



UNIVERSIDAD INTERNACIONAL DEL ECUADOR



FACULTAD PARA LA CIUDAD, EL PAISAJE Y LA ARQUITECTURA

**TRABAJO DE TITULACIÓN PREVIO A LA OBTENCIÓN DEL TÍTULO DE
ARQUITECTO**

TÍTULO:

**INTERVENCIÓN URBANA DEL CENTRO DE SANGOLQUÍ Y SUS
MERCADOS**

REALIZADO POR: LUIS FERNANDO HERRERA FUENTES

DIRECTOR: MSC. ARQ. MARIA ISABEL VINTIMILLA VELASQUEZ

QUITO – ECUADOR

2020

DECLARACIÓN JURAMENTADA

Yo, Luis Fernando Herrera Fuentes, declaro bajo juramento, que el trabajo aquí descrito es de mi autoría; que no ha sido presentado anteriormente para ningún grado o calificación profesional y que se ha consultado la bibliografía detallada.

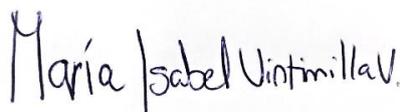
Cedo mis derechos de propiedad intelectual a la Universidad Internacional del Ecuador, para que sea publicado y divulgado en internet, según lo establecido en la Ley de Propiedad Intelectual, reglamento y leyes.



Luis Fernando Herrera Fuentes

Autor

Yo, Arq. Msc. Maria Isabel Vintimilla, como docente de la Universidad Internacional del Ecuador, certifico que conozco al autor del presente trabajo, siendo la responsable exclusiva tanto de su originalidad y autenticidad, como de su contenido.



Arq. Msc. María Isabel Vintimilla

Director de tesis

DEDICATORIA

Dedico de manera especial el presente trabajo a mi familia, ya que han sido el cimiento para la construcción de mi vida profesional, sentaron en mi las bases de responsabilidad y deseos de superación, en ellos tengo el espejo en el cual quiero reflejar sus más valiosas virtudes y su gran corazón, que me llevan a admirarlos cada día mas.

AGRADECIMIENTO

Agradezco a mis profesores y personas de gran sabiduría quienes se han esforzado por ayudarme para llegar al punto en el que me encuentro.

Gracias a todas aquellas personas que me han transmitido sus conocimientos y han formado parte de los grandes objetivos que he podido conseguir.



INTERVENCIÓN URBANA DEL CENTRO DE SANGOLQUÍ

Mercados de Sangolquí



RESUMEN

La ciudad de Sangolquí es la capital del cantón Rumiñahui, por lo que goza de autonomía administrativa. Su ubicación cercana a la capital del Ecuador, la convierte en una de las ciudades con mayor nivel de vida y desarrollo del país.

El Gobierno Autónomo del Cantón Rumiñahui con su cabecera cantonal Sangolquí se encuentra ubicada a 19.3 Km de Quito, capital de los ecuatorianos; la misma que forma parte del desarrollo de la capital mejorando el nivel de vida de sus habitantes de la ciudad.

La presencia de comerciantes autónomos en el exterior del mercado, implica que Sangolquí demandé una infraestructura que incremente el potencial turístico y económico, y que genere organización y formalidad en el centro comercial de la ciudad.

PALABRAS CLAVE:

Comercio autónomo - Equipamiento comercial - Desorganización urbana - Informalidad

ABSTRACT

The city of Sangolquí is the capital of the Rumiñahui canton, which is why it enjoys administrative autonomy. Its location close to the capital of Ecuador, makes it one of the cities with the highest standard of living and development in the country.

The Autonomous Government of the Canton Rumiñahui with its cantonal head Sangolquí is located 19.3 km from Quito, the capital of the Ecuadorians; the same that is part of the development of the capital improving the standard of living of its inhabitants of the city.

The presence of autonomous merchants outside the market implies that Sangolquí demanded an infrastructure that increases the tourist and economic potential, and that generates organization and formality in the commercial center of the city.

KEYWORDS:

Autonomous commerce - Commercial equipment - Urban disorganization – Informality

INDICE DE GENERAL

| | |
|---|-----------|
| CAPITULO 1: INTRODUCCIÓN | 12 |
| 1.1. IMPORTANCIA | 12 |
| 1.2. ANTECEDENTES Y PROBLEMÁTICA | 13 |
| 1.3. JUSTIFICACIÓN | 14 |
| 1.3.1. CANTON RUMIÑAHUI | 15 |
| 1.4. OBJETIVOS | 17 |
| 1.4.1. Objetivos General | 17 |
| 1.4.2. Objetivos específico | 17 |
| CAPITULO 2.- CONCEPTUALIZACIÓN | 18 |
| 2.1. ANÁLISIS DE TIPOLOGÍA COMERCIAL | 18 |
| 2.2. COMERCIO Y EMPLEO EN SANGOLQUÍ | 19 |
| 2.3. COMERCIO INFORMAL Y LAS FERIAS LIBRES | 20 |
| 2.3.1. Entrevistas | 20 |
| 2.4. PMDOT | 21 |
| 2.5. TRABAJO Y EMPLEO | 22 |
| CAPITULO 3.- METODOLOGÍA | 23 |
| 3.1. INDICADORES DEL PAISAJE | 23 |
| 3.2. RESULTADOS: | 29 |
| CAPITULO 4: ANÁLISIS URBANO MATRIZ | 35 |
| 4.1. ANALISIS DE LA CIUDAD | 38 |
| 4.2. SANGOLQUI COMO CENTRALIDAD | 41 |
| 4.3. CIUDAD DIGNA PARA LA VIDA | 43 |
| 4.4. INFLUENCIA DEL MERCADO EN LOS BARRIOS | 45 |
| 4.5. EL CENTRO COMO EJE DE MOVILIDAD PEATONAL | 46 |
| 4.5. CONCEPTO DE CIUDAD INCLUSIVA | 52 |
| 4.6. ESTRATEGIAS PARA LOGRAR UNA CIUDAD INCLUSIVA | 53 |
| 4.7. CONCEPTO DE CIUDAD SUSTENTABLE | 55 |
| 4.8. ESTRATEGIA PARA LOGRAR UNA CIUDAD SUSTENTABLE | 55 |
| 4.9. CONCEPTO DE CIUDAD CONECTADA | 57 |
| 4.10. ESTRATEGIAS PARA LOGRAR UNA CIUDAD CONECTADA | 58 |
| 4.11. CONCEPTO DE CIUDAD PRODUCTIVA | 59 |
| 4.12. ESTRATEGIAS PARA LOGRAR UNA CIUDAD PRODUCTIVA | 60 |
| CAPITULO 5: INCIDENCIA DEL PROYECTO EN EL USO DE SUELO | 61 |

| | | |
|---|--|-----------|
| 5.1. | PUOS..... | 61 |
| 5.2. | MAPA PUOS ACTUAL..... | 62 |
| 5.3. | MAPA PUOS PROPUESTA | 62 |
| CAPITULO 6: RED DE ESPACIOS PÚBLICOS | | 66 |
| 6.1. | DEFINICIÓN DE ESPACIO PÚBLICO | 66 |
| 6.2. | TIPOLOGIAS DE ESPACIOS PÚBLICOS | 68 |
| 6.3. | REFERENTES | 72 |
| 6.4. | MATRIZ | 77 |
| CAPITULO 7: RED DE MOVILIDAD | | 78 |
| 7.1. | ¿Qué es el Desarrollo orientado al Transporte?..... | 78 |
| CAPITULO 8: PROPUESTA | | 85 |
| 8.1. | PLANO URBANO..... | 85 |
| 8.2. | RENDERS DEL PROYECTO..... | 87 |
| CAPITULO 9: CONCLUSIONES | | 90 |
| CAPITULO 10: REFERENCIAS..... | | 91 |
| Referencias..... | | 91 |

INDICE DE CONTENIDO

| |
|---|
| Foto 1: Feria en las calles del centro de Sangolquí |
| Fuente: GADMUR |
| Diagrama 1: Ubicación del Cantón Rumiñahui |
| Fuente: Elaboración propia |
| Foto 2: Parque central de la Iglesia de Sangolquí |
| Fuente: GADMUR |
| Diagrama 2: Porcentaje de actividad económica |
| Fuente: INEC |
| Diagrama 3: Cantidad de población en Sangolquí |
| Fuente: GADMUR |
| Diagrama 4: Cantidad comerciantes en Sangolquí |
| Fuente: GADMUR |
| Diagrama 5: Ubicación de mercados en Cantón Rumiñahui |
| Fuente: Elaboración propia |
| Diagrama 6: Ubicación de mercados en Sangolquí |
| Fuente: Elaboración propia |
| Foto 3: Mercado San Sebastián |
| Fuente: GADMUR |
| Diagrama 7: Ubicación de mercados en Cantón Rumiñahui |
| Fuente: Elaboración propia |
| Diagrama 8: Cantidad de comerciantes en Sangolquí |
| Fuente: Elaboración propia |
| Diagrama 9: Migración de comerciantes hacia Sangolquí |
| Fuente: GADMUR |
| Diagrama 10: Mercados alrededor del centro de Sangolquí |
| Fuente: Elaboración propia |
| Diagrama 11: Ubicación de comerciantes en Sangolquí |
| Fuente: Dirección de producción GADMUR |
| Diagrama 12: Identificación de espacios de intervención |
| Fuente: Elaboración propia |
| Diagrama 13: Espacios de conexión peatonal |
| Fuente: Elaboración propia |
| Diagrama 14: Ubicación de Mercado Turismo |
| Fuente: Elaboración propia |
| Diagrama 15: Mapa y Fachada Mercado Turismo |
| Fuente: GADMUR |
| Diagrama 17: Corte actual de calle Venezuela |
| Fuente: Elaboración propia |
| Diagrama 18: Cortes propuesta en calle Venezuela |
| Fuente: Elaboración propia |
| Diagrama 19: Ubicación Plaza César Chiriboga |
| Fuente: Elaboración propia |
| Foto 4: Plaza César Chiriboga |
| Fuente: Google Maps |
| Foto 5: Mercado callejero en Viena |
| Fuente: Google Maps |
| Diagrama 21: Ubicación Plaza César Chiriboga |
| Fuente: Elaboración propia |
| Diagrama 22: Corte Plaza César Chiriboga |
| Fuente: Elaboración propia |
| Diagrama 23: Clases de Mercados |
| Fuente: Organización de las Naciones Unidas para la Agricultura y la Alimentación |
| Diagrama 24: Cortes calles de Sangolquí |
| Fuente: Elaboración propia |
| Diagrama 25: Ubicación de comerciantes Sangolquí |
| Fuente: Elaboración propia |
| Foto 6: Cortes calles de Sangolquí |
| Fuente: Elaboración propia |
| Diagrama 26: Corte actual calles de Sangolquí |
| Fuente: Elaboración propia |
| Diagrama 27: Corte propuesta calles de Sangolquí |
| Fuente: Elaboración propia |
| Diagrama 28: Planos Mercado Turismo |
| Fuente: GADMUR |
| Foto 7: Mercado Turismo |
| Fuente: GADMUR |
| Diagrama 29: Corte propuesta Mercado Turismo |
| Fuente: Elaboración propia |
| Diagrama 30: Red de conexiones y espacios públicos inclusivos |
| Fuente: Elaboración propia |

Diagrama 31: Parroquias urbanas y rurales conectadas mediante el comercio
Fuente: Elaboración propia

Foto 8: Comerciantes ubicados alrededor de un contenedor de basura
Fuente: Elaboración propia

Diagrama 32: Ubicación de contenedores y zonas de conflicto con basura
Fuente: Elaboración propia

Diagrama 33: Propuesta para comerciantes en las calles
Fuente: Elaboración propia

Diagrama 34: Propuesta Intervención centro de Sangolquí
Fuente: Elaboración propia

Foto 9: Mercado Turismo
Fuente: Google Maps

Foto 10: Actual apropiación de comerciantes en calles
Fuente: Elaboración propia

Diagrama 35: Identificación conflicto vehicular en el centro de Sangolquí
Fuente: Elaboración propia

Diagrama 36: Corte de propuesta en Plaza César Chiriboga
Fuente: Elaboración propia

Foto 11: Tipos de puestos de comerciantes en calles
Fuente: Elaboración propia

Diagrama 37: Mapa parroquias urbanas y rurales Cantón Rumiñahui
Fuente: GADMUR

Diagrama 38: Mapa de Uso de Suelos Sangolquí
Fuente: GADMUR/Elaboración propia

Diagrama 39: Mapa de identificación viviendas comerciales
Fuente: Elaboración propia

Diagrama 40: Corte de identificación viviendas comerciales
Fuente: Elaboración propia

Diagrama 41: Mapa de identificación viviendas comerciales
Fuente: Elaboración propia

Foto 12: Viviendas transformadas en comercio
Fuente: Elaboración propia

Diagrama 42: Barrios dentro del centro de Sangolquí
Fuente: Elaboración propia

Diagrama 43: Ubicación de propuesta de parqueaderos
Fuente: Elaboración propia

Foto 13: Mercado turismo - calle Venezuela
Fuente: Elaboración propia

Foto 14: Plaza César Chiriboga - calle Alfaro
Fuente: Elaboración propia

Foto 15: Terrenos baldíos para propuesta de parqueaderos
Fuente: Google Earth

Diagrama 44: Ubicación de hitos en el centro de Sangolquí
Fuente: Elaboración propia

Foto 16: Hitos del centro de Sangolquí
Fuente: Google Maps/Elaboración propia

Diagrama 45: Mapa y corte de intervención en calles
Fuente: Elaboración propia

Diagrama 46: Mapa de uso de suelos/Viviendas con uso comercial
Fuente: GADMUR/Elaboración propia

Foto 17: Vivienda con uso comercial en sus 2 plantas
Fuente: Elaboración propia

Foto 18: Vivienda con uso comercial en sus 2 plantas
Fuente: Elaboración propia

Diagrama 48: Plano actual Mercado Turismo
Fuente: GADMUR

Diagrama 49: Corte propuesta para Mercado Turismo
Fuente: Elaboración propia

Diagrama 50: Barrios influenciados por el proyecto
Fuente: Elaboración propia

Diagrama 51: Porcentaje de compradores que llegan a los barrios
Fuente: Elaboración propia

Diagrama 52: Porcentaje de viviendas dentro del centro de Sangolquí
Fuente: Elaboración propia

Foto 17: Calle Colombia - Barrio El Turismo
Fuente: Elaboración propia

Foto 18: Calle Venezuela - Barrio El Turismo
Fuente: Google Maps

Foto 19: Pasaje peatonal - Barrio El Turismo
Fuente: Elaboración propia

Foto 20: Apropiación de comerciantes en calles del barrio

Turismo

Fuente: Elaboración propia

Foto 21: Comerciantes utilizando veredas para exponer sus productos

Fuente: Elaboración propia

Foto 22: Apropiación de comerciantes en pasajes del barrio El progreso

Fuente: Elaboración propia

Diagrama 52: Lote Mercado San Sebastián

Fuente: Elaboración propia

Foto 22: Mercado San Sebastián

Fuente: GADMUR

Diagrama 52: Propuesta ubicación de mercados en Cantón Rumiñahui

Fuente: Elaboración propia

Diagrama 53: Diagrama de apropiación del comercio

Fuente: Elaboración propia

Diagrama 54: Tramos de calles peatonales incluyendo vegetación y basureros

Fuente: Elaboración propia

Diagrama 4: Corte de calles con vegetación y basureros para reciclaje

Fuente: Elaboración propia

Diagrama 56: Corte de calles peatonales

Fuente: Elaboración propia

Diagrama 57: Detalle de cruces peatonales

Fuente: Elaboración propia

Diagrama 58: Ubicación de equipamientos en Sangolquí

Fuente: Elaboración propia

Diagrama 59: Migración de comerciantes hacia Sangolquí

Fuente: GADMUR/Elaboración propia

Diagrama 60: Mercados en Sangolquí

Fuente: Elaboración propia

Diagrama 61: Ubicación de centro de acopio en zonas rurales

Fuente: Elaboración propia

Diagrama 70: Mapa de Uso de suelo

Fuente: GADMUR

Diagrama 71: Mapa de Uso de suelo propuesta

Fuente: GADMUR / Elaboración propia

Diagrama 72: Mapa ocupación de suelo actual

Fuente: GADMUR

Diagrama 73: Mapa ocupación de suelo propuesta

Fuente: GADMUR / Elaboración propia

Cuadro 1: Zonificación Centro de Sangolquí

Fuente: GADMUR / Elaboración propia

Diagrama 74: Mapa de propuesta de zonificación, Sangolquí

Fuente: Elaboración propia

Foto 23: Plaza Mayor, espacio de identidad en Madrid, España

Fuente: Fuente, 2017

Foto 24: Esquema de planos Plaza Mayor Madrid

Fuente: Fuente, 2017

Foto 25: Antiguo Mercado callejero de Viena, Austria

Fuente: Schneider, 2016

Foto 26: Actual Mercado callejero de Viena, Austria

Fuente: Schneider, 2016

Foto 27: Nuevo Bulevar de Av. Gran Colombia, Quito

Fuente: El Comercio

Foto 28: Nuevo Bulevar de Av. Gran Colombia, Quito

Fuente: El Comercio

Foto 29: Calle con veredas más anchas en Berlín, Alemania

Fuente: Román, 2017

Foto 30: Calle peatonal en centro histórico, Quito

Fuente: El Comercio

Foto 31: Calles peatonales en centro histórico, Quito

Fuente: El Comercio

Foto 32: Parques aprovechados en espacios sin uso

Fuente: Seduvi, 2016

Diagrama 75: Porcentaje de Transporte utilizado en Curitiba

Fuente: Veloz, 2013

Diagrama 76: Demanda del trobebul en Quito

Fuente: Fernando Ernesto Romero

Diagrama 77: Area de influencia de transporte público en Sangolquí

Fuente: GADMUR

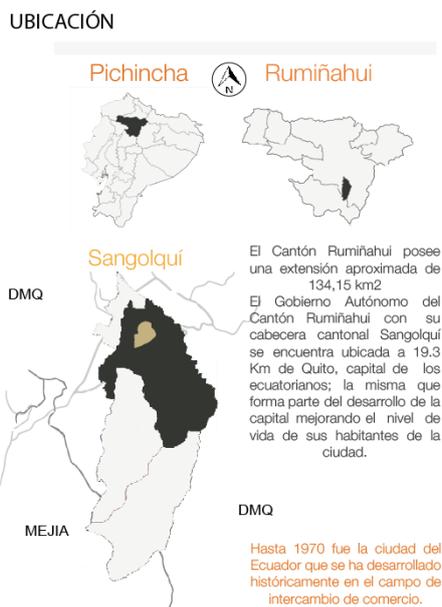
CAPITULO 1: INTRODUCCIÓN

1.1. IMPORTANCIA

Sangolquí es una ciudad ecuatoriana que es una cabecera cantonal, del cantón Rumiñahui en la provincia de Pichincha.

Está ubicada dentro del Valle de los Chillos, al sur oriente de la ciudad de Quito, ciudad con la que mantiene vínculos geográficos, históricos y poblacionales formando parte de la conurbación urbana de Quito, pues sus actividades económicas, sociales y comerciales están fuertemente ligadas a Quito, siendo "ciudad dormitorio" para miles de trabajadores que cruzan a Quito desde las afueras de la ciudad por vía terrestre.

La ciudad de Sangolquí es la capital del cantón Rumiñahui, por lo que goza de autonomía administrativa. Su ubicación cercana a la capital del Ecuador, la convierte en una de las ciudades con mayor nivel de vida y desarrollo del país.



La idea con la venta en la calle resulta que existe mayor contacto y atracción con los compradores directos que pasan por estos sitios. Debería existir mayor organización social, en cuanto a los mercados, y con los involucrados que hacen de este su espacio de trabajo, que no se vea situaciones como desperdicios de los productos en las calles o aglomeración de vendedores informales en las veredas que causa conflicto vehicular en las calles que en determinados momentos no se puede circular por ellas por el reducido espacio que tienen para avanzar, y debe haber mayor compromiso con los vendedores informales que en cierto sentido “invaden” el

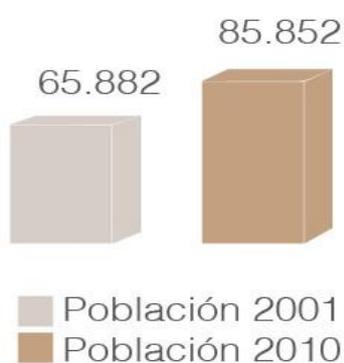
espacio público, que a la final no resulta beneficioso para la evolución y desarrollo de ellos como comerciantes y como ciudadanos. Siempre hay que tener la idea de que la gente es la que forma las ciudades tanto que ellos son los principales actores con los que se tiene que lograr intervenciones en la ciudad.

En el ámbito comercial y más notoriamente en la venta de productos agrícolas, se cuestiona la posibilidad de establecer una organización sólida en el aspecto de venta ordenada y formal que origine un ambiente organizado y sea la fuente de economía del sector, la interrogante surge de la apreciación de las diferencias problemas y comportamientos que se manifiestan entre la contaminación de basura y las congestión de tránsito por el tema de feria del mercado del centro de Sangolquí.

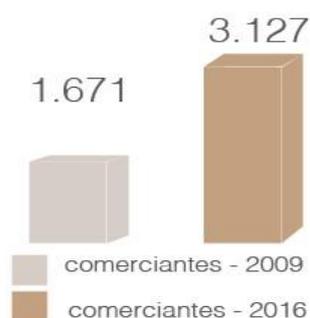
1.2. ANTECEDENTES Y PROBLEMÁTICA

Las plataformas ferias libres instauradas en el gobierno municipal de o gobierno de Dr. Rodrigo Borja fue concebida bajo otros parámetros de “comercio libre” cuales no ofrecieron el crecimiento acelerado de la ciudad y el comercio.

Población del cantón Rumiñahui



Crecimiento de comerciantes autónomos



De 3.127 comerciantes registrados, el 25% se encuentran en sitios oficialmente destinados para la venta de productos (Mercados), los restantes 2.340, (75%) ocupan las calles céntricas de la Ciudad. (GADMUR, 2016).



Es entonces que se reconoce a “La Feria Libre” como el perfecto campo de experimentación y análisis de un problema, que se presenta en la mayoría de los mercados, no solo hablando de Quito sino de la provincia de Pichincha, y es un lugar en donde la aglomeración de varios factores ha sido causa de molestias por los moradores del sector y la cotidianidad de este entorno multicultural, se vuelve un síntoma del desenvolvimiento cultural y social que tiene el centro de Sangolquí.



1.3. JUSTIFICACIÓN

El gobierno autónomo descentralizado de Rumiñahui ha realizado varias reconstrucciones del mercado de Sangolquí. Por ende a lo largo de los años ha existido una demanda de espacios

La falta de autoridad municipal, seccional para generar organización y control tanto en la venta de productos cárnicos, vegetales, perecibles, abastos, etc; hasta animales en pie (lo cual es irregular o controlado por otro ente rector estatal) desborda en el caos urbano, generando así

contaminación visual, auditiva, polución, problemas de movilidad tanto de vehículos particulares como público y la inseguridad de poder acceder libremente a comprar todos los productos de abastecimiento

La idea con la venta en la calle resulta que existe mayor contacto y atracción con los compradores directos que pasan por estos sitios. Debería existir mayor organización social, en cuanto a los mercados, y con los involucrados que hacen de este su espacio de trabajo, que no se vea situaciones como desperdicios de los productos en las calles o aglomeración de vendedores informales en las veredas que causa conflicto vehicular en las calles que en determinados momentos no se puede circular por ellas por el reducido espacio que tienen para avanzar, y debe haber mayor compromiso con los vendedores informales que en cierto sentido “invaden” el espacio público, que a la final no resulta beneficioso para la evolución y desarrollo de ellos como comerciantes y como ciudadanos. Siempre hay que tener la idea de que la gente es la que forma las ciudades tanto que ellos son los principales actores con los que se tiene que lograr intervenciones en la ciudad.

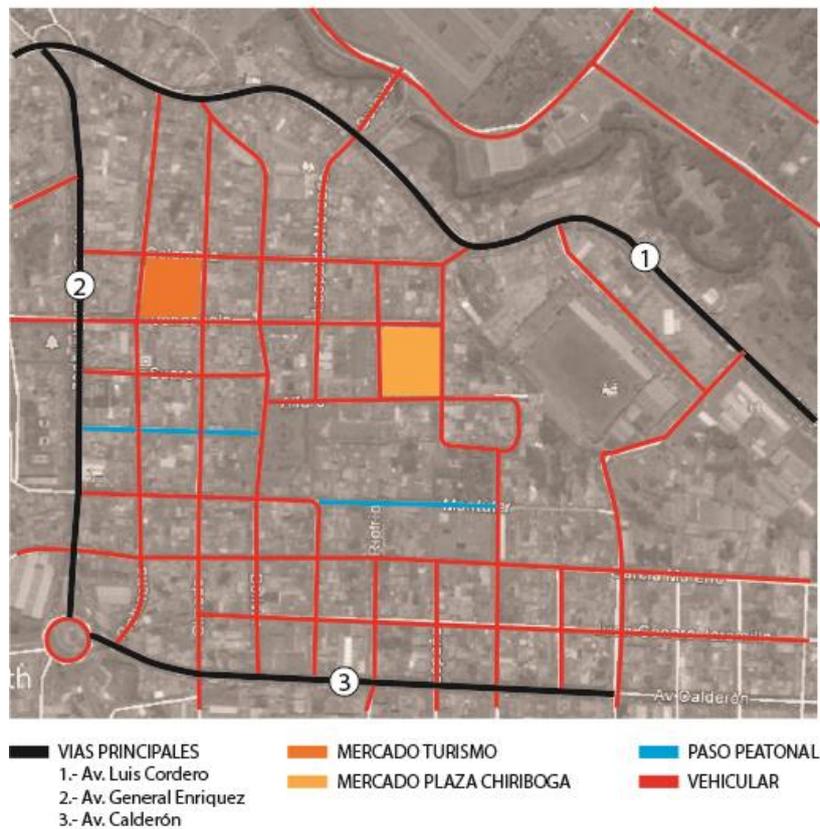
1.3.1. CANTON RUMIÑAHUI

En el Cantón Rumiñahui, y especialmente en el casco central de la ciudad de Sangolquí es significativo el comercio informal, concentrado en calles, mercados y en la vía pública, situación generada entre otras causas por el proceso de urbanización sin planificación y especialmente debido a la falta de un control permanente del uso del espacio público, situación que se agrava por la crisis económica, con el apareamiento de nuevos sectores sociales de migrantes, así como a la consolidación de la demanda de una gama de productos propios del sector, relacionadas con las actividades de consumo. Esta demanda es diversificada, incluyendo una gran variedad de bienes que en otros sectores urbanos no tienen la misma importancia. (Gobierno Municipal Rumiñahui, 2014)



Sin lugar a duda la actividad principal es el comercio si bien se marcan tres mercados como elementos principales, un alto porcentaje de las viviendas cuenta con espacios destinados al comercio, además los feriantes que abarrotan las calles de jueves a domingo.

DIAGRAMA SECTORIAL DE LA FERIA.



1.4. OBJETIVOS

1.4.1. Objetivos General

Crear una infraestructura que brinde servicios a los comerciantes autónomos de Sangolquí planteamiento de mejora urbana y una posible infraestructura

1.4.2. Objetivos específico

- Construir espacios de encuentro común, y fortalecer la identidad cultural y comercial.
- Garantizar el trabajo y productos de abasto mediante un mercado y puestos dignos para los habitantes de Sangolquí.
- Implementar estrategias que lleven a reducir la informalidad, especialmente mecanismos enfocados a remover barreras de entrada al sector formal.
- Que el comercio sea una imagen urbana de identidad de la ciudad.

CAPITULO 2.- CONCEPTUALIZACIÓN

2.1. ANÁLISIS DE TIPOLOGÍA COMERCIAL

- Mercado El Turismo: Asentado en un área de 4.117 m², con una capacidad de 436 puestos ocupados en su totalidad.
- Plaza César Chiriboga: Dispone de 292 puestos de expendio de productos, carece de todo tipo de instalaciones de servicios básicos.



- Mercado San Sebastián: El mercado dispone de 158 puestos en el área cubierta y 1.523 en las plataformas exteriores. Este mercado solamente se usa como centro de exposiciones; cuenta con los servicios básicos. Dispone además de áreas para Administración, cámara frigorífica, así como playas de carga y descarga. (GADMUR2013).



SANGOLQUÍ FERIA



A



Mercado
4.117 m²

B



Plataforma
3.900 m²

C



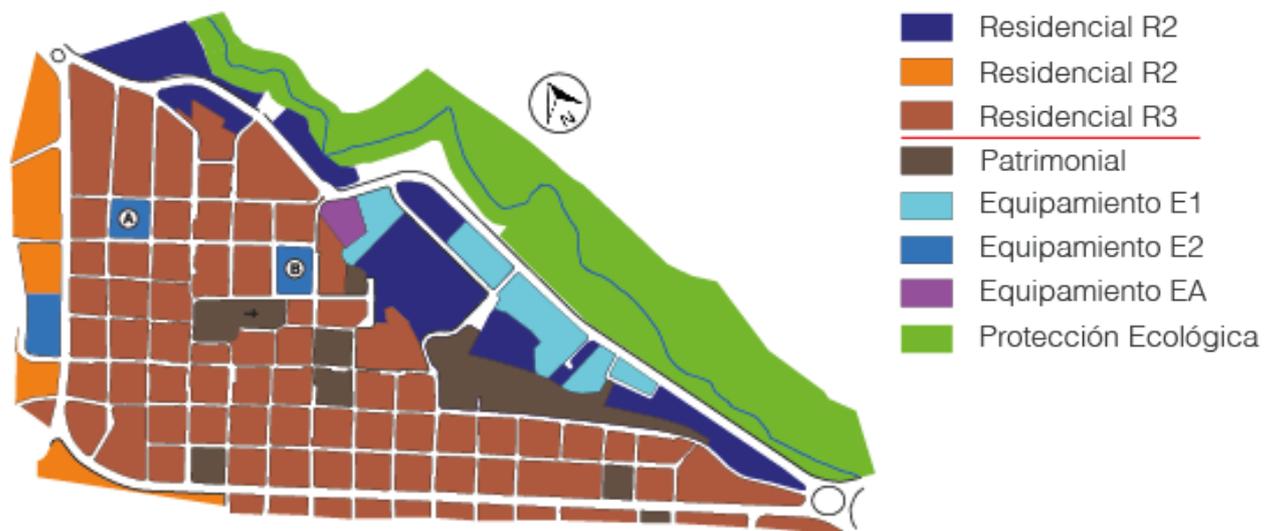
Calzada de
7 m

Se lo analiza en función del censo de vendedores de las ferias y mercados de la Ciudad de Sangolquí realizado en el mes de octubre de 2016 por la Universidad Internacional del Ecuador U.I.D.E., que señala que el número total de puestos de venta que incluyen los vendedores con puestos y en calles, es de 3.127, de los cuales el 25% se encuentran en sitios oficialmente destinados para la venta de productos (Mercados), los restantes 2.340, (75%) ocupan las calles céntricas de la Ciudad. (GADMUR, 2016)

El 64% de los puestos de venta no cuentan con permisos municipales de operación lo cual implica pérdida de importantes ingresos al Municipio.

2.2. COMERCIO Y EMPLEO EN SANGOLQUÍ

Se puede apreciar que el centro histórico de Sangolquí está rodeado directamente por zonas destinadas al comercio, oficinas y vivienda. La mayoría se encuentra a línea de fábrica.



El 64% de los puestos de venta no cuentan con permisos municipales de operación lo cual implica pérdida de importantes ingresos al Municipio. 6 asociaciones de comerciantes alrededor de 200 comerciantes por asociación. (Gobierno Municipal Rumiñahui, 2014)

2.3. COMERCIO INFORMAL Y LAS FERIAS LIBRES

Una de las mejores formas de conocer a un país es a través de sus mercados. Lo que encuentras en un mercado no son sólo productos, allí lo que hay son modos de vivir, de sentir, de conversar, de apasionarte con el lugar. Un país completo expuesto a nuestros sentidos, a través de su gente y de su cultura. (Diego, 2015)

2.3.1. Entrevistas

1) María Teresa usuaria del mercado

Prefiere comprar productos frescos y más

baratos Vive en Sangolquí hace ya 22 años

según ella tanto el mercado como la feria han mejorado el comercio

“hace falta más control del municipio”

“Sangolquí necesita un mercado digno”

“si afecta, por eso yo vengo en bus desde mi casa”

En el dialogo María Teresa también nos contó que ella prefiere comprar en la feria y no en el mercado cerrado

ella realice sus compras lo más temprano en los días de feria

- 2) “Doña” Flor tiene un puesto en la feria desde hace 4 años, ofrece sus productos que siembra en su propio huerto que tiene en un terreno en su casa en el sector de Cotogchoa, a 15 minutos de Sangolquí. “gracias a mi puesto en la feria he podido ayudar acabar mi casa”
- “ yo siempre trato de limpiar mi puesto, hay gente que no le importa botar las legumbres en las calles, pero el municipio limpia la basura en las noches” “algunas calles están cerradas los días de feria, pero hay personas que quieren llegar hasta nuestros puestos en carro, creo que deberían cerrar todas las calles”
- esto nos dice que los comerciantes informales prefieren utilizar toda la calle para la venta de sus productos
- 3) “Don” Rafael es un comerciante del mercado de Sangolquí él dice que acompaña a su esposa en la venta de frutas y verduras desde hace 8 años,
- cuenta con un camión que es su puesto de venta en las calles del centro de Sangolquí,
- “Don” Rafael cree que lo que origina la desorganización es: “los vendedores que vienen de las afueras de Sangolquí nos les

2.4. PMDOT

La visión territorial del cantón Rumiñahui para el año 2025 define que “Será un centro de desarrollo e intercambio cultural, turístico, comercial, proveedor de servicios básicos y sociales que aporten al desarrollo de los asentamientos humanos y promuevan el desarrollo de una economía sostenible y sustentable con respeto a los derechos individuales, colectivos y de la naturaleza. (Gobierno Municipal Rumiñahui, 2014)

Contará con un sistema vial, tránsito y transporte que proporcionará una movilidad y conectividad interna y externa eficiente, impulsará un desarrollo integral entre cantones circunvecinos, estará integrado al sistema vial y de transporte público a nivel regional. (Gobierno Municipal Rumiñahui, 2014)

Desarrollará y fortalecerá su identidad cultural con la participación, concertación y corresponsabilidad ciudadana para aportar a la municipalidad en la toma de decisiones, rendición de cuentas y el control social en beneficio de la población (Gobierno Municipal Rumiñahui, 2014).

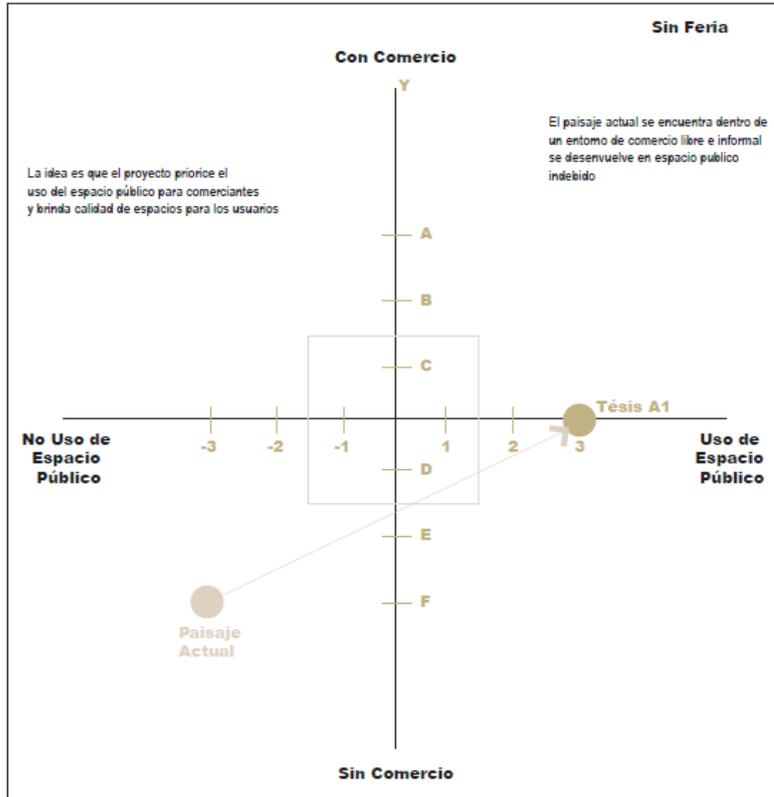
El crecimiento del gran comercio en la ciudad de Sangolquí ha estado acompañado del comercio menor, asentado en los mercados municipales y espacios centrales, de los cuales un número importante no tiene puestos fijos y hace uso indiscriminado del espacio urbano público destinado a la circulación de peatones y vehículos. (Gobierno Municipal Rumiñahui, 2014)

Las cifras del último Censo de Población y Vivienda del 2010, señalan que el 93 por ciento de la población, recibe agua procedente de la red pública y que el 99.4 por ciento tiene energía eléctrica, al tiempo de puntualizar que el 96.1 por ciento de la basura es recogida por recolectores y que el 64 por ciento de los hogares, disponen de teléfono convencional. (GADMUR, 2016)

Hay más: en una década el cantón ha experimentado un crecimiento poblacional significativo igual al 30 por ciento, al pasar de 65.882 habitantes en el 2001, a 85.852, en el 2011. De estas cifras el 58 por ciento corresponde a mujeres y el 42 por ciento a hombres. (Gobierno Municipal Rumiñahui, 2014)

2.5. TRABAJO Y EMPLEO

Los datos del censo INEC 2010, indican que 42.335 habitantes (59,81%) se encuentran en edad económicamente activa; de los cuales el 88% se halla en el área urbana. (Gobierno Municipal Rumiñahui, 2014) Es importante además señalar que la PEA ocupada, es decir personas que al presente perciben una remuneración por su trabajo, es próximo al 96% tanto en la zona urbana como rural. (Gobierno Municipal Rumiñahui, 2014) Por demás está decir que la población en el área urbana es muy superior a la rural.



Tema

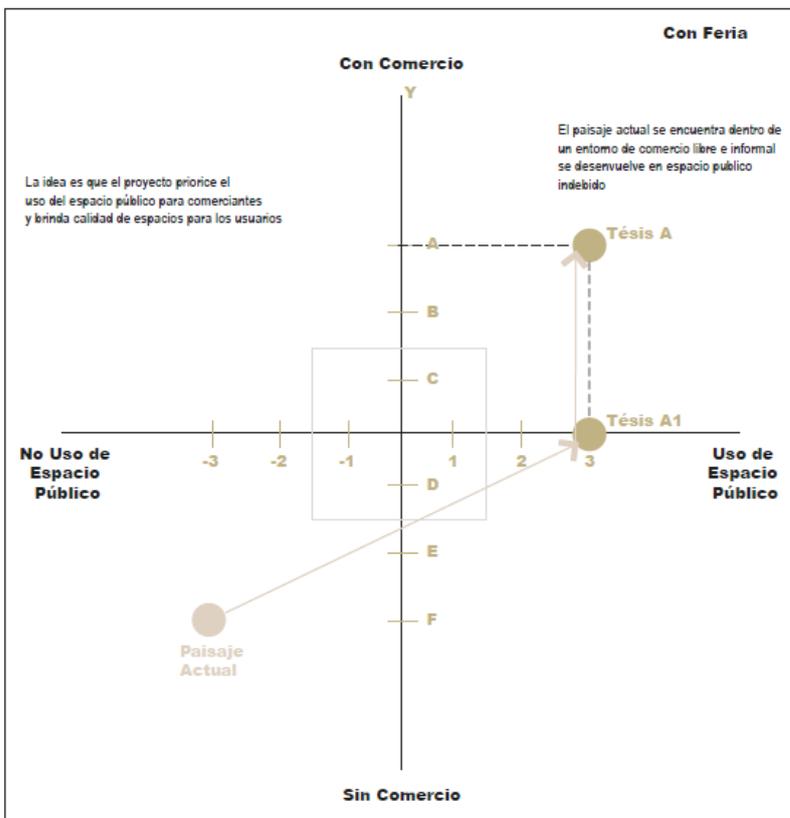
PAISAJE, IMAGEN DEL PASADO Y PRESENTE

Luis Herrera

TESIS:

Intervención del centro de Sangolquí, para el comercio de la ciudad.

| Comercio | Espacio Público |
|------------------------------------|---|
| A Invasión calles por comercio | 1 Rehabilitación de equipamientos |
| B Puestos de comercio improvisados | 2 Espacios de trabajo |
| C Problemas en veredas y calles | 3 Espacios definidos para distintas actividades |
| D Usuario busca necesidad | -1 Falta de uso de equipamientos |
| E Comerciante necesitado | -2 Espacios insalubres |
| F Comercio informal | -3 Espacio sin normativas |



Tema

PAISAJE, IMAGEN DEL PASADO Y PRESENTE

Luis Herrera

TESIS:

Intervención del centro de Sangolquí, para el comercio de la ciudad.

| Comercio | Espacio Público |
|---|---|
| A Peatonalizar calles del centro de la ciudad | 1 Rehabilitación de equipamientos |
| B Organización espacial de puestos de comerciantes | 2 Espacios de trabajo |
| C Construcción de rutas peatonales hasta remates de espacios públicos | 3 Espacios definidos para distintas actividades |
| D Calles aljoveradas | -1 Falta de uso de equipamientos |
| E Comerciante necesitado | -2 Veredas y calles indefinidas |
| F Comercio informal | -3 Espacio sin organización |

Se tiene que realizar una investigación de la problemática en diferentes métodos, los cuales nos permitirán obtener información progresiva, que partirá desde el punto inicial hasta el final que presenta el problema, se lograra obtener datos puntuales para dar una solución a este problema social

La información para responder los métodos será obtenida directamente del sector problemático de esta ciudad, y también de parte de los usuarios y actores de la feria en los días cotidianos de la feria de Sangolquí.

- Metodología 1: Análisis fotográfico

Para esta metodología se realizara una identificación de elementos visuales que se encuentren en el paisaje cambiante del centro de Sangolquí, en específico en el cambio de imagen que genera la feria del mercado y se sitúa en la calles de Sangolquí. El análisis fotográfico se dirigirá a varios temas y aspectos que nos llevaran a resultados identificatorios de problemáticas del paisaje, los distintos aspectos son:



- Comercio formal
- Comercio autónomo
- Uso de espacio publico
- Apropiación
- Conexión comercio y espacio publico

- **Metodología 2: Análisis comparativo**

En este segundo método se realizara una comparación de la distinta distribución, dinámica y organización de puestos de comerciantes autónomos de la ciudad de Sangolquí, la idea es identificar con un referente adecuado donde su organización de feria libre funciona de manera adecuada y se establece como un punto clave para la economía de la ciudad. Para este análisis se llegara a comparar la feria de Sangolquí con la feria de comerciantes de Borough Market de la ciudad de Londres, en donde tiene una organización de puestos que improvisan sin generar problemáticas para la ciudad.



Borough Market, Londres – Inglaterra



En esta feria también se encuentran productos frescos y baratos, ya que es una de las únicas ferias que todavía prevalece en la ciudad y funciona dentro de otro mercado que a través de la historia ha sido icónico para la identidad de las personas de Londres.

- Metodología 3: Línea de tiempo

La tercera metodología es un tipo de **línea de tiempo** con respaldos fotográficos y de videos que sirven para mostrar una secuencia de eventos ordenada a lo largo de un periodo de tiempo, usando una escala que puede establecerse en distintas horas de un día y distintas instancias de una semana, para identificar los cambios que tiene la imagen de la ciudad.

La línea de tiempo tiene el propósito de mostrar semanalmente los días que hay feria de comerciantes y días que no hay feria, para encontrar puntos de información para la identificación de aglomeración de personas y de acuerdo a horas de día.

Se empleara este método también a través de distintas dinámicas que han crecido a través de los años y como ha existido una pérdida de calidad del medio físico. La comparación ira directamente vinculada al comercio y el espacio público que se ocupa para los comerciantes.

Relacion de dia de feria vs dia de no feria



Se identificara como a través de un día y de distintas horas, y un punto en específico se desarrolló esa zona a identificar:

LUNES: 8am hasta 1pm

MARTES 11am hasta 5pm

MIERCOLES 3pm hasta 8pm

JUEVES Día de feria

VIERNES 9 am – 2pm

SABADO 10am hasta 3pm

DOMINGO Día de feria

3.2. RESULTADOS:

- Análisis fotográfico



En el análisis fotográfico se puede observar que la mayoría de los locales comerciales del centro de Sangolquí, resultan cargados de elementos visuales en sus fachadas, lo cual resulta por generar un desorden visual en la imagen de la ciudad, incluso los comerciantes de los locales

exhiben sus productos para competir con los comerciantes de las calles que ya tienen definido donde pueden desarrollar sus actividades.

En este caso como el centro de Sangolquí se encuentra en una zona de alto nivel comercial, designada por el PUOS como Residencial 3 (R3), también se realizaría en los edificios patrimoniales que existen en el centro de la ciudad y sobre todo si estos se encuentran destinados a el comercio en general.

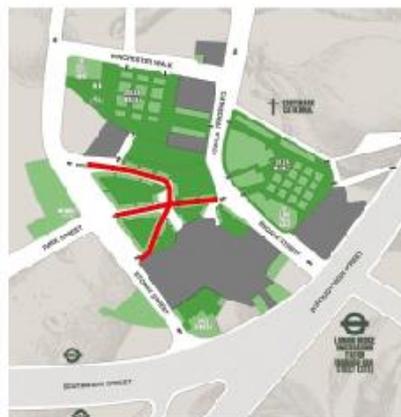


En el centro de Sangolquí existe un desorden en el tipo de publicidad que tiene cada uno de los locales del centro de la ciudad, lo cual da una imagen de cierta falta de control de parte de la administración. La idea parte de una iniciativa para establecer una sola imagen dentro de la ciudad, como lo hace el centro histórico de Quito, es decir que este tipo de estrategias de control se puede adaptar a los distintos centro de ciudades alrededor de Quito, y de igual manera al centro histórico de la ciudad, ya que tiene un alto flujo de nivel comercial, como se puede observar en la imagen los distintos letreros de cada local comercial es totalmente distinto, lo cual da una imagen de cambios en el entorno de los edificios de la ciudad.

- **Análisis comparativo**



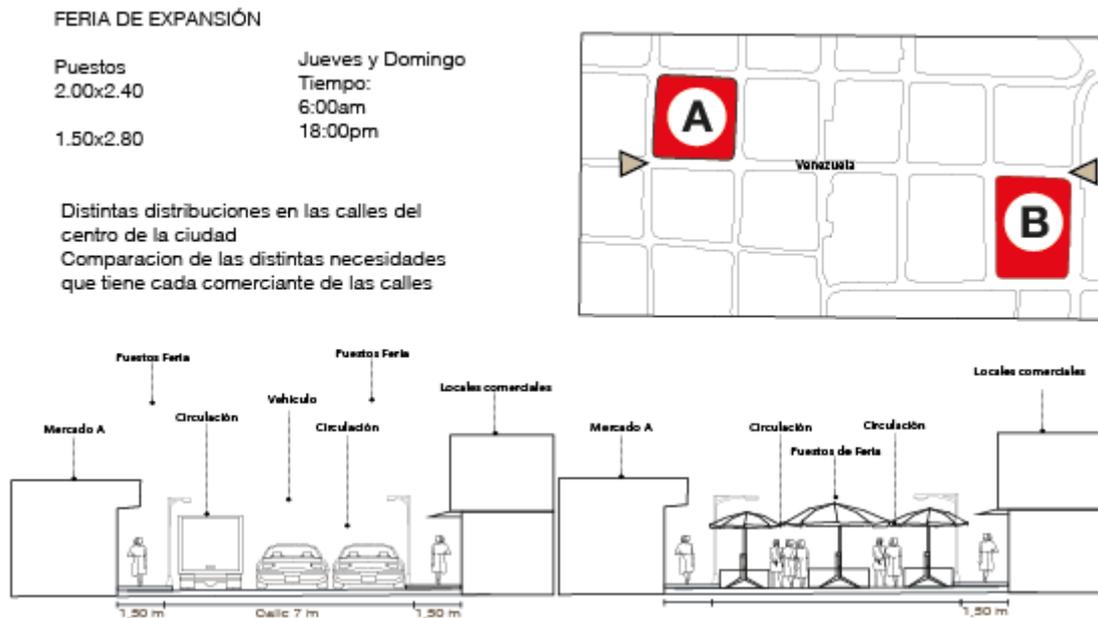
Se pudo identificar que existen plenas diferencia que van mucho más allá de los cultural, en cuanto a los diseños sobre todo de los puestos de comerciantes existentes, y en la manera en cómo se encuentran conformados los comerciantes, sin duda instintivamente toman muy en cuenta la conformación de los puestos la circulación necesaria que debería tener .



El Borough Market es un mercado mayorista y minorista de alimentos situado en Southwark, Londres, Reino Unido. Se encuentra en la ribera sur del Támesis, en el extremo meridional del puente de Londres, junto a la catedral de Southwark. Es uno de los mercados más grandes y más antiguos de Londres. El Borough Market es un **espacio cubierto**, pero sus paradas se extienden más allá con ofertas, **también, al aire libre**. De hecho, esto es lo que ocurre con **la mayoría de mercados y mercadillos** de la capital británica, algo cubierto y algo bajo el cielo.

Incluso se puede identificar como son los puestos y el armado de estos en el mercado, se puede identificar que también existen calles que se transforman en peatonales, y se logran una conformación del espacio de trabajo de los comerciantes.

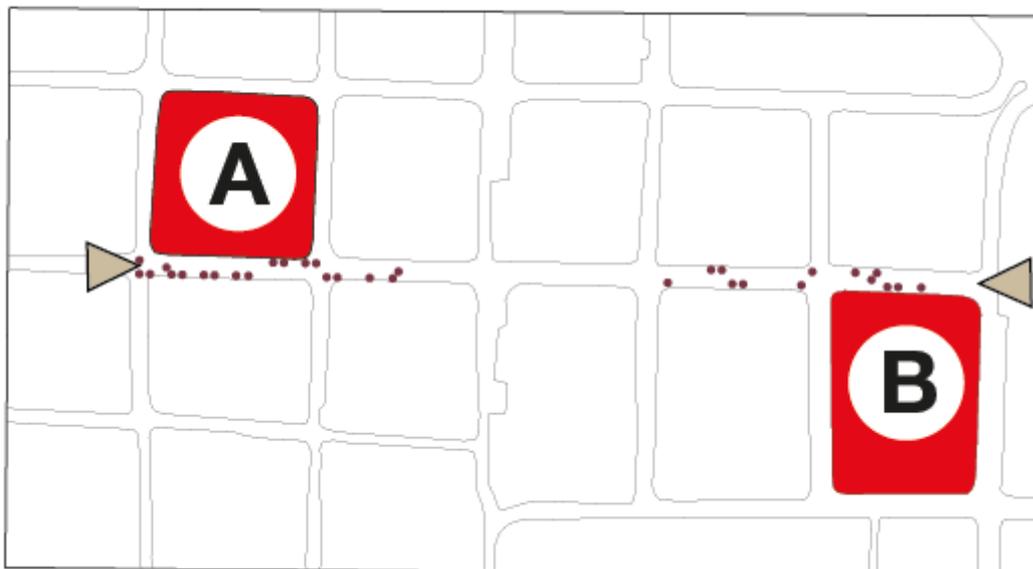
- **Línea de tiempo**



Como se puede observar las conformaciones actuales de un centro de la ciudad donde se aglomeran los comerciantes en las distintas horas y días dependiendo cuando y donde se desarrollan las ferias de los comerciantes en la calle que tiene conexión los equipamientos de mercado de la ciudad de Sangolquí.

Lunes

Venezuela



Jueves

Venezuela



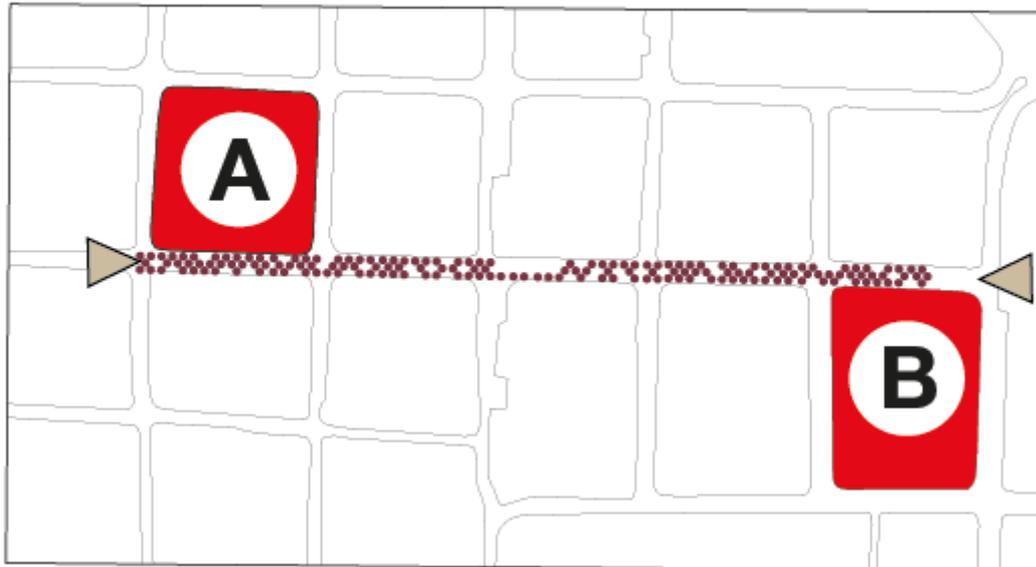
9h00

Venezuela



16h00

Venezuela

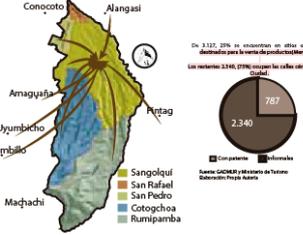
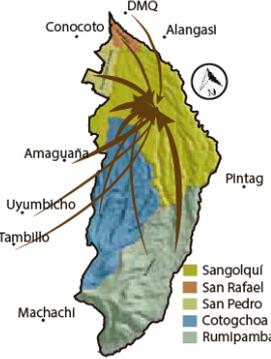


CAPITULO 4: ANÁLISIS URBANO MATRIZ

ESC. MACRO

| Conclusiones | Objetivo | Estrategias |
|---|---|---|
| <p>La actual plaza y mercado construida en los años 90 no se ha podido adaptar al crecimiento de la población y a la de los comerciantes. Es por esta razón ue los comerciantes se situan en las calles para ofrecer sus productos.</p>  | <p>Descentralizar las ubicación de los mercados y sobre todo de esta zona central de alto flujo comercial que se encuentra en algunos casos mal utilizados y sin eficiencia.</p>  <p>1) Mercado cerrado "El Turismo" 2) Mercado San Sebastián</p> | <p>Lograr dotar de espacios útiles para los comerciantes dentro del cantón mediante revitalizando los espacios inutilizados dentro del cantón Igrando que sean mas permeables.</p> <p>2) Mercado San Sebastián</p> <p>Lote: 19.886 m2 Construcción: 2.200 m2 Plataforma: 3.240 m2</p>  |

ESC. MACRO

| Conclusiones | Objetivo | Estrategias |
|--|---|--|
| <p>La principal actividad del Cantón Rumiñahui es el comercio al por mayor y menor, lo cual ha provocado una alta oferta y demanda y se ha generado un alto flujo de comerciantes en la feria de Sangolquí</p>  <p>De 3.127, 20% es enclaves en otros sectores distribuidos para beneficio de productividad económica Los restantes 2.340, (75%) ocupan las calles adyacentes de la feria</p> <p>787 2.340</p> <p>■ Con patrimonio ■ Informales</p> <p>■ Sangolquí ■ San Rafael ■ San Pedro ■ Cotogchoa ■ Rumiñamba</p> | <p>Mejorar la red comercial de mercados en el centro de Sangolquí mediante conexiones urbanas de mercados del Cantón.</p>  <p>■ Sangolquí ■ San Rafael ■ San Pedro ■ Cotogchoa ■ Rumiñamba</p> | <p>Generar una red de conexiones para centralizar el comercio de la ciudad en el centro urbano de Sangolquí. Lograr una regeneración urbana en las calles de Sangolquí, en específico en la calle Venezuela.</p>  <p>6 min 17 min 1.3 Km M. San Sebastián</p> |

Conclusiones

La actual plaza y mercado construida en los años 90 no se ha podido adaptar al crecimiento de la población y a la de los comerciantes. Es por esta razón ue los comerciantes se situan en las calles para ofrecer sus productos.

| Población del cantón Rumiñahui | | Comerciantes en Sangolquí | |
|--------------------------------|--------|---------------------------|-------|
| 65.882 | 85.852 | 1.671 | 3.127 |
| Población 2001 | | comerciantes - 2009 | |
| Población 2010 | | comerciantes - 2016 | |

Calles:

- Mercado Turismo
- Plaza Chiboga
- Colombia
- Pichincha
- Venezuela
- Chimbo
- Sucre
- Bolívar
- Alfaro
- Mercado
- Bolívar
- España

Legumbres Frutas Verduras Papas Cereales Otros

Objetivo

Generar espacios que funcionen para los comerciantes de Sangolquí, que contribuyan a mejorar la calidad de vida y espacial de los usuarios del Centro de Sangolquí.

VIAS PRINCIPALES
1: Av. General Enriquez
2: Av. Luis Cordero
3: Av. Abdón Calderón

ESPAIOS INTERVENCIÓN
ESPAIOS DE REMATE
POSIBLE PARQUEADERO

PASO PEATONAL
VEHICULAR

Estrategias

Lograr una refuncionalización de los espacios e infraestructuras existentes, generando conexiones tanto de calles, veredas, espacios públicos y mercados en el centro de la ciudad de Sangolquí.

VIAS PRINCIPALES
1: Av. General Enriquez
2: Av. Luis Cordero
3: Av. Abdón Calderón

ESPAIOS INTERVENCIÓN
ESPAIOS DE REMATE
POSIBLE PARQUEADERO

PASO PEATONAL
VEHICULAR

CONEXIONES

Conclusiones

El actual Mercado municipal de la ciudad, presenta varias deficiencias en cuanto a la organización de sus espacios subutilizados y en cierta medida impermeable hacia las calles de Sangolquí. Por tal motivo las personas no ingresan a esta infraestructura.

Objetivo

Rediseñar el mercado Turismo, para lograr una potencialización una infraestructura sostenible e inclusiva para la venta de productos de abasto en el centro de la ciudad.

Situación actual

Estrategias

Ampliar la infraestructura existente y abrir los espacios hacia la parte urbana, que se generen conexiones mediante ensanchamiento de veredas y apertura de muros en la infraestructura.

Propuesta

Conclusiones

La plaza Cesár Chiriboga funciona como establecimiento de venta de productos de abasto y de venta de comidas, la deficiencias de este espacios es que no cuenta con servicios basicos y sus puestos de venta son construidos con materiales improvisados.

Objetivo

Proponer un diseño de infraestructura multiuso que presente un modelo de mercado multifuncional, para la venta de productos de abasto y variados, y se enfoque en espacios como restaurantes y de estancia.

Actual plaza y mercado callejero de Viena, Austria

Estrategias

Establecer un tipo de diseño abierto mediante los referentes analizados y las actuales circulaciones que se tiene en la plataforma Chiriboga, respondiendo al programa de necesidades sobretodo un numero de puestos y locales comerciales necesarios.

Conclusiones

Existe una invasión indebida del espacio público por parte de los comerciantes, que usan las veredas y calles del centro de la ciudad como su espacio de venta de productos de la feria libre, sin existir un determinado lugar para estas personas.

CLASES DE MERCADOS

- MERCADO DE ALIMENTO: Centro del pueblo, para el comercio de productos agrícolas y animales vivos.
- MERCADO ALIMENTICIO: Para el comercio de productos agrícolas y animales vivos.
- MERCADO ALIMENTICIO: Para el comercio de productos agrícolas y animales vivos.

Fuente: Organización de las Naciones Unidas para la Agricultura y la Alimentación

FERIA DE EXPANSIÓN

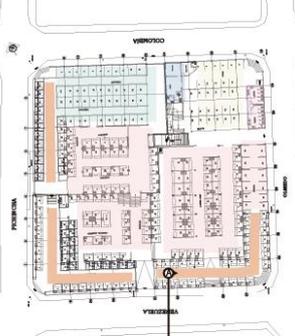
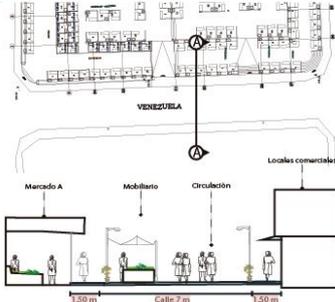
Jueves y Domingo
 Puestos: 2.00x2.40
 1.50x2.80
 Tiempo: 6:00am - 18:00pm

Objetivo

Proponer espacios inclusivos en las zonas de veredas y calles para la venta temporal de la feria de la ciudad, de acuerdo las clases de mercados de la FAO.

Estrategias

Diseñar mediante texturas en las veredas y el ensanchamiento de estos espacios para la temporalidad de los comerciantes de la feria libre.

| Conclusiones | Objetivo | Estrategias |
|---|---|---|
| <p>El actual mercado se encuentra inutilizado por la dinámica que existe en las calles del centro y sobre todo en los días de feria. lo que torna este espacios como inadecuado para su actual función.</p> | <p>Obtener mayor permeabilidad en los muros que existe actualmente en el Mercado cerrado Turismo de manera que se logre la misma dinámica de feria actual para el usuario. Que se logre entender como un espacio multifuncional para los usuarios de Sangolquí.</p> | <p>Mediante un diseño diferente generar puestos en el mercado que no den la espalda hacia la calle para así lograr romper los muros y abrir totalmente la dinámica de feria en el exterior del mercado.</p> |
|  |  |  |

4.1. ANALISIS DE LA CIUDAD

Una de las mejores formas de conocer a un país es a través de sus mercados. Lo que encuentras en un mercado no son sólo productos, allí lo que hay son modos de vivir, de sentir, de conversar, de apasionarte con el lugar. Un país completo expuesto a nuestros sentidos, a través de su gente y de su cultura.

De esta manera se piensa en la necesidad de infraestructuras urbanas que incrementen el potencial turístico y económico, y que genere organización y formalidad en el centro urbano y comercial de la Sangolquí.

En la intervención urbana del centro de Sangolquí este desafío tiene relación con el proyecto por promover distintas estrategias urbanas para lograr una convivencia armónica en cuanto a los habitantes y comerciantes autónomos en el centro de Sangolquí. Se trata de establecer una distinta conformación de la zona urbana del centro de Sangolquí, para lograr distintos espacios inclusivos para todos los usuarios de la ciudad.



Diagrama 1: Red de conexiones y espacios públicos inclusivos en el centro de Sangolquí

Cuando hablan de una ciudad con negocios sostenibles y con auto sustentabilidad financiera, la relación directa con respecto al trabajo digno con puestos que correspondan a los emprendimientos laborales en la comunidad e incorpora, de manera sostenible y pensando en la autogestión que tienen los comerciantes actualmente y con respecto al desarrollo de la agricultura y las redes de conexiones que se debe generar a través del comercio.

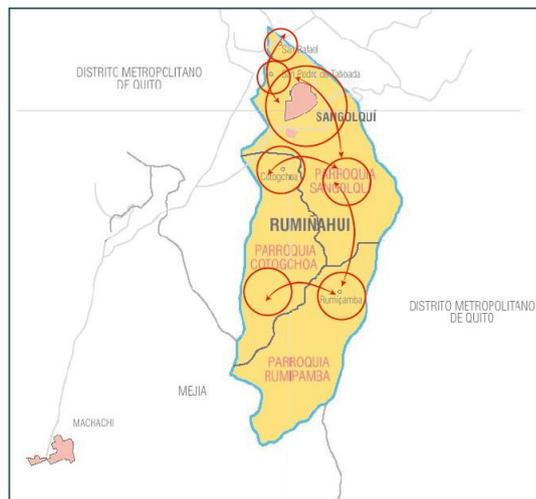


Diagrama 2: Parroquias urbanas y rurales conectadas mediante el comercio

La relación directa es con el manejo de desechos de los productos que se venden dentro del mercado y la feria de Sangolquí. Existe una falta de organización con las autoridades que no incentivan la cultura ambiental y definen los sitios de basura designada para los desechos alimentarios.

Existe falta de comprensión del espacio público en cuanto a cómo utilizar el medio físico y el desarrollo histórico ha provocado que se agrave aún más este problema de invasión de las calles del centro de Sangolquí.



Fotografía 1: Comerciantes ubicado alrededor del contenedor de basura

Para una visión clara en cuanto al desarrollo de la ciudad y la calidad del espacio, se debe realizar una regeneración urbana de la concepción de los espacios públicos y la configuración de las calles para una mejor dinámica entre comerciantes y habitantes de la ciudad, sobre todo con la conciencia ambiental que debería existir dentro del centro histórico de Sangolquí, donde los comerciantes no manejan adecuadamente los desechos de la ciudad.



Diagrama 3: Ubicación de contenedores de basura y lugares de conflicto con los desechos de feria de mercado

4.2. SANGOLQUI COMO CENTRALIDAD

Sangolquí, es una de las parroquias urbanas del Cantón Rumiñahui más consolidadas y que cuenta con su centro histórico centralizado, y donde es una de las zonas donde se desarrolla el mayor porcentaje de actividades económicas de la ciudad.

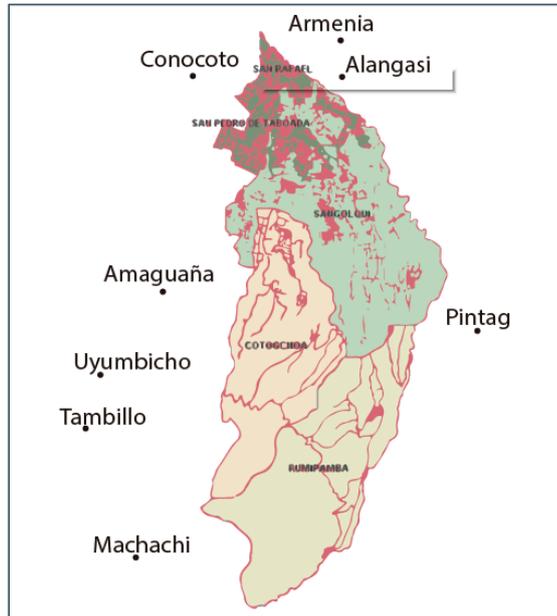


Diagrama 8: Mapa de parroquias urbanas y rurales del cantón Rumiñahui

Existen distintos tipos de centralidad y sobre todo dentro de una centralidad tradicional en donde se ha notado una falta de valoración e inversión, excesivo uso y saturación de espacios. Estas urbes y tipos de centralidad están hechas para discutir lo público. En este centro se puede observar cómo ha existido una gentrificación del espacio que ha sido transformado en comercial únicamente, y en donde se puede ver que no se ha respetado la tradición histórica de intercambio de productos y se ha trasgredido en una invasión masiva de comerciantes únicamente por lucro propio de los intereses políticos y las relaciones de poder que existe en el centro de la ciudad.

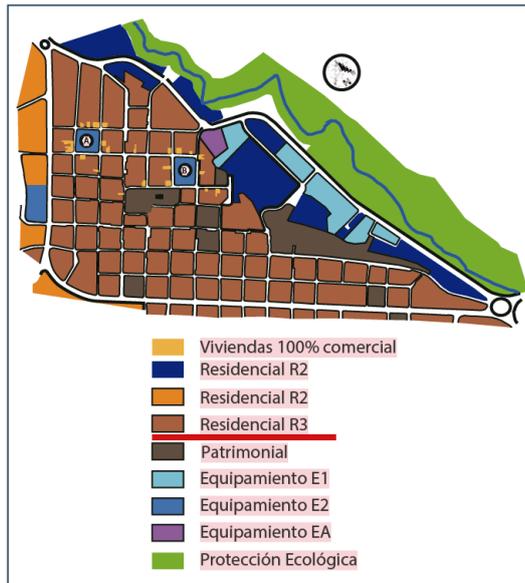


Diagrama 9: Mapa de uso de suelos

Como se aprecia en los diagramas se puede observar que las viviendas han desaparecido en el centro de Sangolquí donde se ha tornado un centro de alto flujo de comercio y las calles se han tornado únicamente como espacios de flujo y de invasión, y el gobierno no ha propuesto nuevos espacios e ideas ya que para el cantón ha existido una falta de composición y relación con el territorio de las funciones y necesidades.

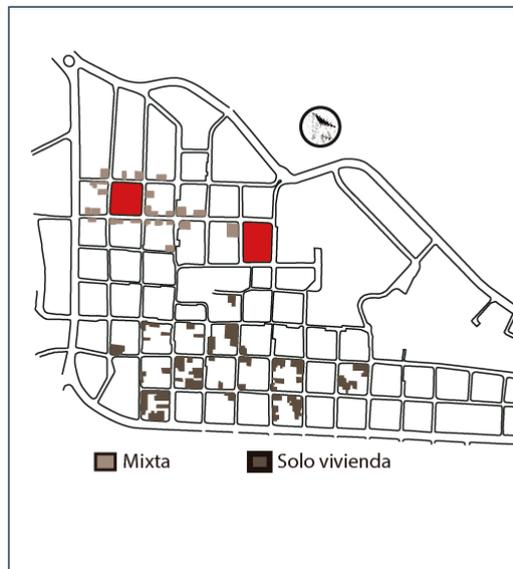


Diagrama 9: Mapa de identificación de viviendas 100% comerciales

La idea de recuperación el centro de la ciudad es entender que estos son espacios de transformación urbana y de generación de trabajo digno dentro del cantón, y entender que

las calles siempre han sido más que un servicio público, como lugares de encuentro e intercambio, en donde las personas buscan un espacio de trabajo y que mejor que un espacio central de la ciudad.

4.3. CIUDAD DIGNA PARA LA VIDA

El centro más importante de la ciudad se desarrolla para fomentar la calidad de vida y de los espacios públicos que debe tener la ciudad y sobre todo la parte más consolidada de Sangolquí. Se piensa en dotar de espacios públicos y de trabajo para las personas y usuarios de la ciudad.



Diagrama 33: Propuesta para comerciantes en las calles
Fuente: Elaboración propia

Los espacios dentro del centro de Sangolquí no se encuentran con posibilidades de apropiación justa para los usuarios de la ciudad. La mayoría de espacios como plazas y centros culturales no son ofrecidos para el público en cuanto a permeabilidad que tienen barreras físicas y algunos se encuentran en desuso.

Que Sangolquí tenga espacios para trabajo digno dentro del centro de la ciudad y en todo el canton. Que en todo el canton exista una red de mercados y ferias para todos los usuarios, mediante un diseño participativo de comerciantes y usuarios del mercado y centro de la ciudad. En Mercado Turismo se propondrá mayor permeabilidad en sus muros.



Diagrama 5: Propuesta de conexión de espacios públicos, mercados y pasajes peatonales

- MOVILIDAD Y ACCESIBILIDAD



Fotografía 2: Propuesta de conexión de espacios públicos, mercados y pasajes peatonales

Pensar en todos los aspectos de movilidad, que no solo incluyan tema de movilidad vehicular sino que se piense en estrategias para reducir el uso del automóvil sobre todo en el centro de Sangolquí.

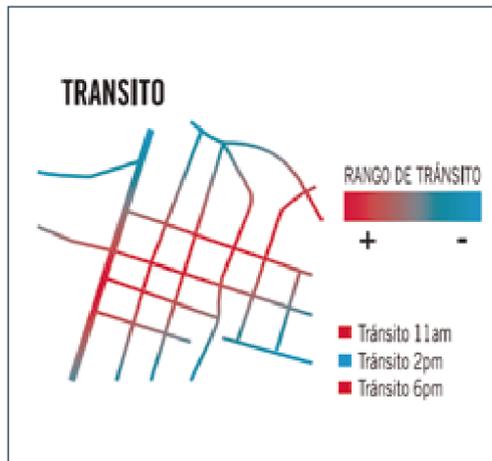


Diagrama 6: Identificación de conflictos vehiculares en el centro de Sangolquí

Se debe empezar a proponer mejorar la vialidad peatonal y de espacio público ya que son dos componentes que se deben contemplar a la hora de reorganizar las calles no solo exclusivamente como flujo sino como espacios de apropiación.

- INCLUSIÓN Y PARTICIPACIÓN

Se debe tomar en cuenta que para el diseño urbano del centro de Sangolquí se debe tomar en cuenta un diseño participativo, que tome en cuenta a todos los usuarios de la ciudad e incluso no solo a los usuarios del mercado sino de todo el entorno. El diseño participativo tomará en cuenta todas las necesidades de los comerciantes que se sitúan en las calles y necesitan un espacio para la venta.

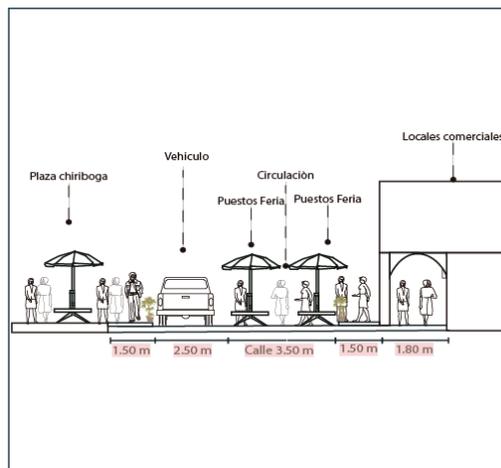
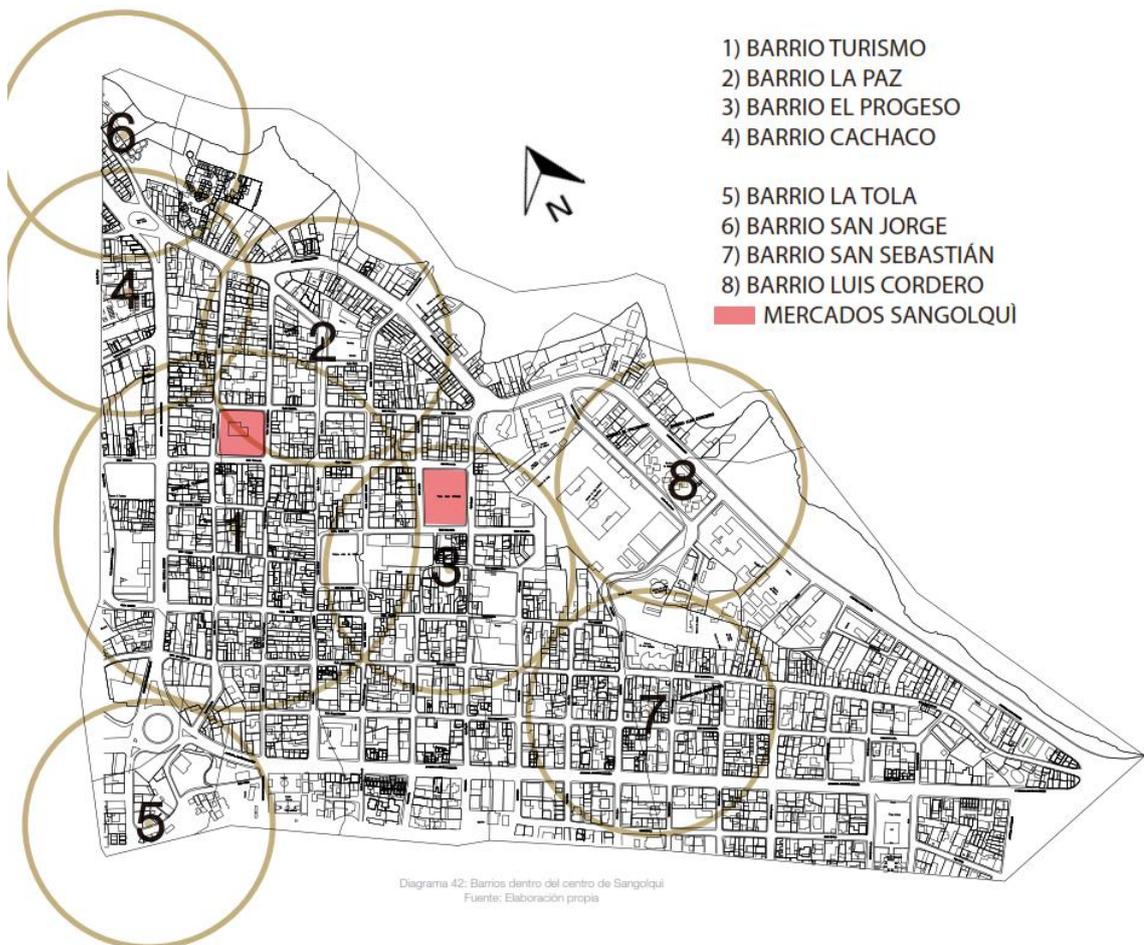


Diagrama 7: Propuesta de calles a nivel de veredas y espacios para comerciantes

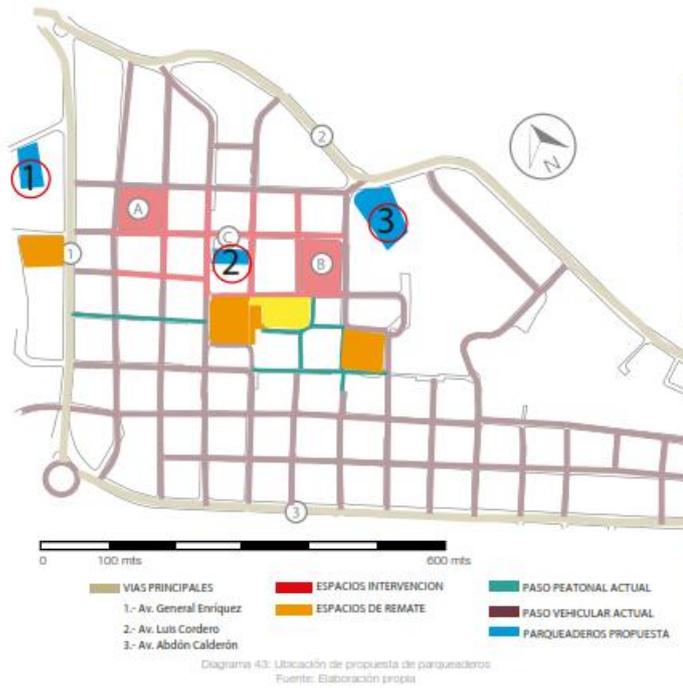
4.4. INFLUENCIA DEL MERCADO EN LOS BARRIOS

El proyecto se enfoca en la revitalización del centro de la ciudad de Sangolquí, en donde se encuentran varios barrios que inciden dentro del centro de mayor flujo comercial del cantón Rumiñahui. Estos barrios se encuentran conectados por esta actividad principal que desarrolla dentro del cantón y específicamente de la parroquia con mayor densidad urbana que es Sangolquí. Esto provoca que dentro de esta zona existan varias problemáticas de invasión de espacio público, problemas de movilidad, abandono de los equipamientos e insalubridad, dando así una mala imagen urbana a la ciudad.

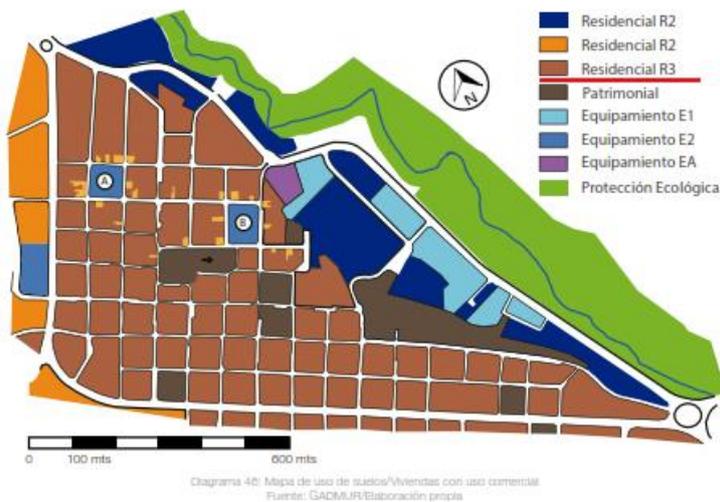


4.5. EL CENTRO COMO EJE DE MOVILIDAD PEATONAL

En cuanto a la movilidad la idea es fomentar que el centro de la ciudad se torne mucho más caminable y que no se promueva el uso del vehículo, ya que existen problemáticas de aglomeración de vehículos en el centro de Sangolquí, La idea es generar parqueaderos centralizados dentro de las zonas de mayor influencia donde la gente accede al centro. La idea es que los usuarios del centro de Sangolquí puedan conectarse mediante los pasajes peatonales y los espacios de remate que son distintos equipamientos y los espacios públicos.



Es importante entender que por el alto flujo comercial se ha empezado el abandono de las viviendas que se dedican en el 100% de la edificación con un uso completo de comercio, lo que en cierta manera se debe empezar por limitar el comercio, la idea es que los mercados respondan al límite de comercio que debe tener el centro histórico de la ciudad y empezar a ocupar los demás espacios y equipamientos de servicios que se tiene alrededor del centro.



Se puede apreciar que el centro histórico de Sangolquí está rodeado directamente por zonas destinadas al comercio, oficinas y vivienda. La mayoría se encuentra a en su respectivo uso, sin embargo se ha identificado viviendas con un uso comercial en todas sus plantas.

La idea con los equipamientos que están siendo abandonados es mejorar la imagen de la infraestructura y lograr una mayor permeabilidad en los muros del mercado así para obtener una dinámica parecida a la feria de Sangolquí. Así mismo lograr que en las calles se respete el empleo de comerciantes y tengan espacios dignos para su trabajo de comercialización de productos agrícolas.

A pesar de ser barrios tan cercanos poseen cambios significativos en sus respectivos radios de influencia, que sin duda marcan la identidad y las actividades que los definen como barrio. Los habitantes de estos barrios tienen una actividad comercial marcada y sus viviendas se desarrollan en base al comercio, se lo puede identificar en las plantas bajas de las viviendas donde se marca la actividad comercial, sobre todo en 2 barrios aledaños a equipamientos de la misma actividad.



Diagrama 48: Plano actual Mercado Turismo
Fuente: GADMUR

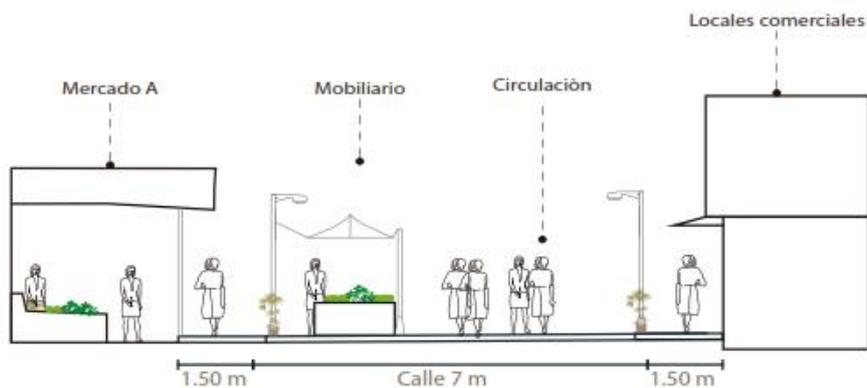


Diagrama 49: Corte propuesta para Mercado Turismo
Fuente: Elaboración propia

Los tres terrenos escogidos tienen características de gran ubicación, y son espacios baldíos que se puede aprovechar para generar espacios de parqueadero para abastecer lugares de estancia para los usuarios de centro de Sangolquí.



Foto 15: Terrenos baldíos para propuesta de parqueaderos
Fuente: Google Earth

El proyecto también influye en que la conexión de espacios públicos estén conectados y sean mucho más permeables, y cuenten con la accesibilidad para todos los habitantes de la ciudad. Es importante para la apropiación adecuada que se integre todos los espacios públicos y se conecte mediante los mercados y espacios comerciales más utilizados.

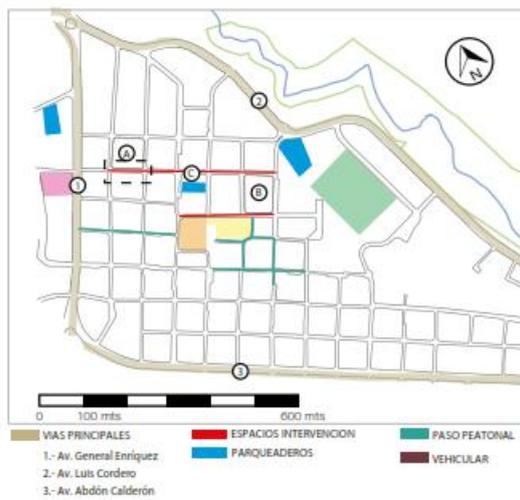
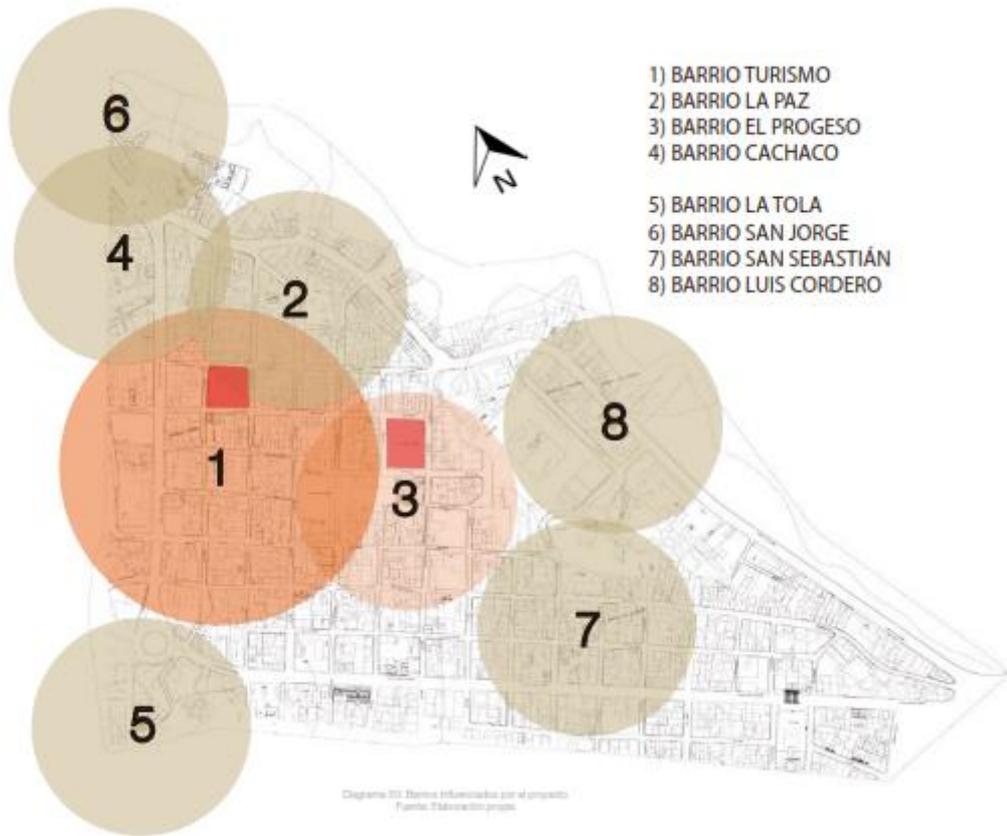


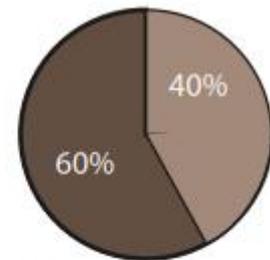
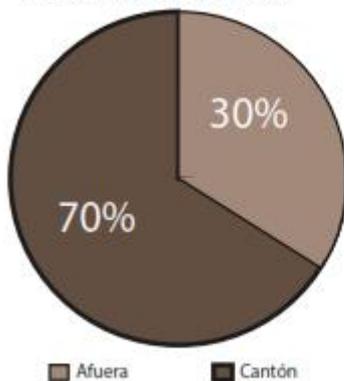
Diagrama 44: Ubicación de hitos en el centro de Sangolquí
Fuente: Elaboración propia



Foto 16: Hitos del centro de Sangolquí
Fuente: Google Maps/Elaboración propia



Existen compradores adicionales que vienen desde el Distrito Metropolitano de Quito.



Mixta Solo vivienda



Comercio planta baja

Vivienda 100%

Diagrama 12. Porcentaje de viviendas dentro del centro de Santiago
Fuente: Elaboración propia

- Barrio “El Turismo”

A pesar de ser barrios tan cercanos poseen cambios significativos en sus respectivos radios de influencia, que sin duda marcan la identidad y las actividades que los definen como barrio. Los habitantes de estos barrios tienen una actividad comercial marcada y sus viviendas se desarrollan en base al comercio, se lo puede identificar en las plantas bajas de las viviendas donde se marca la actividad comercial, sobre todo en 2 barrios aledaños a equipamientos de la misma actividad.



Foto 17: Calle Colombia - Barrio El Turismo
Fuente: Elaboración propia.



Foto 18: Calle Venezuela - Barrio El Turismo
Fuente: Google Maps



Foto 19: Pasaje peatonal - Barrio El Turismo
Fuente: Elaboración propia

- Barrio “El Progreso”

Estos 2 barrios tienen similitudes en cuanto a los espacios que se obtiene mediante el comercio, sin duda son espacios que podrían ofrecer mucho más a los peatones y los usuarios de los mercados de Sangolquí. La idea es mantener una misma dinámica que existe en las ferias en donde la apropiación adecuada sería la clave para mantener la identidad dentro del centro de la ciudad y sobre todo de los barrios más influyentes del proyecto.



Foto 20: Apropiación de comerciantes en calles del barrio Turfano
Fuente: Elaboración propia



Foto 21: Comerciantes utilizando veredas para exponer sus productos
Fuente: Elaboración propia

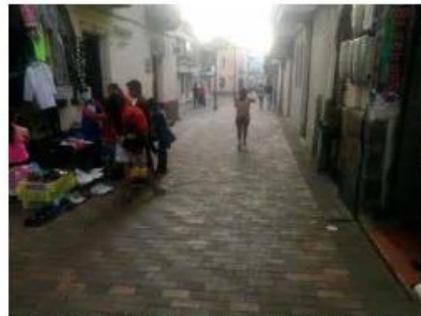


Foto 22: Apropiación de comerciantes en pasajes del barrio El progreso
Fuente: Elaboración propia

4.5 CONCEPTO DE CIUDAD INCLUSIVA

Según el documento base de la nueva agenda urbana del 2018:

Las ciudades equitativas son aquellas donde todos los habitantes pueden acceder a los beneficios y oportunidades que la ciudad ofrece. De esta manera consiguen reducir y erradicar las desigualdades e inequidades en el acceso de la población a servicios sociales y a todos los servicios básicos, saneamiento, gestión de residuos; además en ellas se promueven políticas de uso, ocupación y gestión adecuada del suelo y viviendas, pertinentes para garantizar la vida digna de las personas y sus familias en igualdad y equidad de condiciones. (Vivienda, 2018)

En el año 2015 el hábitat III establece que:

En una ciudad inclusiva, todas las personas participan y comparten en la vida de la ciudad, sin importar su edad, género, situación económica o social, o si viven en áreas centrales o periféricas. Además, las necesidades de cada grupo –por ejemplo, de los adultos mayores, las personas con

discapacidad, los jóvenes, los niños y otros tipos de grupos– se toman en cuenta al momento de realizar actividades y construir espacios.

El desarrollo sostenible de las ciudades brinda la posibilidad de mejorar la inclusión social y la equidad en el acceso a servicios y oportunidades, potenciando la participación y la movilización de las personas.

Una ciudad inclusiva cuenta con los mecanismos necesarios para asegurar que todas las personas participen igualmente en lo educativo, económico, legal, político y cultural, en el marco del cumplimiento de sus derechos fundamentales. (HabitatIII, 2015)

El banco internacional de desarrollo determina 3 ejes principales:

Para velar que las ciudades del mañana proporcionen oportunidades y mejores condiciones de vida para todos es fundamental comprender que el concepto de ciudades inclusivas implica una red compleja de múltiples factores espaciales, sociales y económicos:

Inclusión espacial: la inclusión urbana demanda proporcionar servicios asequibles, como vivienda, agua y saneamiento. La falta de acceso a infraestructura y servicios esenciales es una dificultad cotidiana que deben enfrentar muchos hogares desfavorecidos.

Inclusión social: una ciudad inclusiva debe garantizar igualdad de derechos y participación para todos, incluidas las personas más marginalizadas. Recientemente, la falta de oportunidades de los pobres de las zonas urbanas y la mayor demanda de participación de aquellos socialmente excluidos han empeorado los disturbios sociales en las ciudades.

Inclusión económica: generar empleos y darles a los residentes urbanos la oportunidad de disfrutar de los beneficios del crecimiento económico es un componente crucial de la inclusión urbana en general.

Las dimensiones espaciales, sociales y económicas de la inclusión urbana están estrechamente vinculadas y tienden a reforzarse entre sí. Cuando estos factores interactúan de una manera negativa, atrapan a las personas en la pobreza y la marginalidad. Por el contrario, si la interrelación es positiva, pueden mejorar la vida de las personas y disminuir la exclusión. (Birf, 2019)

4.6. ESTRATEGIAS PARA LOGRAR UNA CIUDAD INCLUSIVA

Apropiación inclusiva de espacios públicos

En este proyecto se trata de lograr una ciudad que ofrezca espacios inclusivos, en este caso para los comerciantes de todo el cantón Rumiñahui, sobre todo para la parroquia más consolidada y con mayor desarrollo urbano que es Sangolquí.

Lograr una re funcionalización de los espacios e infraestructuras existentes, generando conexiones tanto de calles, veredas, espacios públicos y mercados en el centro de la ciudad de

Sangolquí. Esto se realizara pensando en los comerciantes que se encuentran ubicados actualmente dentro del centro de Sangolquí.

Mercado San Sebastián

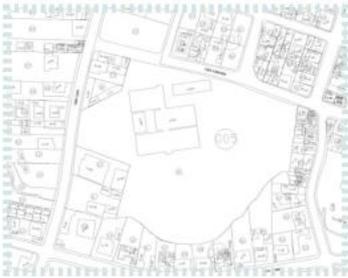


Diagrama 52: Lote Mercado San Sebastián
Fuente: Elaboración propia

Lote: 19.886 m²
 Construcción:
 2.200 m²
 Plataforma:
 3.240 m²



Foto 22: Mercado San Sebastián
Fuente: GADMUR

se busca una expansión hacia las zonas rurales donde se puede convertir en centro de acopio para los productos agrícolas del Cantón.



Diagrama 52: Propuesta ubicación de mercados en Cantón Rumiñahui
Fuente: Elaboración propia

En la ciudad de Sangolquí se encuentran espacios como el Mercado San Sebastián, donde existe infraestructura construida adecuada para la ocupación de los comerciantes, donde se tiene como idea beneficiar a todos los usuarios del mercado y sobre todo la feria. Se tiene que lograr descentralizar el mercado ya que está muy concentrado este servicio en el centro de la ciudad y por ende se generan problemáticas de invasión de espacio público y con la movilidad.



Diagrama 53: Diagrama de apropiación del comercio
Fuente: Elaboración propia

La idea es limitar el comercio en el centro histórico que no sea solo flujo de comercio y lograr que se recupere la vivienda en las segundas plantas algunas viviendas que actualmente solo se están ocupando en todos sus plantas como comercio.

4.7. CONCEPTO DE CIUDAD SUSTENTABLE

El término “sostenible”, que también viene de sostener, aplica a algo que se mantiene firme, a una proposición que se defiende, o una cosa que se sostiene por arriba. La palabra “sustentable” es una palabra que viene del inglés “sustainable”, un término con amplia aceptación en el ámbito político. Para fines prácticos, los dos últimos términos, sostenible y sustentable quieren decir lo mismo: el término técnico de desarrollo sustentable es definido como aquel “desarrollo que no compromete la habilidad de las generaciones futuras para cumplir con sus necesidades, mientras cumple con las nuestras”. (Bernal, 2008)

En este párrafo del documento de sustentabilidad y ciudad:

Se detallada una nueva matriz técnica de las ciudades es también pensada por razones de "**calidad de vida**" –componentes no mercantiles de la existencia cotidiana y ciudadana de la población urbana, especialmente en lo que se refiere a las implicaciones sanitarias de las prácticas urbanas. Modelos de ascetismo y pureza son evocados para cuestionar las bases técnicas de lo urbano –lo urbano crecientemente impregnaría los habitantes de las ciudades con sustancias nocivas y tóxicas para su artificialidad. Las implicancias sanitarias pueden, alternativamente, ser asociadas a las representaciones colectivas de la ciudadanía, donde las emisiones líquidas y gaseosas resultantes de las tecnologías urbanas son entendidas como imposición de consumo forzado de productos invendibles de las actividades de la producción mercantil o del modo de consumo de las mercancías, especialmente de los vehículos automotores. (Pace, 2001)

4.8. ESTRATEGIA PARA LOGRAR UNA CIUDAD SUSTENTABLE

Recuperación del Espacio Público

En esta medida la idea es lograr mejorar la calidad de los espacios públicos, que en este caso se quiere mejorar los equipamientos y las calles aledañas a estos equipamientos que son de uso de la mayoría de personas. En este caso se tratara de dotar de elementos como mobiliario que pueda tener distintos funcionamientos de acuerdo al día en que se desarrolla la feria. La idea también es recuperar la imagen de los mercados ya que se quiere recuperar las implicaciones sanitarias que corresponden al manejo de los desechos de productos que actualmente no está bien planificado.

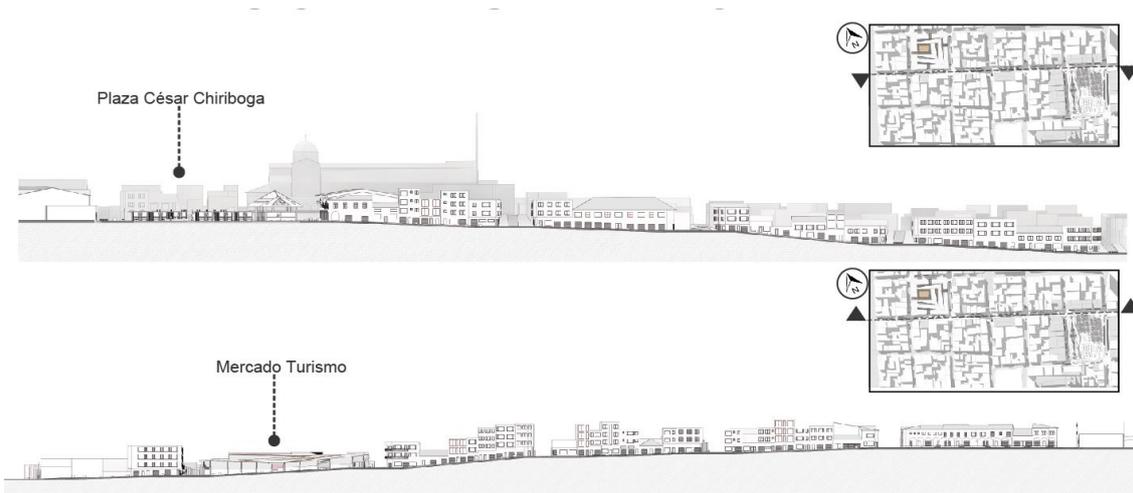


Diagrama 54: Tramos de calles peatonales incluyendo vegetación y basureros
Fuente: Elaboración propia

La idea es lograr recuperar los espacios invadidos por los comerciantes en donde se quiere dar la misma dinámica que se tiene actualmente en la feria que es mucho más amigable para una persona que camina y puede encontrar todos sus productos a la mano.

Esto ayuda al comercio local ya que se pueden encontrar con calles más limpias y así una venta de productos más salubre.

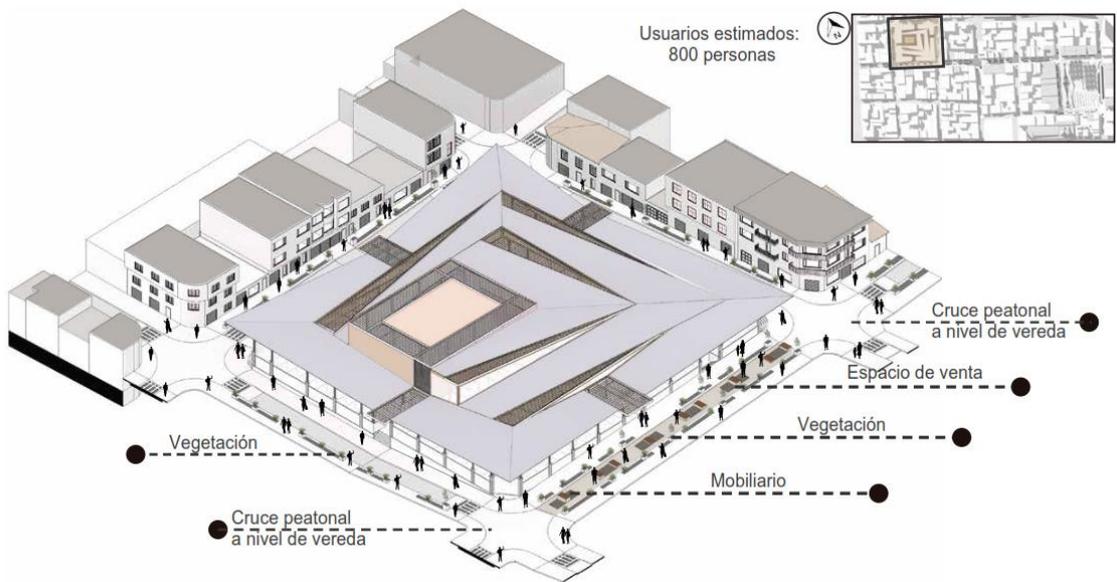


Diagrama 55: Calles con vegetación y basureros para reciclaje
Fuente: Elaboración propia

4.9. CONCEPTO DE CIUDAD CONECTADA

Las ciudades conectadas son aquellas que aspiran a lograr una movilidad sostenible y el mejoramiento de la infraestructura de los sistemas de transporte (disminuyendo el uso del vehículo privado) (Wri México, 2016). Como indica Antón (2016) la ciudad conectada está compuesta por distintos “*Conectores Urbanos*” que aportan a la transformación positiva de territorios caracterizados por su marginalidad, por sus desiguales condiciones urbanas, sus déficits de conectividad y accesibilidad y, por otro lado, como soporte de procesos de urbanización de vacíos o intersticios aún vacantes y de reconversión de superficies degradadas por la implantación nuevas infraestructuras.

Para poder dar una mejor accesibilidad y conectividad a las ciudades, es necesario un cambio de paradigma en las urbes, transformar ese desarrollo enfocado en los autos para darle paso al desarrollo orientado a las personas (Wri México, 2016). Fernando Páez, panelista de la “*Reunión Regional de América Latina y el Caribe rumbo al Hábitat III*” (2016) acentúa la importancia de “lograr proyectos de transporte que vinculen a la gente y su ciudad, sus hogares con sus centros de actividades, que la gente pueda tener opciones de moverse”. Adicionalmente, Salvador Herrera, Director de IMPLANES recalcó la importancia de unificar los objetivos del transporte con los modelos de desarrollo urbano y territorial.

En Latinoamérica la conectividad y la accesibilidad equitativa de y hacia las ciudades es un objetivo común, por ello se han desarrollado diversos documentos, foros, reuniones y eventos que aspiran a la concientización de la sociedad civil y la implementación por parte de las instituciones gubernamentales. Tal es el caso del documento referencial titulado “Ciudades Habitables e Inclusivas: El Reto Global de la Urbanización

Sostenible” elaborado en México, en el cuál se recalca la importancia de trabajar por construir ciudades conectadas y accesibles a través de una nueva cultura del espacio público y la movilidad. Citando el antes mencionado documento: “*En materia de movilidad, los retos parten de un cambio de paradigma, en el que la escala, la densidad, el diseño de las ciudades y la a signación del espacio público privilegien las necesidades de las personas, no de los automóviles. Para ello, es necesario contar con información sólida, contable y actualizada en el sector transporte y movilidad y que la planeación urbana incorpore nuevos modelos que reduzcan las distancias y los viajes como el desarrollo orientado al transporte o la planeación a escala humana que pueden atender de fondo la necesidad de conectividad y accesibilidad de las personas*” (Reunión Regional de América

Latina y el Caribe rumbo a Hábitat III, 2016).

4.10. ESTRATEGIAS PARA LOGRAR UNA CIUDAD CONECTADA

Red de calles peatonales

En este caso en el proyecto se quiere lograr reducir el uso del vehículo dentro del centro histórico de la ciudad, ya que actualmente se encuentra con varias problemáticas de congestión, que afecta a la movilidad del sector. Como primera estrategia se tiene en cuenta que se va a peatonalizar una calle del centro de la ciudad que significa una conexión de dos mercados del centro de Sangolquí. En este caso la idea es conectar todos los equipamientos y espacios públicos que se tiene en el centro de la ciudad, para generar una centralidad mucho más caminable.



Diagrama 56: Corte de calles peatonales
Fuente: Elaboración propia

Espacios de conexión de los espacios públicos y equipamientos

Otra estrategia para reducir los vehículos es que se logre abastecer de parqueaderos públicos centralizados que provoquen un cambio en la movilidad sobre todo que ya no se tenga que llegar hasta un equipamiento en vehículo. Por lo tanto se tomara varios terrenos que se encuentran en desuso y seria adecuados por su ubicación alrededor y en el centro de Sangolquí, logrando que no haya vehículos en el centro y provocando que las personas puedan caminar más dentro del centro de la ciudad.

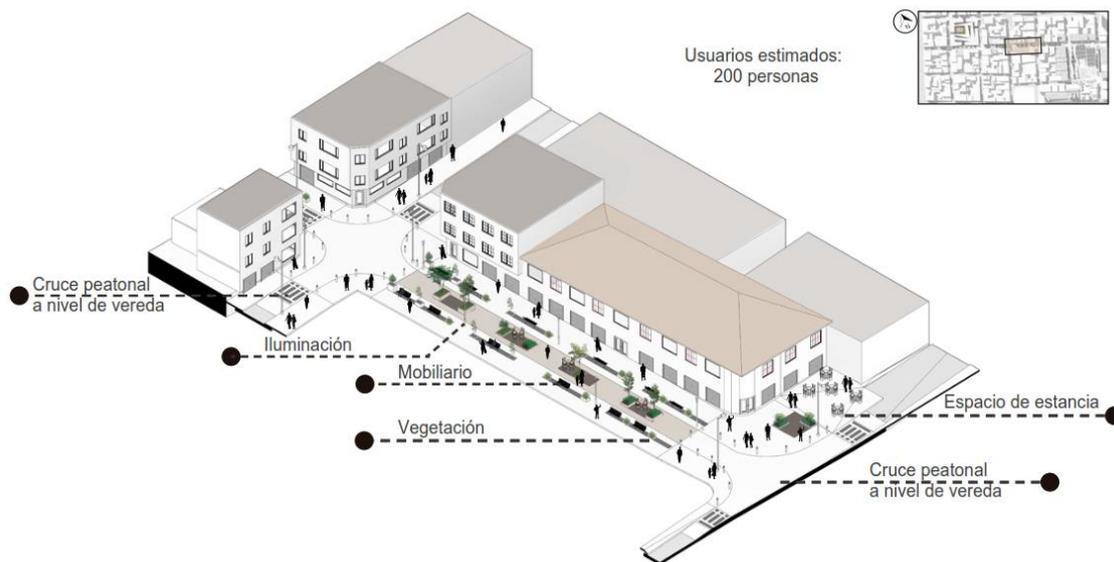


Diagrama 57: Detalle de cruces peatonales
Fuente: Elaboración propia

4.11. CONCEPTO DE CIUDAD PRODUCTIVA

La configuración de una ciudad productiva, parte de aquel espacio que, sin negar las cualidades de los espacios que hemos heredado, abre camino hacia una organización territorial más inusual, en la que se mezclarían condiciones singulares de habitar, condiciones de trabajo y de actividades productivas de todo tipo en un espacio resiliente, acogedor y abierto. (Europan, 2008)

Las ciudades productivas son aquellas que estimulan el desarrollo económico generando redes productivas y comerciales a través de la planificación urbana. Territorios que proveen un ambiente propicio para atraer nuevos sectores económicos con alta productividad y competitividad, sostenibles, con una visión territorial y de inclusión económica, social y ambientalmente responsable, incrementando así la calidad de vida de los ciudadanos, a través de una planificación urbana inclusiva que beneficie a todos, que promueva el acceso al empleo digno y a los emprendimientos. (Ministerio de desarrollo urbano, 2018)

Una ciudad productiva debe de ser capaz de reagrupar distintos tipos de funciones sociales como una sede comunitaria, una sede financiera pública, empresas emergentes, fabricas, taller de creación y producción. A diferencia de privatizar los espacios con empresas clásicas. (Europan, 2008).

Equipamientos de mercado en Cantón Rumiñahui



Diagrama 58: Ubicación de equipamientos en Sangolquí
Fuente: Elaboración propia

4.12. ESTRATEGIAS PARA LOGRAR UNA CIUDAD PRODUCTIVA

Red comercial de Equipamientos y sistema agrícola

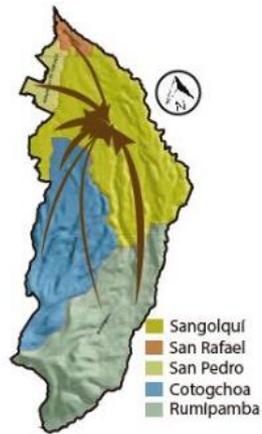


Diagrama 59: Migración de comerciantes hacia Sangolquí
Fuente: GADMUR/Elaboración propia



Diagrama 60: Mercados en Sangolquí
Fuente: Elaboración propia

En esta medida la idea es lograr mejorar la red comercial de mercados en el centro de Sangolquí mediante conexiones de espacios públicos y equipamientos en todo el cantón para lograr. Generando esta red de conexiones de comercio en la zona urbana de Sangolquí, ya que se tiene que ocupar todos los equipamientos de mercados que existen dentro de Sangolquí. Y también generar una red productiva que aproveche los productores agrícolas que se encuentran en las zonas rurales, que hoy en día no se encuentran en gran cantidad, y la estrategia sería plantear un centro de acopio ubicado en las zonas rurales para el abastecimiento de los mercados del cantón.

CAPITULO 5: INCIDENCIA DEL PROYECTO EN EL USO DE SUELO

5.1. PUOS



Diagrama 61: Ubicación de centro de acopio en zonas rurales
Fuente: Elaboración propia

El crecimiento poblacional que se ha generado a través de los años poblacional en la parroquia de Sangolquí responde a la migración de la población, principalmente desde el Distrito Metropolitano de Quito y otras ciudades de la Costa Ecuatoriana, por lo que se ha observado un crecimiento únicamente de usos de suelo residencial que corresponde a de conjuntos, urbanizaciones, y otros tipos de infraestructura habitacional que ha promovido un crecimiento

horizontal y la expansión de la zona urbana, lo que ha generado que el área rural tenga un cambio de uso y ocupación del suelo en todo el Cantón. También hay que recalcar que ha existido un mayor asentamiento de industrias y agroindustrias al límite urbano y en el área rural que determinan una tendencia de crecimiento hacia esta área, y principalmente ocupando las mejores zonas de áreas de desarrollo residencial y con menor riesgo.

5.2. MAPA PUOS ACTUAL

Los actuales mercados “El Turismo” y la Plaza César Chiriboga que son generadores de residuos sólidos y provocadores de desorden, inseguridad y riesgo para la salud de la colectividad, en un centro histórico de la ciudad que predomina el Uso Residencial Combinado RC3, qya que se ha tornado de esta manera gracias a la principal actividad económica del Cantón que es el comercio. También por la escasa participación ciudadana en la planificación de la ciudad, se ha caído en un centro consolidado que tiene serios problemas de aglomeración de locales y venta de productos comerciales que ha generado abandono de la vivienda que hoy en día es muy escasa en esta zona. Al ser un centro histórico existen varias edificaciones patrimoniales que están siendo utilizadas como comercio y no como vivienda.

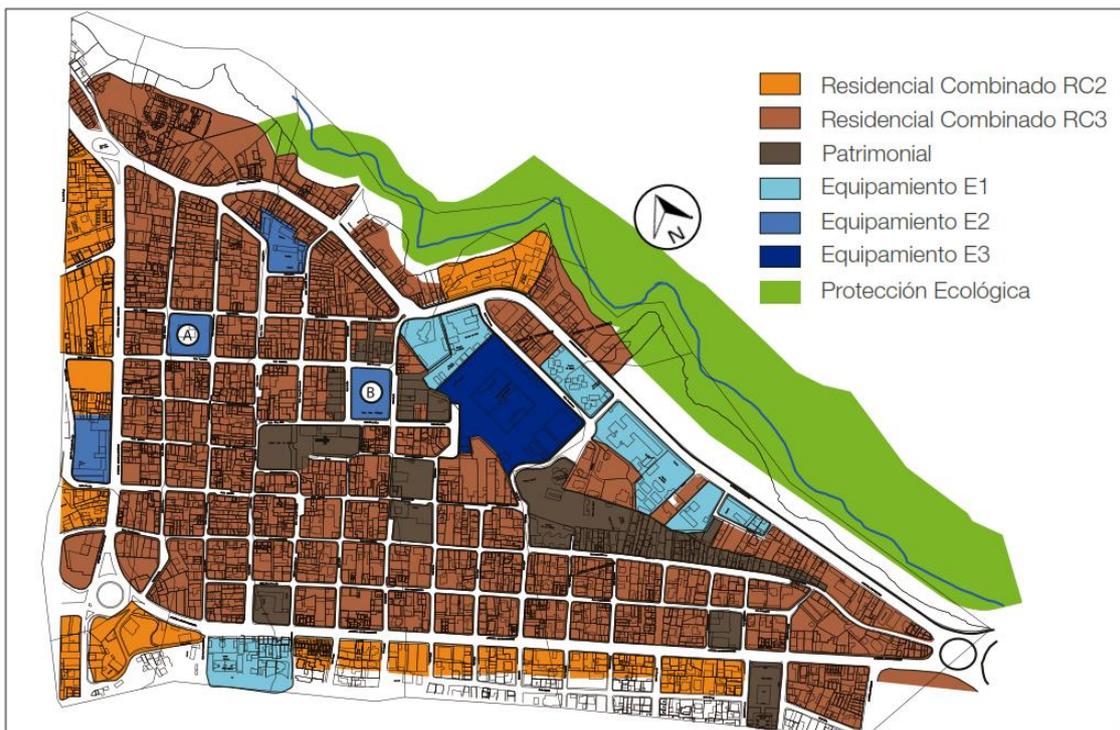


Diagrama 70: Mapa de Uso de suelo
Fuente: GADMUR

5.3. MAPA PUOS PROPUESTA

El proyecto de mercado tendrá una influencia sobre el actual uso de suelo ya que se propondrá que existan donde centros de recolección de residuos que se generan en los mercados ya que en la actualidad no se tiene una estrategia para ese tipo de desechos. En cuanto a la movilidad se propondrá que existan varios equipamientos de parqueaderos que estarán ubicados estratégicamente para el mejoramiento en la movilidad del centro de la ciudad.

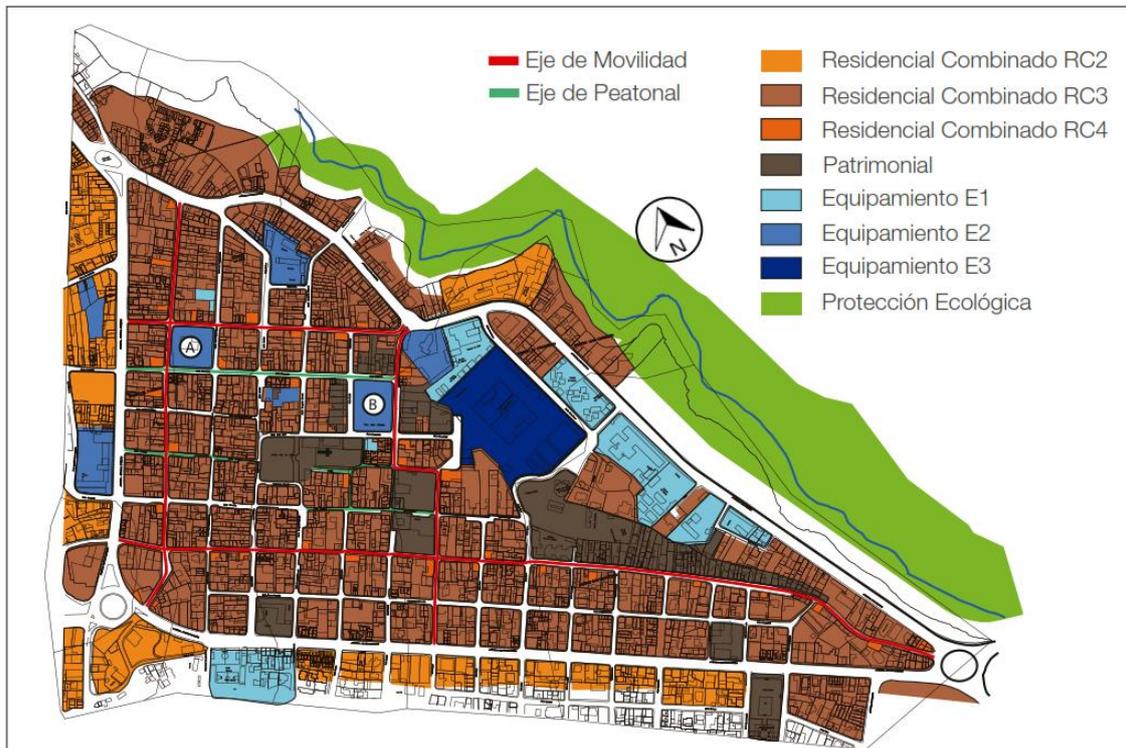


Diagrama 71: Mapa Uso de suelo propuesta
Fuente: GADMUR / Elaboración propia

También se tomara en cuenta que al proponer que varias calles se tornen peatonales se propondrá varios ejes principales de movilidad dentro del centro ,lo cual provocará que en estos ejes aumento el flujo de personas lo cual se tiene que tener en cuenta que se necesitaran mayor disposición de servicios por lo que se propondrá que exista un Uso Residencial Combinado RC4, que optara por generas que la mayoría del centro se torne más caminable y se reduzca el uso de vehículo, de igual manera las personas que viven en el centro de la ciudad, no tendrán que recorrer mayores distancia para obtener dichos servicios.

En cuanto a la ocupación se tiene que tomar muy en cuenta toda la dinámica que existe dentro del centro actual de Sangolquí. Existen varias edificaciones que tienen mayor importancia dentro del centro se entiende que en las vías principales se tiene mayor altura por la importancia que tienen en un mayor flujo lo cual ha indicado un centro mayor consolidado a pesar de tener varias edificaciones patrimoniales que a pesar de no poder tener una intervención son utilizadas para el comercio.

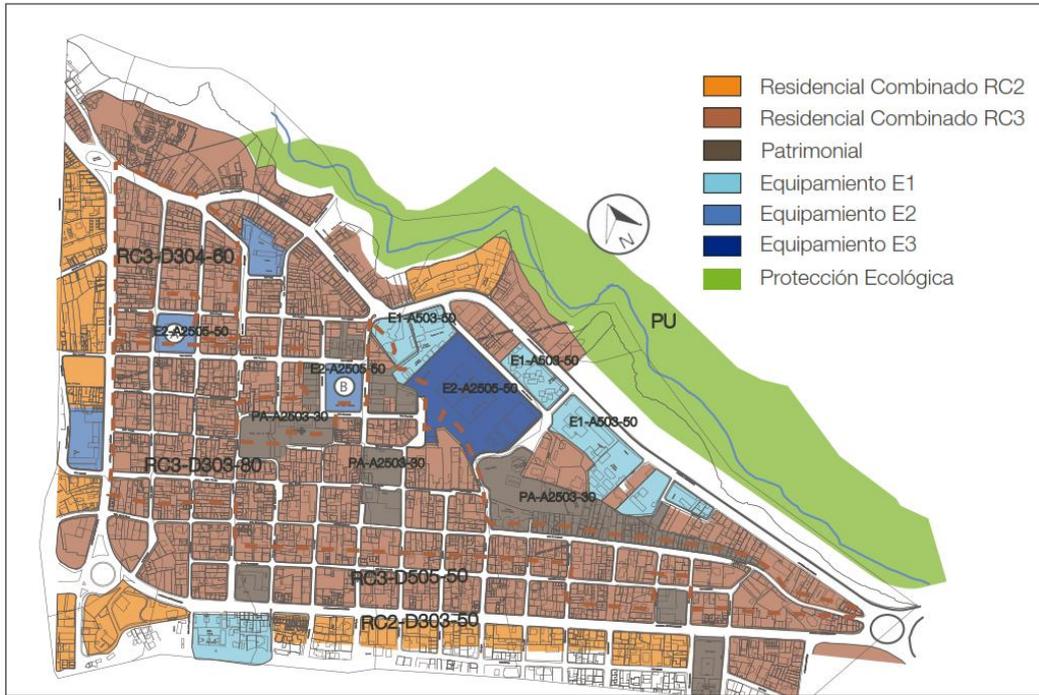


Diagrama 72: Mapa ocupación de suelo actual
Fuente: GADMUR

La actividad productiva de una zona, es esencial para el desarrollo sustentable y sostenible del territorio. Por esta razón, se realizará una inclusión urbanística en la parroquia de Sangolquí, para promover diversidad de usos dentro de centro de Sangolquí, y sobre todo la ocupación que estos tienen en el terreno ya que se encuentra consolidado, los únicos cambios que se realizarían serían a futuro en los terrenos de parqueaderos que se encuentran como equipamientos.

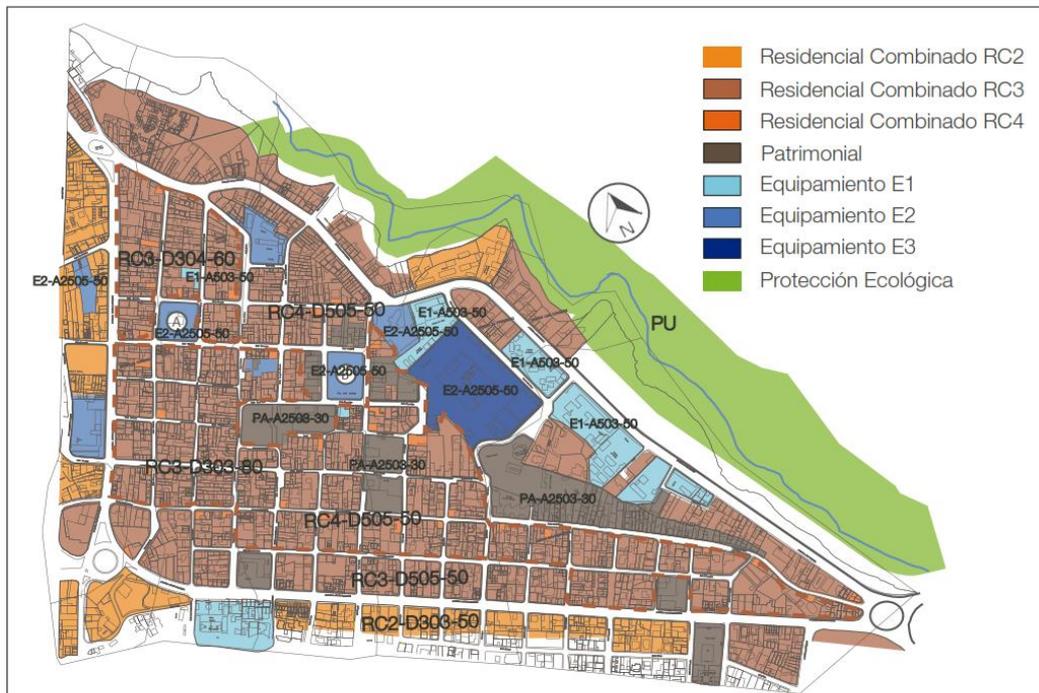


Diagrama 73: Mapa ocupación de suelo propuesta
Fuente: GADMUR / Elaboración propia

Los conceptos en los que se basa el proyecto son los que se estudiaron en los libros: “Red Verde Urbana y Ecobarrios” redactado por la Secretaría de Territorio, Hábitat y Vivienda del DMQ y en el libro “Understanding Density and High Density” de Vicky Cheng, que fueron otorgados por la tutora. En estos libros se plantea un modelo de ciudad compleja y compacta en cuanto a su Uso y Ocupación de Suelo que se han establecido como principios la igualdad del territorio, la mixticidad de usos y las distancias en los desplazamientos peatonales.

- **Proximidad de la población a los servicios básicos**

Tener los servicios urbanos básicos: equipamientos públicos, redes de transporte público, actividades comerciales de proximidad y espacios verdes, a menos de 10 minutos a pie (700m). Se valora el grado de accesibilidad simultánea a las cuatro tipologías de servicios básicos consideradas.

Equipamientos básicos (<700 metros – 10 minutos de desplazamiento peatonal):
Educativas, culturales, deportivos salud y bienestar social (5 servicios).

Actividades comerciales de proximidad (<350 m – 5 minutos de desplazamiento peatonal): Panadería, productos cárnicos, fruta-verdura, pescado, productos variados en supermercado, productos variados en pequeño comercio, productos farmacéuticos y periódicos (8 servicios).

Redes de movilidad (<350 m – 5 minutos de desplazamiento peatonal):
Paradas de transporte público, red de bicicletas, red peatonal (3 servicios).

Áreas verdes (<350 m – 5 minutos de desplazamiento peatonal):
Parques mayores a 1.000m² (1 servicio).

parámetro referencial:

Óptimo: proximidad a la totalidad de servicios básicos (17). Cobertura simultánea por el 100% de la población.

Mínimo: ≥13 servicios básicos. Cobertura simultánea para un mínimo del 75% de la población.

Fuente: AEUB, 2006.

Cuadro 2: Proximidad de servicios
Fuente: Libro Red Verde Urbana de Quito

La idea es proponer y determinar los nuevos usos que va a tener el barrio y sus zonas aledañas del proyecto, para así poder entender las dinámicas actuales y que podrían desarrollar a futuro en este caso, el centro de la ciudad de Sangolquí. Hay que entender que al ser un centro histórico de la ciudad, se encuentra muy consolidado, ya que en este punto fue donde se inició la ciudad, y en donde actualmente se desarrollan el mayor porcentaje de actividades comerciales y económicas. Sin embargo se tiene muy en cuenta que a pesar de ser muy consolidado aún tiene ausencias de ciertos servicios que son primordiales para la población.

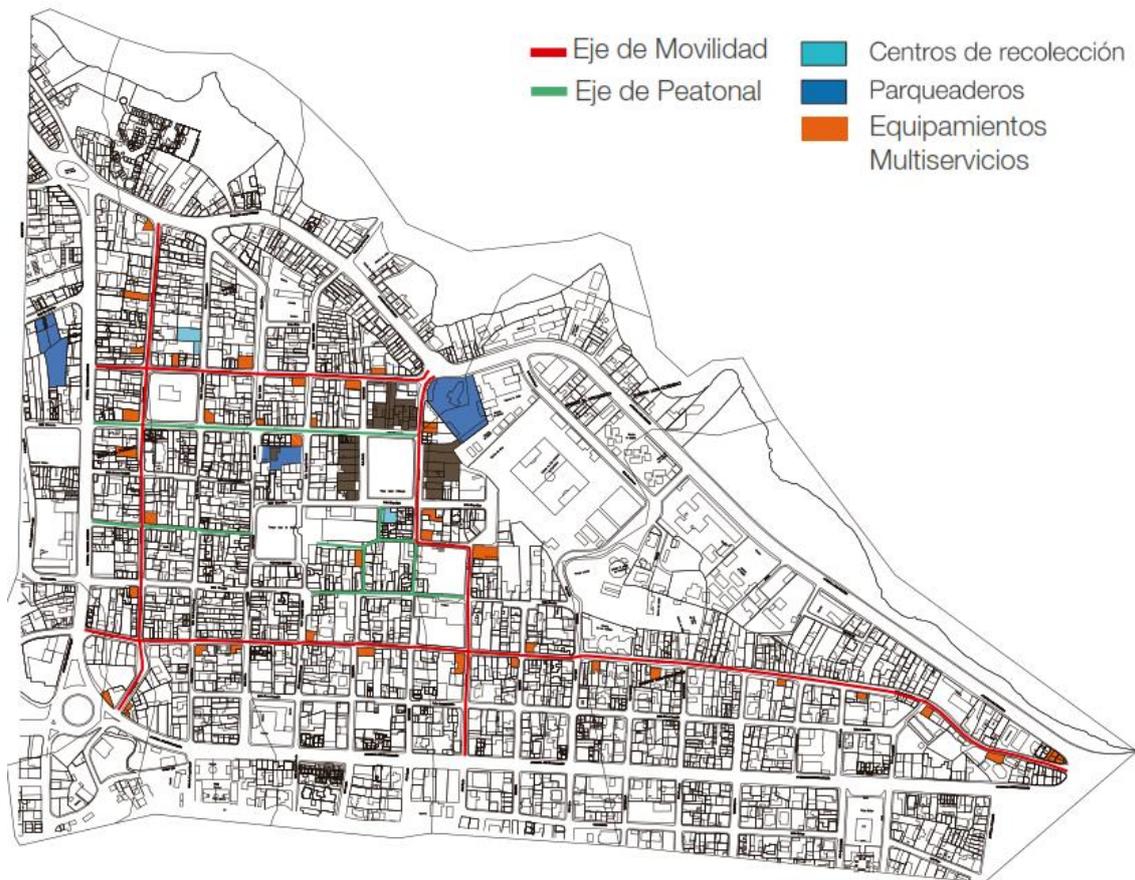


Diagrama 74: Mapa de propuesta de zonificación, Sangolquí
Fuente: Elaboración propia

El proyecto de mercado tendrá una influencia sobre el actual uso de suelo ya que se propondrá que existan donde centros de recolección de residuos que se generan en los mercados ya que en la actualidad no se tiene una estrategia para ese tipo de desechos. En cuanto a la movilidad se propondrá que existan varios equipamientos.

CAPITULO 6: RED DE ESPACIOS PÚBLICOS

6.1. DEFINICIÓN DE ESPACIO PÚBLICO

Según SEDESOL en su definición de espacio público en el documento se explica el implemento el Programa de Rescate de Espacios Públicos (PREP) que cuenta con una definición propia de espacio público y espacio público rescatado.

Espacio público: Lugar de encuentro donde cualquier individuo tiene derecho a entrar o permanecer sin ser excluido. Se caracteriza por ser un ámbito abierto por y para el ejercicio de la vida en sociedad; representa el espacio idóneo para el desarrollo de actividades deportivas, recreativas, artístico-culturales y de esparcimiento. (Sedesol, 2010).

Espacio público rescatado o rescate de un espacio público: Se refiere a un espacio público que presentaba deterioro, abandono y/o inseguridad y que al ser intervenido, presenta condiciones físicas y sociales que son favorables para el uso y disfrute de la comunidad; todo ello en un ambiente de seguridad y propicio para la sana convivencia de la comunidad. Los espacios públicos susceptibles de rescate son: parques, plazas, canchas, deportivos, ciclistas, malecones, plazuelas, riberas, andadores, etc. (Sedesol, 2010).

Según Fernando Carrión el concepto de espacio público:

Este puede cumplir distintas funciones en la ciudad, al extremo de que es factible encontrar posiciones extremas y contradictorias que lo conciben como un espacio de aprendizaje. (Carrion, 2007) Es un concepto difuso, indefinido y poco claro, que puede incluir la plaza, el parque, la calle, el centro comercial, el café y el bar, así como la opinión pública o la ciudad, en general; y que, por otra parte, puede referirse a la “esfera pública”, allí donde la comunidad se enfrenta al Estado, constituyéndolo como un espacio de libertad. (Carrion, 2007)

La definición explicada por Mario Schjetnan, el define a los espacios vitales en 3 conceptos:

- **Espacio íntimo o individual:** Es aquél donde una persona habita. (Schjetnan, 2004)
- **Espacio semipúblico:** Es aquél en donde más de una persona se desenvuelve en forma selectiva y controlada. (Schjetnan, 2004)
- **Espacios públicos:** son zonas del entorno humano en las que el encuentro entre los miembros de una comunidad se da en forma indiscriminada pero bajo los controles de orden general, como es el caso de las plazas públicas, los mercados, los centros de servicios, etc. (Schjetnan, 2004)

La definición muestra explícitamente una interdependencia entre dos aspectos que hoy son cada vez más autónomos: el de propiedad y el de uso. En primera instancia, el derecho vincula al espacio público con una propiedad pública, es decir, con el dominio del Estado. (Schlack, 2007) Esto implica que su regulación se rige según derecho público y que su uso está regulado por el Estado. En segunda instancia, se desprende de la definición legal que el uso del espacio público está en directa relación con su estatus de propiedad: la ley no contempla que espacios de otra naturaleza puedan ser usados públicamente. (Schlack, 2007)

Características de los espacios públicos según el documento de SEDESOL:

- Articulan la estructura urbana, ya que permiten que exista un equilibrio o “respiro” entre las construcciones (espacios cerrados) y los espacios abiertos. (Sedesol, 2010)
- Favorecen el paisaje de la ciudad porque tienen vegetación mobiliario urbano, esculturas y otros elementos de ornato. (Sedesol, 2010)
- Promueven la identidad en una ciudad, ya que las plazas, calles y parques tienen características diferentes y usos distintos también. (Sedesol, 2010)

- Deben ser concebidos como un gran sistema, constituidos a la vez por varios subsistemas de: espacios peatonales, vehiculares, áreas verdes, espacios comerciales, culturales, parques, entre otros. (Sedesol, 2010)

6.2. TIPOLOGIAS DE ESPACIOS PÚBLICOS

Tipologías de Plazas

- Plazas

En las ciudades, las plazas son espacios verdes, públicos, de amplitud variable, en general de una manzana, y cuyo destino es servir de pulmón a las urbes, evitando la contaminación ambiental, y como lugar de esparcimiento, recreación y a veces de comercialización. Cuentan generalmente con árboles, plantas, monumentos, asientos, y en algunos casos, juegos para niños. En general existe una plaza principal, rodeada de los principales edificios públicos del municipio, y ubicada en zona céntrica, y otras plazas periféricas. (Pèrgolis, 2002)

- Plazoletas o plazuelas

Es una plaza pequeña que suele haber entre calles y que esta ajardinada, La palabra plazuela procede del diminutivo de plaza. Estos espacios por lo regular cuentan con ciertos elementos característicos como kiosco, explanada pavimentada, bancas, áreas verdes y andadores. Muchos de los edificios por los que son rodeadas son de gobierno y de la administración pública. Así como en centros o núcleos de servicio a escala de sectores y barrios urbanos de la comunidad. (Santos, 2018)

- Plaza mercado

La plaza del Mercado es un espacio con una forma geométrica identitaria, regularizado y de gran unidad arquitectónica. Este espacio se configura en torno a la catedral, con la mayor amplitud hacia los laterales,

- Bulevar

Su definición es calle ancha con un paseo central por donde no circulan vehículos y árboles a ambos lados. Aparece en el urbanismo en el siglo XVIII precisamente en París, Francia con la idea de circundar determinados lugares. Luego comienza a utilizarse con más frecuencia bajo el Segundo Imperio con el Barón Haussmann que los propuso como una política de ventilación urbana. (Actual, 2008)

En un principio alrededor de los años 1850 se dio este nombre a lugares de gran circulación aunque no llegaba a ser fortificaciones. Diez años más tarde una comisión que se encargaba de nomenclatura decidió que se llamaría bulevar a las vías concéntricas. (Actual, 2008)

Tipología de Calles

La formación de las calles es el resultado del crecimiento de un asentamiento después de haber rodeado la plaza central con edificaciones. Las características de las calles son:

- Vía rápida

Se trata de una vía de transporte de dominio y uso público, proyectada y construida fundamentalmente para la circulación de vehículos automóviles. Una carretera puede ser cualquier cosa que conecte dos puntos. (Schneider, 2016)

- Principal

Se trata de una vía importante de comunicación dentro de una ciudad o asentamiento urbano. Generalmente una avenida tiene dos sentidos de circulación, diferenciándola de la calle de sentido único. (Schneider, 2016)

- Colectora

Sirven para llevar el tránsito de las vías locales a las arteriales o principales y en algunos casos a las vías rápidas. Dan servicio tanto al tránsito de paso, como hacia las propiedades adyacentes. Pueden ser colectoras distritales o interdistritales. (Schneider, 2016)

- Locales

Son aquellas cuya función principal es proveer acceso a los predios o lotes, debiendo llevar únicamente su tránsito propio, generado tanto de ingreso como de salida. Por ellas transitan vehículos livianos, ocasionalmente semipesados; se permite estacionamiento vehicular y existe tránsito peatonal irrestricto. Las vías locales se conectan entre ellas y con las vías colectoras. (Schneider, 2016)

- Pacificadas

Las calles pacificadas muchas veces son consideradas como una vía 30, un concepto se ha ido adaptando a través de los años y que las características de esta vía debe haber arbolado o zonas verdes, no debe invitar a circular a velocidades superiores. Debe existir comercio de proximidad en la misma calle o muy próximo a ella. No debe haber filas de estacionamientos, o en todo caso una zona de ESRO/ESRE. Ha de ser accesible y ha de tener buena visibilidad en las intersecciones. (Domingo, 2016).

- Peatonales

Pueden ser utilizadas por vehículos de residentes que circulen a velocidades bajas (acceso a propiedades), y en determinados horarios para vehículos especiales como: recolectores de basura, emergencias médicas, bomberos, policía, mudanzas, etc., utilizando para ello mecanismos de control o filtros que garanticen su cumplimiento. El estacionamiento para visitantes se debe realizar en sitios específicos. El ancho mínimo para la eventual circulación vehicular debe ser no menor a 3,00 m. Las vías de circulación peatonal deben diferenciarse claramente de las vías de

circulación vehicular, inclusive en aquellos casos de superposición vehicular peatonal, por medio de señalización adecuada. (Domingo, 2016).

Tipologías de Parques

Los parques son un lugar de escape a las presiones y rutinas de la vida urbana. Los hay en diferentes niveles, los cuales permite clasificarse en:

- Nivel Barrio: Aquellos que se encuentran a 10 minutos caminando de las zonas de vivienda.
- Nivel Distrito: Son para una zona de la ciudad o accesibles a algún subcentro urbano, localizados en vialidades secundarias y tienen facilidades de transporte público.
- Nivel Ciudad: Son aquellos que dan servicio a toda la ciudad, generalmente son usados los fines de semana y por lo mismo son muy accesibles por las vialidades principales que lo rodean. (Montijo, 2007).

- Parque infantil

Su localización corresponde a los centros de barrio, vinculados con zonas habitacionales. De dimensiones variables, está constituido por áreas verdes, recreacionales, de juegos, infantiles, plazas, andadores, bodegas, sanitarios, entre otros.

(Sepúlveda, 2017).

- Parque de bolsillo

Según la Tipología de Parques Alegres son lugares recuperados. Abarcan de 100 a 400 m² y por lo tanto son espacios pequeños para el disfrute de la comunidad inmediata. El parque de bolsillo se diseña en lotes baldíos o pequeños espacios abandonados o mal aprovechados. No tienen un estilo definido ni un elemento en particular que contener, pero vegetación y bancas es lo más usual. También se pueden usar como accesos para cruce de peatones o sitio de ejercicio. (Sepúlveda, 2017).

- Parque local

El parque emblemático, un espacio que por sus características singulares tiene carácter de emblema. Este parque representa o simboliza a la ciudad, en Culiacán el Parque Constitución y las Riberas son parques de este tipo. (Sepúlveda, 2017)

- Parque Urbano

El parque urbano es un espacio que ofrece posibilidades de paseo, descanso y recreación a la población en general. Su uso es integral ya que cuenta con áreas verdes, de convivencia, deporte, infantiles y andadores. Dimensiones mayores a 400 m. Su más grande beneficio es probablemente el bien que le hacen al medio ambiente y a quienes los utilizan. (Sepúlveda, 2017)

- Parque lineal

El parque lineal es otro tipo de parque con características de dimensiones variables. Son áreas prolongadas y estrechas localizadas sobre frentes de agua, avenidas arboladas y sobre vías de ferrocarril en desuso generalmente. (Sepúlveda, 2017).

Equipamientos sociales

Áreas comerciales

Área comercial es el espacio físico donde se ofrecen bienes económicos (servicios o mercancías) para su venta al público. También se conoce como local comercial, punto de venta, tienda o comercio (teniendo estos últimos términos otros. Las zonas de comercio no son nada nuevas, tienen su historia y datan desde hace siglos, establecidas por Shannon, Co. Clare III para promocionar el empleo en las zonas rurales de Irlanda, donde el Gobierno hizo uso de pequeños espacios en las regiones y así generar ingresos a la economía, resultando un gran éxito al punto que en la actualidad sigue funcionando.

- Mercados

Se lo define como el ambiente social o virtual que facilita el intercambio de productos y servicios. Esto es donde los productores o vendedores y consumidores o compradores de un bien o servicio entran en relación comercial. Su finalidad es efectuar transacciones comerciales.

Estas están determinadas por la ley de la oferta y la demanda. Entendiendo por oferta la cantidad de bienes y servicios que los vendedores ofrecen a un cierto precio. Y demanda es la formulación concreta de un deseo condicionado por los recursos de que dispone un individuo o entidad que busca el bien o servicio. Por extensión también se llama de este modo al área geográfica sea la ciudad, región o país que posee una especial importancia en un orden comercial cualquiera.

- Mercadillo

Un mercadillo es un mercado ambulante que se instala generalmente al aire libre en uno o varios días determinados de la semana. Otros nombres alternativos son: mercado sobre ruedas, mercado al aire libre, mercado/feria de (las) pulgas, feria, rastrillo, bazar, feria libre, zoco, pulguero, plaza, tianguis e incluso mercado de antigüedades, mercado persa, en los casos en los que en ellos se comercia con ese tipo de objetos.

Esta modalidad de «venta ambulante» tiene muy distintas formas dada la gran variabilidad de estos mercadillos (y los productos que ofrecen) alrededor del mundo.

Los mercadillos suelen situarse en lugares públicos o cedidos por el ayuntamiento de la localidad tales como plazas, avenidas, aparcamientos, etcétera.

6.3. REFERENTES

- Plaza



Foto 23: Plaza Mayor, espacio de identidad en Madrid, España.
Fuente: Fuente, 2017

La plaza mayor de Madrid (arriba, en el plano de Pedro Texeira de 1656) forma un rectángulo de 152 metros de largo por 94 de ancho. Para crear este espacio tan extenso hubo que demoler numerosas casas. En diciembre de 1617 se celebró una corrida de toros y cañas en presencia del rey, y como la plaza "pareció pequeña" se decidió derribar más casas, de modo que en 1620 aún se estaban haciendo obras. (Fuente, 2017).

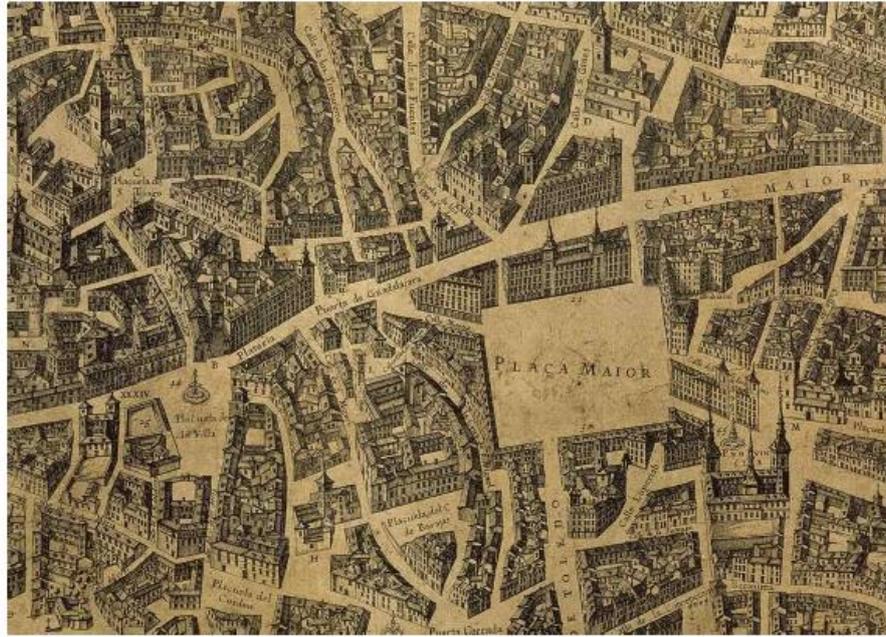


Foto 24: Esquema de planos Plaza Mayor Madrid
Fuente: Fuente, 2017

- **Plaza mercado**



Foto 25: Antiguo Mercado callejero de Viena, Austria
Fuente: Schneider, 2016

Ubicado en la calle Wienzeile, Viena, Austria. Se extiende aproximadamente 1,5 kilómetros. El Naschmarkt existe desde el siglo XVI. Entonces se vendían principalmente botellas de leche. A partir de 1793, todas las frutas y vegetales que llegaban a Viena en carro tenían que venderse en el Naschmarkt. Por el contrario, los productos que llegaban por el Danubio se vendían en otros lugares de la ciudad.



Foto 26: Actual Mercado callejero de Viena, Austria
Fuente: Schneider, 2016

- Calles Pacificadas

Calle pacificada, Berlín, Alemania



Foto 29: Calle con veredas más anchas en Berlín, Alemania
Fuente: Román, 2017

El tráfico de vehículos, ya sean a motor o sin él, no puede estar prohibido, pues son necesarios para múltiples actividades y, probablemente, la ciudad no funcionaría sin ellos. Servicios de emergencias, repartidores, taxistas, personas con movilidad reducida y cualquier ciudadano que necesita un vehículo para descargar la compra o trasladar a su anciana madre; tienen que poder llegar a los portales y los negocios. Pero la urbanización de las calles pacificadas debe dejar claro que estos vehículos están “invitados” en un espacio en el que no tienen prioridad. Obligar al vehículo a seguir un trazado sinuoso es, probablemente, la mejor forma de pacificación posible. Limitar la velocidad a 20 km/h es otra buena opción. (Román, 2017).

- **Calles Peatonales**

Calles del centro histórico de Quito peatonalizadas



Foto 30: Calle peatonal en centro histórico, Quito
Fuente: El Comercio

Por el Paseo de las Siete Cruces, en la calle García Moreno entre Mejía y Bolívar, un importante grupo de peatones paseaba ayer, jueves 19 de abril del 2018 por la mañana, a eso de las 11:00. Entre ambas transversales hay cerca de 400 metros de zona exclusiva para quienes van a pie. No pudieron pasar hacia el sur, porque había obreros trabajando. (Romero, 2018).



Foto 31: Calles peatonales en centro histórico, Quito
Fuente: El Comercio

- Parques de Bolsillo

Parque Av. Michoacán y Vicente Suarez, México DF



Foto 32: Parques aprovechados en espacios sin uso
Fuente: Seduvi, 2016

Los parques públicos de bolsillo se definen como pequeños espacios en remanentes urbanos o viales subutilizados o abandonados, convertidos en espacios para la recreación y disfrute de la comunidad. Constituyen acciones realizadas en corto tiempo, de carácter temporal y de bajo costo, pero con un impacto altamente perceptible. Tienen como objetivo mejorar la calidad de vida y la imagen urbana, a una escala pequeña pero muy visible, de los barrios en los que se emplazan. (SEDUVI, 2016)

- Mercado

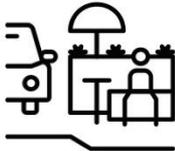
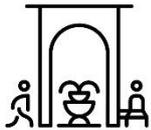
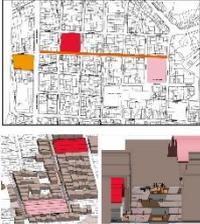
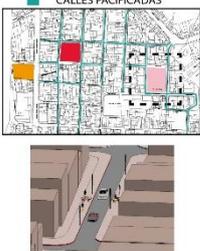
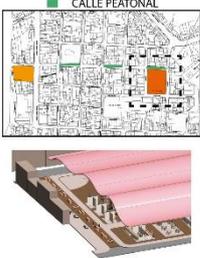
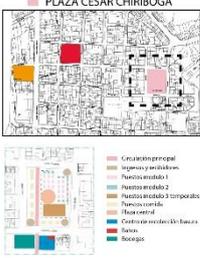
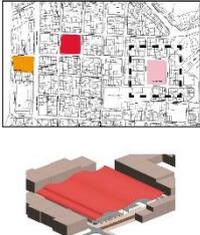
Mercado Santa Caterina, Barcelona, España



Foto 34: Regeneración del Mercado Santa Caterina
Fuente: Barcelona Tour

Inaugurada en el 2005, la remodelación del Mercado de Santa Caterina, obra de Enric Miralles y Benedetta Tagliabue, tenía como doble objetivo modernizarlo para dotar al barrio de un mercado atractivo y respetar, en la medida de lo posible, las fachadas neoclásicas originales. El resultado: es un espacio vibrante y multicolor cubierto por un manto gigantesco.

6.4. MATRIZ

| Escala | Tipología | Descripción | Espacialización |
|------------|---|--|---|
| ESC. MESO | <p>Tipología</p> <p>PLAZA COMERCIAL</p>  | <p>Descripción</p> <p>La creación de esta plaza que se encuentra en la plataforma César Chiriboga, se encuentra dentro de la idea de dotar un espacio de estancia dentro de un lugar de dinámica de mercado y de recorridos como la actividad de compras.</p> | <p>Espacialización</p> <p>PLAZA CÉSAR CHIRIBOGA</p>  |
| ESC. MESO | <p>Tipología</p> <p>BULEVAR</p>  | <p>Descripción</p> <p>Esta tipología de espacio público se aplicará en toda la calle Venezuela dentro del centro de Sangolquí, en donde se realizará una conexión de los dos equipamientos dentro de la intervención, esto provocará que las personas utilicen más esta zona y se convierta en un bulevar activo de tránsito peatonal y de comercio.</p> | <p>Espacialización</p> <p>BULEVAR</p>  |
| ESC. MESO | <p>Tipología</p> <p>CALLE PACIFICADA</p>  <p><small>Created by Guillaume Deshoule from Noun Project</small></p> | <p>Descripción</p> <p>Las calles pacificadas se establecen dentro del centro por el alto flujo de vehículos existentes en la actualidad, la idea es reducir el uso del vehículo, y así mismo que se piense más en los espacios para los peatones.</p> | <p>Espacialización</p> <p>CALLES PACIFICADAS</p>  |
| ESC. MICRO | <p>Tipología</p> <p>CALLE PEATONAL</p>  | <p>Descripción</p> <p>Las calles peatonales se implementarán en 3 cuadras de la calle Venezuela donde se ofrece un espacio dirigido tanto a usuarios del centro de Sangolquí como a comerciantes donde pueden tener un espacio de venta digno para sus ofrecer sus productos agrícolas.</p> | <p>Espacialización</p> <p>CALLE PEATONAL</p>  |
| ESC. MICRO | <p>Tipología</p> <p>PARQUE DE BOLSILLO</p>  | <p>Descripción</p> <p>Estas zonas ofrecerán un espacio distinto dentro de la ciudad y cercanas a los mercados existentes la idea es fortalecer los espacios públicos existentes y aportar con nuevos espacios para la estancia y la recreación de los usuarios de la ciudad.</p> | <p>Espacialización</p> <p>PLAZA CÉSAR CHIRIBOGA</p>  |
| ESC. MICRO | <p>Tipología</p> <p>MERCADO</p>  | <p>Descripción</p> <p>El mercado debe responder a la dinámica actual del mercado existente que cuenta con mayor permeabilidad entre sus puestos y formas diferentes de ingresar al equipamiento.</p> | <p>Espacialización</p> <p>MERCADO</p>  |

CAPITULO 7: RED DE MOVILIDAD

7.1. ¿Qué es el Desarrollo orientado al Transporte?

El Estándar TOD (Desarrollo Orientado al Transporte) **es una herramienta que ayuda a evaluar la forma y el desarrollo urbano**. Aborda el crecimiento que maximiza los beneficios del transporte público, mientras enfatiza fuertemente a sus usuarios, las personas. (Seguí, 2014)

A esta forma de diseño traducida al castellano se denomina “**Desarrollo Orientado al Transporte**” (DOT), El estándar DOT describe ocho principios básicos de diseño urbano y uso de la tierra, cada uno apoyado por objetivos específicos de desempeño e indicadores fácilmente medibles, o métricas. Juntos, promueven vecindarios seguros, equilibrados y vibrantes alrededor de las estaciones; redes cortas y bien conectadas para peatones y ciclistas; densidades que aseguran servicios locales y de transporte público; el mínimo tráfico de coches y la interferencia de estacionamiento. EL desarrollo orientado al transporte (DOT) es una respuesta a la expansión urbana insostenible, a la dependiente del automóvil, al tránsito deficiente, decadente y pobre que ha caracterizado el crecimiento de las ciudades en todo el mundo en el último siglo. (Seguí, 2014)

Los usos principales del estándar DOT en una ciudad

- Evaluar la orientación al transporte público de proyectos de desarrollo urbano construidos,
- Evaluar proyectos en las fases de **planeación y diseño** para identificar vacíos y áreas de oportunidad,
- Guiar la política y regulaciones relevantes a la planificación urbana, de transporte, uso de suelo, diseño urbano y estacionamiento. (Seguí, 2014)

¿Cuáles son los ocho principios básicos de diseño urbano DOT?

1. **Caminar.** Desarrollar barrios que promuevan la caminata
2. **Pedalear.** Priorizar las redes de transporte no motorizado
3. **Conectar.** Crear redes densas de calles
4. **Transporte.** Localizar el desarrollo cerca del transporte público de alta calidad.
5. **Mezclar.** Planear para usos de suelo mixtos.
6. **Densificar.** Optimizar la densidad y la capacidad del transporte público.
7. **Compactar.** Crear regiones compactas con viajes cortos.
8. **Cambiar.** Aumentar la movilidad regulando el uso del estacionamiento y las calles. (Seguí, 2014)

El Estándar identifica una pequeña cantidad de objetivos de desempeño para cada principio y algunos indicadores de medición para cada “Objetivo” basados en la facilidad de medición y la

aproximación más cercana posible al desempeño en los objetivos. Para poder ver con mejor detalle los objetivos, presentamos la siguiente imagen en la que se desarrollan los ocho **principios básicos de la ciudad DOT**. (Seguí, 2014)

¿Es posible aplicar este principio en nuestras ciudades?

Un caso de éxito en Suramérica.

Curitiba, el BRT y el desarrollo orientado al transporte En 1966, el Instituto de Investigación y Planeación Urbana de Curitiba, publicó el Plano Director para la ciudad. (Veloz, 2013) El objetivo de planeación de la ciudad era que las actividades y los empleos no se concentraran sólo en el centro, sino que se extendieran progresivamente a los demás barrios de la ciudad. Para lograrlo se crearon cinco corredores estructurales que salen del centro de la ciudad. (Veloz, 2013) Estos corredores se pensaron para tener una alta concentración de vivienda, comercios y servicios. Por lo tanto, se decidió que ahí debería circular el innovador transporte masivo de Curitiba que tenía carriles exclusivos de circulación. Lo cual también es considerado una medida encaminada a reducir el uso del auto, al restringir la oferta de espacio vial para su uso. (Veloz, 2013) La densidad en estos corredores es la más alta de la ciudad, pues se planeó que el nuevo crecimiento de la ciudad fuera dirigido a estos corredores. En los ejes estructurales se permite un coeficiente de ocupación de 6 y no hay límite de altura para las construcciones. También en estos corredores se permiten los usos comerciales, de oficinas y negocios y vivienda. (Veloz, 2013) De hecho, la ciudad compró terrenos y construyó vivienda asequible precisamente en estos corredores y cerca de las industrias para garantizar que las personas de menores ingresos tuvieran acceso al transporte público y a empleos. Estas viviendas fueron subsidiadas por el gobierno y buscaban integrar viviendas de bajos ingresos en áreas con usos residenciales. (Veloz, 2013) De esta forma, el gobierno de Curitiba construyó vivienda para 17 mil familias. La red integrada de autobuses de Curitiba cubre el 90% del área de la ciudad, garantizando que los habitantes no caminen más de 500m para acceder al transporte público. Mientras que aproximadamente 28% de las viviendas de la ciudad se encuentran localizadas en los ejes estructurales. (Veloz, 2013) Este modelo permite que Curitiba tenga un uso del auto reducido (sólo 22% de los viajes totales), a pesar de que tiene una de las tasas de motorización más altas de Brasil, 668 vehículos por cada 1,000 habitantes. En Curitiba, el papel del gobierno fue muy activo al establecer la dirección del modelo de DOT a través del Plano Director, que consideraba integralmente el transporte y el crecimiento de la ciudad para desincentivar el uso del automóvil. (Veloz, 2013)

Al igual que invertir en la construcción de la infraestructura de transporte masivo, consolidando y expandiendo la red integrada de transporte, y en el desarrollo vivienda asequible. Todo esto

acompañado de una regulación sobre usos de suelo, densidad y altura que permiten que el desarrollo urbano se lleve a cabo alrededor de los corredores de transporte. (Veloz, 2013)

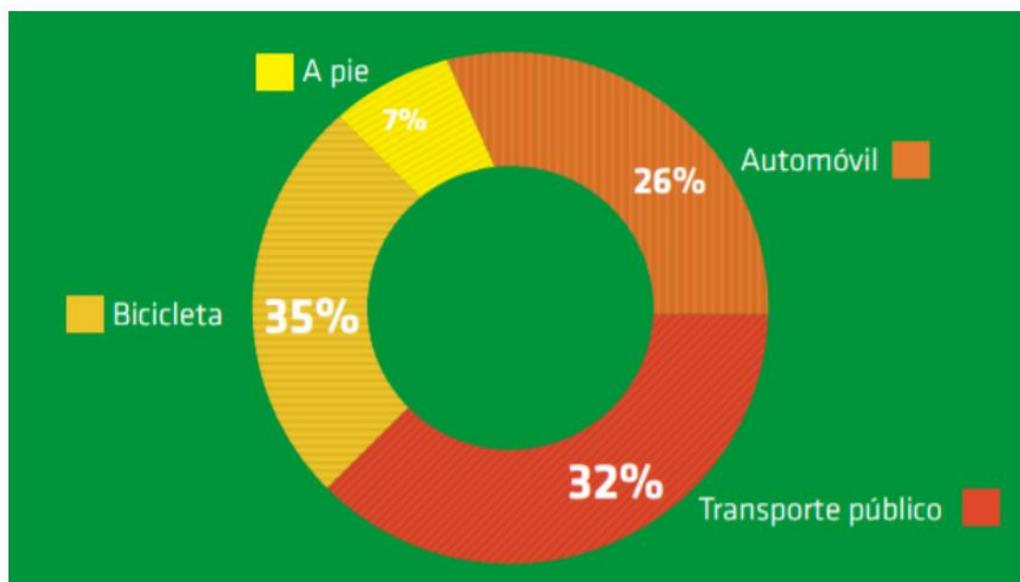


Diagrama 75: Porcentaje de Transporte utilizado en Curitiba
Fuente: Veloz, 2013

Diagrama tomado de Documento “*Desarrollo Orientado al Transporte*”, (Veloz, 2013)

Tipos de Movilidad

1) El modo a pie

Es el principal modo de transporte en la ciudad. Centrado principalmente en los trayectos que se realizan en viajes y compras. El principal factor limitante para seleccionar este modo es el tamaño de la ciudad. (Ecomotriz, 2018)

Este modo de transporte cada vez se ve más discriminado debido a la pérdida de espacio público en favor de las infraestructuras. Favoreciendo siempre el vehículo privado. (Ecomotriz, 2018)

2) El vehículo privado

Tal vez no hace falta decirlo, pero lo que está claro es que el vehículo particular es uno de los productos de mayor auge en la sociedad de consumo. La introducción de este modo de transporte ha producido en la ciudad cambios importantes a nivel económico y territorial. Además ha variado las pautas de conducta de las comunidades urbanas, influyendo un fuerte individualismo. (Ecomotriz, 2018)

El coche es un símbolo de autonomía y poder. Además es el modo de transporte más rápido y confortable, pero es uno de los principales causantes de las aglomeraciones, de los elevados índices de contaminación en las ciudades y una de las principales causas de muerte infantil. (Ecomotriz, 2018)

3) El transporte colectivo

Los modos de transporte colectivo en las poblaciones son 3:

Autobús

Es el modo de transporte que menor capacidad tiene para atender a la demanda. En una gran ciudad puede cumplir la labor de acercar a los modos con mayor capacidad. (Ecomotriz, 2018)

Metro

Está considerado el más operativo ya que puede atender a grandes volúmenes de demanda en áreas urbanas. (Ecomotriz, 2018)

Ferrocarril

Su desarrollo se debe a los fuertes procesos de suburbanización en las periferias metropolitanas. Es el mejor modo para transportar grandes flujos de demanda para eliminar las aglomeraciones metropolitanas. (Ecomotriz, 2018)

Entre los principales problemas en la movilidad urbana podemos destacar las retenciones, que según la OCDE representan una pérdida de 100 mil millones de dólares para el mundo entero. Este problema viene derivado por el uso actual del automóvil, el número medio de ocupantes de un coche es inferior a 2 y una tercera parte de los desplazamientos son de menos de 2 km. (Ecomotriz, 2018)

¿Cuáles son aplicadas a nuestras ciudades?

En nuestra ciudad y sobre todo en Quito son aplicadas en gran porcentaje el **vehículo privado**, y como secundario en **transporte público**, y muy por detrás se encuentra el **modo a pie** que se encuentra muy por debajo de lo que podría aplicarse en la ciudad.

En muchos de los casos el transporte públicos es ineficiente, a pesar de que existen casos de éxito como lo es los BRT, es decir como primer transporte que hubo en Quito “El Trole”.

La flota efectiva que oferta el servicio de trolebús suma un total de 101 unidades, distribuidas según el número de circuito de siguiente manera: C1 que comprende el tramo comprendido entre los terminales El Recreo al sur y el Terminal Norte con 50 unidades, C2 desde la Moran Valverde al Terminal Norte con 21 unidades, C3 entre el Terminal Norte al Centro con 6 unidades y C4 desde el Terminal Quitumbe hasta El Ejido con 24 unidades. Además, cuenta con 89 alimentadores. (Vizcarra, 2010)

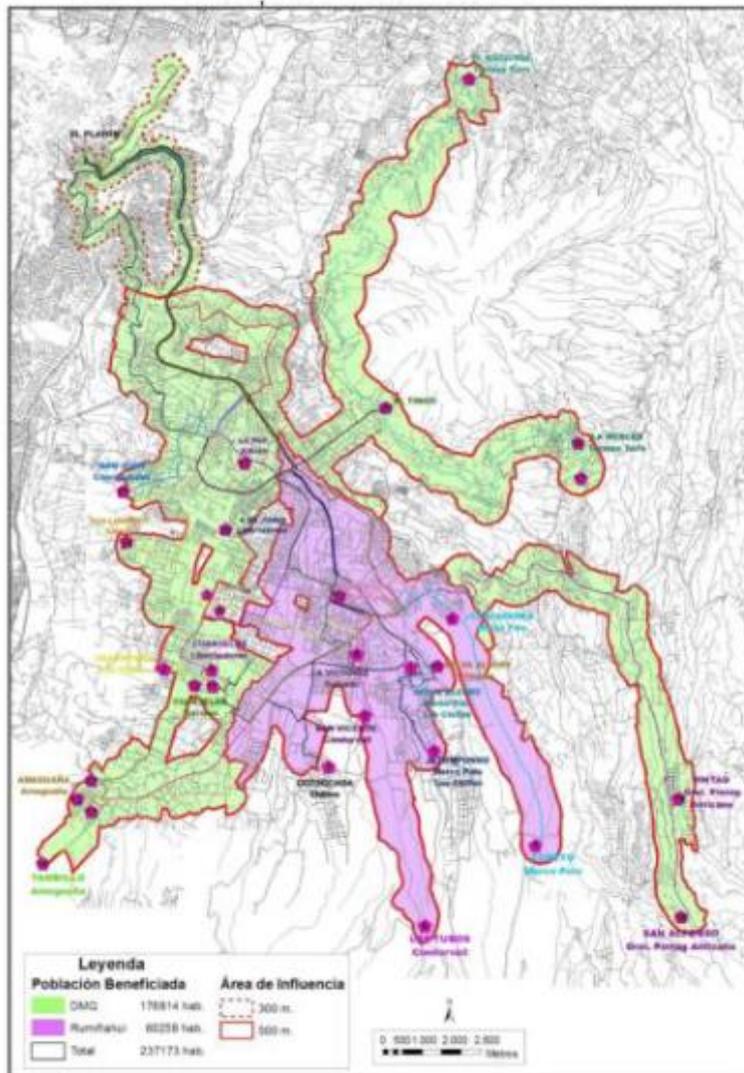
Capacidad de oferta por servicios de troncal del Trolebús

| Circuito | Modalidad Operación | Intervalo (minutos) | Flota Efectiva | Cobertura |
|------------------------------|----------------------|---------------------|----------------|----------------------------------|
| C1 | Parador/convoy | 1,5 - 2,5 | 50 | Terminal Recreo - Terminal Norte |
| C2 | Parador/semi-expreso | 6,0 | 21 | Morán Valverde - Terminal Norte |
| C3 | | 7,0 | 6 | Terminal Norte - Centro |
| C4 | Parador | 4,0 | 24 | Terminal Quitumbe - El Ejido |
| Flota efectiva máxima | | | 101 | |
| Flota disponible | | | 113 | |

Fuente: Estudio de Demanda 0/D: Unidad de Comunicación social Trolebús mayo 2010

Diagrama 76: Demanda del trolebús en Quito
Fuente: Fernando Ernesto Romero

En la ciudad de Sangolquí el sistema de transporte si logra abastecer a toda la ciudad ya que se puede encontrar varias unidades para movilizarse para las zonas más importantes de la parroquia, sin embargo cada vez es mucho más utilizado el vehículo privado de manera que en muchos casos colapsa las vías de la parroquia y hoy en día las autoridades únicamente han pensado en soluciones para la movilidad, de manera que esto no prevalece la movilidad del peatón.



Fuente y Elaboración: GADMUR, 2008

Diagrama 77: Área de influencia de transporte público en Sangolquí
Fuente: GADMUR

¿Cuál es la propuesta de su proyecto en relación a la movilidad y accesibilidad?

La idea es proponer un Sangolquí mucho más caminable ya que las actividades que se desarrollan dentro del centro de la ciudad está desarrollada a la dinámica de la caminata, ya que por el alto flujo comercial, los usuarios del centro de la ciudad optan por buscar un medio de movilidad mucho más accesible a las calles de poca dimensión del centro. En la propuesta se tiene en mente que existen calles peatonales dentro del centro de la ciudad, por lo tanto se tomó en cuenta la calle principal de conexión entre los dos mercados puede ser un buen ejemplo de movilidad peatonal, y la propuesta toma en cuenta los espacios públicos necesarios dentro del centro y que podrían mejorar la imagen urbana que tiene esta zona de Sangolquí.

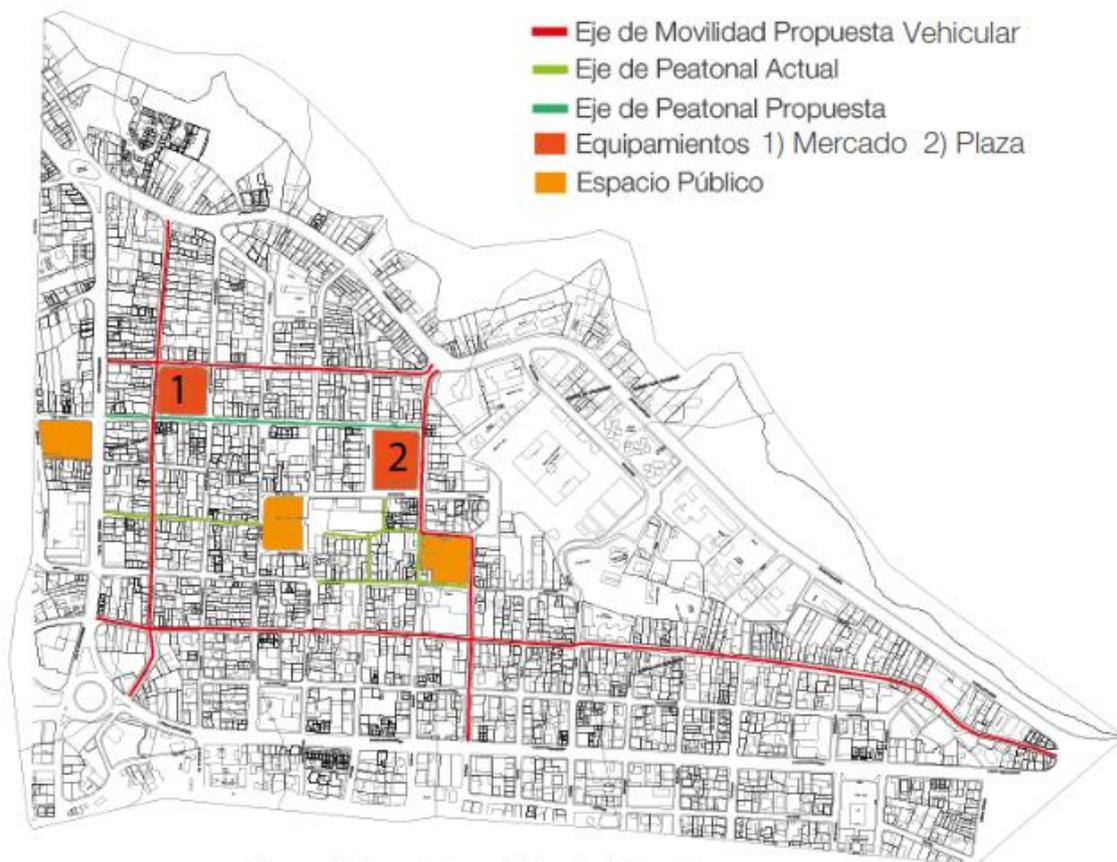


Diagrama 78: Propuesta de movilidad centro de Sangolquí
Fuente: Elaboración propia

Como ejemplo claro existe en Quito en cuanto a lograr la accesibilidad dentro del centro de Sangolquí. En la ciudad de Quito el Municipio de Quito, mejoró 1900 metros de aceras en tres avenidas de la ciudad: Rodrigo de Chávez, 6 de Diciembre y Diego de Vásquez. Este proyecto convierte a las aceras en espacios inclusivos para peatones con movilidad reducida. (DMQ, 2018)

Las labores incluyeron colocación de adoquín podotáctil, que sirve de guía para las personas no videntes, rampas con accesibilidad universal, jardineras, estacionamiento para bicicletas, letreros ambientales, entre otros trabajos que benefician a miles de peatones. (DMQ, 2018)

Los lugares de la intervención fueron seleccionados después de un análisis técnico y evaluación del flujo peatonal, donde se constató que los tres sectores presentan diariamente una alta demanda de usuarios, debido a que son sectores comerciales. (DMQ, 2018)

Los trabajos son integrales, pues sobre las calles aledañas se dio mantenimiento a toda la señalización horizontal y vertical de los tres sectores. Pasos cebra, flechas de direccionamiento, Pare, entre otras señales que lucen renovadas y optimizan la movilidad en estas zonas. (DMQ, 2018)



Foto 35: Calles inclusivas para personas con discapacidad, Quito
Fuente: El Comercio

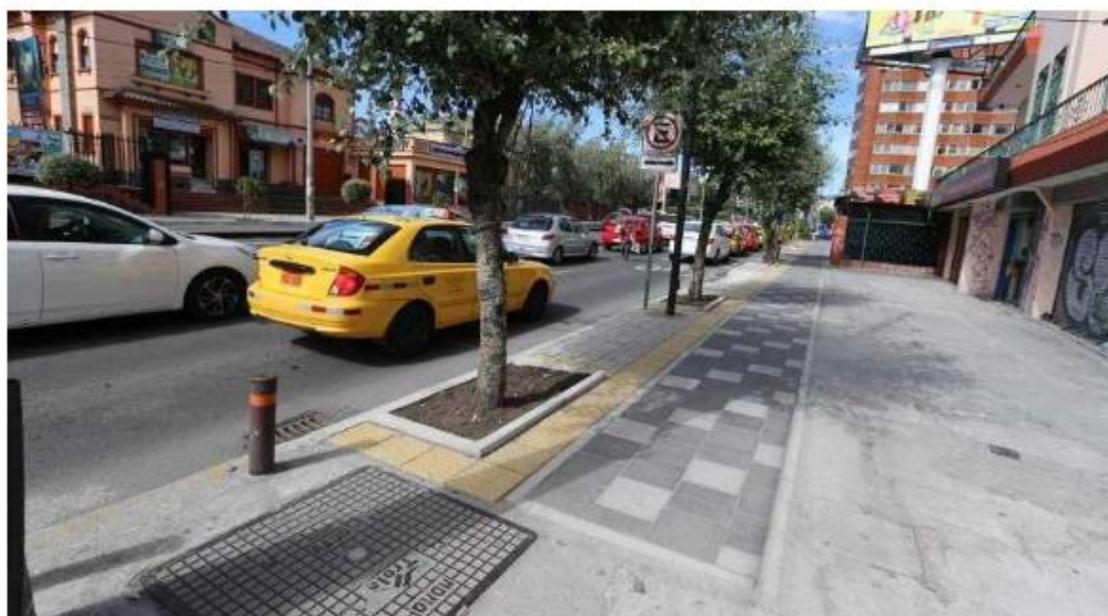


Foto 36: Calles inclusivas para personas con discapacidad, Quito
Fuente: El Comercio

CAPITULO 8: PROPUESTA

8.1. PLANO URBANO



Diagrama 79: Plano urbano del proyecto
Fuente: Elaboración propia

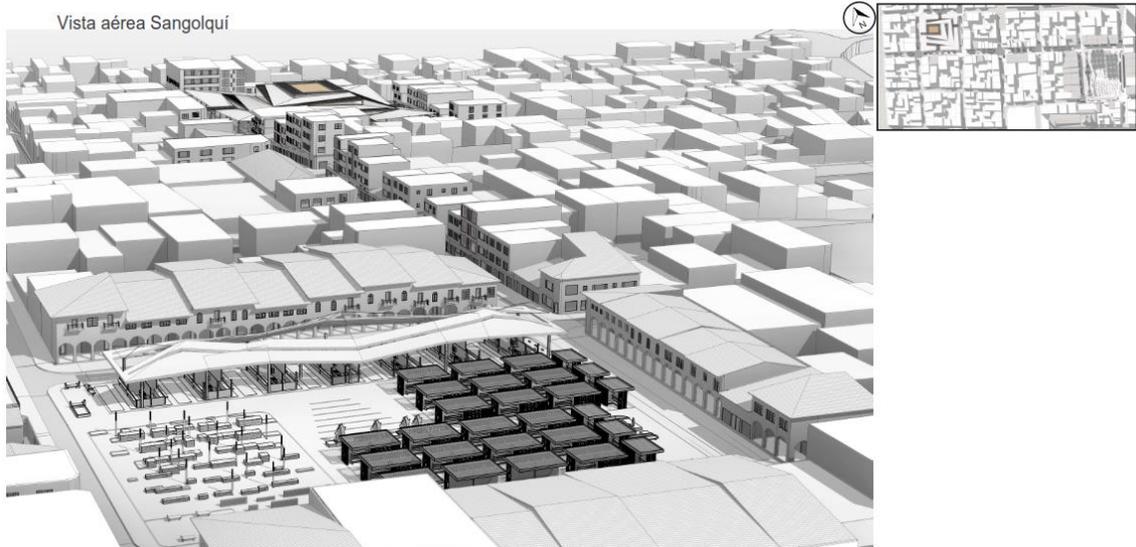


Diagrama 80: Vista aérea del proyecto
Fuente: Elaboración propia

8.2. RENDERS DEL PROYECTO



Render 1: Detalle de cruces peatonales
Fuente: Elaboración propia



Render 2: Vista aérea Plaza Cesar Chiriboga
Fuente: Elaboración propia

A través de las imágenes se puede apreciar cómo se conjugan dentro del proyecto las distintas escalas de las propuestas. Es decir, cómo el planeamiento urbano armoniza con las diferentes tipologías de edificaciones y de espacio público. Logrando así, y en representación esquemática, una organización barrial democrática y llena de espacios que invitan a la apropiación por parte de sus usuarios y a la interacción de los mismos.



Render 3: Vista aérea Mercado Turismo
Fuente: Elaboración propia



Render 4: Vista aérea Mercado Turismo
Fuente: Elaboración propia



Render 5: Calle peatonal Mercado Turismo
Fuente: Elaboración propia



Render 6: Detalle Plaza temporal - Plaza Cesar Chiriboga
Fuente: Elaboración propia



Render 7: Detalle Plaza comida – Plaza Cesar Chiriboga
Fuente: Elaboración propia



Render 8: Detalle de calle peatonal – Plaza Cesar Chiriboga
Fuente: Elaboración propia



Render 9: Detalle de puestos de venta – Plaza Cesar Chiriboga
Fuente: Elaboración propia

CAPITULO 9: CONCLUSIONES

Se puede concluir que en muchos de los casos los comerciantes demandan una definición de sus espacios de trabajo donde la actividad es mucho más dinámica y se encuentra la verdadera esencia de actividad comercial en las calles, mucho más allá de que se sienta en desorganización, es la actividad en sí mismo, ya que tiene mucho más valor que los

Las medidas y estrategias urbanas tomadas en consideración en el presente proyecto y expresadas a través de los diferentes esquemas y planos de las diferentes tipologías de movilidad y ocupación son muestra de cómo puede funcionar una zona de la ciudad que propone la disminución del uso vehicular y de los espacios destinados para el mismo (contrario a los modelos actuales) potenciando otras formas de desplazamiento y de uso de suelo que enfocan su razón de ser a la escala humana, la interacción democrática entre usuarios y el mejoramiento de la cohesión social en entornos diversos pensados para la comodidad de las personas y sus actividades.

El presente proyecto trató de promover la producción social del espacio urbano en todas las escalas, desde el micro, en habitaciones y viviendas en general que permiten la adaptación de las necesidades particulares de cada individuo, hasta el acoplamiento de los espacios urbanos compartidos, semipúblicos y públicos que estimulan la creación de actividades y objetos que surjan de la asociación entre diferentes usuarios del barrio y estén dirigidos a satisfacer las necesidades de ciertos grupos específicos. Como se vio en el marco teórico, la cualidad de un espacio arquitectónico o urbano de ser receptivo con el habitar de las personas y que estimula la apropiación y participación de las mismas contribuye al fortalecimiento del sentido de pertenencia, a la construcción de una identidad colectiva y a la formación de comunidades empoderadas de la creación cotidiana de su manzana, barrio, ciudad.

CAPITULO 10: REFERENCIAS

Referencias

Actual, D. (2008). *Diccionario Actual*. Obtenido de <https://diccionarioactual.com/bulevar/>

Carrion, F. (2007). *Flacso*. Obtenido de <http://www.flacso.org.ec/docs/artfcalteridad.pdf>

Domingo, M. (2016). *Acera peatonal*. Obtenido de <http://acerapeatonal.blogspot.com/2016/08/requisitos-de-una-via-30.html>

Fuente, F. d. (2017). *National Geographic*. Obtenido de https://www.nationalgeographic.com.es/historia/grandes-reportajes/historia-plaza-mayor-madrid-una-plaza-mayor-gloria-monarquia_11765/1

Montijo, D. P. (2007). *Regeneracion del parque de la colonia, Sonora*. Obtenido de <http://tesis.uson.mx/digital/tesis/docs/20884/Marco%20Teorico.pdf>

Pèrgolis, J. C. (2002). *La Plaza el Centro de la Ciudad*. Bogota, Colombia : Stoa Libris Ediciones .

- Román, A. F. (2017). *COAR*. Obtenido de <https://urbanistasdelarioja.wordpress.com/2017/06/26/las-supermanzanas-de-logrono/>
- Romero, D. (2018). *El Comercio*. Obtenido de <https://www.elcomercio.com/actualidad/bulevar-laalameda-centrodequito-reactivacion-quito.html>
- Santos, E. D. (23 de Junio de 2018). *Parques Alegres*. Obtenido de <http://parquesalegres.org/biblioteca/blog/definicion-de-plaza-plazuela/>
- Schjetnan, M. (2004). *Principios de Diseño Urbano/Ambiental*. Mexico: Editorial Pax.
- Schlack, E. (abril de 2007). *Scielo*. Obtenido de https://scielo.conicyt.cl/scielo.php?pid=S0717-69962007000100006&script=sci_arttext
- Schneider, N. (2016). *Ingeniería de Transporte*. Obtenido de <http://ingenierodetransportes.blogspot.com/2016/08/clasificacion-de-vias-locales.html>
- Sedesol. (2010). *Diagnostico de rescate de espacios públicos*. Obtenido de http://www.sedesol.gob.mx/work/models/SEDESOL/Sedesol/sppe/dgap/diagnostico/Diagnostico_PREP.pdf
- SEDUVI. (2016). *Cludad saludable*. Obtenido de <https://ciudadsaludable.files.wordpress.com/2016/03/parques-de-bolsillo.pdf>
- Sepúlveda, A. (12 de Octubre de 2017). *Parques alegres*. Obtenido de <http://parquesalegres.org/biblioteca/blog/tipos-parques-urbanos/>
- GADMUR. (22 de Abril de 2016). *Gobierno Municipal de Rumiñahui*. Obtenido de http://www.ruminahui.gob.ec/index.php?option=com_content&view=article&id=268:municipio-restablece-el-servicio-de-agua-potable-en-la-parroquia-cotogchoa-2&catid=8&Itemid=113&lang=es
- Diego, V. (2015). *Tiempo*. Obtenido de <http://www.tiempodehoy.com/vivir/los-mejoresmercadosdelmundo>
- Enric, P. y. (2015). *Portal de Tailandia*. Obtenido de <http://www.portaldetailandia.com/mercadoflotante-de-damnoen-saduak/>
- Juan. (2013). *Pasaporte Blog*. Obtenido de <http://www.pasaporteblog.com/mercado-flotantedebangkok-damneon-saduak-tailandia/#>

- DMQ, M. (2018). *Quito Informa*. Obtenido de <http://www.quitoinforma.gob.ec/2018/09/24/quito-cuenta-con-aceras-inclusivas-en-tres-sectores/>
- Ecomotriz. (2018). *Ecomotriz*. Obtenido de <https://www.ecomotriz.com/movilidad-urbana-1/>
- Seguí, P. (2014). *Ovacen*. Obtenido de <https://ovacen.com/que-es-una-ciudad-dot-desarrollo-urbano/>
- Veloz, S. M. (2013). *Desarrollo orientado al transporte*. Obtenido de <http://mexico.itdp.org/wp-content/uploads/Desarrollo-Orientado-al-Transporte.pdf>
- Vizcarra, J. S. (2010). *La movilidad en la ciudad de Quito*. Obtenido de <https://www.puce.edu.ec/documentos/opsa/Movilidad.pdf>