

UNIVERSIDAD SAN FRANCISCO DE QUITO

Colegio de Arquitectura y Diseño Interior

**Red de espacios públicos: Vinculación del mercado de Iñaquito
al Eje Conector de Parques Urbanos**

Patricia Alarcón Gallo

José Miguel Mantilla, M.Sc., Director de Tesis

Tesis de grado presentada como requisito
para la obtención del título de Arquitecto

Quito, mayo de 2015

Universidad San Francisco de Quito
Colegio de Arquitectura y Diseño Interior

HOJA DE APROBACIÓN DE TESIS

**Red de espacio público: vinculación del mercado de Iñaquito al Eje
Conector de Parques Urbanos**

Patricia Alarcón Gallo

José Miguel Mantilla, M.Sc.,
Director de Tesis

Diego Albornoz, Ph. D.,
Miembro del Comité de Tesis

Elena Garino, Arq.,
Miembro del comité de Tesis

Marcelo Banderas, M.Sc.,
Decano del CADI

Quito, mayo de 2015

»

© DERECHOS DE AUTOR

Por medio del presente documento certifico que he leído la Política de Propiedad Intelectual de la Universidad San Francisco de Quito y estoy de acuerdo con su contenido, por lo que los derechos de propiedad intelectual del presente trabajo de investigación quedan sujetos a lo dispuesto en la Política.

Asimismo, autorizo a la USFQ para que realice la digitalización y publicación de este trabajo de investigación en el repositorio virtual, de conformidad a lo dispuesto en el Art. 144 de la Ley Orgánica de Educación Superior.

Firma:

Nombre: Patricia Alarcón Gallo

C. I.: 1714668876

Fecha: Quito, mayo de 2015

RESUMEN

Partiendo del análisis teórico de la trama urbana en base a las tres instituciones humanas determinadas por Louis Khan, se plantea un proyecto de escala urbana en el sector centro-norte de la ciudad de Quito que vincule los tres parques urbanos del sector a través de una red de espacio público conformada por tres elementos: eje, nodos y parques. Este planteamiento urbano determina a la Av. Amazonas como el Eje Conector de Parques Urbanos por se la única vía que vincula los tres parques y propone un replanteamiento de la avenida en anchos de vía, implementación de ciclovía, regularización de la línea de construcción, marquesinas y ampliaciones del espacio público en pequeñas plazas en las intersecciones creando nodos de espacio público a distancias cómodas de recorrer para el peatón generando una secuencia de espacio público entre los parques de el Bicentenario, La Carolina y el Ejido.

Partiendo de este planteamiento urbano se desarrolla uno de los nodos propuestos, ubicado en la intersección de la Av. Amazonas y Alfonso Pereira. El proyecto arquitectónico plantea la vinculación del mercado de Ñaquito al Eje Conector de Parques Urbanos a través del desarrollo de un proyecto integral que vincula los dos lotes elegidos generando una secuencia de plazas hacia el mercado creadas por el método de ensamblaje de las edificaciones del proyecto. El proyecto se desarrolla en base a la tipología de plataforma y torre incluyendo dentro del programa oficinas y programa cultural como teatro y galerías relacionadas directamente a la Av. Amazonas y programa de vivienda y comercio y mercados hacia el interior del proyecto.

ABSTRACT

Beginning with an analysis of the urban form based on the human institutions stated by Louis Khan a urban project was developed in the north-center part of the city of Quito with the purpose of linking the tree urban parks located in these area through a Public Space Network including three elements: axis, nodes and urban parks. This project establishes Amazonas Avenue as the linking axis of urban parks due to the fact that it is the only avenue that connects the tree of them. The plan includes changing street width, the implementation of cycle lane, establishing parameters for buildings and public space enlargement creating nodes located at comfortable walking distances from each other in order to create a public space sequence between the Bicentenario park, La Carolina park and El Ejido park.

For the development of architectural project the node in the intersection of Amazonas Avenue and Alfonso Pereira was chosen. The project strategized linking the Ñaquito Market to the Amazonas Avenue through the development of a project that links the two lots through a sequence of public squares formed by the method of assembly building lots. The project develops base on the typology of platform-tower including in its program offices and cultural services such as theater and gallery directly related to Amazonas Avenue and housing, shops and market in the inner part of the project.

TABLA DE CONTENIDO

Resumen	5
Abstract	6
CAPÍTULO 1: MARCO TEÓRICO	
Trama urbana: las tres instituciones de kahn.....	8
Esquina: modelo primogénito de ciudad	9
CAPÍTULO 2: ANALISIS URBANO	
Análisis sector centro-norte.....	10
Análisis Av. Amazonas: eje conector de Parques Urbanos	12
CAPÍTULO 3: PLANTEAMIENTO URBANO	
Realidad Urbana	15
Partido Urbano	15
Sistema	16
Propuesta urbana	17
CAPÍTULO 4: ANÁLISIS DEL SITIO	
Ubicación del proyecto.....	20
Análisis preexistencias.....	21
CAPÍTULO 5: PLANTEAMIENTO ARQUITECTÓNICO	
Partido arquitectónico.....	27
Propuesta arquitectónica.....	31
Desarrollo arquitectónico.....	33
REFERENCIAS	46

MARCO TEÓRICO

“El protagonista de un proyecto urbano es el espacio público, el lugar donde la realidad colectiva de una ciudad se produce.” (Gehl, 2006)

-Oriol Bohigas-

Trama urbana: las tres instituciones humanas de Kahn

La trama urbana es el contexto en que se desarrolla la ciudad y la posibilidad de encuentro e interacción entre sus habitantes. Para el desarrollo de esta tesis se tomará la definición de Louis Kahn de los elementos que conforman la trama urbana, los que él determina como las tres instituciones humanas: calle, plaza y escuela.

Calle: Elemento lineal de distribución, circulación y vínculo entre dos puntos. Es un lugar de encuentro y usos múltiples.

Plaza: Espacio público de encuentro y recreación. Es donde los deseos individuales se confunden y se mezclan con objetivos colectivos.

Escuela: Lugar creado para satisfacer el deseo de aprender y de desarrollo del hombre. A nivel urbano-formal es el espacio construido. (Giurgola, 1996)

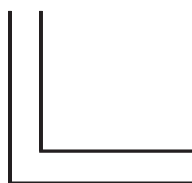
Partiendo de estos tres elementos se entiende la ciudad como un lugar de encuentro por excelencia en donde el conjunto de las tres instituciones humanas de Kahn forman una red de espacios que hacen posible la distribución, la circulación, el vínculo, el encuentro, la interacción, la recreación y el aprendizaje.

Esquina: modelo primogénito de la ciudad

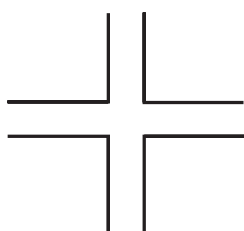
El origen de todas estas posibilidades es el cruce de los elementos, que entendido formalmente en la trama urbana es el cruce de dos calles: la esquina.

A nivel pragmático la esquina es el modelo primogénito de la ciudad porque es el origen del primer encuentro que posibilita el desarrollo de toda la trama urbana. Como analiza Solá-Morales en su texto *Ciudades y Esquina Urbanas*, el cruce de dos calles genera una esquina, el encuentro de cuatro esquinas genera un cruce y la sucesión de estos encuentros genera la trama urbana. (De Solá-Morales, 2004)

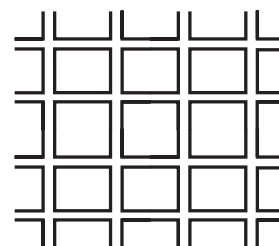
En la esquina surge la primera intersección de calles, el primer encuentro de personas, espacios, situaciones y culturas. La ampliación de la esquina crea la plaza por la necesidad de colectivizar el encuentro en un espacio cívico, abierto, multifuncional y público. La repetición de estos encuentros forma la red el espacio público: la trama urbana.



1. Esquina: encuentro de dos calles



2. Cruce: encuentro de cuatro esquinas.



3. Trama urbana: repetición de encuentros.

Análisis urbano

Análisis urbano: sector centro-norte

Partiendo del análisis teórico de los elementos que conforman la trama urbana se realizó un análisis del sector centro-norte de la ciudad de Quito debido a que es un sector en proceso de consolidación que tiene dos de los parques urbanos con mayor escala en la ciudad, el parque del Ejido y el parque de La Carolina; y el proyecto de construcción del Parque Bicentenario en el área del antiguo aeropuerto Mariscal Sucre. Esto tres elementos se entiende dentro del análisis de Kahn como “plaza” en la comprensión de espacio público de encuentro y recreación.



Delimitación sector centro-norte
escala 1:200000



consolidado ←

→ poco consolidado

Llenos y vacíos
escala 1:75000

La ubicación del antiguo aeropuerto dentro casco urbano ha frenado el desarrollo de este sector de la ciudad durante décadas, por lo que su salida y el proyecto del parque Bicentenario crea nuevas oportunidades de desarrollo para el sector y cambios en el crecimiento de toda la ciudad.

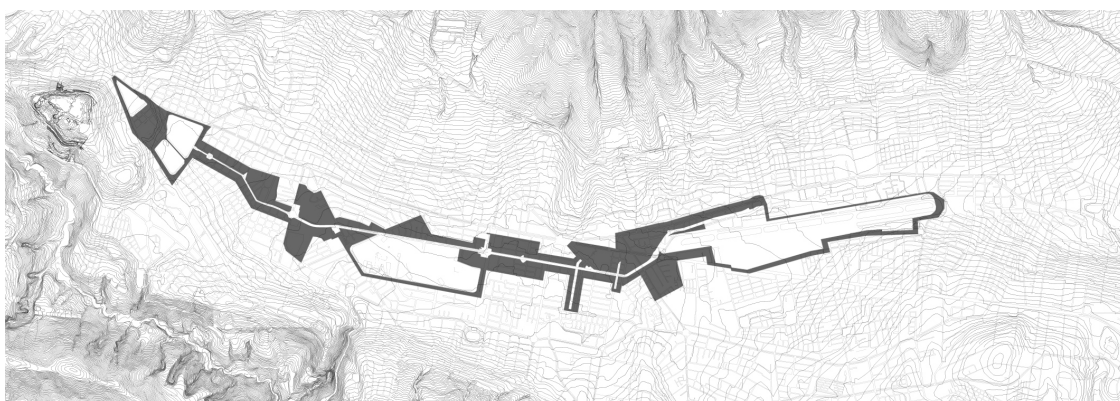


En el análisis del elemento “calle” dentro del estudio del sector centro norte se encontró de especial interés la Av. Amazonas porque además de su condición como conectora comercial es la única vía que vincula los tres parques: inicia en el parque Bicentenario, bordea el límite oeste del parque de La Carolina y remata en El Ejido. Sin embargo, el uso de suelo, el perfil vial, la calidad del espacio público y el proceso de consolidación urbana varía a lo largo de la Av. Amazonas afectando a la continuidad de la circulación peatonal en el eje. La circulación peatonal se ve interrumpido entre la Av. Orellana y Av. Eloy Alfaro por variación

del perfil vial y en el limite sur del Parque Bicentenario por el intercambiador del Labrador.



Delimitación de área de intervención



Relación vacío-espacio construido
escala 1:75000

Esto genera una problemática en el vínculo entre los parques logrando que estos solo sirvan al sector en el que se encuentran perdiendo la conectividad entre si y la continuidad del espacio público fuera de sus límites.

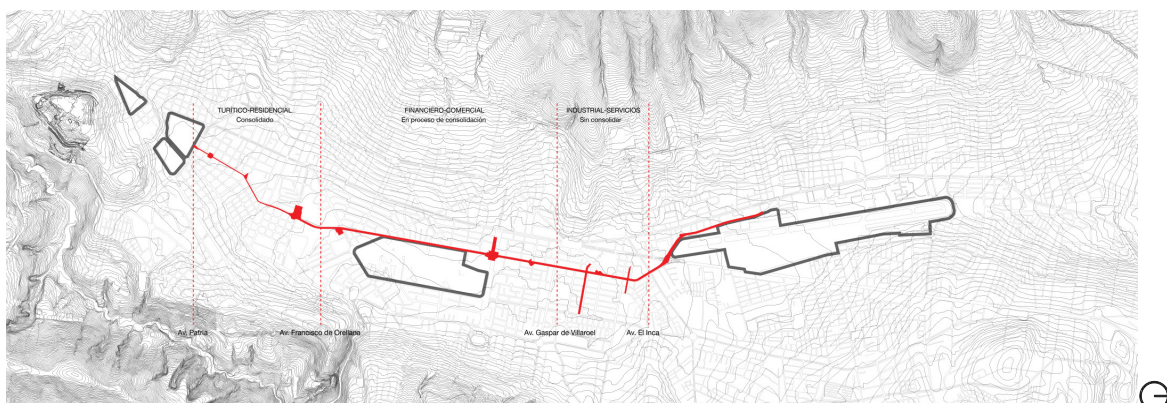
Análisis eje conector comercial: Av. Amazonas

Centrándose en el análisis puntual de la Av. Amazonas se encontró características interesantes a lo largo de su recorrido en temas de niveles de consolidación, perfil vial y planteamiento y relaciones urbanas. Estudiando estos tres aspectos el eje se puede dividir en tres sectores: el primero desde la Av. Patria hasta la Av. Francisco de Orellana, vinculada al parque del Ejido; el

segundo desde la Av. Francisco de Orellana hasta la Av. Gaspar de Villarroel, vinculada la Parque de La Carolina; y el tercero desde la Av. Gaspar de Villarroel hasta la Av. Prensa en donde culmina a Av. Amazonas, vinculado al parque Bicentenario.

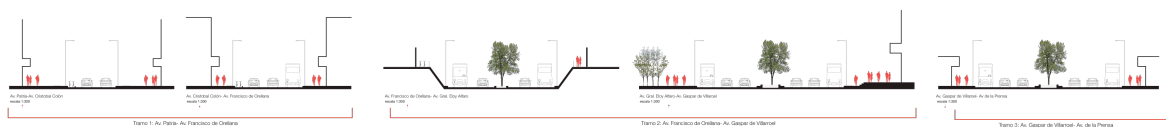


El nivel de consolidación de la Av. Amazonas en el tramo de la Av. Patria hasta la Av. Francisco de Orellana es alto. Es un sector turístico-residencial que cuenta con una trama urbana compacta que incluye comercio, vivienda, residencia turística, recreación y actividad financiera-comercial. La segunda etapa que va desde la Francisco de Orellana hasta la Av. Gaspar de Villarroel es un sector medianamente consolidado con uso de suelo financiero-gubernamental cuya actividad y uso es mayoritariamente comercial, financiero, de servicios y recreativo en el sector del parque de La Carolina. El tercer sector que va desde la Gaspar de Villarroel hasta la culminación de la Av. Amazonas es el sector menos consolidado debido a la ubicación del antiguo aeropuerto con un uso de suelo industrial-servicios que incluye servicios industriales como mecánicas, gasolineras, concesionarios, vivienda y servicios.

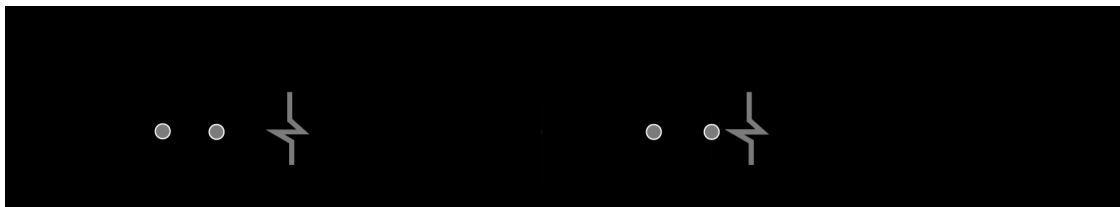


Tramos de la Av. Amazonas por uso de suelo y consolidación
escala 1:75000

El perfil vial del eje mantiene una organización constante en su estructura con variaciones en alturas y dimensiones. A lo largo de la Av. Amazonas el comercio se desarrolla en planta baja liberando las primeras plantas con una marquesina que unifica la fachada urbana. Las diferencias en dimensiones y consolidación marcan el mayor o menor respeto por la regulación de conectora comercial. Los sectores en los que se clasifican los tramos son los mismos del nivel de consolidación. En el primer tramo, que va desde la Av. Patria hasta la Av. Francisco de Orellana, el perfil vial tiene edificaciones entre 3-8 pisos de altura con comercio y servicios en la planta baja en donde la altura de la marquesina es a 1 piso de altura. El segundo tramo, que va desde la Av. Orellana hasta la Gaspar de Villarroel, tiene edificios entre 10-15 pisos de altura con comercio y servicio en la planta baja en donde la marquesina se encuentra a 2 pisos de altura con una interrupción en la continuidad peatonal entre la Av. Eloy Alfaro y Av. Orellana. El tercer tramo, que va desde la Av. Gaspar de Villarroel, tiene un perfil vial con edificaciones entre 1-10 pisos de altura en donde la presencia de la marquesina es escasa y se encuentra a 1 ½ de altura.



En cuanto al planteamiento y relaciones urbanas la Av. Amazonas de sur a norte tiene ampliaciones de espacio público mediante plazas en el cruce de vías formadas por el retranqueo de las edificaciones. Estas plazas se dan, de sur a norte, en los cruces de la Av. Amazonas con las calle Jorge Washington y con la calle Gral. Veintimilla, ubicadas a 400m de distancia cada una.



Realidad urbana: desvinculación de parques urbanos

El sector centro-norte de la Ciudad de Quito tiene 2 parques urbanos consolidados y el proyecto de construcción del Parque Bicentenario en la explanada del antiguo aeropuerto Mariscal Sucre. Los parques sirven al sector específico en que se encuentran pero no tienen vínculo entre sí, ni continuidad del espacio público fuera de sus límites.

En este contexto la Av. Amazonas (conectora comercial) es la única avenida que se relaciona con los tres parques: de sur a norte inicia en el parque El Ejido, limita al oeste con el parque de La Carolina y remata en el parque Bicentenario. Sin embargo el uso de suelo, el perfil vial, la calidad del espacio público y el proceso de consolidación urbana varía a lo largo de la Av. Amazonas. La continuidad de la circulación peatonal se ve interrumpido entre las Av. Orellana y Av. Eloy Alfaro por variación del perfil vial y en el límite sur del Parque Bicentenario por el intercambiador del Labrador.

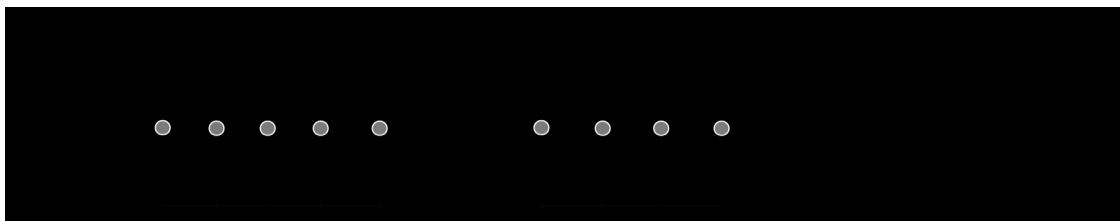
Partido urbano: Calle-Plaza-Parque

El partido urbano se enfoca en las dos primeras instituciones humanas determinadas por Kahn, calle y plaza como espacio público de recreación, mediante la secuencia de espacios calle-plaza-parque.

Sistema: Red de espacios públicos

Respondiendo a las condiciones preexistentes y al potencial de la Av. Amazonas como eje conector de los parques urbanos del sector centro-norte de la ciudad se hace un planteamiento urbano que vincule los tres parques a través de una Red de Espacios Públicos compuesta por 3 elementos:

1. Eje Conector de Parques Urbanos: Av. Amazonas
2. Nodos: Cruce de sendas que generan espacios de permanencia (plazas y parques barriales) ubicados cada 400-500 m.
3. Parques Urbanos: El Ejido, La Carolina, Bicentenario



Se proponen 10 nodos que crean una secuencia de espacios públicos ubicados cada 400-500 m que vinculan los parques urbanos generando espacios de permanencia a distancias caminables mediante la ampliación de la calle en plazas por el retranqueo de las edificaciones. Los nodos de espacio público están ubicados de sur a norte en las siguientes intersecciones:

1. Av. Amazonas y Jorge Washington
2. Av. Amazonas y Gral. Veintimilla
3. Av. Amazonas y Luis Cordero

4. Av. Amazonas y Av. Francisco de Orellana
5. Av. Amazonas y Av. Eloy Alfaro
6. Av. Amazonas y Av. de La República
7. Av. Amazonas y Av. Naciones Unidas
8. Av. Amazonas y Alfonso Pereira

Los dos últimos nodos son parques lineales.



Propuesta Urbana

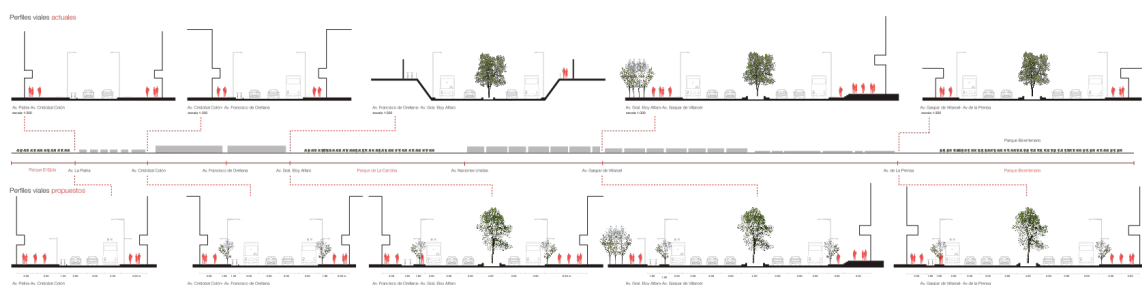
El plan masa para la Av. Amazonas establece cambios y regularización en el perfil vial actual de la avenida a través de los siguientes elementos:

1. Continuidad del espacio público de circulación peatonal regularizando las dimensiones y la continuidad de los espacios de circulación peatonal y vehicular.
2. Ciclovía ubicada entre la acera peatonal y la calle con una barrera de protección arborizada paralela al eje de circulación vehicular,

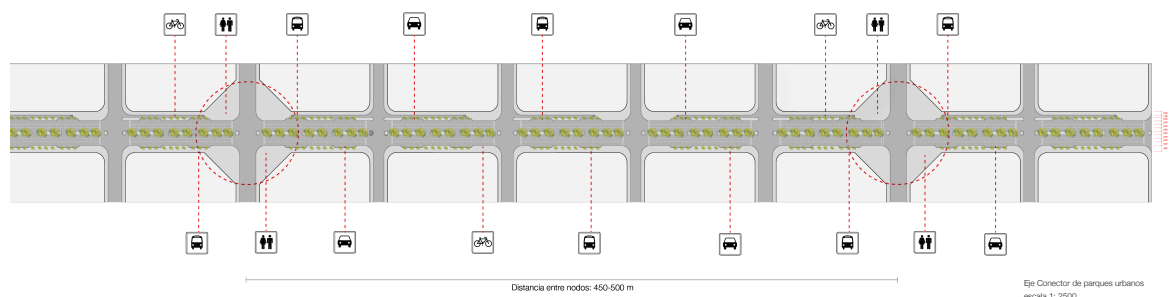
proporcionando una forma de movilidad alterna a través del eje.

3. Bahías de estacionamiento temporal para vehículos.
4. Bahías para paradas de bus que eviten la congestión.
5. Ubicación del comercio en Planta baja con marquesina a una altura entre 1-2 pisos de altura dependiendo del tramo de la Av. Amazonas que se ubique la edificación.
6. Regularización de la altura de edificaciones de acuerdo al tramo de la Av. Amazonas en que se encuentre la edificación
7. Nodos de espacio público ubicados cada 450-500 m.

La regularización de la circulación peatonal, vehicular y de ciclistas, así como la ubicación de paradas de bus y bahías de estacionamiento temporal potencializan la característica de la Av. Amazonas como conectora comercial.

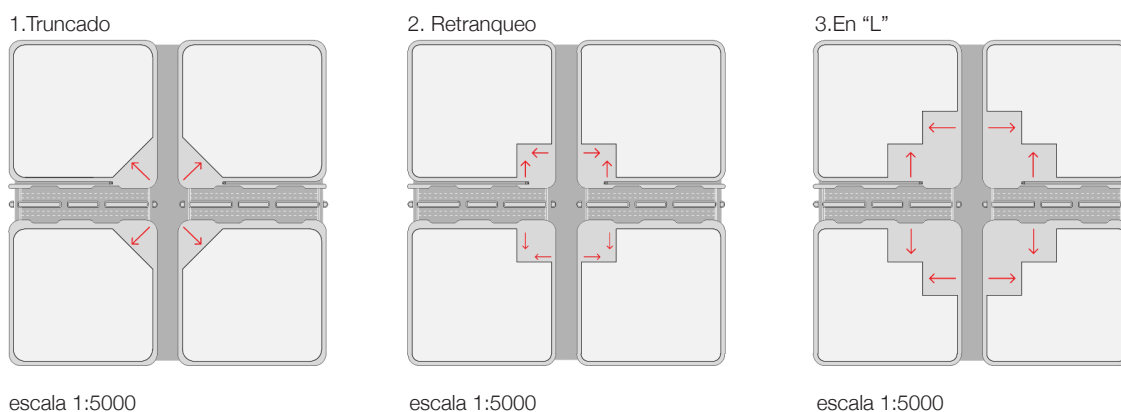


Las paradas de buses y bicicletas y los puntos de servicios de bicicleta pública se ubican en una de las cuadras que contiene el nodo de espacio público para impulsar la actividad en los nodos y su uso como lugar de estancia y vínculo urbano.



La regularización de la altura de edificaciones y el uso y altura de la marquesina busca crear una continuidad en el perfil vial del Eje Conector de Parques Urbanos así como en la fachada de la misma y potenciar su condición de conectora comercial permitiendo la relación directa del comercio y los servicios con el peatón.

Los nodos surgen como una ampliación de la circulación peatonal para crear un espacio de permanencia que genere una secuencia de recorrido de espacios públicos entre parques. En los nodos de espacio público los edificios se retiran para generar plazas de pequeña escala. Existen tres posibilidades de retiro de acuerdo a la escala del edificio, la relación con el entorno, las preexistencias y las dimensiones del perfil vial: truncado, el “L” y retranqueado.

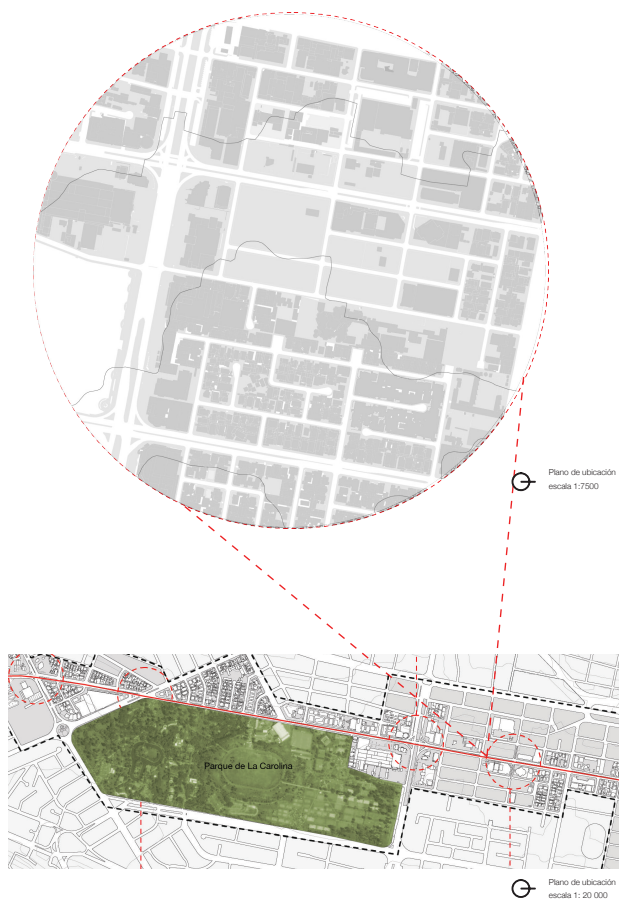


Los **nodos de espacio público** son una ampliación de la calle para espacio de permanencia ubicados a distancias de recorrido peatonal de 450-500 m de distancia. En los **nodos de espacio público** los edificios se retiran para generar plazas de pequeña escala. Existen **tres** posibilidades de retiro: **truncado**, en "L" v **retranqueo**.

ANALISIS DEL SITIO

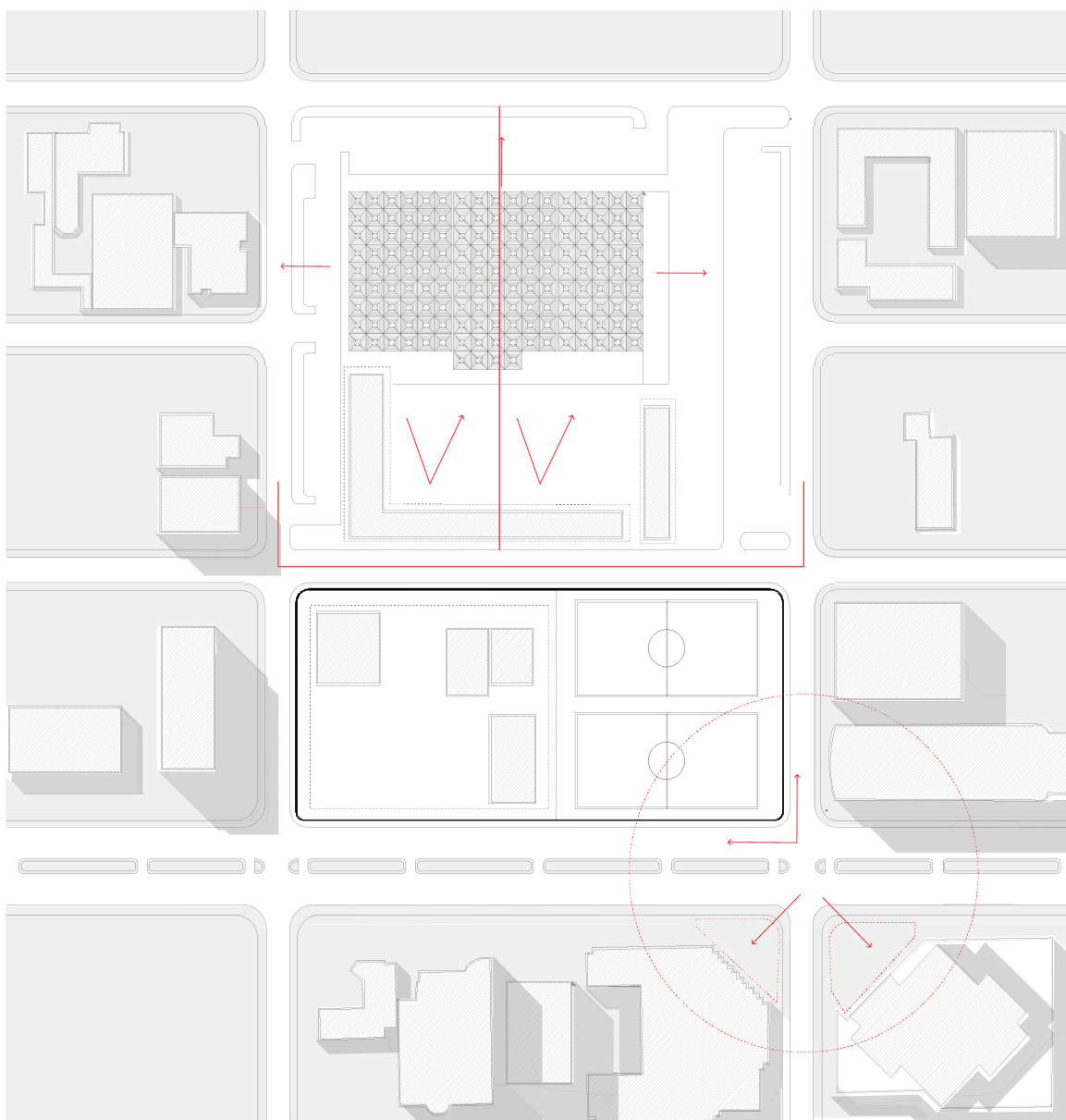
Ubicación

Para el proyecto arquitectónico se desarrolla el nodo de espacio público propuesto en la intersección de la Av. Amazonas y Alfonso Pereira. Es una zona de mediana consolidación por lo que la esquina noroeste de nodo propuesto es un terreno privado sub-utilizado que tiene dos cancha de básquet y cuatro edificaciones de dos pisos de altura que se utilizan de bodega. En el terreno posterior se encuentra el Mercado de Ñaquito (mercado de La Carolina) lo que aumenta e interés de la intervención. Se incluye en el proyecto los dos terrenos para generar un vínculo entre mercado y Eje Conector de Parques Urbanos a través de espacio público.





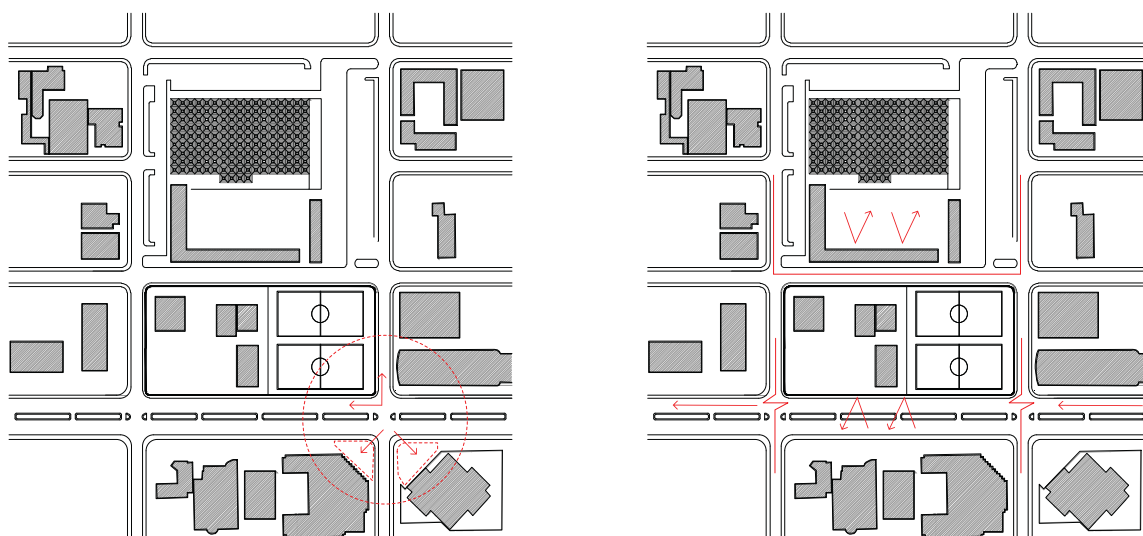
Análisis preexistencias



⊖ Implantación actual nodo
escala 1:2000

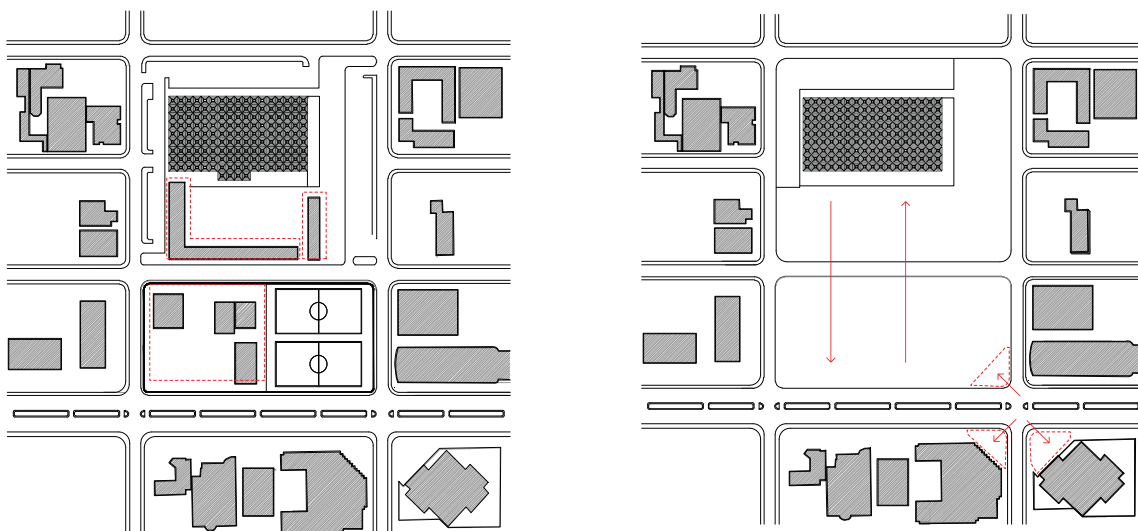
En el análisis de las preexistencias se presentan 3 problemas:

1. La no formación de la plaza que conforma el nodo de espacio público por el cercamiento del terreno
2. La discontinuidad del perfil vial por el terreno en desuso
3. El bloque de las relaciones del Mercado de Ñaquito por el cerramiento del terreno frontal y la construcción de edificaciones posteriores al diseño original que enclaustran el mercado y limita los accesos a la parte posterior y a los laterales del mercado.

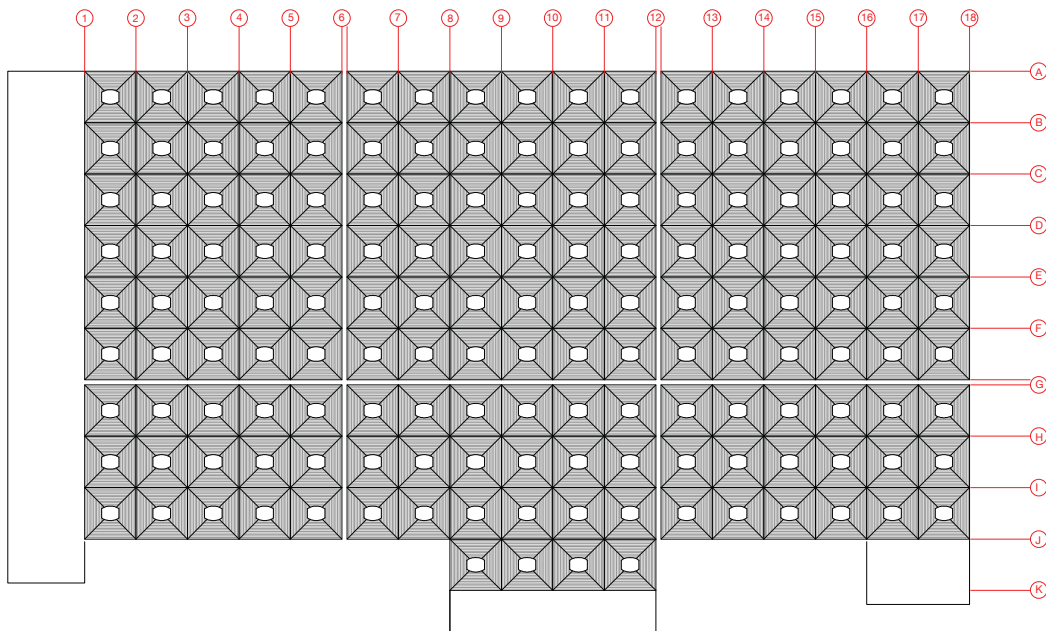


Para solucionar estos problemas se plantea eliminar las cuatro edificaciones en desuso, las dos canchas de básquet y el cerramiento del terreno que limita con la Av. Amazonas. También se plantea eliminar las edificaciones añadidas a la estructura original del mercado para lograr continuidad física y visual desde la Av. Amazonas hacia el mercado.

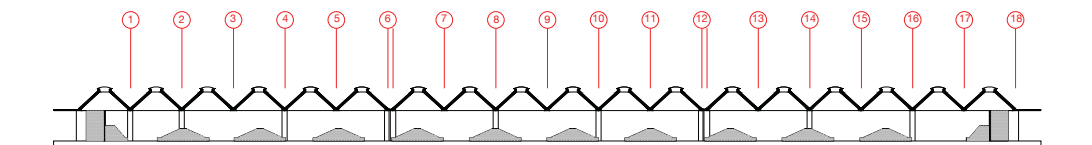
Una vez liberado el terreno frontal se forma una plaza triangular por truncamiento para la formación del nodo de espacio público de acuerdo a las preexistencias con edificaciones que mantengan el perfil vial con comercio en la planta baja, marquesina a 1 ½ pisos de altura y edificaciones con altura mayor a 10 pisos de altura.



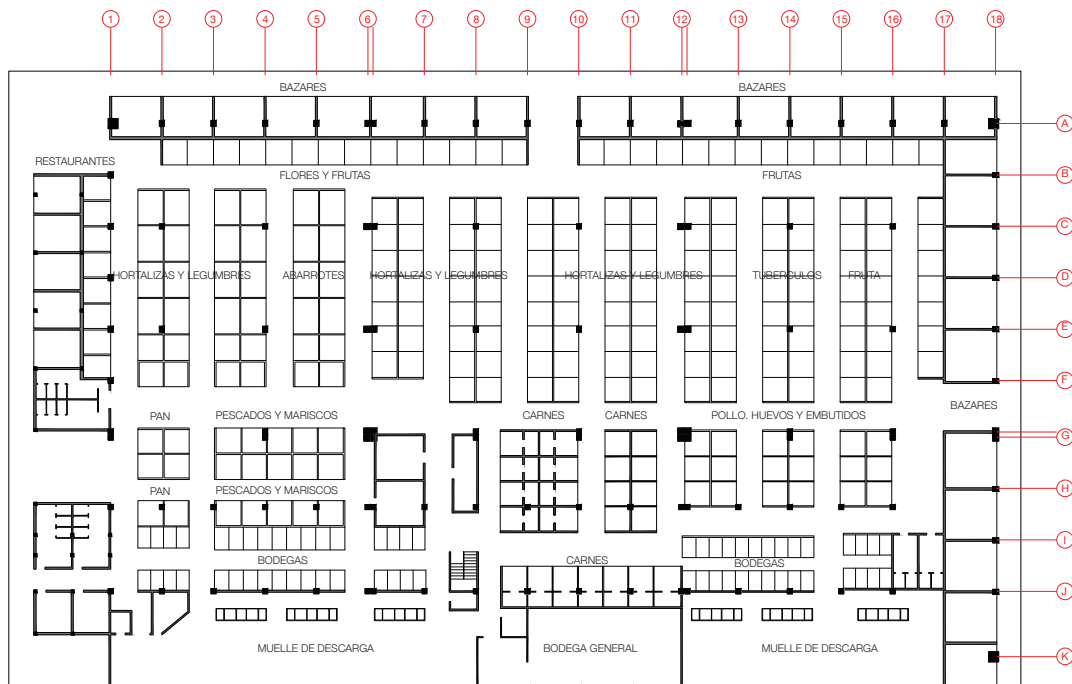
En cuanto al mercado presenta una problemática de organización interna debido a que los acceso se encuentran en la parte posterior y los laterales, mientras que las áreas de abastecimiento, limpieza, almacenaje y refrigeración se encuentran hacia el frente del terreno. Para solucionar este problema se plantea mantener la estructura original diseñada por el arquitecto Mario Solís que se basa en módulos estructurales de lucernarios para rediseñar el interior de acuerdo a las necesidades actuales.



Planta de cubiertas
escala 1:750



corte mercado actual
escala 1:750

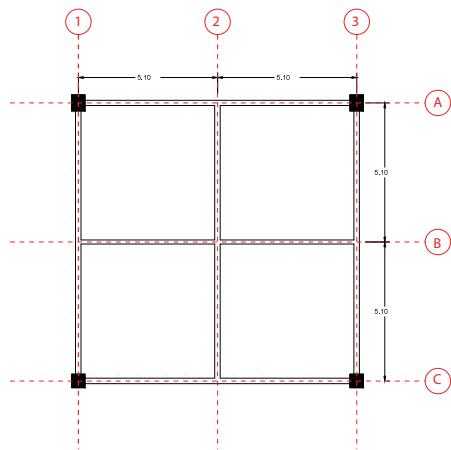


Planta mercado actual
escala 1:750



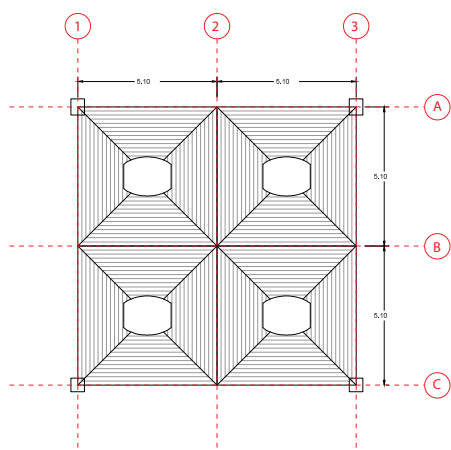
El servicio del mercado se enfoca en venta al por menor de flores, frutas, legumbres, hortalizas, tubérculos, carnes, mariscos, pescados, pollo, lácteos, embutidos, abarrotes y especies distribuidos como se muestra en la siguiente tabla:

Giros	Primera etapa	Segunda etapa	Total
Abarrotes	15	-	15
Bazares	12	16	28
Hortalizas	20	12	32
Frutas	13	25	38
Tubérculos	-	16	16
Flores	10	-	10
Carne	15	6	24
Carbón y Leña	2	-	2
Mariscos y pescados	15	-	15
Pollos-huevos-lácteos	-	15	15
Canastos-yutes-sogas	3	-	3
Cafeterías y refrescos	6	-	6
Pan y hielo	3	-	3
Bodegas	34	30	64



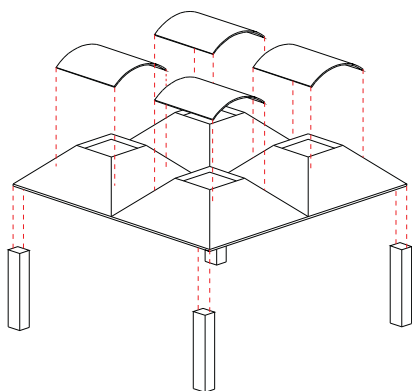
Módulo estructural
escala 1:250

El edificio del mercado de La Carolina (Iñaquito) fue diseñado por el arquitecto Mario Solís y se construyó en 1977 y a partir de ese momento ha sufrido varias modificaciones y ampliaciones por lo que es pertinente analizar la arquitectura actual de la edificación y las modificaciones para poner en valor la estructura original como elemento de rehabilitación.



Módulo cubierta
escala 1:250

La estructura original del edificio tiene 24 módulos estructurales regulares de 10.20 x 10.20 m. Este elemento está formado por cuatro módulos mínimos de 5.10 x 5.10 m con un único apoyo en la esquina exterior. La estructura trabaja en compresión mediante un sistema de cúpulas que permiten una grand luz, necesaria para la actividad del mercado y genera iluminación natural para la edificación.



Axonometría módulo estructural
escala 1:250

Las cúpulas son pirámides truncadas en hormigón apoyadas en columnas de 0.50x0.60 m del mismo material. La repetición del módulo estructural da como resultado cruceros de 10.20 x 10.20 m en donde se desarrollan las diversas actividades del mercado. Las divisiones son de mampostería de bloque.

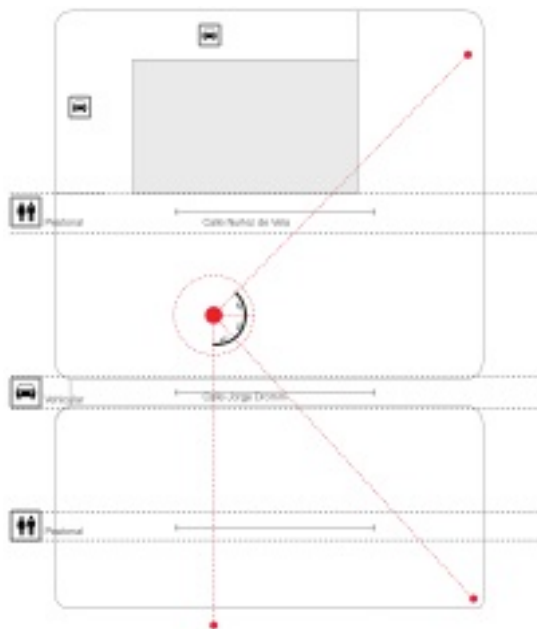
Partido arquitectónico

Una vez liberado los terrenos de las edificaciones en desuso del terreno frontal y las edificaciones añadidas del mercado se plantea vincular el mercado de Iñaquito al Eje Conector de Parques Urbanos por medio de una secuencia de plazas que permitan la continuidad del espacio público entre el eje lineal, las plazas y el mercado creando vínculos físicos y visuales entre estos dos elementos de la trama urbana.

Se determina como espacio jerárquico el vacío al frente del mercado que permitirá la extensión del mercado hacia el espacio público y se busca vínculos al mismo desde diferentes puntos del proyecto.

Partiendo del análisis del contexto se establece la continuidad de la circulación vehicular y peatonal mediante calles que atraviesan el proyecto paralelamente a la Av. Amazonas. La calle Jorge Dromm de circulación vehicular que divide los dos terrenos; la continuación de la calle Conor como un eje de circulación peatonal dentro del proyecto y otra calle peatonal en el terreno frontal del proyecto. Además de generar ejes de circulación dentro del proyecto estas calles delimitan el espacio jerárquico.

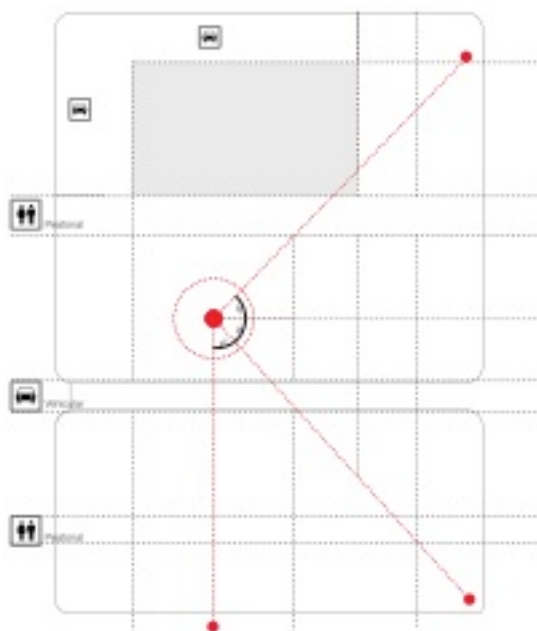
Se trazan ejes de las relaciones buscadas que determinen la organización espacial del complejo. Primero desde la plaza que forma el nodo de espacio público creando una diagonal visual hacia el espacio jerárquico. Luego se establece otro que parte de la Av. Amazonas en la mitad del terreno y culmina en el espacio jerárquico. Finalmente se establece otra diagonal desde la plaza de acceso al mercado de Iñaquito desde la calle Iñaquito, creando una relación física y visual hacia el espacio jerárquico.



Espacio jerárquico: Vacío al frente del mercado. Permite la extensión del mercado hacia el eje de la Av. Amazonas.

Calles: Continuidad de la circulación vehicular y peatonal con ejes que atraviesan el proyecto paralelamente a la Av. Amazonas. La Jorge Dromm de circulación vehicular que divide los dos terrenos y dos ejes de circulación peatonal, uno en cada terreno .

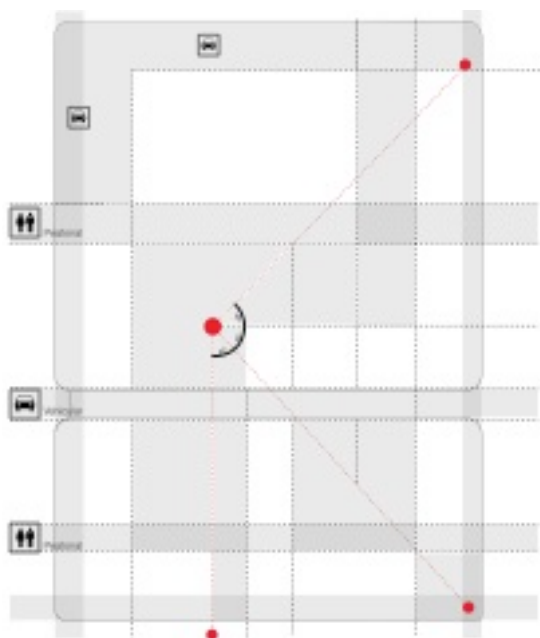
Ejes diagonales: vínculos desde los accesos del proyecto al espacio jerárquico



Ejes diagonales: Vínculos desde los accesos del proyecto al espacio jerárquico. 1. desde la plaza el nodo 2. desde la Av. Amazonas a la mitad del terreno 3. desde el acceso de la calle Ñaquito.

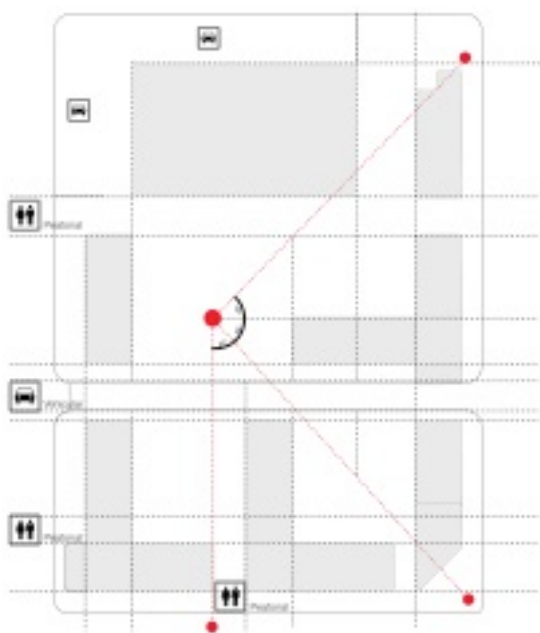
Ejes perpendiculares: Ejes perpendiculares basados del edificio preexistente del mercado, los ejes de vehiculares y peatonales y las diagonales establecidas para determinar la organización espacial del complejo.

Partiendo de los ejes establecidos se delimitan los vacíos que permitan la continuidad espacial hacia el espacio jerárquico partiendo de los puntos de acceso establecidos.



Delimitación del vacío: Partiendo de los ejes establecidos se establecen los vacíos que permitan la continuidad espacial hacia el espacio jerárquico partiendo de los puntos de acceso establecidos.

El espacio negativo de la formación de las plazas determina la organización del espacio construido, creando barras que determinan las plazas conteniendo el espacio vacío entre a los edificios.

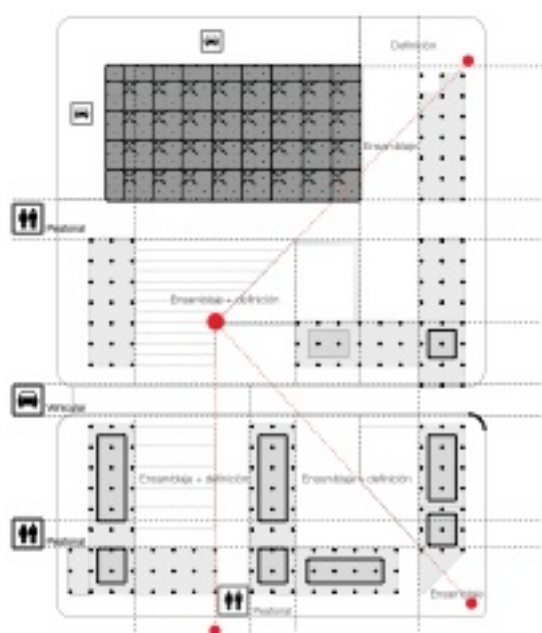


Espacio negativo-construido: El espacio negativo de la formación de plazas determina la organización del espacio construido, creando barras que determinan las plazas por **ensamblaje** conteniendo el espacio vacío entre los edificios.

Partiendo de estos ejes se determinan las plazas que crean la secuencia espacial hacia el mercado formadas por ensamblaje y definición.

Ensamblaje: parte de la composición espacial de los elementos construido en base a un concepto de llenos y vacíos en donde los espacios construidos se ubican de tal forma que el espacio intermedio resultante entre los mismos genera una plaza

Definición: la plaza se define por si misma a través de la materialidad, cambios de altura o espacio abierto continuo. (Schenk, 2013)



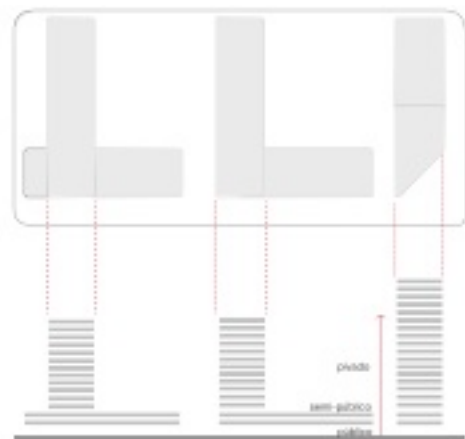
Las plazas se forman por el uso de dos métodos: ensamblaje y definición.

Ensamblaje: Parte de la composición espacial de los elementos construidos en base a un concepto de llenos y vacíos en donde los espacios construidos se ubican de tal forma que el espacio intermedio resultante entre los mismos genere una plaza

Definición: La plaza se define por si misma a través de la materialidad, un cambio de altura o espacio abierto continuo.

A nivel vertical los edificios se desarrollan con la tipología de plataforma-torre elevada sobre pilotes, generando un portal que facilita las relaciones físicas y visuales hacia las plazas y mantienen las características de la Av. Amazonas. Los res elementos a nivel vertical son portal, plataforma y torre/barra. El portal contiene el espacio público para la circulación peatonal, el acceso a los edificios, comercio y servicios en envolventes transparentes. Sus características facilitan las relaciones físicas y visuales hacia las plazas y mantiene las características urbanas del Eje Conector de Parques Urbanos. Las plataformas están ubicadas a la altura de las marquesinas establecida para la Av. Amazonas y en ellas se desarrollan actividades semi-públicas y de servicio. En las torres y barras se

desarrollan las actividades privadas manteniendo el perfil urbano de la Av. Amazonas con edificaciones entre 15-24 pisos de altura.



A nivel vertical los edificios se desarrollan con la tipología de **plataforma-torre** elevada sobre pilotes, generando un portal que facilita las relaciones físicas y visuales hacia las plazas y mantiene las características de la Av. Amazoans.

Portal: Espacio público para la circulación peatonal, el acceso a los edificios, comercio y servicios en envolventes transparentes. Facilita las relaciones físicas y visuales hacia las plazas y mantiene las características del Eje Conector de Parques urbanos.

Plataforma: Ubicadas a la altura de la marquina establecida para el Eje Conector de Parques Urbanos. Se desarrollan actividades semi-públicas de servicio.

Torre/Barra: Se desarrollan actividades privadas. Mantiene el perfil vial de la Av. Amazoans con edificaciones entre 15-24 pisos de altura.

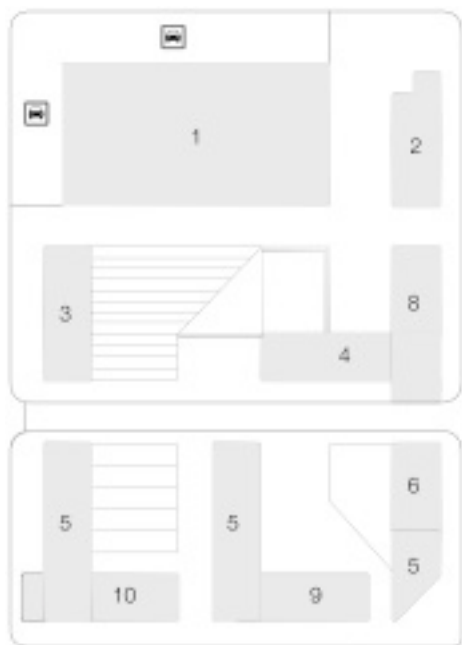
Propuesta Arquitectónica: secuencia de plazas

El proyecto plantea una secuencia de plazas contenidas por el espacio construido que vinculan el mercado de Ñaquito con el Eje Conector de Parques Urbanos de manera que genere un vínculo urbano a nivel horizontal y privatización de actividades a nivel vertical. Para esto se plantea los siguientes elementos programáticos: mercado de perecibles y abarrotes, mercado de flores, mercado gastronómico, vivienda, oficinas, restaurantes, cafeterías, comercio, centro de convenciones, teatro y galería de arte.

Hacia la Av. Amazonas se propone liberar la planta baja para acceso a las plazas, comercio y acceso a las edificaciones. En la plataforma se plantean programas semi-públicos de servicios que incluyen galería de arte, teatro, cafetería y restaurante. En las barras y torre se propone programas privados de oficinas.

En la plataforma del terreno posterior se propone un centro de convenciones con entrada independiente desde la Jorge Dromm y en la barra se propone vivienda para enriquecer la oferta programática por la relación directa con el mercado.

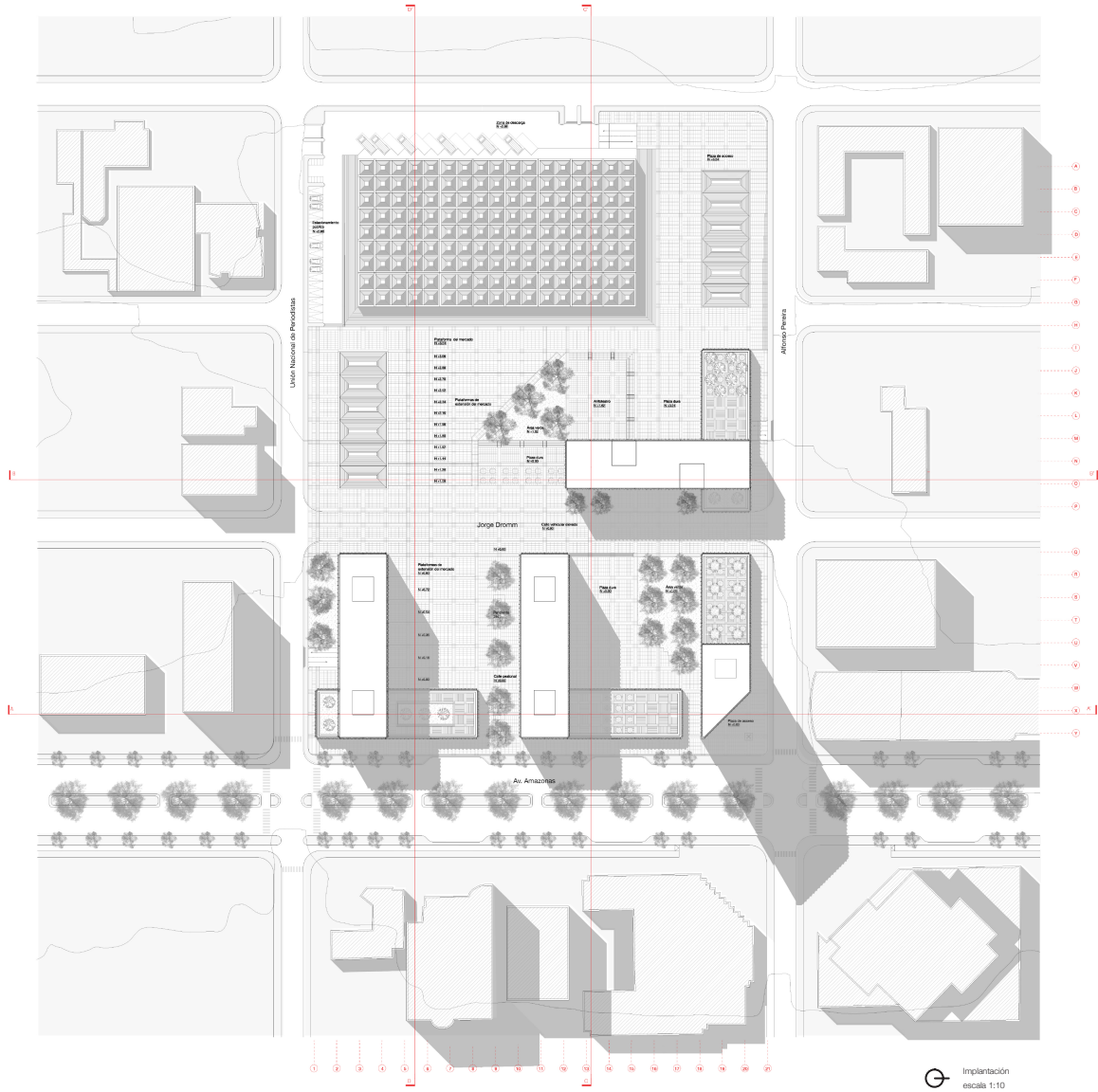
Para el programa de los mercados se reutiliza la estructura original del mercado y se diversifica su oferta aumentando dos estructuras nuevas para el mercado gastronómico y el de flores, dejando la estructura original remodelada para el uso exclusivo del mercado de perecibles y abarrotes.

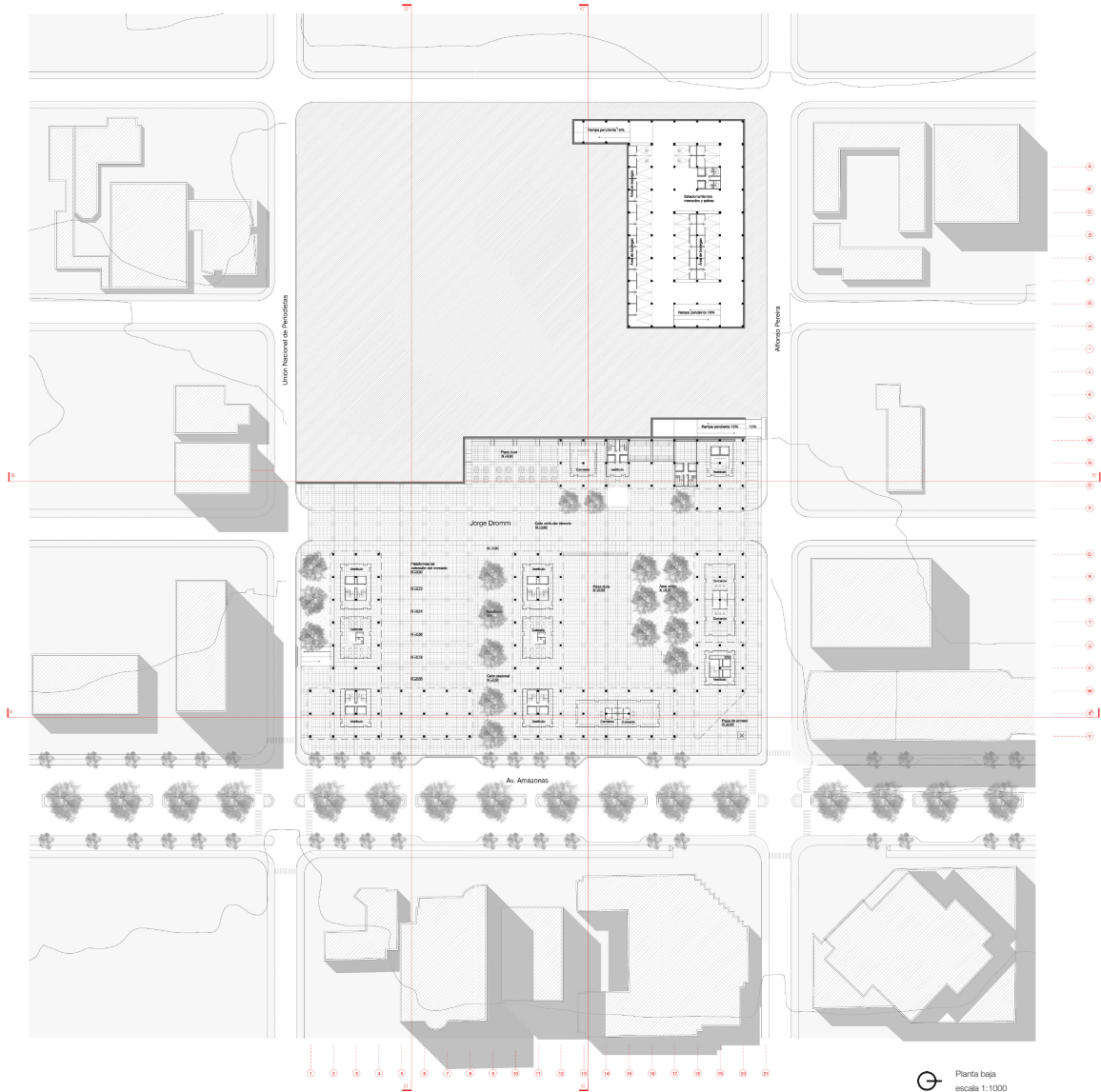


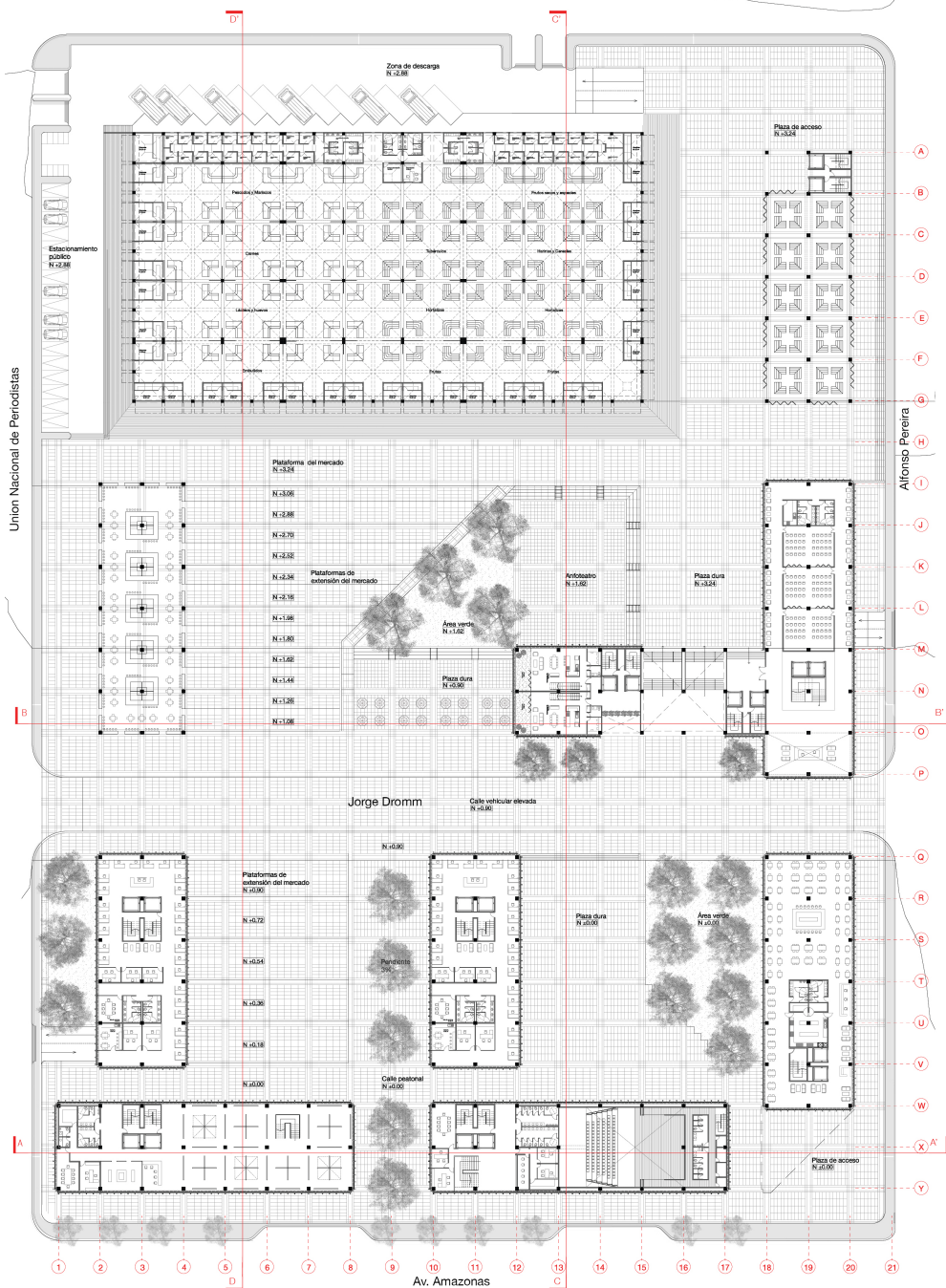
- | | |
|--------------------------------------|------------------------------|
| 1. Mercado de perecibles y abarrotes | 6. Restaurantes y cafeterías |
| 2. Mercado de flores | 7. Comercio |
| 3. Mercado gastronómico | 8. Centro de convenciones |
| 4. Vivienda | 9. Teatro |
| 5. Oficinas | 10. Galería de arte |

Analizando desde el concepto de las tres instituciones humanas de Kahn: calle, plaza y escuela; la Av. Amazonas constituye la “calle” como el eje de distribución, circulación y vínculo entre los parques urbanos. El nodo de espacio público y las plazas internas del proyecto constituyen el espacio público de encuentro y recreación. El mercado y las edificaciones que contiene el vacío de las plazas constituye “la escuela” como el espacio construido para satisfacer el deseo de aprender y las actividades del hombre.

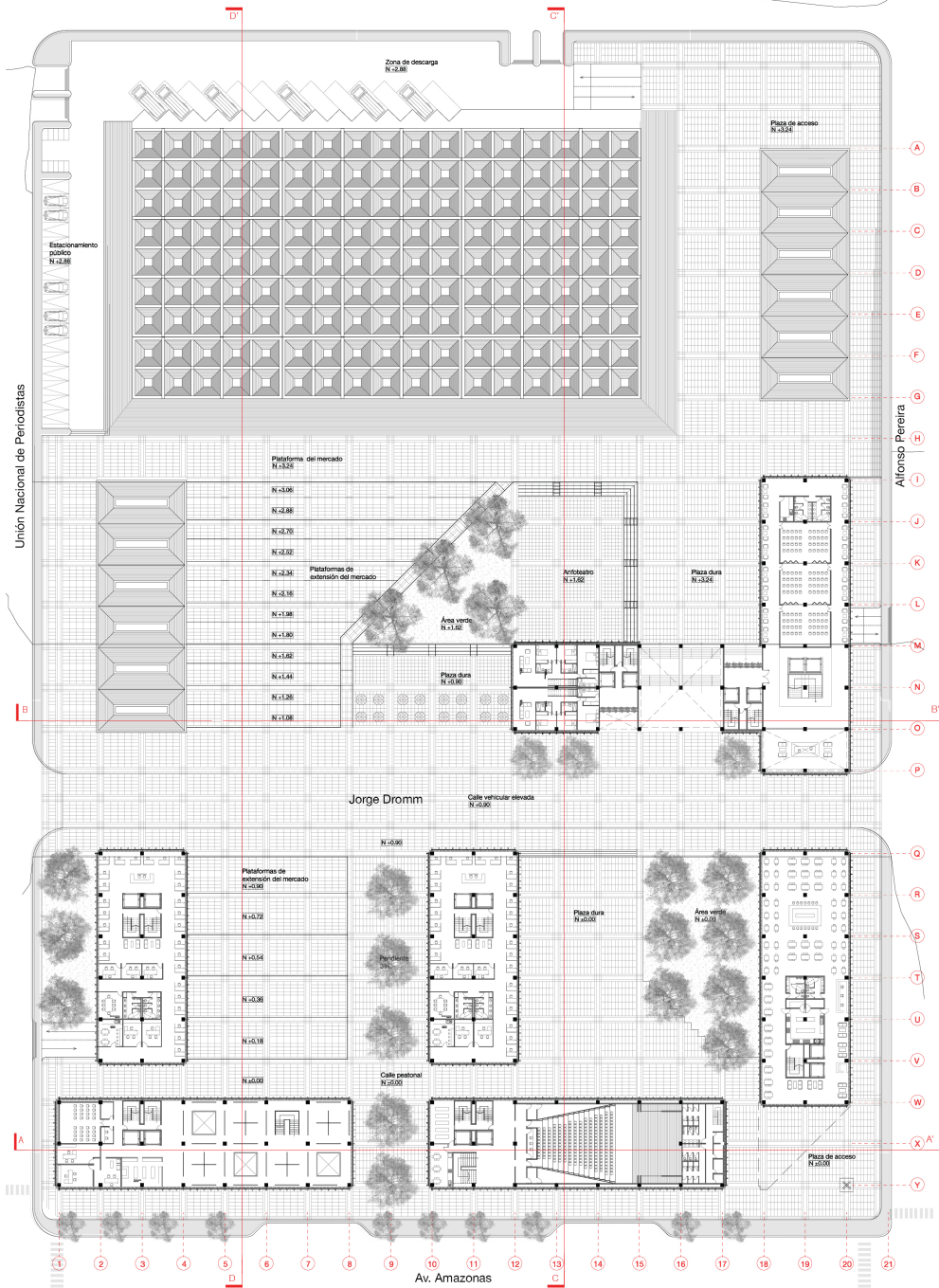
Desarrollo arquitectónico



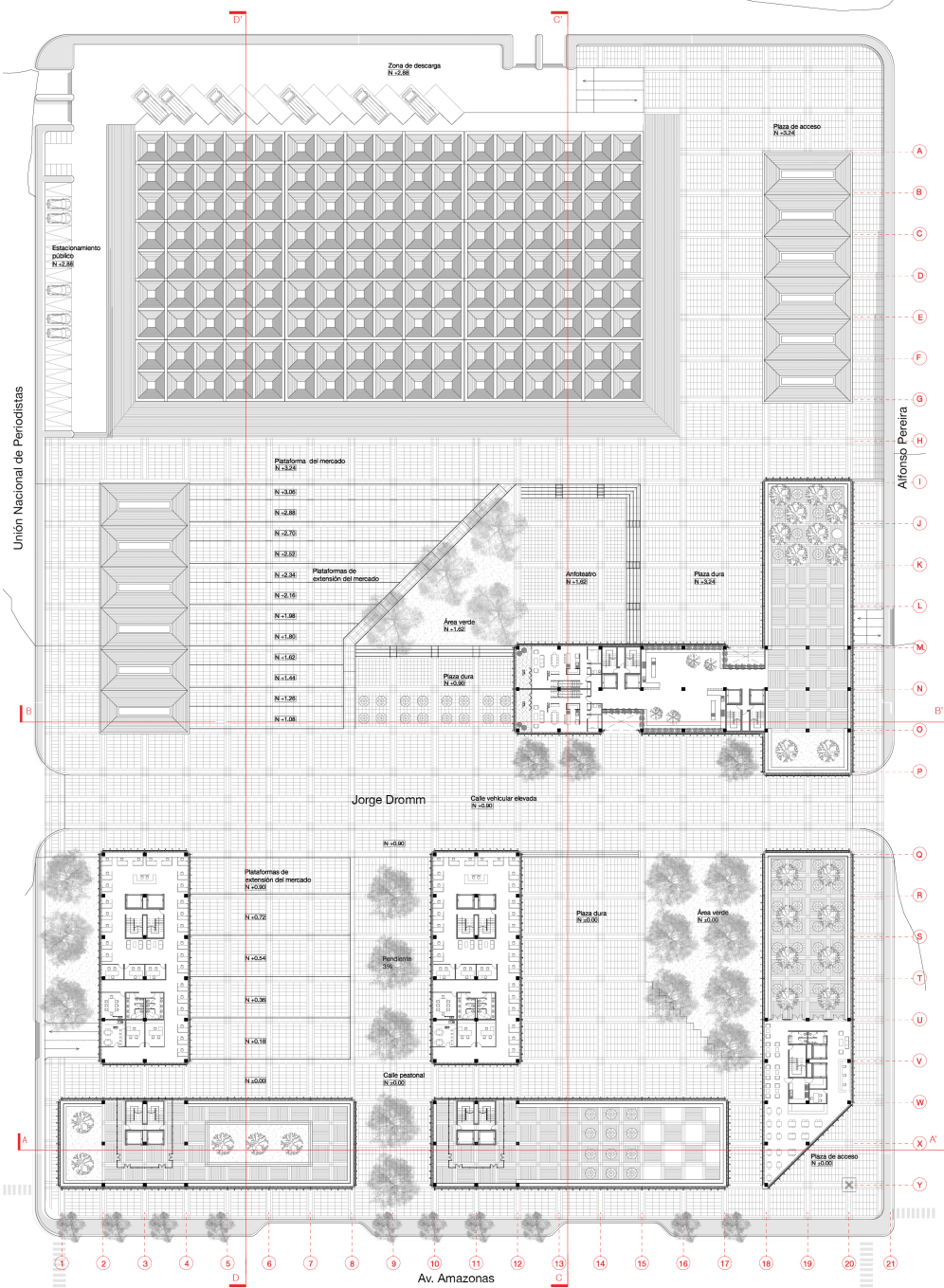




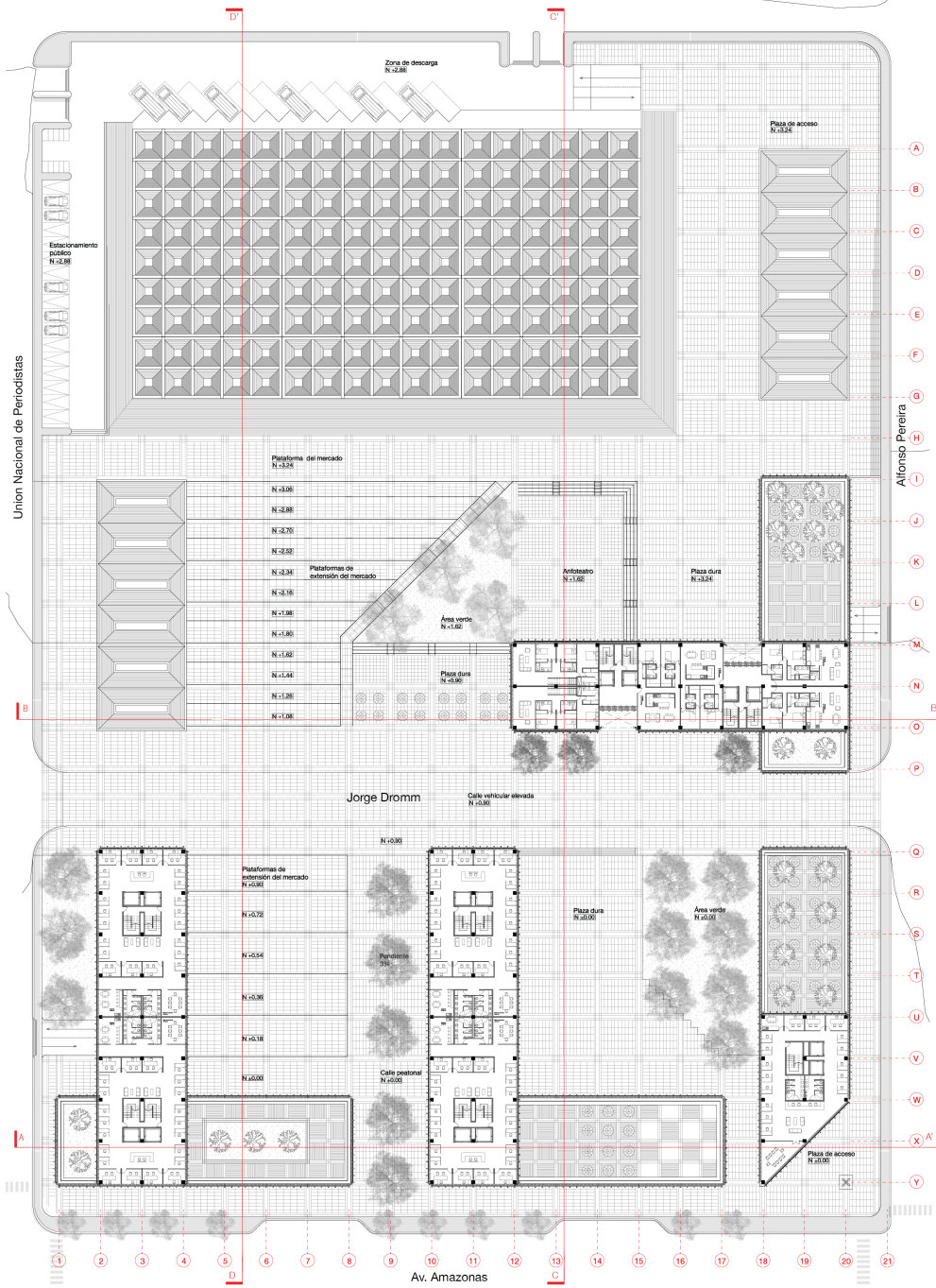
Planta 2- N-4.86
escala 1:750



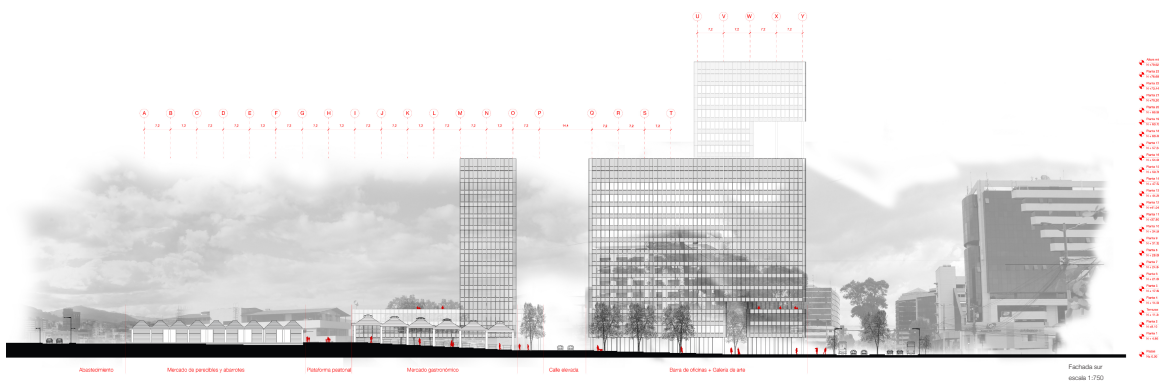
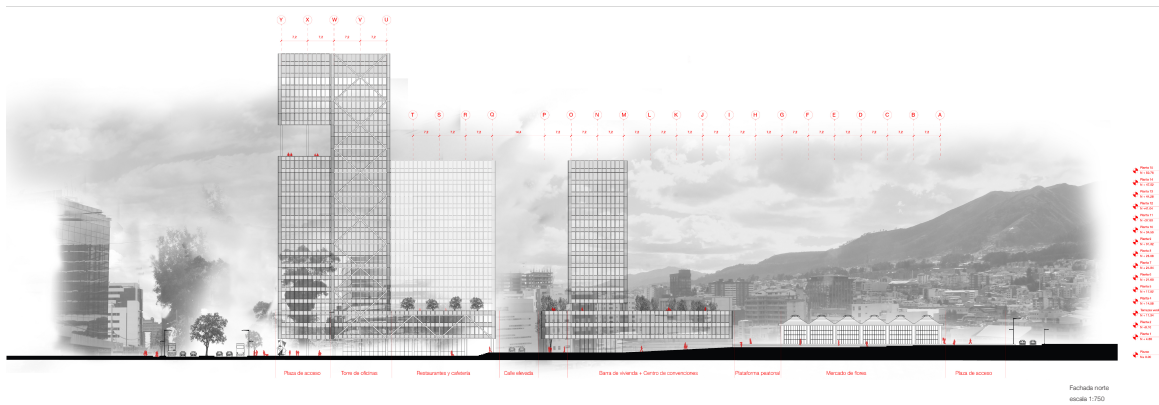
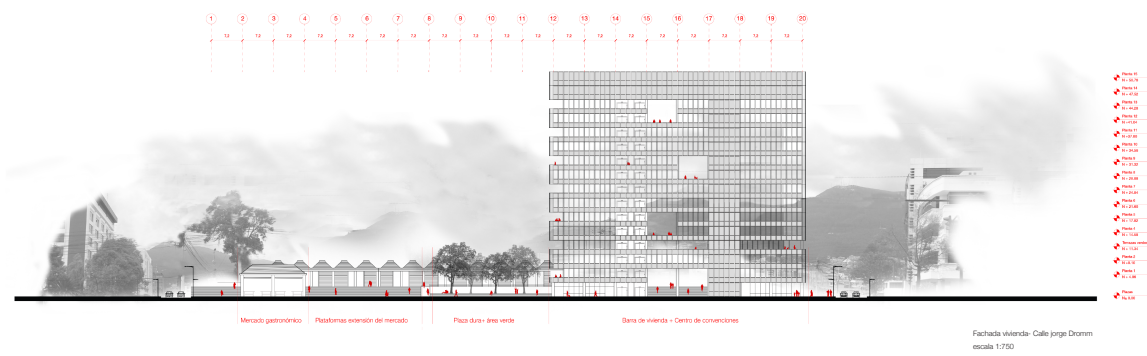
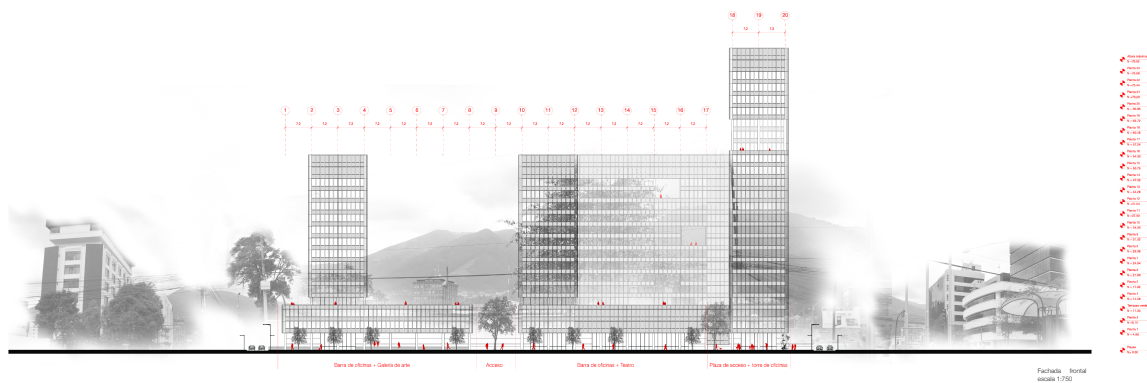
Planta 3- N+8.10
escala 1:750

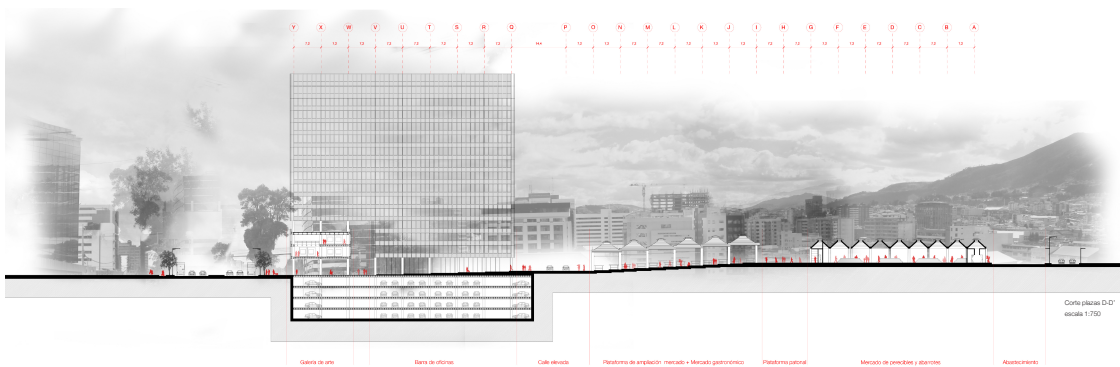
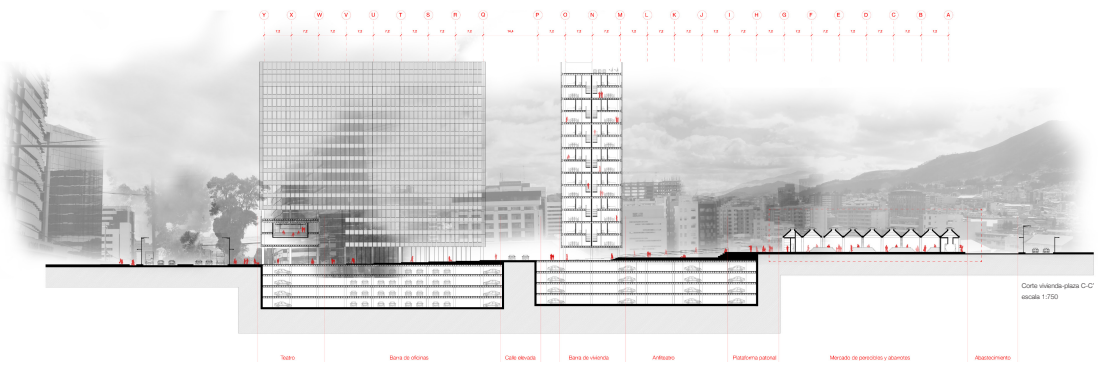
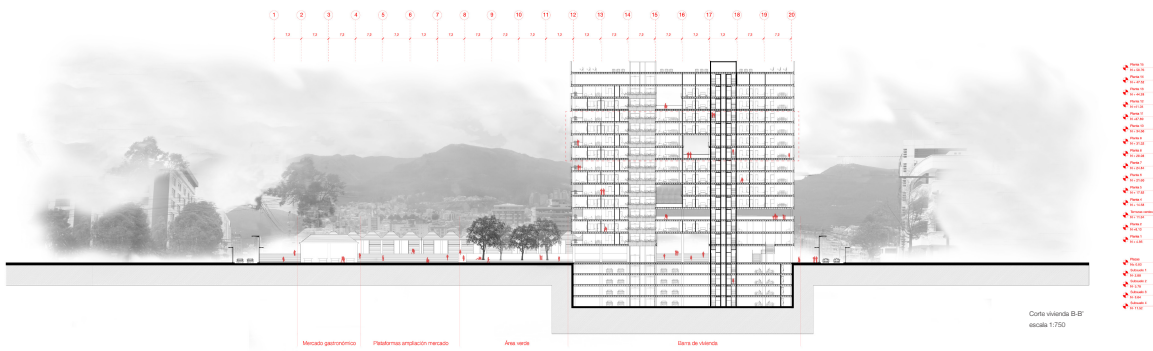
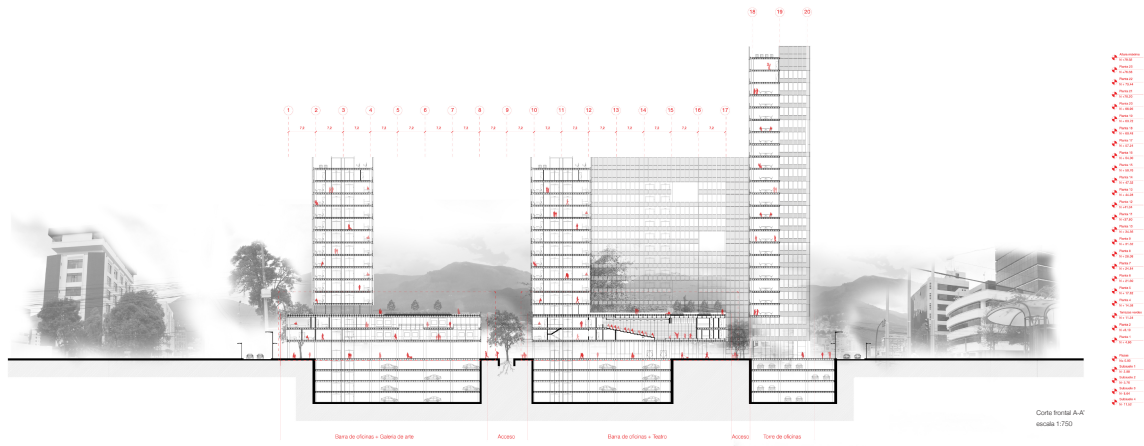


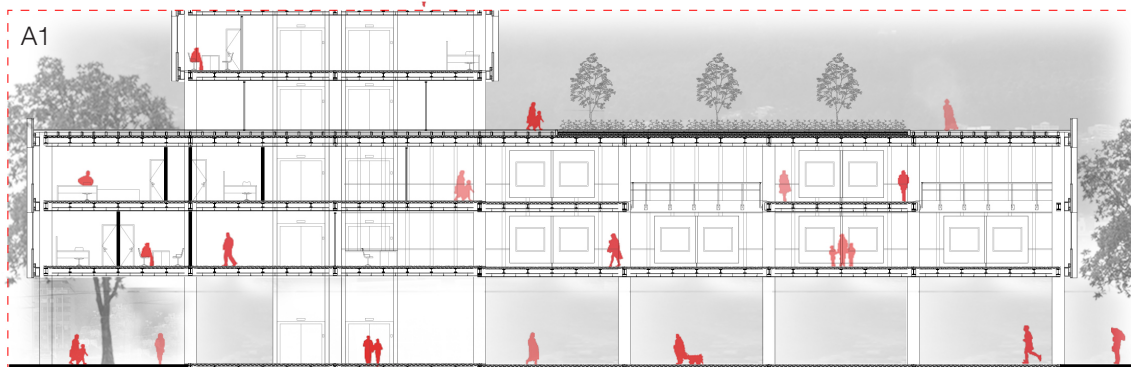
Planta 4-N + 11.34
escala 1:750



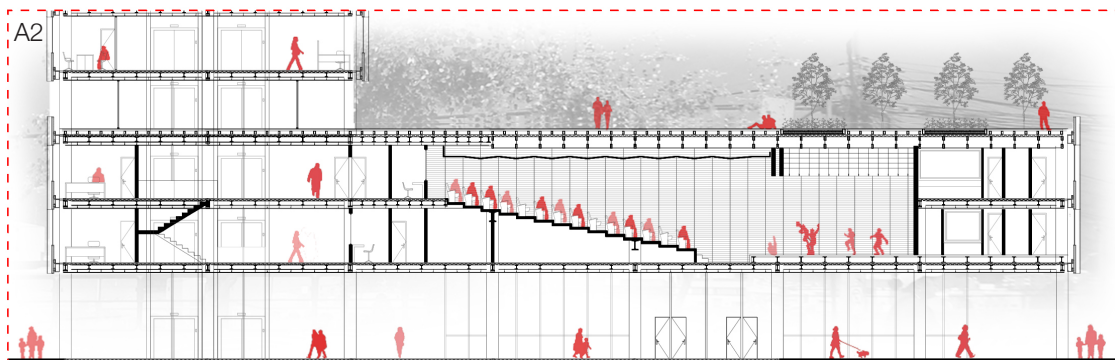
Planta tipo
escala 1:750



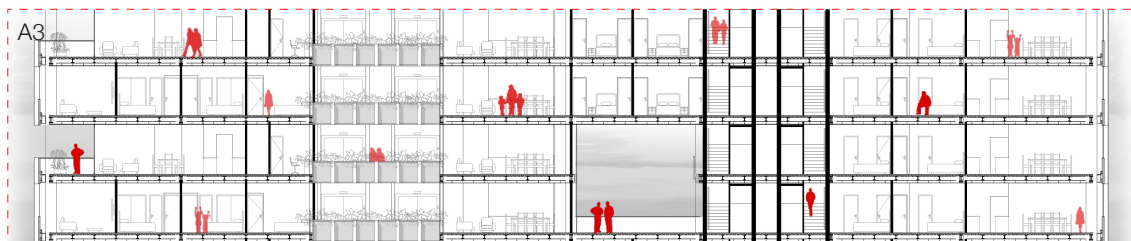




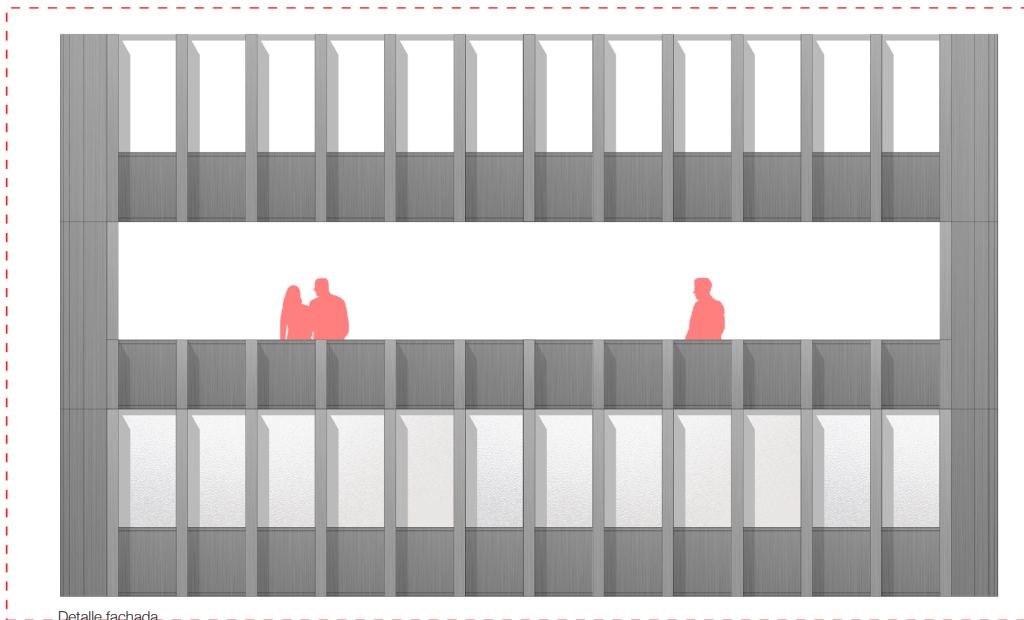
Galería de arte
escala 1:250



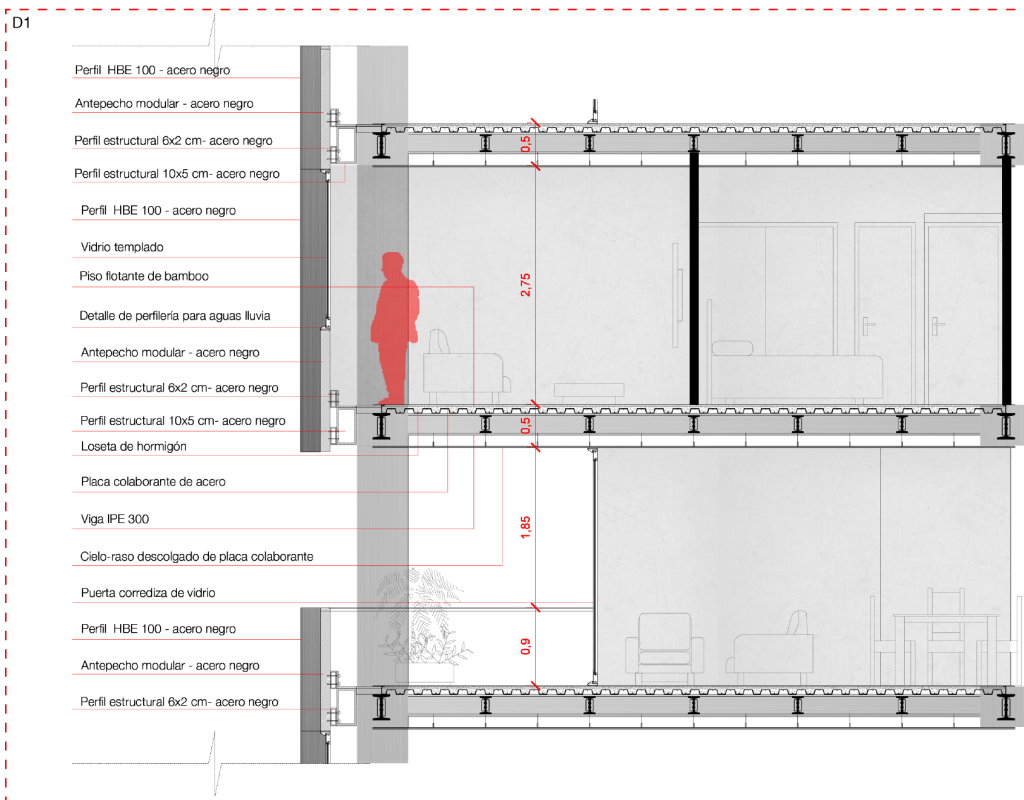
Teatro
escala 1:250



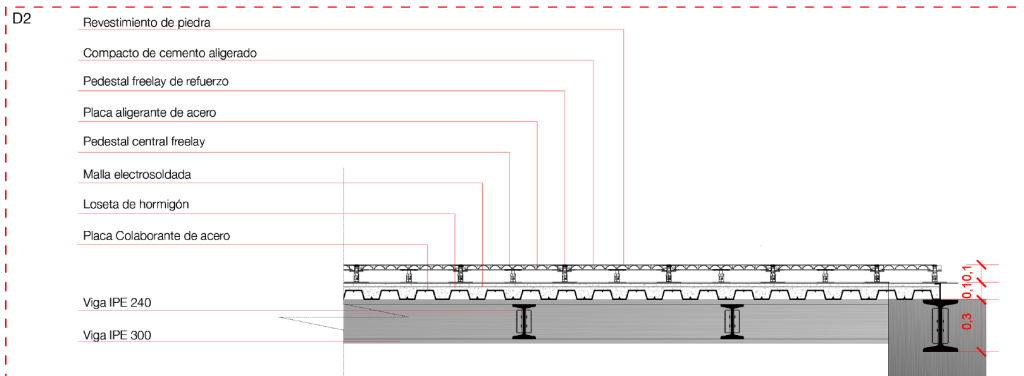
Vivienda
escala 1:250



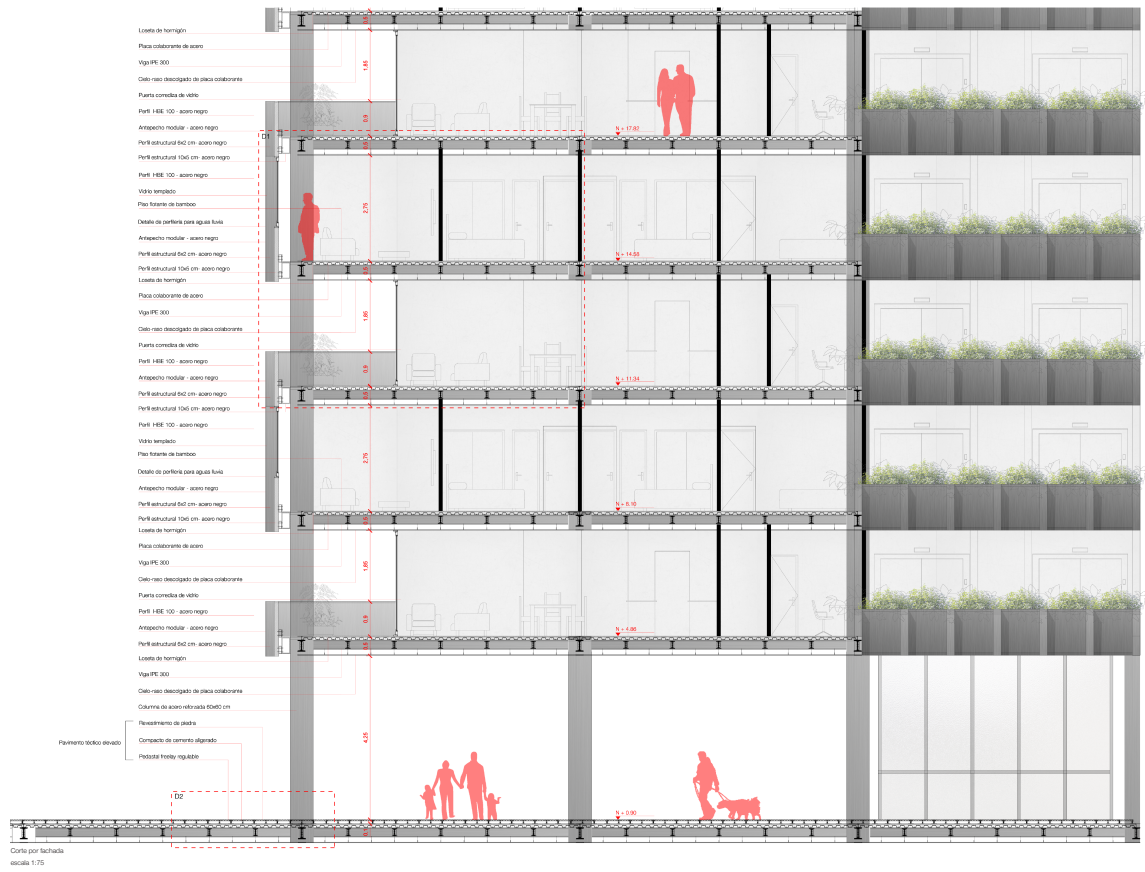
Detalle fachada
escala 1:200



Detalle corte por fachada
escala 1:25



Detalle piso plazas





Vista de la plaza de acceso al proyecto que forma el nodo en el Eje Conector de Parques Urbanos.



Vista desde la calle Jorge Dromm de las plataformas de ampliación del mercado.



Vista interior del mercado de perecibles y abarrotes en la antigua estructura del mercado de Iñaquito.



Vista aérea del proyecto.

REFERENCIAS

De Solá-Morales, M. (2004). Ciudades y Esquinas Urbanas. *Los Monográficos de BMM*, 4.

Gehl, J. (2006). *La Humanización del Espacio Público*. (M. T. Valcarce, Trad.)
Barcelona: Editorial Reverté S.A.

Giurgola, R. (1996). *Louis I. Kahn. Obras y proyectos*. Barcelona: Editorial Gustavo Gili.

Schenk, L. (2013). *Designing Cities*. Basel: Birkhäuser.

