Introducción

El capítulo 1 Investigación, acercamiento y Análisis del Barrio la Ferroviaria Quito, ayudará a conocer el territorio a fondo con el fin de reconocer los lugares propicios y justificados por toda la información recogida y analizada en donde se implantara la propuesta del nuevo sistema público social de la ciudad de Quito.

En el capítulo 2 Plan Urbano Integral de La Ferroviaria se proyectan las bases generales de la nueva estructuración del barrio, así como ejes principales y Proyectos detonantes, se definen los programas de los mismos y su justificación para que se acoplen a la malla urbana de la ciudad.

En el capítulo 3 Desarrollo de Tramo principal Parque Continuo Fase 1, se resuelve a fondo el eje, señalando las bases de un sistema público social, sus componentes y elementos estructurantes, será un acercamiento máximo a las características particulares del lugar y sus habitantes.

Antecedentes

El Urbanismo social recientemente practicado por algunas ciudades latinoamericanas es el movimiento articulador e integrador que ha logrado regenerar y activar las zonas de estudio reconocidas como las más vulnerables, localizándolas como Centralidades Emergentes que necesitan de un tratamiento especial, en donde se ha llegado a la transformación por una acción social.

Uno de los más importantes referentes del Urbanismo Social, es el Modelo de Ciudad de Medellín el cual enfoca toda su intervención en mejorar la calidad de vida de las personas, en su desarrollo emocional y físico, dignificando su lugar y convirtiéndolo en propio. Esta apropiación por parte de los habitantes se reflejará en el cuidado apropiación y ornamentación de fachadas y en el cuidado de las nuevas áreas públicas y del sector en donde se ha realizado la intervención; la misma que siempre estará acompañada de proyectos arquitectónicos detonantes ubicados cada uno en un Proyecto Urbano Integral, a partir del cual se regenera toda la zona dotando de

espacios públicos e infraestructura, que permiten un mayor nivel de cohesión social; lo que brinda seguridad y genera un sentido de solidaridad entre los habitantes que antes vivían aislados y sumidos en la delincuencia.

A través de la historia, la cuidad de Quito se ha ido estructurado longitudinalmente sobre la meseta donde está implantada, desde el centro hacia el norte y al sur, teniendo a la geografía como principal determinante de su forma actual; este crecimiento a lo largo del tiempo ha generado varios fenómenos de expansión de la ciudad, que han llegado a aislar y desvincular a ciertos barrios que al no encontrar otro lugar para implantarse, fueron invadiendo las laderas.

La mayoría de estos barrios, poblados por personas migrantes del campo y de clase obrera se ubicaron en las periferias de la ciudad al encontrar mayor accesibilidad económica en estos predios, esto se reflejaría posteriormente en una pobre planificación, falta de vías de acceso e infraestructura.

El barrio La Ferroviaria, ubicado sobre la ladera Sur Este de la cuidad de Quito inició como un poblado rural desde 1940, ocupado por haciendas y casas de migrantes del campo, quienes poseían porciones de tierras y sembríos, en ese entonces se encontraban todavía en las afueras de la Cuidad.

Desde el año de 1975, la expansión y la migración del campo a la ciudad invaden las laderas, arrasa con bosques y tierras que son vendidas indiscriminadamente, lo que produce una densificación desmesurada y desordenada de estos sectores, ocasionando problemas sociales y territoriales. De ahí que los espacios públicos son escasos y se genera un gran problema de movilidad, tanto para llegar al sitio como dentro de él.

Con el afán de ordenar el territorio y corregir algunos de estos problemas, se han proyectado algunos planes de intervención Urbana a medida que la ciudad expandió sus límites, desde el Plan Odriozola (1942), el Plan Director de Urbanismo de (1967), Plan de uso y Ocupación del suelo del (2003), Uso de suelo principal en el DMQ (2005), cuyas proyecciones el día de hoy son caducas y no dotaron de carácter

social a los espacios llamados ser públicos en la ciudad, simplemente reordenaron el territorio, pero dejaron de lado las intervenciones integrales que favorecen directamente al desarrollo y la cohesión social, lo que repercute directamente en los agentes más importantes de la ciudad, los habitantes.

Lo rescatable del método del urbanismo social es que se lleva a cabo reconociendo el lugar y la gente, sus necesidades antes de proyectar, es que los resultados son de la gente y para la gente, y no se convierten en proyectos aislados, al contrario genera un sentido de apropiación de la ciudad, el que va de la mano con el desarrollo de los barrios en donde se implantó un PUI[1] (Proyecto Urbano Integral).

Justificación:

Se plantea la intervención del territorio a través del Plan Urbano Integral de la Ciudad de Quito - Zona Sur– Sector la Ferroviaria, debido a su ubicación estratégica como mirador de la ciudad de Quito, un lugar en donde todavía se encuentra vida en comunidad con habitantes dispuestos participar y comprometerse con el cambio.

El barrio es un espacio en la trama urbana en donde existen vacíos aprovechables, no densificados, con bajos costos del suelo, y en donde las iniciativas comerciales y de desarrollo son mínimas, ya que la mayoría acude a la meseta de servicios de la ciudad.

Se considera al lugar como un sector que necesita un tratamiento emergente debido a sus pendientes demasiado pronunciadas, las cuales dificultan la movilidad y el desplazamiento dentro y fuera del barrio, algo que es un problema diario ya quela mayoría de los habitantes del sector de desplazan del barrio a los distintos sectores de la ciudad para realizar sus actividades diarias, deben hacerlo debido a que la presencia de infraestructura y de servicios públicos y privados es mínima y la que existe se encuentra en un grado de precariedad muy alto.

[1] Proyecto Urbano Integral: son proyectos arquitectónicos implantados después de un estudio en un lugar determinado para activar y fomentar el desarrollo físico, social y económico de la zona.

Es importante también contemplar las amenazas físicas como son el gran número de terrenos y construcciones en potencial riesgo debido a un crecimiento y asentamiento desordenado y a las pendientes del lugar.

Actualmente el principal ingreso de las familias del sector es generado por la delincuencia y el narcotráfico, estos problemas que están arraigándose en estas familias impiden el desarrollo del barrio y de su gente, la que necesita un cambio con la convicción de erradicar estas amenazas adquiriendo herramientas y convirtiéndolas en oportunidades para construir un mejor lugar para vivir y crecer.

Las zonas más altas de la ladera, que colindan con la Av. Simón Bolívar, son las más vulnerables y menos densas, en donde todavía se experimentan matices de la vida rural, aunque reflejan un amplio margen de precariedad y falta de servicios.

El transporte público es deficiente, a pesar de contar con sistemas integrados de transporte como el Trole y la Eco vía, la accesibilidad y movilidad para llegar y salir del barrio es precaria, de ahí el interés de proponer un nuevo sistema integrado de transporte en ladera como es el teleférico ya que dada la ubicación y la topografía se hace viable en una proyección a futuro.

La Ferroviaria posee un matiz de razas, como la mayoría de los barrios de sur de Quito alberga a quienes hoy son la mano de obra de la cuidad. Los habitantes del lugar encuentran a la calle como el espacio donde se materializan las relaciones sociales y recuerdan con nostalgia el carácter que tuvo el barrio cuando era un bosque que miraba a lo lejos a la ciudad, sin contaminación, seguro y con aéreas verdes recreativas amplias que se desvanecieron con la expansión de la ciudad.

Por estas cualidades es posible proponer un plan urbano y terminarlo con éxito, teniendo en cuenta que la colaboración por parte de la comunidad es indispensable para el éxito.

Es por estas razones que el estudio y la proyección de los proyectos es pertinente en la zona sur de la ciudad de Quito y específicamente en el Barrio La Ferroviaria zona donde se desarrolla la propuesta.

Objetivo General Ciudad

Intervenir con proyectos y ejes estructurantes los cuales serán parte vital del sistema Urbano integral y ayudarán a establecer nuevos niveles de Equidad Territorial en las zonas más vulnerables en la Ciudad de Quito.

Objetivos Específicos:

- Vincular y suturar la ciudad y los barrios de Quito que se encuentren aislados y con mayor grado de vulnerabilidad a través de redes eficientes de accesibilidad.

- Crear un sistema de equipamientos que actúe en red, incluyendo proyectos que prioricen el carácter de lo público. Algunos de estos funcionarán a escala de Cuidad y otros a escala de Barrio.

Objetivo General Zona Sur

Vincular con espacios públicos, vías e Infraestructura de calidad, a los Barrios del sur reconocidos como vulnerables, dotándoles de herramientas y oportunidades, en espacios que incentiven su superación y los dignifiquen.

Objetivos Específicos:

- Proyectar una nueva Identidad de Barrio, rescatando elementos urbanos identitarios, símbolos que generen un sentido de pertenencia.

- Conectar los diferentes barrios por medio de corredores ambientales vinculantes.

- Implantar un sistema alternativo de movilidad eficiente. (Teleférico)

- Articular la red urbana creando espacios que permitan una mayor cohesión social.

Objetivo General Barrio

Conectar La Ferroviaria por medio de ejes integradores, continuos visual o virtualmente, los que surgirán de un análisis que determinará el carácter de los recorridos, a lo largo de los cuales se irán implantando proyectos arquitectónicos integrales, capaces de satisfacer las necesidades y las carencias de las personas del barrio con énfasis en cultura, productividad, medio ambiente y vida en comunidad.

Objetivos Específicos:

- Transformar vacios actualmente reconocidos como terrenos vagos, en Oportunidades; como parques, plazas que tengan como objetivo educar y proveer infraestructura que les permita exponer su trabajo y sus ideas.

- Revalorizar a los NO lugares- (contenedores de memoria) con la implantación física de ella como registro de quienes fueron frente a su evolución y cambio.

- Proyectar espacios públicos en donde las personas tengan la oportunidad y las herramientas para realizar actividades recreativas y educativas en contacto con la naturaleza las que se consideran vitales para el desarrollo integral.

- Proponer la configuración de un paisaje cultural, en el eje principal del barrio para convertirlo en una calle emblemática de la zona y de la ciudad, en una zona donde nunca hubiese sido reconocida

- Proyectar un eje de arquitectura urbana detonante, que provenga de la información recogida de los habitantes y de los indicadores del barrio, el cual

deberá tener un radio de acción bien determinado para que éste actué como un organismo eficiente parte de un sistema.

Los proyectos deberán estar dirigidos para las personas del barrio de todas las edades y etapas de vida, son proyectos especializados e integradores en los cuales se puede desarrollar vida de barrio y se puede experimentar diferentes clases de convivencia.

- Generar espacios que promuevan y enriquezcan con aprendizaje y práctica las expresiones del sector y de visitantes.

Metodología:

-Imaginarios de la ciudad de los estudiantes del taller.

El TIAU (Taller Internacional de Arquitectura Urbana), conformado por: Profesor Arq. Hernán Orbea, Alumnos: Cristian Viteri, Jorge López, Andrea Hidalgo, Erika Parra, Marcelo Villacis, Carla E Chávez, Mercedes Rueda, Juan Gabriel Andrade, Dina Almache); comienza con conversatorios sobre como los habitantes entiende a su ciudad, y como se puede expresar estas sensaciones y percepciones a través del dibujo, se hicieron 3 imaginarios por persona: cómo recuerdan la ciudad, cómo es su ciudad y de cómo les gustaría que esta sea, posteriormente se expusieron para conocer el sentido de pertenecía y de agrado con Quito por parte de los integrantes del taller. Esta actividad fue grabada en video para la presentación oficial del taller.
Las conclusiones fueron diversas pero todos coincidimos que la ciudad está dividida y esta fragmentación hace que carezca de una identidad solida.

-Reconocimiento y estudio de centralidades emergentes.

El siguiente paso fue enterarnos sobre el urbanismo latinoamericano social y de cómo se construye una estrategia urbana, tema sobre el cual se realizó un trabajo sobre centralidades existentes , para acercarnos al tema y aprender a reconocer aspectos

físicos y sociales que hacen que una centralidad sea emergente y necesite un rumbo y un cambio.

-Visita a la ciudad de Medellín

En la ciudad de Medellín se asistió a conferencias en la universidad Pontificia Bolivariana de participantes en el diseño del mejoramiento de la ciudad, visita a los Proyectos Urbano Integrales PUI y los proyectos de la intervención urbana de espacio público, también tuvimos la oportunidad de vivir un día en las oficinas de la trabajo EDU[2] lo que nos permitió conocer de cerca como es un grupo de trabajo que planea una ciudad.

-Recopilación de indicadores de la ciudad de Quito.

Se recopiló la mayor cantidad de información respecto a los temas designados para poder hacer un análisis lo más completo posible.

Se realizaron recorridos en grupo a través de la ciudad para constatar los datos que había arrojado la búsqueda de información, sobre el sur de la ciudad como la zona más vulnerable de la ciudad.

-Propuestas de proyectos meso, de afectación para toda la ciudad y su relación con el resto del país.

Proyecto Parque Logístico en Amaguaña.

-Análisis de los datos recopilados y presentación de los datos, y trabajos en grupo.
Después de analizar los indicadores se logro seleccionar los lugares a intervenir.

-Recorridos individuales sobre la zona a intervenir.

-Recopilación de datos sobre la zona por parte del los estudiantes del Taller.

[2] Empresa de Desarrollo Urbano de la ciudad de Medellín.

Durante esta etapa en los recorridos se hacen registros fotográficos y se entablan conversaciones encuestas, entrevistas e imaginarios a los habitantes de la zona en este caso el sector La Ferroviaria.

Se realizan recorridos dentro de la zona para tomar encuestas a habitantes de 13 años en adelante y solicitar a personas de cualquier edad que realicen sus imaginarios, los niños que debían hacer los imaginarios deberán tener entre 4 y 12 años, para que los resultados que se arrojen sean reales y tengan alta fidelidad, ya que esas serán las bases para el proyecto.

-Análisis y tabulación e interpretación de entrevistas e imaginarios.

Una vez obtenidos los resultados, se exponen para obtener conclusiones generales por parte de todo el taller.

-Presentación Individual de Intenciones, valores y principios de la propuesta urbana.

-Se realiza la propuesta de los valores principios e intenciones de diseños que se verán en reflejados en los siguientes pasos de la metodología:

- Propuesta general de intervención sobre la zona. La ferroviaria
- Propuesta de intervención del eje más importante de la propuesta. Eje principal movilidad, conectividad, infraestructura.
- Propuesta de Arquitectura urbana del eje a intervenir y su proyecto arquitectónico de manera muy genérica.
- Diseño del espacio público, donde ya se reflejan los proyectos y ejes con sus intenciones. Esta fase del taller pretende presentar los resultados del taller con un grado de desarrollo técnico de cada eje bastante avanzado.
- Detalles constructivos de las particularices del diseño urbano de la propuesta.
- Representación en maqueta de la Implantación del Proyecto.

Marco teórico

Teoría de la **Red Urbana**

F: Nikos A. Salingaros. Principles of Urban Structure. Design Science Planning, 2005. Traducción: Nuria F. Hernández Amador

Uno de los componentes centrales del intelecto humano es la capacidad de establecer conexiones. Las conexiones entre las ideas dan lugar a una mejor comprensión de la naturaleza (Fischler y Firschein, 1987), Esta capacidad se aplica tanto a la percepción visual y a procesos más abstractos.

Se establece un analogía entre estas conexiones mentales y las conexiones entre los elementos urbanos que dan lugar a la ciudad. El tejido urbano es una estructura de complejidad organizada que existe sobre todo en el espacio entre los edificios (Gehl, 1987).

Cada edificio, espacio plaza, parque, **conurbación**, calle, ya sean estos públicos o privados, incluyen y abarcan uno o más nodos todos dotados de equipamiento urbano de calidad. Los nodos externos van desde los que están totalmente expuestos hasta los que tienen varios niveles de privacidad o accesibilidad, mientras más fuertes son las conexiones y más subestructura tenga la red, una ciudad tiene más vida (Alexander, 1965, Gehl, 1987).

A partir de la teoría de sistemas y red Urbana se propone, una conformación de ciudad activa, que se estructura a base de conexiones y **ejes** en los cuales se llevará a cabo actividades y funciones humanas, sean estos virtuales o reales. Los nodos de una red urbana se conectan mediante un complejo proceso de organización.

Hay que hacer una distinción entre las conexiones visuales y las trayectorias que conectan el movimiento físico de las personas. Como enfatizó Kevin Lynch (1960), y desarrolló después Bill Hillier (Hillier, 1996; Hillier y Hanson, 1984), las conexiones visuales son necesarias para la orientación, y para la creación de una imagen

coherente del **ambiente** urbano, sean están desde el interior del recorrido en el Barrio o como espectador externo desde otro barrio.

Estos **ejes** estarán conectados entre sí, por Nodos, dentro de los cuales se desarrollan proyectos que fomentan la cohesión social del barrio, la educación, la productividad, la gestión ciudadana, la ecología y la cultura, dependiendo de en qué parte de la red se encuentren. Los proyectos tendrán el mismo carácter del **eje** donde se han implantado, logrando así que se conviertan en proyectos detonantes.

El proceso de conformación de los ejes al igual que los proyectos, están determinados por los principios estructurantes: Nodos, conexiones, y jerarquía, la cual se encargara de darle el grado de importancia, e incidencia que el proyecto o eje tendrá sobre el territorio y la población en donde ha sido implantado. Se encargará de darle prioridad a una tipología, lo que nos ayuda a estructurar una red muy bien definida, en donde se pueden diferenciar, los recorridos, los límites, tomando en cuenta que mientras más activas sean las conexiones y los nodos la red estará cada vez más viva, por ende el barrio y su proyección a la ciudad.

Una de las estrategias será atar elementos y espacios estructurantes, para alcanzar la cohesión. Las herramientas con las que contamos para que eso suceda exitosamente es ligar a tres tipos distintos de elementos de diseño urbano: elementos naturales, nodos de actividad humana y elementos arquitectónicos.

Los nodos urbanos no están totalmente definidos por las estructuras. Estos pueden ser efímeros o perennes. Los nodos deben atraer a las personas por un motivo, entonces, se podrán llamar nodos solo si existe una actividad o actividades bien definidas.

Cada elemento en un conjunto urbano tiene un significado en la medida que se relacione con las actividades humanas. Será por medio de esta relación que se exploten, los lugares con memoria, con los cuales las personas puedan identificarse y generar un sentimiento de apropiación. Las conexiones permiten llegar fácilmente a cualquier punto, por muchas y distintas trayectorias; Las personas han ido definiendo preferencias en estas trayectorias Entonces son están las que son retomadas y

regeneradas para la caracterización de los ejes estructurantes del sistema del barrio y ciudad.

En sociología, la teoría de la estructuración de Anthony Giddens afirma que hay un proceso dinámico que involucra al agente y a la estructura social en una relación de interdependencia en términos de espacio-tiempo.

Dicha estructura social es dual, lo que significa que el agente en este caso los usuarios del sistema, poseen recursos que son los que usa y explota y reglas que lo limitan. Los recursos distributivos se refieren a bienes de producción o recursos materiales; y los autoritativos que son el sistema normativo y las leyes. Las reglas son el lenguaje (semánticas) y las normas, obligaciones, costumbres (normativas). La dualidad de estructura limita a partir de reglas, y habilita a través de recursos.

El agente es capaz de actuar y producir cambios, es autónomo, pues realiza acciones de acuerdo a sus propias ideas, posee cognocibilidad que es la capacidad de adquirir y producir conocimiento. El agente realiza prácticas sociales dentro de la estructura social la cual se mantiene gracias a las prácticas sociales que realiza dentro de ella.

Tomando estas premisas y las del Humanismo (Abraham Maslow y Rogers) se actuará al nivel social de desarrollo humano, tomando las potencialidades e iniciativas de las personas transformándolas en habilidades y capacidades , explotando sus características y aptitudes emprendedoras, capacitándolos, dentro de espacios especializados para las actividades a realizarse, brindándoles escenarios para todos los niveles de su desarrollo personal, económico, social. Todo dentro del sistema, que a través de estos escenarios se enriquece a niveles más profundos que el meramente físico, siguiendo las premisas del modelo de Urbanismo Social.

De acuerdo a las premisas de las teorías referidas, los proyectos urbanos y arquitectónicos, se ubicarán en uno de los nodos conformadores del sistema y tendrá la capacidad del atraer a los usuarios, ya sean estos del barrio en donde está implantado al resto de la ciudad.

Al ser un proyecto detonante el que se debe implantar en cada eje para lograr armar la red este debe ser obtenido después de un estudio de las necesidades de la zona.

Al encontrar la preexistencia de entes activos de la sociedad que ya practican arte, en algunas de sus expresiones pero sin el lugar propicio para realizarlas, y explotarlas como proyecto de vida. Se plantea Ferro cultura, escuela de artes y oficios, este proyecto se concibe como un nuevo centro urbano y uno de los articuladores principales después de la calle, dentro del eje principal I+D+I, en el cual se encuentran los ejes: Produce, Aprende, Emprende, eco- activo, y ferro cultura.

Las teorías apoyarán al carácter del eje y del proyecto, transformando el espacio, plasmando las expresiones de los mismos actores en este caso los Usuarios y alumnos de las escuela, serán capaces de exponer su trabajo formando parte activa de la conformación espacial del barrio y de sus lugares de aprendizaje dentro del proyecto adoptando las sensaciones transmitidas por los colores, la tectónica y la traducción al mundo real, de su imaginario, conformando así su entorno, que afectará directa e indirectamente a los habitantes y visitantes de la zona.

Tomando la calle como elemento articulador y como escenario público principal de toda la propuesta, que pretende crear una ladera activa, donde el sentido de convivencia será la vida en la calle y los vacíos encontrados y rescatados.

Marco conceptual:

Sistema: es un conjunto de funciones, virtualmente referenciada sobre ejes, bien sean estos reales o abstractos y a su vez unidos por nodos, en los cuales se emplazarán proyectos Integrales.

Red urbana: está conformada por todo el exterior y por los elementos conectivos como áreas peatonales y verdes, muros libres, sendas peatonales y caminos que van desde un ciclo paseo hasta una autopista

Eje: Conexión virtual o real entre dos partes, en este caso **nodo**s del sistema, En el proyecto los ejes tienen diferentes niveles de jerarquía, lo principales, abarcan mayor extensión, mayor área, y tienen cada uno un carácter y tipología que aporta al desarrollo del planteamiento urbano.

Eje Aprende: Adopta un carácter educativo, en torno al espacio de escuela de arte y oficios, con la idea de atraer a más personas que quieran integrarse a la institución, en pos de reorientar a los jóvenes a actividades productivas, dándoles la oportunidad de encontrar un proyecto de vida en espacios de calidad que les brinden todas las herramientas para su desarrollo mental, físico y emocional.

Eje Eco-activo: Se retoma el sentido de bosque que tuvo una vez el barrio, reimplantando especies endémicas, senderos ecológicos, educativos y escénicos.

Eje Emprende: Se podrán encontrar resultados de proyectos Desarrollados en FEE, FEA y encontraran espacios para la expansión de sus ideas a la sociedad, relacionándolos con las personas de su barrio y los visitantes a través de sus logros personales, en lugares diseñados para este tipo de actividades sociales.

Eje Ferro cultura: Corredor en el cual se implementa una galería temporal de Arte Urbano, utilizando como soporte los elementos arquitectónicos del recorrido como Muros, Andenes, Calles.

Eje produce: Este eje impulsa expone temporalmente iniciativas convertidas en proyecto desarrolladas en la FEE y FEA, y refuerza y ordena los locales, negocios las preexistentes del eje con carácter reconociendo una tipología más artesanal.

Conurbación: Fenómeno o accidente dado entre dos o más zonas urbanas geográficamente separadas que se unen generando problemas de jurisdicción y administración.

Centro Urbano: Núcleo principal de atracción dentro del área urbana, caracterizado por la presencia de proyectos integrales del modelo de Urbanismo social

Ambiente: Espacio virtual o real en donde se experimentan sensaciones, y se pueden experimentar diferentes percepciones, dependiendo de que en qué momento y quien entre en él.

Equipamiento urbano: son los espacios acondicionados y los edificios de utilización pública, general o restringida, en los que se proporciona a la población servicios de bienestar social. Considerando su cobertura se clasificarán en regional, central, distrital, sectorial, local y vecinal.

Estructura urbana: Es un sistema formado por los elementos de escala, funcionalidad, usos y forma. Todos los elementos anteriores forman parte de un conjunto y al transformar alguno de ellos se alteran o cambian los demás. Este elemento que soporta un cuerpo físico o virtual, está conformado por ejes, conexiones y nodos, con distintas prioridades y tipologías según su función.

Capítulo 1: Análisis del barrio: La Ferroviaria

1.1 La Ferroviaria

MAPEO 1:

La Ferroviaria en el DMQ



Fuente: Distrito Metropolitano de Quito
Intervenido por: Carla E Chávez

1.1.1 Historia del barrio

La Ferroviaria, ubicada sobre laderas al Sur Este de la ciudad de Quito empezó a ser poblada ruralmente desde 1940, ocupada por haciendas y casas de campo indígenas, quienes poseían porciones de tierras y sembríos en ese entonces a las afueras de la cuidad.

Desde el año de 1975, la expansión y la migración del campo a la ciudad invaden las laderas, empiezan entonces a comerse progresivamente los bosques y tierras que son vendidas sin ningún tipo de planificación algo que hasta el día de hoy continua sucediendo, de ahí que los espacios públicos son escasos si no nulos, en la actualidad las zonas más altas son las más vulnerables y menos densas, en donde todavía se experimentan pequeños rasgos de la vida rural.

FOTOGRAFÍA 1:

Inicios de la consolidación de las Laderas del Sur de Quito



Fuente: www.google.com/.../imágenes/suruio.jpg

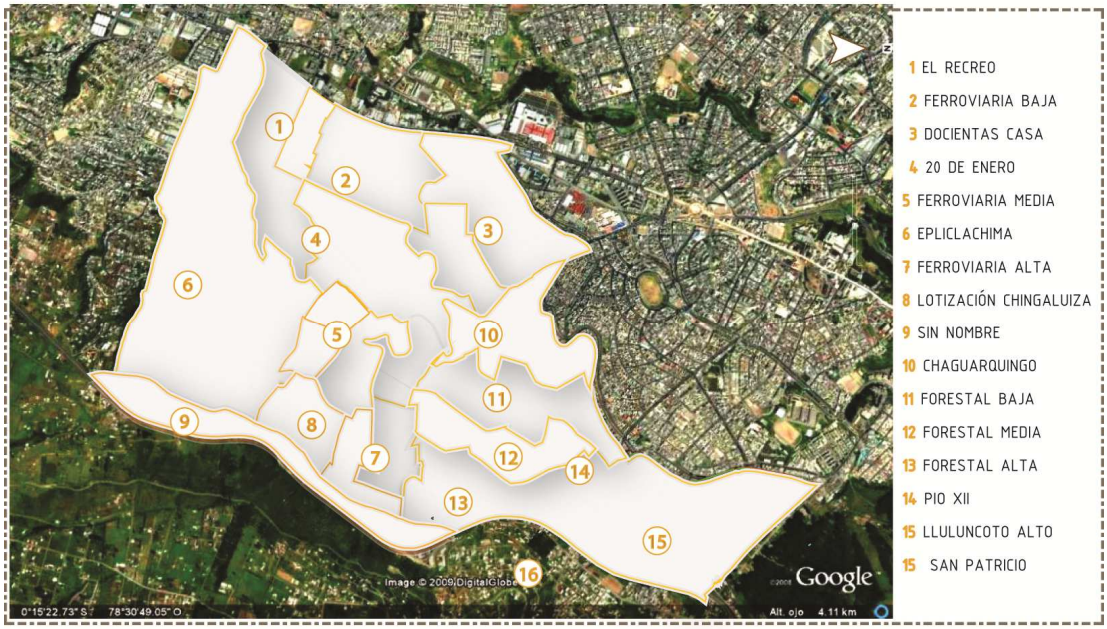
1.2 Datos del barrio

Tiene una extensión de 263,5 hectáreas y 66.261 habitantes. Según el último censo realizado en la zona el 25/11/2001 por el INEC existe una población 32.538 hombres y 33.723 mujeres, con una densidad demográfica de 2.320,3 por hectárea.

La Ferroviaria es el nombre de un grupo de barrios (El Recreo, Ferroviaria baja, Doscientas Casas, 20 de Enero, Epiclachima, Ferroviaria media, Chaguarquingo, Ferroviaria alta, La Forestal baja, Sin nombre, Lotización, Chingaluiza, Forestal media, Forestal alta, Pio XII, Llulluncoto alto.)

MAPEO 2:

Grupo de Barrios de La Ferroviaria



Fuente: Google Earth

Intervenido por: Carla E Chávez

Los límites del barrio son:

Norte: Chimabacalle

Sur: La Argelia

Este: Santa Teresa del Valle

Oeste: Magdalena y San Bartolo.

1.2.1 Aproximación y Movilidad de la Ferroviaria

Aproximación al Lugar:

Av. Simón Bolívar (periférica)

Av. Maldonado (eje central Cuidad)

La accesibilidad al sitio responde a una topografía con pendiente muy pronunciada. La calle Muisne cruza transversalmente el barrio; es la llamada calle principal del Barrio por ser la única que se encuentra pavimentada y la que conecta al barrio con la meseta de servicios de la ciudad.

En general la movilidad es difícil y riesgosa ya sea transitando a pie o en automóvil. Es evidente que un sistema efectivo de movilidad es una prioridad para el sector.

El estado de las vías es aceptable en la mayoría de la parroquia pero su implantación hace que esta sortee todo tipo de accidentes geográficos los cuales las hacen inaccesibles a muchas de ellas.

MAPEO 3:

Movilidad en la Ferroviaria



Intervenido por: Carla E Chávez

Al recibir muy poca atención por parte del gobierno la dotación de infraestructura para el barrio es realmente deficiente, existen solamente 2 líneas de buses Santo Domingo Ferroviaria y Marín La Ferroviaria Alta, que cubren rutas a los extremos sur y norte del barrio para conectarla con la ciudad ejecutando una circulación vertical a todo momento las vías principales se encuentran en el sentido de la pronunciada pendiente.

1.2.2 Análisis social del barrio la Ferroviaria

La Ferroviaria posee un matiz de razas, que han ido poblando la zona en su mayoría porque el precio de la tierra es accesible, las étnias reconocidas en el sector son afroamericanas, montubias, indígenas y mestizas, quienes consideran al lugar como la primera y más accesible opción al momento de llegar a la ciudad y optar por una vivienda, departamento o cuarto, al que también lo consideran como lugar de paso, que descartarán cuando hayan logrado un desarrollo económico que les permita optar por un lugar con mejor calidad de vida, que es para lo que migraron a la ciudad capital.

La zona tiene un nivel de instrucción de:

- Ninguna: 1.295
- Primaria: 13.495
- Secundaria: 16.311
- Superior: 3.808
- Tasa de Analfabetismo: Total: 38
- Discapacitados: 2.468

Actualmente, el sector se encuentra plagado por delincuencia, vicios y la inseguridad es un factor muy relevante a la hora de describir al barrio que posee los más altos índices de delincuencia en la ciudad de Quito y está siendo reconocido por ello.

En la Ferroviaria se ha perdido el sentido de lo que una vez fueron boques y terrenos verdes, las invasiones cada vez son más descontroladas y desordenadas acabando con todos los predios lo que han provocado los nuevos y antiguos habitantes del barrio los cuales reservan el predio vecino o la parte posterior de sus mismos lotes para sus familias, algo que se ha vuelto costumbre en el sector, complicando una ocupación del suelo ordenada y poniendo en riesgo las viviendas que se irán construyendo.

FOTOGRAFÍA 2:

Habitantes de la Ferroviaria en Minga 2009



Autor: Carla E Chávez

Los habitantes del barrio son personas cooperadoras, y solidarias, que encuentran a la calle como el espacio donde se materializan las relaciones sociales.

El espacio público es prácticamente inexistente y la convivencia debe darse en los espacios que restan como calles, terrenos baldíos, caso esto ha permitido que la comunidad conozca a sus vecinos y se relacione con ellos durante sus actitudes cotidianas y compartan muchas de ellas algo que se ha tornado una característica muy relevante sobre las personas de la zona que llegar a formar lazos muy fuertes con sus vecinos sin encerrarse en sus lotes y viviendas.

La comunidad tiene deseos de superación y seguridad comunes por lo que se encuentra dispuesta a cooperar y unirse para el cambio.

FOTOGRAFÍA 3:

Habitantes de la Ferroviaria jugando en las calles 2009



Autor: Carla E Chávez

FOTOGRAFÍA 4:

El barrio y sus pendientes pronunciadas 2009



Autor: Carla E Chávez

1.2.3 Morfología del barrio

La trama urbana que atraviesa a la Ferroviaria es bastante irregular ya que debe ir adaptándose a la topografía y a los accidentes naturales, como forma parte de una zona de invasiones e indiscriminada venta de lotes, la trama se ha ido estructurando en los espacios residuales de la subdivisión de terrenos, haciendo mal uso del suelo y densificándolo, dejando de lado la programación de espacio públicos y olvidando también la parte tal vez más crítica del lugar como lo es la estabilidad de la tierra y de las construcciones que se asientan en ella.

FOTOGRAFÍA 5:

Quito desde la Ferroviaria 2009



Autor: Carla E Chávez

Todas estas características marcan a las personas del barrio y han hecho que se creen nuevos comportamientos y sistemas de adaptabilidad a las distintas condiciones ya sean geográficas o sociales que se les presentan, a pesar de todo son personas luchadoras que mantienen la convicción de erradicar estas amenazas para construir un mejor lugar para vivir y crecer.

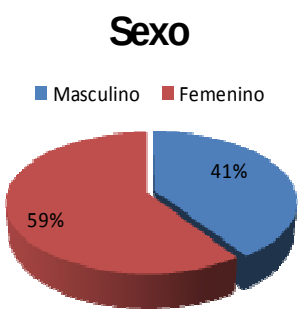
1.3 Encuestas y estadísticas del barrio la Ferroviaria

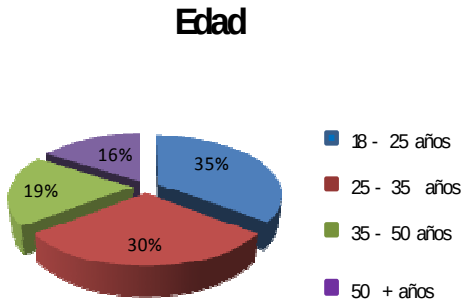
Se puede asegurar que un proyecto urbano ha sido exitoso cuando ha sido totalmente aceptado, apropiado y respetado por las personas para el cual ha sido creado.

El urbanismo social tiene como base proyectar tomando en cuenta las necesidades y deseos de las personas para que de cierto al puedan verse reflejados en estos espacios y no los sientan como una imposición de algo completamente ajeno a ellos.

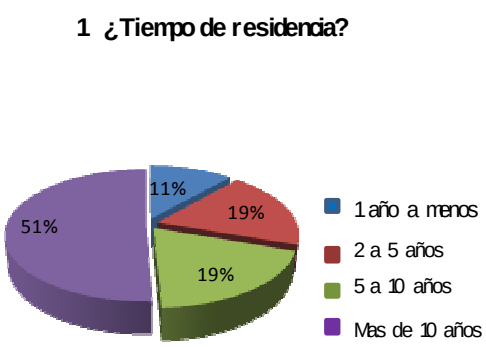
Como parte de la investigación definimos preguntas objetivas para conocer a los moradores sus necesidades, carencia y deseos, la realidad del barrio se refleja en los diagramas a continuación:

1.3.1 Tabulación de Encuestas



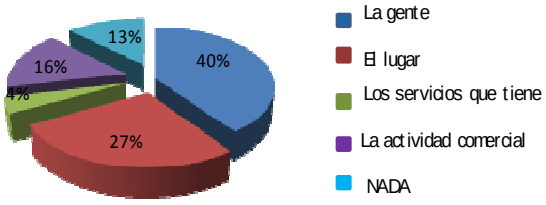


Preguntas a los habitantes:

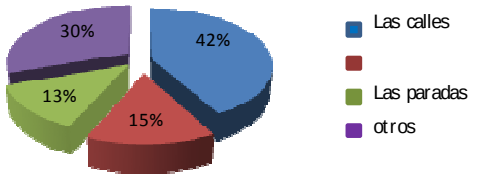




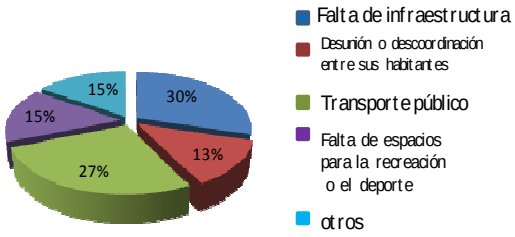
3 ¿ Qué es lo que más le gusta del barrio?



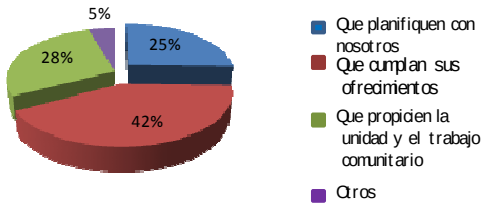
4 ¿Cuando piensa en su barrio, que imagen le viene a la cabeza?



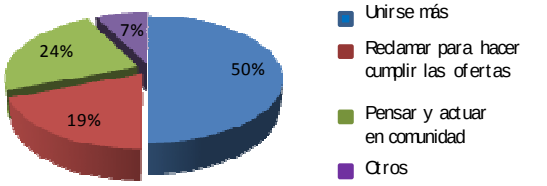
5 ¿Cuál cree que es el principal problema del barrio?



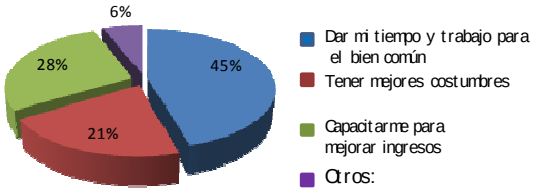
6 ¿ Que espera de las autoridades para que la vida del barrio sea mejor?



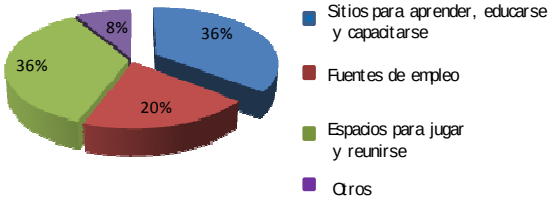
7 ¿Que cree que pueden hacer los moradores para mejorar la situación del barrio?



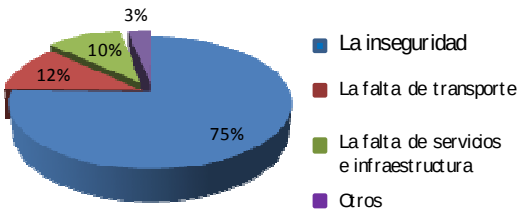
8 ¿Que está dispuesto a hacer usted para mejorar la vida del barrio?



9 ¿A más de buenos servicios básicos, qué cree que deba tener el barrio para mejorar?



10 ¿Cuál cree que es el principal problema del barrio?



Fuente: Anexos TIAU 2009
Intervenido por: Carla E Chávez

1.3.2 Encuestas a personalidades del barrio

Encuesta 1:

Nombre del Encuestado	Barrio	¿Qué es lo que mas le gusta del Barrio y por que?	¿Cuándo piensa en su barrio qué imagen le viene a la cabeza?
TATIANA DIAZ	La forestal	La iglesia por que les enseña sobre Dios	En un niño por que es inocente y fuerte
		IGLESIA	NIÑOS

¿Cuál cree que es el principal problema del bario?	¿Cómo cree que se pueda solucionar este problema?	¿Qué espera de las autoridades para que la vida del barrio sea mejor?	¿Qué cree que la gente pueda hacer para mejorar la vida del barrio?
Delincuencia por que hay asaltos	Tratar de buscar mas trabajo	Que haya más control de los policías	Compañerismo, unión
DELINCUENCIA	FUENTES DE EMPLEO	CONTROL POLICIAL	UNIÓN

¿Qué esta dispuesto a hacer usted por para mejorar la vida del barrio?	¿Qué cree que el Barrio deba tener para mejorar?	¿Cómo cree que la gente pueda llevarse mejor en el barrio?	¿Qué es lo mejor que se ha hecho en el barrio hasta ahora?
Ser sociable	Patrullas, policias	Reuniendose , Converzando	Nada
SOCIALIZAR	POLICIA . SEGURIDAD	COMIUNICACIÓN Y COMUNIDAD	NADA

¿Cómo se imagina al barrio para que es te a la altura de sus deseos?	¿Dé una idea para que el barrio mejore y sea un lugar ideal para vivir?
Vecinos unidos con Compañerismo	Que se pongan mas unidades de transporte
UNIDO	Accesible_ TRANSPORTE

Encuesta 2:

Nombre del Encuestado	Barrio	¿Qué es lo que mas le gusta del Barrio y por que?	¿Cuándo piensa en su barrio qué imagen le viene a la cabeza?
DIEGO SANCHEZ	5 de abril	La vista de lo lejos	Cueva de Ladrones
		VISTA	DELINCUENCIA

¿Cuál cree que es el principal problema del bario?	¿Cómo cree que se pueda solucionar este problema?	¿Qué espera de las autoridades para que la vida del barrio sea mejor?	¿Qué cree que la gente pueda hacer para mejorar la vida del barrio?
Delincuencia , de noche no hay alumbrado público	Seguimiento a ladrones	Más organización de los vecinos	la gente debe unirse
DELINCUENCIA	SEGUIMIENTO	ORGANIZACIÓN	UNIÓN

¿Qué esta dispuesto a hacer usted por para mejorar la vida del barrio?	¿Qué cree que el Barrio deba tener para mejorar?	¿Cómo cree que la gente pueda llevarse mejor en el barrio?	¿Qué es lo mejor que se ha hecho en el barrio hasta ahora?
Colaborar con la directiva	Que se comporten y le den oportunidad a la Policía para hacer su trabajo	Eliminado las drogas	guardería, Fundación.
COLABORAR	CULTURA y EDUCACIÓN	ELIMINANDO VICIOS	FUNDACIÓN PARA NIÑOS

¿Cómo se imagina al barrio para que esté a la altura de sus deseos?	¿Dé una idea para que el barrio mejore y sea un lugar ideal para vivir?
No tiene esperanzas de una barrio diferente	Dándoles charlas, proyectos de educación , dándoles Guías
CON OTRO TIPO DE GENTE	CHARLAS PROYECTOS EDUCATIVOS

Encuesta 3:

Nombre del Encuestado	Barrio	¿Qué es lo que mas le gusta del Barrio y por que?	¿Cuándo piensa en su barrio qué imagen le viene a la cabeza?
HOLGUER GUAMAN	Forestal	Nada	Sucio, alcohol y drogas
		NADA	SUCIO

¿Cuál cree que es el principal problema del bario?	¿Cómo cree que se pueda solucionar este problema?	¿Qué espera de las autoridades para que la vida del barrio sea mejor?	¿Qué cree que la gente pueda hacer para mejorar la vida del barrio?
Los robos	Generar fuentes de empleo para que la gente no robe no le falte nada	Que se acerquen y nos conozcan	Mingas y colaborar
INSEGURIDAD	TRABAJO	ACERCAMIENTO	UNION

¿Qué esta dispuesto a hacer usted por para mejorar la vida del barrio?	¿Qué cree que el Barrio deba tener para mejorar?	¿Cómo cree que la gente pueda llevarse mejor en el barrio?	¿Qué es lo mejor que se ha hecho en el barrio hasta ahora?
Mingas	Debería tener parques	No se	Nada
COLABORAR	INFRAESTRUCTURA	NO SABE	NADA

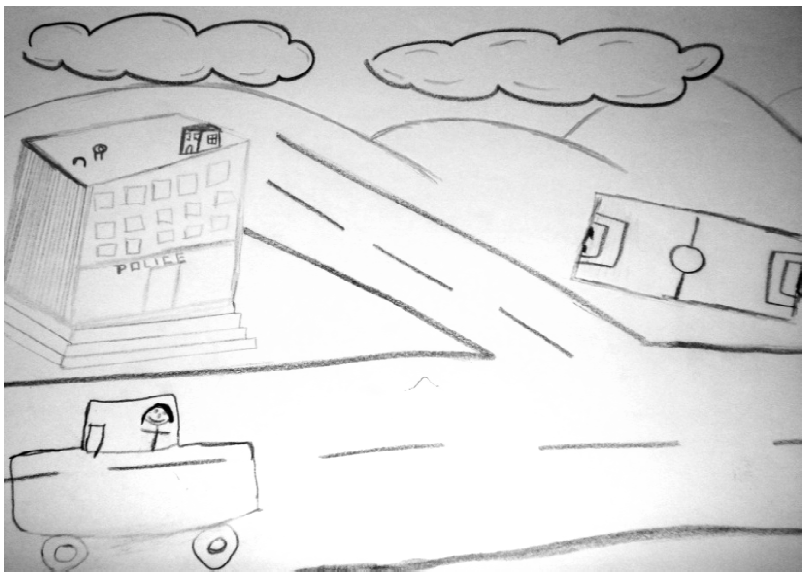
¿Cómo se imagina al barrio para que esté a la altura de sus deseos?	¿Dé una idea para que el barrio mejore y sea un lugar ideal para vivir?
No sabe	Brinden transporte
NO SABE	EQUIPAMIENTO

1. 4 Desarrollo de Taller de Imaginarios:

Al reunir a gente de diferentes edades esta vez incluyendo a niños del sector a intervenir se realiza la toma de imaginarios (gráficos, dibujos, esquemas de cómo la gente idealiza a su barrio si pudiera hacerle mejoras, hasta de cómo sería su barrio ideal) esto nos ayuda a tener un acercamiento más personal a la gente que muchas de las veces puede expresar más sus verdaderos deseos en un dibujo del espacio que necesita.

FOTOGRAFÍA 6:

Imaginario Luis

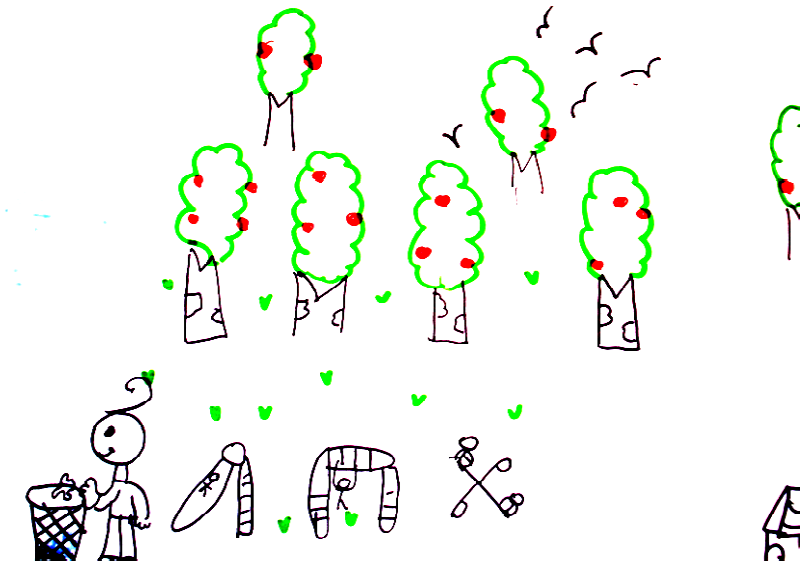


Autor: Luis Sanches (21 años)

Fuente: Carla E Chávez

FOTOGRAFÍA 7:

Imaginario Mabel



Autor: Mabel Tapia (7 años)

Fuente: Carla E Chávez

FOTOGRAFÍA 8:

Imaginario Danny



Autor: Danny (13 años)

Fuente: Carla E Chávez

FOTOGRAFÍA 9:

Imaginario Santiago



Autor: Santiago Valladares (10 años)

Fuente: Carla E Chávez

1.5 Resultados y Problemática

Luego de ser interpretados los imaginarios reflejan deseos de superación y dignificación del lugar, lugares para recrearse y sobretodo seguridad, algo que no cambia es el afán de compartir en comunidad estos nuevos lugares, que los representan y los acogen.

1.5.1 Resultados Generales:

1 FACTORES DE AGRADO DEL BARRIO

La mayoría de habitantes coinciden que lo que más les agrada del barrio es la gente y la vida en comunidad que se vive los fines de semana cuando las calles se convierten en canchas, salas comunales y hasta comedores con las mejores vistas de la ciudad.

Síntesis: gente - lugar – vistas

2 PROBLEMAS EXPUESTOS

Coincide la mayoría que el principal problema del barrio es la falta de infraestructura y servicios, todas las que deben distancias recorrer para conseguir cosas de primera son demasiado grandes y difíciles de atravesar debido a un deficiente sistema de transporte público.

Síntesis: falta de infraestructura – trasporte público deficiente

3 DISPOSICION DE LA GENTE

Los ferroviarios están dispuestos a dar su tiempo y su trabajo para un bien común,
A adquirir mejores costumbres, a capacitarse para lograr mejores ingresos que a su vez se reflejarían en el común del barrio.

Síntesis: dar tiempo y trabajo

4 MAYOR PROBLEMA PERCIBIDO

El problema que agobia al barrio es la inseguridad, se sienten rodeados por la delincuencia, los vicios y la mala influencia que son estos para la gente más joven del barrio, que de no haber algún cambio es muy posible que se vean absorbidos por este mundo.

Síntesis: inseguridad

5 EL BARRIO SOÑADO

Los habitantes del barrio realmente anhelan un lugar en donde sus hijos puedan jugar tranquilos, salir a las calles en la noche, lugar en donde puedan encontrar fácilmente lugares para educarse y capacitarse. Desean que se implante un proyecto capaz de generar fuentes de empleo para activar la zona y acortar desplazamientos, idealizan una barrio con espacios para reunirse y jugar.

Síntesis: espacios de esparcimiento y educación – trabajar en el barrio.

1.6 Análisis FODA

Después de haber realizado encuestas, imaginarios, conversatorios con los habitantes, y de haber recogido datos estadísticos del sector tenemos la información suficiente para poder realizar un análisis FODA el mismo que será como una radiografías del lugar el tiempo que en que se realizó el análisis:

Fortalezas:

- Ubicación estratégica como mirador de la ciudad de Quito.

El barrio ubicado en la ladera este de la ciudad posee un sinfín de vistas privilegiadas de la ciudad de Quito.

- Comunidad dispuesta a participar.

La comunidad ha tenido que unir fuerzas para contrarrestar la delincuencia y mantenerse seguros, se encuentran organizados y con ganas de participar activamente por un cambio en su barrio.

- Vida en comunidad.

Ya es una característica natural de estas personas volcarse a las calles los fines de semana, feriado y tiempo libre, para compartir con los vecinos en el único lugar que es público para ellos, y en donde muchos de ellos han crecido y han compartido actividades cotidianas.

- Solidaridad y compromiso.

Los ferroviarios se sienten comprometidos frente al cambio, saben que o necesitan y que solamente lo lograran juntos, algo que ponen en práctica en cada una de las mingas de vecinos que se han realizado en el sector al momento de dar una mano al que lo necesita más aún si es alguien con quien comparten experiencia y necesidades.

Oportunidades:

- Vacíos urbanos aprovechables, existencia de áreas no densificadas.
  Los terrenos en desuso, o en mal uso de contrabando y guarida de ladrones pueden llegar a transformare en proyecto demostrando el cambio de la gente y reflejándolo en el barrio.

- Iniciativas comerciales y de desarrollo.
  Comercio se comienza a desarrollar. Personas del barrio quieren trabajar en él.

- Bajo costo del suelo.
  Los predios son bastante accesibles, el barrio recibe migrantes frecuentemente, algunos desean quedarse y otros están de paso.

- Habitantes organizados.
  Las personas están dispuestas a reunirse si pueden seguir una guía, aprender y trabajar unidos por un bien común.

Debilidades:

- Accidentes geográficos
  Pendiente del terreno demasiado pronunciada, dificulta la movilidad, desplazamiento y construcción.

- Escasa Infraestructura.
  Es casi nula la presencia del gobierno, y los centros de salud son precarios, en cuanto al espacio público a pequeña escala es inexistente solamente cuentan con una liga barrial de futbol, que concentra la única clase de deporte que pueden practicar.

- Precariedad en servicios públicos y privados.
  Las personas deben acudir a la meseta del sur de Quito para acceder a estos servicios.

- Vicios y delincuencia profundamente asentados en el barrio.
  Es uno de los Barrios con más altos índices de delincuencia vicios, violencia intrafamiliar, falta de educación y cultura.

Amenazas:

- Terrenos y construcciones en potencial riesgo, ladera pronunciada.
  La densificación hacia la ladera avanza rápida y desordenadamente incrementando cada vez más es riesgo de un desastre.

- Crecimiento y Asentamiento desorganizado.
  La venta indiscriminada de tierra, algo de todos los días, no es controlada por la falta de presencia de la autoridad en el lugar, los llegan a intentar resolver el problema cuando es demasiado tarde y no hay otro remedio que prever de servicios a las construcciones ya asentadas.

- Ingresos principales: Narcotráfico y delincuencia.
  El lugar es refugio en la droga y el alcohol vicios que atrapan a personas más jóvenes cada vez, al no existir buen ejemplo se unen a estos bandos.

- Inseguridad.
  La policía Metropolitana está presente pero muchas veces no cuentan con apoyo de los moradores que hace más difícil erradicar las actitudes.

1.7 Consolidación de La Ferroviaria

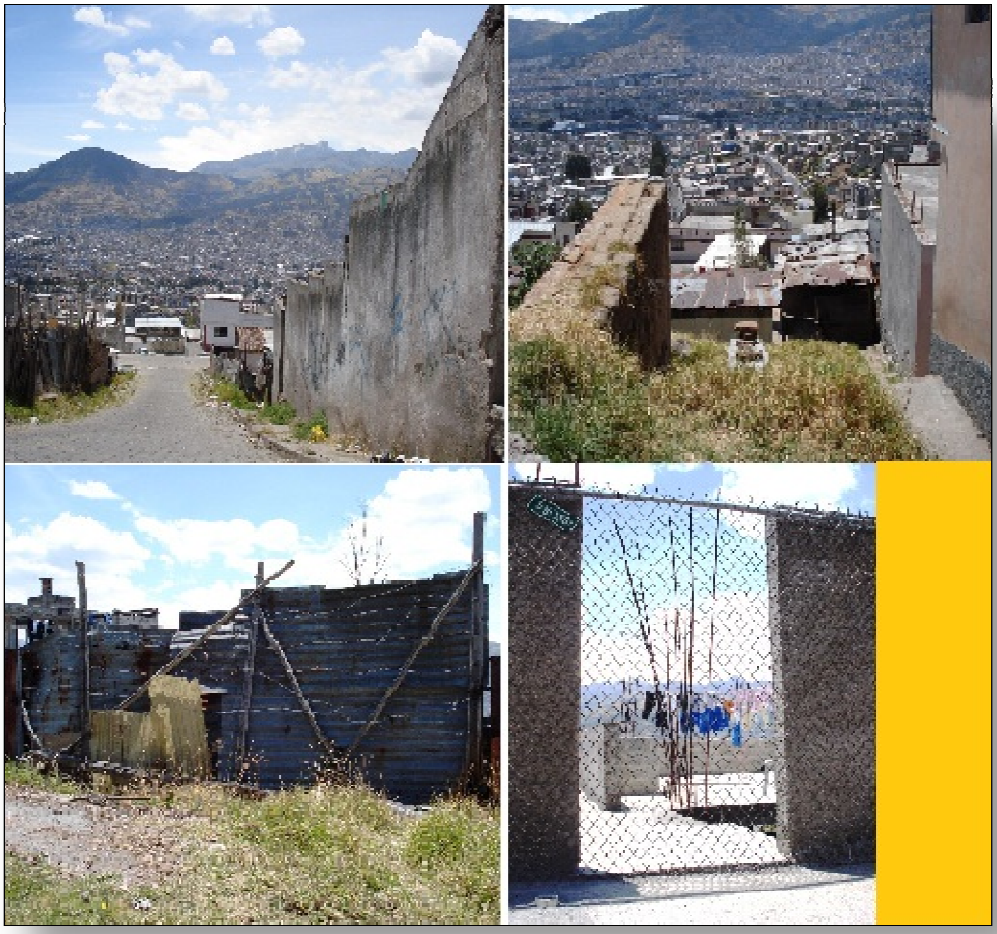
Al ser consolidado el territorio de la Ferroviaria, se conformó un barrio lleno de desigualdades, en un lugar improvisado, que dejo de lado la estructuración de un sistema público e infraestructuras, básicas para un desarrollo óptimo. Los servicios

con los que cuenta ahora que son mínimos y de baja calidad como: escuelas, colegios, un Centro de salud y canchas de ligas barriales se han ubicado sin la mínima planificación, se ubicaron como una necesidad emergente en los espacios que existían disponibles sin considerar su accesibilidad, ni para quien estaban siendo construidos.

Es un barrio que se ha encerrado en muros que, muchas veces no funcionan por las características topográficas del sector, lo han utilizado como una intención de proporcionar seguridad, como en la mayoría de sectores de esta ciudad sin lograrlo con éxito.

FOTOGRAFÍA 9:

Tipologías de muros del barrio



Autor: Carla E Chávez

1.8 Análisis y Propuesta de valores y principios de La Ferroviaria

Tomando en cuenta todos estos indicadores y resultados del estudio del sitio se definen los mecanismos de intervención idóneos para la zona.

1.8.1 Ser Ferroviario

Sistema se crea para que las personas del sector tomen conciencia de su dignidad y derechos, de sus deberes y contribuciones a la ciudad, para que se reconozcan como sujetos sociales y agentes de cambio que:

-Promuevan todo tipo de expresiones y las enriquezcan con aprendizaje y práctica.
-Opten por un proyecto personal para sus vidas.
-Participen activamente en sus centros organizativos.
-Reconozcan y valoren los símbolos que formaran su identidad renovada.
-Tengan la oportunidad y las herramientas para realizar actividades recreativas y educativas en contacto con la naturaleza, vitales para el desarrollo.
-Se superen constantemente.
-Se integren responsable y solidariamente en su comunidad.

1.8.2 La Ferroviaria: Identidad y Transformación

La mejor forma de cambiar y regenerar un territorio, es cambiando la calidad de vida de las personas, y esto se refiere a muchos factores, desde un lugar para vivir con todos los servicios básicos, hasta sentirse útil para la sociedad generando desarrollo para su familia y para los que viven a su alrededor.

La manera es darles las herramientas para que puedan aprovechar las oportunidades, que se les presentaran , y los lugares o espacios públicos propicios para que las actividades que dignifican la vida se lleven a cabo correctamente formando nuevos seres sociales que pasaran de generación en generación estos principios que un día fueron sus ideales.

Autoestima- Dignidad-Unión- Educarse para Competir- Construir

Como se dijo el barrio en sus inicios era un bosque más en las laderas periféricas de la meseta de la ciudad de Quito, todo este bosque y ambiente rural se fue desvaneciendo por la llegada de las personas que migraron a la ciudad y otras que fueron desplazadas por la expansión, la visión del proyecto tiene como un punto importante recuperar la memoria rural, de la Forestal (unos de los barrios ubicados en la parte más alta de la ladera, junto a la Av. Simón Bolívar). Este punto fue uno de los más citados en las entrevistas con las personas del barrio quienes han habitado toda su vida en él y ahora son los más antiguos habitantes, ellos recuerdan con nostalgia tener como patio delantero o posterior un bosque.

Inclusión- Participación- Cultura de Equidad- Respeto a la naturaleza y a los vecinos- Solidaridad

Una vez trazados los principios y valores el ideal es que ellos sean los que establezcan códigos de la convivencia, el reto será lograrlo atreves de la estructuración y el Plan Urbano, proveyéndoles de espacios que permitan esa cohesión social e induzcan las relaciones entre barrios de la zona de estudio, crear así una vida sin barreras.

La ferroviaria está amenazada y profundamente afectada por problemas sociales como son el narcotráfico y la delincuencia, estas personas sumidas en vicios y sin oportunidades se toman las calles, los terrenos baldíos para reunirse y cometer sus delitos como lo explica uno de los habitante entrevistados: “el barrio es una cueva de ladrones.”

La mala planificación o mejor dicho inexistente, ha provocado que la zona crezca desmesurada e indiscriminadamente , arrasando con cada terreno o espacio libre que queda para construir una vivienda; los espacios públicos son escasos, las calles no tienen las dimensiones ni la construcción técnica correcta haciendo que zonas sean totalmente inaccesibles.

Las personas del barrio viven la calle, el proyecto deberá tener como principal punto estructura la vida alrededor de la calle, brindándoles lugares seguros propicios para actividades y reuniones que alberguen y reúnan a la sociedad uniéndolos para que se apoyen y se cuiden entre sí.

Identidad Cultural y Sociabilidad: los ejes de La trama Barrial

Es evidente que un sistema efectivo de movilidad es una prioridad para el sector, ya que durante la investigación para este documento se pudo constatar la existencia de una gran cantidad de taxis piratas que hacen las veces de transporte público, ya que en cada una de sus carreras se comparte el corto viaje con al menos 5 pasajeros dependiendo de la hora y del tamaño del automóvil que presta el servicio; la tarifa también depende del ”transportista” pero aproximadamente esta bordea los 30 a 50 centavos por viaje que en su ruta más larga que cruza el barrio en sentido este - oeste tomara un máximo de 8 minutos incluyendo paradas para recoger y dejar a pasajeros.

La implantación de barrio hace que se sortee todo tipo de accidentes geográficos los cuales las hacen inaccesibles a muchas de las vías locales. La llamada vía principal del barrio es considerada así por ser la vía pavimentada que recorre el barrio transversalmente en el sentido este oeste y lo conecta con la ciudad por medio de transporte público, mas no por ser una calle emblemática de la zona, el plan deberá centrarse en reinsertar los significados reales de varios de estos términos que están tergiversados por su uso actual como son: vía principal, espacio público, seguridad, recreación, lugar, hábitat, hogar; etc.

Capítulo 2: Plan Urbano Integral La Ferroviaria

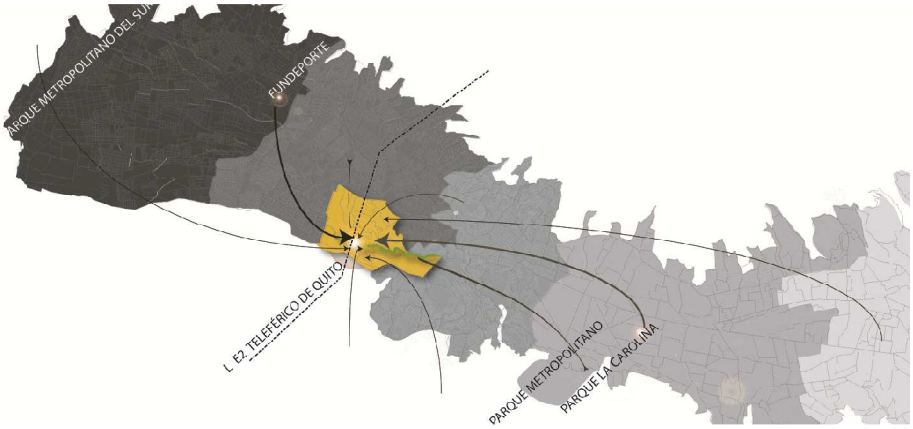
2.1 Mecanismos de intervención

La problemática de abordar una intervención social, urbana, económica, de rehabilitación, puesta en valor de preexistencias, así como paisajística y sostenible hace que se opere mediante visiones parciales del entorno, que aíslen los problemas para dar soluciones concretas, concisas y locales, pero que dadas las condiciones del sector como uno de los barrios típicos de ladera estas soluciones puedan convertirse en modelo para territorios de similares características. Estas "miradas parciales" que serán los subsistemas del proyecto no son aisladas, son actuaciones que se acompañan y complementan entre sí.

2.1.2 Escala urbana:

GRÁFICO 1:

Incidencia del Plan en el DMQ



Intervenido por: Carla E Chávez

Se la reconoce como una franja verde y continua que conecta los diferentes barrios de sur y atrae a los visitantes del centro y norte conduciéndolos al centro de la ladera para encontrar una zona activa; un conjunto de vacíos que conforman el Parque continuo, que posee infraestructura de calidad a nivel ciudad se conecta a su vez a la red de corredores principales y parques que atan a la zona sur de Quito; generando de una interdependencia de los pueblos de la zona basada en la producción y el acceso a

nuevas estructuras de desarrollo y superación en interacción con su entorno natural, fortaleciendo las relaciones sociales y económicas.

2.1.3 Escala del barrio:

GRAFICO 2:

Incidencia del tramo Principal en el barrio



Nuevo corredor longitudinal

Proyectos Detonantes

Tensión generada hacia el Tramo:
Se atrae a visitantes y a habitantes del barrio para hacer eficientes los desplazamientos, los servicios y el comercio, sin malgastar recursos.

Espacios verdes existentes

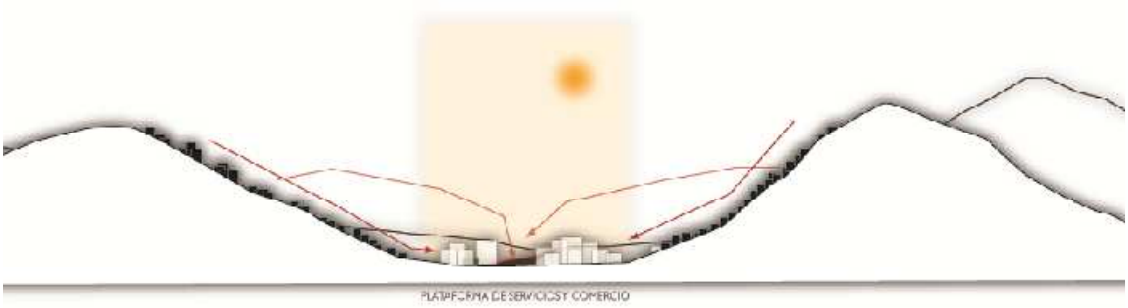
Intervenido por: Carla E Chávez

La creación de conocimiento y empleo local y especializado; la generación de una nueva identidad con la que los habitantes pueden identificarse volcada en los nuevos espacios públicos de calidad basados en sus actitudes cotidianas reflejadas en los

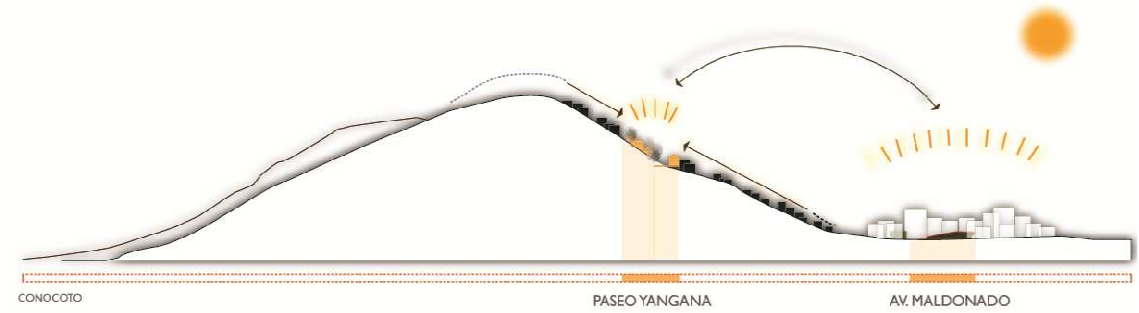
nuevos espacios del Parque que regirá la reestructuración de la ocupación de la ladera, mitigación de riesgos, para un espacio seguro y proactivo.

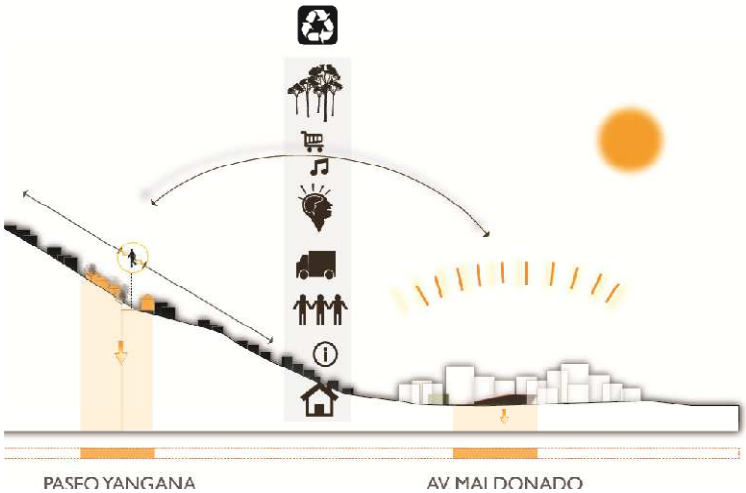
GRÁFICO 3:

Situación actual y estrategia



Nuevo eje activo de la ciudad





Por: Carla E Chávez.

2.2 Propuesta y desarrollo del Plan Urbano Integral La Ferroviaria.

El proyecto del Plan Urbano Integral La Ferroviaria, llega a la consideración de que **todo el suelo de la intervención ha de ser público**. La edificación estaría regida por el derecho a un espacio público y de esparcimiento, equipamiento e infraestructura de calidad, vivienda y el derecho a un ambiente propositivo para el desarrollo personal y común, un "**derecho de superficie**", de forma que el Parque Continuo La Ferrovía sea dotado por el municipio como parte de un sistema de equipamiento y desarrollo de la regeneración de la ciudad, por otra parte los terrenos en donde se ubicarán las nuevas unidades de vivienda serán en parte subvencionadas por el estado y la otra parte la cubrirán sus nuevos propietarios, una solución muy adecuada para vivienda social, pues al no adquirir la totalidad del terreno jardín donde estará implantada junto con otros copropietarios del hábitat, se abaratará enormemente la inversión inicial en vivienda.

2.2.1 Directrices de actuación en la ferroviaria.

El plan urbano diseña algunos **trazados básicos para la sutura de** la Ferroviaria con la ciudad, como:

-La implantación de un nuevo sistema de movilidad para la ciudad, El sistema de Teleférico del DMQ.

-La adecuación y prolongación de vías arteriales existentes para una conexión adecuada creando una ruta de comunicación accesibilidad y transito norte-sur, dentro del barrio con el tramo principal Sendero del barrio. Y que a su vez este se conecte con las vías transversales intervenidas que aseguran su acercamiento a la meseta.

- Resolver la conexión entre la Ferroviaria, sus barrios vecinos y la meseta de la ciudad.

- Ensanchamiento y reestructuración del tramo principal como eje longitudinal de un barrio que se moviliza transversalmente para acceder a los servicios de la trama consolidada. Creando un nuevo tramo activo que genere tensiones desde todos los puntos del barrio hacia el centro de la ladera.

- Recuperar lotes baldíos, vacíos urbanos y convertirlos en oportunidad. Una vez regenerados los predios intervenidos serán parte del sistema principal que recorre el Parque y se divide en 3 subsistemas: Proyectos detonantes, Vivienda jardín, Espacios temáticos.

- Recuperación y compra de predios para la implantación de los subsistemas públicos del parque continúo mediante la reinterpretación de actitudes cotidianas de los habitantes para cubrir así sus necesidades.

-La reparcelación del espacio edificable, ubicando y negociando lotes vacíos en donde es viable una propuesta de vivienda popular, asumiendo la edificación existente, y compatibilizándola con un desarrollo de vivienda nueva.

-Unidades de vivienda ordenada que se ancla al sistema preestablecido del sendero del barrio que usa como elemento soporte y articulador al muro del barrio, manteniendo así una organización haciendo que ocupen el lugar que fue designado para ellas, programa de mitigación de riesgos en ladera.

-El tratamiento del tramo principal es una alternativa de comunicación “lenta”. La percepción de la ladera a través de una movilidad lenta; 15km/h bicicleta o 3km/h andando, fomenta el encuentro entre personas y el disfrute de las características concretas de la nueva intervención y el paisaje existente (riqueza sensorial, agua, vegetación, vistas y el contacto con el otro). Se atiende a la demanda de la comunidad ferroviaria de “recuperar las sensaciones de la vida rural” en interacción con el modo activo de la vida urbana. Las cualidades de la intervención de las vías que cruzan el barrio son artífices del ambiente comunitario que se pretende crear.

Tomando en cuenta que el desarrollo urbano en sí no es absolutamente predecible, pero sí bastante previsible, el proyecto contempla un algunas variables adecuadas a la realidad cambiante, a partir de una estructuración flexible de los subsistemas dentro del barrio donde es aplicado, y así poder ser considerado como modelo que puede repetirse a menor escala en los ejes rectores del proyecto, con las variables adaptadas a cada uno de los tramos en donde pretenda ser implementado o a su vez en otros barrios de ladera.

La inclusión de los habitantes de la Ferroviaria al proyecto por medio de información sobre el lugar, los lugares más significativos del barrio, donde se reúnen o a los que sienten no tener acceso, sus necesidades y anhelos irán definiendo una configuración urbana más definida y adecuada a las necesidades de sus habitantes.

Los habitantes deben volverse consientes del cambio y de la importancia de crear un compromiso serio con las intervenciones que se implantarán en su barrio, apropiarse y convertirse en guardianes orgullosos de su nuevo hábitat.

2.2.2 Implantación de la Propuesta General.

La implantación del proyecto está definida principalmente por un corredor longitudinal (Eje B Paseo Yangana), el cual va articulando e integrando lotes recuperados a un eje lineal paralelo a las avenidas Simón Bolívar y Maldonado.

Paralelos y a las periferias de este eje se suman 2 corredores (Eje E y D) los cuales siendo secundarios complementan las actividades del eje principal.

Los Proyectos detonantes están ubicados estratégicamente en estos tramos longitudinales y con acceso cercano a una ruta de transporte público, ya sea bus o teleférico.

La implantación norte- sur del los tramos principales responde a facilitar y a incitar a la circulación peatonal dentro de los tramos

MAPEO 4:

Plan Urbano Integral La Ferroviaria N



MAPEO 5:

Tramo Principal Paseo Yangana



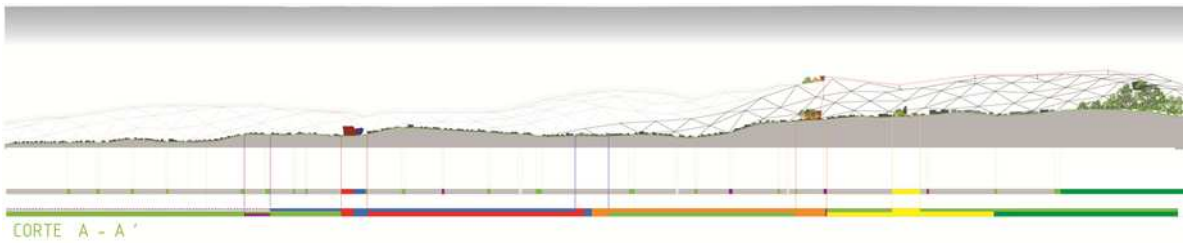
Por: Carla E Chávez

2.2.3 Nuevo territorio de la Ferroviaria

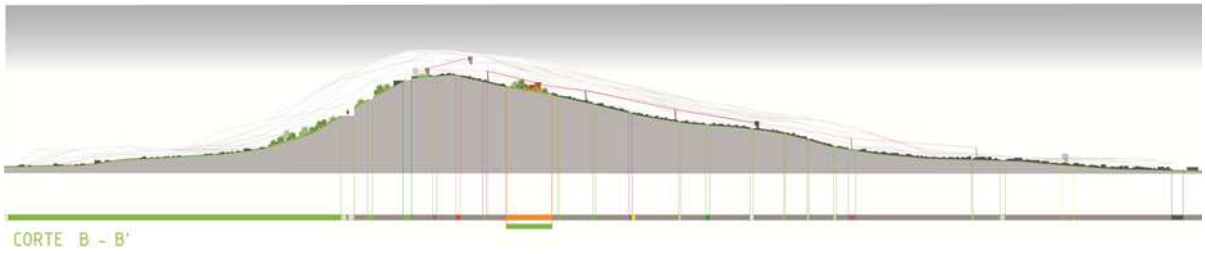
A escala territorial, las infraestructuras de los proyectos detonantes de gran capacidad dinamizarán la zona y crearán un nuevo eje principal, una calle emblemática del lugar, lo cual permitirá la integración paisajística del Parque Continuó la Ferroviaria con la ciudad, conectándola por corredores transversales, y por medio del Sistema del Teleférico de la Ciudad de Quito.

GRAFICO 4:

Corte General del Barrio A-A



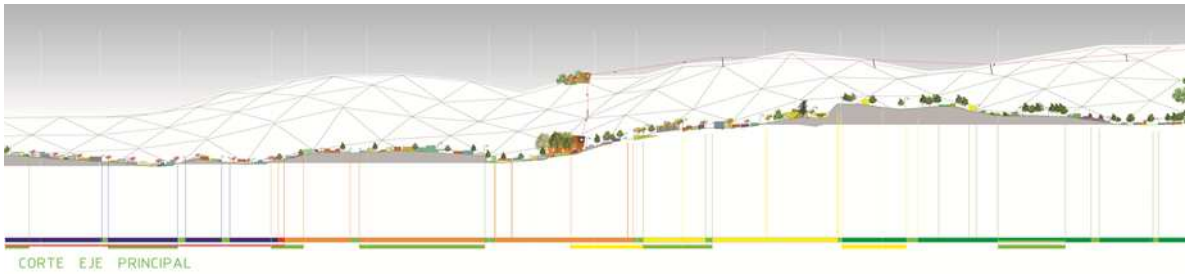
Corte General del Barrio B-B



Autor: Carla Chávez

GRAFICO 5:

Corte desarrollado del Barrio



Autor: Carla Chávez

2. 2.4 Ejes Articuladores del Proyecto

MAPEO 6:

Ejes del Plan Urbano La Ferroviaria



Por: Carla E Chávez

A. Corredor comercial (corredor vertical Calle Simón Bolívar y el Rosario)

Ubicado donde actualmente ya está localizado el comercio, con un tinte Artesanal paseo comercial y escénico regenera la entrada del barrio tomando como punto de partida el mirador actual de La Forestal, actualmente reconocido como un hito de la ciudad.

B. Paseo Yangana (proyecto tipo de ladera, Calle Yangana)

Primera fase del proyecto: Hábitat en un Parque Continuo

Contiene los 3 subsistemas:

Proyectos Detonantes - Parques Temáticos - Vivienda Jardín.

Los cuales están articulados por la calle que va atando los lotes intervenidos. Este tramo en particular será desarrollado en el capítulo 3 ya que está propuesto como el eje principal de activación del barrio.

C. Corredores Verticales

Son los encargados de articular todos los sistemas horizontales, la intención es lograr lugares de estar en las calles transversales, ya que muchas de ellas son de imposible acceso en vehículo, con estos lugares se trata de recuperar la memoria de ladera verde que solía ser.

D. Paseo del deporte (calle Nariz del diablo)

Es el corredor más cercano a la meseta de la ciudad, ata a los lotes importantes de equipamiento deportivo como ligas Barriales y el estadio de Chimabacalle, cuyas instalaciones serán mejorados por el plan general, para conformar una ruta deportiva para el barrio y para la ciudad.

E. Corredor Social (calle N .Jarrín)

Dotado de espacios públicos, para fomentar la cohesión social, entre la familia y entre los vecinos del barrio, con lugares de encuentro y sano esparcimiento para la comunidad, en donde las actividades principales tengan relación con la cultura y el arte que se produce en el barrio y de exposiciones de visitantes que siempre encontraran una plataforma física y social en donde exponer todo tipo de expresiones.

F. Parque Lineal Huertas (Calle la Sofía y Huertas)

Dirigido a las personas del lugar y de Quito, como paseo ecológico sobre la cima de la ladera, el recorrido goza de una de las mejores vistas de la meseta de Quito y por otro lado de la vista hacia el valle de los Chillos.

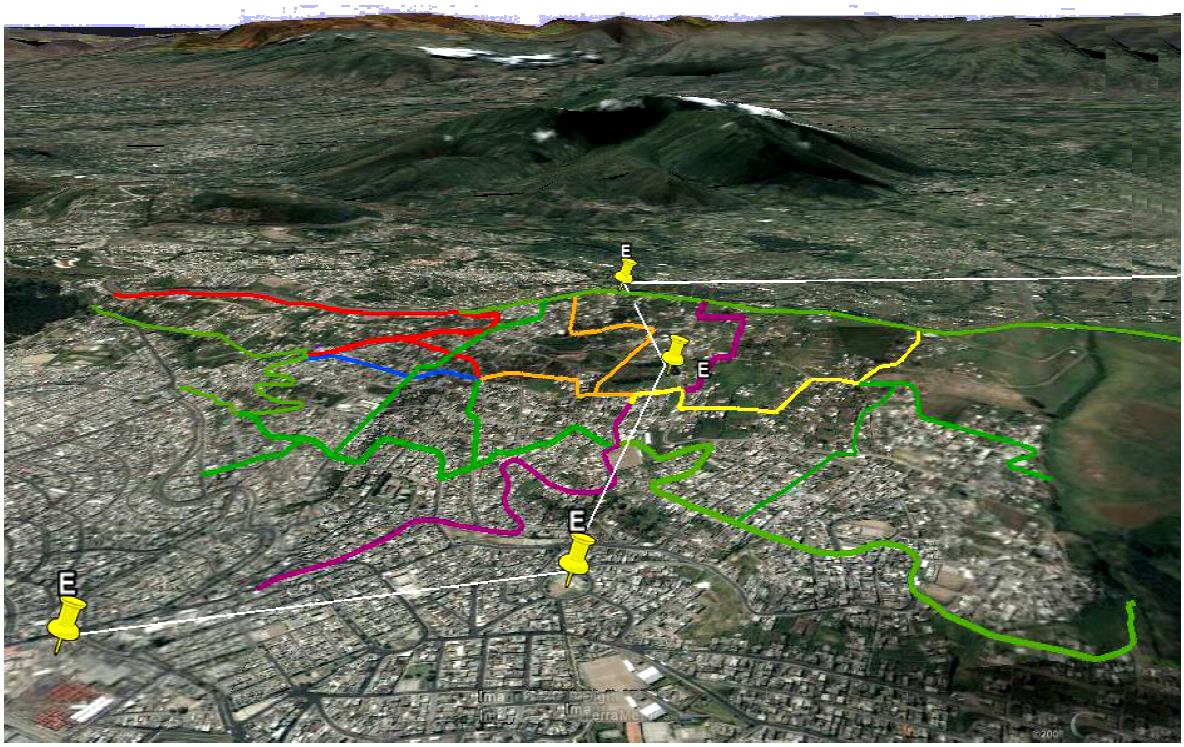
Esta ruta de tratamiento más ecológico, contiene ciclo ruta y sendero que se adentra en el Parque Epiclachima. Se podrán Conocer especies silvestres del lugar acompañado de Equipamientos deportivos.

G. Galería Urbana (calle Pacamoros, Santa Cecilia, Nariz del diablo)

Calles que hablan, será una parte soporte del sistema, está ligada a la Escuela de Artes, Tiene un recorrido, transversal que acompaña a los habitantes y visitantes, durante el paso por el barrio, será una forma libre de expresión, temporales, que le brindan vida y cultura al Barrio

FOTOGRAFÍA 11:

Implantación del Plan General



Fuente: Google Earth

Intervenido por: Carla E Chávez

2.2.5 Proyectos Detonantes

MAPEO 7:

Implantación de los proyectos detonantes



Por: Carla E Chávez

1. Ferroviaria Emprende (Calle Muisne y Puerto Príncipe)

Creado para incentivar y promover las iniciativas de desarrollo económico por parte de personas del sector y de otros barrios.

Se podrá acceder a espacios físicos en donde desarrollar ideas, apoyo en gestión y formación empresarial. Las destrezas, ideas innovadoras de las personas de bajos recursos, serán aprovechadas para lograr el éxito económico y personal. Formando líderes y creando nuevas fuentes de empleo.

Programa:

Aulas y Talleres

Laboratorios, Prácticas

Auditorio

Centro Administrativo

Centro de Exposiciones

Incubadora de Empresas

Guardería

Áreas de recreación

2. Parque escuela de artes y oficios (calle Yangana, Guachanama y Santa Cecilia)

Ubicado cerca de los Colegios y escuelas de la zona, como una herramienta más de aprendizaje y expresión.

Como parte del Plan se tomarán las algunas calles que conducen al proyecto como escenario del arte producido por la escuela.

-Calles que hablan. (Galería temporal Urbana)

Programa:

Biblioteca

Videoteca

Auditorio

Talleres de Cine y

Fotografía

Talleres Artes Urbanas

Talleres Artes Clásicas

Talleres Música y Baile

Sala De exposiciones

Centro Cultural

Aulas, Talleres

Cafetería

3. Centro integral de las generaciones. (calle Eduardo Morley)

Después de un estudio realizado se reflejó un barrio plagado de vicios, violencia intrafamiliar, delincuencia. Es necesario un proyecto para formar a las personas del sector mediante educación y servicios como terapias familiares, cursos, talleres, asesoría legal, charlas, psicólogos, etc. Brindándoles un apoyo que les hará crecer como personas y mejorar las relaciones y costumbres entre vecinos, mejorando la vida del Barrio.

Se tomaran vacíos Urbanas como escenarios de encuentro y reuniones.

Programa:

Aulas talleres
Centro Rehabilitación
Teatro
Áreas de Recreación
Centro de Estimulación
Temprana (Guardería)
Casa Barrial

4, 5. Jardín botánico y Parque Epiclachima

Ubicado en el Parque Epiclachima, rodeado del bosque, busca brindar un espacio de recreación y aprendizaje, aprovechando las cualidades del lugar, inculcando en las personas una conciencia de desarrollo sustentable.

El Parque contará con una zona de equipamiento deportivo integral que inculque el respeto a la naturaleza.

Canchas varias
Juegos infantiles,
Ciclo vía, recorridos,
Senderos panorámicos y educativos.

El edificio principal del Jardín Botánico recogerá las áreas cubiertas

Programa:

Aulas talleres
Centro Rehabilitación
Teatro
Áreas de Recreación
Centro de Estimulación
Temprana (Guardería)
Casa Barrial
Aula Tutorías
Guardería
Área Administrativa
Centro Diurno de La
Tercera Edad
Gastronomía Típica

6. Centro de capacitación tecnológica.

Dirigida a personas que quieran mejorar sus destrezas o adquirir nuevas, como obreros de construcción, electricistas, mecánicos, etc.

Se ofrece la Formación y Capacitación Profesional mediante procesos prácticos. El objetivo es dar la oportunidad de aprender un oficio o profesión, en conjunto con la bolsa de empleos e incubadora de empresas, lo cual asegura un empleo fijo e ingresos a las familias del sector.

Programa:

Administración
Centro Capacitación para el desarrollo sustentable.
Aulas y Talleres
Área de viveros
Área de Investigación

Laboratorio

Invernadero

Museo Especies Nativas

Jardín Botánico

Centro de Exposiciones

Restaurante.

2.3 Conclusiones:

La evolución de la ciudad de Quito demuestra en la mancha urbana que desde su fundación, pasa de un crecimiento concentrado en el centro histórico a una extensión longitudinal, cuando llega a un punto crítico, determinante y desencadenante de su actual situación, en el año de 1970, a partir del cual el crecimiento demográfico y los aportes migratorios desplazan y extienden a los barrios populares a las periferias y laderas de la ciudad, se van invadiendo y densificando laderas de una manera desordenada, haciendo uso indiscriminado del suelo sin tomar en cuenta normas de seguridad, leyes ni ordenanzas municipales. Al no contar con el apoyo del gobierno estas zonas carecen muchas veces de servicios básicos y no cuentan con la accesibilidad y movilidad, supuesta para una ciudad consolidada, están considerados fuera de los límites legales y el gobierno simplemente actúa una vez que existe el problema, adaptando carreteras, vías principales u locales que deben tomar el rumbo propuesto muchas veces por invasiones y construcciones consolidadas de asentamientos que no se rigen a las normas de la ciudad.

Después de haber estudiado a fondo y analizado como actúa el Urbanismo Social y el grado de incidencia y cambio que produce en una población beneficiándola de infinitas formas, se decidió que era el plan de acción que se necesita en la ciudad de El éxito del proyecto está en que se soluciones las relaciones y los problemas sociales se resuelvan gracias a los espacios, los espacios serán los generadores y los que propicien estos cambios dignificando a los ciudadanos beneficiados por el plan.

La Ferroviaria, es uno de los barrios que fueron diagnosticados como los más vulnerables de la Zona Sur de la ciudad, la propuesta plantea un nuevo eje

longitudinal para ciudad, pero con la particularidad de que éste estará implantado sobre la ladera sur este de la meseta consolidada de la ciudad, un eje que ejercerá fuerzas de atracción hacia su centro desde los nuevos polos, la meseta y el resto de la ladera y los valles, activando, dignificando y protegiendo una de las zonas más aisladas de la ciudad.

La apuesta estratégica se deriva de las premisas básicas del urbanismo social que funciona como un instrumento de inclusión social que tiene la capacidad de suturar, articular e integrar a la zona de intervención.

La concepción de la propuesta se da a nivel territorial y social, aunque esté implantada en la Ferroviaria intenta posicionarse como un sistema modelo para las laderas de la ciudad o de zonas de características similares; la propuesta parte de: diseñar, planear, edificar y brindar espacio, obras y construcciones de la mejor calidad para aquellos sectores que por sus menores índices de calidad de vida, lo requieren, pero teniendo en cuanta la opinión de los habitantes y apoyándose en la participación ciudadana como uno de los determinantes del éxito.

Capítulo 3: Hábitat en un Parque Continuo
Desarrollo del Tramo Principal

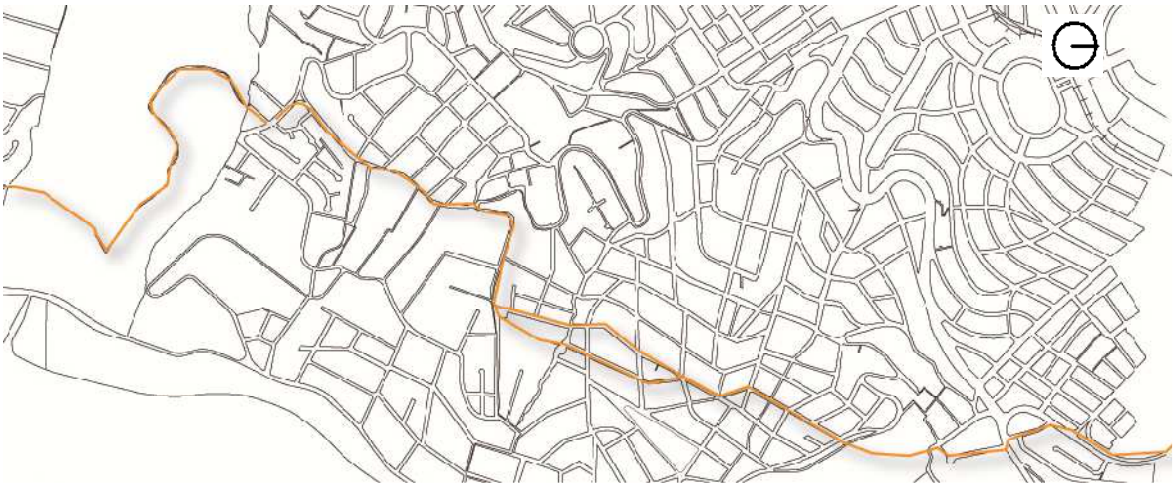
3.1 Espacio y Condición Física

3.1.1 Trama urbana en el Eje Principal

El barrio la Ferroviaria se ubica sobre las laderas este del sur de Quito, en donde la pendiente es más pronunciada a medida que se llega a la cima, cuando el barrio se fue poblando desde la meseta de la ciudad, la trama urbana tuvo que adaptarse a la topografía y acomodar sus vías y lotes a los espacios en los que el terreno se los permitía, así se fue conformando esta malla orgánica que hoy cubre la ladera y que sortea todo tipo de cambios en la topografía.

MAPEO 8:

Trama urbana del eje principal



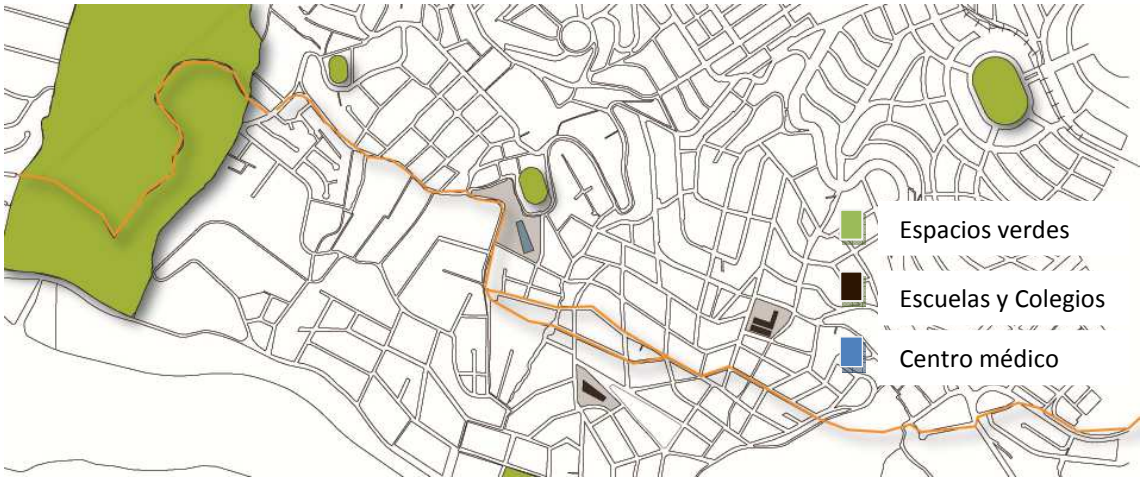
Intervenido por: Carla E Chávez

3.1.2 Infraestructura

La infraestructura en la Ferroviaria es escasa, y la disposición de sus pocos elementos es dispersa, debido a la poca planificación que este barrio desde sus inicios hasta el día de hoy. Para poder acceder a la mayoría de servicios las personas del sector deben acudir a la meseta de la ciudad, cubriendo grandes distancias para obtener servicios básicos cuando podrían hacerlo en su mismo barrio.

MAPEO 9:

Infraestructura existente en el Tramo



Intervenido por: Carla E Chávez

3.1.3 Análisis de Llenos y Vacios en el tramo

A medida que la ladera se va consolidadando los predios vacios son más escasos debido a la programación y planeamiento municipal inexistentes, en la zona no se han reservado lugares para espacio público, su infraestructura es de baja calidad y se encuentra deteriorada al igual que la condición de las calles de acceso y dentro del tramo.

GRÁFICO 6:

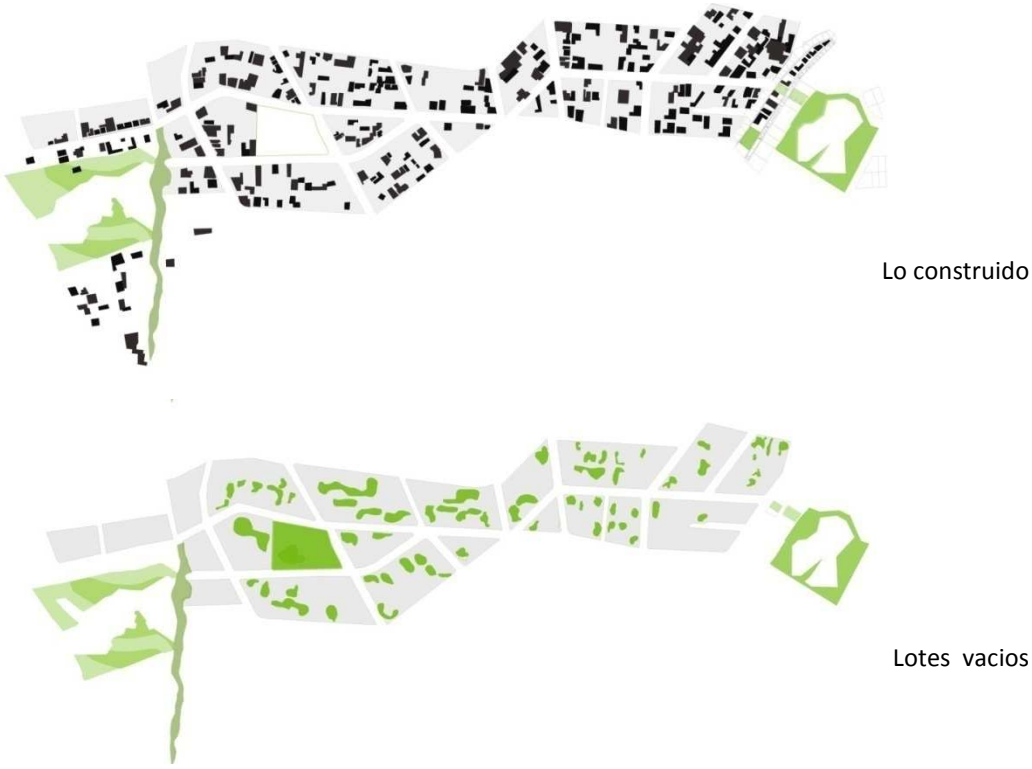
Lo construido y no construido



Intervenido por: Carla E Chávez

GRÁFICO 7:

Llenos y vacios por separado

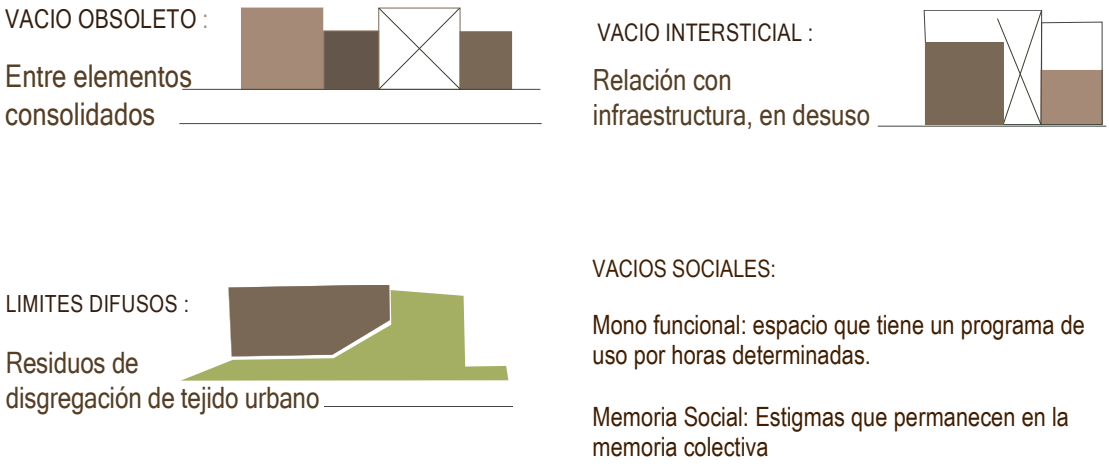


Intervenido por: Carla E Chávez

3.1.4 Tipologías del espacio existente

GRÁFICO 8:

Tipologías de lotes



Por: Carla E. Chávez

Esta desordenada configuración del barrio se debe a la improvisada forma de ocupar el suelo, fenómeno que se repite a lo largo de todas las laderas de la ciudad de Quito.

Debido a la falta de planificación se van dejando vacios, indistintamente ubicados, algunos de los cuales quedan atrapados entre manzanas o los espacios restantes de lotes que al momento de la subdivisión ilegal nadie compró u ocupó, eventualmente este tipo de terrenos se vuelven en botaderos de basura, lugares de reunión para actos ilícitos, o espacios baldíos hasta que alguien se apropie del lugar y algunas de las veces se llegue construir en él.

3.1.5 Tipologías de ocupación del lote

GRÁFICO 9:

Tipologías de ocupación del lote



Por: Carla E. Chávez

Debido a la topografía y la complicada trama urbana que se asienta sobre la ladera de la Ferroviaria las construcciones han ido tomando lugares que no cuentan con un estudio que certifique que la ubicación de su terreno es segura.

Durante las entrevistas realizadas en el sector, hubo testimonios que se repitieron asegurando que es muy común subdividir los lotes, para que sean ocupados por familiares ya sean hijos, nietos o su vez subarrendarlos.

Este tipo de actitudes, sin duda agravan la situación de riesgo del sector, pero demuestran características de vida en comunidad muy particulares, que deberán ser tomadas en cuenta a la hora de proyectar el plan.

3.1.6 Tipologías de espacios y Oportunidades

El recorrido por el barrio descubre algunas posibles oportunidades y muestra especies de espacios aprovechables, que empiezan a dar pautas para la intervención, las características físicas y cualidades que aparecen seguramente determinarán algunas de las más fuertes intenciones de diseño.

Reconsiderando la belleza de lo espontáneo:

GRÁFICO 10:

Mirador de la ciudad



Por: Carla E. Chávez

GRÁFICO 11:

Eje de circulación longitudinal



Por: Carla E. Chávez

GRÁFICO 12:

Espacios recuperables y memoria del lugar



Por: Carla E. Chávez

GRÁFICO 13:

Vías vehiculares no accesibles



Por: Carla E. Chávez

GRÁFICO 14:

Terrenos de acceso directo al tramo, plazas abiertas



Por: Carla E. Chávez

GRÁFICO 15:

Patios tomados para el juego



Por: Carla E. Chávez

3.2 Estrategia de Acción y Planteamiento del proyecto

- Creación de un nuevo sistema público que recorra, unifique y active el tramo
  El sistema deberá contemplar y asegurar lo siguiente:

GRÁFICO 16:

Estrategia del planteamiento



Intervenido por: Carla E Chávez

La intervención deberá asegurar que se cumplan los principios de adaptabilidad, progresividad y conectividad dentro de cada una de las intervenciones que se planteen en el tramo, en los ámbitos: espacial, tecnológico y social, y así poder garantizar equidad en el territorio y en todas las intervenciones del parque.

- El suelo será reconocido y respetado como recurso no renovable.

- Los lotes intervenidos y recuperados serán de uso totalmente público y acceso libre con excepción de las instalaciones o edificios administrados por particulares entidades semi- públicas o construcciones privadas dentro del ellos.

- Asegurar una vinculación física y social entre lo público y privado.

GRÁFICO 17:

Relación público y privado



Intervenido por: Carla E Chávez

- Adaptabilidad y explotación de las formas del suelo a las condiciones del proyecto para proponer espacios versátiles y flexibles.

- Explotar y fortalecer las características de convivencia en comunidad basados en costumbres preexistentes presentándoles una nueva identidad y un sentido de apropiación.

- Se incorporarán al diseño del tramo elementos y materiales que los habitantes ya conocen y algunos de los cuales serán producidos en el lugar, debido a que se encontraron algunos puntos de producción artesanal de ladrillo.

- Se respetarán los valores existentes para crear espacios que puedan ser simbólicamente significativos para los habitantes.

3.3 Directrices de actuación en Parque Continuo La Ferroviaria, Eje: Paseo Yangana (Franja desarrollada.)

Basado en el análisis físico y social se intenta mejorar las oportunidades de integración a través de un sistema público que sea el soporte del las actividades comunitarias del sector.

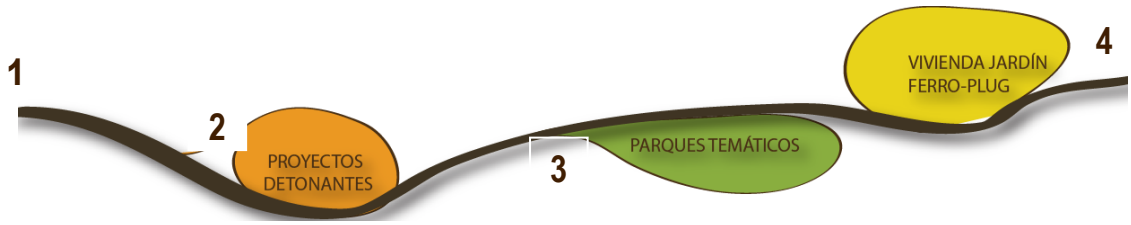
3.3.1 El sistema público de La Ferroviaria

Es un sistema de elementos y espacios articulados por un eje formando una secuencia de espacios con las características esenciales para generar un crecimiento y desarrollo ordenado, creando hábitat.

Una vez definida la calle como el esqueleto del nuevo sistema público de ladera se definen 4 subsistemas: 1 Eje Principal, 2 Proyectos detonantes, 3 Parques temáticos, 4 Vivienda jardín Ferro-plug.

GRÁFICO 18:

Subsistemas del Proyecto



1. Eje Principal (vía)
2. Proyectos Detonantes
3. Parques temáticos
4. Vivienda Jardín Ferro Plug

Por: Carla E Chávez

El sistema de equipamiento funcionará para dotar equitativamente de infraestructura y brindarle estabilidad social, económica y física al territorio en donde se implanta la intervención, la que deberá valerse de elementos que físicos y sociales que sean reconocidos y aceptados como parte del cambio.

Después del análisis de la ladera, el elemento articulador que apoyará a la calle o eje central del proyecto que se repetirá y caracterizará a los espacios del sistema será el muro, actuando en diferentes situaciones y determinando su diseño de acuerdo a la topografía y al uso.

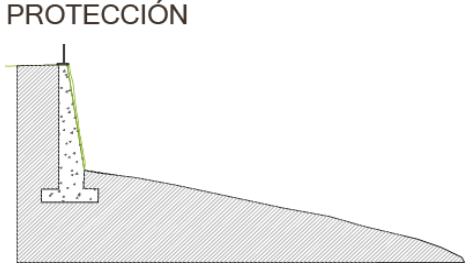
3.3.2 El Muro como elemento

Una de las funciones más básicas en el proyecto será una de las más importantes también, la protección. La Ferroviaria como ya se había mencionado se encuentra en una zona de ladera donde los niveles de riesgo natural, geográfico de deslizamientos de tierra o aludes es bastante alto, la construcción misma de una vivienda o un espacio público debería tener implícito y no negociable un elemento solido de protección.

El proyecto se agarra de las bases de varios muros, que recorrerán las intervenciones, dándoles una característica típica, aprovechando a este elemento como soporte de varios usos dentro del proyecto del Parque Continuo.

GRÁFICO 19:

EL muro en el Parque Continuo



Fase 1 del proyecto:
Protección de los lotes del sistema público que albergarán las diferentes actividades de la propuesta:

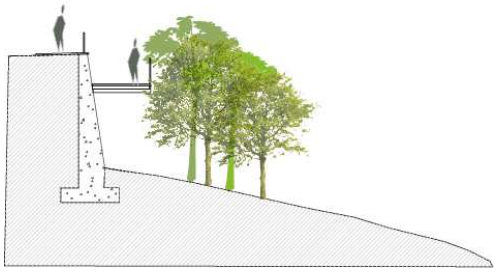
Estancias
Proyectos Detonantes
Parques temáticos
Unidades de vivienda popular.

Por: Carla E Chávez.

GRÁFICO 20:

EL muro como elemento

ELEMENTO ARTICULADOR
DE ESPACIOS Y CIRCULACIÓN



Una vez protegidos los espacios esenciales, el muro se encargará de articular los espacios para la convivencia.

Se irán definiendo recorridos y muchas de las veces el muro será el que recoja la carga de estos senderos o el que permita abrir caminos por donde antes no se podía transitar.

Caminar sobre los muros.

ELEMENTO LÚDICO Y
DE PAISAJE



Será un soporte del arte y de las expresiones del sector.

Un elemento con el que los habitantes puedan interactuar y reconocer como parte de su nueva identidad.

Tipos de muro:

Muro de escalada
Muro Bastidor. Mural
Muro Pizarra y tablero de juegos.
Muro cine

Por: Carla E Chávez.

El muro como soporte del terreno y contenedor de espacios

La versatilidad del muro esta vez se evidencia al funcionar como elemento base de un nuevo sistema de vivienda propuesta para el sector, en este caso en particular el muro será un contenedor integrado de servicios básicos para el hábitat (agua, energía eléctrica, desagües.) funcionará también, como generador de espacios de estancia comunitaria.

GRÁFICO 21:

EL muro en el sistema del parque (Vivienda Jardín)



Por: Carla E Chávez

El sistema público propuesto solamente estará completo cuando los habitantes del sector vivan el nuevo espacio a su manera, puesto que los elementos y componentes del proyecto son la reinterpretación de sus actitudes cotidianas habitantes, lo que permitirá que los usuarios puedan desarrollarse desde sus bases desde lo que eran; con sus costumbres y características adaptándolas a un medio más positivo, donde es posible un desarrollo económico, físico y social que los llevará a ser reconocidos como modelo, el cual se puede reproducir en otros territorios de ladera.

3.4 Actuaciones sobre las laderas y determinación de espacios para los proyectos

El trabajo sobre las laderas se concentra en tres aspectos:

1. Programación

La pendiente de las laderas de la Ferroviaria hace difícil su ocupación y uso. Sin embargo, existen un cierto número de pequeños espacios vacios en los que se podrán proyectar progresivamente espacios libres y actividades recreativas.

La concentración de zonas de actividad siempre estará atada al eje principal, ya que ello simplifica el mantenimiento y la seguridad del parque. Para ello se revitalizarán los focos de actividad existentes facilitando su acceso y dándoles un tratamiento particular el que puede ser cualquiera de los llamados subsistemas del proyecto esto dependerá del tamaño del lote de su ubicación y de la cercanía con algún punto existente que defina la actividad que este debe y puede albergar, conectándolos con la ciudad y con el resto del barrio

2. Conexión

Se conectan de los espacios de actividad entre sí, (por medio de la vía y de los muros) con el resto de la zona formando una red de rutas. Los caminos dentro del tramo se combinan rampas, senderos de cota, para permitir la accesibilidad de personas con movilidad reducida y con escaleras en las zonas de mayor pendiente.

3. Protección y rehabilitación

En las zonas de ladera no accesibles (de fuerte pendiente) la actuación se limita al acondicionamiento, rehabilitación y la limitación de la erosión. En estas zonas se mantienen en lo posible los árboles existentes, y se introducen nuevos ejemplares (ver cuadro de especies vegetales).

El tratamiento sobre el suelo se concentra en reducción de la erosión, instalando líneas de arbustos paralelas a las líneas de nivel para frenar la erosión.

FOTOGRAFÍA 12:

Pendiente pronunciada de la ladera



Por: Carla E Chávez

3.5 Subsistemas del Proyecto

1. Eje principal: Paseo Yangana
2. Proyectos detonantes
3. Parques Temáticos
4. Vivienda Jardín (Ferro-Plug)

3.5.1 Eje Principal: Paseo Yangana

(Ingreso Calle Norte-sur ingreso Puerto Príncipe - Yangana – Guachanama.)

- El proyecto de parque continuo se implanta en el tramo principal que tiene como hilo conductor del proyecto a la calle después de haber detectado a esta como lugar de estancia y de relación.
- La vía principal deberá ser una calle o recorrido que atraviese longitudinalmente al barrio, con la intención de que el recorrido que hacen las personas al movilizarse dentro del sistema sea la más eficiente y cómoda, y esta deberá encontrarse equidistante de los puntos más altos y bajos de la ladera respectivamente de la ladera.

Actualmente, las vías implican calzadas estrechas (varían de 0.8m a 2m max), aceras de 2 vías de carril mínimo, precaria iluminación.

- Tratamiento de la calzada vehicular: se trata el tramo del recorrido con (adoquín hexagonal prefabricado en hormigón gris claro)
- Tratamiento de aceras: placas prefabricadas de hormigón en tonos grises y prefabricados de placas de arcilla pala delimitar y resaltar áreas con presencia de mobiliario público, la materialidad será un factor unificador del espacio urbano en un único lugar de relación entre los habitantes de la ladera y uno de los productos que producen artesanalmente como es el ladrillo, a su vez esto ayudaría al proceso sustentable que pretende implantar el plan general mediante la reducción de

desplazamientos y uso eficiente de los recursos del sector ya sea material o mano de obra.

Los materiales que forman parte del paisaje actual de la Ferroviaria serán respetados e incluidos bajo el desarrollo de microempresas, por ejemplo, los hornos de ladrillo de la zona producirán elementos para los distintos usos que se le dará a este material en las diferentes intervenciones del sector y será también para ellos una manera de distinguirse e identificarse. En su mayoría en el proyecto se usarán materiales ya conocidos por los habitantes que, además, permiten cierto nivel de autoconstrucción.

Al ser la calle la plataforma cultural y de las relaciones sociales del barrio se reconoce a este eje como el soporte, base e hilo conductor de la vida del parque, será el modo de acceder a los diferentes lotes recuperados del tramo y la manera de recorrer y vivir al barrio intentando darle un lógica de desplazamiento mucho más eficiente dotando a al tramo de los servicios básicos, comercio y zonas de esparcimiento activando la zona.

Más que un cambio será un reorientación de los recorridos, intentado producir no solo un cambio físico al momento de desplazarse norte-sur dentro del barrio si no de conocer los lugares y a las personas con las que viven a la misma altitud sus vecinos.

MAPEO 10:

Tramo principal (Paseo Yangana 1.2 km)

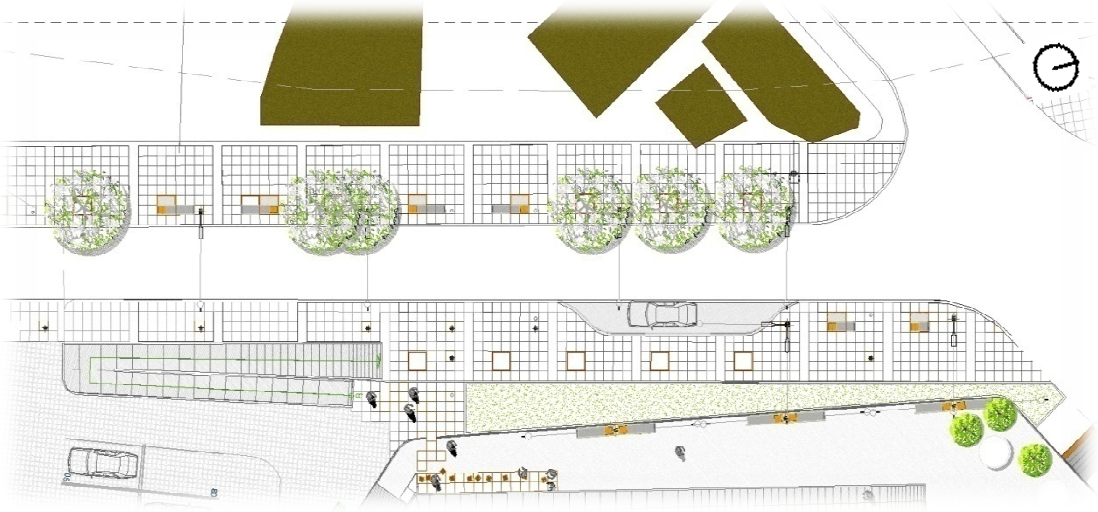


Por: Carla E Chávez

PLANO 1:

Tramo Principal

(Calle Yangana frente al Parque La Unión)



Por: Carla E Chávez

3.5.2 Proyectos Detonantes

El Tramo desarrollado (1,2km) del paseo Yangana alberga a dos de los proyectos detonantes ubicados cada uno en los extremos de esta franja. (Ferro-emprende y Ferro-cultura.)

Leyes generales y Criterios de localización:

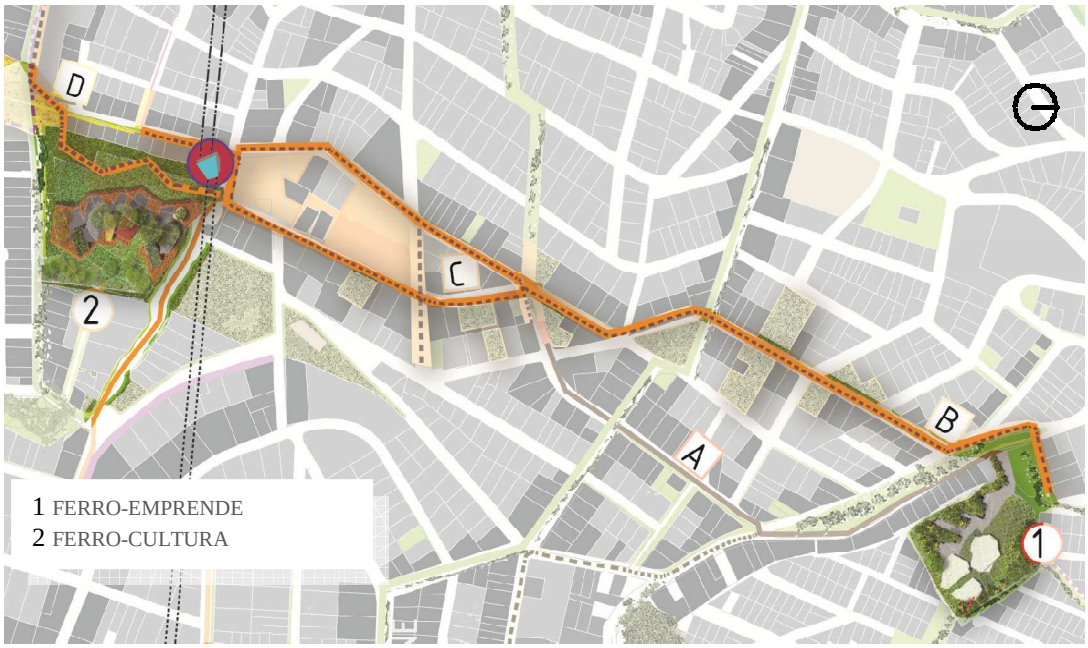
Los proyectos detonantes del plan quedarán propuestos de manera volumétrica en la implantación especificada, (como es común en procesos de ciudad) estos se remitirán a concursos según las bases generales especificadas a continuación:

- Los proyectos deben estar implantados en lugares importantes de la zona, con conexión directa al sistema de movilidad de la ciudad, al tramo principal y a las zonas más activas por ende accesibles de la zona.
- Los proyectos deberán ser ubicados en lotes o grupos de lotes con áreas de buen tamaño para acompañar los edificios.

- El ingreso a los proyectos debe ser libre y la estancia en ellos será pública tanto que deberán funcionar como una continuación peatonal del barrio, una calle más. (solamente los edificios de los proyectos tendrán horario de atención e ingreso a sus instalaciones.)
- Los edificios del los proyectos deberán: de ser posible mimetizarse o mezclarse en el paisaje ya que el impacto que se quiere crear no contiene a elementos que distorsionen o interrumpan el paisaje, sin dejar de lado que si deberán tener un diseño que los lleve a ser reconocidos como hitos del sector y de la ciudad ya que serán los puntos en donde se reunirá la mayor cantidad de personas entre habitantes y visitantes.
- La implementación y la cobertura de estos equipamientos, lúdicos, culturales y educativos son para el bienestar de la población y el enriquecimiento de espacios para el encuentro ciudadano, el objetivo será que estos proyectos consoliden los servicios en las comunidades.
- Todos los volúmenes arquitectónicos deberán estar rodeados de espacios públicos abiertos que faciliten espacios de encuentro.

MAPEO 11:

Proyectos Detonantes en el Tramo



Por: Carla E. Chávez

3.5.2.1 Ferro-Emprende: (calle Sig Sig y Puerto Príncipe)

Será un espacio comunitario con el aporte de las instalaciones de un edificio administradas por el gobierno de la ciudad, en donde se incentivan y promueven las destrezas e iniciativas de desarrollo económico y superación social por parte de los habitantes del sector y del Distrito Metropolitano del Sector.

Se podrá acceder a espacios físicos en donde desarrollar ideas, apoyo en gestión y formación empresarial.

Las destrezas, ideas innovadoras de las personas de bajos recursos, serán aprovechadas y desarrolladas para lograr el éxito económico y personal. Formando líderes y creando nuevas fuentes de empleo.

Ferro-Emprende tiene volúmenes independientes debido a que este es un lugar que soportará varias actividades a la vez y necesita cierta flexibilidad de espacio por lo cual, éstos deberán poder subdividirse y reestructurarse y adaptarse internamente para albergar al mismo tiempo diversas actividades, para que el conjunto funcione con éxito.

PLANO 2:

Corte A-A´ Ferro-Emprende



Por: Carla E. Chávez

PLANO 3:

Proyectos Detonante Ferro-emprende



Por: Carla E. Chávez

3.5.2.2 Ferro-Cultura: Parque Escuela de Artes y oficios (calle Yangana, Guachanama y Santa Cecilia)

Ubicado cerca de los Colegios y escuelas de la zona, como una herramienta más de aprendizaje y expresión. El espacio será una plataforma a nivel de ciudad en donde se explotarán las aptitudes existentes de la gente del barrio ya que la Ferroviaria posee a los más grandes exponentes de Arte urbano Grafiti de la ciudad, también existen grupos de Danza popular consolidados los cuales necesitan de un espacio para perfeccionar sus habilidades y aprender, el objetivo será crear una Escuela especializada de arte: contemporáneo y clásico, que podrá disfrutar de una vista privilegiada, y espacios donde tendrán la sensación de estar a las afueras de la ciudad

y cuyo entorno más cercano es un bosque, al cual podrán acceder por una de las vías más eficientes de la ciudad el teleférico, así se asegura la accesibilidad desde la ciudad para las personas que visitan el lugar activando la zona y haciéndola parte de sus vidas.

PLANO 4:

Proyectos Detonante Ferro-cultura



Por: Carla E. Chávez

-Calles que hablan. (Galería temporal Urbana)

Como parte del Plan se tomarán las algunas calles que conducen al proyecto como escenario del arte producido por la escuela, o galerías temporales externas que quieran intervenir en el sector. Creando una nueva plataforma cultural para la ciudad y el país, en un lugar que actualmente es un barrio negado para el resto de ciudad y el que para sus habitantes no es un buen lugar para vivir.

RENDER 1:

Plataformas Ferro-Cultura



Los volúmenes de la escuela deberán mantener una condición: acoplarse a la topografía para hundirse y perder la diferencia de nivel, creando terrazas semi inclinadas accesibles para las personas que ingresan desde el este, creando un especie de teatros al aire libre. Los volúmenes deberán estar conectados internamente para asegurar el tránsito y desplazamiento de todo tipo de personas en los edificios.

PLANO 5:

Planta Ferro-cultura



Por: Carla E. Chávez

RENDER 2:

Sección Ferro-cultura



Por: Carla E. Chávez

3.5.3 Parques Temáticos

El Tramo desarrollado (1,2km) del paseo Yangana alberga a 4 parques temáticos separados cada uno por mínimo 200mtrs y un máximo de 250mtrs lo ideal asegurar la calidad de vida comunitaria.

1. Parque Puerto Príncipe.
2. Parque Pista Vertical.
3. Calle Parque Jibara.
4. Parque del Barrio La Unión.

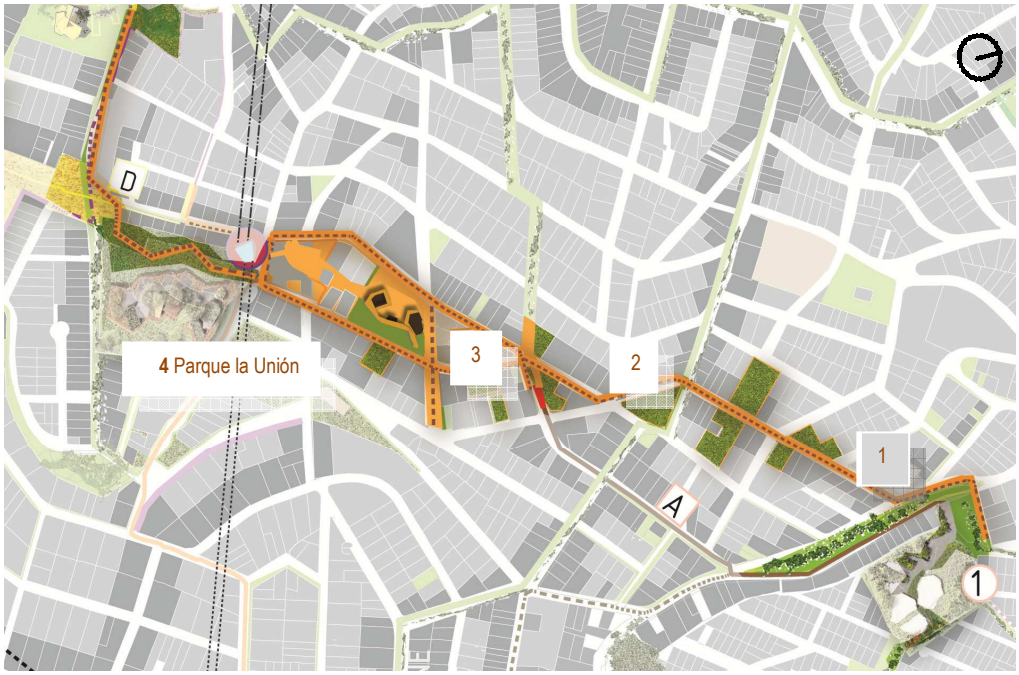
Leyes generales y Criterios de localización:

- Accesibilidad a través de transporte público del barrio, cuya ubicación depende del estudio previo y la colaboración de los habitantes del sector, con el fin de definir lugares que tengan un significado para ellos y el sentido de pertenencia pueda lograrse.
- Restablecimiento ambiental y urbano de estas zonas del barrio.
- Son lotes que se encuentran dentro de las características analizadas en el análisis de la tipología del lote (3.1.4, 3.1.5).

- Estos espacios están abiertos para todo visitante, pero están dirigidos principalmente para las personas del sector sus habitantes serán las persona que los usen en el día a día, estos lugares reflejarán físicamente las actitudes y costumbres cotidianas que se rescataron de estas personas en el estudio.
- Son espacios dirigidos a potenciar el encuentro comunitario, ocupan predios con conexión directa al tamo principal, su diseño deberá soportar diferentes actividades, durante el día y la noche, el espacio deberá adaptarse para que estas actividades le den vida al sector.
- Los parques temáticos tendrán cada uno una actividad diferente dependiendo del lugar en donde están, la memoria que tienen los terrenos donde están implantados o la necesidad o el deseo de los habitantes que arrojó el estudio.

MAPEO 12:

Parques Temáticos en el Tramo



Por: Carla E. Chávez

3.5.3.1 Parque Puerto Príncipe.

Los niños del sector son los que merodean por las calle intentando encontrar su lugar de juegos, encontrando rincones, en donde pueden dejar bolar su imaginación.

Este espacio está destinado para las tareas de los niños, el juego en torno al aprendizaje.

Lo rodean especies frutales, que desde la implantación del parque apotraran al sentido de pertenencia responsabilidad y cuidado por lo suyo. (La naturaleza les proveerá frutos a cambio de su cuidado. Al paso del tiempo ésta cubrirá formando espacios de estancia sombra y concentración.)

El parque cuenta con zonas activas de juego y zonas pasivas de estudio, reuniones, espacios para que los niños se apropien del espacio público y tengan su lugar en el barrio, donde puedan sentirse seguros en un espacio del sistema destinado para ellos.

PLANO 6:

Implantación Parque Puerto Príncipe



Por: Carla E. Chávez

RENDER 3:

Sección Parque Puerto Príncipe



Por: Carla E. Chávez

RENDER 4:

Parque Puerto Príncipe sección Comercial



Por: Carla E. Chávez

RENDER 5:

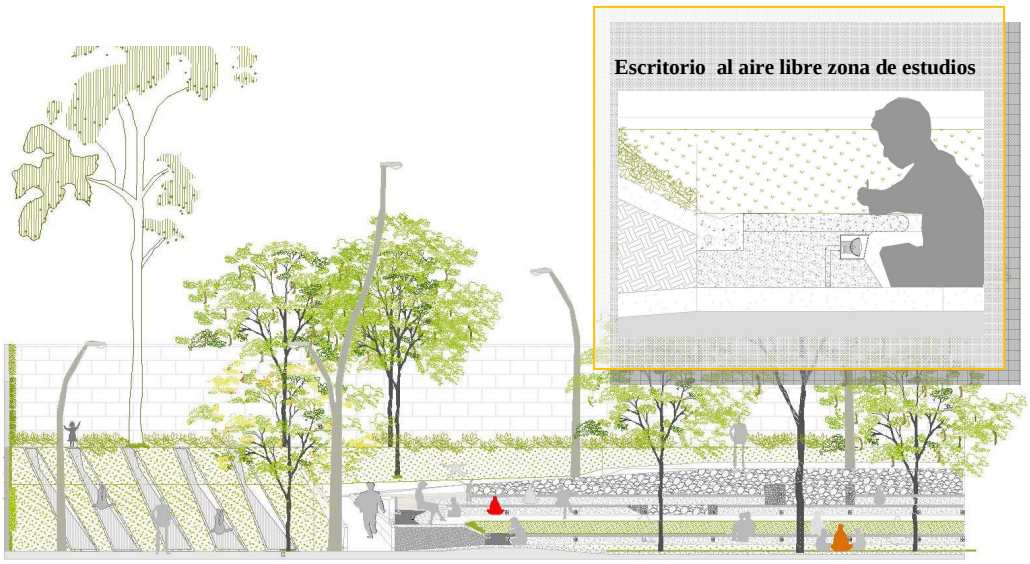
Zona Comercial y estancia del Parque Puerto Príncipe



Por: Carla E. Chávez

PLANO 7:

Corte B-B´ Parque Puerto Príncipe



Por: Carla E. Chávez

3.5.3.2 Parque Pista Vertical

Se plantea el parque como elemento de soporte de cultural y de deportivo, en donde se expongan interpretaciones y expresiones de las personas que habitan el barrio y de visitantes, teniendo la particularidad de que se convierta en un espacio multiuso explotando las oportunidades que ofrece la topografía este parque podrá funcionar como: ágora musical, platea, pista de skate continua, sendero del barrio y terrazas de descanso y contemplación.

La topografía soporta una pista que en terrazas que cruza y conforma el parque, por medio de rampas (pendiente Max 8%) las mismas que funcionan como graderío del ágora que será el soporte musical del barrio.

PLANO 8:

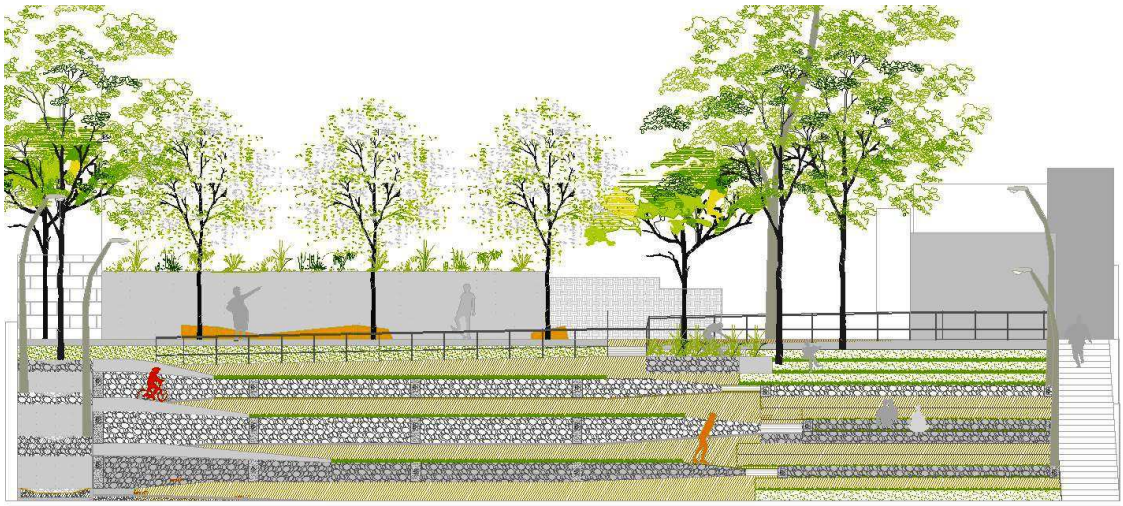
Implantación Parque pista vertical



Por: Carla E. Chávez

PLANO 9:

Corte C-C Parque pista vertical



Por: Carla E. Chávez

3.5.3.3 Calle Parque Jíbara

Estancia activada para la familia en un parque construido al final de la calle Jibara. Toma una vía cuyo uso actual es nulo debido a su pendiente demasiado pronunciada incluso para la circulación de vehículos.

PLANO 10:

Implantación Parque Jíbara



Por: Carla E Chávez

RENDER 6:

Terrazas en la calle Parque Jíbara



Por: Carla E Chávez

PLANO 11:

Corte H- H Parque Jíbara



Por: Carla E Chávez

El paso será totalmente peatonal e incluye como elemento lúdico y de memoria deslizaderos fijos (la calle era usada como una resbaladera) se han conformado varias terrazas para propiciar la permanencia.

3.5.3.4 Parque del Barrio La Unión (entre calle Yangana y Guachanama esquina).

El parque actúa como polo magnético para actividades de ocio, deporte, juego, educación y reunión comunitaria. Espacio urbano público abierto, funciona como punto de encuentro principal para la comunidad del barrio, incluye la casa comunal, la cede de proyecto de gestión y dirección del barrio, es el primer equipamiento que se implanta en las etapas de todo el proyecto del barrio ya que éste necesita que la primera obra física sea para ellos, lo que ayudará a tener confianza en sus autoridades y unirse para el cambio que enfrentan.

Como extensión del parque están las escalinatas que eran consideradas una de las calles del barrio, en donde la circulación por el día al igual que por la noche es considerada peligrosa, ya que se encuentra con poca iluminación y se ubica junto a un terreno baldío. Ahora se propone un parque en terrazas activas, que cruzan el parque garantizando comercio y algún tipo de actividad que promueva la seguridad y la compañía de los vecinos.

El lote donde está ubicado el barrio tiene una pendiente muy pronunciada por lo que se proyectaron varias rampas de circulación y acceso en el proyecto; la más importante de estas será la que ate y baje los niveles abrazando a los volúmenes del parque, rampa, que como en todo el proyecto, será de acceso libre como una calle más del barrio acompañando siempre a lugares semiprivados se asegura la actividad cercana y por, ende, la seguridad.

PLANO 12:

Implantación del Parque del barrio La Unión



Por: Carla E Chávez

PLANO 13:

Corte C-C Parque La Unión



Por: Carla E. Chávez

RENDER 7:

Parque La Unión



Por: Carla E. Chávez

3.5.4 Vivienda Jardín: Hábitat Ferro- plug

Se presenta una nueva configuración residencial comunitaria, un hábitat en forma de parcelas agrupadas para conformar un solo terreno público, delimitado , protegido y configurado por el muro en cual se va a instalar una vivienda modular y prefabricada, compuestas de al menos un módulo mínimo con los servicios básicos desde el muro y con variedad de configuración y ampliación.

El proyecto busca: adaptarse a distintas economías y necesidades, pero garantizando el servicio básico atreves del elemento que recorre todo el parque y al cual estas nuevas unidades se acoplarán.

El planeamiento obligaría a la instalación de este módulo mínimo que asegura una serie de servicios básicos, pero se invita a la ampliación de la vivienda, bien con módulos adyacentes, o bien de otro modo más libre.

Esta configuración de vivienda pretende poder adaptarse a migrantes, familias o individuos que quieran independizarse, a vecinos de la Ferroviaria que adopten la solución del cambio de vivienda y quieran acceder a una vivienda social.

La idea de 2ª oportunidad y cambio se extiende a los acabados y materiales usados en la construcción de las viviendas.

Se usan materiales y texturas reconocibles de la zona, para dar mayor unidad a la actuación. El ladrillo que es fabricado en la zona, podrá, ser accesible para las nuevas viviendas, las restauraciones de viviendas existentes y futuras ampliaciones de ambas.

3.5.4.1 Fases del proyecto

El proyecto al ser parte de un parque, atravesará por 2 fases que irán evolucionando y cambiando el paisaje mientras los terrenos de hábitat se van poblando con nuevas viviendas, hasta llegar a su máximo de unidades, que soporta sonde se consolidará como Comuna.

Fase 1:

El parque se está formando y desde sus inicios el muro como elemento articulador, conforma las plataformas, y las circulaciones básicas del terreno a tratar.

Se dejan implantados los muros, la losa base y el primer muro incluidos en él los servicios básicos para las futuras viviendas. (Agua, Energía eléctrica, desagües.) Lo cual funcionara solamente en la segunda fase.

Cada hábitat deberá contener, a los elementos recogidos y reconocido como esenciales de la vida en comunidad de La Ferroviaria lavar, cocinar, sembrar, estar:

Lavaderos Públicos: las personas de la ferroviaria no esconden sus hábitos, la mayoría de sus lavaderos se encuentran al nivel de la calle y alcance de todo, cuelgan sus ropas a la vista y las ubicaciones de las viviendas actuales ayudan a que el cielo de ello sea el suelo de otros, van conformando un paisaje espontaneo.

Durante la fase uno los lavaderos serán elementos de mobiliario público, conformando espacio de estancia.

FOTOGRAFÍA 13:

Lavaderos actuales



Por: Carla E. Chávez

Fogones Comunales: Muchas de la actividades de reunión en el barrio se reducen a la cocina, los fines de semana las personas se concentran en un lote baldío para cocinar y recrearse en familia, aunque muchas veces ese lote está cercano a casa las condiciones en las que lo hacen no son las mejores; se plantean algunos puntos dentro de los terrenos en donde se pueden insertar estos fogones o parrillas fijas para que este tipo de reuniones sean dignificadas y no se pierdan. Así también, se promueve la aproximación entre la familia y los vecinos.

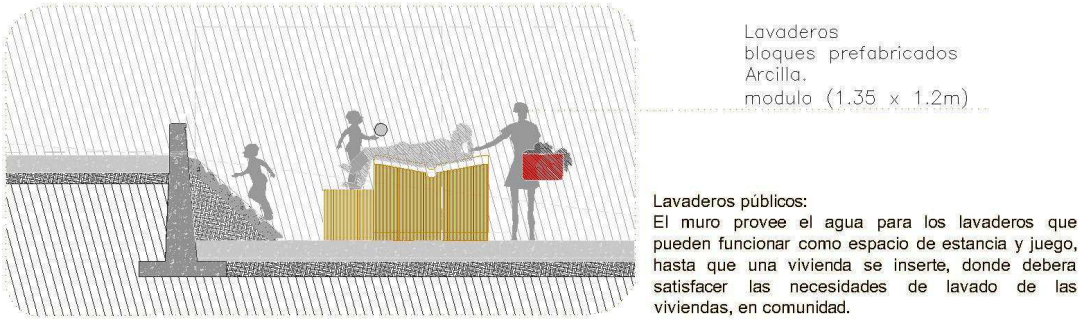
Huertas Comunales: la expansión de la ciudad y la ocupación del suelo todavía no ocupado la totalidad de los terrenos de la zona, al gozar de esta oportunidad se pueden encontrar algunas huertas familiares o individuales en el sector, Rescatándolo como un hecho que reúne a la familia, una distracción sana y sustentable, se deja un espacio, de acuerdo al tamaño del lote, para este tipo de actividades.

Estancias: En el recorrido del muro por el parque se producen algunos cambios de rumbo al que se acoplan las circulaciones, estas especies de articulaciones también formarán pequeños centros de estar, estas oportunidades son aprovechadas debido a

que es ahí donde habrá actividad y llegamos nuevamente a asegurar la seguridad de las personas que usan el parque

GRÁFICO 22:

Hábitat 01 Ferro-Plug (lavaderos)



Por: Carla E. Chávez

PLANO 14:

Implantación de Hábitat 01 sin viviendas



Por: Carla E. Chávez

Fase 2:

El parque está completo todos los elementos funcionan y las terrazas están esperando que viviendas nuevas lleguen y activen el lugar el que ya tiene memoria de parque.

El sistema Ferro-plug, es el sistema que permite que nuevas viviendas se asienten en un lugar predeterminado, en donde los servicios básicos están asegurados, el muro soporte junto con losas se encuentran predispuestas para conformar un patrón de asentamiento físico que va más allá de en dónde ubicar sus viviendas y que intenta inculcar e infundir en la gente del barrio un respeto al orden a los procesos y al espacio del otro a pesar de que estén viviendo en comunidad y compartan muchos de los espacios externos de la vivienda, hay espacios y un orden que deben respetar, si se crea una nueva conciencia de convivencia y respeto.

PLANO 15:

Implantación de Hábitat 01con viviendas Ferro-Plug



Por: Carla E. Chávez

Las unidades de vivienda se enchufan al sistema público, el muro al que se adaptan está provisto con los servicios básicos (electricidad, agua, conexión al alcantarillado). Las comunas están conformadas de manera que en cada espacio se propicie la interacción desde los recorridos hasta las actividades cotidianas de las personas, las que pueden llegar a convertirse en eventos al compartirse con la comunidad.

PLANO 16:

Corte C- C Hábitat Ferro-plug

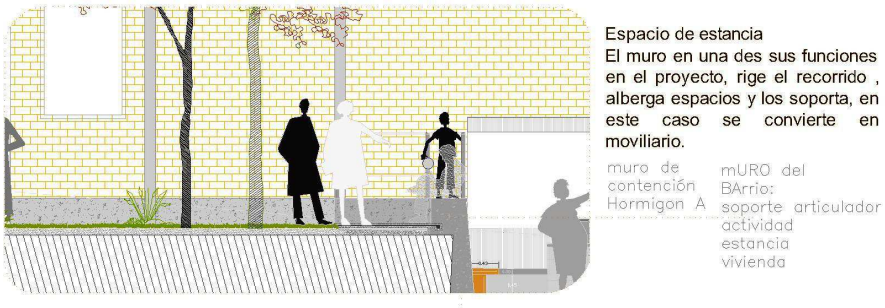


Por: Carla E. Chávez

Para que esto suceda los espacios públicos están provistos de los elementos creados en la fase 1 (Asaderos comidas al aire libre, lavaderos públicos que pueden ser usados como mobiliario lugares de juego, espacio de esparcimiento, huertas familiares), pero que pasan a ser parte de la vida de una familia, un vecindario, están para cumplir las funciones básicas de un hogar.

GRÁFICO 23:

Hábitat 01 Ferro-Plug (muros)



Por: Carla E. Chávez

RENDER 8:

Hábitat 01 Vivienda Jardín



Por: Carla E. Chávez

Conclusiones Generales:

- La propuesta transforma a la Ferroviaria por medio de ejes integradores y vacios existentes atados a este, vacios que fueron definidos gracias al análisis del sitio y el aporte de sus habitantes.
- Según el plan los vacios cambiarán su significado y su estado físico, convirtiéndose en oportunidades materializadas en parques, plazas y estancias que promuevan la vida en comunidad.
- La memoria natural del lugar es recuperada y restituida como elemento fundamental del sector.
- Se restituye la movilidad interna del sector con ejes bien definidos que serán soporte del nuevo sistema de movilidad de la ciudad de Quito (teleférico).
- El eje principal, configura un nuevo paisaje cultural para el barrio y para la ciudad de Quito.
- Todos los proyectos que forman parte del sistema son espacios incluyentes e integradores y su diseño está adaptado para todo tipo de personas y etapas de vida, las que pueden acceder y desarrollarse en este nuevo estilo de vida.
- En la mayoría de los espacios propuestos se promueven: el aprendizaje, el sano esparcimiento y la libre expresión de los habitantes y visitantes del parque continuo.
- Debido a que actualmente la zona de la Ferroviaria no ofrece suficientes facilidades para la circulación vehicular y peatonal, todos los proyectos implantados en el plan buscarán satisfacer todas las necesidades de movilidad y desplazamiento hacia todas las áreas públicas del parque.
- La propuesta pretende cambiar la idea de barrio inseguro y peligroso satisfaciendo las necesidades y anhelos de sus habitantes dignificando su entorno con proyectos que alcanzan altos estándares de calidad y diseño sin descartar la esencia positiva del lugar y de sus habitantes.
- La arquitectura urbana responde al medio cultural del cual surge, todos los proyectos mantienen una relación directa con su entorno.
- Las intenciones de diseño tal cual están reflejadas en el proyecto y el modo en el que se implantan aseguran la aceptación y una conexión exitosa con los habitantes, facilitando en ellos el sentimiento de apropiación y cuidado.

- Las intervenciones del parque continuo divididas en subsistemas intentan crear un precedente de orden y respeto por el otro, lo que será tomado en cuenta para futuras implantaciones.
- El proyecto del parque continuo se estructura como un sistema que trabajará sobre los siguientes factores: medio ambiente, consolidación habitacional, participación comunitaria, mejoramiento e implantación de espacio público, infraestructura, equipamientos y movilidad.
- El sistema tiene la capacidad de atraer y atender a usuarios ya sean estos del lugar o visitantes, presentándose como una nueva plataforma de soporte cultural para la ciudad de Quito en donde se pretende extender la vida cotidiana a los nuevos equipamientos y espacios públicos.

PUCE FACULTAD DE ARQUITECTURA Y ARTES

PLAN URBANO LA FERROVIARIA, HABITAT EN UN PARQUE CONTINUO

PRESUPUESTO APROXIMADO DEL PROYECTO

Mayo 11/ 2010

ITEM		DESCRIPCIÓN	UNIDAD	CANTIDAD	LOR UNITAR	VALOR TOTAL	%
1		**PRELIMINARES**				**21.646,69**	
1.1		Localización, trazado y replanteo del proyecto. Se utilizará equipo de precisión, personal experto. Se hará con la frecuencia que lo indique la interventoria. incluye demarcación con pintura, línea de trazado, corte de piso, libretas, planos.	m2	7.640,29	**1,50**	**11.460,44**	3%
1.2		Descapote a maquina. Incluye cargue transporte y botada de material sobrante en botaderos oficiales. Medido en sitio	m3	2.781,29	**3,50**	**9.734,52**	2%
1.3		Derrocamiento de muros	m3	301,16	**1,50**	**451,74**	0%
2		**MOVIMIENTOS DE TIERRA**				**44.453,56**	
3.1		**Excavaciones**					
3.1.2		Excavación de 0 a 2 m en material heterogeneo bajo cualquier grado de humedad. medido en sitio. Incluye entibado temporal, cargue, transporte y botada de material	m3	4.129,60	**10,00**	**41.296,00**	9%
3.2		**Llenos**					
3.2.1		Llenos compactados a maquina en material seleccionado proveniente de las excavaciones. incluye transporte local. densidad del 90% de la máxima obtenida en el ensayo del próctor modificado.	m3	601,44	**5,25**	**3.157,56**	1%
3		**CANALIZACIÓN**				**56.290,00**	
3.1		**Tuberia**					
		Tuberia de pvc " Novaloc " de diametro 2mtrs, instalado	ml	225,16	**250,00**	**56.290,00**	13%
4		**CONCRETOS**				**24.194,28**	
4.2		**Concretos Estructura**					0%
4.1.1		Construcción muro de contención concreto 210 kg/cm2 Incluye mano de obra, según diseño no incluye refuerzo.	m3	68,84	**106,85**	**7.355,55**	2%
4.2.10		Losa de entrepiso en hormigón 21 0 (kg/ cm2) in cluye maq , mano de obrea transporte	m2	251,70	**66,90**	**16.838,73**	4%
5		**ACERO DE REFUERZO y ESTRUCTURAS METALICAS**				**94.359,73**	
5.1		**Acero de Refuerzo**					
		Suministro, transporte, corte, figuración y colocación de acero de refuerzo de:					
5.1.1		F y = 420 . (4.200 kg/cm²). Zapatas	kg	354,78	**5,55**	**1.969,03**	0%
5.1.3		F y = 420 Mpa. (4.200 kg/cm²). Muros de contencion	kg	15.876,00	**5,55**	**88.111,80**	20%
5.2		**Malllas Electrosoldadas**					
5.2.1		Suministro, transporte y colocación de Malla electrosoldada tipo Q -84 de (15x 15 cm) Incluye todo lo necesario para su correcta colocación	m2	503,40	**8,50**	**4.278,90**	1%
6		**MAMPOSTERÍA**				**1.002,40**	
6.1		**Mamposteria**					
6.1.1		Mampostería confinada e=12cm en bloque de arcilla de 10x20x40 para revocar 2 caras, que cumpla con la norma NTC- 4026 resistencia 110kg/cm2 ., con mortero de pega 1:5. Incluye todo lo necesario para su correcta construcción, según diseño. No incluye confinamiento.	m2	113,78	**8,81**	**1.002,40**	0%
7		**CARPINTERÍA METÁLICA**				**16.678,25**	
9.2		**Barandas y Otros**					
9.2.1		Suministro y colocación tuvo Baranda con parales en platina metalica y pasamanos en acero inoxidable de 1.1/2" y 2" instalado	ml	90,52	**56,05**	**5.073,65**	1%
		Suministro, transporte y colocación de puerta-reja en tuberia negra pésada (50 x25x 1.5 marco) varilla cuadrada de 10mm y 12mm Incluye pintura anticorrosiva y a base de aceite, picaportes y chapa de seguridad de doble cilindro, doble cerrojo y pestillo referencia 987 1/4 Yale. Según diseño.	m2	135,00	**85,96**	**11.604,60**	3%

PUCE FACULTAD DE ARQUITECTURA Y ARTES

PLAN URBANO LA FERROVIARIA, HABITAT EN UN PARQUE CONTINUO

PRESUPUESTO APROXIMADO DEL PROYECTO

Mayo 11/ 2010

ITEM		DESCRIPCIÓN	UNIDAD	CANTIDAD	LOR UNITAR	VALOR TOTAL
8.2.3		Piso en adoquín rectangular en concreto bicapa de 60x 60x .06cm clolor marron Tipo peatonal incluye llavez de concreto 210 kg/cm donde sea necesaria, capa de arena gruesa de 5cm de espesor y arena de sello	m2	2.206,94	**11,00**	**24.276,34**
8.2.4		Piso en gramoquin prefabricado incliye drenante, arena fina en las juntas.	m2	701,54	**15,00**	**10.523,10**
8.2.5		Pisos Escaleras y rampas hormigón claro 180 kg/cm2 1.5 cm, con dilataciones antideslizantes. Incluye mortero de nivelación 1:4, mortero de pega.	m2	185,05	**12,00**	**2.220,60**
8.2.6		Suministro, transporte y colocación de loseta rectangular plana en concreto de 60X60X6 cm LOSP-GU, . incluye llaves en concreto 210 kg/cm2 , donde sea necesario, capa de arena de 5 cm de espesor, arena de sello, cortes a maquina y todo lo necesario para su correcta construcción. según diseño.	m2	1.771,39	**30,00**	**53.141,70**
9		**MOBILIARIO URBANO**				**35.518,38**
9.1		**Iluminación**				
9.1.1		Luminarias vehiculares metálicas incluye instalación	un	10,00	**1.400,00**	**14.000,00**
9.1.2		Luminarias peatonales metálicas incluye instalación	un	8,00	**1.000,00**	**8.000,00**
9.1.3		Luminaria led 11 cm d empotrable de piso (luz blanca)	un	17,00	**53,14**	**903,38**
9.1.4		Luminarias banca reflectiva	un	15,00	**20,00**	**300,00**
9.2		**Basureras metálicas incluye instalación**	un	5,00	**55,00**	**275,00**
		Alcorques				
9.4		Alcorques rectangular 1.2 x 1.2 mts incluye excavación y mano de obra	un	15,00	**102,00**	**1.530,00**
9.5		Alcorques circular 1.8 x 1.8 mts incluye excavación y mano de obra	un	7,00	**132,00**	**924,00**
9.6		**Bolardos hormigón hidrofugado**	un	25,00	**53,00**	**1.325,00**
		Bancas				
9.7		Banca pública Tipo 1 incluye instalación	un	5,00	**135,00**	**675,00**
9.8		Banca pública Tipo 2 incluye instalación	un	10,00	**180,00**	**1.800,00**
9.9		Banca pública Tipo3 incluye instalción	un	4,00	**230,00**	**920,00**
9.10		Mobiliario estancias fundidos insitu hormigón hifrofugado	un	7,00	**180,00**	**1.260,00**
9.12		Fogones en piedra	un	2,00	**75,00**	**150,00**
9.13		Lavaderos- estancia arcilla clara	un	24,00	**120,00**	**2.880,00**
9.14		Pozos recolectores de agua lluvia prefabircados inluye instalación	un	6,00	**96,00**	**576,00**
10		**PAISAJISMO**				**2.597,63**
10.1		**Tratamiento de pisos**				
10.1.2		Cesped	m2	786,55	**1,50**	**1.179,83**
10.1.3		Cascarilla de coco o madera.	m2	106,78	**10,00**	**1.067,80**
10.2		**Especies Vegetales**				
10.2		Suministro Simebra Nacedero	m2	3,00	**5,00**	**15,00**
10.2		Suministro Simebra Chlolán	m2	8,00	**7,00**	**56,00**
10.2		Suministro Simebra Álamo verde	m2	4,00	**7,00**	**28,00**
10.2		Suministro Simebra Álamo plata	m2	20,00	**7,00**	**140,00**
10.2		Suministro Simebra Acasia	m2	6,00	**15,00**	**90,00**
10.2		Suministro Simebra Tilo	m2	3,00	**7,00**	**21,00**
		COSTO DIRECTO				**435.806,83**
		A. I. U.	%		**25%**	**108.951,71**
		COSTO TOTAL				**544.758,53**
		AREA Construida Cubiertas	M2			6.678,44
		AREA CONSTRUIDA TOTAL	M2			**6.678,44**
		VALOR M2 COSTO DIRECTO				**65,26**

Bibliografía

- Pascale Metzger , El Medio Ambiente Urbano en Quito (1996), 47-66

- http://www.fundacioncorona.org.co/alianzas/descargas/experiencias1999/Resumen%20Mejoramiento%20de%20barrios.pdf (20 de agosto de 2006, 12:00)

- http://es.wikipedia.org/w/index.php?title=Teor%C3%ADa_de_la_estructuraci%C3%B3n&oldid=26569672.pdf (03 de junio de 2007, 10:00)

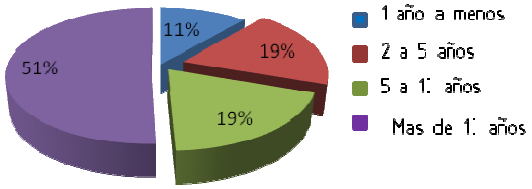
- DOCUMENTO DE ARQUITECTURA PUIS ABRIL – 08
- RESUMEN DE METODOLOGÍA
  Empresa de Desarrollo Urbano (EDU, Medellín 2008)
- ORGANIGRAMA EQUIPO DE TRABAJO
  Empresa de Desarrollo Urbano (EDU, Medellín 2008)
- FICHAS RECORRIDOS URBANOS
  Empresa de Desarrollo Urbano (EDU, Medellín 2008)
- TALLERES IMAGINARIOS
  Empresa de Desarrollo Urbano (EDU, Medellín 2008)
- CRITERIOS DE DISEÑO DETALLES
  Empresa de Desarrollo Urbano (EDU, Medellín 2008)
- FORMÁTO Y RÓTULO DE PLANOS URBANOS
  Empresa de Desarrollo Urbano (EDU, Medellín 2008)

- MATERIAL PROPORCIONADO POR:
  Empresa de Desarrollo Urbano (EDU, Medellín 2008)
  Ilustre Municipio de Quito, departamento de planificación.

Anexos:

6. La Ferroviaria

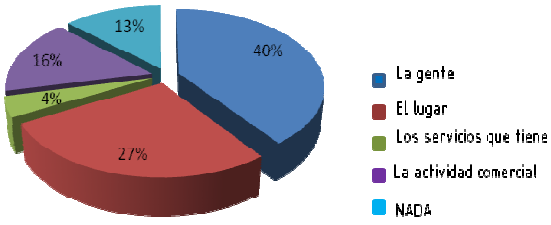
1 Desde hace cuanto tiempo vive usted en el barrio



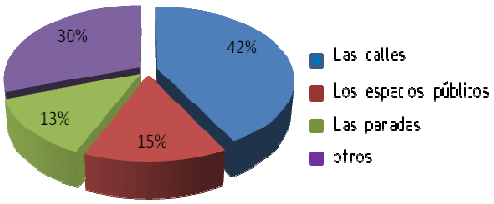
2 Cual fue la razón por la que usted venga a vivir al barrio?



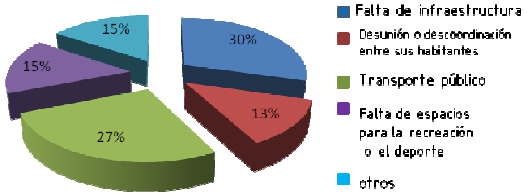
3 Qué es lo que más le gusta del barrio?



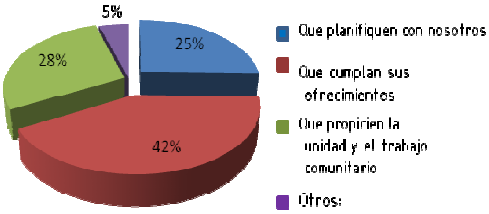
4 Cuando piensa en su barrio, que imagen le viene a la cabeza?



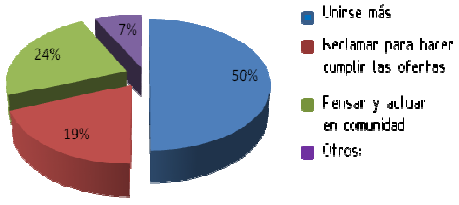
5 Cuál cree que es el principal problema del barrio?



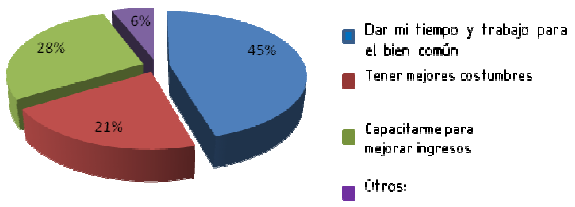
6 Que espera de las autoridades para que la vida del barrio sea mejor?



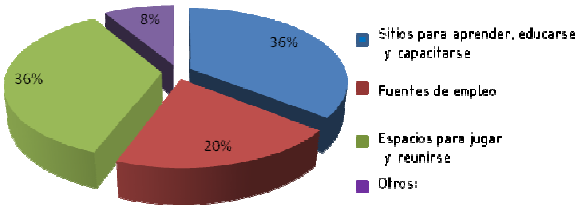
7 Que cree que pueden hacer los moradores para mejorar la situación del barrio?



8 Que está dispuesto a hacer usted para mejorar la vida del barrio?



9 A más de buenos servicios básicos, qué cree que deba tener el barrio para mejorar?



10 Cuál cree que es el principal problema del barrio?

