

UNIVERSIDAD SAN FRANCISCO DE QUITO USFQ

Colegio de Arquitectura y Diseño Interior

**Nodo activo: Una infraestructura de sutura en la Estación de
Metro de La Magdalena**

Mateo Alejandro Navarrete Bravo
Arquitectura

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

Quito, 6 de mayo del 2025

UNIVERSIDAD SAN FRANCISCO DE QUITO USFQ

Colegio de Arquitectura y Diseño Interior

HOJA DE CALIFICACIÓN DE TRABAJO DE FIN DE CARRERA

**Nodo activo: Una infraestructura de sutura en la Estación de
Metro de La Magdalena**

Mateo Alejandro Navarrete Bravo

Nombre del profesor, Título académico

Marcelo Banderas, Arquitecto

Quito, 6 de mayo del 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 el Art. 144 de la Ley Orgánica de Educación Superior.

Nombres y apellidos: Mateo Alejandro Navarrete Bravo

Código: 00320793

Cédula de identidad: 1727156646

Lugar y fecha: Quito, 6 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UNPUBLISHED DOCUMENT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>.

AGRADECIMIENTOS

Agradezco, en primer lugar, a Dios, mi Madre y Padre, por su constante apoyo, comprensión y paciencia a lo largo de este proceso. Su presencia y motivación me han guiado a la culminación exitosa de esta etapa de mi vida.

A mi tutor, Marcelo Banderas, quien, con su conocimiento y acompañamiento académico a lo largo de este año, contribuyó significativamente al desarrollo de esta tesis. Su orientación fue clave para enfocar y fortalecer mi pensamiento.

A mis compañeros y amigos, por estar presentes en los momentos de duda y cansancio, y por aportar, con conversaciones y experiencias compartidas, una visión más amplia del camino recorrido.

Finalmente, extendiendo mi agradecimiento a todas las personas e instituciones que, de manera directa o indirecta, brindaron su tiempo, recursos o conocimientos para la realización de este trabajo.

RESUMEN

Las ciudades contemporáneas suelen desarrollarse como agrupaciones de sectores desconectados entre sí, muchas veces impulsados por intereses particulares o dinámicas del mercado. Esta forma de crecimiento fragmentado produce entornos urbanos compuestos por áreas que funcionan de manera independiente, sin vínculos sólidos entre ellas. La desarticulación debilita el sentido de unidad urbana y rompe las conexiones que estructuran los espacios comunes, lo que limita tanto la cohesión territorial como la integración social. Este fenómeno es especialmente evidente en el sur de la ciudad de Quito, donde la desconexión entre infraestructura, servicios y comunidad ha generado un entorno marcado por el abandono del espacio público y una falta de cohesión socio urbana.

Esta tesis propone una intervención donde se genera un elemento arquitectónico capaz de presentarse como una sutura urbana y revitalizar la dinámica de su entorno. Basada en la teoría en el estudio de Graham y Marvin sobre el papel segregador de las infraestructuras, esta propuesta busca transformar La Magdalena a través de un nodo activo y cohesivo, donde la arquitectura y el espacio público se conviertan en motores de regeneración y vida urbana.

Palabras clave: fragmento, fragmentación urbana, nodo, sutura urbana, articulación, infraestructura, tejido urbano, espacio público, movilidad.

ABSTRACT

Contemporary cities often develop as clusters of disconnected sectors, frequently driven by particular interests or market dynamics. This fragmented growth leads to urban environments made up of areas that operate independently, lacking strong links between them. Such disarticulation weakens the sense of urban unity and disrupts the connections that structure shared spaces, limiting both territorial cohesion and social integration. This phenomenon is particularly evident in the southern part of Quito, where the disconnect between infrastructure, services, and the community has created an environment marked by the neglect of public space and a lack of socio-urban cohesion.

This thesis proposes an intervention that introduces an architectural element capable of acting as an urban suture and revitalizing the surrounding dynamics. Based on Graham and Marvin's theory about the segregating role of infrastructure, this proposal aims to transform La Magdalena through the creation of an active, cohesive node where architecture and public space become engines of regeneration and urban life.

Keywords: fragment, urban fragmentation, node, urban suture, articulation, infrastructure, urban fabric, public space, mobility

TABLA DE CONTENIDOS

INTRODUCCIÓN	12
CAPÍTULO 1: MARCO TEÓRICO.....	14
1.1 Fragmento y fragmentación urbana.....	14
1.2 El modelo de ciudad funcional: CIAM y la Carta de Atenas.	15
1.3 La crítica a la ciudad moderna: Graham y Marvin, archipiélagos de conectividad.....	16
1.4 El modelo de ciudad latinoamericana: Borsdorf, Bähr y Janoschka.	19
1.5 Conceptos de fragmento urbano: Montaner y Rowe.	20
1.6 Conclusiones, una infraestructura de articulación.	23
CAPÍTULO 2: ANÁLISIS URBANO	24
2.1 Quito colonial: la plaza como nodo.	24
2.2 Quito moderna: El plan Odriozola y los parques como nuevos nodos.....	26
2.3 Quito contemporáneo y el desarrollo del sur de la ciudad.	28
CAPÍTULO 3: LA MAGDALENA.....	31
3.1 Origen y crecimiento.....	31
3.2 Uso de suelo y equipamientos.....	34
3.3 Usuarios activos.....	35
3.3.1 Niños.....	35
3.3.2 Familias.....	35
3.3.3 Adultos mayores.....	35
3.4 Los fragmentos de La Magdalena.....	36
3.5 Estación Intermodal La Magdalena y su entorno.....	36
CAPÍTULO 4: EL NODO.....	38
4.1 Precedentes.....	38
4.1.1 Estación Universidad del Metro – Medellín, Colombia.	38
4.1.2 Estación Intermodal Zaragoza Delicias – Zaragoza, España.	39
4.1.3 La Pasarela peatonal y Plaza Clara Campoamor – Madrid, España.	40
4.2 Conclusión.....	41

CAPÍTULO 5: DEL CONCEPTO AL PARTIDO	42
5.1 Sitio: Estación intermodal de La Magdalena.....	42
5.2 Concepto: La sutura urbana.	44
5.3 La estación intermodal como potencial de sutura urbana (Estrategia).....	45
5.4 Partido arquitectónico	46
5.5 Impacto urbano esperado.....	50
CONCLUSIONES.....	51
PLANIMETRÍA.....	53
REFERENCIAS.....	66

ÍNDICE DE FIGURAS

Figura 1. Archipiélagos de conectividad. Elaboración propia.	17
Figura 2. Modelo de la ciudad latinoamericana. Borsdorf, Bähr. & Janoschka.	19
Figura 3. Tendencias de evolución de un fragmento. Elaboración propia.....	21
Figura 4. Centros de Participación Comunal (CPC) en Córoba. Miguel Ángel Roca.....	22
Figura 5. La ciudad colonial 1524. Elaboración propia.	24
Figura 6. La plaza como nodo de encuentro. Elaboración propia.	25
Figura 7. La ciudad moderna. Elaboración propia.....	27
Figura 8. El parque como nodo de encuentro. Elaboración propia.....	27
Figura 9. Primera Línea de Metro de Quito. Elaboración propia.	28
Figura 10. Crecimiento del sur. Elaboración propia.	29
Figura 11. Conectividad del sur de la ciudad. Elaboración propia.	30
Figura 12. Consolidación y crecimiento de La Magdalena. Elaboración propia.....	32
Figura 13. Estado actual de La Magdalena. Elaboración propia	33
Figura 14. Uso de suelo y plan de vías. Elaboración propia.....	34
Figura 15. Desarrollo alrededor de la estación de La Magdalena. Elaboración propia.	37
Figura 16. El nodo. Elaboración propia.	38
Figura 17. Estación Universidad Metro de Medellín. Fotografía actual.....	39
Figura 18. Estación Intermodal Zaragoza, Delicias. Fotografía actual.....	40
Figura 19. Pasarela peatonal y plaza Clara Campoamor, Madrid. Fotografía actual.	41
Figura 20. Preexistencias del lote. Elaboración propia.....	42
Figura 21. Preexistencias del lote. Elaboración propia.....	43
Figura 22. Concepto, sutura urbana. Elaboración propia.....	44
Figura 23. Partido arquitectónico. Elaboración propia.	46
Figura 24. Organización formal del proyecto. Elaboración propia.	47

Figura 25. Organización geométrica del proyecto. Elaboración propia.	48
Figura 26. Ejes de sutura. Elaboración propia.	48
Figura 27. Programa arquitectónico y Cuadro de áreas. Elaboración propia.	49
Figura 28. Implantación.	53
Figura 29. Planta Acceso Terminal.....	54
Figura 30. Planta baja.	55
Figura 31. Planta Piso 1.	56
Figura 32. Sección Longitudinal 1.....	57
Figura 33. Sección Longitudinal 2.....	57
Figura 34. Fachada Sur.	58
Figura 35. Fachada Este.....	58
Figura 36. Sección Fugada 1.....	59
Figura 37. Sección Fugada 2.....	59
Figura 38. Axonometría explotada.	60
Figura 39. Axonometría con contexto.	61
Figura 40. Isométrico constructivo.	61
Figura 41. Detalles constructivos.....	62
Figura 42. Perspectiva 1: Vista exterior del edificio.....	62
Figura 43. Perspectiva 2: Acceso y espacio central.....	63
Figura 44. Perspectiva 3: Espacio central y rampa.	63
Figura 45. Perspectiva 4: Zona exterior comercial.	64
Figura 46. Perspectiva 5: Graderío y plaza.	64
Figura 47. Perspectiva 6: Mirador y talleres.....	65

INTRODUCCIÓN

“La arquitectura debe trabajar a partir de lo existente, interviniendo de forma quirúrgica, conectando lo disperso, completando lo inacabado” (Solá-Morales, 2008).

La fragmentación urbana es un fenómeno que se manifiesta en muchas ciudades contemporáneas, especialmente en aquellas marcadas por un crecimiento acelerado y desigualdad social. Este fenómeno se caracteriza por la ruptura de la continuidad espacial, funcional y simbólica del tejido urbano, lo cual genera territorios desconectados que afectan tanto las dinámicas sociales como la cohesión urbana. Este concepto no solo responde a factores físicos, como infraestructuras viales o grandes vacíos urbanos, sino también a procesos históricos, económicos y culturales que han promovido la segregación territorial donde se limita el acceso a servicios básicos, oportunidades y espacios públicos de calidad.

En este contexto, el espacio público y la movilidad juegan un rol fundamental. A lo largo de la historia urbana estos dos componentes se han manejado como hilos conectores del tejido urbano, donde los espacios públicos como plazas, parques, estaciones o corredores peatonales han sido nodos de integración social, cultural y económica. Mientras que la movilidad, entendida no solo como desplazamiento eficiente sino como posibilidad de interacción y apropiación del territorio, sutura fragmentos urbanos y construye la ciudad. Sin embargo, en muchos casos recientes, los espacios públicos han perdido su identidad y las infraestructuras de transporte se han diseñado bajo lógicas funcionales que priorizan la velocidad y la conexión técnica, dejando de lado su potencial como generadores de vida urbana.

La ciudad de Quito refleja de manera elocuente esta problemática. Su desarrollo histórico, condicionado por la topografía, las decisiones de planificación moderna y las dinámicas de crecimiento desigual, ha configurado un territorio profundamente fragmentado.

Es incuestionable que el desarrollo se ha concentrado principalmente en las zonas centro y norte, mientras que los barrios del sur han quedado relegados como áreas obreras e industriales. Uno de estos barrios es La Magdalena, donde la falta de planificación integrada ha generado una serie de fragmentos urbanos que operan de manera independiente, limitando su capacidad para interactuar con el resto de la ciudad. De la misma manera se evidencia cómo la infraestructura contemporánea, en especial los sistemas de transporte masivo, pueden consolidar dinámicas de desconexión si no se articulan con el espacio público y la escala barrial.

En la actualidad el barrio La Magdalena enfrenta un reto apremiante con la reciente incorporación de una estación intermodal de buses y una estación del metro en su entorno inmediato, ya que se abre una oportunidad de repensar y revitalizar el sector. Estas infraestructuras integradas de manera adecuada al tejido barrial y al espacio público, tienen el potencial de convertirse en catalizadores de cohesión urbana, dinamizar la vida comunitaria y fortalecer la integración territorial.

Frente al análisis de contexto físico, social y económico esta tesis tiene como objetivo suturar la fragmentación urbana en La Magdalena, mediante estrategias arquitectónicas que permitan su reconexión y revitalización. El tratamiento del espacio público y la movilidad serán los ejes de cohesión que fomenten la interacción social y la conectividad física, teniendo como objetivo identificar un nodo de intervención, que permita transformar las dinámicas urbanas y sociales de la zona.

CAPÍTULO 1: MARCO TEÓRICO

1.1 Fragmento y fragmentación urbana.

La palabra fragmento, derivada del latín *fragmentum*, alude a una parte o porción de algo que ha perdido su unidad inicial, pero que conserva la posibilidad de ser combinada o redistribuida para generar nuevos significados.

En este contexto, el concepto de *fragmento* adquiere una doble dimensión: por un lado, alude a la parte aislada que ha perdido su conexión con el conjunto; por otro, señala la posibilidad de operar sobre esa parte desde su autonomía, resignificándola y articulándola nuevamente con el entorno.

Josep Maria Montaner (2008) plantea que la fragmentación refleja la complejidad, la diversidad y la conflictividad inherentes a la ciudad contemporánea, y que el reto no radica en eliminar los fragmentos, sino en diseñar estrategias que permitan su articulación y recomposición dentro del sistema urbano. Mas allá de ser una condición morfológica es un proceso profundamente ligado a dinámicas económicas, sociales y políticas que inciden en la forma en que se produce, se habita y se interpreta el territorio.

Las ciudades actuales tienden a conformarse como conjuntos de partes inconexas, promovidas muchas veces por intereses sectoriales y lógicas de mercado. Para Harvey (1992), las ciudades en la actualidad han dejado de planificarse en su conjunto para sólo abocarse a diseñar partes de ellas como resultado de la especulación inmobiliaria y sin ningún tipo de previsión. Este tipo de fragmentación da lugar a una ciudad compuesta por piezas autónomas que operan sin una relación estructurada entre sí, generando discontinuidades físicas, barreras sociales y desigualdades funcionales. Esto da como resultado una pérdida de la noción de

totalidad urbana y de los vínculos que articulan el espacio colectivo, debilitando las posibilidades de cohesión territorial y de integración social.

Desde esta perspectiva, el fragmento no representa únicamente una pérdida o un vacío urbano, sino también una oportunidad proyectual para intervenir en las fisuras de la ciudad y reconstruir relaciones espaciales, simbólicas y sociales a través de dispositivos arquitectónicos que funcionen como suturas entre sectores desconectados.

1.2 El modelo de ciudad funcional: CIAM y la Carta de Atenas.

La ciudad moderna, tal como fue concebida a inicios del siglo XX, buscaba corregir los problemas de insalubridad, desorden y hacinamiento que caracterizaban a las ciudades industriales. Bajo esta premisa, el Congreso Internacional de Arquitectura Moderna (CIAM), fundado en 1928, propuso un modelo urbano basado en principios de racionalidad, zonificación y funcionalidad.

La expresión más representativa de esta visión fue la Carta de Atenas (1943), redactada a partir de los debates del IV Congreso del CIAM en 1933. En este documento, se planteaba que la ciudad debía organizarse en torno a cuatro funciones básicas: habitar, trabajar, recrearse y circular. Cada función debía disponer de un espacio claramente definido y separado, garantizando así eficiencia, higiene y orden en la vida urbana.

El modelo funcionalista promovía ciudades abiertas, con amplios espacios verdes, circulación fluida y zonas residenciales separadas de las industriales y comerciales. La zonificación estricta se entendía como una herramienta para mejorar la calidad de vida, reduciendo conflictos entre usos del suelo y optimizando los desplazamientos cotidianos.

Esta visión, profundamente influenciada por el pensamiento moderno y por figuras como Le Corbusier, apostaba por la planificación integral y la intervención técnica como medios para alcanzar la ciudad ideal. La ciudad era entendida como una máquina eficiente, donde cada parte cumplía una función específica dentro de un esquema total.

Sin embargo, al priorizar la separación funcional y la eficiencia espacial, el modelo del CIAM tendía a debilitar las relaciones de proximidad e interacción social. Al fragmentar las actividades urbanas en sectores rígidamente definidos, se minimizaba la mezcla de usos y se limitaban las posibilidades de encuentro espontáneo, que históricamente habían caracterizado la vida urbana.

Aunque la ciudad funcional del CIAM representó un avance en términos de salubridad y orden urbano, también sentó las bases para formas de fragmentación que, en el tiempo, se revelarían problemáticas. La rígida división espacial y la homogeneización de los entornos urbanos dificultaron la construcción de tejidos urbanos diversos, adaptables y socialmente integradores.

En resumen, el modelo del CIAM y la Carta de Atenas introdujeron una concepción de la ciudad basada en la eficiencia funcional, pero que, paradójicamente, abrió el camino a nuevas formas de desconexión dentro del espacio urbano, cuestión que será posteriormente criticada por autores contemporáneos.

1.3 La crítica a la ciudad moderna: Graham y Marvin, archipiélagos de conectividad.

A finales del siglo XX, diversos estudios comenzaron a evidenciar los límites del modelo funcionalista heredado del CIAM. Entre las críticas más relevantes se encuentra la de Stephen Graham y Simon Marvin, quienes en su obra *Splintering Urbanism* (2001) describen

cómo las ciudades contemporáneas, lejos de funcionar como sistemas integrados, tienden a fragmentarse en función de las dinámicas técnicas, económicas y sociales

Según Graham y Marvin (2001) las infraestructuras han sido diseñadas y gestionadas para responder a las dinámicas del mercado, en lugar de articular el territorio, creando islas de eficiencia y conectividad selectiva en áreas privilegiadas. Las infraestructuras urbanas (transporte, energía, telecomunicaciones y servicios básicos) que tradicionalmente habían sido concebidas como sistemas de integración social, han empezado a operar bajo lógicas de desigualdad y exclusión. Estas redes ya no conectan a todos de manera uniforme, sino que se despliegan selectivamente, favoreciendo a ciertos sectores mientras marginan a otros. Estas dinámicas son particularmente visibles en las ciudades latinoamericanas, donde el crecimiento urbano descontrolado y la falta de planificación integral exacerban estas desigualdades.

Este fenómeno es lo que los autores denominan archipiélagos de conectividad: fragmentos hiperconectados, altamente tecnificados y privilegiados, que coexisten con áreas desconectadas, periféricas o deterioradas. La ciudad deja de ser un tejido continuo y se convierte en una constelación de enclaves, donde la calidad de vida y el acceso a las redes dependen de la localización territorial y del poder económico (Fig.1).

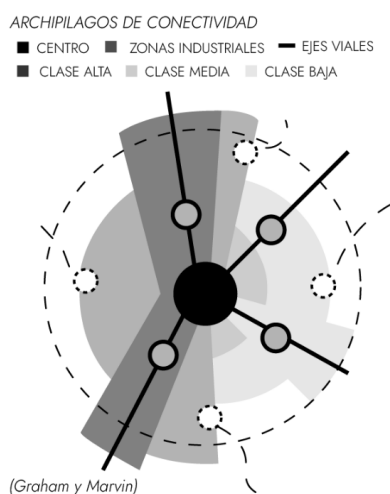


Figura 1. Archipiélagos de conectividad. Elaboración propia.

La fragmentación contemporánea, según Graham y Marvin (2001), ya no es solo un problema físico o morfológico, sino que es producida activamente a través de decisiones técnicas, políticas y de mercado. La infraestructura urbana, en lugar de actuar como un elemento de articulación social, se transforma en un instrumento que refuerza la segregación espacial y la desigualdad.

Este enfoque introduce una mirada crítica que pone en cuestión la neutralidad técnica de las infraestructuras. La fragmentación no es entendida como una consecuencia accidental del crecimiento urbano, sino como un proceso profundamente vinculado a la forma en que se diseñan, distribuyen y gestionan los recursos urbanos en la ciudad contemporánea.

Así, la crítica de Graham y Marvin constituye un punto de inflexión respecto al modelo moderno: mientras el CIAM veía en la infraestructura un medio de racionalización y mejora de la vida urbana, Splintering Urbanism revela cómo las mismas infraestructuras pueden ser agentes de fragmentación social y territorial si no se conciben desde principios de equidad e integración.

A pesar de este panorama, Graham y Marvin plantean un oasis donde las infraestructuras también tienen el potencial de ser elementos articuladores, capaces de reconectar los fragmentos urbanos si se diseñan bajo principios de inclusión y equidad. Replantear las infraestructuras como nodos de integración y movilidad puede transformar los espacios fragmentados en redes dinámicas que permitan una mayor interacción entre los habitantes y una mejor distribución de los servicios. Este enfoque sugiere que, al igual que los fragmentos, las infraestructuras no son inherentemente negativas, sino que su impacto depende de la manera en que se diseñan, gestionan e integran en el contexto urbano.

1.4 El modelo de ciudad latinoamericana: Borsdorf, Bähr y Janoschka.

La estructura urbana de las ciudades latinoamericanas presenta dinámicas de fragmentación específicas, distintas a las observadas en las ciudades europeas o norteamericanas. Para comprender esta particularidad, el modelo propuesto por Axel Borsdorf, Jürgen Bähr y Michael Janoschka resulta fundamental.

En sus estudios sobre el crecimiento y organización de las metrópolis latinoamericanas, Borsdorf y Bähr (2004) plantean que, a partir de la segunda mitad del siglo XX, las ciudades de la región evolucionaron bajo un modelo caracterizado por la polarización socioespacial (Fig. 2). La expansión urbana no se dio de manera homogénea, sino que consolidó sectores privilegiados de alta conectividad y equipamientos, en coexistencia con amplias zonas periféricas de informalidad, carencia de servicios e infraestructura precaria.

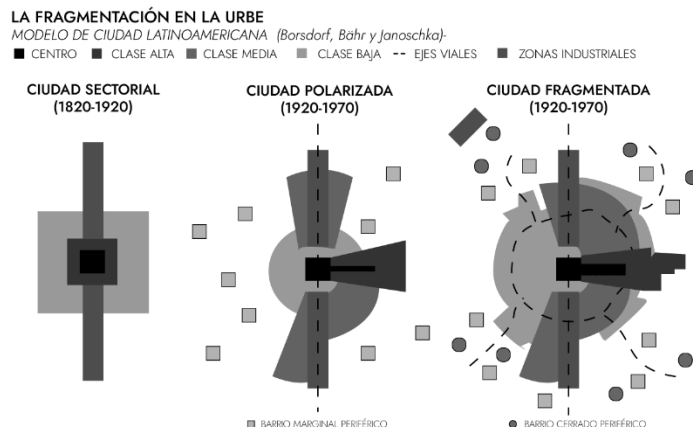


Figura 2. Modelo de la ciudad latinoamericana. Borsdorf, Bähr. & Janoschka.

De la misma manera, se destaca que esta estructura urbana reproduce y profundiza las desigualdades sociales en el territorio. La accesibilidad a bienes urbanos, como la movilidad eficiente, la seguridad, el espacio público de calidad y las oportunidades laborales, está fuertemente determinada por la localización en el espacio urbano.

A diferencia del modelo de ciudad funcional del CIAM, donde se proponía una organización ordenada y racional del territorio, el modelo latinoamericano surge como una respuesta adaptativa, muchas veces espontánea, a procesos de urbanización acelerada, presión demográfica, exclusión económica y ausencia de planificación efectiva.

Este patrón estructural se traduce en ciudades fragmentadas no solo físicamente, sino también socialmente: el territorio opera como un espejo de las brechas de ingreso, acceso y calidad de vida. La infraestructura, lejos de coser la ciudad, muchas veces refuerza la segregación al conectar únicamente ciertos sectores mientras margina a otros.

La comprensión de esta dinámica es clave para abordar casos como el de Quito, donde las lógicas de fragmentación y polarización territorial responden de manera directa a este modelo de ciudad desigual, y donde intervenir en nodos estratégicos, como estaciones de transporte, puede convertirse en una oportunidad para revertir procesos históricos de desconexión.

1.5 Conceptos de fragmento urbano: Montaner y Rowe.

La noción de fragmento en el contexto urbano ha evolucionado de ser una condición percibida negativamente a ser entendida como una característica inherente de la ciudad contemporánea, capaz de generar nuevas formas de relación espacial y social. Dos autores fundamentales para este enfoque son Josep Maria Montaner y Colin Rowe.

Desde una perspectiva crítica, Montaner (2008) plantea que la fragmentación refleja la complejidad de la ciudad actual. En su obra, describe cómo la ciudad contemporánea ya no responde a modelos homogéneos de orden y continuidad, sino que se presenta como una suma de piezas diversas, a menudo inconexas, resultado de dinámicas sociales, económicas y

culturales diversas. Para Montaner (2008), el desafío no radica en eliminar la fragmentación, sino en articular los fragmentos en sistemas más flexibles y adaptativos.

El autor distingue dos posibles evoluciones para los fragmentos urbanos: por un lado, su articulación en estructuras coherentes que potencien la diversidad y fomenten nuevas centralidades; por otro, su aislamiento progresivo, que genera espacios urbanos dislocados, incapaces de interactuar entre sí (Fig. 3). En este sentido, la clave está en reconocer el valor de los fragmentos como portadores de identidad y posibilidad de recomposición urbana.

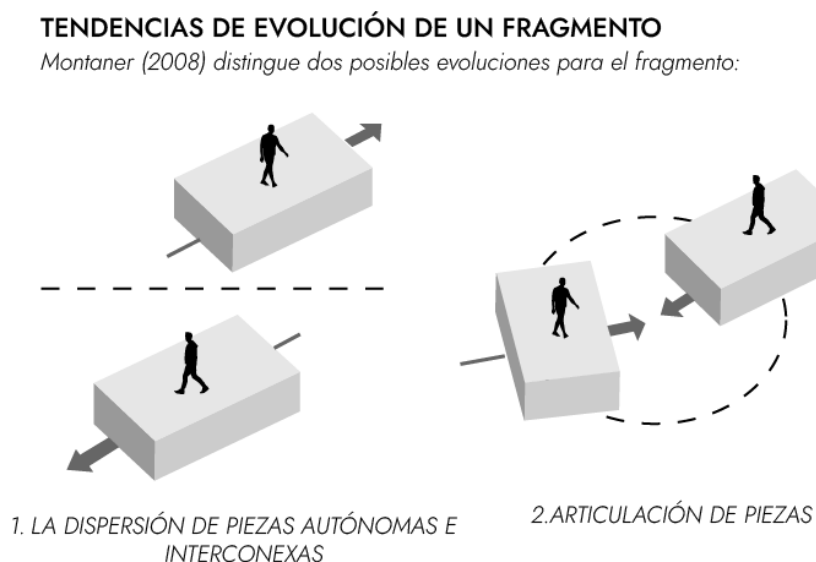


Figura 3. Tendencias de evolución de un fragmento. Elaboración propia.

Complementando esta visión, **Colin Rowe**, en su célebre obra *Collage City* (1978), introduce la idea de que la ciudad contemporánea debe ser concebida como un **collage**, donde diferentes fragmentos históricos, morfológicos y funcionales conviven en tensión productiva. Rowe critica la visión moderna de la ciudad como un objeto total diseñado bajo una única lógica racional, y propone en cambio una visión donde lo nuevo y lo viejo, lo planeado y lo espontáneo, se superponen y dialogan.

En el collage urbano de Rowe, la fragmentación no es una falla, sino una oportunidad: cada fragmento puede integrarse en un tejido más amplio, respetando su autonomía, pero generando conexiones nuevas que enriquecen la complejidad de la ciudad. Esta estrategia apuesta por la articulación de la diferencia, en lugar de la imposición de homogeneidad.

En este enfoque, la articulación plástica y figurativa sustituye al orden funcionalista, utilizando fragmentos diversos como elementos integradores. Estos fragmentos, representados por volúmenes, formas y lenguajes arquitectónicos dispares, no buscan imponer un orden uniforme, sino generar superposiciones y tensiones productivas que reflejen la complejidad de la ciudad contemporánea. Un ejemplo claro de esta teoría aplicada es el trabajo de Miguel Ángel Roca en los Centros de Participación Comunal (CPC) en Córdoba, Argentina (Fig. 4). Estos centros combinan cilindros, cubos y prismas conectados por patios, plazas y corredores, creando espacios multifuncionales que no solo responden a necesidades locales, sino que también actúan como nodos de cohesión social.

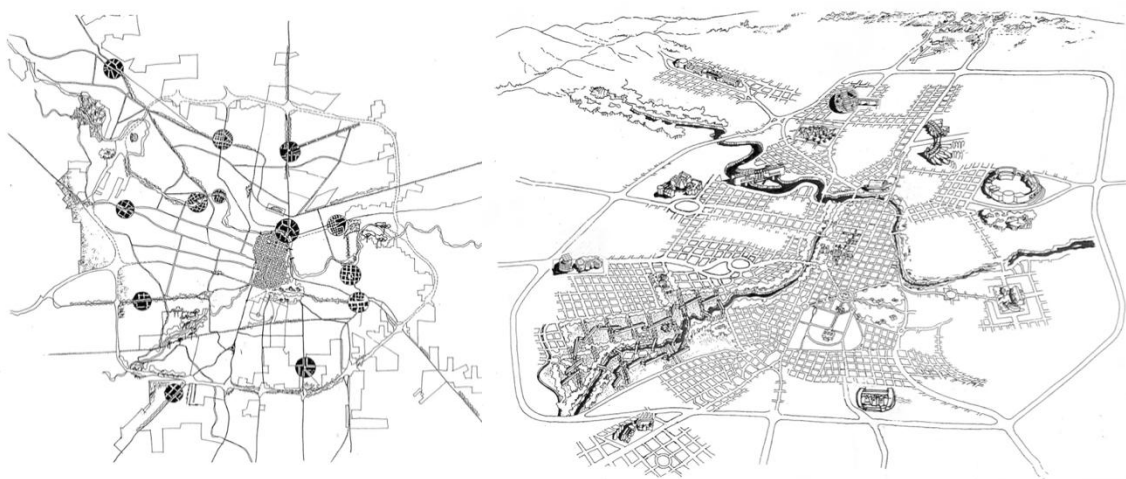


Figura 4. Centros de Participación Comunal (CPC) en Córdoba. Miguel Ángel Roca.

Los CPC de Roca, junto con los parques que diseñó en la misma ciudad, pueden interpretarse como ejemplos de collage urbano. Estas intervenciones no solo integran elementos diversos, sino que también buscan reestructurar y recoser la ciudad existente,

uniendo fragmentos desconectados en un nuevo sistema articulado. Según Rowe, esta capacidad de integrar fragmentos diversos es lo que convierte al collage en una herramienta poderosa para enfrentar la fragmentación urbana.

Se puede concluir que tanto Montaner como Rowe coinciden en señalar que la fragmentación, lejos de ser únicamente un problema, puede ser una condición de oportunidad si se aborda desde estrategias que favorezcan la conexión, la superposición de usos y la construcción de nuevos sistemas urbanos inclusivos y adaptables.

Estos enfoques son fundamentales para repensar el rol de la infraestructura en contextos fragmentados: no como elementos que refuercen la separación, sino como dispositivos de articulación capaces de suturar, recomponer y revitalizar los tejidos urbanos diversos.

1.6 Conclusiones, una infraestructura de articulación.

La fragmentación urbana debe ser vista como una condición que, lejos de eliminarse, puede adaptarse y transformarse en una oportunidad para la integración y el crecimiento urbano. En lugar de tratar de unificar los fragmentos bajo una lógica homogénea, el desafío radica en establecer conexiones que respeten la diversidad existente, permitiendo una coexistencia armónica entre lo planificado y lo espontáneo. Este enfoque busca articular los fragmentos en sistemas dinámicos que respondan a las necesidades específicas de cada contexto.

La regeneración de los fragmentos pasa por el diseño de infraestructuras articuladoras que prioricen la conectividad y la accesibilidad. Estas infraestructuras deben integrarse con espacios públicos adaptativos que funcionen como nodos de cohesión social. Es fundamental que estas soluciones no sean rígidas, sino flexibles y multifuncionales, capaces de evolucionar con el tiempo y responder a los cambios en las dinámicas sociales y urbanas.

CAPÍTULO 2: ANÁLISIS URBANO

2.1 Quito colonial: la plaza como nodo.

La fundación de Quito en 1534 marcó el inicio de un proceso urbano profundamente condicionado por la topografía de la ciudad, emplazada sobre una meseta andina alargada, rodeada de quebradas y pendientes pronunciadas. Esta geografía restringida orientó su trazado fundacional hacia un modelo compacto, longitudinal y axial, donde la plaza mayor adquirió un rol central como nodo de organización urbana, social y simbólica (Fig.5).



Figura 5. La ciudad colonial 1524. Elaboración propia.

Siguiendo las ordenanzas de planificación colonial española, la plaza se configuró como el centro de la vida política, religiosa y económica de la ciudad. A su alrededor se dispusieron los principales edificios de poder: la catedral, el palacio de gobierno, las sedes administrativas y los templos religiosos. Desde la plaza irradiaban las calles principales, articulando los diferentes sectores de la ciudad.

En el Quito colonial, el espacio público, especialmente la plaza mayor, funcionaba como el principal nodo de articulación urbana, social y simbólica (Fig.6). Más allá de su rol formal como centro administrativo y religioso, la plaza era el escenario de la vida cotidiana: mercado, actos cívicos, celebraciones religiosas y dinámicas sociales se superponían en un

mismo espacio. La coexistencia de actividades residenciales, comerciales y recreativas en su entorno inmediato reforzaba la integración espacial y fomentaba la interacción social en la ciudad.



Figura 6. La plaza como nodo de encuentro. Elaboración propia.

Este modelo urbano favorecía la interacción constante entre los habitantes, la mezcla de funciones y la apropiación colectiva del espacio. La movilidad era predominantemente peatonal, y la escala urbana permitía un contacto directo entre el individuo y el entorno construido. El tejido compacto y el rol estructurante de la plaza generaban un sistema urbano coherente y articulado, donde la fragmentación espacial era mínima.

La ciudad colonial de Quito representa, por tanto, una etapa donde el espacio público cumplía su función integradora, configurando una ciudad que, aunque estratificada socialmente, mantenía una continuidad espacial y simbólica clara.

2.2 Quito moderna: El plan Odriozola y los parques como nuevos nodos.

El desarrollo urbano de Quito ha estado profundamente influenciado por decisiones de planificación que, a lo largo del tiempo, han promovido un crecimiento desigual y fragmentado de la ciudad. Durante el siglo XX, Quito experimentó un proceso de transformación urbana acelerada, impulsado por el crecimiento demográfico, los cambios económicos y la necesidad de modernización de su estructura territorial. Frente a esta expansión, el Municipio encargó al urbanista uruguayo Jones Odriozola la elaboración del Primer Plan Regulador de Quito, aprobado en 1942. Este plan adoptó los principios del urbanismo moderno promovido por el CIAM, especialmente la zonificación funcional y la organización racional del territorio, donde se asignó funciones específicas a diferentes sectores urbanos, estructurando el crecimiento en torno a la división del norte, centro y sur de la ciudad.

Según Odriozola (1942), el norte debía albergar centros culturales, universitarios y deportivos, enfocados en actividades de ocio y esparcimiento. El centro de Quito, en cambio, se consolidaría como el núcleo administrativo y religioso, concentrando las actividades gubernamentales y eclesiásticas. Finalmente, el sur fue designado como una zona industrial y obrera, destinada al transporte, la carga y el desarrollo de actividades productivas, convirtiéndolo en un espacio funcional pero segregado del resto de la ciudad (Fig. 7).

En este nuevo esquema, los espacios públicos adquirieron una función estratégica distinta. A diferencia de la ciudad colonial, donde la plaza centralizaba las actividades urbanas, el plan moderno proponía la creación de grandes parques como nuevos núcleos de interacción social. Ejemplos como el Parque La Carolina en el norte ilustran esta intención: ofrecer áreas verdes amplias como pulmones urbanos y nuevos centros de recreación colectiva (Fig.8)

Sin embargo, a pesar de esta incorporación de espacios públicos en el modelo de planificación, la lógica funcionalista promovida por el Plan Odriozola tendió a fragmentar la

ciudad. La estricta separación de funciones urbanas y la desconexión entre las zonas generaron una estructura urbana segmentada, donde cada sector operaba de manera relativamente aislada. Además, las inversiones en infraestructura y equipamientos fueron desiguales, favoreciendo al norte y centro, mientras que el sur —concebido como área industrial y obrera— quedó relegado en términos de calidad urbana.

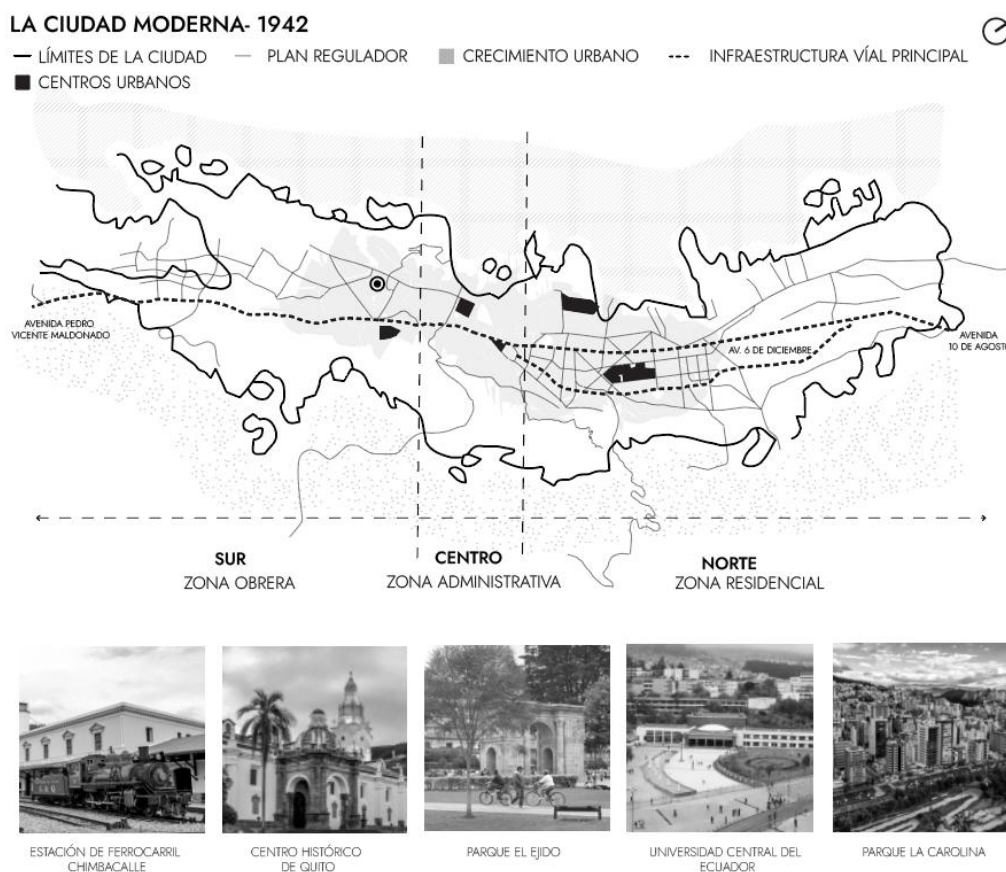


Figura 7. La ciudad moderna. Elaboración propia.



Figura 8. El parque como nodo de encuentro. Elaboración propia.

2.3 Quito contemporáneo y el desarrollo del sur de la ciudad.

En la actualidad, Quito enfrenta los efectos acumulados de su crecimiento fragmentado y desigual. A pesar de los intentos de planificación en décadas anteriores, las dinámicas de expansión desordenada, segregación territorial y desequilibrio en la provisión de servicios urbanos persisten, especialmente entre el norte y el sur de la ciudad.

En este contexto, la implementación de nuevas infraestructuras de transporte, como la primera Línea del Metro, representa una oportunidad estratégica para replantear el papel de la movilidad en la estructura urbana. A diferencia de las grandes vías rápidas diseñadas bajo la lógica funcionalista, que muchas veces operaron como barreras dentro del tejido urbano, el metro tiene el potencial de actuar como un sistema de integración territorial, conectando sectores históricamente desconectados y revitalizando los entornos urbanos donde se ubican sus estaciones (Fig.9).

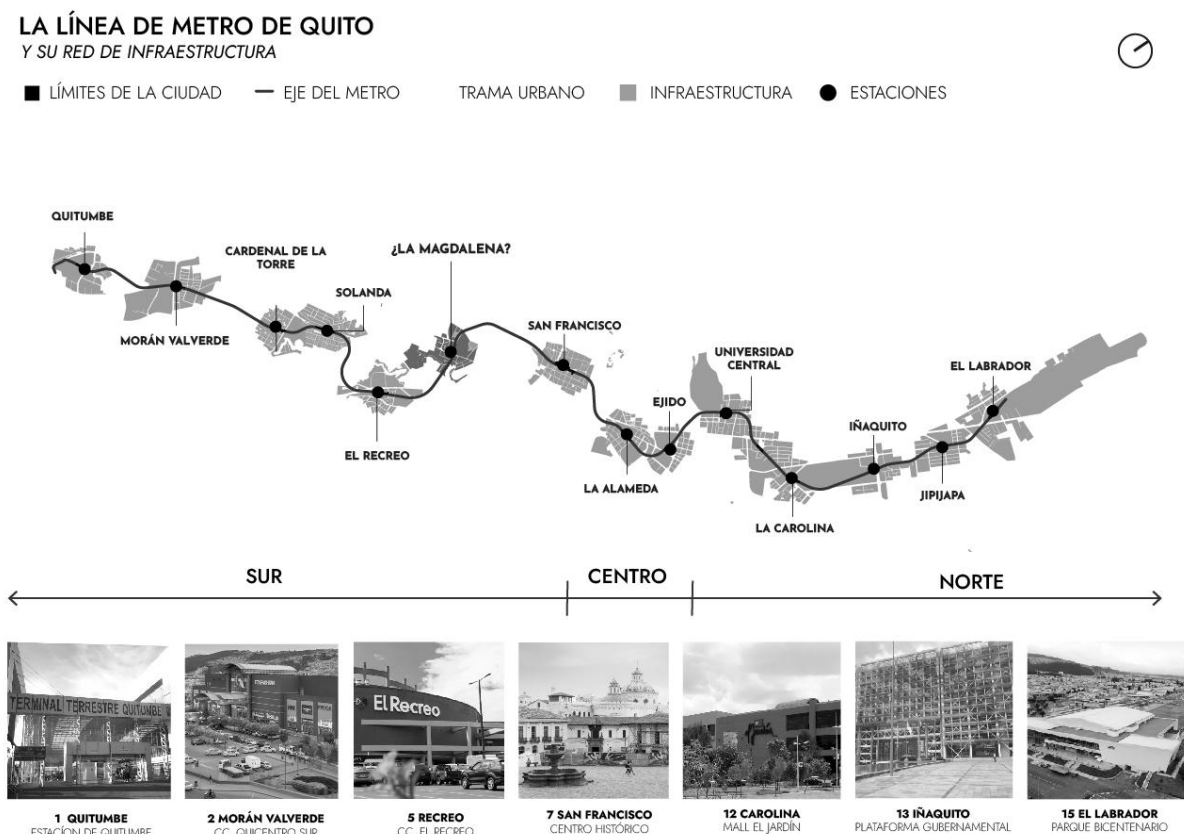


Figura 9. Primera Línea de Metro de Quito. Elaboración propia.

Cada estación de metro, y especialmente aquellas situadas en zonas de alta fragmentación como el sur de la ciudad, constituye un nodo de oportunidad: un punto de concentración de flujos, de reconfiguración del espacio público y de activación de nuevas dinámicas sociales y económicas. Si se articulan adecuadamente al tejido urbano y barrial, estos nodos pueden trascender su función técnica de transporte para convertirse en puntos focales de cohesión comunitaria.

Sin embargo, como advierten autores como Graham y Marvin (2001), la infraestructura por sí sola no garantiza la integración urbana. Para que las estaciones del metro se consoliden como verdaderos catalizadores urbanos, es necesario que se acompañen de estrategias de diseño espacial que prioricen la conectividad peatonal, la mixtura de usos, la creación de espacios públicos de calidad y la integración con las dinámicas locales.

El sur de Quito ha experimentado un desarrollo marcado por la migración rural-urbana, donde se densificó rápidamente con la expansión de barrios obreros que se asentaron en la periferia, muchas veces en condiciones precarias y sin una adecuada planificación urbana (Fig. 10). Esta migración no solo transformó el tejido social del sur, sino que también consolidó su carácter como una zona predominantemente habitada por trabajadores, relegada en términos de acceso a servicios y oportunidades culturales.

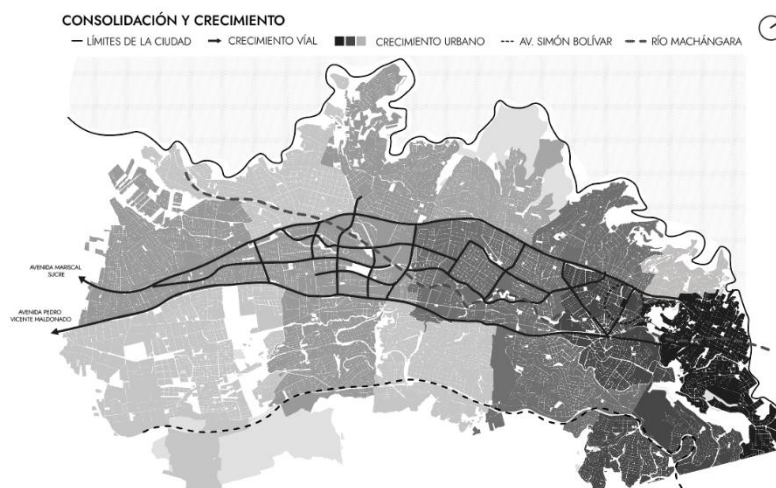


Figura 10. Crecimiento del sur. Elaboración propia.

En las últimas décadas, el desarrollo de infraestructura ha sido clave para la urbanización del sur. La construcción de vías principales, terminales de transporte y equipamientos urbanos ha facilitado su conexión con otras áreas de la ciudad (Fig.11). Sin embargo, estas intervenciones tienen el reto consiste de transformar las nuevas infraestructuras de transporte en plataformas de regeneración urbana. Más que simples puntos de paso, las estaciones deben convertirse en nodos de encuentro, intercambio y vida urbana, capaces de suturar fragmentos desconectados y reactivar la interacción social en sectores históricamente marginados.



Figura 11. Conectividad del sur de la ciudad. Elaboración propia.

CAPÍTULO 3: LA MAGDALENA

El barrio de La Magdalena, ubicado en el sur de Quito, representa una de las zonas más afectadas por la fragmentación urbana. Su desarrollo, marcado por una planificación limitada y una infraestructura insuficiente, refleja los efectos de la marginalización del sur de la ciudad dentro del contexto urbano general. De la misma manera, la topografía también jugó un rol clave en el proceso de fragmentación. Las quebradas, ríos y pendientes pronunciadas del sur dificultaron la continuidad del tejido urbano, limitando la conectividad transversal y favoreciendo el desarrollo de núcleos relativamente aislados unos de otros.

3.1 Origen y crecimiento.

El barrio de La Magdalena representa un caso emblemático de los procesos de fragmentación que caracterizan esta zona de la ciudad. Su origen se remonta al período colonial, cuando comenzó a configurarse como un espacio semirrural vinculado a las actividades productivas en torno al río Machángara, especialmente lavanderías comunales que aprovechaban el acceso al agua.

En 1930, los planos históricos muestran un trazado de 17 manzanas rodeadas de casas dispersas cerca de la quebrada, donde se mantuvo una estructura barrial compacta, con manzanas regulares, una plaza central y usos mixtos que combinaban actividades residenciales, comerciales y cívicas. Esta configuración inicial favorecía una escala de proximidad y una vida comunitaria activa, características que aún hoy perviven en ciertos sectores del barrio.

Sin embargo, a partir de la implementación del Plan Regulador de 1942, el entorno comenzó a transformarse bajo las nuevas lógicas de zonificación moderna. La consolidación del sur como zona industrial y obrera, sumada a los procesos de migración masiva, provocó

una expansión desordenada y fragmentada del tejido urbano en los alrededores del barrio (Fig.12).

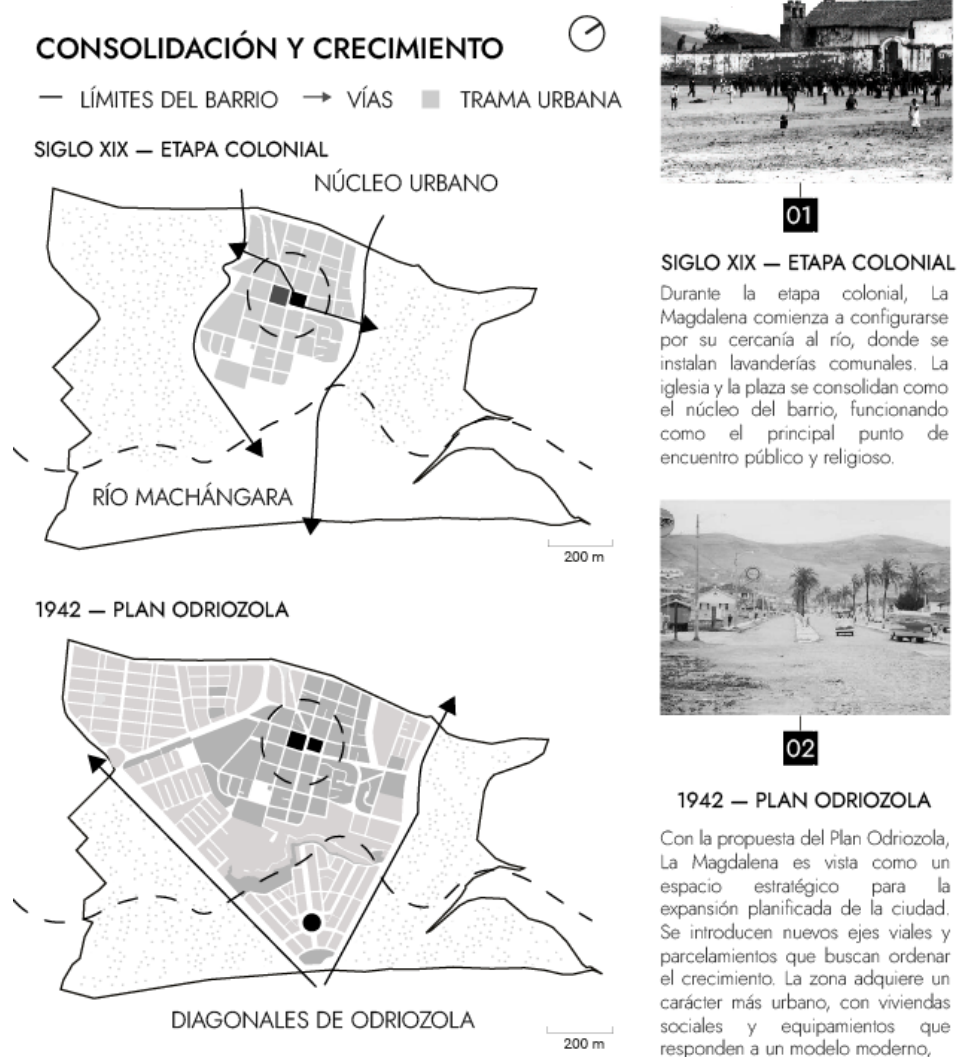


Figura 12. Consolidación y crecimiento de La Magdalena. Elaboración propia.

En las décadas siguientes, el barrio quedó progresivamente aislado por el desarrollo de infraestructuras viales de gran escala, como la Av. Rodrigo de Chávez, Av. Alonso de Angulo, Av. Mariscal Sucre y la Av. Pedro Vicente Maldonado. Estas vías, concebidas para el tránsito rápido, actuaron como barreras físicas que separaron el barrio de su entorno inmediato, limitando su conectividad transversal y reduciendo las posibilidades de integración urbana.

Además, el crecimiento de nuevos asentamientos informales, sin planificación articulada ni infraestructura adecuada, contribuyeron a reforzar la fragmentación del sector. Aunque mantuvo su identidad histórica y su vida comunitaria, su conexión con el resto del tejido urbano se fue debilitando.

Actualmente, el barrio presenta una estructura interna relativamente consolidada, pero enfrenta serias dificultades de conexión con su entorno. La fragmentación no solo se manifiesta en la morfología urbana, sino también en las dinámicas sociales: los flujos peatonales son interrumpidos por grandes ejes viales, los espacios públicos carecen de articulación efectiva, y los equipamientos existentes operan de manera aislada (Fig. 13).



Figura 13. Estado actual de La Magdalena. Elaboración propia

3.2 Uso de suelo y equipamientos.

El análisis de los usos del suelo evidencia una predominancia residencial (80%), con un equipamiento urbano limitado (20%), reflejando la ausencia de espacios públicos funcionales que actúen como nodos integradores (Fig.14). A pesar de contar con hitos urbanos como el mercado, la plaza, la iglesia, la estación de metro y el parque de los enamorados, estos espacios carecen de la conectividad necesaria para fortalecer la interacción social.

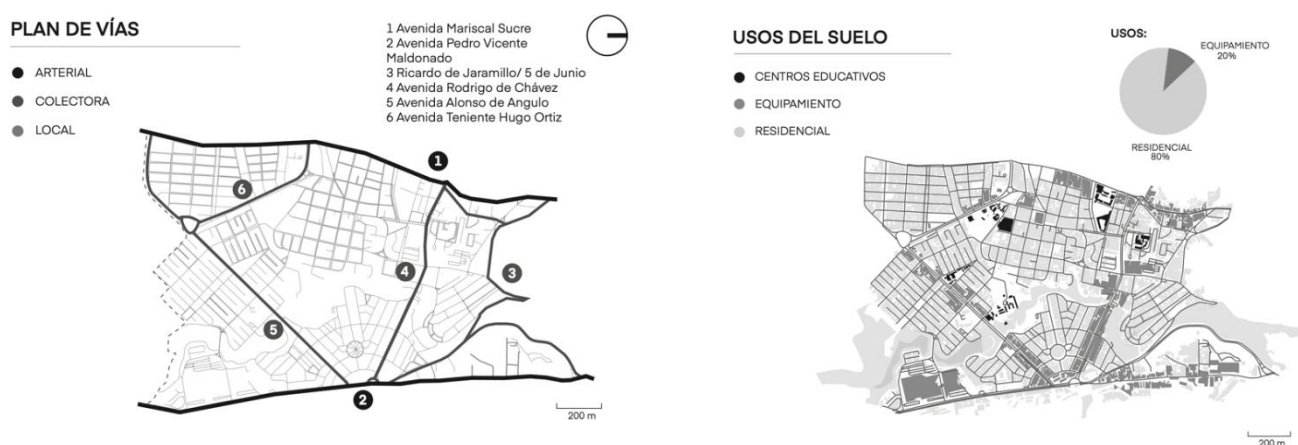


Figura 14. Uso de suelo y plan de vías. Elaboración propia.

Se concluye que el barrio se encuentra en una condición de tensión, atrapado en un contexto urbano fragmentado que limita su capacidad de integración y desarrollo, sin embargo, tiene un gran potencial para la transformación urbana. Su ubicación estratégica dentro del sur de Quito, sumada a su rica historia y al carácter obrero de su población, ofrece oportunidades únicas para implementar intervenciones que permitan articular el barrio. La revitalización de los espacios públicos, junto con la optimización de su red vial y la creación de nodos multifuncionales, podría transformar el barrio en un ejemplo de cohesión social y regeneración urbana.

3.3 Usuarios activos.

3.3.1 Niños.

Los niños son habitantes activos del barrio y tienen una presencia constante en el espacio público, ya sea mediante el juego, la exploración o el movimiento. Suelen desplazarse de forma autónoma en pequeños grupos o acompañados por adultos, lo que los convierte en usuarios frecuentes de calles, plazas y parques. Su participación en el entorno urbano se ve intensificada por la cercanía de al menos nueve instituciones educativas en la zona, como el Técnico San José, San Paul y Amazonas, lo que genera un flujo dinámico y constante en los alrededores.

3.3.2 Familias.

Las familias representan el núcleo social más visible del sector, desempeñando un rol fundamental en la vida comunitaria del barrio. Su cotidianidad está marcada por dinámicas intergeneracionales que abarcan actividades laborales, el cuidado de los hijos y la participación en espacios comunitarios. Circulan principalmente en grupo y suelen ser usuarias habituales de áreas públicas, lo que refuerza su papel como protagonistas en la construcción de la identidad colectiva del lugar.

3.3.3 Adultos mayores.

Los adultos mayores son, en muchos casos, residentes históricos del barrio y mantienen una profunda relación afectiva con su entorno. Su vida cotidiana transcurre dentro de trayectos ya conocidos, lo que les brinda seguridad y familiaridad en sus desplazamientos. Participan activamente en la vida barrial, tanto en actividades comunitarias como en el mantenimiento de vínculos estables con vecinos y comerciantes locales, consolidando así una red social sólida y duradera dentro del sector.

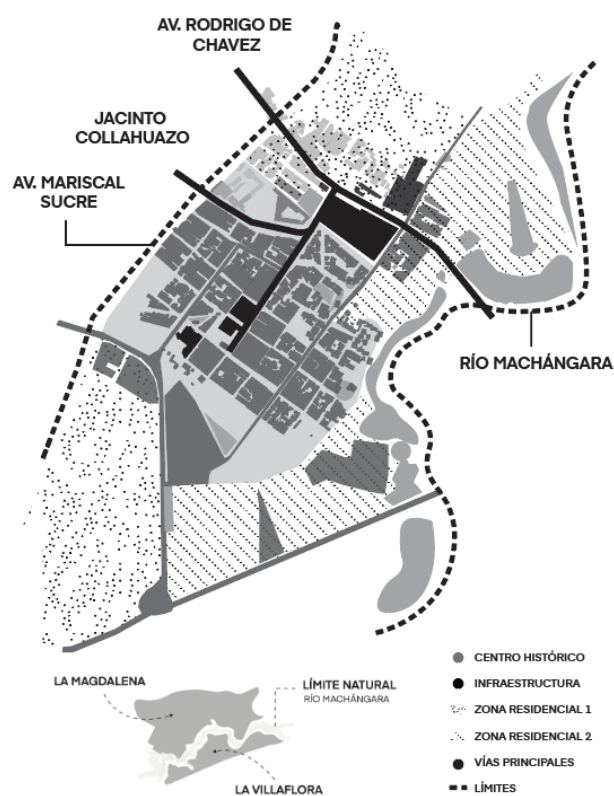
3.4 Los fragmentos de La Magdalena.

El desarrollo de este sector está condicionado históricamente por su carácter obrero e industrial, y ha dado lugar a un crecimiento disperso y desarticulado, en el que las diferentes zonas se encuentran desconectadas entre sí. Esta fragmentación se manifiesta tanto en el tejido físico como en las dinámicas sociales del lugar.

La expansión de La Magdalena ha seguido un patrón que revela distintos niveles de consolidación. El núcleo histórico, ubicado en el centro del barrio, presenta una estructura más densa y definida, mientras que las áreas periféricas, como las cercanas a las calles Hugo Ortiz y Alonso de Angulo, muestran un crecimiento menos planificado, con asentamientos dispersos y desconexión entre sectores. Además, zonas clave como las inmediaciones de la cervecería artesanal reflejan una expansión que no logra articularse con el resto del barrio. Este patrón fragmentado genera vacíos urbanos que limitan la interacción social y refuerzan la segregación física entre los diferentes fragmentos del barrio.

3.5 Estación Intermodal La Magdalena y su entorno.

En la actualidad, junto a la Av. Rodrigo de Chávez existe un crecimiento desarticulado de la estructura urbana, evidenciado en la desconexión entre las zonas residenciales, los espacios públicos y los equipamientos existentes (Fig.15). Este entorno carece de un elemento central que funcione como articulador de la zona y que, al mismo tiempo, fomente la interacción social que ya existe gracias al gran flujo de personas. La Estación Intermodal de buses, ubicada en un punto estratégico dentro de la zona representa una oportunidad única para transformar su dinámica urbana.



EL DESARROLLO DE LA AVENIDA RODRIGO DE CHÁVEZ



LA DUALIDAD DE LAS PLAZAS

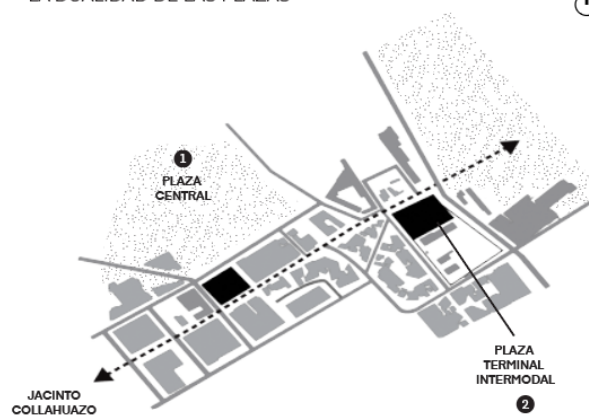


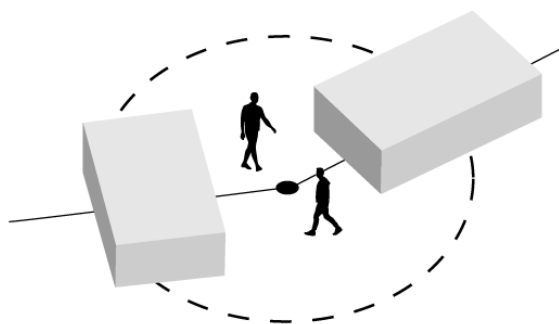
Figura 15. Desarrollo alrededor de la estación de La Magdalena. Elaboración propia.

CAPÍTULO 4: EL NODO

Kevin Lynch, en su texto *The Image of the City* (1960), marca cinco elementos básicos para la organización de una ciudad, entre estos: el nodo. Según Lynch (1960) el nodo es un foco de convergencia, donde se interrelacionan caminos y actividades en función de la organización urbana. Tomando en cuenta este criterio, se define al nodo como una intersección donde su funcionalidad heterogénea permite que la ciudad y las dinámicas socioeconómicas se desenvuelvan y entrelacen, creando una identidad urbana (Fig.16).

EL NODO

La articulación de fragmentos permite crear nodos de encuentro e interacción.



INTERACCIÓN MEDIANTE NODOS
DE ACTIVIDAD

Figura 16. El nodo. Elaboración propia.

4.1 Precedentes

4.1.1 Estación Universidad del Metro – Medellín, Colombia.

La Estación Universidad del Metro de Medellín constituye un caso ejemplar de cómo la infraestructura de transporte puede ser utilizada como una herramienta de regeneración urbana y activación social. Integrada al sistema de metro de la ciudad, esta estación articula un conjunto de equipamientos culturales y educativos, como el Planetario, la Universidad de

Antioquia, la Biblioteca Pública Piloto y el Parque de los Deseos, consolidando un nodo intermodal que opera simultáneamente como espacio de movilidad y como polo de encuentro ciudadano (Fig.17)



Figura 17. Estación Universidad Metro de Medellín. Fotografía actual.

El proyecto surge en el marco de los Planes Urbanos Integrales de Medellín, cuyo objetivo era intervenir sectores marcados por la desigualdad social y la fragmentación urbana. A través de la planificación conjunta de infraestructura, espacio público y programas sociales, la estación Universidad logró transformar un sector anteriormente desconectado en un entorno vibrante, seguro y culturalmente activo. La articulación entre movilidad, espacio público y comunidad ha hecho de este nodo un modelo de infraestructura viva, que se adapta a las dinámicas del territorio y fortalece el tejido social.

4.1.2 Estación Intermodal Zaragoza Delicias – Zaragoza, España.

La Estación Intermodal Zaragoza-Delicias, diseñada por Carlos Ferrater y José María Valero, constituye un ejemplo destacado de cómo la integración técnica entre diferentes sistemas de transporte puede ser complementada con una estrategia arquitectónica que favorezca la conectividad urbana y el uso ciudadano. El proyecto integra trenes de alta

velocidad, trenes regionales y servicios de autobuses, consolidando un punto estratégico de movilidad para la ciudad y la región (Fig.18).



Figura 18. Estación Intermodal Zaragoza, Delicias. Fotografía actual.

Más allá de su función intermodal, el proyecto incluye una serie de espacios públicos interiores y exteriores, pasarelas peatonales, plazas y accesos que vinculan directamente la estación con el entorno urbano. La propuesta arquitectónica apuesta por una organización espacial clara, una materialidad sobria y una escala monumental contenida que permite que el conjunto sea accesible, funcional y, al mismo tiempo, simbólicamente potente.

El tratamiento del espacio público, con recorridos amplios, zonas de espera y áreas de interacción, convierte la estación en algo más que un nodo de paso: la transforma en un espacio de transición y permanencia.

4.1.3 La Pasarela peatonal y Plaza Clara Campoamor – Madrid, España.

La Pasarela peatonal y plaza Clara Campoamor, diseñada por Estudio Herreros en Madrid, representa una operación estratégica de sutura urbano en un entorno fragmentado por las infraestructuras ferroviarias. El proyecto conecta los barrios de Chamartín y Castilla a través de una estructura peatonal que no solo resuelve la discontinuidad física provocada por las vías del tren, sino que incorpora un sistema de espacios públicos, áreas verdes, estancias y recorridos accesibles que enriquecen la experiencia urbana (Fig.19).



Figura 19. Pasarela peatonal y plaza Clara Campoamor, Madrid. Fotografía actual.

La intervención propone una transformación cualitativa del espacio, convirtiendo una antigua barrera técnica en un nuevo lugar de encuentro. La pasarela se concibe como un paseo elevado y una plaza lineal que integra vegetación, mobiliario, arte urbano y miradores, generando un ambiente que invita a la permanencia, la interacción social y la apropiación ciudadana. Esta operación de cosido urbano redefine la relación entre movilidad e infraestructura, y demuestra cómo una intervención arquitectónica puede generar un nuevo imaginario sobre un espacio históricamente degradado.

4.2 Conclusión

Estos referentes demuestran que, más allá de su función técnica, una estación de transporte puede convertirse en un catalizador urbano si se integra estratégicamente con el contexto, se acompaña de programas públicos y se diseña pensando en la vida colectiva.

Igualmente, una intervención de transporte puede aportar valor urbano si se considera como parte de un sistema más amplio que articula escalas, programas y relaciones territoriales, donde se repara una fractura urbana a través de la creación de un sistema público de alta calidad.

CAPÍTULO 5: DEL CONCEPTO AL PARTIDO

5.1 Sitio: Estación intermodal de La Magdalena.

El nodo intermodal, conformado por la estación del Corredor Sur Occidental y la estación del Metro de Quito, constituye un punto estratégico para la movilidad del sur de la ciudad. Según datos del Distrito Metropolitano de Quito (2021), a diario, se estima una cantidad de 94.000 usuarios transita por este espacio, conectando diferentes sectores urbanos. Sin embargo, pese a su importancia en términos de transporte, el nodo no ha logrado consolidarse como un elemento de integración urbana.

Actualmente, la disposición espacial del nodo presenta serias deficiencias. La estación de buses, el edificio administrativo y las áreas de acceso a la estación de metro se encuentran dispuestas de manera desarticulada, generando fragmentaciones internas que dificultan la conectividad peatonal y visual. La plaza pública, ubicada en el entorno inmediato, carece de un diseño que favorezca la permanencia o el encuentro social, lo que limita su funcionamiento como espacio de articulación barrial (Fig. 20).

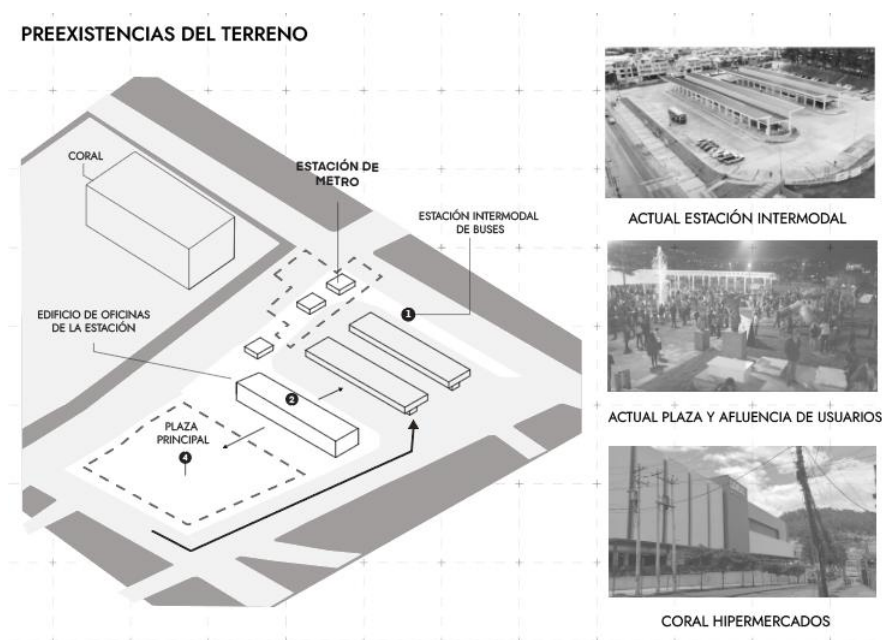


Figura 20. Preexistencias del lote. Elaboración propia.

Además, el edificio de oficinas existente entre la estación de buses y la plaza actúa como una barrera física que interrumpe la continuidad espacial entre los principales componentes del nodo. Esta situación debilita la relación entre el sistema de transporte y el tejido urbano circundante, provocando que los flujos peatonales sean inseguros, dispersos y poco atractivos.

El entorno comercial también contribuye a la fragmentación. El centro comercial El Coral, ubicado junto a la plaza, opera como un enclave cerrado, sin establecer relaciones de integración con el espacio público ni con las dinámicas barriales. De esta manera, aunque el nodo concentra grandes volúmenes de personas, no genera un impacto positivo en la vitalidad urbana del sector (Fig.21).



Figura 21. Preexistencias del lote. Elaboración propia.

En consecuencia, el nodo intermodal de La Magdalena funciona actualmente como un punto de paso más que como un espacio de encuentro. Las oportunidades de conexión social, económica y comunitaria que podrían surgir a partir de la infraestructura de transporte se encuentran desaprovechadas, perpetuando la condición de fragmentación del barrio.

Transformar este nodo en un verdadero articulador urbano requiere intervenir más allá de las operaciones de transporte: implica recomponer el tejido espacial, revitalizar el espacio público y fomentar dinámicas de apropiación barrial que consoliden una nueva centralidad comunitaria en el sur de Quito.

5.2 Concepto: La sutura urbana.

La idea de sutura urbana se plantea como una alternativa frente a los efectos de la fragmentación que caracteriza a muchas ciudades contemporáneas, en escenarios donde el desarrollo urbano ha generado rupturas espaciales, sociales y funcionales. Esta estrategia busca recomponer el territorio mediante la reconexión de áreas dispersas, promoviendo una integración que va más allá de lo meramente físico (Fig. 22)

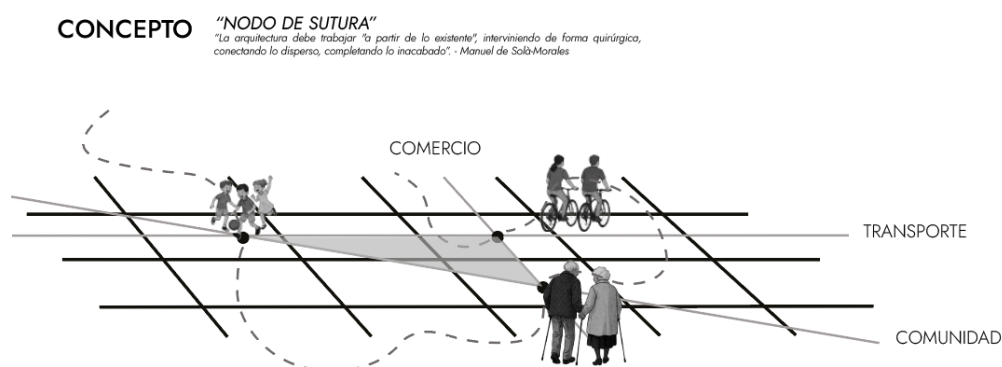


Figura 22. Concepto, sutura urbana. Elaboración propia.

Esta reconexión no se limita a unir espacios, sino que propone establecer relaciones significativas entre los distintos sectores urbanos, considerando las dinámicas propias de cada entorno y favoreciendo espacios de interacción que respondan a las particularidades locales.

Según Tella (2007), para lograr esta integración es necesario activar nodos estratégicos con funciones sociales, económicas y culturales, redistribuir de forma equilibrada los equipamientos urbanos, y facilitar trazados que mejoren la conectividad y permeabilidad entre zonas. También resalta la importancia de redefinir los vínculos entre lo privado y lo público,

así como entre lo individual y lo colectivo, con el objetivo de generar una ciudad más continua y equitativa.

Desde esta visión, la sutura urbana no pretende uniformar la ciudad, sino reconstruir la cohesión entre sus partes, respetando la diversidad y generando nuevas oportunidades para una convivencia urbana más integrada y justa.

5.3 La estación intermodal como potencial de sutura urbana (Estrategia)

El nodo intermodal, por su ubicación estratégica y su volumen de usuarios diarios, representa una oportunidad única para intervenir en la estructura fragmentada del barrio y revertir dinámicas de desconexión histórica.

Más allá de su función como infraestructura de movilidad, la estación puede ser reinterpretada como un dispositivo de sutura urbana: un elemento capaz de articular la escala metropolitana del transporte público con la escala barrial del espacio cotidiano. En lugar de consolidarse como un simple punto de tránsito, el nodo puede transformarse en un nuevo centro de actividad comunitaria y plataforma de regeneración urbana.

La idea de sutura urbana implica actuar no solo sobre las circulaciones, sino sobre las relaciones espaciales, sociales y simbólicas que configuran el barrio. Se trata de reconfigurar el nodo para que:

- Integre la estación con el espacio público y el tejido peatonal de La Magdalena.
- Active dinámicas de permanencia y apropiación social en torno al transporte.

- Refuerce la identidad barrial mediante espacios de encuentro, comercio local y actividades comunitarias.

Este enfoque parte de reconocer que la infraestructura, bien planificada e integrada, puede superar su rol técnico y convertirse en un articulador urbano que conecte fragmentos, regenere el tejido social y fomente la interacción a múltiples escalas.

La intervención sobre el nodo intermodal de La Magdalena no busca únicamente optimizar flujos de movilidad, sino generar un sistema urbano más inclusivo, cohesionado y resiliente, capaz de revitalizar tanto el espacio físico como las dinámicas comunitarias del sector.

5.4 Partido arquitectónico

El partido arquitectónico del proyecto se fundamenta en el concepto de la infraestructura como un elemento articulador del tejido urbano, capaz de conectar fragmentos y revitalizar espacios públicos. Se propone una solución que combine funcionalidad e interacción social.

La intervención opera en tres niveles: infraestructura, espacio público y en la conexión activa entre ambos. El objetivo es transformar el nodo intermodal de La Magdalena en un dispositivo urbano capaz de articular transporte, comunidad y vida barrial (Fig.23).

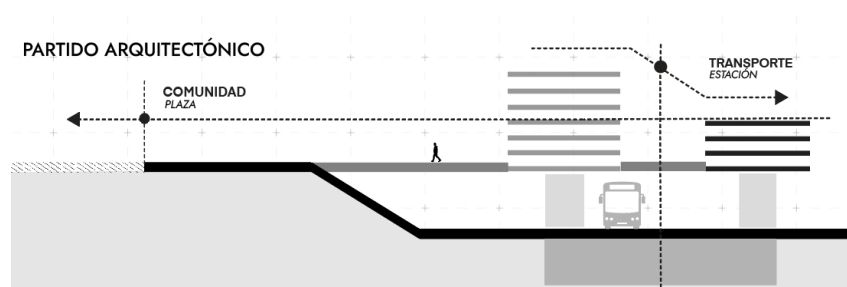


Figura 23. Partido arquitectónico. Elaboración propia.

Dentro de la organización formal del proyecto se responde a una condición frontal-posterior del sitio, donde se conecta la plaza con la estación mediante una plataforma inclinada que actúa como recorrido, mirador y espacio público. Sobre ella se apoyan los volúmenes comunitario y comercial, generando una infraestructura elevada que libera el plano inferior y permite el uso continuo del espacio por parte de los distintos actores barriales (Fig. 24).

RESPUESTA FORMAL Y DE MASA

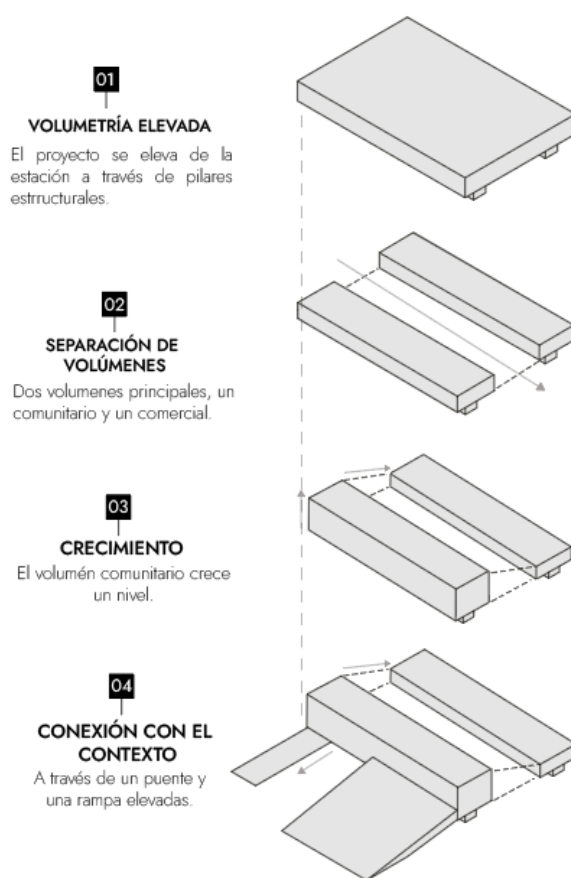


Figura 24. Organización formal del proyecto. Elaboración propia.

La organización espacial del edificio se basa en una estructura repetitiva de módulos servidores y módulos servidos, lo que permite una distribución clara y funcional del programa arquitectónico. Los módulos servidores concentran circulaciones verticales, baños y áreas técnicas, liberando los espacios intermedios para usos flexibles como talleres, zonas comunitarias, comerciales o de encuentro. Esta lógica se repite tanto en planta baja como en el primer piso, facilitando la adaptabilidad y el funcionamiento eficiente del proyecto (Fig. 25).

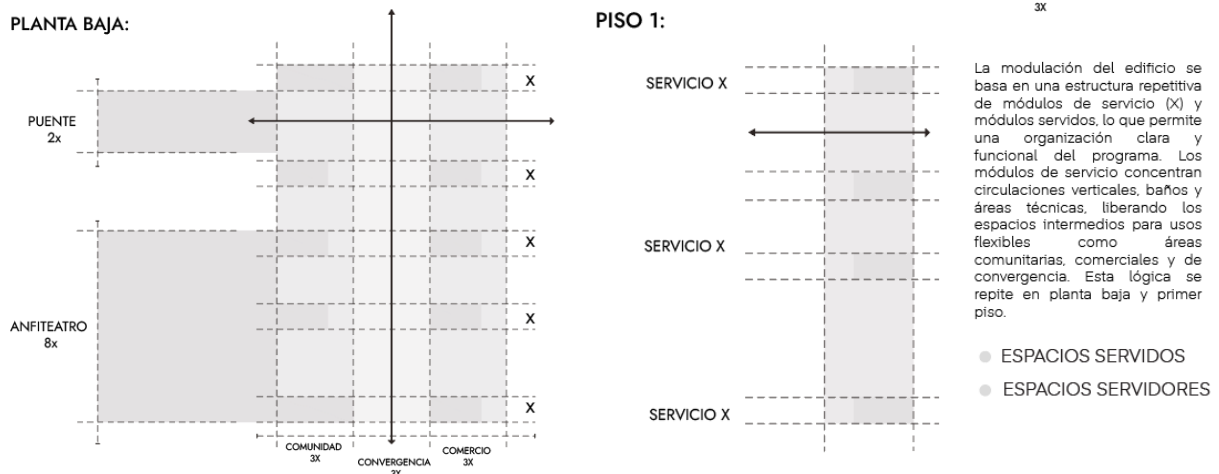


Figura 25. Organización geométrica del proyecto. Elaboración propia.

La circulación se marca como un elemento fundamental, ya que se trabaja un conjunto de ejes de sutura que buscan suturar el proyecto y conectarlo a lo largo del trayecto. Estos elementos conceptualmente permiten materializar a menor escala la manera en que los elementos viales deberían funcionar como entes conectores urbanos, más allá de ser límites espaciales (Fig. 26).

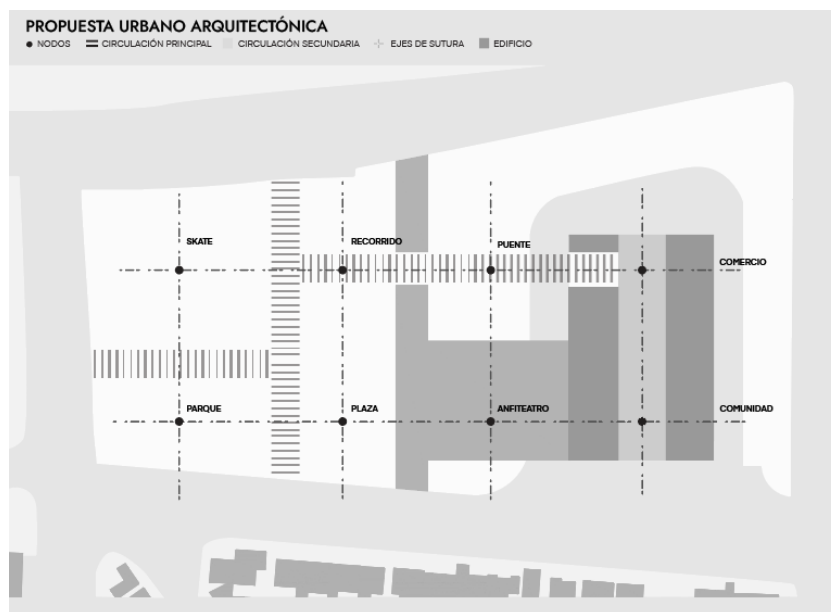


Figura 26. Ejes de sutura. Elaboración propia.

El programa arquitectónico ofrece espacios enfocados en la diversidad de usos y usuarios del proyecto. Dentro de los espacios públicos se desarrolló una plaza, un skatepark,

un anfiteatro y un puente que dirige hacia el proyecto. Estos elementos de carácter público se ven complementados con un bloque comercial y un bloque comunitario, los cuales, a pesar de ser elementos cerrados tienen la intención de atender a la comunidad mediante un gran espacio central, el cual permite el flujo dentro del proyecto y la estación intermodal. Finalmente, está la regeneración del área de estación intermodal, donde los usuarios se conglomeran para poder hacer uso de los medios de transporte público que el espacio alberga (Fig. 27).

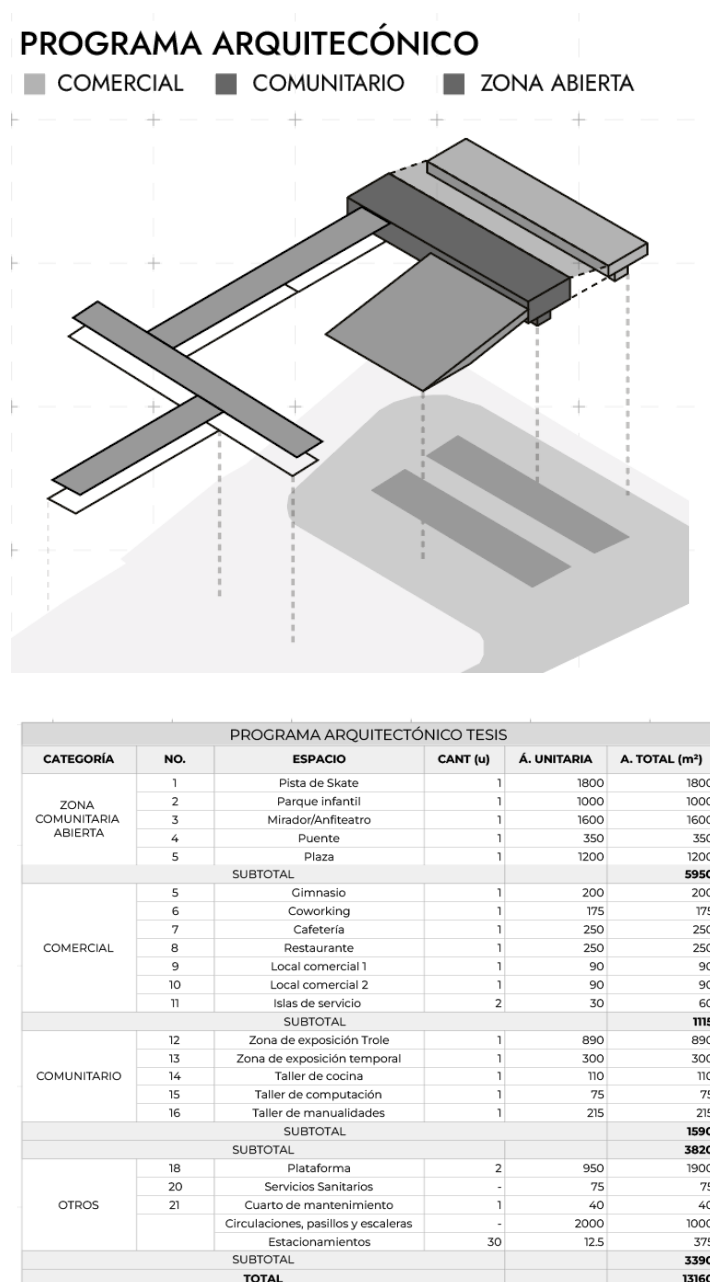


Figura 27. Programa arquitectónico y Cuadro de áreas. Elaboración propia.

5.5 Impacto urbano esperado.

La intervención propuesta busca generar un impacto urbano positivo a múltiples escalas. A nivel local, se espera revitalizar el barrio de La Magdalena, mejorando su calidad de vida urbana, fortaleciendo la cohesión social y reactivando la economía barrial a través de la generación de nuevos espacios de encuentro y oportunidades de desarrollo. A nivel metropolitano, el proyecto pretende consolidar un modelo de nodo intermodal que no solo optimiza el funcionamiento del transporte público, sino que también contribuye a la sutura urbana, revirtiendo dinámicas históricas de fragmentación en el sur de Quito.

El impacto esperado no se limita a los aspectos físicos, sino que también apunta a reconstruir el sentido de comunidad, a reforzar la identidad barrial y a establecer un precedente de cómo la infraestructura de movilidad puede ser utilizada como herramienta de regeneración urbana y social. El proyecto transforma el entorno inmediato mediante la creación de un espacio inclusivo y multifuncional que impulse la interacción social, fortalezca la identidad barrial y promueva un modelo de desarrollo sostenible. Al posicionarse como un nodo articulador, la infraestructura contribuye a consolidar el barrio como un espacio vibrante, conectando personas y actividades en una red dinámica que revitaliza tanto el tejido físico como el social. Este enfoque establece un modelo replicable para enfrentar la fragmentación en contextos urbanos similares.

CONCLUSIONES

La fragmentación urbana es uno de los fenómenos más determinantes en la configuración de las ciudades contemporáneas, y Quito no ha sido la excepción. A partir del análisis histórico, se evidenció cómo el modelo funcionalista impulsado por el Plan Regulador de 1942, sumado a procesos de crecimiento desordenado, consolidó una estructura territorial marcada por la segregación y la desconexión espacial, especialmente en el sur de la ciudad. El barrio de La Magdalena, a pesar de su valor histórico y su localización estratégica, ha sufrido los efectos de esta fragmentación, quedando aislado entre infraestructuras viales, asentamientos informales y dinámicas de paso que han debilitado su tejido barrial.

La reciente incorporación del sistema de metro y la estación intermodal ofrecen una oportunidad única para revertir esta situación. Sin embargo, como demuestra el diagnóstico realizado, la infraestructura por sí sola no garantiza la integración urbana; por el contrario, puede reforzar las dinámicas de fragmentación si no se concibe de manera articulada con el espacio público y la escala comunitaria.

A partir de esta reflexión, la tesis plantea la necesidad de repensar los nodos de transporte como dispositivos de sutura urbana, capaces de reconectar fragmentos desconectados y de activar nuevas dinámicas sociales, económicas y culturales. La propuesta se basa en la creación de una sutura urbana a través de la reconfiguración del espacio público, la incorporación de usos mixtos y la eliminación de barreras físicas. Se apunta a transformar el nodo intermodal en un nuevo centro de encuentro barrial mediante la articulación del transporte, el espacio público y la vida comunitaria en un sistema integrado y dinámico.

El proyecto busca no solo resolver problemas funcionales, sino también generar un impacto positivo en la calidad de vida de los habitantes, fortalecer el sentido de pertenencia y

establecer un modelo replicable de sutura urbana a partir de la infraestructura de movilidad. En este sentido, la tesis no solo plantea una solución arquitectónica, sino también una estrategia de transformación urbana basada en la integración, la equidad y la resiliencia.

PLANIMETRÍA

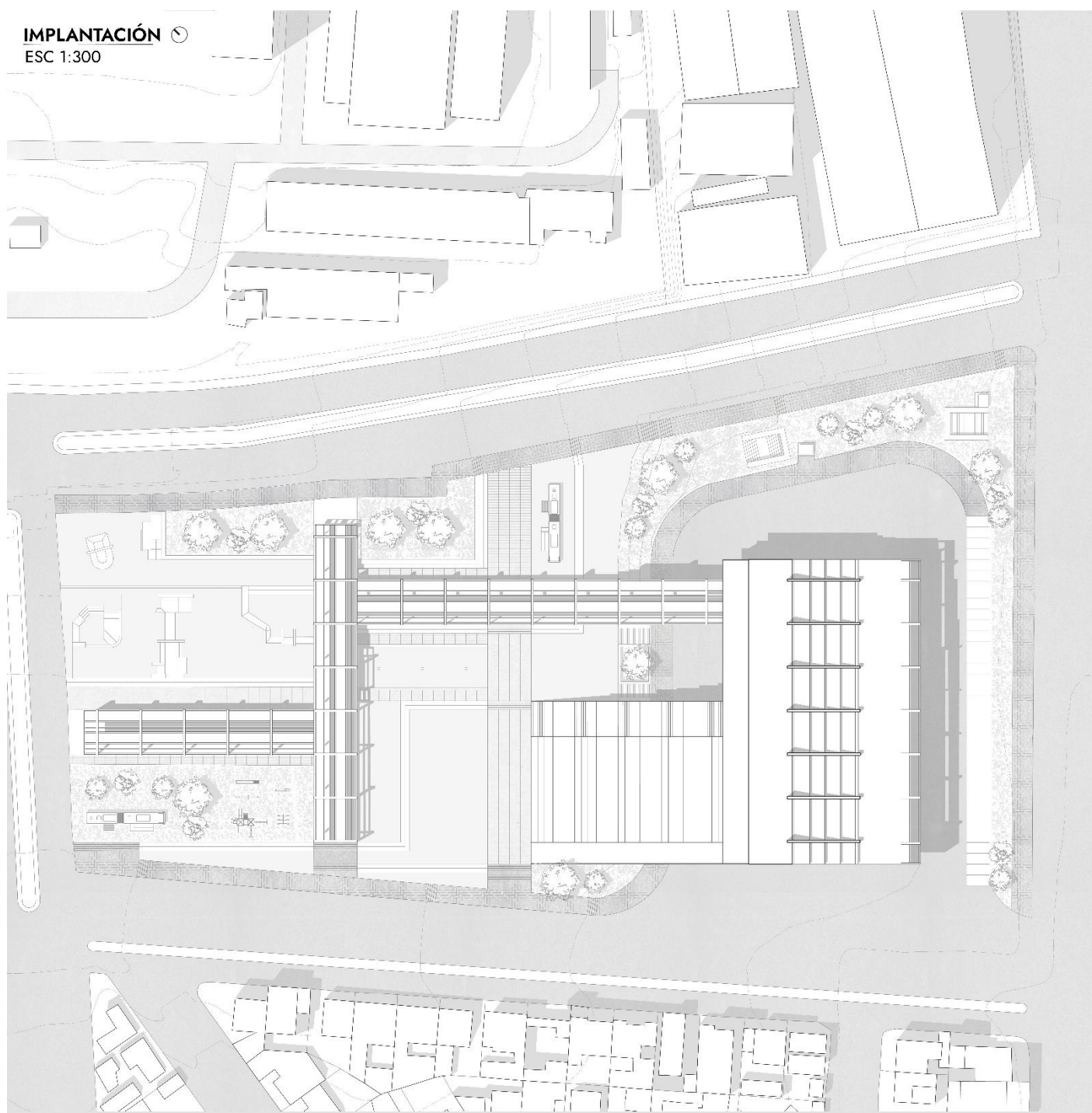


Figura 28. Implantación.

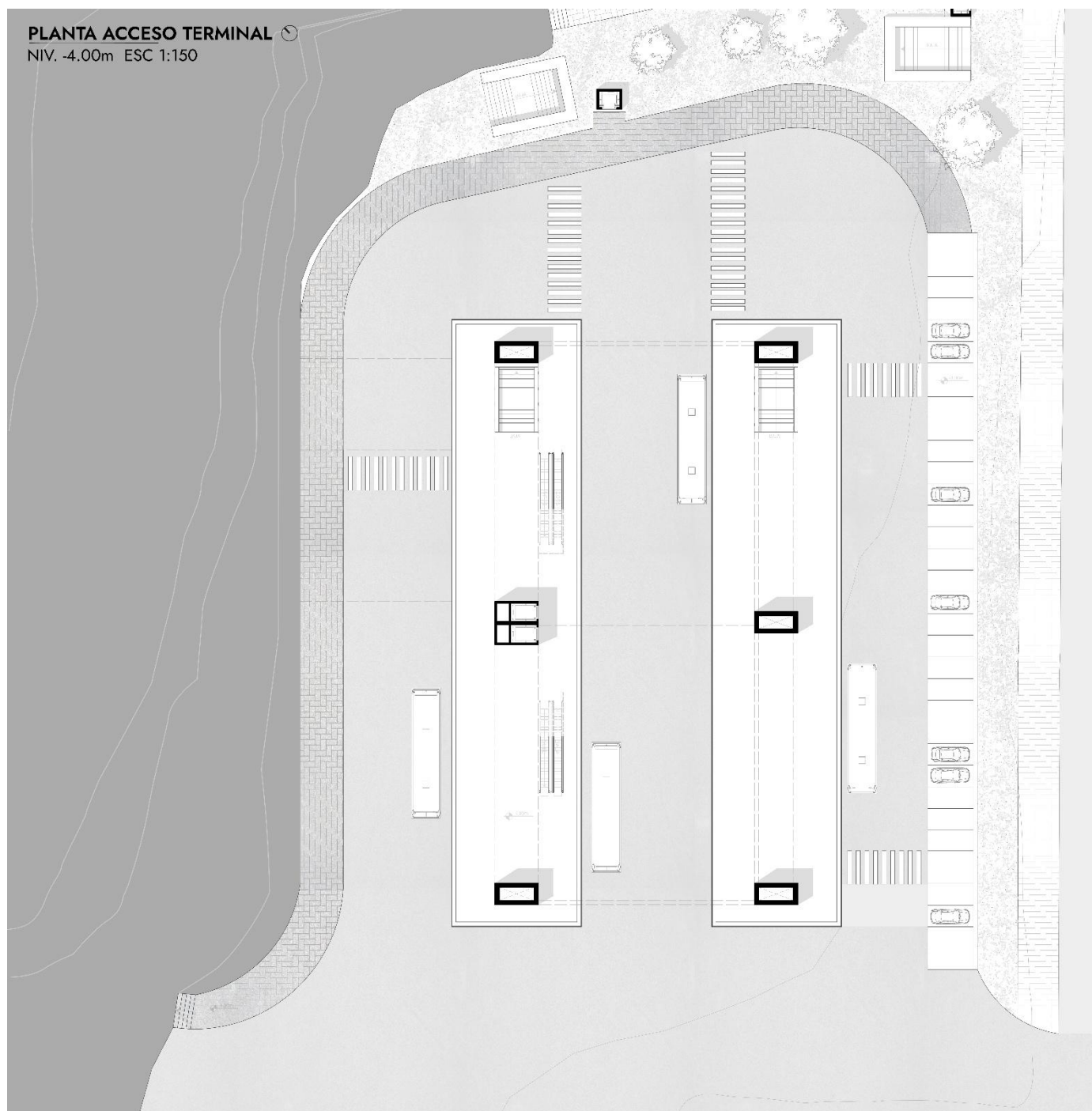


Figura 29. Planta Acceso Terminal.

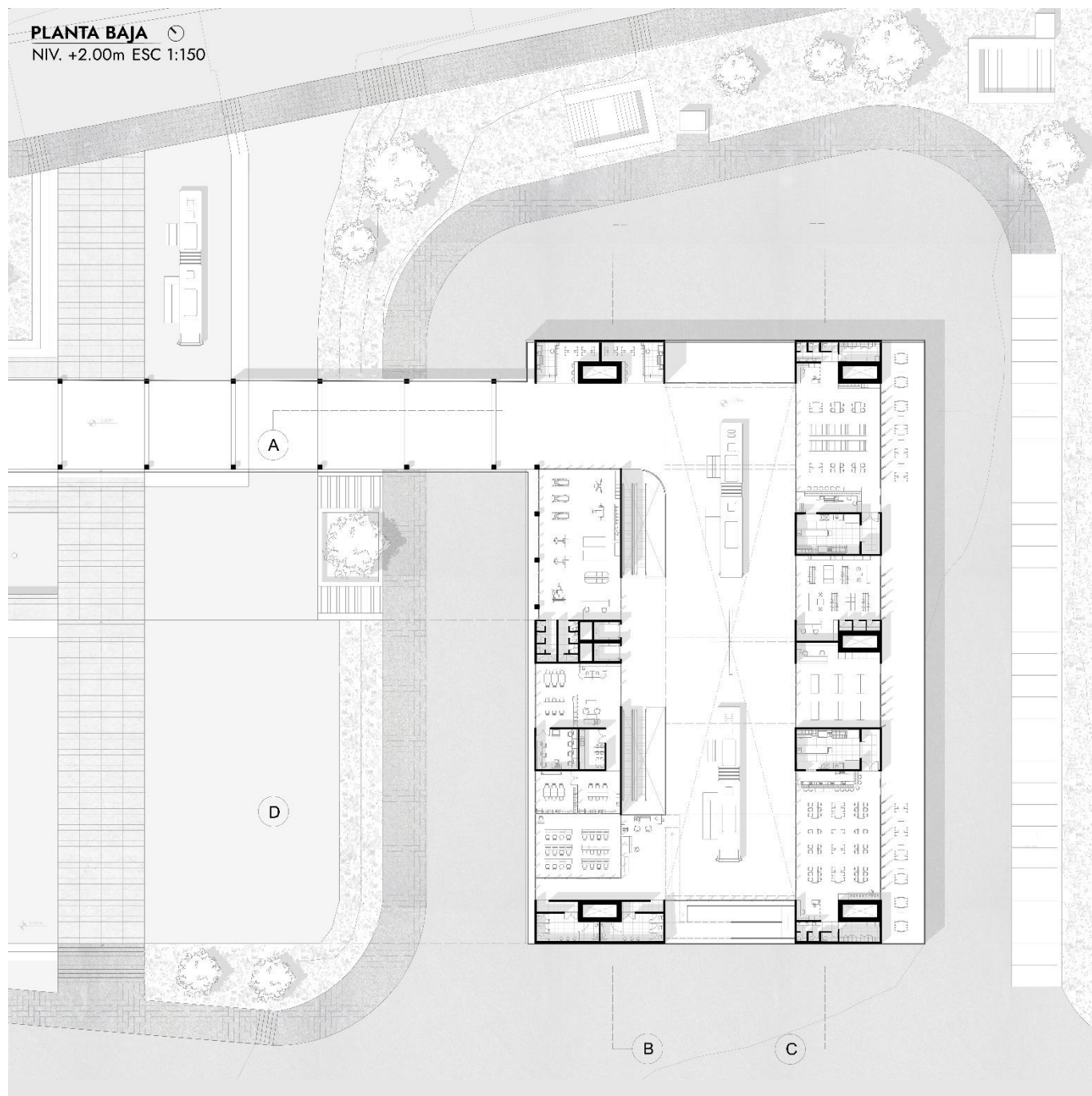


Figura 30. Planta baja.

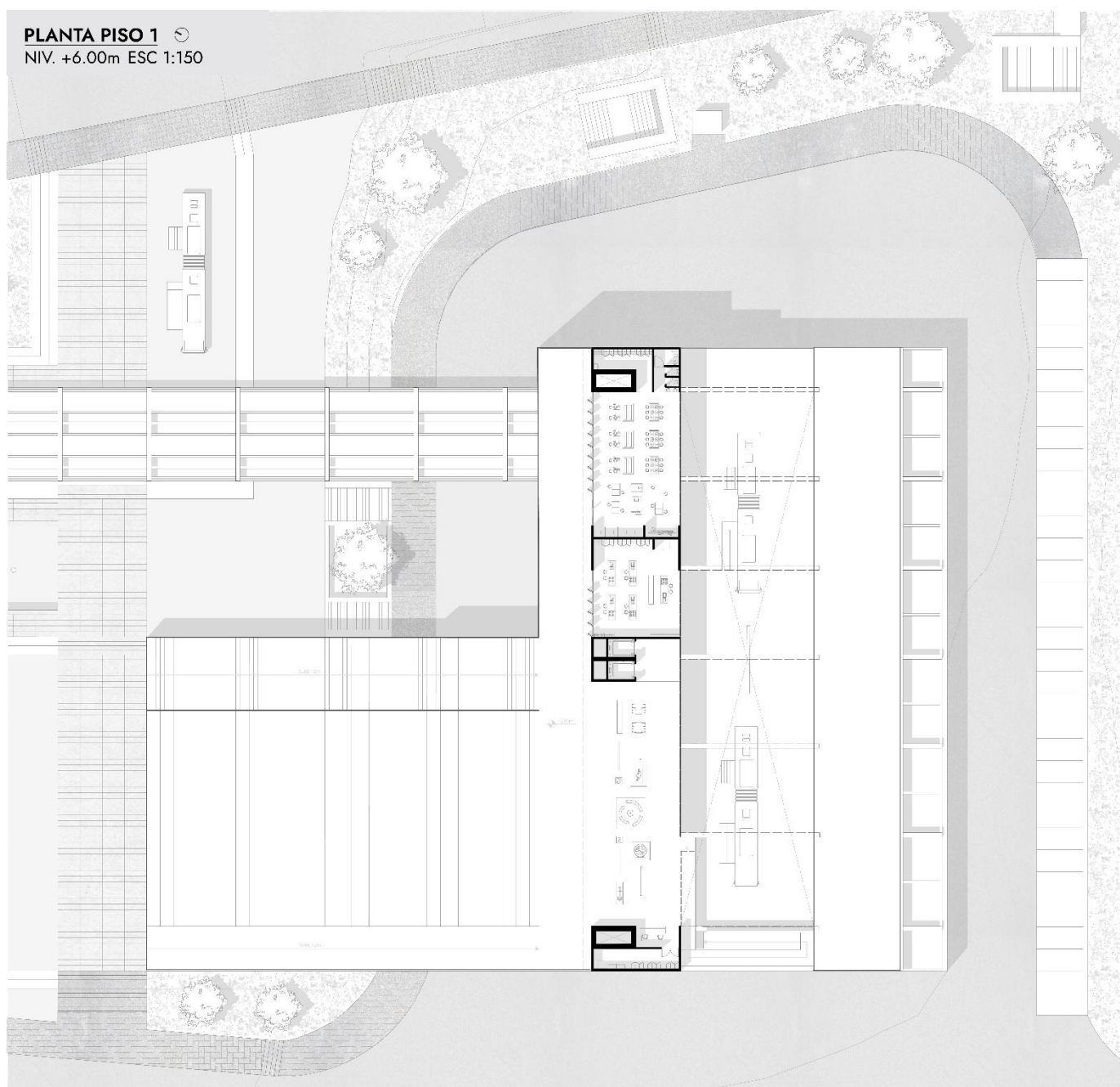


Figura 31. Planta Piso 1.

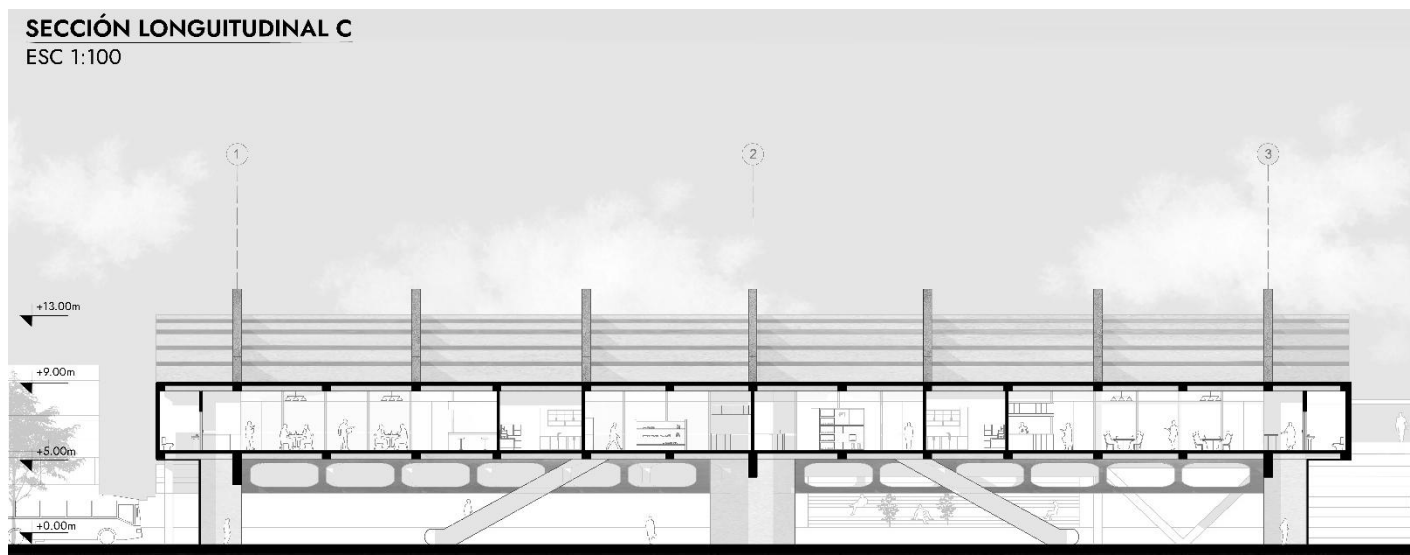


Figura 32. Sección Longitudinal 1.

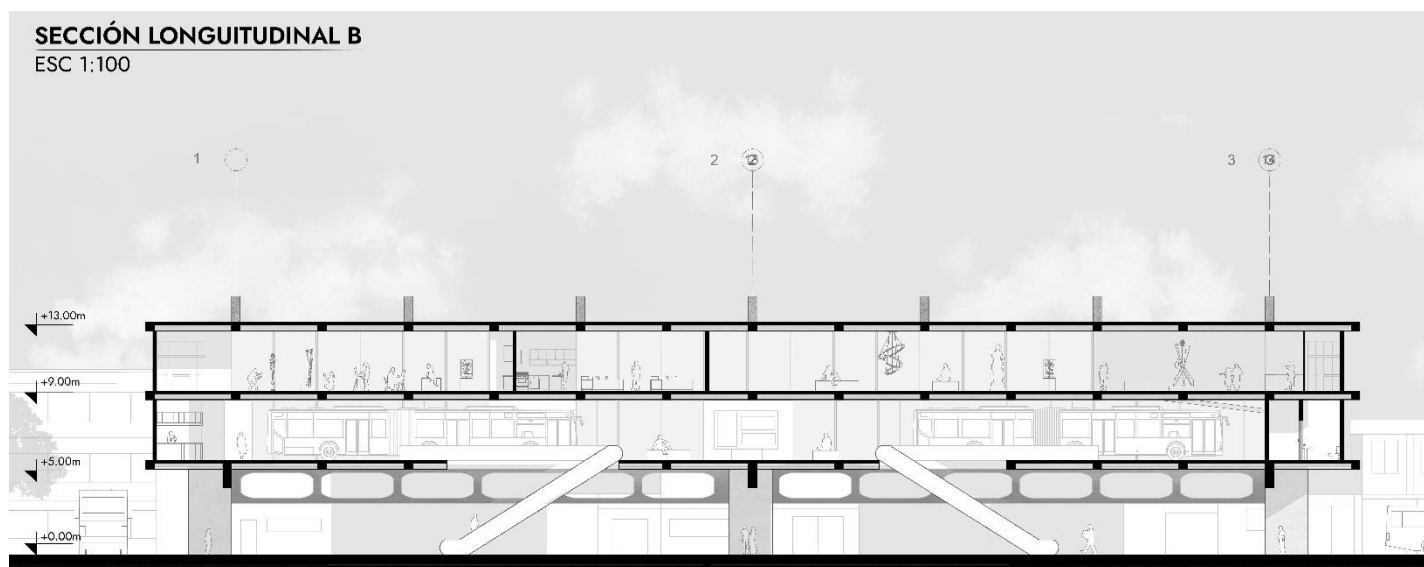


Figura 33. Sección Longitudinal 2.



Figura 34. Fachada Sur.

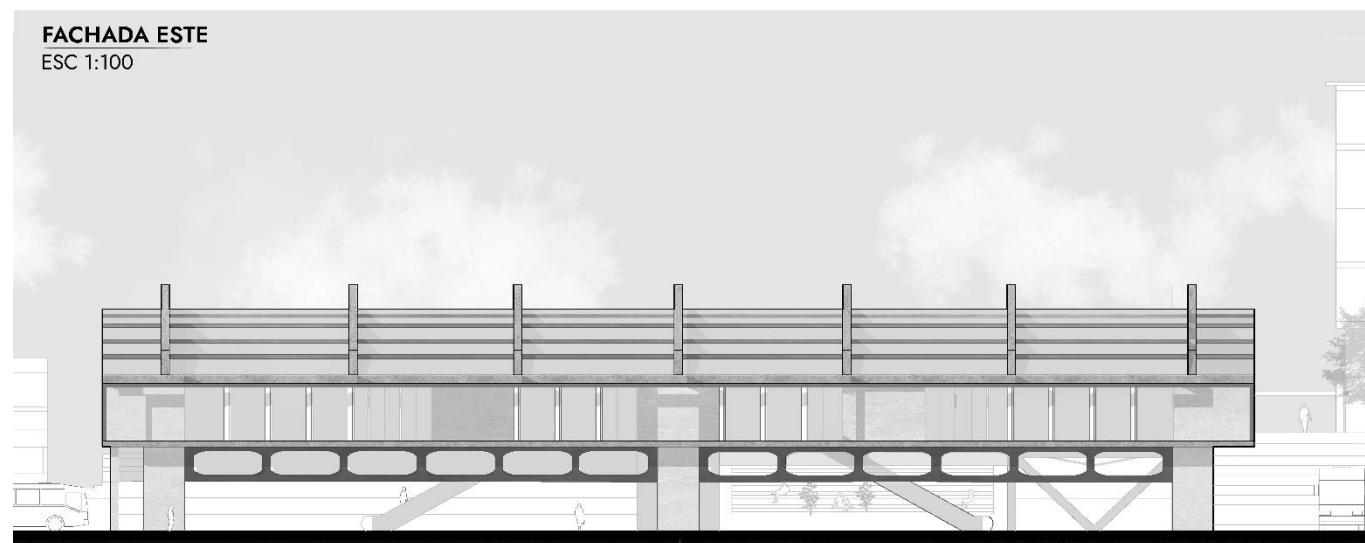


Figura 35. Fachada Este.



Figura 36. Sección Fugada 1.

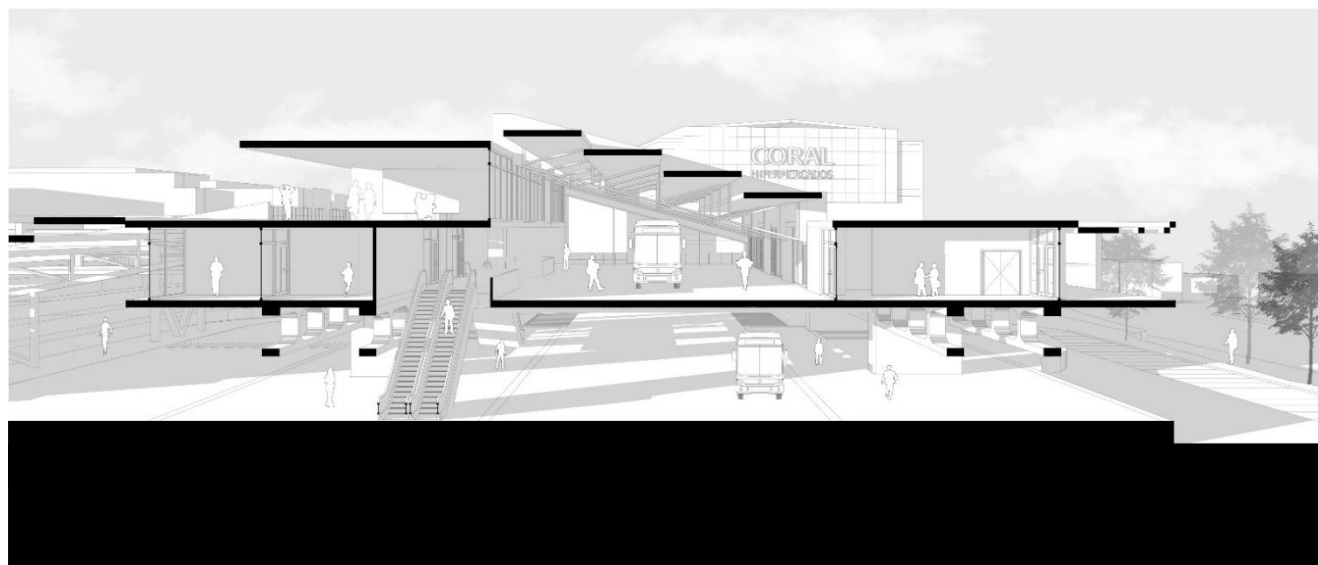


Figura 37. Sección Fugada 2.

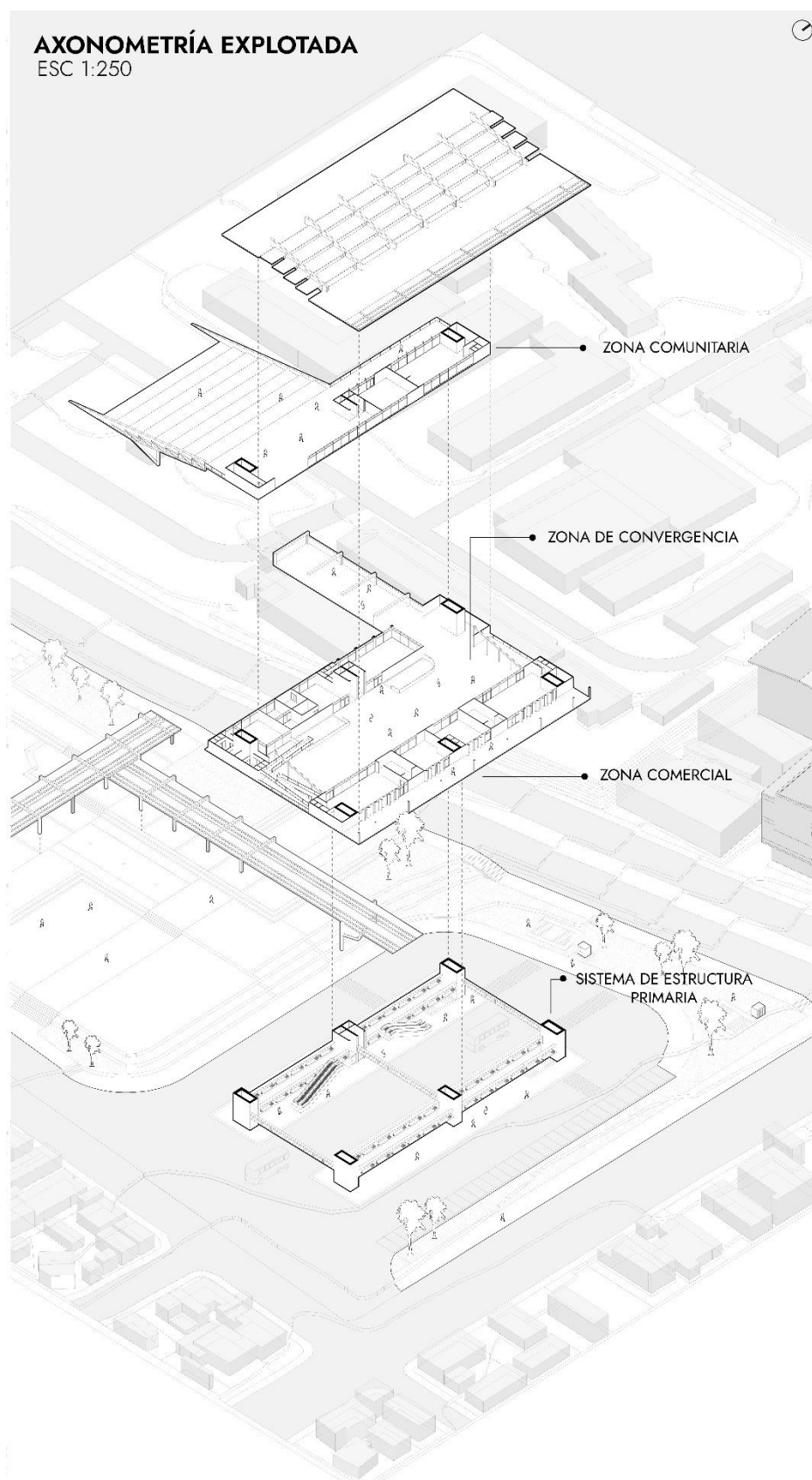


Figura 38. Axonometría explotada.

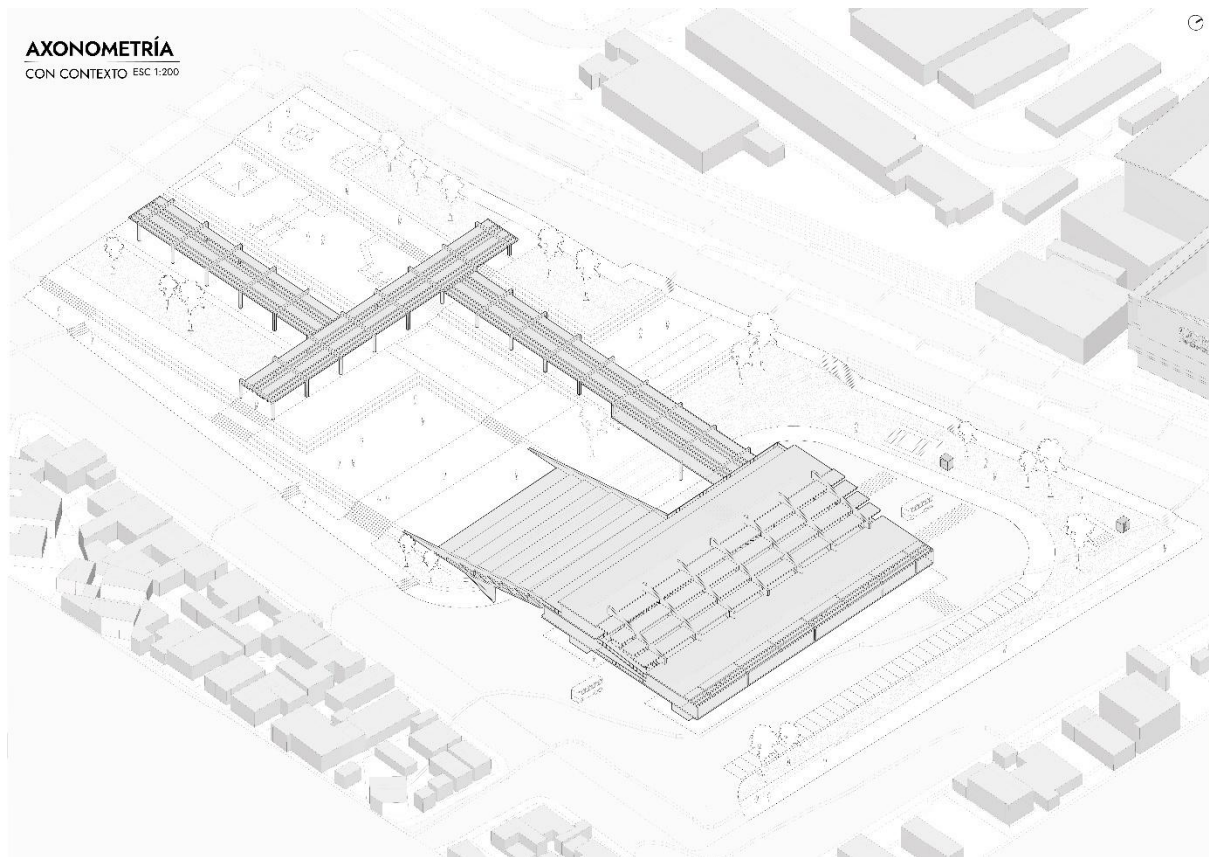
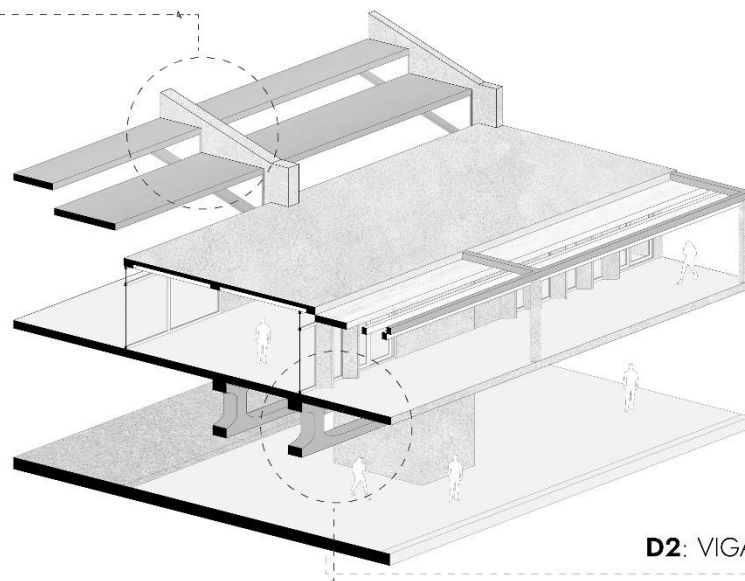


Figura 39. Axonometría con contexto.

D1: CUBIERTA



D2: VIGA VIEREDEEL

Figura 40. Isométrico constructivo.

DETALLES CONSTRUCTIVOS

ESC 1:20

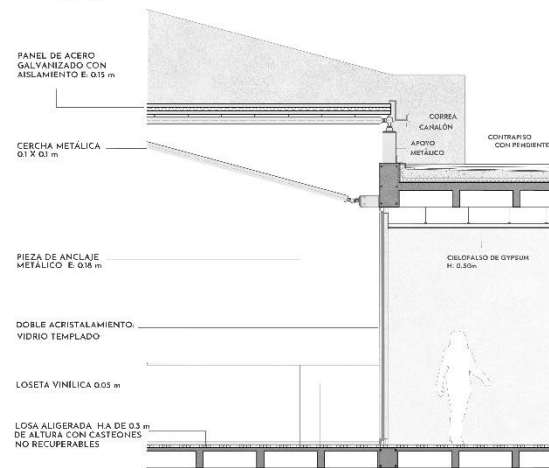
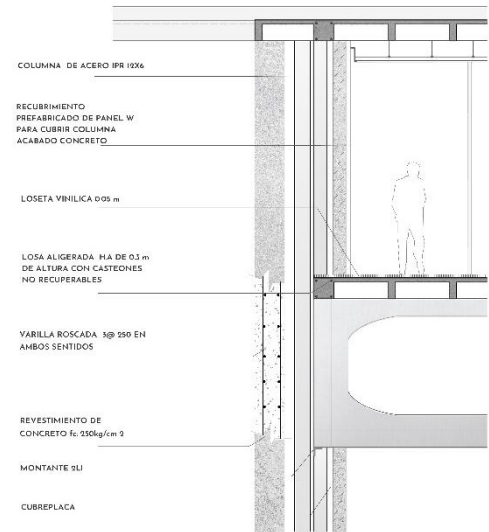
D1 CUBIERTA
ESC 1:20**D2 VIGA VIERENDEEL**
ESC 1:20*Figura 41. Detalles constructivos.**Figura 42. Perspectiva 1: Vista exterior del edificio.*



Figura 43. Perspectiva 2: Acceso y espacio central.



Figura 44. Perspectiva 3: Espacio central y rampa.



Figura 45. Perspectiva 4: Zona exterior comercial.

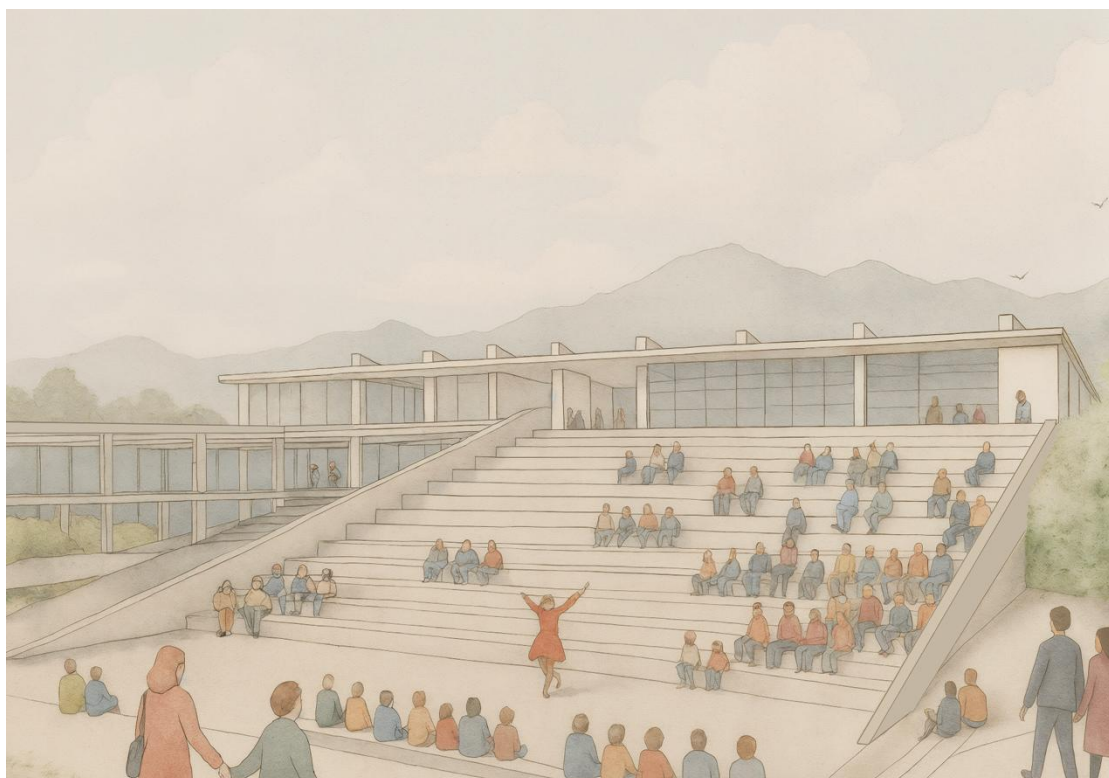


Figura 46. Perspectiva 5: Graderío y plaza.



Figura 47. Perspectiva 6: Mirador y talleres.

REFERENCIAS

- Barsdorf, A., & Bähr, J. (2004). *La ciudad latinoamericana, La construcción de un modelo. Vigencia y perspectivas*. Guzlop editoras.
- Carrión, F. (2001). *El miedo al espacio público: Reflexiones sobre el urbanismo latinoamericano*. FLACSO.
- Carrión, F. (2007). *Ciudad, memoria y proyecto*. FLACSO.
- Graham, S., & Marvin, S. (2001). *Splintering urbanism: Networked infrastructures, technological mobilities and the urban condition*. Routledge.
- Harvey, D. (1992). *Urbanismo y desigualdad social*. México: Siglo XXI Editores.
- Lozano Castro, A. (1991). *Quito, ciudad milenaria: Forma y símbolo*. Ciudad Centro de Investigaciones.
- Lynch, K. (1960). *The image of the city*. Editorial Gustavo Gili.
- Montaner, J. M. (2008). *Sistemas arquitectónicos contemporáneos*. Editorial Gustavo Gili.
- Odriozola, G. (1942). *Anteproyecto del Plan Regulador de la Ciudad de Quito*. Concejo Municipal de Quito
- Rowe, C., & Koetter, F. (1978). *Collage City*. MIT Press.
- Tella, G. (2007). *Un crack en la ciudad*. Revista de la Sociedad Central de Arquitectos, (231), 20–23.