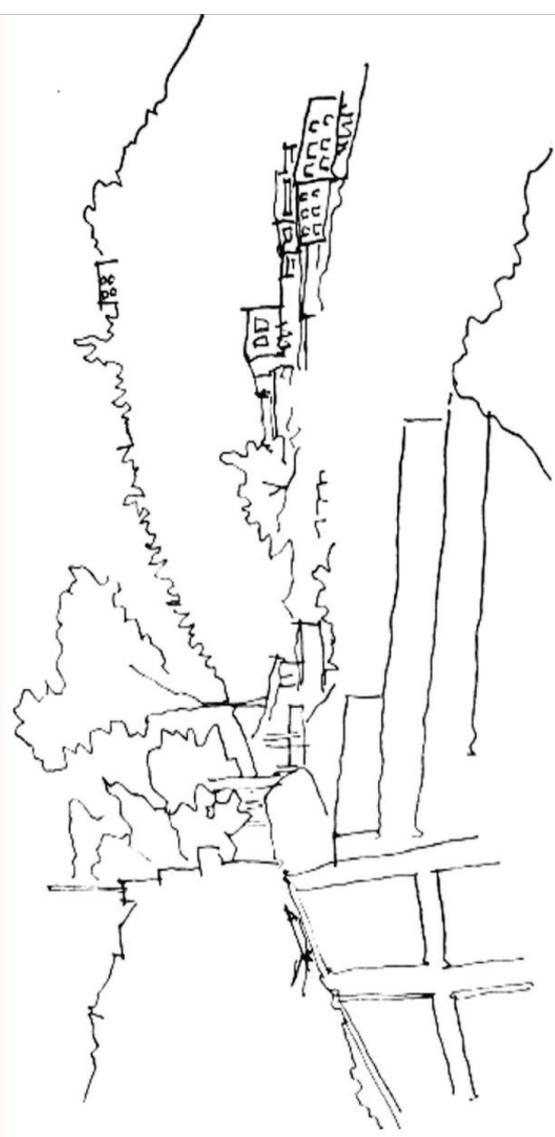


10.- Anexo



El estudio de la línea urbana como elemento articulador de movilidad y dinamismo

Intervención infraestructural de conexión y Estación Intermodal de Transporte y Mercado "La Bota"

3.- Investigación específica

- 3.1.- Levantamiento fotográfico
- 3.2.- Levantamiento topográfico
- 3.3.- Contexto inmediato
- 3.4.- Análisis del sitio
 - 3.4.1.- Ubicación
 - 3.4.2.- Orientación
 - 3.4.3.- Movilidad
 - 3.4.3.1.- Vías principales
 - 3.4.3.2.- Flujos
 - 3.4.3.3.- Puntos de aglomeración
 - 3.4.3.4.- Destinos
 - 3.4.3.4.- Relación con otras estaciones de transporte
 - 3.4.3.5.- Radios de caminata
 - 3.4.3.6.- Barrios dependientes
- 3.5.- Valoración
 - 3.5.1.- Ventajas
 - 3.5.2.- Desventajas
 - 3.6.- Programa
 - 3.6.1.- Importancia del programa
 - 3.6.2.- Organización
 - 3.6.3.- Programa específico

4.- Precedentes

- 4.1.- Precedentes Arquitectónicos
 - 4.1.1.- Loop City, Big
 - 4.1.2.- The Bay Line, Rael San Fratello
 - 4.1.3.- inside Out, JR
 - 4.1.4.- Estación de buses en Rio Maior, Domitianos
- 4.2.- Precedentes Teóricos
 - 4.2.1.- Arquitectura de Límites difusos, Toyo Ito
 - 4.2.2.- La Idea Construida, Alberto Campo Baeza
 - 4.2.3.- Landscapes of Infrastructure, Elizabeth Mosso

5.- Propuesta

- 5.1.- Presentación del proyecto
 - 5.1.1.- Introducción
 - 5.1.2.- Objetivos
 - 5.1.1.- Partido arquitectónico
- 5.2.- Desarrollo del proyecto
 - 5.2.1.- Fase 1: Conexión barrio La Bota con Av. Simón Bolívar
 - 5.3.2.- Fase 2: Generación de espacio público y eje de nexo entre estación de transporte y el núcleo social desconectado
 - 5.3.3.- Fase 3: Proyecto : Estación de Transporte Intermodal "La Bota"

Bibliografía

1.- Introducción

- 1.1.- Objeto de estudio
- 1.2.- Lugar de estudio
- 1.3.- Bases preliminares
 - 1.3.1.- Sitio como límite
 - 1.3.2.- Situación social
 - 1.3.3.- Transporte público y vialidad
- 1.4.- Plan de estudio y desarrollo
 - 1.4.1.- Investigación teórica
 - 1.4.2.- Investigación específica

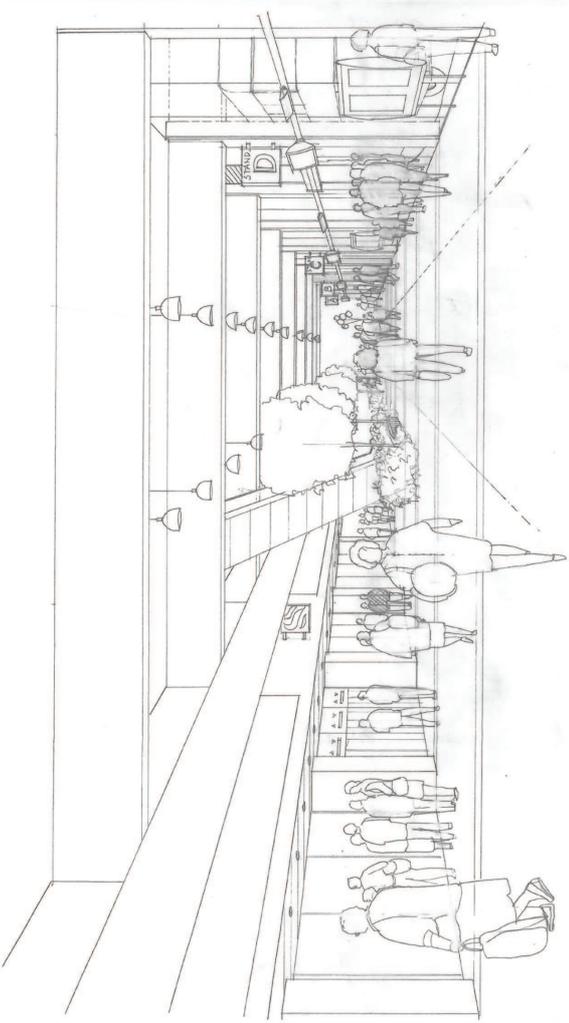
2.- Investigación teórica

- 2.1.- Línea
 - 2.1.1.- Línea como elemento urbano
 - 2.1.2.- Tipos de líneas en realidades construidas
- 2.2.- Infraestructura
 - 2.2.1.- Infraestructura e idea
 - 2.2.2.- Infraestructura y propuesta
 - 2.2.3.- Tipos de infraestructura
 - 2.2.3.1.- Infraestructura de servicios básicos
 - 2.2.3.2.- Infraestructura de servicios de transporte
 - 2.3.- Estaciones de transporte
 - 2.3.1.- Tipos de estaciones
 - 2.3.1.1.- Trafico mixto
 - 2.3.1.2.- Trafico especializado
 - 2.3.2.- Tipo de viaje
 - 2.3.2.1.- Cercanías
 - 2.3.2.2.- Regional
 - 2.3.2.3.- Larga distancia
- 2.4.- Proceso histórico de La Bota (sector Carapungo)
 - 2.4.1.- Historia
 - 2.4.2.- Idea y sitio
 - 2.4.3.- La Bota el día de hoy
 - 2.4.4.- Transporte y gente
- 2.5.- Arquitectura y base teórica
 - 2.5.1.- ¿Por qué utilizar la línea como elemento arquitectónico base?
 - 2.5.2.- La línea como aproximación al partido arquitectónico
 - 2.5.3.- Importancia del desarrollo linear como eje infraestructural
- 2.6.- Estación intermodal de transporte como catalizador sectorial
 - 2.6.1.- La movilidad en la ciudad
 - 2.7.- Conclusiones
 - 2.8.- Hipótesis

INTRODUCCION

- 1.1.- Objeto de estudio
- 1.2.- Lugar de estudio
- 1.3.- Bases preliminares
 - 1.3.1.- Sitio como límite
 - 1.3.2.- Situación social
 - 1.3.3.- Transporte público y vialidad
- 1.4.- Plan de estudio y desarrollo
 - 1.4.1.- Investigación teórica
 - 1.4.2.- Investigación específica

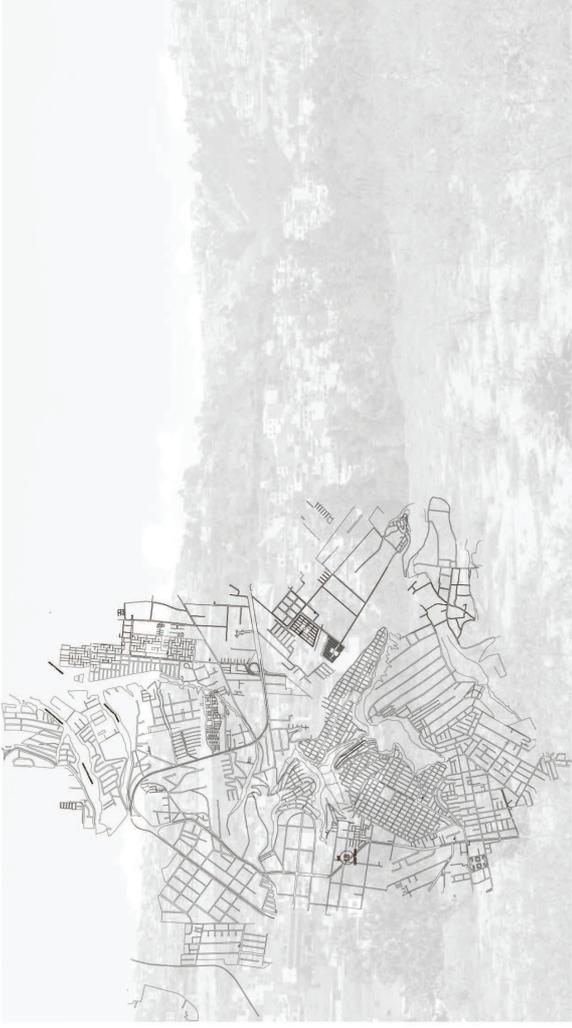
objeto. Lo que posee carácter material e inanimado
lugar. Espacio ocupado o que puede ser ocupado por un cuerpo cualquiera
sitio. Paraje, lugar o terreno determinado o el propósito para alguna cosa
límite. Línea real o imaginaria, frontera que separa dos cosas
social. De los problemas de la sociedad o que se interesa por ellos
transporte. Medio de locomoción utilizado para trasladar personas o cosas
teórico. Conocimiento especulativo considerado con independencia de toda aplicación
específico. Que distingue una especie o una clase de elementos de otra



1.1.- Objeto de estudio

Imagen 1.

La intención del estudio radica en la investigación de la **infraestructura de movilidad**, con el objeto arquitectónico de una estación de transporte, que parte desde la premisa de la línea como elemento abstracto presente en el entorno urbano. Es así que, mediante el uso de la **línea tangible e intangible**, se busca proyectar la propuesta como nexo y punto de referencia, como infraestructura **catalizadora de dinamismo** que represente la condición sedentaria de la vida actual, que necesita y urge de facilidades de transporte público. El proyecto así tomara el nombre de **-Estación Intermodal de Transporte Público "La Bota"**.



1.2.- Lugar de estudio

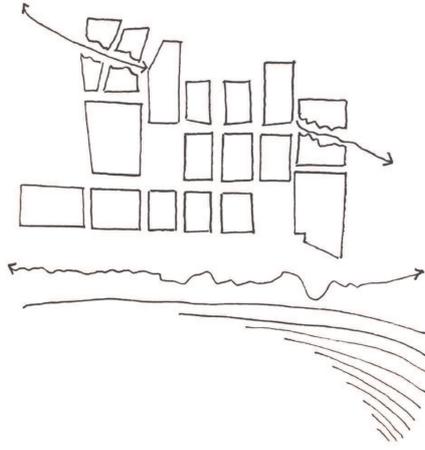
El barrio de **La Bota**, y su relación con Carapungo y Calderón, adquiere relevancia en movilidad cuando la ciudad **expande su mancha urbana** hacia el norte y sur, a partir de la **década de los 80**, siendo en aquella época los años de consolidación del sector. La insuficiencia de sistemas de movilidad de la ciudad hacia estos polos, que, por el asentamiento de industrias, ejes de salida y entrada al distrito y nuevos proyectos habitacionales, se ha generado como un **nodo de referencia**, donde las personas, por facilidad y necesidad, empiezan a demandar líneas de buses y transporte, formales e informales.

El lugar se adecua a este elemento arquitectónico basado en **2 estudios: el de observación y estadístico/formal**. La observación permite a uno como espectador y usuario reflexionar el por qué de este sitio para que, actualmente, la gente lo vea como un área que **simula una estación de transporte** pero que, carente de su infraestructura, no llega a ser. Y las estadísticas y formalidad refuerzan la propuesta basado en el **volumen de pasajeros** que necesitan llegar y salir de esta zona (una de las zonas de mayor crecimiento urbano y poblacional), y en su importancia como cruce de **2 de las vías más jerárquicas de la ciudad** (avenida Simón Bolívar y Panamericana Norte)



"En la filosofía existen 3 expresiones fundamentadas y bien diferenciadas: la expresión gráfica del límite, la expresión de la topología del ser del límite y la expresión gráfica de la ciudad del ser del límite."

Muñoz_



1.3.- Bases preliminares
1.3.1.- Sitio como límite



"La trayectoria y forma de los proyectos hacia la calle se forma por medio de diferencias políticas, sociales, económicas, que guían su implementación y reflejan la cultura urbana. Las calles se usan como transporte e infraestructura, pero también, llegan a revelar la cultura de la ciudad."

Seewang_

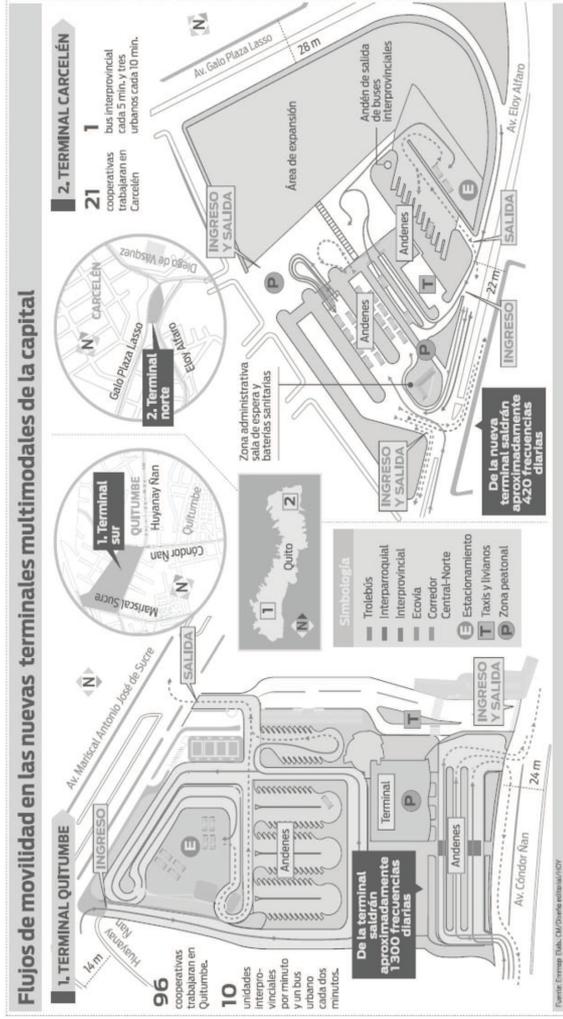


1.3.- Bases preliminares
1.3.2.- Situación social

imagen 2_

El barrio de La Bota se presenta en la configuración urbana como **límite oriental** en el polo norte de la ciudad. Su cercanía, comunicada, con la **arteria de mayor afluencia de la ciudad**, la Av. Simón Bolívar, y sus quebradas circundantes, que aíslan al barrio de manera topográfica, permiten pensar en una intervención de integración infraestructural, necesaria entre barrios y sectores en ciudades consolidadas y en núcleos de movilidad.

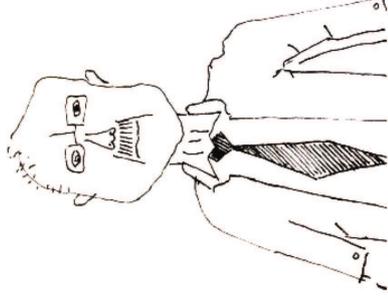
Desde el inicio del asentamiento, los habitantes de la zona norte (Comité del Pueblo, Carapungo, Calderón) se caracterizaron por ser **migrantes obreros** dentro de las industrias repartidas en la capital. En la mayoría de casos, grupos étnicos, de provincias aledañas, **se movilizaban para la urbe** en busca de un puesto laboral, asentándose de manera ilegal en espacios vacíos anexos a barrios que previamente habían pasado por la misma situación y **proceso de consolidación (Carcelén, Comité del Pueblo)**. La Bota se presenta como un barrio de mayoría afro ecuatoriana, de provincias como Imbabura, Esmeraldas y Carchi, que necesitan, por trabajo, transporte hacia **zonas industriales** del norte y sur de la ciudad, y por familia, hacia ciudades y parroquias en otras provincias, como El Chota, Tumbatu, Tulcán o Ibarra



1.3.- Bases preliminares

1.3.3.- Transporte público y vitalidad

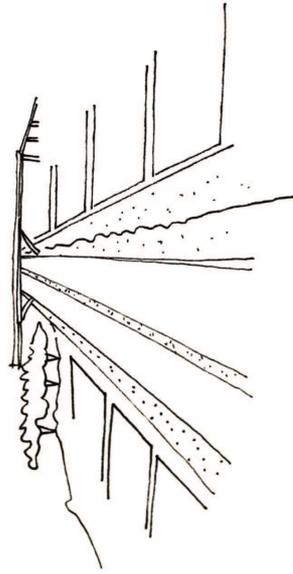
En el norte de la capital, la **estación inter parroquial de Carcelén**, ubicada a pocos minutos del sitio estudiado, posee infraestructura poco apta para la demanda existente, y solo funciona como estación de transporte interprovincial con **nexo hacia las líneas de transporte de la Av. Eloy Alfaro**. Además, es necesario resaltar que los habitantes de los barrios anteriormente mencionados, son usuarios de líneas urbanas, inter parroquiales, interprovinciales y regionales.



1.4.- Plan de estudio y desarrollo

1.4.1.- Investigación teórica

- Estudio de las **líneas y límites urbanos** como introducción para el desarrollo del objeto, valorando su importancia como elemento organizador de espacio y como posible elemento base de diseño que presente la idea de dinamismo y movilidad.
- Estudio de la **infraestructura de movilidad**, elaborando su definición y su influencia en la propuesta. Se explorará así las posibilidades programáticas, de escala e influencia del proyecto.
- Investigación acerca de la **historia del sector y de su potencial** como nodo conector desde donde pueden partir ejes y corredores de transporte público hacia la ciudad y fuera de la misma.
- **Búsqueda de tipologías de estaciones de transporte**, tipos de uso, usuarios, necesidades.
- **Investigación del sitio**, como lugar de referencia, en la ciudad, sus potencialidades, condiciones de movilidad y estadísticas.
- Generar la **base teórica** a través de la línea, tomando en cuenta teorías de difuminación de límites y tratamiento de la línea como espacio. (Arquitectura de Límites Difusos y Landscapes of Infrastructure) generando una idea de partido arquitectónico sustentado en una base teórica referencial.
- Finalmente, se provee explicar las **posibilidades mas allá de la movilidad**, presentando como la estación intermodal puede derivar en un cambio de imagen e identidad del sector.



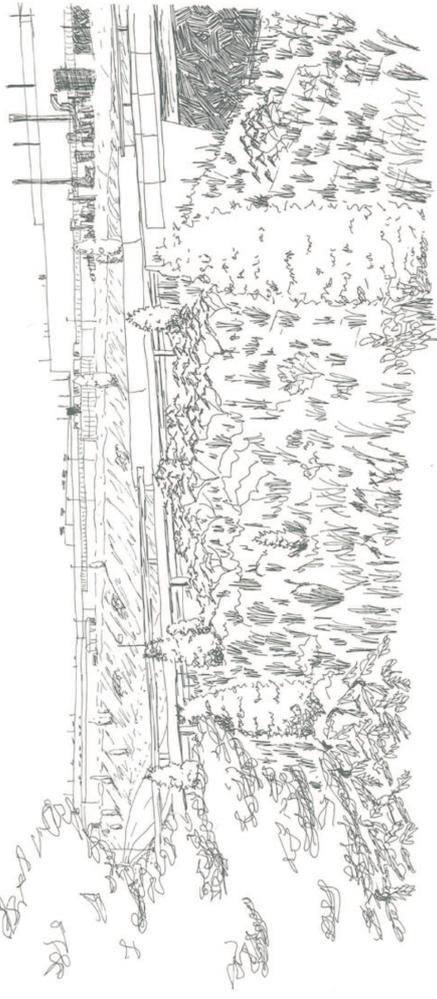
1.4.- Plan de estudio y desarrollo
1.4.2.- Investigación específica

- Análisis de sitio que permita entender los **flujos de transporte** desde y hacia la propuesta.
- **Valoración de las ventajas y desventajas** del sector, para aprovechar las características positivas y para enfrentar las fallas u obstáculos.
- Desarrollo del **programa específico**, metraje, relaciones inter programáticas y relaciones con el entorno y área de influencia.
- Estudio de **precedentes programáticos**, estratégicos y formales, para un entendimiento de posibles mecanismos de intervención y apoyo de temas específicos.

INFRAESTRUCTURA

- 2.2.- Infraestructura
 - 2.2.1.- Infraestructura e idea
 - 2.2.2.- Infraestructura y propuesta
 - 2.2.3.- Tipos de infraestructura
 - 2.2.3.1.- Infraestructura de servicios básicos
 - 2.2.3.2.- Infraestructura de servicios de transporte

infraestructura_ Parte de una construcción que está bajo el nivel del suelo
idea_ Cualquier representación mental que se relaciona con algo real
básico_ Que es indispensable o esencial
transporte_ Medio de locomoción utilizado para trasladar personas o cosas

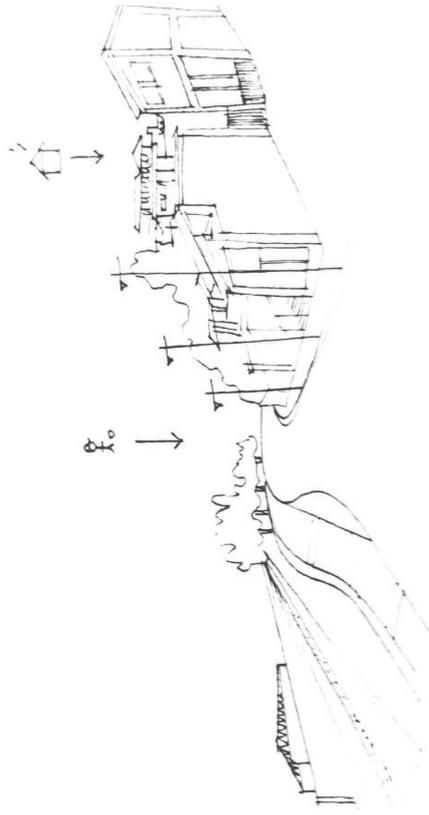


2.1.- Línea

2.1.1.- Línea como elemento urbano

imagen 4.

A través de la historia de las ciudades, la **línea ha ido marcando límites y fronteras**, y en el caso de Quito no ha existido una excepción. Tanto su **topografía** como sus **planes urbanos**, bien o mal logrados, se han caracterizado en marcar líneas, que separan o contienen. La búsqueda de un lugar que abarque distintos tipos de líneas, sean de conexión, como las autopistas, o de separación, como accidentes geográficos o murallas, nos hace regresar a ver a **La Bota** como un sector marcado por **líneas de segregación social, quebradas, límites de integración con autopistas** que fragmentan, pero también como un sector beneficiado, con un potencial de conectividad vasto.



2.1.- Línea

2.1.2.- Tipos de líneas en realidades

Los tipos de líneas en **realidades construidas**, en ciudades, sectores, o proyectos, se pueden organizar en 2

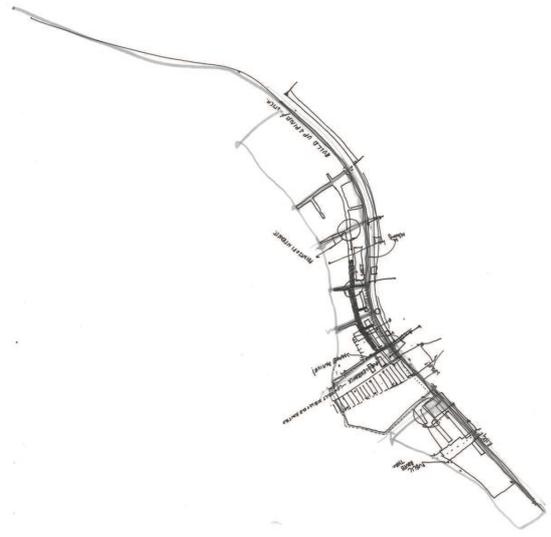
tipos:

- **Línea externa:** Aquella que **separa o limita**. Pueden ser desde muros o cercas, hasta infraestructuras viales, quebradas o fronteras.
- **Línea interna:** Aquellas **líneas intangibles**, que sin ser materializadas se presentan en las realidades sociales. Diferencias sociales con barrios categorizados o limitaciones espaciales de sectores restringidos. Estas líneas muchas veces no se presentan de manera explícita, y pueden comportarse de manera no-lineal en diferentes realidades.



"El límite suele ser la línea de fachada y calle, separando la forma arquitectónica de una significancia de su contexto."

Seewang_



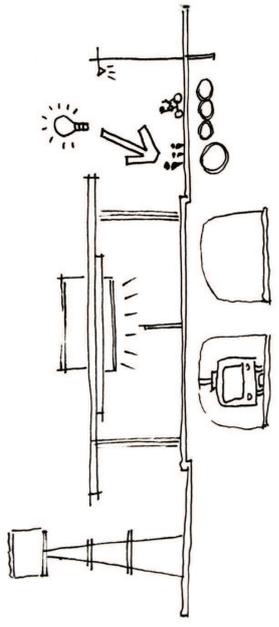
2.1.- Línea

2.1.2.- Tipos de líneas en realidades

imagen 5_

2.2.- Infraestructura

2.2.1.- Infraestructura e idea



Se puede hablar de **infraestructura** ligada a la repartición de **bienes y servicios**, pero esta también abarca la idea de **nexo social**. Infraestructura como ideal de que muchos sean uno y que todos se nutran de uno. Es una idea que nace de la agrupación de personas, de las **mallas de las ciudades**, de lo **infra**, lo **invisible**. Es por eso que se intenta comprender su definición como **comunidad social**, y no solo entender a la **infraestructura** como aquella edificación o estructura que mejora o provee servicios y bienes, sino que también esta puede entenderse como una **grilla**, visible o invisible, de **conexiones y relaciones**.

La línea como **infraestructura** se presenta como **representación formal** del significado de esta última. La **infraestructura** se concibe como **red**, como aquello que nos comunica y conecta.