

UNIVERSIDAD SAN FRANCISCO DE QUITO USFQ

Colegio de Arquitectura y Diseño Interior

**Conector urbano de movilidad
Edificio híbrido en La Marín
Proyecto de investigación**

María Fernanda Recalde Jhaya

Arquitectura

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

Quito, 17 de mayo de 2016

UNIVERSIDAD SAN FRANCISCO DE QUITO USFQ
COLEGIO DE ARQUITECTURA Y DISEÑO INTERIOR

**HOJA DE CALIFICACIÓN
DE TRABAJO DE TITULACIÓN**

**Conector urbano de movilidad
Edificio híbrido en La Marín**

María Fernanda Recalde Jhaya

Calificación:

Nombre del profesor, Título académico

Jaime López Andrade , MSc.

Firma del profesor

Quito, 17 de mayo de 2016

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.

Firma del estudiante: _____

Nombres y apellidos: María Fernanda Recalde Jhaya

Código: 00100167

Cédula de Identidad: 1720330180

Lugar y fecha: Quito, 17 de mayo de 2016

RESUMEN

La propuesta arquitectónica busca solucionar el problema de movilidad y conectividad que sufre el sector a través de un edificio que funge como conector urbano a la vez que presta el servicio de transferencia de pasajeros. Este equipamiento no solo mejora la movilidad del sector, al mismo tiempo brinda actividades culturales y comunitarias. El edificio posee un programa híbrido, en donde la cultura, la educación y el transporte se juntan. Combina actividades educacionales a través de una escuela de artes y oficios que se relaciona con la intensa actividad cultural del Barrio San Marcos. La biblioteca pública y la galería de exposición propuesta responden a la demanda de los mismos en el sector. Éste tipo de combinación programática permite mantener un uso continuo y seguro de la infraestructura.

El proyecto recompone la morfología urbana reconsiderando algunas de las manzanas que fueron modificadas para la construcción de la Avenida Pichincha y el relleno de la quebrada Manosalvas. Además, se plantea el desarrollo de 3 edificios que estructuran nuevamente la morfología de manzana y damero que posee el sector.

ABSTRACT

The architecture proposal seeks for a solution to the mobility and connectivity problem that the sector suffer. The building is an urban connector and a bus station that simultaneously allows the passenger to transfer destination. This equipment not only improves the mobility of the sector, at the same time it offers cultural and community activities. The building has a hybrid program, where the culture, the education and transportation merge. It combines educational activities with a school of arts that is related to the intense cultural activity of the neighborhood of San Marcos. The public library and the exhibition gallery are the answer to the demand of the user's activities in the neighborhood. This type of programmatically combination allows permanence of the infrastructure in the city.

The project re-composes the urban morphology and reconsider some of the blocks that were modified for the construction of the Pichincha Avenue. It establishes a road solution that restructures the traffic separating the particular traffic of the collective transport. In addition, as a proposal the project develops 3 buildings that re-structure the morphology of the original block and square roads that La Marin possess.

ÍNDICE DE CONTENIDOS

1.- Introducción	9
2.- Conectividad urbana y arquitectura	13
2.1.- La conectividad orientada a la movilidad	13
2.1.1.- Estrategias urbanas de conectividad	15
2.1.2.- Tipos de Conectividad	18
2.2.- Identificación de problemas como obstáculos en la conectividad de sistemas urbanos	19
2.2.1.- Fragmentación del tejido urbano	21
2.2.2.- Infraestructura deficiente	23
2.3.- Conectores urbanos	23
2.3.1.- El edificio como conector urbano	23
2.3.2.- El espacio público como conector urbano	25
2.4.- Hibridación de edificios	26
2.4.1.- Tipos y escalas	27
3.- Análisis de Sitio	28
4.- Conclusiones	32
5.- Bibliografía	33

6.-	Anexos A: Precedentes	36
	Anexo B: Análisis	45
	Anexo C: Planimetría	74

ÍNDICE DE FIGURAS

Figura 1. Plan Haussman	16
Figura 2. Ponte Vecchio	16
Figura 3. Plan Cerdá	17
Figura 4. Híbridos	28
Diagrama de ubicación	30
Diagrama de vías	30
Diagrama de sistema de transporte	31
Diagrama de estaciones de transferencia	31

Conector urbano de movilidad

Edificio híbrido en La Marín

1.- Introducción:

A lo largo de la historia las ciudades han desarrollado diferentes formas de crecimiento, su crecimiento poblacional e incremento en demanda de servicios han ocasionado diversos tipos de divisiones en el tejido urbano de las ciudades. Estos fenómenos han dificultado la relación y el nivel de conexión en diferentes escalas, especialmente en la de desplazamiento poblacional. La movilidad urbana depende cada vez más de sistemas de transporte público y su apropiada interconexión. Actualmente se utilizan estrategias como la hibridación de edificios; una forma de agrupación de servicios en un espacio continuo que disminuye los desplazamientos en las urbes. La conectividad y movilidad urbana, y el acceso a servicios se presentan como el desafío que las ciudades a nivel mundial deben enfrentar.

El nivel de conectividad de una ciudad se basa en la relación histórica del lugar y su forma de crecimiento. Se reconoce como conectividad urbana al sistema de elementos construidos que sin/con intención previa crean el marco de una relación social de comunicación. Las escalas de conectividad están ligadas a: a) infraestructura b) medios de comunicación c) cultura/ etnia. Actualmente los centros urbanos como Quito y otras ciudades se han expandido, llegando en algunos casos a desconectarse totalmente dentro del mismo espacio socio-político. Esta fragmentación de los tejidos

urbanos incrementa los tiempos de desplazamiento y acceso a servicios. Las nuevas estrategias de planificación urbana se centran en unificar, restaurar la relación de los espacios a través de conectores urbanos; por ejemplo: espacios públicos, infraestructura vial, infraestructura de transporte, centros de servicios compartidos, etc. En ciudades topográficamente desafiantes, la planificación para conectar la ciudad envuelve nuevas estrategias de diseño.

La movilidad urbana, se entiende, por los desplazamientos realizados dentro de un contexto urbano. Estos desplazamientos dentro de contextos urbanos con cierta complejidad; generalmente se ven alterados por falta de: infraestructura, planificación o tejidos urbanos fragmentados, entre otros. La solución frente al crecimiento de las urbes es el mejoramiento del transporte público y su adecuada interconexión. Las estaciones de transporte cada vez manejan programas y espacios público/privados más complejos y de mayor capacidad. En algunos casos, estos espacios se convierten por sí mismos en centros de reunión e interacción social en donde se encuentran todos los servicios que un habitante puede necesitar.

La demanda social por el acceso a vivienda, comercio, ocio, servicios que viven nuestra población y la de muchas ciudades en el mundo nos lleva a desarrollar una estrategia de diseño que satisfaga las necesidades de los habitantes en un menor tiempo y desplazamiento. La hibridación de edificios plantea la superposición programática dentro de un mismo espacio, esta estrategia permite abastecer las necesidades de la población, condensa funciones, crea conexiones sociales y disminuye

la huella CO2 por no necesitar desplazamientos motorizados. En muchos casos ayuda a las urbes desacelerar el proceso de expansión horizontal y en muchos otros se plantea como un objeto conector propulsor de una interacción social. Esta podría ser, frente a realidades similares con otras ciudades que la han realizado, la estrategia que permitirá mejorar la calidad de vida y el contexto urbano de una ciudad como Quito.

Frente a los problemas urbanos y de movilidad que enfrentan las ciudades actualmente se han desarrollado diferentes infraestructuras como Conectores Urbanos, Centros de Servicios, Espacios públicos que envuelven equipamientos, etc, conjuntamente con estrategias de diseño como la hibridación; que permiten aliviar el proceso de globalización y crecimiento. Una política global sobre la sustitución del automóvil y la disminución de la huella de CO2 nos lleva a apostar por el transporte público. La demanda del mismo conlleva la creación de nuevas infraestructuras relacionadas a la movilidad y a la disminución del desplazamiento humano en las urbes, condensando la mayor parte de servicios en un mismo lugar. Las nuevas ciudades cuentan con ciudades en su interior, espacios controlados que permiten un desarrollo social, económico y cultural. La conectividad es el principal objetivo frente a la expansión descontrolada, una realidad que se ajusta a los conflictos urbanos que vive nuestra ciudad.

La ciudad de Quito cuenta con sistemas transporte público que se aglomeran en determinados sectores de la ciudad y no existe una adecuada conexión entre las redes de movilidad. Uno de estos sectores, es La Marín. El sector se encuentra atravesado por

un eje longitudinal de circulación por el cual circulan los principales sistemas de transporte público que abastecen a la ciudad. El sector carece de continuidad en la trama urbana, espacio público, calidad residencial, seguridad y accesibilidad. Las grandes intervenciones viales han segregado al peatón y han dividido el barrio. Frente a estos problemas, el principal objeto de esta investigación es justificar una intervención en el sector mediante la reestructuración de usos de la zona y la mejora en la distribución de los sistemas de movilidad. Se plantea unificar así los usos comerciales, residencial y espacio público con un sistema de movilidad integrado.

2.- Conectividad Urbana Y Arquitectura

2.1.- Conectividad orientada a la Movilidad.

“La conectividad puede entenderse como una cualidad que surge y se desarrolla de la existencia de vínculos entre territorios y actividades que se interrelacionan” (Cepal/ Naciones Unidas)

La conectividad urbana es un término que refiere el nivel de conexión entre dos elementos, específicamente de elementos que se encuentran en un espacio urbano; sean estos elementos vivos o inertes. El término involucra tanto a personas como objetos. Existen distintos tipos de conexiones presentes en una ciudad como por ejemplo, conexiones culturales, conexiones sociológicas, conexiones edificadas, conexiones intangibles.

Conectividad no es un sinónimo de “Vialidad”, “Accesibilidad”, “Movilidad” o “Velocidad”. Frecuentemente se relaciona el nivel de conectividad con el nivel de accesibilidad que posee un determinado lugar, o la rapidez con la que nos desplazamos de un lugar a otro. Esto es erróneo. Dos elementos pueden estar situados uno al lado del otro, ser completamente accesibles, presentar características y funciones similares y aun así estar totalmente desconectados entre sí.

La ciudad actual se caracteriza por un alto nivel de des-conexión entre sus elementos como: elementos naturales, barrios, espacios públicos, equipamientos, vías locales y espacios residenciales. La razón; la mayor parte de planificación urbana realizada desde los años 50s a nivel mundial estuvo orientada a la movilidad individual; grandes desplazamientos en el menor tiempo posible de forma individual.

De acuerdo a Juan de las Rivas en su publicación realizada de nombre "Cities with attributes: connectivity, accessibility and mobility"; *"El Movimiento Moderno oscureció el término "Movilidad", cuando dio preferencia a la velocidad, a la idea de circular como aspecto director de los espacios viarios y clave de su jerarquía en el mallado urbano"*. El principio de jerarquización de vías planteado por Le Corbusier (Carta de Atenés), llevado a la práctica en exceso, dio lugar a la desconexión urbana, priorizando la conexión entre dos puntos distantes uno del otro; desconectando elementos locales en su recorrido.

Desde la aparición del concepto de la "Ciudad Moderna" y la jerarquización vial, se da por superado el problema de movilidad, gracias a la creación/ampliación de vías que segregan totalmente al peatón y priorizan la velocidad. Los niveles de conectividad urbana disminuyen cuando aumenta la prioridad a la velocidad de desplazamiento de automóviles dentro de contextos urbanos.

2.1.1. - Estrategias urbanas de conectividad

“A strategy is the structured and effective manner in which an established aim or target image could

be achieved” H. Mintzberg

“Una estrategia es la estructurada y efectiva manera en la cual un fin o meta establecida puede ser realizada”. H. Mintzberg

No es un condicionante para generar conexión a nivel urbano que el “elemento conector” sea necesariamente un edificio o un espacio público. Una red vial bien distribuida y organizada, una zona residencial o comercial en dialogo con su contexto puede formar una conexión a nivel urbano y ser “El” elemento conector. La idea fundamental en la cual se fundamenta la arquitectura de conectividad es que cualquier red de proyectos urbanos puede conectar una ciudad fragmentada.

Cuando la fragmentación de una ciudad se evidencia es cuando las estrategias de conexión urbana empiezan a planificarse. Existen muchas estrategias y seguirán apareciendo más, ya que cada una es única por la localización, el contexto, la historia, etc. que deben enfrentar. Es por esta razón que analizaremos ejemplos de intervenciones a nivel urbano y arquitectónico que fueron realizadas con el objetivo de generar una mejor conectividad en su respectiva escala y contexto. (Connectivity-oriented urban projects, Philibert, Ernesto)

- Conectividad a través de la movilidad.

Las siguientes intervenciones lograron un nivel de conexión urbana gracias al mejoramiento del espacio de circulación del peatón y el vehículo.

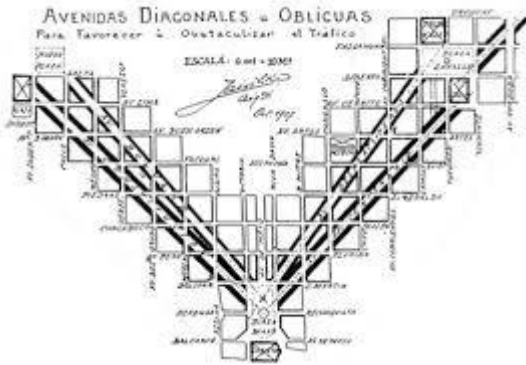


Figura 1. Plan Haussman.- Estructurar la ciudad a partir de un sistema vial compuesto por arterias de circunvalación y radiales, que vinculasen entre sí los diferentes

barrios y, en particular las estaciones de Ferrocarril con el centro. Aplicar trazados rectilíneos, para hacer posible el uso de la caballería.

- Conectividad a través de la infraestructura

Los elementos de infraestructura contribuyen a al mejoramiento de la conectividad en las ciudades frecuentemente y en muchos casos se sirven de programas de servicios para la sociedad.



Figura 2. Ponte Vecchio.- El puente nació como elemento que conectaba la vieja y la nueva Florencia. Pronto se volvió en el

conector transversal más importante de la ciudad y además combina su función como conector y espacio comercial.

- Conectividad a través de tipologías

“Hacer ciudad”. Cada elemento que se coloca en un espacio urbano adquiere la cualidad de relacionarse con otros elementos en su entorno y de esta manera forma un conjunto.



Figura 3. Plan Cerdá: Aplicación del plan hipodámico, consistía en que las manzanas tenían chaflanes de 45º para permitir una mejor visibilidad en la trama urbana. Las

manzanas formaban patios interiores y en muchos casos en planta baja había relación hacia el exterior.

- Conectividad a través de espacio público.

Durante las últimas décadas se ha desarrollado la tendencia a crear nuevos espacios públicos en espacios remanentes en las ciudades con el objetivo de generar conectividad y relación en el contexto urbano. Bulevares y Plazas existen se potencian y se plantean nuevos programas.

- Parques lineales
- Bulevares
- Plazas

2.1.2.- Tipos de Conectividad

La conectividad puede ser vista como una construcción pragmática de la ciudad. (Philibert, Ernesto).

- Conectividad Longitudinal

Las conexiones longitudinales están asociadas a estructuras artificiales, corresponden a organizaciones geopolíticas de las ciudades basadas en transporte, relación de pobreza y riqueza, y morfología. La conectividad Longitudinal está directamente relacionada a la forma de la ciudad y a los desplazamientos dominantes de sus habitantes. Predomina la accesibilidad. Esta conectividad Longitudinal es fabricada, en base a la conexión de una red específica.

- Conectividad Transversal

La Conectividad transversal trabaja en base a la Conectividad Longitudinal dada; a la cual atraviesa. Las conexiones transversales trabajan a nivel de tipología y adaptabilidad y su función es establecer una unión de diferentes redes a nivel local.

2.2.- Identificación de problemas como obstáculos en la conectividad de sistemas urbanos:

De acuerdo a Félix Arias Goytre en su estudio, *“Problemática urbana actual”*, durante las últimas décadas se han multiplicado los informes sobre el medio ambiente urbano de las ciudades alrededor del mundo. Durante este periodo se ha promovido el desarrollo sostenible de sistemas urbanos, incluyendo aspectos medio ambientales, sociales, y una definición de políticas sectoriales.

La ciudad sostenible, demanda una serie de organismos que trabajen en conjunto para lograr un crecimiento en todos los niveles sociales y urbanos de forma equitativa y siempre productiva. Se suman a estos proyectos las tecnologías limpias.

El TOD, “Transit Oriented Development”; “Desarrollo orientado al tránsito”, es sistema de uso mixto residencial y comercial diseñado para maximizar el acceso al transporte público en las ciudades. Un barrio TOD típicamente tiene un centro con una estación de tránsito o de parada (estación de tren , estación de metro , parada de tranvía , o parada de autobús), rodeado por un desarrollo relativamente alta densidad con el desarrollo progresivo de menor densidad de difusión hacia fuera del centro. El radio en el que se encuentra cada parada de autobús es de 400 a 800 m por ser una distancia adecuada para peatones. Esta nueva tendencia se ajusta a las políticas de desarrollo sostenible adecuadamente conectada.

Identificación de Problemas urbanos

Demografía y empleo.

- La población tiende a vivir en ciudades. El modo de vida urbano se ha generalizado.
- Disminuye el tamaño de hogar

Bienestar y cohesión social.

- Aumentan las plazas de guardería.
- Aumentan las universidades
- Infraestructuras deficientes.

Configuración de la ciudad.

- La densidad disminuye en la ciudad por la expansión descontrolada.
- Aumentan los desplazamientos individuales motorizados.
- Aumento de transporte público, sin embargo no abastece a la cantidad de población.
- Disminuye el uso del transporte público para el viaje al trabajo.

Metabolismo urbano.

- Fragmentación del tejido urbano.
- Mejoramiento de servicios básicos
- Aumento de la población en asentamientos informales.

- Crecimiento y consolidación de barrios en espacios marginales, de alto riesgo y bordes topográficos.
- Los ciudadanos dejan de sentir los efectos de las intervenciones urbanas en lugares próximos o lejanos.

2.2.1.- Fragmentación del tejido urbano

La trama urbana de una ciudad varía en la mayoría de los casos frente a un proceso de crecimiento ya sea por factores socio-políticos, topográficos, económicos, históricos, antropológicos, o incluso culturales. Las distintas conexiones generadas entre los nuevos puntos de un territorio se manejan de manera local y global dependiendo de su importancia. Es cuando se deja de lado la correcta conectividad entre las partes que empiezan a evidenciarse una fragmentación.

- **Fragmentación por vialidad:**

Cuando se jerarquiza un sistema vial priorizando la velocidad de desplazamiento dentro de un territorio consolidado se crean vías de velocidad media/alta que separan completamente al peatón del vehículo. Las vías se colocan en la posición más directa de conexión/desplazamiento muchas veces segregando o dividiendo barrios residenciales, sectores comerciales, espacios públicos. De esta manera se segregan espacios y se desconectan relaciones visuales, urbanas, sociales, culturales y hasta políticas.

- **Fragmentación por situación topográfica:**

En la mayoría de casos, las ciudades planifican la distribución de servicios, comercio y vivienda de forma regular y concentrando los usos en un mismo espacio. El crecimiento poblacional y la demanda de servicios llevan a la creación de elementos urbanos “accesorios” a otros que no se encuentran en el mismo lugar geográfico. Como sucede en muchas ciudades especialmente de América Latina la topografía existente limita el crecimiento de las urbes, obligando a fragmentar en muchos casos hasta romper, no solo la trama urbana, sino también con usos de suelo lo cual limita el nivel de conectividad entre las diferentes redes.

- **Fragmentación por cambio de escala/tipología:**

Las ciudades hoy en día ponen a prueba las nuevas tendencias de crecimiento y sostenibilidad de las ciudades, poniendo en práctica las nuevas formas de planificación urbanística. Conceptos como: “súper manzanas”, “La ciudad dentro de la ciudad” (Rem Koolhaas), poner a prueba el nivel de adaptabilidad de la trama urbana a estos nuevos principios. “*Las manzanas son la célula básica de los sistemas urbanos*” (Salvador Rueda) y su decrecimiento o crecimiento afecta a la forma en la que se desarrolla el sistema completo. EL concepto de “*Bigness*” de Rem Koolhaas refiere a un cambio de escala considerable que tiene un efecto en la imagen de la ciudad. Estas entre otras propuestas de cambio de escala y tipología también fragmentan una configuración urbana preestablecida en sistemas urbanos globales.

2.2.2.- Infraestructura deficiente

La falta de infraestructura se identifica como un obstáculo para la conectividad en sistemas urbanos. Es la pre concepción de infraestructura la cual determina el nivel de conectividad de una población, es decir, es la oferta de servicios y redes que permiten la comunicación social lo cual determina el nivel de conectividad existente en sistemas urbanos.

2.3.- Conectores Urbanos

Un Conector urbano es: Un elemento presente en un entorno urbano (ciudad) que genera conexiones “x” dentro de la misma. Predomina la dirección/intención de conectividad.

2.3.1.- Edificios como conectores urbanos

Entiéndase edificio, como una construcción espacial que posee la posibilidad de albergar actividades humanas. Las actividades que se realizan dentro de un edificio son un medio de interacción entre los seres humanos y por consiguiente el edificio es un conector de la sociedad, según Ludwig Hilberseimer.

Una construcción espacial, ubicada en un contexto urbano se convierte en un elemento conector por sí mismo; es decir, su ocupación del espacio en el que se encuentra ya forma un vínculo con el lugar, en el cual su relación se fortalece mediante sus formas y funciones.

- **Edificios de vivienda:** La vivienda tiene que posibilitar, mediante una mínima utilización del espacio, una vida cómoda, práctica, conforme a todas las necesidades (Ludwig Hilberseimer.). EL hogar, es la base de la construcción de una sociedad, sin albergue, sin protección frente a la naturaleza, el ser humano se dispersa. El hogar brinda la posibilidad de crecimiento de una sociedad. El edificio de vivienda es parte de las formas de organización social en las ciudades.
- **Edificios comerciales:** La centralización es una de las condiciones esenciales para la circulación en las grandes ciudades. La necesidad de abarcar cada vez más actividad económica nos lleva a centralizar el comercio, consecuentemente a la aparición de nuevos tipos de edificio: almacenes, edificios comerciales y oficinas. Estos edificios son conectores urbanos, espacios necesarios para la interacción de poblaciones con intereses socioeconómicos.
- **Edificios culturales:** La sociedades desde el principio de los tiempos en sus formas más primitivas de vida, han manifestado “Formas” “Maneras” de

pensamiento, expresión y comportamiento que las han identificado y hecho parte de un grupo en común. A través de los años estos grupos comunes materializaron el espacio representativo de sus formas de vida, estos espacios son los edificios culturales.

- **Edificios para las comunicaciones:** Estaciones, aeropuertos, garajes, puentes, etc. Los edificios de comunicaciones tienen un objetivo básico, permitir la comunicación y el intercambio de la sociedad.

2.3.2.- El espacio público como conector urbano

Jordi Borja señala que “el espacio público es la ciudad”. Las ciudades no son el espacio de lo doméstico o privado, son el ámbito donde la población se encuentra, se identifica y se manifiesta; es decir son el espacio público. En estricto sentido, las viviendas no son la ciudad sino sus fachadas, porque ellas cierran la plaza y delimitan la calle. De allí que no se sale de la casa para ir al exterior, si no que, en rigor, se sale de la casa para ir adentro, para ser parte y construir el espacio público. Se sale de la casa para encontrarse con el otro, hacer ciudadanía y conectarse con el entorno.

El espacio público es la ciudad por ser el espacio donde la población se representa, visibiliza y encuentra; se trata “del lugar común”, concepto que debe ser revaluado en un contexto de adversidad. El símbolo principal del espacio público es la plaza. El espacio público es la gran sala de reunión y de encuentro que se constituye en

el mayor parlamento cívico, el lugar donde se construye un pensamiento civil. Por eso, la sociedad civil no es un grupo humano sino el espíritu de la ciudad encarnado por los ciudadanos que la habitan.

El espacio público es el elemento central del nuevo urbanismo. La calidad de una ciudad depende de la calidad de su espacio público.

2.4.- Hibridación de edificios.

En la actualidad un gran número de proyectos albergan distintos usos a la vez. Steven Holl señala que la concentración de distintas funciones bajo la misma estructura es capaz de formar límites en la arquitectura, “Hasta deformar un tipo edificatorio puro”. El grado de concentración o hibridación es entendido como un método para activar, cada uno de sus usos y el tejido urbano que lo rodea, generando conexiones entre todos sus componentes. (Hybrids I).

En las ciudades actuales existe un constante flujo en la programación del tejido urbano genérico, el cual permite este tipo de yuxtaposiciones de programa en base a la hibridación. (Delirious New York, Rem Koolhaas).

La permeabilidad del híbrido respecto a la ciudad lo hace accesible y la utilización privada de sus equipamientos amplía su horario de utilización a las veinticuatro horas. Esto implica que la actividad es constante y no está regida ni por los ritmos privados, ni por los públicos. Se crea otra categoría de uso, el edificio de jornada continua.

Es un edificio oportunista, busca relaciones inesperadas e impredecibles, fomenta la utilización pública de sus usos sin limitarlos exclusivamente a los residentes. El híbrido ideal se desarrolla en entornos densos, adaptándose a la trama urbana e interrelacionándose con el espacio público circundante.

2.4.1.- Tipos y escalas

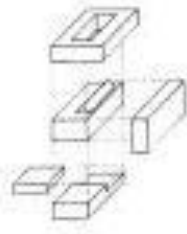
Hibridación no es sinónimo de “uso mixto”. Un híbrido posee programas individuales que se relacionan entre sí y empiezan a compartir intensidades. El uso mixto son busca relacionar programas. Una de las principales características de estos edificios es que se ajustan a la trama de la ciudad. Existen tres tipos:

Híbrido Monolítico/Compacto: Se trata de la tendencia a reducir la expresión formal de cada programa, y en este sentido no domina la expresión moderna de la función. Los usos se acomodan dentro de un volumen continuo.

Híbrido injertado: Son aquellos en los que cada programa se muestra mediante un volumen distinto.

Híbridos de tejido: Adaptados a la volumetría impuesta por el resto del tejido urbano.

Figura 4. Híbridos.



H. de tejido



H. Injertado



H.

Monolítico

Escala: La hibridación se asocia con una cierta forma de “grandeur”, de esplendor, de gigantismo, porque la mezcla impone la talla, a su vez, la superposición reclama la apropiación de superficie por la ampliación del programa.

La escala de un híbrido y su relación con el entorno se mide por la yuxtaposición de las secciones programáticas. En los híbridos verticales, las funciones se unen por superposición, en los horizontales por adición en planta.

3.- Análisis de sitio

El área de estudio a ser analizada es el sector de la Marín, específicamente se analizarán los fenómenos de movilidad y conectividad del sector.

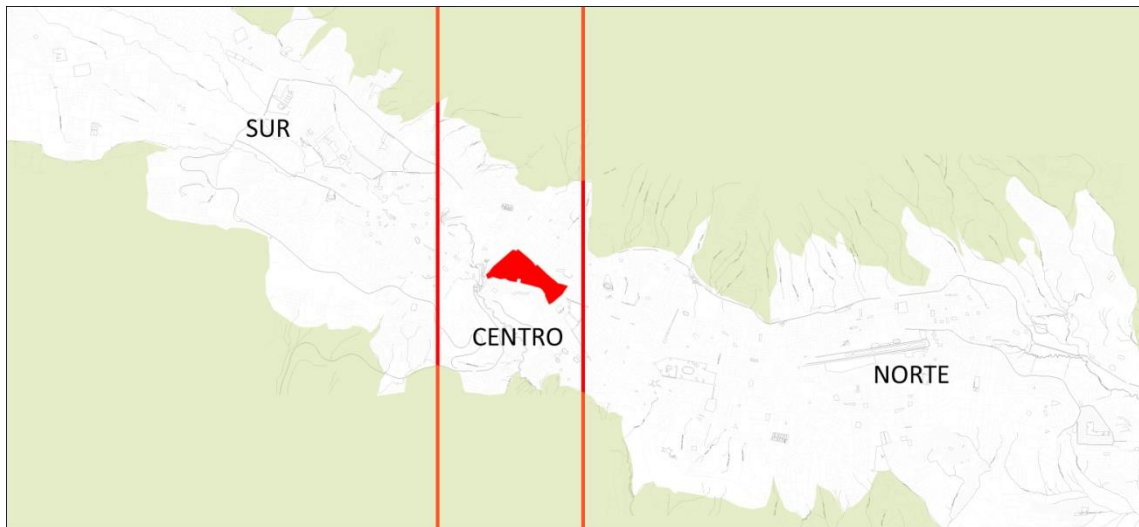
Quito cuenta con una red de transporte público cuyos desplazamientos primarios ocurren en sentido norte-sur y viceversa. Estos sistemas de transporte confluyen en un sector de la ciudad en donde la infraestructura vial se ha visto forzada a modificarse en varias ocasiones para satisfacer las necesidades de movilidad a través de la zona. Las modificaciones viales han causado repercusiones en la lectura de la imagen del sector.

El sector muestra una segregación del peatón y el espacio público frente sistema vial. Existe una ruptura de la trama urbana, la cual se lee claramente hacia los barrios adyacentes al eje longitudinal de movilidad (Av. Pichincha); barrios La Tola Baja, San Blas, San Marcos y la Marín.

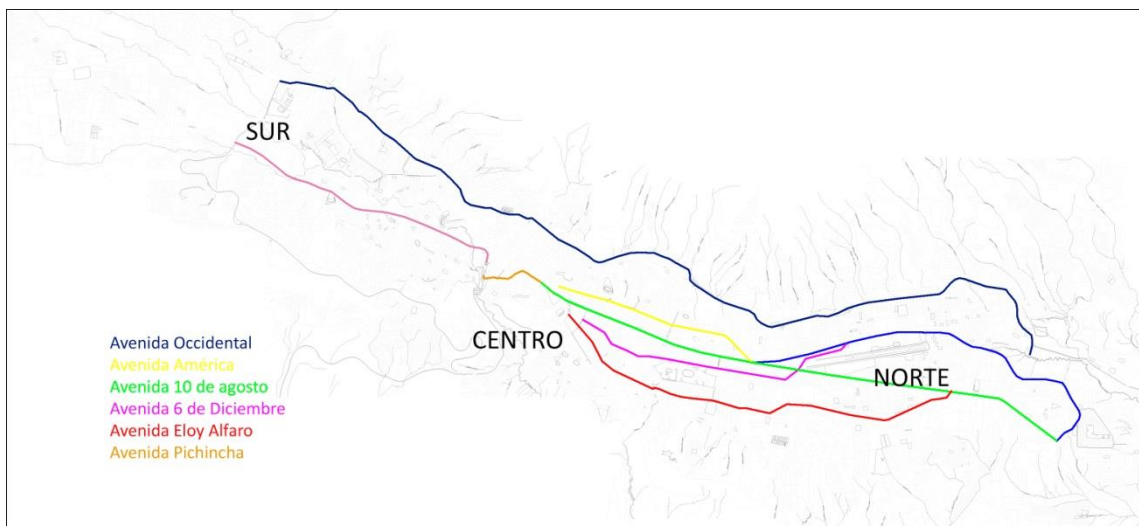
El comercio, la vivienda y varios usos mixtos se encuentran confinados a los bordes del perímetro vial que marca un fuerte borde y no permite generar conexiones entre las dos partes.

Los pasajeros usuarios del transporte público, se ven obligados a adaptarse a las malas condiciones e infraestructura de transporte que presenta el sector.

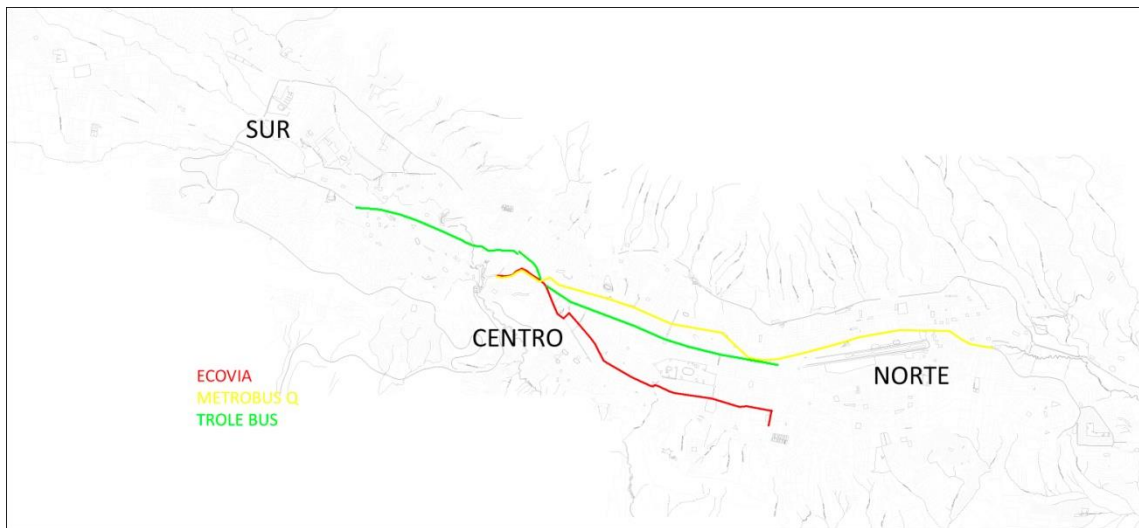
- Diagrama de ubicación. Autor.



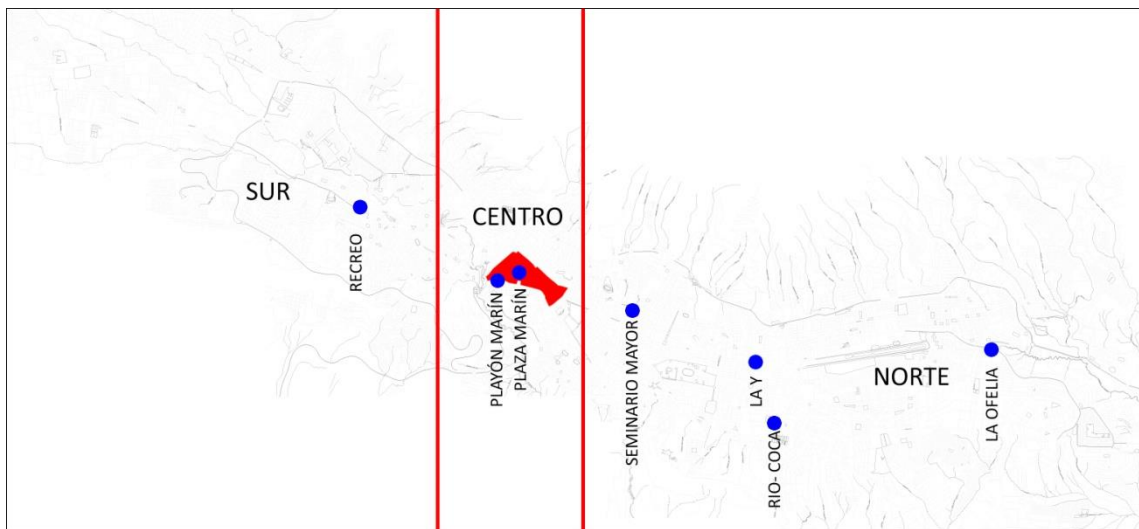
- Diagrama de vías que conectan la ciudad. Autor.



- Diagrama de sistemas de transporte integrado. Autor



- Diagrama de estaciones de transferencia en la ciudad. Autor



4.- Conclusiones:

- El reto de las ciudades del siglo XXI es brindar una mejor calidad de vida frente a la expansión descontrolada de las urbes y la desconexión social y los problemas urbanos que esto genera.
- Una de las estrategias para crear un desarrollo sostenible es apostar por el transporte público, la generación de espacio público y la correcta distribución de servicios para la comunidad.
- Frente a la fragmentación urbana que sufrieron las urbes, producto de las grandes avenidas, autopista y vías expresas que benefician al automóvil durante la década de los 70s, la planificación urbana debe enfocarse en generar espacio público e infraestructura vial y de transporte que no segregue sino que una y forme una sola imagen urbana.
- Frente al crecimiento poblacional, la arquitectura debe reaccionar brindando al individuo los servicios necesarios para una mejor calidad de vida, la tendencia actual es concentrar funciones y servicios en determinados puntos de la ciudad, de esta forma reducir los desplazamientos motorizados y así impulsar el uso de medio de transporte no motorizados como la bicicleta.

5.- Bibliografía

“Architectural Positions”, Editado por; Avermate, Tom; Havik, Kalske; Teerds, Hans; SUN Publishers; Amsterdam. 2009

“Connectivity-oriented urban projects”. Petit, Ernesto Philibert. Universidad de Delft. 2006.

“Reweaving uma”. Urbanism, mobility, architecture. Maria Calabrese, Luisa. Universidad de Delft. 2004.

“THE MOBILE CITY”. The planning and design of the Network City from a mobility point of view. Remon M. Rooij Holanda. 2005

“Hybrid I”. Revista de Arquitectura y tecnología. a+t ediciones . Número 31. 2008.

“Hybrid II”. Revista de Arquitectura y tecnología. a+t ediciones . Número 32. 2008.

“Espacios de Transportes”. María Teresa Gómez. Editorial Paraninfo. Año 1999. Madrid-España.

“MOVE”. Ben Van Berkel; Caroline Bos. UN Studio; Goose Press. Amsterdam. 1999.

“Landscape of contemporary infrastructure”. Kelly Shannon y Marcel Smets. 2010. NAI Publishers Rotterdam.

WPA. Dana Cuff working public architecture. Artículo

Wpa 2.0 . design for public works. Artículo.

“Problemática urbana actual”, Goytre, Félix. Bruselas 2001.

“La arquitectura de la ciudad”, Hilberseimer, Ludwig. Barcelona, Editorial Gustavo Gili, S.L.

Apéndice A: Historia de la planificación del uso del suelo urbano en Quito. DMQ

Estadísticas de La Empresa Pública Metropolitana de Transporte de Pasajeros de *Quito*.

Secretaria de comunicación 2012. “Una radiografía a la movilidad quiteña”.

http://www.noticiasquito.gob.ec/Noticias/news_user_view/una_quotradiografia_quot_de_la_movilidad_quitena--6089

“Mercado Central mejoró sus servicios”. 2006. La hora Quito.

http://www.lahora.com.ec/index.php/noticias/show/501417/-1/Mercado_Central_mejor%C3%B3_sus_servicios.html#.U2c4woF5Nr1

Arnhem Central. UN Studio. 1996

<http://www.unstudio.com/projects/arnhem-central-masterplan>

Conector Aeropuerto de Bruselas.

<http://www.unstudio.com/projects/brussels-airport-connector>

Conector Urbano Rumipamba. Nicolas Vivas .2012.

<http://repositorio.usfq.edu.ec/handle/23000/2318>

Plano catastral obtenido de la Dirección de Planificación Hábitat y Vivienda del Ilustre Municipio de Quito.

Hojas Catastrales No: 10001- 10002- 10101- 10102- 20001- 20002- 20101- 20102- 20201- 20202- 20301- 30001- 30101- 30201- 30301- 40001. Armado e Edición del Plano: El Autor.

ANEXO A

PRECEDENTES

CONECTOR URBANO RUMIPAMBA

Nicolás Vivas

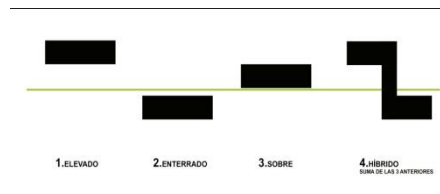
Año: 2012

Tesis: arquitectura y suelo: una relación cambiante.

El Conector Urbano Rumipamba pretende generar varias conexiones en la ciudad de Quito además de servir de equipamiento al parque más importante y concurrido de la ciudad el mismo que divide en dos partes el distrito financiero y la zona de mas alta plusvalía de la ciudad de Quito. Además de esto, si realizamos una sección transversal de la ciudad, este eje es la parte más estrecha de la ciudad que se puede atravesar caminando o en bicicleta para conectarse con los sistemas de movilidad ya existentes en la ciudad y así convertir este parque en una infraestructura dinámica.

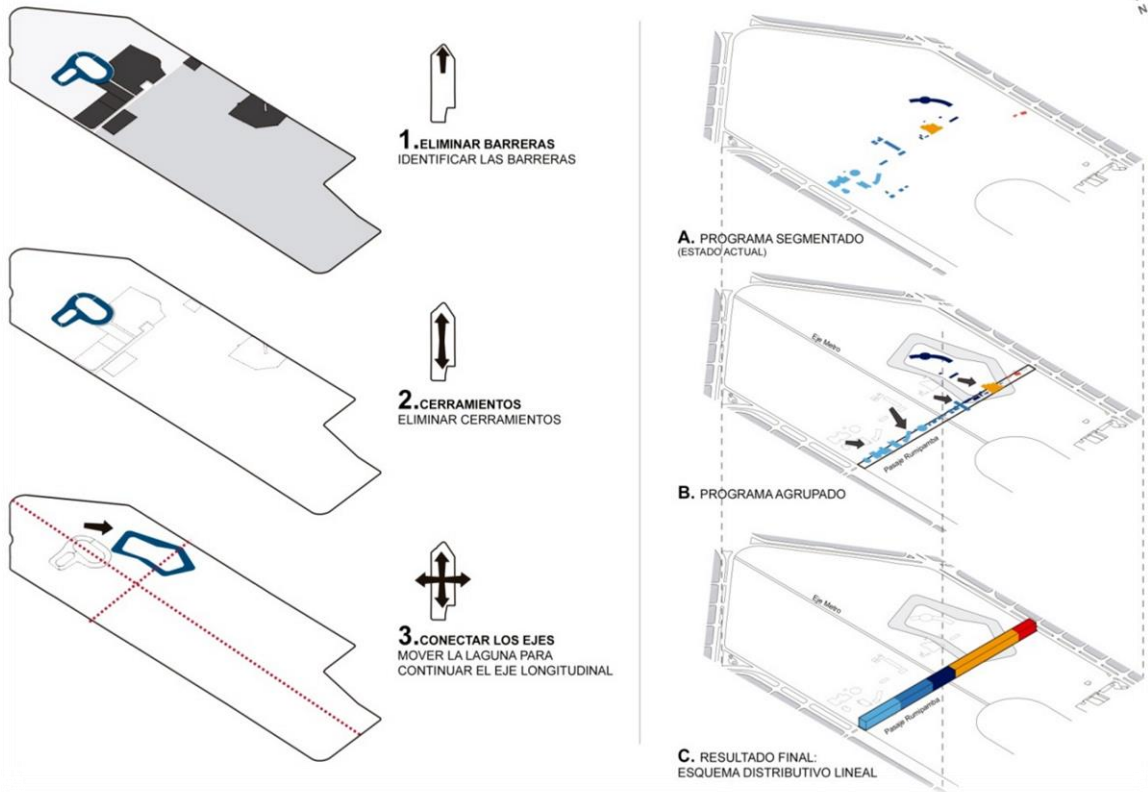


- CONCEPTO

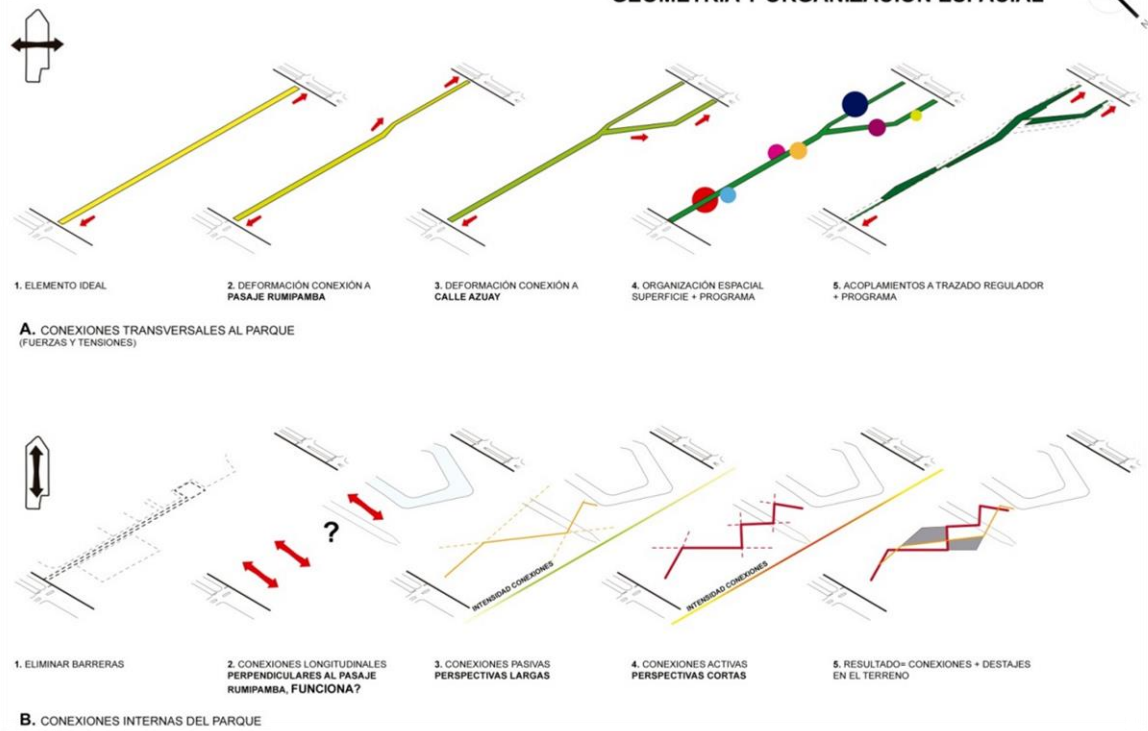


- MOVILIDAD

BARRERAS Y ESQUEMA DISTRIBUTIVO: LINEAL



GEOMETRÍA Y ORGANIZACION ESPACIAL



UN STUDIO

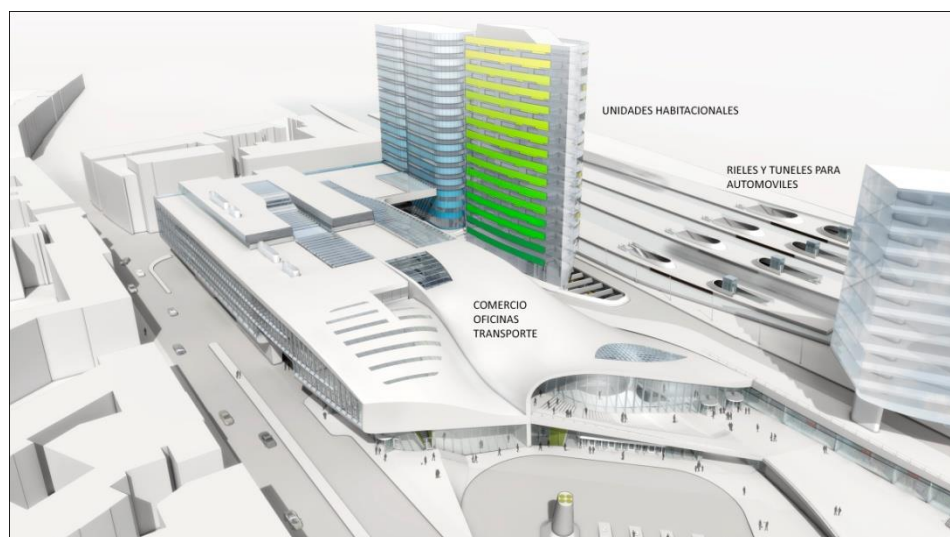
1996

AREA:79.500m2



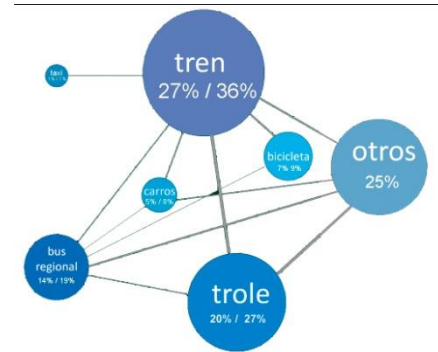
Arnhem central es un complejo urbano compuesto de varios elementos que coaccionan con una estación de transporte. El programa comprende : oficinas, comercio, unidades habitacionales, estación de autobuses, rieles de tren, un tunel para automoviles y estacionamientos. El desarrollo se dio naturalmente en un edificio hibrido. El diseño permite vencer la barrera del tiempo y presta la flexibilidad adecuada para cambios en el futuro.

- PROGRAMA



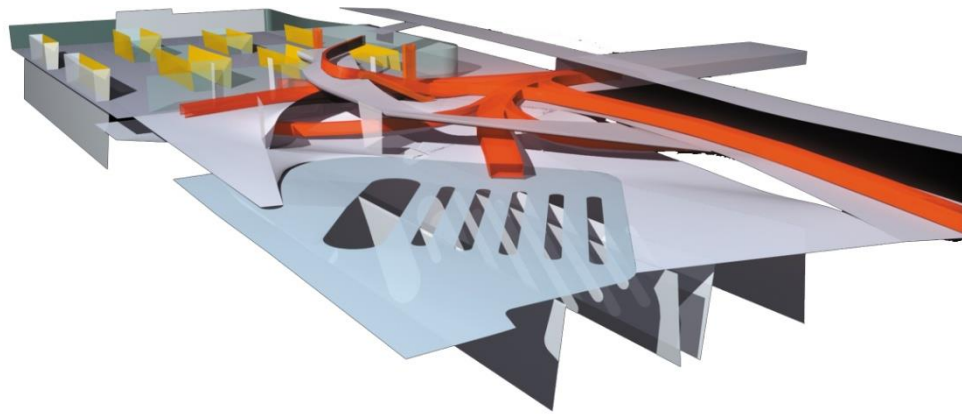
- FORMA INTERNA

ESTRUCTURA PROGRAMÁTICA



- JERARQUIA DE MOVILIDAD

-



CONECTOR DEL AEROPUERTO DE BRUSELAS

UN STUDIO. 2011

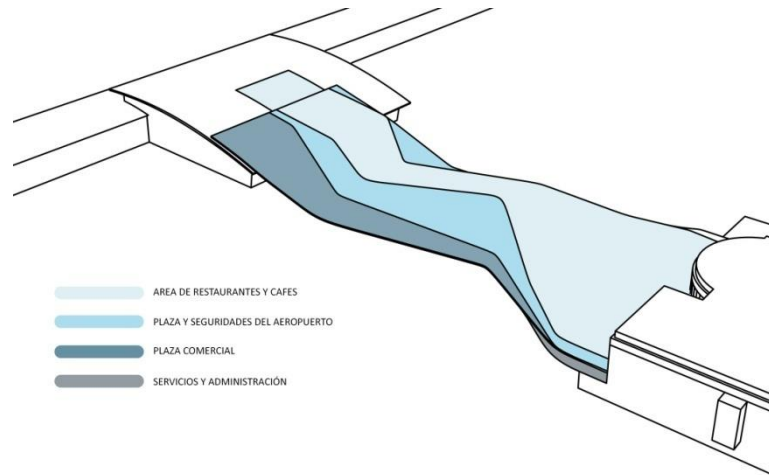
AREA: 23182 m2



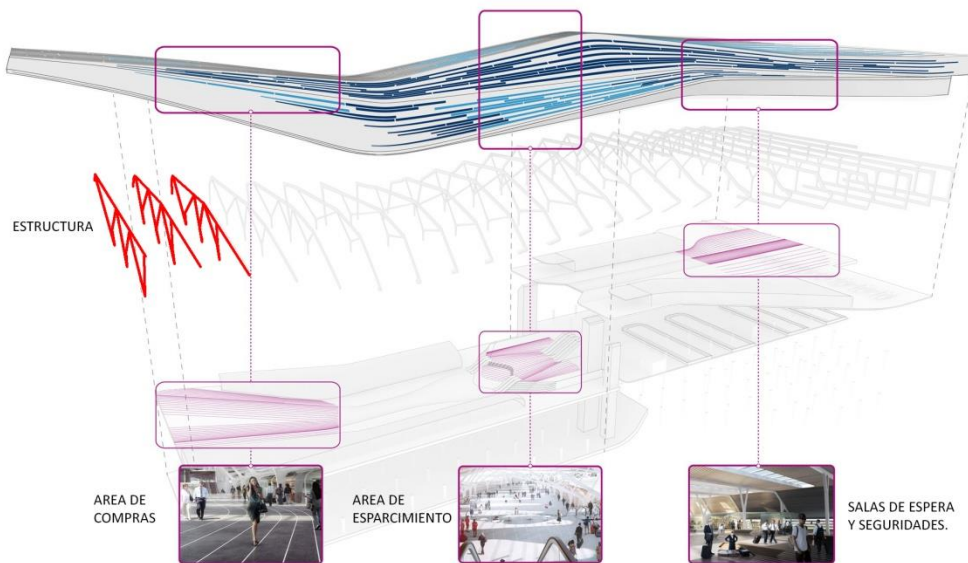
Este conector fue diseñado para brindar la mayor eficiencia, flexibilidad infraestructural y ser un elemento conector para el aeropuerto de Bruselas. Su función es asegurar la funcionalidad de tres edificios permitiendo su relación. Es un conector entre las

identidades diferentes de los edificios laterales y a su vez crea su propia identidad. El conector incorpora eficientes sistemas de desplazamientos de pasajeros, estaciones de seguridad y servicios administrativos. Adicionalmente existe actividad comercial, locales comerciales y cafés. Todo se desarrolla en una organización horizontal que marca el recorrido del pasajero y se conforma como una gran plaza interna.

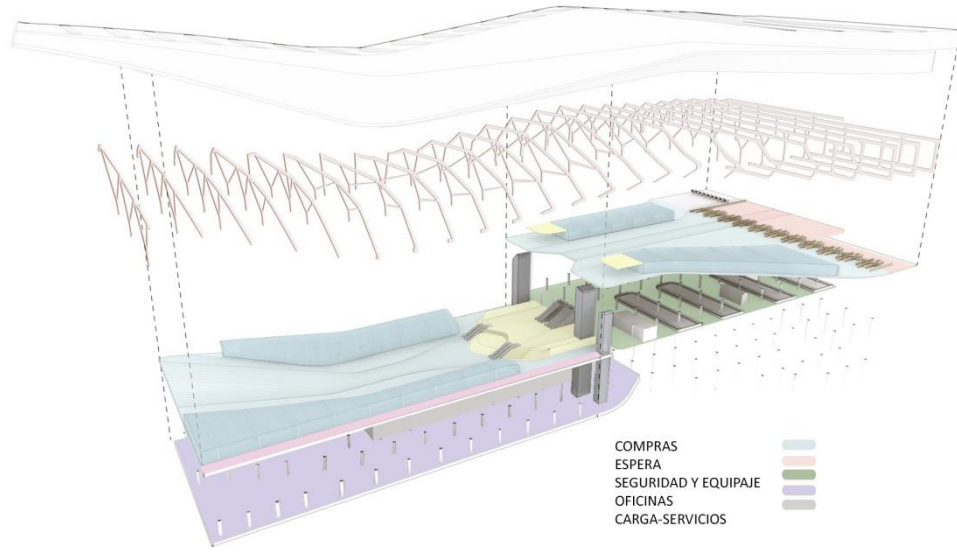
- PROGRAMA



- ESTRUCTURA Y PLATAFORMAS



- DIVISIÓN DE NIVELES DE MOVILIAD



LEVANTAMIENTO FOTOGRÁFICO.

PARQUE URBANO Q-MANDÁ



F4.1.- Parque Urbano Q- Manda Exterior



F.4.2.- Aéreas Verdes



F. 4.3.- Piso Duro, caminerías



F. 4.4.- Espacios interiores



F.4.5.- 4 piscinas para terapia



F.4.6.- Área infantil



F.4.7.- Restaurantes



F.4.8.- Canchas sintéticas



F. 4.9.- Espacios públicos



F.4.10.- Estructura



F.4.11.- Circulación



F.4.12.- Gimnasio



F. 4.13.- Terraza



F.4.14.- Plaza de Acceso



F.4.15.- Biblioteca

SECTOR AVENIDA PICHINCHA



F. 4.16.- Paso a Desnivel



F.4.17.- Desnivel calle Olmedo



F.4.18.- Fachadas



F. 4.19.- Transporte público



F.4.20.- Cambio de nivel



F.4.21.- Calle Olmedo



F. 4.22.- Aceras



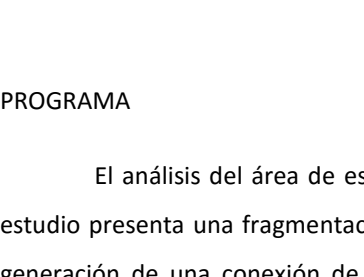
F.4.23.- Comercio



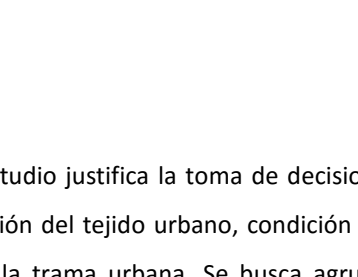
F.4.24.- Obtáculos-Gradas



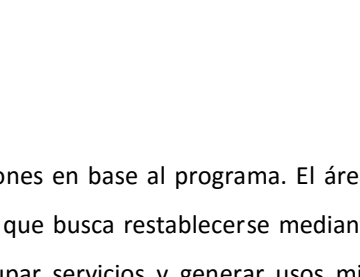
F. 4.25.- Playón Marín



F.4.26.- Buses Tipo



F.4.27.- Ciclo vía



PROGRAMA

El análisis del área de estudio justifica la toma de decisiones en base al programa. El área de estudio presenta una fragmentación del tejido urbano, condición que busca restablecerse mediante la generación de una conexión de la trama urbana. Se busca agrupar servicios y generar usos mixtos conjuntamente con espacio público y una adecuada distribución del sistema de transporte público. Optimizar la movilidad y la conectividad del sector es el objetivo principal.

El programa se vuelve un programa híbrido, ya que se debe mezclar varios tipos de funciones y necesidades dentro de un mismo espacio que permita el intercambio e incremente el nivel de conectividad de todas las redes involucradas. Se plantea un conector urbano orientado a la movilidad, una estación de integración de transportes, públicos y privados que se desarrollan en el sector, una pieza de infraestructura que brinda servicios como parqueaderos, bodegas, espacios de recreación, y distribución adecuada de pasajeros en los diferentes sistemas de movilidad.

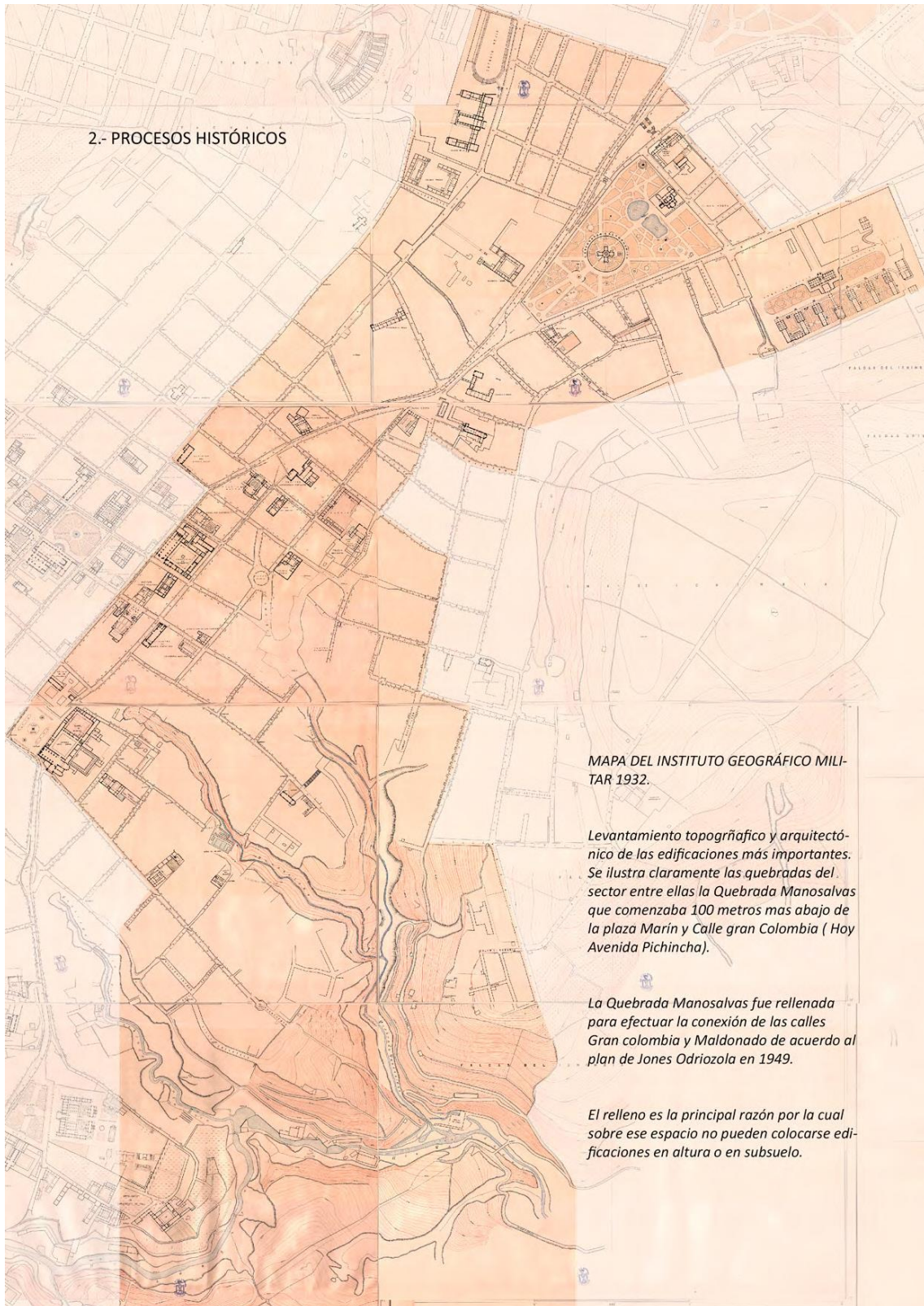
La hibridación del programa y la función del objeto arquitectónico forma un conector. Una pieza arquitectónica que permite generar conectividad.

ANEXO B

1.- FIGURA-FONDO



2.- PROCESOS HISTÓRICOS



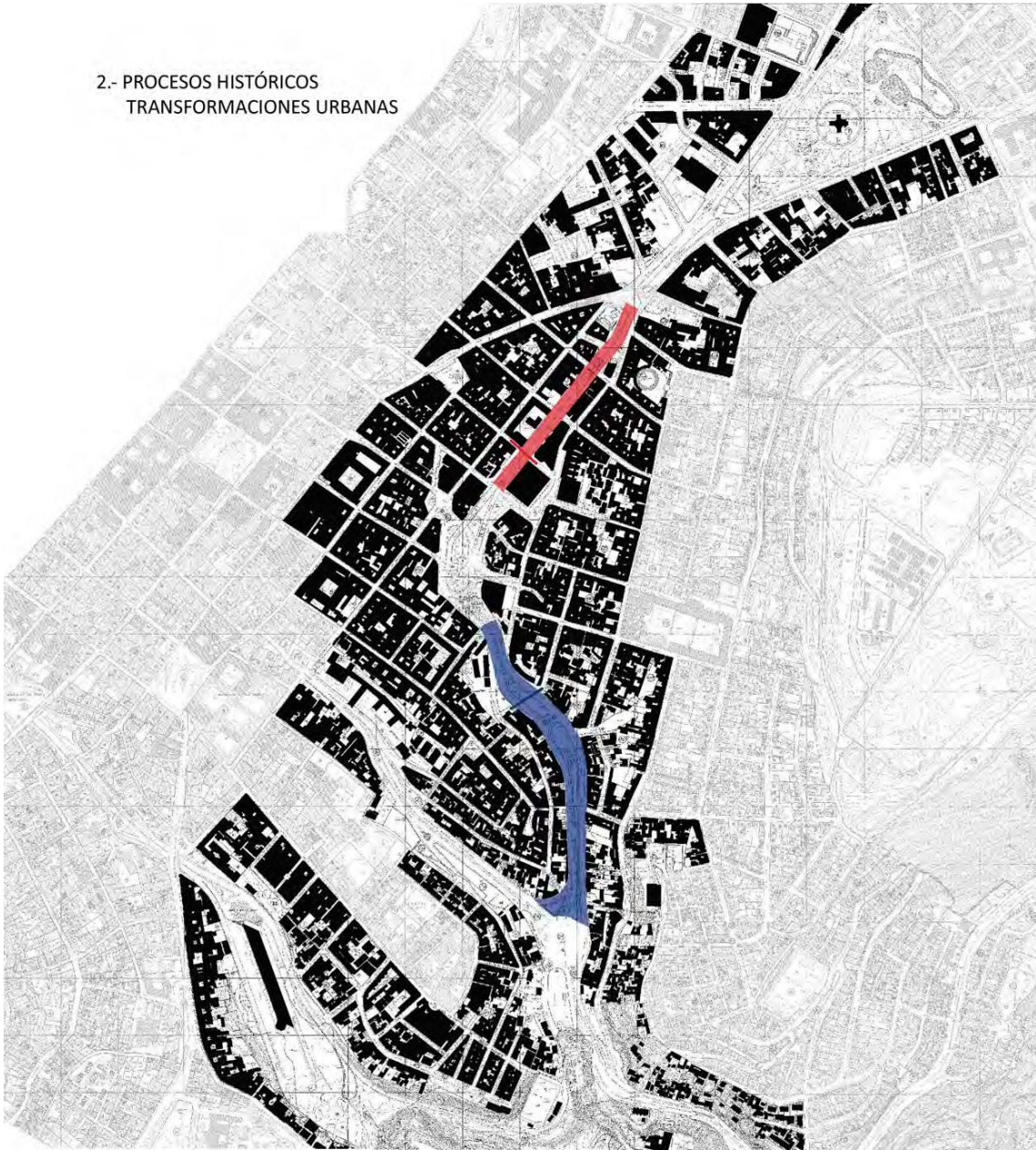
MAPA DEL INSTITUTO GEOGRÁFICO MILITAR 1932.

Levantamiento topográfico y arquitectónico de las edificaciones más importantes. Se ilustra claramente las quebradas del sector entre ellas la Quebrada Manosalvas que comenzaba 100 metros más abajo de la plaza Marín y Calle gran Colombia (Hoy Avenida Pichincha).

La Quebrada Manosalvas fue rellenada para efectuar la conexión de las calles Gran Colombia y Maldonado de acuerdo al plan de Jones Odriozola en 1949.

El relleno es la principal razón por la cual sobre ese espacio no pueden colocarse edificaciones en altura o en subsuelo.

2.- PROCESOS HISTÓRICOS
TRANSFORMACIONES URBANAS



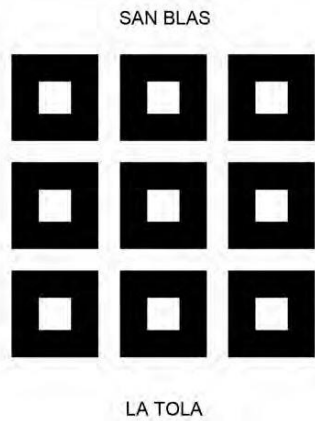
■ AREA DE ESTUDIO

■ SECCIÓN A; PUNTOS 3,4

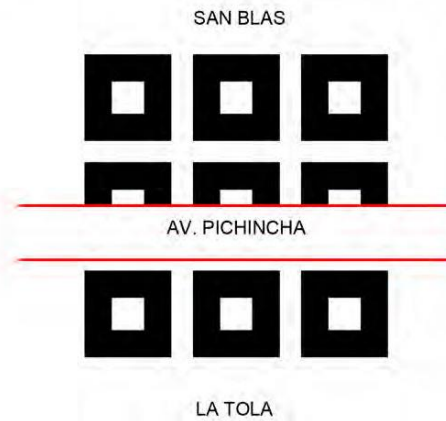
■ SECCIÓN B; PUNTOS 5,6



1.-



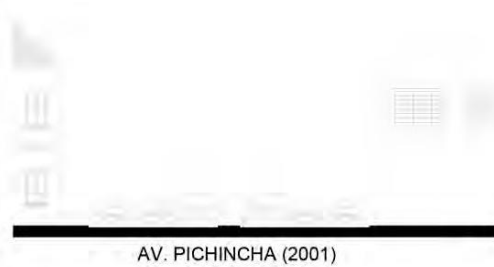
2.-



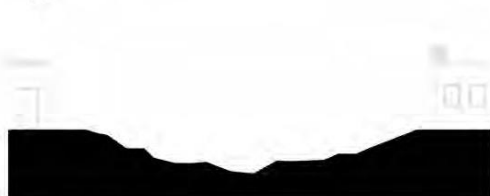
3.-



4.-



5.-



6.-



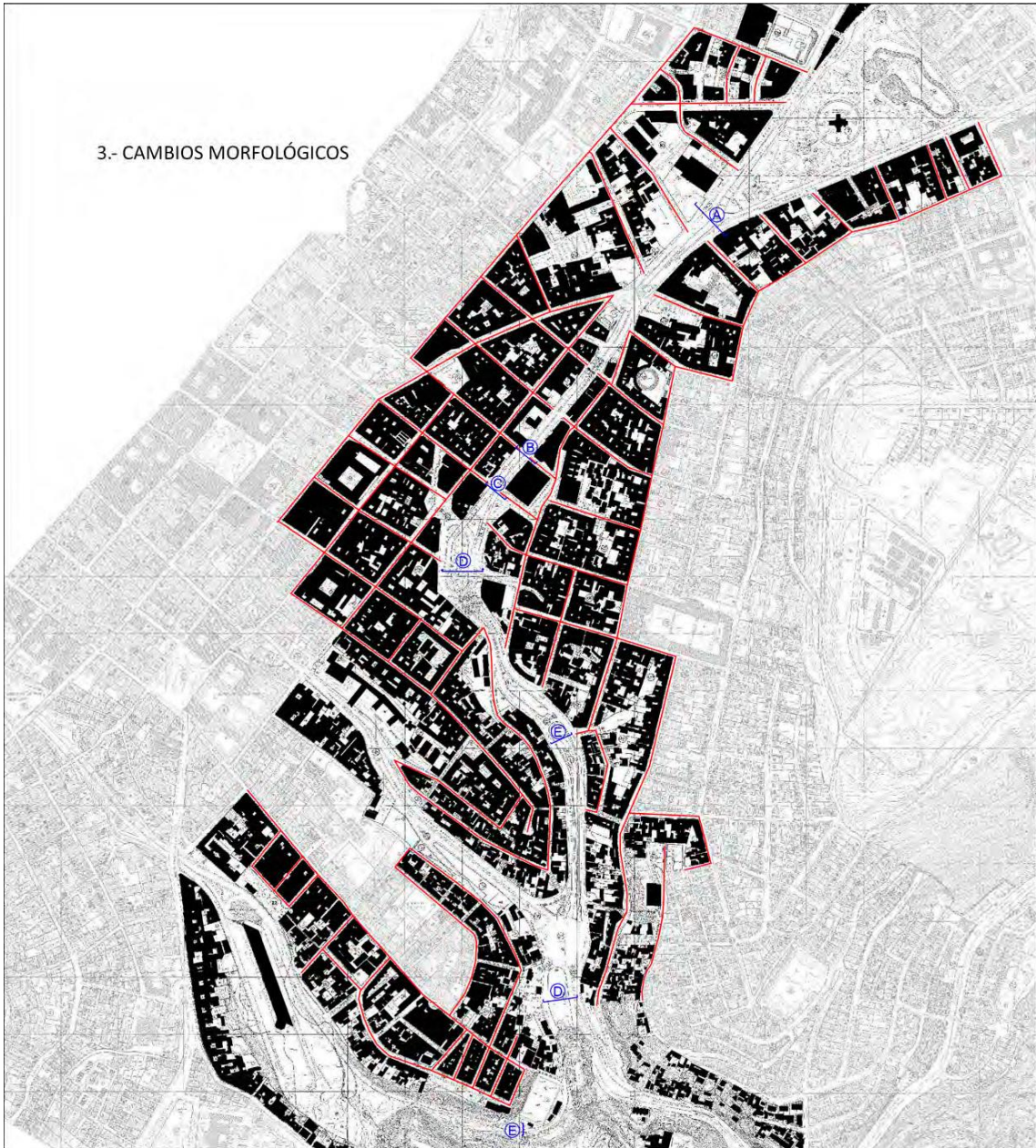
Sección A

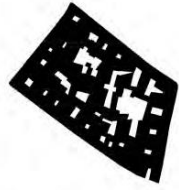
- 1.- La ciudad fue fundada sobre una organización en damero. Desde el siglo XVII hasta ale siglo XIX se rellenaron quebradas para poder continuar con la trama urbana.
- 2.- El plan de ampliación de la Calle Pichincha lleva al derrocamiento de la mitad de las manzanas adyacentes y a la remodelación de fachadas " el Plan ordenador muy a lo Hausman de Jones Odriozola, destruyó la imagen continua del sector" (Ortiz Crespo, Alfonso; Conferencia sobre centros históricos).
- 3.- El transporte público y el vehículo particular se apoderan de la vía y crean un borde entre el barrio La Tola Baja y el Limite del barrio Sab Blas. Se rompe la conectividad de las calles en sentido Oriente Occidente.
- 4.- El sistema de transporte integrado, Ecovia , aparece en 2001 y genera cambios como: disminución espacio en veredas y parterres, dificultad de acceso al Mercado Central y colise Julio Cerar Hidalgo, Un eje longitudinal fuertemente marcado que segrega funciones.

Sección B

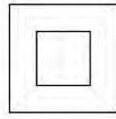
- 5.- El segundo tramo de la Avenida Pichincha fue el resultado del relleno de la quebrada para poder continuar la vía hacia la Avenida Maldonado.
- 6.- El relleno permito crear una superficie dura para autos y transporte público que marca un borde entre el barrio San Marcos y la Tola Alta.

3.- CAMBIOS MORFOLÓGICOS





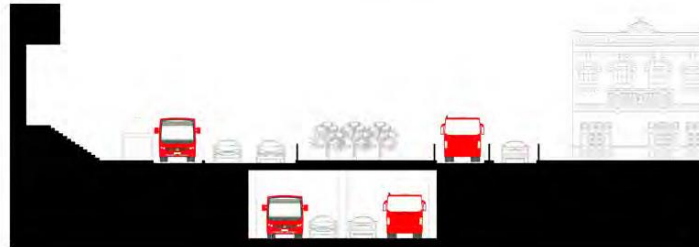
AMANZANAMIENTO



TIPOLOGÍA



LÍNEA DE FABRICA



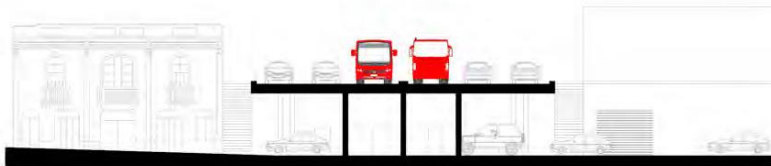
CORTE A

10 de agosto
Parque Alameda
Av. Gran Colombia



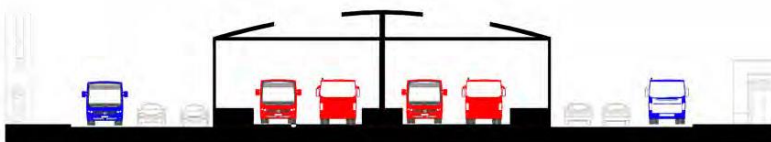
CORTE B

Corte Av. Pichincha
en Calle Manabí



CORTE C

Corte Av. Pichincha
en José Joaquín de
Olmedo



CORTE D

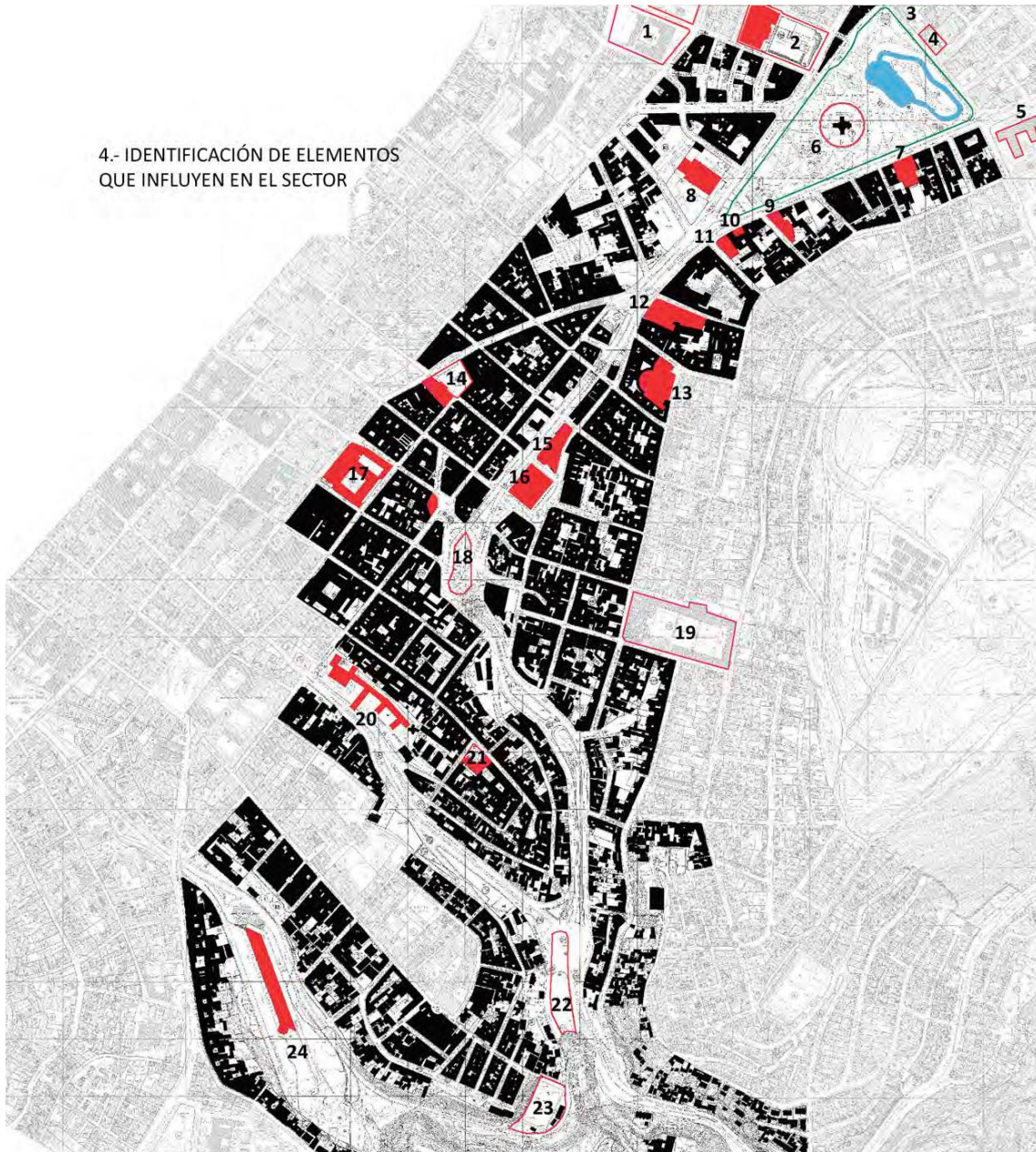
Corte Av. Pichincha
en Calle Chile, Plaza
Marín



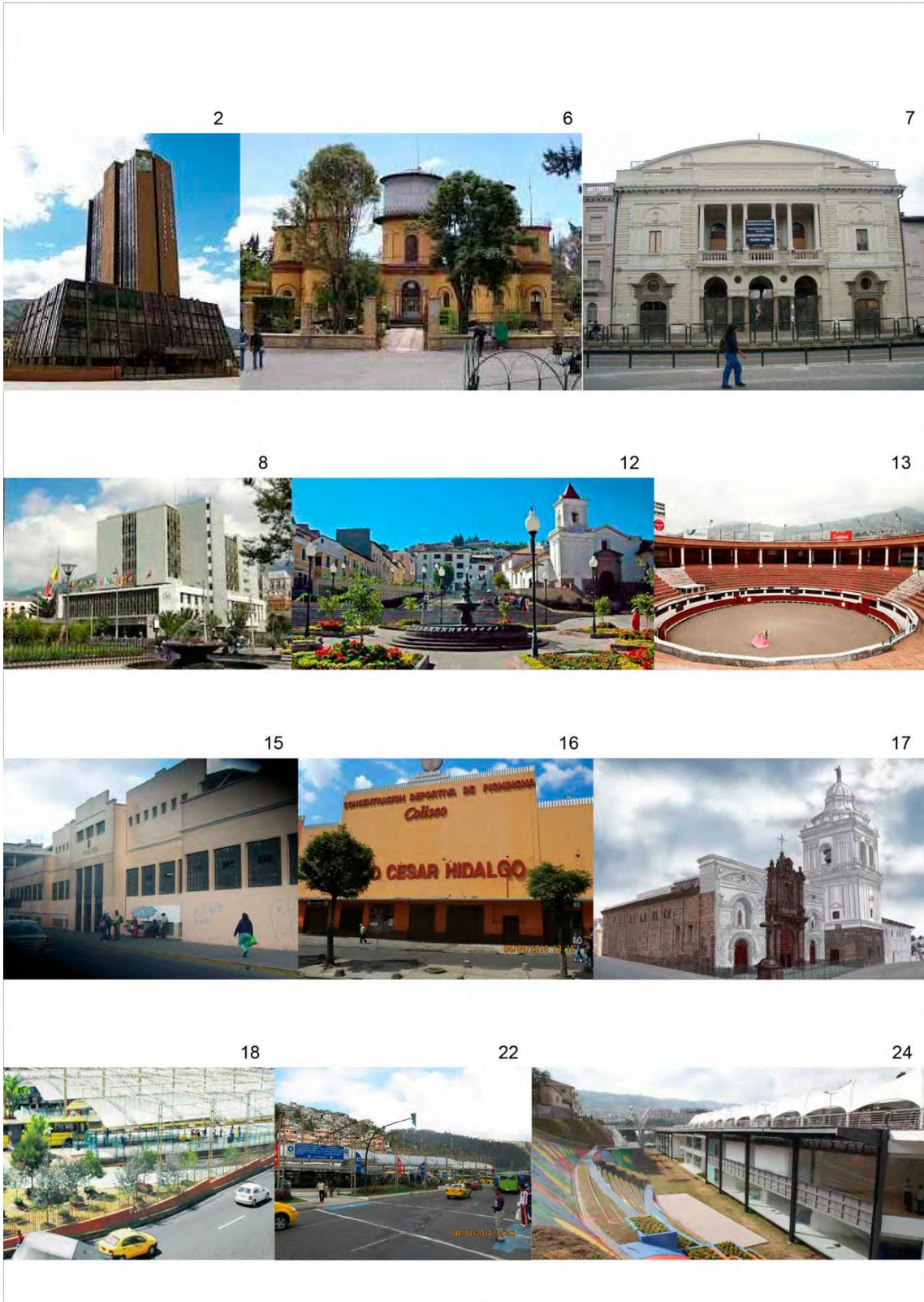
CORTE E

Corte Av. Pichincha
en calle Pedro Calixto

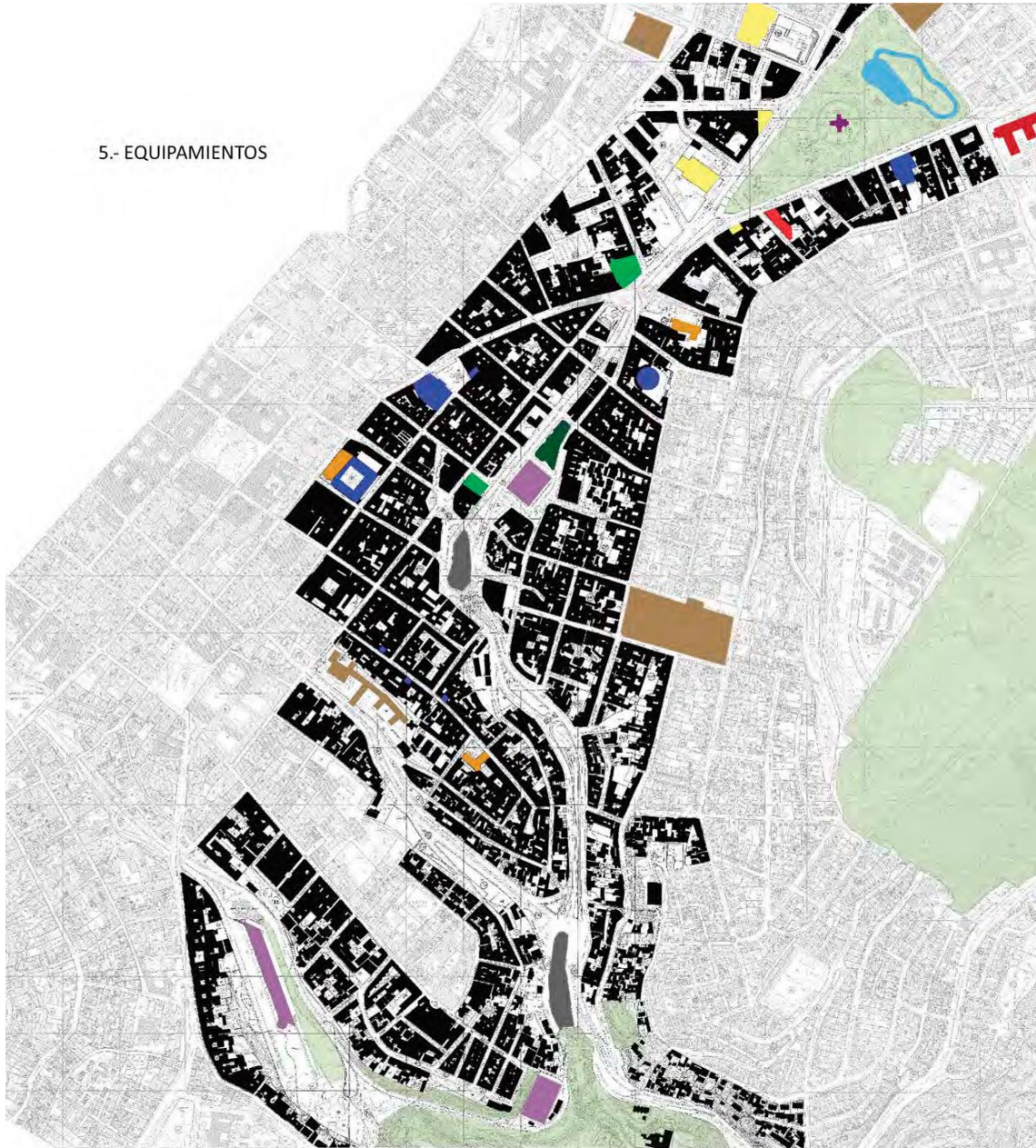
4.- IDENTIFICACIÓN DE ELEMENTOS
QUE INFLUYEN EN EL SECTOR



- | | |
|---|---------------------------------------|
| 1.- Colegio Nacional Mejía | 13.- Plaza de Toros Belmonte |
| 2.- Consejo provincial de Pichincha | 14.- Teatro Sucre y Plaza del Teatro |
| 3.- Colegio Municipal Femenino Manuela Espejo | 15.- Mercado central |
| 4.- Clínica Santa Lucía | 16.- Coliseo Julio César Hidalgo |
| 5.- Maternidad Isidro Ayora | 17.- Convento e Iglesia San Agustín |
| 6.- Observatorio Astronómico Alameda | 18.- Plaza y estación La Marín |
| 7.- Teatro Capitol | 19.- Colegio Don Bosco |
| 8.- Banco Central del Ecuador | 20.- Colegio Sucre |
| 9.- Cruz Roja Ecuatoriana | 21.- Plaza e Iglesia San Marcos |
| 10.- Registro Civil | 22.- Estación de Integración La Marín |
| 11.- Dirección de Movilización de las Fuerzas Armadas | 23.- Liga Barrial San Sebastian |
| 12.- Plaza e Iglesia San Blas | 24.- Parque urbano Q-manda. |

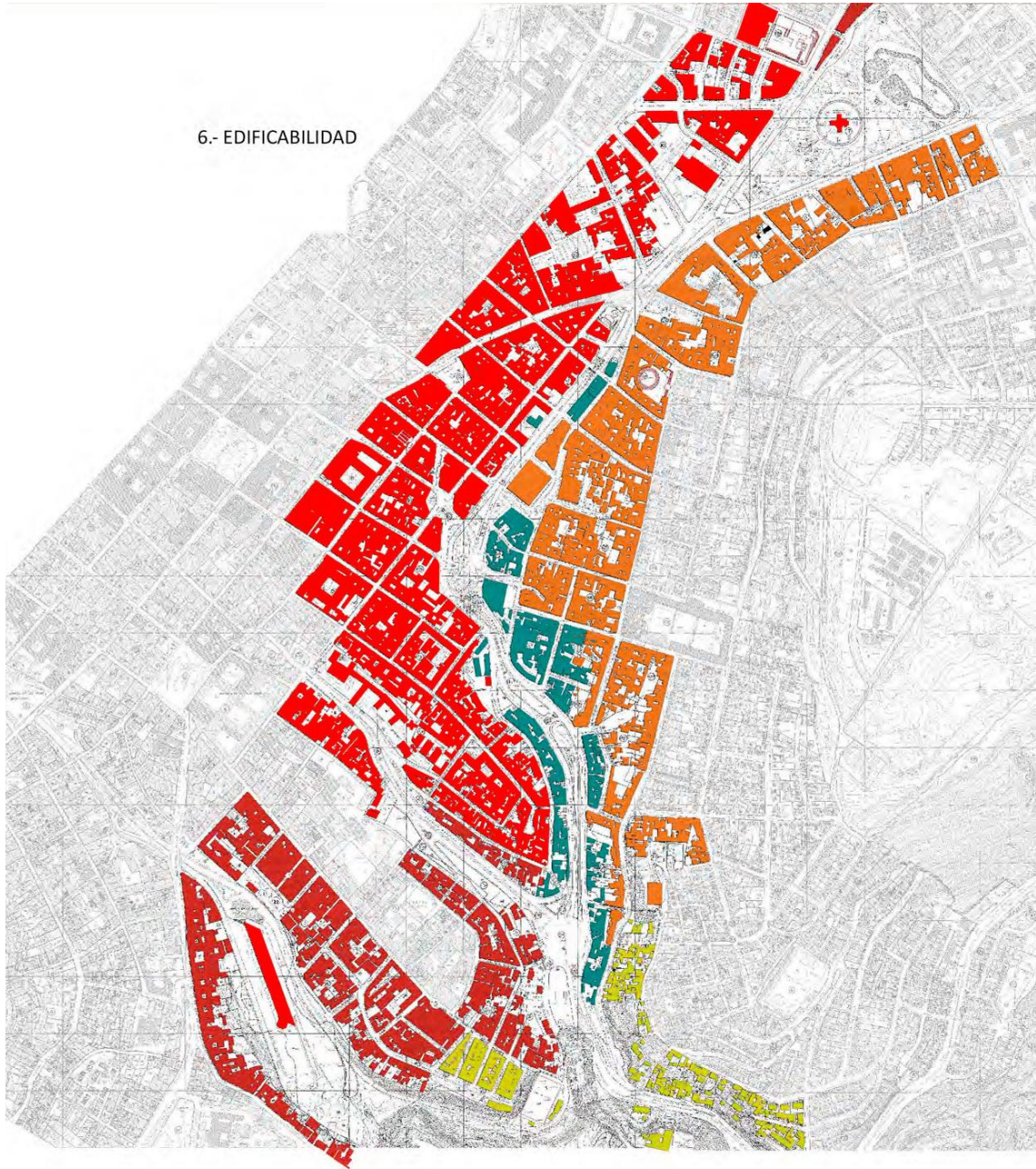


5.- EQUIPAMIENTOS



- | | |
|--|--|
| ■ Iglesias y Onventos | ■ Mercado Central |
| ■ Museos y Teatros | ■ Esatacionamientos Públicos |
| ■ Observatorio Astronómico | ■ Estaciones de Transporte Público |
| ■ Salud | ■ Edificios Públicos de Gestión Administrativa |
| ■ Educación | ■ Areas Verdes |
| ■ Deporte | |

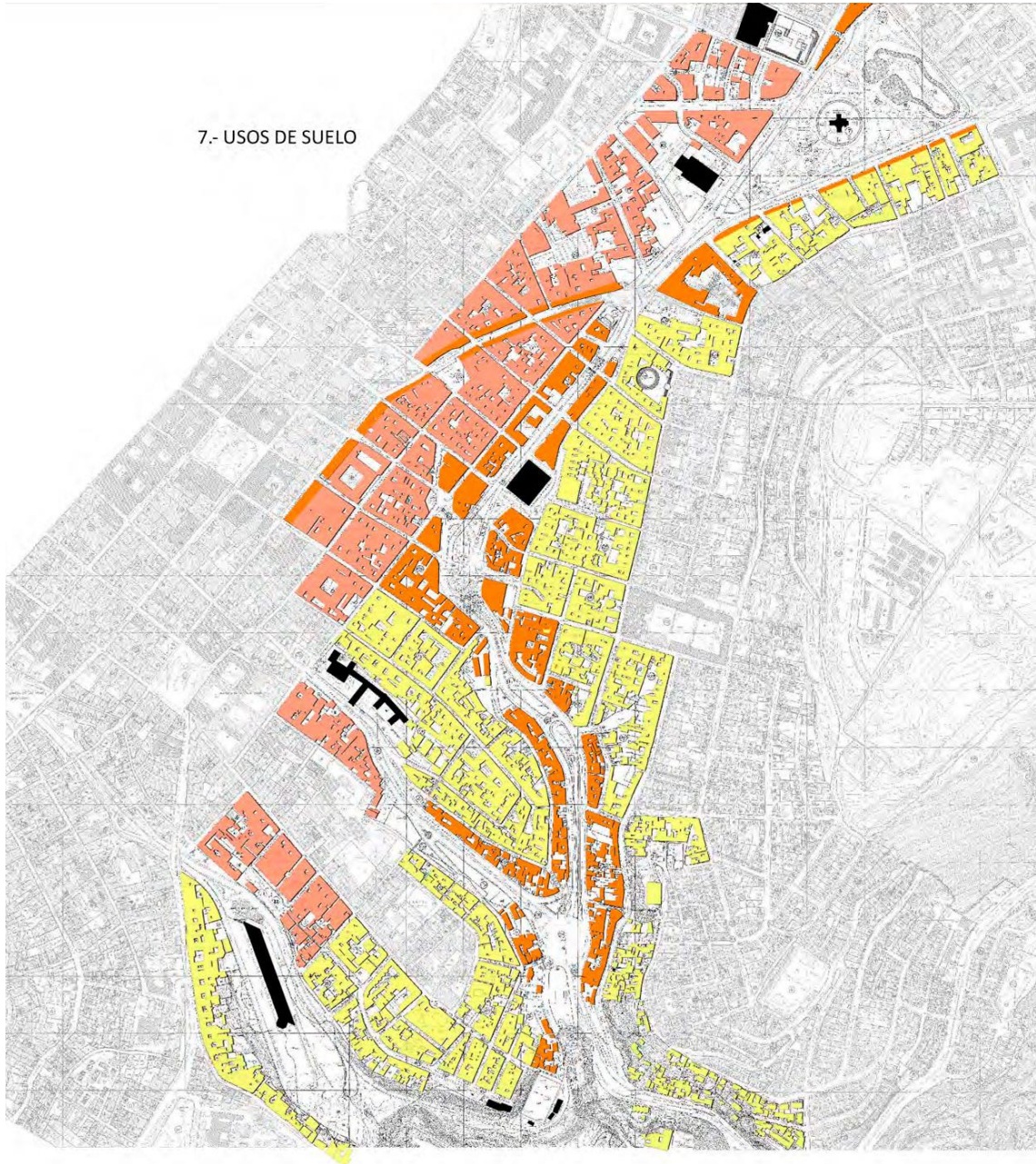
6.- EDIFICABILIDAD



INTERVENCIÓN CONTROLADA  NO EDIFICABLE

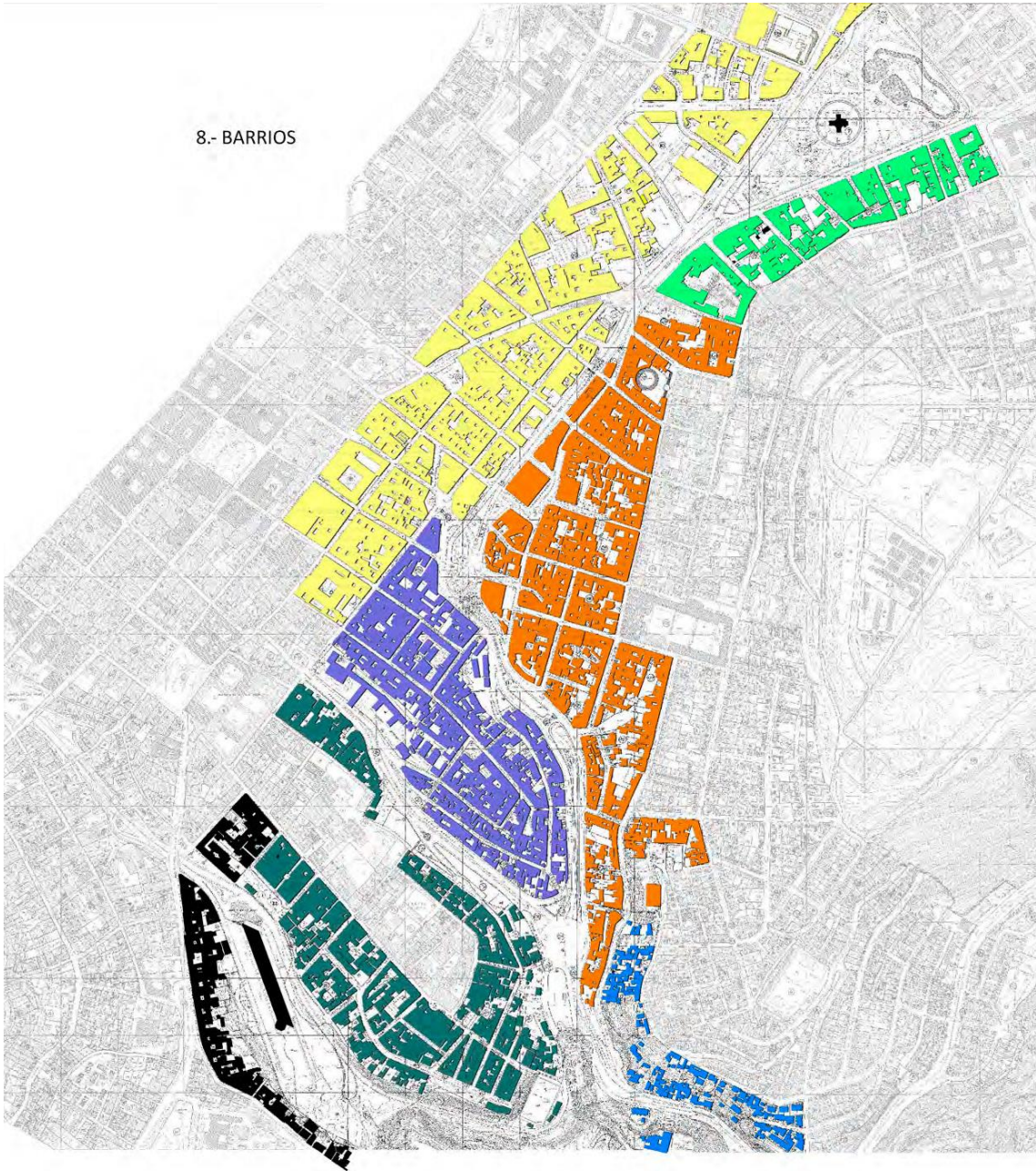
EDIFICABLE 

7.- USOS DE SUELO



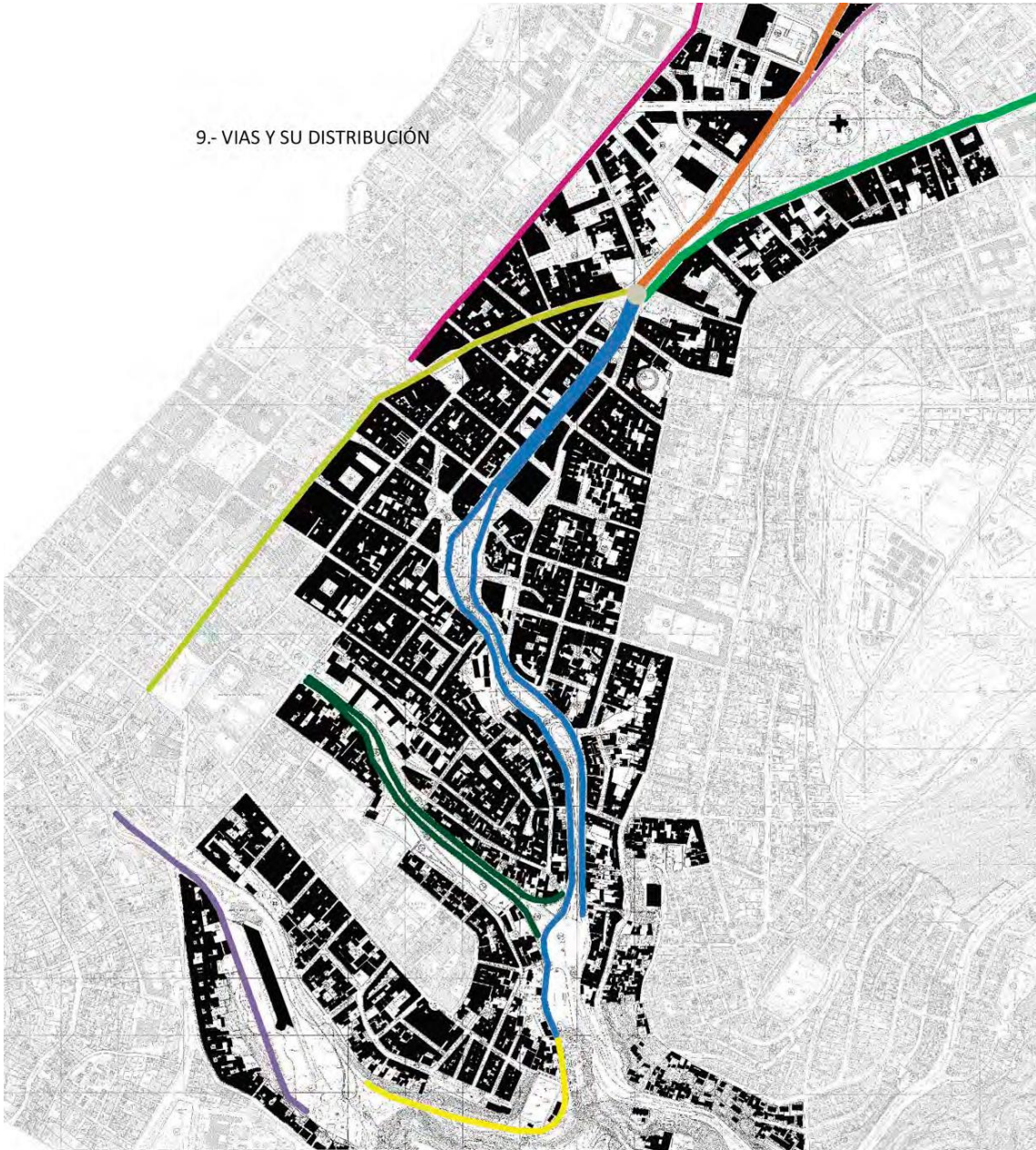
- RESIDENCIAL
- PATRIMONIAL
- COMERCIO

8.- BARRIOS



- | | |
|--|--|
| ■ EL DORADO | ■ SAN MARCOS |
| ■ LA TOLA BAJA | ■ LA LOMA |
| ■ SAN BLAS | ■ LA TOLA ALTA |

9.- VIAS Y SU DISTRIBUCIÓN



- Avenida Pichincha
- Avenida 10 de Agosto
- Avenida Gran Colombia
- Avenida 24 de Mayo
- Calle Guayaquil
- Calle Piedra
- Calle Teixeira
- Calle Luis Vargas Torres
- Calle Felipe Borja



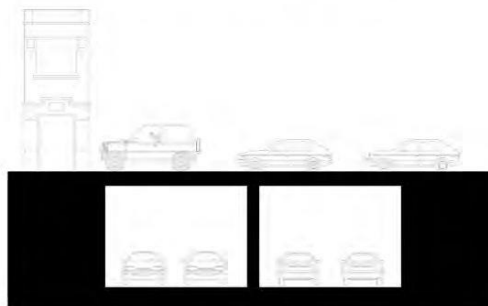
AVENIDA 10 DE AGOSTO

En la Avenida 10 de Agosto se desarrolla el recorrido de sistema TROLE



AVENIDA GRAN COLOMBIA

La Avenida Gran Colombia es bidireccional y de limitada fluidez por la presencia del ECO-VIA



AVENIDA 24 DE MAYO

La Avenida 24 de mayo se encuentra bajo el Boulevard del mismo nombre y permite el acceso a la Avenida Occidental.



CALLE GUAYAQUIL



CALLE PIEDRA



CALLE TEXEIRA



CALLE LUIS VARGAS TORRES



CALLE FELIPE BORJA

10.- TOPOGRAFÍA . SITIO Y SITUACIÓN

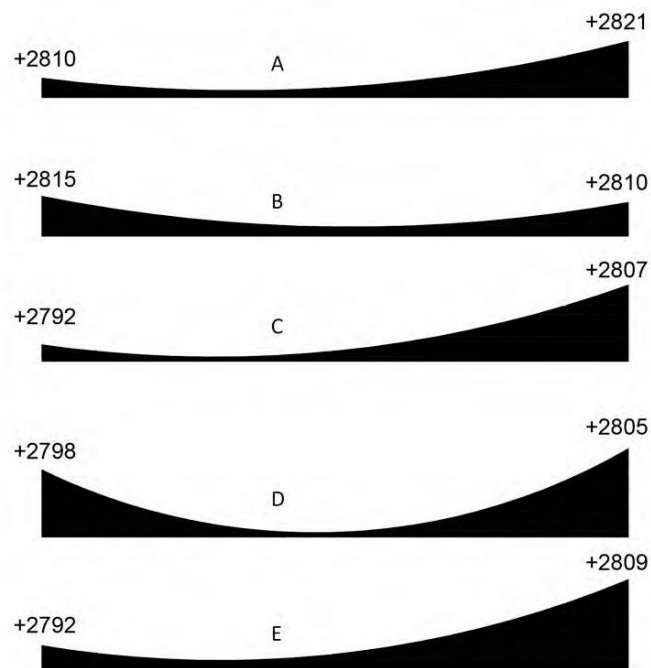


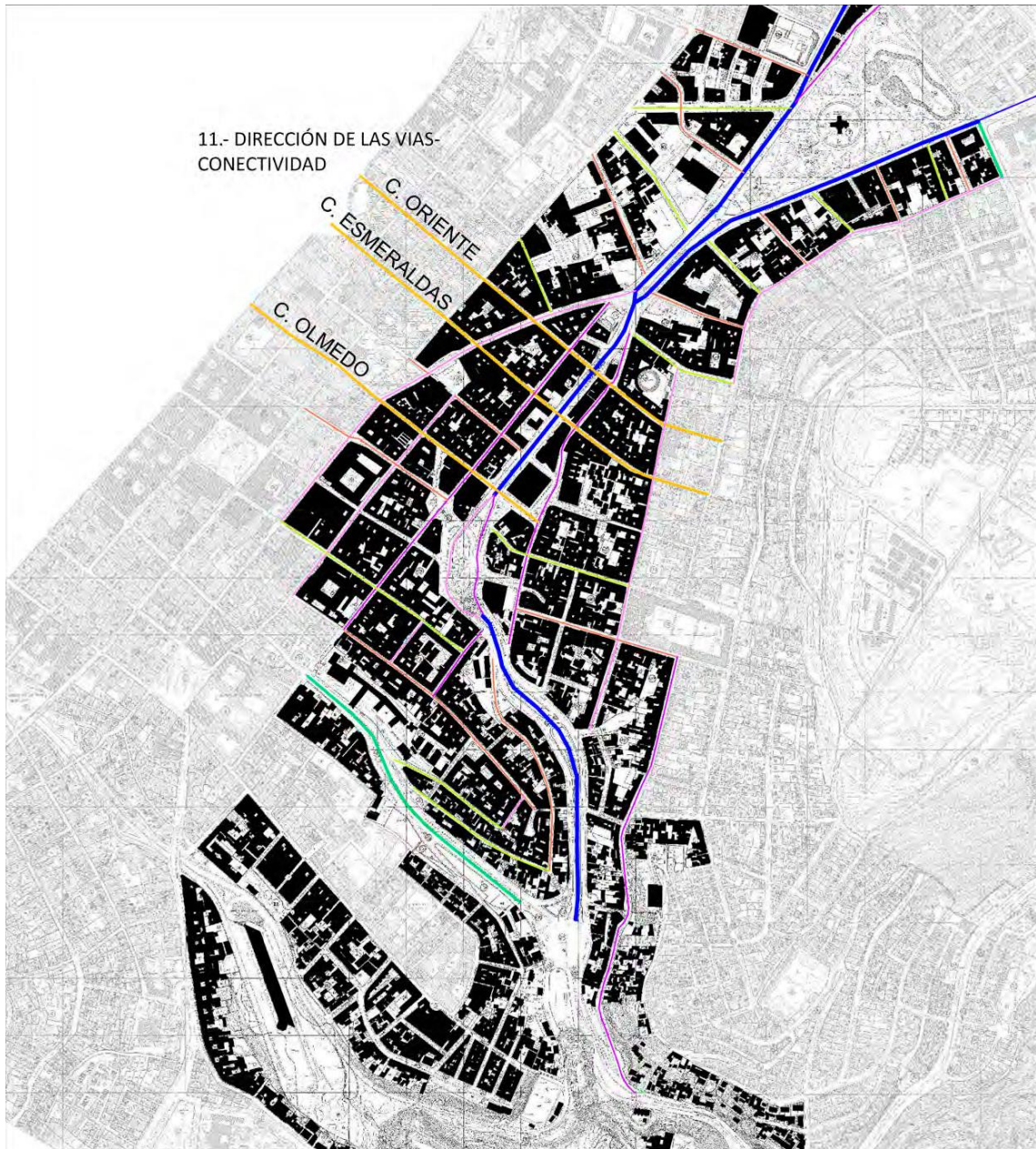
Vista aérea sector Avenida Pichincha . Fuente: Google Earth. Edición: Autor.

La Avenida Pichincha inicia en un nodo. Un nodo en el que se encuentran las Avenidas 10 de Agosto y Gran Colombia. La cota de Inicio en el nodo marca +2800 m.s.n.m. Desde este punto la Avenida se desarrolla en pendiente no pronunciada hasta la Plaza Marín. En sus laterales sin embargo el nivel se eleva de ambos lados formando una planicie central que es donde se asienta la vía.

A partir de la Estación Marín (+2792 m.s.n.m.) la pendiente se mantiene y desciende hasta +2785 m.s.n.m. Este es el tramo en donde se rellenó la quebrada Manosalvas para prolongar la vía en aquel entonces llamada Gran Colombia.

Los rasgos Topográficos indican una relación visual entre los extremos por el cambio de nivel pero una desconexión fuerte causada por un fuerte borde como es la Avenida Pichincha.





- CALLES CON CIRCULACIÓN VEHICULAR EN SENTIDO ORIENTE-OCCIDENTE
- CALLES CON CIRCULACIÓN VEHICULAR EN SENTIDO OCCIDENTE-ORIENTE
- CALLES CON CIRCULACIÓN VEHICULAR EN SENTIDO NORTE-SUR
- CALLES CON CIRCULACIÓN VEHICULAR EN SENTIDO SUR-NORTE
- CALLES QUE CONECTAN EL BARRIO LA TOLA CON EL BARRIO SAN BLAS
- CALLES CON CIRCULACIÓN VEHICULAR BI-DIRECCIONAL



1.- Intersección de la calle Texeira y Avenida Pichincha. Permite el cruce de peatones, sin embargo no existe un paso peatonal que conduzca al peaton a la entrada de la Estación de Integración La Marín

2.- Paso peatonal en la calle Pedro Calisto y Avenida Pichincha. No existe parter medio para descanso del peaton. La via consta de 6 carriles de vehiculos comunes y dos carriles exclusivos del sistema integrado de transporte.

3.- Estación Plaza Marín. El peaton debe cruzar una distancia mayor a 30 metros entre acera y acera por el paso peatonal que se encuentra en el semáforo.

4.- Intersección Avenida Pichincha y Calle Oriente. El peatón se ve restringido a cruzar por abajo del puente elevado en donde existe poca iluminación las aceras se encuentran tomadas por comercio informal

5.- Intersección de la Calles Esmeraldas y Olmedo que se ubican lateralmente al Mercado Central. Las intersecciones cuentan son semáforos que permiten el cruce, sin embargo las aceras son muy estrechas, no existe parter central de descanso .



6.- Nodo. Encuentro de las Avenidas Gran Colombia y 10 de Agosto, inicio de la Avenida Pichincha y Calle Guayaquil. Existe una pequeña plazoleta de entrada al CHQ de caracter peatonal que permite la peatonalidad del lugar.

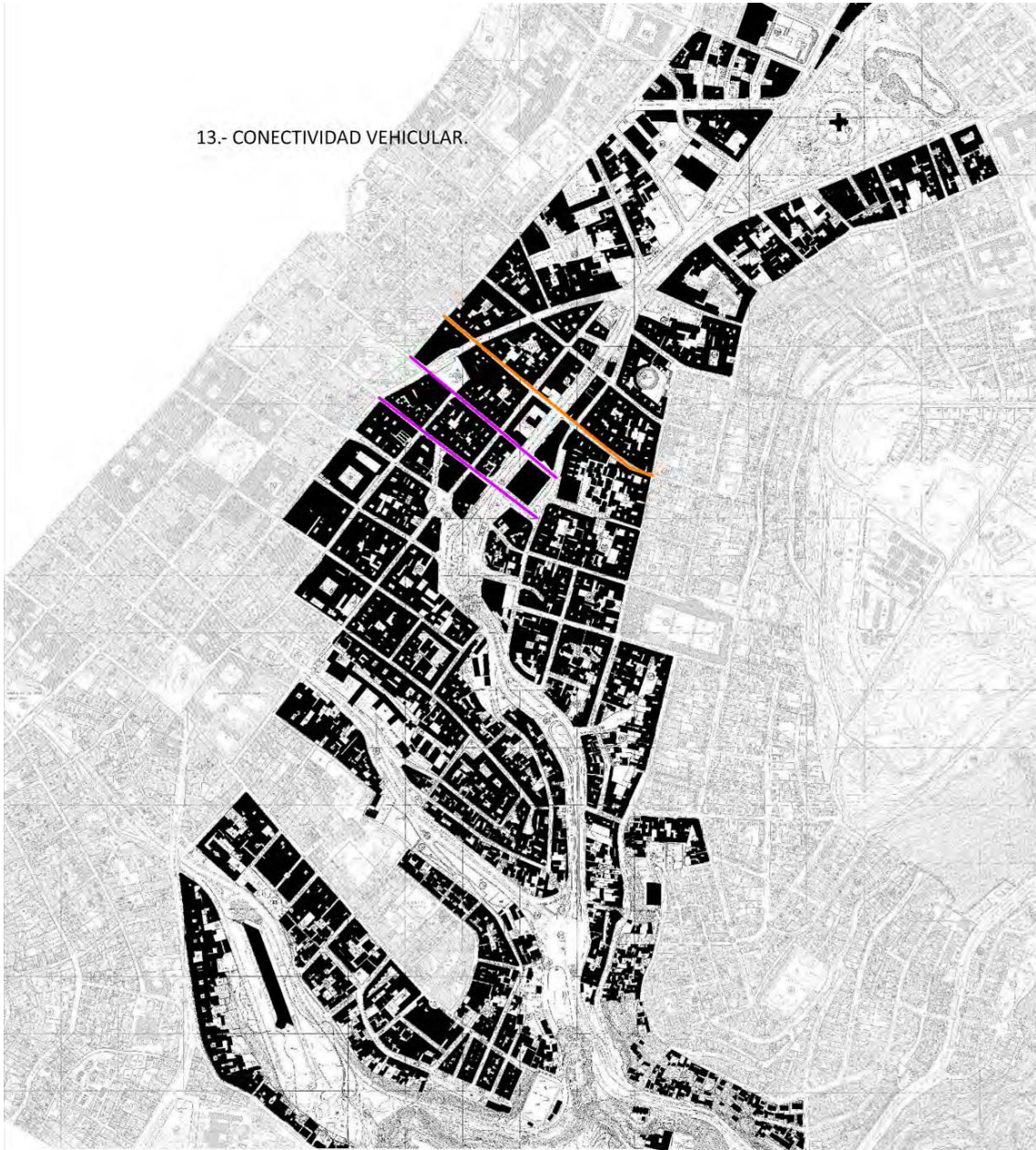
7.- En el extremo sur del Parque Alameda existe un semáforo y un paso peatonal que conecta los dos extremos (10 de agosto y Gran Colombia) El descanso del peaton se da en la plaza.

8.- Avenida 10 de Agosto. Vehicularmente este es el punto más cercano para dar la vuelta en "U" de retorno hacia el sur despues de la plaza Marín. Peatonalmente es el unico cruce entre el Parque y la acera opuesta.

9.- Cruce peatonal en la Avenida Gran Colombia.

10.- Nodo. Intersección Calle Sodiro y Avenida Gran Colombia. Los semáforos permiten el cruce del peaton.

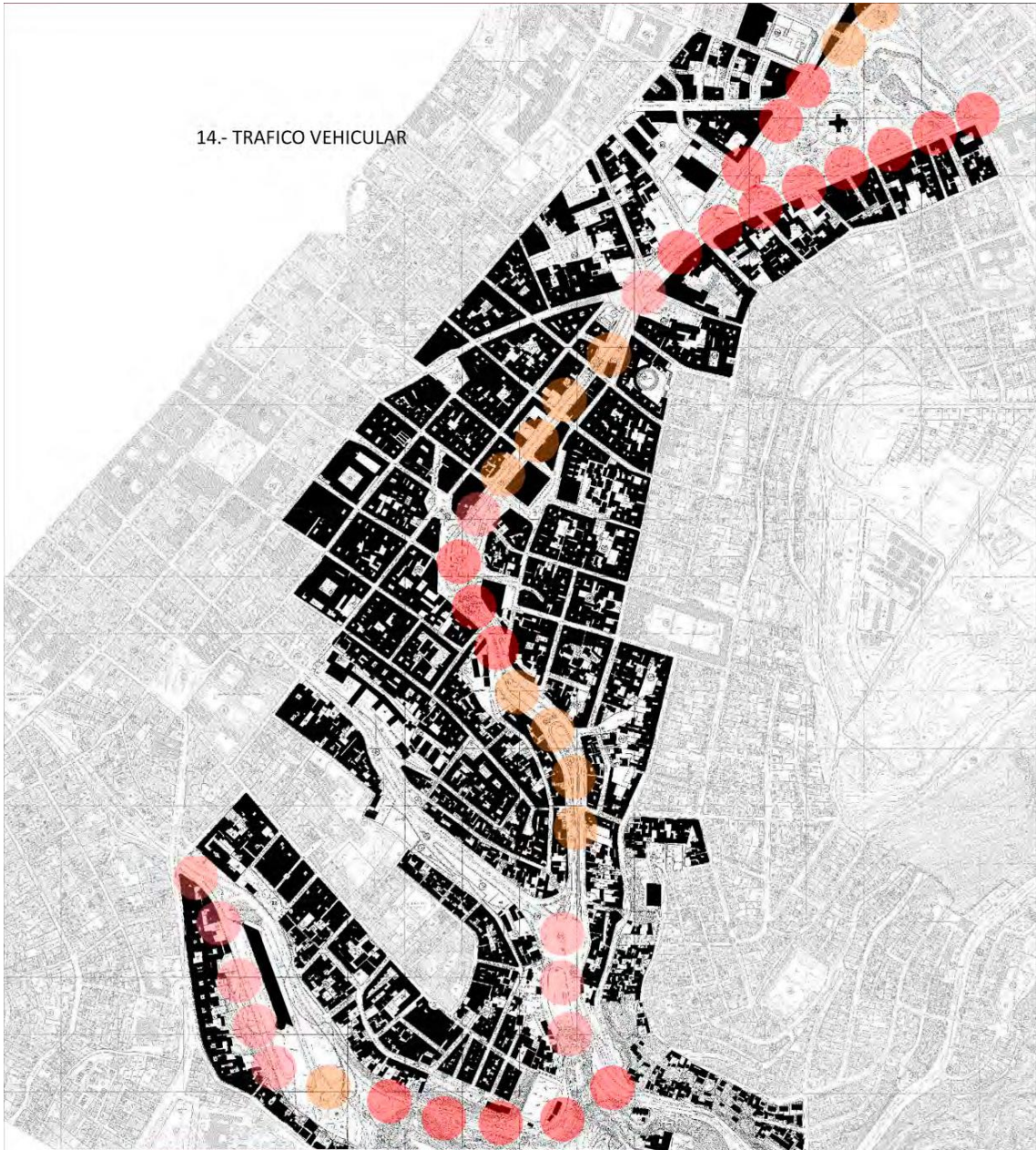
13.- CONECTIVIDAD VEHICULAR.



CALLES ORIENTE Y ESMERALDAS Y OLMEDO SON UNIDIRECCIONALES.

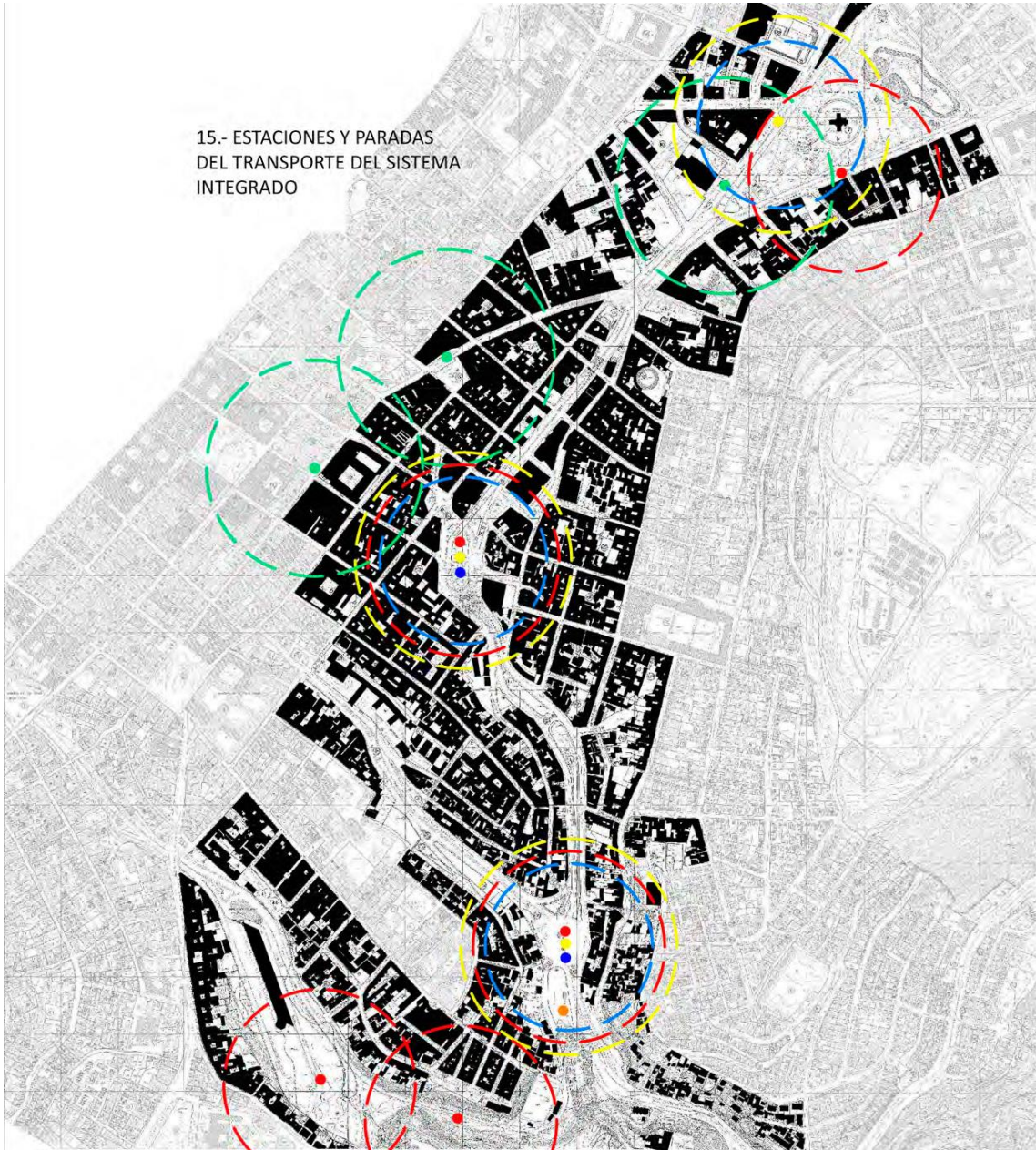
- SENTIDO ORIENTE-OCCIDENTE
- SENTIDO OCCIDENTE-ORIENTE

14.- TRAFICO VEHICULAR



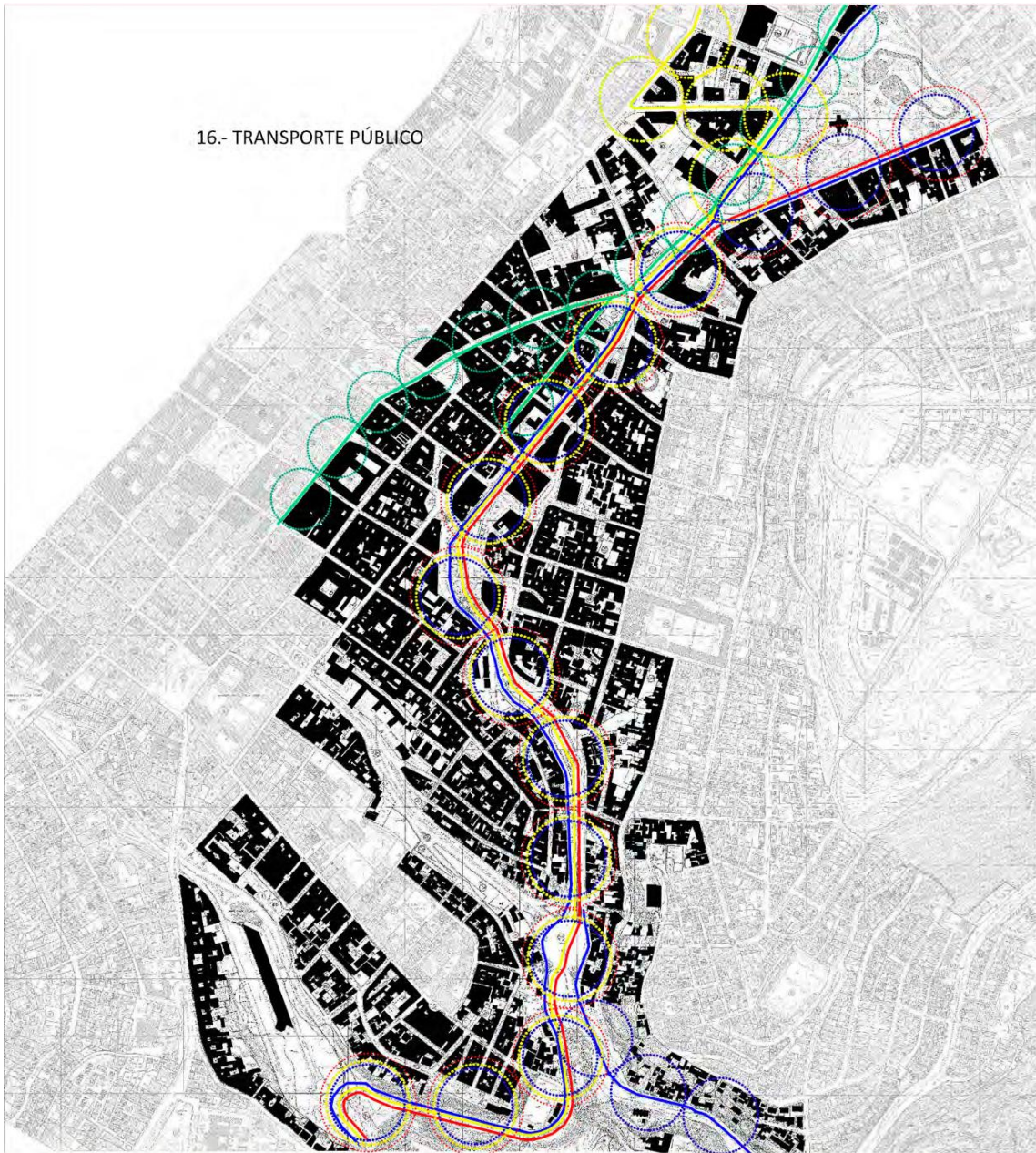
NIVEL DE CONGESTION

15.- ESTACIONES Y PARADAS
DEL TRANSPORTE DEL SISTEMA
INTEGRADO



- ECO-VIA
- ■ METRO BUS Q
- TROLE BUS

16.- TRANSPORTE PÚBLICO



SISTEMA DE TRANSPORTE
CORREDOR CENTRAL NORTE



SISTEMA DE TRANSPORTE
INTEGRADO ECO-VIA



BUS MUNICIPAL TIPO



SISTEMA DE TRANSPORTE
CORREDOR CENTRAL NORTE



TROLE BUS



BUS COOPERATIVAS

17.-ANALISIS DE TRANSPORTE PÚBLICO



TROLE BUS

INAGURACIÓN : 17 DICIEMBRE 1995
 CAPACIDAD: 260.000 PASAJEROS POR DIA
 RECORRIDOS: Efectua 5 recorridos el 70% provienen del sur de la ciudad atravesando el CHQ.
 CAPACIDAD POR UNIDAD: 180 pasajeros
 NÚMERO DE UNIDADES: 113 u
 UNIDADES ALIMENTADORAS: 95 u
 NÚMERO DE PARADAS: 55
 ESTACIONES DE TRANSFERENCIA: 5 estaciones: Quitumbe, Morán Valverde, El Recreo, La "Y" y, Carcelén.
 VELOCIDAD DE CIRCULACIÓN: 15 km/h

TRANSPORTACIÓN DE PASAJEROS

Número pasajeros transportados por día ordinario
 260.000
 Número pasajeros transportados feriado/sábado)
 174.200
 Número pasajeros transportados el domingo
 135.200
 Pasajeros hora dirección/hora pico
 11.000

Número de pasajeros que se quedan en el perímetro del área del estudio (La Marín y San Blas) : 45% , Aproximadamente 120.000 pasajeros por día.



CONCLUSIONES:

El sistema de transporte posee una demanda creciente. Su recorrido atraviesa el CHQ y no se conecta con otro sistema integrado de transporte incrementando la demanda de alimentadores. 120 000 pasajeros diariamente circulan en el Área de Estudio. El sistema de transporte carece de una estación de transferencia media en el sector centro de la ciudad.



ECO-VIA

INAGURACIÓN : 2001
 CAPACIDAD: 102.000
 RECORRIDO: 8,6 km
 CAPACIDAD POR UNIDAD: 180 pasajeros
 NÚMERO DE UNIDADES: 42
 UNIDADES ALIMENTADORAS: 37 u
 NÚMERO DE PARADAS: 16
 ESTACIONES DE TRANSFERENCIA: Terminal Río Coca, Terminal Plaza Marín y Estación de Integración La Marín

TRANSPORTACIÓN DE PASAJEROS

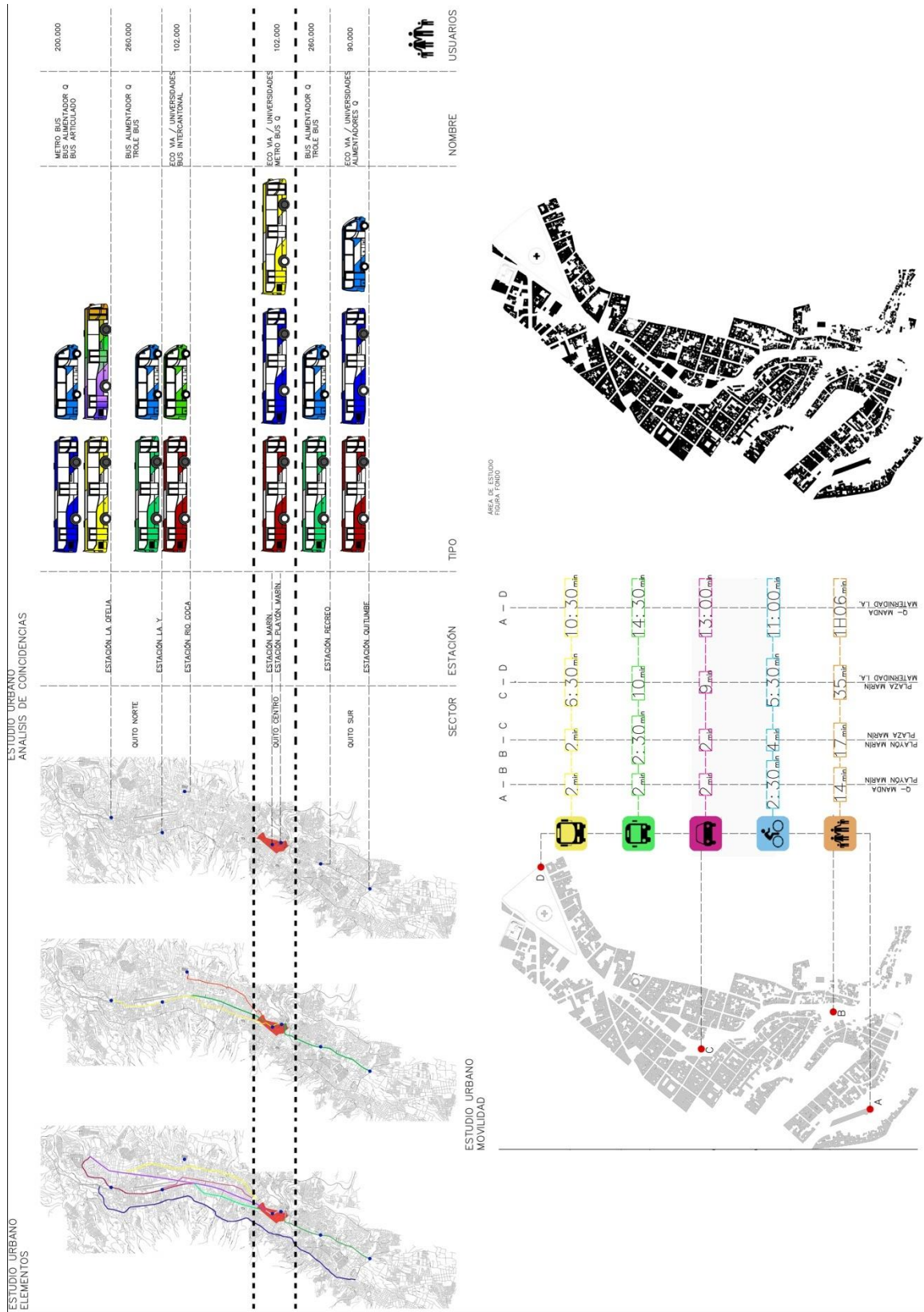
Número pasajeros transportados por día ordinario
 102.000
 Número pasajeros transportados feriado/sábado)
 62.000
 Número pasajeros transportados domingo
 42.000
 Pasajeros hora dirección/hora pico
 6.000

Número de pasajeros que circulan en el perímetro del área del estudio (La Marín y San Blas) : 90.000 pasajeros diariamente



CONCLUSIONES:

El 75 % de los pasajeros que ocupan el servicio de transporte parte del sector de la Marín. Ninguna de las dos estaciones de transferencia del sector está bien desarrollada para brindar comodidad al pasajero pese a la demanda del servicio. La ruta del sistema Eco-via en el área de estudio está fragmentada y desconectada gravemente a los barrios. El tramo entre el playón y la estación Marín no supera los 2 km de distancia. Como conclusión se crea la pregunta ¿Porque no generar una sola estación de transferencia en lugar de dos subdesarrolladas?.



AMORFOSIDAD. DAMERO CONTINUO QUE SE IMPONE A LA FORMA DEL TERRENO

TIPOLOGÍA. CASA PATIO. EDIFICACIÓN ADOSDADA EN LÍNEA DE FÁBRICA

AMAZANAMIENTO. EQUILIBRIO ENTRE PROPORCIÓN DE CALLE Y EDIFICIO.

CAMBIOS. APERTURA DE LA AV. PICHINCHA PARA CONECTAR NORTE Y SUR DE LA CIUDAD

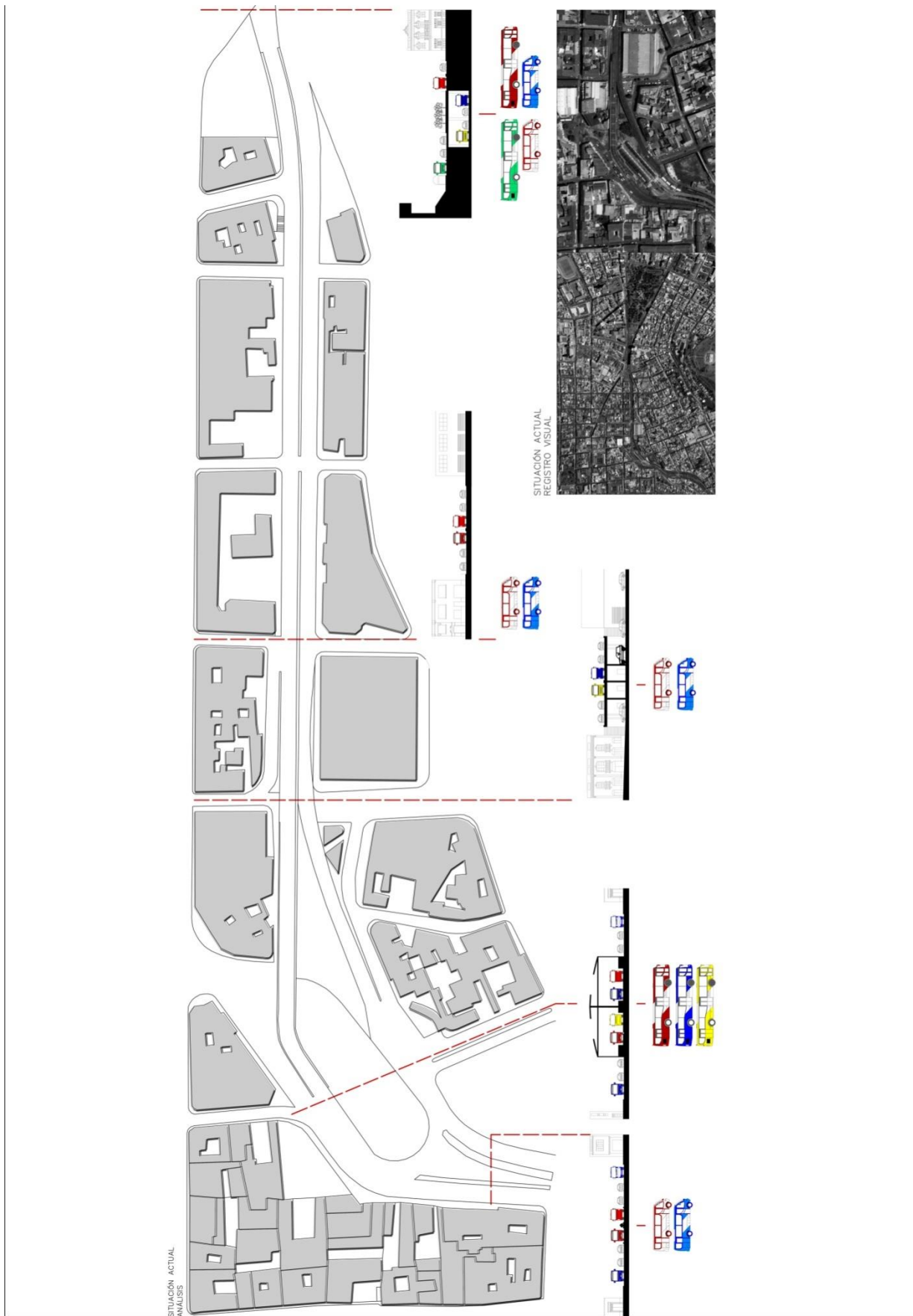
IMAGEN DE LA CIUDAD. FACHADAS PIEGAS Y CORTE DE LA RELACION DEL EDIFICIO CON LA CALLE.

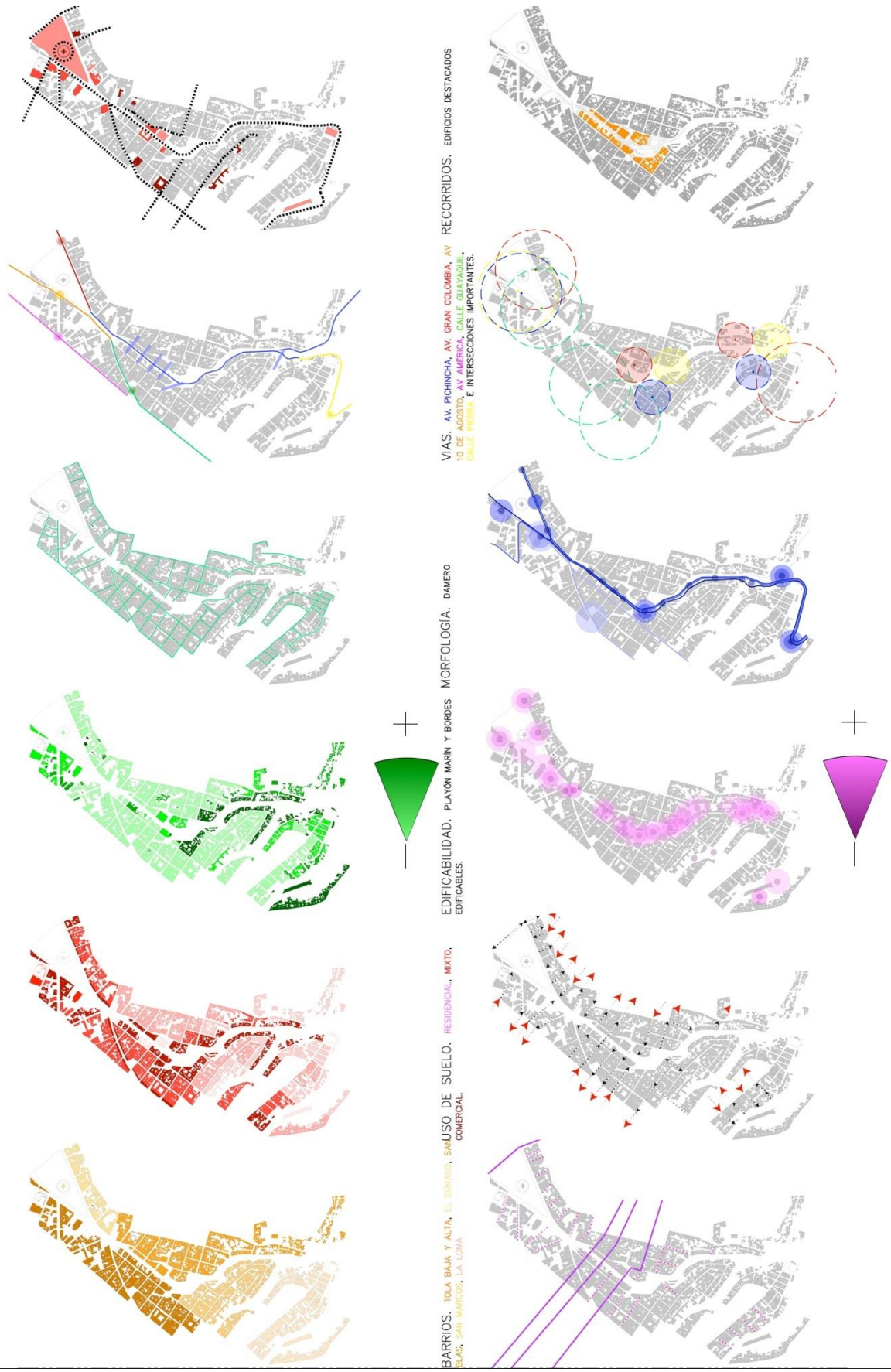
INCREMENTO DE VEHICULOS. SE AMPLIA AUN MAS LA VIA CON EL FIN DE PONER EN FUNCIONAMIENTO BUSES DE MAYOR CAPACIDAD.

RELLENOS. LA QUEBRADA MANGOSALVAS FUE RELLENADA EN SU TOTALIDAD PARA PROLONGAR LA VIA.

50m - 70 m

50m - 70 m



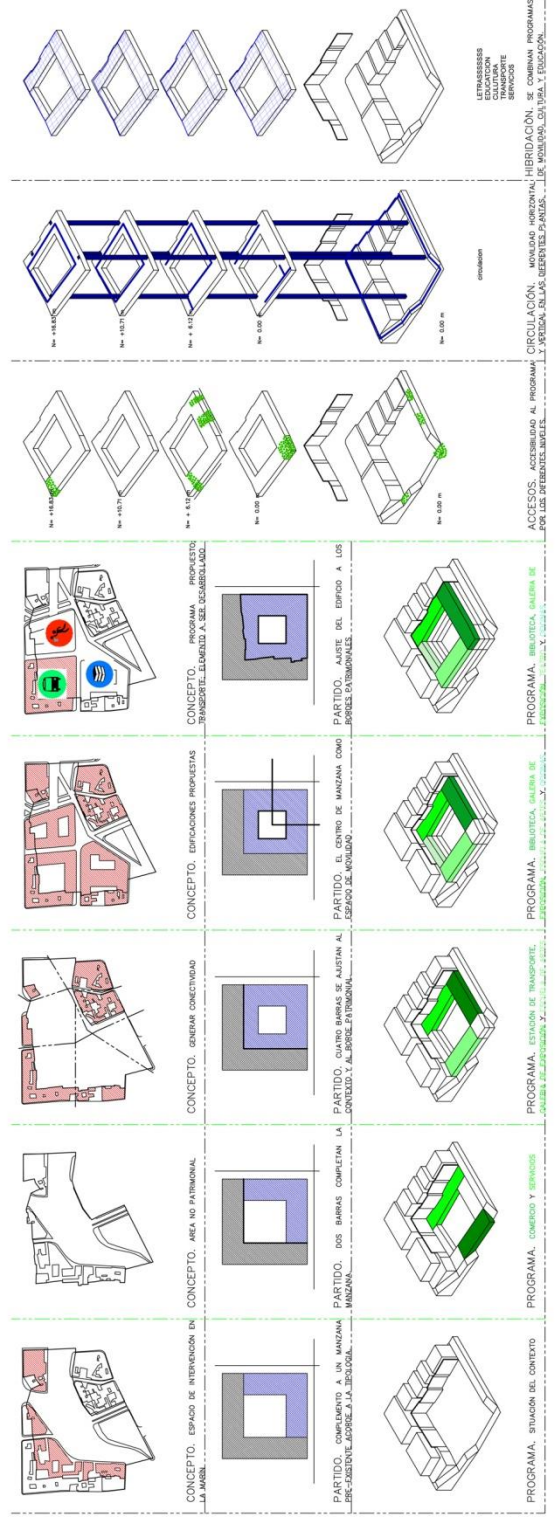
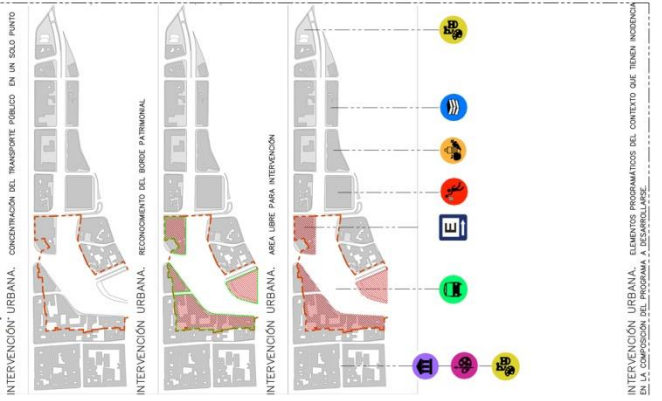
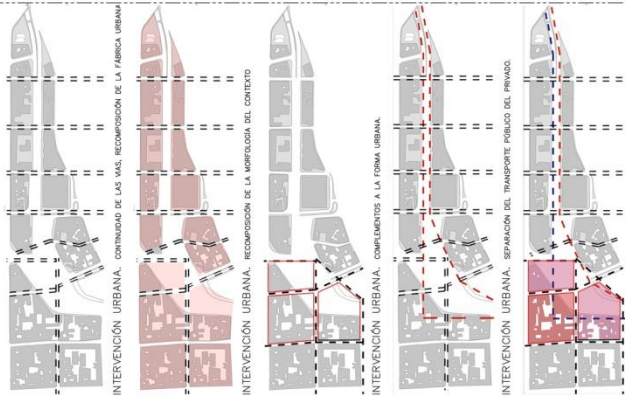


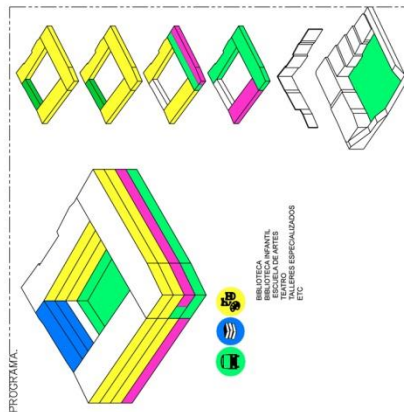
RECORRIDOS: EDIFICIOS DESTACADOS
 VIAS: AV. PICHINCHA, AV. GRAN COLOMBIA, AV. 10 DE AGOSTO, AV. AMÉRICA, CALLE GUAYACUIL, CALLE PATATEA E INTERSECCIONES IMPORTANTES.

EDIFICABILIDAD: PLAYÓN MARIN Y BORDES EDIFICABLES
 MORFOLOGÍA: DAMERO

USO DE SUELO: RESIDENCIAL, MIXTO, COMERCIAL
 BARRIOS: TOLA BAJA Y ALTA, EL DORADO, SAN MARCOS, LA LOMA

CONECTIVIDAD: CALLE QUMEDO, CALLE EMERALDAS, CALLE ORIENTE. CONEXIONES ENTRE BARRIOS LA TOLA Y SAN BLAS.
 SENTIDO DE FLUJO: ESCASES DE FLUIDEZ
 CONGESTION VEHICULAR: CONCENTRACION DE TRAFICO SECTOR MARIN
 TRANSPORTE: RECORRIDOS Y PARADAS. BUS TIPO, ECOVIA, METRO BUS
 ESTACIONES Y PARADAS: ESTACION MULTIMODAL MARIN Y ESTACION PLAZA MARIN
 AREA DE PROPUESTA URBANA: EL ANALISIS ARROJA COMO RESULTADO UN AREA DE CONFLICTO COMUN

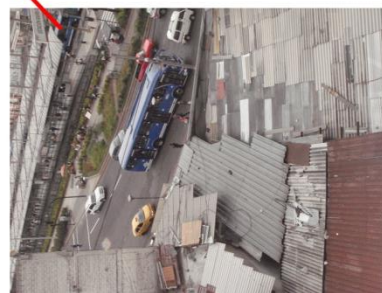
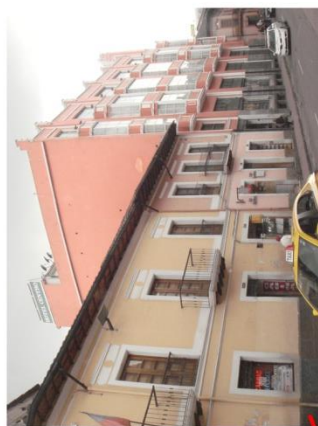




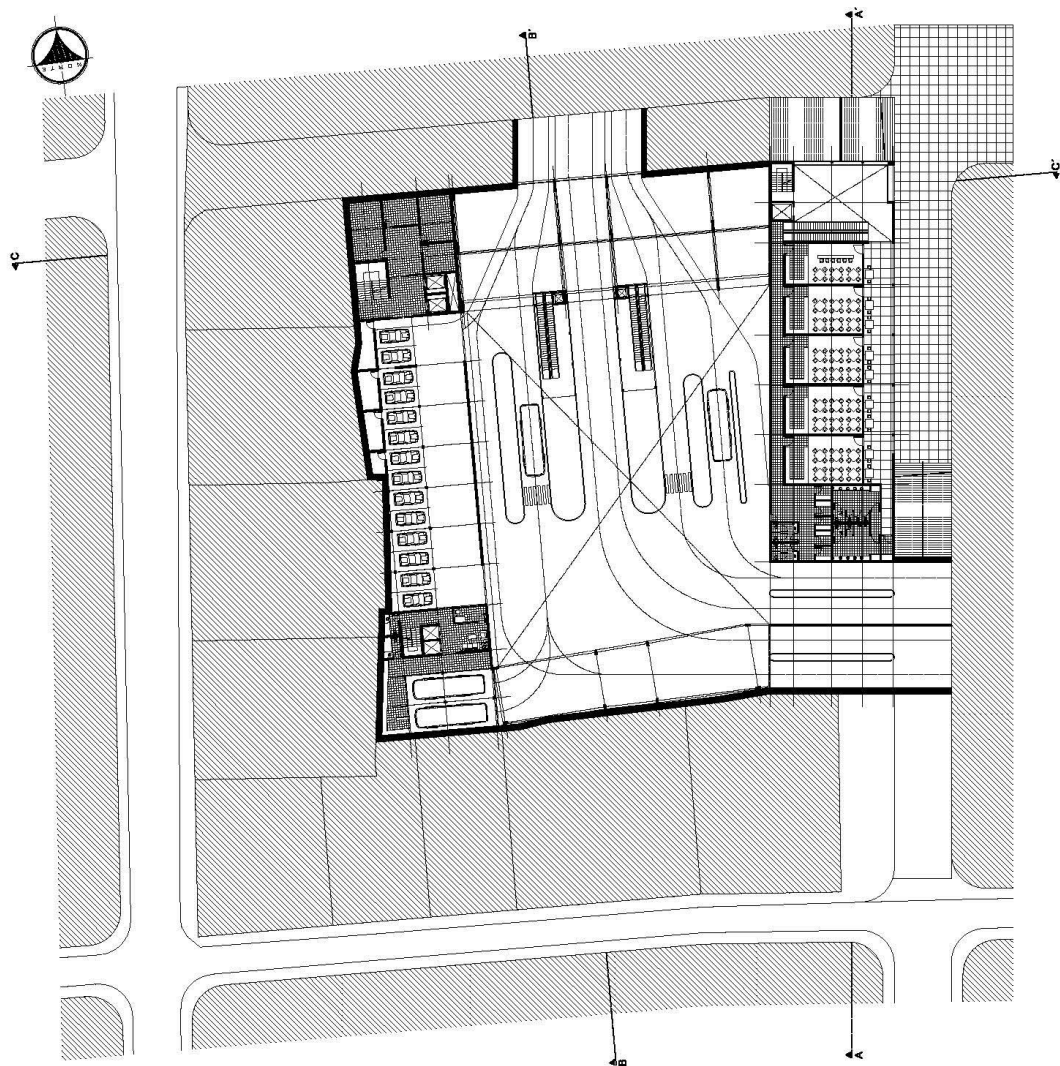
PROGRAMA "RELACIONES"
PROGRAMÁTICAS

DEPENDENCIA	AREA (m2)
1.- baños y casilleros	425.5
2.- bodegas y servicios	320
3.- locales de comida	351
4.- locales comerciales	586.5
5.- talleres	1368
6.- biblioteca	1182
7.- galería	1210
8.- oficinas	765
9.- Teatro	500
10.- estación área interna	453
11.- Accesos y halles	364
12.- circulación	874
total áreas cubiertas	8399
1.- andenes	3160
2.- parqueadero oficinas	457.3
3.- mecánica	144
total áreas abiertas	3761.3
área total del proyecto	12160.3

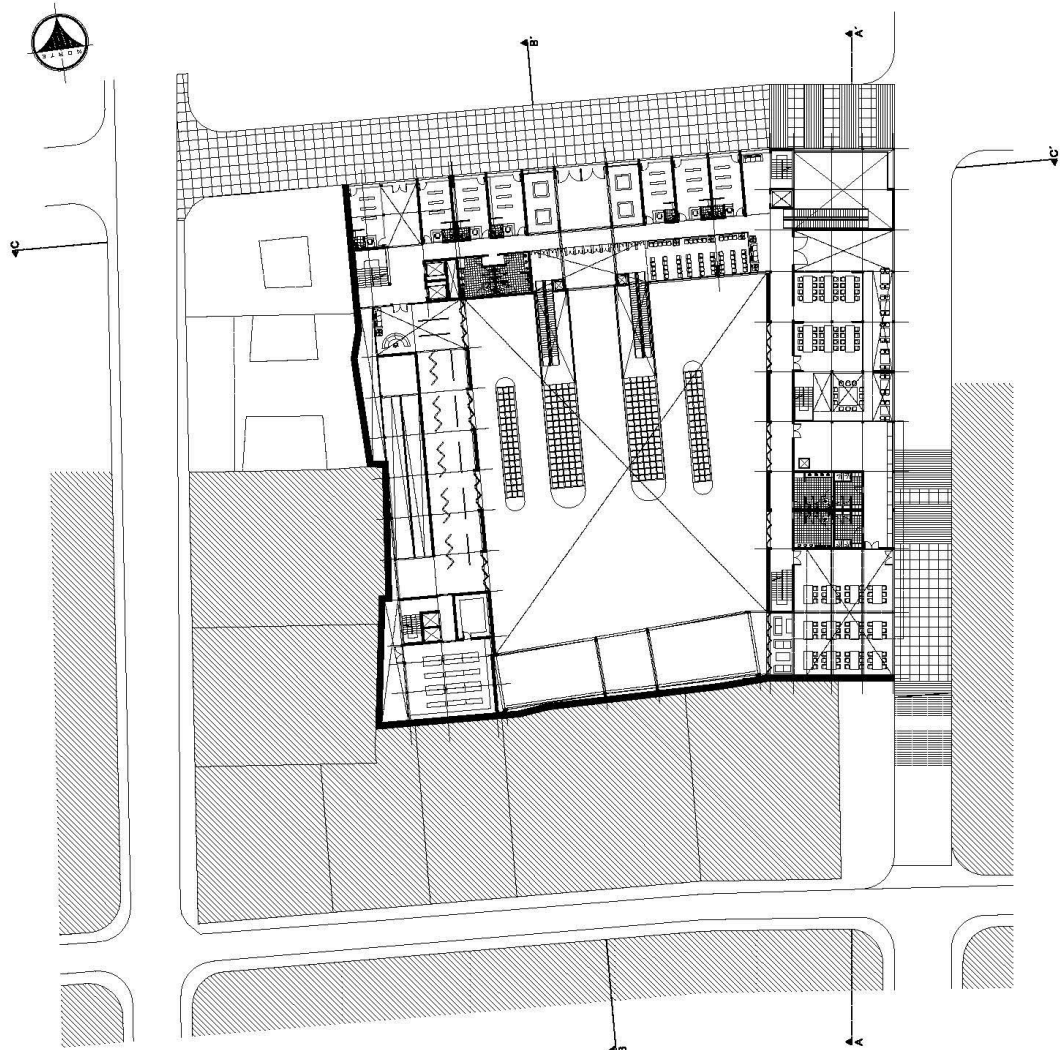
PORCENTAJES	ÁREA	PERCENTAJE
1.- circulación y servicios	16%	16%
2.- comercio	8%	8%
3.- cultura	35%	35%
4.- oficinas	10%	10%
5.- estación	31%	31%



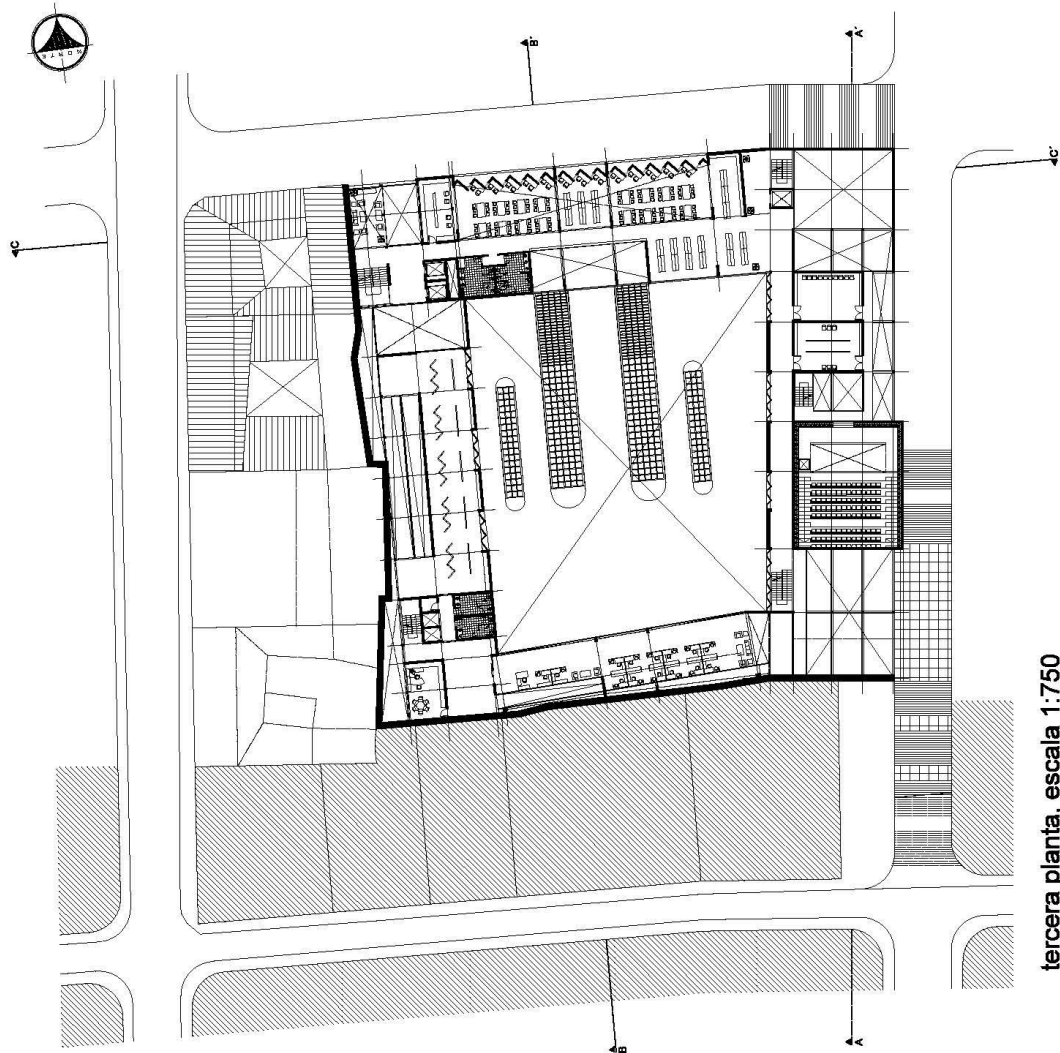
ANEXO C



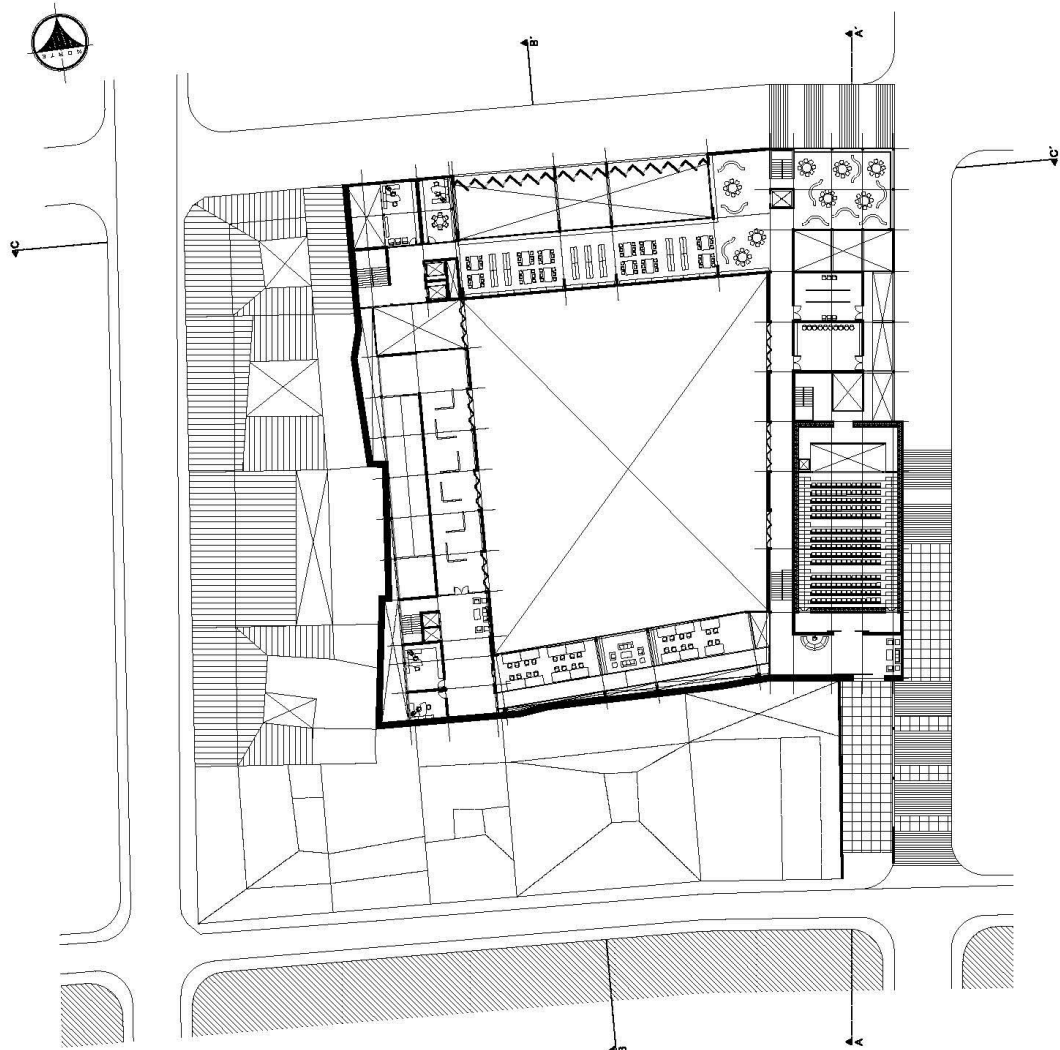
planta baja, escala 1:750



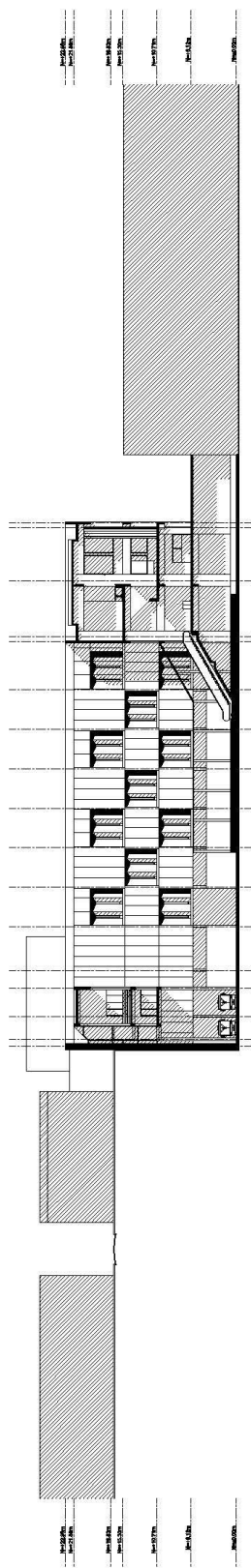
segunda planta, escala 1:750



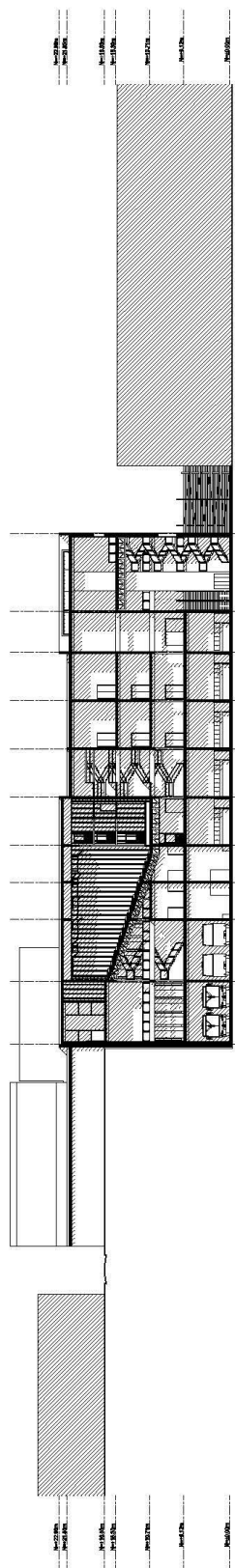
tercera planta, escala 1:750



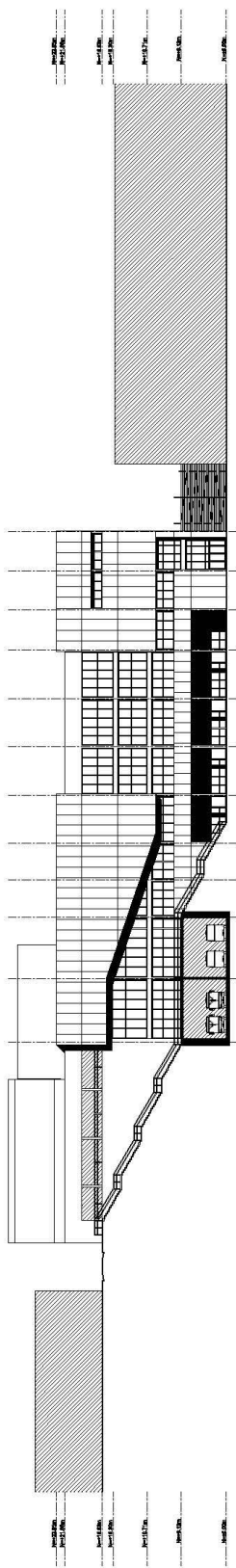
cuarta planta, escala 1:750



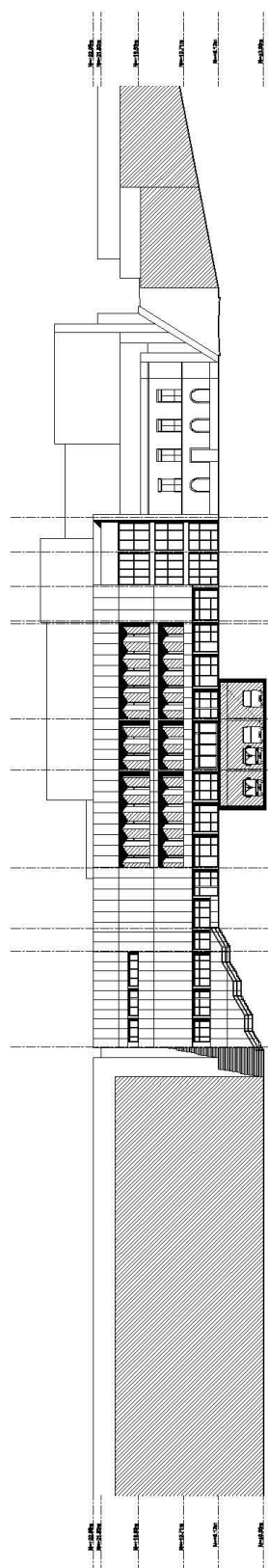
corte B-B' escala 1:750



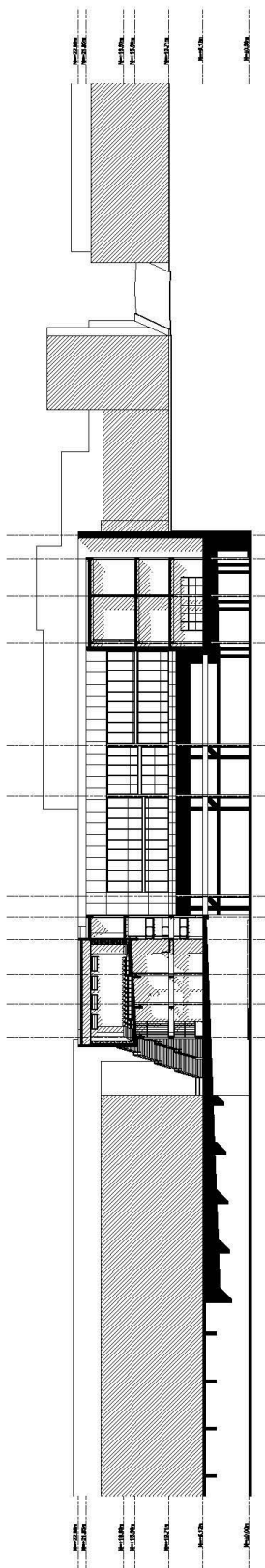
corte A-A' escala 1:750



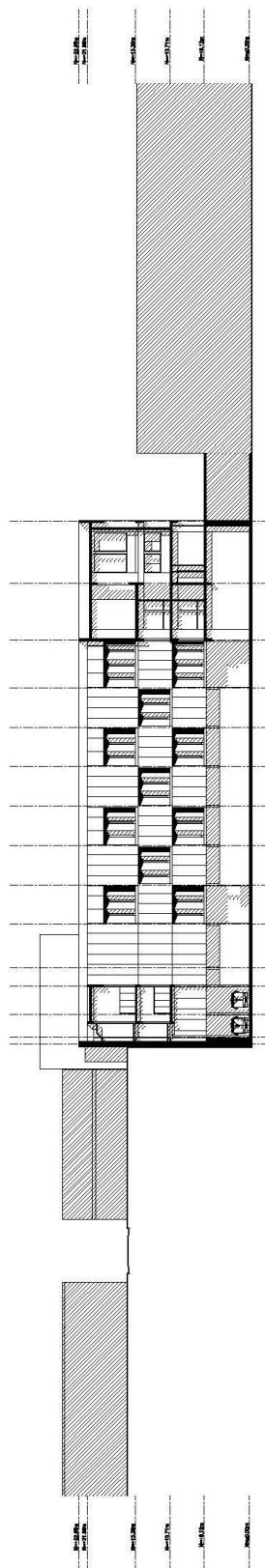
fachada exterior este, escala 1:750



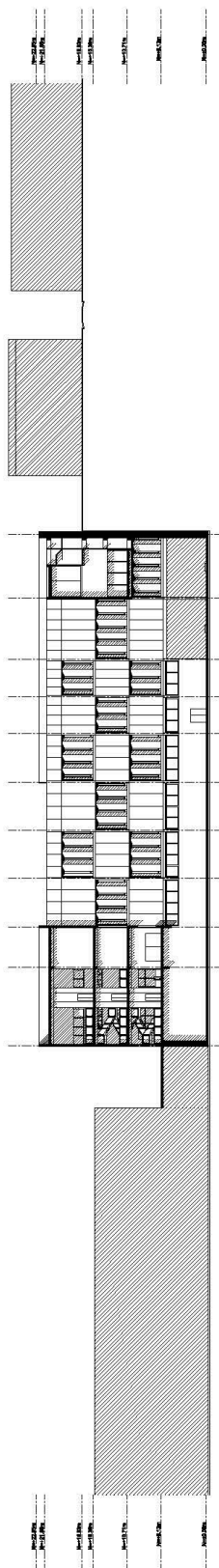
fachada exterior norte, escala 1:750



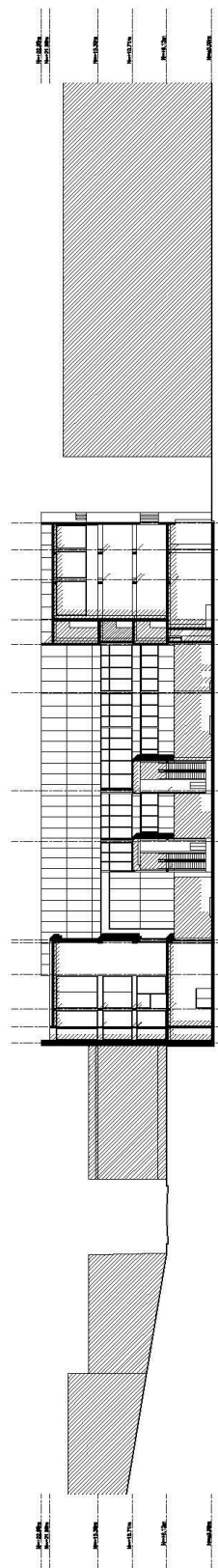
fachada interior sur, escala 1:750



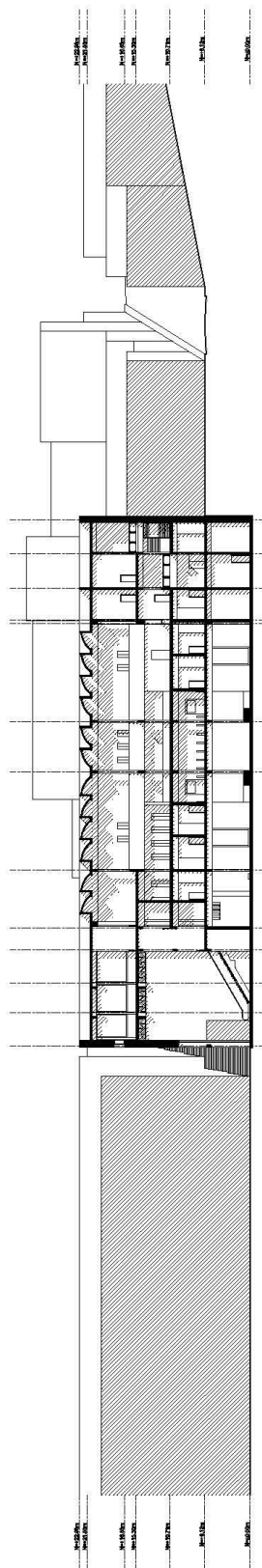
fachada interior este, escala 1:750



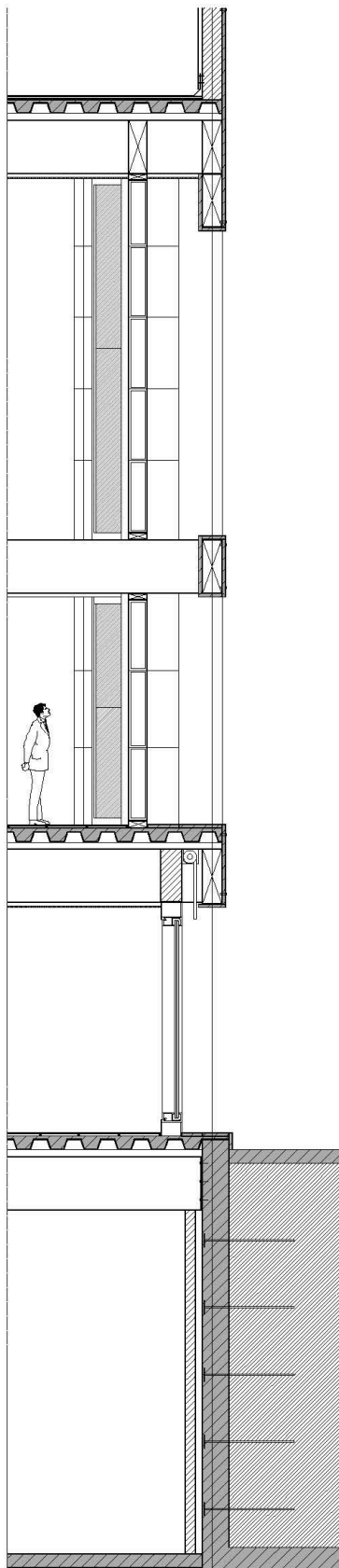
fachada interior oeste, escala 1:750



fachada interior norte, escala 1:750

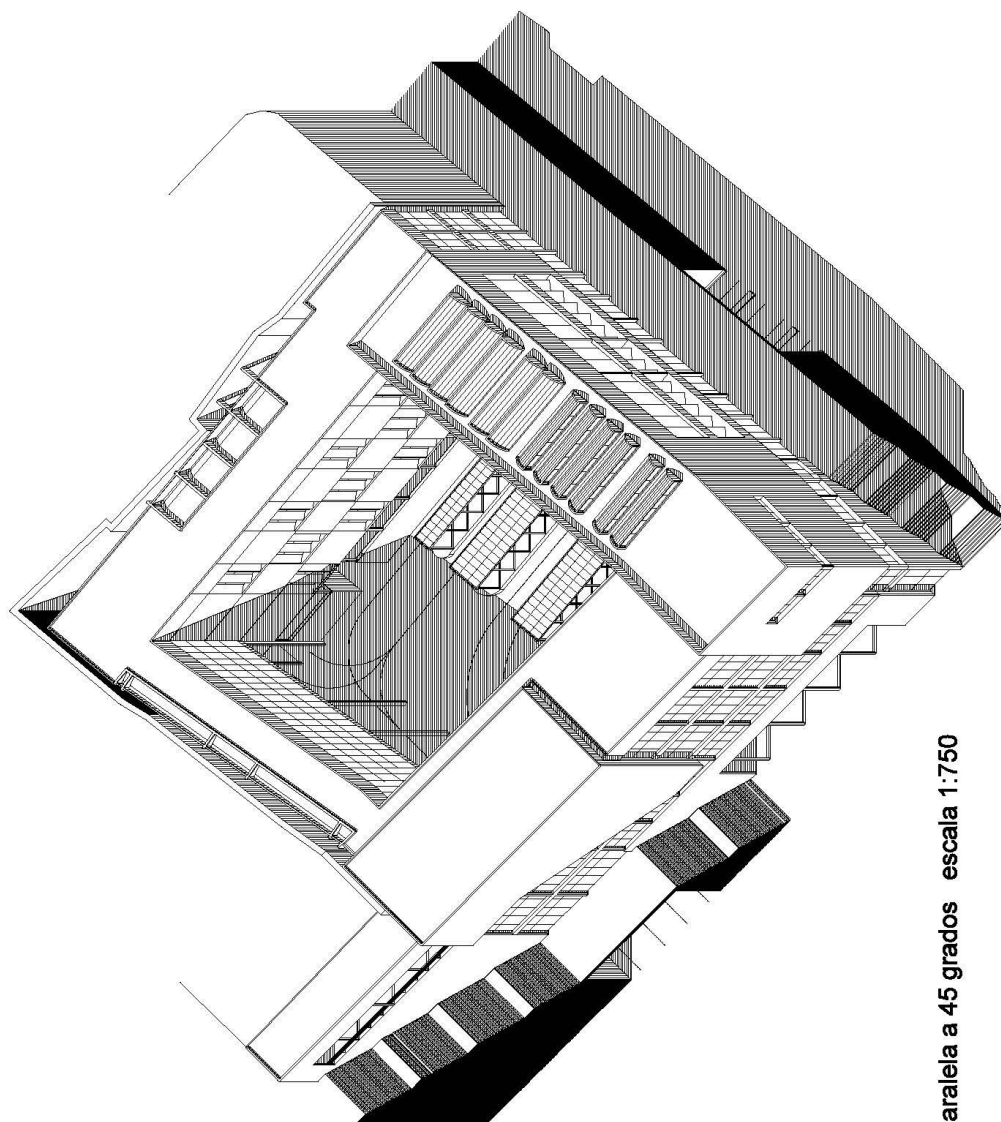


corte C-C' escala 1:750



Detalle 1 esc 1:100

- estructura metálica
- mampostería
- recubrimiento de hormigón visto
- quiebrasoles de paneles metálicos
tamborados
- vidrio claro
- aluminio estructural anodizado



proyección paralela a 45 grados escala 1:750



