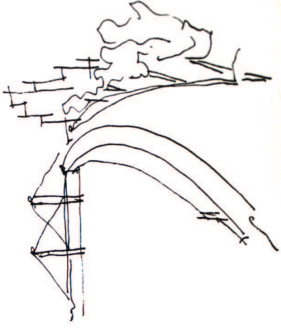
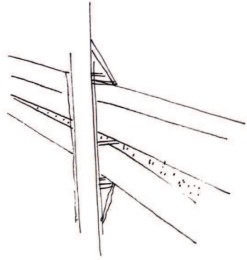




La confluencia o lugar de pausa en el transporte tiene importancia decisiva para el observador de la ciudad. Como en las confluencias deben adoptarse decisiones (Lynch)

Lynch,



2.2.- Infraestructura
2.2.2.- Infraestructura y propuesta

La **idea de la línea como elemento articulador urbano** nace de la presencia explícita de la misma en asentamientos, y de su potencial de ser concebida o interpretada como **unidad dual**, que puede separar y conectar. Además, basando el estudio en la premisa de la necesidad de movilidad y conectividad, no hay mejor **herramienta abstracta**, como la línea, para cumplir con las expectativas de dinamismo que la infraestructura persigue como fin y medio.

La **propuesta de una estación de transporte** responde a la necesidad infraestructural y a la definición previamente descrita. Mas allá del hecho concreto que una estación sirve como punto inicial de traslado de personas y mercadería, también cumple la función de un **nodo de reunión social**, donde el intercambio no es solo material, y donde la infraestructura social, la de comunión e intercambio se presentan de manera natural. Transportar personas no se limita a llevar a alguien de un lado a otro, sino que abarca llevar sus experiencias y conocimientos, para ser compartidos.

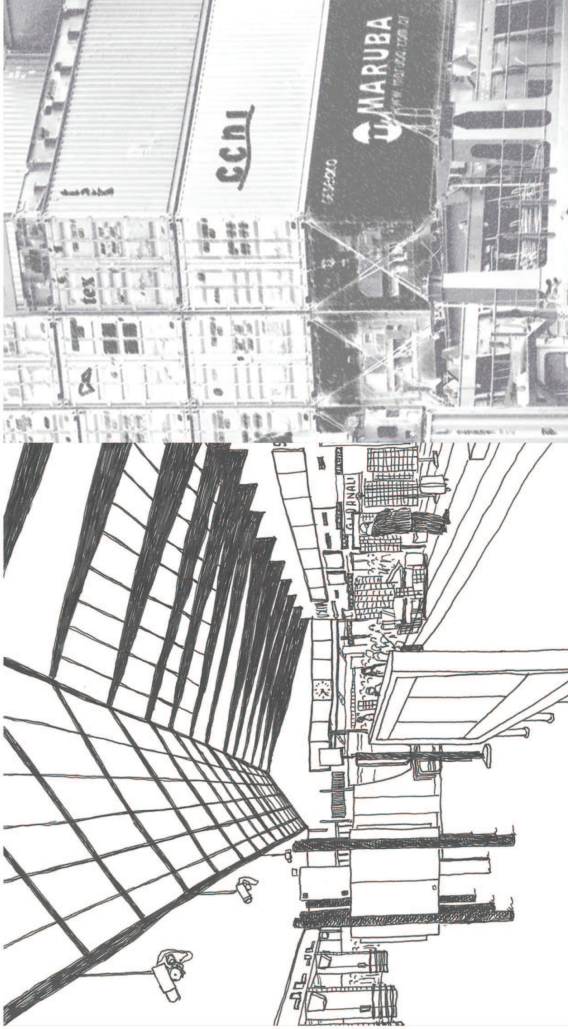


2.2.- Infraestructura
2.2.3.- Tipos de infraestructura
2.2.3.1.- Infraestructura de servicios básicos
2.2.3.2.- Infraestructura de servicios de transporte

imagen 6.

La infraestructura de **servicios básicos** se basa en edificaciones o estructuras mayormente ligadas a la ingeniería, donde el aspecto técnico resalta. Entre estas podemos encontrar **redes hídricas, sistemas de cableado eléctrico, telefónico, de internet o redes inalámbricas**. Para desarrollar dichos proyectos, es necesario entender que se maneja bienes y servicios, que responden a ofertas y demandas. Y, muchas de las veces, dichos proyectos se apegan a la definición básica, de estar escondidas, debajo de.

Por otro lado, la **infraestructura de transporte** es uno de los ejemplos mas claros de cómo una necesidad de un bien y servicio deriva también en un tratamiento de bienes intangibles. La infraestructura de **movilidad comunica personas**, no bienes, y por esta razón es adecuada su intervención desde un punto de vista arquitectónico, que con aspectos técnicos, abarca la necesidad humana.



2.3.- Estaciones de transporte

2.3.1.- Tipos de estaciones

2.3.1.1.- Trafico mixto

2.3.1.2.- Trafico especializado

Imagen 7-8.

Las estaciones de **tráfico mixto** son aquellas que no solo están encargadas de trasladar **personas**, sino que también cubren traslados de **mercancías**. Estas estaciones se caracterizan por poseer sitios de almacenaje, andenes para arribo y partida de personas, y terminales y patios diferenciados para los distintos tipos de vehículos. Las estaciones de Quitumbe, al sur de Quito, o el Aeropuerto de Quito, son ejemplos de estaciones de uso mixto.

Las estaciones de **tráfico especializado** son aquellas que tienen la función de tener las facilidades de **transporte** de mercancías o bienes, o de personas, de manera **diferenciada y específica**. Ejemplos como este se presentan en el Aeropuerto de Latacunga (solo para transporte de carga) o estaciones de buses urbano, como la estación del Seminario Mayor o del Trolebús al norte de Quito (solo para personas).



2.3.- Estaciones de transporte

2.3.2.- Tipo de viaje

2.3.2.1.- Cercanías

2.3.2.2.- Regional

2.3.2.3.- Larga distancia

Para el análisis de los **tipos de viajes** de las estaciones se explicaran solo los viajes de personas en sistemas de transporte motorizado de buses, para así ajustar la investigación a la propuesta presentada.

Para **viajes de trayectos cortos**. Los viajes de cercanías son aquellos cuya duración y distancia es limitada. Entre estos viajes se presentan los **viajes urbanos** de buses, en el caso de Quito, son los viajes realizados por los BTR (buses de transporte rápido) y los buses de línea. Estos poseen varias estaciones intermedias de conexión y parada.

Los **viajes regionales** en la realidad de Quito son aquellos con distancias mayores, especialmente los llamados inter parroquiales. Las rutas principales que el sistema de transporte de la ciudad viajan hacia los valle, de Cumbaya, Tumbaco, Los Chillos, El Quinche, Guayabamba, entre otros. Estos viajes funcionan fuera de la **ciudad consolidada y las estaciones intermedias** son escasas.

Los **viajes de larga distancia** son aquellos que comunican a las personas con distintas ciudades o provincias. Estos viajes usualmente recorren **un solo tramo directo**, de terminal a terminal, y sus rutas y frecuencias son menores en cantidad. En el caso del norte de la ciudad, las frecuencias mas utilizadas son hacia las provincias del norte, como son Imbabura y Carchi, con destinos como Ibarra, Otavalo, Tulcán entre otros.

HISTORIA

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



2.4.- Proceso histórico de La Bota (sector Carapungo)
2.4.1.- Historia

imagen 7-8.

El sector de **Carapungo**, y los barrios del **Comité del Pueblo** y **La Bota**, son asentamientos producto del **auge poblacional** expansivo de la década de los **80**. La **migración** de las personas de provincias cercanas, el aumento de la industria de la ciudad y por lo tanto la necesidad de mano de obra, las nuevas alternativas de financiamiento para la construcción y el poco control de los nuevos asentamientos, dieron paso a que el norte de Quito sufría de un crecimiento acelerado que hasta el día de hoy prevalece.

Entre las razones más influyentes para el desarrollo del sector, fue la aprobación de la construcción del **Comité del Pueblo** a finales de los años **70**, como solución inmediata a la falta de tierra horizontal en el hiper centro consolidado, que daría paso a la creación, 10 años después, de la Bota, en una pequeña meseta entre dos quebradas hacia el oriente de la ciudad. Además, el sector fue visto como una oportunidad para los **desarrolladores formales e informales**, que, por su cercanía con uno de los **núcleos industriales** de la ciudad, Calderón, vieron que era factible dar espacios de **vivienda** a la gente que a la vez servía de trabajadores en las mismas industrias.

2.4.- Proceso histórico de La Bota (sector Carapungo)
2.4.2.- Idea y sitio

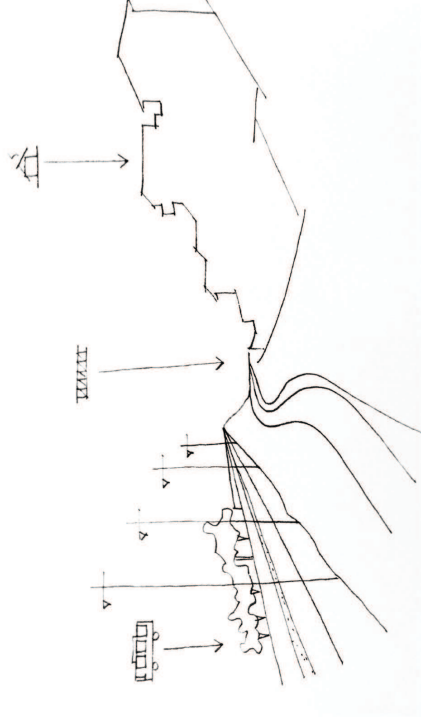


imagen 7-8.

La idea de plantear una **estación de transporte** en el sector radica en la observación del su **comportamiento actual**, en las características de sus habitantes, y en el cumplimiento de todos las posibles variaciones de los conceptos teóricos que se aplican en el sitio.

Dentro del radio de acción del proyecto, el nodo vial permite tener un **núcleo de afluencia** de personas con necesidad de movilidad hacia trabajo, educación y servicios, que se da durante todo el día, todos los días. Además, la falta de transporte público dentro de estos barrios, que en su mayoría se trasladan con una **línea de bus público y transporte informal**, hace que la necesidad de una estación de transporte sea prioridad. Además, la convergencia de **realidades industriales** (trabajo), con **sectores residenciales** (vivienda), convierten al sector y al proyecto no solo en una propuesta de estación de un solo sentido (casa-trabajo y viceversa) sino que también hacen que la estación tenga potencial de servir como punto inicial de transporte hacia puntos varios dentro de la ciudad, donde se concentran los equipamientos y servicios.



2.4.- Proceso histórico de La Bota (sector Carapungo)
2.4.3.- La Bota el día de hoy

imagen 9.



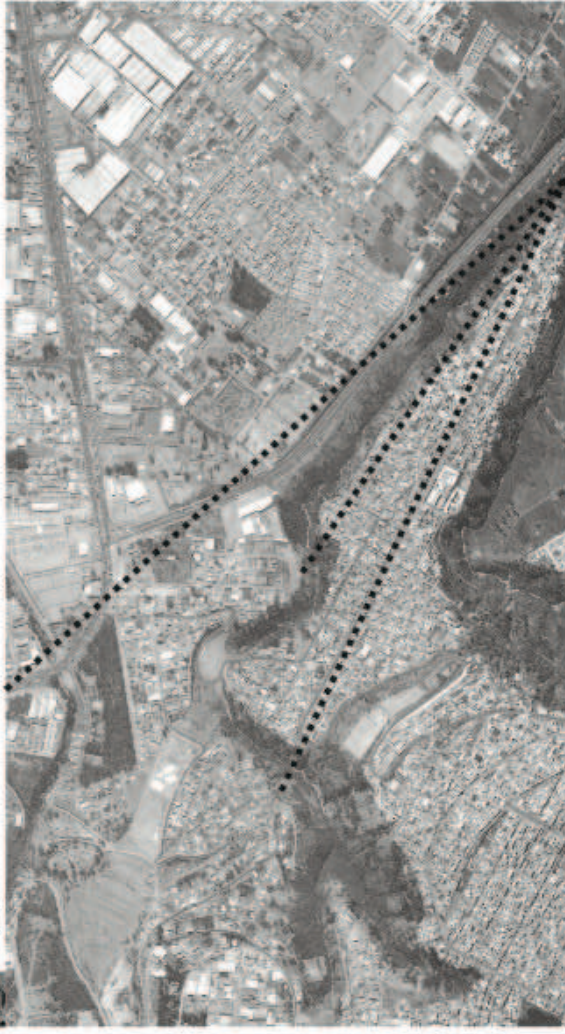
2.4.- Proceso histórico de La Bota (sector Carapungo)
2.4.4.- Transporte y gente

En la actualidad, el barrio de la Bota, quien será el mayor beneficiario del proyecto por su cercanía, cuenta con aproximadamente **12000 habitantes**, de los cuales, cerca del **80% dependen del transporte público**. Además, es necesario señalar que en su mayoría, la población de La Bota se compone de migrantes internos, demandantes de transporte hacia sus lugares de origen.

La gente del sector se mueve con **142 buses**, de frecuencias alternadas, y **100 vehículos** de transporte informal. Cerca de **80000 viajes diarios** se realizan, movilizándose en promedio a cerca de **70000 personas al día**. Mientras que, en cuanto a los viajes interprovinciales, la estación de Carcelén sirve a **13000 personas diarias en sus instalaciones los fines de semana, y cerca de 3100 entre semana**. Necesidades y volúmenes como estos han obligado al sector a establecerse en estaciones ilegales e informales de transporte, ubicadas en la autopista, dentro de los barrios o itinerantes en los mismos.

“Un límite no es aquello en virtud de lo cual algo comienza, sino, aquello a partir de donde algo comienza a ser lo que es, traza su esencia. Espacio es esencialmente lo que se ha dibujado dentro en sus fronteras.”

Heidegger.



2.5.- Arquitectura y base teórica

2.5.1.- ¿Por qué utilizar la línea como elemento arquitectónico base?

La **línea**, su estudio, aplicación, difuminación y variación, permiten **flexibilidad de usos**. Además, la **esencia de conectividad** del proyecto responde al dinamismo de la línea. Por otra parte, la infraestructura se maneja con ejes lineales, por que, para mayor eficiencia, siempre una **línea será el camino mas corto y eficaz**, y cuando se habla del transporte, la exactitud, precisión y rapidez es fundamental. Además, el sector responde a la condición lineal tanto de la autopista, la quebrada, y el barro mas cercano, y siempre una línea se adapta a otra con mayor naturalidad y sin transgredir la realidad existente.

“Se trata de formular un espacio como fluido, en el que se sucedan incómodos movimientos de ida y vuelta entre la ficción y la realidad. El espacio ideal de la arquitectura es el que me hace sentir que estoy siempre dentro de él.”

No.



2.5.- Arquitectura y base teórica

2.5.2.- La línea como aproximación al partido arquitectónico

Ya que en un inicio es necesario plantear una solución no solo de la estación de transporte, sino de cómo la gente va a acceder a la estación, es necesario entender al proyecto de manera integral a partir de su **eje jerárquico, la avenida Simón Bolívar**. Es entonces cuando vemos como la conexión lineal, por ahora inexistente, se vuelve prioridad de intervención. Se debe plantear el como llegar al objeto antes que el objeto, y para esto se deberá intervenir en el lado oriental de la quebrada que separa el asentamiento de la avenida.



"Ahora, nos encontramos con estructuras formalmente complejas y no objetuales, porosas, de bordes difusos, extensibles, invasoras."

Novillo_



2.5.- Arquitectura y base teórica
2.5.3.- Importancia del desarrollo del eje infraestructural



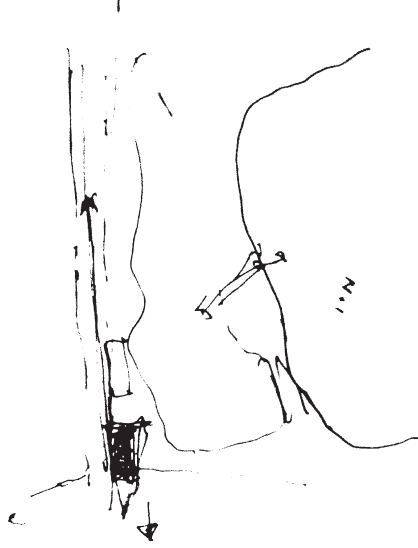
2.6.- Estación intermodal de transporte como catalizador sectorial
2.6.1.- La movilidad en la ciudad

imagen 10_

Ya que en un inicio es necesario plantear una solución no solo de la estación de transporte, sino de cómo la gente va a acceder a la estación, es necesario entender al proyecto de manera integral a partir de su **eje jerárquico, la avenida Simón Bolívar**. Es entonces cuando vemos como la conexión lineal, por ahora inexistente, se vuelve prioridad de intervención. Se debe plantear el como llegar al objeto antes que el objeto, y para esto se deberá intervenir en el lado oriental de la quebrada que separa el asentamiento de la avenida.

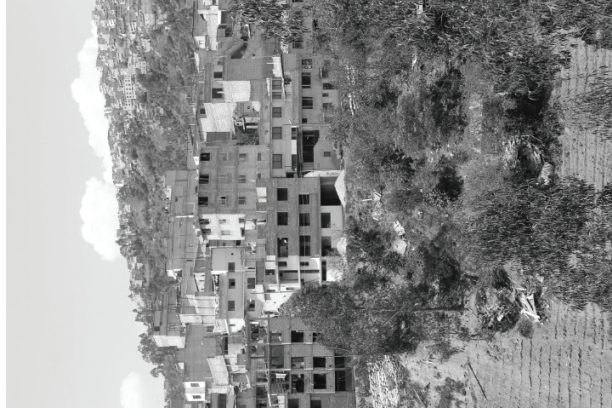
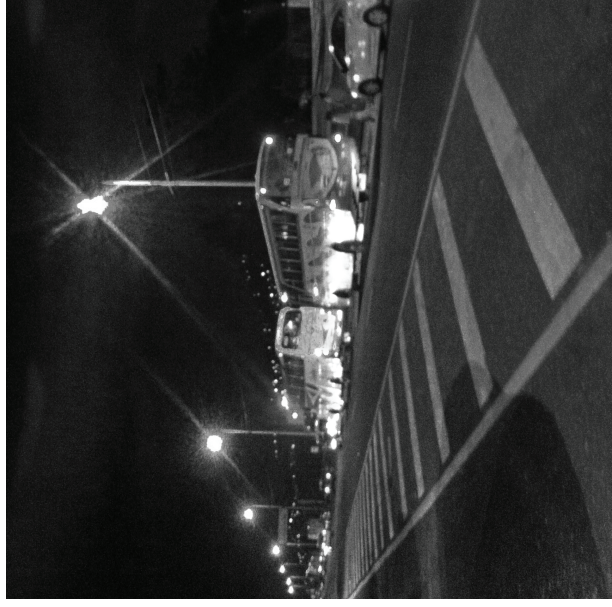
Se debe ver al proyecto con potencial social, por que mas allá de brindar el servicio de transporte, sirve de **catalizador de la zona**. La activación del comercio, de la vida publica, de las interrelaciones personales y la posibilidad de programa lúdico y equipamiento comunitario permiten que el objeto se desarrolle de manera integral, **abarcando aspectos infraestructurales**, pero también con una influencia social real.

Las estaciones intermodales del norte de Quito se limitan a responder a necesidades específicas, es decir, o sirven para el transporte urbano (Estaciones de Trolebús, Ecovía y Metrobus) o funcionan como terminales interprovinciales, con pequeñas conexiones urbanas (Carcelén). Es necesario tomar en cuenta la necesidad del usuario y del sector, responder a equipamiento relacionado con el transporte pero aprovechar también la infraestructura para abarcar posibilidades de intervención programática para el sector.



2.7.- Conclusiones
2.8.- Hipótesis

- La **necesidad de movilidad** en el norte de la ciudad debe ser atendida por la falta de estaciones intermodales que abarquen distintos tipos de usuarios y viajes.
 - El **volumen de usuarios del sector** ira en aumento, y la falta de líneas de transporte público también responde a la falta de infraestructura para el mismo.
 - Se debe atender a los sectores residenciales marginales: evitando que la solución de transporte sea adquirir un vehículo privado. Las estaciones de transporte deben ser más eficientes y funcionales, y así también se combate el **problema de tráfico de la ciudad**.
 - El sitio es adecuado para el funcionamiento de una estación de transporte por su situación entre sendas jerárquicas de la ciudad, y como **nodo vehicular hacia y desde la ciudad**.
 - Es necesario entender al sitio propuesto como una referencia e **imagen al ingreso de la ciudad**, y tratarlo como la imagen de ingreso a la misma, aprovechando su potencialidad de catalizador social del sector, más allá de ser solo una estación de transporte.
 - Entender al proyecto como una **combinación de fases**: intervención de conexión del asentamiento con el eje vial, apropiación de la orilla de la autopista como espacio público e intervención del objeto arquitectónico.
- ¿Puede la infraestructura de movilidad, con carácter lineal, servir como catalizador dentro de sectores marginales, potenciando su identidad y materializando soluciones a sus necesidades adicionales?



ANÁLISIS SECTOR

3.- Investigación específica

- 3.1.- Levantamiento fotográfico
- 3.2.- Levantamiento topográfico
- 3.3.- Contexto inmediato
- 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

ubicación_ Acción y resultado de ubicar o ubicarse
orientación_ Colocación de una cosa en una posición determinada respecto a los puntos cardinales
vía_ Calle, plaza, camino u otro sitio por donde transita o circula
flujos_ Movimiento de personas o cosas de un lugar a otro
aglomeración_ Anclamiento, reunión sin orden de cosas o personas
destinos_ Punto de llegada al que se dirige una persona o una cosa