

PONTIFICIA UNIVERSIDAD CATÓLICA DEL ECUADOR
FACULTAD DE ARQUITECTURA, DISEÑO Y ARTES

TRABAJO DE TITULACIÓN

ZONA METRO EJIDO: REINTERPRETACIÓN DE
EQUIPAMIENTOS COMERCIALES. “MERCADO ARTESANAL LA
MARISCAL” COMO NODO CULTURAL DE ESPACIO PÚBLICO
DENTRO DE LA SUPERMANZANA TURÍSTICA

Volumen I

CAROLINA SALOMÉ VARGAS VILLALBA.

DIRECTORA: MGTR. ARQ. MARÍA AUGUSTA LARCO M

QUITO – ECUADOR
2022

Presentación

El presente Trabajo titulado “Zona Metro Ejido: Reinterpretación de Equipamientos Comerciales. ‘Mercado Artesanal la Mariscal’ como nodo cultural de espacio público dentro de la supermanzana turística, es entregado en un DVD acerca del proyecto urbano-arquitectónico que contiene:

Volumen I. Memoria Bibliográfica

Volumen II. Memoria Gráfica y planimetría del proyecto

Recorrido virtual y presentación para la defensa pública

Todo en formato PDF

Agradecimiento.

En primer lugar, a Dios, por haberme permitido llegar hasta aquí; a mis padres y a mi hermano, por ser mi guía y fortaleza día a día, por su apoyo incondicional y su ejemplo; a mi prima quien estuvo en momentos difíciles y de igual forma me brindó su apoyo; a los docentes que aportaron en mi proceso formativo, a mi directora de tesis y a todos quienes han aportado y han formado parte de este camino.

Dedicatoria.

A Dios, a mis padres, hermano, familiares y amigos, quienes han conformado parte importante de mi vida y mi carrera

ÍNDICE

LISTA DE FIGURAS	iv
LISTA DE TABLAS	vii
INTRODUCCIÓN	1
ANTECEDENTES	4
JUSTIFICACIÓN	5
OBJETIVOS.....	7
OBJETIVO GENERAL.....	7
OBJETIVOS ESPECÍFICOS.....	7
METODOLOGÍA	8
CAPÍTULO 1. ANÁLISIS Y DIAGNÓSTICO DEL MODELO TERRITORIAL DE QUITO.....	10
1.1 Marco Teórico.....	10
1.1.1 El Derecho a la Ciudad	10
1.1.2 El Desarrollo Sostenible	12
1.1.3 Urbanismo Sustentable	14
1.1.4 El crono-urbanismo: la ciudad de los 15 minutos, la Ciudad Paseable, la ciudad de cercanía.....	16
1.2 Recorte espacial y temporal: Área de intervención	18
1.3 Una movilidad diferente: El Metro Quito	19
1.4 Dimensiones analíticas para diagnóstico de la problemática urbana.....	20
1.4.1 Contexto Social Histórico	21
1.4.2 Movilidad en el DMQ	23
1.4.3 La Red Verde Urbana en el DMQ	29
1.4.4 Las Centralidades en el DMQ.....	35
1.5 Conclusiones Generales	38
CAPÍTULO 2. QUITO, ¿CIUDAD PASEABLE? UN NUEVO ENFOQUE HACIA EL MODELO DE CIUDAD	40
2.1 La Multiescalaridad del Sistema Metro	40
2.1.1 Sector Metro.....	40
2.1.2 Zona Metro.....	41
2.1.3 Corredor Metro	42
2.2 Polígonos de Acción – Definición de la propuesta de Zonas Metro a partir de las Estaciones Metro	42

2.3 Diagnóstico e intenciones urbanas dentro de la Zona Metro Ejido	43
2.3.1 Contexto Social Histórico en la Zona Metro Ejido.....	45
2.3.2 La Movilidad en la Zona Metro Ejido	45
2.3.3 La Red Verde Urbana en la Zona Metro Ejido	46
2.3.4 La Centralidades en la Zona Metro Ejido	46
2.4 Planteamiento Macro: Propuesta Urbana para la Zona Metro Ejido	47
2.4.1 Corredor Ecológico	47
2.5 Análisis del barrio “La Mariscal”	49
2.5.1 Elementos relevantes en la historia del sector “la Mariscal”	49
2.5.2 Análisis sector “La Mariscal”	50
2.5.3 Zona Especial Turística “La Mariscal”	52
2.5.4 Conclusiones	53
CAPÍTULO 3: DESARROLLO Y CONCEPTUALIZACIÓN DE LA	
PROPUESTA URBANO – ARQUITECTÓNICA	55
3.1 Análisis de Referente	55
3.1.1 Referente Urbano. La Supermanzana	55
3.1.2 Referente Arquitectónico. Centro Comercial Artesanal Quitus	59
3.2 La lógica de los equipamientos comerciales.....	61
3.2.1 El Centro Comercial	61
3.2.2. El Mercado.....	62
3.2.3 Relación entre el Centro Comercial y el Mercado.....	63
3.3 La Preexistencia: Mercado Artesanal “La Mariscal”	64
3.3.1 Situación Actual.....	65
3.3.2 Diagnóstico en base al estudio de campo	65
3.4 La economía asociada al turismo	70
3.4.1 Ecuador, cultura, identidad y valores característicos.....	71
3.5 Conceptualización del Proyecto Urbano – Arquitectónico.....	74
3.5.1 La Cosmovisión Andina	74
3.6 Planteamiento micro - urbano dentro de la Zona Metro Ejido	80
3.6.1 Análisis y diagnóstico	81
3.6.2 Partido urbano - arquitectónico del proyecto.....	82
3.6.3 La supermanzana para el Mercado Artesanal “La Mariscal”	84

3.6.4 Plan Masa: Programa de intervenciones dentro de la supermanzana.	85
3.7 Matriz de Auditoría Peatonal	89
3.7.1 Accesibilidad.....	89
3.7.2 Seguridad Vial	90
3.7.3 Confort Climático y Ambiental	90
3.7.4 Atractivo	91
CAPÍTULO 4. DESARROLLO DE LA PROPUESTA ARQUITECTÓNICA. TIPOLOGÍA DE LA EDIFICACIÓN: EQUIPAMIENTO TURÍSTICO COMERCIAL. NUEVO MERCADO ARTESANAL “LA MARISCAL” CON PARQUEADERO DE BORDE	92
4.1 Criterios de implantación.....	92
4.2 Sistemas utilizados para proyectar	93
4.3 Sistema de las Ideas	93
4.4 Sistema de Circulación	94
4.5 Sistema Funcional - Espacial	97
4.5.1 Programa del proyecto urbano-arquitectónico.....	97
4.5.2 Zonificación	102
4.6 Sistema Estructural	104
4.7 Sistema de Cerramiento	105
4.8 Implantación Urbano - Arquitectónica con Planta Baja del Proyecto	108
4.9 Criterios de Paisaje	109
4.10 Criterios de Sustentabilidad	110
4.10.1 Propuesta de ecoeficiencia en reutilización de agua.....	111
4.11 Conclusiones Finales	112
BIBLIOGRAFÍA.....	115
ANEXOS.....	118

LISTA DE FIGURAS

Figura 1. “Construcción Multidimensional” para el Desarrollo Sustentable	13
Figura 2. Las tres disfuncionalidades de las ciudades	14
Figura 3. Localización de la Macrocentralidad	18
Figura 4. Ubicación	19
Figura 5. Primera Línea del Metro Quito	20
Figura 6. Esquema metodológico de las dimensiones analíticas	21
Figura 7. Crecimiento de la mancha urbana de Quito	22
Figura 8. Crecimiento de la mancha urbana en pos del parque automotor	23
Figura 9. Modelo de movilidad actual.....	24
Figura 10. Tendencia a los desplazamientos en Transporte Privado al Hipercentro de Quito – año 2025	25
Figura 11. Mapeo Movilidad. Equipamientos y espacio público	26
Figura 12. Corte Transversal 1 Kilómetro caminable	28
Figura 13. Paisaje hídrico original de Quito	29
Figura 14. Biodiversidad y fragmentación de los ecosistemas en el DMQ	29
Figura 15. Rol Ecológico	32
Figura 16. Rol Revitalización	33
Figura 17. Rol del Patrimonio Natural y Cultural	34
Figura 18. Visuales al Patrimonio Natural y Cultural	34
Figura 19. Mapeo de Uso de Suelos en el Área de estudio	36
Figura 20. Análisis uso de suelo: Equipamientos	37
Figura 21. Análisis uso de suelo: Vivienda, oficinas y uso mixto	37
Figura 22. Mapeo Itinerarios	38
Figura 23. Diagrama sector metro	41
Figura 24. Diagrama zona metro	41
Figura 25. Diagrama corredor metro	42
Figura 26. Zona Metro Ejido	44
Figura 27. Mapeo conclusiones Zona Metro Ejido	47
Figura 28. Corredor ecológico – Av. Patria	48
Figura 29. Av. Patria – Vía Soterrada	48
Figura 30. Relación entre el modelo convencional vs con supermanzanas	57

Figura 31. Esquema funcional del Urbanismo Ecosistémico	58
Figura 32. Centro Comercial Artesanal Quitus – Vista Aérea	60
Figura 33. Esquema Ubicación Mercado Artesanal “La Mariscal”	66
Figura 34. Espacio – Función. Mercado artesanal “La Mariscal”	67
Figura 35. Problemática: niños y espacio público precario	67
Figura 36. Exhibición	68
Figura 37. Circulación Mercado artesanal “La Mariscal”	68
Figura 38. Saturación en la circulación	69
Figura 39. Dimensionamiento de los espacios internos – Estado Actual	70
Figura 40. Porcentajes tipologías locales comerciales	70
Figura 41. Principales Productos Exportados por Ecuador en el año 2019.....	72
Figura 42. Diagrama solar en Ecuador	73
Figura 43. Mapa cosmográfico andino	75
Figura 44. La Chakana	76
Figura 45. Concepción geométrica de la Estrella Andina.....	77
Figura 46. El Itinerario Solar enmarcado por los ejes de la Estrella Andina	77
Figura 47. El centro en el planeamiento de la ciudad andina.....	78
Figura 48. Polígono para la Intervención micro - urbana	80
Figura 49. Itinerario Solar. Base conceptual del proyecto	83
Figura 50. Esquemas iniciales. Planteamiento micro – urbano	84
Figura 51. Intervención Micro – Urbana (Plan Masa)	86
Figura 52. Esquema general Matriz de Auditoría Peatonal	89
Figura 53. Matriz de Auditoría Peatonal – Accesibilidad	90
Figura 54. Matriz de Auditoría peatonal – Seguridad Vial	90
Figura 55. Matriz de Auditoría Peatonal – Confort Climático y Ambiental.....	91
Figura 56. Matriz de Auditoría Peatonal – Atractivo	91
Figura 57. Criterios de Implantación	93
Figura 58. Sistema Ideas	94
Figura 59. Sistema Circulación – Itinerarios	95
Figura 60. Sistema Circulación – Ejes	96
Figura 61. Sistema circulación interna del proyecto	97
Figura 62. Programa General de Usos	98

Figura 63. Ubicación y relación Módulos de venta Espacio Público.....	98
Figura 64. Despiece Arquitectónico	99
Figura 65. Sistema Espacio – Función	100
Figura 66. Módulos de venta internos	102
Figura 67. Planta Baja	103
Figura 68. Planta Alta	103
Figura 69. Plantas Subsuelo	104
Figura 70. Sistema Estructural	105
Figura 71. Recubrimiento Fachada Estructural.....	106
Figura 72. Configuración Fachada Periférica	106
Figura 73. Visualización Fachada Bloque 4.....	106
Figura 74. Visualización Fachada Interna Bloque 1.....	107
Figura 75. Sistema de Cerramiento. Fachadas Internas	108
Figura 76. Implantación urbana	109
Figura 77. Diagrama recolección agua y demanda	110
Figura 78. Propuesta ecoeficiencia agua	111

LISTA DE TABLAS

Tabla 1. Número de usuarios y tiempos en cada Estación Metro	28
Tabla 2. Categorización de la accesibilidad en relación a la habitabilidad del espacio público	31
Tabla 3. Total establecimientos dedicados al servicio turístico	53

INTRODUCCIÓN

“Entre telares y joyas uno se pasea, mirando de un lado a otro trata de comprender la totalidad del panorama, queda maravillado ante el paisaje lleno de color y singularidad, se intenta decidir entre tanta alhaja que adquirir pues cada pequeña cosa llama la atención; los pasillos se llenan, rápidamente se trata de ir ojeando al paso la mayor cantidad de locales, mientras vistes y desvistes las prendas que te simpatizaron.

En un espacio donde prácticamente se tiene que caminar de ladito, el calor abunda, el ambiente se torna sofocante, y es allí, en ese punto de la experiencia que surge la pregunta. ¿Cómo un lugar que acoge a un pedacito del mundo, donde se produce una mezcla de identidades y se envuelve nuestra cultura evidentemente ha sido pensado solamente en torno al comercio de un producto?”. Texto de Motivación

Fuente: Elaboración propia, 2020

El presente trabajo de titulación llamado: “Zona Metro Ejido: Reinterpretación de Equipamientos Comerciales. ‘Mercado Artesanal la Mariscal’ como nodo cultural de espacio público dentro de la supermanzana turística”, surge del análisis sobre una visión a futuro que será posible producto de la implementación del primer Metro de la ciudad de Quito, mismo que posteriormente ocasionará la reestructuración del Sistema Integrado de Transporte (SIT) en la ciudad; acción a partir de la cual se podrá pensar en fomentar un nuevo modelo de ciudad que sea sustentable, accesible y equitativa.

El documento se encuentra estructurado por cuatro capítulos, en los cuales se explica de qué forma se llega a la configuración del proyecto urbano arquitectónico; desde la parte teórica que fundamenta las razones por las cuales se ha seleccionado esta línea de investigación, hasta el procedimiento que se ha seguido para el diseño del espacio arquitectónico.

Siendo así, el primer capítulo parte con la fundamentación teórica y la explicación del enfoque impartido por el taller; las bases conceptuales que surgen de libros como: “La Ciudad Paseable” expuesto por el Centro de Estudios y

Experimentación de Obras Públicas [CEDEX] (2009); “Hacia un nuevo modelo de ciudad sustentable: Red Verde Urbana y Ecobarrios” de Ávila, Larco y Scholtz (2014); y documentos como “El derecho a la ciudad, construyendo otro mundo posible” expuesto por la Plataforma Global por el derecho a la ciudad (2016), entre otros.

En torno a lo expuesto se presentan cuatro dimensiones analíticas que permiten comprender el modelo urbano de Quito y realizar el diagnóstico en un área de la ciudad que ha sido seleccionada por contener varias de las problemáticas que ha desencadenado la planificación urbana y dentro de la cual se han ubicado 3 de las estaciones metro (Alameda, Ejido y Universidad Central) en torno a las cuales se planteará el análisis; se finaliza dando las conclusiones en cada ámbito.

En el segundo capítulo, se inicia con la explicación de las escalas a partir de las cuales se va desarrollando el análisis y se toma decisiones para la aplicación de estrategias proyectuales. De tal forma se explica cómo se ha llegado a definir conceptos como “Sector Metro”, “Zona Metro” y “Corredor Metro”, para dar a conocer las razones, las estrategias y los parámetros que han definido los 3 polígonos de acción seleccionados para realizar las propuestas urbano – arquitectónicas.

Consecuentemente se explican las razones, por las cuales se ha seleccionado la Zona Metro Ejido, como el polígono de intervención donde se desarrollará el proyecto para concretar en la estructuración de un planeamiento macro – urbano que influencia a toda esta zona. El capítulo se cierra con un análisis más focalizado sobre el entorno inmediato al espacio que se ha seleccionado para ser intervenido, es decir el Mercado Artesanal de La Mariscal.

El capítulo tres, inicia con el análisis de referentes tanto urbano como arquitectónico, a partir de los cuales se desencadenan reflexiones que dan paso a la explicación de ámbitos que necesitan ser comprendidos para la reestructuración del mercado artesanal, sean estos funcionales, estructurales o formales. Se realiza un diagnóstico de la preexistencia y se analiza la situación actual del mercado para posteriormente dar paso a la conceptualización del nuevo proyecto.

En dicho contexto, se delimita un área comprendida por nueve manzanas, sobre la cual se lleva a cabo un análisis más puntual y específico para la formulación de la propuesta micro urbana. Como última parte se explica la Matriz de Auditoría Peatonal, herramienta impartida por el libro de la Ciudad Paseable que controla y concluye la relación entre el diseño de espacio público que se le da a la propuesta y el peatón.

Finalmente, en el capítulo cuatro se explican los parámetros en base a los cuales se desarrolla la propuesta arquitectónica; los criterios de implantación, las estrategias de diseño en torno a las cuales se ejecuta el proyecto y como se han empleado las bases conceptuales. Se exponen las estrategias implementadas desde las asesorías de paisaje y sustentabilidad en el proyecto, y por último se cierra el documento con el registro de conclusiones y recomendaciones que permitan aportar hacia una ciudad paseable que cumpla funciones sociales y ambientales.

ANTECEDENTES

Actualmente, el desarrollo urbano sostenible en las ciudades comprende varios objetivos comunes planteados entre las naciones a alcanzar, mismos que se enfocan en tomar atención a los principios de igualdad, democracia, justicia y sostenibilidad, según nos dice la Plataforma Global por el Derecho a la ciudad (2016). De la misma forma, la Agenda Urbana planteada en Hábitat III expone criterios que tratan de propender “el derecho a la ciudad”, como paradigma nuevo del desarrollo sustentable

Según Borja (2013), varios estudios realizados han revelado que las ciudades latinoamericanas hoy en día presentan fenómenos caóticos como, por ejemplo: gran informalidad en el desarrollo físico, desigualdades sociales, persistencia de la pobreza urbana y segregación social. Al mismo tiempo, autores como, Duhau (2012) y Fernandes (2001), acotan que, con la expansión de las ciudades se comienzan a crear zonas en las que se implementa gran cantidad de servicios y a las cuales se las denomina “centralidades”, mismas que se encuentran emplazadas predominantemente en áreas privilegiadas, ya sea por topografía, condición climática, etc. Por tal motivo, dicho fenómeno va ocasionando el alza de costos del suelo, causando consecuentemente que, personas de escasos recursos económicos comiencen a desplazarse hacia las partes periféricas de la ciudad donde el suelo se vuelve más económico.

Volviendo entonces, al ideal de trabajar por ciudades más equitativas y accesibles, es de vital importancia mencionar que Ávila, Larco y Scholtz (2014), en su texto “Hacia un nuevo modelo de ciudad sustentable: red verde urbana y ecobarrios” mencionan que para abordar el concepto de sustentabilidad, se deberá reflexionar sobre una construcción multidimensional, basada en tres dimensiones: económico, social y ambiental, mismas que en conjunto requieren lograr el punto de equilibrio para una ciudad sustentable.

Entendiendo que será posible esta perspectiva, el nuevo sistema de transporte articulado por el Metro puede ser la puerta que abra el cambio hacia dicho ideal, entendiéndolo como el estructurador de cambios en los patrones de movilidad, así como

también sobre la posibilidad de gestionar el suelo, el espacio público y los equipamientos desde nuevos estándares, parámetros y retos de planificación urbana.

JUSTIFICACIÓN

Quito es una ciudad que ha evidenciado fuertes problemáticas en relación a la segregación socioespacial, así como también una planificación urbana que ha priorizado al vehículo motorizando dejando de lado otras modalidades de transporte.

Producto de ello, y de la pérdida de densidad residencial en los espacios más consolidados de la ciudad a causa de su desplazamiento hacia las zonas periféricas, así como también de la distribución inequitativa de servicios urbanos; hoy en día se estima que para el año 2025 más del 50% de viajes en transporte privado se realizarán hacia el hipercentro (Municipio del Distrito Metropolitano de Quito, 2009).

Dicho fenómeno ocasiona que los índices de contaminación ambiental suban considerablemente; no obstante, se especifica que, en la actualidad, el 77% de la población se moviliza en transporte público y escolar; dejando tan solo un 23% de la población que se desplaza en vehículo privado (Avila, Larco y Scholtz, 2014).

Siendo así, el nuevo sistema de transporte Metro de Quito representa una oportunidad para repensar la ciudad con un enfoque hacia su democratización, potenciar otros modos de movilidad como es la caminabilidad, y con ello trabajar por una ciudad más inclusiva y saludable. De tal forma, en el estudio del taller se han determinado tres polígonos de acción que enmarcan áreas directamente relacionadas a las estaciones del Metro, dentro de las cuales se ha diagnosticado problemáticas puntuales.

El sector del parque El Ejido, incluido en una de las Zonas Metro delimitadas por el taller, proyectada a acoger un aproximado de 72000 usuarios/día con este nuevo sistema de transporte, evidencia diversidad de usuarios debido a la cantidad de servicios, concentración de equipamientos comerciales y, particularmente, una Zona Especial Turística (ZET) que es La Mariscal.

En esta circunstancia, habiéndose realizado un análisis de flujos dentro del polígono propuesto, se encuentra un núcleo delimitado por 3 avenidas (Patria, Amazonas y 6 de Diciembre), dentro del cual se evidencia un aproximado de 2.8 hectáreas de terreno subutilizado por la presencia de parqueaderos; siendo además un espacio donde a diario converge un alto porcentaje de población flotante gracias a la presencia de 4 equipamientos influyentes: Hotel Hilton Colón; Fiscalía General del Estado; Centro Comercial Espiral y; el Mercado Artesanal “La Mariscal”, mismo que, en la actualidad, representa el mayor atractivo turístico de la zona, así como también la única infraestructura de esta tipología en el DMQ según dice la página del Ministerio de Turismo (2017).

El mercado fue pensado inicialmente como una solución rápida para erradicar los vendedores ambulantes del Barrio La Mariscal, por lo que en el plan integral de rehabilitación del Sector la Mariscal del año 2000 se planificó la reubicación de los vendedores de la avenida Amazonas en un terreno de 2750m² en las calles Jorge Washington entre Reina Victoria y Juan León Mera. (Andrade, 2017, p.26)

Por tal motivo, Andrade (2017) afirma que, el espacio no fue pensado de forma correcta para ser un lugar de intercambio cultural desde la comercialización artesanal y que, además, no existió un estudio precedente que permitiera aprovechar el sitio estratégico en el cual se implanta.

OBJETIVOS

OBJETIVO GENERAL

- Diseñar entornos aptos para el peatón, en la zona de influencia de la estación Metro Ejido, para crear nuevas conexiones de espacio público a partir de la reinterpretación de tipologías comerciales en el rediseño del Mercado Artesanal de La Mariscal como equipamiento turístico – comercial simbólico; con prioridad en la generación de redes verdes y peatonales.

OBJETIVOS ESPECÍFICOS

- Diseñar un proyecto urbano arquitectónico que trabaje a partir de la preexistencia del Mercado Artesanal, como elemento simbólico de la ciudad, mediante la conceptualización proyectual de la cosmovisión andina; con el fin de poner en valor la cultura e identidad nacional.
- Redefinir el espacio funcional y formal, con un enfoque más amplio sobre el comercio de la producción nacional, a partir del análisis de la configuración actual del mercado artesanal La Mariscal y de otras tipologías comerciales; integrando los flujos peatonales nuevo y existentes.
- Desarrollar un proyecto arquitectónico que se vincule con espacio público, como atractor e integrador de los flujos peatonales de la zona; mediante la concepción de conexiones que articulen diferentes espacios de la ciudad, para poner en valor el paisaje natural y construido.
- Integrar modos de movilidad, para organizar de mejor forma los flujos peatonales y vehiculares de la zona potenciando la marcha a pie, mediante la inclusión de un equipamiento complementario que actúe como estacionamiento de borde soterrado y sirva de apoyo para la optimización de la movilidad y la disminución de impactos ambientales generados por la saturación de vehículos motorizados en superficie.

METODOLOGÍA

El taller de arquitectura ¿Quito, ciudad paseable? parte de una visión analítica, basada en paradigmas que hablan acerca del derecho a la ciudad, la importancia del espacio público, la Red Verde Urbana y una ciudad accesible y equitativa pensada en torno al peatón. Esto bajo la intención de trabajar por un nuevo modelo territorial, tomando como oportunidad el impacto que ocasionará el Metro de Quito, previsto a inaugurarse en el año 2021.

En dicho contexto, el taller se ha desarrollado en dos partes, la primera realizada durante el segundo semestre del año 2019 y la segunda que inicia en el primer semestre del año 2020.

De tal forma, en la primera parte del taller se profundiza las bases teóricas a partir de material bibliográfico seleccionado, conferencias impartidas por expertos en el tema, así como también reflexiones realizadas producto de charlas que se dieron sobre las problemáticas halladas en la planificación de la ciudad.

Una vez concluida la etapa de fundamentación teórica, se conforman cuatro frentes analíticos, en base a los cuales se desarrolla el estudio del taller, denominados: Contexto Social Histórico, Movilidad, Red Verde Urbana y Centralidades. Se seleccionan tres de las estaciones del Metro, ubicadas en un espacio de la ciudad donde se han evidenciado problemáticas relacionadas a las dinámicas sociales, económicas y ambientales.

Se da inicio a la etapa de diagnóstico y para ello se llevan a cabo visitas de campo realizadas a las instalaciones de la construcción del Metro de Quito; se definen los polígonos de acción influenciados por cada una de las tres estaciones metro seleccionadas y se configura un esquema metodológico que conjuga las bases teóricas con los cuatro frentes analíticos, mismo que sirve de herramienta para extraer conclusiones y expresar intenciones o estrategias de intervención.

Es así que, esta primera etapa culmina en la selección del polígono de acción dentro del cual se planea realizar el planteamiento urbano arquitectónico; dando parte a la búsqueda de una problemática más puntual dentro de área de estudio seleccionada, que permita demostrar en que desencadenan los conocimientos adquiridos. Se diagnostican lotes y áreas subutilizadas como oportunidades para llevar a cabo la intervención.

La segunda parte del taller inicia con el análisis más específico sobre el sitio en el cual se va a implantar la propuesta. En base a los datos arrojados por el diagnóstico de los frentes analíticos y la necesidad de adquirir datos más exactos para llevar a cabo el planteamiento urbano, se lleva a cabo un estudio sobre los flujos peatonales y vehiculares existentes en el área de intervención; con lo cual se evidencia el potencial que tiene este espacio para fomentar la marcha a pie y en bicicleta, así como también la necesidad de implementar espacio público.

Se analizan referentes tanto urbanos como arquitectónicos y se realizan visitas de campo al equipamiento en cuestión, que es el actual Mercado Artesanal la Mariscal, mismo que ha sido diagnosticado como un espacio con muchas problemáticas (criterio que en un inicio se justificó por el criterio de varios autores). En consecuencia, se plantea la conceptualización y las estrategias en base a las cuales se va a desarrollar el proyecto.

Finalmente, se estructura una propuesta urbano – arquitectónica que se configuró en torno a cinco sistemas: de las ideas (concepto), del espacio - función, de circulación, estructural y de cerramiento; complementando con criterios paisajísticos y sustentables.

CAPÍTULO 1. ANÁLISIS Y DIAGNÓSTICO DEL MODELO TERRITORIAL DE QUITO

El taller de arquitectura inicia con un análisis referente al modelo territorial de la ciudad de Quito, en el que destaca su proceso evolutivo, problemáticas y posibles actuaciones que se pueden realizar para mejorar el enfoque actual en torno al cual se ha desarrollado la planificación urbana hasta el día de hoy. Es así que próximos a lo que debió ser la inauguración del Metro en el año 2021, se estudian las nuevas alternativas para lograr una ciudad más funcional y equitativa.

En este primer capítulo, se hablará acerca de las bases que permitieron crear una visión crítica y analítica sobre el modelo actual de la ciudad y condujeron a la determinación de las áreas que necesitan ser intervenidas. Se pone en manifiesto los conceptos y el material bibliográfico del taller, así como también el diagnóstico del área de estudio.

1.1 Marco Teórico

En este apartado se darán a conocer los contenidos teóricos que posteriormente permitirán justificar cada una de las conclusiones expresadas en el diagnóstico desde el análisis a escala de ciudad hasta el proyecto urbano arquitectónico, pues estos ponen en evidencia las problemáticas que se dan no solo en la ciudad de Quito, sino en varias otras de América Latina según comenta Duhau (2003).

1.1.1 El Derecho a la Ciudad

El derecho a la ciudad es un pensamiento que nace a partir del libro expuesto por Henri Lefebvre en el año de 1967, en el cual lo define como: “el derecho de los habitantes urbanos a construir, decidir y crear ciudad, y hacer de esta un espacio privilegiado de lucha anticapitalista” (Molano, 2016).

Así se lo fue manifestando, hasta que varios años después finalmente se dio a conocer la Carta Mundial por el Derecho a la Ciudad en la que se exponen todos los lineamientos para hacer efectivo dicho pensamiento; en esta carta se presentan los compromisos que deben ser acogidos por la sociedad civil, parlamentarios, gobiernos

nacionales y organizamos internacionales a fin de que todas las personas lleven una vida digna en las ciudades.

Es por tanto que, la Plataforma Global por el Derecho a la Ciudad (2016), expone que el derecho a la ciudad consta de tres pilares fundamentales que son: la distribución espacialmente justa de los recursos, la agencia política para la disponibilidad de procesos gubernamentales y la diversidad sociocultural. Es el derecho humano de todos los habitantes a usar, gobernar, ocupar, producir y disfrutar de las ciudades, manteniendo asentamientos inclusivos, justos, seguros y sostenibles.

En ese contexto la Ley Orgánica de Ordenamiento Territorial, Uso y Gestión de Suelo (LOOTUGS) expuesta por el Ministerio de Desarrollo Urbano y Vivienda (2018), expresa en su Art.1 que el objetivo de esta ley se fundamenta en promover el desarrollo equilibrado y equitativo del territorio propiciando el ejercicio del derecho a la ciudad, la vivienda adecuada y digna, así como también el hábitat seguro y saludable para el Buen Vivir de las personas.

No obstante, vale la pena recalcar que en los últimos tiempos, con la pandemia generada a causa de la COVID-19, ha sido posible evidenciar las falencias en muchos ámbitos de los modelos urbanos y económicos que se presentan hoy en día; ya que un sinnúmero de problemáticas se expresaron y visibilizaron con mayor fuerza, como son: el sinhogarismo, sistemas de salud pública deficientes, infraestructuras urbanas ineficientes, el escaso acceso a una vivienda adecuada, falta de herramientas digitales; entre otras grandes desigualdades. Por tanto, hoy más que nunca es notoria la oportunidad para cambiar los patrones hegemónicos en torno a los cuales se conforman las ciudades; es lo que sostiene la Plataforma Global por el derecho a la ciudad (2021).

Se puede concluir entonces que el derecho a la ciudad representa un nuevo paradigma que busca repensar las ciudades basándose en los principios de inclusión, solidaridad, igualdad, justicia social, democracia y sostenibilidad; luchando en contra de la exclusión socioespacial de las ciudades y velando por el cumplimiento de todos

los derechos humanos acordados internacionalmente, la equidad y los Objetivos de Desarrollo Sostenible ODS.

1.1.2 El Desarrollo Sostenible

El concepto de desarrollo sostenible aparece oficialmente por primera vez en el Informe Brundtland en el año de 1987 y se lo define como algo que satisface las necesidades actuales, y visiona a cubrir las necesidades y aspiraciones humanas de generaciones futuras; por tanto, gira en torno a tres factores, que son: la sociedad, la economía y el medio ambiente (Secretaría de Planificación, 2015).

En el año 2012, se lleva a cabo en la ciudad de Río de Janeiro la Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Desarrollo Sustentable, en la cual se genera el acuerdo para desarrollar los Objetivos de Desarrollo Sustentable (ODS) como un recurso para llevar a cabo acciones que conduzcan el correcto desarrollo de las ciudades (Ávila, Larco y Scholtz, 2014).

De tal forma, para este trabajo de titulación se trabajará en torno a la comprensión y desarrollo del Objetivo No. 11, ya que según la ONU – Hábitat (2016) dicho objetivo habla acerca de lograr ciudades sostenibles e inclusivas, tomándose en cuenta: sistemas seguros y accesibles de transporte, vivienda y servicios básicos adecuados, espacio público, áreas verdes inclusivas, entre otros.

Si bien es cierto, se han dado a conocer varias exploraciones sobre las cuales se puede trabajar la sustentabilidad, sin embargo, la mayoría concluye que la más acertada es “la construcción multidimensional”. Esta perspectiva habla de tres dimensiones principales, que van en concordancia a lo que se expuso previamente:

- **Dimensión Ambiental:** Corresponde la preservación de recursos y patrimonio natural, para poder brindar salud y una buena calidad de vida a los ciudadanos

- Dimensión Económica: Referente a la productividad, el ahorro energético y la generación de empleo para el desarrollo y crecimiento económico de la ciudad
- Dimensión Social: Corresponde a la participación ciudadana, cultura, identidad, derechos sobre la naturaleza y accesibilidad universal para general inclusión, equidad y justicia social

Entendiéndose estos principios, se concluye que al combinarse cada una de estas dimensiones se logran las directrices para lograr el objetivo final. Se menciona entonces que la suma entre la dimensión ambiental y social genera un espacio “habitable”; la unión entre la dimensión social y económica logran la concreción de un espacio “equitativo”; y finalmente la relación entre la dimensión ambiental y económica conduce a la obtención de un espacio “viable”.

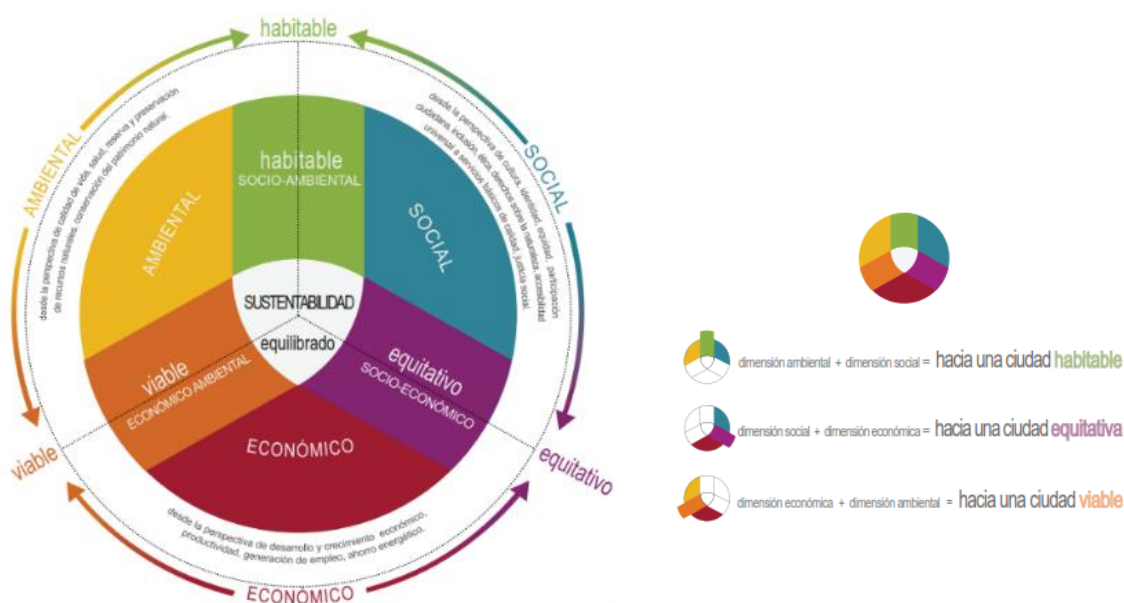


Figura 1. “Construcción Multidimensional” para el Desarrollo Sustentable

Fuente: Municipio del Distrito Metropolitano de Quito, 2014 **Elaboración:** Ávila, Larco y Scholtz, 2014

Como se puede observar en el gráfico, una ciudad sustentable se logra una vez que se ha llegado al “equilibrio” entre las tres dimensiones: ambiental, social y económica; pues traen consigo estrategias para lograr hacer de la ciudad un espacio compacto, diverso, eficiente y equitativo.

1.1.3 Urbanismo Sustentable

En el año 2014, la Secretaría de Territorio, Hábitat y Vivienda (STHV) expone el libro “Hacia un Modelo de Ciudad Sustentable: Red Verde Urbana y Ecobarrios” elaborado por Adriana Ávila, María Augusta Larco M. y Bárbara Scholtz; donde se describe prácticamente un manual para la concreción de un Modelo de Ciudad Sustentable, es decir, que logre las cualidades planteadas por la construcción multidimensional: que sea viable, habitable y equitativa.

Por tanto, en primer lugar, se explica que es importante apuntar hacia ciudades sustentables ya que en la actualidad han surgido considerables disfuncionalidades ambientales a nivel global que evidentemente requieren diseñar de forma inmediata ciudades equilibradas con su medio, con calidad de vida para los ciudadanos e identidad. De tal forma que a continuación se describen cuáles son cada una de esas problemáticas y consecuentemente cuál debería ser su respuesta ideal.

• Disfuncionalidad 1: CIUDAD DISPERSA	→	Impulsar la CIUDAD COMPACTA
• Disfuncionalidad 2: INEQUIDAD Y SEGREGACIÓN DE USOS URBANOS	→	Propiciar la EQUIDAD, MIXTICIDAD DE USOS Y CIUDADES MAS PASEABLES.
• Disfuncionalidad 3: CONSUMO ENERGÉTICO, HÁBITOS DE LOS CIUDADANOS: HUELLA ECOLÓGICA.	→	Promover la EFICIENCIA ENERGÉTICA Y CIERRE CICLOS DE MATERIA Y ENERGÍA.

Figura 2. Las tres disfuncionalidades de las ciudades

Fuente: Municipio del Distrito Metropolitano de Quito, 2014 **Elaboración:** Ávila, Larco y Scholtz, 2014

- **Disfuncionalidad 1 – Ciudad Dispersa:** Habla sobre altos niveles de consumo del suelo por la discontinuidad del tejido que se da a causa del manejo de bajas densidades; marcada segregación socio espacial y desplazamientos pendulares cotidianos principalmente en transporte individual.
- **Estrategia - Impulsar la Ciudad Compacta:** se caracteriza por mantener un consumo de suelo optimizado con densidades medias y altas; se maneja tipologías de vivienda en mayor porcentaje colectivas, tendiéndose a densificar en vertical; se implementan usos mixtos y múltiples centralidades.

- **Disfuncionalidad 2 – Inequidad y segregación de usos urbanos:** Habla acerca de la inequidad en las ciudades debido a la escasa dotación de servicios básicos, destacándose la pobreza por necesidades básicas insatisfechas, surgen fenómenos como la monofuncionalidad, es decir que en determinadas zonas se encuentran actividades de uso de suelo predominantes que mantienen su funcionamiento solo a determinadas horas, por lo que se reduce la presencia de animación urbana y aparecen problemas en relación a la inseguridad.
- **Estrategia - Propiciar la mixticidad de usos, equidad y ciudades más paseables:** Dotación equitativa de servicios básicos, proyectar áreas mixtas, polifuncionales y pensar en la proximidad de los usos cotidianos con los residentes de tal forma que se pueda motivar a moverse de forma no motorizada.
- **Disfuncionalidad 3 – Huella ecológica (Consumo energético, hábitos de los ciudadanos):** A partir de la revolución industrial, se ha evidenciado una creciente en el consumo de recursos, la ciudad mantiene una alta dependencia a las energías no renovables, y cada vez es peor el incremento de contaminantes al agua, suelo y aire que ha desencadenado el proceso urbanizador.
- **Estrategia - Promover la eficiencia energética:** Será necesario velar por la generación de energías limpias y renovables.

Al combatir dichas disfuncionalidades finalmente se puede decir que una ciudad está logrando el modelo de ciudad sustentable; al comprenderse como: compacta, compleja, eficiente y estable socialmente. Es así que se comienza a hablar de los “Ecobarrios”; pues las autoras los definen como: “Fragmentos urbanos diseñados con requerimientos de eficiencia energética que acogen sistemas de acondicionamientos activos y pasivos y establecen una apropiada relación con su entorno” por lo tanto, se comprende que son áreas del territorio que han logrado cumplir los objetivos del modelo expuesto, logrando fortalecer y recuperar ecosistemas urbanos.

En concreto, para que todo esto sea posible, el libro da a conocer la importancia de lo que se ha conocido con el nombre de “la red verde urbana” o “RVU”, como estrategia para el desarrollo de dicho modelo urbanístico.

En el año 2011, durante la primera Cumbre Nacional de Alcaldes Pacto Climático de Quito por un Verde Vivir, se da a conocer la siguiente definición: “Red Verde Urbana consiste en un sistema de conectores verdes que a través del tejido urbano, crean una vinculación espacial entre las áreas naturales de conservación y los espacios verdes con potencial ecológico”, a lo que complementan las autoras mencionando que, en el marco de políticas del MDMQ, la RVU es una estrategia para propagar nuevos patrones sobre la interacción entre la sociedad, la ciudad y la naturaleza.

No obstante, en el propio texto, el objetivo de la red verde urbana va más allá del simple hecho de suministrar arbolado o áreas verdes dentro del espacio urbano, pues se basa en comprender la dimensión ambiental que configura los parámetros para llegar a una ciudad sustentable incluyendo valores económicos, sociales y patrimoniales identitarios.

Por tanto, se exponen tres lineamientos en torno a los cuales pretende conseguir los objetivos marcados: rol para el fortalecimiento y recuperación de ecosistemas urbanos (RVU ecológico), rol para la habitabilidad en el espacio público (RVU de revitalización), rol escénico-simbólico (RVU del patrimonio del paisaje natural y cultural) mismos que se profundizarán más adelante.

1.1.4 El crono-urbanismo: la ciudad de los 15 minutos, la Ciudad Paseable, la ciudad de cercanía

El libro de “La Ciudad Paseable” nace como una guía que ha sido elaborada a partir de un proyecto de investigación llevado a cabo por un grupo de profesores e investigadores de la Universidad Politécnica de Madrid, financiado y supervisado por el Centro de Estudios y Experimentación de las Obras Públicas (CEDEX).

El proyecto parte del análisis sobre la influencia de variables urbanísticas sobre la movilidad peatonal como son: barreras en los desplazamientos peatonales, motivos de desvío en los recorridos, incidencia en el acondicionamiento de las calles, incidencia en la configuración de la trama urbana, entre otros motivos que se han ocasionado como consecuencia del diseño de modelos urbanos que priorizan a los medios de transporte motorizados.

Según CEDEX (2009), dicha modalidad se ha visto obstaculizada y abocada a un rol marginal dentro del sistema de transporte urbano, factor que no debería verse así, pues se explica que a lo largo de toda la historia la marcha a pie ha sido la base de la movilidad y por ende la modalidad de desplazamiento prioritaria; criterio que respalda Jan Gehl, arquitecto urbanista que en el año 2010 expone su libro titulado “Ciudades para la Gente”.

Sin embargo, se explica que frente a las nuevas dimensiones de ciudades como las que vemos hoy en día, la marcha a pie ha ido perdiendo efectividad a causa de varios factores, entre ellos impedimentos físicos, limitaciones de velocidad y otras condicionantes como pueden ser el clima, la topografía, la vulnerabilidad o seguridad del peatón o la escena urbana, que hacen de esta modalidad no apta para todos o todas las situaciones.

Por lo tanto, el objetivo de esta guía es brindarle al lector pautas y recomendaciones para llevar a cabo un análisis que le permita pensar en propuestas donde que se le otorgue mayor consideración a los peatones dentro de los planteamientos urbanísticos y arquitectónicos; de manera que se potencien los desplazamientos urbanos a pie, entendiéndose este como un medio de movilidad más saludable, económico y sostenible (CEDEX, 2009).

Siendo así, se hace referencia al concepto del crono-urbanismo, desarrollado por Carlos Moreno, profesor de la Universidad Paris-Sorbonne, y plantea que es necesario cambiar el ritmo de vida actual en relación al tiempo que se le dedica a la movilidad. Explica que la vida urbana consta de seis objetivos: trabajar, divertirse, vivir, hacer

compras y educar; de tal forma sustenta que estas necesidades urbanas básicas deberían lograr satisfacerse en un perímetro adecuado de tiempo y distancia.

Por tanto, el autor argumenta que la cantidad máxima de tiempo que las personas suelen estar dispuestas a caminar para llevar a cabo sus actividades diarias o satisfacer sus necesidades es un lapso de entre 15 o 20 minutos; rango de tiempo que representa una distancia de aproximadamente 800 metros desde su punto de partida hasta su destino (Díaz, 2020).

Estos conceptos son los que guiarán una propuesta urbana que permita definir como trabajar con la inserción del metro como la oportunidad para priorizar estas dinámicas que permitan funciones más sociales y prioricen con ello una movilidad que lo haga posible, serán determinantes en la formulación de las Zonas Metro

1.2 Recorte espacial y temporal: Área de intervención

Quito, capital del Ecuador, es una ciudad ubicada en la provincia de Pichincha. Abarca una superficie de 423.000 has, dentro de las cuales se ha conformado una macro centralidad de aproximadamente 18.860 hectáreas, ubicada sobre una meseta a 2.850 msnm, según comenta el Municipio del Distrito Metropolitano de Quito (MDMQ) en el Plan Maestro de Movilidad [PMM] (2009)

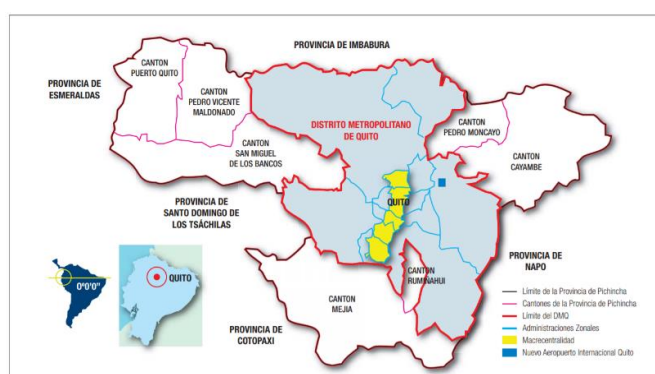


Figura 3. Localización de la Macrocentralidad dentro del Distrito Metropolitano de Quito

Fuente: Municipio del Distrito Metropolitano de Quito, 2009. **Elaboración:** Dirección Metropolitana Tributaria, 2009.

El taller enfocado en la visión Quito, ¿Ciudad Paseable?, parte del estudio de dicha “macro centralidad” que se ha perfilado dentro del Distrito Metropolitano de Quito

(DMQ). Bajo la influencia del nuevo Metro de Quito que hasta la fecha de culminación no ha logrado ponerse en operación, se analizaron de manera general todas las estaciones seleccionándose un cuadrante de estudio que acoge a tres de las estaciones: Alameda, Ejido y Universidad Central; en torno a las cuales se han delimitado tres polígonos de acción a los que se ha denominado con el nombre de “Zonas Metro” y dentro de los cuales se llevarán a cabo propuestas urbano – arquitectónicas.

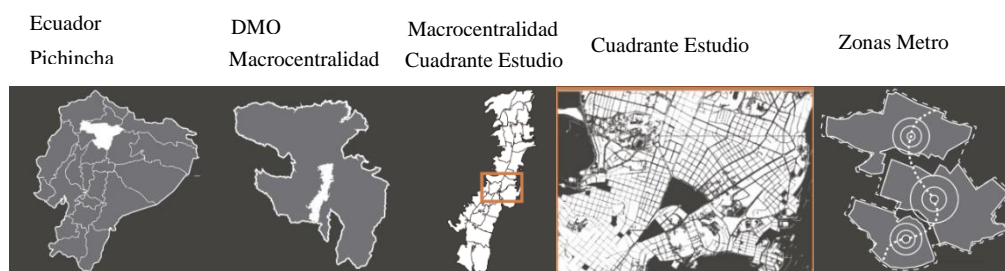


Figura 4. *Ubicación*

Elaboración: Taller Profesional, Quito, ¿Ciudad Paseable?, 2020

1.3 Una movilidad diferente: El Metro Quito

A lo largo de la historia la movilidad ha representado un papel fundamental en el desarrollo y funcionamiento de las ciudades. En la urbe de la ciudad de Quito se ha presentado un promedio de 4,2 millones de viajes diarios, de los cuales el 70% son hechos en transporte público, por tal motivo se pone a consideración la construcción de un transporte masivo por vía soterrada que logre atravesar la ciudad de sur a norte en menos tiempo (MDMQ, 2009).

Según el Municipio de Quito y la Comunidad Autónoma de Madrid (2012), en el año 2009 suscriben un consenso para llevar a cabo un diagnóstico sobre la movilidad en la capital y diseñar correctamente el sistema de transporte integrado (SIT), donde se explica que el Metro – Q, representará la columna vertebral de este sistema y significará el inicio una nueva forma de estructurar la movilidad en el DMQ, pensando no solo en conexiones longitudinales, sino también transversales.

La primera línea del Metro contará con 15 estaciones, mismas que recorrerán un total de 22,6 kilómetros en un tiempo estimado de 33 minutos y 58 segundos desde Quitumbe hasta el Labrador. Además, se añade que, esta línea inicia con capacidad de

acoger 19.000 viajeros/hora, lo que representa un aproximado de 400.000 viajeros/ día con la posibilidad de ser duplicada a largo plazo sin una inversión de importancia y de extenderse para desarrollar dos nuevas líneas (desde “El Recreo” hacia el sur – oriente y desde “El Labrador” hacia el nor – oriente).

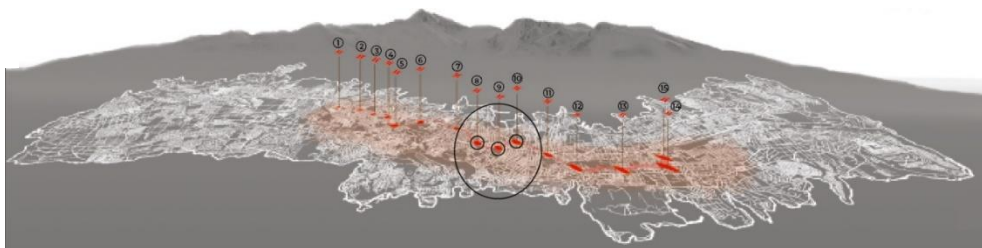


Figura 5. Primera línea del Metro Quito

Elaboración: Taller Profesional, Quito, ¿Ciudad Paseable?, 2020

Según información oficial del MDMQ (2012), este nuevo sistema de transporte tendrá un enorme impacto sobre funcionamiento de la ciudad, ya que dará paso a una nueva organización del transporte público, buscando la disminución del tráfico vehicular, así como también dar mayor cobertura de servicios, eficiencia en tiempo y en concreto lograr una ciudad más ordenada.

Es por tanto que a partir de esta visión se da paso al estudio de cuatro dimensiones analíticas en base a las cuales será posible plantear objetivos para el desarrollo de proyectos urbano - arquitectónicos que trabajen para solucionar las problemáticas del modelo urbano actual.

1.4 Dimensiones analíticas para diagnóstico de la problemática urbana

Desde las bases teóricas inicialmente expuestas, se han trabajado cuatro dimensiones analíticas: Contexto Social Histórico, Movilidad, Red Verde Urbana y Centralidades, en torno a las cuales se ha logrado llegar a conclusiones concretas.

Pero antes de llevar a cabo de cada una de ellas, se ha desarrollado un esquema metodológico que articula los conceptos del derecho a la ciudad, el desarrollo sostenible, la ciudad paseable y el libro de la red verde urbana y ecobarrios, mismo que permitirá una mejor comprensión del diagnóstico que se presentará a continuación.



Figura 6. Esquema metodológico de las dimensiones analíticas en relación a las bases teóricas

Elaboración: Taller Profesional, Quito, ¿Ciudad Paseable?, 2020

Como se puede ver, se ha ido clasificado cada una de las dimensiones en relación a los ejes preestablecidos por el esquema de “construcción multidimensional” del desarrollo sostenible, tomándose en cuenta los criterios que priman sobre cada una de ellas y estableciéndose cuatro dimensiones analíticas que son: contexto social histórico, movilidad, red verde urbana y centralidades.

1.4.1 Contexto Social Histórico

Según cuenta Pineda (2019), Quito es una ciudad con historia autóctona que se ha visto trastornada por la conquista española; hoy en día representa una cultura que ha heredado la cosmovisión occidental sobre la cual se ha edificado el desarrollo que conocemos hasta la actualidad.

1.4.1.1 Crecimiento y definición de la forma urbana de Quito

Períodos de intensa crisis que se han ocasionado debido a las luchas y deudas sociales que datan desde los tiempos de conquista en la sociedad quiteña causadas por la desigualdad y segregación, evidentemente hasta el día de hoy magullan a la distribución espacial de Quito.

Todo lo mencionado puede demostrarse en los planes especiales, así como también al diagnosticarse concentraciones de servicios, transporte, bienes

patrimoniales; una marcada diferencia demográfica y el aumento del valor del suelo; factores que han influido notoriamente en la extensión de la mancha urbana, y han dado parte a la formación de un claro hiper-centro (Pineda, 2019).

La forma urbana de Quito resulta como producto del establecimiento de centralidades que promovieron la urbanización de la ciudad en forma radial, misma que se vio fragmentada a causa de elementos transcendentales como la topografía y otros elementos naturales, mismos que son los responsables de que la mancha urbana haya ido evolucionando en sentido longitudinal (Del Pino, 2005).

En torno al imaginario de los quiteños, la ciudad se ve zonificada por sectores que son más favorecidos o “deseables” y otros que son menos favorecidos o “indeseables”, fenómeno que se ocasiona debido al nivel de accesibilidad, recursos económicos, etc., un claro ejemplo es el caso de la Mariscal, favorecida desde tiempos remotos por contar con la presencia del Tranvía, amplios espacios verdes y demás, a diferencia de asentamientos como el Comité del Pueblo o la Ferroviaria (Pineda, 2019).

En 1940, cuando el Centro Histórico de Quito pasa a ser considerado Barrio Museo y las actividades administrativas se concentran en los barrios del Ejido y la Alameda, se afirma el Hiper-centro de la ciudad.

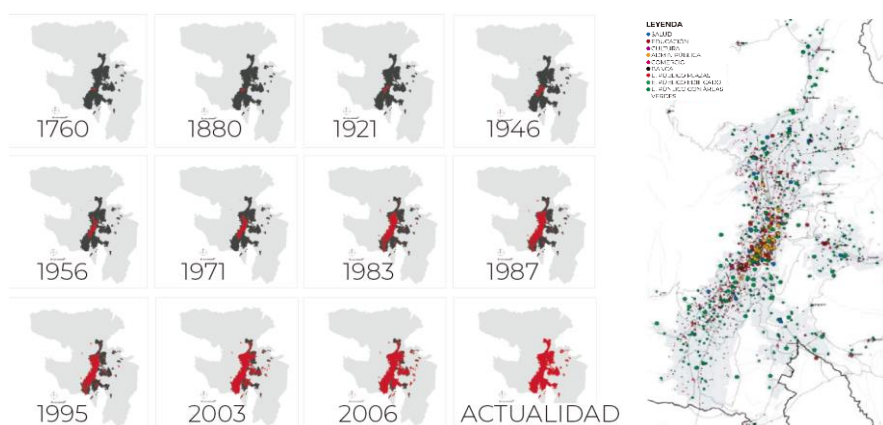


Figura 7. Crecimiento de la mancha urbana de Quito

Fuente: Ávila, Larco y Scholtz, 2014 y Pineda, 2020

A consecuencia del Boom Bananero y el Boom petrolero, las dinámicas migratorias de la ciudad se han ido modificando y con ello su organización, comienza

la adquisición masiva de vehículos y la trama urbana se desarrolla en pos del crecimiento de la trama vial, misma que prioriza la movilidad en sentido Norte – Sur como producto de la topografía natural. Se va configurando la urbe, y en varios casos se reemplaza antiguas quebradas o se van siguiendo caminos prehispánicos (Pineda, 2019).

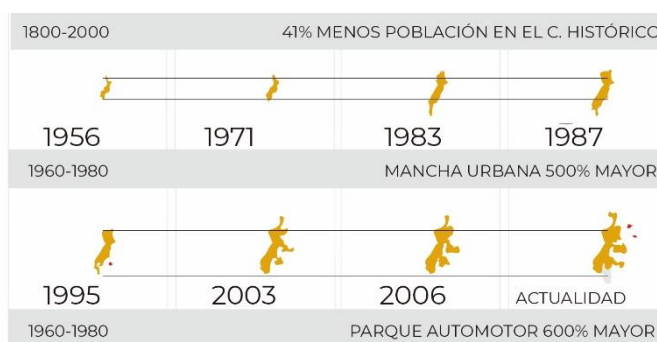


Figura 8. Crecimiento de la mancha urbana de Quito en pos del parque automotor

Fuente: Pineda, 2020 **Elaboración:** Taller Profesional Quito, ¿Ciudad Paseable?, 2019

1.4.2 Movilidad en el DMQ

Es evidente que con el pasar de los años el auto ha tomado protagonismo en las ciudades y la planificación de los modelos urbanísticos actuales con respecto a lo que se ha denominado como “movilidad”, fenómeno que ha ido ocasionando cada vez más la disminución del espacio público y el espacio para que circule el peatón (MDMQ, 2009).

Por otra parte, como menciona el Municipio del Distrito Metropolitano de Quito (2014) la movilidad es una actividad urbana directamente relacionada al desarrollo del territorio y su planificación, motivo por el cual debe asociarse como un componente esencial.

El Plan General de Desarrollo Territorial establece que la ocupación territorial y la expansión urbana de la ciudad durante los próximos 20 años se dará hacia los extremos norte y sur; parámetro que demanda la implementación de nuevos ejes viales que posibiliten satisfacer la demanda de tráfico tanto en los accesos norte y sur como en los corredores occidental y oriental (MDMQ, 2001).

1.4.2.1 Situación Actual

Según el Plan Maestro de Movilidad (PMT) 2009-2025, a diario se evidencian en el DMQ un total aproximado de 4,5 millones de viajes en transporte motorizado, de los cuales 1,6 millones son de transporte privado (36% del total) y 2,9 millones son de transporte público (el 64% restante); cifras que muestran una tendencia desfavorable en concordancia con los objetivos expuestos en el PMT del año 2002 producto del crecimiento precoz del parque automotor y la ausencia de racionalización por parte de los ciudadanos con respecto al uso del vehículo privado.

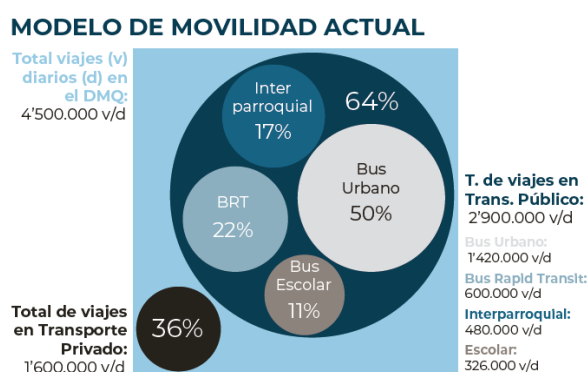


Figura 9. Modelo de movilidad actual

Fuente: Municipio del Distrito Metropolitano de Quito (2009) **Elaboración:** Taller Profesional Quito, ¿Ciudad Paseable?

Como se puede ver, las cifras son alarmantes, pues actualmente la red vial se encuentra saturada en un 30% a causa del tránsito vehicular (principalmente en la zona del hipercentro de la ciudad y sus accesos), de tal forma en caso de mantenerse dicha tendencia el panorama se vería caótico, ya que resultaría inviable mantener una movilidad adecuada a consecuencia de la sobre saturación vehicular.

Adicionalmente, de acuerdo a las proyecciones hacia el año 2025, se comenta que más del 50% de los viajes en transporte privado se conducirán hacia el hipercentro de la ciudad, zona actualmente saturada de servicios como equipamientos y transporte (PMM, 2009 - 2025).

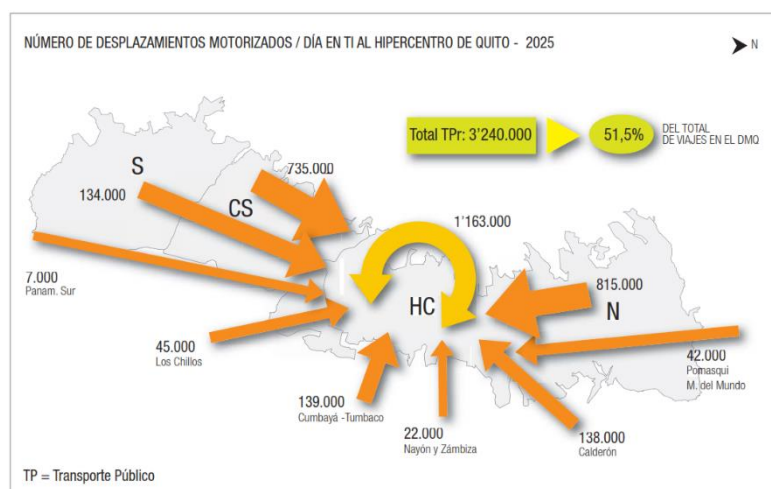


Figura 10. Tendencia a los desplazamientos en Transporte Privado al Hipercentro de Quito – año 2025

Fuente: Municipio del Distrito Metropolitano de Quito, 2009

Según el MDMQ, información del año 2011, las problemáticas que enfrenta el DMQ sobre este frente, en parte se deben a que el modelo territorial de ocupación y estructuración actual ha desarrollado una macro centralidad con un privilegiado hipercentro y débiles centralidades adicionales.

Dicho fenómeno se ha visto asociado a la pérdida de densidad residencial dentro de los espacios más consolidados de la ciudad y consecuentemente su traslado hacia las partes periféricas donde el suelo es más barato; motivo por el cual se observa una distribución inadecuada de servicios, equipamientos y demás. Esto, a su vez ocasiona el surgimiento de altos índices de población flotante, un crecimiento en la utilización de espacio público como aparcamiento de vehículos y polución ambiental.

1.4.2.2 Equipamientos y Espacio Público

Se ha desarrollado un análisis dentro del área de estudio en relación a los equipamientos existentes, así como también a partir de volúmenes de usuarios y tiempos invertidos actualmente en los traslados, estableciéndose algunos conceptos que se dan a conocer a continuación.

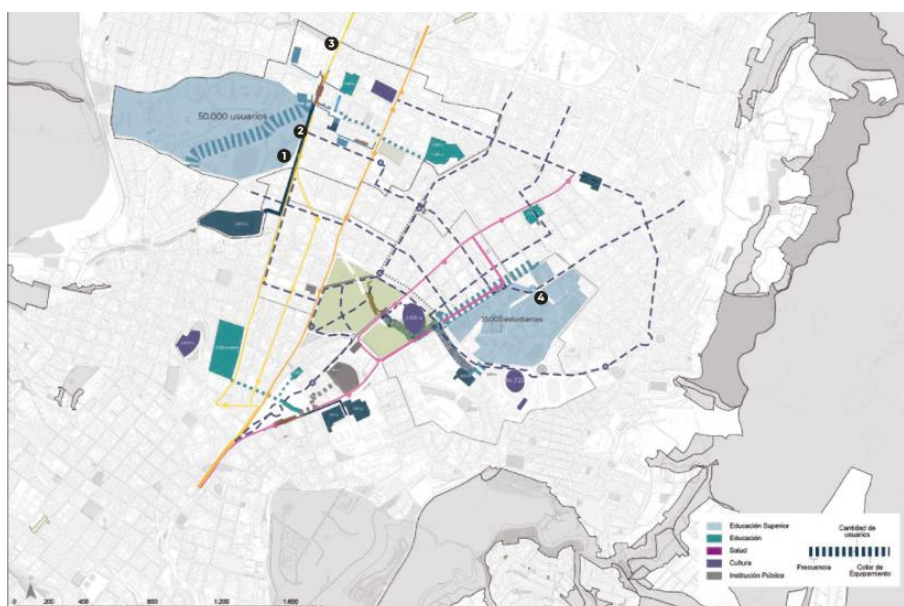


Figura 11 Mapeo Movilidad. Equipamientos y espacio público

Elaboración: Taller Profesional Quito, ¿Ciudad Paseable?

- **Complejos de Equipamientos**

Como se puede observar en el mapeo (figura 11), se identifican en algunos de los entornos conjuntos o concentraciones de equipamientos de una misma tipología; entre ellos los más destacables están: los parques de escala metropolitana El Ejido y el Arbolito como un complejo de equipamientos recreativo; las cuatro universidades conformadas por la Pontificia Universidad Católica del Ecuador (PUCE), la Universidad Politécnica Salesiana (UPS), la Universidad Politécnica Nacional (UPN) y la Universidad Andina (UA), reconocidas como un complejo de equipamientos educativos. Dichos conjuntos, permiten concluir el tipo de usuario que frecuenta en la zona y a la par descubrir la vocación de cada sitio.

- **Oferta y Demanda**

Se ha entendido como oferta a los puntos de origen que son distribuidores de flujo peatonal y que se dirigen a cumplir la demanda o afluencia de personas que le da uso a determinado destino. En este caso se ha tomado como puntos de origen a las bocas de las estaciones metro y destino a los equipamientos influyentes de las zonas; lo cual permite determinar itinerarios, es decir, los

flujos entre dichos orígenes y destinos. Este trabajo ha sido determinante en los resultados y la definición de zonas metro.

- **Itinerarios**

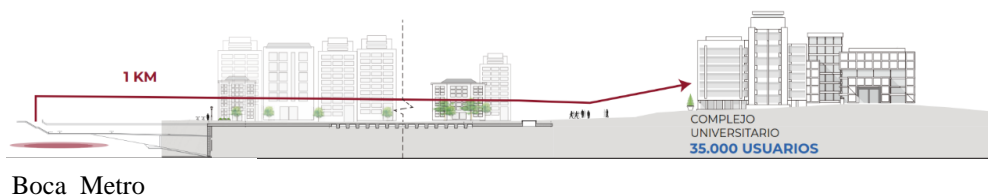
Se puede comprender como un itinerario al recorrido o ruta que siguen uno o varios tipos de usuario desde un punto A (origen) hacia un punto B (destino) en relación a la visión de oferta y demanda que se ha planteado. Dichos itinerarios suelen sostener una vocación dada por el tipo de usuario que más los frecuenta.

En un primer estudio realizado sobre ellos en esta dimensión se destaca que existen calles que mantienen mayor frecuencia de usuarios, y entre ellas se encuentran la Av. Patria, Av. Amazonas, calle Gilberto Gato Sobral, Av. América, calle Reina Victoria, entre otras; además de equipamientos muy influyentes como son las universidades por la cantidad de usuarios que acogen diariamente.

No obstante, será muy importante comprender la relación de la caminabilidad con la distancia que mantienen los recorridos entre los puntos de origen y destino, por tanto en base a los criterios ya expuestos por el libro de la red verde urbana, el urbanismo sustentable y el derecho a la ciudad se destaca la idea de pensar dichas conexiones en torno al 1 kilómetro caminable.

- **El 1 kilómetro caminable**

El 1 kilómetro caminable ha sido establecido por el taller como un parámetro que se ha desarrollado aplicando conceptos como el crono-urbanismo de Carlos Moreno (mencionado en el marco teórico) y los argumentos expuestos también en el libro de la ciudad paseable sobre los rangos de tiempo y las distancias que una persona puede recorrer a pie por temas como topografía, accesibilidad, escena urbana, seguridad vial, etc.



Boca Metro

Figura 12. Corte transversal 1 Kilómetro caminable

Elaboración: Taller profesional Quito, ¿Ciudad Paseable?

1.4.2.3 Estaciones Metro

El taller ha trabajado en torno a las estaciones: Alameda, Ejido y Universidad Central, por lo que se ha realizado un análisis sobre los números de usuarios que acogerá y distribuirá cada estación, así como también los tiempos de llegada a cada una de ellas.

Se llevó a cabo un estudio práctico de los tiempos que demora trasladarse desde los equipamientos mencionados hasta las estaciones metro a pie y en bicicleta, a partir del cual se concluyó que a varias horas del día resultan más efectivos estos tipos de movilización antes que el uso del vehículo privado

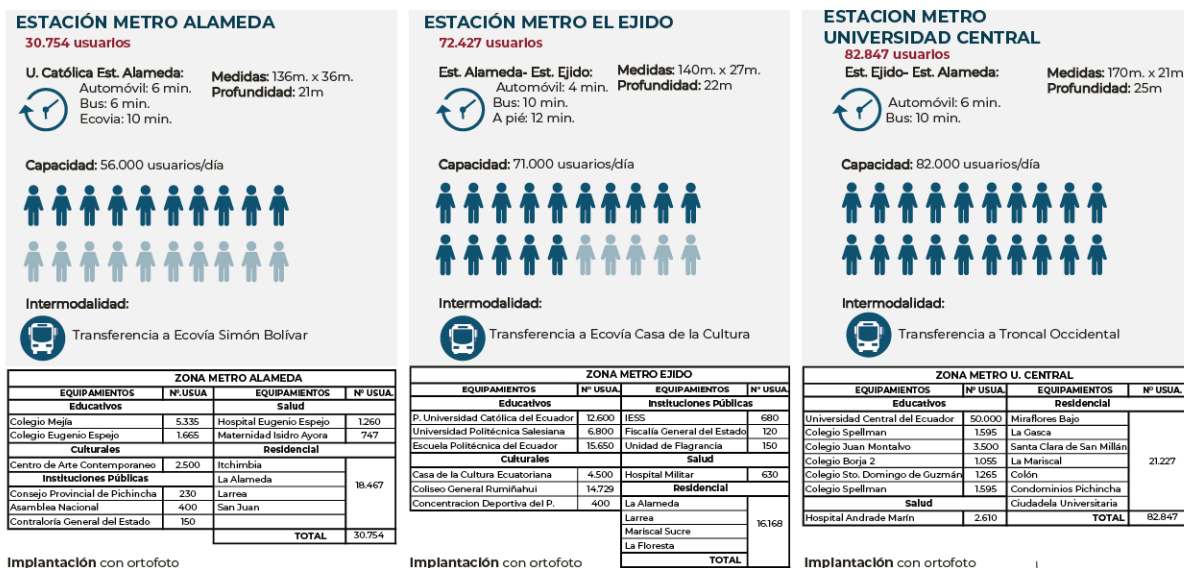


Tabla 1: Número de Usuarios y Tiempos en cada Estación Metro

Elaboración: Talle Profesional Quito, ¿Ciudad Paseable?, 2020

En conclusión, con el estudio de las estaciones metro y el trabajo de definición que se desarrolla sobre los itinerarios establecidos desde cada uno de las bocas, se logra

trazar nuevas redes de espacio público, identificando lotes de oportunidad y marcando la posibilidad de hacer efectivo el derecho a los beneficios que brinda la ciudad

1.4.3 La Red Verde Urbana en el DMQ

Según el Municipio del DMQ (2014), Quito en sus inicios abarcaba una riqueza natural destacable, con abundantes selvas andinas, humedales y demás, pero con el pasar de los años estos fueron siendo despojados por el desarrollo y establecimiento de la ciudad, produciéndose la involución de dicha superficie verde.

Así también, al compararse los planos del paisaje hídrico originario de la ciudad, se ha llegado a la conclusión de que debido al avance de la mancha urbana aproximadamente un 40% de las quebradas han desaparecido; sin embargo, varias de ellas han constituido importantes hitos urbanos, por lo que después de desaparecidas han heredado su nombre a la ciudad (Pineda, 2019).



Figura 13. Paisaje hídrico original de Quito

Fuente: Pineda, 2019 **Elaboración:** Taller Profesional, Quito, ¿Ciudad Paseable?, 2020

1.4.3.1 Pérdida de la Biodiversidad en el entorno urbano

Con el impacto de la mancha urbana sobre la superficie verde y la acelerada instauración de la trama vial, los ecosistemas empiezan a verse fragmentados, ocasionando que varias especies naturales comiencen a extinguirse; es así que se da paso a la pérdida de la biodiversidad dentro de la urbe, ya que se asegura no es posible mantenerla si se manejan poblaciones aisladas. (Ávila, Larco y Scholtz, 2014).



Figura 14. Biodiversidad y fragmentación de los ecosistemas en el DMQ

Fuente: Ávila, Larco y Scholtz, 2014

Si se recuerda los parámetros para lograr una ciudad sustentable, en la dimensión ambiental se destaca la importancia de brindar una buena calidad de vida a todos los ciudadanos, de tal forma, la Organización Mundial de Salud (OMS) denomina a los espacios verdes en el entorno urbano como “imprescindibles” a causa de los beneficios que genera tanto física como emocionalmente en las personas, además de atenuar el deterioro urbanístico contribuyendo a una ciudad más saludable y habitable; por tanto aconseja que se implemente como mínimo 9 m² de área verde/hab, siendo el ideal 15 m²/hab.

Siendo conscientes de la contaminación ambiental que se está ocasionando por la exuberante cantidad de desplazamientos motorizados y la emisión de gases como el CO₂ se puede comprender lo caótico de la situación, evidenciándose la necesidad de generar conexión ecológica a fin de crear una ciudad saludable y brindarle una mejor calidad de vida a los ciudadanos.

Como ya se mencionó en el apartado 1.1.3, la RVU es una estrategia para crear un vínculo espacial entre las áreas de potencial ecológico y las áreas naturales de conservación por medio de un tejido urbano que se conforma mediante un sistema de conectores verdes.

Sin embargo, se reitera según dicen las autoras del libro de la RVU que va más allá del simple hecho de suministrar área verde en la ciudad; por lo que se compone de tres roles que buscan llegar al objetivo de crear ciudades sustentables. Mismos que se explican a continuación y se concreta con el diagnóstico de cada uno de ellos sobre el área de estudio

1.4.3.2 Rol de Fortalecimiento y Recuperación de Ecosistemas Urbanos: RVU Ecológico

Este primer rol tiene por objetivo conectar las áreas de protección ecológica para fomentar la biodiversidad en la urbe, por medio de un sistema conformado de áreas ecológicas urbanas de transición y eco-corredores. Dicha interacción permitirá enlazar la riqueza natural en la trama urbana, logrando también una percepción de

transversalidad en la ciudad que se daría a consecuencia de la conexión generada entre los bosques situados en los laterales, oriental y occidental.

Para realizar el diagnóstico de este rol, se ha tomado en cuenta los parámetros establecidos en el apartado que habla sobre la habitabilidad del espacio público en el libro de la red verde urbana y que se dan a conocer a continuación:

- **Accesibilidad:** Hace referencia a la pendiente del terreno que mantenga el recorrido, espacios adecuados y seguros para caminar, sombra arrojada por las edificaciones, la velocidad de los autos que transitan, frecuencia de uso por parte de los peatones y potencial para la implementación de ciclovías.

EXCELENTE	Aceras de más de 2,5m. y Pendiente <5%
BUENA	Una acera de más de 2,5 m. y Pendiente <5%
SUFICIENTE	Una acera de 0,9 m., una acera de más de 0,9 m. y Pendiente entre el 5 y 8%
INSUFICIENTE	Aceras de 0,9 m. y Pendiente entre el 5 y 8%
MUY INSUFICIENTE	Aceras de menos de 0,9 m y Pendiente >8%

Tabla 2: Categorización de la accesibilidad en relación a la habitabilidad del espacio público

Fuente: Ávila, Larco y Scholtz, 2014 **Elaboración:** Taller Profesional, Quito, ¿Ciudad Paseable?, 2020

- **Calidad Ambiental y Bioclimatismo:** Se refiere a la calidad espacial del entorno, creación de parterres, redondeles y demás elementos sinérgicos, aceras con arbolado urbano y permeabilidad del suelo
- **Visuales:** Tiene que ver con la disposición de la escena urbana, se recomienda que las calles mantengas ángulos de apertura a la vista de los peatones de entre 30 y 55 grados
- **Escala Humana:** La altura de las edificaciones no debe ser muy agresiva, debe estar proporcionada en relación con la anchura de la calle o vía. Como parámetro referencial se establece entre 10 a 20 metros de altura

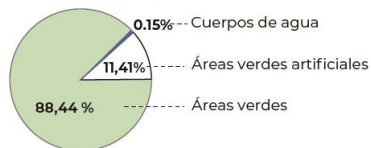
Bajo la comprensión de dichos parámetros y los argumentos expuestos en el marco teórico se realizó un diagnóstico en base a 4 categorías sobre los ejes que

tienen más potencial para generar conexión ecológica hasta los que necesitan un mayor tratamiento.

CUANTIFICACIÓN

Desglose en porcentajes de las áreas naturales existentes en el DMQ

PORCENTAJE DE ÁREAS VERDES EN EL DMQ



Área Verde VS Área Construida en el área de estudio

PORCENTAJE DE ÁREAS VERDES EN EL SECTOR DE ESTUDIO



TRAMOS CAMINABLES DEL TERRITORIO DE ESTUDIO

El diagnóstico se le da a las vías que posiblemente podrían coser la red verde

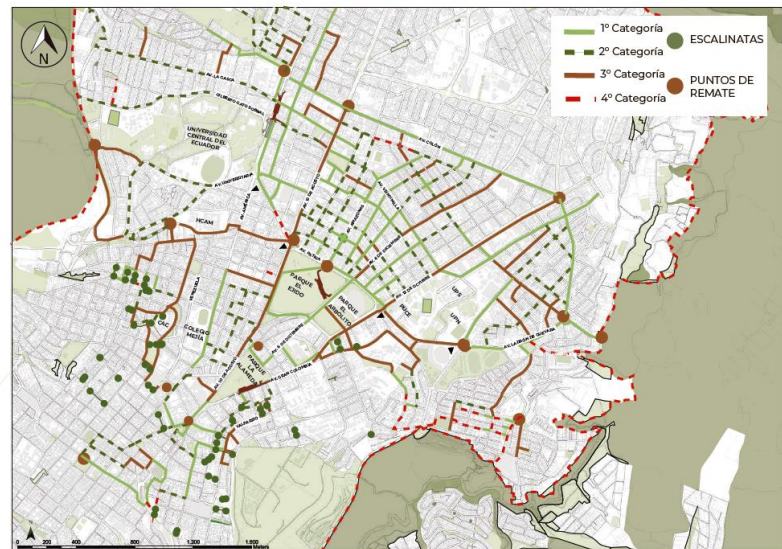


Figura 15. Rol Ecológico

Elaboración: Taller Profesional Quito, ¿Ciudad Paseable?, 2019

Así también, la cuantificación de porcentajes realizados entre las áreas verdes y las áreas construidas en el área de estudio arroja que tan solo el 4% del área urbana representa o abarca área verde, mientras que el otro 96% representa área construida.

1.4.3.3 Rol de Revitalización del Espacio Público: RVU de Revitalización

Busca componer la red de espacio público, articularlo, reactivarlo y repotenciarlo; respondiendo al modelo urbano sustentable bajo los alcances que se destacan en la dimensión ambiental. Se plantea implementar corredores y áreas de revitalización que surjan de la comprensión del verde en la ciudad ligado a los valores sociales, económicos, ambientales y patrimoniales, para fomentar la movilidad no motorizada.

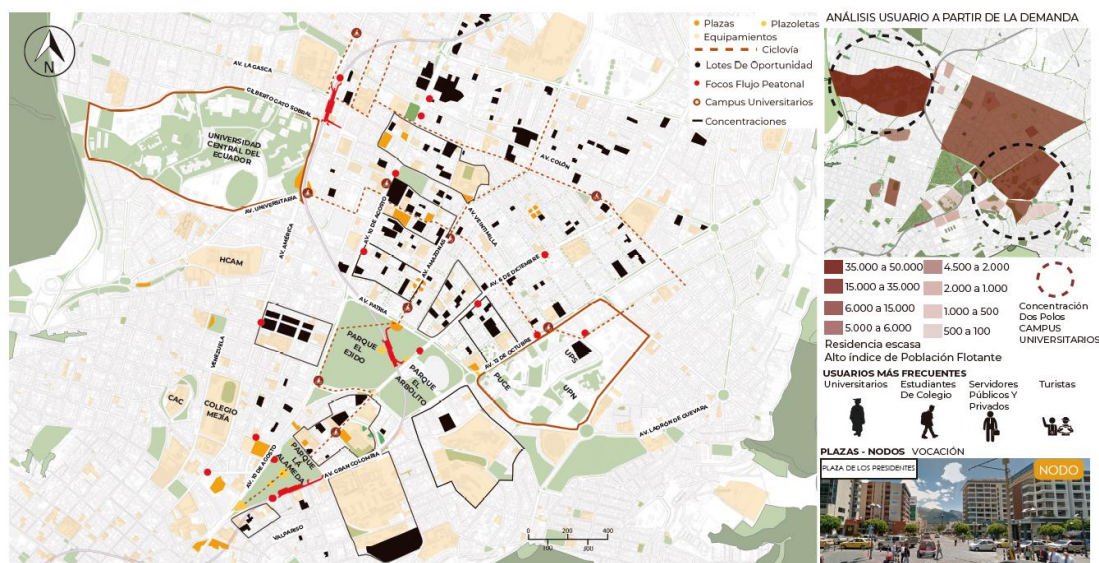


Figura 16. Rol Revitalización

Elaboración: Taller profesional Quito ¿Ciudad Paseable?, 2019

En este rol se han diagnosticado elementos que son de utilidad para la conformación de la red de espacio público. Siendo así, primero se han marcado los lotes de oportunidad, ya sea porque son lotes vacíos, empleados para aparcamiento de vehículos o con construcciones subutilizadas.

Por otra parte, se han identificado focos de flujo peatonal, como son las bocas de las estaciones metro, las paradas de buses o ciclovías; y se han diagnosticado espacios que necesitan una mayor intervención urbanística en relación a la oferta y demanda del sector.

Dentro del área de estudio se han encontrado dos equipamientos que representan influencias muy potentes, como es el caso de las universidades, que a diario reciben entre 35.000 y 50.000 usuarios, lo que representa la posible cantidad de usuarios que transitarán y aprovecharán el espacio público dentro de esta área de intervención.

1.4.3.4 Rol Escénico – Simbólico: RVU de Patrimonio del Paisaje Natural y Cultural)

Este rol se ancla a la determinación del Atlas ambiental de Quito (2016), donde se expone que Quito por su ubicación geográfica cuenta con una topografía privilegiada, de tal forma, en beneficio a su orografía cuenta con visuales majestuosas

hacia las áreas de preservación natural, es así que en el año 1978 es declarado por la UNESCO como Patrimonio Cultural de la Humanidad gracias a su Centro Histórico y a su valor escénico.

Por tanto, este lineamiento plantea como objetivo poner en valor el Paisaje natural y cultural; proteger, revitalizar y recuperar rutas con potencial turístico-recreativo que pongan en valor los espacios escénicos que tiene el DMQ

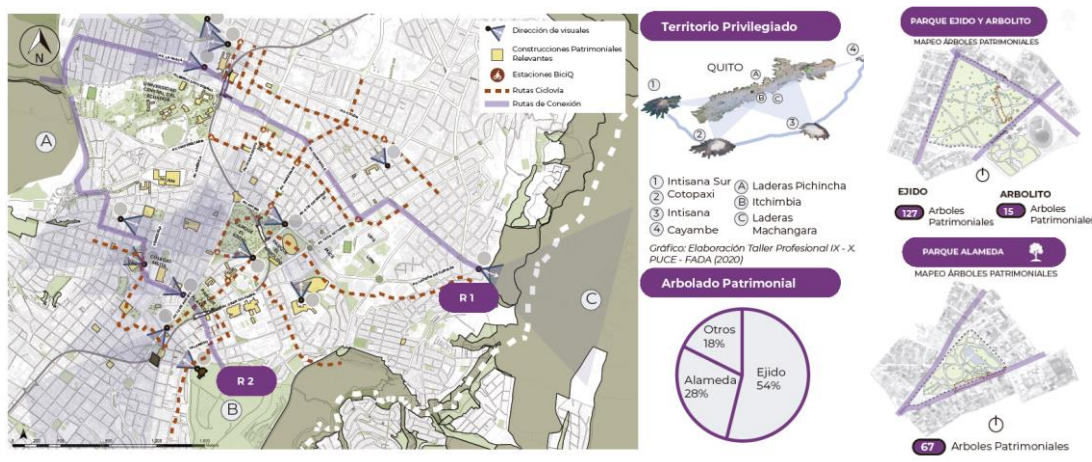


Figura 17. Rol del Patrimonio Natural y Cultural

Elaboración: Taller profesional Quito ¿Ciudad Paseable?, 2019

A partir del análisis de este rol se ha determinado que dentro del área de estudio encontramos 3 parques de escala metropolitana (Alameda, Ejido y Arbolito) que abarcan una concentración de aproximadamente el 80% de arbolado patrimonial existente en el DMQ. Además la red de ciclovías se ve fragmentada en algunas zonas a causa de la topografía, sin embargo se han diagnosticado vías que pueden ser tratadas para darle más importancia a esta modalidad de transporte; además de poner en valor la cultura y patrimonio de la ciudad



Figura 18. Visuales al Patrimonio Natural y Cultural

Elaboración: Taller profesional Quito ¿Ciudad Paseable?, 2019

Como se puede observar en el gráfico, existen ejes viales como la actual Av. Patria, que tienen mucho potencial sobre las visuales, a partir de las cuales se pueden crear rutas de contemplación e ir tejiendo la red peatonal.

1.4.4 Las Centralidades en el DMQ

Las centralidades, según HYDEA - Target Euro (como se citó en el BID, 2010 p.17): “Son espacios multifuncionales de diferentes escalas, con un rol definido, que atraen personas y bienes en donde se producen intensos intercambios colectivos”. En este concepto, las centralidades se distinguen por ser sitios con alta concentración de actividades y servicios que determinan el grado de atracción de personas según su escala; así como también por gozar de buena accesibilidad interna y externa para el resto de la ciudad; además de representar un punto de referencia para la comunidad como el centro de la zona a la que corresponden.

Quito, según el BID (2010), es una ciudad que por su condición geográfica se ha visto fuertemente condicionada, pues su crecimiento ha tendido a evolucionar de forma longitudinal.

El Municipio del DMQ (2009) comenta que en el área suburbana del DMQ se ha diagnosticado una tasa creciente de 0,71 a 4,68 has, debido a movimientos migratorios desde la denominada “macro centralidad” producto del costo minoritario del suelo en sectores como Calderón – San Antonio y además la opción de tener mejores condiciones ambientales como se dan en los valles de Cumbayá – Tumbaco y Los Chillos. Se añade también que, las proyecciones para el año 2025 sobre la población arrojan que el DMQ tendrá cerca de 2’736.638 habitantes, de los cuales 1’809.362 se ubicarán en la macro centralidad y 927.276 en el resto del territorio.

Por otra parte, el BID (2010) alerta que en cuestiones de funcionalidad urbana, varios sectores se empiezan a tornar “monofuncionales”, por la especialización del suelo, ocasionan un alto número de desplazamientos en vehículo motorizado, así como también espacios saturados o deshabitados a diferentes horas del día, que crean problemas de inseguridad.

1.4.4.1 Mapeo de uso de suelos y análisis de centralidades

Para el diagnóstico de esta dimensión se ha realizado un mapeo con respecto al uso de suelo que se da en relación a las edificaciones cercanas a cada una de las estaciones metro, tomándose en cuenta frecuencia de uso, escalas e itinerarios. En la gráfica 19 se señala la situación de las centralidades dentro del área de estudio en el año 2019, donde se puede ver la diversidad de usos y evidenciarse la cercanía y accesibilidad de las bocas de las estaciones metro a los servicios de la zona

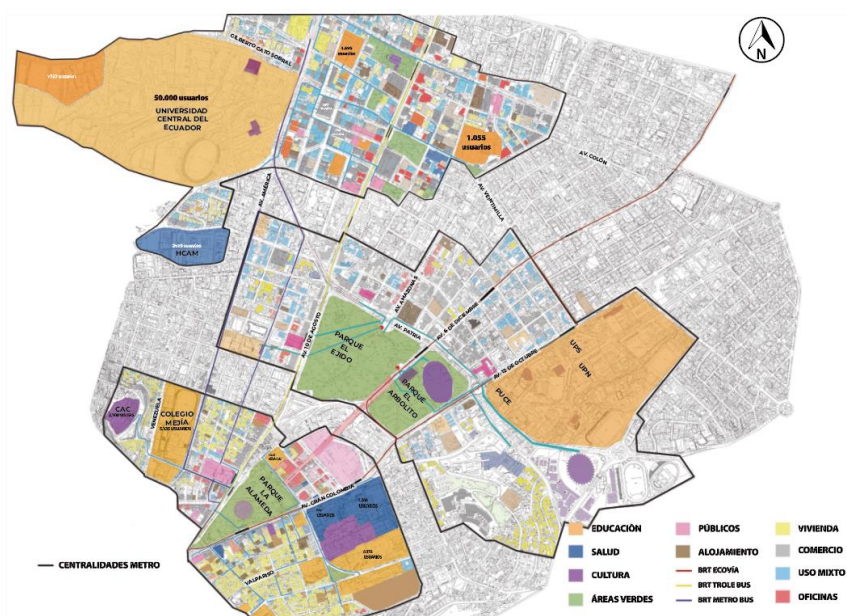


Figura 19. Mapeo de Uso de Suelos en el Área de estudio
Elaboración: Taller profesional Quito ¿Ciudad Paseable?, 2019

1.4.4.2 Análisis de Equipamientos en el área de estudio

Después de realizado el análisis del mapeo, se concluye que el porcentaje de equipamientos en todas las zonas supera el 57% del territorio, por tanto, se puede hablar de la existencia de un alto porcentaje de población flotante a varias horas del día. La tipología de equipamientos predominante para cada una de las áreas influenciadas por el metro le brinda un carácter especial, así mismo se puede concluir el tipo de usuario que las frecuenta.

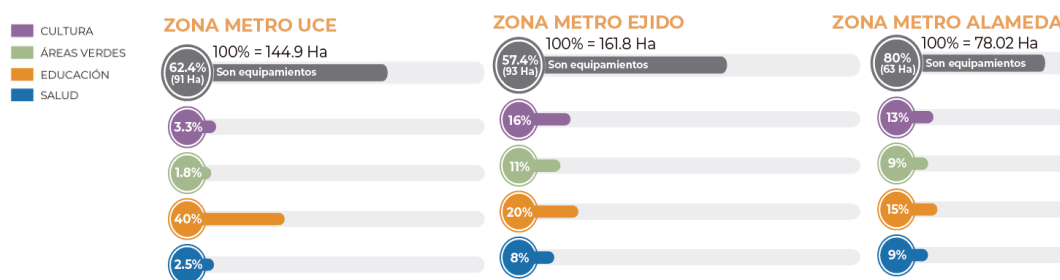


Figura 20. Análisis uso de suelo: Equipamientos

Elaboración: Taller profesional Quito ¿Ciudad Paseable?, 2019

1.4.4.3 Análisis de Vivienda, oficina y uso mixto en el área de estudio

En base al estudio realizado se puede notar que del porcentaje extraído de vivienda se encuentran concentraciones en las zonas aledañas a los equipamientos de carácter educativo; por otra parte se puede evidenciar que tanto oficinas como edificaciones de uso mixto se encuentran ubicados más hacia los ejes de vías principales

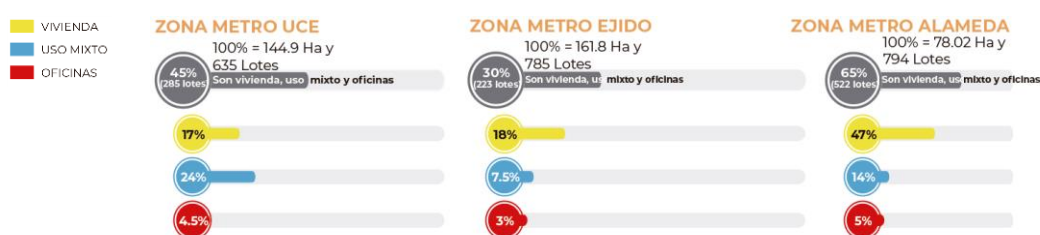


Figura 21. Análisis uso de suelo: Vivienda, oficinas y uso mixto

Elaboración: Taller profesional Quito ¿Ciudad Paseable?, 2019

Del diagnóstico realizado, se puede destacar que de las 3 zonas estudiadas en relación a las estaciones metro, la Alameda es la que más porcentaje de vivienda, uso mixto y oficinas abarca con un 65%, seguida de la zona metro UCE con 45% y la zona metro Ejido con 30%.

1.4.4.4 Itinerarios

En relación a lo que se explicó previamente en el numeral 1.4.2.2 donde se habla sobre orígenes y destinos y se explica de mejor forma lo que son los itinerarios, se ha realizado un análisis de tiempos, en torno a la idea de los itinerarios hacia los diferentes equipamientos influyentes relacionados con cada una de las estaciones Metro, mismo que se ha llevado a cabo caminando, en bicicleta, transporte público y vehículo privado. Con el cual se ha concluido que a varias horas del día, la marcha a pie resulta el mejor

modo para movilizarse, pues el sitio se ve totalmente saturado por la congestión vehicular.

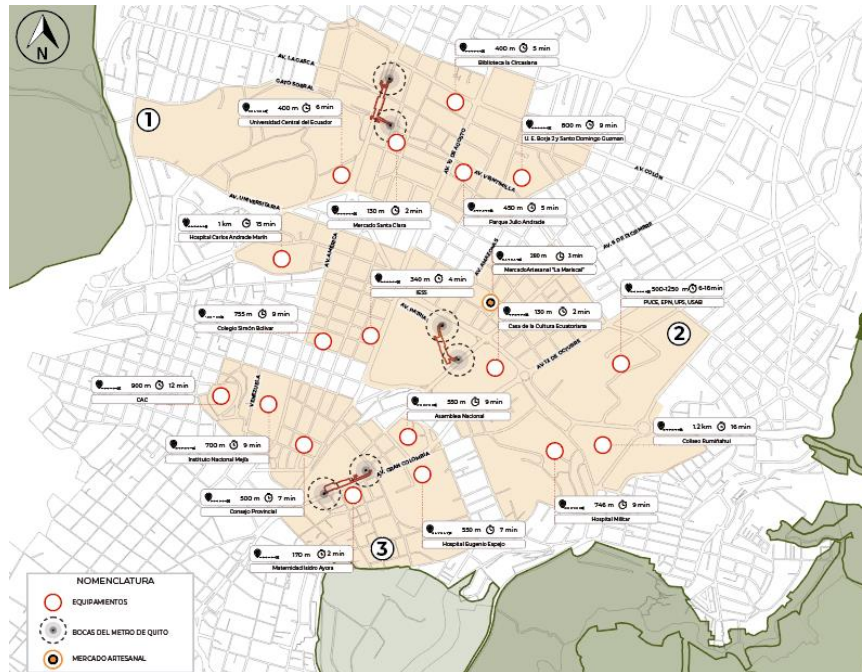


Figura 22. Mapeo Itinerarios

Elaboración: Taller profesional Quito ¿Ciudad Paseable?, 2019

Como conclusión es posible notar que las distancias entre orígenes y destinos dentro de las zonas son accesibles para el peatón, por tal motivo este factor ha sido detonante para la definición de los polígonos sobre los cuales se va a trabajar propuestas puntuales.

1.5 Conclusiones Generales

Varios factores a lo largo de la historia, tales como períodos de intensas crisis que se destacan como reflejo de las luchas y deudas sociales del país, así como la urbanización en forma radial que se ha visto fragmentada producto de la topografía originaria de Quito y el incumplimiento de las políticas públicas en relación a la planificación urbana, han ocasionado que la mancha urbana se instaure en sentido logitudinal, dejándose una concentración de centralidades en determinado espacio de la ciudad dando apertura a la creación de un hipercentro

Con ello, se ha conformado una ciudad con una clara problemática de segregación socioespacial, excluyente e ineficiente, pues producto de este fenómeno de han desencadenado problemáticas en relación a la movilidad y consecuentemente a la contaminación medioambiental.

Por tanto, hoy en día se puede concluir que la estructuración de una ciudad basada en el uso y ocupación de suelos no es lo más apropiado, pues se ha evidenciado que cada espacio merece una planificación urbana distinta, que cumpla con necesidades particulares, así como también con lo dictado por el derecho a la ciudad sobre crear ciudades accesibles y equitativas para la gente, la ciudad paseable y segura para todos y el urbanismo sostenible sobre lograr un equilibrio entre el eje ambiental, económico y social

Por otra parte, después de haber concretado el diagnóstico de las dimensiones analíticas se ha demostrado la importancia de actuar sobre los patrones urbanísticos que se observan en la actualidad, pues las cifras en relación con las problemáticas son alarmantes, y eso se vuelve notorio cuando se habla de que cada vez se pierde densidad poblacional en la zona del hipercentro.

Dicha pérdida hoy en día ya no es simplemente por el costo del suelo, sino también porque la calidad de vida para los habitantes ha bajado considerablemente en relación a los altos índices de contaminación que se presentan a causa de la saturación vehicular, los problemas derivados por la incompatibilidad de usos, saturación de actividades económicas, el ruido de las zonas turísticas, etc.; como se puede ver cada problemática conduce a una nueva.

Finalmente se comprende que los equipamientos existentes armarán las futuras redes de espacio público y verde urbano claves para permitir el desarrollo de una nueva movilidad que parte del metro como columna vertebral y enfocada hacia el peatón. Por tanto, la implementación de una red verde urbana que abarque los componentes tanto de espacio público como de patrimonio además de trabajar para recuperar la biodiversidad en el entorno urbano se vuelve una necesidad.

CAPÍTULO 2. QUITO, ¿CIUDAD PASEABLE? UN NUEVO ENFOQUE HACIA EL MODELO DE CIUDAD

Una vez concluido el diagnóstico respecto al área de estudio, se da paso al diagnóstico e intenciones urbanas más específicas en relación a una de las tres estaciones metro.

Siendo así, para comprender de mejor manera, este capítulo inicia vinculando el sistema metro a las distintas áreas definidas con respecto a las 3 zonas metro desarrolladas, al mismo tiempo que se van seleccionando los lotes de oportunidad.

En dicho contexto, a continuación se explica una condición determinante de la propuesta desarrollada por el Taller de Titulación correspondiente a intervenciones multiescalares que tienen como base a las Zonas Metro

2.1 La Multiescalaridad del Sistema Metro

Se ha concluido que para una correcta planificación de las ciudades, el estudio y la intervención deben darse de forma escalar; es decir desde lo macro hasta lo micro. Por tanto, desde la perspectiva de trabajar a partir del Metro de Quito como una oportunidad para repensar los patrones de movilidad y en sí del funcionamiento de la ciudad, se parte comprendiéndolo como un sistema total de 15 estaciones que genera influencia en el entorno cercano a cada una de ellas.

De tal forma el sistema metro corresponde a todas las áreas de influencia dictadas por cada una de las estaciones, mismas que se enmarcan como zonas metro y sectores metro; explicados a continuación.

2.1.1 Sector Metro

Representa un área conformada por dos o más estaciones del sistema metro, y su respectiva área de influencia que es menor o igual a los 500 metros, de tal forma se la puede divisar como un conjunto que se ha diagnosticado en base a diversos parámetros según sea el caso.

En el caso de este taller de arquitectura se ha tomado como punto de partida y para el análisis al Sector Metro conformado por las estaciones: La Alameda, El Ejido y Universidad Central, por todo lo que se ha venido mencionando desde las bases teóricas y porque se ha concluido que presentan problemáticas que necesitan propuestas de intervención que incentiven a cambiar los patrones actuales de la planificación urbana

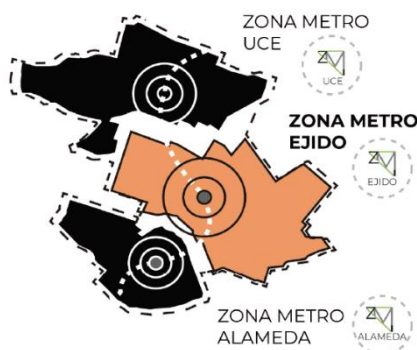


Figura 23. Diagrama sector metro

Elaboración: Taller Profesional Quito, ¿Ciudad Paseable?, 2019

Cada uno de estos sectores otorga la posibilidad de armar las redes verdes y de espacio público articulando distintas áreas de la ciudad, pues permite conformar propuestas que vayan atando todo el espacio urbano.

2.1.2 Zona Metro

En base a las dimensiones analíticas explicadas en el anterior capítulo (contexto social histórico, movilidad, red verde urbana y centralidades), se han establecido polígonos de acción, que contienen los espacios mayormente influenciados por las estaciones metro seleccionadas y a los cuales se les ha denominado Zonas Metro. Dentro de ellas de igual forma se ha realizado un análisis más puntual para implementar propuestas urbano – arquitectónicas que apunten en las problemáticas encontradas

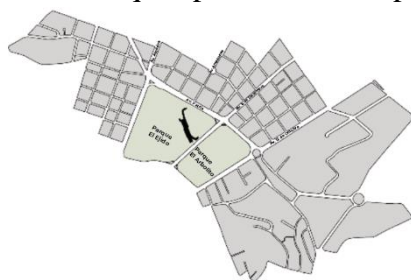


Figura 24. Diagrama zona metro

Elaboración: Taller Profesional Quito, ¿Ciudad Paseable?, 2020

Las Zonas Metro pretenden conformar áreas urbanas que respondan al modelo de ciudad sostenible, sobre lograr espacios con equilibrio sobre el tema ambiental, económico y social; además de actuar sobre las ideas impartidas sobre el derecho a la ciudad y el cambio sobre los patrones actuales de la movilidad.

2.1.3 Corredor Metro

Son ejes de intervención que actúan como conectores de los polígonos de acción, de esta forma el sistema metro no pierde fuerza y se pueden lograr objetivos como los de la red verde urbana que habla de crear un tejido verde y de espacio público que recupere la biodiversidad dentro del área urbana.

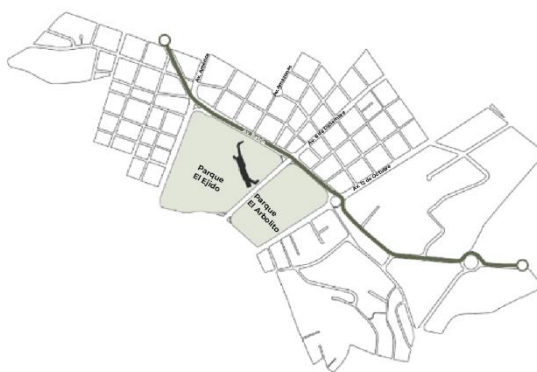


Figura 25. *Diagrama corredor metro*

Elaboración: Taller Profesional Quito, ¿Ciudad Paseable?, 2019

2.2 Polígonos de Acción – Definición de la propuesta de Zonas Metro a partir de las Estaciones Metro

La delimitación de los polígonos de acción se ha establecido como resultado del análisis realizado sobre las dimensiones analíticas correspondientes a: Contexto Social Histórico, Movilidad, Red Verde Urbana y Centralidades; pues cada una plantea varias metas e ideales, en torno a los cuales se ha trabajado y se presentan a continuación.

Primeramente, para el ámbito de movilidad se ha tomado en cuenta la idea del 1 kilómetro caminable/paseable, como parámetro detonante que ayuda a enmarcar cada una de las zonas.

Por otra parte, para el ámbito de la red verde urbana la presencia de los corazones verdes en cada zona, lo que representa un aporte fundamental a la salud

ambiental del espacio, así como también acoger áreas de espacio público que puedan potenciarse, nodos de concentración tanto peatonal como vehicular (plazas y equipamientos influyentes de la zona), y algo muy importante que es el reconocimiento de lotes subutilizados, clasificándolos como oportunidad de escala, integración parcelaria, reutilización de preexistencias, etc., para realizar intervenciones que resuelvan las problemáticas planteadas.

Finalmente, para el ámbito de las centralidades se considera los “itinerarios” que no son simplemente generar tramas de conexión de un punto a otro, sino que hablan sobre comprender transeúnte y sus necesidades, concluyendo cual sería el recorrido que tentativamente seguiría por las condiciones de la ciudad

De tal forma se fueron configurando tejidos entre las bocas del metro y los equipamientos atractores que generan importantes destinos de cada zona en torno al 1 kilómetro caminable; además tomándose en cuenta que cada una de ellas cuente con las tipologías de: educación, salud, cultura, vivienda y área verde.

2.3 Diagnóstico e intenciones urbanas dentro de la Zona Metro Ejido

Se ha seleccionado la Zona Metro Ejido en primer lugar porque a diferencia de las otras dos zonas metro esta cuenta con una zona especial turística que es La Mariscal; y dentro de ella con uno de los principales referentes turísticos de la ciudad que es el Mercado Artesanal.

Por tanto, aquí se encuentra una clara oportunidad para apuntalar sobre los temas culturales y los valores sociales de los cuales se habló en el eje social de la matriz de sustentabilidad, como son convivir y educar; además de trabajar sobre eje económico en relación a la economía asociada al turismo y además fomentar la caminabilidad por ser esta una zona con una topografía privilegiada favorable para el peatón, elaborando propuestas paisajísticas en relación a lo que sugiere el eje ambiental y sus objetivos sobre crear una ciudad más saludable y con mejor calidad de vida para el ciudadano.

Adicionalmente, abarca un complejo de equipamientos educativos conformado por cuatro universidades, mismas que a diario acogen a un aproximado de 35.000 usuarios,

dato que sirve para concluir que esto puede significar la posibilidad de 35.000 transeúntes/día que recorren y utilizan el espacio público.

Por otra parte, el Municipio de Quito (2012) acota que esta zona de la ciudad fue seleccionada para acoger una estación metro por razones como asociarse al Bus de Tránsito Rápido (BRT) Ecovía en la Av. 6 de Diciembre, beneficiar a la descongestión ocasionada por autobuses convencionales de los Chillos y la Marín, así como también por mantener actividad económica y cultural. Se pronostica que la estación contará con un aproximado de 72.427 usuarios/día.



Figura 26. Zona Metro Ejido

Elaboración: Taller Profesional Quito, ¿Ciudad Paseable?, 2019

Según el estudio realizado por el taller, esta zona metro consta de aproximadamente 161.80. Has, cuenta con dos bocas metro de ingreso y salida, una ubicada en la Av. Patria, con vista frontal a la Av. Amazonas y otra situada en la Av. 6 de Diciembre frente a la estación de la Ecovía; además cuenta con una Zona Especial Turística (ZET) que es La Mariscal. De tal forma, a continuación, se exponen las conclusiones e intenciones diagnosticadas para esta zona metro en específico sobre las cuatro dimensiones analíticas.

2.3.1 Contexto Social Histórico en la Zona Metro Ejido

Esta zona se considera como un punto de expansión y conexión entre la ciudad antigua y la ciudad moderna; conformada por barrios a los cuales se les ha brindado especial atención en cuanto a la planificación, como es el caso de la Floresta, la Mariscal y Larrea. Mantiene una condición de vivienda media – alta desde sus orígenes, pues cuenta con una topografía privilegiada y consecuentemente con un alto valor del suelo; además aquí se estableció la llamada “Ciudad Jardín”, que es la Mariscal.

Además de ello ha existido un hecho relevante, que es la construcción de Mercado Artesanal La Mariscal, pues antes del año 2000 los artesanos vendían sus productos de manera informal en el eje de la Av. Amazonas y calles adyacentes en este sector.

2.3.2 La Movilidad en la Zona Metro Ejido

Desde esta perspectiva se concluye que es una zona muy accesible, pues cuenta con la presencia de los tres BRT, además de buses de transporte urbano, ciclovías y por su topografía privilegiada representa una zona con potencial para la incentivar la marcha a pie. Es un punto de conexión estratégica en sentido Este – Oeste, ya que acoge a los flujos vehiculares provenientes de los valles de los Chillos y Tumbaco.

Sin embargo, se observa que el espacio se encuentra fragmentado por ejes viales de transporte que han sido visibles desde la aparición del tranvía y que permanecen hasta hoy en día; entre ellos se encuentran a la Av. 12 de Octubre, la Av. 6 de Diciembre, la Av. Amazonas, la Av. 10 de Agosto y la Av. Patria; es claro que dichos ejes que se denotan como vías arteriales por sus dimensiones y flujos son capaces de acoger la mayor cantidad de flujo vehicular y contribuyen al quiebre de la red peatonal.

Además es evidente que en los últimos años se ha desencadenado un fenómeno sobre la subutilización de espacio y la destrucción del patrimonio para la implementación de área de parqueo para el vehículo motorizado, dato que se desarrollará mejor más adelante.

2.3.3 La Red Verde Urbana en la Zona Metro Ejido

Desde la lógica de la Red Verde Urbana, encontramos que el corazón verde de la zona está compuesto por dos parques de escala metropolitana como son “El Ejido” y “El Arbolito”, mismos que según el MDMQ (2014) abarcan un total de 142 árboles patrimoniales (127 el Ejido y 15 el Arbolito), lo que representa un aproximado del 54% del total de especímenes en el DMQ, y por tanto este espacio evidencia un área ecológica de transición muy importante para la potenciar y articular demás componentes de este sistema desde lo ecológico hasta lo patrimonial y cultural.

Adicionalmente se ha diagnosticado bajo los parámetros del rol de revitalización que, dentro del perímetro marcado, existe un aproximado de 37 lotes subutilizados, dato que representa cerca del 4,71% del total de predios dentro de la zona; la mayor parte de ellos han sido catalogados así por funcionar simplemente como aparcamiento de vehículos, no obstante, según la RVU de revitalización dichos espacios representan una oportunidad para reactivar, potenciar o rehabilitar el espacio público, introducir espacios verdes, consolidar espacios y conectar equipamientos.

2.3.4 La Centralidades en la Zona Metro Ejido

Se concluye que aproximadamente el 57,4% dentro de la zona se encuentra ocupada por equipamientos, de los cuales varios representan una influencia importante para la población que frecuenta este espacio; esto puede verse como un beneficio en relación a la intención de acoger varias tipologías de equipamientos dentro del polígono marcado, como son: educación, salud, cultura, área verde y vivienda.

Sin embargo, se ha diagnosticado que del total tan solo un 30% del territorio en la zona representan lotes destinados a vivienda (18%), uso mixto (7,5%) y oficinas (3%); motivo por el cual se crean espacios monofuncionales con problemáticas a determinadas horas del día; como inseguridad, alta congestión vehicular, aglomeraciones, entre otras.

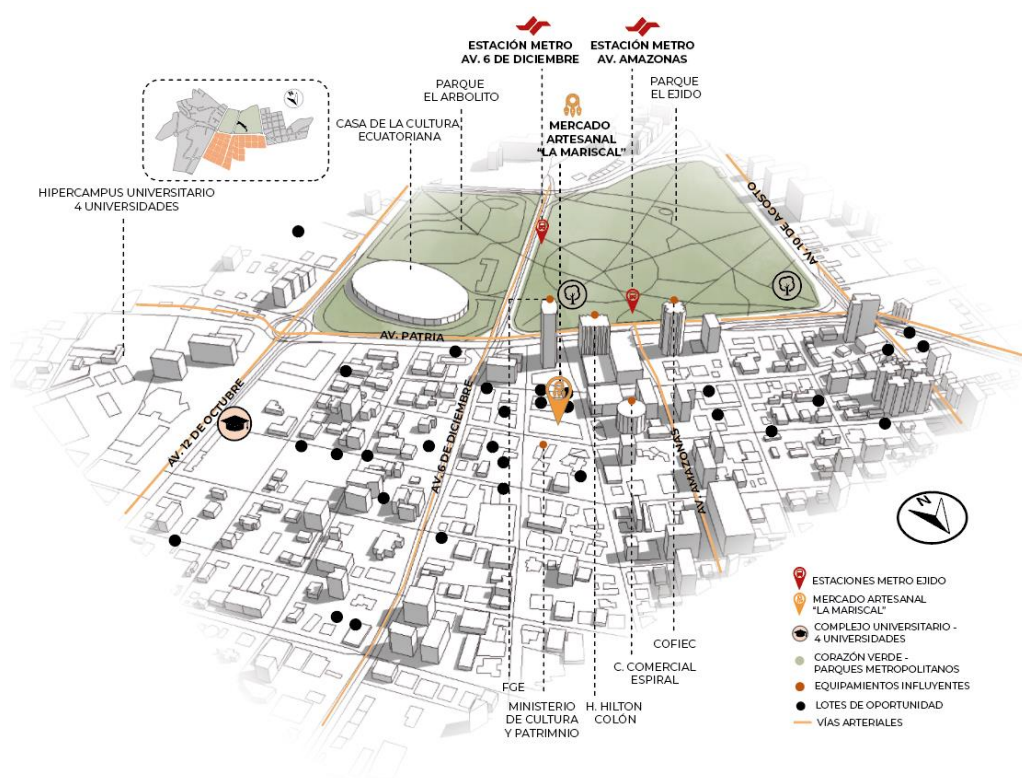


Figura 27. Mapeo conclusiones Zona Metro Ejido

Elaboración: Propia, 2020

2.4 Planteamiento Macro: Propuesta Urbana para la Zona Metro Ejido

Comprendiéndose el potencial de este sector y los motivos de su elección en consonancia con las alternativas sobre visibilizar un enfoque hacia la ciudad de cercanía tanto física como social, se procede a la configuración de la propuesta desde la escala macro, misma que responde a la creación de un Corredor Ecológico

2.4.1 Corredor Ecológico

A partir del objetivo planteado por la red verde urbana sobre generar conexión ecológica y recuperar la biodiversidad dentro del entorno urbano, se desarrolla la idea de conformar un corredor ecológico en la Av. Patria, eje vial que según dice la Secretaría de Territorio Hábitat y Vivienda (STHV) (2019), en el plan especial de “La Mariscal”, es el eje mayormente transitado por flujo peatonal, principalmente entre semana.

Teniéndose en cuenta eso, así como también los objetivos planteados en la dimensión de movilidad que hablan de fomentar la caminabilidad y priorizar formas de

movilización que se han visto rezagadas como la bicicleta o la marcha a pie, se plantea la pacificación de la Av. Patria en todo su eje, con parte de la Av. América y Ladrón de Guevara; permitiéndose en superficie únicamente la circulación de transporte público y carga pesada

En virtud de esto se conduce la implementación de un Corredor Ecológico configurado por de una serie de parques lineales, elementos sinérgicos y demás componentes de espacio público, que vaya articulando áreas ecológicas urbanas, como son los “corazones verdes” o en este caso los dos parques de escala metropolitana que se encuentran en esta zona (El Ejido y El Arbolito) además de otros complejos de equipamientos como son las universidades.



Figura 28. Corredor Ecológico – Av. Patria

Elaboración: Propia, 2020

Consecuentemente, se plantea la construcción de una vía soterrada en el mismo tramo pacificado, por el cual se permitiría el tránsito de vehículos de carga liviana o transporte privado. Logrando con ello conjugar varias modalidades de transporte y no solo priorizar la del vehículo motorizado, además de aportar a la descongestión de esta zona a determinadas horas del día y contrarrestar la contaminación ambiental



Figura 29. Av. Patria – Vía Soterrada

Elaboración: Taller Profesional Quito, ¿Ciudad Paseable?, 2020

2.5 Análisis del barrio “La Mariscal”

Después de haberse expuesto el planteamiento macro – urbano para la zona metro Ejido, como un corredor ecológico que se articula a otros ejes del cinturón verde existente en las tres zonas metro, se puede evidenciar como se va configurando la red de conexión verde en la ciudad.

Posterior a esto se busca adentrarse a la propuesta micro-urbana, a la cual se articulará la propuesta arquitectónica. Por tal motivo, a continuación, se expone un análisis del área más focalizada a la intervención en relación al entorno próximo al Mercado Artesanal, que es el barrio “La Mariscal”; para finalizar con un apartado de conclusiones que conduzcan a la propuesta

2.5.1 Elementos relevantes en la historia del sector “la Mariscal”

Según Mancheno (2013), a inicios del siglo XX en el barrio de la Mariscal se hallaban huertas y quintas pertenecientes a las élites de la sociedad capitalina; pero en la década de 1920, los terratenientes propietarios de los terrenos se ven en la necesidad de parcelarlos para ponerlos en venta.

Posteriormente en la década de 1930 se crean dos vías longitudinales, la Av. Centenario (hoy Av. Amazonas) y la Av. Mariano Aguilera (hoy Av. 6 de Diciembre), mismas que dividen el espacio en 3 partes y se convierten en los ejes referenciales para el trazado del resto de la trama interna; ya para el año de 1940 inicia el Plan Regulador de Quito y se toma la idea de trabajar en torno al concepto de la ciudad jardín, para que “La Mariscal” fuera considerada como una ciudadela que configurara una imagen urbana particular

Sin embargo, ya en los años 70 se transforma radicalmente, pues se convierte en un centro urbano de uso múltiple con un sinnúmero de edificaciones destinadas a servicios, administración y comercio; la ocupación del suelo y la incompatibilidad de actividades comienza a caotizar la zona.

Más adelante durante el año de 1981 y con la implementación del Plan Quito, ya este espacio se reconoce como un área de preservación histórica, corredor de actividades múltiples un nuevo centro urbano, pero consecuentemente como resultado de un proceso de cambio no controlado comienza su deterioro y decadencia, siendo así, preferentemente se opta por iniciar con el comercio asociado al turismo.

De tal forma en el año 2000 se lleva a cabo la construcción del Mercado Artesanal de la Mariscal y ya para el año 2012 es declarada como una Zona Especial Turística (ZET) después de haber se aprobado su plan de gestión. Hoy en día gracias a su importante legado de historia urbana y arquitectónica se encuentra en proceso para su declaratoria como Patrimonio Cultural del Estado (STHV, 2019).

2.5.2 Análisis sector “La Mariscal”

Según dice la STHV (2019), “la Mariscal” es un sector muy dinámico y cambiante de la ciudad, desde sus inicios fue un polo atractor de actividades comerciales, administrativas y de recreación, pero con un componente esencial, la residencialidad; además con el pasar de los años en este territorio se han ido concentrando un alto número de actividades vinculadas a la economía del turismo, es tal que en el año 2012 , por medio de la Ordenanza Metropolitana 0236 se reconoce a este sector como una Zona Especial Turística, motivo por el cual inicia un plan de gestión turística que se aprueba el 07 de octubre del año 2013; mismo que debía ser actualizado en el año 2018 pero no se ha visto realizado

No obstante, a pesar de haber sido reconocido como tal, actualmente es un sector que presenta un gran número de problemáticas, que según la STHV (2019) radican en:

- **Las características de uso y ocupación del suelo:** Dentro de este sector encontramos cuatro usos de suelo, M, RU2, RU3 y E; pero con la posibilidad en RU3 de implementar comercios CZ1A y CZ1B, factor que ha ocasionado áreas con saturación de actividades económicas, principalmente orientadas al consumo de bebidas alcohólicas; situación que ha ocasionado que la vivienda

se vea desplazada hacia otros sectores de la ciudad debido a la incompatibilidad de usos

- **Pérdida de la función residencial y decrecimiento de la población:** Según un estudio realizado por el INEC, actualmente la Mariscal cuenta con un aproximado de 10.617 residentes (entre 26 y 53 Hb/ha), valor que representa la pérdida de un 18% del total de población residente registrada en el año 2010 (12.976 habitantes).

- **Alta concentración de edificaciones y lotes subutilizados:** Se diagnostica una subutilización de la norma, pues apenas el 16.84% de las construcciones han aplicado la altura máxima prevista por el PUOS, además en varios casos se ha optado por derrocar edificaciones para implementar fácilmente aparcamientos en superficie

- **Deterioro de la calidad del Espacio Público:** Se ha diagnosticado que tanto superficies peatonales, así como también mobiliario, señalética y el arbolado urbano existente, son escasos y se encuentran en malas condiciones

- **Congestión y Alto flujo Vehicular:** Este sector representa un espacio en la ciudad que goza de una alta cobertura de transporte y fácil accesibilidad; además de ser un punto de conexión en sentido Este – Oeste que canaliza importantes flujos vehiculares que provienen de los valles de Tumbaco y los Chillos

- **Servicio de estacionamiento y Ocupación de Vías como Zona Azul:** Tanto el grado de atracción de flujos por la concentración de servicio públicos y privados, como de servicios asociados al turismo, ha ocasionado la implementación masiva de plazas de parqueo, registrándose un total de 9.504. Siendo así, se conoce que, a diario, 32.313 vehículos usan este servicio; además el número de lotes que mantienen este uso representan 82.283,68 m² (4.43% de la superficie de La Mariscal) y la oferta de zona azul ocupa el 44% de las vías en el sector

2.5.3 Zona Especial Turística “La Mariscal”

Quito recibe aproximadamente 460.000 turistas al año; sin embargo, ha sido identificado más que como un espacio de atractivo turístico como una “zona de destino”, es decir, un centro de distribución para diversos sectores del país, pues sus huéspedes suelen traslapar y continuar su viaje hacia otros espacios. Destacándose así como el principal centro turístico receptor que distribuye el turismo en el país

En dicho contexto, la Alcaldía del DMQ (2013) señala que, la Ordenanza Metropolitana No. 0236 declara y delimita a “La Mariscal” y “Centro Histórico” como las primeras “Zona Especial Turística” (ZET) en el DMQ; y es así que el 07 de octubre del 2013 se pone en vigencia el nuevo plan de gestión turístico para el sector de “La Mariscal”

Vale destacar entonces que no todo el territorio urbano definido por la Ordenanza 0236 puede ser reconocido como “espacio turístico”, pues no cuenta con los atributos de facilidades, atraktividad e infraestructuras turísticas que permiten la ejecución de actividades de ocio y en general el establecimiento de productos turísticos.

Por tal motivo, la Alcaldía del DMQ, 2013 expresa que: “Los ‘atractivos’ o sitios con mayor notoriedad turística en el sector de La Mariscal son: el mercado artesanal, la feria artesanal del parque Ejido, el Museo Mindalae, el complejo religioso de Guápulo, los museos de la Casa de la Cultura, el Museo Guayasamín y la Capilla del Hombre”; de tal manera, se afirma que en esta ZET a diferencia del Centro histórico, prácticamente no se encuentran atractivos turísticos en todo el sentido de la palabra, ni actividades con intereses temáticos a excepción del Museo Mindalae, considerándose entonces a los mercados artesanales como los puntos de “atracción” más importantes por el comercio de productos artesanales y su afluencia diaria

Es así que este sector ha sido destacado como una ZET más que nada porque cuenta con una gran cantidad de servicios turísticos y por ser reconocido como un centro de diversión lúdica nocturna, ya que, en relación a atractivos culturales el Mapa

Turístico Oficial de Quito Turismo manifiesta que, el DMQ cuenta con un total de 101 atractivos culturales, de los cuales el 50% están ubicado en la ZET Centro Histórico, y solamente el 1% se encuentra en La Mariscal. No obstante, el catastro de establecimientos turísticos del 2012 confirma que La Mariscal abarca aproximadamente el 24% de establecimientos de alojamiento y el 25% de establecimientos de alimentación en relación al total contabilizado en el DMQ; concluyéndose así que en general un 26% de los establecimientos de servicio turístico se encuentran en este sector.

CUADRO # 3 CATASTRO TOTAL DE LAS ZET, DE LA CIUDAD DE QUITO							
CATASTRO CIUDAD DE QUITO	Quito	CH	%	LM	%	Otros	%
Total: Numero de Establecimientos	3743	303	8%	984	26%	2456	66%
Fuente: Quito Turismo Catastro de Servicios Turísticos 2012 Elaboración: Grupo Consultor							

Tabla 3: Total de establecimientos dedicados al servicio turístico

Fuente: Alcaldía del DMQ (2013)

Por otra parte, se han diagnosticado dos sendas (Av. Amazonas y Calle Reina Victoria), que articulan la estructura del espacio turístico, ya que vinculan atracciones y espacios públicos como parques, museos, plazas, lugares de artesanías y demás, dentro de ejes turísticos de escala adecuada para el uso peatonal y de homogéneo paisaje urbano; en especial la Calle Reina Victoria (Alcaldía del DMQ, 2013)

2.5.4 Conclusiones

Según los datos históricos, el barrio de la Mariscal fue el primer desplazamiento de las élites de la ciudad hacia áreas fuera del Centro Histórico. Desde sus inicios ha sido pensada como la Ciudad Jardín, y a pesar de que hoy en día se ha ido perdiendo ese concepto, aún conserva dicho ideal, pues se ubica aledaña a dos parques que conforman un área de potencial ecológico que son el Ejido y el Arbolito. Por tanto, es evidente el valor paisajístico que esta zona ha tenido y debe recuperarse

Con el pasar de los años, la vivienda ha sido despojada de este sector hacia otros de la ciudad debido a temas como la saturación de actividades económicas y de diversión, contaminación ambiental por la exuberante cantidad de flujo vehicular, además de implicaciones asociadas a la ZET, que han ocasionado el deterioro del

espacio. Dicho fenómeno ha ocasionado que el espacio se vuelva monofuncional en varias zonas y se surjan problemáticas en relación a la seguridad

Así mismo, la Mariscal se ha vuelto un importante foco receptor de población flotante, debido al tipo de actividades que allí se desarrollan hoy en día; factor que ha conllevado a la implementación de un sinnúmero de aparcamientos, pues la presencia del vehículo privado cada vez es mayor en la ciudad; no obstante, se observa que dichas plazas de parqueo se ubican tanto en lotes vacíos como en espacios de zona azul, ocasionando una subutilización del espacio

Por otra parte, se concluye que, actualmente esta zona es el principal punto de llegada para el turismo de la ciudad, debido a la cantidad de establecimientos asociados al servicio turístico que posee y representan el 26% del total en el DMQ. Por tanto, se denota la importancia de enfatizar sobre la imagen que se quiere hacer llegar al turista sobre la identidad y cultura nacional. Se encuentra entonces una oportunidad, en uno de los espacios más representativos en el sentido turístico y económicamente activo del lugar, el actual Mercado Artesanal “La Mariscal”

Dicho mercado, representa el “atractivo” más relevante dentro de la ZET La Mariscal, sin embargo este no ha sido tratado como tal; además representa un importante referente para Quito en relación al tema cultural, pues puede ser visto como hito de la ciudad, ya que no se encuentra otro similar dentro del DMQ.

Por tales motivos es el espacio perfecto para poner en valor temas culturales que hacen referencia a rasgos identitarios de una ciudad como Quito, como es el tema de la cosmovisión andina, la geografía sagrada, la orientación, etc., mediante propuestas que pongan en valor el patrimonio tanto natural como cultural de la ciudad, además brindarle un atractivo al turista con el que viva una experiencia diferente; es decir crear un verdadero atractivo que con identidad.

CAPÍTULO 3: DESARROLLO Y CONCEPTUALIZACIÓN DE LA PROPUESTA URBANO – ARQUITECTÓNICA

Después de haberse concretado el análisis sobre el entorno más próximo al área donde se desarrollará el proyecto que es La Mariscal, este capítulo da inicio con el análisis de referentes, y como se habló anteriormente sobre la importancia de intervenir en base a manejar distintas escalas, se lleva a cabo primero el análisis de un referente urbano y posteriormente de uno arquitectónico.

A raíz de ello, se profundizan algunos conceptos previos al diagnóstico que se ha realizado en base a un estudio de campo sobre el actual Mercado Artesanal para poder concretar la problemática.

Se expone la conceptualización del proyecto y se explica cómo será manejada más adelante. El capítulo finaliza dándose a conocer la propuesta micro – urbana para este trabajo de titulación, así como también el plan masa del proyecto y su respectiva matriz de auditoría peatonal.

3.1 Análisis de Referente

3.1.1 Referente Urbano. La Supermanzana

En el año de 1860 se pone en marcha el “Plan Cerdá”, en el cual inicialmente se ensanchaba calles, se definía alturas máximas, se reubicaba industrias y se exigía zonas verdes dentro de las manzanas.

Sin embargo, en la década de los 70 se introducen modificaciones al proyecto, dando parte a la posibilidad de edificar en espacios donde antes eran áreas libres, se incrementa la superficie y altura de los edificios, se reducen las áreas verdes y aumenta considerablemente el tráfico de vehículos motorizados. De tal forma, años después se plantea la idea de la supermanzana como una iniciativa para la posible solución a la situación que vive en la actualidad la ciudad de Barcelona (Ayuntamiento de BCN, s.f).

Salvador Rueda, director de la Agencia de Ecología Urbana de Barcelona, presenta un modelo de ciudad organizada bajo la idea de las “supermanzanas”, concepto que ha venido desarrollando desde 1987 (El Ágora, 2019).

Según cuenta Rueda (2016), en aquel entonces, los servicios técnicos de medio ambiente del Ayuntamiento de Barcelona, entre sus trabajos de control, realizan un mapa de ruido de la ciudad, a través del cual se evidencia que el ruido seguía un patrón de todo o nada, es decir, que los espacios por donde pasan los vehículos mantienen niveles de ruido diurno inadmisibles, siempre superiores a los 65 dBA, y se concluye que, para disminuir esto a niveles admisible, el espacio debe ser vecinal.

De tal forma, con esta motivación se inicia la búsqueda de una solución y mejora para la ciudad que no comprometa la funcionalidad del sistema urbano, pero sí que motive y priorice otras formas de movilidad pensándose en el peatón. Es entonces que surge la idea de articular mediante “células urbanas”, a lo que finalmente se le denominó “supermanzanas”.

Las supermanzanas son espacios de aproximadamente 400 o 500 metros de lado, lo que representa 9 manzanas, alrededor de las cuales se articula una especie de anillo como si fueran vías básicas, mismas que conectadas unas con otras conforman una red diseñada para el vehículo de paso. Dentro de ella, el espacio se transforma a un lugar donde se da la máxima preferencia a los peatones, pues se reduce a casi nada el tráfico motorizado, permitiéndose el ingreso solamente a los vehículos que tengan como origen o destino un área ubicada en las intervías, es decir, no vehículos que solo la atraviesen, como pueden ser de los residentes, vehículos de carga y descarga o emergencias, en una red local de velocidad no mayor a 10 km/h (Rueda, 2016).

En fin, representa un área sin contaminación, donde las calles se vuelven vecinales, sin ruido, etc. Se pronostica que esta estrategia logra liberar la ciudad del espacio que actualmente ha sido ocupado por los vehículos, para potenciar la movilidad a pie y en bicicleta; es así que, en el caso de Barcelona se pronostica liberar hasta un 70% del espacio.

De esa manera el autor afirma que si se ve a cada supermanzana como un módulo y se las ubica en conjunto, se puede lograr una red de transporte perfectamente sincronizada, en la cual los vehículos motorizados circulan por las vías perimetrales; mientras que las calles interiores están destinadas al viaje a pie y la bicicleta, pero además de eso, es importante recalcar que, cada supermanzana en sí misma, brinda la oportunidad de realizar un proyecto urbanístico de transformación, siguiendo la idea del “urbanismo sostenible del siglo XXI” expuesto por Rueda.

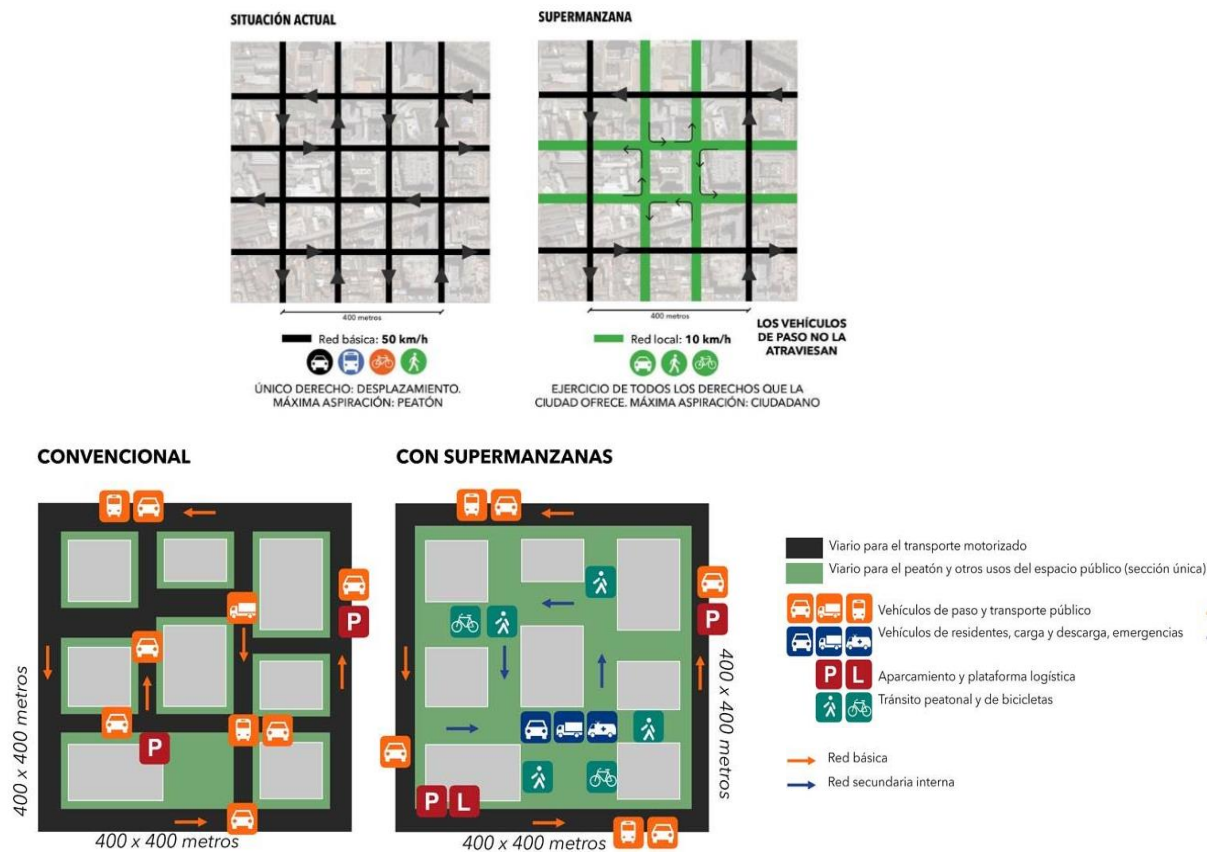


Figura 30. Relación entre el modelo convencional vs con supermanzanas

Fuente: Ciudades Sostenibles. BID, 2015

3.1.1.2 El Urbanismo Sostenible del Siglo XXI según Salvador Rueda

Las supermanzanas urbanísticas permiten aplicar varios de los principios de esta nueva forma de pensar las ciudades, siendo así, entre los propósitos más relevantes se busca generar:

- Densidad poblacional que dé sentido a la existencia de equipamientos y genere diversidad de personas

- Que las personas sean ciudadanos y puedan gozar de un espacio público en el que se ejerzan los derechos de cultura, entretenimiento, ocio, manifestación e intercambio social en general
- La máxima habitabilidad en el espacio público, referida a atractivo (diversidad de actividades, biodiversidad), confortable (contaminación atmosférica, sin ruido, confort térmico) y ergonómico (buena relación calle-edificio, accesible)
- El abastecimiento de equipamientos (según sea el tipo) ubicados a una distancia que pueda ser cubierta en un lapso de entre 5 y 10 minutos a pie.

En dicho contexto, se manifiesta que los planes urbanísticos actuales suelen ser desarrollados tan solo en dos dimensiones, por lo que no son capaces de cumplir los principios expuestos; sin embargo, el “urbanismo ecosistémico”, propone tres planos: en subsuelo, en superficie y en altura (figura31). La implementación de dicho urbanismo en cada supermanzana logra un modelo de ciudad más sostenible (Rueda, 2016).

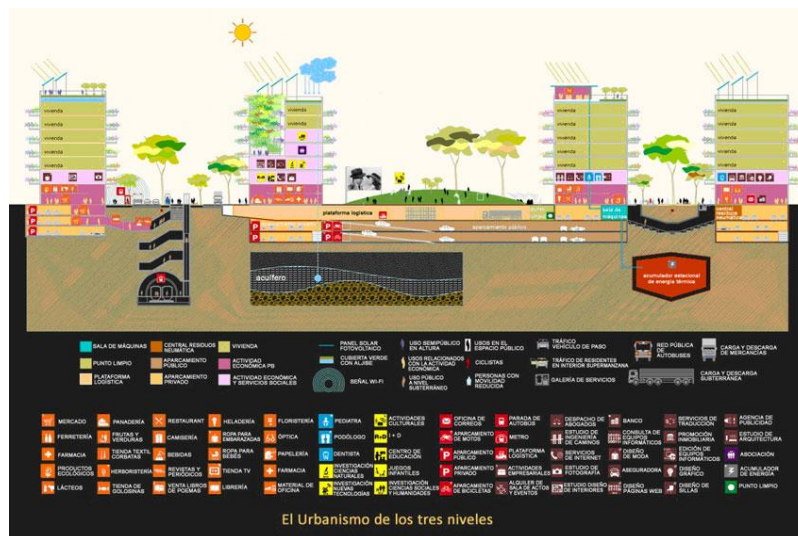


Figura 31. Esquema funcional del Urbanismo Ecosistémico

Fuente: Rueda, 2016

Finalmente, se dice que esta iniciativa logra otorgar la posibilidad al peatón de transitar naturalmente, jugar, divertirse o realizar intercambios económicos, además de mejorarse la movilidad para los ciclistas, así como la seguridad vial por la reducción de tráfico, se reducen las emisiones de CO2 y el ruido (BID, 2015).

Por tanto, es relevante mencionar que las supermanzanas además de proponerse en Barcelona también se recomiendan en otras ciudades de tamaño intermedio que se están desarrollando rápidamente en América Latina y el Caribe como Quito, Buenos Aires, o también como Madrid, Vitoria-Gasteiz, etc., ya que se pueden acoplar a la red principal de vías existentes (Rueda, 2016 y BID, 2015).

En conclusión, las supermanzanas son una estrategia que claramente logra asociar los diferentes modos de movilidad sin darle prioridad al vehículo motorizado, de tal forma si se recuerda todo lo expuesto sobre el marco teórico y se lo relaciona con los propósitos del “urbanismo sostenible del siglo XXI” y a lo que se propone sobre el “urbanismo ecosistémico”, expuesto por Rueda, se encuentra finalmente la directriz a través de la cual se puede crear un espacio que desarrolle los ejes de la construcción multidimensional sobre los valores ambiental, económico y social para lograr el equilibrio y transformar los patrones urbanísticos actuales encaminándolos hacia una ciudad sustentable.

Además vale recalcar que cada supermanzana es una oportunidad para desarrollar una propuesta de espacio público de calidad, además por su atractivo puede potenciar el turismo, incentivar a la caminabilidad y consecuentemente activar la economía local de determinado sector

3.1.2 Referente Arquitectónico. Centro Comercial Artesanal Quitus

El centro comercial artesanal Quitus, ubicado en la parte centro-norte de Quito, en el sector de Santa Clara de Millán, inaugurado en el año 2001, representa un proyecto que pretendía ser la edificación más importante en comercialización artesanal del país.

Sin embargo, Perugachi 2018 expresa que la construcción claramente se ve conformada por un solo volumen rectangular, que por haberse desarrollado bajo su concepto de “centro comercial”, marcó las pautas de su programa y espacio arquitectónico. Consecuentemente, la edificación presenta una serie de factores conflictivos que no le permiten alcanzar el objetivo propuesto, ya que el uso o la tipología para la cual fue diseñada no ha sido bien tratada.



Figura 32. Centro Comercial Artesanal Quitus – Vista Aérea

Fuente: Acero Tecnología S.A (2020)

Actualmente esta edificación es vista como un contenedor comercial, un elemento monolítico carente de relación con su entorno, permeabilidad, áreas verdes y espacio público.

Por otra parte se añade que en cuanto al tema de circulación, los corredores alargados que conectan locales comerciales uno frente a otro conforman un espacio monótono, además los flujos se concentran más en la planta baja, disminuyéndose considerablemente en la planta alta; por otra parte, la iluminación natural no se encuentra bien manejada, pues simplemente se la aprovecha en los corredores ubicados en las partes periféricas de la edificación.

El proyecto cuenta con 565 locales comerciales, de los cuales actualmente el 45,30% se encuentran cerrados, y se destaca que tan solo un 9,4% mantiene la vocación artesanal, mismo que se encuentran concentran en el corredor principal de la planta baja (Perugachi, 2018).

En conclusión, dicho “Centro Comercial Artesanal” fue pensado como una nueva tipología que aspiraba ser algo más que un mercado de ocupación temporal, pero que no pretendía ser un centro comercial convencional. No obstante, habiéndoselo analizado, este proyecto representa un claro ejemplo de que el concepto de “centro comercial artesanal” demuestra una relación incompatible (Perugachi, 2018).

De tal forma se evidencia que la comercialización artesanal necesita de una respuesta arquitectónica distinta, no puede ser tratada con las mismas estrategias empleadas para el comercio del producto industrial; es verdad que existen principios funcionales que se pueden aplicar, como son: las dimensiones proporcionales y adecuadas, el manejo de flujos, ubicación de locales según el uso y demás; sin embargo, el tratamiento espacial no puede ser el mismo.

3.2 La lógica de los equipamientos comerciales

Después de haber comprendido las falencias de una edificación como el Quitus, que ha sido diseñada bajo la determinación de un concepto errático; antes de comenzar con el estudio del actual Mercado Artesanal “La Mariscal”, surge la necesidad de comprender la lógica que siguen tanto el centro comercial como el mercado, cuales son sus diferencias y porque si se los juntan crean una relación incompatible.

3.2.1 El Centro Comercial

López, (1997) explica que, dentro de la dinámica social dada en el fin de siglo, el consumo se ha convertido en un elemento central de vida; siendo así, los centros comerciales se han transformado en espacios sociales, de esparcimiento y turismo; que cumplen un papel muy importante en la reestructuración urbana.

Añade que el centro comercial se caracteriza por ser un espacio en el que se comercializan productos industrializados ligados al consumismo; que además de ser pensado como un ambiente de consumo masivo y como un espacio de ocio para el visitante.

Complementa mencionando que es un espacio compuesto por un grupo de negocios distribuidos en uno o más niveles, ubicados en torno a dos o más tiendas departamentales que sirven como polos de atracción y se los conoce como “anclas”, a modo de garantizar el flujo de los usuarios por la mayor cantidad de espacios. Por lo general se los diseña en base a hileras de tiendas, una en frente de otra.

En un inicio estos equipamientos pretendían de forma estricta ser mercados en los que las personas pudiesen comprar determinados artículos; pero, a partir de la década de los 50 se van acoplando nuevas funciones y actividades que varían desde comprar, comer, encontrarse con amigos, planear negocios hasta simplemente pasear, distraerse, etc. (López, 1997).

Vale tomar en cuenta entonces, que dentro de estos lugares el usuario puede adoptar dos actitudes, ir a consumir o a tomarse un tiempo libre o de ocio, siendo la finalidad más que nada es distraerse, divertirse y socializar. Son además focos importantes de turismo, pues el turista va a conocer con la mentalidad de que siempre encontrará algo diferente (Usin, 2013).

Por otra parte, Beatriz Sarlo (2010), en su escrito se refiere al centro comercial como una “capsula o nave espacial” que ha sido acondicionada por la estética del mercado y que mantiene cierta uniformidad. Se recalca entonces que, como una nave espacial fácilmente se pierde la noción del tiempo, gracias a que se maneja mucho la iluminación artificial, así como también el sentido de orientación.

Para el centro comercial, la ciudad no existe, pues este ha sido construido para reemplazarla, y por eso olvida e ignora todo lo que lo rodea, motivo por el cual se dice que representa un espejo de la crisis que vive hoy en día el espacio público; acomoda la ciudad a su presencia.

3.2.2. El Mercado

Según comenta Medina (2014), los mercados son espacios comerciales de carácter universal, sitios donde se expende principalmente alimentos, por lo general en pequeñas cantidades; además son conocidos como lugares privilegiados y simbólicos para la adquisición del producto fresco. Pero más allá de su actividad primaria o base, los mercados son espacios privilegiados, pues son lugares donde se reúne la gente, habla, intercambia información, circula, en general, donde se observa actividad social; son puntos de encuentro y de comunicación intercultural.

Acota que los mercados a lo largo de la historia han representado espacios muy importantes en relación con los barrios o áreas urbanas en las cuales se insertan; es tanto así que se pone como ejemplo el mercado de Santa Caterina en Barcelona, el cual al ser temporalmente trasladado para someterse a remodelación, ocasionó una rápida degradación en el tejido social y comercial de su barrio.

Además, sostiene que dichos espacios se mantienen en constante movimiento bajo la necesidad de irse transformando como respuesta a nuevos planteamientos y demandas sociales. De tal forma, deben afrontar la reforma de sus estructuras, a nuevos tiempos, nuevo público, nuevas tecnologías, etc., pues en los últimos años se ha observado factores que crean competencia con estos espacios; es así el caso de los supermercados, mismos que se muestran como una alternativa más práctica y barata, por estar más asociados a la industria.

El mercado con el paso de los años y las intervenciones conserva una esencia particular, en la cual se evidencia que se ha convertido en un atractor turístico, ya que acoge la posibilidad de “sentir el pulso de una sociedad”, pues representa la oportunidad de aproximarse a sus habitantes y recursos, ofreciendo una imagen particular del lugar visitado, de lo local o lo auténtico del sitio (Medina, 2014).

3.2.3 Relación entre el Centro Comercial y el Mercado

Habiendo expuesto los lineamientos de ambas tipologías, se ha llegado a algunas conclusiones que se dan a conocer en este apartado.

Tanto el centro comercial como el mercado datan de un mismo proceso evolutivo solo que uno de ellos en medio del desarrollo se ha visto infectado por el fenómeno de la globalización y de la producción industrializada. Acción que lo ha llevado a ir perdiendo la sensibilidad en el diseño de su espacio.

Producto de ello el mercado se ha visto sometido a la necesidad de irse adaptando a lo que solo puede verse como una competencia de producción económica;

sin embargo, es notorio algo como esto no proporciona los mejores resultados ni es muy posible de lograr.

Los mercados son equipamientos urbanos, en los cuales se evidencia de forma palpable la cultura y costumbres de una sociedad; por tanto, su esencia radica en la capacidad de transmitir este sentido de comunidad y de acogida. El mercado es un espacio social, es un punto de referencia que le brinda sentido barrial a determinada zona.

Siendo así, evidentemente el mercado es un nodo de la ciudad que tiene la máxima capacidad de brindarle a determinado espacio un sentido de identidad cultural, lo más cercano posible al espacio público o “espacio de todos”.

3.3 La Preexistencia: Mercado Artesanal “La Mariscal”

El Mercado Artesanal de la Mariscal, representa un equipamiento que evidentemente ha sido diseñado como un espacio que no cubre con las necesidades ni expectativas que se le da; por tal motivo a continuación se lleva a cabo su análisis y diagnóstico.

El Ministerio de Turismo (2017) comenta que el Mercado Artesanal fue inaugurado el 12 de mayo del año 2000; Marco Quishpe (presidente del establecimiento) cuenta que años atrás los artesanos vendían sus productos en la Av. Amazonas y calles aledañas, hasta que el Municipio de Quito decide construir el mercado como una solución rápida después de realizar un censo para verificar la cantidad de trabajadores, reubicándolos con el objetivo de brindar un mejor servicio e imagen a los visitantes del sector.

Sin embargo, cuatro años después de su construcción, en el año 2004, repentinamente ocurre un incendio que casi consume la totalidad del inmueble, y en dicho panorama se ven en la necesidad de reconstruirlo rápidamente. Actualmente, el establecimiento ha sido reconocido como el mayor referente de artesanías ecuatorianas; a diario recibe a un aproximado de 1500 visitantes, cifra que asciende a más de 2000

en épocas de Agosto y Diciembre; cuenta con un total de 196 locales comerciales. (Ministerio de Turismo, 2017).

3.3.1 Situación Actual

El geógrafo de la Orstom René de Maximy (1984), quien analiza barrios de Quito, asegura que el mercado se encuentra ubicado en un sitio estratégico de la ciudad, por varias razones, entre ellas que: “La Mariscal” es un sector de difícil acceso para los habitantes de bajos recursos económicos, se encuentra próximo a importantes hoteles que dan servicio a turistas extranjeros, entre ellos el Hotel Hilton Colón, lo que ocasiona un flujo constante de turista.

Se ha mencionado que la problemática del mercado no radica necesariamente en la comercialización del producto o en el funcionamiento del mismo, sino más bien en la obsolescencia del espacio, pues la infraestructura se vuelve insuficiente ante las necesidades y además se ha evidenciado la imposibilidad que ha tenido el mercado desde su construcción de convertirse en un verdadero atractivo turístico de la ciudad, más allá de un espacio donde se comercializan artesanías a pesar de ser altamente visitado diariamente por turistas. (Andrade, 2017).

Por otra parte, Carrillo (2016) también afirma que actualmente el mercado no es un lugar adecuado, tanto en los servicios que brinda a productores y clientes como en infraestructura, además que es necesario conformar un espacio que despierte el interés de los visitantes, y se vea como el ícono cultural.

3.3.2 Diagnóstico en base al estudio de campo

El actual Mercado se encuentra ubicado en la calle Jorge Washington, entre los cruces de las calles Reina Victoria y Juan León Mera, a aproximadamente 4 minutos a pie de la estación metro ejido. En su contexto inmediato se encuentran equipamientos que representan importantes influencias atractoras de flujo peatonal, como son el Centro Comercial Espiral, el Hotel Hilton Colón, el edificio de la Fiscalía General del Estado y el Ministerio de Cultura y Patrimonio; mismos que se ubican en las manzanas aledañas que bordean al mercado



Figura 33. Esquema ubicación Mercado Artesanal “La Mariscal”

Elaboración: Propia, 2021

3.3.2.1 Espacio y Función

El espacio cuenta con un acceso principal que se da por la calle Jorge Washington, dos ingresos laterales que se muestran por la calle Reina Victoria y la calle Juan León Mera y ocho accesos pequeños que sirven para ingresar independientemente a cada uno de los pasajes.

Al interior el espacio se ve fragmentado, pues el diseño se basa en una secuencia de tiras alargadas de locales que no se comunican entre sí; se cuenta con la presencia de una plaza central con espacio público precario, que de igual forma no mantiene conectividad con nada. Además, las actividades que no se refieren a la comercialización de productos como áreas son: administrativas (17.85m²), guardianía (8.20 m²) y baterías sanitarias (22.20 m²) se presencian como elementos añadidos



Figura 34. Espacio – Función, Mercado artesanal “La Mariscal”

Elaboración: Propia, 2020

Dentro del espacio además se evidencian otras problemáticas, entre ellas como se puede observar en la primera imagen de la figura 35 la presencia de niños, en su mayoría preescolares, de edades entre 1 y 8 años que se han visto en la necesidad de habitar en los espacios de venta mientras sus familiares trabajan. Se llevaron a cabo encuestas y se llegó a la conclusión que cerca de un 35% de los propietarios de los locales debe lidiar con esto diariamente.

Además, como se constata en la segunda imagen de la figura 35 el espacio público prácticamente es inexistente, pues se cuenta con la presencia de una plaza, sin embargo esta se torna un espacio vacío sin mayor atractivo, conectividad con los espacios o diseño



Figura 35. Problemática: niños y espacio público precario

Elaboración: Propia, 2020

Por otra parte, al interior por el diseño y el espacio la exhibición de los productos no es la mejor, pues difícilmente se aprecia la diversidad de productos que cada local presenta; sin embargo, se ha encontrado que existen espacio en los que la percepción visual mejora y es en los locales ubicados en las partes esquineras de cada eje, como se puede ver en la segunda foto de la figura 36



Figura 36. Exhibición

Elaboración: Google fotos

3.3.2.2 Circulación

La circulación al interior es lineal y rígida, los recorridos angostos y alargados en cada uno de los pasajes mantienen una dimensión aproximada de 1,70 metros de ancho por 27 metros de largo, algo que evidentemente es desproporcionado; y a pesar de ello aun cada uno de los locales tiene la posibilidad de extenderse con sus artículos de exhibición hasta 30 centímetros fuera de local, dejando en algunos casos un ancho en las circulaciones de aproximadamente 1,10 metros.



Figura 37. Circulación Mercado artesanal "La Mariscal"

Elaboración: Propia, 2020

La configuración interna es monótona y en consecuencia la circulación, por lo que resulta fácil perder el sentido de la ubicación y no recorrer la mayoría de locales

Al conformarse un espacio tan rígido, con pasillos tan largos y desproporcionados, el resultado es la sobresaturación de los recorridos a horas específicas del día, principalmente en horarios de 3 a 5 de la tarde, ocasionando problemas de ventilación, incomodidad, etc.



Figura 38. *Saturación en la circulación*

Elaboración: Propia, 2020

3.3.2.3 Módulos de venta y dimensionamiento del espacio interno actual

Los módulos de venta mantienen una dimensión de 2,60 metros de ancho por 1,80 metros de profundidad. Según se ha analizado dentro de ellos en su mayoría el espacio de venta donde se aloja el artesano/comerciante es un cuadrado con un área de 1,26 m² (1,4m*0,9m), la exhibición es complicada, puesto que no la logra apreciar bien en cada uno de los locales, a excepción de los locales ubicados en las esquinas, ya que allí existe un panorama más abierto.

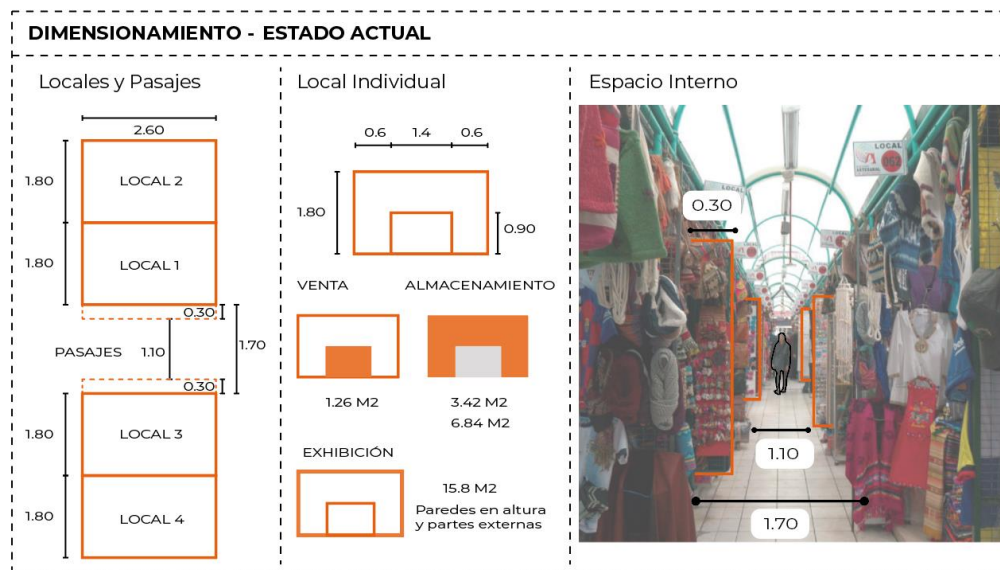


Figura 39. Dimensionamiento de los espacios internos – Estado Actual

Elaboración: Propia, 2020

3.3.2.4 Análisis de Tipologías de Venta existentes en el Mercado

Se determina una clasificación tipológica sobre los locales comerciales en relación al tipo de artículo predominante que vendan; en ese sentido se ha llegado a la conclusión de que las tipologías predominantes son las de textiles (37,16%); maderas y cerámicas (24,32%) y joyería (14,20%). Por otra parte, también encontramos tipologías que tienen una concepción bastante distinta a las antes mencionadas, como son la de confites, cacao y licores (7,43%) por estar relacionadas a elementos comestibles; y la de obras artísticas (3,37%).

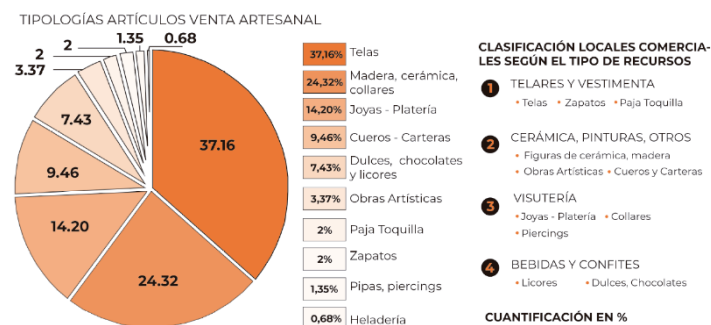


Figura 40. Porcentajes tipologías locales comerciales

Elaboración: Propia, 2020

3.4 La economía asociada al turismo

Según CEDEX (2009), la marcha a pie puede resultar una actividad económicamente de interés, pues se asegura que la presencia de flujo peatonal resulta

ser una función de soporte a la actividad económica local y en general al comercio; además en base a varios estudios realizados se menciona que, los espacios aptos para el peatón en la ciudad resultan un imán turístico; es decir que, el turismo como base de algunas economías locales o regionales se potencia en espacios urbanos caminables y accesibles

De tal forma, el Mercado Artesanal acoge diariamente un aproximado de 2000 usuarios, lo que lo convierte en un foco turístico sumamente potente, pero que actualmente no ha encontrado un sentido de identidad, motivo por el cual se ve como un equipamiento que cumple simplemente con un fin lucrativo, carente de carácter y atractivo. Por tal motivo, a continuación, se dará a conocer un poco más acerca de los valores turísticos que tiene el país y sobre las bases que harán posible otorgándole un sentido de carácter e identidad

3.4.1 Ecuador, cultura, identidad y valores característicos

3.4.1.1 Artesanía en el Ecuador y la producción nacional

Ecuador ha sido reconocido mundialmente como un país pluricultural, plurinacional y multiétnico gracias a la presencia de varios grupos humanos con cualidades únicas que los hace peculiares. (Andrade, 2017)

De tal forma, la artesanía elaborada resulta ser el reflejo tangible del bagaje cultural que posee el territorio y, así pues, representa una importante fuente para la economía, ya que genera una actividad productiva que abarca al 32,7% de la población económicamente activa. Se menciona entonces que, el alto grado de riqueza cultural es lo que le permite a Ecuador ser considerado un punto turístico a nivel mundial y reconocer al ingreso anual que genera el turismo como un aporte importante para la economía local (Andrade, 2017).

Pero más allá de pensar simplemente en la artesanía como elemento representativo de la cultura que puede ser expendido en un determinado punto de comercio, cabe destacar muchos otros recursos que se destacan en referencia a toda la producción nacional.

De tal forma, el Ministerio de Producción y Comercio Exterior expone en su informe sobre las exportaciones no petroleras del año 2019, que se recaudó un total de USD 13,650 millones, de entre las cuales el camarón se fijó como el principal producto de exportación (3,891 millones), seguido del banano (3,174 millones), los enlatados de pescado (1,207 millones); finalmente ubicándose a las flores en cuarto lugar con USD 880 millones y en quinto al cacao con USD 657 millones.

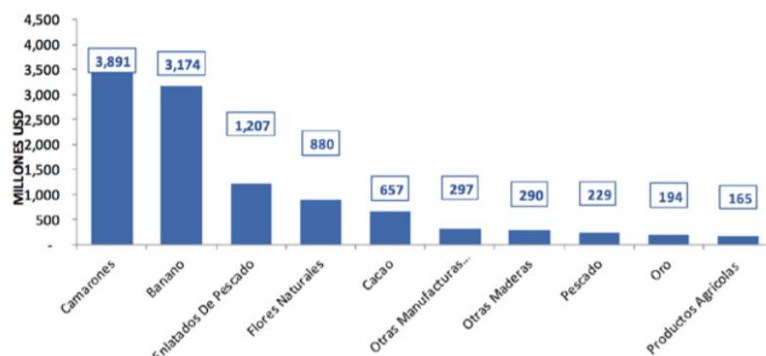


Figura 41. Principales Productos Exportados por Ecuador en el año 2019

Fuente: Banco Central del Ecuador (BCE) **Elaboración:** Ministerio de Producción, 2019

Con cual podemos notar la cantidad de recursos que el país genera y tiene para dar; es tanto así que se menciona que Ecuador es el primer exportador mundial de banano y el tercer exportador mundial de flores; además, el Ministerio de Agricultura y Ganadería (2020) acota que es el primer exportador de cacao en grano en América y el cuarto a nivel mundial en relación a los productos de este tipo.

Por tanto, si se piensa en los recursos que posee para potenciar las actividades turísticas, y se lo relaciona a la idea central de este trabajo de titulación que radica en el Mercado Artesanal de “La Mariscal”, se concluye que se puede ver más allá de pensarse tan solo en la venta de artesanías; es decir existen otras actividades que pueden poner en evidencia lo que se ha denominado como “la producción nacional”

3.4.1.2 Ecuador “Mitad del Mundo”

Ecuador se destaca por estar ubicado en un punto estratégico del planeta, y por tanto es reconocido como “la mitad del mundo”. Existen algunas variantes que ocurren solo aquí, sin embargo, en este trabajo de titulación se hará referencia al fenómeno

ocasionado por la posición del sol, y como se da su trayectoria en las diferentes fechas del año sobre este territorio.

El movimiento del sol se encuentra estrechamente relacionado con la latitud que mantenga un lugar; y en consecuencia la inclinación del trayecto solar se encuentra dada en función de los solsticios y los equinoccios. Se menciona entonces que del 21 de marzo al 21 de septiembre se ubica siempre al norte, mientras que la otra mitad del año se ubica siempre al sur (Alvarez, 2017).

Según GeoEnciclopedia (s.f), los solsticios son eventos que ocurren dos veces al año, el 21 de junio (solsticio de verano) y el 21 de diciembre (solsticio de invierno); y se dan cuando el Sol se encuentra en una de las dos líneas imaginarias, en el Trópico de Cáncer o en el Trópico de Capricornio, respectivamente. De la misma forma, los equinoccios ocurren dos veces al año y representan un momento en el que el Sol se encuentra exactamente encima de la línea ecuatorial; ocurren dos veces al año, entre el 19 y 21 de marzo (equinoccio de primavera) y entre el 21 y 24 de septiembre (equinoccio de otoño).

Por tanto, para comprender mejor como se maneja dicha trayectoria o itinerario solar, a continuación se expone el diagrama solar; herramienta que se presenta como un esquema en planta que permite reconocer la posición y los ángulos que tomará el sol durante el año en este punto del planeta. Cabe recalcar que la forma de este diagrama varía según la ubicación geográfica

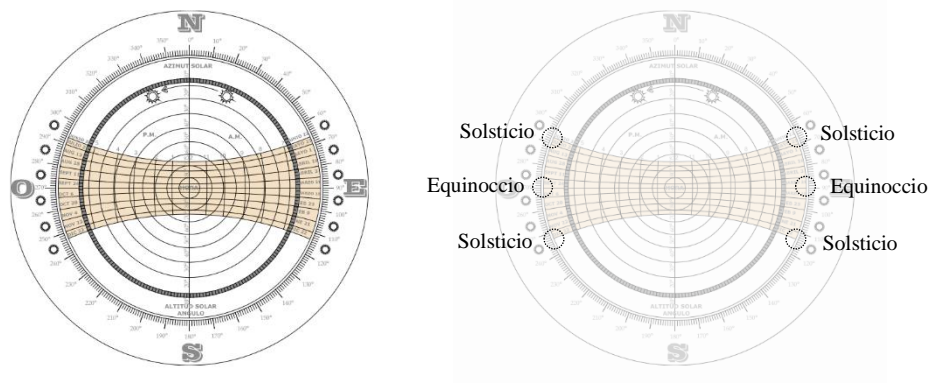


Figura 42. Diagrama solar en Ecuador

Elaboración: Propia, 2020

Este fenómeno será parte importante de la conceptualización para el diseño del proyecto y se lo asociará más adelante a la idea de la cosmovisión andina como algo que puede expresar un sentido de cultura e identidad

3.5 Conceptualización del Proyecto Urbano – Arquitectónico

3.5.1 La Cosmovisión Andina

Según explica Milla (1983) en su libro sobre el génesis de la cultura andina, argumenta que la cosmovisión andina es un conjunto de modos de vida, costumbres y conocimientos, mismos que giran en torno a una totalidad que es la Pacha, comprendida como el espacio, tiempo y Universo o también en otro sentido la madre tierra

Autores como Milla y Lozano (1996), explican que esta perspectiva se basa en la concepción de tres mundos que conforman “la totalidad” y son los siguientes:

- El Hanan Pacha: conocido como mundo celeste o la morada de los dioses estelares, partícipes de determinados acontecimientos astrales, donde el animal representativo es el cóndor andino
- El Kay Pacha: conocido como el mundo terrenal o morada de los seres vivientes, donde el animal representativo será el puma andino
- El Ucku Pacha: conocido como mundo subterráneo, bajo el mar, ligado al centro de la tierra. Donde el animal que lo representa es la serpiente

3.5.1.1 El Mapa Cosmográfico Andino y los elementos simbólicos

Como se puede observar en el siguiente mapa se encuentran plasmados los principales símbolos que dan cabida a la cosmología andina, de tal forma se dará a conocer los principales elementos que permiten explicar brevemente la visión que sigue esta cultura.

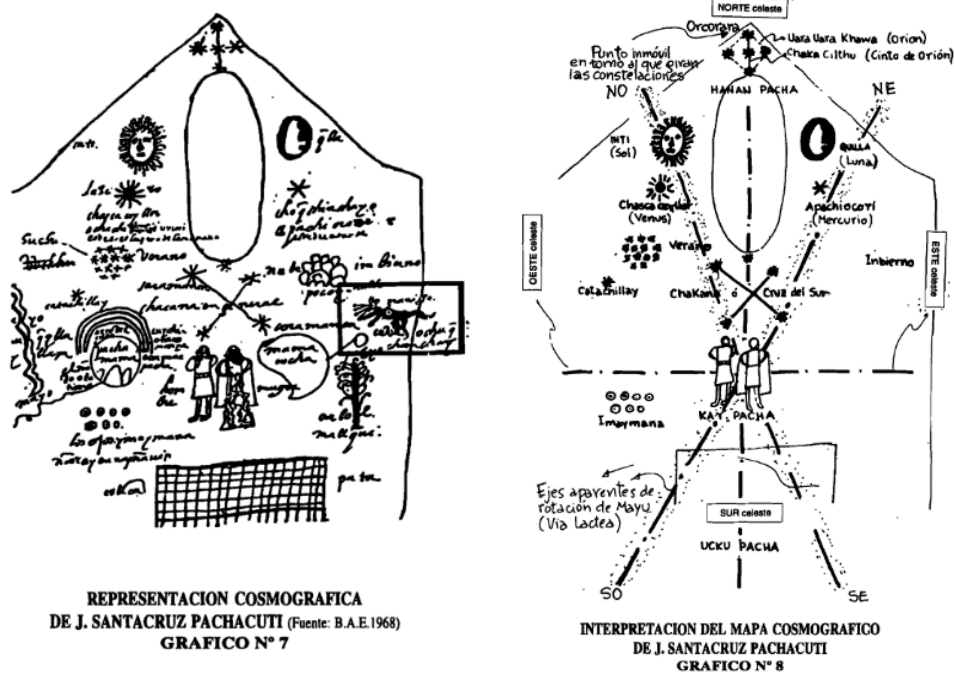


Figura 43. Mapa Cosmográfico Andino

Fuente: Milla, 1983

Primeramente, se encuentra que, ubicada en el cenit está Orcorara o lo que significa “Montaña resplandeciente”, representa la constelación más grande y hermosa, conformada por un grupo de cuatro estrellas que forman un inmenso cuadrilátero y que en su centro contiene tres estrellas colocadas en fila, denominadas Chaka Cilthu o lo que quiere decir “Puente Ensartado” (Milla 1983 como se citó en Lozano, 1996).

Se observa además la denominada Constelación de la Cruz del Sur, misma que representa un ente que denota la forma de una cruz puramente casual, en la cual la longitud de sus brazos mayor y menor mantienen la misma relación que el lado de un cuadrado y su diagonal; dicha constelación, se caracteriza formalmente por sus 4 estrellas principales: Alfa Cruz, Beta Cruz, Delta Cruz y Gama Cruz, cuyos extremos se encuentran casi orientados hacia los cuatro puntos cardinales. (Milla 1983 como se citó en Lozano, 1996).

Lozano (1996) comenta que a partir de ello se logra establecer el diagrama ritual andino; y se define el sistema geométrico de medidas basado en la “cruz cuadrada”,

empleado como modulator en el diseño de espacios territoriales o arquitectónicos y utilizado para orientar ejes celestes y terrestres.

Añade que la cultura andina, se expresa a través de símbolos, mismos que están ligados a las deidades astrales que establecen la comunicación entre lo material y lo espiritual; de allí su carácter sagrado.

De tal forma sostiene que la cruz cuadrada o también conocida como chakana resulta ser entonces una figura geométrica empleada como símbolo “ordenador” de los conceptos matemáticos religiosos de la ideología andina, su forma surge de un desarrollo geométrico del cuadrado unitario que crece por diagonales sucesivas hasta determinar con gran exactitud el valor de Pi, conformando un sistema.

La chakana representa el símbolo máximo de la concepción cosmogónica de los andinos; su forma es cuadrada, escalonada y está conformada por doce puntas; también se dice que significa “puente cósmico”; figura geométrica que ordena aspectos como la matemática, la religión y la filosofía manejada por nuestros antepasados; guía astronómica ligada a las estaciones del año, es símbolo de la proporcionalidad y la complementariedad entre el círculo y el cuadrado. Se menciona además que se cree que este símbolo ya era empleado desde hace 4000 años por los pueblos pre-incas (Flores, 2018).

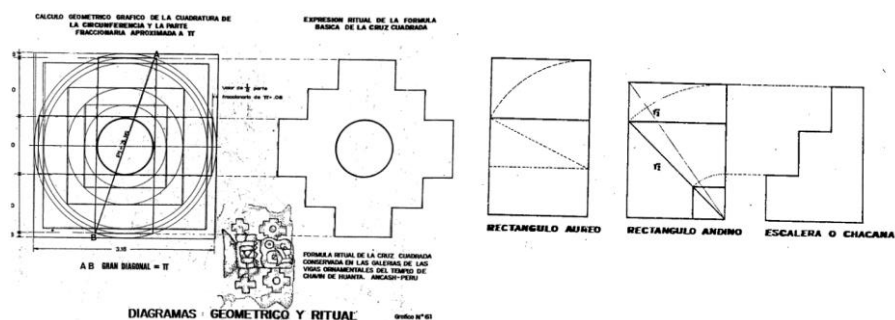


Figura 44. *La Chakana*

Fuente: Milla, 1983

Después de comprender lo que representa la Chakana dentro de la cosmología andina, se da paso al estudio de la conocida “Estrella Andina” o como varios autores la denominan “La Estrella del Sol Recto” (Matute, 2011).

Es una simbología que deriva de la geometría de la Chakana, se la conforma partiendo del trazo de dos perpendiculares que hacen alusión a los puntos cardinales (Norte, Sur, Este y Oeste) y en consecuencia los equinoccios de primavera y otoño; así como también de diagonales que se trazan girándose $23,5^\circ$ en relación a los ejes perpendiculares, mismos que a su vez enmarcan los solsticios de invierno y verano (Matute, 2011).

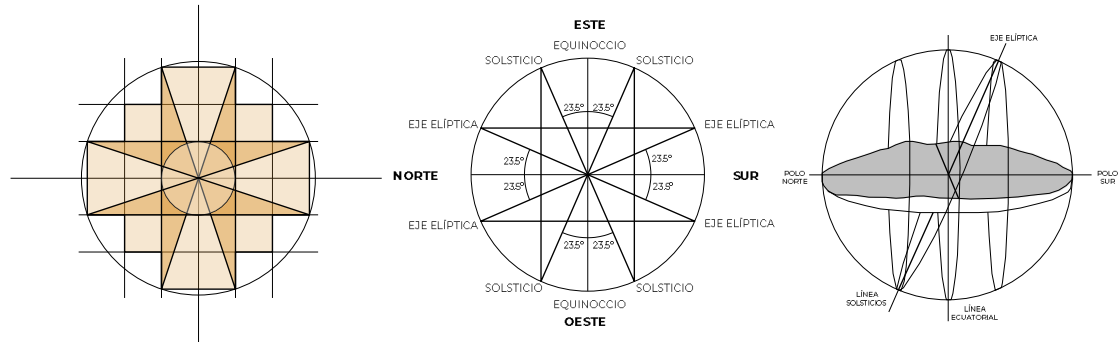


Figura 45. *Concepción geométrica de la Estrella Andina*

Fuente: Efecto Alquimia (s.f) y Ministerio de Educación del Ecuador (2018) **Elaboración:** Propia, 2021

Esta estrella va enmarcando una especie de Reloj o Itinerario Solar, con referencia a las temporadas climáticas, comprendiendo el tiempo en base a sus ejes geométricos.

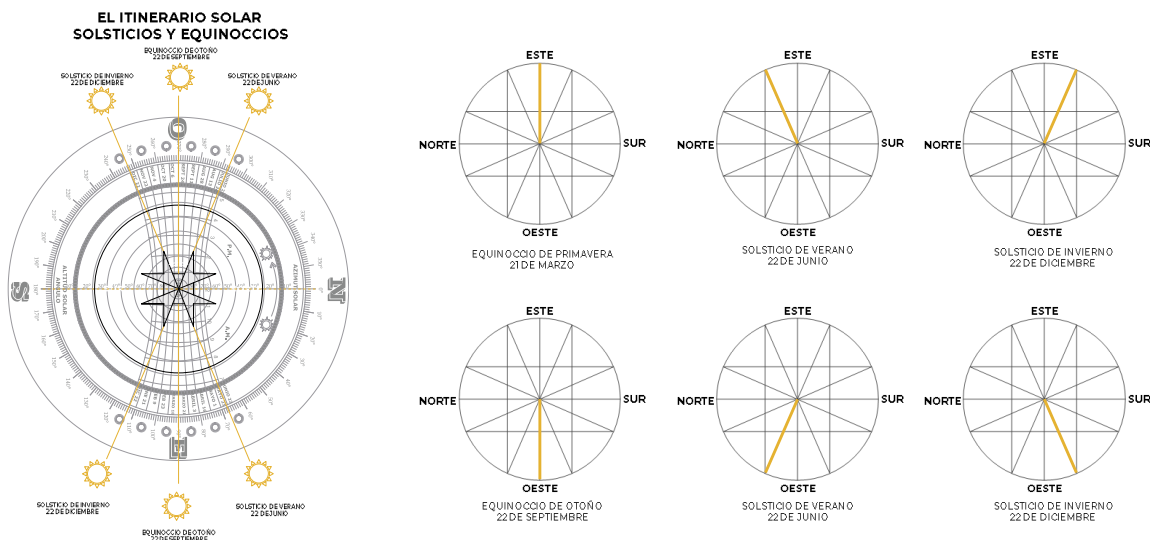


Figura 46. *El Itinerario Solar enmarcado por los ejes de la Estrella Andina*

Elaboración: Propia, 2021

Finalmente, como se mencionó, se cree que este símbolo ya había estado existente en las culturas preincaicas, por lo que varios autores también la denominan como la estrella qitu - cara, por ubicarse Quito en la mitad del mundo, es decir donde el sol se ubica en su punto más alto (el sol recto). Por tanto, en este símbolo sagrado se puede explicar la cosmovisión, así como también representar valores identitarios de Quito como ciudad mitad del mundo o del sol recto (Paz, 2010)

3.5.1.2 “El Centro” desde la perspectiva Andina

Según explica Lozano (1996), en la ideología andina, se entiende al centro como un punto de origen o creación del cosmos en la tierra; se dice que todos los cuerpos existentes en un campo gravitacional se proyectan hacia un mismo punto, y de tal forma se concluye que, tanto cada uno de nosotros como cada objeto de nuestro alrededor están proyectados hacia el centro de la tierra.

Menciona entonces que para el planeamiento territorial de la ciudad andina se tomó en cuenta el simbolismo del centro, como un punto en el cual se concentra la energía. De tal forma, en un esquema programático, se pueden observar tres círculos: en el primero que hace de centro, encontramos el lugar sagrado o también entendido como el barrio principal de la ciudad; el segundo, contiene el sector administrativo y el tercero que señala el perímetro de la ciudad y donde se encuentra el sector residencial común.

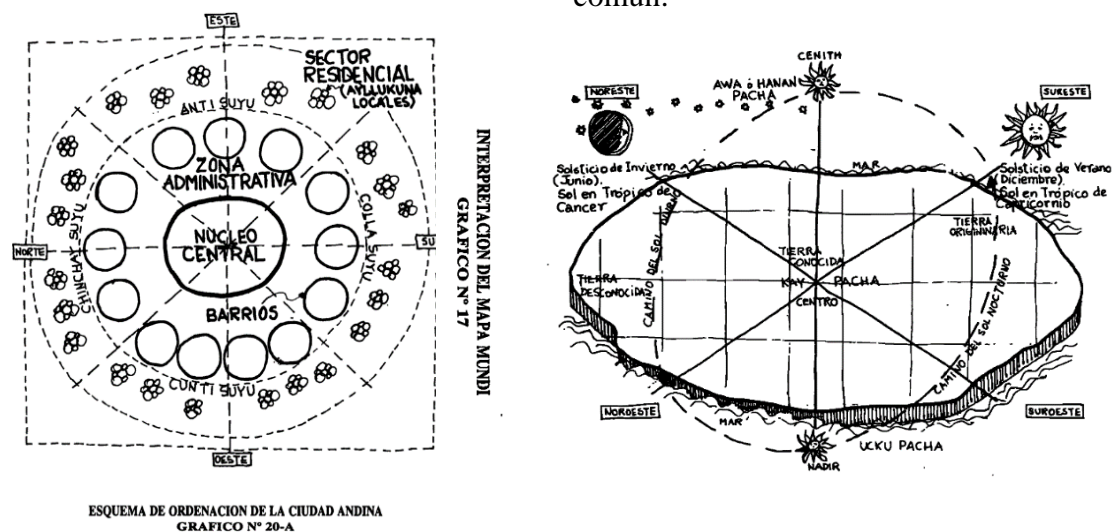


Figura 47. El centro en el planeamiento de la ciudad andina

Fuente: Lozano, 1996

Adicional a esto, dichas circunferencias se encuentran fragmentadas por dos diagonales, mismas que representan los ejes de orientación cardinal, respondiendo su posición a los movimientos aparentes del sol (solsticios y equinoccios) (Lozano, 1996).

Finalmente, después de haber explicado las bases que sigue esta perspectiva, se realiza una comparación y se saca conclusiones en relación a lo que representa el mundo andino y el mundo occidental o la visión que comúnmente se conoce en la actualidad

3.5.1.3 El Mundo Andino y el Mundo Occidental

Existen varias ideas que diferencian la perspectiva del mundo andino con el pensamiento occidental o actualmente común, respuesta que surge como resultado de la concepción de un mundo industrializado y sometido a la globalización.

Por tanto, la Consejo de Desarrollo de los Pueblos y Nacionalidades Ecuatorianas [CODENPE] (2011) en su libro titulado “Pachamama” expone las analogías entre estos dos mundos. De las cuales las más destacables son:

En primera la concepción de la vida para el mundo andino como se vió gira en torno a la Pacha, mientras que para el mundo occidental la visión es antropocéntrica; por otra parte, para el mundo andino lo principal es el ayllu o la vida social – comunitario, mientras que para el mundo occidental lo principal es el individuo

Además, se dice que la cosmovisión andina es una forma de ver y sentir el mundo que nos rodea en relación al Pacha – Kawsay, naturaleza, mundo y existencia. A diferencia de lo que demuestra el mundo de occidente, en el que todo puede verse casi como un artefacto mental construido, constituido por varias piezas que componen un sistema de ideas, apelando siempre a la razón, donde el cosmos es una mega – máquina ordenada.

Finalmente la idea fuerza, en la cual se hará principal énfasis para este trabajo y es que desde la perspectiva globalizada el tiempo se torna siempre lineal, es decir, se

basa en pasado, presente y futuro; mientras que para el mundo andino el tiempo – espacio es cíclico y como se explicó anteriormente todo nace de un Centro

3.6 Planteamiento micro - urbano dentro de la Zona Metro Ejido

Una vez explicada la conceptualización que seguirá el proyecto, se da paso al estudio más focalizado sobre el polígono donde se llevará a cabo la intervención

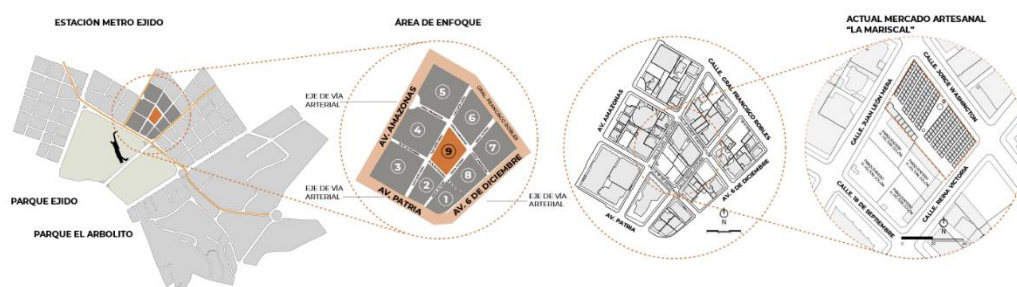


Figura 48. Polígono para la Intervención micro - urbana

Elaboración: Propia, 2021

Si se analiza el entorno inmediato del actual Mercado Artesanal, primeramente se encuentra que este equipamiento se encuentra ubicado en una manzana compuesta por 5 predios, de los cuales uno ha sido destinado al mercado y constituye un área de 1944 m²; mientras que los otros cuatro funcionan actualmente como aparcamientos en superficie del Hotel Hilton Colón, es decir, esta es una manzana que puede ser calificada como subutilizada ya que el 50% del total de su área no acoge a ninguna construcción

No obstante, esto representa una oportunidad de espacio para el rediseño del mercado; y de tal forma, se da inicio al estudio, del anillo compuesto por sus nueve manzanas adyacentes que lo rodean, denominándolo “polígono de intervención”.

A partir de esto se logra identificar que esta área de intervención se encuentran contenido por tres de vías arteriales (Av. Patria, Av. 6 de Diciembre, Av. Amazonas) que como se observa son algunos de los ejes viales que fragmentan el espacio y por donde circula alto tránsito vehicular.

3.6.1 Análisis y diagnóstico

Dentro del espacio que se ha enmarcado como polígono de intervención para el desarrollo del proyecto, se encuentran plasmadas varias de las problemáticas de esta zona. Siendo así, se recuerda que el PMM (2009-2025) ha manifestado a la saturación vial por parte del vehículo privado como una de las principales; además de la contaminación ambiental que se genera por los gases de efecto invernadero, debido a la cantidad de población flotante que día a día acude.

Además, es posible evidenciar una clara subutilización del espacio, acción que se ratifica en el Plan Especial de la Mariscal (2019), y que se evidencia al mencionar que solo dentro del polígono marcado compuesto por nueve manzanas se detecta una concentración de 11 predios que han sido destinados a parqueadero en superficie y contienen un aproximado de 228 plazas, además de todos los ejes viales que se han empleado como Zona Azul y que ponen a disposición cerca de 186 plazas; dejando como resultado un total de 414 plazas.

Por otra parte, se encuentra también que existen cinco equipamientos que representan importantes influencias para lo que se ha denominado como “itinerarios” o flujos peatonales. Siendo así, se ha realizado un análisis de número de usuarios sobre dichos equipamientos, mismos que para mayor comprensión pueden ser identificados en el mapa que se ha colocado en el apartado 3.3.2 y son:

- El Mercado Artesanal: con un aproximado de 1500 a 2000 usuarios/día. Enmarca el punto central de la intervención
- El Hotel Hilton Colón: representa un foco turístico muy importante con un aproximado de 1264 turistas/mes. Enmarca el Itinerario Turístico que además de conectarse con la estación metro, se conecta con la Calle Reina Victoria (eje turístico)
- El Centro Comercial Espiral: con un aproximado de 3000 usuarios/día. Enmarca el Itinerario Comercial

- El Ministerio de Cultura y Patrimonio y el edificio de la FGE, que conjuntamente con el eje de la calle Reina Victoria enmarcan otros itinerarios asociados a las oficinas para servidores públicos y privados

Además, otra influencia muy importante que no se encuentra dentro del área enmarcada, es el complejo de universidades que abarca un aproximado de 35000 usuarios/día.

Adicionalmente, con la llegada del Metro - Q, el flujo peatonal va a incrementarse, creándose nuevos itinerarios que en varios de los casos pueden adquirir una vocación por el tipo de usuario que mayormente las frecuenta. Por tanto, se encuentra una oportunidad para estructurar estos flujos peatonales y redirigir los actuales.

3.6.2 Partido urbano - arquitectónico del proyecto

El actual “Mercado Artesanal La Mariscal”, representa un equipamiento turístico simbólico para la ciudad, que hoy en día no presenta más que un espacio pensado en torno a la comercialización de un producto industrializado.

Ahora lo que se busca más que el simple hecho de adecuar un espacio para reubicar las actividades existentes o refuncionalizar el espacio; es potenciar la riqueza de nuestro país para brindarle un sentido de identidad.

De tal forma si se lograra pensar no solo en la producción de artesanías, sino más bien en toda la producción nacional y los recursos locales que representa y han sido explicados anteriormente, se lograría conformar un mejor espacio. Convirtiéndolo en un verdadero atractivo turístico.

Por tal motivo, para el nuevo planteamiento urbano – arquitectónico que se llevará a cabo, se ha tomado una base conceptual que logre convertir este lugar además de un equipamiento comercial, en un espacio cultural, atractivo para el turista que visita y desea conocer sobre la cultura del país.

Además, después de haberse indagado en autores como Milla (1996), Lozano (1997) CODENPE (2011) y otros, encontramos que los exponentes artesanales que se comercializan giran en torno al estudio de cultura andina; es decir allí está su esencia y de eso se puede sacar parte para transmitir el verdadero significado de los productos.

Sin embargo, hablar sobre el cosmos andino resulta ser un tema muy amplio, pues engloba no solo a las culturas que se desarrollaron en el país sino a todos los que conforman la Cordillera de los Andes; no obstante Ecuador por su ubicación geográfica logra un sentido de identidad muy valioso, y más específicamente su capital (Quito), por ser reconocida como La Mitad del Mundo.

Por tanto, se toma como elemento simbólico la llamada “Cruz Andina” o llamada por alguno como “Cruz Quito – Cara”, la cual se explicó en la parte final del apartado 3.5.1.1 En torno a ella comprendían el tiempo y el espacio, trabajaban la tierra y organizaban rituales, pues según varios expertos este símbolo de la cultura contiene una energía muy poderosa.

Como se explicó, este elemento además de representar simplemente un símbolo, contiene una geometría que surge de la Chakana e indica los períodos en los cuales se va posicionando el sol, mismos ejes que se relacionan al diagrama solar de Ecuador como se indica en la figura 49. Por tanto, se empleará esta estrella como base geométrica de diseño que vaya dictando los ejes dentro del proyecto urbano – arquitectónico.

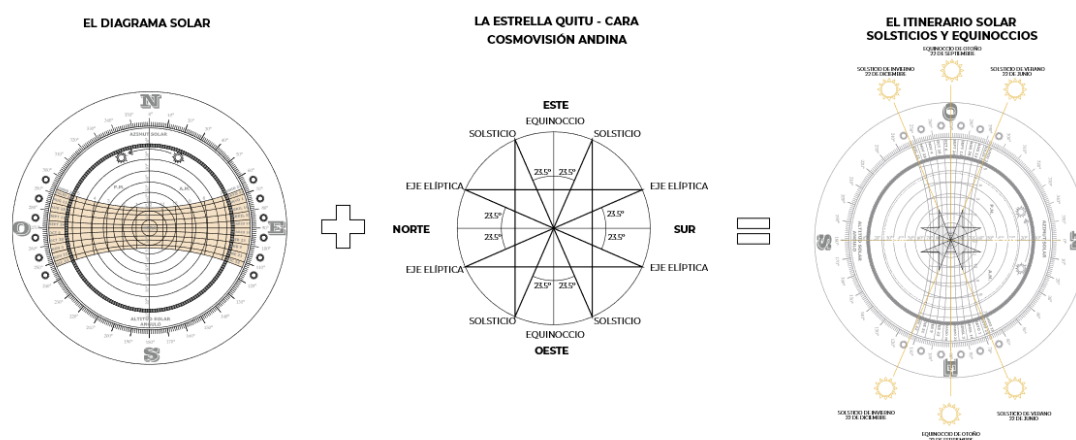


Figura 49. *Itinerario Solar. Base conceptual y geométrica del proyecto*

Elaboración: Propia, 2021

Habiendo concluido eso y relacionándolo al estudio del polígono de intervención previamente realizado se presentan tres esquemas iniciales, en los cuales se expresa la conformación de una superficie peatonal a manera de supermanzana que seguirá el concepto de la cosmovisión andina en referencia a la visión cíclica de la vida, configurándose el diseño de un espacio público que reinterprete la trama urbana bajo esta idea central.

Dentro de ella se pretende distribuir los flujos que surgirán con la llegada del Metro e implementar un espacio con áreas verdes que se conecte al corredor ecológico planteado en la Av. Patria y aporte a la construcción de la red verde urbana. Finalmente después de haber comprendido la importancia del centro para la perspectiva andina, se implanta a manera de corazón en la parte central de la supermanzana el nuevo Mercado Artesanal La Mariscal, de donde nace toda la propuesta.

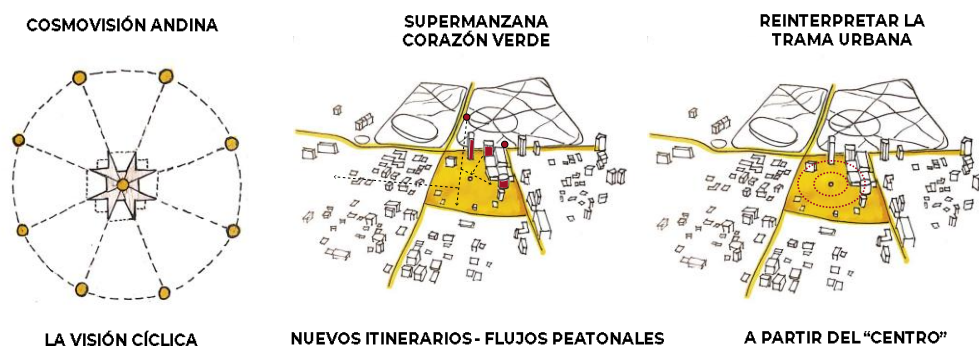


Figura 50. Esquemas iniciales. Planteamiento micro urbano – la supermanzana turística

Elaboración: Propia, 2021

3.6.3 La supermanzana para el Mercado Artesanal “La Mariscal”

Como se expuso en la parte inicial de este capítulo, se ha analizado la idea impartida por Salvador Rueda sobre “La Supermanzana” y que en algunas ciudades ya se ha empezado a desarrollar por medio de planes piloto, pues se asegura que es la forma más acertada de devolverle al peatón la ciudad que ha sido robada por los autos y fomentar una movilidad que no priorice solo al vehículo motorizado, pues logra asociar en proporciones equilibradas a todas las modalidades de transporte, mejorando la salud medioambiental e impulsando al turismo.

De tal forma, se observa un espacio contenido por tres ejes de vías arteriales, en donde se conforma una supermanzana delimitada por las avenidas: Patria, 6 de Diciembre, Amazonas y la calle Gral. Francisco Robles; misma que contiene nueve manzanas comunes, dentro de las cuales el Mercado Artesanal se encuentra en la parte central. Es sitio perfecto para darle paso a esta iniciativa.

En un inicio se habló acerca de que uno de los objetivos giraba en torno a la idea de reinterpretar los equipamientos comerciales y por tanto se trata de explorar estas distintas forma de ver la vida, formas que radican en la cultura de los pueblos originarios; es así que se saca a flote la cosmología andina, lo que representa un cambio en la ideología que comúnmente conocemos; por tanto parece de importancia no solamente plasmar estas ideas en el elemento arquitectónico como tal, sino partir desde la concepción urbana del proyecto para que no se pierda su esencia.

Siendo así, se conforma la supermazana, ubicando al mercado artesanal como punto central y a partir del cual se diseñará el espacio público en torno a ejes radiales que permiten transmitir la idea de que es posible reinterpretar la trama urbana, brindándole un diseño característico y singular que le otorga identidad y la hace aún más atractiva para el turismo.

Dichos ejes podrían mostrarse además como una visión a futuro, o en el momento en que se desee llevar a cabo algún tipo de remodelación en las construcciones ya existentes, pues representan posibles conexiones en las plantas bajas de las edificaciones que conforman esta supermanzana.

3.6.4 Plan Masa: Programa de intervenciones dentro de la supermanzana.

Una vez conformada la Supermanzana Turística, se pone en conocimiento el plan masa a desarrollarse dentro de la misma. Este constará de: la reconfiguración del actual Mercado Artesanal de La Mariscal asociado a un nuevo parqueadero de borde, la implementación de vivienda en altura, un centro de cuidado infantil y la estructuración de la planta baja del Centro Comercial Espiral; mismo que se detalla a continuación.

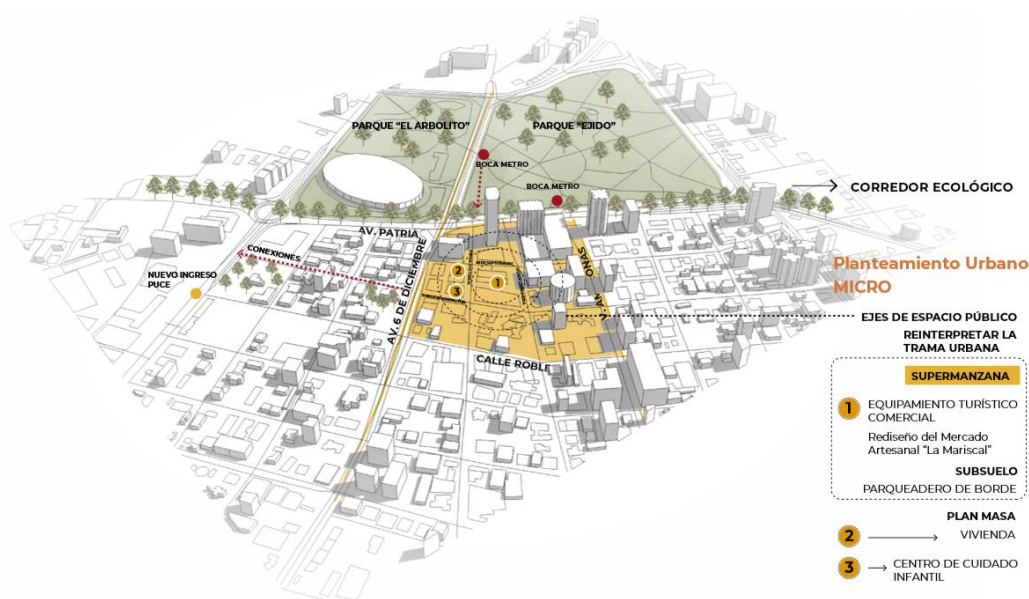


Figura 51. Intervención Micro – Urbana (Plan Masa)

Elaboración: Propia, 2021

- **Mercado Artesanal “La Mariscal” y Parqueadero de Borde**

Como se ha manifestado, uno de los principales problemas es el automóvil y la cantidad de población flotante que se observa en esta centralidad; tanto así que implementar espacios destinados a parqueo en superficie se ha vuelto negocio.

Como ya se dijo el panorama se vuelve cada vez peor, por tanto aquí toma valor lo que se mencionó en el apartado 3.1.1.2 sobre el “urbanismo ecosistémico”, sobre pensar en propuestas que vayan más allá de las dos dimensiones que estamos acostumbrados a ver, proponiéndose trabajar en tres planos: en superficie, en altura y en subsuelo.

De tal forma, al crear la supermanzana, se eliminan todos los actuales aparcamientos que se observan tanto en lotes como en zona azul, pero se mantiene la idea de trabajar con todos los modos de movilidad de forma equitativa y equilibrada. Es así que se piensa en la implementación de un “parqueadero de borde”, o dicho de otra forma un solo espacio que reúne todas estas plazas de parqueo que se encuentran actualmente esparcidas en esta área para reubicarlos en un solo espacio. Esto permitiría redirigir flujos, ordenar el

de mejor forma el movimiento de la ciudad y combinar ambas modalidades de transporte.

De tal forma, se propone asociar la renovación del Mercado Artesanal con la implementación del Parqueadero de Borde en la parte del subsuelo.

- **Vivienda en Altura**

En el análisis realizado sobre la Zona Metro Ejido, se mencionó la pérdida de vivienda en el sector, evidenciándose actualmente la presencia de varias áreas que se muestran monofuncionales, motivo por el cual se generan problemas de inseguridad, problemas en la movilidad de los ciudadanos y un alto índice de población flotante. Si se recuerda las bases teóricas en las que se hablaba sobre la segunda disfuncionalidad de las ciudades, se comprende la importancia de crear espacios mixtos.

Siendo así como ejemplo tenemos la supermanzana que se está configurando, dentro de la cual actualmente la vivienda es escasa, tanto así que ejes asociados como la calle Reina Victoria evidencian la escasez de vivienda, y la concentración de edificaciones destinadas a oficinas, pues en el Plan Especial de la Mariscal (2019), se refleja que esta calle es la más transitada de lunes a viernes en horario laboral, mientras que los fines de semana es una de las menos concurridas.

Por tales motivos se propone implementar dentro de esta supermanzana una edificación con carácter residencial en altura, siguiendo el lineamiento acerca de las “respuestas ideales” que se deben dar para evitar las “tres principales disfuncionalidades que enfrentan las ciudades” expuestas en el libro de la red verde urbana, que se ratifican en el concepto del “Urbanismo Ecosistémico” manifestado por Rueda sobre trabajar en el plano de altura.

- **Centro de Cuidado Infantil**

Como ya se vio en el diagnóstico del Mercado, existen varias problemáticas que actualmente afronta este espacio, entre ellas como dato expresado por el personal administrativo del lugar, es la cantidad de niños escolares y preescolares que se ven en la necesidad de habitar este espacio mientras sus madres o familiares realizan sus labores diarias en cada uno de sus locales.

Por tanto, el personal comenta en el actual mercado, ya se ha pensado en implementar un espacio destinado al cuidado de los menores, además de áreas lúdicas con lo cual los niños puedan verse en un lugar más agradable y seguro mientras sus familiares se encuentran laborando.

Es así que, en la propuesta dentro de la nueva supermanzana se plantea la implementación de un centro de cuidado infantil en uno de los espacios aledaños al nuevo mercado, con una capacidad para aproximadamente 40 niños.

Se deja planteado que dicho centro infantil sea en subsuelo, idea que se manifiesta por varias razones, como es el tema de seguridad para los niños; además desde el tema conceptual resulta interesante enfatizar en el manejo de la iluminación cenital, además de tratar de que los espacios también se vean asociados a la Pachamama o madre tierra y, por otra parte, potenciar el espacio público en superficie.

- **Reestructuración de la planta baja del Centro Comercial Espiral**

Entre las preexistencias que se encuentran en la supermanzana, tenemos la presencia de un centro comercial, un claro ejemplar de lo que se ha explicado en este trabajo y se critica.

De tal forma, se plantea la reestructuración de su planta baja, liberando el espacio con el objetivo de integrarla al espacio público que se está proponiendo.

Finalmente vale explicar que todos estos componentes se verán asociados a través del espacio público, mismo que se ejecutará a partir de ejes radiales en referencia al diagrama solar y a la geometría impartida por la estrella andina; así como también a los ejes de los nuevos itinerarios de flujo peatonal del Metro – Quito.

El plan masa que se ha propuesto incluye una lógica multifuncional que permite crear un espacio mixto. No obstante, de todo lo expuesto, tanto la vivienda, como el centro infantil y la reestructuración de la planta baja del C. Comercial Espiral quedan solo como parte del plan masa; pues para este trabajo de titulación se desarrollarán a fondo únicamente el Mercado Artesanal y el Parqueadero de Borde.

3.7 Matriz de Auditoría Peatonal

Es un recurso empleado por el taller que se fundamenta en los contenidos del libro de la ciudad paseable y sirve para controlar de qué forma se ha manejado la propuesta micro urbana y cuáles han sido los alcances que se han logrado. Se encuentra conformado por 9 ámbitos que se presentarán a continuación

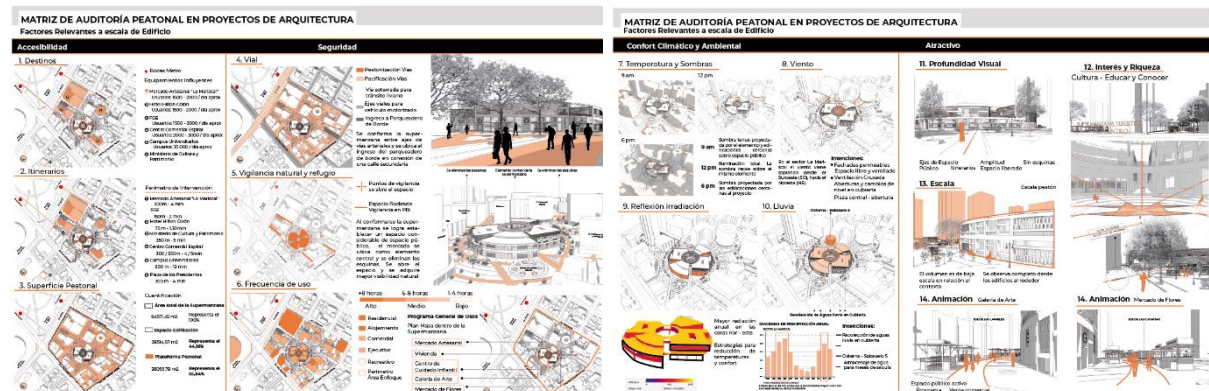


Figura 52. Esquema general Matriz de Auditoría Peatonal

Elaboración: Propia, 2020

3.7.1 Accesibilidad

Después de realizarse un seguimiento sobre la cantidad de usuarios que frecuentan los equipamientos influyentes cercanos al mercado artesanal, así como también la comprensión de los itinerarios dentro de este espacio se conformó un área como plataforma única destinada únicamente al tránsito peatonal y de bicicleta, misma que representa la unión de nueve manzanas.



Figura 53. Matriz de Auditoría Peatonal - Accesibilidad

Elaboración: Propia, 2020

3.7.2 Seguridad Vial

Se conforma la supermanzana y consecuentemente el anillo periférico en torno al cual circularán los vehículos motorizados de paso; misma que se ancla al nuevo corredor ecológico de la Av. Patria que ha transformado en una vía pacificada por donde solo circula transporte público y de carga pesada. Por otra parte, se observa como mejor la frecuencia de uso con la implementación de vivienda, el espacio deja de ser monofuncional y hay más seguridad para el peatón.



Figura 54. Matriz de Auditoría Patonal – Seguridad Vial

Elaboración: Propia, 2020

3.7.3 Confort Climático y Ambiental

Se realizó un análisis bioclimático en relación a temperaturas y sombras, viento, irradiación sola y lluvia; a partir del cual se diagnosticó que a horas de la tarde gran parte del espacio público y el volumen se ven cobijados por la sombra, esto debido a la altura que mantienen las edificaciones de su alrededor. Además, es importante recalcar que la volumetría se vio sometida a cambios por factores como el viento y la cantidad de radiación solar anual que recae sobre las fachadas de la cara Este.

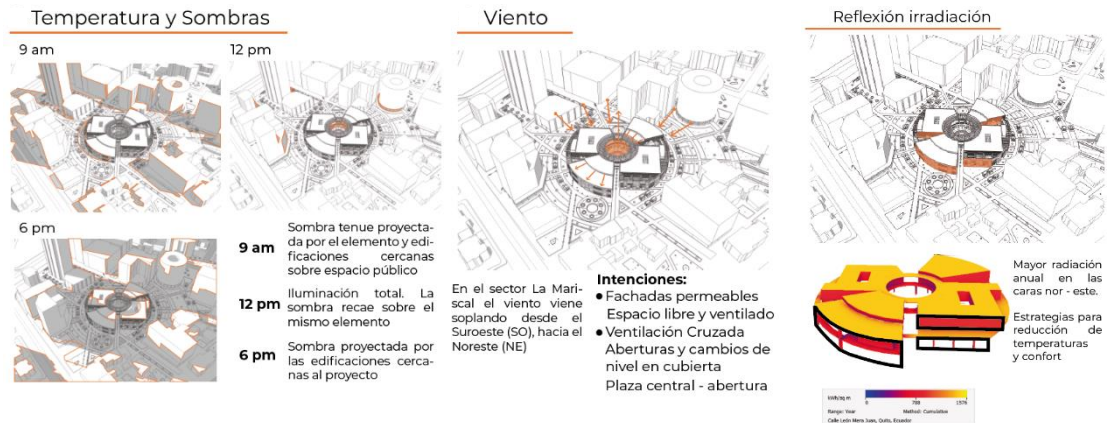


Figura 55. Matriz de Auditoría peatonal – Confort Climático y Ambiental

Elaboración: Propia, 2020

3.7.4 Atractivo

Se han tomado en cuenta factores como la escala, para hacer de este espacio un lugar que no deje de lado la dimensión humana y como tal está pensado el diseño de espacio público dentro de la supermanzana, hasta algunos de los detalles en la volumetría. Además, la animación que se genera gracias a la implementación de actividades de comercio en espacio público lo vuelve un sitio muy dinámico y atractivo.

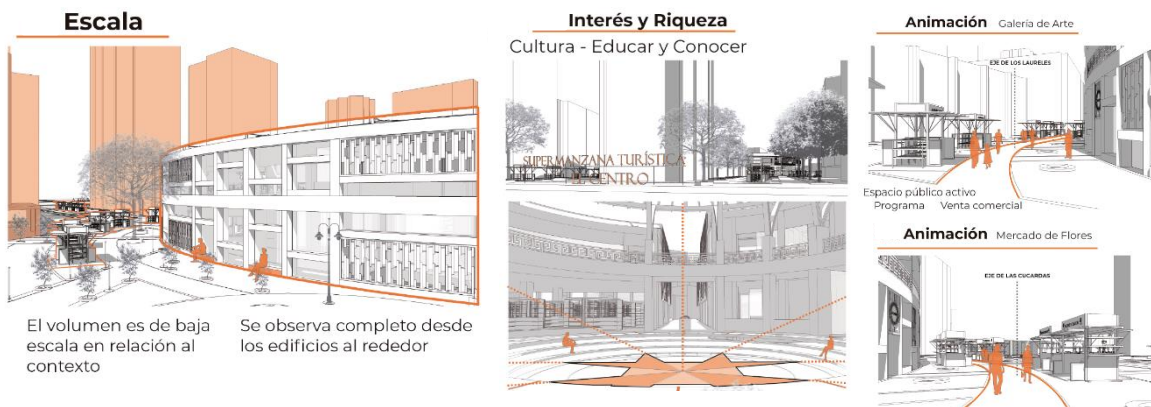


Figura 56. Matriz de Auditoría Peatonal - Atractivo

Elaboración: Propia, 2020

CAPÍTULO 4. DESARROLLO DE LA PROPUESTA ARQUITECTÓNICA. TIPOLOGÍA DE LA EDIFICACIÓN: EQUIPAMIENTO TURÍSTICO COMERCIAL. NUEVO MERCADO ARTESANAL “LA MARISCAL” CON PARQUEADERO DE BORDE

Como se expone en el capítulo anterior, se ha configurado una plataforma peatonal compuesta por 9 manzanas, misma que se encuentra delimitada por ejes de vías arteriales como son la, Av. 6 de Diciembre, Av. Amazonas, el nuevo corredor ecológico de la Av. Patria y una calle secundaria que es la Gral. Francisco Robles. Es así que, dentro de este perímetro existirá un “corazón” ubicado en la parte central que será el nuevo Mercado Artesanal La Mariscal con parqueadero de borde.

En este último capítulo, finalmente se concretan y toman sentido todos los conceptos que se han venido trabajando, desde las bases teóricas como el derecho a la ciudad, el desarrollo sustentable, la red verde urbana y la ciudad paseable, hasta los temas culturales como la cosmovisión andina y la importancia de crear un espacio que tenga identidad.

De tal forma, se inicia dando una explicación de los criterios acogidos para el diseño y funcionamiento del equipamiento turístico comercial, se da a conocer el programa arquitectónico y se finaliza exponiéndose los criterios planteados por las asesorías tanto paisajística como de diseño sustentable.

4.1 Criterios de implantación

Después de haberse comprendido el concepto del cual parte el proyecto desde la escala urbana hasta la arquitectónica, así como también el diagnóstico de los flujos que se desarrollarán dentro de esta zona, se entiende la importancia y validez de trabajar en base a dos criterios fundamentales que son:

En primer lugar, los ejes geométricos impartidos por la estrella andina y consecuentemente el diagrama solar, mismos que se encuentran fuertemente relacionado a la orientación de los ejes cardinales (norte, sur, este y oeste), pues como se explicó en el capítulo anterior dicha estrella era empleada para manejar los tiempos

de producción en la cultura andina y representa la geografía sagrada, por tanto, tiene un significado muy fuerte ya que señala los solsticios y equinoccios.

Por otra parte, se habló de que este equipamiento bajo ninguna circunstancia puede verse desentendido de su entorno ya que su relación con el espacio público juega un papel sumamente importante, se ha tomado muy en cuenta el concepto explicado sobre los “itinerarios”, mismo que hace referencia a la distribución de flujos peatonales que tendrá esta zona con la inauguración del nuevo Metro de Quito.

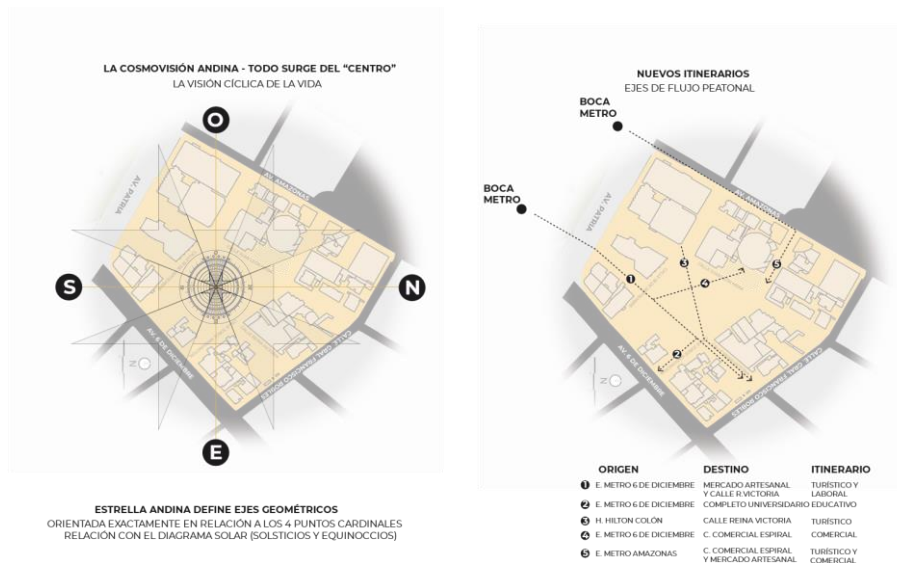


Figura 57. Criterios de Implantación

Elaboración: Propia, 2021

4.2 Sistemas utilizados para proyectar

El proyecto ha sido desarrollado a profundidad en base a un esquema práctico que abarca todos los puntos que cualquier planteamiento arquitectónico debería desarrollar; es por eso que se lo expone a continuación como un recurso útil para resumir el proyecto urbano – arquitectónico en torno a cinco sistemas que son: sistema de las ideas, sistema de circulación, sistema funcional espacial, sistema estructural y sistema de cerramiento.

4.3 Sistema de las Ideas

En este sistema se describe mejor las ideas base de las cuales surge el proyecto, por tanto es necesario recordar lo que se mencionó en el apartado..3.6.2 en el cual se habló sobre el partido urbano-arquitectónico del proyecto desde la conformación de un

espacio destinado para el peatón en el cual se introduzcan áreas verdes y se desarrolle una propuesta de espacio público que logre brindarle a este espacio un verdadero atractivo turístico.

En dicho contexto, el proyecto parte de la conformación de una plaza central como el espacio jerárquico de la propuesta en donde se sitúa este recurso simbólico, y desde donde parten los ejes de diseño que van configurando desde las caminerías de espacio público hasta los bloques funcionales.

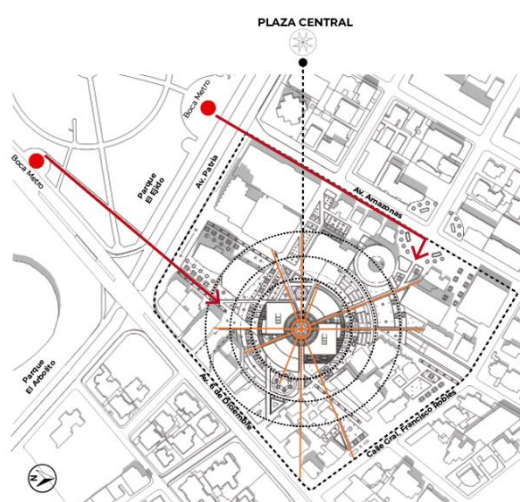


Figura 58. *Sistema Ideas*

Elaboración: Propia, 2021

4.4 Sistema de Circulación

Para el sistema de circulación, en primer lugar cabe recalcar que debido al alto flujo de personas que puede llegar a abarcar este sitio de forma cotidiana (como se detalló en el apartado 3.6.1) se conforma una supermanzana de aproximadamente 64571,45 m², lo que representa la unión de 9 manzanas comunes.

Es así que para configurar los ejes de espacio público en la supermanzana primero se enmarcan los itinerarios como ejes principales, entre los cuales se destacan: el itinerario comercial, que mantiene conexión entre la boca metro y el centro comercial Espiral; el itinerario turístico que conecta el hotel Hilton Colón con el proyecto y la calle Reina Victoria (eje turístico destacado por el MDMQ); el itinerario educativo que tiene por origen el metro y como destino las 4 universidades; además de las conexiones

entre la estación con la Plaza de los Presidentes, Plaza Foch y el alto porcentaje de oficinas encontradas en la zona.

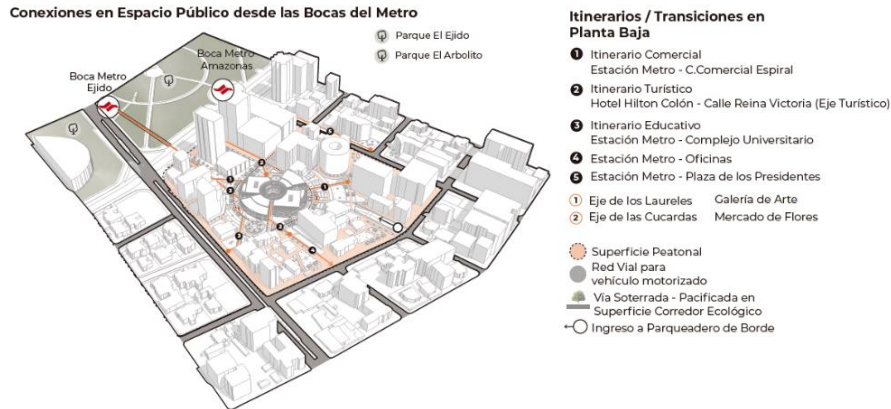


Figura 59. Sistema Circulación - Itinerarios

Elaboración: Propia, 2021

Consecuentemente se configuran los ejes dictados por la estrella andina; primero los que señalan solsticios y equinoccios, así como también prolongaciones de sus diagonales, y segundo en forma radial, tomado como punto de partida u origen la plaza central del proyecto de manera que estos conecten los ejes inicialmente planteados y se vaya conformando un tejido a través del cual se crean plazas y demás elementos de espacio público. De tal forma, el mercado logra convertirse en un nodo promotor de espacio público y en el corazón de la supermanzana turística.

Si se observa la figura 60 se puede notar que una vez conectados todos los espacios por donde caminará la gente, es posible categorizar los ejes; desde los más externos al proyecto que son los itinerarios, por acoger flujos que vienen desde la estación metro; hasta los intermedios que son los ejes radiales, de los cuales se desprenden pequeños senderos que conducen directamente a las circulaciones internas del proyecto y se los puede divisar en color azul



Figura 60. Sistema Circulación - Ejes

Elaboración: Propia, 2021

Para el proyecto arquitectónico se han desarrollado 6 plantas, dos de la cuales se encuentran en superficie y tienen por función la configuración del mercado artesanal; y las otras cuatro que se encuentran en el subsuelo y están destinadas a la implementación del parqueadero de borde.

De tal forma, para la circulación interna del proyecto la planta baja se encuentra distribuida por pasajes que se extienden hasta las áreas exteriores del volumen y se conectan con la plaza central. La circulación vertical se ubican en la parte de los extremos como dos brazos atractores de flujos, permitiendo que las personas recorran la mayor cantidad de espacios posibles al interior.

En la segunda planta se puede observar que existe una circulación central que une todos los bloques; así mismo se conforma dos circulaciones periféricas que conectan dos bloques de un lado y dos del otro para generar un recorrido completo de los espacios internos.

Por último, para comprender el funcionamiento de la circulación en el parqueadero será necesario recordar que la cuarta planta de subsuelo mantiene conexión con la nueva vía soterrada para tránsito liviano ubicada en el eje de la Av. Patria, de la cual se habló en la propuesta macro – urbana (apartado 2.4.1) para vehículos provenientes de los valles de los Chillos y Tumbaco.

De tal forma, el parqueadero contará con dicha conexión en subsuelo y con otra por superficie, que se dará desde la calle Gral. Francisco Robles.

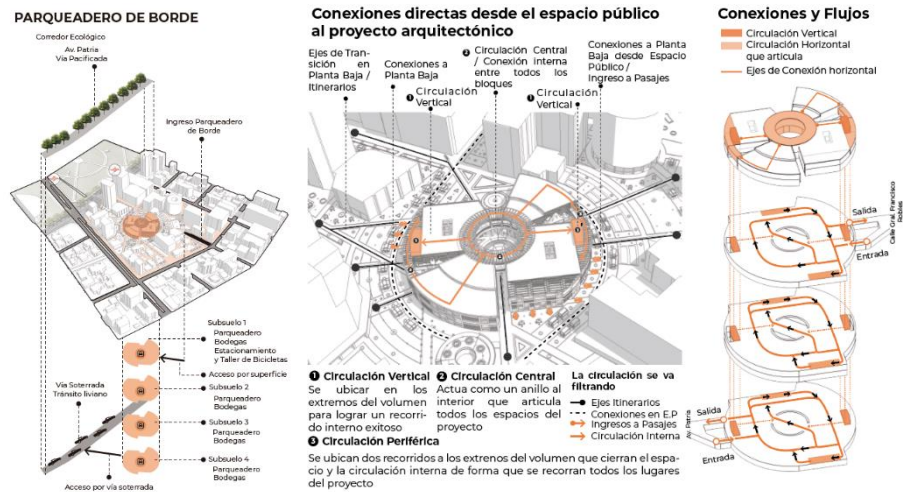


Figura 61. Sistema circulación interna del proyecto

Elaboración: Propia, 2021

4.5 Sistema Funcional - Espacial

4.5.1 Programa del proyecto urbano-arquitectónico

En la figura 62 se puede ver como finalmente el elemento arquitectónico se relaciona con el diseño de espacio público, y como la idea base de trabajar en torno a los ejes de la estrella andina no se queda simplemente en el volumen, sino que trasciende al espacio público, logrando que este no se desentienda del proyecto arquitectónico.

Con la intersección de todos los ejes mencionados se van formando plazas y se implementan actividades como son: huertos urbanos, juegos infantiles, exposiciones de flores, área para carga y descarga, lugares de descanso para la convivencia, espejos de agua, áreas verdes, y módulos de venta comercial.

A continuación, se apreciar mejor el programa general de usos que se le ha dado al espacio público y se comprende los elementos mencionados en el capítulo anterior sobre el plan masa dentro de la supermanzana: vivienda, centro de cuidado infantil y reconfiguración de la planta baja del Centro Comercial Espiral.

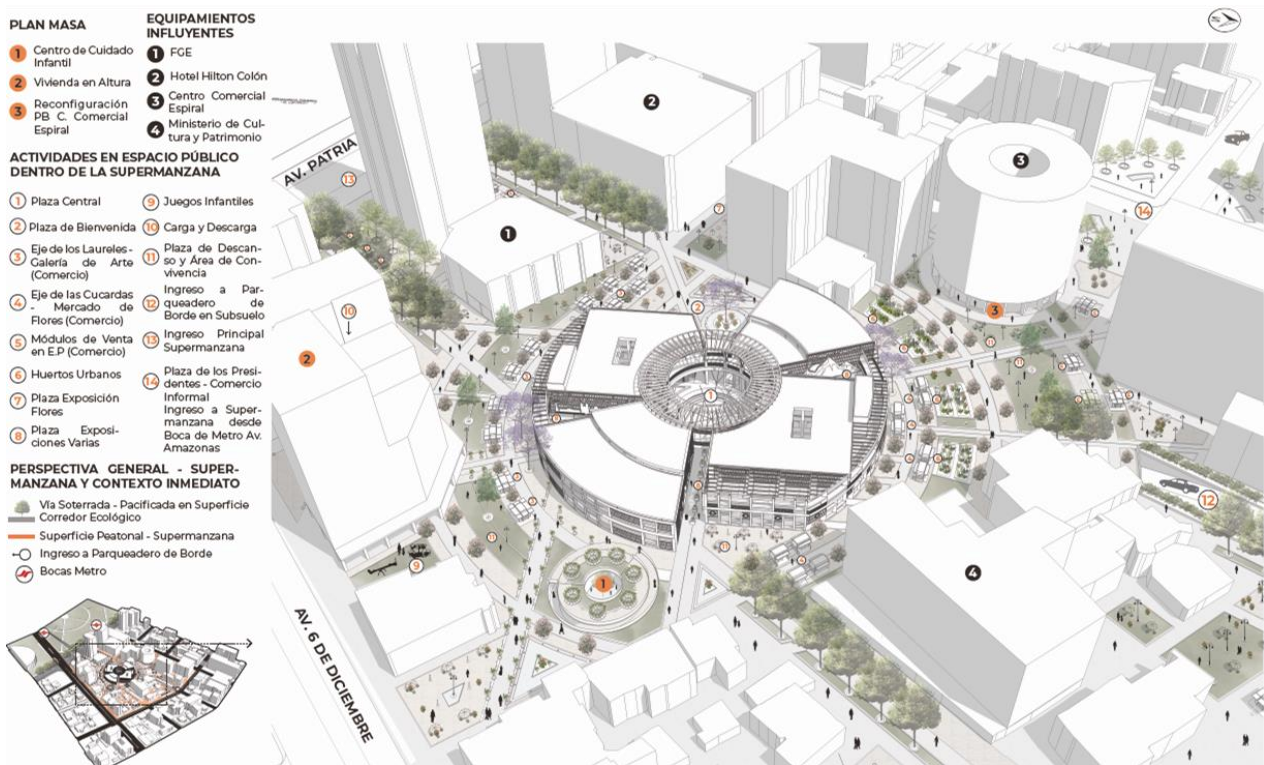


Figura 62. Programa General de Usos

Elaboración: Propia, 2020

A fin de brindarle animación al espacio público y potenciarlo, se ha implementado también actividad de comercio, de tal forma en uno de los ejes radiales que se observan en la figura 63, se ubica una galería de arte compuesta por 12 módulos de venta adaptables que han sido diseñados para espacio público; mientras que en el eje del lado contrario se propone un mercado de flores, pensándose en explotar otros recursos que ofrece la producción nacional, se ubican 10 módulos diseñados especialmente para esta actividad.

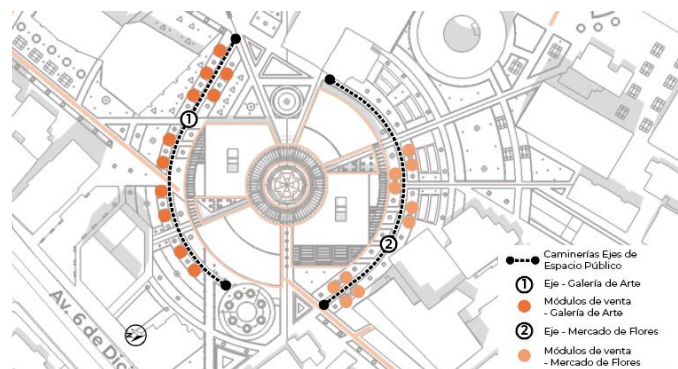


Figura 63. Ubicación y relación Módulos de venta Espacio Público

Elaboración: Propia, 2021

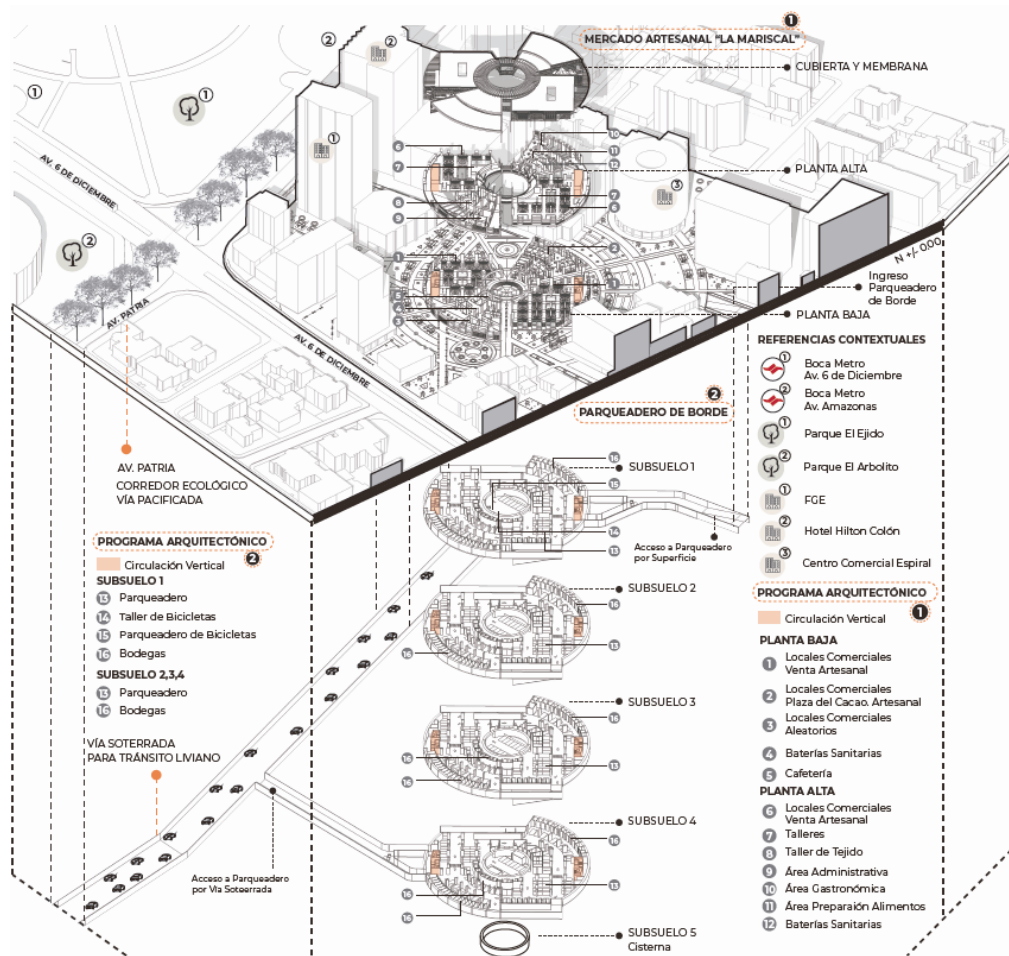


Figura 64. Despiece Arquitectónico

Elaboración: Propia, 2021

Se desarrollan cinco bloques funcionales, de los cuales el bloque central representa el elemento conector de todo el volumen; mientras que en los otros cuatro se desarrollan actividades de comercio, gastronomía, ocio y talleres. Dos de ellos (1 y 3) se han desarrollado con ejes en sentido ortogonal y otros dos con ejes en sentido radial (2 y 4) como se puede ver en la figura 65.

La planta baja es prácticamente de venta comercial, no obstante se han distribuido un poco las tipologías de comercio (ver porcentajes de tipologías en la sección 3.4.3.1.4), pues tanto en el bloque 1 como el bloque 2 se han implementado módulos de venta asociados a todo tipo de artículos artesanales, ya sea textiles, joyería, cerámicas, etc., a excepción de las tipologías asociadas a cacao, confites y licores; pues

estas han sido ubicadas en el bloque 3; por otra parte en el bloque 4 se han ubicado comercios alternativos puesto que en áreas aledañas al mercado se cuenta con la presencia de vivienda y oficinas.

En la planta alta de igual forma se ubica comercio, sin embargo, a diferencia de la planta baja aquí se implementan actividades que sirvan como llamadores para que la gente circule en todo el espacio, y en este caso son talleres de artesanías. De tal forma en el bloque 3 de igual forma se coloca un llamador que potencie otro de los atractivos de la producción nacional, que es la gastronomía típica del país.

Finalmente el bloque de subsuelo funciona como área de parqueo; pero a más de otorgarle esta función, se le incorpora espacios para parqueo de bicicletas, taller de bicicletas y bodegas útiles para que en los locales comerciales de las plantas superiores no se tenga inconvenientes con el almacenamiento de los productos y la exhibición sea más exitosa, además de que dichas bodegas pueden servir no solo para la gente del mercado, sino también para alquilar a externos en la Mariscal

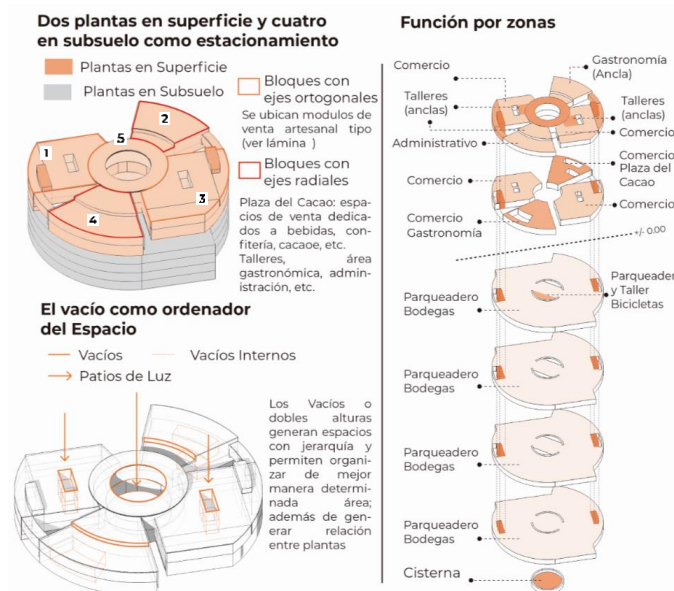


Figura 65. Sistema espacio - Función

Elaboración: Propia, 2021

Se toma al vacío como ordenador del espacio destacando la iluminación cenital en referencia a al concepto; se conforman patios de luz interna, dobles y triples alturas

que permiten la comunicación entre plantas. El gran vacío en la parte central permite incluso la conexión con el exterior en la planta alta.

Por otra parte, para el diseño de los módulos de venta internos se conforman conjuntos de 4 locales de 2,60 m * 2,60m cada uno, articulándose un supermódulo de dimensiones 5,20 m * 5,20 m. Se ha tomado esta decisión por varias razones:

- La esquina: Según se concluyó en el diagnóstico actualmente los locales se ven de un tamaño reducido y poco visible en su interior para el turista o comprador, lo que hace que la exhibición se dificulte; sin embargo, se observa que en los locales ubicados en las esquinas, la visión hacia los espacios y los productos cambia totalmente, pues se ven más amplios y tienen más opciones de distribución de los productos. Además, la relación artesana/comerciante – Consumidor mejora.
- Los recorridos: Al implementarse estos supermódulos, la circulación deja de ser rígida, pues se crean circulaciones en ambos sentidos, finalmente liberando el espacio y logrando que se distribuyan mejor los flujos para evitar la sobresaturación de los corredores.
- El ayllu (comunidad): Desde la perspectiva andina, el ayllu es uno de los principios básicos en torno al cual se trabaja, el sentido de comunidad social.

Los conjuntos de módulos están diseñados en base a una estructura metálica que se ancla a la losa por medio de pernos expansivos; en su interior contiene mobiliario fijo y en las partes externas mobiliario móvil, con la finalidad de que cada local pueda acomodarlo según sea su necesidad (como se ve en la figura 66); así mismo en las divisiones interiores se colocan elementos de madera en donde se pueden colgar artículos y la estructura superior de igual forma da la posibilidad de colgar elementos.

El cerramiento se da a partir de una riel, con tabiques de 2,9m * 0,45m; que se deslizan y giran. Los tabiques a su vez contienen pequeñas perforaciones que sirven para que se pueda colocar exhibiciones de joyería o elementos ligeros.

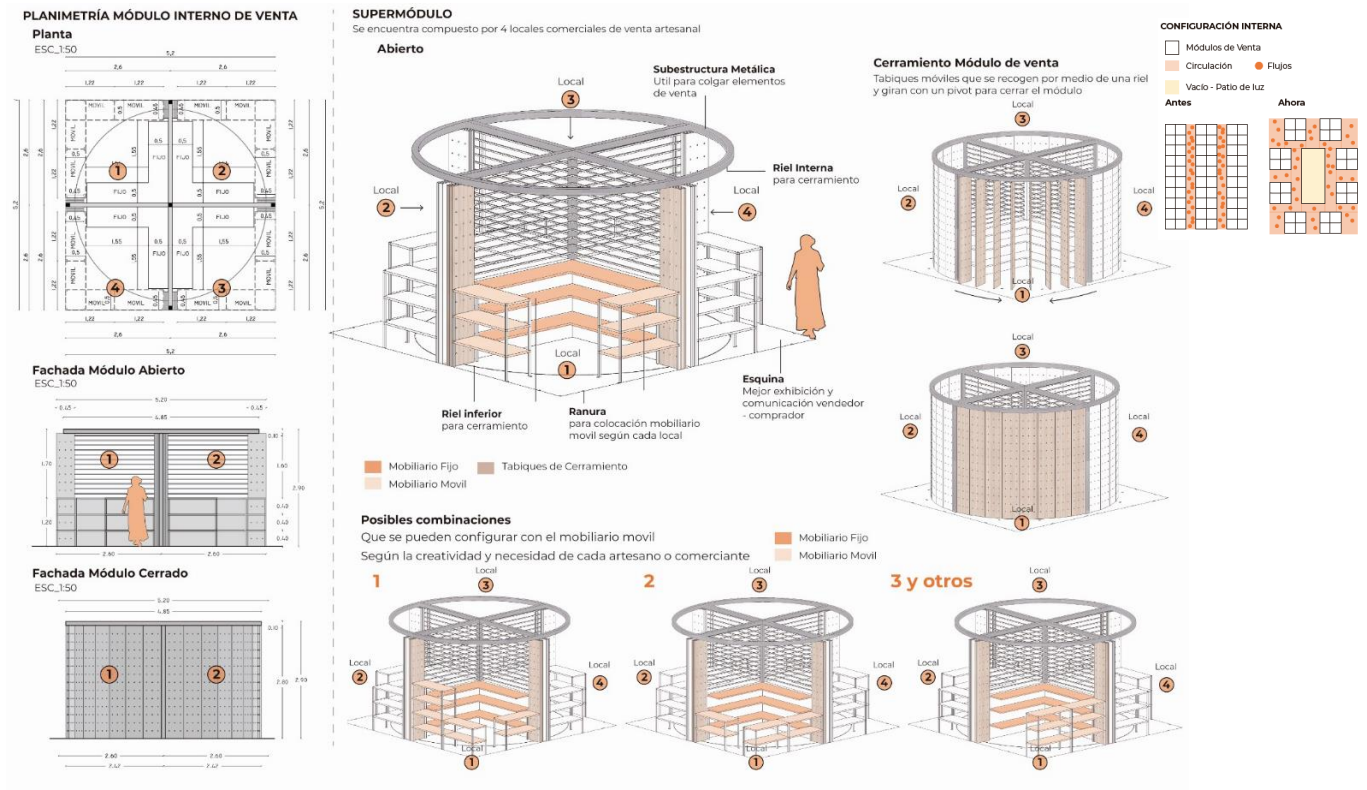


Figura 66. Módulos de venta internos

Elaboración: Propia, 2021

4.5.2 Zonificación

Iniciando por la planta baja, el bloque 1 y 2 se encuentran configurados por los módulos de venta anteriormente expuesto, y abarcan un total de 104 locales; por otra parte el bloque 2 que ha sido destinado para otro tipo de locales como se explicó anteriormente, y se lo ha denominado “plaza del cacao” para potenciar también otro de los elementos protagonistas en la producción nacional, abarca un total de 26 locales, de los cuales 5 contienen un espacio para la preparación de degustaciones; así mismo el bloque cuenta con mesas y espacios de descanso para degustar.

Por otra parte, en el bloque 4 se implementan 7 locales para comercios alternativos, las baterías sanitarias, una cafetería con vista a la plaza central, y espacios de descanso.

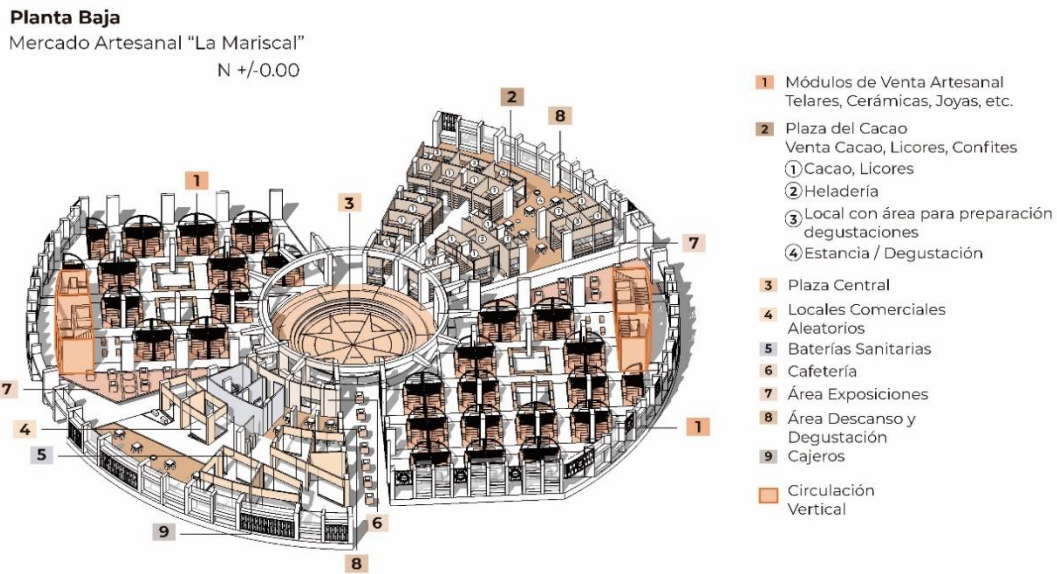


Figura 67. Planta Baja
 Elaboración: Propia, 2021

De igual forma, en la planta alta, tanto en el bloque 1 como en el 2 se implementan 64 locales de venta artesanal; además en ambos bloques se colocan aulas para talleres alternativos de artesanías a manera de ancla para que los flujos se distribuyan de mejor manera; así mismo en el bloque 4 se ubica un taller de textiles y el área administrativa. En el bloque 2 se establece un área gastronómica de comida típica con un área para la preparación de alimentos, espacios para degustar y las baterías sanitarias.

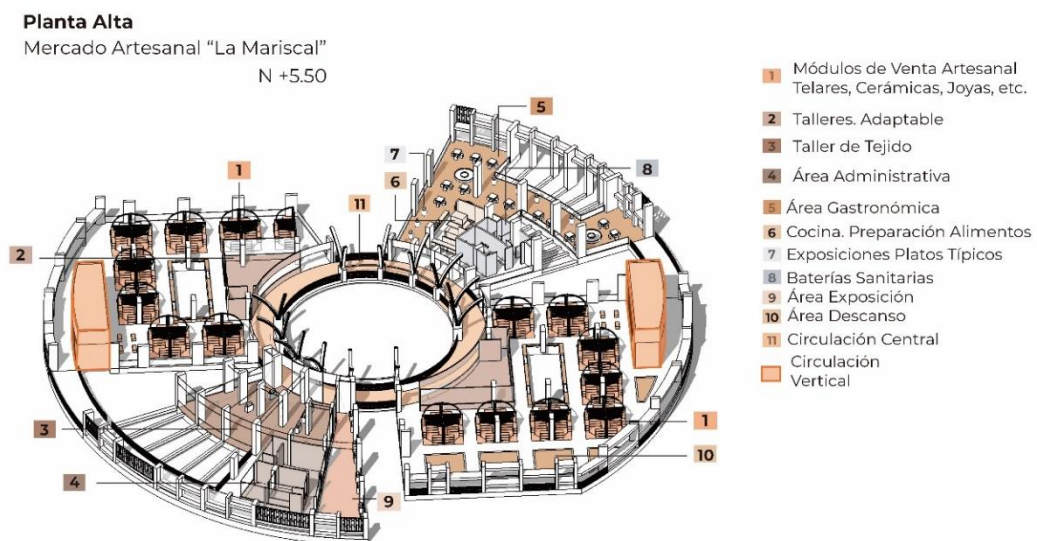


Figura 68. Planta Alta
 Elaboración: Propia, 2021

El área de subsuelo está compuesta por cuatro plantas donde se desarrolla el parqueadero de borde, se configuran como plantas tipo que adquieren pequeñas alteraciones cada una; de tal forma, en la planta de subsuelo 1 se encuentran 84 plazas de parqueo para vehículo, así como también un área para parqueo de bicicletas con 16 plazas en la zona central; cuenta además con un taller de bicicletas y 60 bodegas. Se observa que en esta planta se encuentra el área de acceso para ingreso y salida del parqueadero por superficie (calle Gral. Francisco Robles).

La segunda y tercera planta de subsuelo son iguales, contienen 92 plazas de parqueo para vehículo y 62 bodegas cada una. Finalmente, en la cuarta planta se encuentra el acceso de ingreso y salida con conexión hacia la vía soterrada de la Av. Patria; contiene 90 plazas de parqueo y 60 bodegas. Dando un total de 360 plazas para automóvil y 244 bodegas, una disponible para cada local comercial del mercado y el resto para arrendatarios de La Mariscal.

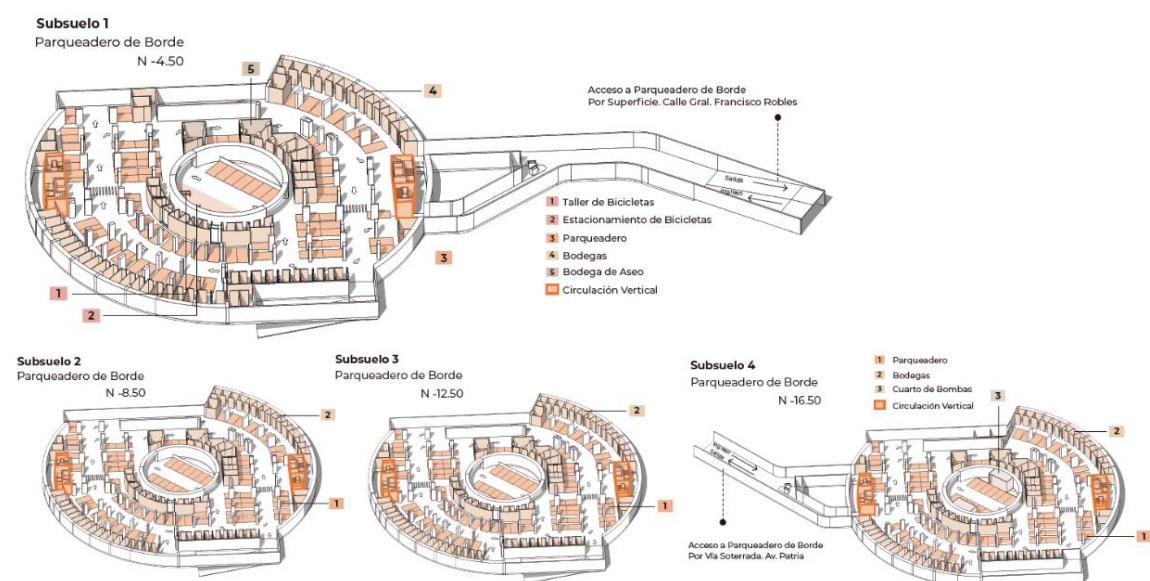


Figura 69. Plantas Subsuelo

Elaboración: Propia, 2021

4.6 Sistema Estructural

Se desarrollan cinco bloques estructurales en la parte de superficie y seis bloques estructurales en subuselo; conformados por vigas, columnas y muros de

hormigón armado $f_c'240 \text{ kg/cm}^2$. Como se mencionó, el bloque 1 y 3 mantienen ejes ortogonales mientras que el bloque 2 y 4 siguen ejes radiales.

En las partes periféricas de los 4 niveles de subsuelo del volumen se colocan muros de hormigón masizo, mismos que suben hasta las dos plantas de superficie en forma de fachadas estructurales que por medio de elementos verticales y horizontales van configurando murales tipo quiebrasol; tomando como referente a una edificación de su contexto inmediato que también se clasifica como un equipamiento cultural y es la Casa de la Cultura Ecuatoriana.

En la parte central de los 4 niveles de subsuelo donde se observa un círculo, de igual forma se compone un muro estructural que sube hasta la parte de la primera planta en forma de columnas que se sostienen entre si y que también actúan como si fueran un solo muro estructural

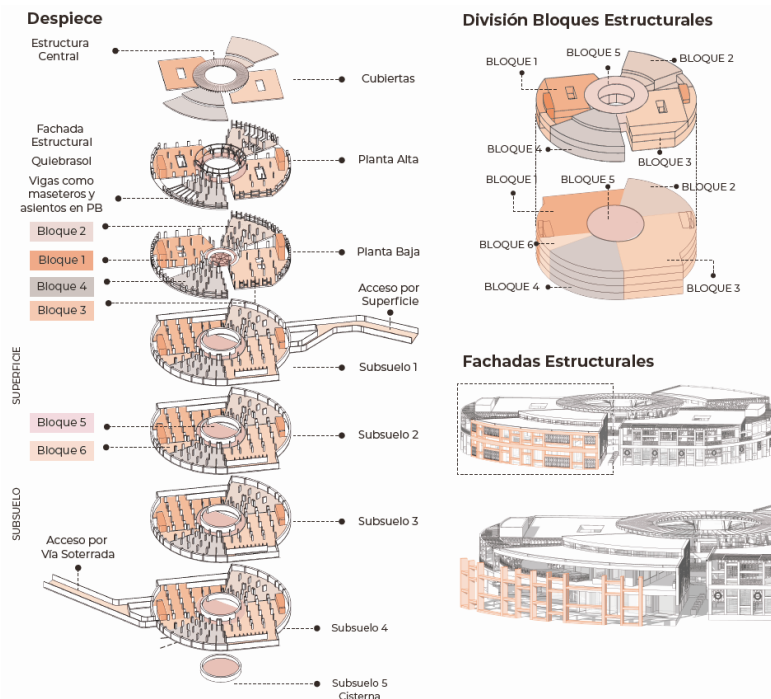


Figura 70. Sistema Estructural

Elaboración: Propia, 2021

4.7 Sistema de Cerramiento

El sistema de cerramiento se encuentra estrechamente ligado a lo que se denominó como fachadas estructurales, de tal forma como se puede apreciar en la figura

71 se conforma una fachada mediante el juego de llenos y vacíos con elementos translúcidos como ventanales y otros que se observan como elementos sólidos y son un recubrimiento hecho a base de paneles de aluminio perforado colocados a manera de piel con aberturas que les permiten ser elementos permeables.

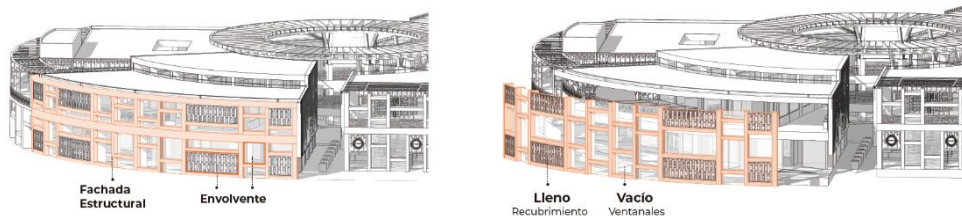


Figura 71. *Recubrimiento Fachada Estructural*

Elaboración: Propia, 2021

Se configura la fachada perimetral del proyecto, misma que unifica a todo el elemento como un solo volumen con elementos verticales y horizontales que funcionan como si fueran un solo muro estructural y van formando una especie de quiebrasol.

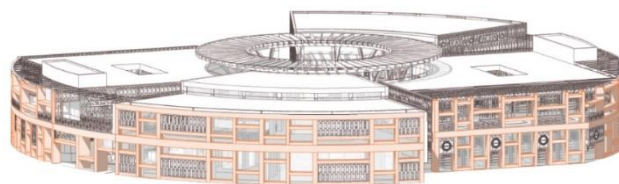


Figura 72. *Configuración Fachada Periférica*

Elaboración: Propia, 2021

Varios de los elementos estructurales horizontales a la vez funcionan como maceteros que contienen vegetación y permiten desde lo conceptual fortalecer la conexión con la tierra o la pacha y la naturaleza. Además, en las partes inferiores funcionan como espacios de descanso para los peatones (ver figura 73).

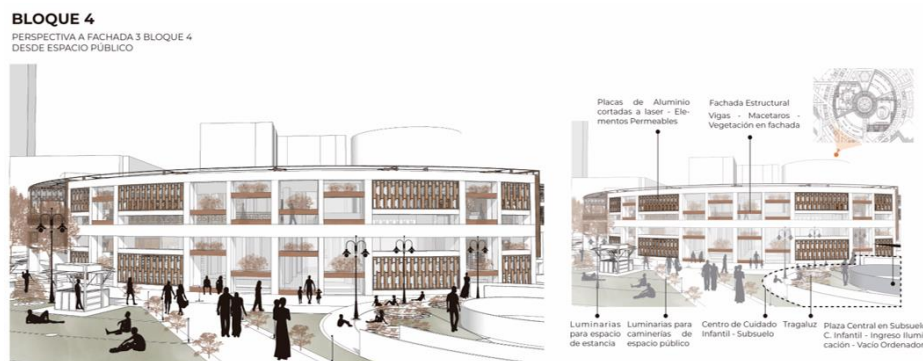


Figura 73. *Visualización Fachada Bloque 4*

Elaboración: Propia, 2021

Por otra parte, para las fachadas internas se implementa una piel o membrana que sigue un diseño similar al de los elementos que se han denominado como “llenos” en la fachada estructural, elaboradas de paneles de aluminio perforado a laser en base a un diseño personalizado.

Su respectivo diseño se ha configurado en base a la idea conceptual del proyecto, la cosmovisión andina. Haciendo énfasis en el Kay Pacha o también llamado el mundo de hoy, de los vivos y la naturaleza, donde sus animales representativos son el puma y la llama andina. Esto con el fin de expresar la esencia y la fuerza del concepto de forma más clara y sencilla al espectador, pues al ser las fachadas la primera impresión de la edificación logran ser un llamado a las personas para que se interesen por conocer la cultura.

Además, en otras partes también se expresan elementos representativos de Quito, como ciudad mitad del mundo, patrimonio cultural de la humanidad, etc. En fin, se trata de darle otro atractivo al turista que visita y desea conocer sobre la identidad de este lugar.



Figura 74. Visualización Fachada Interna Bloque 1

Elaboración: Propia, 2021

Detrás de la membrana se coloca un sistema de cerramiento compuesto por placas metálicas (aluminio) que se pueden recorrer de arriba hacia abajo, ubicadas en la parte superior y ancladas a la losa. En la parte inferior de igual forma se ubican ventanales a manera de pasamanos, uno tras de otro, que tienen la opción de recorrerse de abajo

hacia arriba a manera de ventana corrediza como protección para la fachada permeable si se lo requiere; como se observa en la figura 75

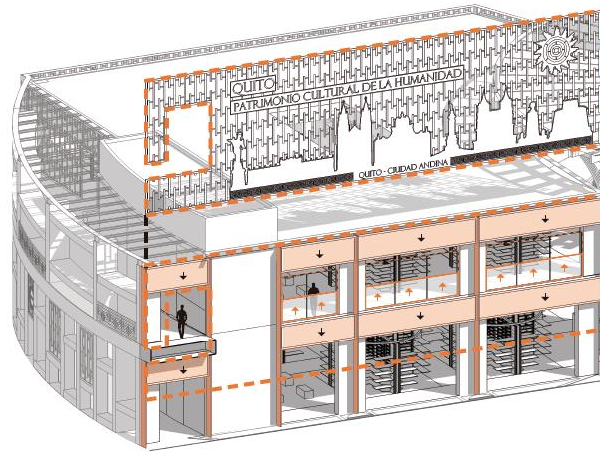


Figura 75. Sistema de Cerramiento. Fachadas Internas

Elaboración: Propia, 2021

Todo esto con la intención de que en la mañana la fachada permeable pueda hacer sentir al usuario que esta un espacio semi-abierto, pero que también el elemento pueda cerrarse cuando sea necesario.

4.8 Implantación Urbano - Arquitectónica con Planta Baja del Proyecto

Finalmente a continuación se expone la implantación urbano arquitectónica con la planta baja del proyecto, en donde se puede observar como el mercado se articula al espacio público conformado dentro de la supermanzana, creando transiciones de flujo peatonal que aportan a la comercialización de los productos al interior del equipamiento y una propuesta que integra todos los elementos anteriormente mencionados, desde el sentido de diseñar un espacio con identidad hasta la implementación de una propuesta de paisaje que contribuya a la construcción de la red verde urbana y una ciudad sustentable.

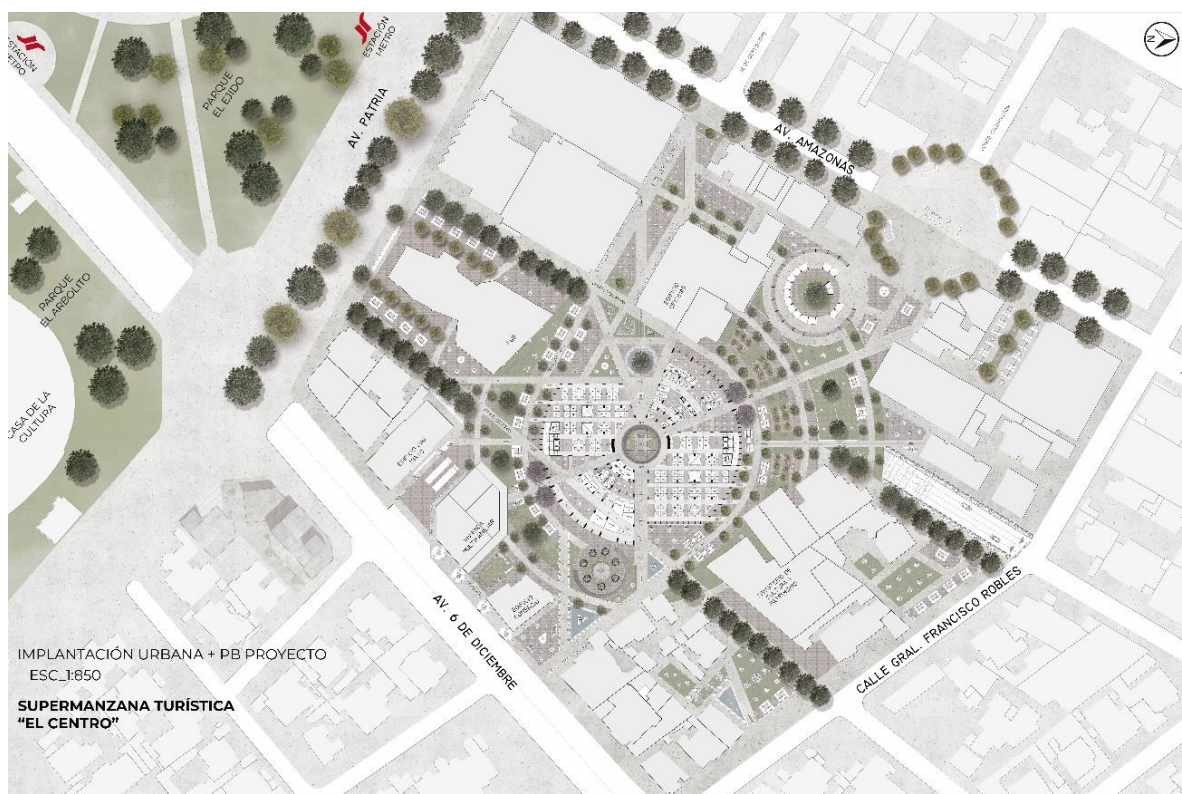


Figura 76. *Implantación Urbana*

Elaboración: Propia, 2021

4.9 Criterios de Paisaje

La propuesta de paisaje como se puede ver en la implantación urbana se configuró ubicando la carta solar desde el punto central de la supermanzana, de tal forma que se puede ver como si cada uno de los arbustos implementados en torno a los ejes radiales del proyecto, fueran enmarcado el itinerario solar; es decir le van dando vida y sentido al proyecto y a su concepto.

Adicionalmente, estos ejes se complementan conjuntamente con los módulos de venta comercial para espacio público expuestos en el apartado 4.5.1, por tanto se vuelven caminos vivos, ya que cuentan con elementos de animación urbana como el comercio, además de las aves, los sonidos y en sí la escena urbana que se crea en este entorno, es decir, es un espacio que motiva a la a las personas a caminar o transitar en bicicleta por este sector.

Se han empleado diversos tipos de árboles, clasificados en tres grupos:

- **Vegetación Alta:** Se han implementado árboles como el Arrayan y el Caucho, para ejes alargados por su condición voluminosa y la sombra que general. Se los ha empleado para enmarcar los itinerarios que se dan desde las estaciones metro hacia el proyecto.
- **Vegetación Media:** Al haberse conformado varias plazas y masas verdes que sirven como espacios de recreación o descanso, se ha decidido colocar dentro de estos espacios árboles como el Pumamaquí, por su valor simbólico, ya que este árbol es muy significativo para la cultura andina, pues se dice que sus hojas tienen la forma de la pata de un puma; además la Acacia Amarilla por su escala amigable con la del peatón y el jacarandá, por su atractivo, a este último se lo ha empleado para enmarcar ingresos.
- **Vegetación Baja:** Este tipo de vegetación se ha empleado para enmarcar los ejes radiales y para ello se ha seleccionado dos tipos de especies florales, como son la cucarda y el laurel, con el fin de atraer “aves turísticas” como son los colibríes, de manera que las aves sean un atractivo más dentro de la supermanzana.

4.10 Criterios de Sustentabilidad

Se decidió realizar una propuesta de ecoeficiencia en agua para el proyecto en torno a la recolección de aguas lluvia en cubierta. Por tanto, se parte del análisis de la pluviosidad en el sector de la Mariscal, y se encontró que según Meteoblue los meses en que más precipitación hay son Marzo, Abril y Noviembre.

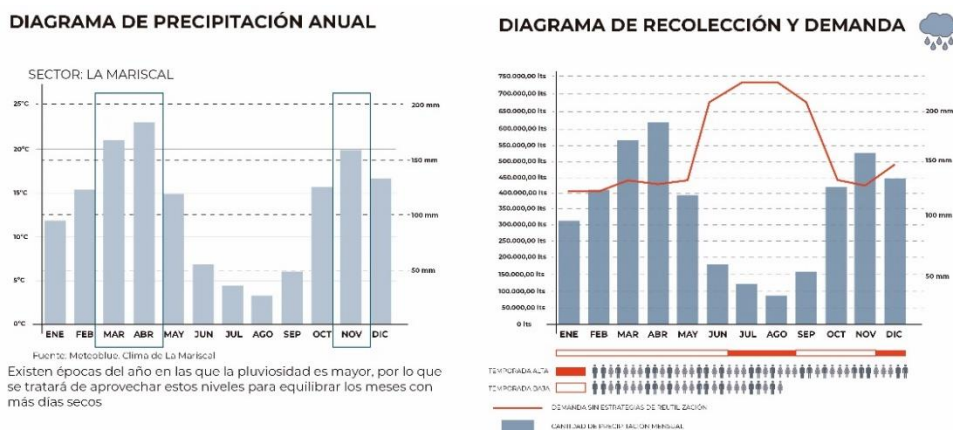


Figura 77. Diagrama recolección agua y demanda

Elaboración: Propia, 2021

Sin embargo haciendo un estudio sobre la cantidad de agua que se usaría en el nuevo Mercado, la demanda de agua más alta se da mayormente en los meses de Junio, Julio y Agosto (como se puede ver en la figura 77), donde justamente son los meses de mayor sequía en relación a los índices de pluviosidad en este sector.

Por tanto se realiza un cálculo sobre la cantidad de agua que se puede recolectar durante los meses en que la pluviosidad es mayor y la demanda de agua en el mercado es menor, lográndose concluir que si se recolecta la cantidad de aguas lluvia sobrantes en estos meses, se la almacena y conjuntamente se implementan estrategias para la reutilización de aguas grises dentro del proyecto, es posible cubrir con el porcentaje de agua que se necesita para cubrir los meses de donde la precipitación es menor y manejar el proyecto todos los meses con la recolección de aguas lluvia.

4.10.1 Propuesta de ecoeficiencia en reutilización de agua

En base al análisis previo y las necesidades encontradas para lograr la ecoeficiencia en agua dentro del proyecto, se plantea la implementación de una cisterna de 1.432,18 m³, que es el volumen que se requiere para almacenar las aguas lluvia sobrantes en las diferentes épocas de año y necesarias para los meses de sequía.

Es así que para colocar esta cisterna en el proyecto se propone crear un quinto subsuelo que solo sea en la parte del círculo central, para la colocación de este elemento. Al ubicarse en la parte central la circulación del agua se facilita, ya que tiene todos los espacios lo más cercano posible

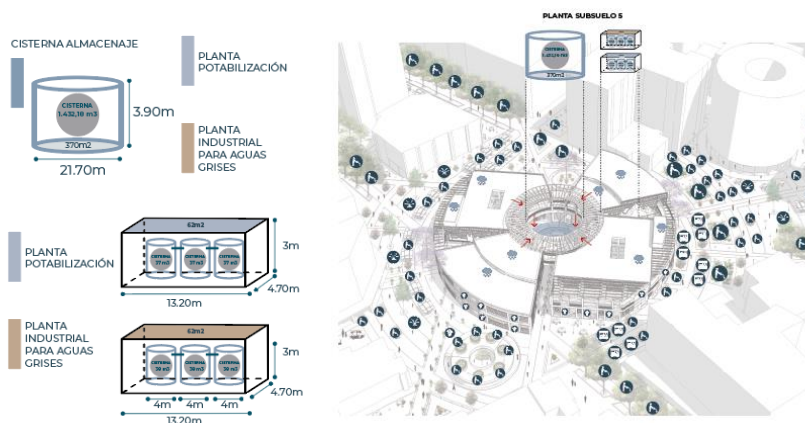


Figura 78. Propuesta ecoeficiencia agua

Elaboración: Propia, 2021

4.11 Conclusiones Finales

Quito, ha evidenciado problemáticas sobre la segregación, inequidad y la imposibilidad de efectivizar el derecho a la ciudad; a ello se suma una movilidad que prioriza el vehículo motorizado, por lo que una de las mayores debilidades en el modelo urbano se ve reflejada en el espacio público

A su vez la ciudad actualmente no representa un espacio amigable para el peatón, pues este no ha sido tomado en cuenta durante el desarrollo de su planificación. Patrón autocéntrico que no puede continuar ya que en poco tiempo el Metro se incorporará a la vida y desarrollo de la ciudad. Por tal motivo se deben establecer nuevos estándares urbanos y arquitectónicos con propuestas alternativas como la desarrollada en este trabajo de titulación; mismas que permitan desarrollar espacio público redefiniendo ejes viales, peatonales y espacios comerciales

Así también, se ha evidenciado que dichas problemáticas desembocan en la afectación al medio ambiente y la deficiente calidad de vida que se les brinda a los ciudadanos, particularmente en zonas saturadas de actividades de entretenimiento y turismo.

Es así que se recalca la necesidad de introducir nuevos patrones que enfrenten estas condiciones como es el abandono de la residencialidad, los espacios monofuncionales, el patrón autocéntrico, etc., y se desarrolla un plan masa que incluye vivienda, comercio, un centro de cuidado infantil, un equipamiento turístico comercial y un parqueadero de borde que busca potenciar la multimodalidad de los modos de transporte como es el vehículo motorizado, la bicicleta y la caminabilidad

Desde esa perspectiva, se ha visto que la idea de implementar una supermanzana y un estacionamiento de borde es lo que permite cumplir con los objetivos planteados en el esquema de la construcción multidimensional del desarrollo sustentable que se maneja sobre el eje ambiental, económico y social; pues representa lo que Salvador Rueda ha denominado como el Urbanismo Sostenible del siglo XXI, logrando conjugar los modos de movilidad de manera equitativa y equilibrada.

Por otra parte, después de haber analizado la lógica de los equipamientos comerciales, se concluye que con el pasar de los años tanto el centro comercial como el mercado se han asociado a las dinámicas comerciales desarrolladas producto de la globalización y la competencia, así como también a la introducción de productos industrializados.

El centro comercial se ha vuelto un contenedor de actividades asociadas al comercio y al ocio, que deja de lado el tratamiento del espacio público; sin embargo, se comprende que algo característico del mercado es su asociación con el entorno; por tal motivo es claro que este no puede desentenderse del espacio exterior. De allí el peso que se le da a una propuesta urbana que mantenga estrecha relación con el elemento arquitectónico, desde sus conexiones y configuración en la planta baja hasta todo el proyecto.

Actualmente el Mercado Artesanal La Mariscal representa un claro ejemplo del trabajo espacial sobre la idea de comercializar un producto industrializado, motivo por el cual carece de identidad y no logra verse como un atractivo turístico; además de que su tratamiento de espacio público es casi nulo y la relación con su entorno es complicada.

Se ha diagnosticado que este a su vez es uno de los equipamientos más influyente dentro de la zona metro Ejido, mismo que por el número de visitantes que recibe diariamente (1500 a 2000), así como también por el flujo de personas que se han diagnosticado dentro de la zona que es de aproximadamente 72.427 usuarios al día (dato diagnosticado antes de la pandemia), se lo observa como una oportunidad para ejemplificar lo que representa un nodo de confluencia peatonal en la ciudad.

Siendo el mercado artesanal un espacio que por su valor simbólico debe destacar y puede ser visto como hito de la ciudad, se pone en marcha un proyecto que gira en torno a una base conceptual, asociada a la cosmovisión andina con énfasis en la visión cíclica de la vida y la importancia del centro; perspectiva que finalmente alcanza el objetivo de reinterpretar el espacio desde un enfoque cultural y permite otorgarle un

sentido de identidad para transformarlo en un verdadero atractivo turístico; pues cabe recalcar que esta idea no se queda simplemente en el diseño del elemento arquitectónico sino que también trasciende a la propuesta urbana de la supermanzana.

Adicionalmente, con el nuevo proyecto se logra potenciar no solo lo que es la producción artesanal, sino también otros elementos de la producción nacional como son el cacao, al destinarse un espacio dentro del proyecto con esta temática que incluye actividades interactivas; así como también las flores naturales, al implementarse en espacio público un mercado de flores

Finalmente como se pudo ver, con el proyecto planteado se reinterpreta el espacio desde una perspectiva no solo arquitectónica sino también urbana, misma que se desarrolla en torno a la comprensión de los modos de movilidad, pensar no simplemente en el plano de superficie sino también en el subsuelo como una alternativa para trabajar por ciudades sostenibles.

Además de otorgarle identidad a un espacio que se configura desde una base conceptual, poner en evidencia los valores característicos de la localidad, culturales y paisajísticos; la sensibilidad de trabajar sobre ideologías que se han ido dejando de lado, la geografía sagrada, la orientación y a la vez conformar un espacio que introduce el verde urbano y ofrece espacio público de calidad para el peatón, incentivándose tanto a la caminabilidad como al turismo para potenciar el comercio.

BIBLIOGRAFÍA

- Alcaldía del Distrito Metropolitano de Quito. (2013). *Zonas Especiales La Mariscal y Centro Histórico - Planes de Gestión*. Quito.
- Álvarez, D. (2017). *Evaluación de la orientación y el ángulo de inclinación óptimo de una superficie plana para maximizar la captación de irradiación solar en Cuenca – Ecuador*. Cuenca: Universidad Politécnica Salesiana Sede Cuenca.
- Andrade, C. (2017). *Revalorización del Mercado Artesanal La Mariscal en la ciudad de Quito*. Quito: Facultad para la ciudad, el paisaje y la arquitectura .
- Ávila A, Larco M y Scholtz B. (2014). *Hacia un Nuevo Modelo de Ciudad Sustentable: Red Verde Urbana y Ecobarrios*. Quito: Secretaría de Territorio, Hábitat y Vivienda.
- Ayuntamiento de Barcelona. (s.f). *Hace 150 años - El Plan Cerdá*. Obtenido de Any Cerdá: <http://www.anycerda.org/web/es/any-cerda/fa-150-anys/el-pla-cerda>
- Banco Interamericano de Desarrollo (BID). (2010). *Identificación y Fortalecimiento de Centralidades Urbanas - El Caso Quito*. Quito: Sector de Capacidad Institucional y Finanzas.
- Borja, J. (2013). *Revolución urbana y derecho a la ciudad. Textos urbanos. Volumen VIII*. Quito: OLACCHI.
- Carrillo, M. (2016). *Centro Artesanal en la Mariscal*. Quito: Universidad San Francisco de Quito.
- CEDEX. (2009). *La Ciudad Paseable*. Madrid.
- Comunidad Autónoma de Madrid y Municipio del DMQ. (2012). *Línea 1 del Metro de Quito*. Quito.
- Consejo de Desarrollo de las Nacionalidades y Pueblos del Ecuador. (2011). *Pachamama*. Quito: CODENPE.
- Díaz, A. (30 de Septiembre de 2020). *El crono-urbanismo: las ciudades le ponen minutos a su calidad de vida*. Obtenido de Transecto: <https://transecto.com/2020/09/el-crono-urbanismo-las-ciudades-le-ponen-minutos-a-su-calidad-de-vida/>
- Duhau, E. (2003). *División social del espacio metropolitano y movilidad residencial*. Ciudad de México: Universidad Autónoma Metropolitana/Azcapotzalco.
- El Ágora. (03 de Julio de 2020). *Supermanzana, un diseño urbano para dar la ciudad a las personas, no a los coches. Ciudad Sostenible*.
- El Comercio. (08 de Diciembre de 2014). *10 detalles sobre el Metro de Quito. 10 detalles sobre el Metro de Quito*. Obtenido de <https://www.elcomercio.com/actualidad/quito/detalles-historia-contrato-metro-quito.html>
- El Comercio. (2019). Ecuador, primer exportador mundial de banano, se blindo contra plaga Fusarium.
- Flores, M. G. (2018). *La Chakana y los saberes ancestrales del Pueblo*. Quito: Universidad Central del Ecuador. Obtenido de <http://www.dspace.uce.edu.ec/bitstream/25000/16876/1/T-UCE-0010-FIL-140.pdf>
- López, L. (1997). *Los centros comerciales como espacios monofuncionales*. Xochimilco: Departamento de Política y Cultura de la UAM. Obtenido de <https://argumentos.xoc.uam.mx/index.php/argumentos/article/view/688/684>
- Lozano, A. (1996). *Ciudad Andina*. Quito: CONAIE.

- Mancheno, C. (2013). *Historia y memoria colectiva del Barrio La Mariscal de Quito*. Quito: Auto - edición.
- Matute, P. (Julio de 2011). *Proyecto Chakana Ecuador*. Obtenido de Filosofía - Sabiduría Andina: <http://proyechakanaecuador.blogspot.com/p/filosofia-saviduria-andina.html>
- Medina, X. (2014). *Mercados y espacio público: transformación y regenogociación de nuevas demandas urbanas. Análisis comparativo de casos*. Barcelona: Universidad Oberta de Catalunya.
- Milla, C. (1983). *El génesis de la cultura andina*. Lima: Fondo Editorial C.A.P Colección Bienal.
- Ministerio de Producción, Comercio Exterior, Inversiones y Pesca. (2019). *Informe de Gestión 2019*. Quito. Obtenido de <https://www.produccion.gob.ec/wp-content/uploads/2020/07/Informe-de-Gestion-MPCEIP-2019.pdf>
- Ministerio de Turismo. (04 de Mayo de 2017). *Gobierno del Encuentro*. Obtenido de Gobierno del Encuentro: <https://www.turismo.gob.ec/mercado-artesanal-la-mariscal-un-referente-turistico-en-quito-esta-de-aniversario/>
- Molano, F. (2016). *El derecho a la Ciudad: Henri Lefebvre a los análisis sobre la ciudad capitalista contemporánea*. Bogotá: Universidad Pedagógica Nacional de Humanidades. Obtenido de <http://www.scielo.org.co/pdf/fohos/n44/n44a01.pdf>
- Municipio de Distrito Metropolitano de Quito. (2009). *Plan Maestro de Movilidad 2009 - 2025*. Quito.
- Municipio del Distrito Metropolitano de Quito. (2001). *Plan Maestro de Transporte 2001*. Quito.
- Municipio del Distrito Metropolitano de Quito. (2014). *Los Árboles Patrimoniales de Quito*. Quito: Textos de J. Polo y S. Paredes.
- Perugachi, J. (2018). *Construcción estratégica y programa cultural para potencializar un espacio edificado subutilizado, tomando como objeto de estudio en Centro Comercial Artesanal QUITUS*. Leiria: Escuela Superior de Arte y Diseño ESAD. CR. Obtenido de [file:///C:/Users/Usuario/Downloads/Johanna_Patricia_Perugachi_Morales%20\(1\).pdf](file:///C:/Users/Usuario/Downloads/Johanna_Patricia_Perugachi_Morales%20(1).pdf)
- Pineda, I. (2019). *La forma Urbana de Quito - Ensayo Histórico*. Quito: Pontificia Universidad Católica del Ecuador. Obtenido de https://issuu.com/ipineda746/docs/isabela_pineda._ensayo_hist_rico
- Plataforma Global por el Derecho a la Ciudad. (2016). *El derecho a la ciudad construyendo otro mundo posible*. Barcelona.
- Plataforma Global por el Derecho a la Ciudad. (2021). *El impacto del COVID-19 en el derecho a la ciudad*. Barcelona.
- Rueda, S. (2016). *La Supermanzana, nueva célula urbana para la reconstrucción de un nuevo modelo funcional y urbanístico de Barcelona*. Barcelona. Obtenido de http://www.bcnecologia.net/sites/default/files/proyectos/la_supermanzana_nueva_celula_poblenou_salvador_rueda.pdf
- Rueda, S. (20 de Junio de 2019). Salvador Rueda: "Las estrategias del agua en la ciudad son fundamentales". (C. P. Ágora", Entrevistador)
- Sarlo, B. (2010). *El Centro Comercial*.

- Secretaría de Planificación . (2015). *Plan Metropolitano de Desarrollo y Ordenamiento Territorial*. Quito: Alcaldía Metropolitana de Quito.
- Secretaría de Territorio Hábitat y Vivienda. (2019). *Plan Especial La Mariscal*. Quito: Municipio del Distrito Metropolitano de Quito.
- Secretaría del Ambiente del DMQ. (2016). *Atlas Ambiental de Quito*. Quito: Municipio del Distrito Metropolitano de Quito.
- Usin, S. (2013). *Experiencia de compra de los consumidores de centros comerciales en Vizcaya*. Lejona: Servicio Editorial de la Universidad del País Vasco.

ANEXOS

PRESUPUESTO BLOQUE 1					
COD	DESCRIPCIÓN DEL RUBRO	UNIDAD	CANTIDAD	P. UNITARIO	PRECIO TOTAL
1	PRELIMINARES				
1.1	Limpieza Y Desbroce de Terreno	M2	867,30	\$ 1,20	\$ 1.040,76
1.2	Replanteo y Nivelación topográfica	M2	867,30	\$ 1,50	\$ 1.300,95
1.3	Bodega y oficina provicional	M2	80,00	\$ 54,30	\$ 4.344,00
1.4	Baño Provicional	M2	40,00	\$ 83,15	\$ 3.326,00
1.5	Cerramiento Provicional de protección	M	140,74	\$ 20,30	\$ 2.857,02
1.6	Letrero Informativo de la Obra	M2	4,30	\$ 120,40	\$ 517,72
SUBTOTAL					\$ 13.386,45
2	DERROCAMIENTO Y DESALOJO				
2.1	Derrocamiento Estructura Existente	M3	90,90	\$ 85,40	\$ 7.762,86
2.2	Derrocamiento de Mampostería de Bloque	M2	339,58	\$ 8,62	\$ 2.927,18
2.3	Desalojo de escombros (cargadora y volqueta)	M3	90,90	\$ 3,52	\$ 319,97
2.4	Desalojo de materiales (volqueta)	M3	40,90	\$ 3,22	\$ 131,70
2.5	Excavación general, desalojo de tierra y escombros	M3	14310,45	\$ 3,25	\$ 46.508,96
SUBTOTAL					\$ 57.650,67
3	MOVIMIENTO DE TIERRAS				
3.1	Excavación de Losa de Cimentación (0,8)	M3	693,84	\$ 7,13	\$ 4.947,08
3.2	Relleno y compactado en losa 0,2	M3	173,46	\$ 5,21	\$ 903,73
SUBTOTAL					\$ 5.850,81
4	ESTRUCTURA				
4.1	Replanteo fc' 180 kg/cm2 H=0,1	M3	86,73	\$ 145,60	\$ 12.627,89
4.2	Hormigón en Losa de Cimentación incluye encofrado	M3	693,84	\$ 280,20	\$ 194.413,97
4.3	Hormigón en muros de contención incluye encofrado	M3	899,52	\$ 280,20	\$ 252.045,50
4.4	Hormigón en Contrapiso e=5 cm incluye encofrado	M3	43,37	\$ 122,30	\$ 5.304,15
4.5	Hormigón en Columnas fc' 240 kg/cm2 incluye encofrado	M3	400,25	\$ 230,10	\$ 92.097,53
4.6	Hormigón en Escaleras fc'240 kg/cm2 incluye encofrado	M3	34,35	\$ 230,10	\$ 7.903,94
4.7	Hormigón en Vigas fc' 240 kg/cm2 incluye encofrado	M3	234,56	\$ 230,10	\$ 53.972,26
4.8	Hormigón en Vigas fachada estructural fc'240 kg/cm2 incluye encofrado	M3	22,22	\$ 230,10	\$ 5.112,82
4.9	Malla Electrosoldada Muro de Contención (150x150x8mm)	M2	1288,96	\$ 4,10	\$ 5.284,74
4.10	Malla Electrosoldada Contrapiso (150x150x4.5mm)	M2	867,30	\$ 3,20	\$ 2.775,36
4.11	Hormigón Para entrepiso de losa aligerada fc'240 kg/cm2	M3	970,72	\$ 230,10	\$ 223.362,67
4.12	Alivianamiento para losa de entrepiso Bloque 20x20x40	U	12455,00	\$ 0,45	\$ 5.604,75
4.13	Acero de Refuerzo fy=4200 kg/cm2	KG	3500,00	\$ 9,30	\$ 32.550,00
SUBTOTAL					\$ 893.055,57
5	MAMPOSTERÍA				
5.1	Mampostería Bloque de Hormigón e=20 cm	M2	672,55	\$ 15,20	\$ 10.222,76
5.2	Paneles de Madera de cerezo e=3cm	M2	301,84	\$ 150,00	\$ 45.276,00
5.3	Antepecho de aluminio maderado e=3cm	M2	63,82	\$ 18,41	\$ 1.174,93
SUBTOTAL					\$ 56.673,69

6	CIELOS RASOS				
6.1	Cielo Raso tipo Gypsum e=8mm con estructura de sopote incluida	M2	4547,37	\$ 18,30	\$ 83.216,87
SUBTOTAL					\$ 83.216,87
7	RECUBRIMIENTOS Y PINTURAS				
7.1	Enlucido de Mampostería Interna de Bloques de Hormigón	M2	1345,10	\$ 3,50	\$ 4.707,85
7.2	Estucado - Empaste interior para pared de Bloque de Hormigón	M2	1345,10	\$ 3,50	\$ 4.707,85
7.3	Estucado - Empaste de Cielos Rasos	M2	4547,37	\$ 4,00	\$ 18.189,48
7.4	Espacato de gres textura rústica para pared	M2	52,50	\$ 15,20	\$ 798,00
7.5	Pintura intumescente para estructura de acero en ascensor	M2	250,87	\$ 8,40	\$ 2.107,31
7.6	Pintura interior caucho, latex lavable	M2	4547,37	\$ 6,12	\$ 27.829,90
7.7	Sellante exterior con epoxico plastificante	M2	2302,10	\$ 9,10	\$ 20.949,11
7.8	Paneles de Aluminio Perforado para revestimiento de Fachada Españoles - Decochapa, diseño personalizado tonalidad cobre claro y oscuro	M2	546,17	\$ 135,20	\$ 73.842,18
SUBTOTAL					\$ 153.131,69
8	PISOS				
8.1	Hormigón estampado con endurecedor	M2	387,34	\$ 12,30	\$ 4.764,28
8.2	Pavimento de arcilla Español color arena para interiores	M2	480,26	\$ 24,00	\$ 11.526,24
8.3	Adoquín de arcilla petroglifo color café resistente a alto tránsito	M2	430,67	\$ 15,20	\$ 6.546,18
8.4	Revestimiento de Piedra sobre acabado de hormigón e=10mm	M2	45,69	\$ 23,40	\$ 1.069,15
8.5	Porcelanato para piso 60x30 color arena	M2	79,20	\$ 32,40	\$ 2.566,08
8.6	Hormigón alisado mecánico	M2	713,37	\$ 8,75	\$ 6.241,99
8.7	Pintura epóxica para piso de alto tráfico	M2	689,92	\$ 25,00	\$ 17.248,00
SUBTOTAL					\$ 49.961,92
9	PUERTAS Y VENTANAS				
9.1	Ventanal de vidrio templado e=8mm con estructura de aluminio	M2	169,08	\$ 130,00	\$ 21.980,40
9.2	Ventanal de vidrio laminado e=8mm con estructura de aluminio	M2	103,66	\$ 160,00	\$ 16.585,60
9.3	Ventanal de vidrio laminado e=10mm con estructura de aluminio	M2	41,66	\$ 180,00	\$ 7.498,80
9.4	Portal corredizo de aluminio e=3mm con estructura metálica	M2	630,75	\$ 38,50	\$ 24.283,88
9.5	Tabique pivotante de madera de pino e=3cm acabado natural	U	592,00	\$ 170,00	\$ 100.640,00
9.6	Puerta abatible de lámina galvanizada calibre 18 color gris	U	1,00	\$ 340,43	\$ 340,43
9.7	Puerta corrediza de vidrio templado e=8mm sobre estructura de aluminio	U	1,00	\$ 350,26	\$ 350,26
9.8	Puerta abatible de vidrio templado e=8mm sobre estructura de aluminio	U	1,00	\$ 300,15	\$ 300,15
9.9	Puerta tamborada de madera de cerezo e=8mm	U	1,00	\$ 260,10	\$ 260,10
SUBTOTAL					\$ 172.239,62
10	EQUIPOS ESPACIALES				
10.1	Ascensor de uso personal 8 personas 550 kg	U	1,00	\$ 47.500,00	\$ 47.500,00
10.2	Montacargas capacidad 700 kg	U	1,00	\$ 64.580,52	\$ 64.580,52
SUBTOTAL					\$ 112.080,52

11 INSTALACIONES DE AGUA POTABLE				
11.1	Desagues de Aguas lluvia 110 mm	PTO	8,00	\$ 30,10 \$ 240,80
11.2	Desagues de Aguas lluvia 75 mm	PTO	10,00	\$ 26,40 \$ 264,00
11.3	Tubería PVC de 110 mm	M	340,00	\$ 7,21 \$ 2.451,40
11.4	Tubería PVC de 75 mm	M	135,00	\$ 6,25 \$ 843,75
11.5	Instalación cajas de revisión	U	10,00	\$ 47,21 \$ 472,10
11.6	Acometida de agua potable tubería acero inoxidable 190 mm	PTO	5,00	\$ 69,30 \$ 346,50
11.7	Acometida de agua potable tubería acero inoxidable 120 mm	PTO	5,00	\$ 51,24 \$ 256,20
11.8	Tomas Agua Fría 1/2'	PTO	3,00	\$ 38,70 \$ 116,10
11.9	Tomas Agua Fría 1'	PTO	4,00	\$ 40,62 \$ 162,48
11.10	Llaves de control 1'	PTO	1,00	\$ 52,14 \$ 52,14
11.11	Llaves de control 1/2'	PTO	1,00	\$ 20,40 \$ 20,40
11.12	Medidor 1'	PTO	1,00	\$ 190,15 \$ 190,15
11.13	Válvula Check 1/2'	U	2,00	\$ 65,20 \$ 130,40
11.14	Lavabo 4 llaves	U	1,00	\$ 210,31 \$ 210,31
SUBTOTAL				\$ 5.756,73
12 RED DE INCENDIOS				
12.1	Toma para Gabinetes	PTO	10,00	\$ 50,20 \$ 502,00
12.2	Gabinetes	U	10,00	\$ 598,15 \$ 5.981,50
12.3	Rociadores 1"	U	22,00	\$ 11,20 \$ 246,40
12.4	Tubería 3"	M	53,12	\$ 28,30 \$ 1.503,30
12.5	Tubería 2"	M	46,50	\$ 25,30 \$ 1.176,45
12.6	Tubería 1"	M	113,00	\$ 10,30 \$ 1.163,90
12.7	Toma para Siamesa	PTO	1,00	\$ 170,61 \$ 170,61
12.8	Siamesa	U	1,00	\$ 472,20 \$ 472,20
12.9	Extintores CO2	U	5,00	\$ 552,41 \$ 2.762,05
12.10	Valvula Check 2 1/2"	U	1,00	\$ 81,50 \$ 81,50
12.11	Toma para equipo Bombeo 3	PTO	1,00	\$ 168,14 \$ 168,14
SUBTOTAL				\$ 14.228,05
13 INSTALACIONES ELÉCTRICAS				
13.1	Luminaria Fluorescente 3x17 W 110 V Empotrable	U	69,00	\$ 61,20 \$ 4.222,80
13.2	Lampara de emergencia con baterías	U	90,00	\$ 75,23 \$ 6.770,70
13.3	Letreros salidas de emergencia	U	42,00	\$ 91,15 \$ 3.828,30
13.4	Cinta LED 5 M 50 W 110V (incluye cinta adhesiva)	U	60,00	\$ 85,60 \$ 5.136,00
13.5	Luminaria Ojo de Buey fija 1x26W 100V empotrable	U	56,00	\$ 31,90 \$ 1.786,40
13.6	Punto de Iluminación Interior 220 V	PTO	29,00	\$ 44,72 \$ 1.296,88
13.7	Sensor de movimiento	U	30,00	\$ 31,70 \$ 951,00
13.8	Interruptor doble	U	10,00	\$ 13,21 \$ 132,10
13.9	Tomacorriente doble normal	U	80,00	\$ 11,80 \$ 944,00
13.10	Canaleta Metálica 30x10 cm	M	120,00	\$ 55,80 \$ 6.696,00
13.11	Tubería acero galvanizado 13 mm y accesorios	M	20,00	\$ 3,90 \$ 78,00
13.12	Tubería acero galvanizado 32 mm y accesorios	M	18,00	\$ 9,42 \$ 169,56
13.13	Tablero principal de distribución 400 a 12 puntos	U	1,00	\$ 80,20 \$ 80,20
13.14	Acometida principal conductor 2x10 WG	M	40,00	\$ 7,30 \$ 292,00
SUBTOTAL				\$ 32.383,94
14 TELECOMUNICACIONES				
14.1	Tubería EMT 3/4"	M	283,00	\$ 60,20 \$ 17.036,60
14.2	Acometida telefónica, seguridad y datos	PTO	12,00	\$ 3,50 \$ 42,00
SUBTOTAL				\$ 17.078,60
15 TRABAJOS FINALES				
15.1	Desalojo de escombros (volqueta)	FLETE	34,00	\$ 32,00 \$ 1.088,00
15.2	Limpieza final de la obra	M2	867,30	\$ 2,70 \$ 2.341,71
SUBTOTAL				\$ 3.429,71
SUBTOTAL PRESUPUESTO				\$ 1.670.124,82
Imprevistos				\$ 50.103,74
Honorarios de dirección técnica				\$ 334.024,96
Total				\$ 2.054.253,52
Precio por m2				\$ 503,17

**INFORME FAVORABLE TRABAJO DE TITULACIÓN (T.T.)
CARRERA DE ARQUITECTURA
FADA – PUCE**

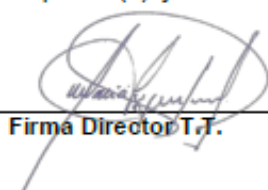
ESTUDIANTE : Carolina Salomé Vargas Villalba

DIRECTOR T.T.: Arq. María Augusta Larco Moscoso

NOMBRE DEL T.T.: Zona Metro Ejido: Reinterpretación de equipamientos comerciales
"Mercado Artesanal La Mariscal" como nodo cultural de espacio público dentro de la
supermanzana turística

FECHA: 06 julio del 2020 **FECHA EGRESO:** 17 julio del 2020

El presente Informe certifica que el Trabajo de Titulación presentado cumple con el nivel de calidad y desarrollo, así como con todos los requerimientos y parámetros de presentación establecidos por la Carrera de Arquitectura previo a la obtención del título de Arquitecto(a) y habilita al estudiante para presentarse a la Disertación de Grado.



Firma Director T.T.





Firma estudiante

ASESORÍAS

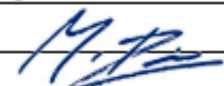
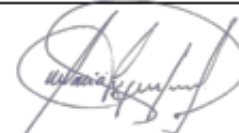
ASESORÍA 1 Paisaje **ASESORÍA 2** Estructuras

Nombre asesor: Arq. Francisco Ramírez Nombre asesor: Ing. Luis Soria

Firma asesor:  Firma asesor: 


ASESORÍA 3 Sustentabilidad **ASESORÍA 4** Documento Turnitin 5%

Nombre asesor: Ing. Michael Davis Nombre asesor: Ma. Augusta Larco Moscoso

Firma asesor:  Firma asesor: 

ASESORÍA 5 Urbano Arquitectónico **ASESORÍA 6** Turnitin 5 %

Nombre asesor: Ma. Augusta Larco Moscoso Nombre asesor: Ma. Augusta Larco Moscoso

Firma asesor:  Firma asesor: 