

UNIVERSIDAD SAN FRANCISCO DE QUITO USFQ

Colegio de Arquitectura y Diseño Interior

Centro de Visitantes en el Parque Metropolitano del Sur

Juan Sebastián Racines Orejuela
Arquitectura

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

Quito, 09 de mayo de 2025

UNIVERSIDAD SAN FRANCISCO DE QUITO**Colegio de Arquitectura y Diseño Interior****HOJA DE CALIFICACIÓN
DE TRABAJO DE FIN DE CARRERA****Centro de Visitantes en el Parque Metropolitano del Sur****Juan Sebastián Racines Orejuela**

Nombre del profesor, Título académico

Felipe Palacios, Arquitecto

Quito, 09 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: Juan Sebastián Racines Orejuela
Código: 00322569
Cédula de identidad: 1750719450
Lugar y fecha: Quito, 09 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UNPUBLISHED DOCUMENT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:

Esta investigación parte de dos elementos predominantes en la configuración urbana de Quito: las sendas y sus accidentes topográficos. A través de un análisis de cómo estas rutas han moldeado la ciudad y la experiencia de sus habitantes, se propone una lectura longitudinal de Quito, centrada en el impacto de las sendas y las dinámicas que se producen a su alrededor. En este contexto, la Av. Simón Bolívar, se toma como caso emblemático de esta problemática y se identifica como una senda periférica que, a pesar de haber sido concebida como una infraestructura estratégica para la movilidad vehicular, también actúa como un límite que separa la ciudad de los valles que rodean.

Del estudio transversal de dicha senda periférica, se identifica al Parque Metropolitano del Sur como un hito natural de gran valor ecológico y paisajístico, pero profundamente desconectado del tejido urbano debido a su proximidad con este borde y a la fragmentación generada por la presencia de la avenida.

Así, el proyecto nace como una necesidad de repensar la relación entre infraestructura vial e hitos naturales, proponiendo la inserción de un equipamiento público dentro del parque que permita rearticularlo con la ciudad. A través de esta intervención, se busca recuperar el valor del parque como espacio de transición entre lo urbano y natural.

Palabras claves: sendas, límite, Av. Simón Bolívar, fragmentación, Parque Metropolitano del Sur.

ABSTRACT:

The research is based on two predominant elements in the urban configuration of Quito: the paths and its topographic features. Through an analysis of how these routes have shaped the city and the experience of its inhabitants, the study proposes a longitudinal reading of Quito, focused on the impact of these paths and the dynamics that emerge around them. In this context, Av. Simón Bolívar is taken as an emblematic case of this issue and is identified as a peripheral path that, despite having been conceived as a strategic infrastructure for vehicular mobility, also acts as a boundary separating the city from the surrounding valleys.

From the cross-sectional study of this peripheral path, the Metropolitan Park of the South is identified as a natural landmark of great ecological and landscape value, yet deeply disconnected from the urban fabric due to its proximity to this edge and the fragmentation caused by the presence of the avenue.

Thus, the project arises from the need to rethink the relationship between road infrastructure and natural landmarks, proposing the insertion of a public facility within the park that would allow it to be reconnected with the city. Through this intervention, the aim is to restore the value of the park as a transitional space between the urban and the natural.

Key words: paths, boundary, Av. Simón Bolívar, fragmentation, Metropolitan Park of the South.

TABLA DE CONTENIDO

1. INTRODUCCIÓN.....	11
2. MARCO TEÓRICO.....	12
2.1.Definición.....	12
2.2.Teoría.....	12
2.3.Categorías de sendas.....	13
3. QUITO A TRAVÉS DE SUS SENDAS.....	14
3.1.Campo.....	14
3.2.Tipos y forma.....	16
3.3.La Av. Simón Bolívar como último perfil vial	17
3.4.Interpretación.....	19
4. HIPÓTESIS, TEMA Y CASO.....	20
5. SITIO: PARQUE METROPOLITANO DEL SUR.....	20
5.1 Análisis del parque.....	20
5.1.1.Línea de tiempo.....	21
5.1.2. Capas del parque.....	21
5.1.3. Encuentros entre flora y fauna.....	21
5.1.4. Actividades frecuentes.....	22
5.2 Renovación y recolonización el parque.....	22
5.3 Fases y secuencia de desarrollo.....	22
5.4 Plan Maestro.....	23
6. PRECEDENTES.....	24
6.1. Taoyuan Museum of Art, Riken Yamamoto.....	24
6.2. Saya Park, Alvaro Siza y Carlos Castanheira.....	24
6.3. Spa Hotel del Valle, Estudio Larraín.....	25
7. PROYECTO.....	26
7.1.Concepto.....	26
7.2.Programa Arquitectónico.....	26
7.3.Partido.....	27
7.4.Tipos de pausa.....	28
7.5.Planimetria general.....	29
7.6.Maquetas.....	32
7.7. Anexos.....	33

8. CONCLUSIONES.....	35
Referencia bibliográficas.....	36

ÍNDICE DE TABLAS

Tabla 1. Fases y secuencia de desarrollo del PMS	23
Tabla 2. Cuadro de áreas	27

ÍNDICE DE FIGURAS

Figura 1. Línea de tiempo de las sendas de Quito.....	14
Figura 2. Capas de tiempo en la morfología vial de Quito.	15
Figura 3. Tipos de sendas en Quito.....	16
Figura 4. Análisis de la Av. Simón Bolívar.....	18
Figura 5. Momentos importantes en la Av. Simón Bolívar.....	18
Figura 6. Manzanas Aledañas a la Simón Bolívar.....	19
Figura 7. Imagen conceptual de una senda melódica.....	19
Figura 8. Mapeo del PMS.....	20
Figura 9. Línea de tiempo del PMS.....	21
Figura 10. Capas del PMS.....	21
Figura 11. Encuentros entre flora y fauna en el parque.....	21
Figura 12. Diagramas de actividades en el parque.....	22
Figura 13. Renovación y recolonización del parque.....	22
Figura 14. Plan Masa del PMS.....	23
Figura 15. Diagramas Taoyuan Museum of Art.....	24
Figura 16. Diagramas Saya Park.....	24
Figura 17 Diagramas Spa Hotel del Valle.....	25
Figura 18. Diagramas de concepto.....	26
Figura 19. Programa gráfico.....	27
Figura 20. Diagramas de partido.....	28
Figura 21. Tipos de pausa.....	28
Figura 22. Implantación.....	29
Figura 23. Fachadas principales.....	29
Figura 24. Planta de Ingreso.....	30
Figura 25. Planta del Pabellón Gastronómico.....	30
Figura 26. Planta del Journey lodge.....	30
Figura 27. Cortes fugados.....	31
Figura 28. Maqueta 1 Esc 1:10000.....	32
Figura 29. Maqueta 2 Esc 1:500.....	32
Figura 30. Maqueta 3 Esc 1:250.....	32

1. INTRODUCCIÓN

En la memoria urbana de Quito las sendas son elementos que han trascendido a lo largo del tiempo, desde los caminos prehispánicos hasta las redes modernas de calles, avenidas y autopistas. Las sendas, han sido esenciales para el crecimiento y la conexión de la ciudad, especialmente a través de sus laderas y quebradas.

En nuestra ciudad andina, la presencia de accidentes geográficos ha sido determinante en la evolución y desarrollo de sendas, ya que a lo largo de la historia, estas condiciones han ido moldeando las líneas que tejen la urbe.

Esta investigación parte de evaluar cómo las sendas, influyen en la configuración de la experiencia urbana en Quito y de qué manera su ubicación ha permitido a los habitantes moverse a través del complejo paisaje de la ciudad o, en la actualidad, cómo ha limitado su interacción con los espacios naturales y valles.

2. MARCO TEÓRICO:

2.1 Definición

La ciudad se interpreta a través de sus componentes físicos, que se conciben como un conjunto de elementos interconectados que facilitan la orientación y la comprensión del espacio urbano. Entre estos elementos, las sendas juegan un papel crucial, ya que son las que permiten y organizan la vida urbana. El término “sendas”, que proviene del latín semita (camino estrecho), anteriormente se refería a caminos abiertos para el peatón y ganado menor. Sin embargo, con el tiempo su significado se ha ampliado para incluir diversas rutas que estructuran el movimiento dentro del entorno urbano. En la actualidad, senda se puede utilizar para describir no solo caminos tradicionales, sino también rutas modernas que facilitan la movilidad y la conexión de todas las personas entre diferentes áreas de la ciudad.

2.2 Teoría

Varios teóricos han explorado maneras de entender la ciudad a partir de sus sendas. Michel de Certeau, en su ensayo “Walking in the City”, propone que las sendas y caminos peatonales no solo son elementos físicos, sino que forman parte de una “retórica” de la ciudad. Según de Certeau, los movimientos peatonales son una forma de escritura en el espacio urbano, donde los caminantes crean y modifican continuamente el tejido de la ciudad a través de sus trayectorias. (de Certeau, 1984). Por lo que estos hilos en la urbe no solo conectan lugares, sino que configuran activamente la experiencia y percepción de los espacios que configuran a la ciudad.

Por su parte, Kevin Lynch, en su libro de “La imagen de la ciudad”, plantea que todo ciudadano posee largos vínculos con una u otra parte de la ciudad, y su imagen se ve embebida de recuerdos y significados. (Lynch, 1960, p.9). En este contexto, las sendas se presentan como elementos predominantes que se trazan a lo largo del tiempo y a través de los cuales las personas identifican y navegan el espacio. Estas, no solo facilitan el

desplazamiento, sino que, al estar vinculadas con actividades específicas o rasgos particulares del entorno urbano, adquieren un valor simbólico que ayuda a orientar a las personas. Esto evidencia que las sendas deben presentar una característica distintiva que las diferencie de las demás de la ciudad, otorgándoles coherencia y continuidad.

2.3 Categorías de sendas

Aldo Rossi, en su obra “La Arquitectura de la ciudad”, aborda las sendas y los caminos en el contexto de la morfología urbana y la memoria colectiva. Para Rossi, las sendas no son meros elementos de tránsito, son partes integrales de la estructura urbana que reflejan la historia y la cultura de una ciudad.

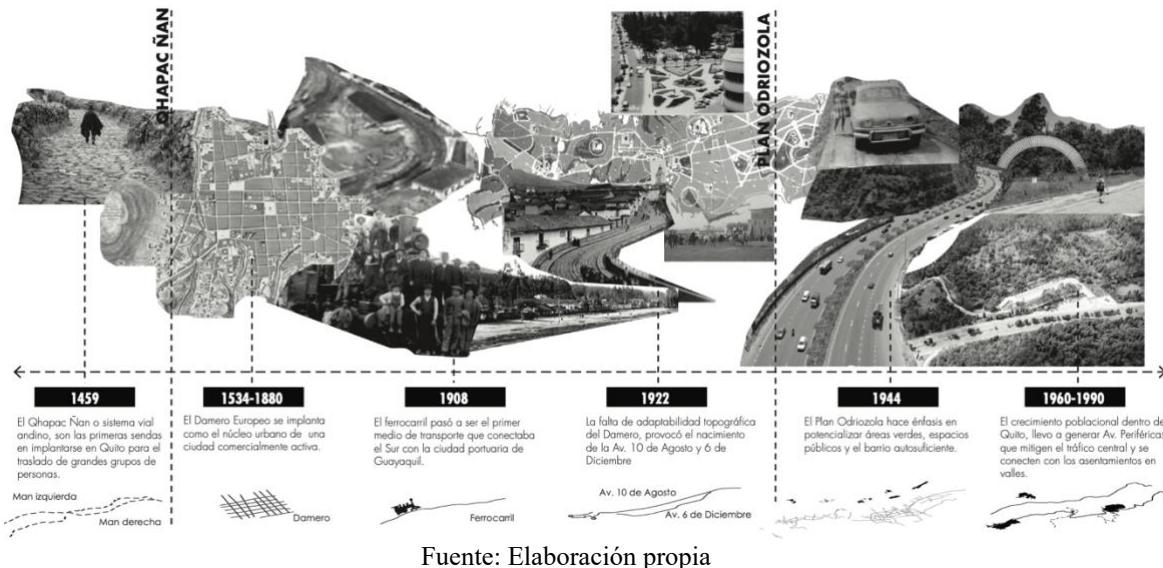
Así, las sendas pueden clasificarse según su función y significado dentro del tejido urbano. Por ejemplo, algunas sendas pueden ser predominantes y representar vías principales que facilitan la movilidad, mientras que otras pueden tener un carácter más simbólico, vinculadas a tradiciones locales o eventos históricos. Esta dualidad en la naturaleza de las sendas subraya su relevancia en la planificación y diseño urbano, pues cada ruta tiene el potencial de influir en la vida social y económica de la ciudad.

En el contexto de las periferias urbanas, Rossi enfatiza la necesidad de prestar atención a cómo las sendas pueden servir como mediadoras entre el núcleo de la ciudad y sus alrededores. Las sendas en las zonas periféricas pueden enfrentar desafíos significativos, como la falta de conectividad y la escasez de infraestructura adecuada, lo que puede limitar la accesibilidad y el desarrollo de estas áreas. Sin embargo, al igual que en el centro de la ciudad, las sendas periféricas también tienen el potencial de ser espacios de encuentro y desarrollo, contribuyendo a la cohesión social y al fortalecimiento de la identidad local.

3. QUITO A TRAVÉS DE SUS SENDAS:

3.1 Campo

Figura 1. Línea de tiempo de las sendas de Quito.

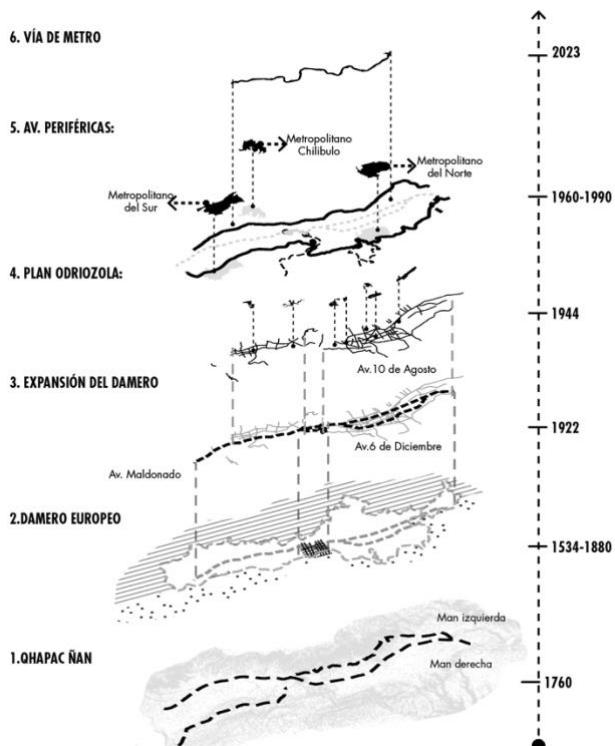


Históricamente dentro de Quito, las sendas han tomado un papel protagónico en la formación de la mancha urbana. Comenzando con la introducción del Qhapac Ñam en las laderas y llanuras de Quito, para la movilización de las personas y su mercancía agrícola en búsqueda del intercambio comercial, las rutas peatonales toman relevancia dentro del paisaje andino desde 1760. Estas sendas se presentan en la ciudad como las primeras líneas conectoras entre distintos pueblos y su búsqueda por el trueque.

Con la llegada de los colonizadores españoles en 1534, la ubicación de las sendas del Qhapac Ñam en los alrededores de la meseta de Quito, dictó el espacio estratégico para implantar el Damero en el centro de ciudad. La meseta central se presentaba como el lugar ideal para la conexión y protección de la nueva ciudad que estaba por venir. En consecuencia, a lo largo de los años, se llenaron quebradas para implantar nuevas sendas y se levantaron puentes para conectar a toda la población.

Sin embargo, no fue hasta 1908, con la introducción del ferrocarril como principal medio de transporte entre Quito y Guayaquil, que la ciudad se vio en la necesidad de crecer longitudinalmente. No solamente por la introducción de industria en la ciudad, sino también por las migraciones que atrae y la ruptura de los límites del centro histórico compacto que liberó el crecimiento de la ciudad fuera del centro.

Figura 2. Capas de tiempo en la morfología vial de Quito.



Fuente: Elaboración propia

De esta manera, en 1922, la introducción de las avenidas principales como la 10 de agosto y 6 de diciembre en el norte, se trazan como ejes ordenadores y son las que dan un nuevo carácter e imagen a la ciudad. Con la adición de estas sendas en la llanura de Quito, el crecimiento urbano descontrolado y desorganizado alrededor de ellas lleva a la necesidad de un plan urbano. En este contexto, Jones Odriozola, en 1945, proyecta una ciudad que presenta nuevas centralidades y diagonales que potencian áreas verdes, espacio público y barrios autosuficientes de la urbe. Así, la ciudad proyectada busca el desarrollo de tres actividades: la residencial, la laboral y la recreativa.

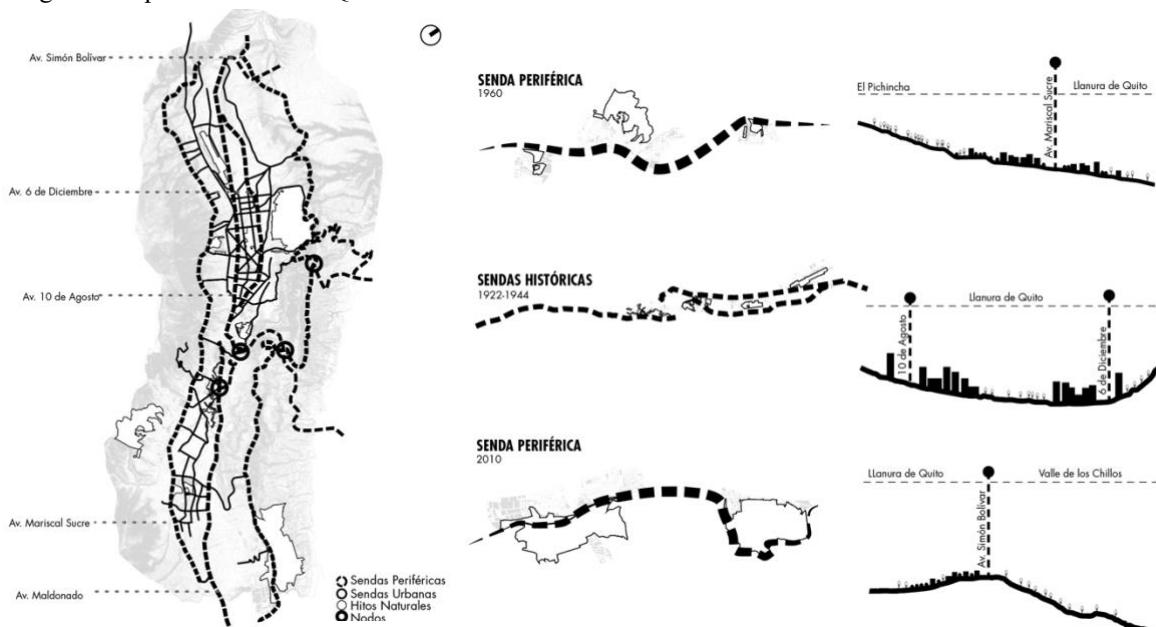
No obstante, a pesar de que el plano proyectaba alcanzar los 700 mil habitantes en el año 2000, el desarrollo de industrias en la década de los 70, llevó a Quito a convertirse en el epicentro del desarrollo económico dentro del país y por lo tanto un atractivo de nuevas migraciones. Así, la constante migración interna, generó que las clases adineradas se alejen del centro de Quito y el crecimiento de la mancha urbana y sus sendas, se expandan de

manera descontrolada hacia el norte y las periferias. En este escenario, en 1990, para frenar de alguna forma los asentamientos informales en los límites del Quito urbano y reducir el tráfico dentro de la ciudad, se desarrollan las Av. periféricas, las cuales son sendas que conectan a toda la ciudad y a los valles, formando un anillo perimetral que a la vez actúa como un borde entre lo natural y lo urbano.

Finalmente, en el 2022, el proyecto del metro de Quito se inaugura dentro de la ciudad y se presenta como la única senda subterránea que conecta Norte-Centro y Sur a través de una sola línea en la mitad de la ciudad.

3.2 Tipos y Forma

Figura 3. Tipos de sendas en Quito



Fuente: Elaboración propia

Las sendas están presentes a lo largo de toda la ciudad de Quito y constituyen no solo infraestructuras físicas, sino también huellas significativas dentro de la memoria colectiva. Retomando las ideas de Aldo Rossi, estas trazas pueden entenderse como cicatrices urbanas que, por su permanencia o función, consolidan la forma y el recuerdo de la ciudad. En este marco, las sendas de Quito pueden clasificarse en históricas y periféricas. Las históricas se ubican principalmente en el centro de la urbe, donde las condiciones topográficas han

permitido su consolidación como ejes estructurantes que articulan hitos urbanos y consolidan una fuerte identidad colectiva. En cambio, la Av. Simón Bolívar representa una senda periférica que, si bien fue concebida para mejorar la movilidad vehicular y conectar la ciudad con los valles, opera actualmente como una barrera que fragmenta y desconecta el tejido urbano de su contexto natural y los valles.

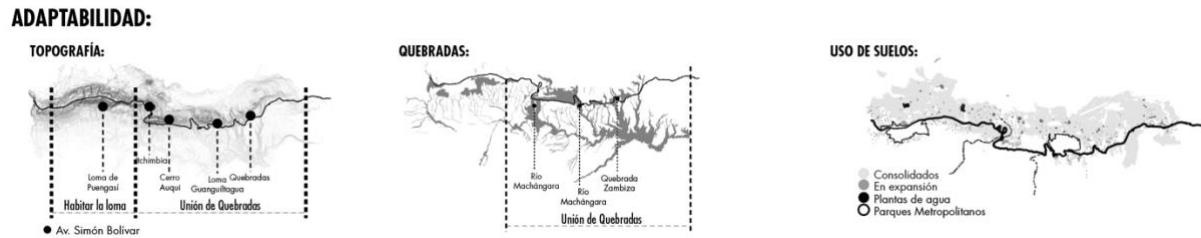
En cuanto a su forma, las sendas históricas muestran una morfología que responde al terreno regular del valle, facilitando la conexión entre espacios públicos, equipamientos y actividades urbanas. Esta red densa y entrelazada fortalece la vitalidad del entorno, al permitir el flujo continuo de personas y dinamizar el intercambio cultural y comercial. Por el contrario, las sendas periféricas enfrentan desafíos derivados de una topografía accidentada, caracterizada por laderas, quebradas y pendientes abruptas. Estas condiciones han obligado a trazar recorridos que priorizan la conexión directa y rápida sur-norte, pero que al hacerlo, generan una desconexión funcional con los equipamientos y asentamientos próximos. Así, estas sendas periféricas tienden a ser entendidas más como infraestructuras de paso que como espacios habitables, lo que limita su integración urbana y su potencial para convertirse en parte activa del paisaje cotidiano.

3.3 La Av. Simón Bolívar como último perfil vial

A medida que la ciudad creció poblacionalmente, las sendas periféricas se han vuelto indispensables para el movimiento urbano. Sin embargo, estas vías que al principio se las construyeron como “bordes” de la ciudad, han ido mutando por los asentamientos informales e hitos naturales que se han ido desarrollando a su alrededor. En este contexto, la Av. Simón

Bolívar se dibuja en la imaginabilidad colectiva como una línea que habita varios accidente geográficos para unir sur y norte de la ciudad de forma rápida y eficiente

Figura 4. Análisis de la Av. Simón Bolívar

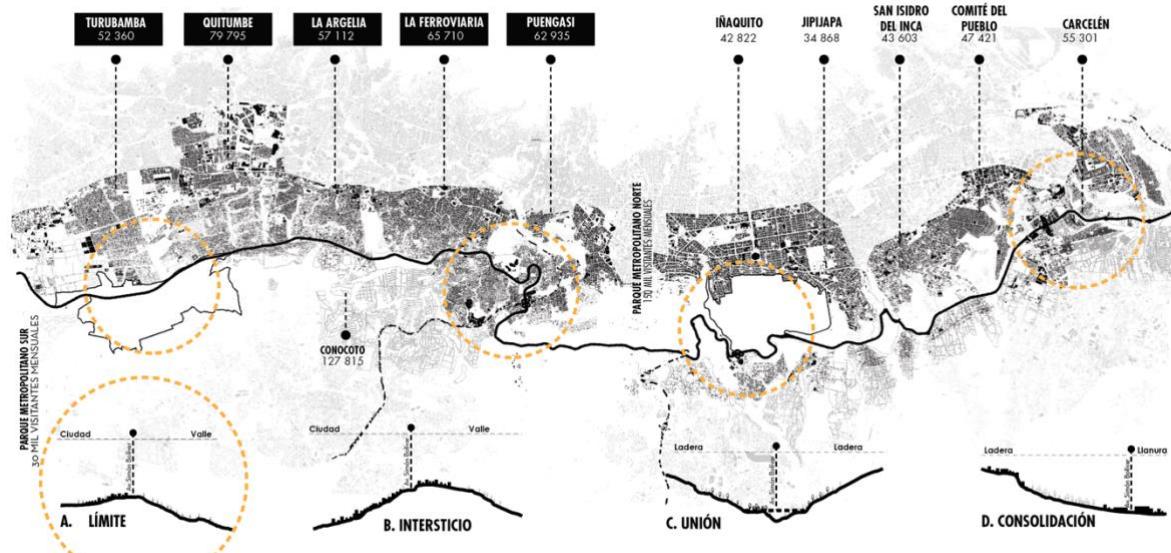


Fuente: Elaboración propia

En este contexto, la Av. Simón presenta momentos distintivos en sus secciones transversales, ya que se identifican cuatro condiciones espaciales que definen la relación de esta vía con su entorno urbano y topográfico: límite, intersticio, unión y consolidación.

Figura 5. Momentos importantes en la Av. Simón Bolívar

MOMENTOS PRINCIPALES EN LA AV. SIMÓN BOLÍVAR:

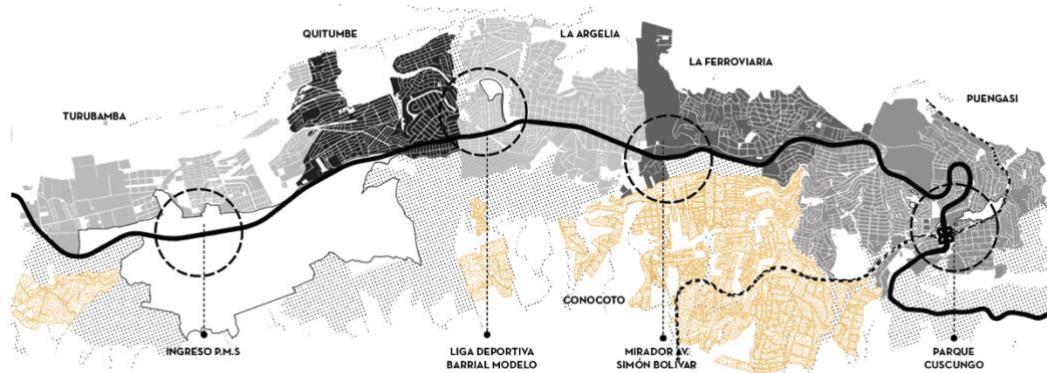


Fuente: Elaboración propia

En el primer caso, **límite**, la avenida actúa como una barrera que separa el tejido urbano de la ciudad consolidada del valle adyacente, generando una discontinuidad física y visual. En el caso del **intersticio**, se reconoce una zona de desconexión donde la avenida atraviesa espacios residuales o poco articulados, reflejando su carácter de infraestructura de paso. La condición de **unión** ocurre cuando la vía conecta áreas urbanas ubicadas en distintas

laderas, superando obstáculos topográficos y permitiendo la integración funcional entre sectores. Finalmente, en el estado de **consolidación**, la avenida se encuentra inmersa en un tejido urbano denso y plano, convirtiéndose en parte activa del sistema urbano.

Figura 6. Manzanas aledañas a la Simón Bolívar



3.4 Interpretación

Figura 7. Imagen conceptual de una senda melódica



Fuente: Elaboración propia

La Av. Simón Bolívar se la interpreta ya no solo como una vía rápida que une la ciudad de Sur a Norte, sino como una **senda melódica** en la que ocurren varios momentos del paisaje urbano mezclados con el paisaje natural. Desde la perspectiva de Kevin Lynch, la senda melódica trasciende su función vial al convertirse en una experiencia espacial continua, en la que los elementos del entorno, como parques, barrios, quebradas y laderas, actúan como nodos, bordes y referencias que enriquecen la percepción del recorrido.

4. HIPÓTESIS, TEMA Y CASO:

La hipótesis parte del análisis de la relación entre sendas y ciudad. En Quito, la topografía es el principal factor que dirige a estas líneas a través de la urbe, y la Av. Simón Bolívar no solo conecta puntos geográficos, sino que teje narrativas urbanas que revelan la relación de Quito con su territorio, sus transformaciones y sus tensiones entre consolidación y periferia. Por esta razón, para que exista una relación entre lo artificial y natural, estas sendas deben ofrecer infraestructura que genere permanencia para el local. De esta manera se genera la hipótesis de: ¿Una senda periférica que actúa como borde, puede albergar un elemento clave para redefinir la frontera entre lo urbano y natural?

Tema: Introducción de equipamientos a lo largo de senda periféricas, como elementos de permanencia y conexión.

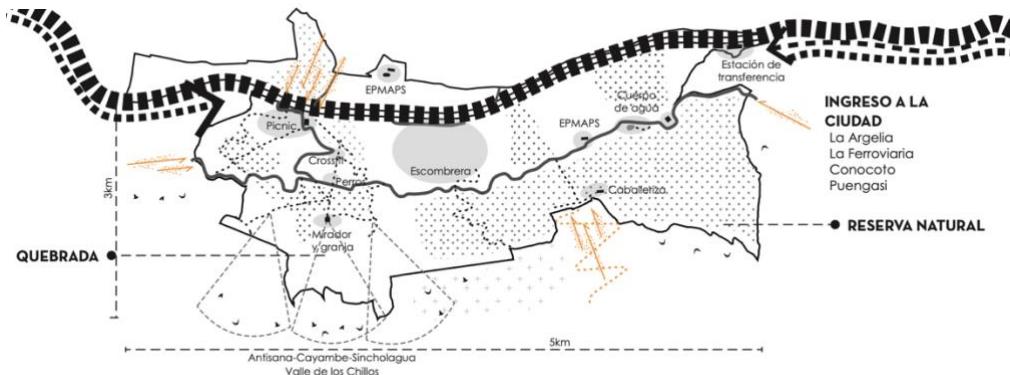
Caso: Centro de Visitantes en el Parque Metropolitano del Sur

5. SITIO: PARQUE METROPOLITANO DEL SUR

5.1 Análisis del parque

Ubicado en las laderas del sur de Quito, se erige como un pulmón verde estratégico dentro de la compleja trama urbana de la ciudad. Su extensión y su posición topográfica lo convierten en un límite dinámico donde lo urbano y lo natural interactúan constantemente. Sin embargo, más allá de su valor ambiental, el parque presenta un potencial latente como espacio público capaz de redefinir la relación entre la ciudad y su geografía

Figura 8. Mapeo del PMS



Fuente: Elaboración propia

5.1.1. Línea de tiempo

Figura 9. Línea de tiempo del PMS

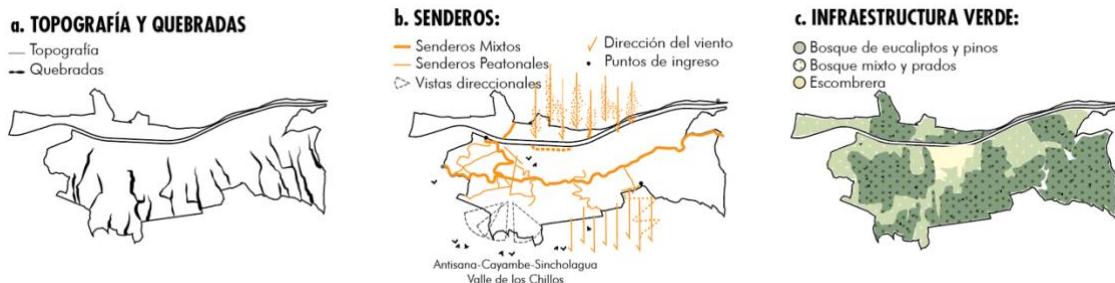


Fuente: Elaboración propia

El Parque Metropolitano del Sur ha sido escenario de múltiples momentos. Desde el paso del Qhapac Ñam en 1459 por sus espacios hasta albergar la escombrera de “El Troje” en 1990, el parque ha sido utilizado de distintas maneras y no ha sido introducido hacia la ciudad de manera correcta.

5.1.2 Capas del Parque

Figura 10. Capas del PMS



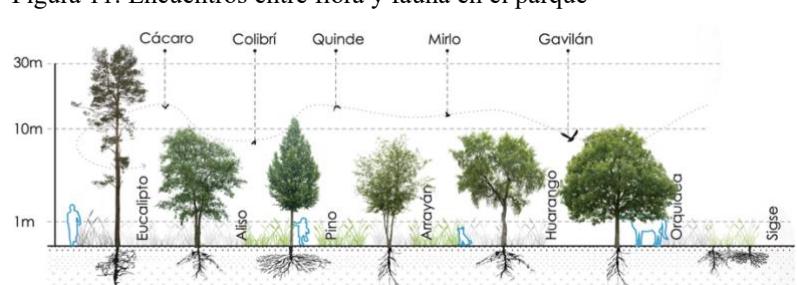
Fuente: Elaboración propia

El parque es formado de distintas capas que lo hacen rico en biodiversidad y complejidad ecológica, incluyendo estratos arbóreos y arbustivos que dan soporte a una gran variedad de especies y generan un paisaje dinámico que cumple con funciones recreativas y educativas.

5.1.3 Encuentros entre flora y fauna

Los encuentro dentro de este gran bosque se da entre especies nativas e introducidas, que atraen a varias especies de

Figura 11. Encuentros entre flora y fauna en el parque



Fuente: Elaboración propia

aves y generan un ambiente con gran valor ecológico.

5.1.4. Actividades frecuentes Figura 12. Diagramas de actividades en el parque

Dentro del parque, las actividades que ya tienen lugar van desde el senderismo y la observación de aves hasta el ciclismo, encuentros familiares,



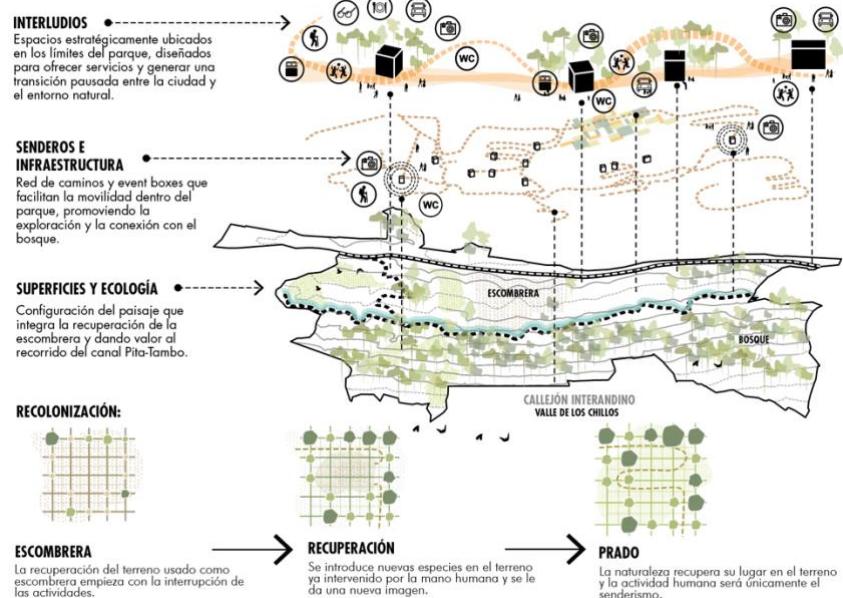
Fuente: Elaboración propia

juegos infantiles y recorridos paisajísticos. Estas dinámicas, muchas de ellas espontáneas, revelan el valor ecológico, recreativo y social del espacio.

5.2 Renovación y recolonización del parque

Por las preexistencias de una escombrera y la introducción de la mano humana dentro del parque el proceso de recolonización y la configuración del paisaje es necesaria para recuperar el parque.

Figura 13. Renovación y recolonización del parque

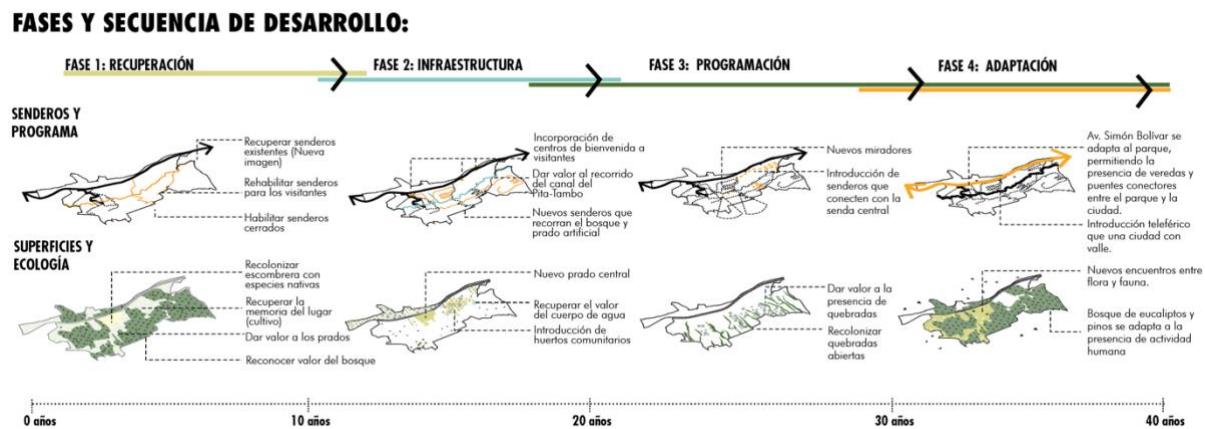


Fuente: Elaboración propia

5.3 Fases y secuencia de desarrollo

Propongo una serie de fases y secuencia de desarrollo que permita la introducción del parque metropolitano en la vida de la ciudad y le de una nueva imagen en el imaginario colectivo, volviéndose un lugar de encuentro y desconexión.

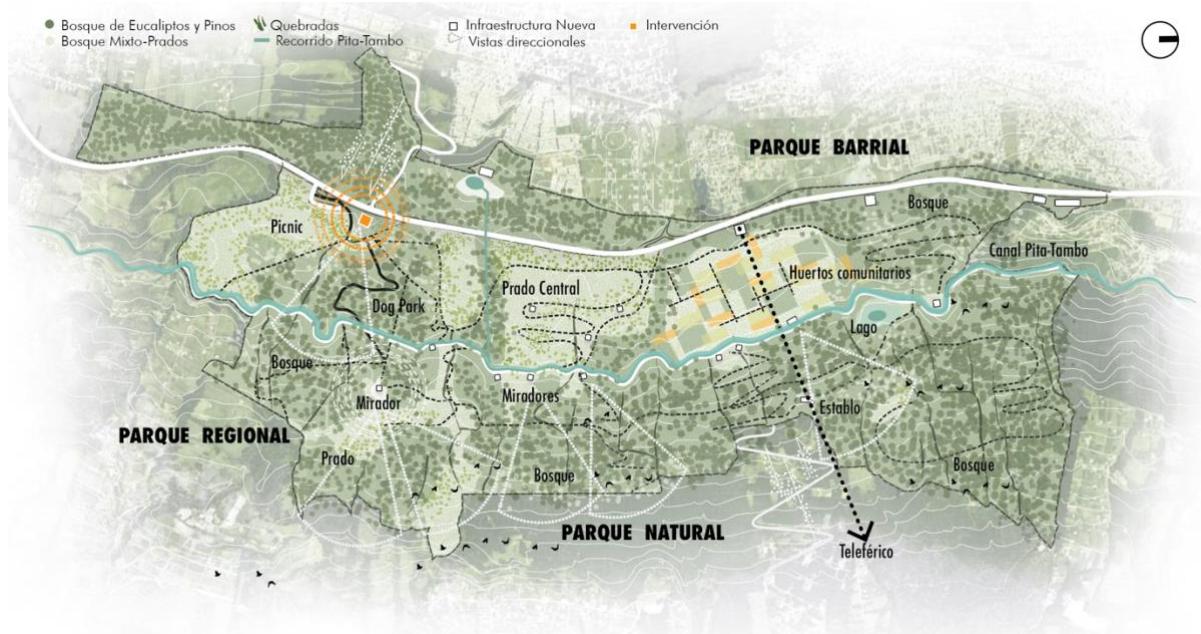
Tabla 1. Fases y secuencia de desarrollo para el PMS



Fuente: Elaboración propia

5.4. Plan Maestro:

Figura 14. Plan Maestro del PMS



Fuente: Elaboración propia

El plan Masa del parque se centra en la recuperación e integración de nuevos senderos e infraestructura que den vida a las 667 hectáreas de bosque y se conviertan en un conector ecológico y social entre los distintos sectores urbanos que lo rodean. El plan busca fortalecer su accesibilidad y su rol como espacio público activo que respete la biodiversidad y la cobertura vegetal.

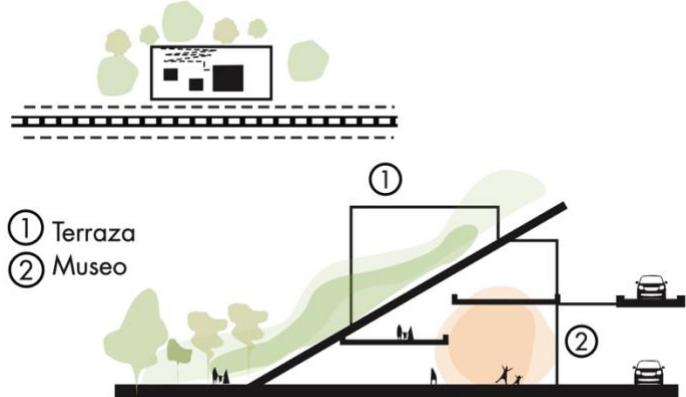
6. PRECEDENTES

6.1 Taoyuan Museum of Art, Riken Yamamoto

Museo de Arte de Taoyuan

actúa como un puente entre la autopista y el parque, integrando ambos entornos en su diseño. Para mitigar el impacto de la autopista, el museo se eleva en forma de colina artificial, creando una barrera **natural**

Figura 15. Diagramas Taoyuan Museum of Art



Fuente: Elaboración propia

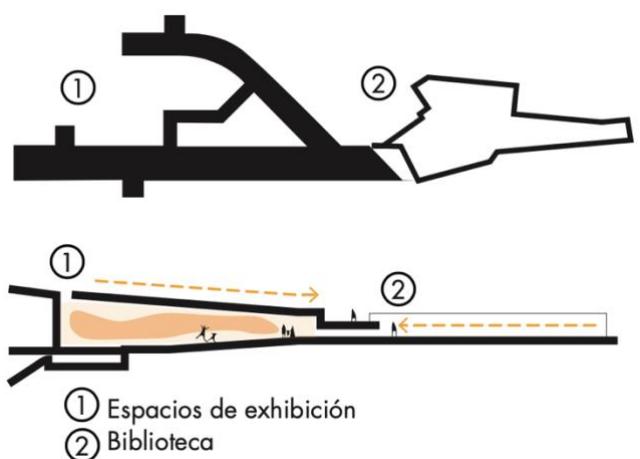
contra el ruido y la infraestructura vial. Al mismo tiempo, su techo relación entre el visitante y el verde inclinado y sus terrazas extienden el paisaje del parque, permitiendo una transición fluida entre el entorno urbano y la naturaleza.

6.2 Saya Park, Alvaro Siza y Carlos Castanheira

El Saya Park establece un diálogo

armónico entre la arquitectura y la naturaleza al integrarse con la topografía montañosa sin alterarla. Sus edificaciones, con geometrías puras y materiales sobrios, emergen del paisaje como extensiones de la tierra, mientras los recorridos enmarcan vistas del mar y el entorno.

Figura 16. Diagramas Saya Park

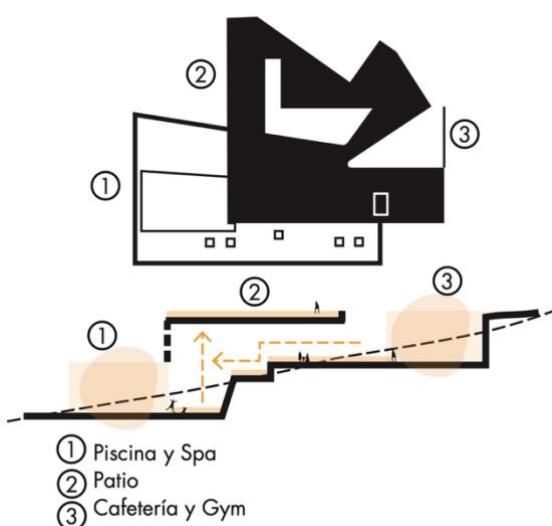


Fuente: Elaboración propia

6.3 Spa Hotel del Valle, Estudio Larrain

Este proyecto se integra armónicamente con la topografía del cerro donde se asienta, aprovechando su pendiente pronunciada para crear una experiencia espacial única. El edificio se compone de dos niveles desplazados entre sí, el superior concebido como extensión del cerro y el nivel inferior evocando la sensación de estar dentro de una caverna.

Figura 17. Diagramas Spa Hotel del Valle



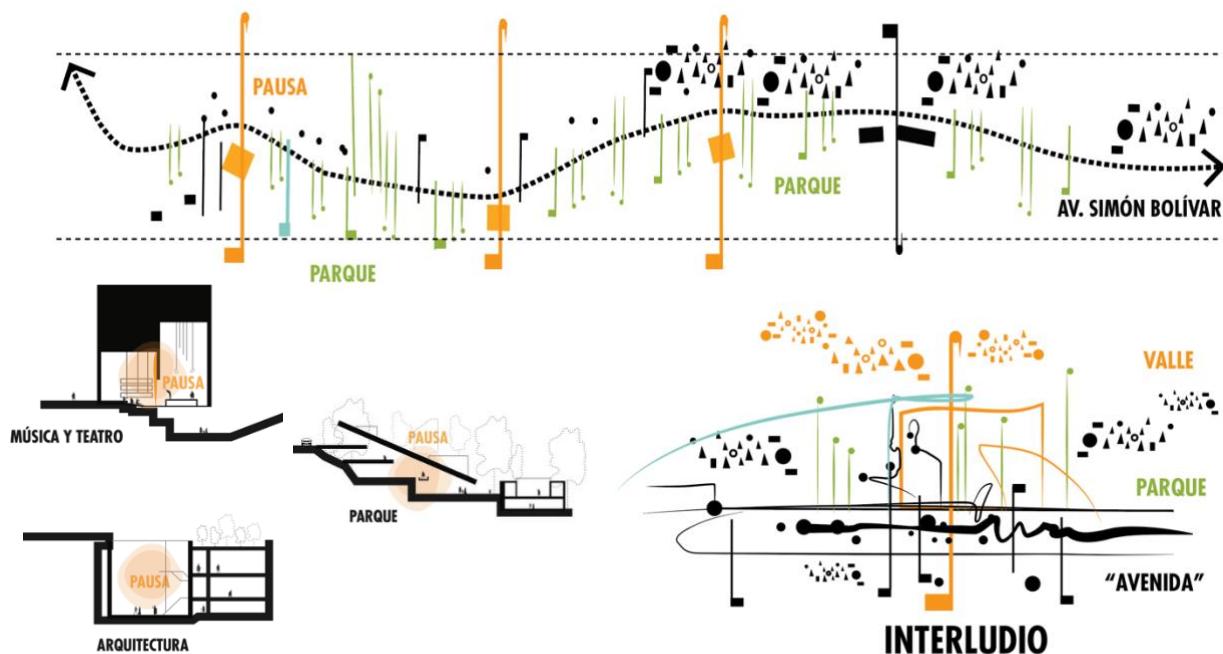
Fuente: Elaboración propia

7. PROYECTO

7.1 Concepto

La idea fundamental del concepto parte de entender a la senda periférica como una senda melódica que tiene la necesidad de una pausa para reconfigurar su relación con el entorno y con quienes la transitan. Esta pausa concebida como un **interludio**, permite que la vía deje de ser únicamente un medio de paso acelerado y se convierta en un espacio de transición sensible, donde se reconoce el valor del paisaje, la presencia de los habitantes y los urbanos y naturales que la rodean. Así como en el teatro o en la propia arquitectura, el interludio actúa como un respiro dentro una experiencia rica en estímulos.

Figura 18. Diagramas de concepto



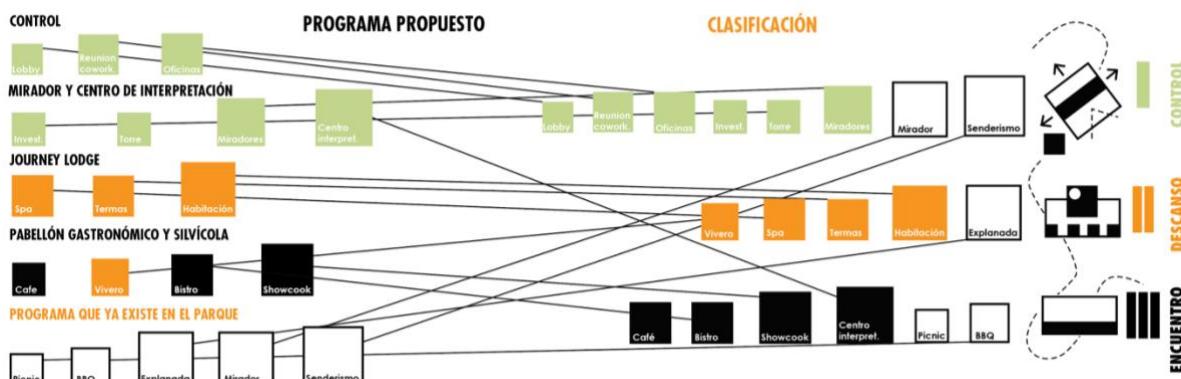
Fuente: Elaboración propia

7.2 Programa Arquitectónico

El programa responde a las actividades que actualmente tienen lugar en el sitio al proporcionar infraestructura y servicios que mejoran su desarrollo y accesibilidad. Así, el centro de visitantes no solo organiza y articula estas dinámicas, sino que también las potencia mediante una serie de intervenciones estratégicas que optimizan la experiencia del usuario y refuerzan la identidad del lugar. De esta manera interpreto y transformo la idea de pausa en 5

espacios que configuran a la intervención arquitectónica y dan presencia a los edificios de: control, descanso y encuentro.

Figura 19. Programa gráfico



Fuente: Elaboración propia

Tabla 2. Cuadro de áreas

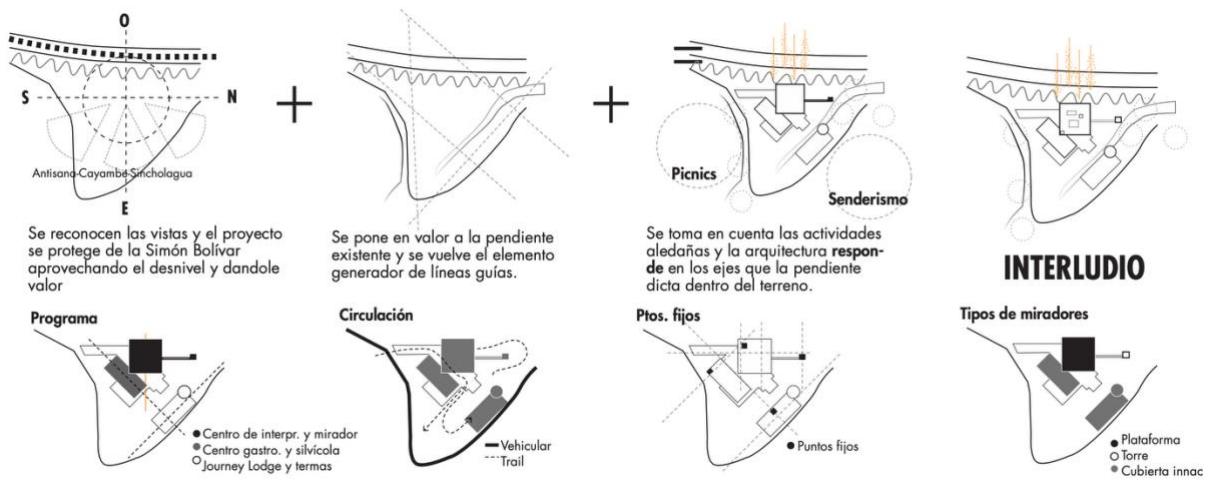
EQUIPAMIENTOS		CONTROL		CENTRO DE INTERPRETACIÓN		GASTRONÓMICO LÚDICO		JOURNEY LODGE	
PROGRAMA	ÁREA(m2)	PROGRAMA	ÁREA(m2)	PROGRAMA	ÁREA(m2)	PROGRAMA	ÁREA(m2)	PROGRAMA	ÁREA(m2)
MIRADOR	100	RECEPCIÓN	160	PLATAFORMA DE DESCANSO	1000	REST. BISTRO	480	RECEPCIÓN	70
CAFE SOUVENIR	90	DEPTS. ADMINISTRATIVOS	106	SALAS DE EXPOSICIONES	240	SHOWCOOKING	506	APODYTERIUM	90
BATERÍAS SANITARIAS	40	ENFERMERÍA	40	SALA DE INVESTIGACIÓN	100	CAFETECA	275	WELLNESS SPA	150
LOCKERS	10	ESPACIOS COMUNALES	73	BIBLIOTECA	50	SERVICIOS	400	TERMAS	80
ESTACIONAMIENTOS EXT	2000	ALMACENAMIENTO	30	TORRE MIRADOR	56	JARDÍN DE AROMAS EXT.	80	HABITACIONES	420
		SNACK BAR	30	TALLERES	180	TALLERES PARA NIÑOS	100	SERVICIOS	160
				SERVICIOS	30			ESTACIONAMIENTOS	600
TOTAL	2240	TOTAL	439	TOTAL	1656	TOTAL	1841	TOTAL	1570
TOTAL (CON CIRCULACIÓN Y MUROS)								9295.2	

Fuente: Elaboración propia

7.3 Partido

El partido nace de entender las actividades alrededor del lote y encontrar este espacio central de pausa entre lo transitorio y la permanencia. De esta manera, se genera una suerte de plaza de ingreso en un gran volumen que se asienta en la ladera y organiza al programa en espacios de control, descanso y encuentro. Esta plaza de acceso funciona como un espacio de transición y bienvenida, donde los visitantes pueden orientarse y prepararse para el recorrido. A medida que avanzan, los espacios se despliegan en diferentes niveles, adaptándose al relieve natural y ofreciendo una experiencia de inmersión gradual en el entorno.

Figura 20. Diagramas de partido

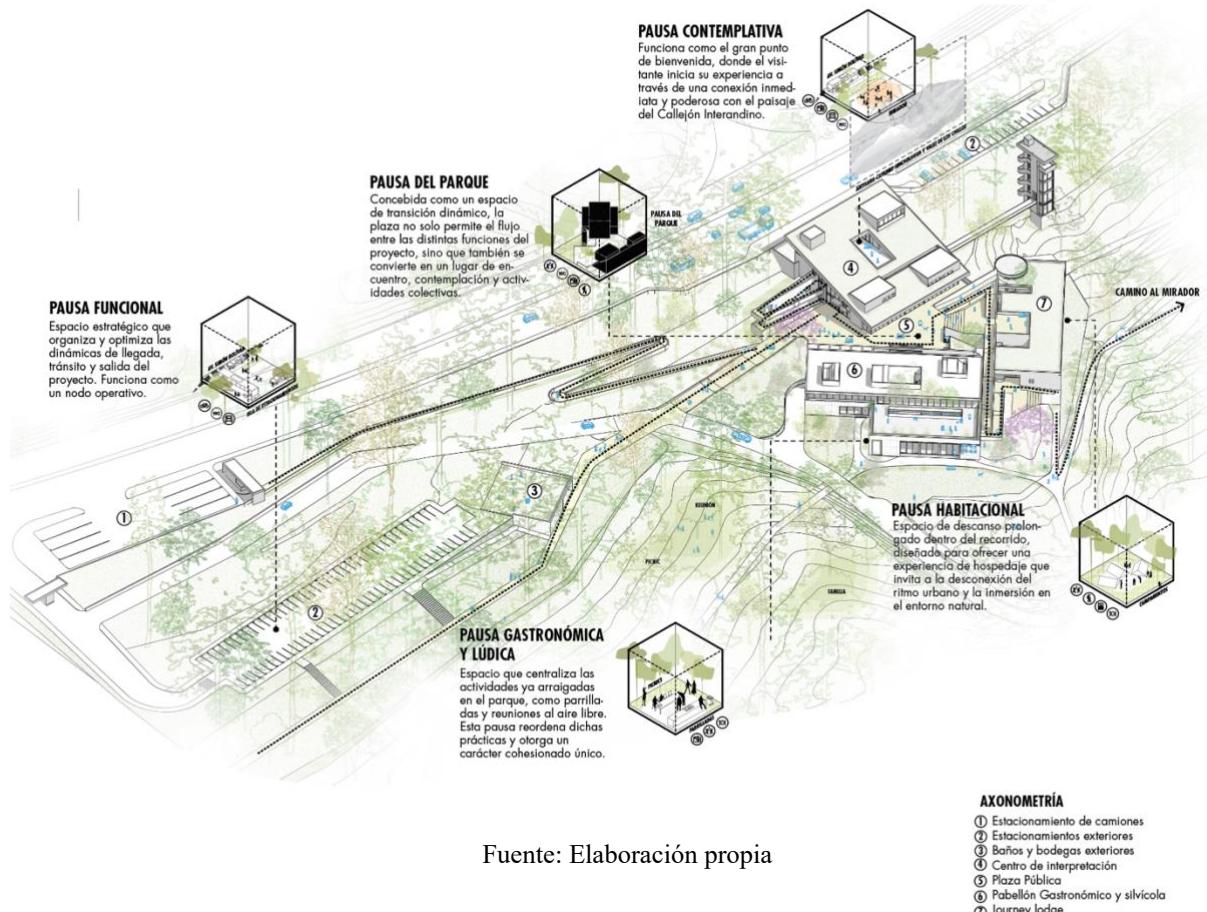


Fuente: Elaboración propia

7.4 Tipos de Pausa

El interludio no se concibe únicamente como una detención en el recorrido, sino como una oportunidad para generar experiencias espaciales que enriquezcan la relación entre el visitante y el parque. A lo largo del proyecto distintos tipos de pausa emergen como

Figura 21. Tipos de Pausa

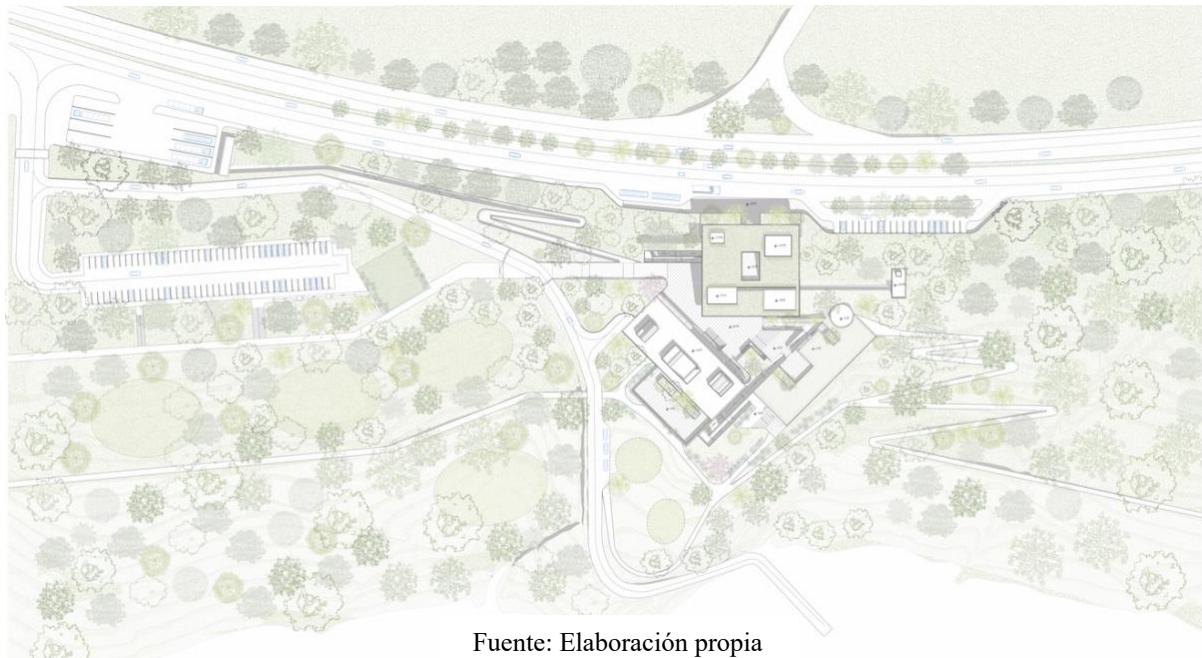


Fuente: Elaboración propia

momentos de servicio, contemplación o interacción, configurando una secuencia que enriquece la vivencia del espacio y lleva al usuario a una percepción más profunda del parque

7.5 Planimetría general

Figura 22. Implantación



Fuente: Elaboración propia

Figura 23. Fachada Principales



Fuente: Elaboración propia

Figura 24. Planta de Ingreso

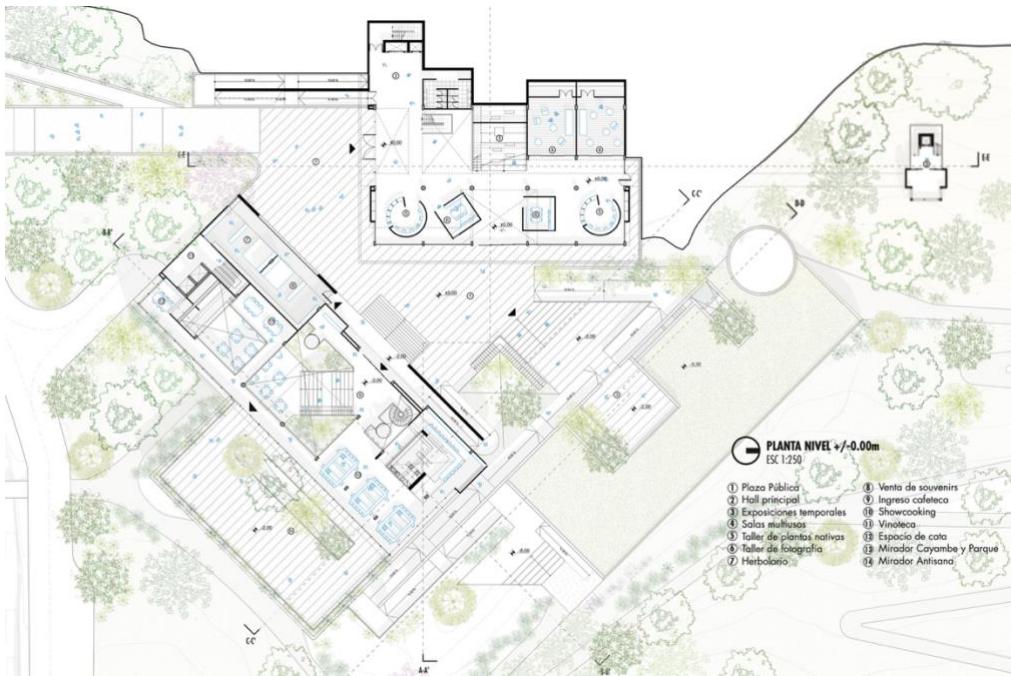
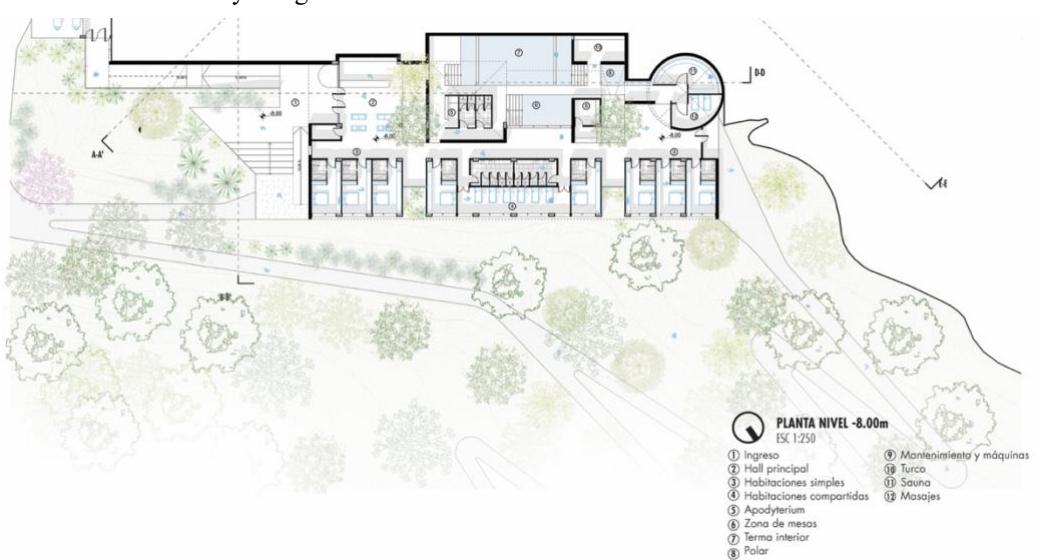


Figura 25. Planta del Pabellón Gastronómico

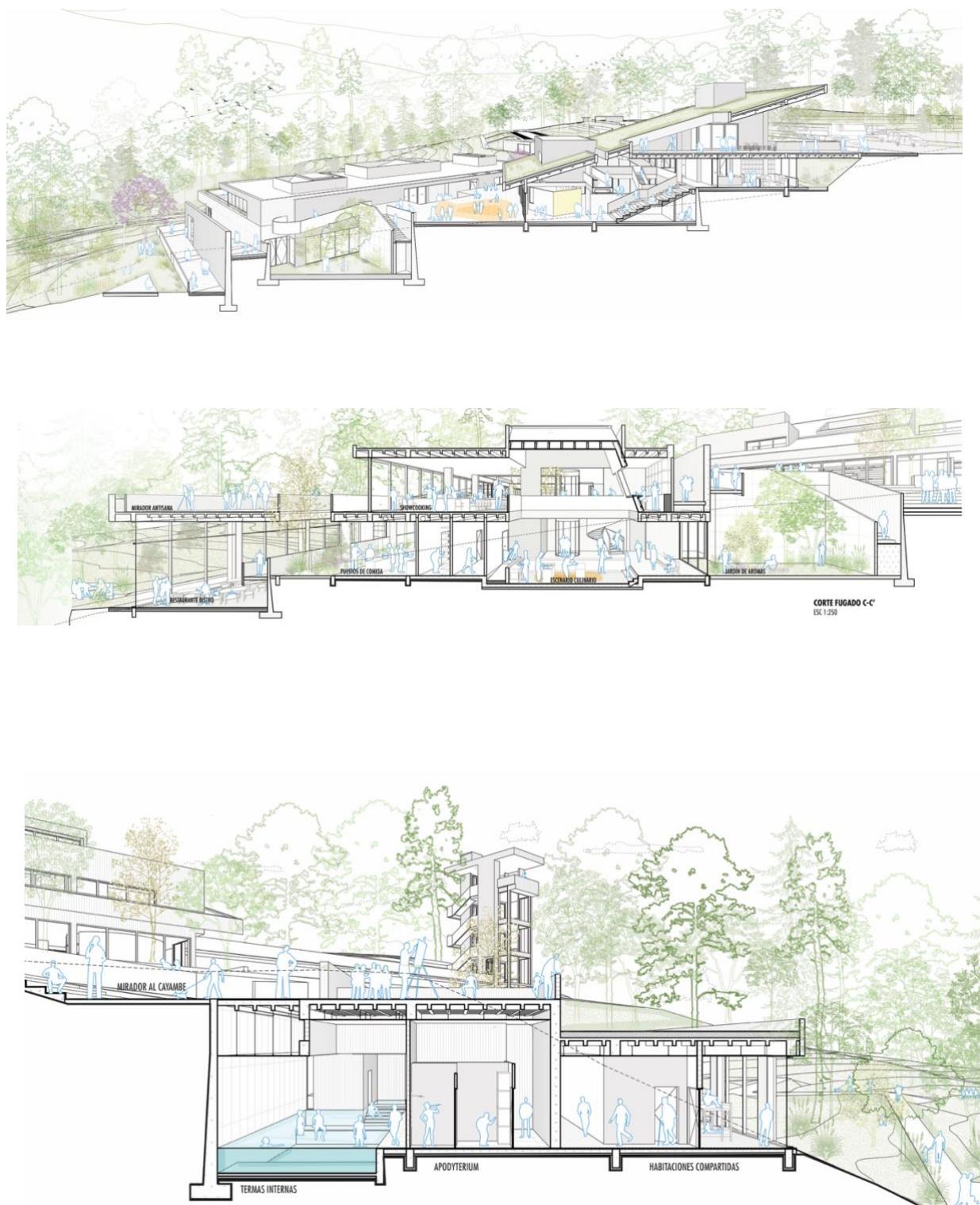


Figura 26. Planta del Journey Lodge



Fuente: Elaboración propia

Figura 27. Cortes fugados



Fuente: Elaboración propia

7.6 Maquetas

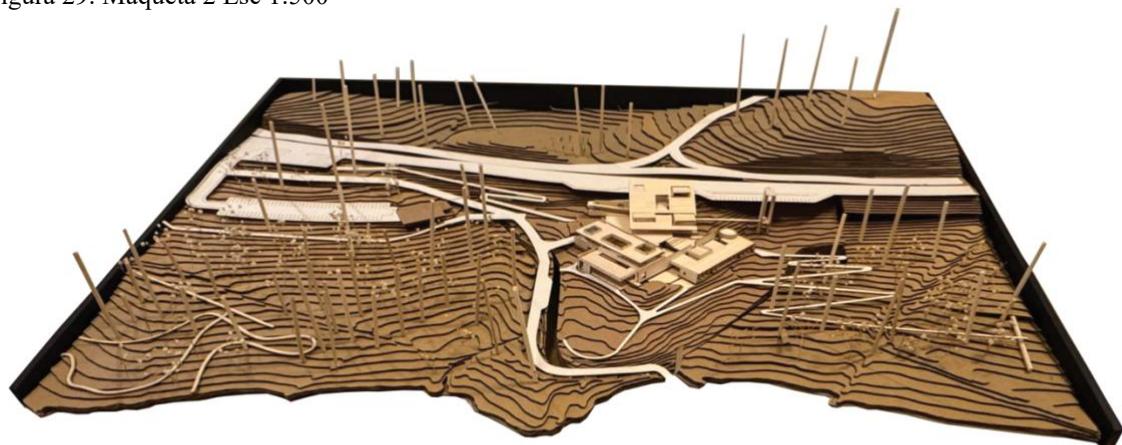
Figura 28. Maqueta 1 Esc 1:10000



PLAN MAESTRO
ESCALA 1:10000

Fuente: Elaboración propia

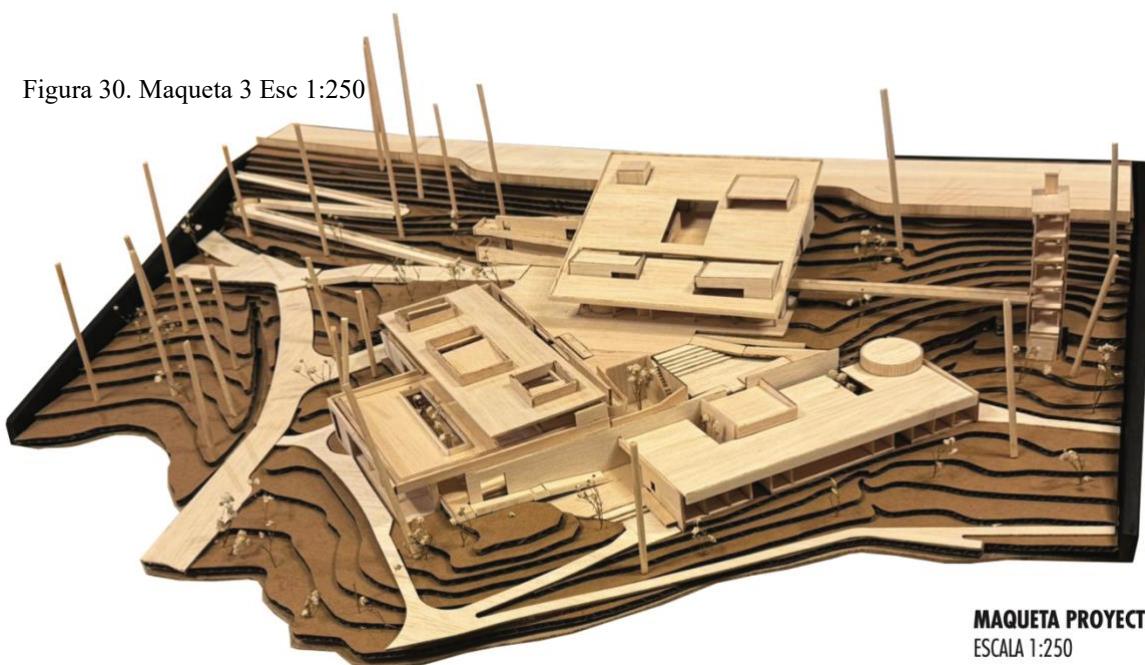
Figura 29. Maqueta 2 Esc 1:500



CONTEXTO INMEDIATO
ESCALA 1:500

Fuente: Elaboración propia

Figura 30. Maqueta 3 Esc 1:250

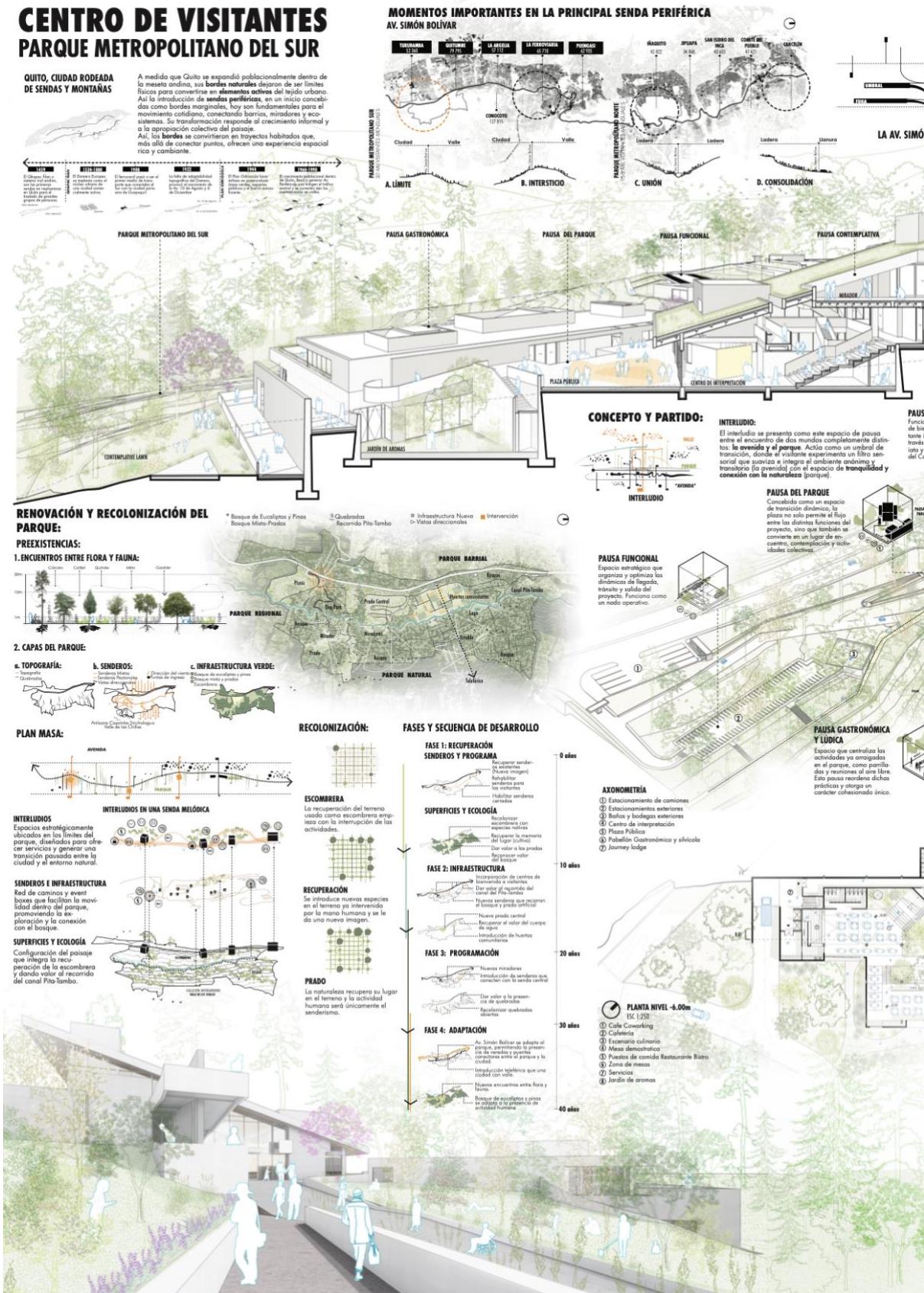


MAQUETA PROYECTO
ESCALA 1:250

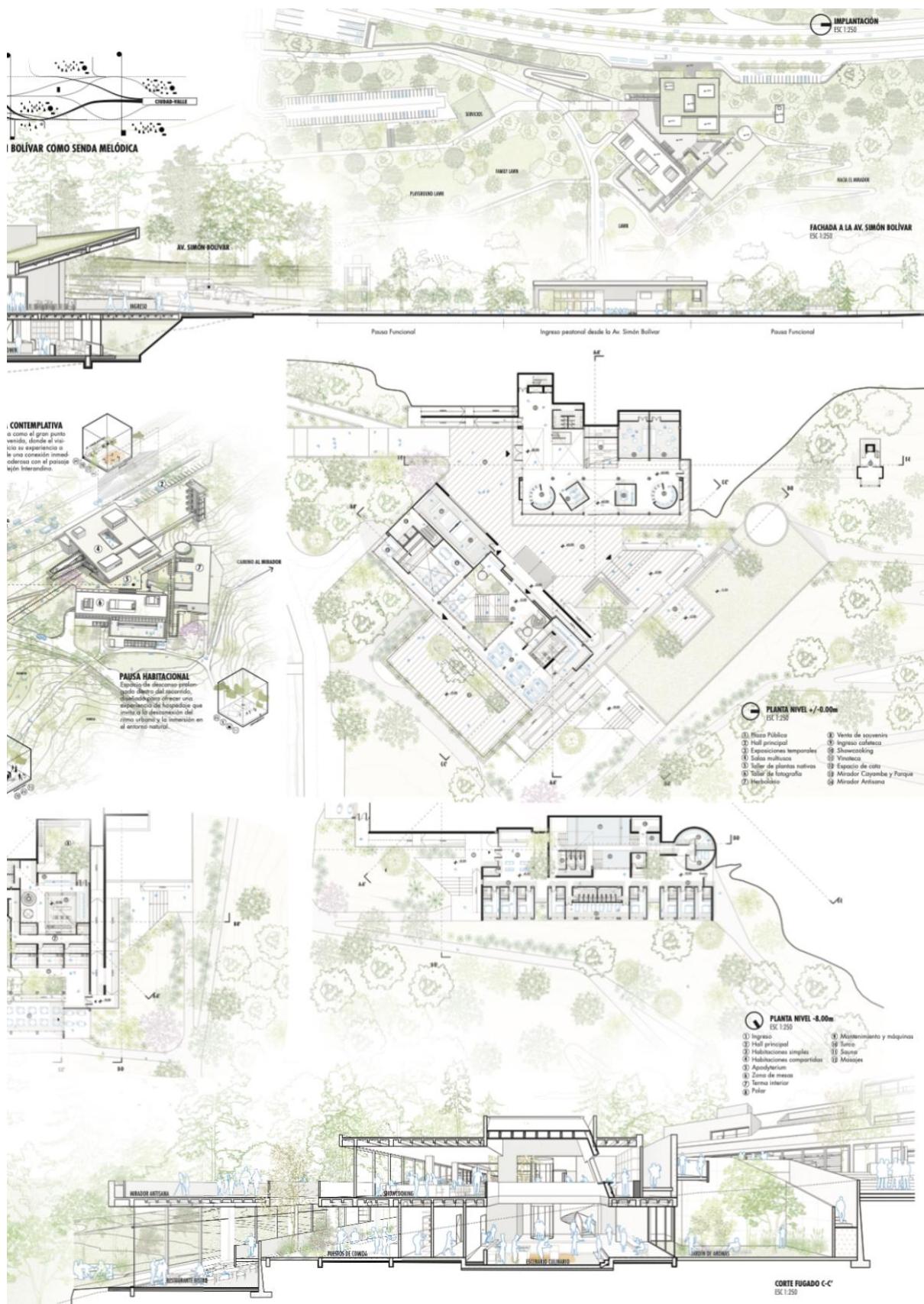
Fuente: Elaboración propia

7.7 Anexos

Figura 31. Láminas de síntesis



Fuente: Elaboración propia



Fuente: Elaboración propia

8. CONCLUSIONES

El análisis de Quito a través de las sendas permitió comprender desde un punto de vista distinto como estas líneas que perduran en el tiempo pueden segregar o conectar partes importantes de Quito. Ya sea una senda histórica o una periférica, el potencial que poseen de hacer ciudad radica en su capacidad de articular recorridos, activar bordes y generar nuevos vínculos entre comunidades. Convirtiendo espacios alejados en zonas potenciales para la intervención arquitectónica y en diálogo con la naturaleza y el tejido construido.

En la búsqueda de estos espacios, la arquitectura del Centro de Visitantes en el Parque Metropolitano del Sur, a presentarse en medio de un bosque como una roca silenciosa que emerge del terreno, firme pero respetuosa, intentando preservar las condiciones topográficas y paisajísticas del lugar. Su forma y materialidad se imponen, pero se adaptan al entorno, reconociendo el valor del paisaje como parte esencial de la experiencia arquitectónica.

REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- Correa, F., & Almeida, R. (Eds.). (2012). *A line in the Andes = Una línea en los Andes*. Cambridge, Estados Unidos: Harvard University Graduate School of Design.
- Ortiz Crespo, A., Abram, M., & Segovia Nájera, J. (2007). *Damero*. Fondo de Salvamento del Patrimonio Cultural de Quito.
- Lynch, K. (1960). *La imagen de la ciudad*. Barcelona: Editorial Gustavo Gili
- Rossi, A. (1995). La arquitectura de la ciudad (9º ed.). Editorial Gustavo Gili.
- de Certeau, M. (1984). *Walking in the city*. En *The practice of everyday life* (pp. 91–110). University of California Press.
- Czerniak, J., & Hargreaves, G. (Eds.). (2007). *Large Parks*. Princeton Architectural Press.
- Empresa Pública Metropolitana de Movilidad y Obras Públicas. (s.f.). *Parque Metro Sur*. Recuperado el 9 de mayo de 2025, de <https://www.epmmop.gob.ec/parques/parque-metro-sur/>
- Quito Informa. (2024, febrero 21). *Parque 'Metro Sur' ofrece mágicos lugares*. Recuperado el 9 de mayo de 2025, de <https://www.quitoinforma.gob.ec/2024/02/21/parque-metro-sur-ofrece-magicos-lugares/>