

**UNIVERSIDAD SAN FRANCISCO DE QUITO USFQ**

**Colegio de Arquitectura y Diseño Interior**

**La red: El espacio físico de la era virtual  
Centro de Innovación y Transporte en El Recreo**

**Ana Paula Vernaza Ortiz**

**Arquitectura**

Trabajo de fin de carrera presentado como requisito  
para la obtención del título de  
Arquitecta

Quito, 8 de mayo de 2025

# **UNIVERSIDAD SAN FRANCISCO DE QUITO USFQ**

**Colegio de Arquitectura y Diseño Interior**

## **HOJA DE CALIFICACIÓN DE TRABAJO DE FIN DE CARRERA**

**La red: El espacio físico de la era virtual  
Centro de Innovación y Transporte en El Recreo**

**Ana Paula Vernaza Ortiz**

**Nombre del profesor, Título académico**

**Karina Cazar Recalde, Arquitecta.**

Quito, 8 de mayo de 2025

## © 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: Ana Paula Vernaza Ortiz

Código: 00213704

Cédula de identidad: 1720433026

Lugar y fecha: Quito, 8 de mayo de 2025

## **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## **UNPUBLISHED DOCUMENT**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

En un contexto donde la digitalización transforma las interacciones humanas, esta tesis analiza el papel de la movilización y el transporte como elementos fundamentales para las dinámicas sociales y económicas de las ciudades contemporáneas. A partir del caso de Quito, se plantea que las estaciones intermodales deben adaptarse a la creciente demanda de sistemas de transporte público y alternativo que sean eficientes, rápidos y accesibles, en línea con los avances tecnológicos. Además, se argumenta que estas infraestructuras deben responder a las necesidades locales, integrando programas híbridos que aprovechen la concentración de personas en estos espacios a través de las economías de escala.

El proyecto se enfoca en la reconfiguración de la central de transporte intermodal en El Recreo, combinada con un Centro de Emprendimiento e Innovación. Este espacio busca no solo optimizar la movilidad urbana en la zona, sino también la creación de espacios colaborativos para la creación de negocios y emprendimientos que respondan a las emergentes dinámicas laborales en la ciudad y de los jóvenes adultos.

**Palabras clave:** metro, era virtual, transporte, tecnología, innovación, emprendimiento, negocios.

## ABSTRACT

In a context where digitalization is transforming human interactions, this thesis analyzes the role of mobility and transport as fundamental elements for the social and economic dynamics of contemporary cities. Based on the case of Quito, it argues that intermodal stations must adapt to the growing demand for efficient, fast, and accessible public and alternative transportation systems, aligned with technological advances. Furthermore, it proposes that these infrastructures should respond to local needs by integrating hybrid programs that leverage the concentration of people in these spaces through economies of scale.

The project focuses on the reconfiguration of the intermodal transport hub in El Recreo, combined with a center for entrepreneurship and innovation. This space aims not only to optimize urban mobility in the area but also to create collaborative environments for the development of businesses and startups that respond to the emerging labor dynamics of the city and its young adult population.

**Keywords:** metro, virtual era, transport, technology, innovation, entrepreneurship, business.

## TABLA DE CONTENIDO

INTRODUCCIÓN .....	9
¿QUÉ PASA CON LAS CIUDADES CUANDO LA TECNOLOGÍA PERMITE QUE LAS INTERACCIONES HUMANAS TRASCIENDAN EL ESPACIO FÍSICO? .....	12
A.    HISTORIA DE LA EVOLUCIÓN DEL TRANSPORTE EN QUITO .....	14
B.    SITUACIÓN ACTUAL DEL TRANSPORTE EN QUITO .....	16
C.    LA LLEGADA DEL METRO.....	19
D.    LA GRAN OPORTUNIDAD DE LA MOVILIZACIÓN EN QUITO: LAS ESTACIONES INTERMODALES DE METRO	21
EL RECREO: ANÁLISIS DE SITIO .....	24
EVOLUCIÓN TIPOLÓGICA DE LA ESTACIÓN TRADICIONAL.....	27
A.    LA ESTACIÓN DE LA ERA DIGITAL .....	27
B.    LA HIBRIDIZACIÓN PROGRAMÁTICA DE LA ESTACIÓN .....	28
C.    DEFINICIÓN DEL PROGRAMA .....	29
PRECEDENTES.....	31
A.    REGULARIZAR: TIC CAMPANHA .....	32
B.    EXALTAR: OCULUS CENTER.....	32
C.    OCULTAR: ESTACIÓN Y PARQUE FELIPE VI.....	33
EL PROYECTO.....	34
PLANIMETRÍA.....	40
MAQUETAS .....	41
CONCLUSIONES .....	42
REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS.....	43

**ÍNDICE DE TABLAS**

Tabla 1. Propuesta de programa arquitectónico.....	30
--	----

## ÍNDICE DE FIGURAS

Figura 1. <i>Ilustración de las teorías de Castells y Koolhaas sobre el transporte en la ciudad durante la era digital</i> .....	13
Figura 2. <i>Relación entre el crecimiento de la mancha urbana de Quito y la llegada de distintos medios de transporte a la ciudad</i> .....	16
Figura 3. <i>Capas de movilidad de Quito</i> .....	17
Figura 4. <i>Principales sendas longitudinales y transversales de Quito</i> .....	17
Figura 5. <i>El problema de la congestión vial en Quito</i> .....	18
Figura 6. <i>Red de transporte público de Quito</i> .....	19
Figura 7. <i>La ciudad oculta y la ciudad visible</i> .....	20
Figura 8. <i>Estaciones intermodales del Metro en la ciudad de Quito</i> .....	21
Figura 9. <i>Axonometrías explicativas de las estaciones intermodales del Metro de Quito</i> .....	23
Figura 10. <i>Cortes esquemáticos del funcionamiento de las estaciones intermodales de Quito</i> .....	24
Figura 11. <i>Diagrama de movilidad de la zona de intervención</i> .....	24
Figura 12. <i>Áreas verdes circundantes a la zona de intervención</i> .....	25
Figura 13. <i>Cortes esquemáticos. Representación de la diferencia de escalas</i> .....	26
Figura 14. <i>Análisis zona El Recreo</i> .....	26
Figura 15. <i>Diversificación de los modos de transporte como consecuencia de la digitalización</i> .....	28
Figura 16. <i>Representación del usuario objetivo</i> .....	30
Figura 17. <i>Diagrama explicativo implantación TIC Porto</i> .....	32
Figura 18. <i>Diagrama explicativo World Trade Center Transportation Hub</i> .....	33

Figura 19. <i>Diagrama explicativo implantación Estación y Parque Felipe VI</i> .....	33
Figura 20. <i>Diagrama de concepto y partido. La red física y la red virtual</i> .....	35
Figura 21 <i>Composición general del proyecto</i> .....	36
Figura 22. <i>Diagrama de movilidad</i> .....	37
Figura 23. <i>Umbral verde entre la estación y la vivienda</i> .....	37
Figura 24. <i>Diagrama recorrido peatonal</i> .....	38
Figura 25. <i>Corte constructivo de las cubiertas de los andenes del transporte público</i> .....	38
Figura 26. <i>Diagrama sección del edificio principal</i> .....	39
Figura 27. <i>Láminas resumen planimétrico</i> .....	40
Figura 28. <i>Maqueta conceptual escala 1:1000</i> .....	41
Figura 29. <i>Maqueta volumétrica escala 1:500</i> .....	41
Figura 30. <i>Maqueta en corte escala 1:250</i> .....	41

## INTRODUCCIÓN

En un contexto postpandemia, marcado por cambios profundos en la manera en que las personas habitan y se relacionan con su entorno, las ciudades se enfrentan a nuevos desafíos y preguntas urgentes. La acelerada transformación digital, el avance vertiginoso de las tecnologías de la información y la reciente incorporación de la inteligencia artificial en la vida cotidiana han modificado radicalmente las dinámicas sociales, laborales y económicas. Hoy en día, muchas de las interacciones humanas ya no dependen necesariamente de la proximidad física o del encuentro en un espacio compartido. Reuniones, transacciones, educación y entretenimiento se desarrollan cada vez más en entornos virtuales, diluyendo las fronteras entre lo público y lo privado, lo local y lo global.

Ante esta realidad, cabe preguntarse: ¿qué está ocurriendo con las ciudades? ¿Cuál es el papel del espacio urbano cuando las relaciones sociales pueden sostenerse sin necesidad de un soporte físico? Esta tesis parte de estas inquietudes para analizar el rol que aún desempeña el espacio físico en una era que tiende a desmaterializarlo, poniendo especial atención en la movilidad como uno de los elementos clave que aún requieren presencia corporal y desplazamiento territorial.

## ¿QUÉ PASA CON LAS CIUDADES CUANDO LA TECNOLOGÍA PERMITE QUE LAS INTERACCIONES HUMANAS TRASCIENDAN EL ESPACIO FÍSICO?

En la era digital, las ciudades no solo siguen siendo relevantes, sino que se han convertido en los epicentros físicos de la revolución tecnológica. Según Manuel Castells, en *The Rise of the Network Society* (1996), las ciudades son el lugar geográfico de la revolución tecnológica, ya que tienen los ingredientes necesarios para las interacciones sociales, comerciales y económicas que dan vida a la red de las tecnologías de la información. Las metrópolis, y su característica de concentración espacial, proporcionan tres capas físicas fundamentales para esta nueva era: La primera capa, compuesta por sistemas electrónicos y de transporte veloz, asegura la circulación eficiente tanto de información como de personas. Esta infraestructura conecta lugares estratégicos dentro de las ciudades, permitiendo el funcionamiento simultáneo de las redes digitales y físicas. La segunda capa corresponde a los nodos urbanos donde se fusionan funciones diversas, como centros de negocios, espacios educativos, culturales y de entretenimiento. A pesar de que las nuevas tecnologías permiten conexiones virtuales, estos nodos físicos siguen siendo esenciales para reunir actividades humanas de diferentes tipos en un solo entorno. La tercera capa es la concentración de élites gestoras: individuos que dirigen la producción, innovación y gestión de la información, y cuya proximidad es esencial para mantener la vitalidad económica y cultural de las metrópolis.

Esta interacción entre tecnología y espacio físico ha transformado las ciudades en sistemas complejos, que ya no responden a un modelo único. La coexistencia de redes digitales y presenciales crea una nueva dinámica urbana que Castells denomina el *espacio de flujos*.

Por su parte, Rem Koolhaas, en su ensayo *La Ciudad Genérica* (2004), argumenta que el crecimiento exponencial de la población ocurre principalmente dentro de las ciudades. Esta concentración obliga a las urbes a expandirse horizontal, vertical, e internamente a las nuevas

demandas. La movilidad es fundamental en este proceso, ya que permite el desplazamiento eficiente de los habitantes en múltiples direcciones. Sin esta capacidad de movilización, el crecimiento urbano sería insostenible. Ascensores, escaleras eléctricas, autopistas y redes de transporte masivo facilitan esta expansión, permitiendo que las ciudades mantengan su funcionalidad y accesibilidad a medida que crecen.

En definitiva, tanto Castells como Koolhaas coinciden en que el ingrediente fundamental de las ciudades contemporáneas es la movilidad. Ya sea como soporte de las redes de información o como infraestructura que posibilita la expansión urbana, la capacidad de mover personas, ideas y recursos es lo que sostiene la relevancia de la ciudad en el siglo XXI. En este contexto, donde paradójicamente, la capacidad de movilización física es el motor fundamental de la era digital, el interés de este escrito se centra en comprender el transporte en Quito y su potencial futuro.



*Figura 1. Ilustración de las teorías de Castells y Koolhaas sobre el transporte en la ciudad durante la era digital.*

## QUITO A TRAVÉS DE LA MOVILIDAD

### A. Historia de la evolución del transporte en Quito

Hasta principios del siglo XX, la movilidad en Quito se limitaba principalmente a desplazamientos a pie y al uso de animales de carga, como burros y caballos. El transporte como servicio formal tuvo sus inicios en 1898 con la creación de la primera empresa de carruajes tirados por caballos. En 1901, llegó a la ciudad el primer automóvil, un Dion Bouton francés con una velocidad máxima de 20 km/h, aunque las normas municipales de Quito establecían un límite de 5 km/h. En 1906 se fundó la primera agencia de automóviles, “La Veloz” (Archivo Metropolitano de Historia de Quito, 2022).

Mientras se desarrollaban los vehículos particulares, el ferrocarril transandino se consolidaba como uno de los mayores catalizadores del crecimiento urbano de Quito. Construido durante el gobierno de Eloy Alfaro e inaugurado en 1908, el ferrocarril conectó Quito y Guayaquil, permitiendo el traslado de materiales pesados necesarios para infraestructuras esenciales, como las instalaciones de agua potable. En 1914 se inauguró el servicio de tranvías. Este sistema marcó un hito en la movilidad urbana, ya que cada tranvía podía transportar hasta 50 pasajeros a una velocidad de 15 km/h, el triple de lo que alcanzaba el automóvil en ese entonces (Armijo, párr. 4, 2023).

Durante la década de 1920, los avances en transporte no se limitaron al ámbito terrestre. En 1920 llegó a Quito la primera avioneta, enviada por el periódico *El Telégrafo*, pese a que la ciudad aún no contaba con un aeropuerto oficial. Recién en 1936 se inauguró el Aeropuerto Mariscal Sucre. En cuanto al transporte público, en 1930 surgió la primera línea de buses urbanos, una iniciativa privada que conectaba Iñaquito con La Villaflora. Para 1949 se fundó

la primera cooperativa de transporte urbano, lo que también llevó a la creación del primer sindicato de choferes de la ciudad (Moncayo, párr. 6, 2024).

Durante las siguientes décadas, de acuerdo a Carrión y Erazo el crecimiento urbano de Quito fue acompañado de una importante expansión vial. El Plan Urbano de Odriozola de 1940 propuso una red de avenidas longitudinales, junto con avenidas diagonales y arterias transversales. Entre 1962 y 1980, la superficie urbana creció casi un 500%, reflejando la expansión demográfica y urbana de la capital (2012).

El desarrollo del transporte público dio un giro significativo en 1995 con la inauguración del Trolebús, el primer sistema de transporte masivo eléctrico de la ciudad. Este sistema cubría el eje norte-sur, y transportaba diariamente a decenas de miles de pasajeros (Archivo Metropolitano de Historia de Quito, 2022). Posteriormente, en el año 2000 se inauguraron las terminales de Quitumbe y Carcelén, facilitando la conexión interprovincial entre Quito y el resto del país. En 2002, se sumó el corredor de la Ecovía, un sistema de buses articulados que recorría la ciudad por su flanco oriental.

Finalmente, en 2022 se inauguró la primera línea del Metro de Quito, el primer sistema de metro subterráneo del Ecuador. Este proyecto conecta la terminal Quitumbe, en el sur, con la estación El Labrador, en el norte, a través de 15 paradas estratégicamente distribuidas.

En conclusión, el crecimiento urbano de Quito ha estado íntimamente ligado a la evolución de su infraestructura de transporte, lo que demuestra que la capacidad de movilización es una condición fundamental para la expansión de la ciudad. El análisis revela que los avances en transporte —como el ferrocarril, el aeropuerto y el metro— han sido puntos de inflexión que marcaron cada fase del desarrollo urbano. La historia de Quito evidencia que cada vez que se

ha incorporado un nuevo medio de transporte, se han generado nuevas dinámicas de crecimiento y expansión territorial.

A medida que avanza la tecnología, los sistemas de transporte en Quito se vuelven más eficientes, autónomos y rápidos, reflejando una tendencia hacia la conectividad continua y la disminución de barreras físicas. La capacidad de transporte es el motor que permite a las ciudades mantenerse dinámicas y relevantes, facilitando la movilidad de las personas y promoviendo nuevas formas de interacción. La historia de Quito demuestra cómo el transporte actúa como catalizador del crecimiento urbano, permitiendo que la ciudad se adapte y evolucione en cada etapa histórica.

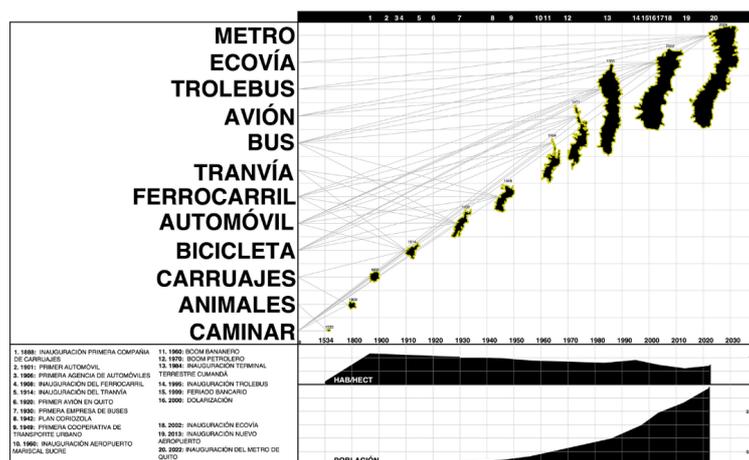


Figura 2. Relación entre el crecimiento de la mancha urbana de Quito y la llegada de distintos medios de transporte a la ciudad.

## B. Situación actual del transporte en Quito

La red de movilidad en Quito se compone principalmente de un sistema vial que se organiza longitudinalmente en sentido norte - sur ocupado por sistemas públicos y privados y la reciente incorporación de una línea de metro subterránea. El sistema vial de Quito se organiza principalmente a través de sendas longitudinales que atraviesan la ciudad, como son las

avenidas. 10 de Agosto, República, 6 de Diciembre y Eloy Alfaro, avenidas transversales en sentido este - oeste como son las avenidas El Inca, Río Coca, Naciones Unidas, Colón, Patria y Morán Valverde, y arterias clave como la Avenida Simón Bolívar y la Ruta Viva, para conectar la ciudad con sus valles.

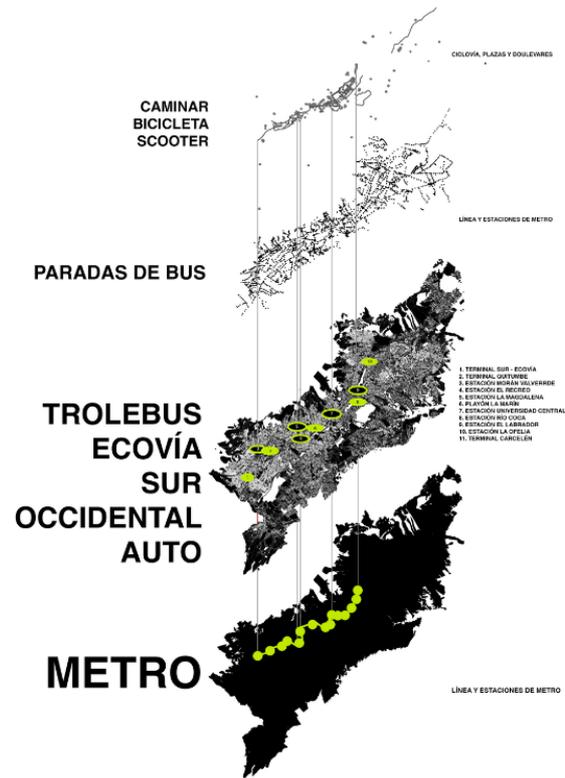


Figura 3. Capas de movilidad de Quito.

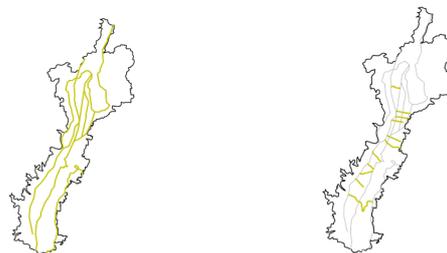


Figura 4. Principales sendas longitudinales y transversales de Quito.

Sin embargo, la ciudad enfrenta graves problemas de congestión, ya que, debido a las infraestructura viales en mal estado, a la falta de equipamiento de movilidad adecuado y a los

problemas que ocurren en las unidades de transporte público, los quiteños optan por utilizar medios de transporte privados. A pesar de que la mayoría de quiteños, alrededor del 71%, ocupa el transporte público, el 70% del espacio vial es ocupado por vehículos particulares (Ortega, 2018). Es por esto que, según el informe de INRIX, en 2022 los quiteños perdieron 70 horas en promedio en congestiones viales, lo que evidencia las limitaciones del sistema de movilidad.

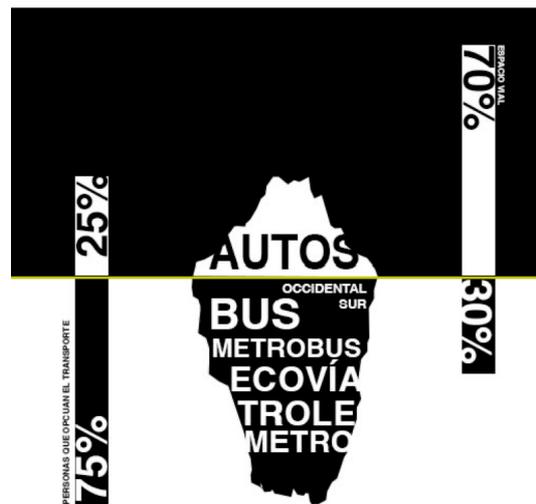


Figura 5. El problema de la congestión vial en Quito.

En cuanto a los medios de transporte utilizados por los quiteños, se registra que Quito cuenta con 3,9 millones de viajes diarios, donde el 51,4 % se realiza en transporte público, el 19 % en vehículos privados, y un 14,8 % mediante caminata, mientras que la bicicleta y el scooter tienen una participación menor al 1 % (Visión Quito 2040, párr. 12).

En cuanto a la red de sistema de transporte público de Quito, el Sistema Integrado de Transporte (SIT) incluye troncales importantes como el Trolebús, la Ecovía, y los corredores Central Norte y Sur Occidental. Estas troncales movilizaron 112,4 millones de pasajeros en 2022. La oferta pública está compuesta por 3317 unidades (buses convencionales, articulados y biarticulados), operadas por 66 cooperativas (64 privadas y 2 municipales), conectados a



debido a las fuertes economías de escala del Metro. En esta misma línea investigativa, se demuestra que, aunque el sistema de Metro tiene mayores costos de inversión inicial, una parte importante de dichos costos son compensados por el mayor valor de las propiedades, mayor productividad y mayor comercio en torno a las estaciones, algo que no ocurre en el caso de los corredores de buses. Los resultados indican que esta alternativa de transporte, pese a sus mayores costos de inversión y capital, normalmente logra reducir el aumento progresivo en el uso del automóvil, tendiendo a revertir la tendencia hacia una menor participación del transporte público.

En este contexto, el metro no sólo introduce cambios significativos en la movilidad de la ciudad, sino que también transforma la manera en que sus habitantes perciben el entorno urbano. Según *La Imagen de la Ciudad*, las estaciones de metro juegan un papel esencial en las ciudades, ya que, a diferencia de las calles y avenidas tradicionales, las sendas subterráneas carecen de una conexión visible entre los puntos de entrada y salida. Esta desconexión entre lo subterráneo y la superficie puede generar desafíos en la legibilidad urbana, complicando la orientación del usuario y afectando su percepción del espacio (Lynch, p. 78, 1960), por lo que es esencial la correcta articulación de las estaciones de Metro con el tejido urbano.

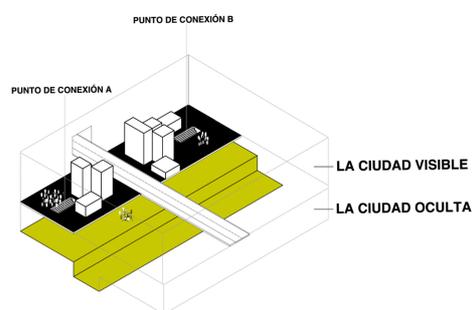
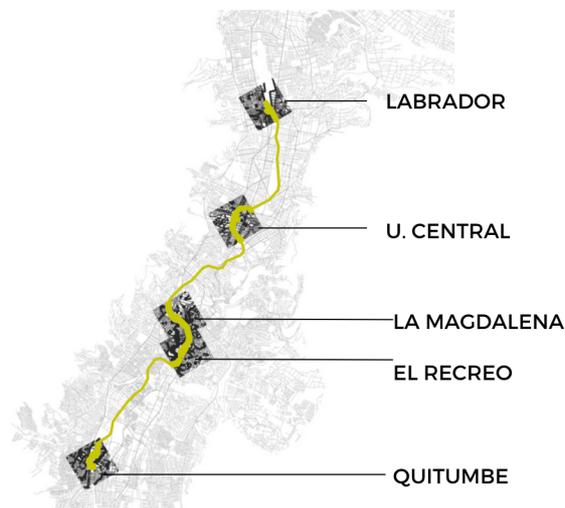


Figura 7. La ciudad oculta y la ciudad visible.

#### **D. La gran oportunidad de la movilización en Quito: las estaciones intermodales de metro**

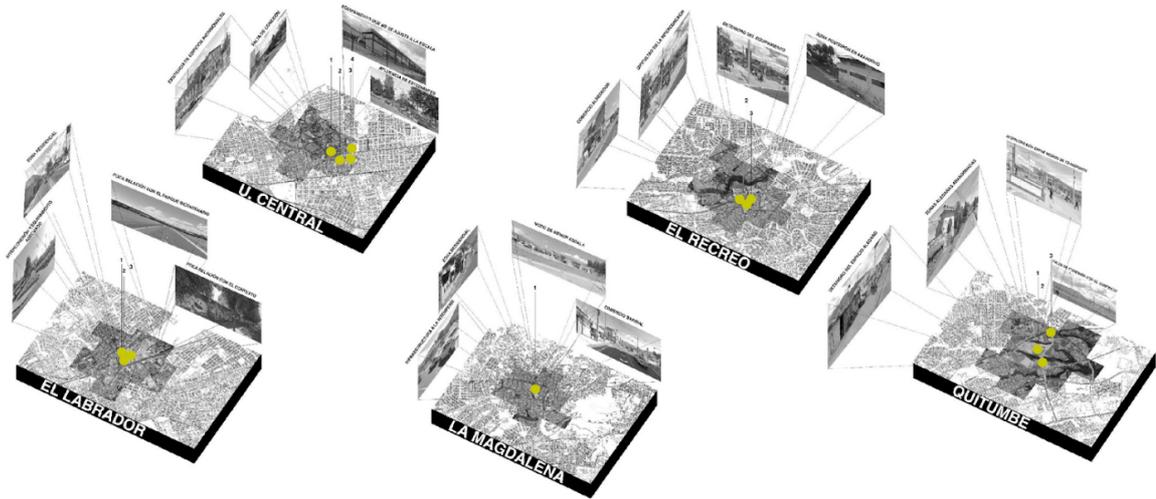
Tras comprender la relevancia de la adición del metro al sistema público de transporte y la esencialidad de un diseño espacial adecuado para las estaciones, se centrará el interés en las cinco estaciones intermodales de metro en Quito: Quitumbe, El Recreo, La Magdalena, Universidad Central y El Labrador.

Se seleccionó estos nodos de transporte como objeto de estudio debido a que las estaciones de metro que se conectan con otros tipos de transporte urbano cobran especial relevancia en Quito, ya que alrededor del 40% de sus usuarios necesitan complementar su trayecto mediante el sistema troncal de transporte o los buses alimentadores para llegar a su destino final (Boletín estadístico del Metro, p. 12, 2025) y también porque las estaciones intermodales tienden a registrar mayores aglomeraciones de personas y suelen ubicarse en nodos estratégicos de la ciudad, lo que aumenta su potencial como puntos clave de interacción urbana y también su necesidad de ser legibles y funcionales dentro del tejido urbano.



*Figura 8. Estaciones intermodales del Metro en la ciudad de Quito.*

En cuanto a la situación actual, las cinco estaciones intermodales del metro de Quito presentan situaciones variadas en cuanto a infraestructura, organización y capacidad de articulación con otros sistemas de transporte. El Labrador destaca por su infraestructura nueva y facilidad para cambiar entre medios de transporte, aunque carece de equipamiento complementario y opciones de transporte liviano, como bicicletas, pese a su cercanía con el parque Bicentenario. Quitumbe, la más grande de todas, tiene infraestructura y equipamientos adecuados y es la única que conecta con todos los sistemas troncales de transporte público, además de ofrecer transporte regional y acceso a taxis. Sin embargo, enfrenta problemas de organización del comercio en su interior. La Magdalena funciona como una estación intermodal sencilla, enfocada únicamente en buses. Aunque dispone de ciclopaseo, su infraestructura es básica y las personas deben esperar al aire libre, lo que la hace percibirse como una estación común más que como un nodo estratégico. La Universidad Central tiene una infraestructura nueva, aunque pequeña, y presenta problemas de articulación con otros medios de transporte que no tienen conexión directa con el metro. A pesar de su ubicación estratégica cerca de la universidad, el Mercado de Santa Clara, hospitales y colegios, la escala de la estación resulta insuficiente para la gran afluencia de personas que la utilizan. Por último, El Recreo es la estación que presenta mayores problemas. Su infraestructura está deteriorada, y la falta de articulación entre los sistemas de transporte crea fricciones. La alta afluencia de personas en contraste con un espacio público desordenado e insuficiente genera conflictos viales para los peatones.



*Figura 9. Axonometrías explicativas de las estaciones intermodales del Metro de Quito.*



*Figura 10. Cortes esquemáticos del funcionamiento de las estaciones intermodales de Quito.*

Existe una oportunidad clara no aprovechada en las cinco estaciones intermodales del metro de Quito para consolidarlas como nodos urbanos estratégicos que integren eficazmente los distintos sistemas de transporte y potencien el entorno urbano circundante. La estación de El Recreo será el centro de estudio de esta tesis debido a que es la que presenta mayores deficiencias y también un contexto con un claro potencial no aprovechado.

## EL RECREO: ANÁLISIS DE SITIO

A pesar de los múltiples desafíos urbanos que enfrenta, la ubicación del terreno en la zona de El Recreo presenta diversas oportunidades estratégicas que lo convierten en un punto clave dentro del tejido urbano del sur de Quito. Este sector se sitúa justo en el límite entre las parroquias La Magdalena y Chimbacalle, dos zonas históricas de la ciudad que han evolucionado en torno a ejes de conectividad importantes. La Avenida Maldonado, una de las principales arterias viales de Quito, atraviesa esta área y funciona como eje estructurante de conexión entre el centro y el sur de la ciudad.

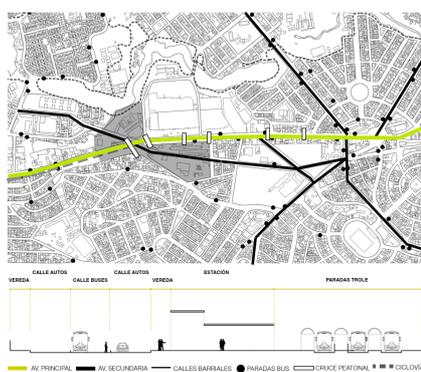
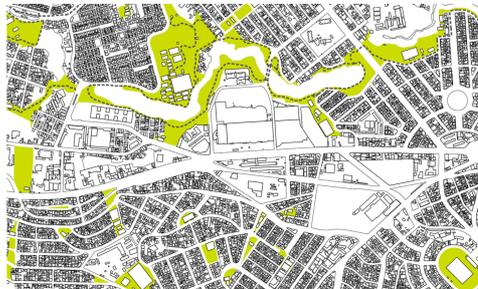


Figura 11. Diagrama de movilidad de la zona de intervención

El entorno inmediato del terreno se caracteriza por una notable diversidad de usos y escalas urbanas. En sus alrededores se encuentran parques de distintas jerarquías —desde espacios verdes de escala metropolitana, como por ejemplo el Parque Lineal Machángara, hasta parques barriales de uso cotidiano, como por ejemplo el Parque Infantil Rother o La Liga Barrial El Recreo— que ofrecen potencial para articular un sistema paisajístico más continuo. Asimismo, se reconoce una oferta comercial variada, desde su proximidad con el Centro Comercial El Recreo, hasta tiendas de tamaño barrial. A esto, se suma la proximidad a equipamientos públicos y comunitarios clave, como centros educativos, instituciones de

salud, espacios culturales y mercados populares. Esta diversidad funcional refuerza el carácter de El Recreo como un nodo urbano consolidado, en el que confluyen múltiples dinámicas sociales, económicas y de movilidad.



*Figura 12. Áreas verdes circundantes a la zona de intervención.*

Un factor determinante que añade vitalidad al sector es la alta densidad poblacional que lo caracteriza. La presencia de una población residente significativa, 12 000 habitantes por kilómetro cuadrado en La Magdalena y 25 000 habitantes por kilómetro cuadrado en Chimbacalle (Secretaría de Habitat y Ordenamiento Territorial, 2025) garantiza la activación del espacio urbano durante todas las horas del día.

Sin embargo, el área también presenta retos urbanos de considerable importancia. Uno de los más notorios es la marcada diferencia de escala entre el frente del terreno —donde se ubica el Centro Comercial El Recreo, con un volúmen construido que supera los 50.000 m<sup>2</sup>— y el tejido residencial posterior, conformado principalmente por viviendas de baja altura de entre dos y tres plantas.

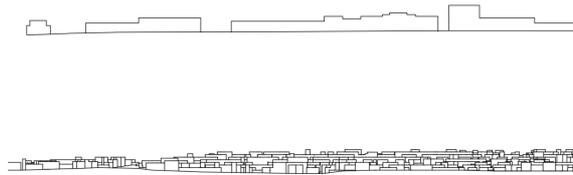


Figura 13. Cortes esquemáticos. Representación de la diferencia de escalas.

Mientras que la parte frontal del terreno tiene un uso de suelo múltiple, la parte posterior tiene un uso de suelo de tipo Residencial Urbano 3. Esta dicotomía de escalas produce una ruptura visual, espacial y de uso, que dificulta la integración armónica del entorno construido. A ello se suma la falta de conexión efectiva entre las áreas verdes existentes, que se encuentran fragmentadas y desvinculadas. Esta situación revela la necesidad de repensar la articulación espacial del sector, proponiendo soluciones que permitan integrar los diferentes elementos urbanos y mejorar la calidad del espacio público.



Figura 14. Análisis zona El Recreo

Frente a este contexto, se plantea una oportunidad clave: transformar la estación de El Recreo en una central intermodal acorde a las necesidades actuales de sus usuarios y del entorno en el que se emplaza. Esta propuesta parte del entendimiento de que la infraestructura de movilidad debe funcionar como catalizadora de nuevas dinámicas urbanas, promoviendo conexiones más fluidas entre los distintos sistemas de transporte y el tejido urbano circundante. Para lograrlo, el proyecto se apoya en dos componentes fundamentales que se desarrollarán a continuación.

## EVOLUCIÓN TIPOLOGICA DE LA ESTACIÓN TRADICIONAL

### A. La estación de la era digital

El primer componente sobre el cual se estructura esta propuesta es la necesidad de adaptar las infraestructuras de movilidad a las transformaciones tecnológicas contemporáneas. A diferencia del modelo tradicional de estaciones —concebidas principalmente como nodos de transferencia entre medios de transporte público masivo—, el avance de la digitalización ha transformado profundamente la manera en que las personas se desplazan por la ciudad. Tal como señala el ensayo *The Promise and the Mess of New Mobility Technologies* (2022), el desarrollo de plataformas digitales, sistemas de geolocalización, servicios bajo demanda y aplicaciones de movilidad compartida ha dado lugar a una integración progresiva entre redes públicas y privadas de distintas escalas.

Este fenómeno exige una redefinición del papel de las estaciones intermodales. Ya no se trata únicamente de facilitar el trasbordo entre buses, trolebuses o metros, sino de articular una red más amplia y flexible que incluya bicicletas de alquiler, scooters eléctricos, servicios de ride-hailing e incluso modos de micromovilidad aún emergentes. Incorporar estos medios alternativos no solo optimiza los tiempos de desplazamiento, al hacer más fluidas las

transiciones entre trayectos, sino que potencia las llamadas economías de aglomeración. Es decir, la concentración eficiente de personas, servicios y actividades en un nodo puede generar beneficios económicos, sociales y ambientales a escala urbana, al incentivar la productividad y reducir la congestión vehicular.

En este sentido, la propuesta busca diseñar una estación que no solo responda a las exigencias de movilidad del presente, sino que anticipe las del futuro. Una central intermodal que actúe como plataforma de abierta a la integración de tecnologías emergentes, con infraestructura adaptable que permita su actualización constante.

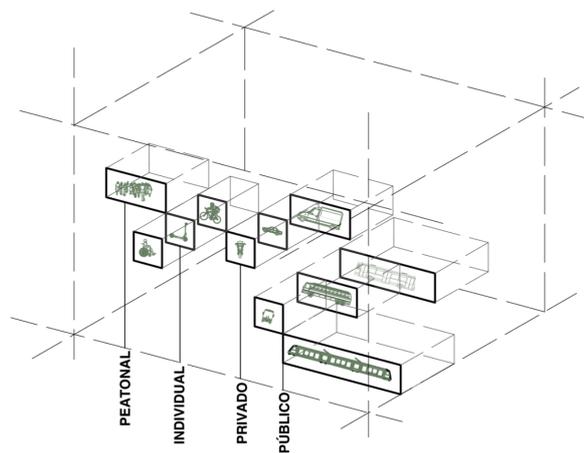


Figura 15. Diversificación de los modos de transporte como consecuencia de la digitalización.

## B. La hibridación programática de la estación

El segundo componente clave de la propuesta radica en la necesidad de reconfigurar la relación entre la infraestructura de transporte y su entorno inmediato. Las críticas de autores como Marc Augé en su texto *Los No Lugares* (1993) y Rem Koolhaas en su ensayo *Junkspace* (2002) advierten sobre un fenómeno recurrente en la urbanización contemporánea: la creación de espacios tan grandes y complejos, como son las estaciones de tránsito que,

lejos de integrarse al tejido urbano, se aíslan y generan fragmentación. Estas infraestructuras, concebidas muchas veces como corredores funcionales, tienden a perder toda capacidad de generar identidad o pertenencia, convirtiéndose en espacios impersonales y desconectados del contexto en el que se insertan. En barrios residenciales, esta desconexión puede incluso producir efectos negativos, al crear vacíos urbanos, inseguridad o desvalorización del entorno.

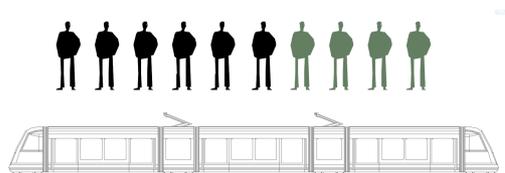
Frente a esta problemática, la propuesta busca romper con la lógica de la infraestructura como espacio de paso y plantea, en su lugar, la creación de un espacio que fomente la permanencia. Para lograrlo, se plantea una hibridación programática que complemente la función de transporte.

### **C. Definición del programa**

Para definir el componente híbrido más adecuado para la estación intermodal de El Recreo, se partió de un análisis del entorno urbano inmediato y de la caracterización de sus usuarios. En cuanto al uso del suelo, se evidenció una concentración significativa de equipamientos comerciales, educativos, de salud y de vivienda, lo que confirma la vocación multifuncional del sector. No obstante, a pesar de esta diversidad, se identificó una carencia notable: la escasa presencia de espacios vinculados al trabajo, especialmente aquellos que respondan a las nuevas formas de empleo y producción que han surgido en la última década.

A esta lectura del contexto se suma el análisis del perfil etario de los usuarios de la estación. Datos recopilados del Boletín Oficial del Metro de Quito (2025) revelan que aproximadamente el 40% de los 14 000 usuarios diarios que tiene la estación, pertenecen al grupo etario de entre 18 y 29 años. Este segmento etario de la población, de acuerdo con cifras de *Quito Como Vamos*, un informe de calidad de vida de la ciudad de Quito realizado

en el 2024, presenta las tasas más altas de desempleo y subempleo en la ciudad. Al mismo tiempo, es también el grupo más activo en cuanto a la generación de iniciativas emprendedoras, marcando un claro interés por formas de trabajo más autónomas, colaborativas y creativas.



*Figura 16. Representación del usuario objetivo.*

Sin embargo, a pesar de este dinamismo, las estadísticas muestran que menos del 3% de estos emprendimientos logra consolidarse en el tiempo. Entre las principales causas de esta alta tasa de fracaso se encuentran la falta de estudios de mercado, la dificultad para acceder a capital inicial y la carencia de herramientas para diseñar planes de negocio sólidos. Esta situación evidencia una desconexión entre el potencial creativo de los jóvenes y el ecosistema institucional que debería acompañarlos en la consolidación de sus ideas.

Además, los espacios de trabajo colaborativo e innovación que podrían responder a estas necesidades se encuentran actualmente localizados de manera casi exclusiva en el centro-norte de Quito. Esto no solo reproduce una centralización territorial de las oportunidades, sino que excluye a una población que, aunque activa, se ve limitada por barreras de accesibilidad.

Frente a este diagnóstico, se propone que el componente híbrido de la nueva estación de El Recreo sea un Centro de Innovación, Emprendimiento y Negocios, orientado específicamente a las necesidades de los jóvenes adultos del sur de la ciudad. Este centro

estará equipado con espacios flexibles, diseñados para adaptarse a diferentes escalas y tipos de actividades: desde zonas de coworking y salas de reuniones, hasta laboratorios de fabricación digital, espacios de formación y plataformas de conexión con redes de financiamiento.

El objetivo de este programa no es únicamente ofrecer infraestructura física, sino crear un entorno propicio para el desarrollo económico local, la creación de redes colaborativas y la generación de conocimiento. Se trata de aprovechar la condición de nodo de movilidad para convertir a la estación en un catalizador de nuevas economías urbanas, promoviendo no solo el tránsito de personas, sino también la circulación de ideas y oportunidades.

CAPACITACIÓN DE IDEAS	N	ÁREA UNITARIA	AREA	VALIDACIÓN Y CONCEPTUALIZACIÓN	N	ÁREA UNITARIA	AREA
Boletería	1	115	115	Co-working	1	370	370
Hotspot wifi	1	230	230	Servicios piso 2	1	35	35
Oficinas transporte	1	121	121	Zona de estudio individual	1	38	38
Vestíbulo	1	275	275	Zona de prototipado rapido	1	261	261
Zona de meet ups	1	200	200	Archivo	1	86	86
Hall recepción	1	54	54	Zona de lectura	1	271	271
Zona brainstorming	1	293	293	Zona de almacenamiento libros	1	180	180
Coffee hub	1	198	198	Zona digital	1	132	132
		SUBTOTAL	1486			SUBTOTAL	1373
INCUBACIÓN Y ACELERACIÓN	N	ÁREA UNITARIA	AREA	CONSOLIDACIÓN Y EXHIBICIÓN	N	ÁREA UNITARIA	AREA
Talleres	3	52	156	Servicios auditorio	1	74	74
Zona de grabación	1	33	33	Cabina sonido	1	35	35
Zona relajación	1	102	102	Vestíbulo auditorio	1	200	200
Zona de fotografía	1	42	42	Auditorio	1	410	410
Salas de reuniones	6	16	96	Boletería	1	50	50
Servicios piso 3	1	65	65	Servicios planta baja	1	114	114
Laboratorios investigativos	2	64	128	Vestíbulo	1	380	380
Zona impresión 3d	1	79	79	Zona de exhibición	1	435	435
Hub financiero	3	53	159	Zona exhibición procesos	1	185	185
Salas de pitches	2	22	44				
Salas de análisis de datos	2	62	124				
		SUBTOTAL	1028			SUBTOTAL	1883
TRANSPORTE Y RECREACIÓN	N	ÁREA UNITARIA	AREA	LAB SOSTENIBLE	N	ÁREA UNITARIA	AREA
Carpool lounge	1	143	143	Zona explicativa educación sostenible	1	160	160
Zona indoor cycling	1	115	115	Aulas educativa sostenibilidad	2	31	62
Zona de venta accesorios bicicletas	1	73	73	Zona conferencias sostenibilidad	1	52	52
Comercio tecnología	1	230	230				
Restaurantes	5	170	850				
Cafeterías	2	90	180				
Zona de control	4	65	260				
Baños parque	1	40	40				
Food court	1	180	180				
		SUBTOTAL	2071			SUBTOTAL	274
						TOTAL ÁREAS ESTANCIA	8115
						CIRCULACIONES	1000
						ÁREA TOTAL	9115

Tabla 1. Propuesta de programa arquitectónico.

## PRECEDENTES

Al abordar el diseño de una estación intermodal híbrida en un contexto urbano denso y complejo como el de El Recreo, resulta esencial analizar cómo distintas infraestructuras de transporte han respondido a su entorno desde la arquitectura. Para ello, se seleccionaron tres

casos de estudio que ejemplifican distintas estrategias de implantación: regularizarse con el tejido existente, destacar en él o bien ocultarse parcialmente.

### A. Regularizar: TIC Campanha, Porto (Nuno Brandao, 2022)

La Estación Intermodal de Campanhã en Oporto se inserta cuidadosamente en su entorno mediante una estrategia de regularización. El proyecto responde a la topografía y al tejido residencial que lo rodea con una volumetría contenida y una materialidad sobria. La intervención reorganiza los flujos de movilidad sin imponer un nuevo icono urbano, priorizando la funcionalidad y la continuidad del paisaje urbano. De este modo, la estación no irrumpe en el contexto, sino que lo refuerza y le da estructura, integrándose al mismo tiempo que resuelve con claridad las complejidades del transporte multimodal.



Figura 17. Diagrama explicativo implantación TIC Porto.

### B. Exaltar: Oculus Center, Nueva York (Santiago Calatrava, 2016)

En contraste, el World Trade Center Transportation Hub, diseñado por Santiago Calatrava en Nueva York, adopta una estrategia opuesta: la de destacar del entorno. El edificio propone una forma escultórica que se impone visual y simbólicamente sobre el contexto urbano. A través de una geometría expresiva y una escala monumental, la estación se convierte en un hito arquitectónico. Esta estrategia busca no solo resolver el nodo de transporte, sino también afirmar la identidad del lugar mediante una pieza emblemática.

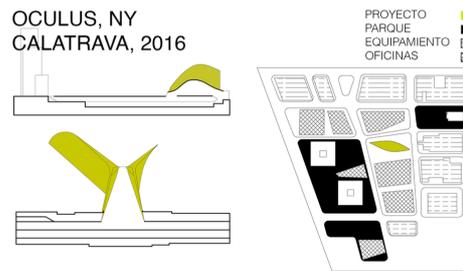


Figura 18. Diagrama explicativo World Trade Center Transportation Hub.

### C. Ocultar: Estación y parque Felipe VI, Logroño (A+S, 2021)

La estación intermodal y parque urbano Felipe VI, en Logroño, diseñada por Ábalos+Sentkiewicz, adopta una estrategia de ocultamiento e integración paisajística. En este caso, la infraestructura se entierra parcialmente para liberar superficie y devolverla a la ciudad en forma de espacio público. Al hacerlo, la estación minimiza su impacto volumétrico y visual, permitiendo que el parque se convierta en el verdadero protagonista del proyecto. Esta operación transforma una barrera urbana en una oportunidad de conexión, demostrando cómo la infraestructura puede desaparecer del paisaje sin perder funcionalidad ni complejidad técnica.



Figura 19. Diagrama explicativo implantación Estación y Parque Felipe VI.

El análisis de estos tres precedentes revela cómo distintas decisiones de implantación arquitectónica influyen directamente en la relación entre las infraestructuras de transporte y su contexto urbano. En el caso de El Recreo, se opta por una estrategia mixta entre la

regularización y el ocultamiento. Esta decisión busca equilibrar la presencia del nuevo equipamiento con la escala del barrio, minimizando su impacto visual mientras refuerza las conexiones existentes.

## **EL PROYECTO**

La definición del concepto arquitectónico parte de la comprensión profunda de los dos componentes programáticos esenciales que estructuran el proyecto: la movilidad y la innovación. En este sentido, la Estación Intermodal El Recreo no se concibe únicamente como un nodo de transporte, sino como un punto de convergencia entre dos tipos de redes que articulan dinámicas contemporáneas tanto urbanas como sociales.

Por un lado, se configura una red física de movilización, que integra diversos medios de transporte —como el metro, el trolebús, el bus urbano y la bicicleta— y que responde a la necesidad de eficiencia y articulación de la movilización de la zona.

Por otro lado, se introduce una red virtual, vinculada al conocimiento, la creatividad y la innovación emprendedora. Esta dimensión responde a los desafíos y potencialidades de un perfil de usuario joven, activo y con aspiraciones profesionales emergentes. A través del componente híbrido del programa, el edificio busca fomentar la interacción, la producción de ideas y la colaboración interdisciplinaria, convirtiéndose en una plataforma para el desarrollo de proyectos y emprendimientos.

De esta articulación surge el concepto central del proyecto: la estación como una interfaz entre la red física y la virtual, un espacio en el que la movilidad urbana y la movilidad del pensamiento se entrelazan. Esta visión transforma a la estación en algo más que un punto de

paso; la proyecta como un nodo de oportunidad, donde la circulación de cuerpos se acompaña de la circulación de ideas.

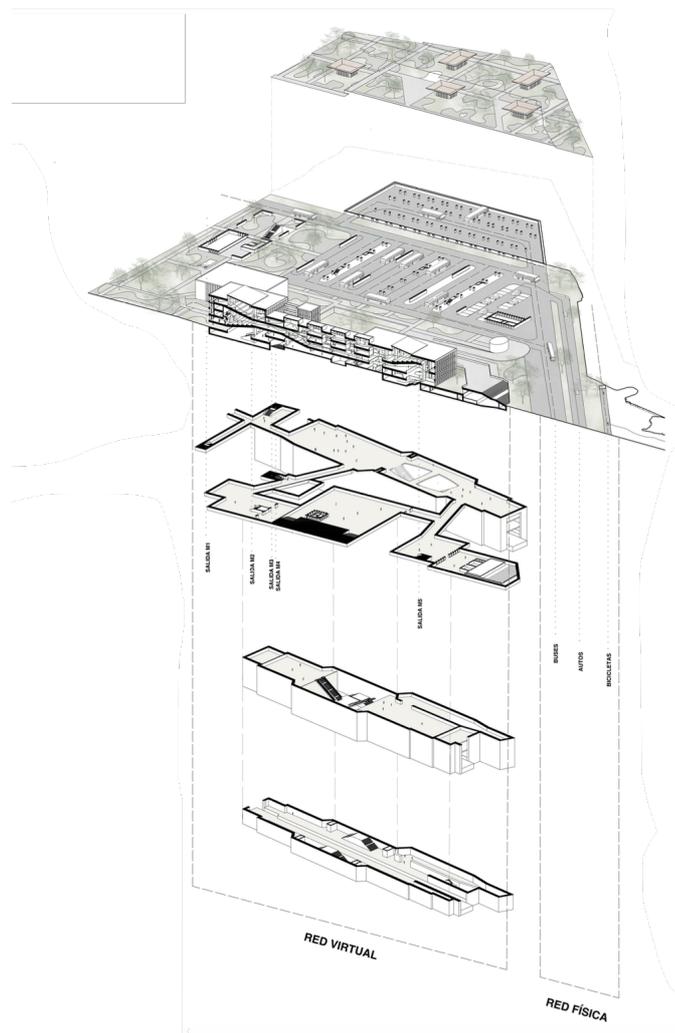
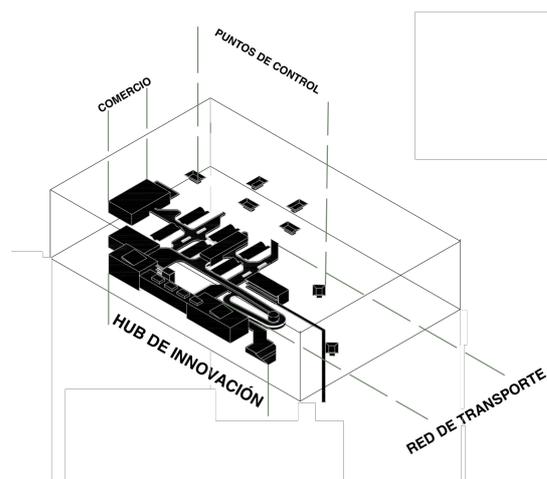


Figura 20. Diagrama de concepto y partido. La red física y la red virtual

El diseño arquitectónico de la nueva estación intermodal de El Recreo parte de un análisis del punto de convergencia entre las dos redes que estructuran el concepto del proyecto: la red física de movilidad y la red virtual de innovación. Este encuentro se materializa en las salidas de la estación de metro, por donde diariamente circulan aproximadamente 8.000 usuarios que buscan conectarse con su siguiente medio de transporte,

así como otros 6.000 que permanecen en la estación, y que representan el potencial humano que puede activar la red virtual de conocimiento y emprendimiento.

A partir de estos flujos, se trazaron las principales decisiones espaciales del proyecto. La ubicación de los volúmenes arquitectónicos responde directamente a esta dualidad funcional: el edificio principal, que alberga el hub de innovación, se sitúa sobre la avenida Maldonado, estableciendo un diálogo frontal con una edificación existente de gran escala que domina el entorno inmediato. Por su parte, tres edificios de menor escala, destinados a programas complementarios, se distribuyen hacia la parte posterior del lote, consolidando y articulando el sistema de andenes de buses existente.



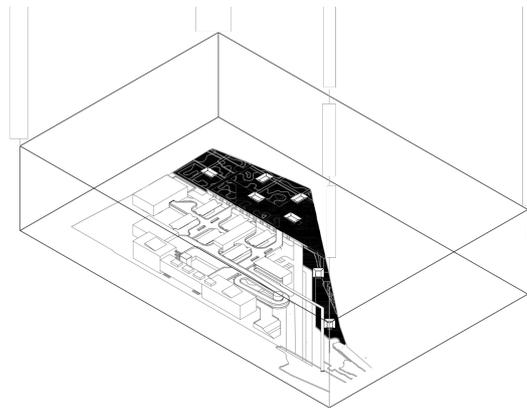
*Figura 21. Composición general del proyecto.*

En cuanto a la organización del sistema de transporte, se conservaron los accesos y salidas actuales de la estación, optimizando el funcionamiento interno de los andenes y reconfigurando el parqueadero de buses con una cubierta que mejora las condiciones de confort térmico y acústico. Adicionalmente, se incorporaron nuevas modalidades de movilidad contemporánea, como una zona de carpooling y un edificio dedicado a los ciclistas que utilizan la ciclovía proveniente de la Av. Maldonado.



*Figura 22. Diagrama de movilidad.*

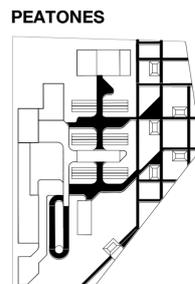
Sin embargo, los verdaderos protagonistas del proyecto son los peatones: usuarios que emergen del sistema subterráneo del metro o que acceden desde el tejido urbano circundante. En respuesta a esta realidad, el diseño se apoya en la topografía existente del terreno para semienterrar toda la red de transporte masivo al nivel de la calle frontal (avenida Maldonado), y liberar la cota posterior para el desarrollo de espacios de relación urbana. Sobre este nivel se proyecta un parque, que actúa como umbral verde entre la estación y las zonas residenciales colindantes. Este espacio está intervenido por una trama de checkpoints con usos como cafeterías, panaderías, heladerías y puestos de seguridad, configurando un recorrido que teje y revaloriza los parches verdes ya existentes en el sector.



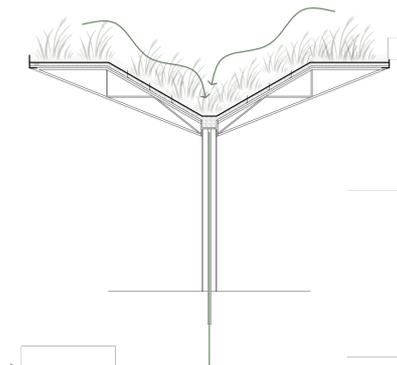
*Figura 23. Umbral verde entre la estación y la vivienda.*

Complementando esta operación urbana, se proyecta un sistema de pasarelas peatonales que permite acceder a los distintos edificios —comercio, infraestructura de sostenibilidad y centro de innovación— sin necesidad de transitar por los andenes de buses.

Estas pasarelas no solo están integradas al parque, sino que se acompañan con la cubierta verde del sistema de buses, proponiendo una imagen distinta a la habitual percepción de una estación de transporte. Se busca así redefinir la experiencia del usuario, transformando un espacio tradicionalmente hostil en un entorno confortable, accesible y multisensorial.

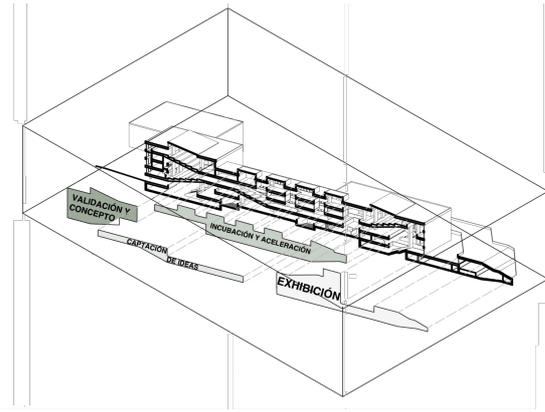


*Figura 24. Diagrama recorrido peatonal*



*Figura 25. Corte constructivo de las cubiertas de los andenes del transporte público.*

Una vez definida la red física, el diseño profundiza en el espacio jerárquico del proyecto, el edificio que materializa la red virtual. Para ello, se identificaron cuatro etapas fundamentales del proceso de innovación: captación de ideas, validación y conceptualización, incubación y aceleración, y finalmente, la exhibición. Estas fases, más allá de ser una guía programática, se traducen en una narrativa espacial que estructura la sección del edificio principal.



*Figura 26. Diagrama. sección del edificio principal*

Este recorrido creativo inicia y concluye en dos salidas del metro, simbolizando la conexión continua entre ambas redes. En la primera fase, vinculada a la captación de ideas, se disponen espacios abiertos como coworkings, cyber cafés y zonas con conectividad digital, que invitan a la inspiración y el intercambio. En la segunda fase, la validación y conceptualización, el usuario transita por talleres, laboratorios y áreas de prototipado que permiten experimentar y materializar conceptos iniciales. Una vez consolidada la idea, se pasa a la tercera etapa: incubación y aceleración, donde se implementan programas de apoyo financiero, salas de análisis de datos, reuniones con asesores y espacios de mentoría para llevar la idea al mercado. Finalmente, en la fase de exhibición, se proyectan espacios públicos de muestra, vitrinas y foros para dar visibilidad a los emprendimientos.

# PLANIMETRÍA

LA RED: EL ESPACIO FÍSICO DE LA ERA VIRTUAL  
HUB DE INNOVACIÓN Y TRANSPORTE EN EL RECREO

ANA PAULA VERNAZA  
KARINA CAZAR  
PROYECTO DE FIN DE CARRERA

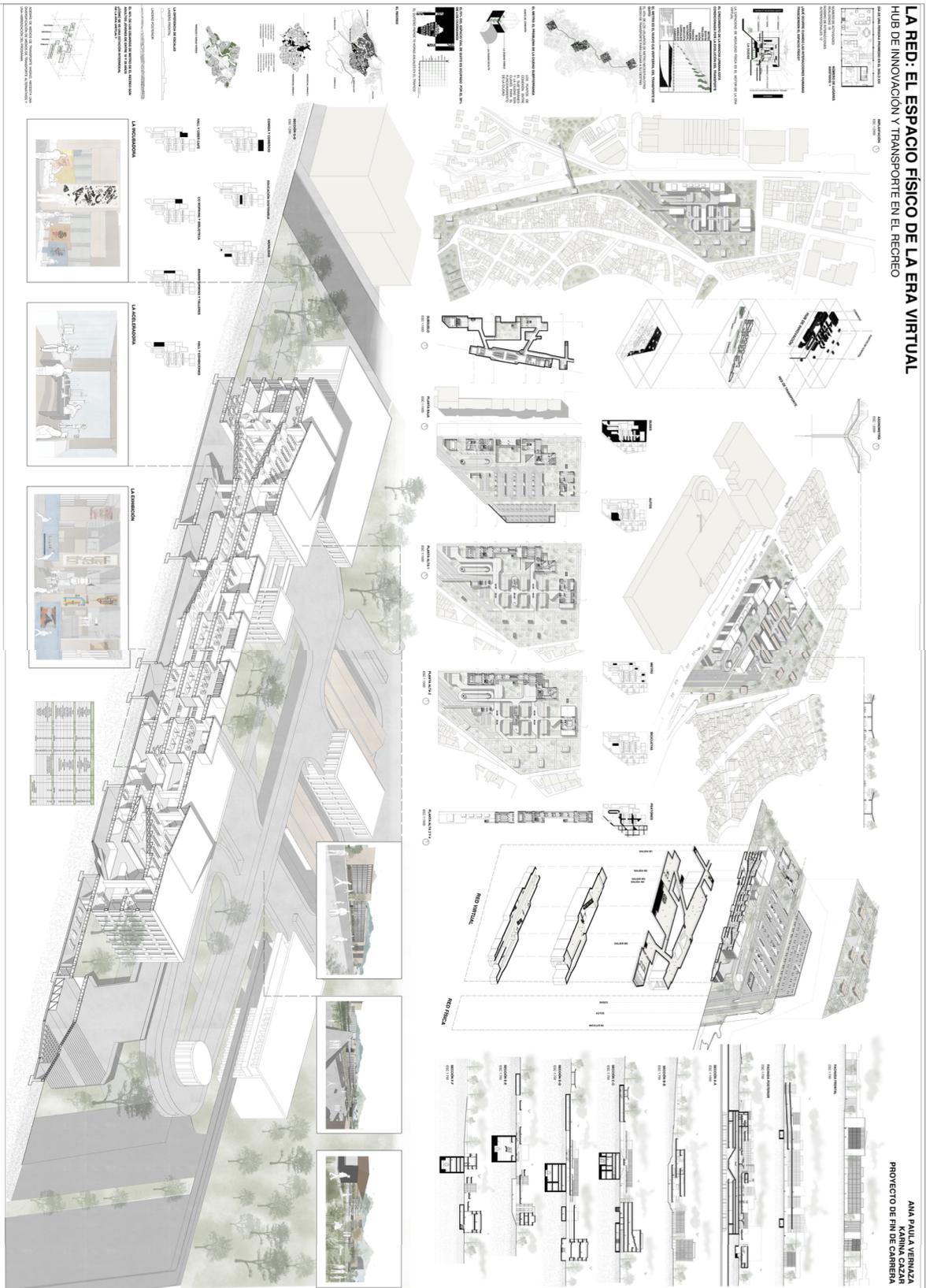
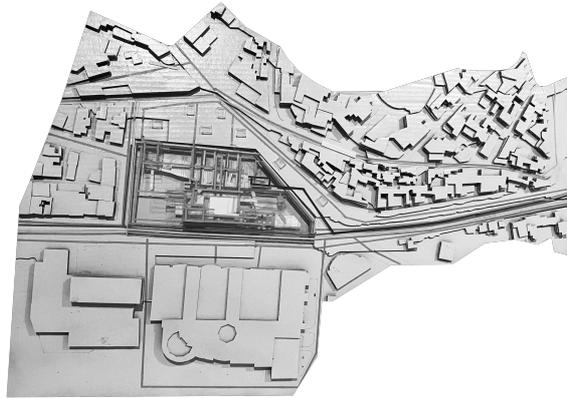
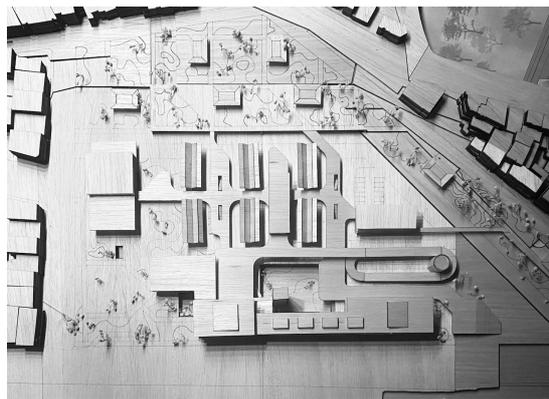


Figura 27. Láminas resumen planimétrico

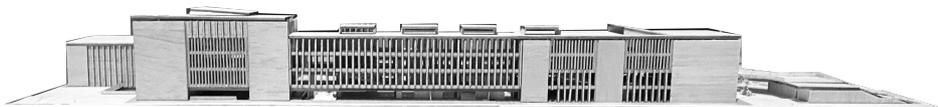
## MAQUETAS



*Figura 28. Maqueta conceptual escala 1:1000*



*Figura 29. Maqueta volumétrica escala 1:500*



*Figura 30. Maqueta en corte escala 1:250*

## CONCLUSIONES

Esta tesis parte de una pregunta provocadora: ¿siguen siendo relevantes las ciudades en una era donde las interacciones humanas pueden prescindir del espacio físico? A lo largo de este trabajo, se ha demostrado que no solo siguen siendo relevantes, sino que han adquirido nuevas responsabilidades en el contexto digital. Lejos de desaparecer, el espacio urbano se ha transformado en el soporte físico que permite que las redes virtuales funcionen con eficacia, y en ese proceso, la movilidad emerge como su infraestructura esencial.

Tanto la revisión teórica como el análisis urbano evidencian que las estaciones de transporte ya no pueden seguir siendo concebidas solo como nodos de tránsito, sino que deben responder a múltiples escalas, integrar diversos modos de transporte, adaptarse a nuevas tecnologías y, sobre todo, conectarse con las necesidades del entorno que las rodea. El caso de El Recreo, en Quito, refleja con claridad este desafío: una estación deteriorada, con fricciones urbanas y desaprovechada en su potencial, pero situada en un nodo estratégico cargado de actividad.

La propuesta de una estación intermodal híbrida busca resolver ese desfase, proyectando un espacio donde converjan la red física de transporte y la red virtual del conocimiento. Este centro no solo optimiza la conectividad y movilidad del sector, sino que propone un ecosistema de innovación orientado a los jóvenes adultos. A través de un programa estructurado en cuatro etapas —captación, conceptualización, incubación y exhibición—, el proyecto ofrece una narrativa espacial que transforma el trayecto diario en una oportunidad de creatividad e innovación.

## REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- Augé, M. (1993). Non-places: Introduction to an anthropology of supermodernity. *Capital & Class*, 20(3), 144-145. <https://doi.org/10.1177/030981689606000111>
- Armijo, P. (2023, 6 diciembre). *Quito: desde el tranvía hasta el primer Metro de Ecuador*. Teleamazonas. <https://www.teleamazonas.com/quito-tranvia-primer-metro-ecuador/>
- Boletín estadístico del Metro de Quito*. (2025). Metro En Cifras. <https://metrodequito.gob.ec/wp-content/uploads/2025/01/25-01-17-Boletin-Estadistico-01-2025.pdf>
- Castells, M. (1996). Rise of the Network Society: The Information Age: Economy, Society and Culture. En *Blackwell Publishers Inc. eBooks*. <http://dl.acm.org/citation.cfm?id=524598>
- Dunn, P. (2022). *Personal Digital Urbanism: The Promise and the Mess of New Mobility Technologies* - ProQuest. <https://www.proquest.com/openview/30d6cacfe821f062d80904e95317f8f7/1?cbl=18750&diss=y&pq-origsite=gscholar>
- Koolhaas, R. (2002). JunkSpace. *100*, 175-190. <https://doi.org/10.1162/016228702320218457>
- Louis, C. (2010). *El gran impacto del metro*. Scielo. [https://www.scielo.cl/scielo.php?pid=S0250-71612010000100007&script=sci\\_abstract](https://www.scielo.cl/scielo.php?pid=S0250-71612010000100007&script=sci_abstract)
- Lynch, K. (1960). *La Imagen de la Ciudad*. Rubí (Barcelona). <https://tallerlsmcr.wordpress.com/wp-content/uploads/2015/06/kevin-lynch-la-imagen-de-la-ciudad.pdf>
- Inrix. (2025). *Leading transportation Analytics Solutions*. INRIX. <https://inrix.com/>

Koolhaas, R. (2004). The generic city. *Kritik*, 170, 1-12.

[https://monoskop.org/images/7/78/Koolhaas\\_Rem\\_1995\\_The\\_Generic\\_City.pdf](https://monoskop.org/images/7/78/Koolhaas_Rem_1995_The_Generic_City.pdf)

Carrión, F. y Erazo, J. *La forma urbana de Quito: una historia de centros y periferias*.

(2012). FLACSO.

[https://www.flacsoandes.edu.ec/sites/default/files/agora/files/1372266107.fa\\_agora\\_2012\\_carrion.pdf](https://www.flacsoandes.edu.ec/sites/default/files/agora/files/1372266107.fa_agora_2012_carrion.pdf)

Moncayo, A. (2024, 22 abril). *Quito y el recuerdo de sus primeras líneas de buses (Ira.*

*parte)*. Revista Buen Viaje. <https://revistabuenviaje.com.ec/quito-y-el-recuerdo-de-sus-primeras-lineas-de-buses/>

Ortega, F. (2018). *Análisis del sistema de transporte público privado de la ciudad de Quito – Ecuador*. Revista Espacios.

<https://www.revistaespacios.com/a18v39n19/a18v39n19p01.pdf>

Quito por temas: *Movilidad*. (2022). Archivo Metropolitano de Historia de Quito.

<https://archivoqhistorico.quito.gob.ec/>

Quito Cómo Vamos. (2025). *Explora los datos - Quito Cómo Vamos*. Quito Cómo Vamos -.

<https://quitocomovamos.org/explora-los-datos/#1619104307045-5110cdd4-fccf>

*Visión para Quito 2040*. (2020). Instituto Metropolitano de Planificación Urbana.

<https://gobiernoabierto.quito.gob.ec/wp-content/uploads/documentos/quitoparticipa/rendicion/Visi%C3%B3n%20Quito%202040.pdf>

*Visor Geográfico SHOT (2025)*. Secretaría de Hábitat y Ordenamiento Territorial.

<https://geoquito.quito.gob.ec/portal/apps/webappviewer/index.html?id=4a554c6f046349ea84929f6ebb99d514>