

UNIVERSIDAD SAN FRANCISCO DE QUITO USFQ

Colegio de Arquitectura y Diseño Interior

Entre caminos: Un estudio de la ciudad de Quito a través de sus pasos fronterizos

Centro integral y residencia estudiantil en el Ciclista.

Mateo Rafael Paz y Miño Mora

Arquitectura

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

Arquitecto

Quito, 12 de Mayo de 2025

UNIVERSIDAD SAN FRANCISCO DE QUITO USFQ

Colegio de Arquitectura y Diseño Interior

HOJA DE CALIFICACIÓN DE TRABAJO DE FIN DE CARRERA

Entre Caminos: Un estudio de la ciudad de Quito a través de sus pasos fronterizos

Centro integral y residencia estudiantil en el Ciclista.

Mateo Rafael Paz y Miño Mora

Nombre del profesor, Título académico

Karina Cazar Recalde, Arquitecta

Quito, 12 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: Mateo Rafael Paz y Miño Mora

Código: 00322080

Cédula de identidad: 1727426643

Lugar y fecha: Quito, 12 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UNPUBLISHED DOCUMENT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

La presente tesis plantea una reflexión crítica sobre la ciudad de Quito como un territorio de fronteras internas, donde los pasos de entrada y salida han sido históricamente tratados como simples corredores viales sin ningún tipo de reconocimiento urbano. A partir de un estudio del nodo “El Ciclista”, ubicado en la entrada oriental de la ciudad, se identifica su potencial como espacio articulador entre el tejido urbano y el Parque Metropolitano Guangüiltagua, un hito natural actualmente desaprovechado. El trabajo propone una intervención urbana y arquitectónica basada en el concepto de “habitar el paso”, mediante un equipamiento híbrido que integra un centro integral —con programas deportivos, culturales y de movilidad— y una residencia estudiantil. Esta propuesta busca consolidar el paso como un umbral urbano y ecológico, capaz de transformar una zona fragmentada en un espacio de permanencia, seguridad, encuentro y conexión entre ciudad, parque y ciudadanía. La investigación se apoya en referentes teóricos sobre movilidad, fronteras urbanas, arquitectura híbrida, y plantea una estrategia replicable para otras zonas similares de la ciudad.

Palabras clave: Quito, frontera urbana, paso consolidado, movilidad, espacio público, parque metropolitano, arquitectura híbrida, residencia estudiantil, conectividad, centro integral, El Ciclista.

ABSTRACT

The following thesis offers a critical reflection on the city of Quito as a territory marked by internal urban borders, where the entrance and exit nodes have historically been treated as mere traffic corridors with any type of urban acknowledgment. Focusing on the case of "El Ciclista", located at the city's eastern edge, the project identifies its potential as an articulating space between the urban fabric and the Metropolitan Park Guangüiltagua, a natural landmark currently underutilized. The proposal is developed around the concept of "inhabiting the threshold", through the design of a hybrid architectural intervention that includes an integral center —with programs for sports, culture, and public mobility— and a student residence. This project aims to consolidate the node as an ecological and urban threshold, transforming a fragmented space into one of permanence, security, interaction, and connection between city, park, and society. The research draws from theories on mobility, urban borders, and hybrid architecture, offering a replicable strategy for other transitional zones in the city.

Key words: Quito, urban border, consolidated threshold, mobility, public space, metropolitan park, hybrid architecture, student housing, connectivity, integral center, El Ciclista.

TABLA DE CONTENIDO

1. INTRODUCCIÓN.....	11
2. MARCO TEÓRICO.....	12
2.1 Ciudad y frontera.....	12
2.2 Ciudad frontera a través de la accesibilidad, movilidad y conectividad.....	12
2.3 Equipamientos como articuladores del tejido urbano.....	13
3. Contexto: Quito como ciudad frontera.....	14
3.1 Morfología de expansión y bordes de Quito.....	14
3.2 Identificación de pasos fronterizos.....	15
3.3 El nodo “El Ciclista”.....	17
4. ANÁLISIS DEL SITIO.....	18
4.1 Relación con el contexto urbano.....	18
4.2 Diagnóstico urbano-social.....	20
4.3 Lectura crítica del sitio como “paso no consolidado”.....	21
5. PROPUESTA URBANA.....	22
5.1 Consolidación del paso como entrada de la ciudad.....	22
5.2 Relación urbano - arquitectónico.....	23
6. PROYECTO ARQUITECTÓNICO.....	23
6.1 Concepto arquitectónico.....	23
6.2 Programa arquitectónico.....	24

6.3 Relación con el paisaje urbano y el parque.....	25
6.4 Solución técnica y espacial.....	26
7. CONCLUSIONES.....	27
REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS.....	28
ANEXOS.....	30

ÍNDICE DE TABLAS

Tabla 1: Topografía del Distrito Metropolitano de Quito.....	16
Tabla 2: Análisis comparativo de los pasos fronterizos.....	18
Tabla 3: Cuadro de áreas.....	26

ÍNDICE DE FIGURAS

Figura 1: Expansión del Distrito Metropolitano de Quito.....	15
Figura 2: Límites del Distrito Metropolitano de Quito.....	15
Figura 3: Red vial del Distrito Metropolitano de Quito.....	17
Figura 4: Nodo El Ciclista.....	19
Figura 5: Análisis de morfología urbana y uso del suelo.....	20
Figura 6: Análisis de equipamiento y movilidad.....	21
Figura 7: Conceptualización de espacios.....	23
Figura 8: Geometrización de la propuesta.....	24

1. INTRODUCCIÓN

Quito es una ciudad atravesada por múltiples tipos de fronteras: topográficas, sociales, funcionales y simbólicas. En el proceso de expansión hacia los valles orientales, la ciudad ha generado nuevos bordes internos que, lejos de ser espacios integrados, se comportan como vacíos urbanos, fragmentados por infraestructuras vehiculares y carentes de apropiación ciudadana. Uno de los ejemplos más representativos de esta condición en la ciudad es el nodo “El Ciclista”, un espacio de alta circulación vehicular que articula importantes vías como la avenida Simón Bolívar y la Ruta Viva, que conectan la ciudad con los valles, pero que no ha sido consolidado como un espacio urbano de calidad.

El presente trabajo parte de esta problemática y propone abordar el sitio desde el concepto de “conectividad fronteriza”, entendiendo la frontera no como un límite rígido, sino como un espacio de relación, transición y oportunidad que busca aprovechar los espacios. A través de un análisis urbano, social y paisajístico del sector, se plantea una intervención que busca transformar este nodo de paso en una entrada a la ciudad consolidada, integrando a la misma con el Parque Metropolitano Guangüiltagua, y dotando al sitio de una nueva centralidad basada en la mezcla de usos integrales y el encuentro ciudadano.

La propuesta se materializa en un objeto arquitectónico híbrido que combina un centro integral con programas deportivos, culturales y de movilidad, y una residencia estudiantil, respondiendo tanto a las dinámicas de tránsito como a las necesidades del habitar contemporáneo. En las siguientes secciones se desarrollan los fundamentos teóricos, el análisis del sitio, la propuesta urbana y la solución arquitectónica que dan cuerpo a esta propuesta.

2. MARCO TEÓRICO

2.1 Ciudad y frontera

La palabra “ciudad” proviene del latín “*civitas*”, que originalmente significaba “conjunto de ciudadanos” o “ciudadanía”, con el paso del tiempo, derivó en la palabra ciudad que conocemos ahora. Definida como un conjunto de edificios y calles, administrados por un municipio o alcaldía cuyos numerosos habitantes se dedican comúnmente a actividades no agrícolas. (“RAE”)

Por otro lado, la palabra “frontera” viene también del latín “*frons*” o “*frontis*” y significaba “frente” refiriéndose a dar frente a un territorio o enemigo (Universidad de los Andes, 2016). Principalmente la “frontera” de un lugar era determinada por los límites geográficos o sus sitios representativos para determinar dónde comenzaba y dónde terminaba dicho territorio. Este territorio se convertía únicamente en un límite físico y tangible entre dos lugares y posteriormente fue usado para dar orden e identidad a una población que se asentaba en el sitio.

2.2 Ciudad frontera a través de la accesibilidad, movilidad y conectividad

A una ciudad se la categoriza como frontera por su condición de paso al tener puntos de entrada y salida hacia los valles que la rodean. La arquitecta italiana Paola Viganò en su libro *Territorios de transformación* destaca a la frontera como un espacio de relación, intercambio y paso, en lugar de un límite rígido. (Viganò, 2012) Donde el concepto de lo urbano de la ciudad se redefine constantemente con lo no urbano.

Bajo esta visión las dinámicas urbanas —la interacción de las personas con el espacio y la transformación del mismo— que ocurren en los pasos de la ciudad son los

que definen las entradas de la misma, en este caso, a lo largo de todo el Distrito Metropolitano de Quito que tiene una superficie de 4.183 kilómetros cuadrados.

Un factor determinante a la condición de paso de una ciudad es la movilidad, a través de las vías que conectan los valles y la ciudad central, vista como una estrategia de integración con el contexto urbano, y cómo modifica las dinámicas del mismo en el proceso.

2.3 Equipamientos como articuladores del tejido urbano

La situación de la ciudad contemporánea es dispersa y fragmentada con un modelo de crecimiento cada vez menos sostenible (Amorelli & Bacigalupi, 2017). El diseño de las ciudades actuales a favor de los autos ha quitado el atractivo del habitar urbano y colocó en segundo plano al peatón, que debe estar en la punta de la pirámide de movilidad dentro de una ciudad (Agencia Nacional de Tránsito, 2021).

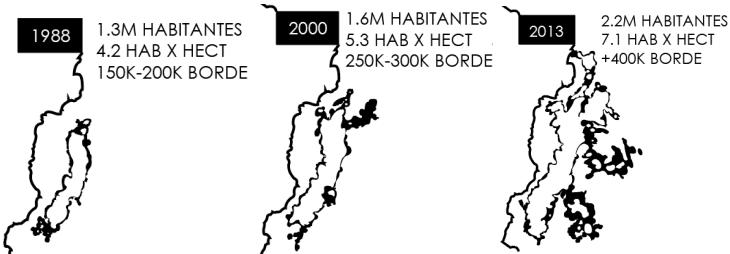
Ante la inminente fragmentación urbana, arquitectos y urbanistas como Steven Holl y Jan Gehl ven como una posible solución la arquitectura híbrida, específicamente edificios híbridos y lo que los componen para que se integren a las necesidades de la población que habita estos espacios. Esta vez sí, enfocado en el peatón. (Amorelli & Bacigalupi, 2017).

El potencial de la arquitectura híbrida es capaz de contrarrestar la dispersión urbana existente por medio de edificios que funcionan como catalizadores sociales. Así, este tipo de arquitectura se consolida como una estrategia para formalizar límites urbanos mediante la valorización de espacios con programas, actividades y funciones civiles.

3. Contexto: Quito como ciudad frontera

3.1 Morfología de expansión y bordes de Quito

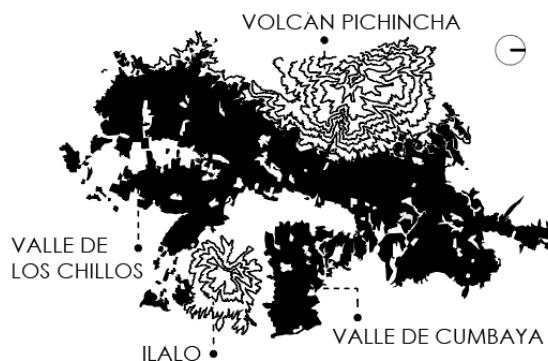
Figura 1: Expansión del Distrito Metropolitano de Quito



Fuente: Elaboración propia

En Ecuador, la expansión urbana de la ciudad de Quito—que está ubicada al sur de la línea ecuatorial—desde su fundación en 1534, fue determinada por su topografía montañosa que la obligó geográficamente a expandirse hacia el norte y hacia el sur, ya que por límites naturales no podía hacerlo en el eje contrario, este-oeste. En el eje oeste, por ejemplo, se encuentra el volcán Pichincha con una elevación de 4,784 metros sobre el nivel del mar que marca un punto de no expansión de la ciudad. (*La Forma Urbana De Quito: Una Historia De Centros Y Periferias, 2013*)

Figura 2: Límites del Distrito Metropolitano de Quito

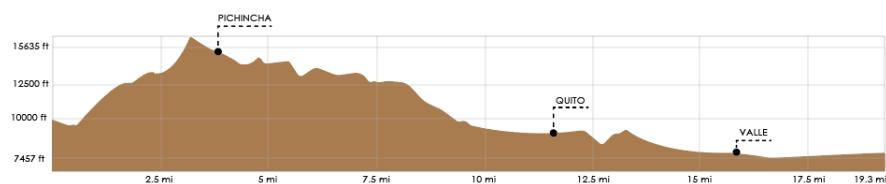


Fuente: Elaboración propia

En el eje este, por otro lado, la topografía es escarpada, es decir, tiene quebradas y desniveles pronunciados que dificulta la accesibilidad y el movimiento (Watson. 2022).

Sin embargo, los límites topográficos de la ciudad no fueron suficientes para frenar el desorganizado crecimiento poblacional, debido a migraciones internas, demanda de terrenos residenciales y el desarrollo de proyectos comerciales y de servicios, lo que ocasionó que las personas se asienten de manera irregular en los valles, adaptándose a las condiciones geográficas y, en muchos casos, forzando la construcción de infraestructuras que se adapten a las barreras naturales que formaban parte del eje este, a los lados de la ciudad.(SECRETARÍA DE TERRITORIO, HÁBITAT Y VIVIENDA, 2012-2022).

Tabla 1: Topografía del Distrito Metropolitano de Quito



Fuente: Elaboración propia

Esto ocasionó una ruptura en la morfología urbana de Quito que estaba pensada como una ciudad central con límites topográficos marcados. No obstante, con los asentamientos en los valles, que con el tiempo fueron regularizados, la ciudad céntrica era vista desde distintos frentes. Estos factores generaron un nuevo tipo de periferia que no solo divide, sino que también conecta Quito con los valles a través de pasos fronterizos estratégicos, sean estas grandes avenidas periféricas o calles que al juntarse unas con otras llegan a Quito, clasificando a la ciudad como una frontera en sí misma.

3.2 Identificación de pasos fronterizos

La red vial de Quito conecta la ciudad con sus periferias más cercanas y, en particular, con los valles del este. Esto no sólo acelera los procesos de urbanización, sino que también influye en la redistribución de la población y en la consolidación de nuevos

centros urbanos. Los pasos fronterizos de Quito representan no solo puntos clave de acceso hacia los valles, sino también nodos de interconexión entre diferentes parroquias urbanas y rurales que conforman la ciudad. (Salazar et al., 2021)

Figura 3: Red vial del Distrito Metropolitano de Quito

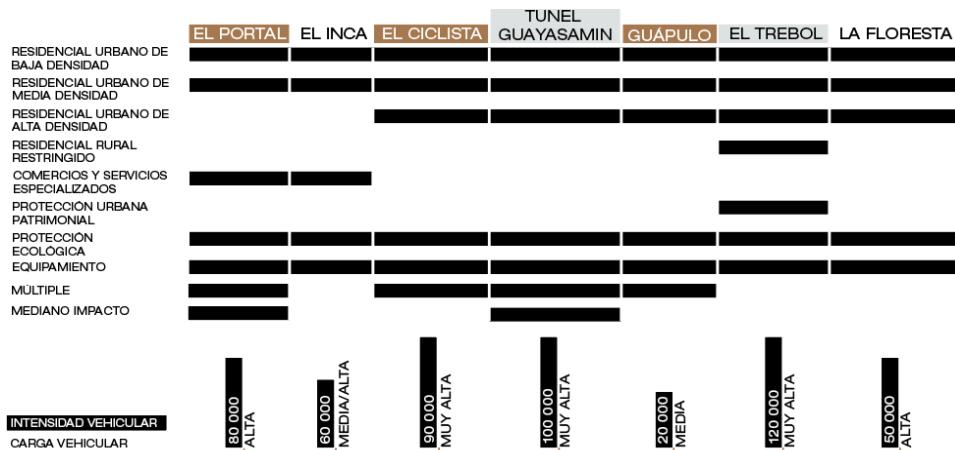


Fuente: Elaboración propia

Estos pasos, más allá de ser vías de tránsito, se convierten en catalizadores de desarrollo urbano y socioeconómico, afectando de manera directa la forma en la que los habitantes experimentan y navegan la ciudad. La avenida Simón Bolívar, una de las arterias más importantes de Quito, al tener alrededor de 58 kilómetros e ir desde Tambillo, al sur de la ciudad, hasta la avenida Panamericana Norte y soportar diariamente una carga promedio de 127 mil vehículos (EPMMOP, 2024) desempeña un papel esencial en la distribución del tráfico.

Esta vía periférica, rodeada de elevaciones y quebradas, conecta los extremos norte y sur, sirviendo como un corredor clave para desviar el tráfico del centro hacia las afueras y viceversa. Los pasos fronterizos a lo largo de esta vía como el intercambiador El Trébol, la avenida de los Conquistadores, el túnel Guayasamín, el redondel El Ciclista y el redondel del Portal Shopping se han convertido en puntos de gran relevancia para la vida urbana de los habitantes.

Tabla 2: Análisis comparativo de los pasos fronterizos



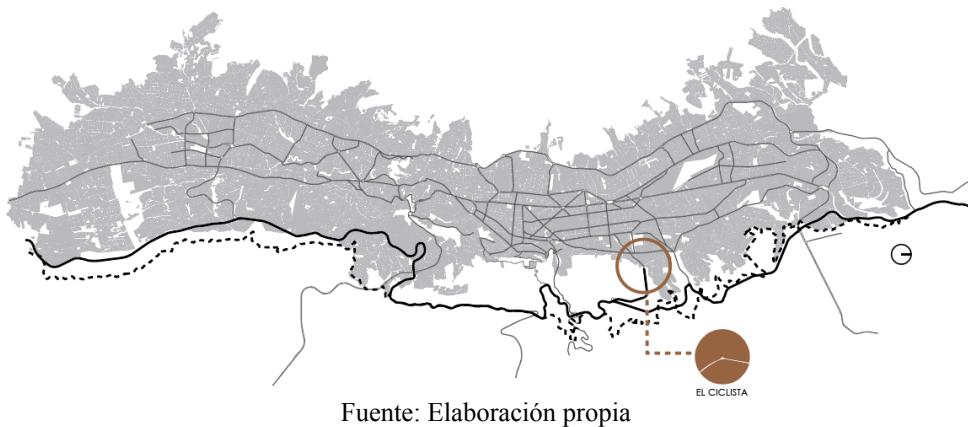
Fuente: Elaboración propia

3.3 El nodo “El Ciclista”

El sector conocido como “El Ciclista”, ubicado en la zona oriental de Quito, es uno de los principales puntos de transición entre el centro urbano consolidado de la ciudad y los valles interandinos de Tumbaco, Cumbayá, Los Chillos y más. Su localización sobre la intersección entre las avenidas Simón Bolívar y Ruta Viva lo convierte en un nodo de transferencia y articulación vial de gran escala con alrededor de 50 mil vehículos circulando por él diariamente como punto de entrada y salida de la ciudad.

A su vez, las avenidas Simón Bolívar, De Los Granados y la terminal Río Coca que atiende a unos 28 mil usuarios diariamente del sector, que van al campus a la Universidad de las Américas (UDLA) o al centro corporativo Ecopark, constituyen un elemento primordial para la movilización o traslado de los usuarios del sector dentro y fuera de Quito. Por este motivo, la congestión vehicular en horas pico es notable, ya que la falta de planificación derivó en una sobrecarga vehicular e inseguridad vial que debe enfrentar la población residente y flotante que circulan por el sitio a diario.

Figura 4: Nodo El Ciclista



La condición actual de El Ciclista revela contradicciones espaciales, funcionales y sociales que reflejan la lógica fragmentada con la que Quito ha crecido hacia sus bordes. A pesar de articular distintos modos de transporte, que parecen insuficientes y mal distribuidos, su infraestructura carece de integración efectiva, generando una experiencia urbana fragmentada, con espacios públicos discontinuos y poca accesibilidad entre niveles urbanos.

Condición que se acentúa por su relación desaprovechada con el Parque Metropolitano Guangüiltagua, un gran pulmón verde con el que colinda pero sin presentar una entrada clara, activa o jerarquizada. Así, El Ciclista se presenta como un borde urbano desarticulado, que más allá de ser un punto de paso, tiene el potencial de transformarse en un umbral urbano y ecológico, conectando a la ciudad, al parque y a las personas que lo visitan cada día.

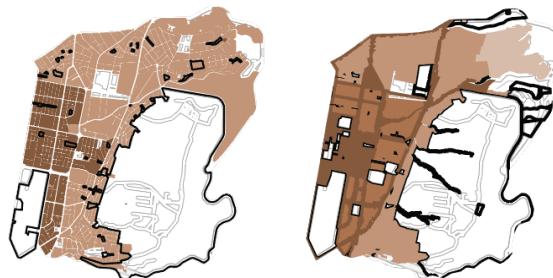
4. ANALISIS DEL SITIO

4.1 Relación con el contexto urbano

El sector El Ciclista se encuentra en un sitio hiper equipado donde la falta de planificación por parte de las autoridades ha llevado a un incorrecto uso del suelo, ruptura

del tejido urbano y dinámicas sociales que ponen de lado el habitar urbano para el que está supuestamente pensada la ciudad (Secretaría General del Consejo Metropolitano, 2011). En el sector se encuentra un gran número de residencias, principalmente en Monteserrín y El Batán Alto, además de instituciones educativas y comercios. Sin embargo, la aparición de ciertos elementos urbanos transformaron de manera negativa al sector.

Figura 5: Análisis de morfología urbana y uso del suelo



Fuente: Elaboración propia

El campus de la Universidad de las Américas, con alrededor de 12 mil estudiantes (Udla, 2025), y el Ecopark como centro corporativo actuaron como aceleradores urbanos dentro de la zona. Uno de los impactos negativos directos fue la subida de precios de los departamentos en el sector para las personas que rentan ya que pasaron de costar 500 dólares a 800 dólares en 2016 (El Telégrafo, 2016), en la actualidad los precios son aún mayores.

Otro impacto negativo, fue el incremento significativo de la carga vehicular de la avenida Simón Bolívar y con esto el aumento de los siniestros de tránsito, convirtiéndola en la vía más letal en la provincia de Pichincha por el número de muertes por siniestros de tránsito anuales, solo en 2024, murieron 39 personas (*Microsoft Power BI*, n.d.).

Los vehículos a gasolina o diesel, al estar tanto tiempo parados en el tráfico y estar acelerando y cambiando marchas, impactan directamente la calidad del aire del

lugar por los gases liberados al medioambiente como dióxido de carbono. Un problema que puede ser mediado al aprovechar uno de los sistemas ecológicos más importantes de Quito, el Parque Metropolitano Guanguiltagua que colinda directamente con el sector.

En la actualidad, a pesar de esta cercanía, la relación entre ciudad y parque es débil o prácticamente inexistente desde este punto. El parque carece de una entrada consolidada en esta zona, lo que lo mantiene desconectado del entorno urbano inmediato y desaprovechado como infraestructura verde y espacio público de recreación.

4.2 Diagnóstico urbano-social

En el entorno inmediato de El Ciclista predominan usos residenciales, equipamientos menores como las concesionarias de autos—que no aportan de forma significativa al sector al ser una suerte de parqueaderos privados—, pequeños comercios y vacíos urbanos, con una población mixta compuesta por habitantes permanentes, población flotante—en su mayoría estudiantes y trabajadores que se movilizan entre los valles y el centro— y ciclistas.

Figura 6: Análisis de equipamiento y movilidad



Fuente: Elaboración propia

El sitio está cerca de varias instituciones educativas y barrios consolidados, pero carece de espacios de encuentro, servicios públicos o equipamientos comunitarios que permitan a los habitantes relacionarse entre sí y formar una suerte de tejido urbano que pueda servir como una forma de seguridad entre todos, la idea de comunidad.

Actualmente, esta situación acentúa su rol como espacio de paso, no de permanencia, y refuerza la necesidad de implantar un programa mixto que active el lugar de una forma integral en beneficio de todos.

4.3 Lectura crítica del sitio como “paso no consolidado”

El conjunto de estas condiciones revela que el sitio se comporta como un paso urbano no consolidado, es decir, un espacio atravesado por flujos pero sin integración de ningún tipo, sino meramente un lugar que va de un punto A a un punto B. La avenida Simón Bolívar actúa como una barrera física, entre elevaciones y quebradas, que limita la integración efectiva del sector con las áreas que lo rodean, dificultando así el acceso peatonal seguro y reduciendo la conectividad de los espacios residenciales, comerciales, educativos y recreativos cercanos.

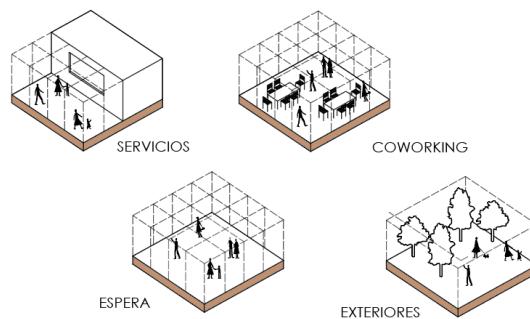
Su carácter de frontera actual, sin una correcta planificación integral, lo convierte en un lugar estratégico para consolidar relaciones entre movilidad, paisaje y ciudad tendiendo al peatón como el centro integral de los tres ejes. La falta de una infraestructura adecuada que articule estos elementos entre sí deja al lugar en una condición de liminalidad, es decir, entre lo urbano y lo natural, entre el tránsito y el habitar. En un lugar neutral que parece no poder o querer ofrecer más de lo que es.

5. PROPUESTA URBANA

5.1 Consolidación del paso como entrada de la ciudad

La propuesta busca consolidar el nodo de El Ciclista como una entrada significativa a Quito, transformando un espacio desaprovechado a nivel urbano y social en un lugar que conecte de manera integral a las personas con los servicios que ofrece el sector y la parte medioambiental y de recreación que simboliza el Parque Metropolitano Guangüiltagua. (Márquez, 2014)

Figura 7: Conceptualización de espacios



Fuente: Elaboración propia

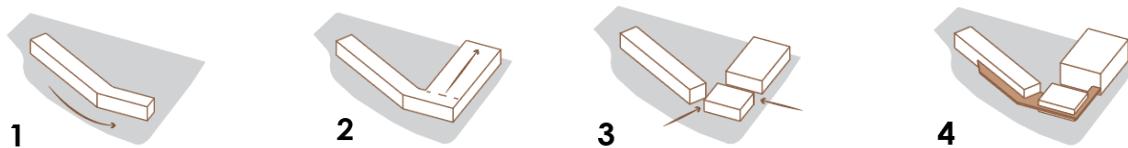
Entendiendo el nodo no solo como un punto de cruce vial y de movilización, sino como un espacio de transición y generación de dinámicas urbanas. En este sentido, la propuesta plantea una reconfiguración del sitio que introduzca nuevas jerarquías espaciales y programáticas, que permitan al peatón apropiarse del lugar, que desde un comienzo debió ser suyo, generando condiciones de acceso, permanencia e interacción.

Se propone un equipamiento híbrido, entre el centro integral —programa deportivo y cultural— y la residencia estudiantil que actúe como catalizador urbano, facilitando la mezcla de diversos usos y fortaleciendo la conexión entre el borde urbano consolidado y el Parque Metropolitano.

5.2 Relación urbano - arquitectónico

El proyecto se inserta en el terreno como una plataforma de integración donde se organizan tres volúmenes programáticos con relaciones visuales y funcionales entre sí. Tomando en cuenta el contexto urbano alrededor, es decir, los edificios, parque, calles y el bike park, una pista de bicicross que se encuentra a las espaldas del proyecto.

Figura 8: Geometrización de la propuesta



Fuente: Elaboración propia

Esta plataforma no solo relaciona los volúmenes—tres edificios que conforman el proyecto—sino que opera como espacio público, ofreciendo actividades al aire libre, circulación peatonal, descanso y contemplación del paisaje. Así, la propuesta genera una transición gradual desde la ciudad construida hacia el paisaje natural del parque.

6. PROYECTO ARQUITECTÓNICO

6.1 Concepto arquitectónico

El proyecto surge a partir del concepto “habitar el paso”, al entender la frontera urbana, como un espacio de transición habitable que puede consolidarse a través de la arquitectura y no como un límite que separa. En este sentido, la propuesta se plantea como un objeto arquitectónico híbrido, que combina equipamiento público de uso colectivo con una residencia estudiantil para alrededor de 40 personas, respondiendo

tanto a las dinámicas de movilidad de la ciudad como a las necesidades del habitar contemporáneo.

La propuesta híbrida busca fortalecer la entrada oriental de la ciudad de Quito, transformando un nodo fragmentado en un tejido consolidado, donde lo natural y lo artificial, creado por el hombre se integran. Su vinculación directa con el Parque Metropolitano Guanguiltagua permite no solo abrir un nuevo acceso jerarquizado al sistema ecológico de la ciudad, sino también rearmar y armonizar el tejido urbano mediante la introducción de espacios públicos de calidad, conectividad peatonal y programas de uso mixto que promuevan la permanencia, la seguridad, el encuentro y la integración social.

6.2 Programa arquitectónico

El proyecto está estructurado en torno a dos programas principales: el Centro Integral y la Residencia Estudiantil, diseñados como componentes complementarios que articulan la vida pública y el habitar en un contexto de borde urbano. El centro integral se plantea como un equipamiento mixto de libre acceso, orientado al bienestar físico, mental y a la cohesión social.

En su interior se desarrollan espacios deportivos y de salud, entre los que destacan un gimnasio en dos niveles con un circuito perimetral de atletismo, y una piscina semiolímpica, pensada tanto para uso recreativo como para entrenamiento. Sumado a un componente socio-cultural que incluye una cafetería y una sala polivalente tipo cine/teatro, destinada para eventos, proyecciones y actividades comunitarias independientes.

Además, el proyecto integra infraestructura asociada a la movilidad sostenible, como una bahía de buses para el transporte público, zonas de descanso para los usuarios, y ciclovías conectadas y seguras, reforzando la idea de un nodo accesible y multimodal que prioriza al usuario.

Tabla 3: Cuadro de áreas

Cuadro de Áreas							
Espacios de Tránsito		Espacios deportivos		Espacios culturales		Residencia Estudiantil	
Programa	Área (m ²)	Programa	Área (m ²)	Programa	Área (m ²)	Programa	Área (m ²)
Bahía de buses	200	Hall	50	Cafetería	245	Hall	80
Zona de espera	160	Gym	400	Deck y jardín	110	Recepción	12
		Piscina	480	Sala polivalente	300	Ganita	20
Total	360	Pista deportiva	185	Servicios	25	Zona de estar	100
		Servicios	25	Plaza exterior	2000	Comedor comunal	85
		Terraza habitable	600	Total	2700	Sala de estudio	105
						Dep. Tipo 1 (x6)	115
						Dep. Tipo 2 (x2)	155
						Dep. Tipo 3 (x2)	170
						Parqueadero	1520
						Total	3242
						Total	8042

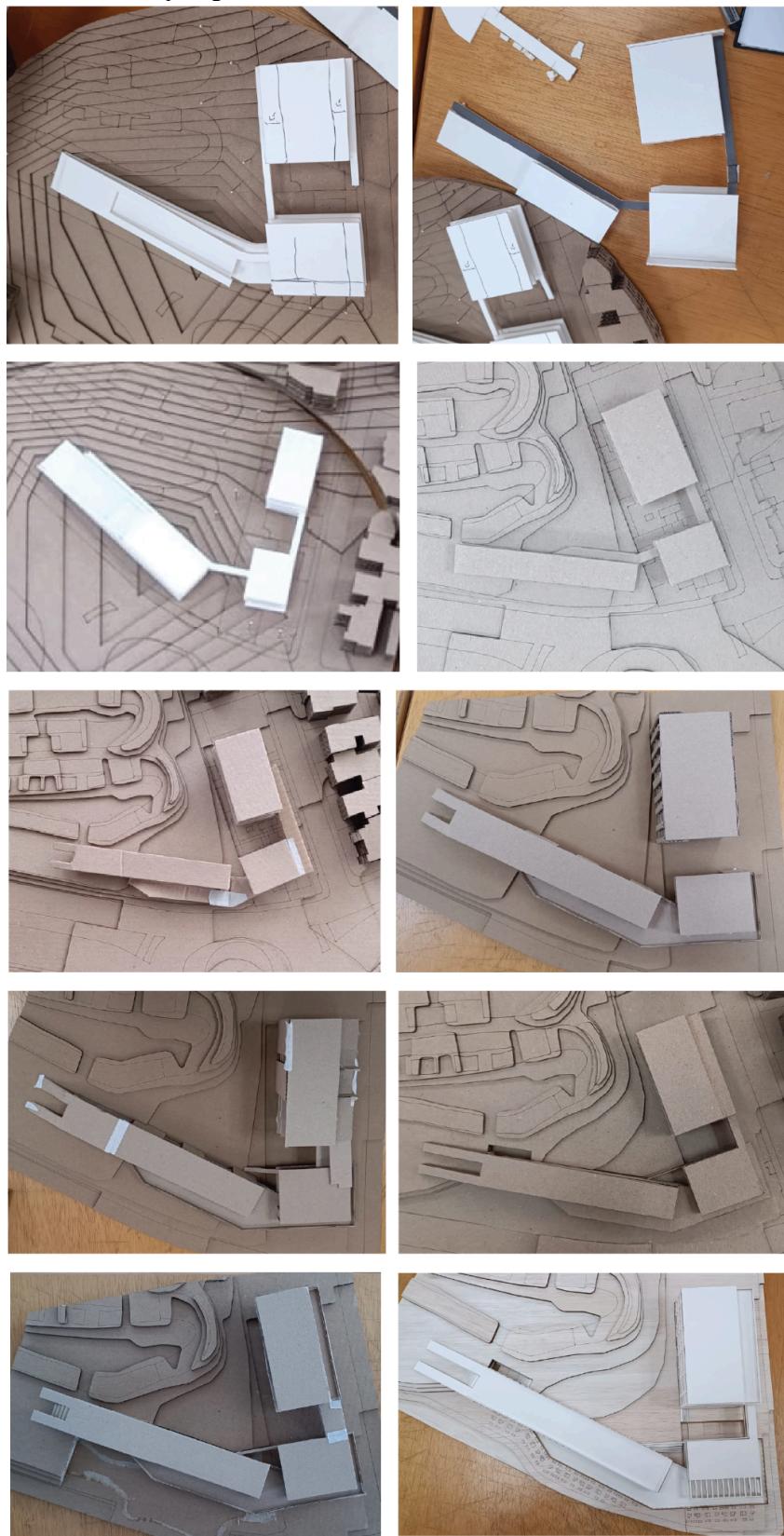
Fuente: Elaboración propia

6.3 Relación con el paisaje urbano y el parque

La propuesta híbrida funciona como un tipo de filtro y punto de transición entre el espacio urbano de la ciudad de Quito y el espacio natural del Parque Metropolitano. Se busca una vinculación directa hacia el parque tomando en cuenta su potencial medioambiental, paisajístico y oportunidades de contemplación dentro del proyecto.

Sin entender al parque como un límite rígido entre la residencia y él mismo, sino como un espacio de recreación de calidad que transforme las dinámicas urbanas de la zona y fomente la reparación del tejido social.

6.4 Solución técnica y espacial



7. CONCLUSIONES

El presente trabajo plantea una mirada crítica y propositiva sobre los bordes urbanos de Quito, en especial aquellos que, como “El Ciclista”, operan como pasos no consolidados y desaprovechados de la ciudad, al estar atravesados por distintos flujos urbanos pero desprovistos de integración social, espacial o ecológica. La investigación permitió comprender cómo la arquitectura y el urbanismo, al trabajar sobre zonas de transición, pueden convertirse en herramientas para recomponer y armonizar el tejido urbano, integrar infraestructura y paisaje, y generar nuevas formas de habitar la ciudad con el enfoque en el peatón.

El proyecto desarrollado demuestra que un equipamiento híbrido, pensado desde las necesidades reales del contexto y el potencial del entorno, puede activar un nodo fragmentado y convertirlo en un espacio público de calidad, accesible, seguro y simbólicamente potente. La idea de “habitar el paso” se materializa en este proyecto como una estrategia concreta para consolidar bordes urbanos a través de la integración de la movilidad, el espacio público y el paisaje natural.

En definitiva, la tesis subraya la importancia de repensar las entradas a la ciudad no como infraestructuras exclusivamente vehiculares de paso, sino como verdaderos lugares urbanos significativos, capaces de generar centralidad, cohesión social y conexión ecológica. El nodo “El Ciclista” tiene la potencialidad de convertirse en un modelo de intervención replicable en otros sectores de Quito y otras ciudades latinoamericanas.

REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

Agencia Nacional de Tránsito. (2021, Julio 30). *ANT*. Retrieved Mayo 5, 2025, from

https://x.com/ANT_ECUADOR/status/1421275324600528902

Amorelli, S., & Bacigalupi, L. (2017, September 4). *Edificios híbridos. Potenciadores de urbanidad en la ciudad contemporánea, una visión desde la experiencia de Steven Holl | Anales de Investigación en Arquitectura*. Revistas ORT. Retrieved May 5, 2025, from <https://revistas.ort.edu.uy/anales-de-investigacion-en-arquitectura/article/view/2648>

El Telégrafo. (2016). *El nororiente de Quito se potencia como un espacio para los negocios*.

<https://www.eltelegrafo.com.ec/noticias/quito/1/el-nororiente-de-quito-se-potencia-como-un-espacio-para-los-negocios>

EPMMOP. (2024). <https://www.epmmop.gob.ec/avenida-simon-bolivar/>

La forma urbana de Quito: una historia de centros y periferias. (2013, August 1). OpenEdition Journals. Retrieved October 10, 2024, from <https://journals.openedition.org/bifea/361>

Márquez, F. (2014). Inmigrantes en territorios de frontera. La ciudad de los otros. Santiago de Chile. *EURE, Revista Latinoamericana de Estudios Urbano Regionales* ; Santiago, 40.

https://www.scielo.cl/scielo.php?pid=S0250-71612014000200003&script=sci_arttext

Microsoft Power BI. (n.d.). Microsoft Power BI. Retrieved May 5, 2025, from

<https://app.powerbi.com/view?r=eyJrIjoiOWZkYThmMzItYzJmZi00MzBjLWFtYzctZDUyMDYxYTUwOTMwIiwidCI6ImMxNTUzNDRIILWNkMzEtNDhmMS05MzgzLWM1Yzc0YTZjOWI5ZCIsImMiOjR9&embedImagePlaceholder=true&pageName=f8b1c4cf8e421c40510>

RAE. (n.d.). Diccionario de la lengua española. Retrieved May 5, 2025, from

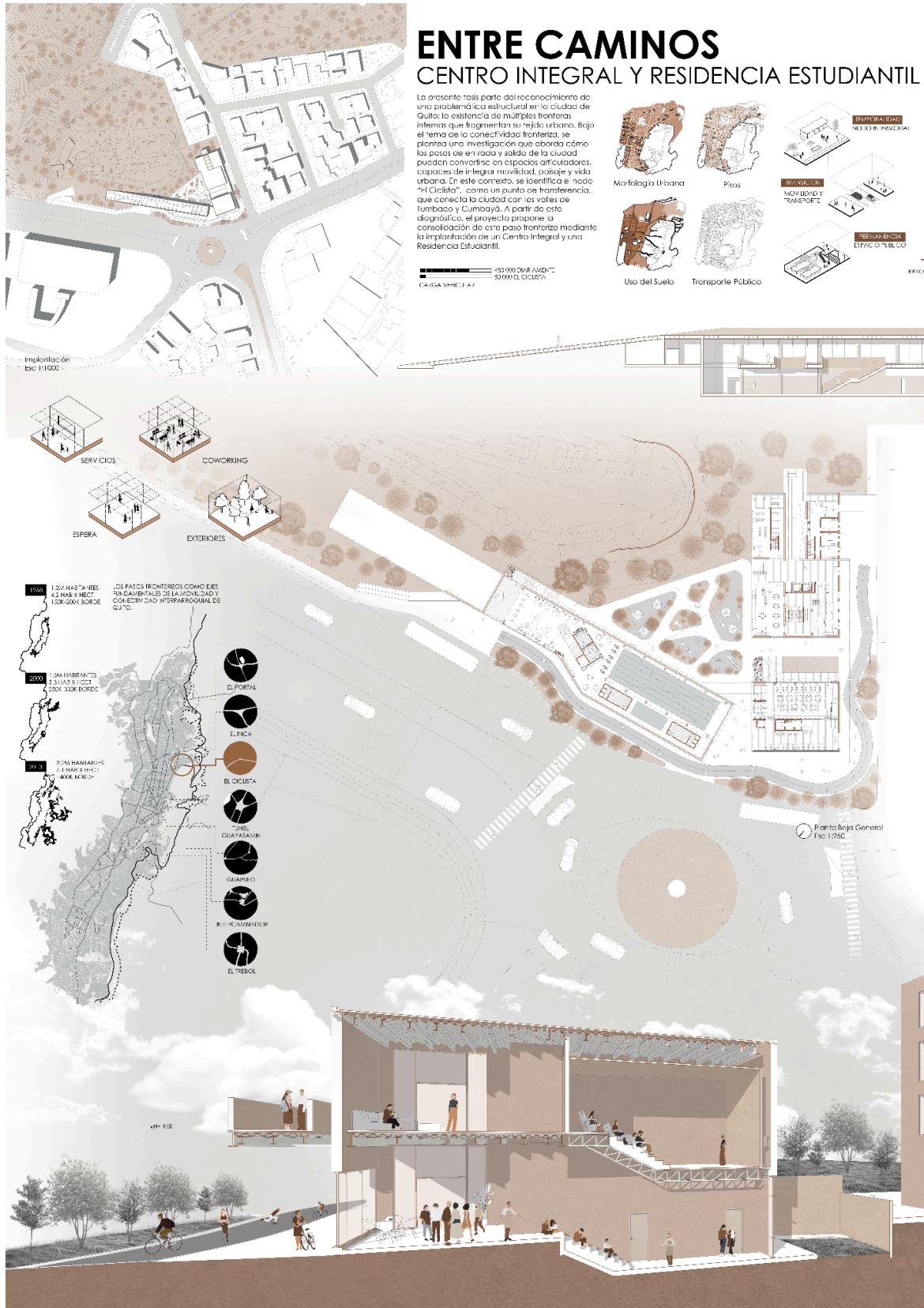
<https://dle.rae.es/ciudad>

- Salazar, E., Henríquez, C., Durán, G., Qüense, J., & Puente-Sotomayor, F. (2021). How to Define a New Metropolitan Area? The Case of Quito, Ecuador, and Contributions for Urban Planning. *Land*, 10. <https://www.mdpi.com/2073-445X/10/4/413>
- SECRETARÍA DE TERRITORIO, HÁBITAT Y VIVIENDA. (2012-2022). *PLAN METROPOLITANO DE ORDENAMIENTO TERRITORIAL*. https://uisrael.edu.ec/wp-content/uploads/2019/10/C_PLANES_LOCALES-_5-min.pdf
- Secretaría General del Consejo Metropolitano. (2011). *Ordenanza Municipal*.
- Udla. (2025). *La UDLA en cifras*. <https://www.udla.edu.ec/la-udla/cifras/>
- Viganò, P. (2016). *Les territoires de l'urbanisme: le projet comme producteur de connaissance* (A. Grillet-Aubert, Trans.). MetisPresses.

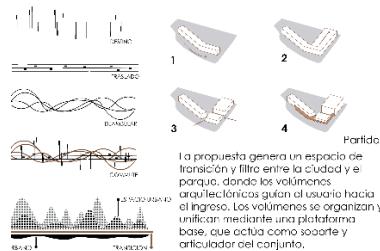
ANEXOS

ENTRE CAMINOS

CENTRO INTEGRAL Y RESIDENCIA ESTUDIANTIL I



EN EL CICLISTA



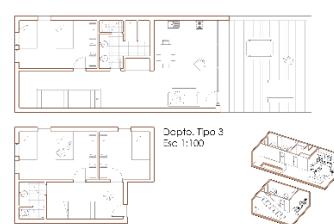
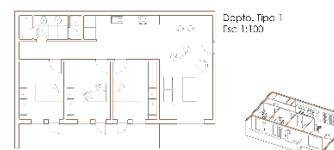
La propuesta genera un espacio de transición y filtro entre la ciudad y el parque, donde los volúmenes arquitectónicos guían el usuario hacia el ingreso. Los volúmenes se organizan y unifican mediante una plataforma base, que actúa como soporte y articulador del conjunto.



Axonometrico Arquitectónico
Esc. Variable



El proyecto se compone de tres volúmenes diferenciados por programa y unidos por una plataforma central. El volumen más largo alberga el área deportiva y de bienestar con gimnasio y piscina. El volumen central contiene espacios socio culturales como cafetería y cine, y el tercero se destina a la residencia estudiantil, conformando una secuencia funcional que articula ciudad y parque.



P. Residencial N2
Esc 1:250

P. Residencial N3
Esc 1:250

P. Residencial N4
Esc 1:250

