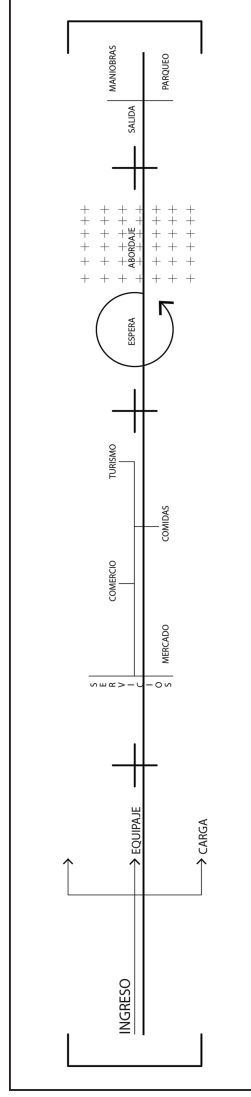
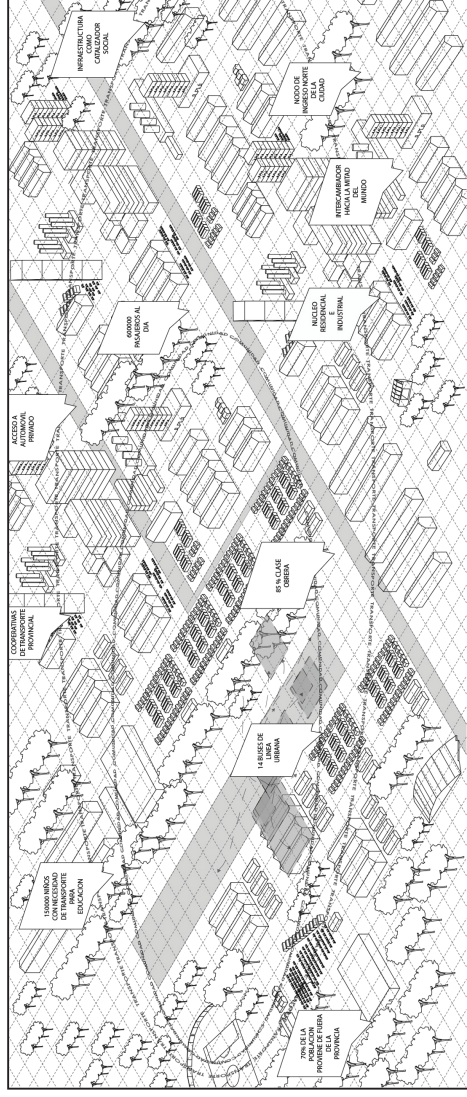
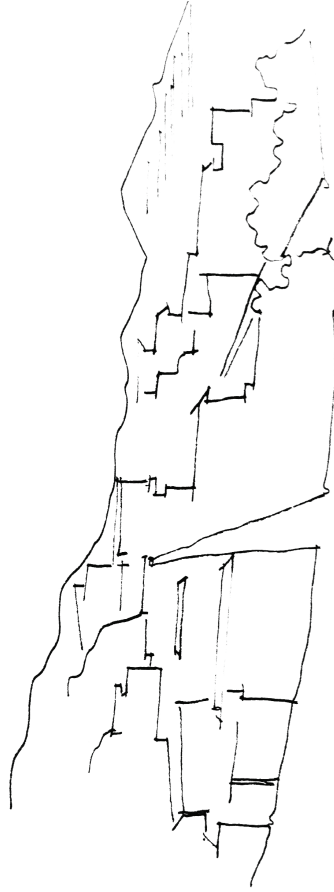


ESTACION INTERMODAL DE TRANSPORTE-CARGA Y MERCADO "LA BOTA"

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

La intervención en el barrio de La Bota responde al desarrollo de infraestructura de movilidad, que representa una necesidad primaria dentro de la dinámica y funcionamiento de una ciudad. Al momento de estudiar las fallas actuales y a futuro de los sistemas de infraestructura vial, vemos en el sector un sitio de potencial no solo por su posición geográfica y urbana dentro de una trama actual, sino también la posibilidad de resaltar al núcleo residencial adyacente, necesitado de infraestructura que regule y organice su planteamiento formal y social. Es por eso que se toma la decisión de desarrollar una **Estación Intermodal de Transporte** en combinación con un mercado-feria libre, para que, mediante su esencia de núcleo conector, se pueda no solo intervenir en un terreno específico, sino que, a través del eje de intervención e influencia, se puedan detonar cambios infraestructurales que den paso a una reinventación social.

La intención del estudio radica en la investigación de la infraestructura de movilidad y su posible **combinación con elementos naturales y urbanos**, 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, adjuntándose a los elementos urbanos verdes, las quebradas como líneas y límites, para poder servir de centro y nodo social, un generador de vida comunitaria, siendo infraestructura con fines de transporte pero flexible a la sus habitantes cercanos.



ANÁLISIS GENERAL

- Resumen
- Partido Urbano
- Partido General
- Sin Escala

análisis urbano general de oportunidades en el sector, con una lógica de intervención en espacios limítrofes y con características de comunidades necesitadas de infraestructuras, especialmente la vial.

ESTACION INTERMODAL DE TRANSPORTE-CARGA Y MERCADO "LA BOTA"

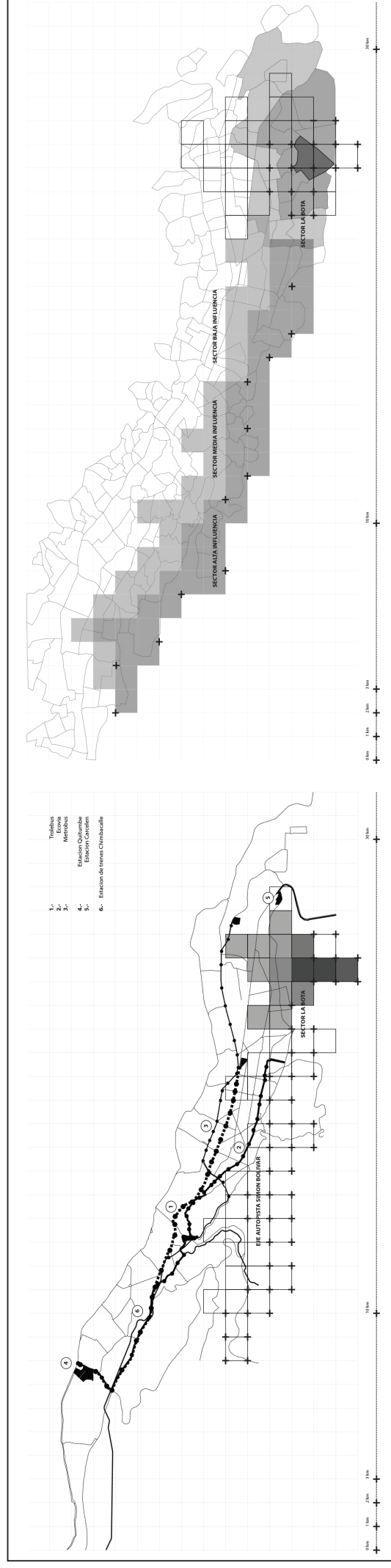
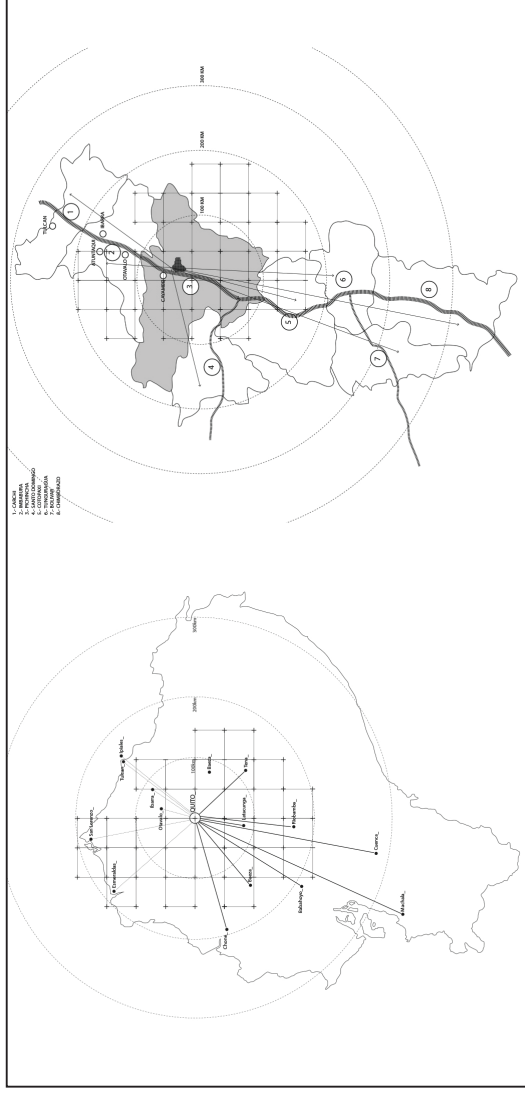
Analisis regional de destinos Analisis urbano de influencia y sistemas de transporte

Escala nacional y region sierra

En la actualidad, el barrio de la Bota, quien será el mayor beneficiario del proyecto por su cercanía, cuenta con aproximadamente 12.000 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 des sector se mueve con 142 buses, de frecuencias alternadas, y 100 vehículos de transporte informal. Cerca de 800.000 viajes diarios se realizan, movilizanddo en promedio a cerca de 70.000 personas al día. Mientras que, en cuanto a los viajes interprovinciales, la estación de Carcelén sirve a 1.300 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.

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 sufra de un crecimiento acelerado que hasta el día de hoy prevalece.



ANALISIS GENERAL

Resumen
Partido Urbano
Partido General

Sin Escala

Escala region sierra

analisis urbano general de oportunidades en el sector, con una logica de intervencion en espacios limitrofes y con caracteristicas de comunidades necesitadas de infraestructuras, especialmente la vial.

ESTACION INTERMODAL DE TRANSPORTE-CARGA Y MERCADO "LA BOTA"

Analisis sectorial

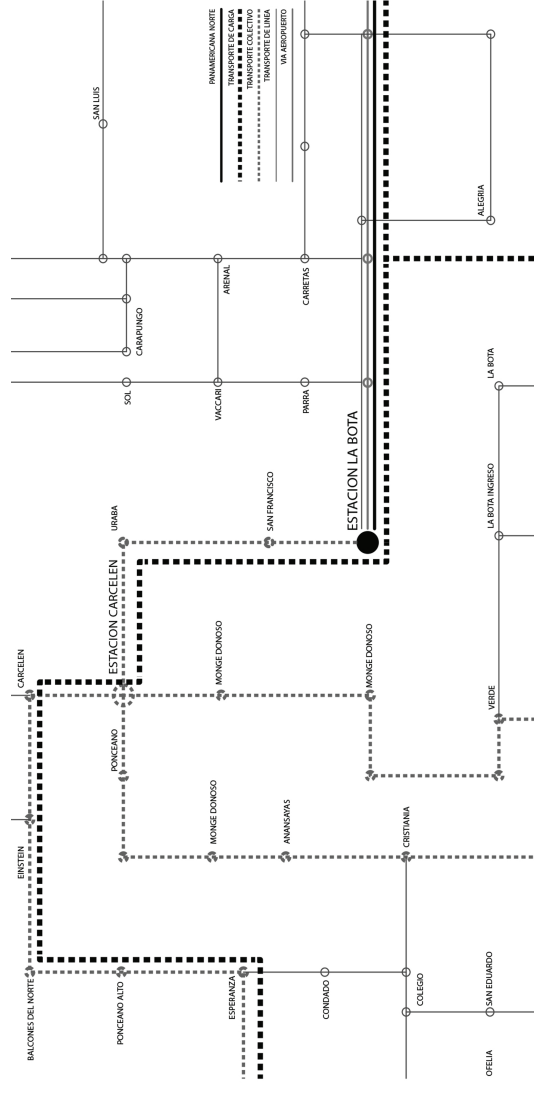
Propuesta sectorial de conectividad espacios publicos

Escala barrial

Por otro lado, el tratamiento lineal de la conexión del proyecto y la zona que mas necesita del transporte (La Bota) deberá responder a infraestructura lineal ya existente, como el que posee la autopista en su desarrollo lineal. Así no solo el proyecto es factible por necesidad, sino también por facilidad de implementación. Cableado, sistemas de alcantarillado, y vías, se encuentran en el eje paralelo al barrio.

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.



ANALISIS GENERAL

Plan urbano General

Propuesta de Sistema de Transporte y líneas de bus

Sin Escala

la red urbana general responde a la conexión de espacios publicos, y dentro de esta logica, las líneas de bus siguen una trama propuesta del eje principal, panamericana norte, y simon bolivar.

ESTACION INTERMODAL DE TRANSPORTE-CARGA Y MERCADO "LA BOTA"

Partido Arquitectónico

Escala del Proyecto

Fase 1: Conexión barrio La Bota con Av. Simón Bolívar

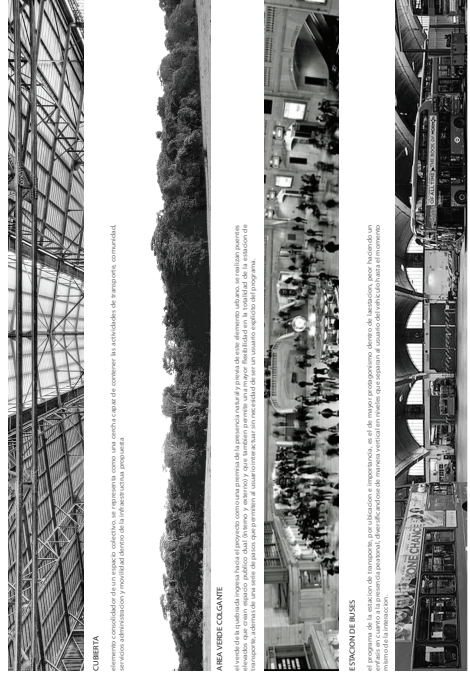
Conexión entre el barrio de La Bota, con la autopista Simón Bolívar, mediante la implantación de puentes peatonales de uso mixto.

Fase 2: Generación de espacio público y eje de nexo entre estación de transporte y el núcleo social desconectado

Eje peatonal dentro del límite entre barrio y autopista, con generación de espacio recreativo, comercial y cultural, aplicado al eje sur-norte.

Fase 3: Proyecto Arquitectónico: Estación de Transporte Intermodal "La Bota"

Implantación de la Estación de Transporte, con espacios de ingreso y salida, y conexión vehicular y peatonal con parque lineal.

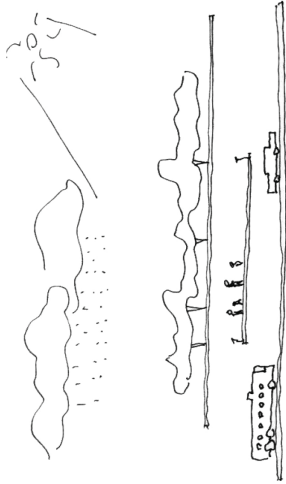


CUBIERTA
elemento contenedor de un espacio colectivo, un referente como una omnia a nivel de contenidos, las actividades de transporte, comunidad, servicios, administración y movilidad dentro de una arquitectura programada

AREA VERDE COLOCANTE
dentado de la voluntad programática de generar un espacio público y promover el uso del espacio público, se generó un espacio verde, un eje peatonal, un espacio de recreación y un espacio de comercio, además de una serie de patios que permiten al usuario tener un contacto con un espacio verde y un espacio de recreación.

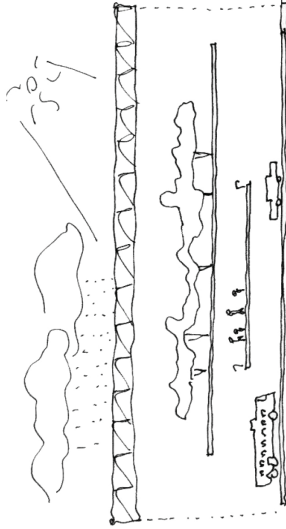
ESTACION DE BUSES
el programa de la estación de transporte, por ubicación e importancia, es el de mayor protagonismo dentro del proyecto, para generar un espacio público y un espacio de recreación, un espacio de comercio y un espacio de recreación, un espacio de recreación y un espacio de comercio.

PADOS DE MANDORRABAY Y PASADIZOS
el elemento más importante del proyecto es el espacio público, dentro de él, se generó un espacio público y un espacio de recreación, un espacio de recreación y un espacio de comercio, un espacio de recreación y un espacio de comercio.



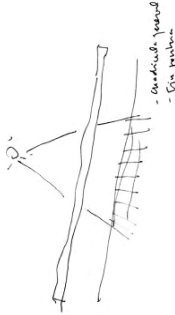
ESQUEMA INICIAL DE PROPUESTA

combinación de actividades vehiculares, peatonales, comerciales y de recreación

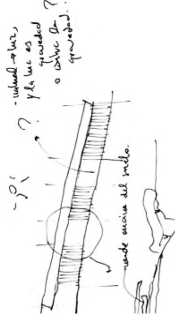


ESQUEMA DE CUBIERTA

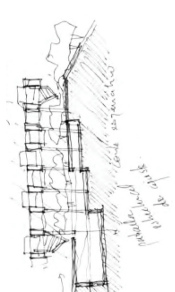
características y efectos internos de la cubierta



cubierta como elemento contenedor de programas diversos (estación, mercado, peaton, comunidad) que genera un núcleo dinámico dentro del sector en su mayoría residencial e industrial, la cubierta protege de la interperie y genera tramas de sombra.



el elemento con perforaciones superiores permite crear zonas de luz y sombra, y también crear ritmo dentro de las plataformas programáticas, además, crea sitios donde la lluvia y luz entran de manera natural y otros que se filtran.

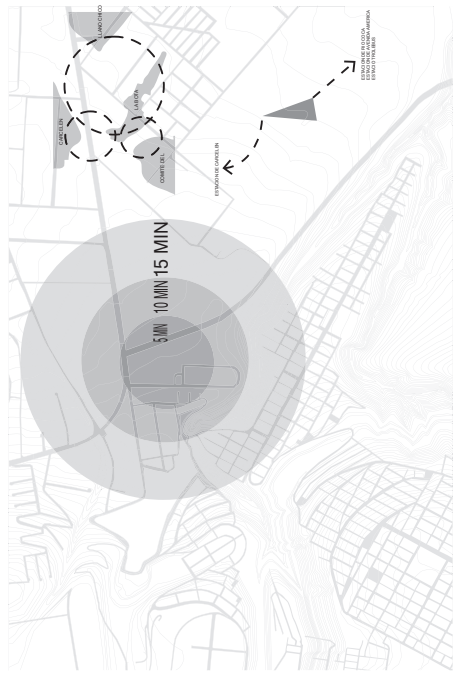
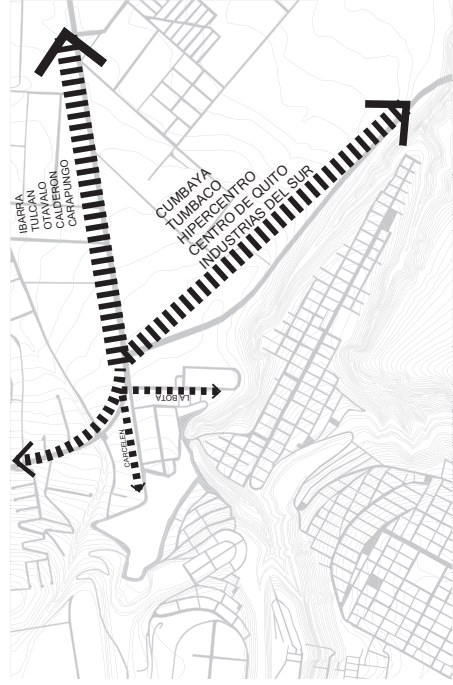


los desafíos de los elementos lineales longitudinales crea uniformidad en el proyecto, además de ser un gesto que permite la iluminación interna con degradaciones, dependiendo de la cantidad de programa y sus características.

ANÁLISIS GENERAL

Partido General
Esquemas Específicos

Sin Escala



PROGRAMA

DIAGRAMAS Y DIBUJOS INICIALES