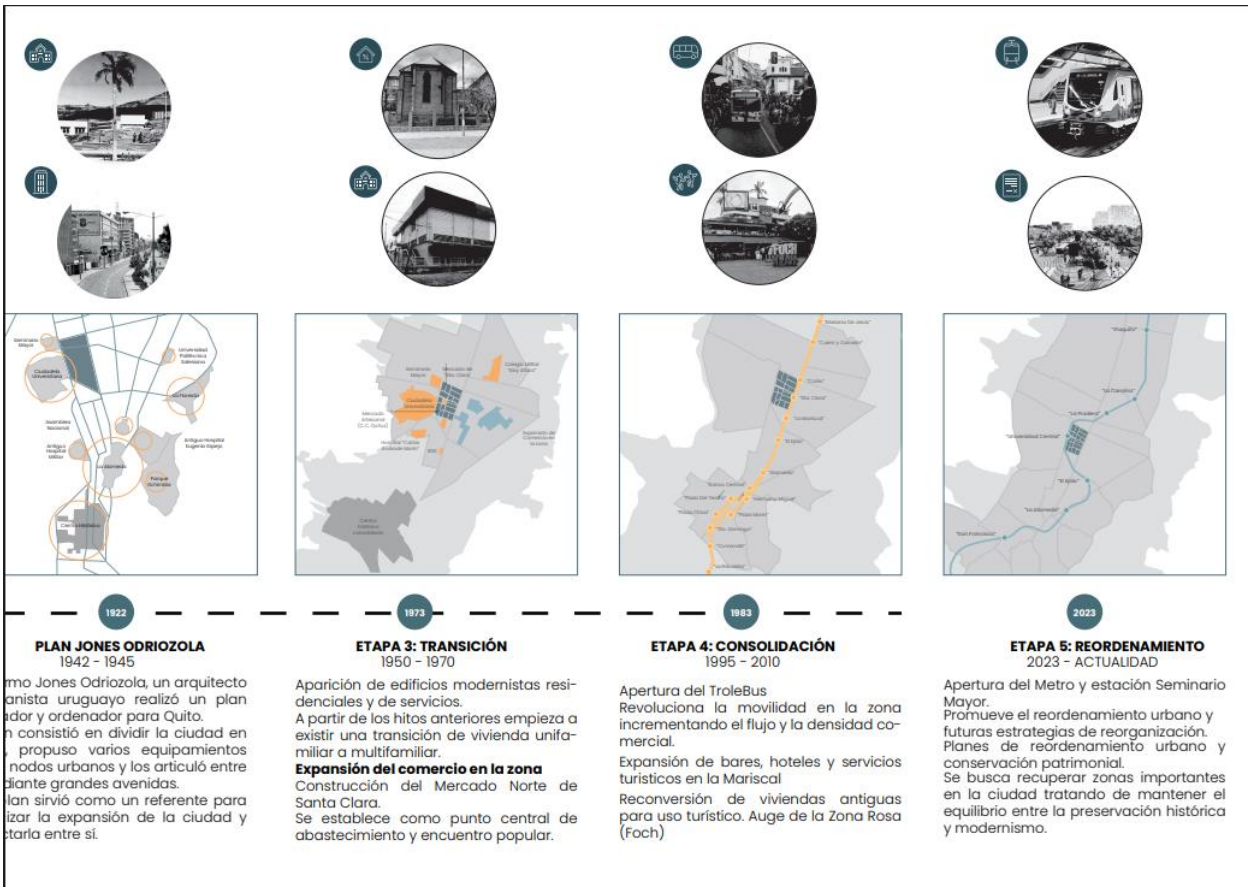


Figura 7. Antecedentes. Línea de tiempo del Polígono. Escala Parroquial-Barrial. (Almeida M., Bravo J., Burbano M., Herrera S., Hidalgo J., López C., Mejía M., Rivera P. 2025) con base de datos obtenidos de Salazar Veloz y Becerra Martínez (2023), Empresa Pública Metropolitana de Transporte de Pasajeros de Quito (2024) y Empresa Pública Metropolitana Metro de Quito (2024).

1.2.3. Población residente y población flotante

El polígono registra una población residente aproximada de 4.390 habitantes, equivalente a una densidad cercana a 144 habitantes por hectárea. La distribución de esta población no es homogénea: las manzanas de predominio residencial concentran una mayor cantidad de habitantes,

mientras que las áreas asociadas a comercio, servicios, equipamientos y grandes predios institucionales presentan una ocupación residencial menor.

Esta condición se complementa con la presencia de una población flotante estimada en aproximadamente 9.303 personas durante la jornada diaria. La mayor parte de estos flujos se vincula con estudiantes, trabajadores, comerciantes, usuarios del Mercado Santa Clara y personas que utilizan los sistemas de transporte público próximos. La población flotante supera ampliamente a la residente y genera una intensidad de uso que varía según horarios comerciales, académicos y laborales.

La diferencia entre ambas poblaciones permite comprender una de las principales tensiones del sector: durante el día se concentran recorridos, comercio, actividades educativas y servicios; mientras que, al disminuir estos flujos, varios espacios pierden intensidad de uso y vigilancia natural. Esta relación será considerada posteriormente en el análisis de vivienda, actividad de planta baja, seguridad peatonal y continuidad urbana.

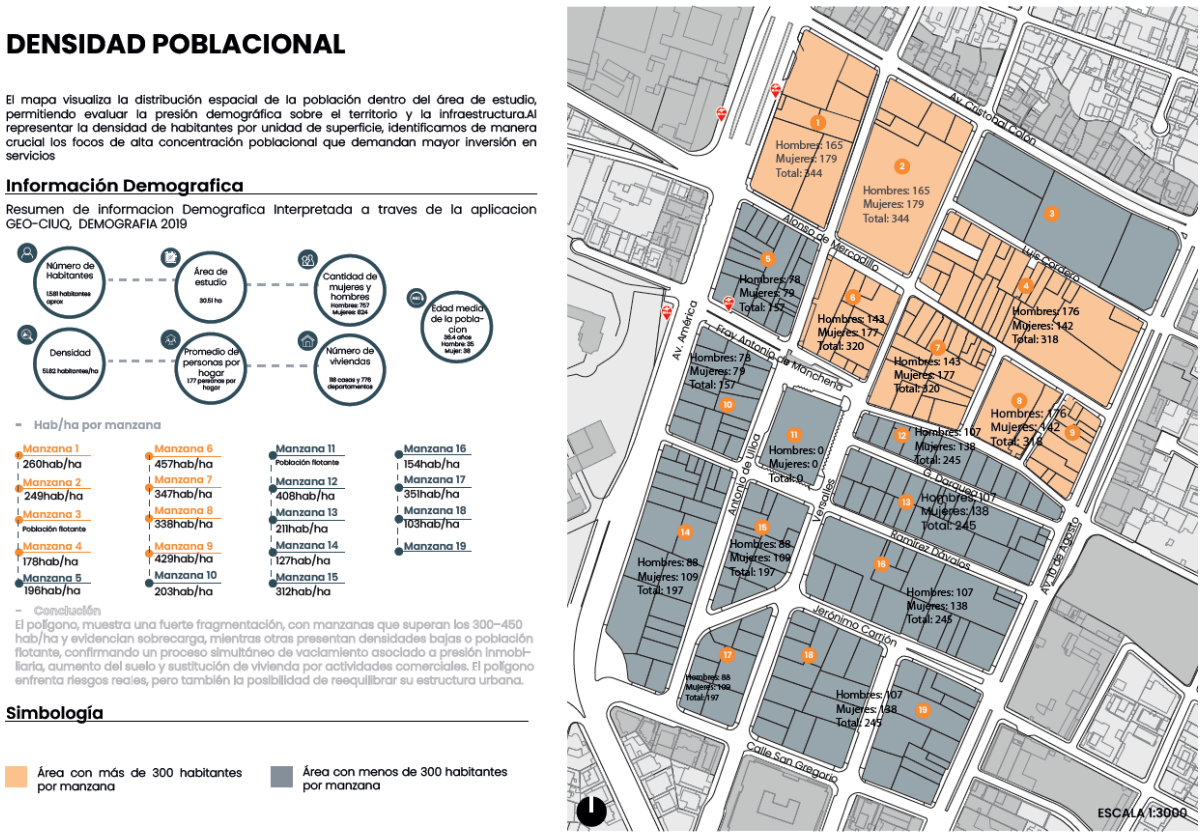


Figura 8. Antecedentes. Densidad Poblacional. Escala Barrial-Sectorial. (Almeida M., Bravo J., Burbano M., Herrera S., Hidalgo J., López C., Mejía M., Rivera P. 2025) con base de datos obtenidos de GEO-CIUQ

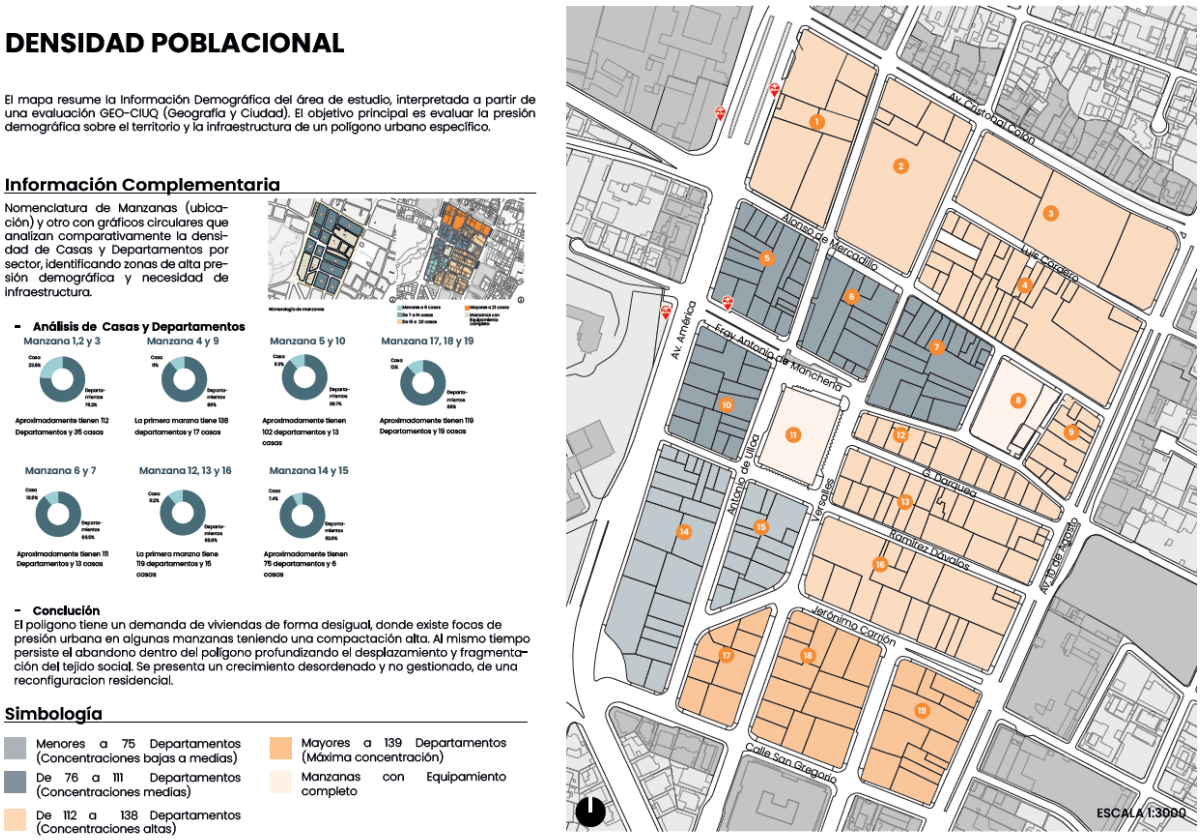


Figura 9. Antecedentes. Densidad Poblacional. Escala Barrial-Sectorial. (Almeida M., Bravo J., Burbano M., Herrera S., Hidalgo J., López C., Mejía M., Rivera P. 2025) con base de datos obtenidos de GEO-CIUQ

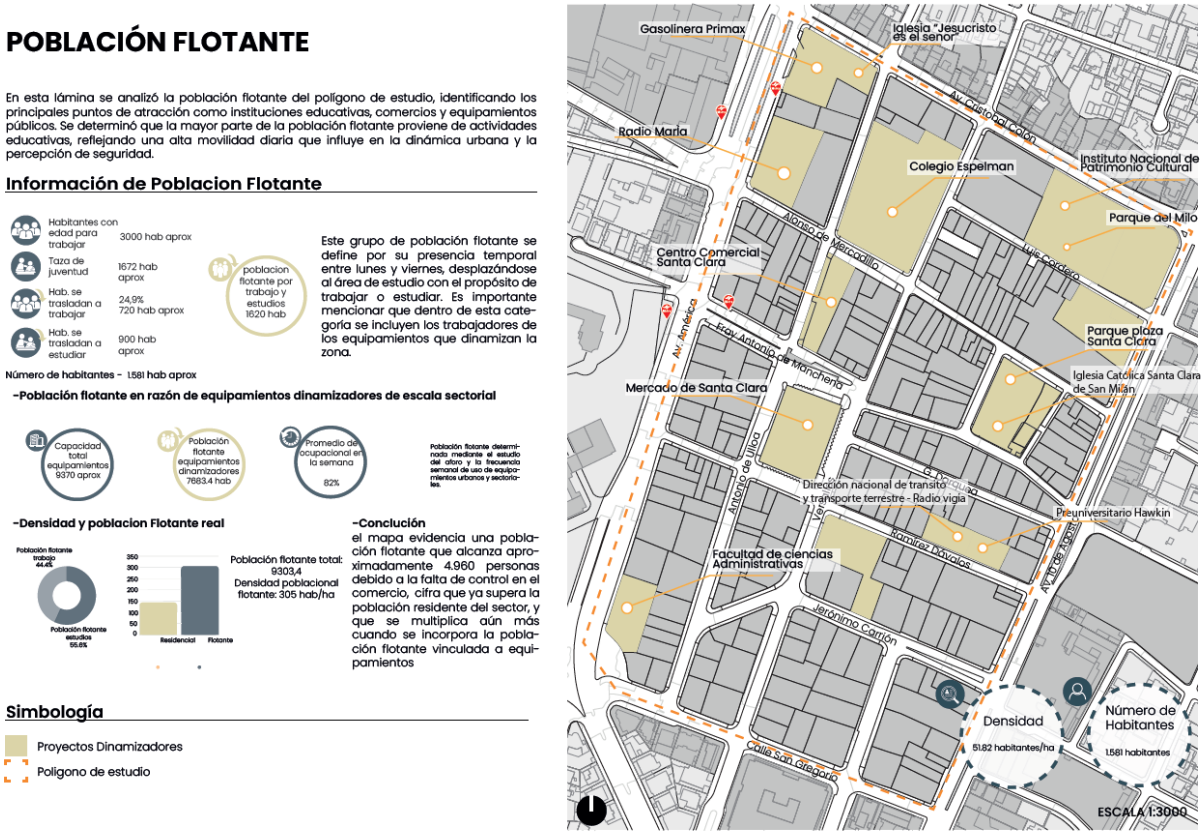


Figura 10. Antecedentes. Población Flotante. Escala Barrial-Sectorial. (Almeida M., Bravo J., Burbano M., Herrera S., Hidalgo J., López C., Mejía M., Rivera P. 2025) con base de datos obtenidos de GEO-CIUQ

1.2.4. Sistema de movilidad peatonal y vehicular

El sistema de movilidad del polígono está condicionado por su ubicación dentro de una red de vías metropolitanas y por la proximidad a sistemas de transporte público de alta capacidad. Las avenidas Cristóbal Colón, América y 10 de agosto concentran flujos vehiculares, transporte colectivo y recorridos peatonales de escala urbana, mientras que las calles interiores articulan accesos locales, comercio, vivienda y equipamientos.

Esta condición genera una alta accesibilidad externa, pero no garantiza por sí sola una movilidad peatonal continua, segura y confortable dentro del polígono. Por ello, el análisis distingue entre el sistema de transporte macro, la relación entre transporte público y privado, la jerarquía vial y las condiciones específicas de los recorridos peatonales.

1.2.4.1. Sistema de transporte macro

El polígono se inserta en una zona de alta conectividad metropolitana, vinculada a corredores de transporte público que recorren la avenida 10 de agosto y la avenida América, así como a rutas alimentadoras y líneas convencionales que conectan el sector con distintos puntos de Quito. La cercanía a estaciones y paradas de transporte masivo favorece la llegada cotidiana de estudiantes, trabajadores, comerciantes y usuarios de los equipamientos próximos.

La accesibilidad metropolitana constituye una de las principales fortalezas del sector. Sin embargo, también concentra flujos sobre los bordes del polígono y refuerza el carácter de tránsito de ciertas vías, lo que genera una transición brusca entre la escala de movilidad urbana y la escala peatonal barrial.

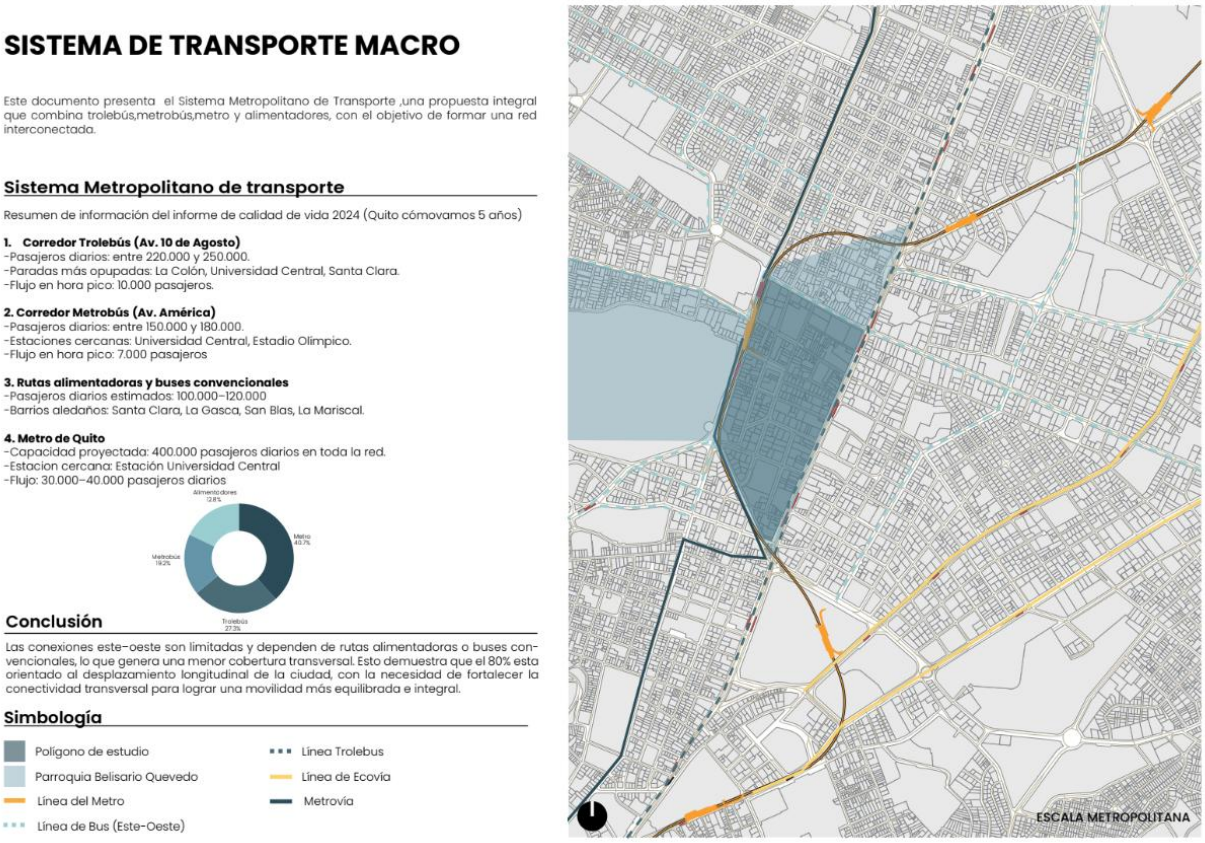


Figura 11. Antecedentes. Movilidad. Transporte Público. Escala Parroquial-Barrial. (Almeida M., Bravo J., Burbano M., Herrera S., Hidalgo J., López C., Mejía M., Rivera P. 2025) con base de datos obtenidos de GEO-CIUQ

1.2.4.2. Transporte público y privado

El transporte público tiene una presencia significativa en las vías perimetrales del polígono, especialmente en los corredores de la avenida 10 de agosto y la avenida América. Estas vías concentran paradas, recorridos y conexiones que favorecen el acceso al Mercado Santa Clara, a la Universidad Central del Ecuador y a los equipamientos del sector.

De manera paralela, el transporte privado ocupa una proporción importante del espacio vial, tanto en las avenidas principales como en varias calles interiores. La convivencia entre buses,

vehículos particulares, estacionamiento, carga y descarga, taxis y peatones genera conflictos puntuales, especialmente en los bordes comerciales y en los accesos a equipamientos. Esta situación evidencia la necesidad de reorganizar la prioridad de los modos de movilidad dentro del área de estudio.

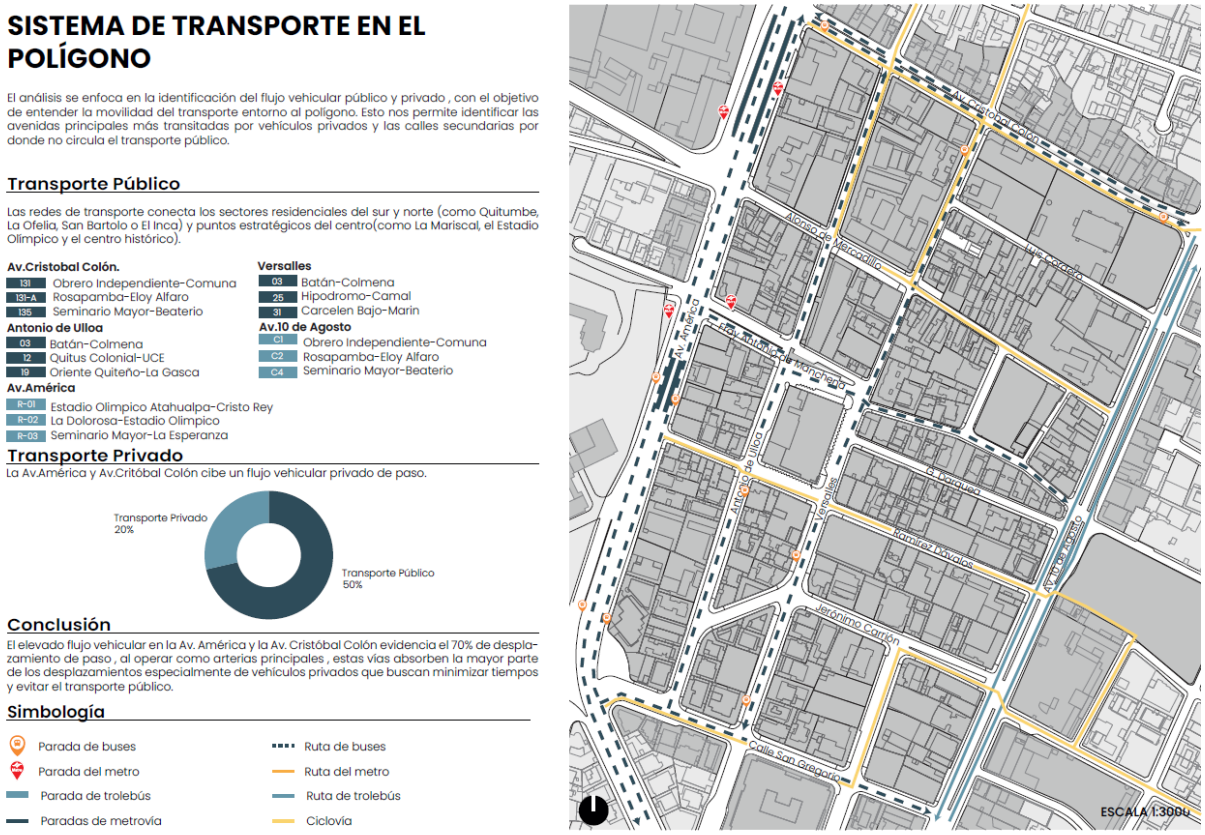


Figura 12. Antecedentes. Movilidad. Transporte Público y Privado. Escala Barrial-Sectorial. (Almeida M., Bravo J., Burbano M., Herrera S., Hidalgo J., López C., Mejía M., Rivera P. 2025) con base de datos obtenidos de GEO-CIUQ

1.2.4.3. Tipología vial

La estructura vial del polígono se compone de vías de jerarquía metropolitana en sus bordes, vías colectoras que distribuyen los flujos hacia sectores próximos y calles locales que

permiten el acceso a las manzanas interiores. Las avenidas América, Cristóbal Colón y 10 de agosto cumplen una función estructurante dentro de la movilidad urbana, mientras que la calle San Gregorio y las vías interiores mantienen una condición más próxima a la escala barrial.

Esta diferencia jerárquica incide directamente en la velocidad vehicular, el nivel de ruido, la presencia de transporte público y la calidad de la experiencia peatonal. Las vías principales facilitan la conectividad urbana, pero pueden funcionar como barreras cuando no cuentan con cruces seguros, continuidad de aceras, arbolado o espacios de estancia. Las vías interiores, en cambio, presentan una oportunidad para incorporar estrategias de pacificación, accesibilidad universal y prioridad peatonal.

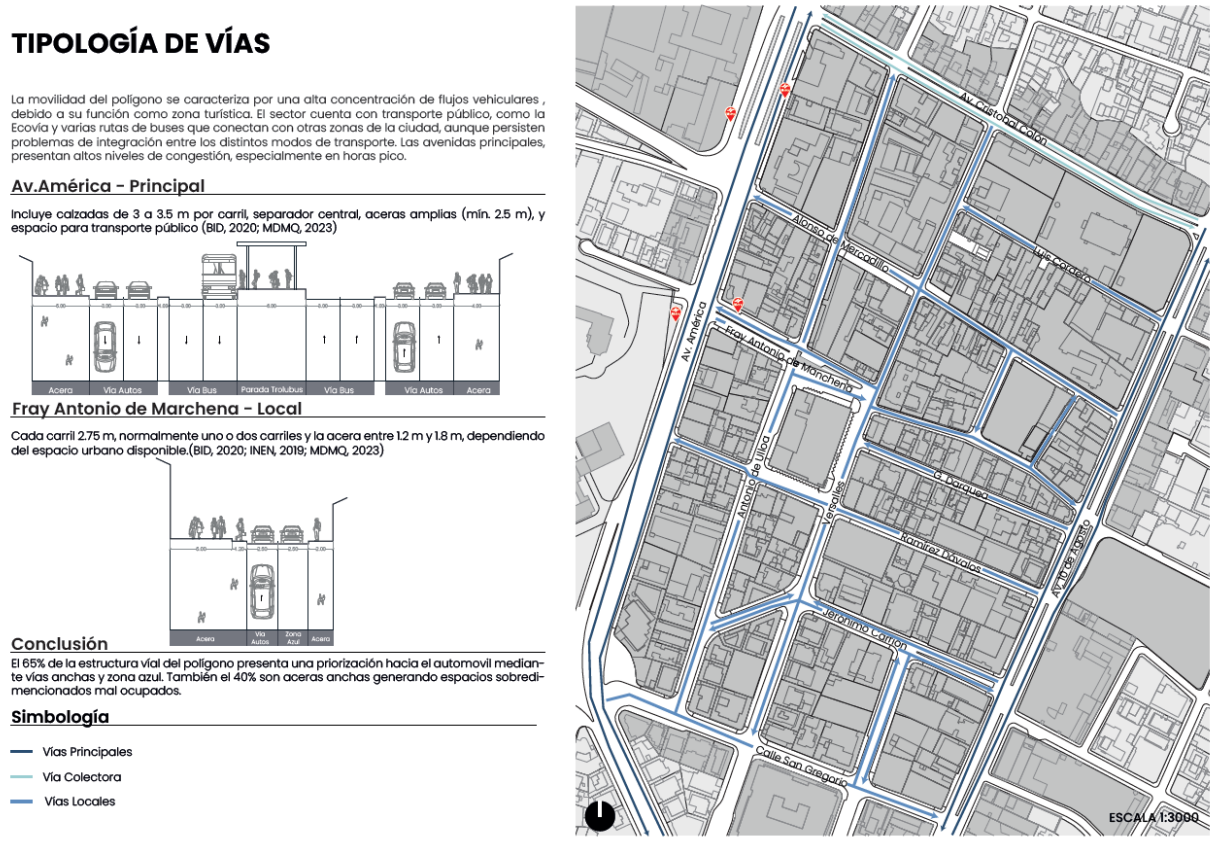


Figura 13. Antecedentes. Movilidad. Población Flotante. Escala Barrial-Sectorial. (Almeida M., Bravo J.,

Burbano M., Herrera S., Hidalgo J., López C., Mejía M., Rivera P. 2025) con base de datos obtenidos de GEO-CIUQ

1.2.4.4. Movilidad peatonal

Los recorridos peatonales del polígono se concentran principalmente alrededor del Mercado Santa Clara, la Universidad Central del Ecuador, las paradas de transporte público y los frentes comerciales. Estas áreas registran una mayor intensidad de desplazamientos cotidianos, especialmente durante horarios académicos, laborales y comerciales.

No obstante, la continuidad de los recorridos presenta diferencias importantes entre los bordes y el interior de las manzanas. En varios tramos, las aceras reducidas, los cruces de alta exposición vehicular, la discontinuidad de fachadas activas y la limitada presencia de sombra o mobiliario afectan la calidad de la caminata y reducen las oportunidades de permanencia.

La movilidad peatonal debe comprenderse no solo como desplazamiento entre un origen y un destino, sino como una experiencia vinculada a seguridad, accesibilidad, actividad urbana y confort ambiental. Por esta razón, la lectura de flujos peatonales se complementará con el análisis posterior de vacíos exteriores, actividad de planta baja, seguridad y condiciones ambientales del sector.

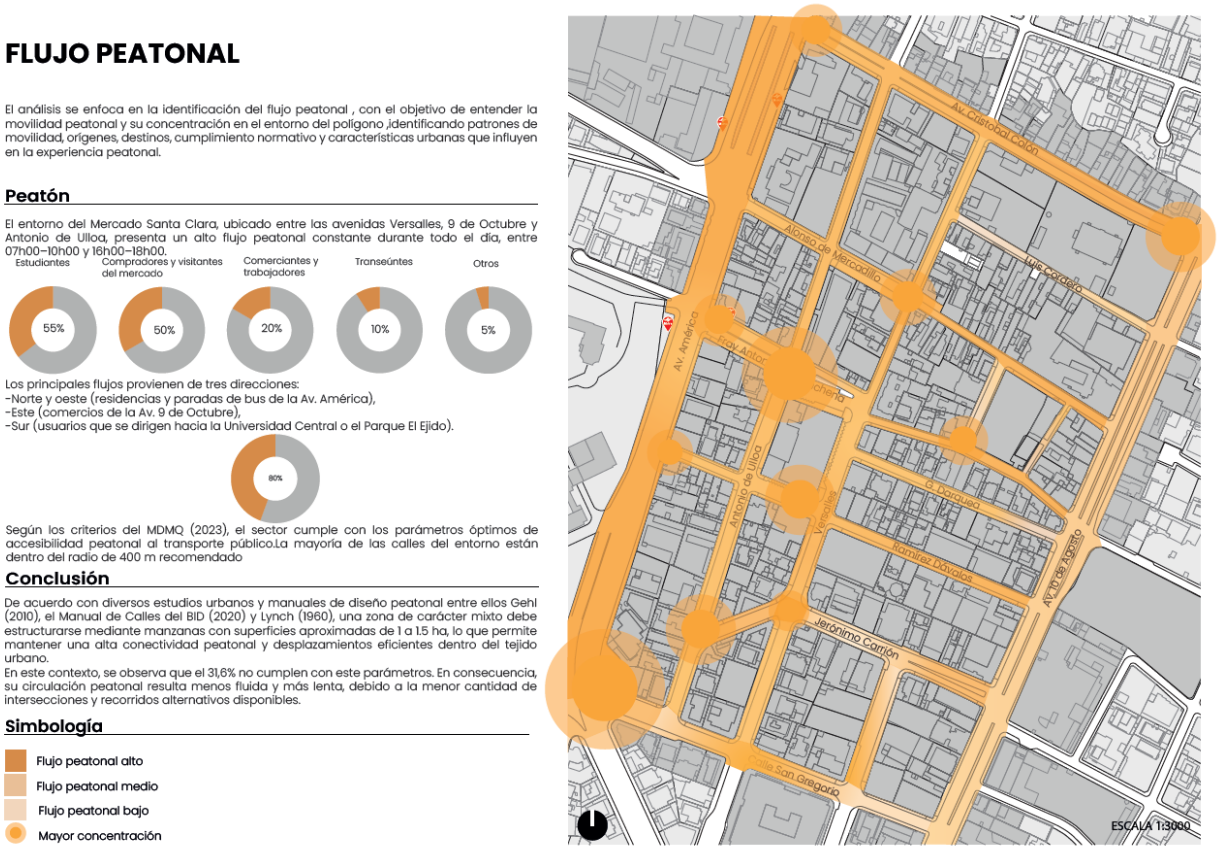


Figura 14. Antecedentes. Movilidad Peatonal. Escala Barrial-Sectorial. (Almeida M., Bravo J., Burbano M., Herrera S., Hidalgo J., López C., Mejía M., Rivera P. 2025) con base de datos obtenidos de GEO-CIUQ

1.3. Lectura del vacío en el territorio

La lectura del vacío permite comprender el territorio no únicamente a partir de sus edificaciones, sino también desde los espacios libres que estructuran el movimiento, la permanencia, la actividad cotidiana y las relaciones entre los distintos componentes urbanos. En este sentido, el vacío no se limita a representar ausencia de construcción; constituye un soporte físico y social que puede facilitar —o limitar— la accesibilidad, el encuentro, el confort ambiental y la apropiación colectiva.

López-Pineiro (2020) plantea que el vacío urbano puede generar posibilidades espaciales que no se encuentran en la masa edificada, al permitir relaciones abiertas, cambiantes y colectivas. Bajo esta perspectiva, el análisis identifica la distribución, accesibilidad, dominio, uso y condición ambiental de los espacios no edificados del polígono, con el fin de reconocer sus potencialidades como elementos estructurantes de una futura estrategia urbana.

1.3.1. Análisis del vacío urbano

El vacío urbano del polígono está conformado por vías, aceras, cruces, parterres, áreas verdes, retiros, patios, parqueaderos abiertos, espacios recreativos y áreas libres interiores de las manzanas. Su análisis permite distinguir entre los espacios que cumplen una función colectiva y aquellos que, pese a no estar edificados, permanecen restringidos, subutilizados o desvinculados de los recorridos urbanos.

La presencia de vacío no garantiza por sí solas condiciones de habitabilidad. Para cumplir una función estructurante, estos espacios deben mantener continuidad, accesibilidad, actividad, confort y relación con los bordes construidos. En el polígono se identifican vacíos de alta intensidad asociados a las vías principales, equipamientos y centralidades, así como áreas interiores con menor conexión hacia el sistema peatonal y menor capacidad de permanencia.

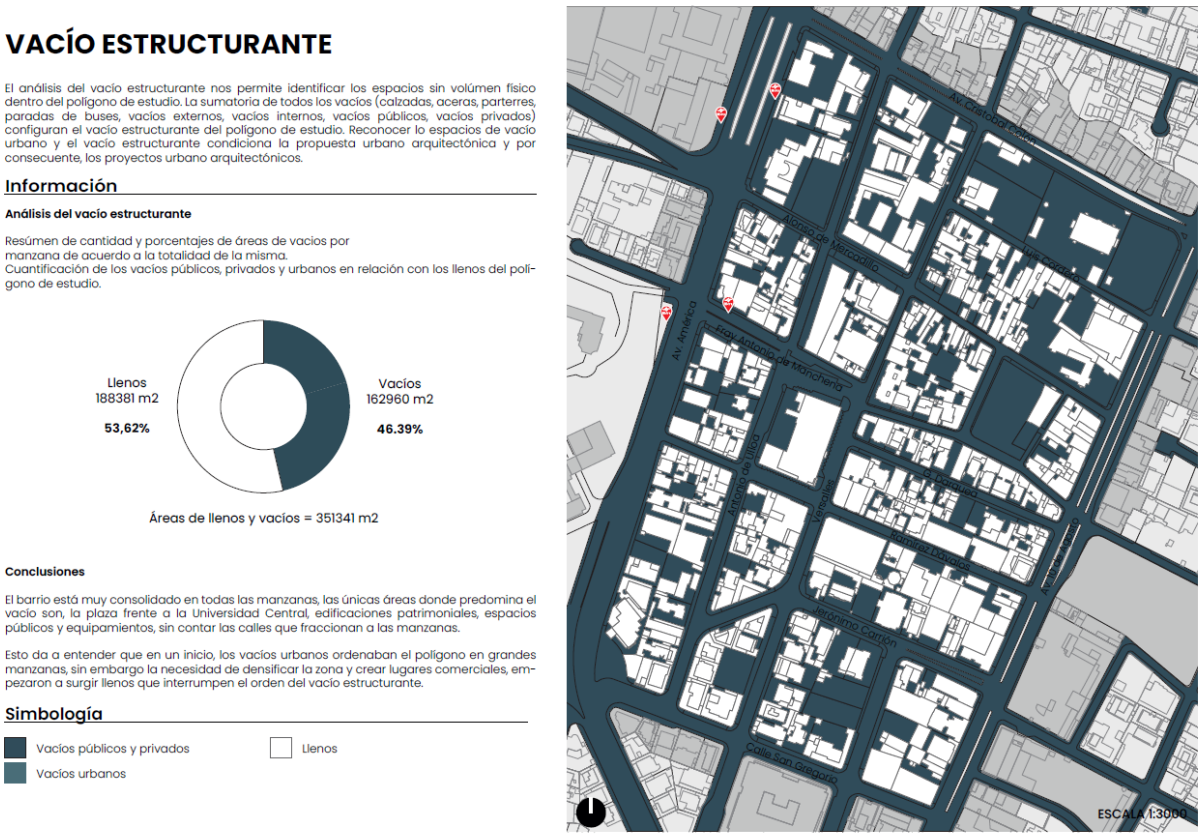


Figura 15. Lectura del Vacío en el Territorio. Vacío Estructurante. Escala Barrial-Sectorial. (Almeida M., Bravo J., Burbano M., Herrera S., Hidalgo J., López C., Mejía M., Rivera P. 2025) con base de datos obtenidos de GEO-CIUQ

1.3.2. Vacíos de transición en vías y manzanas

Los vacíos de transición corresponden a los espacios que permiten articular diferentes escalas, velocidades y grados de acceso dentro del territorio. En las vías, se expresan mediante aceras, cruces, parterres, franjas de arbolado, zonas de espera y espacios de borde. En las manzanas, se relacionan con retiros, pasajes, patios, accesos, parqueaderos y áreas libres interiores.

Estos espacios son relevantes porque permiten suavizar la relación entre la escala vehicular de las avenidas y la experiencia peatonal del interior barrial. Sin embargo, en varias zonas del

polígono las transiciones se reducen a elementos residuales o exclusivamente funcionales, sin incorporar condiciones adecuadas de permanencia, sombra, accesibilidad universal o actividad de borde.

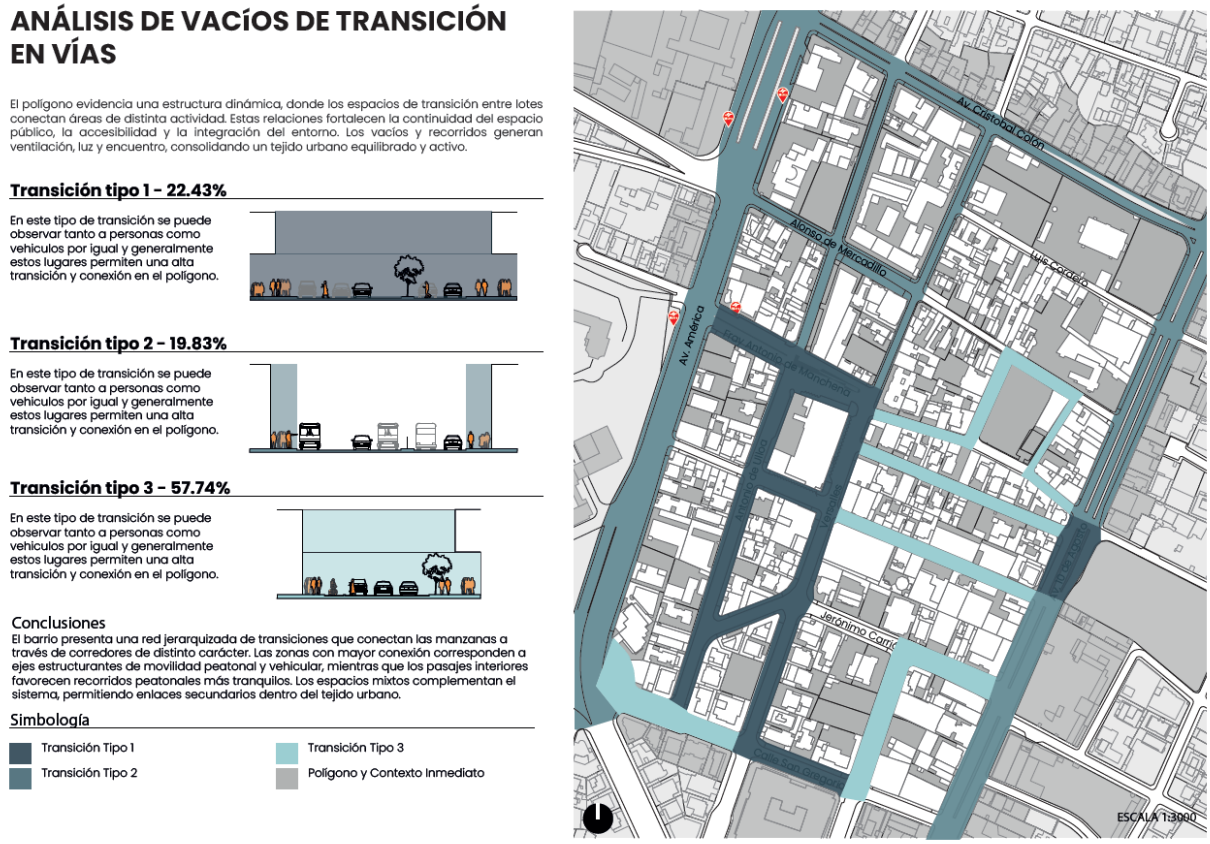


Figura 16. Lectura del Vacío en el Territorio. Vacío de Transición en Vías. Escala Barrial-Sectorial. (Almeida M., Bravo J., Burbano M., Herrera S., Hidalgo J., López C., Mejía M., Rivera P. 2025) con base de datos obtenidos de GEO-CIUQ

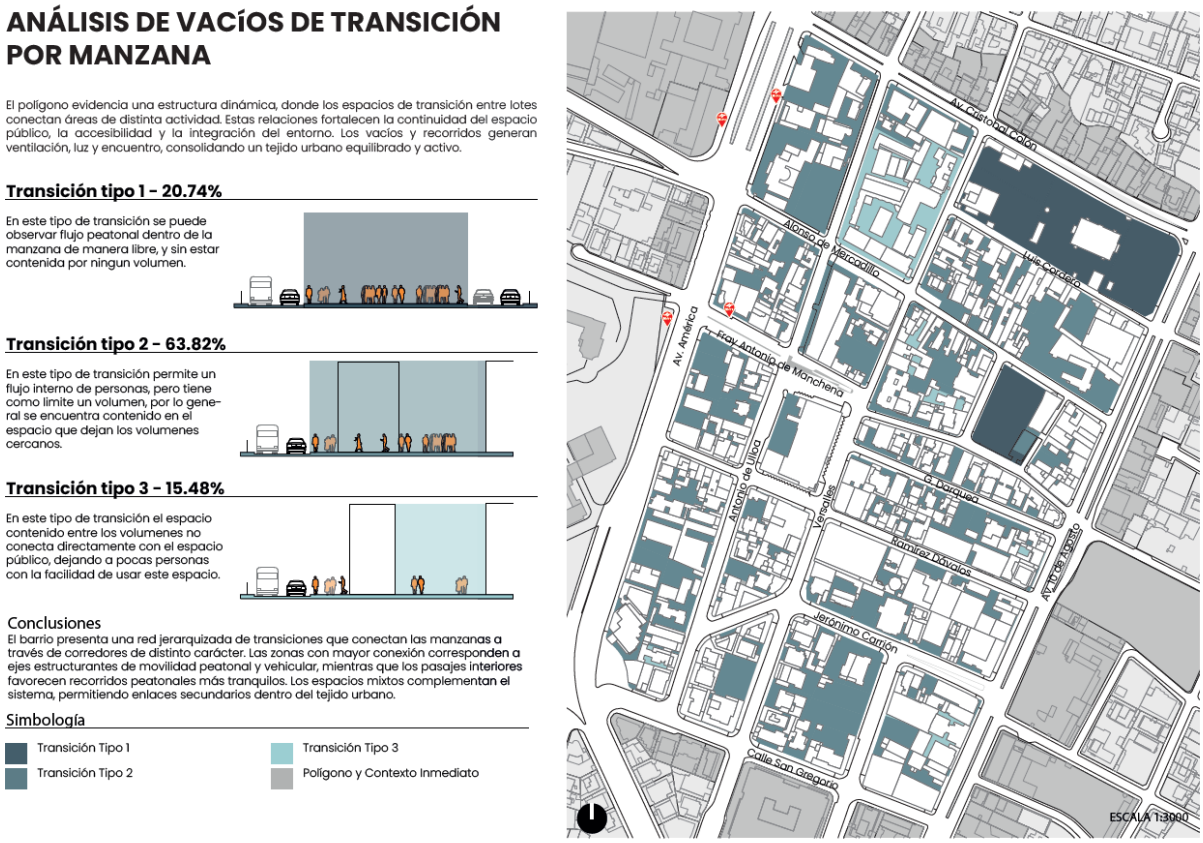


Figura 17. Lectura del Vacío en el Territorio. Vacío de Transición por Manzanas. Escala Barrial-Sectorial. (Almeida M., Bravo J., Burbano M., Herrera S., Hidalgo J., López C., Mejía M., Rivera P. 2025) con base de datos obtenidos de GEO-CIUQ

1.3.3. Clasificación de los vacíos por dominio

La clasificación por dominio permite diferenciar los espacios según su condición de acceso, gestión y apropiación. Dentro del polígono se reconocen vacíos de dominio público, colectivo o semipúblico, y privado. Los vacíos públicos corresponden principalmente a vías, aceras, parques, parterres y espacios exteriores de libre acceso; los colectivos se vinculan con equipamientos, instituciones, comercio o conjuntos residenciales que permiten un acceso regulado; mientras que los privados incluyen patios, retiros, parqueaderos y áreas interiores de uso exclusivo.

Esta clasificación evidencia que una parte importante del espacio libre existente no está disponible para la permanencia o el uso cotidiano de la población. Por ello, el análisis no se limita a cuantificar áreas no edificadas, sino que reconoce su capacidad real de aportar al sistema de espacio público y a la continuidad urbana.

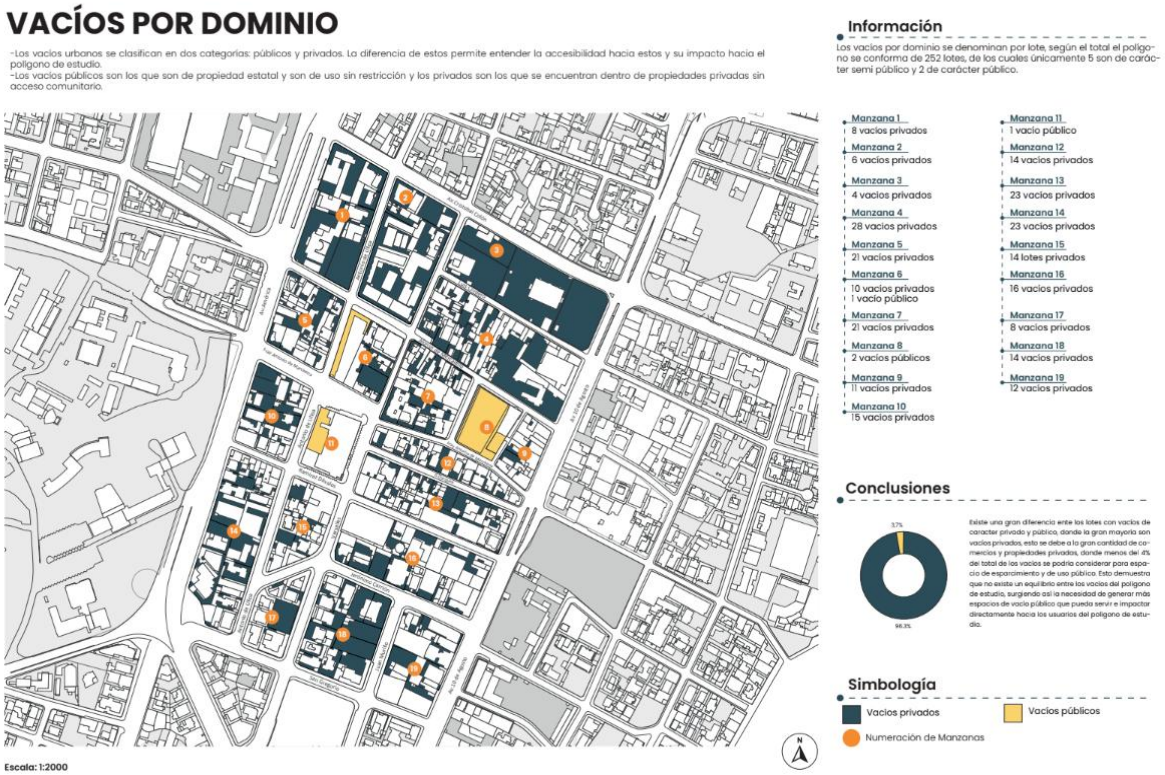


Figura 18. Lectura del Vacío en el Territorio. Vacío por Dominio. Escala Barrial-Sectorial. (Almeida M., Bravo J., Burbano M., Herrera S., Hidalgo J., López C., Mejía M., Rivera P. 2025) con base de datos obtenidos de GEO-CIUQ

1.3.4. Análisis de los vacíos públicos exteriores

Los vacíos públicos exteriores se localizan principalmente en las vías, aceras, cruces, parques, parterres y espacios de borde. Estos ámbitos concentran la mayor parte de los

desplazamientos cotidianos, especialmente en las áreas próximas al Mercado Santa Clara, a los equipamientos educativos, a las paradas de transporte y a los frentes comerciales.

No obstante, la calidad de estos espacios varía considerablemente. Las avenidas perimetrales poseen una alta conectividad, pero también concentran tránsito vehicular, ruido y velocidades que afectan la experiencia peatonal. En contraste, algunas calles interiores ofrecen una escala más próxima al peatón, aunque presentan discontinuidad de aceras, baja presencia de vegetación, bordes cerrados o limitada actividad fuera de los horarios comerciales.

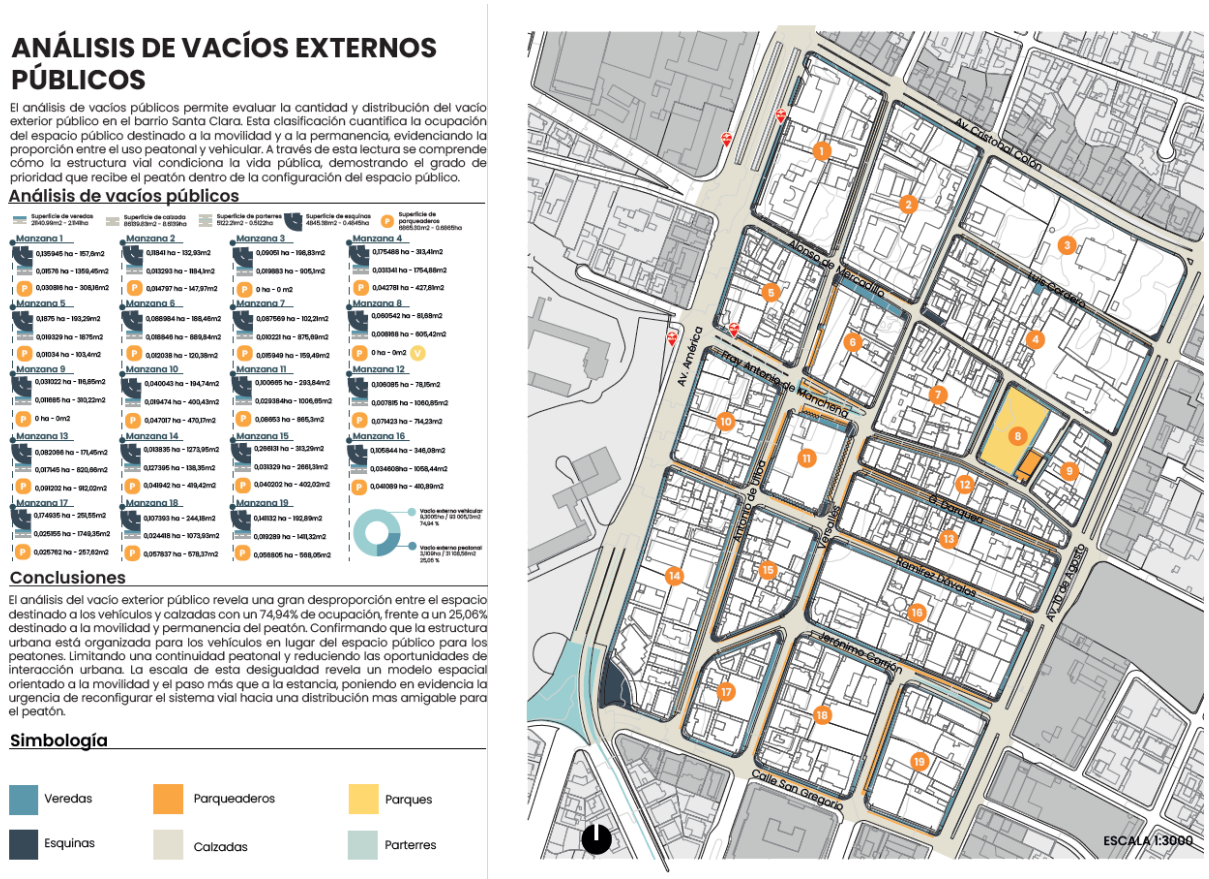


Figura 19. Lectura del Vacío en el Territorio. Vacío Público. Escala Barrial-Sectorial. (Almeida M., Bravo J., Burbano M., Herrera S., Hidalgo J., López C., Mejía M., Rivera P. 2025) con base de datos obtenidos de GEO-CIUQ

1.3.5. Usos del vacío interior en planta baja

Los vacíos interiores de planta baja presentan usos diversos, entre ellos accesos, patios, retiros, parqueaderos, áreas de servicio, extensiones comerciales, espacios recreativos y áreas residuales. En algunos casos, estos espacios permiten una relación directa entre la calle y el interior de la manzana; en otros, funcionan como superficies cerradas, de acceso restringido o destinadas únicamente a usos operativos.

La predominancia de parqueaderos, cerramientos, bodegas o retiros sin actividad limita la capacidad de estos vacíos para aportar a la vida colectiva. Sin embargo, su existencia representa una oportunidad para plantear futuras conexiones peatonales, áreas de estancia, espacios verdes, usos complementarios y transiciones entre los bordes urbanos y el interior de las manzanas.

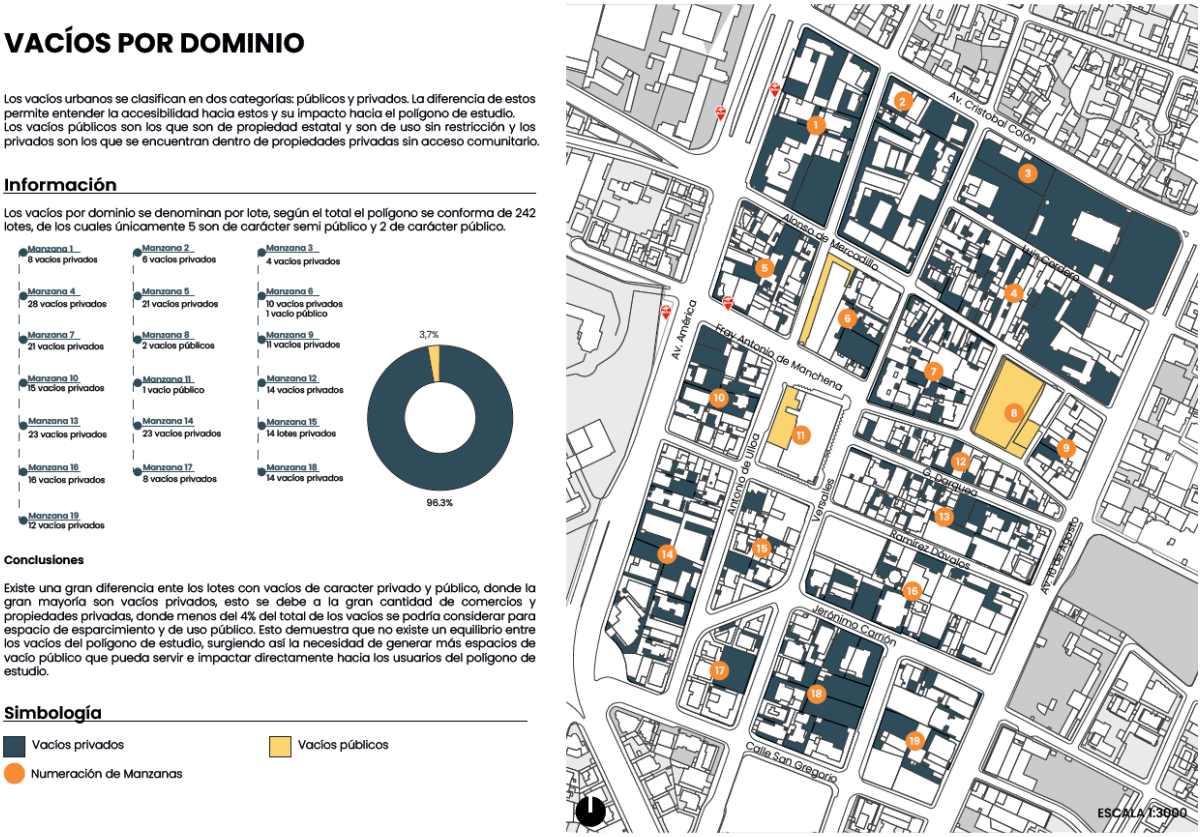


Figura 20. Lectura del Vacío en el Territorio. Uso del Vacío Interno en Planta Baja. Escala Barrial-Sectorial. (Almeida M., Bravo J., Burbano M., Herrera S., Hidalgo J., López C., Mejía M., Rivera P. 2025) con base de datos obtenidos de GEO-CIUQ

1.3.6. Actividades en los vacíos exteriores e interiores por manzana

Las actividades desarrolladas en los vacíos exteriores e interiores permiten identificar diferentes niveles de intensidad urbana dentro del polígono. Los espacios vinculados al Mercado Santa Clara, los ejes comerciales, los equipamientos educativos y las paradas de transporte concentran mayor movimiento, intercambio y permanencia durante la jornada diurna.

Por otro lado, varias manzanas interiores presentan actividades más restringidas, asociadas a vivienda, parqueaderos, servicios o espacios de acceso controlado. Esta diferencia genera una

distribución desigual de la vida urbana: mientras ciertos bordes se encuentran intensamente utilizados durante el día, otras áreas permanecen con baja actividad o pierden intensidad durante la tarde y la noche.

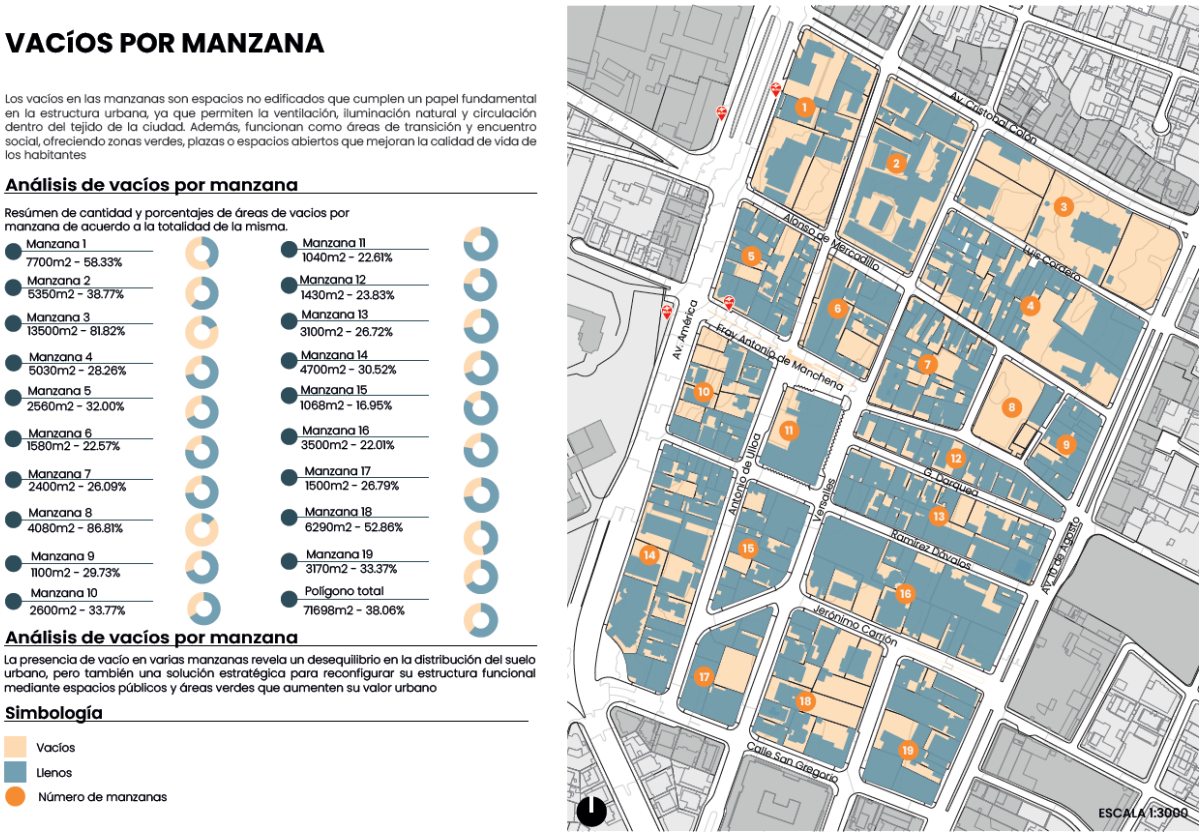


Figura 21. Lectura del Vacío en el Territorio. Vacío por Manzana. Escala Barrial-Sectorial. (Almeida M., Bravo J., Burbano M., Herrera S., Hidalgo J., López C., Mejía M., Rivera P. 2025) con base de datos obtenidos de GEO-CIUQ

1.3.7. Seguridad peatonal y vigilancia natural

La seguridad peatonal se relaciona con la calidad de los recorridos, la iluminación, la actividad de borde, la visibilidad y la presencia cotidiana de personas. Jacobs (1961) plantea que

la vigilancia natural se fortalece cuando las calles mantienen diversidad de usos, bordes activos y observación constante desde viviendas, comercios y equipamientos.

En el polígono se identifican sectores con percepción de inseguridad vinculada a fachadas cerradas, baja iluminación, escasa actividad nocturna, discontinuidad de recorridos y predominancia vehicular. El levantamiento base identifica que el 81,5 % de las fachadas presenta una limitada vigilancia natural y que el 73 % de la población consultada percibe inseguridad en su entorno inmediato. Estas condiciones se intensifican en tramos con menor presencia de comercio activo, áreas residuales o baja continuidad peatonal.



Figura 22. Lectura del Vacío en el Territorio. Análisis de Seguridad. Escala Barrial-Sectorial. (Almeida M.,

Bravo J., Burbano M., Herrera S., Hidalgo J., López C., Mejía M., Rivera P. 2025) con base de datos obtenidos de GEO-CIUQ

1.3.8. Usos de suelo y actividad de planta baja

La actividad de planta baja constituye una variable fundamental para comprender la relación entre el vacío urbano y la vida cotidiana del sector. El polígono presenta una fuerte presencia de comercio, servicios, equipamientos educativos, vivienda y usos mixtos. La concentración de actividades comerciales se localiza principalmente sobre las avenidas y vías de mayor accesibilidad, en relación con el Mercado Santa Clara, la Universidad Central del Ecuador y las rutas de transporte público.

El análisis identifica que aproximadamente el 65 % de los usos actuales de planta baja corresponde a actividades comerciales o mixtas. Esta condición fortalece la vitalidad diurna en determinados ejes, pero también genera discontinuidades en los sectores interiores, donde predominan cerramientos, actividades de baja intensidad o usos que no aportan directamente al espacio peatonal.

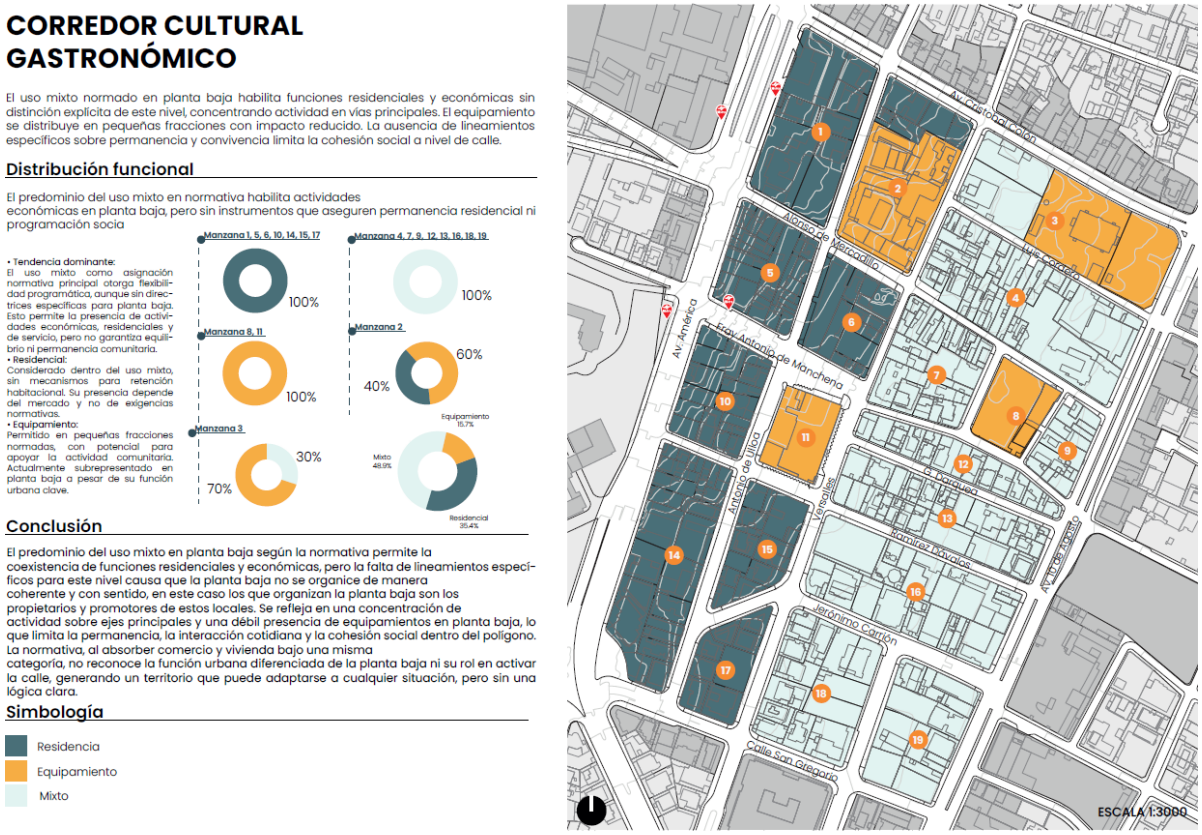


Figura 23. Lectura del Vacío en el Territorio. Uso de Suelo por Normativa en Planta Baja. Escala Barrial-Sectorial. (Almeida M., Bravo J., Burbano M., Herrera S., Hidalgo J., López C., Mejía M., Rivera P. 2025) con base de datos obtenidos de GEO-CIUQ

1.3.9. Caracterización de la vivienda

La vivienda dentro del polígono presenta distintas formas de ocupación, asociadas a casas unifamiliares, departamentos, edificaciones de uso mixto y unidades residenciales adaptadas a actividades comerciales o de servicios. Esta diversidad refleja el carácter consolidado y heterogéneo del sector, pero también evidencia una pérdida progresiva de predominio residencial en las áreas de mayor presión comercial.

La presencia de vivienda se concentra principalmente en las manzanas interiores y en edificaciones de uso mixto. Sin embargo, la transformación de inmuebles residenciales en comercio, oficinas, bodegas o servicios ha reducido la continuidad de la vida habitacional en algunos sectores y ha limitado la presencia de residentes en horarios vespertinos y nocturnos.

1.3.10. Relación entre superficie de vivienda y población residente

La relación entre superficie residencial y población residente permite evaluar la capacidad habitacional del polígono frente a las dinámicas de comercio, servicios y equipamientos que predominan en el sector. El análisis base identifica una superficie aproximada de 14,7 m² de vivienda por habitante residente, lo que evidencia una disponibilidad residencial limitada dentro de un área urbana de alta accesibilidad y actividad cotidiana.

Esta condición no debe interpretarse únicamente como una variable cuantitativa. La reducción de superficie destinada a vivienda también incide en la permanencia de población residente, la vigilancia natural, la diversidad de usos y la continuidad de actividad fuera de los horarios comerciales y académicos. Por ello, la recuperación y fortalecimiento de la función habitacional constituye un criterio relevante para la estrategia urbana posterior.

1.3.11. Área verde, sistema ambiental e islas de calor

El análisis ambiental evidencia una limitada disponibilidad de áreas verdes de acceso público dentro del polígono. La superficie verde pública accesible alcanza aproximadamente 2.961,25 m², equivalente a cerca de 0,70 m² por habitante residente. Aunque la superficie verde total asciende a aproximadamente 15.208,34 m², gran parte corresponde a áreas privadas, institucionales o de acceso restringido.

La limitada continuidad de vegetación, junto con la predominancia de pavimentos, infraestructura vial y superficies impermeables, reduce las condiciones de sombra, infiltración, confort térmico y permanencia exterior. Estas condiciones afectan principalmente los recorridos peatonales y los espacios de mayor exposición vehicular.

El sistema ambiental debe entenderse como una red integrada de parques, parterres, arbolado, patios, retiros vegetados, áreas permeables y espacios abiertos. La recuperación de esta red permite vincular la mejora ambiental con la movilidad peatonal, el confort urbano y la activación de vacíos estratégicos dentro del sector.



Figura 24. Lectura del Vacío en el Territorio. Análisis de Área Verde. Escala Parroquial-Barrial. (Almeida

M., Bravo J., Burbano M., Herrera S., Hidalgo J., López C., Mejía M., Rivera P. 2025) con base de datos obtenidos de GEO-CIUQ

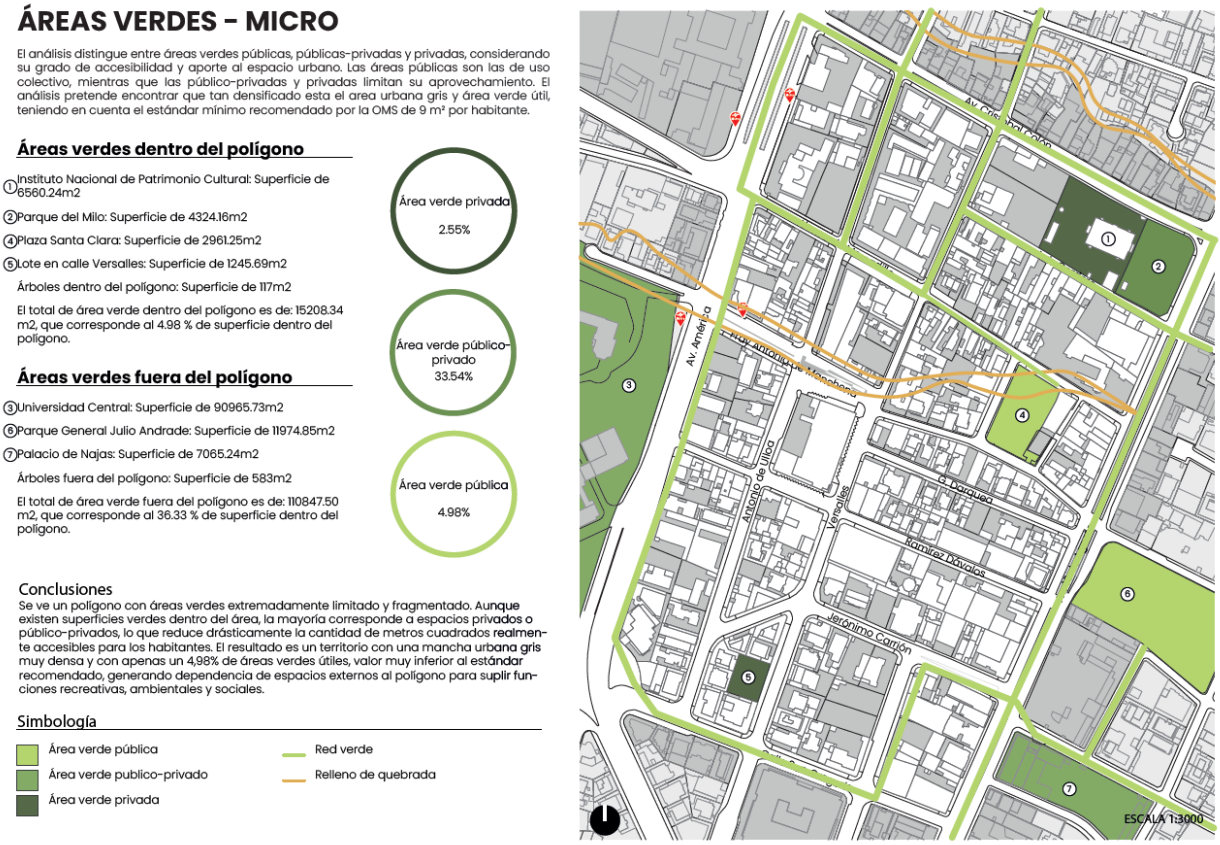


Figura 25. Lectura del Vacío en el Territorio. Análisis de Área Verde. Escala Barrial Sectorial. (Almeida M., Bravo J., Burbano M., Herrera S., Hidalgo J., López C., Mejía M., Rivera P. 2025) con base de datos obtenidos de GEO-CIUQ

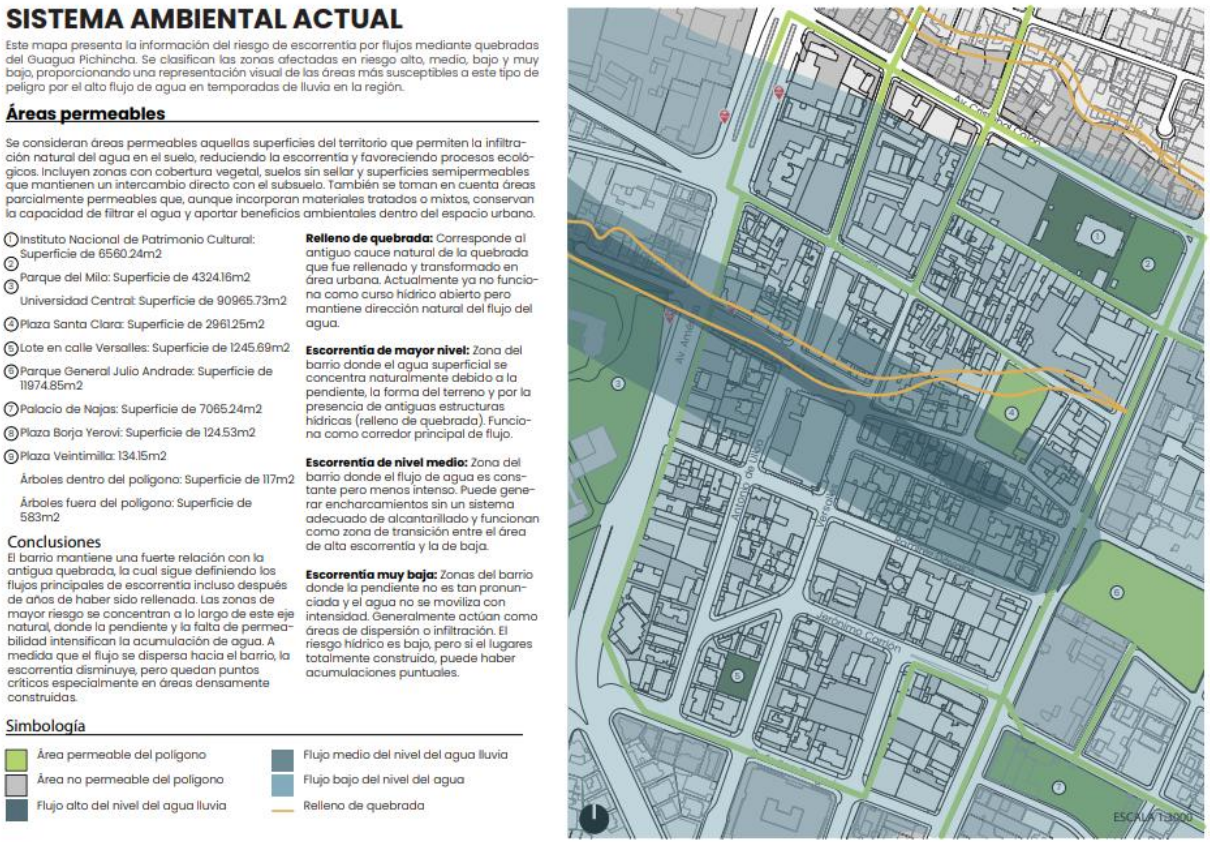


Figura 26. Lectura del Vacío en el Territorio. Sistema Ambiental. Escala Barrial Sectorial. (Almeida M., Bravo J., Burbano M., Herrera S., Hidalgo J., López C., Mejía M., Rivera P. 2025) con base de datos obtenidos de GEO-CIUQ

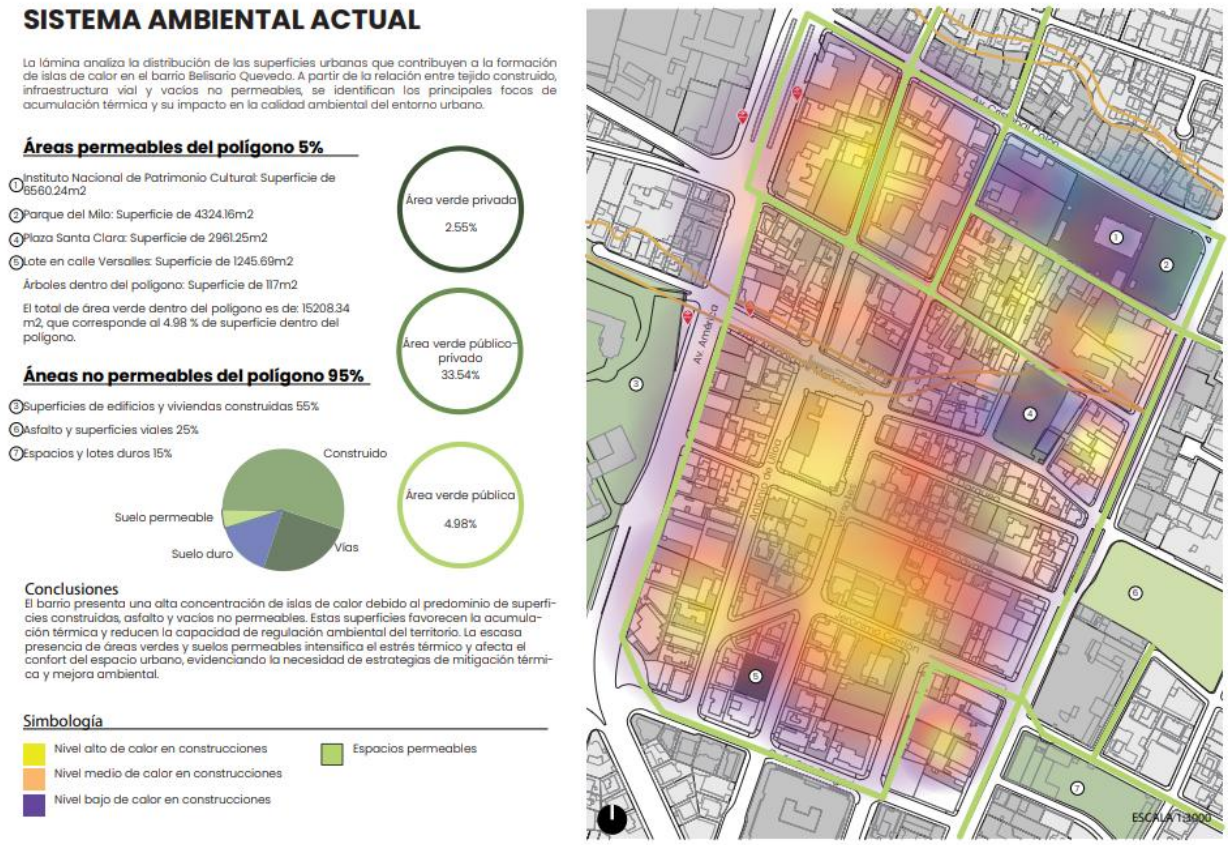


Figura 27. Lectura del Vacío en el Territorio. Islas de Calor. Escala Barrial Sectorial. (Almeida M., Bravo J., Burbano M., Herrera S., Hidalgo J., López C., Mejía M., Rivera P. 2025) con base de datos obtenidos de GEO-CIUQ

1.4. Estudio del lleno en el territorio

El estudio del lleno permite analizar la estructura construida del polígono a partir de la ocupación de las manzanas, la configuración de los lotes, las alturas, los retiros, los usos y las condiciones físicas de las edificaciones. Esta lectura complementa el análisis del vacío, ya que permite comprender cómo la masa edificada delimita, condiciona o restringe la continuidad de los recorridos, la relación con el espacio público y las posibilidades de transformación urbana.

La lectura del lleno no se limita a identificar la presencia de edificaciones, sino que reconoce la relación entre la morfología actual del territorio y los parámetros urbanísticos vigentes. A partir de este contraste se identifican sectores consolidados, edificaciones con capacidad de transformación, bordes activos o cerrados, inmuebles de valor patrimonial, áreas subutilizadas y oportunidades de intervención compatibles con la estructura urbana existente.

1.4.1. Análisis de llenos por manzana

La configuración del lleno dentro del polígono responde a un tejido urbano consolidado y heterogéneo, compuesto por manzanas con distintos niveles de ocupación, continuidad de fachada, tamaño de lote y altura edificada. Las manzanas vinculadas a las vías principales presentan una mayor intensidad de ocupación y una concentración de actividades comerciales, institucionales y de servicios. En contraste, varios sectores interiores conservan una presencia más significativa de vivienda, patios, retiros y áreas libres privadas.

La lectura por manzana permite reconocer que la ocupación construida no es uniforme. Existen piezas compactas y continuas que consolidan frentes urbanos, así como lotes de menor ocupación, edificaciones aisladas, predios subutilizados y áreas interiores con limitada relación hacia la calle. Estas diferencias inciden directamente en la permeabilidad, en la calidad de los bordes y en la posibilidad de incorporar conexiones peatonales, actividad de planta baja o espacios colectivos.

El análisis del lleno permite identificar las manzanas con mayor capacidad de transformación, especialmente aquellas que presentan vacíos interiores desconectados, edificaciones de baja intensidad de uso, lotes subutilizados o frentes urbanos con limitada

actividad. Estas condiciones serán retomadas en el diagnóstico y en la definición de estrategias de intervención del Plan Masa.

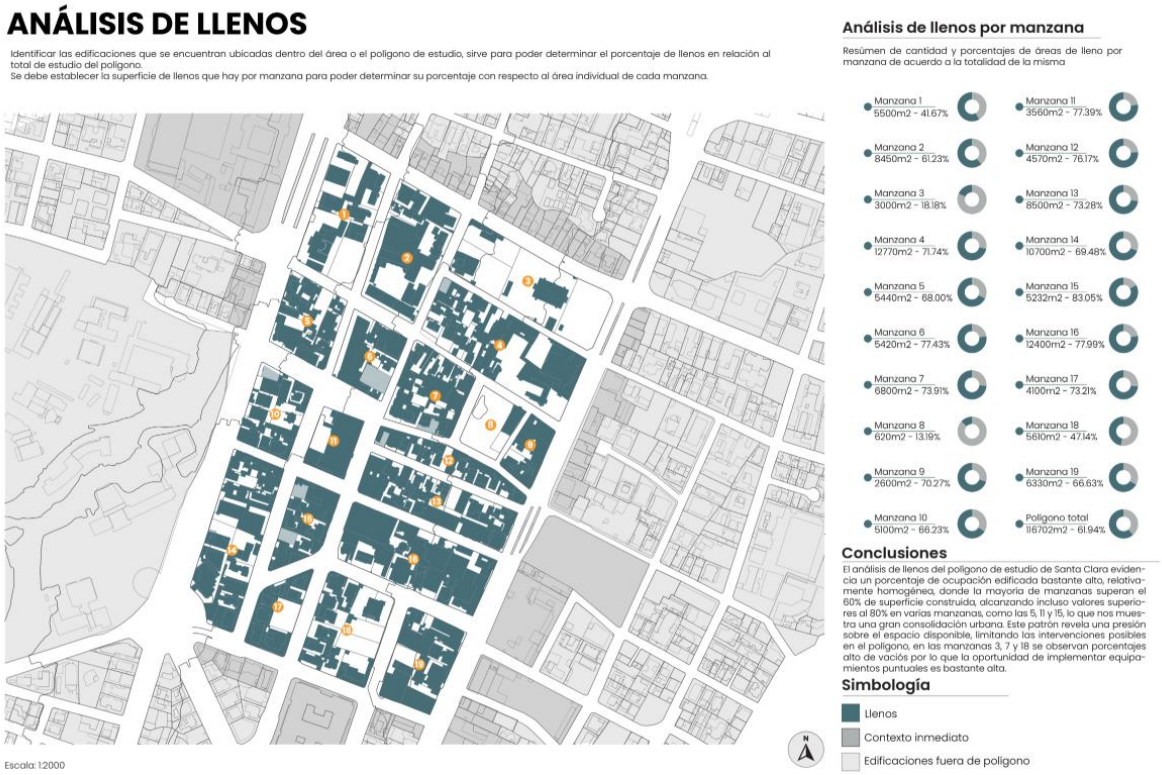


Figura 28. Estudio del Lleno en el Territorio. Análisis de Llenos. Escala Barrial Sectorial. (Almeida M., Bravo J., Burbano M., Herrera S., Hidalgo J., López C., Mejía M., Rivera P. 2025) con base de datos obtenidos de GEO-CIUQ

1.4.2. Identificación de la normativa urbanística vigente

La normativa urbanística vigente establece las condiciones generales de uso, ocupación y edificabilidad aplicables al suelo urbano. Su revisión permite reconocer los parámetros que orientan la transformación del territorio, tales como la zonificación, los usos permitidos, la altura máxima, los retiros, el lote y el frente mínimos.

La lectura normativa no busca determinar el cumplimiento legal individual de cada predio, sino contrastar los parámetros de planificación con la morfología y los usos observados en el polígono. Este ejercicio permite identificar coincidencias, tensiones y oportunidades entre la estructura urbana existente y la capacidad de transformación prevista por la normativa municipal.

1.4.2.1. Zonificación y uso de suelo

La zonificación establece la clasificación y los usos de suelo permitidos dentro del polígono. Su análisis permite reconocer la distribución de usos residenciales, múltiples, comerciales, de servicios, equipamientos y áreas de protección o tratamiento especial, de acuerdo con la normativa aplicable.

La comparación entre la zonificación y la actividad urbana existente permite identificar sectores donde los usos actuales se encuentran alineados con la vocación normativa y sectores donde la intensidad comercial, la transformación de vivienda o la presencia de equipamientos ha modificado el funcionamiento previsto para determinadas áreas.

La normativa debe entenderse como un marco de regulación, pero también como una herramienta para orientar procesos de revitalización, densificación, activación de planta baja y recuperación de usos residenciales compatibles con la vida barrial.

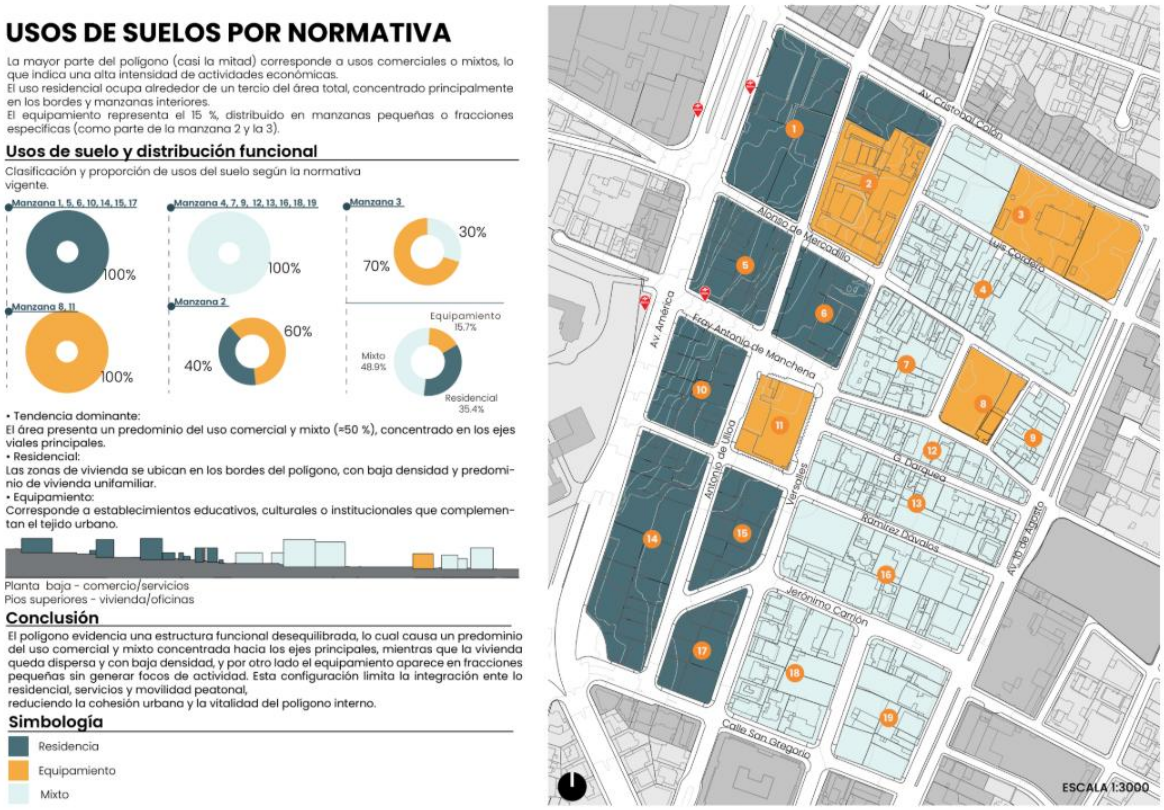


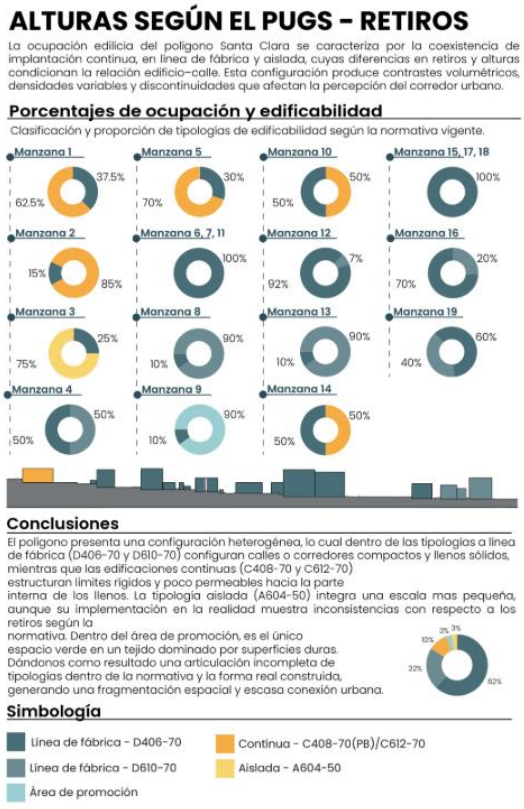
Figura 29. Estudio del Lleno en el Territorio. Identificación de la Normativa Vigente. Escala Barrial Sectorial. (Almeida M., Bravo J., Burbano M., Herrera S., Hidalgo J., López C., Mejía M., Rivera P. 2025) con base de datos obtenidos de GEO-CIUQ

1.4.2.2. Alturas de edificación

La normativa asigna alturas máximas de edificación según la zonificación y el código de edificabilidad aplicable. Este parámetro permite regular la intensidad de ocupación, la relación entre volumen construido y espacio libre, y la transición de escala entre los distintos sectores urbanos.

Dentro del polígono, la normativa plantea diferentes posibilidades de altura asociadas a la jerarquía vial, al uso de suelo y a la condición específica de cada predio. La lectura de estas alturas permite reconocer áreas con mayor capacidad de densificación, sectores de transición y zonas donde la escala construida debe mantener una relación más próxima con el tejido residencial o patrimonial existente.

El análisis de alturas no debe interpretarse únicamente como una posibilidad de incremento de pisos. También debe relacionarse con la calidad del espacio público, la incidencia solar, la ventilación, los retiros, la continuidad de fachada y la presencia de áreas libres en planta baja.





6

Figura 30. Estudio del Lleno en el Territorio. Identificación de la Normativa. Escala Barrial-Sectorial. (Almeida M., Bravo J., Burbano M., Herrera S., Hidalgo J., López C., Mejía M., Rivera P. 2025) con base de datos obtenidos de GEO-CIUQ

1.4.2.3. Retiros

Los retiros establecen la separación entre la edificación y los límites del predio. Su aplicación incide en la configuración de frentes urbanos, patios, áreas verdes, accesos, iluminación, ventilación y relaciones entre edificaciones.

En el polígono, los parámetros de retiro deben analizarse en relación con el tamaño de lote, la altura permitida, la forma de ocupación y la consolidación existente. En varios sectores urbanos consolidados, la presencia de edificaciones sobre línea de fábrica configura frentes continuos y activos; mientras que, en otros casos, los retiros generan espacios intermedios que pueden funcionar como jardines, accesos, parqueaderos o áreas residuales.

La lectura normativa de los retiros permite reconocer oportunidades para mejorar la calidad ambiental, incorporar vegetación, reforzar la transición entre calle y edificio y evitar que los espacios libres privados se reduzcan a superficies sin actividad o exclusivamente vehiculares.

1.4.2.4. Lote mínimo y frente mínimo

El lote y el frente mínimos establecen las dimensiones básicas requeridas para procesos de subdivisión, regularización o desarrollo predial. Estos parámetros inciden en la forma de ocupación, la accesibilidad, la posibilidad de incorporar retiros y la relación entre las edificaciones y el espacio público.

Dentro del polígono se identifican lotes con dimensiones diversas, producto de procesos históricos de subdivisión, consolidación y transformación de la estructura urbana. La comparación con la normativa permite reconocer predios que responden a los parámetros actuales y otros que conservan condiciones preexistentes asociadas a una estructura parcelaria anterior.

Este análisis es relevante para definir estrategias de intervención que no dependan exclusivamente de la sustitución total de predios, sino que consideren mecanismos de agrupación, rehabilitación, gestión compartida, activación de frentes y transformación gradual de lotes subutilizados.

1.4.3. Contraste entre la morfología urbana actual y la normativa vigente

El contraste entre la morfología actual y la normativa vigente permite comprender las diferencias entre la ciudad construida y las condiciones establecidas para su transformación futura. Este análisis no constituye una verificación legal predial, sino una lectura urbana comparativa que identifica patrones de consolidación, desajustes morfológicos y oportunidades de intervención.

La estructura actual del polígono responde a procesos históricos de crecimiento, transformación de usos, subdivisión predial, consolidación comercial y adaptación de edificaciones. Por ello, la forma urbana existente no siempre coincide de manera directa con los parámetros contemporáneos de altura, retiro, uso, lote y frente mínimo.

1.4.3.1. Situación actual de los retiros

La condición actual de los retiros presenta diferencias importantes dentro del polígono. En varios frentes consolidados predominan edificaciones construidas sobre línea de fábrica, lo que

fortalece la continuidad del borde urbano y la relación directa con la acera. En otros sectores, los retiros frontales se encuentran ocupados por parqueaderos, accesos vehiculares, cerramientos, áreas de servicio o espacios sin actividad.

La calidad de los retiros depende de su capacidad para aportar a la relación entre edificio y calle. Los retiros activos, vegetados o vinculados a accesos peatonales pueden mejorar la transición entre espacio público y privado; mientras que los retiros cerrados o destinados exclusivamente al vehículo reducen la continuidad peatonal y debilitan la actividad de borde.

1.4.3.2. Situación actual de las alturas de edificación

La altura edificada actual presenta una diversidad de escalas dentro del polígono. Predominan edificaciones de baja y media altura, vinculadas a vivienda, comercio de proximidad y usos mixtos, junto con algunas piezas de mayor altura asociadas a equipamientos, edificios de servicios o desarrollos recientes.

Esta condición genera contrastes entre sectores consolidados de escala barrial y puntos donde la altura construida modifica la relación con el entorno inmediato. La lectura de alturas permite reconocer áreas con capacidad para densificación controlada, sectores que requieren transiciones volumétricas y frentes donde la escala existente debe ser considerada para evitar impactos negativos sobre iluminación, ventilación, continuidad urbana o patrimonio.

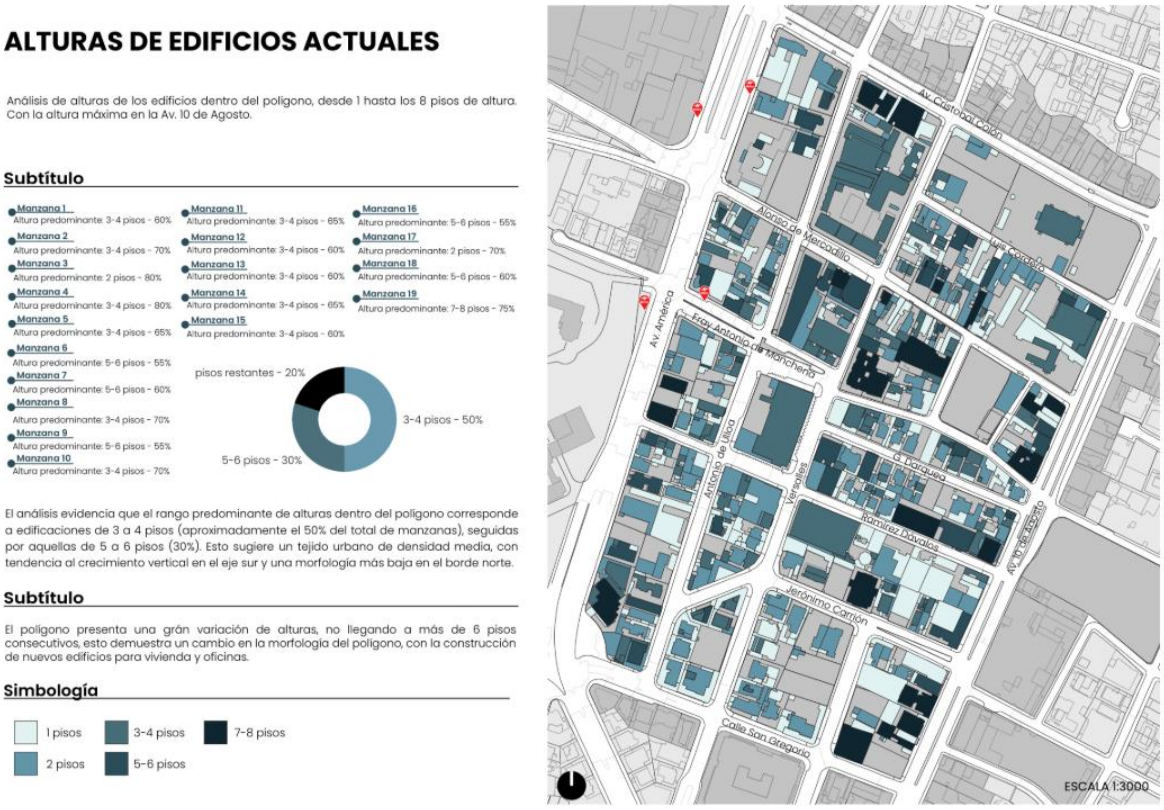


Figura 31. Estudio del Lleno en el Territorio. Situación Actual de la Altura de las Edificaciones. Escala Barrial-Sectorial. (Almeida M., Bravo J., Burbano M., Herrera S., Hidalgo J., López C., Mejía M., Rivera P. 2025) con base de datos obtenidos de GEO-CIUQ

1.4.3.3. Situación actual del uso de suelo

El uso actual del suelo evidencia una fuerte presencia de comercio, servicios, equipamientos y usos mixtos, particularmente en los bordes de mayor accesibilidad y en las áreas próximas al Mercado Santa Clara, a la Universidad Central del Ecuador y a los sistemas de transporte. Esta concentración fortalece la actividad diurna, pero también puede reducir la presencia residencial y generar una disminución de uso durante horarios vespertinos y nocturnos.

El contraste con la normativa permite identificar sectores donde el uso actual mantiene relación con la vocación normativa y áreas donde se han producido transformaciones funcionales. Este análisis es fundamental para orientar estrategias de mezcla de usos, activación de planta baja, incorporación de vivienda y fortalecimiento de actividades compatibles con la vida barrial.

1.4.3.4. Situación actual del lote mínimo

La estructura parcelaria existente incorpora lotes de distintas dimensiones y configuraciones. Algunos predios responden a los parámetros actuales de lote mínimo, mientras que otros corresponden a subdivisiones históricas o configuraciones consolidadas de menor escala.

Esta condición no debe ser entendida exclusivamente como una limitación normativa. Los lotes de menor tamaño pueden sostener actividades de proximidad, comercio barrial o vivienda compacta; sin embargo, también pueden dificultar procesos de renovación, incorporación de áreas libres o cumplimiento de nuevos parámetros de edificabilidad.

El análisis permite identificar sectores donde la agrupación predial, la rehabilitación, la gestión conjunta o la intervención progresiva pueden constituir alternativas para mejorar la calidad urbana sin eliminar la diversidad del tejido existente.

1.4.3.5. Situación actual del frente mínimo

Los frentes prediales presentan una condición heterogénea, con lotes estrechos, frentes continuos, predios de mayor escala y agrupaciones vinculadas a equipamientos o comercio. Esta diversidad influye en la configuración de fachadas, accesos, actividad de planta baja y relación con el espacio público.

Los frentes estrechos pueden favorecer una mayor frecuencia de accesos y diversidad de actividades, siempre que mantengan bordes activos y condiciones adecuadas para el peatón. En cambio, los frentes extensos con cerramientos, muros ciegos o accesos vehiculares concentrados pueden reducir la continuidad urbana y la percepción de seguridad.

El contraste entre el frente mínimo normativo y la condición existente permite reconocer oportunidades para activar bordes, incorporar accesos peatonales, evitar grandes paños cerrados y fortalecer la relación entre las edificaciones y la calle.

1.4.4. Proyectos dinamizadores

Los proyectos dinamizadores corresponden a equipamientos, centralidades, inmuebles patrimoniales, espacios públicos, actividades económicas y nodos de movilidad que tienen capacidad de activar o transformar las dinámicas urbanas del sector. Su identificación permite reconocer piezas que, por su uso, localización o relevancia social, pueden contribuir a reforzar la continuidad urbana y la vida colectiva.

Dentro del polígono y su entorno inmediato, el Mercado Santa Clara constituye una de las principales centralidades por su actividad económica, social y productiva. A esta condición se suman la proximidad con la Universidad Central del Ecuador, los equipamientos educativos, los sistemas de transporte público, las piezas patrimoniales y los frentes comerciales que concentran actividad cotidiana.

El análisis de estos elementos permite estructurar una red de nodos y recorridos que será retomada en el Plan Masa. Los proyectos dinamizadores no deben comprenderse como

intervenciones aisladas, sino como componentes capaces de reforzar corredores, espacios públicos, actividades de planta baja y conexiones peatonales.



Figura 32. Estudio del Lleno en el Territorio. Situación Proyectos Dinamizadores. Escala Barrial-Sectorial. (Almeida M., Bravo J., Burbano M., Herrera S., Hidalgo J., López C., Mejía M., Rivera P. 2025) con base de datos obtenidos de GEO-CIUQ

1.4.5. Estado de la arquitectura

El estado de la arquitectura permite reconocer las condiciones físicas y de uso de las edificaciones que conforman el polígono. Este análisis considera aspectos visibles como conservación de fachadas, mantenimiento, ocupación, subutilización, deterioro aparente, transformación de uso y relación con el espacio público.

La lectura identifica edificaciones en buen estado, inmuebles con necesidades de mantenimiento, piezas subutilizadas y construcciones con deterioro visible. Estas condiciones influyen en la percepción de seguridad, en la calidad de los frentes urbanos y en la capacidad de las edificaciones para aportar a la vida colectiva del sector.

El análisis no constituye una evaluación estructural, patológica o de seguridad constructiva. Su objetivo es establecer una lectura urbana y arquitectónica preliminar que permita identificar inmuebles con potencial de rehabilitación, frentes que requieren activación, edificaciones que demandan mejoramiento y piezas cuya condición actual limita la habitabilidad del entorno.

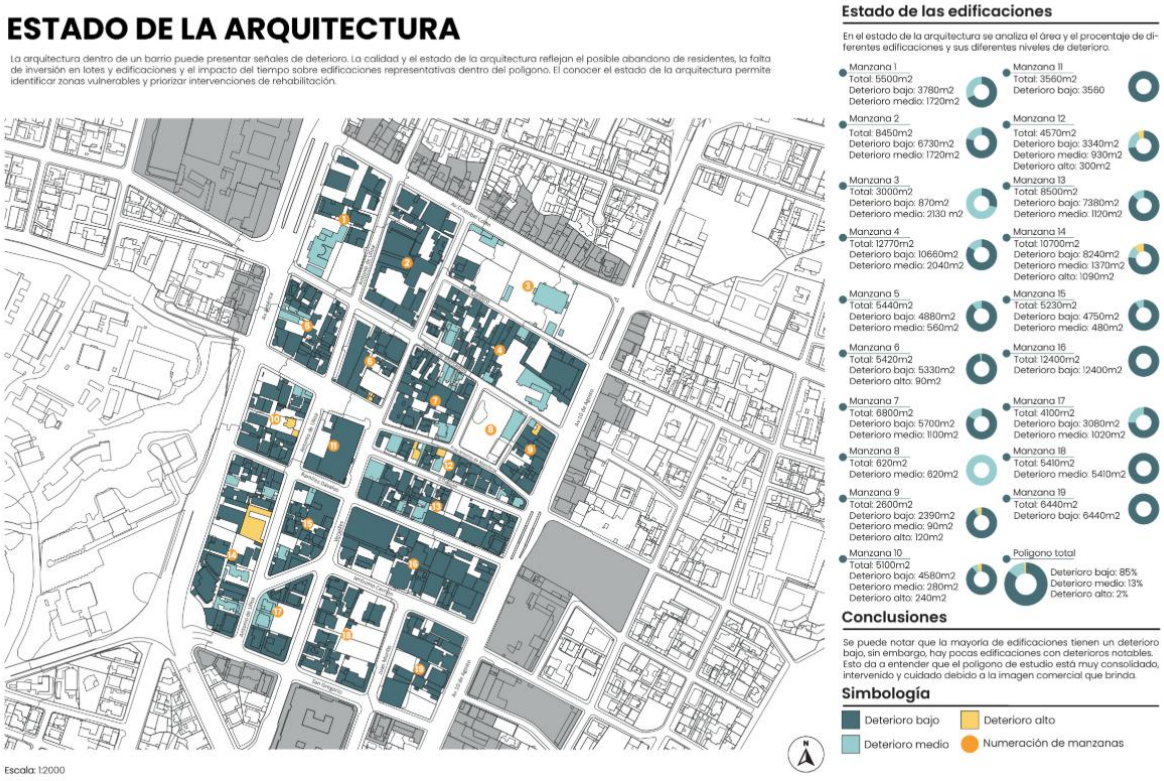


Figura 33. Estudio del Lleno en el Territorio. Análisis del Estado de la Arquitectura. Escala Barrial-Sectorial. (Almeida M., Bravo J., Burbano M., Herrera S., Hidalgo J., López C., Mejía M., Rivera P. 2025) con base de datos obtenidos de GEO-CIUQ

1.5. Diagnóstico urbano-arquitectónico

El diagnóstico urbano-arquitectónico sintetiza las relaciones identificadas entre movilidad, espacio libre, vivienda, actividad económica, población, patrimonio, condiciones ambientales y seguridad peatonal. El análisis evidencia que Santa Clara de San Millán posee una ubicación estratégica dentro del centro norte de Quito, debido a su proximidad con equipamientos educativos, sistemas de transporte, comercio y servicios. Sin embargo, esta condición de accesibilidad no se traduce de manera equitativa en habitabilidad, continuidad peatonal, espacio público de calidad o permanencia residencial.

El sector presenta una alta intensidad de uso durante los horarios académicos, laborales y comerciales, pero una disminución de actividad en horarios vespertinos y nocturnos. Esta variación temporal, sumada a la predominancia del vehículo, la limitada disponibilidad de área verde pública, la pérdida de vivienda y la fragmentación de los vacíos urbanos, configura un territorio de paso que requiere reforzar su condición de barrio habitable, accesible y activo.

1.5.1. Síntesis de indicadores, problemáticas y oportunidades

La lectura integral del polígono permite reconocer una serie de problemáticas interrelacionadas. El déficit de espacio verde público, la presión vehicular sobre el vacío exterior, la concentración de actividad comercial, la limitada presencia residencial, los bordes poco permeables y la percepción de inseguridad no deben entenderse como fenómenos aislados. En

conjunto, evidencian una estructura urbana fragmentada, donde los flujos se concentran en determinados ejes y horarios, mientras que las áreas interiores presentan menor actividad, continuidad y apropiación colectiva.

Al mismo tiempo, el sector cuenta con oportunidades importantes: la presencia del Mercado Santa Clara, la proximidad con la Universidad Central del Ecuador, la accesibilidad al transporte público, la existencia de inmuebles patrimoniales, las manzanas con vacíos interiores y la diversidad de actividades económicas. Estas condiciones permiten plantear una estrategia urbana orientada a recuperar la escala humana, fortalecer la residencia, diversificar los usos y transformar los vacíos en elementos de articulación territorial.

1.5.2. Área verde, población residente y seguridad peatonal

El polígono cuenta con una población residente aproximada de 4.390 habitantes y una superficie verde pública accesible cercana a 2.961,25 m². Esta relación equivale a aproximadamente 0,70 m² de área verde pública por habitante, lo que evidencia una disponibilidad limitada de espacios vegetados y de permanencia colectiva.

Aunque la superficie verde total del sector es mayor, una proporción significativa corresponde a áreas privadas, institucionales o de acceso restringido. Esta condición limita la capacidad de la vegetación existente para aportar al uso cotidiano, al descanso, a la recreación y al confort ambiental de la población residente y flotante.

La escasez de área verde se relaciona también con las condiciones de seguridad peatonal. La ausencia de sombra, mobiliario, iluminación adecuada, actividad de borde y continuidad de recorridos reduce las oportunidades de permanencia y favorece una percepción de inseguridad en

determinados tramos del polígono. Por ello, el fortalecimiento del sistema ambiental debe vincularse con la mejora de los recorridos peatonales, la activación de frentes y la recuperación de espacios de uso colectivo.

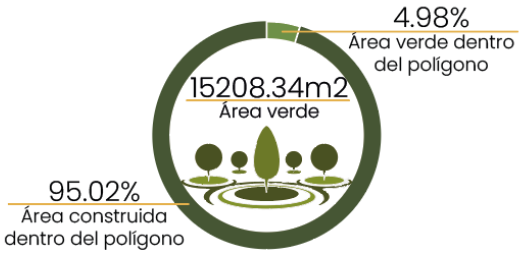


Figura 34 Diagnóstico. Indicadores de Área Verde en el Polígono. (Almeida M., Bravo J., Burbano M., Herrera S., Hidalgo J., López C., Mejía M., Rivera P. 2025)

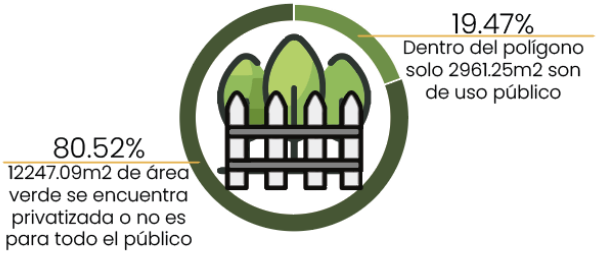


Figura 35 Diagnóstico. Indicadores de Cantidad de Área Verde del Polígono. (Almeida M., Bravo J., Burbano M., Herrera S., Hidalgo J., López C., Mejía M., Rivera P. 2025)

1.5.3. Movilidad peatonal, vehicular y transporte público

El sistema de movilidad constituye una de las principales tensiones del sector. El polígono posee una alta accesibilidad externa debido a su proximidad con corredores de transporte público, avenidas metropolitanas y equipamientos de gran afluencia. Sin embargo, esta condición genera una fuerte presencia vehicular en los bordes y limita la experiencia peatonal en calles, cruces y espacios de transición.

Del total de vacío exterior identificado, aproximadamente el 74,94 % está destinado al vehículo, mientras que el 25,06 % corresponde a áreas peatonales. Esta distribución evidencia una prioridad espacial orientada hacia la circulación vehicular, con una disponibilidad limitada de suelo para caminar, permanecer, descansar o desarrollar actividades colectivas.

La movilidad peatonal se concentra principalmente en los bordes comerciales, en torno al Mercado Santa Clara, a los equipamientos educativos y a las paradas de transporte. No obstante, los recorridos interiores presentan discontinuidades, aceras de calidad variable, cruces expuestos y limitada presencia de espacios de estancia. La estrategia urbana deberá priorizar la pacificación vial, la continuidad peatonal, la accesibilidad universal y la redistribución del espacio público a favor de modos de movilidad sostenibles.



Figura 36 Diagnóstico. Indicadores de cantidad. Flujo peatonal y Horarios de Actividad (Almeida M., Bravo J., Burbano M., Herrera S., Hidalgo J., López C., Mejía M., Rivera P. 2025)



Figura 37 Diagnóstico. Indicadores de Calidad de Espacio Público Vial. (Almeida M., Bravo J., Burbano M., Herrera S., Hidalgo J., López C., Mejía M., Rivera P. 2025)



Figura 38 Diagnóstico. Problemática y oportunidades, cantidad y cualidad del vacío. (Almeida M., Bravo J., Burbano M., Herrera S., Hidalgo J., López C., Mejía M., Rivera P. 2025)

1.5.4. Vivienda, uso de suelo y residencialidad

El análisis evidencia una disminución progresiva de la función residencial dentro del polígono, especialmente en las áreas de mayor presión comercial y de servicios. El comercio y los

usos mixtos representan aproximadamente el 65 % de la actividad actual, mientras que la vivienda se concentra principalmente en manzanas interiores y edificaciones de uso mixto.

La disponibilidad de superficie residencial alcanza aproximadamente 14,7 m² por habitante residente. Esta condición refleja una presencia habitacional limitada dentro de un sector con alta accesibilidad, equipamientos cercanos y actividad urbana constante. La pérdida de residencialidad incide directamente en la disminución de actividad nocturna, en la vigilancia natural y en la continuidad de la vida barrial.

La recuperación de la vivienda no implica eliminar la actividad comercial existente. Por el contrario, requiere promover una mezcla equilibrada entre residencia, comercio, servicios, equipamientos y espacios colectivos, de manera que el sector mantenga actividad durante distintos momentos del día y fortalezca su condición de barrio habitable.



Figura 39 Diagnóstico. Indicadores de Uso de Suelo. (Almeida M., Bravo J., Burbano M., Herrera S., Hidalgo J., López C., Mejía M., Rivera P. 2025)



Figura 40 Diagnóstico. Indicadores de Uso de Suelo. (Almeida M., Bravo J., Burbano M., Herrera S., Hidalgo J., López C., Mejía M., Rivera P. 2025)

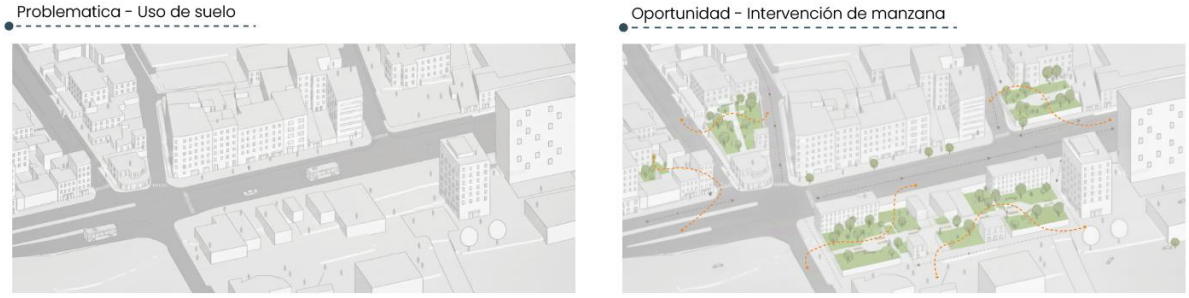


Figura 41 Diagnóstico. Problemática y Oportunidades Normativa y Vivienda. (Almeida M., Bravo J., Burbano M., Herrera S., Hidalgo J., López C., Mejía M., Rivera P. 2025)

1.5.5. Equipamientos y población flotante

La presencia del Mercado Santa Clara, la Universidad Central del Ecuador, instituciones educativas, comercio, servicios y sistemas de transporte genera una población flotante aproximada de 9.303 personas durante la jornada diaria. Esta cifra supera ampliamente a la población residente y confirma la condición del sector como un nodo de actividad académica, comercial, productiva y de movilidad.

La concentración de población flotante representa una oportunidad para fortalecer la actividad urbana y los servicios de proximidad. Sin embargo, también genera una dependencia de horarios específicos: durante el día, los flujos se concentran en torno a equipamientos, comercio y transporte; mientras que, en la tarde y la noche, varios espacios pierden intensidad de uso.

La estrategia urbana deberá aprovechar la presencia de estos equipamientos como nodos dinamizadores, pero también incorporar actividades complementarias, vivienda y espacios colectivos capaces de sostener la vida urbana fuera de los horarios estrictamente académicos y comerciales.

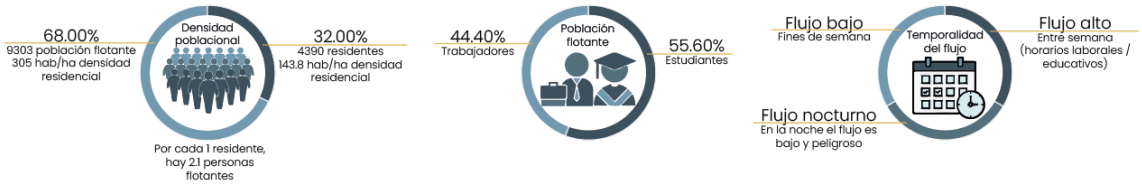


Figura 42 Diagnóstico. Indicadores. Usuarios y Población Flotante. (Almeida M., Bravo J., Burbano M., Herrera S., Hidalgo J., López C., Mejía M., Rivera P. 2025)



Figura 43 Diagnóstico. Problemáticas y Oportunidades. Equipamiento, Usuarios y Población Flotante. (Almeida M., Bravo J., Burbano M., Herrera S., Hidalgo J., López C., Mejía M., Rivera P. 2025)

1.5.6. Actividad comercial y planta baja

La actividad comercial constituye una de las principales fortalezas del sector. Los frentes vinculados a las avenidas principales, al Mercado Santa Clara y a las calles de mayor accesibilidad concentran comercio, servicios y actividades de planta baja que aportan movimiento durante la jornada diurna.

No obstante, esta actividad presenta una distribución desigual. Mientras ciertos ejes mantienen fachadas activas y alta frecuencia de accesos, otras calles interiores poseen bordes cerrados, parqueaderos, muros ciegos o usos de baja relación con el peatón. Esta discontinuidad limita la experiencia de recorrido y reduce la capacidad del comercio para contribuir a la seguridad, permanencia y apropiación del espacio público.

La activación de plantas bajas debe orientarse hacia la continuidad de fachadas activas, la incorporación de usos compatibles con la vivienda, la mejora de accesos peatonales y la reducción de bordes cerrados. El comercio debe entenderse como parte de un sistema urbano más amplio, vinculado con cultura, producción, residencia, movilidad y vida colectiva.



Figura 44 Diagnóstico. Indicadores. Uso de Suelo Comercial en Planta Baja. (Almeida M., Bravo J., Burbano M., Herrera S., Hidalgo J., López C., Mejía M., Rivera P. 2025)

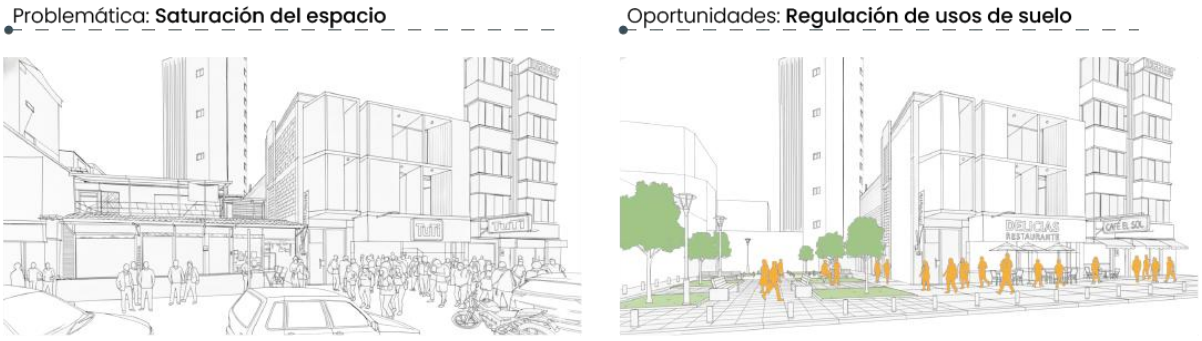


Figura 45 Diagnóstico. Problemática y Oportunidades. Uso de Suelo Comercial en Planta Baja. (Almeida M., Bravo J., Burbano M., Herrera S., Hidalgo J., López C., Mejía M., Rivera P. 2025)

1.5.7. Seguridad peatonal, vigilancia natural y continuidad urbana

La percepción de seguridad se relaciona con la calidad física y funcional de los recorridos. En el polígono se identifican tramos con baja iluminación, fachadas cerradas, escasa actividad nocturna, cruces inseguros y discontinuidad de aceras. El levantamiento base evidencia que el 73 % de la población consultada percibe inseguridad en su entorno inmediato y que el 81,5 % de las fachadas presenta una limitada capacidad de vigilancia natural.

Estas condiciones no dependen únicamente de la presencia de cerramientos o dispositivos de control. La seguridad urbana también se vincula con la presencia cotidiana de personas, la diversidad de usos, la visibilidad, la actividad de planta baja y la continuidad de recorridos. Por ello, la estrategia de intervención debe reforzar la vigilancia natural mediante vivienda, comercio activo, iluminación, permeabilidad de bordes, espacios de permanencia y programación de actividades en horarios extendidos.



Figura 46 Diagnóstico. Problemática y oportunidades. Seguridad peatonal. (Almeida M., Bravo J., Burbano M., Herrera S., Hidalgo J., López C., Mejía M., Rivera P. 2025)

1.5.8. Patrimonio y proyectos dinamizadores

El patrimonio y los proyectos dinamizadores constituyen recursos relevantes para fortalecer la identidad y la actividad urbana del sector. Dentro del polígono se identifican inmuebles patrimoniales de distintas categorías y escalas, varios de los cuales presentan uso parcial, transformación funcional o limitada relación con el espacio público.

La presencia del Mercado Santa Clara, la Universidad Central del Ecuador, los equipamientos educativos, las piezas patrimoniales, los parques y los sistemas de transporte

conforma una red de centralidades con capacidad de activar recorridos, actividades y espacios colectivos. Sin embargo, estos elementos funcionan actualmente de manera fragmentada y no siempre mantienen relaciones peatonales continuas entre sí.

La intervención urbana deberá considerar el patrimonio como una pieza activa y no únicamente como un elemento de conservación física. Su rehabilitación, activación programática y relación con el espacio público pueden contribuir a reforzar la memoria urbana, diversificar los usos y construir nuevos vínculos entre cultura, economía barrial y vida colectiva.

1.5.9. Síntesis diagnóstica y criterios de intervención

El diagnóstico evidencia que Santa Clara de San Millán posee una condición estratégica dentro del centro norte de Quito, pero presenta desequilibrios entre accesibilidad, movilidad, residencia, espacio público y actividad urbana. La alta presencia de población flotante, comercio y equipamientos convive con una limitada disponibilidad de área verde pública, una fuerte presión vehicular, pérdida de residencialidad, discontinuidad peatonal y disminución de actividad en horarios vespertinos y nocturnos.

A partir de esta lectura, se establecen los siguientes criterios de intervención urbana:

1. Recuperar el vacío urbano como estructura de movilidad, permanencia, vegetación y encuentro colectivo.
2. Priorizar al peatón mediante estrategias de pacificación vial, accesibilidad universal, mejora de cruces y continuidad de recorridos interiores.
3. Fortalecer la presencia residencial y la mezcla de usos para ampliar la actividad urbana en distintos horarios.

4. Consolidar una red de espacio público y sistema ambiental que integre áreas verdes, suelo permeable, arbolado, parterres, patios y vacíos estratégicos.
5. Activar plantas bajas y bordes urbanos mediante comercio de proximidad, usos culturales, servicios, equipamientos y relaciones más permeables con la calle.
6. Reforzar la seguridad peatonal mediante iluminación, vigilancia natural, actividad continua, fachadas activas y reducción de espacios residuales.
7. Integrar patrimonio, equipamientos y centralidades dentro de una red de recorridos y actividades que fortalezca la identidad barrial.

Estos criterios constituyen la base para el desarrollo del Plan Masa presentado en el Capítulo II. La propuesta urbana buscará traducir el diagnóstico en una estrategia territorial capaz de articular movilidad sostenible, actividad económica, vivienda, espacio público, patrimonio y continuidad ambiental.

CAPÍTULO 2: CORREDORES ARTICULADORES DE VIDA URBANA EN SANTA CLARA DE SAN MILLÁN

2.1 Fundamentación y criterios de intervención urbana

El Plan Masa surge como respuesta directa a las condiciones identificadas en el diagnóstico urbano-arquitectónico del sector Santa Clara de San Millán y da continuidad a los criterios de intervención establecidos en su cierre. La alta accesibilidad del polígono, la presencia de equipamientos, el comercio consolidado y los flujos asociados al Mercado Santa Clara, la Universidad Central del Ecuador y el transporte público constituyen fortalezas capaces de atraer

diariamente una población flotante cercana a 9.303 personas, cifra que duplica con amplitud a los aproximadamente 4.390 habitantes residentes. Sin embargo, estas dinámicas se desarrollan sobre una estructura urbana desequilibrada: cerca del 74,94 % del vacío exterior se encuentra destinado al vehículo, la superficie verde pública accesible se reduce a aproximadamente 0,70 m² por habitante y la disponibilidad residencial alcanza apenas 14,7 m² por habitante, dentro de un tejido donde los usos comerciales y mixtos representan alrededor del 65 % de la actividad de planta baja. Esta configuración concentra la vida urbana en determinados ejes y horarios, mientras que el 81,5 % de las fachadas presenta una limitada capacidad de vigilancia natural y el 73 % de la población consultada percibe inseguridad en su entorno inmediato.

Frente a esta condición, la propuesta plantea una estrategia de transformación gradual que no depende de la renovación total del sector ni de la sustitución indiscriminada de su tejido existente. El Plan Masa reconoce las centralidades, los equipamientos, las actividades económicas, las piezas patrimoniales y los vacíos urbanos identificados en el diagnóstico como recursos capaces de estructurar una red de movilidad, permanencia, actividad colectiva y continuidad ambiental, orientada a revertir la condición de territorio de paso hacia la de barrio habitable, accesible y activo.

La intervención se fundamenta en el vacío estructurante como principio de articulación urbana. Los espacios libres, las vías, los retiros, los patios, los bordes y las áreas subutilizadas se comprenden como oportunidades para mejorar la conectividad peatonal, incorporar vegetación, activar plantas bajas y construir nuevas relaciones entre las manzanas. La propuesta busca, por tanto, recuperar la escala humana mediante una estructura urbana más permeable, habitable, diversa y accesible.

2.1.1 Intervención Morfológica de Manzanas

La manzana constituye la unidad básica de transformación dentro del Plan Masa. Su intervención no se plantea como una operación homogénea, ya que cada pieza urbana presenta distintas condiciones de ocupación, uso, permeabilidad, valor patrimonial, actividad de borde y relación con el espacio público. Por esta razón, la propuesta establece criterios generales que permiten actuar sobre las manzanas de manera diferenciada y progresiva.

La primera operación consiste en reconocer y recuperar vacíos existentes que actualmente funcionan como patios cerrados, parqueaderos, retiros subutilizados, áreas de servicio o espacios interiores sin relación con el sistema peatonal. Estos vacíos pueden incorporarse progresivamente a una red de recorridos, áreas verdes, espacios de permanencia, pasajes o actividades colectivas, sin que ello implique eliminar por completo la estructura construida existente.

La segunda operación se orienta a activar los bordes de las manzanas mediante plantas bajas permeables, accesos peatonales, usos complementarios, comercio de proximidad, equipamientos y relaciones más directas entre edificio y calle. La activación de los frentes permite fortalecer la vigilancia natural, mejorar la experiencia peatonal y evitar la presencia de muros ciegos, cerramientos extensos o espacios residuales, condición especialmente relevante en un sector donde la mayor parte de las fachadas no aporta observación cotidiana hacia el espacio público.

Finalmente, la transformación morfológica incorpora criterios de densificación selectiva, recuperación patrimonial y fortalecimiento de la vivienda. La posibilidad de concentrar edificabilidad en determinados sectores permite liberar suelo para espacio colectivo, vegetación y recorridos, evitando que el aumento de densidad dependa exclusivamente de la ocupación total de los predios.

T1 Vacío con Límite: Esta configuración se caracteriza porque el vacío no logra atravesar la totalidad de la manzana, sino que queda interrumpido por la masa edificada, creando espacios de estancia protegidos. Esta configuración favorece la permanencia, el control visual y la apropiación del espacio, generando ámbitos semipúblicos con una clara delimitación espacial.

T2 Vacío Permeable: Se define por la creación de una apertura absoluta, en donde el Vacío atraviesa la manzana de un extremo a otro. Rompiendo la condición hermética de la manzana tradicional, permitiendo el flujo peatonal, esta tipología potencia la conectividad peatonal, la legibilidad urbana y la integración del espacio público, permitiendo flujos transversales y nuevas relaciones entre calles y programas.

T3 Contención del Vacío: Representa un vacío urbano que ingresa en la manzana y es abrazado por la masa construida antes de volver a salir hacia el espacio público. A diferencia de la manzana permeable, el vacío aquí es "contenido" por la edificación, generando un recinto intermedio que ofrece una sensación de resguardo y control espacial.

T4 Vacío de esquinas: Es una intervención estratégica donde el espacio abierto o vacío se sitúa exclusivamente en los vértices de la manzana, generando nodos de encuentro y de relación urbana con la manzana siguiente, dando una continuidad a la propuesta general.

Estos vacíos refuerzan la condición de esquina como punto de referencia, mejoran la percepción del cruce y contribuyen a la activación del espacio público en zonas de alta interacción.

T5 Vacío limitante: Se caracteriza por una relación de borde donde el vacío define los límites externos de la masa construida. En este caso, el vacío actúa como una frontera clara que moldea el tejido construido y el entorno, funcionando como un espacio de transición o separación.

T6 Vacío Contenedor: Es la tipología inversa a la tradicional; aquí el vacío es la estructura predominante que rodea y contiene a la masa edificada.

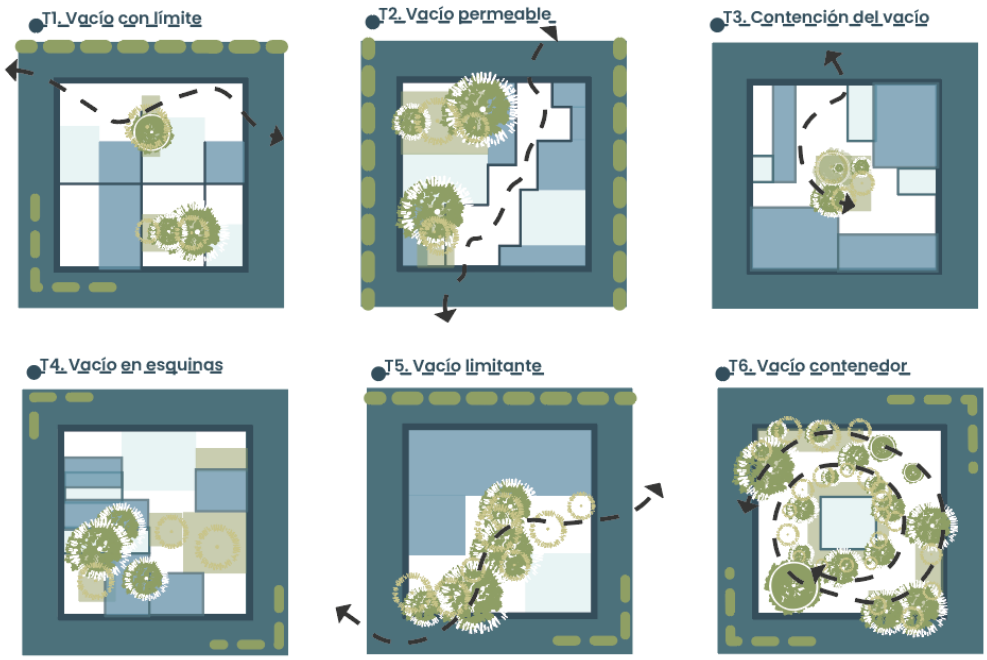


Figura 47 Esquemas en Planta de Tipologías del Vacío por Manzana. (Almeida M., Bravo J., Burbano M., Herrera S., Hidalgo J., López C., Mejía M., Rivera P. 2025)

Estas tipologías permiten tener una intervención morfológica desde una lógica más flexible y contextual, donde la relación entre lleno y vacío se convierte en una herramienta proyectual para recomponer el tejido urbano, fortaleciendo el espacio público y fortaleciendo la estructura del barrio.

2.1.2 Jerarquización vial y recuperación del espacio peatonal como criterio de intervención

El diagnóstico evidenció que la circulación vehicular ocupa una proporción predominante del vacío exterior del polígono, mientras que el suelo disponible para caminar, permanecer o desarrollar actividades colectivas resulta significativamente menor. Frente a esta condición, el Plan Masa adopta como criterio la jerarquización de la movilidad y no su eliminación: las vías perimetrales conservan su función de conectividad metropolitana y transporte público, mientras que el interior del polígono se reorganiza a favor del peatón, la bicicleta y la vida colectiva.

Este criterio se apoya en el modelo de supermanzanas. Rueda (2018) plantea que este tipo de organización permite reducir la presencia del tráfico de paso dentro de áreas urbanas consolidadas y priorizar formas de movilidad más sostenibles en las vías interiores. La adopción del modelo no responde a una voluntad de restringir el acceso, sino a la necesidad de redistribuir un recurso escaso, el suelo público, hacia los usos que el diagnóstico identificó como deficitarios: la permanencia, la vegetación, la accesibilidad universal y la continuidad de los recorridos.

La pacificación y peatonalización de calles interiores se comprende, en consecuencia, como una decisión estructural del Plan Masa y no como una intervención cosmética sobre la vialidad. Al reducir la predominancia vehicular en el interior del polígono, las calles adquieren la capacidad de funcionar como espacios de tránsito, estancia, comercio de proximidad y encuentro, de manera que la movilidad deja de ser únicamente un sistema de desplazamiento y se convierte en una herramienta para recuperar la vida colectiva y la continuidad peatonal dentro del barrio.

El modelo responde a una crítica directa al urbanismo funcionalista centrado en el automóvil. Como señala Rueda (2018), “el coche ha colonizado el espacio público hasta convertirlo en un lugar hostil para la vida cotidiana, especialmente para niños, personas mayores

y peatones" (p. 41). Frente a ello, la supermanzana propone una redistribución del espacio vial que prioriza la movilidad activa y las actividades sociales.

Reorganización de la Movilidad y Pacificación Vial

Siguiendo los principios de Rueda, el esquema de circulación se transforma radicalmente dentro del polígono:

Tránsito Perimetral: Se configura el tránsito vehicular de paso, especialmente el pesado, se canaliza exclusivamente por las vías principales: Avenida Cristóbal Colón, Avenida América, Avenidas 10 de agosto y la Calle San Gregorio del barrio. Estas vías conforman la red vial principal, manteniendo velocidades de circulación y garantizando la conectividad urbana a escala macro.

En este contexto, la supermanzana actúa como un filtro de movilidad, donde el automóvil deja de ser el elemento estructurador del espacio urbano y pasa a desempeñar un rol secundario. Tal como afirma Gehl (2014), "cuando se reduce el tráfico motorizado, el espacio público recupera su función social y se convierte en un lugar para permanecer, encontrarse y vivir la ciudad" (p. 19). Esta visión refuerza el enfoque de la propuesta, orientada a construir un barrio más inclusivo, seguro y centrado en las personas.

Interior de Convivencia: Las vías interiores se convierten en redes locales con velocidades máximas de 30 km/h o calles totalmente peatonales. Al evitar que los vehículos atraviesen el polígono de un lado a otro, se elimina el "tráfico de atajo", transformando las calles en espacios de estancia y vida cotidiana.

Gestión de Retornos: Los vehículos residentes que ingresan a la supermanzana no pueden cruzar longitudinalmente; en su lugar, se fomenta un esquema de bucles o salidas hacia el mismo perímetro, garantizando que el núcleo central permanezca pacificado.

Nodos de Vida: La consecuencia directa de restringir el paso vehicular continuo es la recuperación de las intersecciones. Al generar estas supermanzanas, los cruces internos que antes eran focos de conflicto vial se transforman en nodos, Al eliminar el flujo de carros pasantes, se generan áreas de oportunidad para la creación de plazas y microplazas.

Se eliminan las barreras arquitectónicas (bordillos), creando superficies continuas que priorizan la accesibilidad universal y la libertad de circulación del peatón, consolidando un barrio inclusivo y accesible.

2.1.3. Ejes de articulación urbana

La estructura del Plan Masa se organiza mediante dos corredores urbanos que permiten conectar centralidades, vacíos, equipamientos, áreas verdes y actividades de planta baja. Estos corredores no se conciben como intervenciones lineales aisladas, sino como sistemas complementarios que atraviesan distintas escalas y vinculan las dinámicas cotidianas del sector.

El Corredor Comercial Cultural fortalece la relación entre el Mercado Santa Clara, los frentes activos, los equipamientos, el patrimonio y las actividades económicas de escala barrial. El Corredor Ambiental articula áreas verdes, suelo permeable, arbolado, espacios de sombra, recorridos peatonales y vacíos con potencial de recuperación. Ambos corredores se soportan sobre el Sistema de Movilidad Sostenible y Gestión Vehicular, componente transversal que garantiza que las conexiones propuestas resulten efectivamente caminables, seguras y accesibles.

La articulación entre corredores y sistema de movilidad permite que el Plan Masa responda simultáneamente a la actividad económica, el confort ambiental, la accesibilidad y la vida colectiva. Su desarrollo posterior se complementa con la activación de plantas bajas, la recuperación patrimonial, la incorporación de vivienda y la intervención diferenciada de las manzanas estratégicas.

2.2. Estructura general del Plan Masa

El Plan Masa se configura como una estrategia urbana integral orientada a reorganizar las relaciones entre movilidad, actividad económica, espacio público, patrimonio, vivienda, vegetación y permanencia colectiva dentro del sector Santa Clara de San Millán. Su estructura no se plantea como una suma de intervenciones aisladas, sino como una red de sistemas complementarios que actúan sobre las principales problemáticas identificadas en el diagnóstico.

La propuesta se organiza mediante dos corredores urbanos —el Corredor Comercial Cultural y el Corredor Ambiental— soportados por el Sistema de Movilidad Sostenible y Gestión Vehicular, componente transversal que integra la peatonalización y pacificación de calles, el modelo de supermanzanas, el corredor de transferencia y los nodos vivos. Estos componentes se complementan con la activación de plantas bajas, la recuperación de piezas patrimoniales y la incorporación de proyectos dinamizadores capaces de fortalecer la vida urbana del sector.

La articulación entre estos componentes permite establecer una lógica de intervención progresiva. Mientras los corredores conectan centralidades, espacios verdes, equipamientos y nodos de movilidad, las estrategias de planta baja, vivienda, patrimonio y transformación

morfológica permiten que estas conexiones tengan continuidad dentro de las manzanas y en la experiencia cotidiana del peatón.

2.2.1. Sistema de Movilidad Sostenible y Gestión Vehicular

El Sistema de Movilidad Sostenible y Gestión Vehicular constituye el soporte transversal del Plan Masa. Su función es reorganizar la relación entre peatón, bicicleta, transporte público, vehículos privados, servicios y actividades de carga y descarga, de manera que los dos corredores urbanos puedan operar sobre una base de accesibilidad continua, segura y equitativa. El sistema integra cuatro componentes complementarios: la peatonalización y pacificación de calles interiores, el modelo de supermanzanas, el corredor de transferencia y los nodos vivos.

La peatonalización y pacificación de calles se aplica sobre las vías interiores del polígono, donde el diagnóstico identificó discontinuidad de aceras, cruces expuestos y limitada presencia de espacios de estancia. Estas vías incorporan velocidades reducidas, prioridad peatonal, cruces seguros, continuidad de aceras, accesibilidad universal, infraestructura verde, mobiliario urbano y espacios de permanencia. La transformación no impide el funcionamiento de las actividades comerciales, residenciales o institucionales: la gestión vehicular organiza los accesos de servicio, la carga y descarga controlada, el estacionamiento regulado y la circulación local, de modo que las necesidades operativas del sector se compatibilizan con una experiencia urbana más segura y habitable.

El modelo de supermanzanas otorga estructura territorial a esta reorganización. Las vías perimetrales del polígono, vinculadas al transporte público y a los flujos metropolitanos, mantienen su función de conectividad urbana, mientras que las agrupaciones de manzanas

interiores conforman unidades donde el tráfico de paso se reduce y el espacio vial se redistribuye a favor de los modos sostenibles. Esta delimitación permite que la pacificación no dependa de intervenciones aisladas calle por calle, sino de una lógica de conjunto capaz de proteger el interior barrial de la presión vehicular que hoy concentran sus bordes.

El corredor de transferencia organiza la relación entre los sistemas de transporte público, los recorridos peatonales, las ciclovías y los accesos a las principales centralidades del sector. El diagnóstico evidenció que los bordes del polígono concentran paradas, rutas y flujos de alta intensidad, pero que la transferencia entre transporte público, recorrido peatonal y acceso a equipamientos se desarrolla con frecuencia en aceras reducidas, cruces expuestos o áreas sin condiciones adecuadas de espera y orientación. El corredor plantea resolver esta transición mediante cruces prioritarios, continuidad de aceras, información, sombra, accesibilidad universal y conexiones legibles entre las paradas y los recorridos interiores pacificados. La bicicleta se incorpora como modo complementario mediante conexiones seguras y estacionamientos ubicados en puntos estratégicos.

Los nodos vivos constituyen la expresión espacial de esta estrategia en los puntos de mayor intercambio. La transferencia se entiende como una experiencia urbana y no únicamente como un cambio de medio de transporte; por ello, los puntos donde confluyen transporte público, recorridos peatonales, ciclovías y accesos a centralidades se transforman en ámbitos de actividad que combinan áreas de espera, mobiliario, vegetación, comercio de proximidad y relación directa con plantas bajas activas. De esta manera, los lugares que hoy funcionan como simples puntos de paso adquieren capacidad de permanencia, vigilancia natural y encuentro, extendiendo la vida urbana hacia los bordes del polígono y hacia los accesos de las supermanzanas.

La movilidad sostenible se entiende, en conjunto, como una condición fundamental para recuperar la escala humana del barrio. Gehl (2010) sostiene que la calidad urbana depende de la posibilidad de caminar, detenerse y participar en actividades cotidianas dentro de entornos seguros y confortables. Bajo esta premisa, el sistema no plantea eliminar la movilidad motorizada, sino reducir su predominancia dentro de las áreas interiores y convertir las calles en soporte para la permanencia, el comercio de proximidad y la vida colectiva.

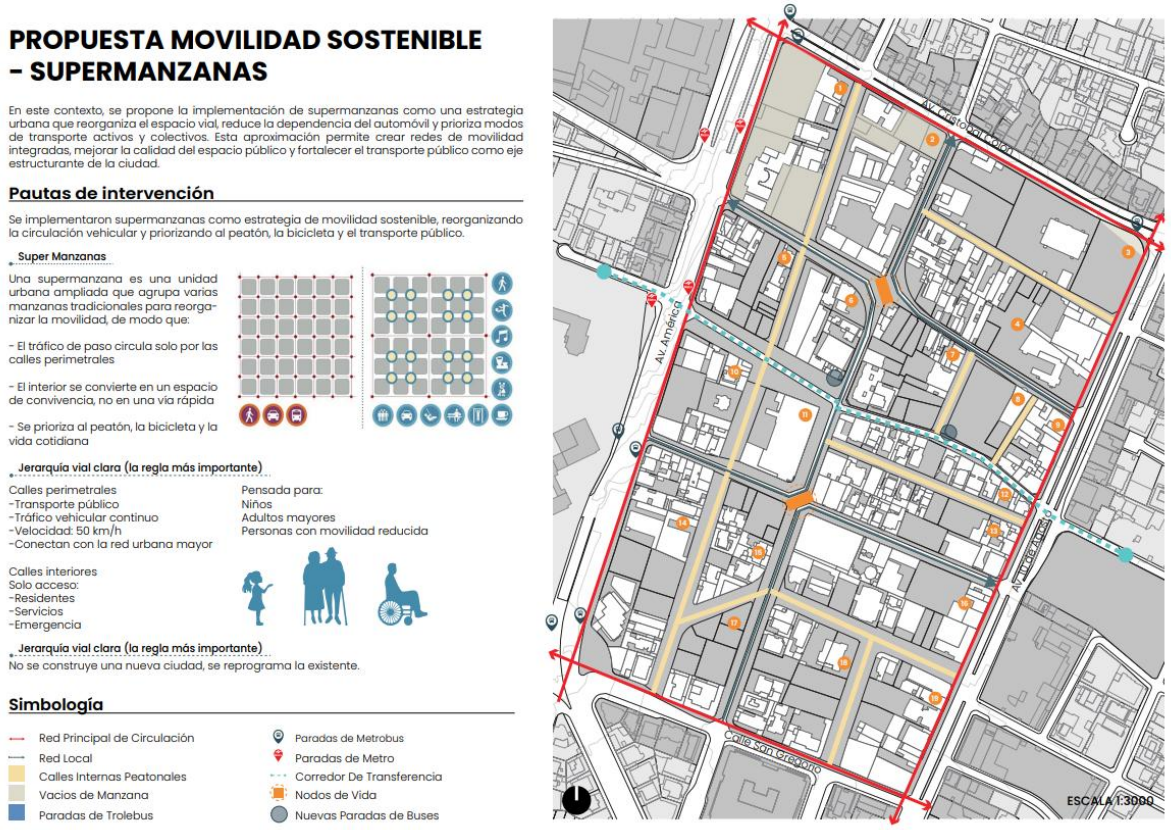


Figura 48 Propuesta de Movilidad Sostenible. Intervención en las Vías del Polígono. (Almeida M., Bravo J., Burbano M., Herrera S., Hidalgo J., López C., Mejía M., Rivera P. 2025)

2.2.2. Corredor Comercial Cultural

El Corredor Comercial Cultural se plantea como una estructura de activación urbana que vincula el Mercado Santa Clara, los frentes comerciales existentes, los equipamientos, las piezas patrimoniales y los espacios de encuentro del sector. Su objetivo es fortalecer la actividad económica de escala barrial y complementar la dinámica comercial existente mediante usos culturales, productivos, educativos y comunitarios.

La propuesta reconoce que el comercio constituye una de las principales fortalezas de Santa Clara de San Millán. Sin embargo, su actividad se concentra en determinados ejes y horarios, mientras varios frentes interiores presentan baja relación con el peatón, cerramientos extensos o actividades poco visibles desde el espacio público. El corredor busca reducir esta discontinuidad mediante la activación de plantas bajas, la incorporación de accesos frecuentes, la mejora de fachadas, la recuperación de bordes y la programación de actividades temporales.

La dimensión cultural del corredor permite ampliar el funcionamiento del comercio más allá de una lógica exclusivamente de consumo. La incorporación de actividades artísticas, ferias, muestras productivas, espacios de aprendizaje, programación barrial y reutilización de inmuebles patrimoniales permite generar nuevas oportunidades de permanencia y encuentro. Esta estrategia busca reforzar la identidad del sector y vincular las dinámicas comerciales con la memoria urbana, la producción local y la vida colectiva, ampliando además la actividad hacia los horarios vespertinos y nocturnos en los que el diagnóstico identificó una pérdida de intensidad de uso y vigilancia natural.

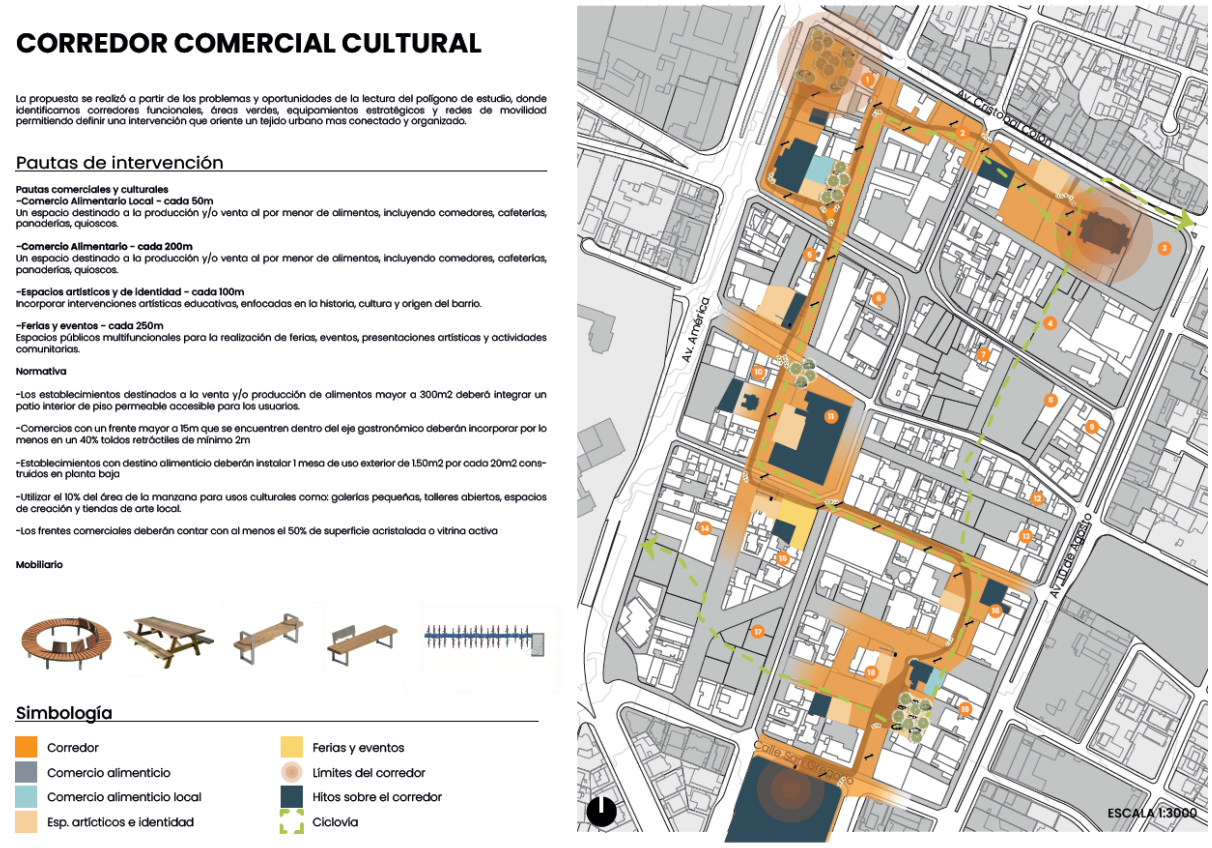


Figura 49 Propuesta de Corredor Comercial Cultural. Intervención en las Manzanas del Polígono. (Almeida M., Bravo J., Burbano M., Herrera S., Hidalgo J., López C., Mejía M., Rivera P. 2025)

El Corredor Comercial Cultural se concibe como una estructura de continuidad y no como una única calle temática. Su funcionamiento depende de la relación entre ejes principales, calles interiores pacificadas, espacios de permanencia, frentes activos y nodos de actividad que, en conjunto, permitan construir una experiencia urbana más diversa y legible.

2.2.3. Corredor Ambiental

El Corredor Ambiental se plantea como una red de continuidad ecológica y de confort urbano que articula parques, parterres, arbolado, áreas permeables, patios, retiros vegetados, vacíos

estratégicos y espacios abiertos de uso colectivo. Su objetivo es reducir la fragmentación de las áreas verdes existentes y reforzar su capacidad para aportar sombra, infiltración de agua lluvia, biodiversidad, descanso y habitabilidad peatonal.

La propuesta responde a una de las condiciones más críticas del diagnóstico: la disponibilidad de área verde pública accesible dentro del polígono se aproxima apenas a 0,70 m² por habitante, en un territorio dominado por superficies impermeables asociadas a vías, estacionamientos y ocupación edificada. Por ello, el corredor no depende únicamente de grandes parques o nuevas áreas verdes extensas, sino de la incorporación progresiva de vegetación y suelo permeable en calles, bordes, manzanas, retiros y espacios colectivos, aprovechando el suelo que la pacificación vial libera de la circulación vehicular.

La estrategia ambiental se vincula directamente con la movilidad peatonal. La presencia de arbolado, sombra, vegetación y superficies permeables mejora la experiencia de caminar y permanecer, especialmente en los recorridos expuestos a radiación, tránsito vehicular o baja calidad ambiental. Asimismo, la recuperación de vacíos interiores permite incorporar áreas verdes de escala barrial, jardines de lluvia, patios colectivos y espacios de transición entre lo construido y lo abierto.

El Corredor Ambiental se articula con los principales espacios verdes y nodos urbanos del sector, fortaleciendo una red continua que vincula áreas de estancia, equipamientos, recorridos peatonales y espacios públicos existentes. Esta continuidad permite que el paisaje deje de ser un elemento aislado y se convierta en una infraestructura ambiental que acompaña la vida cotidiana del barrio.

2.2.4. Plantas bajas activas, patrimonio y proyectos dinamizadores

Las plantas bajas activas, el patrimonio y los proyectos dinamizadores constituyen componentes transversales del Plan Masa, ya que permiten vincular los corredores y el sistema de movilidad con la vida cotidiana de las manzanas y los frentes urbanos. Su incorporación busca fortalecer la continuidad entre espacio público, actividad económica, vivienda, cultura, producción y permanencia colectiva.

La activación de plantas bajas se orienta a promover frentes permeables, accesos frecuentes, transparencia, usos visibles desde la calle y relaciones directas entre actividades interiores y espacio público. Esta estrategia no implica que todos los frentes deban adoptar un uso comercial, sino que busca evitar bordes completamente cerrados o desvinculados del peatón. Los usos pueden incluir comercio de proximidad, servicios, equipamientos, talleres, vivienda con relación activa a la calle, espacios culturales y actividades comunitarias. La transformación de los frentes constituye, además, la principal herramienta para revertir la condición identificada en el diagnóstico, donde la gran mayoría de las fachadas del polígono no aporta vigilancia natural hacia el espacio público.

El patrimonio se entiende como una pieza activa dentro de la estrategia urbana. La recuperación de inmuebles patrimoniales puede incorporar usos compatibles con su valor histórico y arquitectónico, como actividades culturales, formación, servicios, producción local, comercio especializado o espacios de encuentro. Esta activación permite que las piezas patrimoniales participen de la vida urbana y no permanezcan aisladas o subutilizadas.

Los proyectos dinamizadores, por su parte, corresponden a intervenciones, equipamientos o espacios con capacidad de generar actividad y extender su influencia hacia el entorno inmediato. La relación entre proyectos dinamizadores, plantas bajas activas, nodos vivos y corredores permite construir una red de centralidades complementarias, en lugar de concentrar toda la actividad en un único punto del sector.

Carmona et al. (2010) plantean que la calidad del espacio urbano depende de la relación entre accesibilidad, actividad, configuración física y significado colectivo. Bajo esta premisa, el Plan Masa propone que los bordes, las plantas bajas, el patrimonio y los proyectos estratégicos funcionen como elementos de conexión entre las dinámicas existentes y las nuevas oportunidades de transformación urbana.

2.4. Síntesis de la propuesta urbana

El Plan Masa para Santa Clara de San Millán plantea una estrategia de transformación urbana basada en la recuperación del vacío como estructura de articulación territorial. La propuesta responde a las problemáticas identificadas en el diagnóstico —la predominancia vehicular sobre el vacío exterior, el déficit de área verde pública accesible, la pérdida de residencialidad, la discontinuidad peatonal y la disminución de actividad y vigilancia natural fuera de los horarios comerciales y académicos— mediante acciones complementarias sobre movilidad, espacio público, actividad económica, vivienda, patrimonio, vegetación y vida colectiva.

La estrategia no se concibe como una intervención única o inmediata sobre todo el polígono. Por el contrario, propone una implementación progresiva capaz de actuar sobre calles, manzanas, bordes, vacíos interiores, equipamientos y centralidades existentes. La articulación

entre el Sistema de Movilidad Sostenible y Gestión Vehicular —con su estructura de supermanzanas, calles pacificadas, corredor de transferencia y nodos vivos—, el Corredor Comercial Cultural y el Corredor Ambiental permite construir una red urbana más permeable, accesible y habitable.

La propuesta reconoce que el valor del sector no depende únicamente de la incorporación de nueva infraestructura, sino de la capacidad de conectar y activar los recursos ya presentes: el Mercado Santa Clara, la Universidad Central del Ecuador, los equipamientos educativos, las actividades comerciales, las piezas patrimoniales, los sistemas de transporte y los vacíos con potencial de transformación.

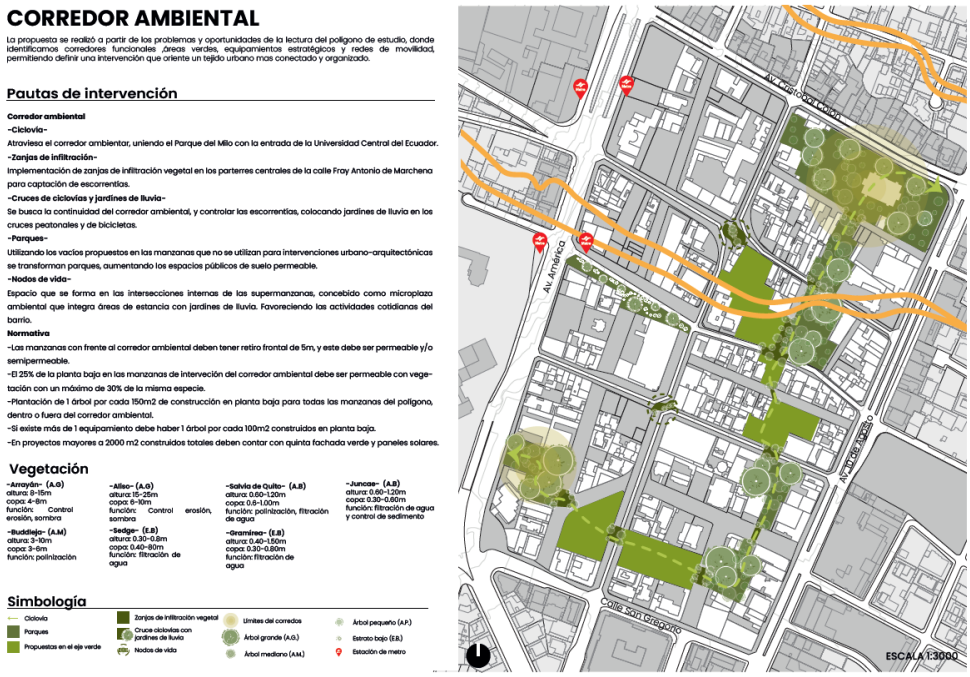


Figura 50 Propuesta de Corredor Ambiental. Intervención en las Manzanas del Polígono. (Almeida M., Bravo J., Burbano M., Herrera S., Hidalgo J., López C., Mejía M., Rivera P. 2025)

2.4.2. Lineamientos de continuidad hacia los proyectos arquitectónicos individuales

Los proyectos arquitectónicos individuales constituyen piezas complementarias dentro de la estrategia urbana general. Su desarrollo debe responder a las condiciones específicas de cada manzana, pero también contribuir a los sistemas de movilidad, actividad, espacio colectivo, patrimonio y ambiente definidos por el Plan Masa. Los lineamientos que se presentan a continuación establecen ese marco común de continuidad.

El primer lineamiento consiste en recuperar el vacío como estructura espacial de cada intervención. Los patios, retiros, áreas libres interiores, pasajes y espacios subutilizados no deben entenderse como suelo residual disponible para la ocupación, sino como el material principal del proyecto: a través de ellos se incorporan recorridos, vegetación, permanencia y relaciones entre el interior de la manzana y el espacio público. Esta condición traduce, a escala arquitectónica, el principio del vacío estructurante que fundamenta toda la propuesta urbana.

En estrecha relación con lo anterior, los proyectos deben fortalecer la permeabilidad peatonal y la continuidad urbana. Los accesos, plantas bajas, bordes y recorridos internos deben aportar a la conexión entre calles, centralidades y corredores, evitando configuraciones cerradas que interrumpan la experiencia peatonal o generen grandes frentes sin actividad. Un proyecto que resuelve correctamente su programa, pero clausura el paso a través de su manzana contradice la lógica de red sobre la que se sostiene el Plan Masa; por ello, la permeabilidad constituye una condición de diseño y no un atributo opcional.

La activación de las plantas bajas y los bordes urbanos constituye el tercer lineamiento. Los usos de planta baja deben mantener una relación visible, accesible y activa con la calle, puesto

que de esta relación depende la vigilancia natural, la seguridad peatonal y la vitalidad de los corredores. Esta activación no obliga a que todos los frentes adopten un uso comercial: puede incorporar equipamientos, actividades culturales, talleres, servicios, vivienda con relación directa al espacio público y espacios comunitarios, siempre que el borde resultante evite los cerramientos extensos que el diagnóstico identificó como una de las causas de la percepción de inseguridad del sector.

El cuarto lineamiento establece la incorporación de vivienda y mezcla de usos. Dado que la pérdida de residencialidad constituye una de las problemáticas centrales del polígono, los proyectos deben contribuir a recuperar la función habitacional, especialmente en áreas de alta accesibilidad y proximidad a equipamientos. La vivienda debe complementarse con servicios, comercio, actividades colectivas y espacios de apoyo que sostengan la vida urbana en distintos horarios, de modo que cada intervención aporte población permanente y no únicamente actividad diurna.

De esta manera, los proyectos arquitectónicos individuales se comprenden como parte de una estructura colectiva. Las manzanas identificadas como prioritarias dentro del Plan Masa constituyen el punto de partida de estos desarrollos, de modo que cada intervención traduce los criterios urbanos aquí definidos a las condiciones morfológicas, programáticas y de borde específicas de su pieza. Su valor, por tanto, no se limita a resolver un programa determinado, sino que depende de su capacidad para aportar continuidad urbana, diversidad de usos, espacio libre, actividad cotidiana y relación con las dinámicas barriales de Santa Clara de San Millán.

CAPÍTULO 3.: "Umbral Creativo": Centro de Diseño, Oficios y Arte

Estrategias de arquitectura productiva y permeabilidad urbana para la activación comunitaria en el barrio Santa Clara de Millán, Quito.

3.1. INTRODUCCIÓN

3.1.1. Contextualización del Objeto en el Plan Colectivo Vacío.

En este capítulo describimos el desarrollo del proyecto urbano-arquitectónico individual "Umbral Creativo: Centro de Diseño, Artesanía y Arte", que se considera un componente arquitectónico de las macro estrategias tenidas en cuenta en el Plan de Regeneración Urbana de Santa Clara de San Millán. El paso de la escala territorial y urbana al objeto arquitectónico no es hacia una única implantación, sino hacia un sistema de orden basado en supermanzanas y la reconfiguración de la red vial y peatonal del hipocentro de Quito. En las etapas previas de diagnóstico y estructuración urbana, se identificó la necesidad de evitar la fragmentación espacial del polígono y su tejido socioeconómico. El Plan Maestro propuso un modelo de urbanismo ecosistémico que pacifica las vías internas, desvía los flujos vehiculares pesados a las vías periféricas y consolida una red continua de espacio público que devuelve el protagonismo al peatón. Es en este contexto que el "Umbral Creativo" es estratégico: el proyecto se sitúa en una de las manzanas más vulnerables entre las calles Versalles y Antonio de Ulloa, y actúa como un

nodo para absorber los flujos de las supermanzanas y crear permeabilidad arquitectónica y uso mixto.

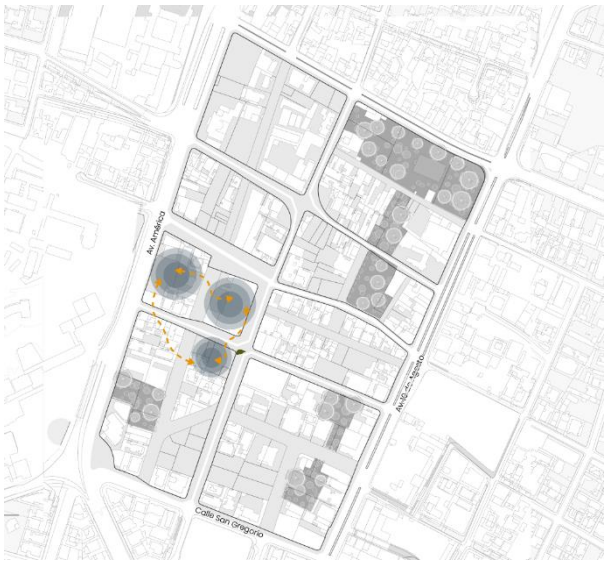


Figura 51. Contextualización del Objeto. (Herrera. S, 2026)

3.1.2. Diagnóstico Sociodemográfico y Capacidad del Sector.

La importancia del programa arquitectónico del "Umbral Creativo" descansa en un análisis crítico de la realidad demográfica, social y laboral de Santa Clara de San Millán. A diferencia de otros sectores del Distrito Metropolitano de Quito, que han experimentado terciarización o homogenización residencial, Santa Clara todavía se asocia con el comercio formal e informal, la manufactura a pequeña escala y las artesanías tradicionales. Pero los cambios económicos modernos y el deterioro de la infraestructura física han borrado estas dinámicas, y el trabajador está desconectado de la ciudad inmediata.

El Comerciante Autónomo y el Artesano: El análisis cuantitativo del sector productivo muestra que un alto porcentaje de la población es económicamente activa y se dedica al auto comercio, así como al trabajo de subsistencia. La comunidad se encuentra en una posición de alta vulnerabilidad espacial y no existen sistemas adecuados para la capacitación técnica, el

almacenamiento seguro de materias primas y una forma formal de mostrar y vender sus productos. El equipamiento es una respuesta institucional y espacial a esta población, proporcionando a la comunidad un lugar y el tipo adecuado de trabajo que sea asequible e inspire cooperación.

Desempleo Juvenil y Acceso Técnico: Al mismo tiempo, los datos demográficos indican una falta de infraestructura pública para capacitar a los jóvenes del sector en el ámbito laboral y tecnológico. Sin espacios de proximidad para la educación complementaria en artes, tecnologías y diseño contemporáneo, se sostiene el ciclo de desempleo y segregación social. El llamado Umbral Creativo aborda este problema a través de laboratorios y aulas de formación que aprovechan el conocimiento de las artesanías locales y las herramientas de diseño digital para el desarrollo y diversificación de la capacidad productiva de la comunidad.



Figura 52. Diagnóstico de problemática collage. (Herrera. S, 2026)

3.1.3. Conceptualización del 'Umbral Creativo' desde el Vacío Estructurante.

Teóricamente, el proyecto rechaza la noción de arquitectura como un límite rígido u opaco que separa el edificio de la calle. Más bien, se funda en el Vacío Estructurante, una metodología de diseño en la que el espacio libre y público no es el resultado de un edificio, sino la estructura de la masa construida. El Umbral Creativo es así un filtro tridimensional que

penetra el interior del lote mediante la liberación de las parcelas obsoletas y el retraso de la línea de edificación convencional. El concepto de Umbral va más allá del plano semántico para convertirse en un dispositivo de ordenamiento espacial: la planta baja del edificio se eleva para hacer que las plazas peatonales cubiertas, los portales y los pasajes transversales presentes en el Plan Maestro sean continuos. De esta manera, el plano horizontal se libera para ser recorrido por el ciudadano y se elimina la segregación espacial, y el aprendizaje, la producción y la exhibición de una artesanía se hacen visibles e integrados en la vida cotidiana de Santa Clara. El edificio así establece el derecho a la vida urbana y transforma un lote históricamente infrautilizado en un sitio de encuentro comunitario, cohesión social y reactivación productiva sostenible para el hipocentro de la ciudad.

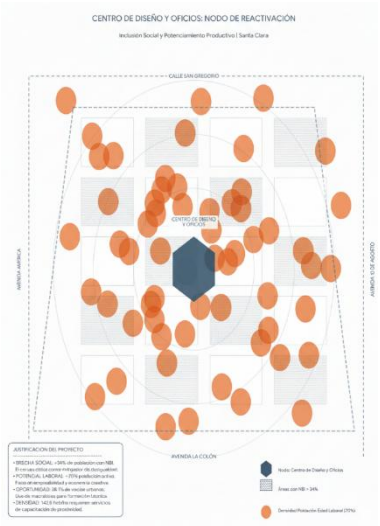


Figura 53. Conceptualización del Umbral Creativo. (Herrera. S, 2026)

3.2. REFERENCIAS URBANO-ARQUITECTÓNICAS

Basado en una lectura del polígono, se proponen estrategias a través del análisis de referencias urbanas sobre talleres, oficios y arte. De la misma manera, hemos estudiado la vivienda estudiantil.

3.2.1. Bauhaus Dessau por Walter Gropius en 1926.

La Bauhaus Dessau es una de las referencias más influyentes en la arquitectura educativa para el diseño y las artes. La propuesta genera una integración de la formación y práctica en un edificio diseñado de acuerdo con una zonificación funcional en la que talleres, aulas, espacios administrativos y residencias estudiantiles están conectados a través de circulaciones continuas. Es un contexto de aprendizaje interdisciplinario en el que estudiantes y profesores pueden estar constantemente conectados y un lugar de aprendizaje colectivo.

Relación con el contexto urbano.

El edificio está tan bien conectado al espacio público con sus grandes fachadas de vidrio que muestran el trabajo de los talleres y su entorno, y su lógica de campus. Esta transparencia hace que el aprendizaje sea parte de la ciudad y no es una institución en un lugar cerrado, sino un lugar de encuentro comunitario y proceso creativo. Los accesos y espacios exteriores también sirven como encrucijadas y esto no es solo parte del proyecto, es parte del proyecto.

Materiales y experiencia interior.

La Bauhaus utiliza hormigón armado y acero y grandes superficies acristaladas. Construir con estos materiales responde a la necesidad de grandes espacios que sean flexibles por naturaleza y luminosos. El vidrio permite que la mejor luz natural entre en los talleres y funcione como un todo, mientras que la estructura metálica es tan amplia sin ningún soporte intermedio y los espacios pueden reorganizarse según las necesidades de la escuela. Esta síntesis de materiales también refleja la filosofía de la escuela de integrar la arquitectura con la producción industrial y la innovación tecnológica.

Diseño arquitectónico.

La Bauhaus demuestra cómo la flexibilidad espacial (en términos de transparencia) y la mezcla de varios programas pueden mejorar la educación en diseño. Estos principios son particularmente relevantes para el centro de diseño, artes y oficios donde la vinculación del aprendizaje, la experimentación y la comunidad está en el núcleo del diseño y construcción del proyecto. La arquitectura diseñada en la Bauhaus Dessau se utiliza como punto de referencia para el desarrollo de este proyecto, con la idea de la integración del aprendizaje, la producción y la vida cotidiana. Al igual que la Bauhaus, el plan describe que hay una zonificación funcional que corresponde claramente a talleres, aulas, espacios de exhibición, áreas públicas y viviendas estudiantiles para que todo el proyecto funcione eficientemente y se conecte con los diferentes programas. La transparencia visual se hace realidad con fachadas y espacios abiertos que hacen visible el trabajo creativo al exterior para la comunidad cuando el edificio es visible para ellos. De manera similar, la flexibilidad del espacio permite que los talleres y aulas evolucionen con diferentes disciplinas y métodos de enseñanza y sean más creativos y colaboren con otros. El espacio público se captura con una planta baja activa, plazas y lugares de encuentro para involucrar al público y hacer de él un lugar abierto para todos. Finalmente, la vivienda estudiantil dentro del complejo arquitectónico sirve para fomentar una comunidad académica donde el aprendizaje no se limita al aula y hay un aprendizaje constante a través del aprendizaje y el aprendizaje en el vecindario y eso es además del trabajo de los estudiantes y los estudiantes en el espacio del complejo arquitectónico y eso está en el sentido de la propuesta de la Bauhaus.

3.2.2. SESC Pompeia, diseñado por Lina Bo Bardi de 1977 a 1986.

La idea de convertir una antigua fábrica industrial en un centro comunitario que albergará actividades educativas, artísticas, recreativas y culturales. Más que un edificio, está destinado a

ser un espacio para las personas y la cooperación, para el desarrollo de lazos sociales y la participación ciudadana.

Relación con el contexto urbano.

Lina Bo Bardi elimina las fronteras tradicionales entre interior y exterior, permitiendo que patios, plazas y caminos peatonales funcionen como una extensión de la ciudad. El complejo puede ser atravesado por cualquier usuario de forma gratuita de tal manera que fomenta encuentros espontáneos y diferentes apropiaciones del espacio. Talleres, bibliotecas, salas de exposiciones y lugares deportivos están dispuestos alrededor de estos espacios abiertos y así siempre hay una conexión entre la vida interior y urbana. Así es como hacemos que el edificio sea accesible para todos y abierto.

Materiales y experiencia interior.

El proyecto está compuesto principalmente de hormigón armado expuesto, ladrillo, acero y madera, y se puede ver que es un acabado limpio y sin pintura innecesaria. El hormigón es lo suficientemente fuerte como para soportar el uso intensivo del edificio y la madera es cálida para el interior para actividades culturales y educativas. La preservación de parte de la estructura presente no solo es buena para el medio ambiente, sino también para la memoria de la ciudad, lo que lo convierte en el lugar.

Diseño arquitectónico.

El centro de artes y oficios de SESC Pompeia puede moverse más allá de su papel educativo hacia un centro de la ciudad que esté abierto a toda la comunidad. Plazas, patios, espacios multifuncionales y espacios públicos son parte de la estrategia que es crear cohesión

social y apreciar la apropiación de la sociedad, lo cual es de particular importancia al trabajar en proyectos urbanos de proyectos culturales y educativos. El enfoque arquitectónico de SESC Pompeia se refleja en el presente proyecto con su arquitectura abierta y flexible y un énfasis en la interacción social. De la misma manera que la referencia, el plan también mejora la integración del edificio en los espacios públicos con una planta baja permeable, plazas y lugares para quedarse que extienden las actividades del edificio en la ciudad y también a sus usuarios.

3.2.3. Fab Lab Barcelona.

El Fab Lab de Barcelona es uno de los puntos de hito internacional más reconocidos para la innovación, la fabricación digital y el aprendizaje colaborativo. El equipamiento está vinculado al generar nuevas tecnologías para el diseño, y la práctica de la experimentación, el prototipado y la producción digital que son relevantes para la educación, así como para el diseño industrial, la arquitectura, y los campos de fabricación avanzada son parte del diseño. Los laboratorios están diseñados para ser accesibles a estudiantes e investigadores, emprendedores y ciudadanos interesados en los procesos de fabricación digital. El edificio en sí tiene áreas de exhibición, talleres abiertos y eventos públicos y espacios de colaboración para que los proyectos que se han creado en el edificio puedan ser vistos y compartidos con la comunidad. Esta apertura en el laboratorio lo convierte en un nodo de innovación donde la investigación de los científicos se convierte en los laboratorios de conocimiento y transferencia de conocimiento a la sociedad.

Materiales y experiencia interior.

Los materiales del Fab Lab son estructuras metálicas, grandes superficies de vidrio, paneles modulares, contrachapado y suelos industriales de hormigón pulido. Estos materiales abordan la necesidad de espacios flexibles que puedan adaptarse fácilmente al cambio

tecnológico y la incorporación de nueva maquinaria. La estructura metálica permite futuras expansiones y mejoras, y el vidrio mejora la luz natural y la transparencia visual entre los diferentes laboratorios. El hormigón pulido es resistente al tráfico y al equipo pesado, y la madera es cálida y humana en las áreas de trabajo cooperativo.

Diseño arquitectónico.

El proyecto está organizado de manera que el plano de planta y las áreas de trabajo comunes estén más integradas entre el diseño y la fabricación digital. La transparencia visual permite la creación de evidencia visual y se construyen nuevos equipos y métodos sin cambiar la estructura básica. Al igual que esa referencia, la propuesta ofrece proyectos y espacios colaborativos para involucrar a estudiantes, profesores y participantes en la colaboración y construir conocimiento y trabajar juntos. La transparencia visual se logra mediante fachadas y cerramientos para ver las actividades del taller y la comunidad. Por otro lado, la interacción comunitaria se ve mejorada por los espacios de exhibición, áreas públicas y espacios de reunión del Mercado de Santa Clara y el Proyecto de las Torres de Reunión de Santa Clara.

3.3. EL VACÍO ESTRUCTURANTE E IMPLEMENTACIÓN EN EL BLOQUE OBJETIVO

3.3.1. Criterios para la Selección de la Parcela.

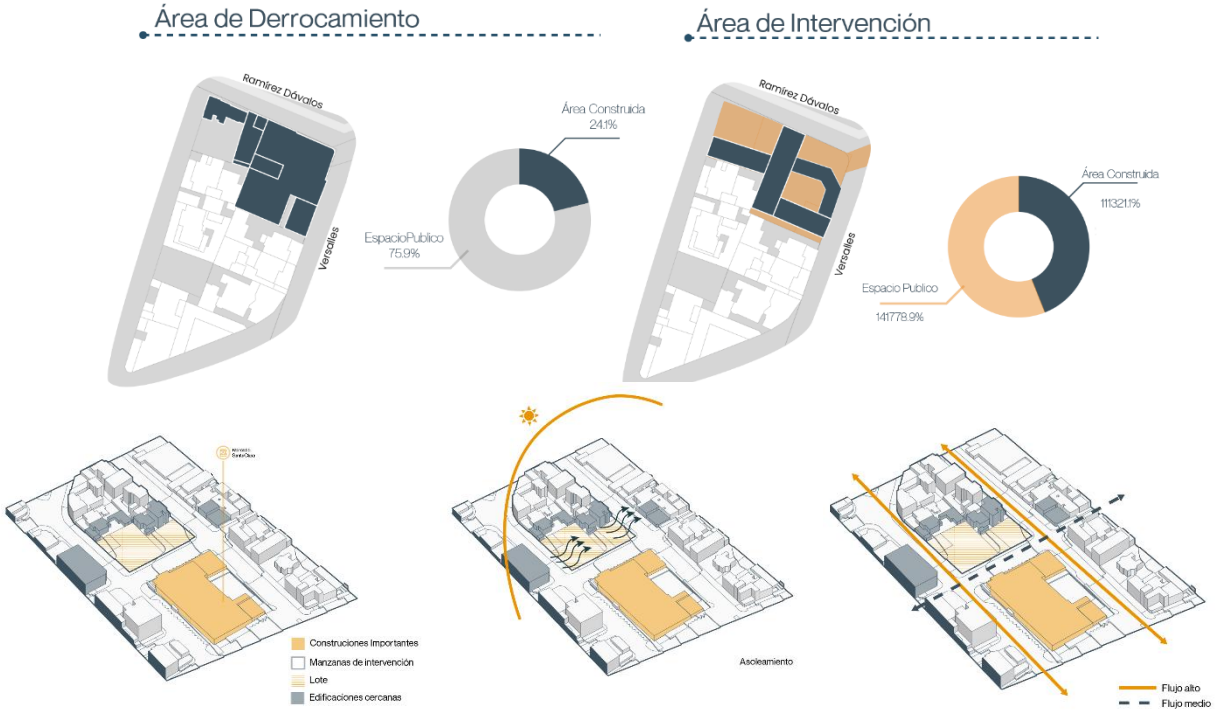
Basado en el diagnóstico colectivo del Plan Maestro, identificamos un bloque de alta prioridad debido a la alta frecuencia de subutilización del suelo. Esto fragmentó la dinámica del sector y convirtió el espacio en un foco de competencia informal que debilitó la actividad del Mercado de Santa Clara, en lugar de ser un nodo adicional al corazón del barrio. Desde el punto de vista de los flujos, la parcela se encuentra en un nodo de transición crítico donde convergen los flujos peatonales del proyecto Torres de Encuentro Santa Clara y la nueva propuesta del plan

maestro para el Mercado de Santa Clara. El polígono de estudio es central y muy accesible, por lo que es el mejor lugar para albergar equipamiento híbrido. Este objeto arquitectónico ayudará a comprender el Mercado de Santa Clara y su población flotante y residente. De esta manera, el bloque se convierte en un núcleo de atracción comunitaria en el contexto del plan urbano general y se convertirá en un sistema cooperativo de uso mixto, espacio público y apoyo social como parte de un ecosistema integrado.

Figura 54. Área de Derrocamiento. (Herrera. S, 2026)

3.3.2. Estrategia de Gestión del Suelo (Rellenos y Vacíos):

Valores de permanencia: El bloque es estratégico en el sector ya que hace la conexión para el Mercado de Santa Clara y sirve como nodo de distribución para los bloques circundantes.



Además de estar en el eje cultural propuesto, tiene mucho potencial para fortalecer la actividad cultural del sector. En este sentido, proponemos la construcción de un edificio que se ajuste al programa arquitectónico y a la dinámica del mercado para complementar las actividades del

lugar y potenciar la gama de usos y convertirlo en un punto de referencia para el encuentro, el intercambio y la vida urbana.

Figura 55. Estrategia de Gestión de lote. (Herrera. S, 2026)

3.3.3. Continuidad del plano del suelo y permeabilidad urbana:

Para asegurar que el desarrollo esté en línea con el Plan Maestro y que las aceras y plazas peatonales diseñadas a macro escala sean continuas en el interior del bloque para incluir la calle en el diseño urbano. El plano del suelo del edificio está deprimido o incluso nivelado para cumplir con la altura de la vía pacificada; no hay barreras, escaleras ni cerramientos opacos y la entrada ciudadana se realiza en el plano del suelo. La continuidad del suelo está respaldada por fachadas activas y permeables en los niveles inferiores del equipamiento. La planta baja del edificio, con pórticos cubiertos, cerramientos acristalados retráctiles y columnas estructurales exentas, es un filtro urbano transitable o un umbral tridimensional. El peatón que camina por el barrio Santa Clara de San Millán es atraído intuitivamente hacia el interior del bloque, a través de pasajes transversales y plazas cubiertas integradas en el edificio, y no hay límites entre lo público y lo privado para atravesar. Tal permeabilidad no solo es buena para la accesibilidad



espacial, sino que democratiza el equipamiento y convierte el vestíbulo y el espacio de exposición en una plaza pública cubierta donde la vida cotidiana, el arte y el aprendizaje de oficios son todos parte del mismo ecosistema.

Figura 56. Puntos estratégicos para la permeabilidad. (Herrera. S, 2026)

3.4. CRITERIOS Y ESTRATEGIAS DE DISEÑO ARQUITECTÓNICO

3.4.1. Criterios Espaciales (Arquitectura Productiva):

El “Umbral Creativo” no es un entorno tradicional de oficina o centro cultural, sino una infraestructura para la producción, la educación técnica y el arte. El diseño se basa en el principio de diseñar de afuera hacia adentro y se centra en las necesidades técnicas del usuario, el confort ambiental y la seguridad. Su criterio fundamental para la arquitectura productiva es asegurar que los espacios sean completamente funcionales y trabajen para las personas, pero al mismo tiempo inviten a la comunidad a ver lo que sucede dentro. El propósito es poder maximizar la productividad de las actividades productivas mediante la gestión del acondicionamiento ambiental pasivo y el control acústico en el espacio. Por un lado, la orientación del edificio lo hace muy conveniente para que la luz natural indirecta y la ventilación cruzada fluyan y reduzcan el deslumbramiento, el calor y las partículas suspendidas. La gestión del ruido es otro factor importante: los talleres "pesados" están en la planta baja o en el sótano. De esta manera, las máquinas no interrumpen las clases teóricas, las oficinas de coworking o las exposiciones, y la concentración es mucho más fácil.

3.4.2. Criterios Funcionales (Gradiente de Privacidad):

Para asegurar que el edificio sea un lugar de encuentro para el barrio, pero que funcione de manera organizada, los espacios se organizan en unas capas de privacidad. Esto significa que el proyecto se distribuye por niveles, desde los más públicos y accesibles en los pisos inferiores

hasta los más privados y técnicos en los pisos superiores. Las actividades comunitarias y las clases teóricas o mantenimiento pueden coexistir durante el día sin ningún problema.

Áreas Públicas (Planta Baja): Estas son las áreas que conectan el vestíbulo principal con el espacio público exterior y sirven como áreas de encuentro, estancia y transición. Proporcionan actividades complementarias que mejoran la relación entre la instalación, el Mercado de Santa Clara y la comunidad.

Áreas Semipúblicas (Niveles Intermedios): Galerías de arte, salas de exposiciones, anfiteatro, etc. Están abiertas al público y se centran en actividades culturales, reuniones e intercambios educativos. Áreas

Semiprivadas (Niveles Superiores): Talleres de producción, aulas teóricas, laboratorios digitales, etc. Son para estudiantes matriculados y usuarios, pero mantienen una conexión visual con los pisos inferiores mediante vacíos, permitiendo que el proceso de aprendizaje sea visible.

Áreas Privadas (Áreas Técnicas y de Gestión): Esto incluye oficinas administrativas, salas de profesores, salas de máquinas y almacenamiento de materiales. El acceso es limitado para asegurar la seguridad del equipo y el orden del edificio.

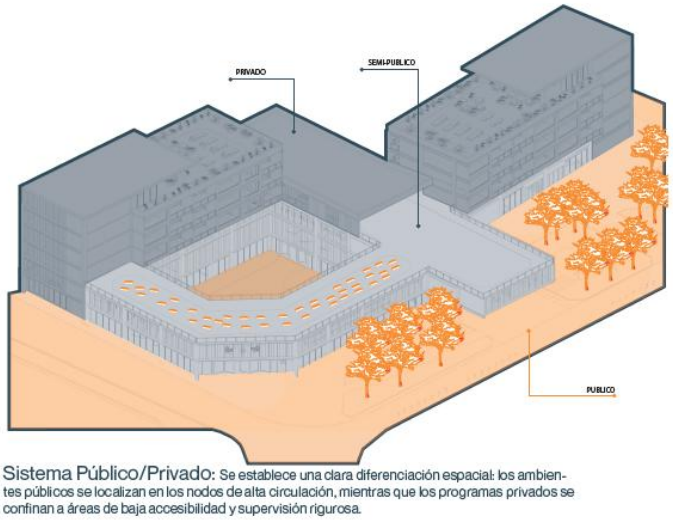


Figura 57. Sistema público/privado (Herrera. S, 2026)

3.4.3. Criterios Tecnológicos (Modularidad y Flexibilidad):

El proyecto se basa en el modularidad y la flexibilidad, lo que permite liberar los pisos arquitectónicos minimizando las divisiones interiores. La planta libre permite tener un diseño más abierto sin comprometer la estructura y, por lo tanto, favoreciendo la evolución del edificio a lo largo del tiempo.

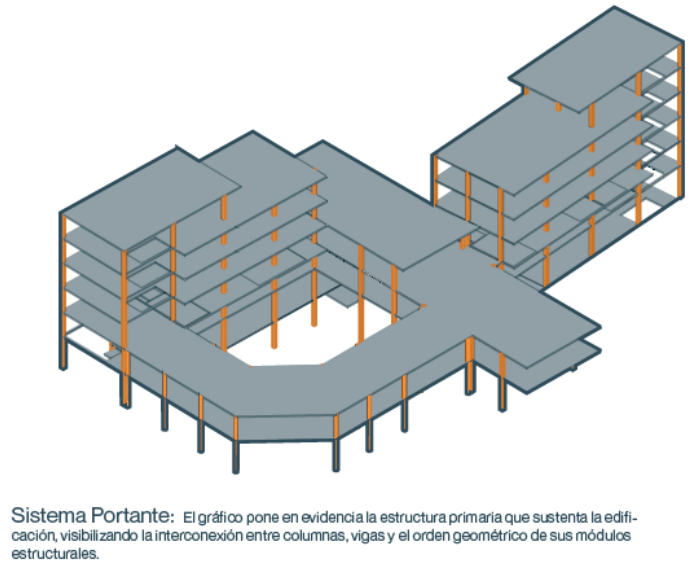


Figura 58. Sistema portante (Herrera. S, 2026)

3.5. DESARROLLO DEL PROGRAMA URBANO ARQUITECTÓNICO

3.5.1. Componentes cualitativos del Programa (Por zonas):

Área de Activación Pública y Cultural: La zona pública es el principal punto de contacto entre la instalación y el vecindario: se construye en una planta baja permeable e integrada en la ciudad. Está compuesta por la plaza de acceso, un gran vestíbulo como umbral abierto, espacios públicos para el Mercado de Santa Clara y la instalación a integrar y una galería cubierta para la entrada y salida de personas. Estas áreas pueden albergar presentaciones culturales, eventos comunitarios y actividades permanentes que fortalecerán la relación entre la instalación, la comunidad y el negocio.

Zona de Capacitación y Productiva (Talleres y Diseño): Talleres para oficios manuales (carpintería, cerámica, metalistería ligera) y laboratorios de diseño y fabricación digital.

Zona Administrativa y de Coworking: Espacio comunitario para la gestión comunitaria del centro y oficinas compartidas para emprendedores locales.

Zona de Servicios y Soporte Técnico: Núcleos de circulación vertical (escaleras y montacargas), instalaciones sanitarias universales y almacenes de materiales.

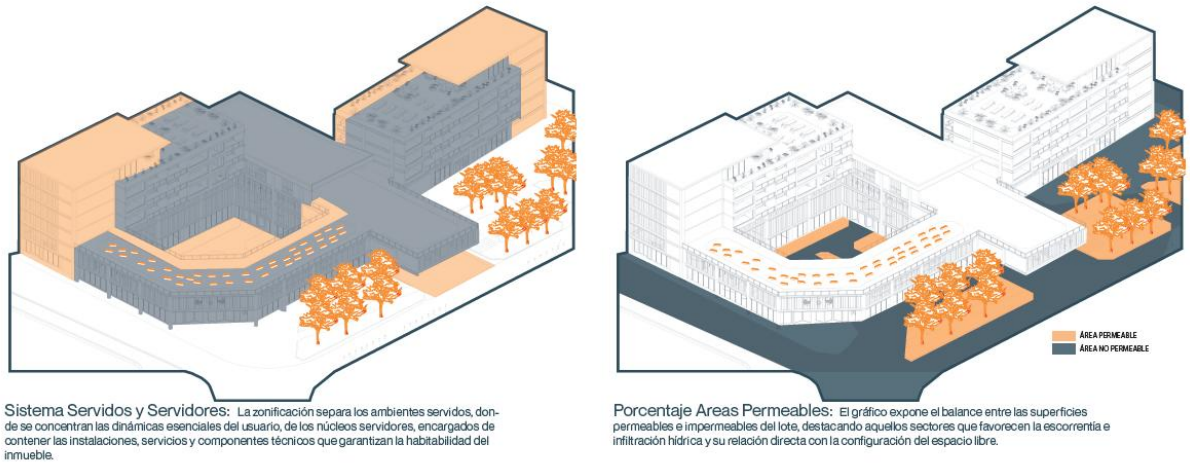


Figura 59. Sistema servidos y servidores, Áreas permeables (Herrera. S, 2026)

3.6. PROYECTO PRELIMINAR: EL PLAN ARQUITECTÓNICO Y DESARROLLO FORMAL

3.6.1. Justificación, evolución volumétrica y operaciones morfológicas:

El barrio de Santa Clara de San Millán ha experimentado una lenta pérdida de identidad cultural y vida comunitaria. La desaparición de actividades tradicionales, la aparición de espacios infrautilizados y la desconexión entre sus principales instalaciones han provocado vacíos sociales que reducen la relación entre los habitantes y el espacio urbano. La propuesta es, por tanto, una respuesta que restaurará la vida urbana de una manera que sea mejor para la comunidad y que sea más significativa y pueda construir sobre lo que ya hemos establecido en el área para crear

nuevos espacios sociales y nuevos espacios de encuentro que estén en línea con el contexto cultural del sector.

Retiro y liberación de terreno: Se crean retiros estratégicos para expandir el espacio público y crear plazas y lugares de permanencia que fortalezcan la relación entre el edificio y la ciudad.

Permeabilidad urbana: La planta baja está diseñada como un espacio permeable donde las personas pueden moverse dentro y fuera de la ciudad, y la arquitectura es un elemento articulador del vecindario.

Jerarquía espacial: El programa se organiza a lo largo de líneas públicas, semipúblicas y privadas para asegurar que haya una transición gradual entre el espacio colectivo y el espacio privado a medida que se desarrolla gradualmente.

Transición urbana: El retiro del volumen genera un cambio de escala entre la instalación y el área residencial, permitiendo una integración respetuosa con el tejido urbano existente.

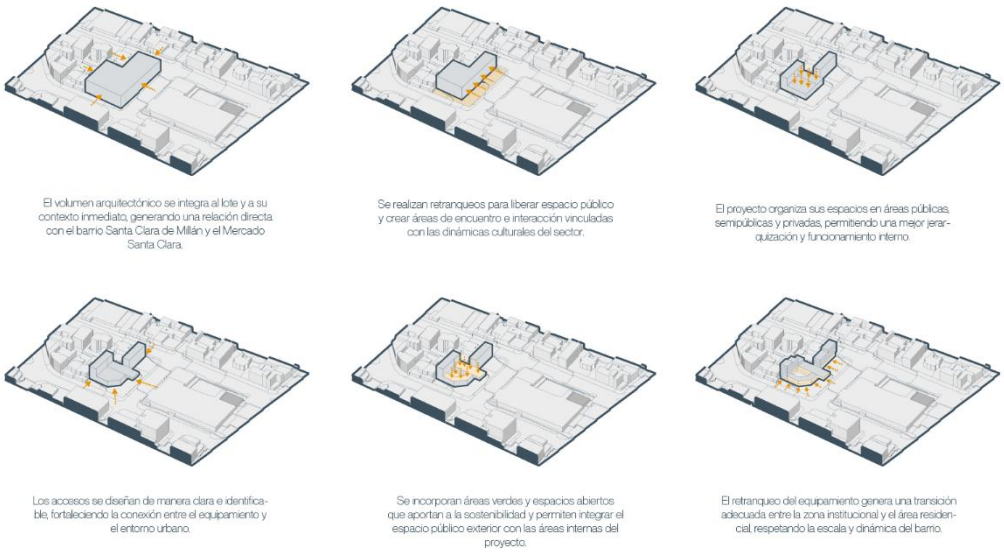


Figura 60. Evolución volumétrica (Herrera. S, 2026)

3.6.2. Documentación gráfica y planos generales:

La planta baja es el punto clave de alineación entre el espacio público, el Mercado de Santa Clara, la institución y la comunidad y es un límite urbano que es una forma de conectar a las personas con el vecindario y convivir. Su diseño sugiere una serie de transiciones entre el mercado y la galería, el espacio público interior y el nodo urbano (el lugar para enviar al peatón a otros proyectos). La planta baja es permeable y permite que el espacio público entre en el edificio y que pueda ser un puente entre la ciudad y la arquitectura; crea un suelo sólido que permite la permanencia, la interacción y la interacción social. En este nivel se ubican los programas orientados a una sensación más comunitaria, se proporcionan talleres de serigrafía, diseño gráfico e ilustración además de espacios de exhibición y venta que mejoran la actividad cultural y productiva en el vecindario. Así que no solo es la instalación un lugar funcional, también actúa como un catalizador para la vida urbana actual y es una forma de recrear el sentido de comunidad y la comunidad para apoyar la identidad cultural de Santa Clara de San Millán.

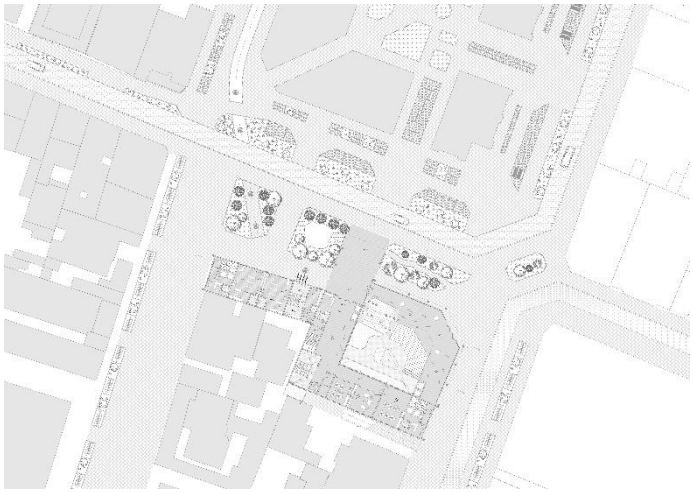


Figura 61. Planta Baja (Herrera. S, 2026)

Pisos superiores: El plan de zonificación por capas propuesto en el proyecto se implementa de arriba hacia abajo, por lo que el espacio se organiza según el nivel de privacidad y tipo de actividad. El sótano se centra en actividades de alta energía y productivas y los pisos superiores se utilizan para actividades más privadas y controladas para que las operaciones se realicen de manera eficiente y se haga la transición de un área a otra.

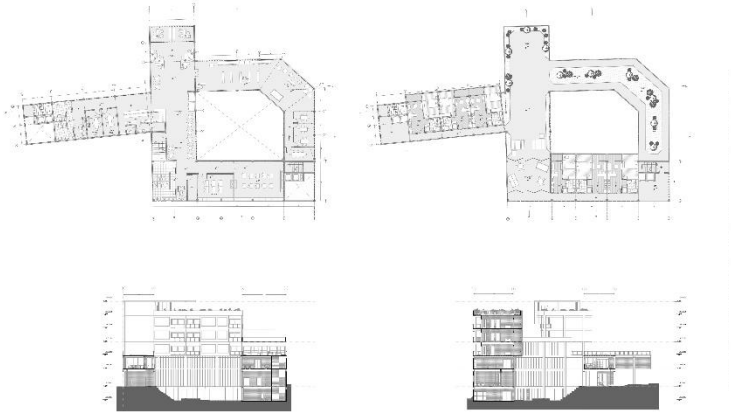


Figura 62. Plantas y Cortes (Herrera. S, 2026)

Elevaciones/Fachadas: Las fachadas utilizan celosías de madera como una segunda piel que está diseñada para ser sostenible y respetuosa con el medio ambiente. Este sistema minimiza la radiación solar directa y permite que la luz natural difusa entre en el edificio, reduciendo el deslumbramiento y la ganancia térmica en el espacio. Como resultado, la envolvente facilita el

confort térmico y lumínico de los espacios, mejora el rendimiento ambiental del proyecto y la arquitectura es coherente con las capas y la transición en la propuesta.

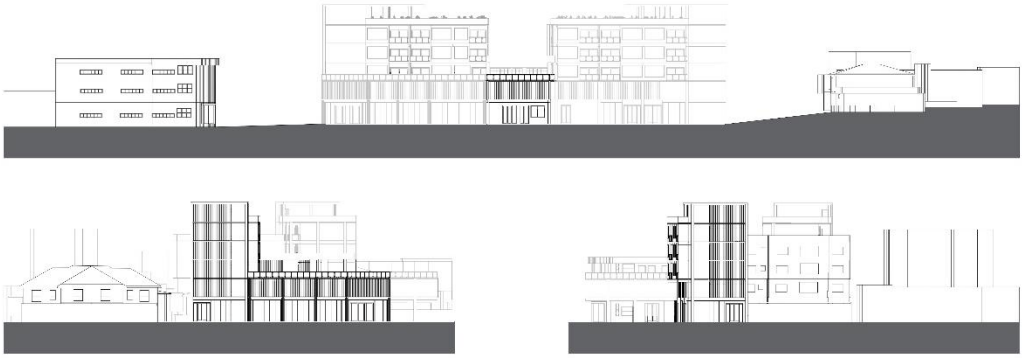


Figura 63. Fachadas (Herrera. S, 2026)

3.6.3. Memoria tecnológica y sistemas constructivos:

Sistema Estructural:

El sistema estructural del proyecto se desarrolla sobre la base de un marco de acero estructural que puede manejar eficazmente el estrés gravitacional y sísmico y garantizar estabilidad, rigidez, seguridad y flexibilidad espacial. El acero permite grandes luces y reduce el peso propio del edificio, lo que hace posible trabajar con un diseño arquitectónico con mucha geometría y espacio de planta abierta. El edificio está compuesto por tres bloques estructuralmente independientes, separados por juntas de construcción o juntas sísmicas para que

cada volumen pueda ser autónomo debido a deformaciones sísmicas y térmicas y asentamientos diferenciales, lo que hace que el edificio sea más fuerte en general.

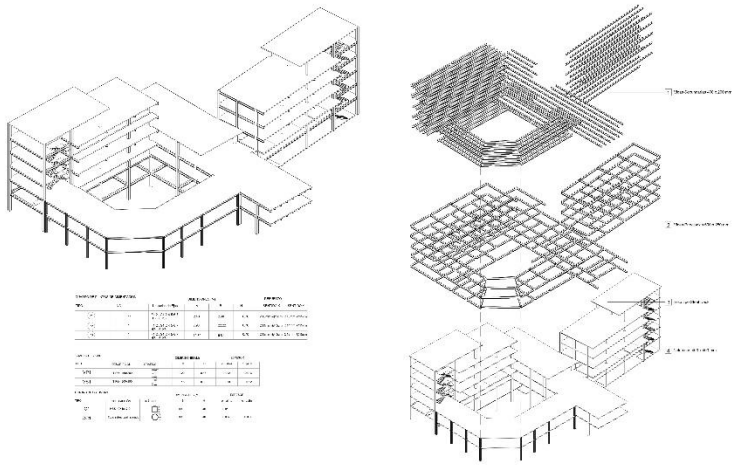


Figura 64. Sistema Estructural. (Herrera. S, 2026)

Materialidad Industrial e Integración:

Se adopta una estrategia de diseño para la materialidad industrial y la integración que se relaciona con el vecindario y el gusto local en el uso de ladrillo, madera y acero. La selección de materiales no solo se basa en razones constructivas y estéticas, sino también para re imaginar los productos y actividades comerciales que son parte de la cultura del Mercado de Santa Clara, donde la madera, la cerámica y el acero son los productos locales con producción local basada en ello y el mercado es el lugar de origen. De esta manera, la arquitectura también se vincula con la memoria material del sector y sus aspectos artesanales y comerciales con el uso de materiales que reflejan esto, profundizando el sentido de pertenencia y la relación entre el edificio y el mercado y la comunidad.

CONCLUSIONES

El diagnóstico socioeconómico del barrio Santa Clara de San Millán reveló un problema estructural: la vulnerabilidad laboral de sus comerciantes y artesanos autónomos, y la falta del equipamiento necesario para la formación técnica, producción y desarrollo de los jóvenes del sector. Por lo tanto, se propuso el Umbral Creativo para abordar este problema, un centro a gran escala enfocado en la producción artesanal, el estudio técnico y la vivienda basado en un sistema desarrollado en el PLAN MASA que se inspira en referencias de vanguardia y una teoría del vacío estructurante. El proyecto es capaz de cumplir sus objetivos declarados rompiendo la barrera público-privada mediante una planta baja permeable que recibe flujos urbanos, y creando un sistema programático multidimensional (con talleres intensos en el nivel inferior, educación en el medio y unidades de vivienda en el nivel superior) que proporciona una existencia humana viva las 24 horas y que puede apoyar el acceso para todas las personas de todo tipo.

De esta manera, el “Umbral Creativo” demuestra que el diseño de espacios para la producción comunitaria y la educación puede trascender la infraestructura de lotes aislados para ser un nodo estratégico incrustado en un sistema tipo red que integra y gestiona efectivamente las actividades del Mercado de Santa Clara. De esta manera, la tesis muestra que recuperar la economía local y construir identidad cultural no requiere construir una nueva ciudad e intervenir en la ciudad existente para aprovechar los vacíos y fragmentos infrautilizados en las calles de la comunidad para devolver la vida productiva, el aprendizaje y hacer contacto con las personas.

REFERENCIAS

Carmona, M., Heath, T., Oc, T., & Tiesdell, S. (2010). *Public places, urban spaces: The dimensions of urban design* (2nd ed.). Routledge.

Gehl, J. (2010). *Cities for people*. Island Press.

Givoni, B. (1998). *Climate considerations in building and urban design*. John Wiley & Sons.

Instituto Nacional de Estadística y Censos. (2022). *Censo Ecuador 2022: VIII Censo de Población y VII de Vivienda* [Conjunto de datos].

Jacobs, J. (1961). *The death and life of great American cities*. Random House.

Lefebvre, H. (1991). *The production of space* (D. Nicholson-Smith, Trans.). Blackwell.

López-Pineiro, S. (2020). The limit toward emptiness: Urban voids as public space. *Landscape Architecture Frontiers, 8*(5), 120–129. https://doi.org/10.15302/J-LAF-1-030020

Municipio del Distrito Metropolitano de Quito. (2024). *Ordenanza Metropolitana PMDOT-PUGS No. 003-2024: Ordenanza reformatoria para la actualización del Plan Metropolitano de Desarrollo y Ordenamiento Territorial y la aprobación del Plan de Uso y Gestión del Suelo del Distrito Metropolitano de Quito*.

Municipio del Distrito Metropolitano de Quito. (2024). *Plan de Uso y Gestión del Suelo del Distrito Metropolitano de Quito 2024* [Conjunto de datos geoespaciales]. GeoQuito.

Olgyay, V. (1963). *Design with climate: Bioclimatic approach to architectural regionalism*. Princeton University Press.

Rueda-Palenzuela, S. (2019). El urbanismo ecosistémico. *Ciudad y Territorio Estudios Territoriales, 51*(202), 723–752.

Whyte, W. H. (1980). *The social life of small urban spaces*. The Conservation Foundation.