ÍNDICE DE TABLAS

Tabla 1. Densidad poblacional ................................................................. 3
Tabla 2. Flujos principales en el D.M.Q. .................................................. 5
Tabla 3. Equipamientos ........................................................................... 7
Tabla 4. Buses urbanos .......................................................................... 8
Tabla 5. Buses interparroquiales ............................................................ 8
Tabla 6. Proyectos de titulación ............................................................... 11
Tabla 7. Cronograma de actividades .................................................... 12
Tabla 8. Matriz de parámetros urbanos .................................................. 24
Tabla 9. Matriz de parámetros arquitectónicos ...................................... 25
Tabla 10. Equipamientos ...................................................................... 27
Tabla 11. Dimensiones de bus ............................................................... 28
Tabla 12. Ejes de bus ........................................................................... 28
Tabla 13. Análisis de referentes ............................................................. 32
Tabla 14. Análisis de referentes 2 .......................................................... 33
Tabla 15. Análisis de referentes 3 .......................................................... 34
Tabla 16. Análisis comparativo de casos ............................................. 35
Tabla 17. Parámetros urbanos ............................................................... 56
Tabla 18. Programa arquitectónico ....................................................... 56
Tabla 19. Propuesta Plan masa ............................................................. 62
Tabla 20. Datos medio ambiente .......................................................... 72
1. CAPÍTULO I. Antecedentes e Introducción
1.1 Introducción al tema
El presente proyecto se enfoca en el sector de La Mariscal, en Quito, el primer capítulo determina las diferentes problemáticas y potencialidades de la centralidad turística en base a la estructura espacial urbana.

La creación del Distrito Metropolitano de Quito aprobado por el Congreso Nacional a partir de los años noventa, permitió que la municipalidad tome decisiones en la planificación del territorio y la forma de organización de la misma. De acuerdo a este acontecimiento, la alcaldía por medio de las ordenanzas 2953 y 2955 de 1992 dividió el territorio conformando ocho administraciones zonales en las que se desconcentraría el Distrito Metropolitano de Quito, las cuales son: Manuela Sáenz (zona centro), Eugenio Espejo (zona norte), Quitumbe, Eloy Alfaro, La Delicia, Calderón, Tumbaco y Los Chillos.

El objetivo principal de esta iniciativa era desconcentrar el DMQ con el fin de que los servicios y la administración del territorio se encuentren distribuidos de manera eficiente en la urbe. Sin embargo cada administración zonal tenía problemas específicos que no pudieron ser resueltos con la desconcentración del territorio, de igual manera las infraestructuras y equipamientos urbanos no se redistribuyeron equitativamente y se seguían concentrando en el Híper-centro de la ciudad.xx

El cuestionamiento de esta problemática principalmente se debe a que las AZ no se centraron en los problemas específicos que presenta la ciudadanía, de igual manera se daban solo soluciones superficiales para calmar los problemas que aquejaban a los barrios de la ciudad. La segunda es que las AZ carecían de una estructura necesaria para producir centralidades y no se pensó en un plan de manera integral que establezca las bases para consolidarlas.

De este modo podemos identificar que solo dos administraciones zonales (Administración Zona Nte y la Administración Zona Centro) las cuales tienen un grado de consolidación y se ligan territorialmente con la centralidad urbana, se encuentran abastecidas de una adecuada dotación de servicios, infraestructura urbana y equipamientos (M.D.M.Q, 2012, p.17).

En este contexto, tanto en las Administraciones de Augusto Barrera (2009 – 2014) y la de Mauricio Rodas (2014 – 2019), se implementaron planes para estructurar y fortalecer centralidades urbanas en las ocho Administraciones Zonales. Pero el actual alcalde decidió que participen las universidades, implementando una visión a futuro de la estructura espacial urbana de la ciudad. Así, a la Universidad de las Américas (UDLA) le dieron la responsabilidad de conceptualizar y estructurar la centralidad que estaría localizada en la Administración Zonal La Mariscal la cual se dividió de la Administración Zonal Eugenio Espejo a partir del 2010 y formaría un sistema con los otros centros urbanos del DMQ.

Figura 1. Mapa de La Mariscal, límites políticos. Adaptado de (P.O.U, 2017, p.18.)

1.1.1 Historia del área de estudio
El desarrollo urbano de Quito a principios del siglo XX se evidencia a partir del abandono de su centralidad urbana a lo que actualmente se le conoce como “Centro Histórico”, el desarrollo de la urbe se empieza a localizar en las periferias de la ciudad que a su vez se convertirían en los nuevos centros urbanos, en los cuales la concepción urbanística de la ciudad implementaría una perspectiva moderna del espacio urbano.
El municipio influenciado por la burguesía quiteña establece un plan de desarrollo urbano que respondía a los intereses de las clases pudientes de la ciudad, en ese momento la densidad poblacional de la ciudad se estaba duplicando y las migraciones de familias burguesas se comienzan a ubicar en el norte de Quito, en la cual la situación geográfica lo hacía más accesible que la del sur.
Las afueras de la urbe ya no eran consideradas el límite de la ciudad, es entonces cuando las villas y las fincas vacacionales se convierten en parte de la urbanización y el crecimiento de la población se produce hacia esta zona que, a partir de 1922, se la nombra oficialmente con el nombre de Mariscal Sucre, en conmemoración del Primer Centenario de la Batalla de Pichincha.
La Mariscal marca el cambio de la ciudad desde lo antiguo hacia lo moderno, conceptos urbanos como “La Ciudad Jardín” pretenden establecer una vocación residencial en el sector, siendo en 1934 cuando tendría el mayor crecimiento residencial en la que se pretendía que la tipología arquitectónica siga este concepto (Alvarado, 2011).

1.1.2 Ubicación y rol del área de estudio.
En la actualidad La Mariscal forma parte de las 32 parroquias urbanas de Quito, se ubica en el centro norte de la ciudad, a esta zona se la conocía como la “Llanura de Iñaquito”, es una centralidad turística que cuenta con una concentración de servicios, lugares de ocio, variedad de comercios que activan la vida nocturna de este sector. Las centralidades del distrito metropolitano de Quito funcionan a diferentes escalas, la centralidad de La Mariscal es parte de lo que se conoce como el hipercentro de Quito formando parte de la escala metropolitana por su influencia y su alcance.
1.1.3 Situación del área de estudio

La zona de estudio se encuentra limitada al norte con la av. Francisco de Orellana, al sur con av. Patria, al este con la av. 12 de Octubre y finalmente al oeste con la av. 10 de Agosto, a pesar que estos ejes son fuente de accesibilidad a la zona también marcarían el aislamiento actual que tiene el sector respecto al entorno, debido a esto se puede concluir que la Mariscal se ha convertido en una “isla urbana”.

Es importante destacar que en esta zona se encuentran equipamientos de escala metropolitana con una gran demanda de usuarios, dos de las instituciones educativas como el colegio Borja n.2, Manuela Cañizares, el hospital para niños Baca Ortiz y en sus límites se localizan las universidades más importantes de la ciudad junto con el parque Ejido. El área total de la zona es de 1,85 km2 y actualmente se encuentran conformadas 1966 edificaciones emplazadas respectivamente en 1866 predios.

El valor histórico que se encuentra en este sector es una característica que convierte a La Mariscal en un barrio de valor patrimonial, actualmente se localizan 216 predios inventariados los cuales están protegidos por el Instituto Metropolitano de Patrimonio, las edificaciones tienen un estilo de villa o chalets de diferentes leguajes arquitectónicos diseñados por arquitectos nacionales y extranjeros, lo cual es una muestra viva de la historia en los diferentes barrios que conforman La Mariscal, los predios inventariados conforman el 11,58% de los predios totales existentes en la zona.

1.1.4 Población y Demografía.

Los datos de censos del INEC muestran un decrecimiento en la población de La Mariscal, desde el año 1990 contaba con 10.209 habs con una densidad de 55,24 habs/ha, se registra un descenso del -1,42% hacia el 2001, abordando los 8733 habs con una densidad poblacional de 47,14 habs/ha, en el año 2010 la densidad poblacional es de 41,73 habs/ha y continúa con un registro en descenso del -1,34% para el año 2016, llegando a los 7,128 habs con una densidad poblacional de 38,48 habs/ha. Estos datos demuestran la tendencia que continuará en el sector con el descenso de la población fija del sector.

Tabla 1.

**Tabla de densidad poblacional.**

1.1.5 Resumen del Plan urbano La Mariscal “La vuelta al centro”

La transformación del patrón y la lógica de urbanización en el Ecuador han estado marcadas por dos procesos de migración, la del campo a la ciudad y la de las urbes intermedias hacia las de mayor escala (Carrión, 2010). Esta dinámica, hace que ciudades como Quito y Guayaquil rompan sus límites jurídicos por la venida de nuevos habitantes y se expandan constantemente sin parámetros de control en las periferias, las que se caracterizan por no tener servicios básicos y redes viales que las comuniquen con la mancha urbana consolidada.

En ese contexto, para romper con esta problemática el Taller de Noveno de la Udla, propone que los nuevos pobladores se asienten en el Centro de la ciudad; primero, porque ya está abastecida de equipamientos y servicios; segundo, porque al localizarse en el centro medular de la urbe facilitaría su movilización; y tercero, haría que se rompa el patrón de crecimiento en las periferias. Es importante señalar, que el Plan se localiza en la Mariscal y en la actualidad cuenta con 7128 hab con una tasa de crecimiento del -1.34.

Por último, el plan consiste en repoblar la zona, pasando de 38.48 hab/ha y subir hasta 149.19 hab/ha. Además, para consolidar este espacio se dotarán equipamientos de distinta índole que se articularán con los usos actuales de la zona. Los proyectos habitacionales se localizarán en los lotes subutilizados y baldíos.

Figura 8. Propuesta “La vuelta al centro”
Adaptado de (P.O.U, 2017.)
1.2 Fundamentación y Justificación

1.2.1 Movilidad en el DMQ

La actual problemática que presenta la movilidad en el Distrito Metropolitano de Quito se entiende a partir del crecimiento longitudinal de la ciudad, en el cual, la mancha urbana se ha dispersado de esta forma por el territorio, se ha intentado planificar longitudinalmente el sistema de transporte pero no se hace énfasis en la conectividad transversal de la ciudad. Alrededor de este eje los asentamientos de las parroquias rurales tienen un proceso conurbación que demanda una conectividad desde las parroquias rurales hacia la centralidad de la ciudad y viceversa.

La Mariscal forma parte del hipercentro de Quito, la cantidad de servicios, equipamientos metropolitanos, el acceso a trabajo y al ser una centralidad turística genera desplazamientos de diferentes tipos de usuarios. En el año 2014, el diagnóstico de la movilidad en el Distrito Metropolitano de Quito expresa lo siguiente: “El hipercentro de Quito, es la zona donde se concentra la mayor cantidad de equipamientos urbanos públicos y privados, así como fuentes de trabajo, es la que mayor atracción de viajes genera en el DMQ”.

En el siguiente gráfico se observa la cantidad de viajes que se desarrollan hacia el hipercentro, donde se determina que el 46,5 % de personas se movilizan en transporte público y el 60% en transporte privado, más de la mitad de viajes se producen en la misma zona.

Es importante recalcar que los flujos respecto a la movilidad son generados por la educación y el acceso al trabajo. En La Mariscal se encuentran una importante concentración de equipamientos educativos conformados por: la Universidad Politécnica, Católica, Salesiana y cercana a estas la Universidad Andina, Udla sede Colón, y Metropolitana. Además de contener dos equipamientos de educación de escala metropolitana lo cual hace que los desplazamientos sean obligatorios debido a que son parte de la vida diaria de los ciudadanos.

Tabla 2. Tabla de flujos principales en el DMQ.

<table>
<thead>
<tr>
<th>Servicios principales de viajes</th>
<th>Porcentaje de viajes (%)</th>
<th>Participación modal de viajes (%)</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>Trabajo/Estudios</td>
<td>33,3%</td>
<td>23,8%</td>
</tr>
<tr>
<td>Compras</td>
<td>6,6%</td>
<td>5,2%</td>
</tr>
<tr>
<td>Ocio</td>
<td>4,4%</td>
<td>3,3%</td>
</tr>
<tr>
<td>Deportes</td>
<td>1,6%</td>
<td>1,3%</td>
</tr>
<tr>
<td>Otros</td>
<td>2,5%</td>
<td></td>
</tr>
</tbody>
</table>

Figura 9. Número de viajes hacia el hipercentro de Quito. Tomado de (Proyección del estudio de movilidad, 2015.)

Figura 10. Número de viajes por día hacia el hipercentro de Quito. Tomado de (Proyección del estudio de movilidad, 2015.)

Figura 11. Motivos de viajes por actividad. Tomado de (Proyección del estudio de movilidad, 2015.)
1.2.2 Sistema de Transporte en La Mariscal

De las 43 paradas existentes en La Mariscal, tan solo el 6.9% son integradas: cuentan con infraestructura y permiten realizar transbordos. Existen pocas líneas de transporte en calles transversales y secundarias, por lo que en algunas partes de la Mariscal las distancias caminables superan los 500mts entre paradas de buses. El estado actual del sistema de transporte en el área de estudio, determina que el 87% de las rutas son de tipo urbano, mientras que el 6.25% corresponden a buses interparroquial y otro 6.25% al sistema integrado de transporte.

Los recorridos urbanos e integrados pasan en su mayoría (75%) por las avenidas de mayor jerarquía, favoreciendo la movilidad longitudinalmente, sin embargo transversalmente, los buses utilizan solo 5 de las 26 vías. Existe cobertura en las avenidas más anchas, pero la mayoría de rutas no circulan por calles secundarias, el 95% de las paradas de bus tienen una distancia menor a 500mts entre sí, por lo tanto es necesario reordenar las líneas de transporte siguiendo el planteamiento de una línea principal de transporte alimentada de una red menor.

En este mapa se observa que desde la planificación no se ha tomado en cuenta una estación que organice las líneas de transporte.

Los diferentes circuitos están configuradas para atravesar longitudinalmente La Mariscal pero no transversalmente ocurre el mismo problema que presenta DMQ pero a menor escala, también se encuentran acumuladas en las avenidas principales del sector que además cuentan con sistema BTR en cada una, y a pesar de tener varios medios de transporte aún existen zonas que no se encuentran abastecidas como se evidencia en el barrio La Paz.

1.2.3 Proyectos estructurantes

El plan urbano “La vuelta al centro” consiste en repoblar la zona, pasando de 38.48 habs/ha y subir hasta 149.19 habs/ha para el 2040, evitando el decrecimiento poblacional que existe actualmente y abasteciendo con 48 equipamientos que servirán a la nueva población, además de 30 nuevos proyectos de vivienda para acoger a los actuales y nuevos residentes de La Mariscal. El objetivo principal de los proyectos es reducir el tiempo de traslado hacia los equipamientos optimizando el tiempo de los usuarios, así mismo se los implantará en zonas compatibles con el uso o actividad actual de los diferentes barrios.
Para cumplir con la programación del taller de noveno semestre de la Facultad de Arquitectura de la Universidad de Las Américas, cada estudiante escogió un proyecto que posteriormente desarrollará en su respectivo trabajo de titulación, sumando un total de treinta y cinco proyectos de tesis. Para el desarrollo de este documento, el alumno Roy Quila escogió la Estación de buses interparroquial ubicado en la zona F junto a las principales universidades del Distrito Metropolitano de Quito. En el plan urbano propuesto la estación debe vincularse principalmente:

- Sistema de transporte que carece de un circuito estacionario de transferencia.
- Conectar el espacio público propuesto en el eje de las universidades y gastronómico.
- Articular las universidades Salesiana, Politécnica y Católica.

Tabla 3.
Tabla de equipamientos.

<table>
<thead>
<tr>
<th>C62</th>
<th>Unidad de Fragancia</th>
<th>Zonal</th>
<th>Zona G</th>
<th>Av. Patria y calle 9 de Octubre</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>M1</td>
<td>Parque de Mena</td>
<td>Cordel</td>
<td>Zona H</td>
<td>Av. Patria</td>
</tr>
<tr>
<td>AF1</td>
<td>Administrativo con existencia de área verde</td>
<td>Sectorial</td>
<td>Zona G</td>
<td>Av. 19 de Agosto y calle Boquerón Carretera</td>
</tr>
<tr>
<td>AF2</td>
<td>Administrativo con existencia de área verde</td>
<td>Sectorial</td>
<td>Zona A</td>
<td>Av. 19 de Agosto y Av. Arambarí</td>
</tr>
<tr>
<td>AF3</td>
<td>Almacén y Vivienda con existencia de área verde</td>
<td>Zonal</td>
<td>Zona A</td>
<td>Av. Arambarí, entre Av. Francisco de Orellana y Av. God. Eloy Alfaro</td>
</tr>
<tr>
<td>B1</td>
<td>Estación de Bomberos</td>
<td>Zonal</td>
<td>Zona H</td>
<td>Calle Sánchez de Viscarreta, entre calles Juan Luna Méndez y Ramón Victoria</td>
</tr>
<tr>
<td>B11</td>
<td>Estación de Buses Interparroquial</td>
<td>Zonal</td>
<td>Zona F</td>
<td>Calle Sabalo Carrasco y Calle Mena Caamaño</td>
</tr>
</tbody>
</table>

1.2.4 Sistema de Movilidad Propuesto
El sistema de movilidad urbana propuesto para La Mariscal pretende integrar los distintos nodos de transporte y de carga que recorren esta zona. Además, se propone implementar un sistema de estacionamientos periféricos para disminuir el flujo vehicular y una terminal de transferencia para constituir un sistema integrado de transporte.

En relación con esto último, la problemática actual es que más de 16 líneas de buses urbanos y interparroquiales utilizan de manera informal como nodo de transferencia la intersección de la Isabel la Católica y la Mena Caamaño, las mismas que no cuenta con el espacio adecuado para la maniobra de los buses ni para brindar un servicio seguro de transferencia para los usuarios.

En ese sentido, se propone implementar un Terminal de Transporte de Escala Zonal (5.000) que ofrezca un servicio para las líneas de Transporte que tienen como punto de transferencia a La Mariscal y el enclave universitario.
1.2.5 Rutas interparroquiales

Para la planificación del sistema de transporte en la estación de buses interparroquial, se han determinado dos rutas interparroquiales que conectan con las parroquias del Valle de los Chillos y Cumbayá, en el caso de los transportes Vingala se han ubicado en la calle Isabel la Católica donde producen una serie de conflictos vehiculares y de tráfico que es más notorio en horas pico. Asimismo, el continuo flujo de estos buses en una zona de estudiantes no permite una adecuado paso a las diferentes universidades y los buses tienen una prioridad mayor que el peatón.

![Figura 14. Foto de transportes Vingala](image1)

En el caso de los transportes Transfloresta y Sotranor son las únicas rutas de transporte que salen del centro norte hacia Cumbayá abasteciendo los flujos de esta parroquia, estos transportes a diferencia de los Vingala son de menor tamaño y sus frecuencias son de mayor tiempo, se han ubicado en la calle Ladrón de Guevara pero tampoco tiene una infraestructura para los continuos usuarios que utilizan este transporte, estas rutas son de gran relevancia debido a que pasan por la av Los Conquistadores y es la comunicación con la zona patrimonial de Guápulo, las universidades de Cumbayá y la vía del nuevo aeropuerto.

![Figura 15. Foto de transportes Transfloresta](image2)

### Tabla 4.
**Tabla de buses interparroquiales.**

<table>
<thead>
<tr>
<th>Línea 1</th>
<th>Vingala</th>
<th>Línea 2</th>
<th>Transfloresta/Sotranor</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>Recorrido: El Girón / Valle de los Chillos</td>
<td>Recorrido: La Floresta / Cumbayá</td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>Distancia: 24km</td>
<td>Distancia: 11,7km</td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>Horario: 5:15 / 22:00</td>
<td>Horario: 5:40 / 20:00</td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>Frecuencia pico: 4min</td>
<td>Frecuencia pico: 7min</td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
</tbody>
</table>

1.2.6 Rutas urbanas

En total son 14 rutas urbanas que permiten los desplazamientos en el área de estudio y abastecen a parte del Distrito Metropolitano de Quito. Estas rutas necesitan ser organizadas debido a que la mayoría se desplaza por las avenidas de gran carga vehicular y se vuelven vías conflictivas en horas pico. A partir de la universidad Católica el sistema de Ecovía se desvía por la av 6 de diciembre haciendo que estos buses sean los encargados de transportar a los usuarios de La Mariscal y la Floresta por la av 12 de Octubre.

![Figura 16. Foto de bus urbano](image3)

### Tabla 5.
**Tabla de buses urbanos.**

<table>
<thead>
<tr>
<th>Línea 1</th>
<th>Recorrido: Trebol / Llano Chico</th>
<th>Línea 2</th>
<th>Recorrido: Marín / Amargasti</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>Horario: 5:30 / 22:00</td>
<td>Horario: 5:30 / 22:00</td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>Frecuencia pico: 7min</td>
<td>Frecuencia pico: 7min</td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>Frecuencia valle: 15min</td>
<td>Frecuencia valle: 15min</td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>Unidades: 10</td>
<td>Unidades: 10</td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>Orientación NE-SE</td>
<td>Orientación SE-Norte</td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>Recorrido: San Pablo / Vicentina/Angélica</td>
<td>Recorrido: Cochapamba / Don Bosco</td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>Horario: 5:25 / 20:30</td>
<td>Horario: 5:30 / 20:00</td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>Frecuencia pico: 8min</td>
<td>Frecuencia pico: 7min</td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>Frecuencia valle: 20min</td>
<td>Frecuencia valle: 15min</td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>Unidades: 22</td>
<td>Unidades: 27</td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>Orientación E-SE</td>
<td>Orientación SE-NO</td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
</tbody>
</table>

![Figura 17. Rutas del DMQ y La Mariscal](image4)
1.3. Objetivo general

• Diseñar una estación de buses interparroquial de escala zonal localizado en la AZM en las calles Isabel La Católica y Mena Caamaño, para establecer un nodo articulador de transporte.
• Desarrollar un estudio de caso de equipamientos nacionales e internacionales que cumplan con los parámetros funcionales, formales y técnicos-constructivos para la estación de buses interparroquial.
• Aplicar dentro del proceso de diseño, criterios de sostenibilidad y medio ambientales.
• Emplear parámetros conceptuales tanto urbanísticos como arquitectónicos que nos ayuden a estructurar una propuesta que se ampare en estos principios.
• Analizar el medio físico y natural de la zona de intervención y los espacios aledaños.
• Analizar y desarrollar un sistema de redes vehiculares, peatonales y de transporte público que permitan la accesibilidad a la estación de buses interparroquial ubicada en la AZM del DMQ.
• Desarrollar un estudio de caso de equipamientos nacionales e internacionales que cumplan con los parámetros funcionales, formales y técnicos-constructivos para la estación de buses interparroquial.
• Vincular las diferentes actividades y usos que se encuentran en el contexto con la estación de buses interparroquial.
• Desarrollar una programación urbano-arquitectónica para la estación de buses interparroquial de escala zonal, que cumpla los parámetros funcionales, formales y técnico constructivo establecidos por el DMQ en la normativa de arquitectura y urbanismo.

Figura 18. Programa complementario

1.4. Objetivos específicos

• Delimitar la zona de estudio a partir de bordes urbanos.
• Elaborar un análisis de las rutas urbanas e interparroquiales de nuestra zona de intervención en las calles Isabel La Católica y Mena Caamaño, para establecer un nodo articulador de transporte.
• Desarrollar una programación urbano-arquitectónica para la estación de buses interparroquial de escala zonal, que cumpla los parámetros funcionales, formales y técnico constructivo establecidos por el DMQ en la normativa de arquitectura y urbanismo.

Locales comerciales
Patio de comidas
Franquicias
Galerías
Sala de exhibición
Auditorio
1.5 Alcances y delimitación
El alcance del proyecto arquitectónico se limita a la integración de la estación de buses interparroquial al entorno urbano, manejando los flujos de movilidad establecidos en el DMQ, locales y barriales. El proyecto será el articulador entre la ciudad y las zonas rurales de Quito, creando una relación con el paisaje urbano, y relacionándose en planta baja con las diferentes actividades de la zona.

El área del proyecto es de 12.137 m2, acogiendo a las diferentes rutas de transporte público, interparroquiales y urbanas, articulando el sistema de movilidad con los diferentes equipamientos de educación que rodean al área de estudio.

La propuesta se resolverá en el terreno indicado, sin embargo no se limita solo a este espacio, desarrollando elementos urbanos viales que desfoguen la actual condición de congestión de sistema de transporte.

El proyecto se limita abastecer a un total de 16 rutas de buses que se movilizan por la zona de estudio y que conectan con las zonas urbanas y rurales del Distrito Metropolitano de Quito.

La conexión urbana del proyecto debe condicionarse a los siguientes aspectos urbanos principales:

- Articulación con el circuito propuesto para buses urbanos/estación de buses interparroquial.
- Conexión con la vía restringida de transporte interparroquial.
- Vinculación de la estación de buses con el sistema de espacio público localizada en la zona educativa.
- Potenciar el eje educativo y gastronómico propuesto.
- Desarrollo de principios ambientales sostenibles que mantengan el confort en los diferentes espacios de la estación.

El desarrollo formal del proyecto se enlazará a la condición topográfica del terreno y al paisaje de lugar, estableciendo un hito para La Mariscal que articule los flujos de movilidad tanto peatonal como vehicular.

1.6. Metodología
Inicialmente se realizó un diagnóstico y análisis del sector la Mariscal, elaborando respectivamente un Plan Maestro que resuelva las diferentes problemáticas encontradas en la zona, por medio de estrategias especializadas que articulen los diferentes sistemas como la morfología, movilidad, espacio público y equipamientos.

El Plan Maestro se encauzó hacia piezas urbanas de intervención, mediante ejes que marquen trayectorias hacia núcleos sociales, comerciales, servicios y turísticos, conformando centros y sub-centros dentro del sector y en las periferias del mismo. (Posteriormente serían los proyectos de titulación). De manera que dieran como resultado una solución al aislamiento de la Mariscal del contexto y la demanda de nuevos residentes propuestos para el 2025. Cada pieza urbana intervenida se conformó por equipamientos que estaban relacionados entre sí a partir de su función urbana y polígono de influencia. Una de las condicionantes de su ubicación dependía de la vocación que se le otorgó en el Plan Maestro a cada sub-zona urbana.

En ese contexto, como parte de este desarrollo se conforma la pieza urbana con vocación educativa/gastronómica en donde la mayor parte de las actividades están relacionadas a un tema de educación, el sistema de transporte se encuentra enlazado con las actividades educativas diarias, es por esta razón que el equipamiento de la estación de buses interparroquial de escala zonal está ubicado en esta zona.
Fase conceptual
La fase de diagnóstico y la fase de análisis serán fundamentales para el desarrollo de la propuesta conceptual del equipamiento ya que de acuerdo a estas se determinarán las estrategias, tanto urbanas como arquitectónicas que estarán ligadas a la fase conceptual. De esta manera se tomarán en cuenta aspectos de análisis teórico, referencial, histórico, social, ambiental, tecnológico, entre otros que serán desarrollados más adelante. Por otro lado la estructura del programa arquitectónico deberá estar relacionada directamente con todas las variables antes mencionadas de manera que corresponda a la necesidad y funcionalidad del sitio.

1.7. Situación en el Campo Investigativo

<table>
<thead>
<tr>
<th>Tabla 6. Tabla de proyectos de titulación.</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td><strong>Estándar propositivo</strong></td>
</tr>
<tr>
<td>--------------------------</td>
</tr>
<tr>
<td>Terminal terrestre interparroquial, ciudad Francisco de Orellana</td>
</tr>
<tr>
<td>Estación de transporte terrestre</td>
</tr>
<tr>
<td>Estación terrestre interprovincial</td>
</tr>
<tr>
<td>Tesis 1</td>
</tr>
</tbody>
</table>

En esta fase se estructura la propuesta tanto arquitectónica como urbanística, especificando el fundamento con respecto a la morfología, función y técnica que serán aplicados en el desarrollo del plan masa inicial, presentando soluciones argumentales teóricas que aporten al desarrollo adecuado de la composición del proyecto. Para la justificación del equipamiento es necesario realizar esquemas de zonificación, relaciones funcionales, relaciones internas y externas, conceptuales, de partido arquitectónico, estructurales y ambientales. El proyecto deberá ser sujeto a las normativas del sitio en este caso serán las del Distrito Metropolitano de Quito ya que estos condicionarán el desarrollo y elaboración del proyecto.