

UNIVERSIDAD SAN FRANCISCO DE QUITO USFQ

Colegio de Arquitectura y Diseño interior

**Fenómeno Urbano del Comercio Informal en Quito.
Mutación de lugar de este sector de la población hacia sitios
con los mismos patrones de funcionamiento.**

Proyecto de Investigación

Francisco Josué Espinosa Oña

Arquitectura

Trabajo de titulación presentado como requisito
para la obtención del título de
Arquitecto

Quito, 20 de Mayo del 2024

UNIVERSIDAD SAN FRANCISCO DE QUITO USFQ

Colegio de Arquitectura Y Diseño Interior

HOJA DE CALIFICACIÓN DE TRABAJO DE FIN DE CARRERA

**Fenómeno Urbano del Comercio Informal en Quito.
Mutación de lugar de este sector de la población hacia sitios con los mismos
patrones de funcionamiento.**

Francisco Josué Espinosa Oña

Nombre del profesor, Título académico

Marcelo Banderas, Arquitecto.

Quito, 20 de mayo del 2024

© DERECHOS DE AUTOR

Por medio del presente documento certifico que he leído todas las Políticas y Manuales de la Universidad San Francisco de Quito USFQ, incluyendo la Política de Propiedad Intelectual USFQ, y estoy de acuerdo con su contenido, por lo que los derechos de propiedad intelectual del presente trabajo quedan sujetos a lo dispuesto en esas Políticas.

Asimismo, autorizo a la USFQ para que realice la digitalización y publicación de este trabajo en el repositorio virtual, de conformidad a lo dispuesto en la Ley Orgánica de Educación Superior del Ecuador.

Nombres y apellidos: Francisco Josué Espinosa Oña

Código: 00208749

Cédula de Identidad: 1002935128

Lugar y fecha: Quito, 20 de mayo de 2024

ACLARACIÓN PARA PUBLICACIÓN

Nota: El presente trabajo, en su totalidad o cualquiera de sus partes, no debe ser considerado como una publicación, incluso a pesar de estar disponible sin restricciones a través de un repositorio institucional. Esta declaración se alinea con las prácticas y recomendaciones presentadas por el Committee on Publication Ethics COPE descritas por Barbour et al. (2017) Discussion document on best practice for issues around theses publishing, disponible en <http://bit.ly/COPETHeses>.

UNPUBLISHED DOCUMENT

Note: The following capstone project is available through Universidad San Francisco de Quito USFQ institutional repository. Nonetheless, this project – in whole or in part – should not be considered a publication. This statement follows the recommendations presented by the Committee on Publication Ethics COPE described by Barbour et al. (2017) Discussion document on best practice for issues around theses publishing available on <http://bit.ly/COPETHeses>.

RESUMEN

Esta investigación surge a partir de la inquietud de entender a Quito a través del Fenómeno Urbano del Comercio Informal, cómo éste se ha ido desarrollando en la Ciudad a lo largo de la Historia y cómo ha ido mutando de lugar, en búsqueda de sitios con los mismos patrones de funcionamiento, derivando en un traslado de este sector.

Que va desde las Plazas coloniales, pasando por mercados, hasta los exteriores de las Terminales terrestres. Teniendo en común que son espacios concurridos por miles de personas, creando una situación de desorden público, contaminación visual, y suciedad, la cual daña la imagen de quién arriba a la ciudad.

Ya que al ser sitios de arribo a la ciudad, de “Puerta de Llegada” éstos deberían estar bien equipados, cosa que no sucede. Hoy en día en pleno 2024, el terminal Río Coca, sitio escogido por ser el mejor ubicado de los Corredores Metropolitanos del Plan de Reestructuración de la red de Transporte Público del D.M.Q, solo actúa como Infraestructura para mover gente, en lugar de ofrecer un Terminal Intermodal digno donde el usuario sienta que ha llegado a la Ciudad, y quiera permanecer ahí un tiempo hasta decidir hacia dónde dirigirse, no solo salir corriendo rápido de ahí por la mala percepción generada por el Comercio informal a los exteriores de estas Terminales intermodales.

Dejando la posibilidad de poder realizar grandes intervenciones arquitectónicas, que actúen como agentes reguladores y generadores de empleo para este sector y el público general en estos lugares no consolidados. Con la oportunidad de transformarlos y darle una imagen digna a la ciudad, ya que muchos de estos sitios no tienen el carácter que deberían tener por una mala planificación arquitectónica sin visión a futuro.

Palabras clave: Fenómeno, Comercio Informal, infraestructura, arquitectura, mutación, lugar, imagen, Puerta de Llegada.

ABSTRACT

This research arises from the concern of understanding Quito through the Urban Phenomenon of Informal Commerce, how it has been developing in the City over time throughout history and how it has changed places, in search of sites with the same operating patterns, resulting in a transfer of this sector.

Which goes from the colonial Plazas, through markets, to the exteriors of the Terrestrial Terminals. Having in common that they are spaces attended by thousands of people, creating a Social Problem of Public Disorder, Visual Pollution, and Dirt, which damages the image of who arrives in the city.

Since they are arrival points to the city, known as “Gates of Arrival” for the passenger, these should be well equipped in every sense, aspect that does not happen. Nowadays in the midst of 2024, the Río Coca terminal, site chosen for being the best located of the Metropolitan Corridors of the DMQ Public Transport network, it only acts as Infrastructure to move people, instead of offering a decent Intermodal Terminal where the users could feel that they have reached the City, and wanted to stay there for a while, until they decide where else to go, not only running quickly out of there, due to the bad perception generated by informal commerce at the exteriors of these Intermodal terminals.

Leaving the possibility of carry out great architectural interventions, that could act as regulatory agents and job generators for this sector and the general public in these unconsolidated places. With the opportunity to transform them and give a dignified image to the city, since many of these places do not have the character they should have due to poor architectural planning without a future vision.

Keywords: Phenomenon, Informal Commerce, infrastructure, architecture, mutation, place, image, Arrival Gate.

TABLA DE CONTENIDO

Introducción.....	9-11
Desarrollo del Tema.....	12-15
Puerta de llegada.....	15-17
Precedentes.....	17-23
Conclusiones.....	24-25
Nueva Terminal Multimodal Río Coca Imágenes del Proyecto.....	26-28
Planimetría del Proyecto.....	29-34
Referencias bibliográficas.....	35-36

ÍNDICE DE FIGURAS

Figura 1. Historia Del Comercio Informal.....	9
Figura 2. Desarrollo de Quito Crecimiento Mancha Urbana Evolución Planos de Quito.....	9
Figura 3. Superposición Plan de Jones Odriozola 1942 Con Quito actual.....	10
Figura 4. Mancha Urbana De Quito Mercados.....	10
Figura 5. Traslado Comercio Informal	11
Figura 6. Representación Collage Comercio Informal al exterior de Terminales Terrestres....	11
Figura 7. Representación Collage Problemas causados por el Comercio Informal al exterior de Terminales Terrestres.....	12
Figura 8. Realidad-Debería, Puerta de Llegada.....	13
Figura 9. Visión Quito 2040, Qué pasa si.....	14
Figura 10. Gráficos Sector Terminal Terrestre RíoCoca.....	16
Figura 11. Tipos de Usuarios, Porcentajes.....	16
Figura 12. Puerta de llegada a Quito.....	17
Figura 13. Precedente 1 Servicios: “Ciudad del Saber” Panamá, Álvarez-Yépez Arquitectos..	18
Figura 14. Diagrama Aproximación Usuario-Programa-Necesidades.....	19
Figura 15. Diagrama Híbrido	19
Figura 16. Precedente 2 Flujo peatonal: “Estación Central de Berlín”, GMP Architekten.....	20
Figura 17. Precedente 3, Contexto Latinoamericano: “Estación Intermodal Cetram Naucalpan De Juárez, México, del Estudio Arquitectónico Manuel Cervantes Estudio + JSa”.....	21
Figura 18. Diagrama Estación Actual Río Coca.....	22
Figura 19. P.M.M.S Gráficos Pirámide Escala de Importancia y Gráfico consecuencias transporte privado vs público.....	23
Figura 20. Museo de Arles, Diagrama propio, Articulación mediante vacíos.....	23
Figura 21. Museo de Arles, Imagen.....	23
Figura 22. Diagrama Organizativo.....	24
Figura 23. Perspectiva: Puerta de llegada y Plaza.....	25
Figura 24. Axonometría explotada proyecto.....	26
Figura 25. Instalación Comercio Informal.....	26
Figura 26. Ampliación axonométrica, Puerta de llegada.....	27
Figura 27. Programa.....	28
Figura 28. Sección Flujo peatonal y Bloque Comercial.....	28
Figura 29. Planimetría: Implantación, E 1/1250.....	29-30
Figura 30. Planimetría: Planta Baja, E 1/1250.....	31-32
Figura 31. Planimetría: Planta Piso 1, E 1/1250.....	33-34

INTRODUCCIÓN

El Comercio Informal ha existido en Quito desde la época colonial, donde (los campesinos vendían e intercambiaban sus productos agrícolas y textiles en las plazas del Centro Histórico de Quito, según ellos buscaban un “maru cancha”)¹ es decir, un espacio abierto para el mercadeo, donde exista un flujo importante de gente para que sus productos sean vistos y exista interés por parte de la población en comprarlos. Repitiéndose este fenómeno en otras plazas latinoamericanas como la plaza mayor de Santafé de Bogotá.

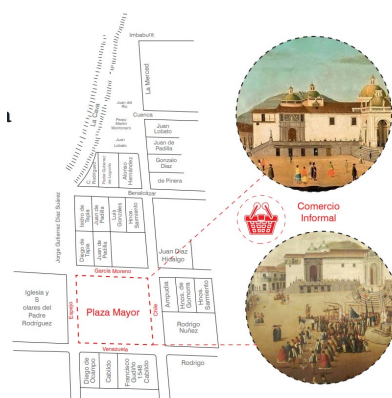


Figura 1.

Durante el desarrollo de Quito, desde el año 1736 dónde en los Planos que realizaba la misión geodésica francesa ya reconocía los sitios importantes de la ciudad, pasando por el plano de 1888 de Gualberto Pérez dónde se va perfeccionando la definición clara de manzanas y lotes, hasta el mapa del Instituto Gráfico Militar dónde se empieza a trazar el crecimiento y expansión de la ciudad en sentido norte y sur.

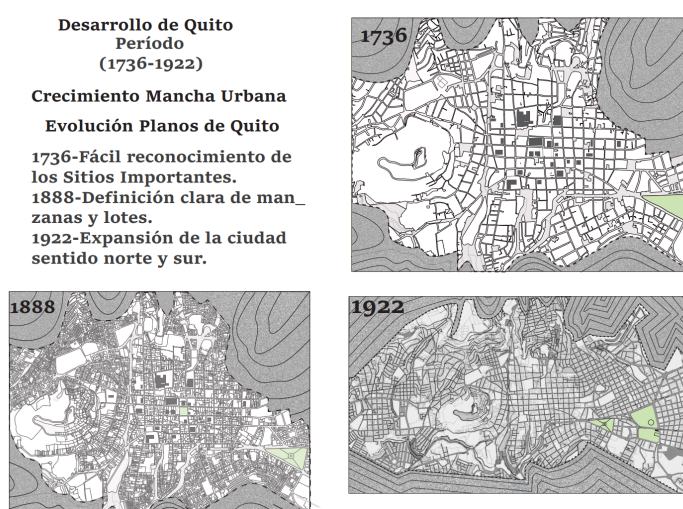


Figura 2.

¹ Ortiz Crespo, A., Segovia Nájera, J. y Abram, M. (2007). *Damero*. Quito, Ecuador: Sector Público Gubernamental

La ciudad tuvo presente el comercio informal en las plazas del centro histórico, especialmente en la plaza de San Francisco, hasta (el año 1897, dónde se crean reformas de higiene pública y se prohíbe el expendio de los productos alimenticios en la intemperie)², (creándose el 2 de mayo de 1897 el primer mercado de Quito, El antiguo mercado de Santa Clara, por los arquitectos Gualberto Pérez y Francisco Schmidt)³. Sitios que Jones Odriozola ya los tenía en cuenta y los ubicaba de manera correcta como comercio ya formal en la (zonificación para el Plan Regulador de 1942)⁴.

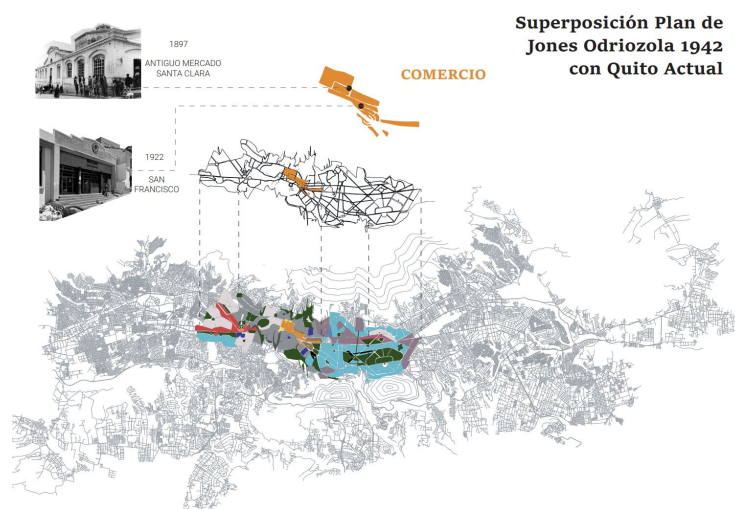


Figura 3.

Sin embargo, si bien se solucionó el problema de higiene pública y el comercio informal disminuyó de manera significativa para esta época, brindando equipamiento comercial para cada sector de la ciudad.

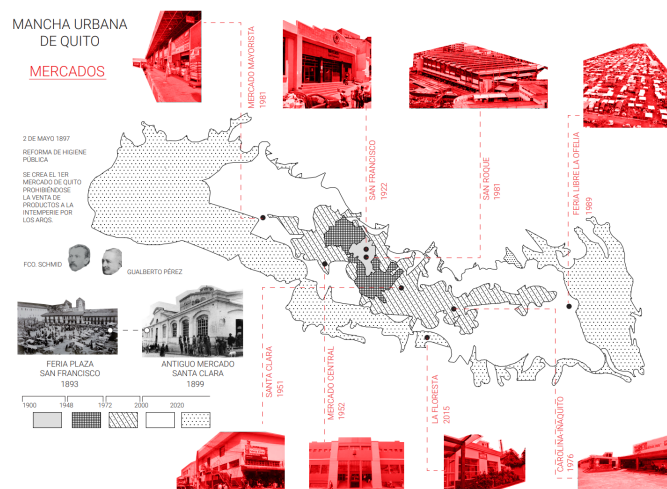


Figura 4.

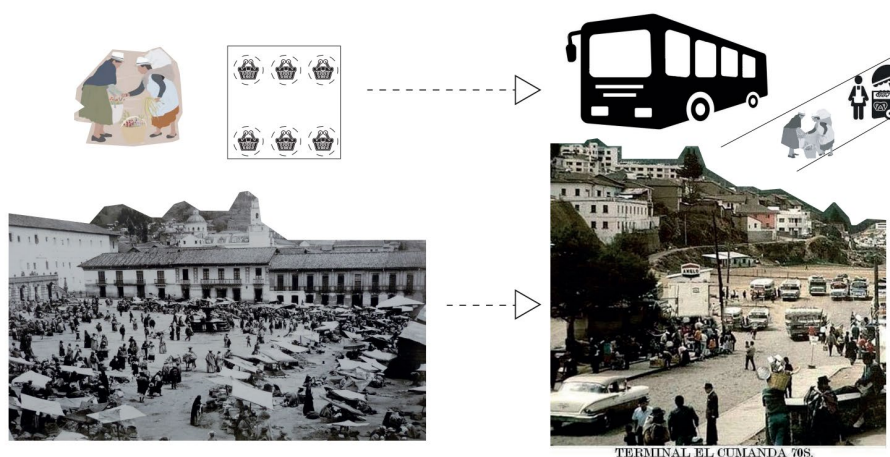
^{2,3} Ortiz Crespo, A., Segovia Nájera, J. y Abram, M. (2007). *Damero*. Quito, Ecuador: Sector Público Gubernamental.

⁴ Carrión, Fernando, y R. Vallejo. "La Planificación de Quito: del Plan Director a la Ciudad Democrática", en Carrión Mena, F. (ed.) *Ciudades y Políticas Urbanas en América Latina*. Quito, 1992.

Éste fue hallando otras formas de existir, encontrando lugar en espacios concurridos por miles de personas como los terminales terrestres. Donde se ingenian para no poner sus productos en el suelo con el uso de carritos y paraguas, adueñándose de la vía pública del exterior de estos espacios, impidiendo un flujo digno al peatón.

TRASLADO COMERCIO INFORMAL

SI BIEN SE SOLUCIONÓ EL PROBLEMA DE HIGIENE PÚBLICA, CON LA CREACIÓN DE LOS DISTINTOS MERCADOS, EL FENÓMENO DEL COMERCIO INFORMAL SE TRASLADÓ HACIA LOS TERMINALES TERRESTRES.



⁵ Figura 5.

Creando un problema social de desorden público, contaminación visual, y suciedad afuera de las estaciones de transporte público.



Figura 6.

⁵ Imagen Terminal Cumandá, Recuperado de: https://www.facebook.com/QuitoAyeryHoy/posts/la-terminal-terrestre-de-cumanda-sitio-al-que-llegaban-o-regresaban-los-provinci/2697555427189863/?locale=es_ES

DESARROLLO DEL TEMA

El ambiente al exterior de los terminales terrestres se ha vuelto un caos, debido a la falta de una conciencia espacial hacia el uso que cada tipo de pasajero le da realmente a la estación, además de fenómenos que no se puede negar su existencia ya que son realidades sociales que pasan en el Ecuador debido a la falta de empleo como el Comercio Informal.

Ante esto, se crean problemas de movilidad y falta de permanencia en este tipo de lugares, donde se vuelve muy incómodo el flujo peatonal, y no se sabe en qué dirección caminar debido al desorden.



Figura 7.

Principalmente porque estos sitios en este caso la Terminal Rio Coca, que debería funcionar como un remate del Ecovía en el norte y como una puerta de llegada desde los valles de Cumbayá y Tumbaco para la población que utiliza el transporte público.

Solo funciona como un lugar de arribo sin carácter alguno, dónde muros del largo de toda una manzana se toman la seguridad de la gente.

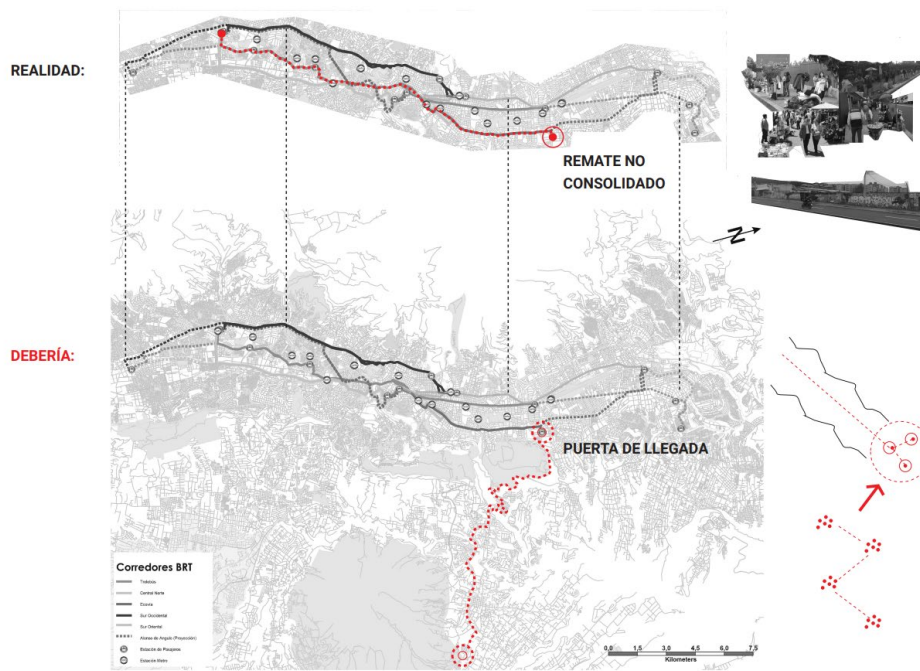


Figura 8.

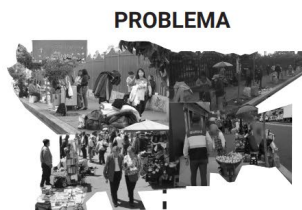
Y los “(vendedores informales ante la falta de consolidación del lugar, expenden sus productos desorganizadamente, creando un problema social de desorden público, contaminación visual, y suciedad)”⁶ que se podría mejorar a través de Programas y Sitios con equipamiento digno para la ciudadanía. Tomando como ejemplo Barcelona donde han logrado solucionar este mismo tipo de situación, con los manteros de La Barceloneta, donde “en lugar de aislarlos de la sociedad, los integraron”⁸ ofreciéndoles empleo de acuerdo a su línea comercial, como por ejemplo “La Empresa Top Manta, que les ofreció trabajo en su línea textil a toda esta población que causaba malestar en el espacio público, generando empleo haciéndoles producir a ellos mismo sus productos textiles en lugar de fomentar el contrabando, y dándoles la oportunidad de vender ahí mismo, en centros de mercado dignos, que no solo solucionan el problema del desorden público, sino que lo transforman”.⁹



VISIÓN QUITO 2040

Equipamiento estructuradores micro centralidad		
SALUD		PRODUCTIVIDAD
Clinica		Mercado zonal
EDUCACIÓN		RECREACIÓN
Bachillerato		Centro deportivo y recreativo
CULTURA		RELIGIÓN
Biblioteca/medioteca zonal		Iglesia
Talleres arte y cultura		
BIENESTAR SOCIAL		ESPACIO PÚBLICO
Centro Asistencia Social		Parque y/o plaza jerárquica

EQUIPAMIENTO ESTRUCTURADOR



QUE PASA SI...



QUE PASA SI, EN LUGAR DE SIEMPRE TRASLADAR DE LUGAR AL SECTOR INFORMAL, LA CIUDAD TERMINA DE CONSOLIDARSE EN TERMINALES TERRESTRES NO CONSOLIDADOS, Y ADEMÁS FUNCIONA COMO PUERTA DE LLEGADA A LA CIUDAD, Y AGENTE GENERADOR DE EMPLEO Y ORDEN PÚBLICO DEL SECTOR INFORMAL BRINDANDO A LA CIUDADANÍA UN LUGAR DIGNO DE LLEGADA EN SITIOS QUE AÚN NO TERMINAN DE CONSOLIDARSE CON MIRADA A UN QUITO CON EQUIPAMIENTO VISIÓN 2040.

Figura 9.

6 Vendedores en la Río Coca. (s. f.). Últimas Noticias. <https://www.ultimasnoticias.ec/las-ultimas/vendedores-rio-coca-quito-comerciantes.html>

7 Instituto Metropolitano de Planificación Urbana INPU - MDMQ (2019). Quito 2040: La visión de la Academia. Quito, Ecuador: Municipio del Distrito Metropolitano de Quito

8 M. Foucault, Nascita della Clinica: Il Ruolo della Medicina nella Costituzione delle Scienze Umane [The Birth of the Clinique] (Turín: Einaudi, 1969).

9. EL PAÍS. (2018, 27 marzo). Cómo es la vida de un mantero | TOP MANTA [Video]. YouTube. https://www.youtube.com/watch?v=q_htsLRHAX8

Puerta de Llegada

Es por eso que mi intención es poder consolidar al terminal Río Coca como una Puerta de llegada en la ciudad, para la población que viene desde los Valles de Cumbayá y Tumbaco, y como Remate en el Costado Este de la ciudad, el cual se acoja a un programa pensando en la Visión Quito 2040, que actúe como agente estructurador de esta micro centralidad y no deje que esta realidad social afecte al espacio público. Beneficiándose de este Equipamiento toda la ciudadanía, no solo ciertos sectores. Entonces, como justificación de por qué tomo como Zona de intervención al Terminal Terrestre Río Coca, me baso en que éste al ser considerado como uno de los Corredores Metropolitanos del Plan de Reestructuración de la Red de Transporte Público del D.M.Q.

“El cual busca que la Red actual de buses urbanos e interparroquiales, se articulen eficientemente con el resto del transporte público mediante buses alimentadores”¹⁰. Es el mejor ubicado como Puerta a la ciudad de Quito desde el costado Este, ya que se Ubica en:

“El Hipercentro”¹¹ de la ciudad, el cual es la zona donde se concentra la mayor cantidad de equipamientos urbanos públicos y privados, así como fuentes de trabajo, es el que mayor atracción de viajes genera en el DMQ, dónde El 40% del total de viajes ocurren en este tipo de transporte público, y el 60% en transporte privado; ocasionando más tráfico al no motivar a que más usuarios se movilizan en Transporte público hacia este sector.

¹⁰ Plan de Reestructuración de la Red de Transporte Público de Pasajeros del Distrito Metropolitano de Quito, Recuperado de:

“file:///C:/Users/Personal/Downloads/Informe%20IV_%20Reestructurac%C3%ADon%20de%20la%20Red%20de%20TP%20del%20DMQ_Resumen%20ejecutivo.Agosto%2019%20(1).pdf”

¹¹ Municipio del Distrito Metropolitano de Quito, Diagnóstico Estratégico - Eje Movilidad, Recuperado de:

<https://gobiernoabierto.quito.gob.ec/wp-content/uploads/documentos/pdf/diagnosticomovilidad.pdf>

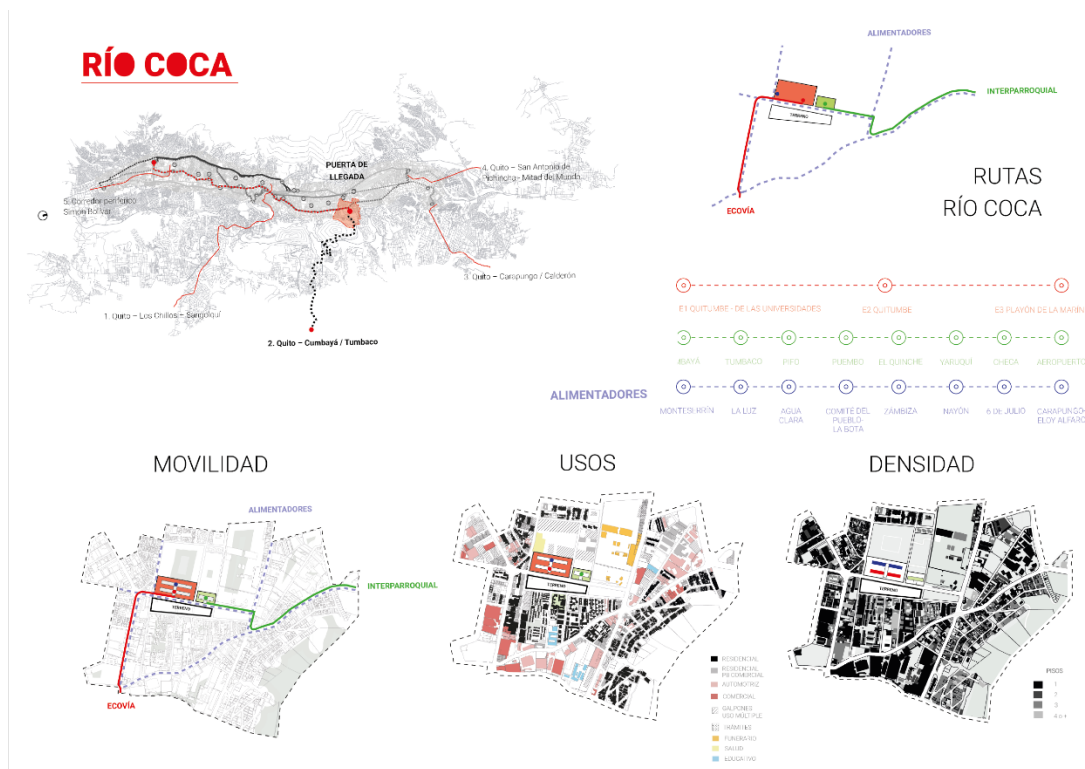


Figura 10.

Además de que su tipo de usuario es el más variado, yendo desde pasajeros del aeropuerto, estudiantes, trabajadores, gente que viaja por recreación, trámites y demás.

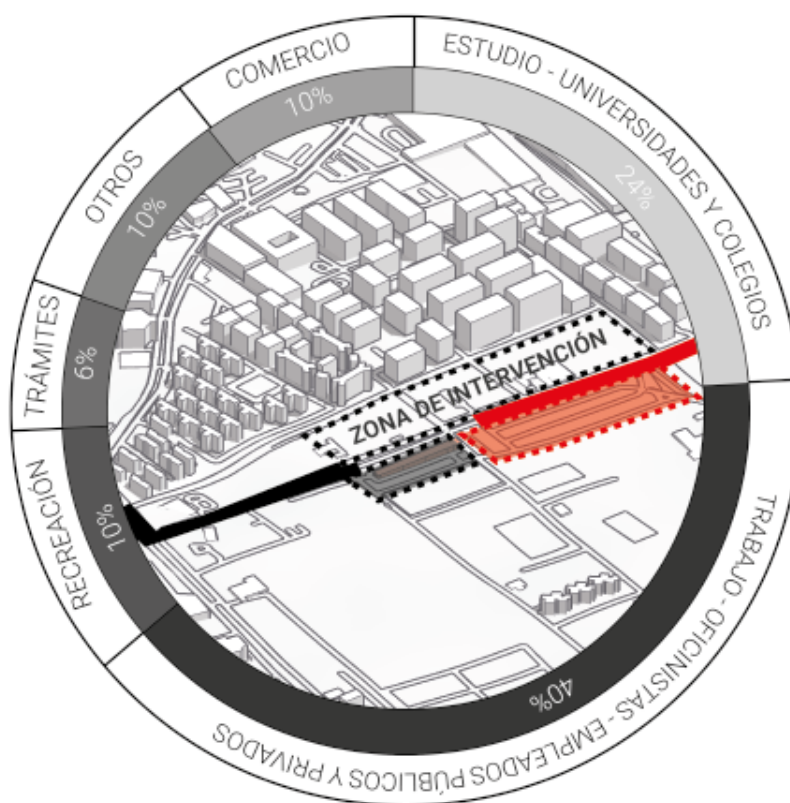


Figura 11.

Pero en lugar de encontrarse con una Puerta digna de llegada a la ciudad, se encuentran con el desorden del comercio informal, muros del largo de una manzana, que cierran la relación con el barrio, volviéndose un sitio sin carácter alguno e inseguro.

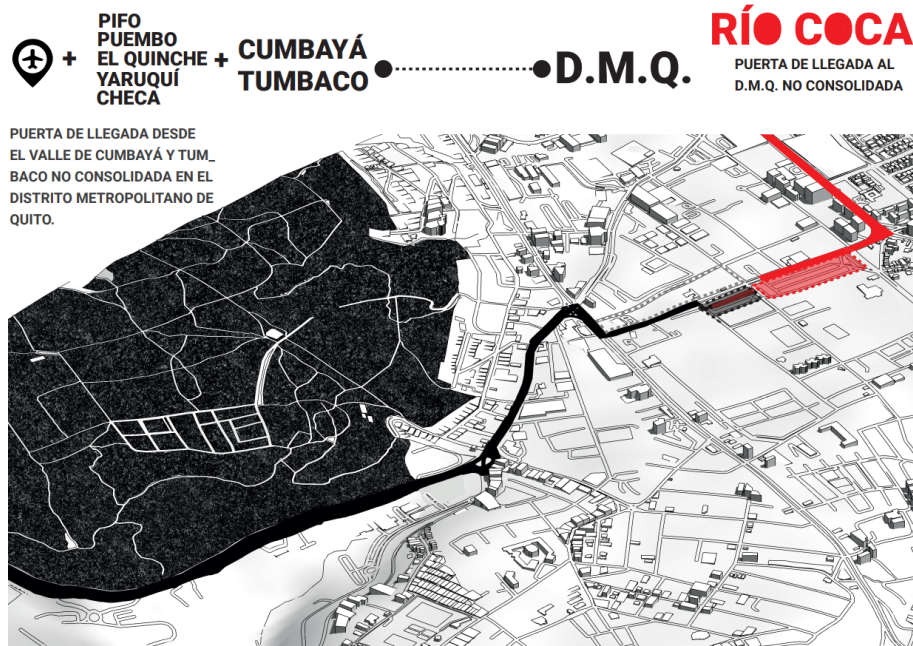


Figura 12.

Por lo cual el proyecto de la nueva Terminal Multimodal Río Coca, plantea resolver que los pasajeros y los fenómenos que ocurren exteriormente como el Comercio Informal, todos tengan un Espacio digno de llegada y trabajo. Ya que es una realidad social ineludible.

Precedentes

Tomé como precedente de flujo de necesidades de usuarios: 1 al “Edificio Comercial la Plaza Ciudad del Saber” en Panamá, hecho por los Arquitectos Álvarez Yépez, el cual brinda empleo al sector informal gastronómico integrándolos a la ciudad ofreciéndoles fuentes de empleo, con un equipamiento digno para la ciudad. Haciendo coexistir armónicamente locales gastronómicos, cocinas, áreas verdes, y áreas para comer, transformando el edificio en un mercado gastronómico atractivo hacia el usuario.

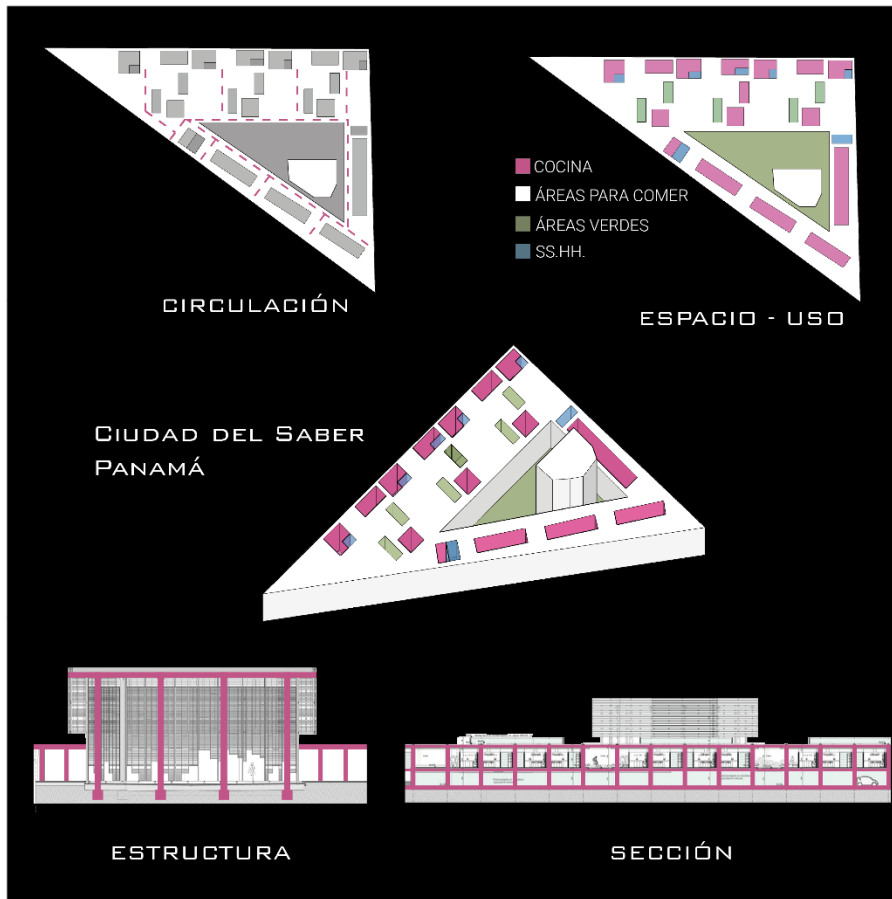


Figura 13.

Y atendiendo a las necesidades del resto de usuarios, que son:

40% Gente que viaja por Trabajo: Oficinistas, empleados públicos y privados.

24% Gente que viaja por Estudio: Estudiantes universitarios y de colegios.

Y un 30% de gente que viaja para realizar actividades de: 10% comercio, 10% recreación, 6% trámites y 10% otros.

Propongo un Híbrido que articule el programa que soluciona el problema del sector informal, sumándolo a las necesidades de este tipo de usuarios que son:

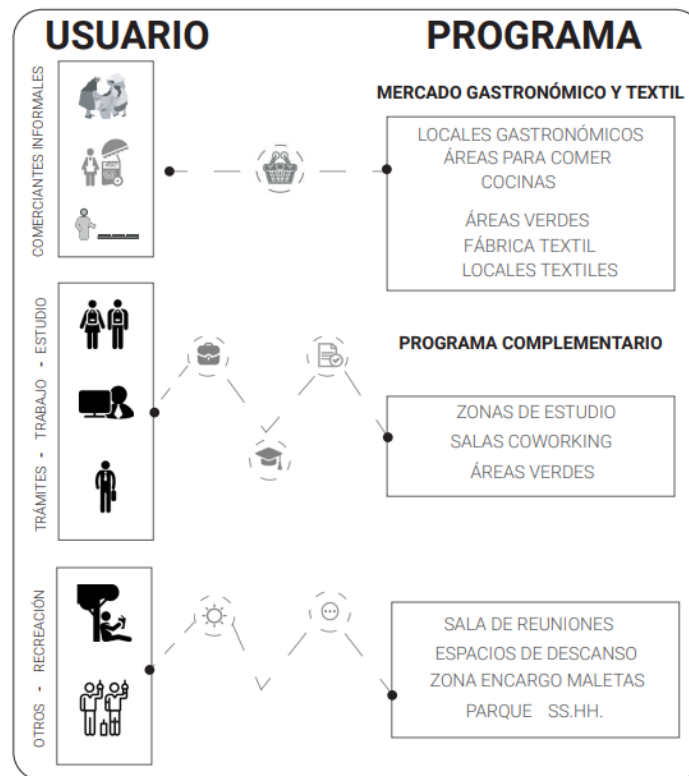


Figura 14.



Figura 15.

El origen del llamado ‘híbrido’ en la tradición arquitectónica puede encontrarse en la idea de Condensador Social, hacían un esfuerzo por crear espacios igualitarios dónde era fundamental la combinación de espacios personales con espacios públicos que tenían potencial de interacción; los usuarios establecían lazos entre ellos y los grupos diversos podían encontrarse. Gracias a su interferencia se crean experiencias sin precedentes. También tomando como Precedente 2: “La Estación Central de Berlín”, donde el éxito de éste edificio está en que tiene una circulación muy eficaz al ser fluida, y cada piso dependiendo el uso ofrece un Programa que mantiene activo ese piso además de seguir cumpliendo la función de transportar.

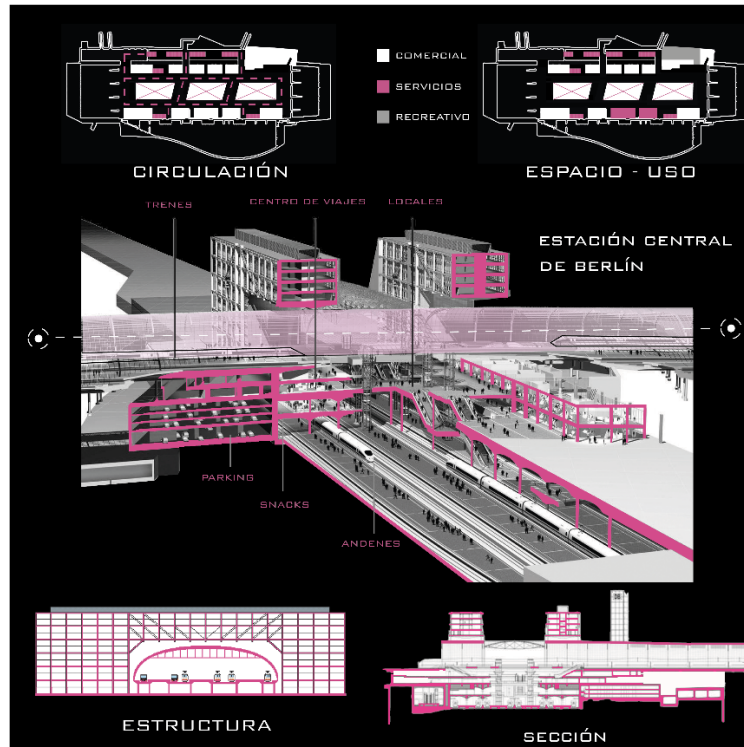


Figura 16.

Funciona como puerta digna a la ciudad, permitiendo al usuario permanecer en el sitio durante un tiempo considerable sin la necesidad de sentirse abrumado por salir de ahí, ya que caso contrario al Terminal Río Coca que solo funciona como Infraestructura. La Estación Central de Berlín ofrece al usuario una Arquitectura digna y útil donde los pasajeros pueden resolver sus necesidades más comunes como comer, comprar para distraerse, oficinas por la ubicación central de esta estación, centro de viajes, etc.

Como Precedente Latinoamericano, tomé La Estación Intermodal Cetram, Naucalpan De Juárez, México, del Estudio Arquitectónico Manuel Cervantes Estudio + JSa. Edificio que nos enseña que el Andén no tiene por qué solo funcionar como lugar de espera, es decir, este puede interactuar con el edificio. Teniendo espacio público de lugar de llegada a los miles de usuarios al exterior como una plaza, ayudándose de la circulación vertical como medio para hacer coexistir al andén con el resto del programa comercial y de permanencia del edificio, generando esta estación donde Programa Comercial y de Permanencia logra coexistir con los andenes mediante un espacio de transición.



Figura 17

En el caso de La Terminal Río Coca, esta fue una Obra de Infraestructura planificada durante la alcaldía de Roque Sevilla (1998-2000), pero inaugurada en los primeros meses de la Administración de Paco Moncayo, ésta responde como movilidad en sus 3 líneas: Ecovía, Interparroquiales y Alimentadores.

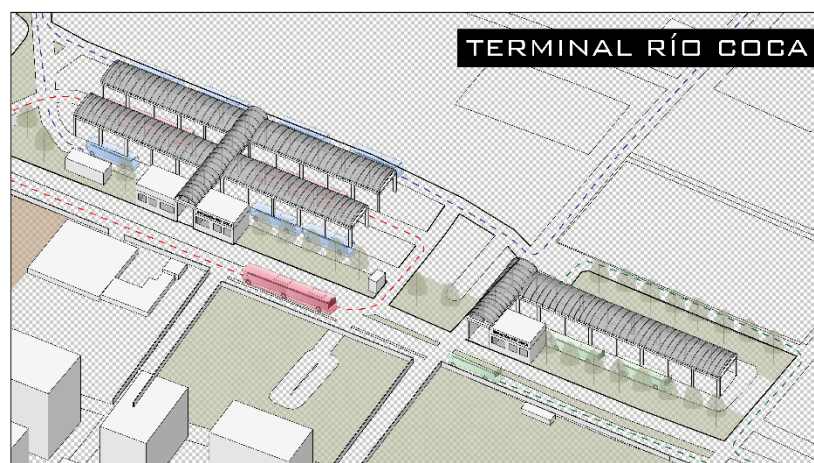


Figura 18

Pero carece totalmente en no ofrecer al usuario esta condición de que éste no ha sentido que ha llegado a una Estación Intermodal que se perciba como “Puerta de Llegada” donde se promueva la “Permanencia” y los exteriores ofrezcan espacios para los comerciantes informales dónde la arquitectura misma genere una estructura ordenadora.

Esta estación ha sido tomada en cuenta por el municipio para el Plan maestro de movilidad sostenible Quito 2022 – 2042, el cual busca incentivar el uso del transporte público sobre el transporte privado.

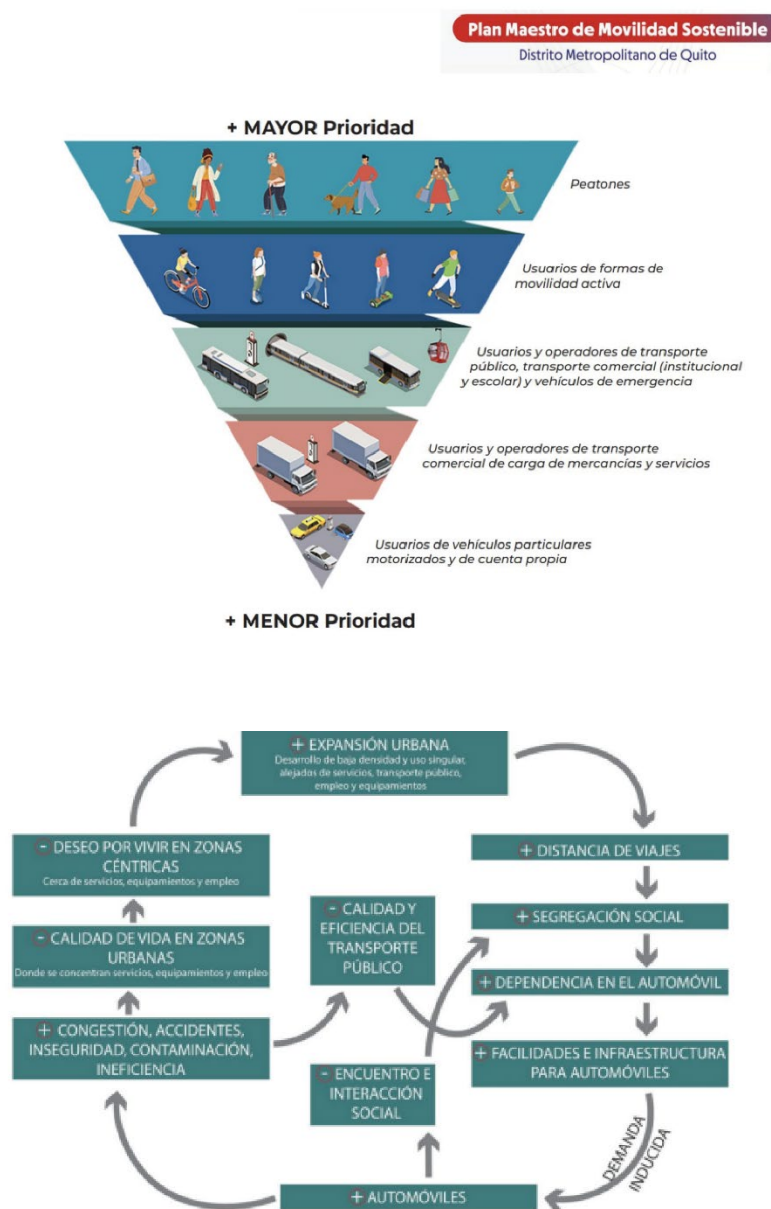


Figura 19

Pero para fomentar que el distinto tipo de usuario quiera usar de verdad el transporte público y no su vehículo particular el cual genera tantos problemas de contaminación y tráfico, se tiene que intervenir buscando el objetivo de atraer al usuario a utilizar el transporte público.

Y Como 4to precedente, como lección de articulación del programa, el Museo de Arles de Enrique Ciriani, nos enseña el principio de articular cada zona del proyecto mediante los vacíos, traducidos como el espacio público, además del uso del triángulo que permitió en mi proyecto crear una plaza para la ciudad, tomando como inspiración su filosofía de organizar el edificio de forma tripartita a las funciones que el edificio solicita, articulándolo con los espacios públicos.

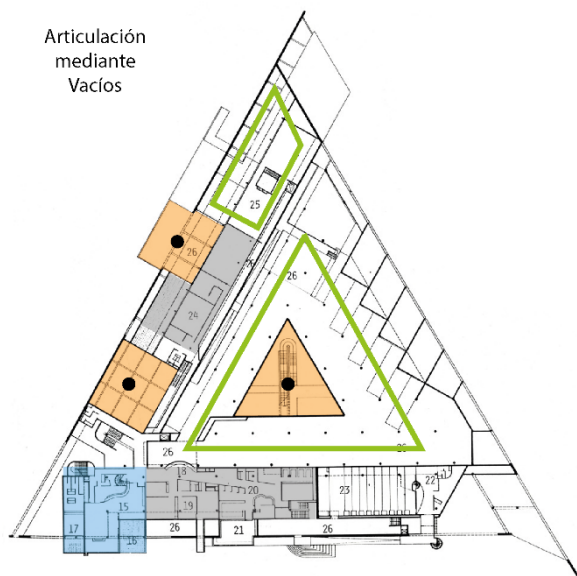


Figura 20

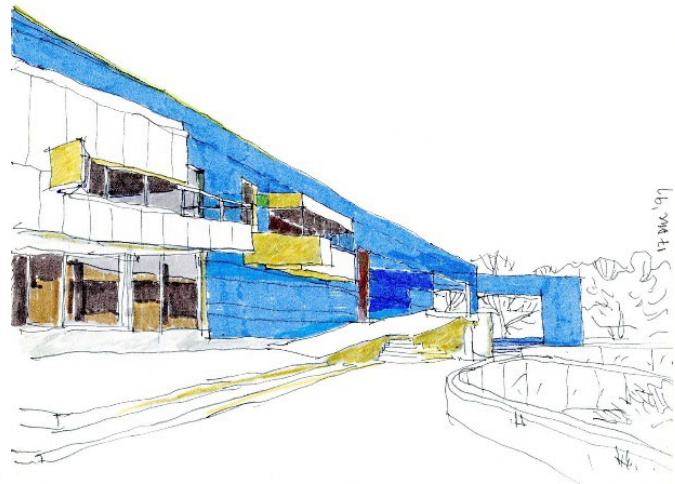


Figura 21

CONCLUSIONES

Al hacer una evaluación de la Estación Actual Río Coca, se puede observar claramente que la estructura de los andenes, al tener poco tiempo de vida se encuentra en buen estado. Por esta razón con el objetivo de dotar a la Estación Intermodal Río Coca de los temas expuestos anteriormente y así mejorar la imagen de Quito, se propone intervenir manteniendo la Infraestructura de los andenes de “Ecovía” y “Alimentadores”, puntos que funcionan bien y realmente no se podrían modificar en gran magnitud ya que su principal función es la movilidad de pasajeros y sus medidas funcionan bien, además de que el hecho de recorrer éstas significaría afectar el taller de reparación de buses de la parte posterior.

Sin embargo, realizando varios ejercicios de prueba y error, se determina que la intervención sí se podría dar en el caso del Andén de buses “Interparroquiales”. Al recorrer únicamente este andén se puede crear una Estación que funcione en la franja de la Avenida Río Coca, la cual tenga este carácter de sitio de llegada y atienda a las necesidades de los distintos tipos de usuario con un programa donde el beneficio sea para la Ciudad. Generando una imagen

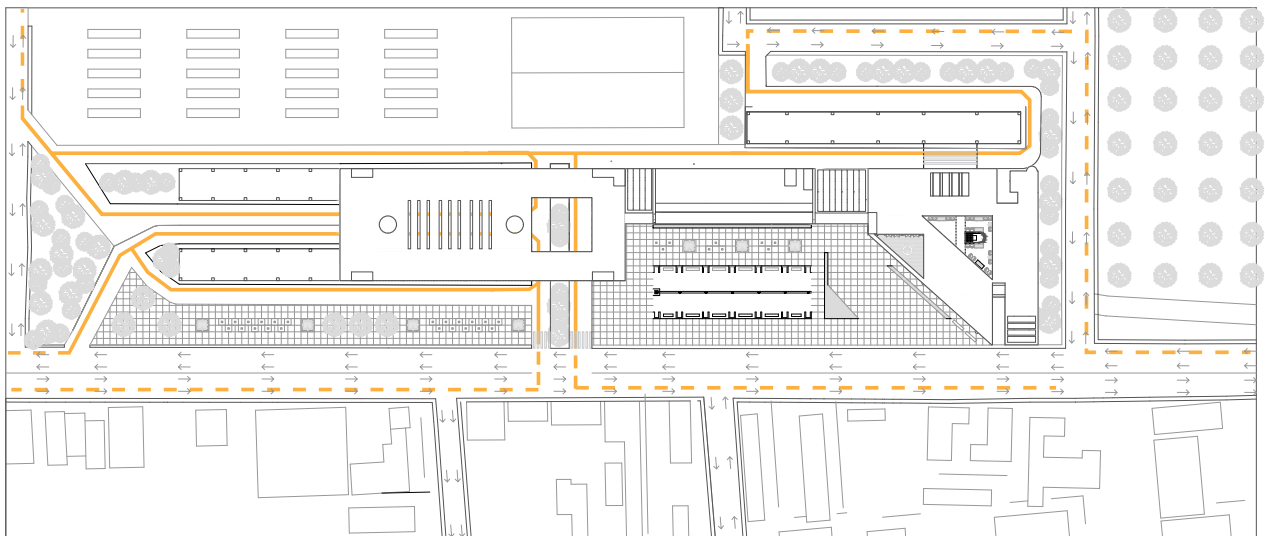


Figura 22

Entendiendo imagen como expone Kevin Lynch “Nada se experimenta en sí mismo sino siempre en relación con sus contornos, con las secuencias de acontecimientos que llevan a ello y con el recuerdo de experiencias anteriores. Así establecemos vínculos con partes de la ciudad y su imagen está embebida de recuerdos y significados No somos solo espectadores sino actores que compartimos el escenario con todos los demás participantes. Nuestra percepción del medio ambiente no es continua, sino parcial y fragmentaria. Casi todos los sentidos entran en acción y la imagen es realmente una combinación de todos ellos”¹²

El proyecto de la nueva Terminal Multimodal Río coca, plantea resolver que los pasajeros y los fenómenos que ocurren exteriormente como el Comercio Informal, todos tengan un Espacio digno de llegada y trabajo. El edificio plantea una organización tripartita, organizada en 3 zonas: (1) La Puerta de Llegada, equipada con todos los servicios para los distintos tipos de usuario, dónde el pasajero se sienta a gusto atendiendo sus necesidades con el objetivo de lograr permanecer en la estación, no salir corriendo por la falta de servicios como ocurre actualmente. (2) El Bloque Comercial, el cual brinda espacios acogedores para promover el flujo peatonal en el usuario común, y locales de exhibición para los comerciantes informales, al igual que espacios de trabajo dignos para quienes no lo tengan. Y (3), el bloque dónde prime la Permanencia y el bienestar, con sitios de espera acogedores, además de una instalación donde se puedan exhibir los productos dignamente.

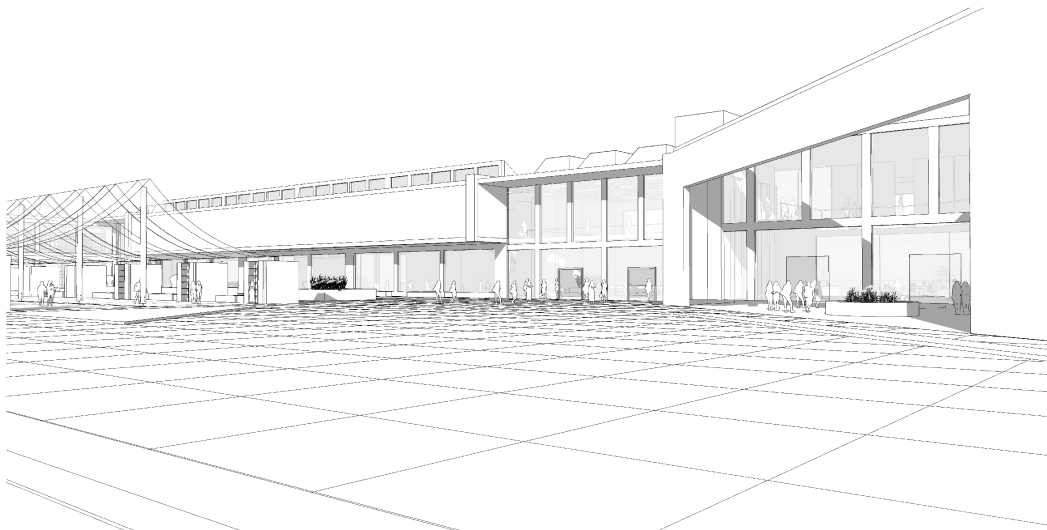


Figura 23.

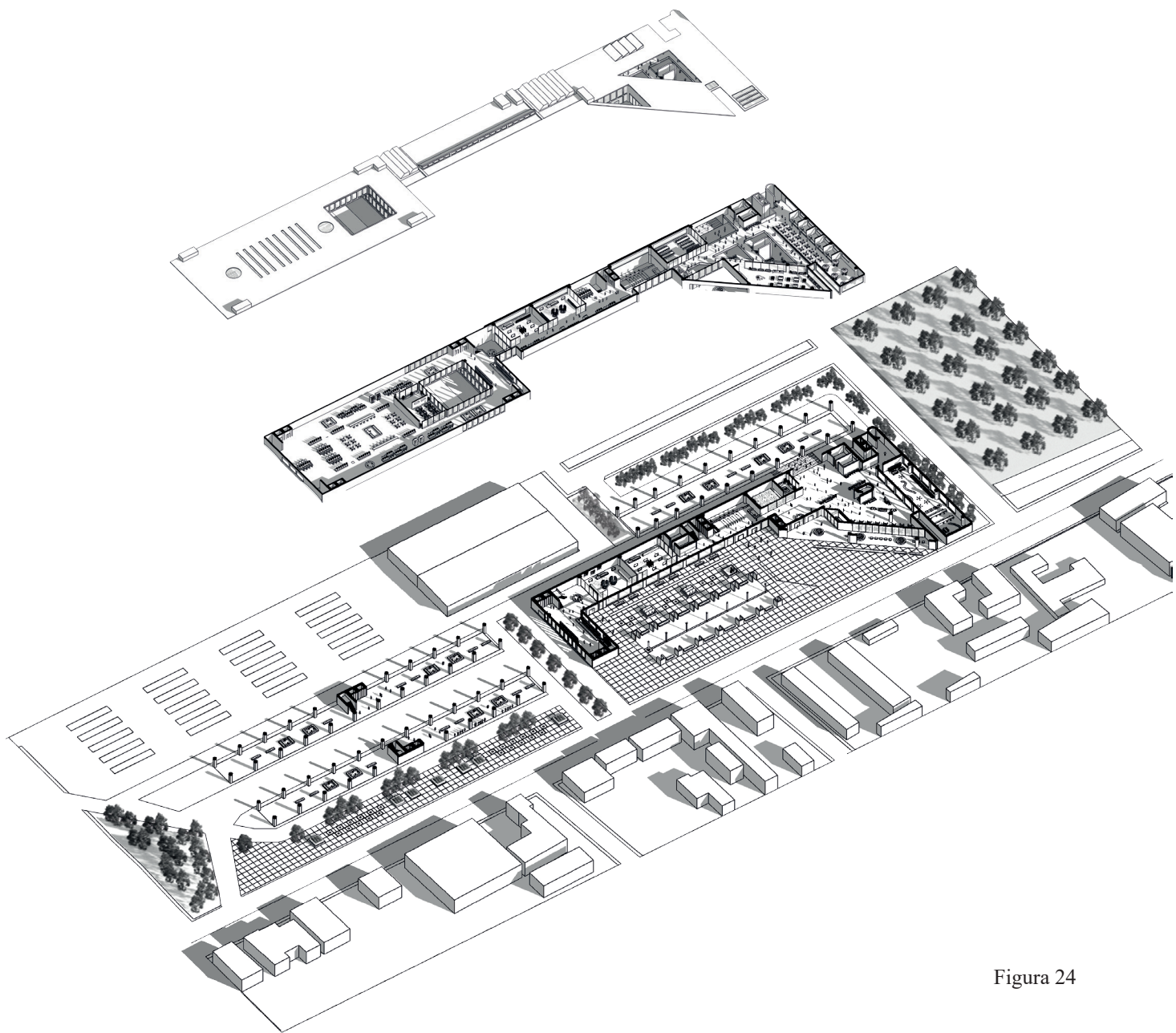


Figura 24

INSTALACIÓN COMERCIO INFORMAL



Figura 25

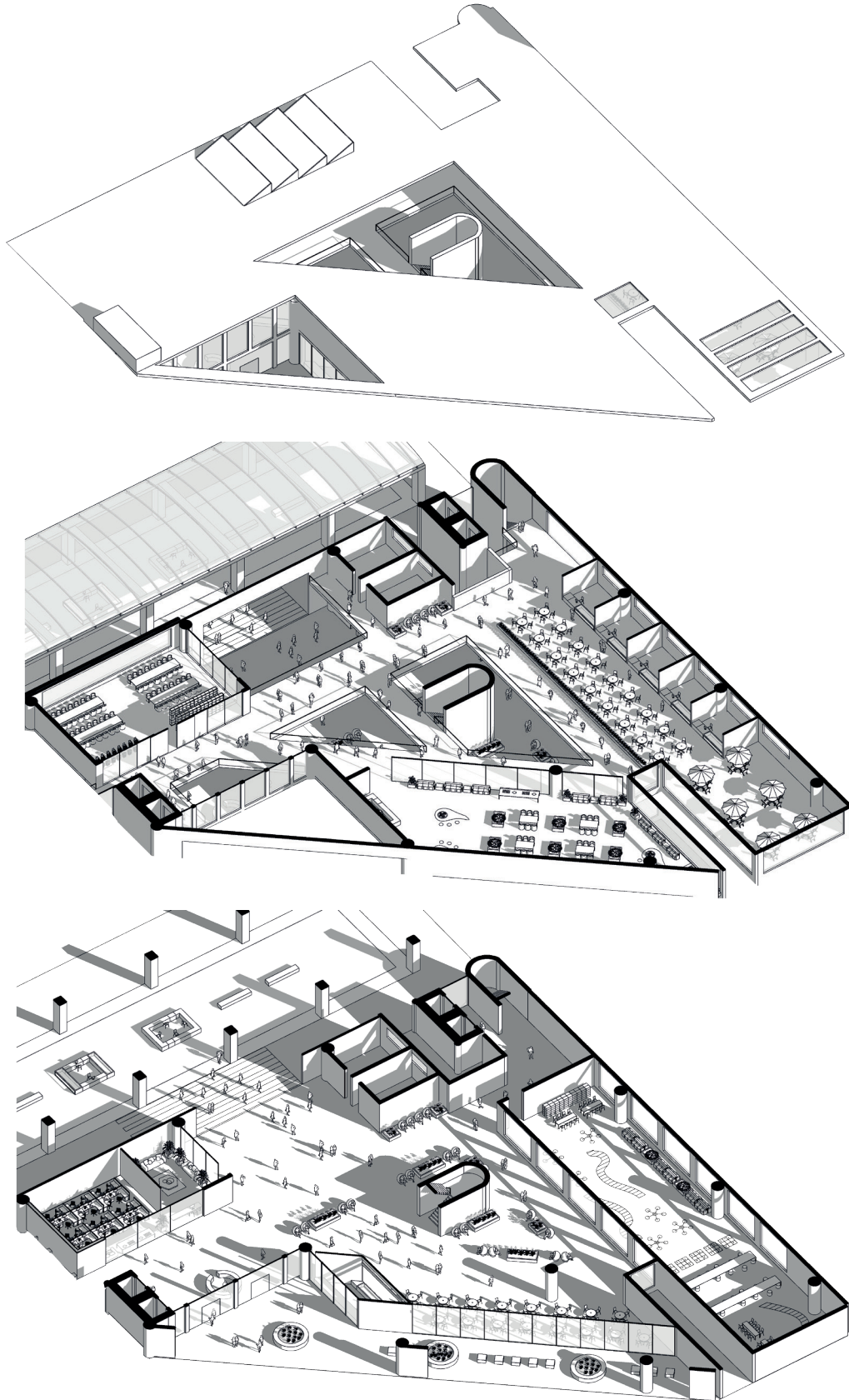
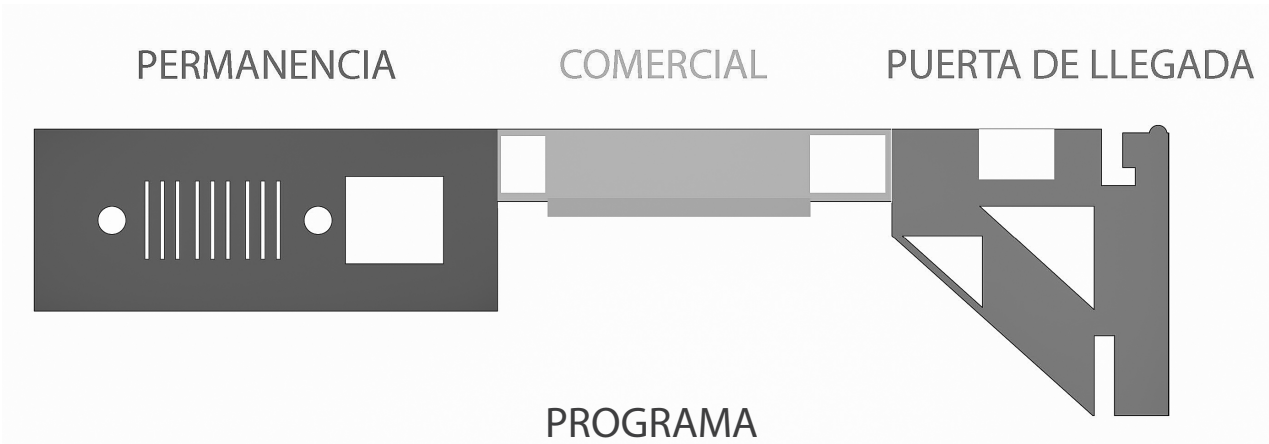


Figura 26



PROGRAMA

P1	
1 ZONA DE ESPERA Y DESCANSO	245
2 CAFETERÍA	780
3 OFICINAS ESTACIÓN	316
4 ÁREA ENCARGO MALETAS	77
TOTAL:	1418
CIRCULACIÓN-MUROS 20%	1158.2
TOTAL:	6950m ²

PB		
1,2 LOCALES 1 Y 2	272	2
3 BOLETERÍA	66	
4 INFORMACIÓN	15	
5 SS.HH.	92	
6,7 ZONA DE ESPERA Y DESCANSO	15	
8 HALL	150	
P1		
9 LOCALES 3 Y 4	272	2
10 ZONA DE ESPERA Y DESCANSO	96	
TOTAL:	1522	

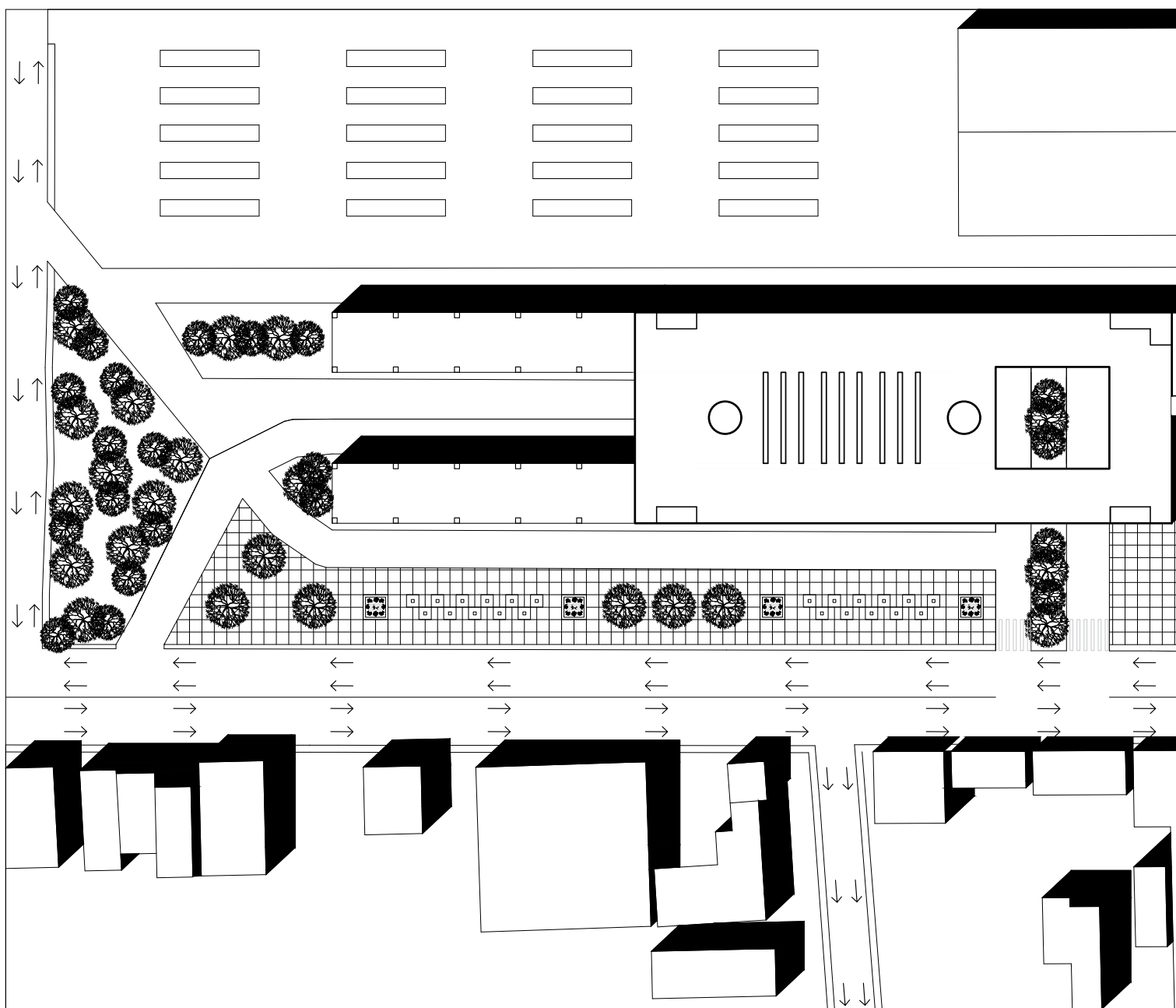
PB		
2 HALL	81	
3 SS.HH.	96	
4,5 CAFETERÍA	270	
6,7 ZONA DE ESPERA Y DESCANSO	88.9	
8 ADMINISTRACIÓN BUSES	80	3
9 GUARDERÍA	682	
P1		
7 ZONA DE ESPERA Y DESCANSO	40	
10 SS.HH.	96	
11 LOCALES GASTRONÓMICOS	32.5	6
12 ZONAS PARA COMER	200	
13 TERRAZA AIRE LIBRE	105	
14 COWORKING	518	
15 PRODUCCIÓN TEXTIL COMERCIANTES INFORMALES	240	
TOTAL:	2851.9	

Figura 27



Figura 28

⌚ IMPLANTACIÓN E 1:1250



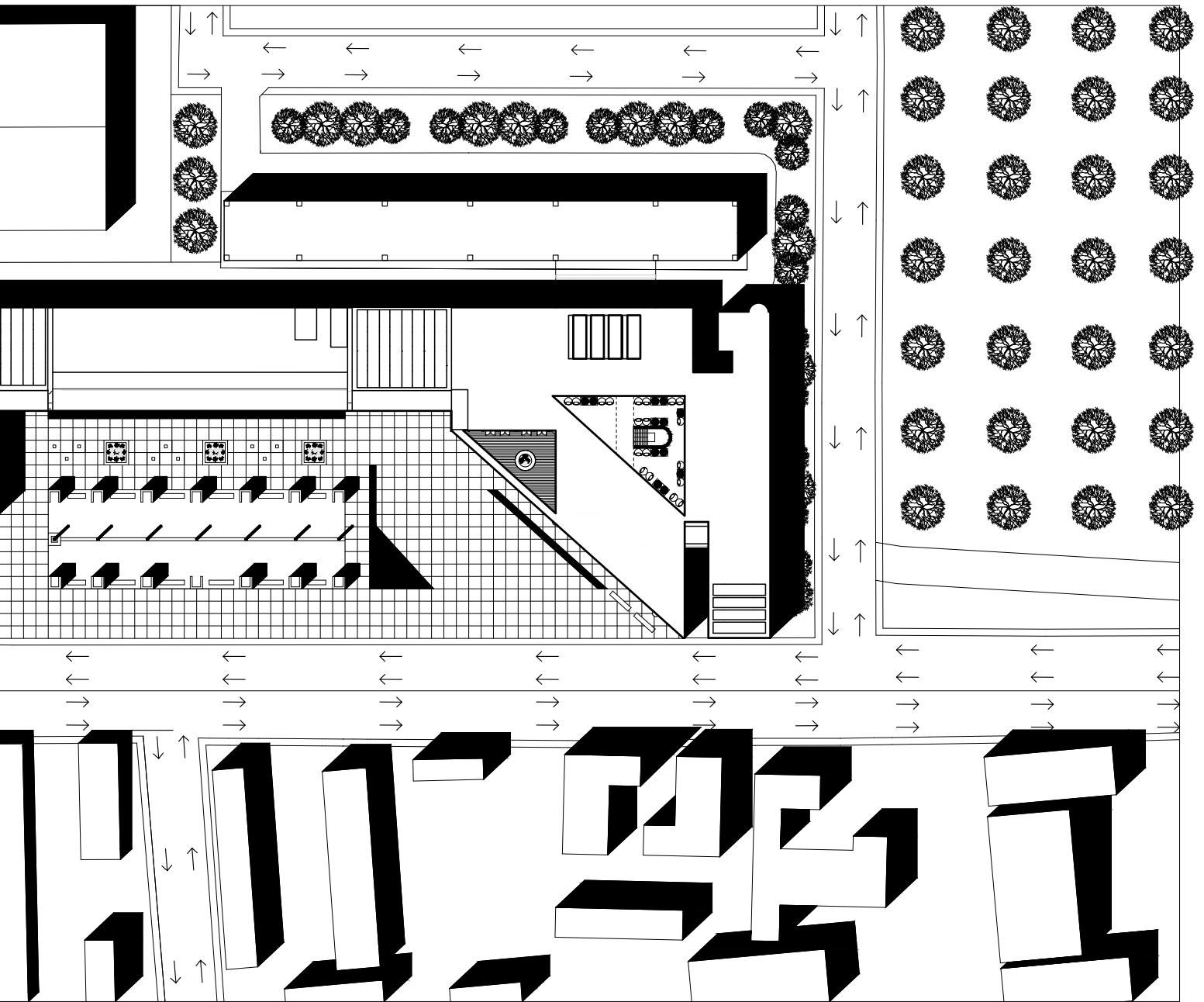
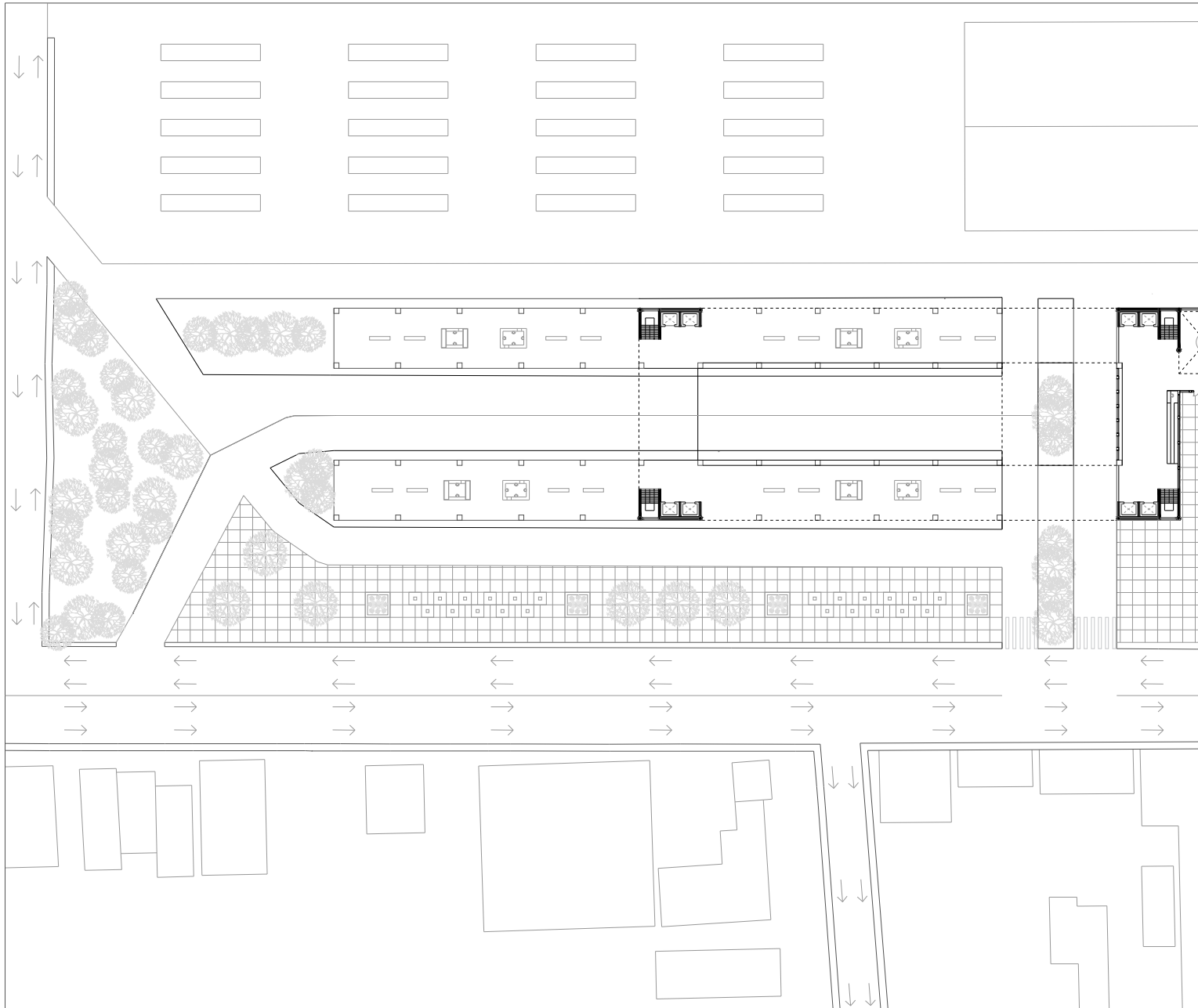


Figura 29

⌚ PLANTA BAJA E 1:1250



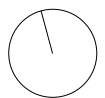
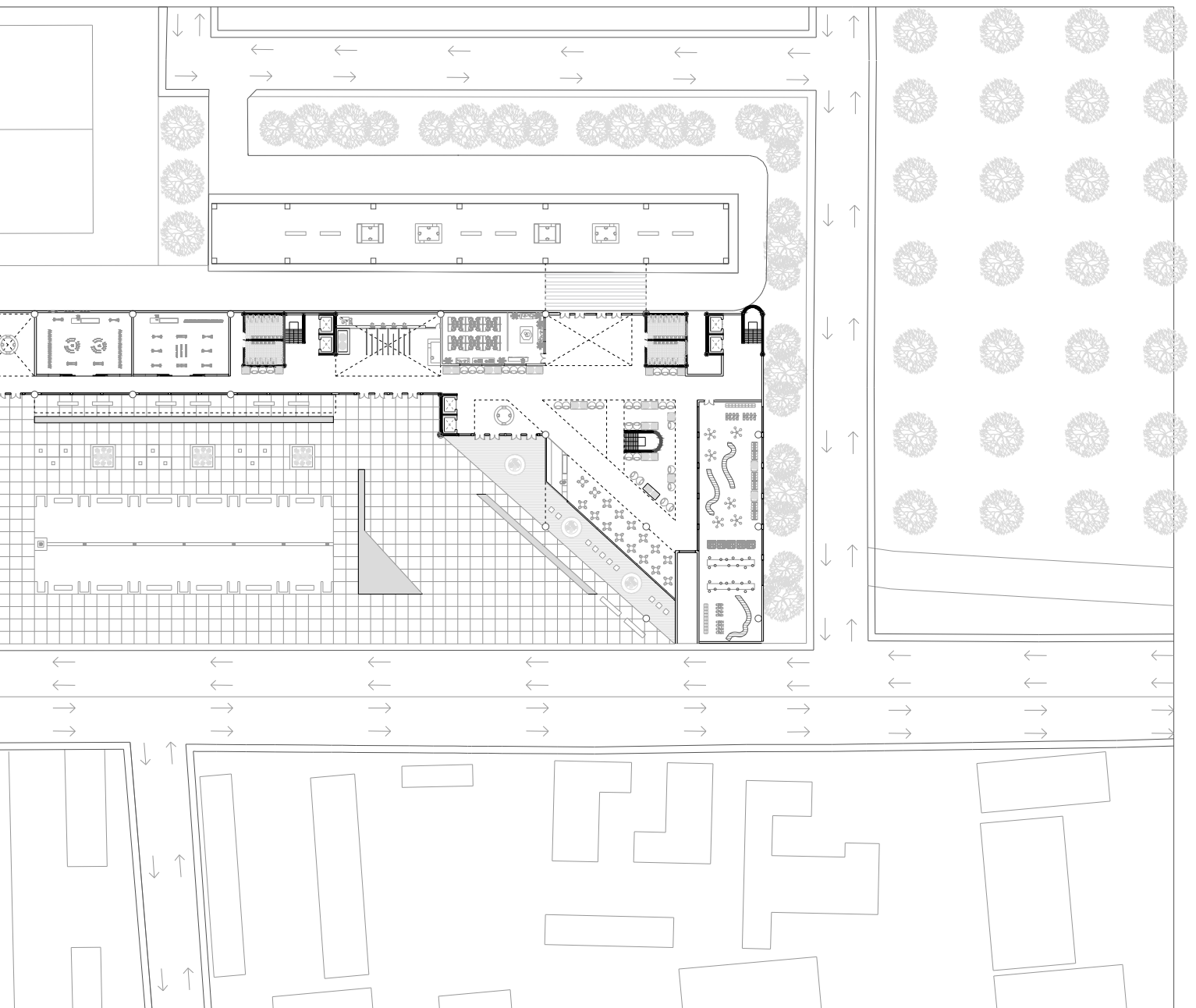
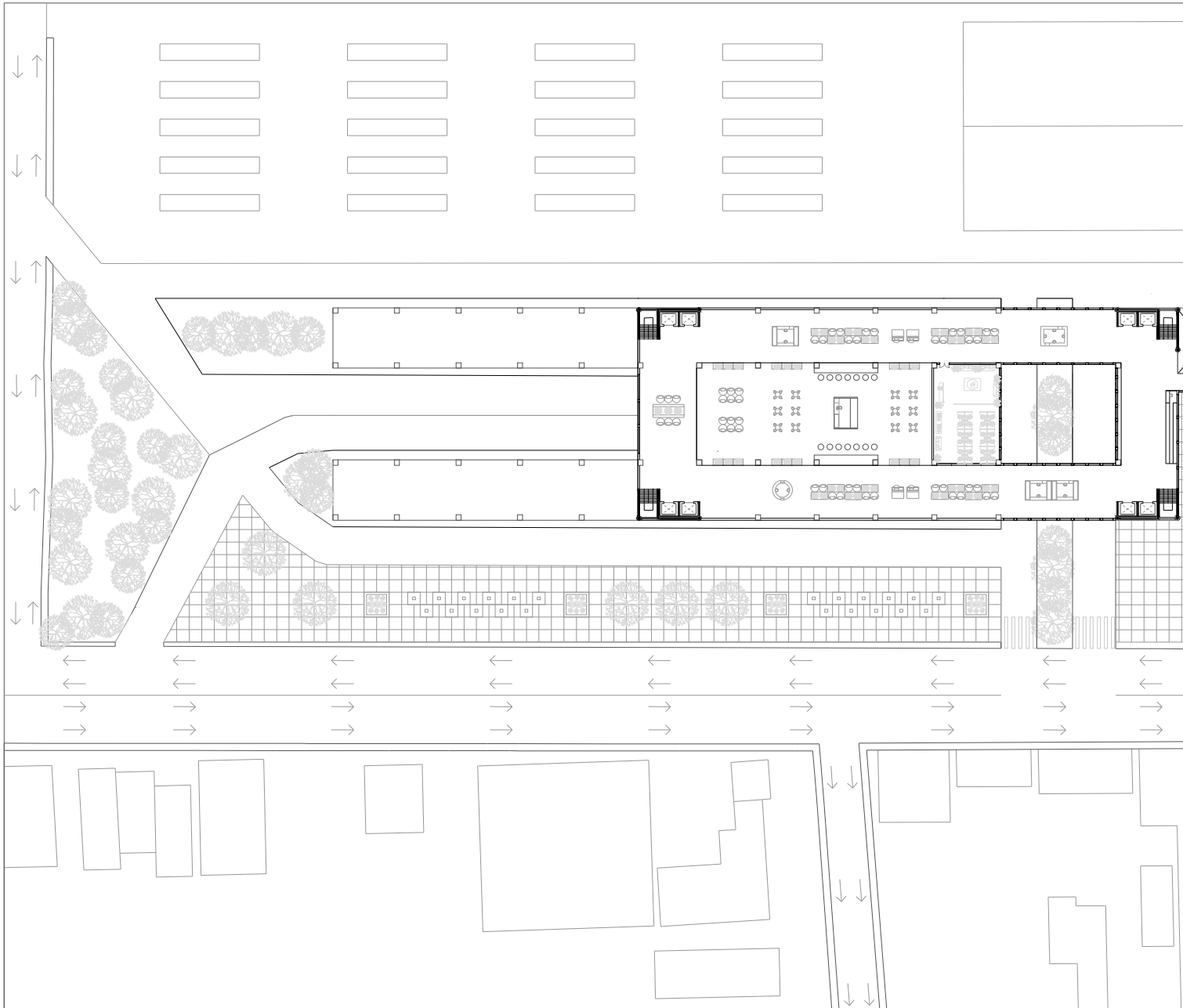


Figura 30

⌚ PLANTA PISO 1 E 1:1250



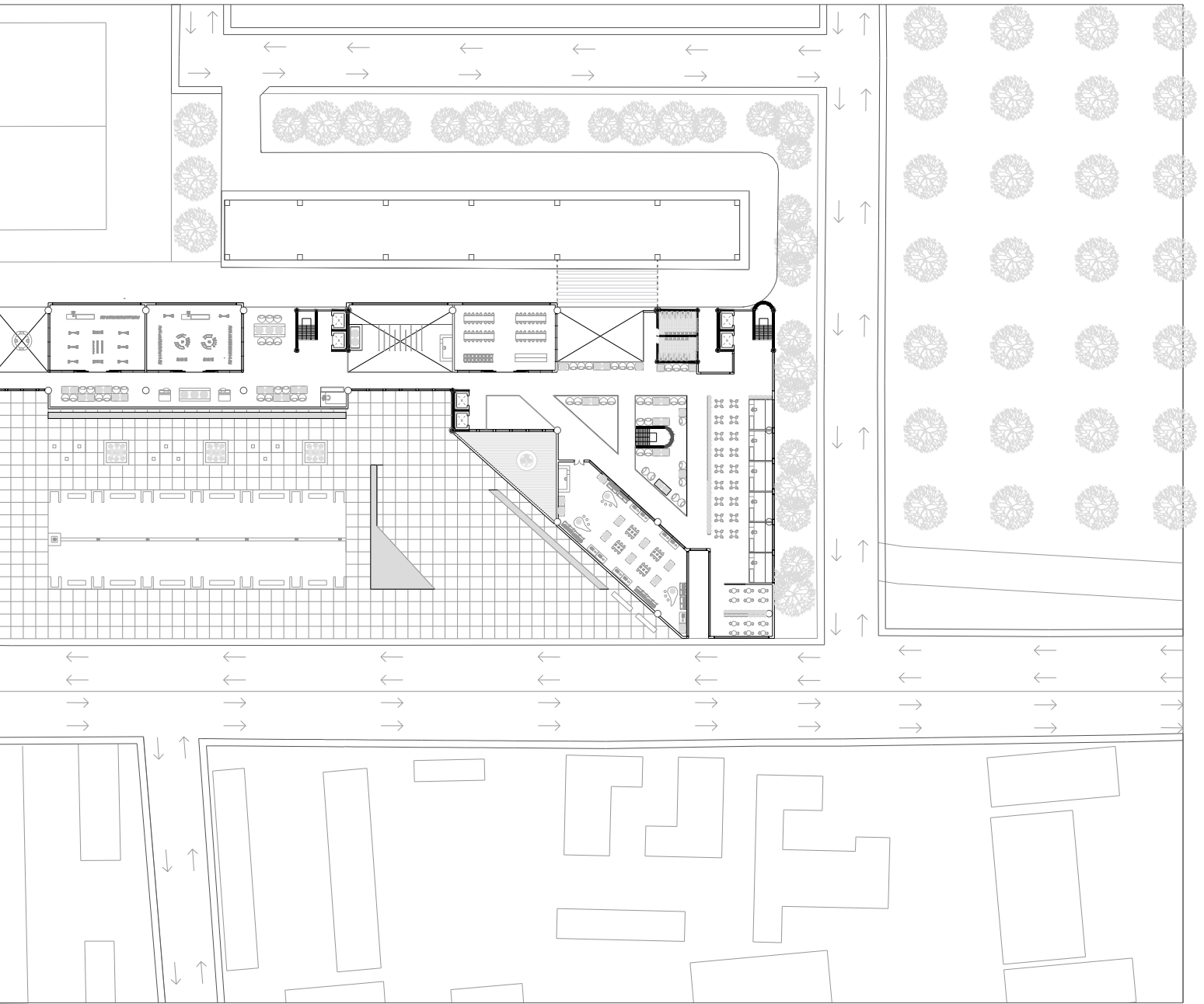


Figura 31

REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- 1,2,3 Ortiz Crespo, A., Segovia Nájera, J. y Abram, M. (2007). *Damero*. Quito, Ecuador: Sector Público Gubernamental.

- 4 Carrión, F. y Vallejo. R. (1992). “*La Planificación de Quito: del Plan Director a la Ciudad Democrática*”, en Carrión Mena, F. (ed.) *Ciudades y Políticas Urbanas en América Latina*. Quito.

- 5 Imagen Terminal Cumandá, (s. f.). Recuperado de:
https://www.facebook.com/QuitoAyeryHoy/posts/la-terminal-terrestre-de-cumanda-sitio-al-que-llegaban-o-regresaban-los-provinci/2697555427189863/?locale=es_ES

- 6 Vendedores en la Río Coca. (s. f.). Recuperado de: Últimas Noticias.
<https://www.ultimasnoticias.ec/las-ultimas/vendedores-rio-coca-quito-comerciantes.html>

- 7 Instituto Metropolitano de Planificación Urbana INPU - MDMQ (2019). Quito 2040: *La visión de la Academia*. Quito, Ecuador: Municipio del Distrito Metropolitano de Quito.

- 8 Foucault. M,(1969). *Nascita della Clinica: Il Ruolo della Medicina nella Costituzione delle Scienze Umane [The Birth of the Clinique]* (Turín: Einaudi, 1969).

9. EL PAÍS. (2018, 27 marzo). *Cómo es la vida de un mantero | TOP MANTA [Video]*.
 Recuperado de: YouTube. https://www.youtube.com/watch?v=q_htsLRHAX8

- 10 Agencia de ecología urbana de Barcelona, BCN Ecología, Municipio de Quito. (2017) *Plan de Reestructuración de la Red de Transporte Público de Pasajeros del Distrito Metropolitano de Quito*, Recuperado de:
 “file:///C:/Users/Personal/Downloads/Informe%20IV_%20Reestructurac%C3%ADon%20de%20la%20Red%20de%20TP%20del%20DMQ_Resumen%20ejecutivo.Agosto%201%20(1).pdf”

- 11 Secretaría de Movilidad. (2014). *Diagnóstico Estratégico - Eje Movilidad*,
 Recuperado de:<https://gobiernoabierto.quito.gob.ec/wp-content/uploads/documentos/pdf/diagnosticomovilidad.pdf>

Cal y Mayor y Asociados, Secretaría de Movilidad. (2022). *Plan maestro de movilidad sostenible Quito 2022 – 2042*. Municipio del Distrito Metropolitano de Quito.

Demoraes. F. (2005). *Movilidad, elementos esenciales y riesgos en el distrito metropolitano de Quito*. Recuperado de: https://horizon.documentation.ird.fr/exl-doc/pleins_textes/divers11-10/010039249.pdf

Ciriani. E. (2022): *Legado del arquitecto y otros ensayos*. USFQ Press.