



**ESTUDIO DE LA INCIDENCIA DE LAS PARADAS DEL METRO
DE QUITO EN EL ESPACIO PÚBLICO QUITO, 2024**

MIÑO TULCANAZA RONNY STEVEEN

Miño, R. (2024).

Estudio de la incidencia de las paradas del Metro de Quito en el espacio público Quito, 2024

Universidad Tecnológica Indoamérica - Quito



**Universidad
Indoamérica**

**FACULTAD DE ARQUITECTURA Y CONSTRUCCIÓN
CARRERA DE ARQUITECTURA**

**ESTUDIO DE LA INCIDENCIA DE LAS PARADAS DEL METRO DE QUITO EN EL
ESPACIO PÚBLICO QUITO,2024**

Trabajo de investigación previo a la obtención del título de
Arquitecto

Autor(a)

Miño Tulcanaza Ronny Steven

Tutor(a)

Arq. Morales Pozo Luis Vladimir

**QUITO - ECUADOR
2024**

AUTORIZACIÓN POR PARTE DEL AUTOR PARA LA CONSULTA, REPRODUCCIÓN PARCIAL O TOTAL, PUBLICACIÓN ELECTRÓNICA DEL TRABAJO DE TITULACIÓN

Yo, MIÑO TULCANAZA RONNY STEVEEN, declaro ser autor del Trabajo de Titulación con el nombre “ESTUDIO DE LA INCIDENCIA DE LAS PARADAS DEL METRO DE QUITO EN EL ESPACIO PÚBLICO, QUITO, 2024”. como requisito para optar al grado de Arquitecto y autorico al sistema de Biblioteca de la Universidad Tecnológica Indoamerica, para que con fines netamente académicos divulgue esta obra a través del Repositorio Digital institucional (RDI-UTI).

Los usuarios del RDI-UTI podrán consultar el contenido de este trabajo en las redes de información del país y del exterior, con las cuales la Universidad tenga convenios. La Universidad Tecnológica Indoamérica no se hace responsable por el plagio o copia del contenido parcial o total de este trabajo.

Del mismo modo, acepto que los Derechos de Autor, Morales y Patrimoniales, sobre esta obra, serán compartidos entre mi persona y la Universidad Tecnológica Indoamérica, y que no tramitaré la publicación de esta obra en ningún otro medio, sin autorización expresa de la misma. En caso de que exista el potencial de generación de beneficios económicos o patentes, producto de este trabajo, acepto que se deba firmar convenios especificos adicionales, donde se acuerden los términos de adjudicación de dichos beneficios.

Para constancia de esta autorización en la ciudad de Quito, a los 29 días del mes de Enero de 2024, firmo conforme:



.....
MIÑO TULCANAZA RONNY STEVEEN
C.I. 1750293084
Dirección: El inca
Correo: minoronny56@gmail.com

DECLARACIÓN DE AUTENTICIDAD

Quien suscribe, declaro que los contenidos y los resultados obtenidos en el presente trabajo de investigación, como requerimiento previo para la obtención del Título de Arquitecto, son absolutamente originales, auténticos y personales y de exclusiva responsabilidad legal y académica del autor.

Quito, 29 de Enero de 2024



.....
MIÑO TULCANAZA RONNY STEVEEN
C.I. 1750293084

APROBACIÓN DEL TUTOR

En mi calidad de Tutor del Trabajo de Integración Curricular “ESTUDIO DE LA INCIDENCIA DE LAS PARADAS DEL METRO DE QUITO EN EL ESPACIO PÚBLICO, QUITO, 2024” presentado por MIÑO TULCANAZA RONNY STEVEEN para optar por el título de Arquitecto., CERTIFICO Que dicho trabajo de investigación ha sido revisado en todas sus partes y considero que reúne los requisitos y méritos suficientes para ser sometido a la presentación pública y evaluación por parte del Tribunal Examinador que se designe.

Quito, 29 de Enero de 2024

.....
ARQ. MORALES POZO LUIS VLADIMIR
C.I. 1714065354

APROBACIÓN TRIBUNAL

El trabajo de Titulación, ha sido revisado, aprobado y autorizada su impresión y empastado sobre el Tema: ESTUDIO DE LA INCIDENCIA DE LAS PARADAS DEL METRO DE QUITO EN EL ESPACIO PÚBLICO, QUITO, 2024, previo a la obtención del Título de Arquitecto, reúne los requisitos de fondo y forma para que el estudiante pueda presentarse a la sustentación del trabajo de integración curricular.

Quito, 29 de Enero de 2024

.....
ARQ. ZUMARRAGA SALGADO MARIA
DANIELA
C.I. 1716076854

.....
ARQ. FRANK TLIHE BERNAL TURÍÑO
C.I. 1756895171

DEDICATORIA

Con todo el cariño el presente trabajo se lo dedico a mis padres quienes siempre me han brindado su apoyo incondicional y consejos para ser de mi una persona mejor. A mi hermano ariel por ser mi motivacion y seguir siempre adelante a pesar de las adversidades.

AGRADECIMIENTO

Mi agradecimiento a mi familia por guiarme y apoyarme en esta etapa de mi vida . A todos mis maestros, por su esfuerzo, tiempo y conocimientos compartidos en todo este proceso de formación profesional. A mis amigos Ariel, Kristopher, Daniel, Kelly y M.V los cuales me apoyaron incondicionalmente en este proceso. A mi tutor Vladimir Morales por apoyarme y brindarme los conocimientos necesarios para culminar esta etapa.

ÍNDICE DE CONTENIDOS

AUTORIZACIÓN POR PARTE DEL AUTOR PARA LA CONSULTA, REPRODUCCIÓN PARCIAL O TOTAL, PUBLICACIÓN ELECTRÓNICA DEL TRABAJO DE TITULACIÓN	4
DECLARACIÓN DE AUTENTICIDAD	5
APROBACIÓN DEL TUTOR	5
APROBACIÓN TRIBUNAL	6
DEDICATORIA	7
AGRADECIMIENTO	7
RESUMEN EJECUTIVO	18
ABSTRACT	19

ETAPA 1

21

Conocimiento previo

21

1. Conocimiento previo

23

1.1 Introducción

23

1.2 Fundamentación Teórica

26

1.3 Marco Conceptual

27

1.3.1. Transportación Pública

27

1.3.1.1. Características

27

1.3.1.2. Tipos de transportación pública

27

1.3.1.3. Accesibilidad

27

1.3.1.4. Eficiencia

28

1.3.2. Sistema masivo (METRO)

28

1.3.2.1. ¿Qué es un metro?

28

1.3.3. Componentes de un Metro

29

1.3.3.1. Modelo de Gestión

29

1.3.3.2. Características

29

1.3.3.3. Eficiencia	30
1.3.4. Espacio Público.	30
1.3.4.1. Características	30
1.3.4.2. Tipos de Espacio Público	30
1.3.4.3. Accesibilidad	31
1.3.4.4. Seguridad.	31
1.3.4.5. Cohesión social	31
1.4 Estado del Arte.	32
1.4.1. Espacio público y movilidad urbana.	32
1.4.2. El espacio público como elementos constitutivos de la planeación urbana en los sistemas de transporte masivo.	32
1.4.3. Estrategias de movilidad: Urbanismo Transporte y Espacio público.	33
ETAPA 2	35
Aplicación Metodológica	35
2.Materiales y métodos.	37
2.1 FASES METODOLÓGICAS	39
2.1.1. Fase 1: Recolección de datos	39
2.1.2. Fase 2: Análisis	39
2.1.3. Fase 3: Resultados	39
ETAPA 3	41
Difusión de Resultados	41
3.Difusión de resultados	43
3.1 Resultados	43
3.1.1. Fase 1: Recolección de datos	43
3.1.2. Fase 2. Análisis	61

4. Reflexiones finales	94
LINEAMIENTOS PARA POTENCIAR EL ESPACIO PÚBLICO DE LAS ESTACIONES DEL METRO DE QUITO	94
LINEAMIENTO 1. COMERCIO LOCAL	95
LINEAMIENTO 2. DIVERSIDAD FUNCIONAL	96
LINEAMIENTO 3. SEGURIDAD	97
5. Recomendaciones	98
6. Referencias Bibliográficas	99
7. Anexos	100

ÍNDICE DE FIGURAS

Figura 1. Trazado del Metro de Quito, Ecuador	23
Figura 2. Árbol de problemas.	23
Figura 3. Plano del àrea a expropiarse del condominio las cuadras.	24
Figura 4. Reubicación de comerciantes estación el Ejido Metro de Quito	24
Figura 5. Sistema de Transporte.	27
Figura 6. Poca eficiencia de la transportación publica	28
Figura 7. Metro de Quito.	29
Figura 8. Modelo de gestión metro de madrid	29
Figura 9. Modelo de espacio público	30
Figura 10. Cohesion social en el espacio público	31
Figura 11. Secciones transversales del proyecto de peatonización de la calle Madero en la Ciudad de México:	32
Figura 12. Espacio público generado en torno a las estaciones de Transmilenio	33
Figura 13. Guía global de diseño de calles (2020)	33
Figura 14. Diagrama de Metodología	38
Figura 15. Mapeo de estaciones analizadas Metro de Quito	45
Figura 16. Mapeo estación el labrador Metro de Quito	46
Figura 17. Tabulacion de entrevistas de entorno de la estación el labrador Metro de Quito.	48
Figura 18. Mapeo del espacio público de la estación el labrador Metro de Quito.	49
Figura 19. Tabulación de entrevistas de espacio público de la estación el labrador Metro de Quito.	50
Figura 20. Mapa de entorno estación el Ejido Metro de Quito.	51
Figura 21. Tabulación de entrevistas de entorno de la estación el Ejido Metro de Quito.	53
Figura 22. Mapeo del espacio público de la estación el Ejido Metro de Quito.	54
Figura 23. Tabulación de entrevistas del espacio público de la estación el Ejido Metro de Quito.	55
Figura 24. Mapa de entorno estación Cardenal de la torre del Metro de Quito	56

Figura 25. Tabulación de entrevistas de entorno de la estación cardenal de la torre Metro de Quito	58
Figura 26. Mapa de espacio publico de la estacion cardenal de la torre Metro de Quito	59
Figura 27. Tabulación de entrevistas del espacio público de la estacion cardenal de la torre Metro de Quito	60
Figura 28. Mapeo de usos de suelo de la estación el Labrador Metro de Quito	61
Figura 29. Tabulación de entrevistas del entorno de la estación el labrador del Metro de Quito.	63
Figura 30. Mapeo de usos de suelo de la estación el Ejido Metro de Quito	64
Figura 31. Tabulación de entrevistas del entorno de la estación el Ejido del Metro de Quito.	66
Figura 32. Mapeo de usos de suelo de la estación Cardenal de la torre del Metro de Quito	67
Figura 33. Tabulación de entrevistas del entorno de la estación Cardenal de la Torre del Metro de Quito	69
Figura 34. Mapeo de actividades de la estación el Labrador del Metro de Quito	70
Figura 35. Corte arquitectónico A-A estación el labrador Metro de Quito	72
Figura 36. Tabulación de entrevistas del espacio público de la estación El labrador del Metro de Quito.	73
Figura 37. Mapeo de actividades de la estación El Ejido del Metro de Quito.	74
Figura 38. Corte arquitectónico A-A estación el ejido Metro de Quito	76
Figura 39. Tabulación de entrevistas del espacio público de la estación El Ejido del Metro de Quito.	77
Figura 40. Mapeo de actividades de la estación Cardenal de la Torre del Metro de Quito	78
Figura 41. Corte arquitectónico A-A estación cardenal de la torre Metro de Quito	80
Figura 42. Tabulación de entrevistas del espacio público de la estación Cardenal de la Torre del Metro de Quito	81
Figura 43. Fachadas sector el labrador.	82

Figura 44. fachadas sector el ejido	83
Figura 45. fachadas cardenal de la torre	84
Figura 46. Evaluación del entorno de la estación el labrador Metro de Quito	86
Figura 47. Evaluación del entorno de la estación el ejido Metro de Quito	87
Figura 48. Evaluación del entorno de la estación Cardenal de la torre Metro de Quito	88
Figura 49. Evaluación del espacio público de la estación el labrador Metro de Quito .	90
Figura 50. Evaluación del espacio público de la estación el ejido Metro de Quito	91
Figura 51. Evaluación del espacio público de la estación el ejido Metro de Quito	92
Figura 52. Lineamiento 1	94
Figura 53. Lineamiento 2	95
Figura 54. Lineamiento 3	96

ÍNDICE DE ANEXOS

Anexo 1. Entrevistas de 3 Entornos Y DE 3 Espacios públicos 99

RESUMEN EJECUTIVO

ESTUDIO DE LA INCIDENCIA DE LAS PARADAS DEL METRO DE QUITO EN EL ESPACIO PÚBLICO, 2024

La presente investigación relaciona los diferentes impactos sociales establecidos en los estudios del Metro de Quito, con la situación actual de los espacios públicos de sus estaciones. Esta investigación tiene como importancia considerar factores sociales para futuros proyectos de transportación pública que garanticen el total acceso al espacio público y fomenten la inclusión social. Para determinar lineamientos que potencien el espacio público de las estaciones del Metro de Quito se consideró tres estaciones: El Labrador ubicada al norte, El Ejido ubicada al centro y la estación Cardenal de la Torre ubicada al sur de la ciudad. La metodología de esta investigación tiene un enfoque mixto el cual se dividió en tres fases: recolección de datos, análisis y resultados. En la primera etapa se analizaron los impactos que fueron establecidos para el proyecto del Metro de Quito; mediante un análisis visual se determinó la accesibilidad de las estaciones y la realización de entrevistas en la cual se realizaron preguntas de accesibilidad, seguridad y movilidad. En la segunda fase se realizó un análisis morfológico, actividades y percepción tanto del entorno de las estaciones como su espacio público. La tabulación de las entrevistas permitió estructurar la etapa final de resultados lo que permitió evaluar tanto el entorno como el espacio público para proponer lineamientos que potencien el espacio público de las estaciones del Metro de Quito. Cabe recalcar que estos lineamientos ayudan a planificar y diseñar espacios que fomenten la inclusión social, la cultura y comercio local, contribuyendo al bienestar general de la sociedad.

DESCRIPTORES: Metro de Quito, Estaciones, Espacio público

ABSTRACT

STUDY OF THE INCIDENCE OF QUITO METRO STOPS IN PUBLIC SPACE, 2024

This research relates the different social impacts established in the studies of the Quito Metro, with the current situation of the public spaces of its stations. This research is important to consider social factors for future public transport projects that guarantee full access to public space and promote social inclusion. To determine guidelines that improve the public space of the Quito Metro stations, three stations were considered: El Labrador located to the north, El Ejido located in the center and the Cardenal de la Torre station located to the south of the city. The methodology of this research has a mixed approach which was divided into three phases: data collection, analysis and results. In the first stage, the impacts that were established for the Quito Metro project were analyzed; through a visual analysis, the accessibility of the stations and interviews were determined in which questions about accessibility, safety and mobility were asked. In the second phase, a morphological analysis, activities and perception of both the environment of the stations and their public space were carried out. The tabulation of the interviews allowed the final stage of results to be structured, which allowed both the environment and the public space to be evaluated to propose guidelines that improve the public space of the Quito Metro stations. It should be emphasized that these guidelines help to plan and design spaces that promote social inclusion, culture and local commerce, contributing to the general welfare of society.

KEYWORDS: Quito Metro, stations, public space

ETAPA 1

Conocimiento previo



Conocimiento previo

1.1 Introducción

La construcción del Metro de Quito es uno de los proyectos de infraestructura más importantes a nivel nacional. El proyecto tiene como objetivo integrar el sistema de transporte público para reducir los tiempos de tránsito y brindar a las personas opciones de movilidad más eficientes y seguras. (Ekos, 2012)

El trazado del sistema abarca una distancia de 22 kilómetros y se compone de 15 estaciones situadas estratégicamente de sur a norte, desde Quitumbe hasta El Labrador, respectivamente. Se estima que, en su fase inicial, el servicio proporcionará alrededor de 390.000 viajes al día. (Noboa, 2018)



Figura 1. Trazado del Metro de Quito, Ecuador
Fuente: Motorbit,S.(2004).

Actualmente el Metro de Quito ya se encuentra en funcionamiento, sin embargo, en la etapa de construcción se realizaron varios estudios determinan-

do que transformaron los entornos urbanos de sus paradas. En este contexto la corporación del Metro de Quito realizó un estudio en conjunto con la universidad de Harvard donde se demostraba que existieron algunos impactos que tuvieron un mayor nivel en las estaciones como: El Labrador ubicada en el norte, El Ejido ubicada en el centro y Cardenal de la Torre Ubicada en el sur.

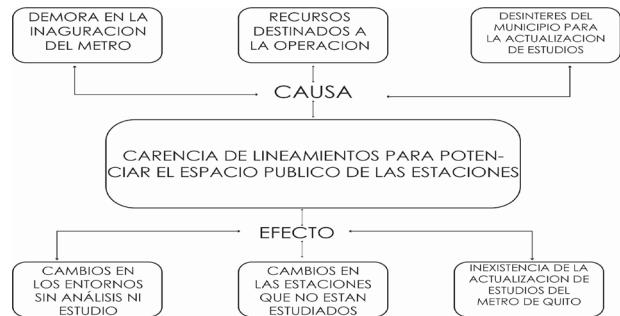


Figura 2. Árbol de problemas.
Fuente: Elaboración propia,2023.

Durante la fase de planificación del Proyecto Metro de Quito, se consideró cuidadosamente la ubicación de las estaciones con el objetivo de minimizar cualquier impacto negativo en propiedades privadas. Se optó por situar las estaciones en áreas públicas, vías públicas o parques de uso común. No obstante, esta decisión conlleva la necesidad de expropiar terrenos pertenecientes a propietarios privados, así como el uso temporal o permanente de terrenos públicos en varias estaciones, lo cual puede resultar en una afectación física para dichos propietarios. (METRO QUITO , 2018)

Las propiedades privadas afectadas se encuentran en dos estaciones específicas: Morán Valverde y La

Pradera. En estas ubicaciones, se necesitan áreas pequeñas de estacionamiento o zonas de uso comunitario para facilitar los accesos, lo que resulta en la expropiación de dichas áreas. En la estación Morán Valverde, situada en el Condominio Las Cuadras, que se encuentra en la intersección de la Avenida Morán Valverde y la Avenida Rumichaca, se llevará a cabo una expropiación parcial de un espacio comunal que actualmente alberga una cancha de uso compartido por todos los copropietarios. (METRO QUITO , 2018)



Figura 3. Plano del área a expropiarse del condominio las cuadras.

Fuente: Metro de Quito,(2018).

Durante el proceso de construcción del Metro de Quito, se utilizaron espacios públicos y áreas de comercio en tres estaciones específicas: Morán Valverde, Solanda y Estación Cardenal de la Torre. Esta medida tuvo un impacto significativo en los residentes locales, ya que se retiraron espacios que utilizaban para sus desplazamientos y actividades comerciales. Como resultado, se generaron problemas en la movilidad de los habitantes y se afectó

el sustento de los comerciantes, quienes tuvieron que enfrentar dificultades para encontrar nuevos lugares para realizar sus actividades comerciales. (METRO QUITO , 2018)

La estación El Ejido está situada en las proximidades del Barrio La Mariscal y cerca de la Casa de la Cultura. Este parque es una institución tradicional en Quito y recibe una importante afluencia de personas a lo largo del día, siendo los fines de semana cuando esta afluencia es aún mayor debido a las ferias de exposición de productos artesanales y obras artísticas que suelen llevarse a cabo. El Parque El Ejido es también conocido por contar con una comunidad establecida de comerciantes y artesanos, quienes tuvieron que ser reubicados durante la fase de construcción de la estación. (METRO QUITO , 2018)

La edificación de la Estación del Ejido y las gestiones requeridas para reubicar a los comerciantes y artesanos implicaron una coordinación significativa entre varias entidades del Municipio de Quito. En este esfuerzo coordinado, se llegaron a acuerdos con los comerciantes para facilitar su reubicación, ya que la construcción de la estación los dejaría sin acceso al flujo habitual de personas y sin la posibilidad de operar en su ubicación original. (METRO QUITO , 2018)



Figura 4. Reubicación de comerciantes estación el Ejido Metro de Quito

Fuente: Metro de Quito,(2018).

El impacto en diferentes estaciones en la ciudad como la estación del El Labrador ubicada al norte, La estación El Ejido ubicada al centro y la estación Cardenal de la Torre ubicada al sur de la ciudad son estaciones con espacios públicos que se transformaron sus entornos urbanos, para esto es importante analizar que:

El concepto de espacio público no se limita únicamente al entorno físico, sino que se percibe como el escenario de interacción social. Se considera una parte esencial en la configuración de las ciudades, ya que se reconoce como un elemento que fomenta el intercambio cultural y de ideas, fundamentado en el respeto hacia los demás. Estos espacios de encuentro facilitan la celebración de la diversidad y van más allá del individuo, promoviendo la conexión y el entendimiento entre las personas. (Noriega, 2022)

Esta investigación relaciona los estudios establecidos del Metro de Quito, con la situación actual de los espacios públicos de sus estaciones. Esta investigación tiene como importancia validar diferentes estudios previstos para futuras líneas del Metro de Quito que garanticen el total acceso al espacio público y fomenten la inclusión social.

El objetivo general de esta investigación es corroborar la transformación de los entornos de las estaciones del metro de Quito mediante el uso de los estudios realizados para potenciar su espacio público bajo los siguientes momentos: 1) Corroborar

los estudios realizados por el Metro de Quito para comprobar que los mismos transforman los entornos urbanos de las paradas.2)Generar un diagnóstico urbano mediante una aproximación detallada para determinar el estado actual del espacio público en la estaciones del Metro de Quito.3)Establecer lineamientos que potencien el espacio público y garanticen su total acceso para fomentar la inclusión social de las estaciones del metro de Quito.

1.2 Fundamentación Teórica

	ESTUDIO	TEMAS	AUTOR	AÑO
MACRO	•TRANSPORTACION PUBLICA	CARACTERISTICAS	Ponce-Rodriguez & Rodriguez	2015,2021
		TIPOS DE TRANSPORTACION PUBLICA	Rodriguez & Rodriguez	2021
		ACCESIBILIDAD	Vayas	2011
		EFICIENCIA	Pacheco	2010
MESO	•SISTEMA MASIVO (METRO)	¿QUE ES UN METRO ?G	range	2010
		COMPONENTES DE UN METRO	Gómez	2015
		MODELO DE GESTION	Navarrete	2019
		CARACTERISTICAS	Pavez & de la Quintana	2009
		EFICIENCIA	López	2023
MICRO	•ESPACIO PUBLICO	CARACTERISTICAS	Schalack	2005
		TIPOS DE ESPACIO PUBLICO	Arambu	2008
		ACCESIBILIDAD	Pool	2006
		SEGURIDAD	Gallego & Martinez	2013
		COHESION SOCIAL	Albaram	2022
ESTUDIO DE CASO	ESTUDIO DE REFERENTES (3)			

Tabla 1. Estructura del Marco Teórico

Fuente: Elaboración propia,2023.

1.3 Marco Conceptual

1.3.1. Transportación Pública

1.3.1.1. Características

A nivel global, los sistemas de transporte son altamente sofisticados y competitivos, facilitando el traslado de personas desde áreas remotas hasta zonas densamente pobladas. Entre los medios de transporte terrestre de uso público se encuentran los autobuses, taxis, teleféricos y trenes. Este último, en particular, resulta beneficioso para los usuarios al ahorrarles tiempo y dinero, dado que está optimizado para cubrir largas distancias, lo que facilita las actividades diarias de los residentes. (PONCE, 2015)

Cuando nos referimos al transporte público, hablamos de cualquier sistema de transporte que esté regulado por los horarios establecidos por el gobierno y que tenga la capacidad de transportar a un grupo de pasajeros. A diferencia del transporte privado, este tipo de transporte está sujeto a las rutas y horarios determinados por los operadores, lo que implica que son los usuarios quienes deben ajustarse para utilizarlo. (Castillo Rodriguez & Manjarrés Rodriguez, 2021)



Figura 5. Sistema Metropolitano de Transporte
Fuente : Quito,gob,2015

1.3.1.2. Tipos de transportación pública

El Sistema Integrado de Transporte engloba una variedad de medios, incluyendo autobuses, taxis, trolebuses, tranvías, trenes, ferrocarriles suburbanos, ferris y bicicletas. Desde una perspectiva económica, este sector implica diversas estrategias, dado que está formado por la demanda, representada por los pasajeros, y la oferta, compuesta por las empresas de transporte público locales. Es fundamental que el sistema de transporte público garantice bienestar, cobertura, eficiencia y seguridad para proporcionar adecuadamente las oportunidades sociales, culturales y económicas que ofrece la ciudad. (Castillo Rodriguez & Manjarrés Rodriguez, 2021)

1.3.1.3. Accesibilidad

Ecuador posee una amplia movilidad y cuenta con un número suficiente de vehículos para transportar personas. Sin embargo, lamentablemente, las per-

sonas con discapacidad enfrentan dificultades en cuanto a su accesibilidad independiente, ya que parece que las normativas vigentes, como las normas INEN, no se cumplen efectivamente. (Vayas, 2011)

En Ecuador, la atención principal en cuanto a transporte urbano se centra en las ciudades de Quito y Guayaquil, donde se evidencia una preocupación por ofrecer un servicio eficiente. Esto se refleja en la comodidad que experimentan las personas al acceder al transporte urbano. En la ciudad de Quito, destacan los servicios del Trolebús, mientras que en Guayaquil se destaca el sistema de transporte conocido como Metro vía. (Vayas, 2011)

1.3.1.4. Eficiencia

La mayoría de los países en vías de desarrollo cuentan con un sistema público de transporte en autobús que facilita la movilidad de sus ciudadanos. Este sistema de transporte colectivo no solo cubre las necesidades de desplazamiento de la población, sino que también contribuye al funcionamiento de la economía. Sin embargo, todos los sistemas de transporte colectivo enfrentan desafíos en áreas como modernización, planificación, presupuesto, mantenimiento y costos. (Pacheco, 2010)

La falta de conocimiento sobre los horarios y la llegada de los autobuses puede complicar la rutina de los pasajeros. Además, la escasez de información acerca de las rutas del servicio y los horarios exactos de llegada a las paradas dificulta la planificación de los viajes por parte de los usuarios. Se podría mejorar considerablemente la implementación del transporte público si se ofrecieran sistemas de in-

formación al viajero eficaces. (Pacheco, 2010)



Figura 6. Poca eficiencia de la transportación pública

Fuente : El comercio,2012.

1.3.2. Sistema masivo (METRO)

1.3.2.1. ¿Qué es un metro?

Las grandes ciudades del mundo que han resuelto sus problemas de transporte público han logrado esto principalmente mediante dos políticas públicas clave: una expansión significativa de la red de metro y trenes urbanos, y una regulación estricta en el uso del automóvil. La evidencia empírica a nivel mundial ha demostrado que la expansión de las redes de metro tiene un impacto mucho más efectivo en la reducción del uso del transporte privado que otras medidas, como subsidiar las tarifas del transporte público. (Grange, 2010)

Además, la presencia de una extensa red de metro o trenes urbanos aumenta la efectividad de las

políticas regulatorias sobre el uso del automóvil, como la tarificación vial y los impuestos específicos, ya que los conductores habituales ven en el metro una alternativa real de transporte, a diferencia de los servicios de autobuses. (Grange, 2010)



Figura 7. Metro de Quito
Fuente : Metro de Quito,2018

1.3.3. Componentes de un Metro

El metro ha dejado una profunda huella en el estilo de vida de las principales ciudades del mundo, y en algunas de ellas, su desarrollo habría sido impensable sin su construcción. Un ejemplo emblemático es Nueva York en el siglo XIX: ante la rápida expansión demográfica, se implementaron diversas soluciones de transporte, como carros de caballos, carros de cable, tranvías eléctricos y trenes elevados de vapor. Sin embargo, el hito más significativo fue la inauguración del metro subterráneo eléctrico en 1904. (Gómez, 2015)

1.3.3.1. Modelo de Gestión

La ejecución del Proyecto Metro de Quito requiere un riguroso nivel de gestión para cumplir con una serie de objetivos que abarcan aspectos constructivos, operativos, medioambientales, sociales, económicos y financieros. Esto implica la necesidad de contar con un equipo de fiscalización que posea:

- Talento humano con conocimientos especializados y experiencia en el área.
- La aplicación de tecnología de vanguardia.
- Habilidades para el manejo de herramientas técnicas e informáticas.
- La participación de expertos nacionales con experiencia en campos específicos relevantes para el proyecto.
- Líderes técnicos y administrativos capacitados para atender las necesidades del cliente.

Dada la complejidad inherente de un proyecto de esta envergadura, es fundamental la intervención de un equipo de fiscalización multidisciplinario con una sólida experiencia demostrada en proyectos similares, así como un profundo conocimiento de las particularidades propias de la ciudad de Quito. (Navarrete, 2019)



Figura 8. Modelo de gestión metro de madrid

Fuente : Tics,2011.

1.3.3.2. Características

Los sistemas de trenes urbanos, como los metros, poseen características particulares que hacen que su monitoreo y optimización en línea sean especialmente desafiantes. Estas características incluyen:

- Alta frecuencia de viajes cortos.
- Paradas breves para la entrada y salida de pasajeros.
- Limitada capacidad de los trenes.
- Estaciones de transbordo que combinan diferentes líneas.
- Alta demanda de servicio en periodos específicos.
- Dificultades en la comunicación entre los convoyes y las estaciones debido a los viajes en túneles.

Estas peculiaridades hacen necesario implementar estrategias de monitoreo y optimización especialmente diseñadas para adaptarse a las necesidades específicas de los sistemas de trenes urbanos. (Bustos, Uribe, Zamora, Pavez, & de la Quintana , 2009)

1.3.3.3. Eficiencia

En el caso del metro, la detención en las estaciones constituye la principal limitación para mantener la velocidad del circuito, lo que afecta directamente la capacidad de transporte del sistema. El diseño y la operación de las estaciones de transporte, especialmente las ferroviarias y de metro, han sido objeto de numerosos estudios y publicaciones a lo largo del tiempo. Estos estudios han abordado una amplia gama de aspectos, desde el diseño arquitectónico y estructural hasta la eficiencia operativa y la seguridad de los pasajeros. (López, 2023)

1.3.4. Espacio Público

1.3.4.1. Características

La Ordenanza General de Urbanismo y Construcciones establece que el espacio público es considerado un Bien Nacional de Uso Público. Esta definición refleja una clara interdependencia entre dos aspectos que cada vez son más autónomos: la propiedad y el uso. Inicialmente, este derecho vincula el espacio público con una propiedad pública, es decir, con el dominio del Estado. Esto implica que su regulación está sujeta al derecho público y que su uso está regulado por el Estado. (Schlack, 2005)

Diversidad de actividades: Un buen espacio público debería permitir una variedad de actividades, desde descansar y socializar hasta realizar actividades recreativas o culturales. (Fernandez, 2000)



Figura 9. Modelo de espacio público
Fuente : Pinterest,2015

1.3.4.2. Tipos de Espacio Público

Una primera observación crítica que debemos hacer se refiere al propio concepto de espacio público. La noción de “espacio público” es tanto un concepto urbanístico como político. Desde una perspectiva urbanística, el espacio público urbano incluye las calles, plazas y parques de una ciudad, es decir, todo aquello que no es propiedad privada. Sin embargo, desde el punto de vista de la filosofía política, el espacio público, también conocido como esfera pública, se refiere a un ámbito de deliberación democrática abierto a todos. (Aramburu, 2008)

En este contexto, el principio fundamental es que todos tienen el derecho de acceder y utilizar el espacio público de una ciudad, siempre y cuando no se apropie de él. Sin embargo, en la vida diaria de una ciudad, aplicar este principio a la micropolítica de calles y plazas conlleva numerosas tensiones. Las personas pueden utilizar el espacio público siempre y cuando no afecten los derechos de otros usuarios, pero esto no es fácil y a menudo genera conflictos. Por ejemplo, si juego al fútbol en una plaza, podría

obstaculizar el paso de otras personas, y viceversa, si hay personas pasando, no podré jugar al fútbol. Al final, alguien debe tener prioridad, y esto se convierte en una cuestión política. (Aramburu, 2008)

1.3.4.3. Accesibilidad

La accesibilidad se refiere a la facilidad con la que un lugar puede ser alcanzado desde otro, siendo una cualidad espacial. Sin embargo, la accesibilidad no es un concepto absoluto; es necesario reevaluar el concepto tradicional y considerar la diversidad de las personas y las diferencias en la movilidad. Es un concepto relativo que depende de las características individuales del usuario, el tipo de desplazamiento y otros factores condicionantes, como el clima y la calidad de las vías, entre otros. (Poll, 2006)

1.3.4.4. Seguridad

El espacio público urbano es crucial para fomentar la ciudadanía y la interacción social, pero el actual modelo de ciudad, marcado por la fragmentación espacial y social, conduce a la percepción de inseguridad tanto objetiva como subjetiva. La seguridad subjetiva está influenciada por diversos factores, como la pertenencia a grupos específicos y la exclusión de otros, lo que examinaremos en relación con la población inmigrante en ciertos barrios de Madrid. Se propondrán soluciones preventivas para mejorar la seguridad, incluyendo políticas públicas, estrategias urbanas adecuadas y principios para el diseño urbano efectivo. (Gallego & Martínez, 2013)



Figura 10. Cohesion social en el espacio público
Fuente : Pinterest,2011

1.3.4.5. Cohesión social

El espacio público, siendo el área física compartida por todos y no privada, se convierte en el escenario donde la cohesión social puede florecer. La cohesión social, por su parte, es la fuerza que une a los ciudadanos en los del bienestar colectivo, rechazando la exclusión y la marginación, y promoviendo la igualdad de oportunidades. Esta unidad social permite afrontar los desafíos que se presentan. Cuando hablamos del espacio público como promotor de la cohesión social, estamos analizando lugares que facilitan a los ciudadanos el desarrollo de sus actividades y buscamos condiciones que fomenten actitudes positivas en aras del bienestar común. (Albarran, 2022)

1.4 Estado del Arte

1.4.1. Espacio público y movilidad urbana

Actualmente, estamos inmersos en la era de las

metrópolis en constante cambio, con muchas de ellas evolucionando hacia megalópolis, definidas como ciudades con más de diez millones de habitantes. Estas áreas urbanas extensas están desafiando todos los sistemas de movilidad que la revolución industrial había considerado como avances. Aunque el automóvil particular ha sido venerado en el mundo occidental como un símbolo de progreso, hoy en día se le critica como uno de los principales causantes de la disminución en la calidad de vida. El problema radica en que el desarrollo urbano de los últimos 60 años se ha fundamentado en el uso del automóvil. (Serrano, 2015)

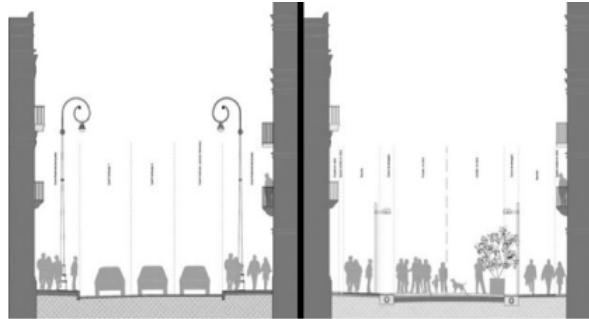


Figura 11. : Secciones transversales del proyecto de peatonalización de la calle de Madero en Ciudad de México
Fuente : Romero,O(2016).

1.4.2. El espacio público como elementos constitutivos de la planeación urbana en los sistemas de transporte masivo.

El espacio público no solo es un componente físico de la ciudad, sino que también constituye sus sistemas urba-

nos y está intrínsecamente ligado a los sistemas sociales, económicos y culturales de la misma. Además, los sistemas de movilidad, especialmente el transporte público masivo, están estrechamente relacionados con los principales sistemas urbanos a través de la infraestructura destinada al movimiento de vehículos y personas, que se apoya principalmente en el espacio público. En este sentido, la relación entre los sistemas de movilidad y el espacio público es fundamental en la planificación urbana y en la vida de la ciudad. (TAGUA, 2020)



Figura 12. Localización en la Troncal Calle 26 de los perfiles viales

Fuente : Tagua,J.(2022)

Estrategias de movilidad: Urbanismo Transporte y Espacio público.

En el diseño urbano y la utilización del espacio público, se da prioridad a las personas, centrándose en promover modos de transporte activo como caminar y andar en bicicleta, y desalentando el uso del automóvil. En este contexto, se promueven las Calles para Todos, que buscan ser equitativas e inclusivas, así como la movilidad sostenible, que se enfoca en la accesibilidad y participación de los ciudadanos en la planificación urbana. (Cuevas & de

la Paz, 2021)

En México, por ejemplo, el dictamen del Congreso promueve el uso intensivo del transporte público y de medios no motorizados. La gestión eficiente de la movilidad busca reducir el uso excesivo del automóvil mediante estrategias como el cobro de impuestos por kilómetro recorrido y tarifas por congestión. Además, se ha implementado un sistema de movilidad que promueve la salud, la seguridad, la sostenibilidad y la solidaridad. (Cuevas & de la Paz, 2021)



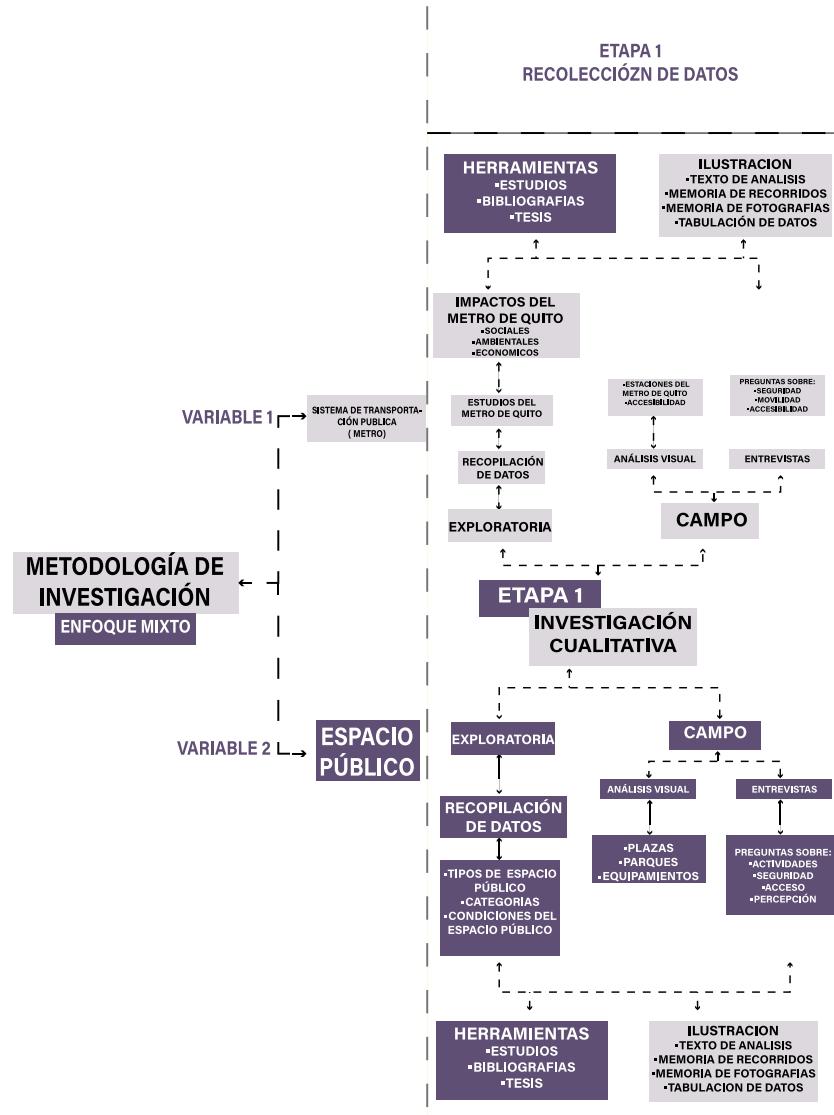
Figura 13. Cómo dar prioridad a las personas en los diseños de calles.

Fuente : Guía global de diseño de calles (2020)

ETAPA 2
Aplicación Metodológica



2. Materiales y métodos



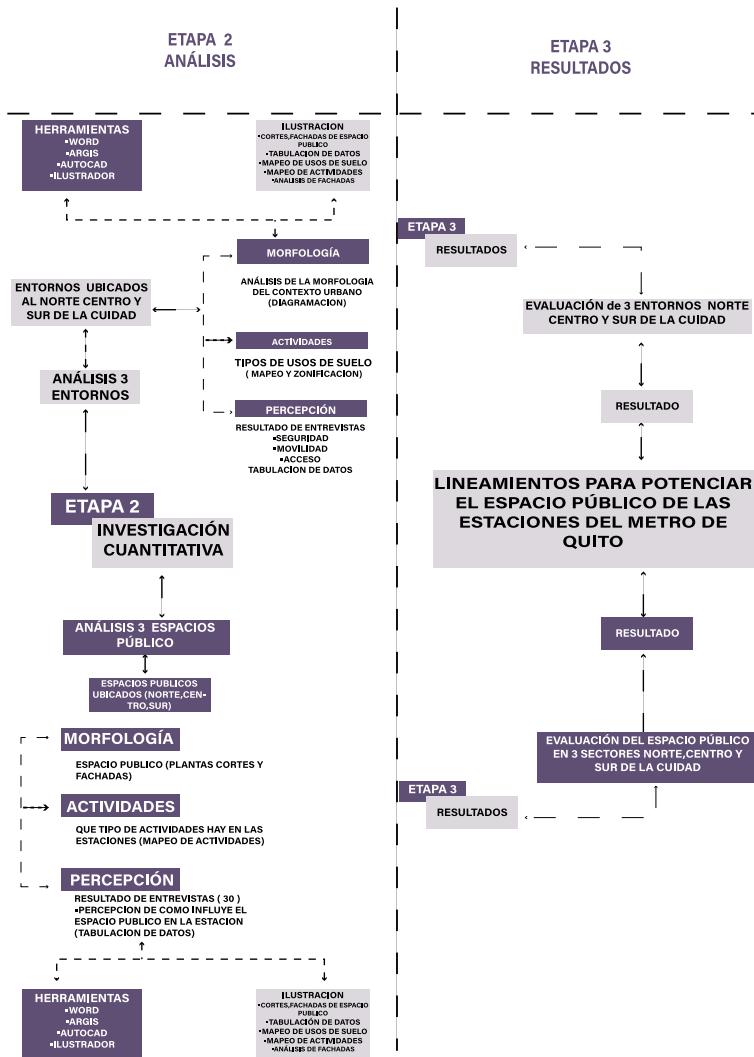


Figura 14. Diagrama de Metodología
Fuente: Elaboración propia, 2023

2.1 FASES METODOLÓGICAS

La presente investigación tiene una metodología mixta (Sampiere,2013) la cual se analizarán dos variables 1) Traspotación publica (Metro,2018), 2) Espacio público (Carrion,2013). Desarrollándose en tres fases: 1. Recolección de datos (Arias,2006). 2. Análisis (Unwin,2003). 3. Resultados (Pérez,2021).

2.1.1. Fase 1: Recolección de datos

La fase 1 consta de 3 momentos: Recopilación de datos, estudio de campo y entrevistas, en la que se recolecta datos para las dos variables con la ayuda de bibliografías, fotografías y recorridos que nos servirán como herramientas para obtener resultados que se representan en tabulaciones de la información obtenida de las entrevistas y memorias fotográficas y de recorridos que nos ayudarán para el diagnóstico de la siguiente fase (Arias,2006; Gallardo,2015; Corbetta,2007).

2.1.2. Fase 2: Análisis

En esta fase de diagnóstico se evalúa 3 entornos de la variable uno y 3 espacios públicos de la variable 2 analizando su morfología, actividades y percepción mediante el uso de ArcGIS, Excel e ilustrador los cuales se usarán como herramientas para obtener como resultado mapeos de actividades y usos de suelo, cortes y fachadas de los espacios públicos, análisis de fachadas y tabulaciones de datos de los resultados de las entrevistas (Corbetta,2007; Pachón,2008; Rodriguez,2010).

2.1.3. Fase 3: Resultados

En esta fase de resultados se determinará la evaluación de tres entornos de las estaciones ubicadas al norte, centro y sur de la ciudad y la relación que tiene con la evaluación de tres espacios públicos de tres estaciones del metro de Quito obteniendo como resultados final **LINEAMIENTOS PARA POTENCIAR EL ESPACIO PÚBLICO DE LAS ESTACIONES DEL METRO DE QUITO**

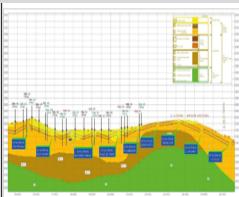
ETAPA 3
Difusión de Resultados



3. Difusión de resultados

3.1 Resultados

3.1.1. Fase 1: Recolección de datos

IMPACTO	DESCRIPCIÓN	FOTO
ESTUDIO DE MOVILIDAD	<p>El Metro de Quito es un sistema de transporte masivo que tiene como objetivo mejorar la movilidad en la ciudad de Quito, el metro tiene un papel fundamental en la mejora del transporte público, reduciendo la congestión del tráfico y proporcionando una opción de viaje eficiente y rápida para los ciudadanos.</p> <p>El metro suele integrarse con otros modos de transporte público, como autobuses y sistemas de ciclovías. Esta integración multimodal facilita los trasbordos y mejora la conectividad en toda la ciudad.</p>	
ESTUDIO GEOLÓGICOS Y GEOTÉCNICOS	<p>La Primera Línea del Metro de Quito, se encuentran la determinación de las propiedades geológicas del subsuelo a diversas profundidades y la elaboración del perfil geotécnico del eje del túnel. Las actividades realizadas incluyeron la revisión de la información, la ejecución de sondeos mecánicos y la toma de muestras. Se identificaron posibles puntos críticos que podrían presentarse a lo largo de la Primera Línea del Metro de Quito, de acuerdo con las características geotécnicas alrededor del trazado de la línea.</p>	
ESTUDIO DE FACTIBILIDAD	<p>Los impactos de factibilidad en el Metro de Quito se refieren a las consecuencias y resultados que se esperan como resultado de determinar que el proyecto del metro es factible y viable para la ciudad.</p> <p>La construcción y operación del metro crearían empleos en diversas industrias, desde la construcción hasta el mantenimiento y operación del sistema. Además, podría estimular el desarrollo económico en las áreas cercanas a las estaciones del metro debido a un aumento en la actividad comercial y la inversión inmobiliaria.</p>	

<p>ESTUDIO DE PATRIMONIO Y ARQUEOLOGÍA</p>	<p>Los objetivos del estudio es determinar los daños que podría provocar la construcción y operación del Metro en el CHQ¹¹ y Generar planes de protección y mitigación frente a factores generados por el Metro en el CHQ. Por lo tanto, se están llevando a cabo estudios específicos para determinar los posibles daños que la construcción y operación del metro podrían causar en las estructuras y edificaciones patrimoniales del Centro Histórico de Quito, y se están generando planes para proteger y mitigar estos impactos</p>	
<p>ESTUDIO AMBIENTAL</p>	<p>Impactos ambientales positivos, como la reducción de la congestión vehicular y las emisiones de gases de efecto invernadero, la promoción del transporte público y la reducción de la huella de carbono de la ciudad, y la mejora de la calidad del aire y la salud pública</p>	
<p>ESTUDIO SOCIAL</p>	<p>Algunos de los impactos sociales negativos incluyen la reubicación de personas y negocios, la interrupción del tráfico y la movilidad, y la posible pérdida de empleos. Sin embargo, también se espera que el proyecto tenga impactos sociales positivos, como la mejora de la calidad de vida de las personas a través de un transporte más eficiente y seguro, la creación de empleos y oportunidades económicas, y la promoción de una cultura ciudadana que valore el transporte público y el cuidado del medio ambiente.</p>	

Tabla 2. Estudios de impacto Metro de Quito

Fuente: Elaboración propia, 2023.



Figura 15. Mapeo de estaciones analizadas Metro de Quito
Fuente : Elaboración propia,2023.

ENTORNO DE LA ESTACIÓN EL LABRADOR METRO DE QUITO

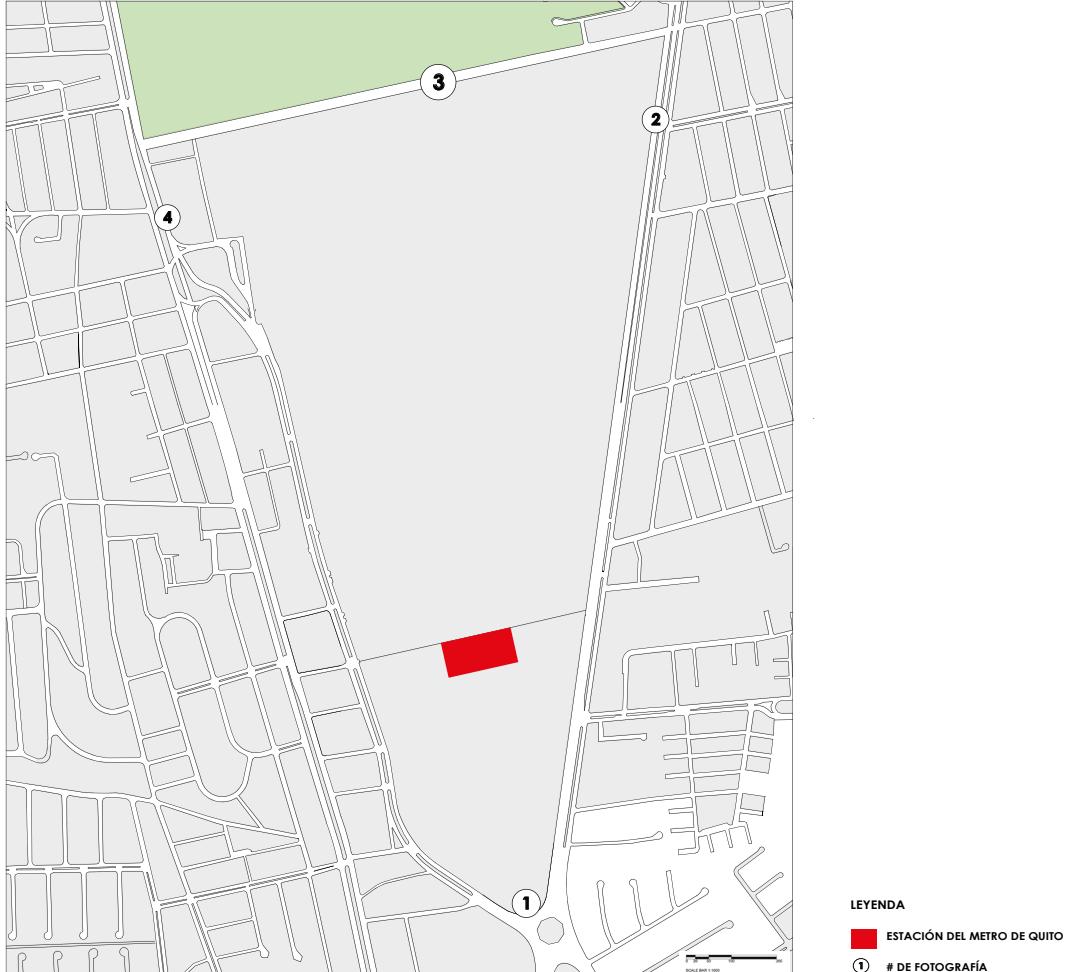


Figura 16. Mapeo estación el labrador Metro de Quito
Fuente : Elaboración propia,2023.



1. Panorámica Av Galo Plaza Lasso y Av Isaac Albeniz



2. Panorámica Av Isaac Albeniz



3. Panorámica Av Río Amazonas



4. Panorámica Av Galo Plaza Lasso y Av Río Amazonas

CONCLUSIÓN: La estación el Labrador del Metro de Quito cuenta con diferentes equipamientos significativos estar cerca de un parque como el Bicentenario y la conectividad con la estación el Labrador son equipamientos significativos.

1.¿QUÉ OPINAS SOBRE LA ACCESIBILIDAD Y LA MOVILIDAD DEL ENTORNO?

RESPUESTA 1

"La movilidad y accesibilidad es mala por que en la construccion del metro se incremento el trafico y nos perjudico"

RESPUESTA 2

"Se incremento el trafico lo cual nos afecto a los recorridos al llegar a nuestras viviendas"

RESPUESTA 3

"El trafico empeoro me demoro 20 minutos mas a llegar a mi domicilio"

2.¿COMO DESCRIBIRÍAS LA SEGURIDAD DENTRO DEL ENTORNO CON LA IMPLEMENTACIÓN DE LA ESTACIÓN?

RESPUESTA 1

"La seguridad mejoro se ve muchos mas policias rondando el sector"

RESPUESTA 2

"La seguridad sigue igual no se ha notado un cambio"

RESPUESTA 3

"Se nota mas presencia de guardias y policias por el sector"

3.¿CRES QUE HA CRECIDO LA ECONOMÍA LOCAL O LA IMPLEMENTACIÓN DE NUEVOS NEGOCIOS ?

REPUESTA 1

"Recien se inaguro el metro no sabemos si mejorara pero esperamos que sea asi"

REPUESTA 2

"Si se noto un incremento de personas en mi negocio"

REPUESTA 3

"Esperemos que se aumente mas locales comerciales en el sector del metro"

CONCLUSIÓN: Como resultado de las entrevistas tenemos que en temas de accesibilidad se notó un incremento en el tráfico perjudicando la movilidad y accesibilidad de los moradores, pero en términos de seguridad y de incremento económico la gente tiene esperanzas por la implementación del metro de quito se espera que con el tiempo se note los cambios.

Figura 17. Tabulacion de entrevistas de entorno de la estación el labrador Metro de Quito

Fuente : Elaboración propia,2023.

Figura 18. Mapeo del espacio público de la estación el labrador Metro de Quito
Fuente : Elaboración propia,2023.

ESPACIO PÚBLICO ESTACIÓN EL LABRADOR METRO DE QUITO



LEYENDA

■ ESTACION DEL METRO DE QUITO

① # DE FOTOGRAFIA

EQUIPAMIENTOS DEL ESPACIO PÚBLICO



1. BUEN USO DE VEGETACION Y ZONAS VERDES



2. MOBILIARIO URBANO



3. BUENA ILUMINACION



4. AMPLIAS ÁREAS PARA INTERACCION SOCIAL



5. IMPLEMENTACION DE ARTE

1.COMO CONSIDERAS LA SEGURIDAD DE ESTE ESPACIO PÚBLICO? CONSIDERAS QUE ESTABIEN RESGUARDADO EN TÉRMINOS DE SEGURIDAD

RESPUESTA 1	RESPUESTA 2	RESPUESTA 3
"La seguridad es buena si cuenta con guardias por el espacio"	"Si se incremento policias estos espacios antes eran peligrosos por la noche"	"Es buena la seguridad"

2.CREES QUE ESTE ESPACIO ESTA BIEN INTEGRADO Y CONECTADO CON LA COMUNIDAD? CONSIDERAS QUE SE FOMENTA UNA BUENA INTERACCIÓN SOCIAL

RESPUESTA 1	RESPUESTA 2	RESPUESTA 3
"Es grande el espacio para un buen manejo de actividades"	"Se nota que muchas personas ya utilizan el espacio"	"Me gusta el espacio"

3.NOTAS ALGUNA INOVACION EN ESTE ESPACIO PÚBLICO EN TERMINOS DE LIMPIEZA,ÁREAS VERDES ILUMINACIÓN?

REPUESTA 1	REPUESTA 2	REPUESTA 3
"Tiene buena limpieza y areas verdes falta iluminacion por las noches"	"Si se ve limpio y seguro y bien iluminado"	"Esperemos que la gente cuide el espacio se ve limpio"

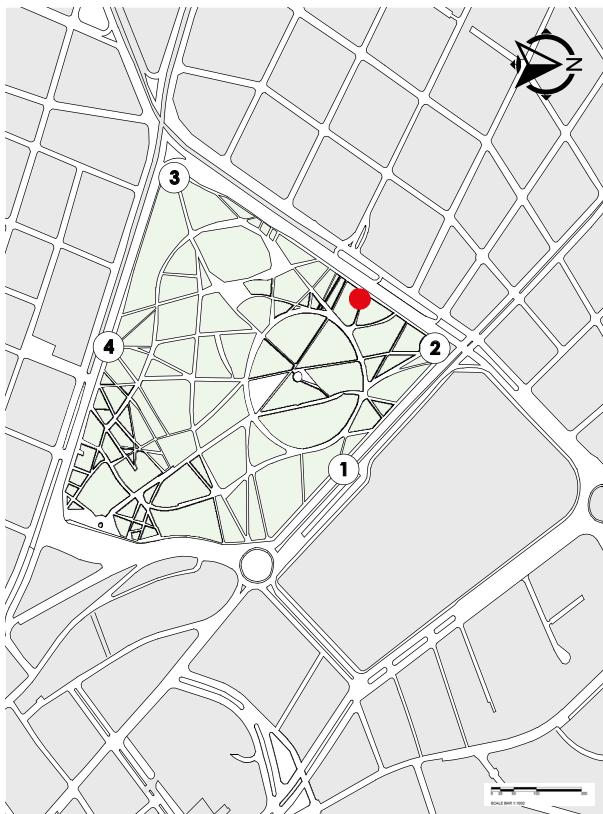
CONCLUSIÓN: Como resultado de las entrevistas tenemos que en temas de seguridad tiene un buen manejo de seguridad, en términos de seguridad y conectividad se puede apreciar la interacción social que se maneja al contar con grandes espacios que lo beneficia en temas de limpieza y iluminación el parque si tiene los implementos necesarios. el parque está bien equipado con toda la implementación necesaria.

Figura 19. Tabulación de entrevistas de espacio público de la estación el labrador Metro de Quito.

Fuente : Elaboración propia,2023.

Figura 20. Mapa de entorno estación el Ejido Metro de Quito.
Fuente : Elaboración propia,2023.

ENTORNO DE LA ESTACIÓN EL EJIDO METRO DE QUITO



LEYENDA

 **ESTACIÓN DEL METRO DE QUITO**

 **# DE FOTOGRAFÍA**



4. Panorámica Av 10 de agosto



3. Panorámica Av Patria y 10 de Agosto



2. Panorámica Av 6 de Diciembre y Patria



1. Panorámica Av 6 de Diciembre

CONCLUSIÓN: La estación el ejido ubicado al centro de la ciudad posee el beneficio de estar ubicada en un parque significativo con grandes equipamientos y cuenta con gran variedad de negocios, hoteles lo cual lo posesiona como una estación bien implementada.

1.¿QUÉ OPINAS SOBRE LA ACCESIBILIDAD Y LA MOVILIDAD DEL ENTORNO?

RESPUESTA 1

“La movilidad no se vio afectada sigue igual”

RESPUESTA 2

“El tráfico sigue igual no se a visto algun cambio ”

RESPUESTA 3

“La movilidad peatonal si se vio afectada”

2.¿COMO DESCRIBIRÍAS LA SEGURIDAD DENTRO DEL ENTORNO CON LA IMPLEMENTACIÓN DE LA ESTACIÓN?

RESPUESTA 1

“La seguridad mejoro hay mas policias”

RESPUESTA 2

“La seguridad esta mejor se implemento mas policias”

RESPUESTA 3

“La policia transita mas seguido que antes a altas horas de la noche”

3.¿CRES QUE HA CRECIDO LA ECONOMÍA LOCAL O LA IMPLEMENTACIÓN DE NUEVOS NEGOCIOS ?

REPUESTA 1

“Si se incrementaron las ventas mas personas llegan a mi local”

REPUESTA 2

“La economia sigue igual ojala mejore con el metro”

REPUESTA 3

“La economia me afecto en la etapa de construcción del metro”

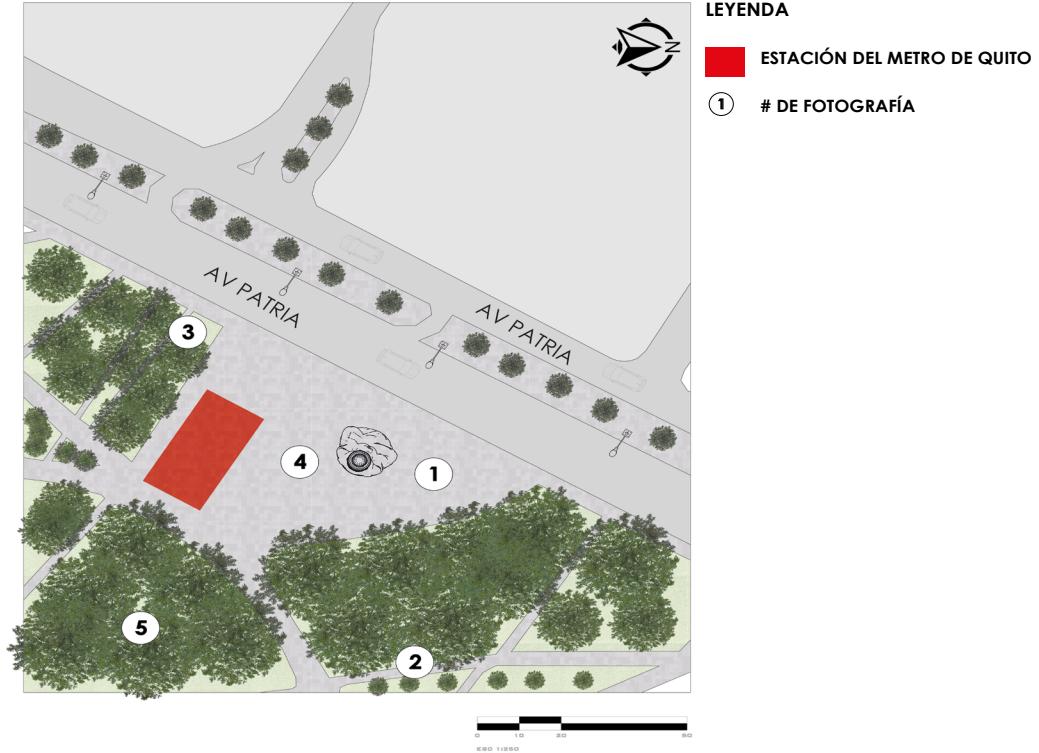
CONCLUSIÓN: Como resultado de las entrevistas tenemos que en temas de accesibilidad no se notó un gran cambio, pero en términos de seguridad y de incremento económico la gente tiene esperanzas por la implementación del metro de quito y se espera que con el tiempo se note los cambios necesarios.

Figura 21. Tabulación de entrevistas de entorno de la estación el Ejido Metro de Quito.

Fuente : Elaboración propia,2023.

Figura 22. Mapeo del espacio público de la estación el Ejido Metro de Quito
Fuente : Elaboración propia,2023.

ESPACIO PÚBLICO ESTACIÓN EL EJIDO METRO DE QUITO



EQUIPAMIENTOS DEL ESPACIO PÚBLICO



1.IMPLEMENTACION DE ARTE



2.BUENA ILUMINACION Y LIMPIEZA



3.MOBILIARIO URBANO



4.AMPLIAS AREAS PARA LA INTERACCION SOCIAL



5.BUEN MANEJO DE ÁREAS VERDES Y ILUMINACION

1.COMO CONSIDERAS LA SEGURIDAD DE ESTE ESPACIO PÚBLICO? CONSIDERAS QUE ESTABIEN RESGUARDADO EN TÉRMINOS DE SEGURIDAD

RESPUESTA 1	RESPUESTA 2	RESPUESTA 3
“Se incremento mas guardias en el parque”	“La seguridad sigue igual no se a visto cambios ”	“La seguridad se incremenro un poco por las noches sigue siendo peligroso ”

2.CREES QUE ESTE ESPACIO ESTABIEN INTEGRADO Y CONECTADO CON LA COMUNIDAD? CONSIDERAS QUE SE FOMENTA UNA BUENA INTERACCIÓN SOCIAL

RESPUESTA 1	RESPUESTA 2	RESPUESTA 3
“En el parque hay varios centros culturales si se maneja una interacción social ”	“Si se concentra un gran grupo de turistas que visitan el parque”	“Si se maneja varias actividades en el parque ”

3.NOTAS ALGUNA INOVACION EN ESTE ESPACIO PÚBLICO EN TERMINOS DE LIMPIEZA,ÁREAS VERDES ILUMINACIÓN?

REPUESTA 1	REPUESTA 2	REPUESTA 3
“El metro recien se inaguro espero que se incrementen las ventas ”	“Las ventas siguen igual por ahora”	“Si se nota una mejora en las ventas por el metro hay gente”

CONCLUSIÓN: Como resultado de las entrevistas en temas de seguridad tiene un buen manejo de seguridad y en términos de conectividad si se puede manejar una buena interacción social, al contar con buenos espacios iluminados y limpios. tiene buenos equipamientos en términos de percepción de las personas.

Figura 23. Tabulación de entrevistas del espacio público de la estación el Ejido Metro de Quito
Fuente : Elaboración propia,2023.

ESTACIÓN CARDENAL DE LA TORRE



LEYENDA

- ESTACIÓN DEL METRO DE QUITO
- ① # DE FOTOGRAFÍA

Figura 24. Mapa de entorno estación Cardenal de la torre del Metro de Quito
Fuente : Elaboración propia,2023.



1.Panorámica Av Cardenal de la Torre



2.Panorámica Av Cardenal de la Torre



3.Panorámica Av Cardenal de la Torre



4.Panorámica Av Cardenal de la Torre

CONCLUSIÓN: La estación cardenal de la torre ubicada al sur de la ciudad, cuenta con gran de equipamientos deportivos y dos calles principales en las cuales se maneja un buen manejo de negocios cuenta con buena implementación de iluminación y limpieza.

1.¿QUÉ OPINAS SOBRE LA ACCESIBILIDAD Y LA MOVILIDAD DEL ENTORNO?

RESPUESTA 1

"La movilidad se afecto por el cierre de parques"

RESPUESTA 2

"El trafico aumento"

RESPUESTA 3

"El trafico aumento demasiado no era común "

2.¿COMO DESCRIBIRÍAS LA SEGURIDAD DENTRO DEL ENTORNO CON LA IMPLEMENTACIÓN DE LA ESTACIÓN?

RESPUESTA 1

"La seguridad se incremento en horas altas horas de la noche"

RESPUESTA 2

"La seguridad aumento por la noche en el parque "

RESPUESTA 3

"La seguridad mejoro para las personas que utilizamos en el parque"

3.¿CRES QUE HA CRECIDO LA ECONOMÍA LOCAL O LA IMPLEMENTACIÓN DE NUEVOS NEGOCIOS ?

RESPUESTA 1

"La economia no mejoro sigue igual"

RESPUESTA 2

"La economia me afecto cuando se cerro parte del parque"

RESPUESTA 3

"La economia mejoro hay mas cantidad de personas"

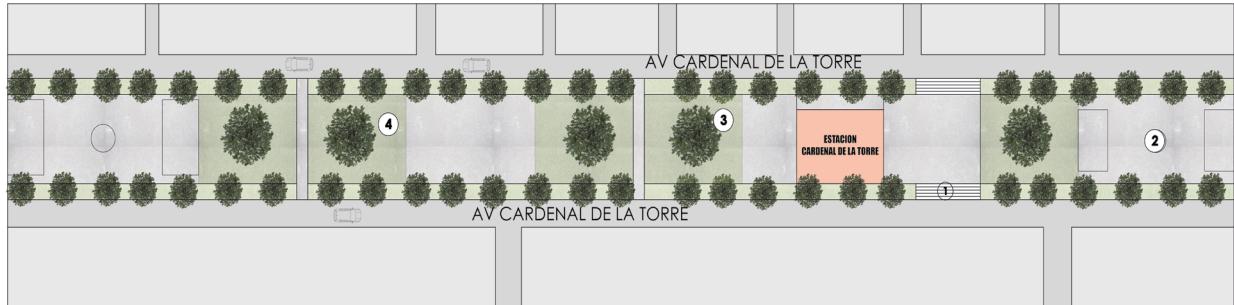
CONCLUSIÓN: Como resultado de las entrevistas tenemos que en términos de accesibilidad se notó un incremento en el tráfico debido a la etapa de construcción de la estación del metro, en términos de seguridad y de incremento económico no se puede deducir con claridad por el tiempo de funcionamiento del metro pero la gente tiene esperanzas.

Figura 25. Tabulación de entrevistas de entorno de la estación cardenal de la torre Metro de Quito

Fuente : Elaboración propia,2023.

Figura 26. Mapa de espacio publico de la estacion cardenal de la torre Metro de Quito
Fuente : Elaboración propia,2023.

ESPACIO PÚBLICO ESTACIÓN CARDENAL DE LA TORRE METRO DE QUITO



LEYENDA

- ESTACIÓN DEL METRO DE QUITO
- 1 # DE FOTOGRAFÍA

EQUIPAMIENTOS DEL ESPACIO PÚBLICO



1. ACCESIBILIDAD



2. ZONAS RECREATIVAS



3. MOBILIARIO Y ILUMINACION



4. ZONAS VERDES

1.COMO CONSIDERAS LA SEGURIDAD DE ESTE ESPACIO PÚBLICO? CONSIDERAS QUE ESTABIEN RESGUARDADO EN TÉRMINOS DE SEGURIDAD

RESPUESTA 1

"Se incremento mejor cantidad de guardias y pasa mas la policia"

RESPUESTA 2

"Ahora el parque es mas utilizado me siento mas segura "

RESPUESTA 3

"Los guardias vigilan hasta altas horas de la noche "

2.CREES QUE ESTE ESPACIO ESTA BIEN INTEGRADO Y CONECTADO CON LA COMUNIDAD? CONSIDERAS QUE SE FOMENTA UNA BUENA INTERACCIÓN SOCIAL

RESPUESTA 1

"El parque cuenta con muchas areas deportivas y es muy bien utilizado"

RESPUESTA 2

"Los niños juegan mucho en el parque "

RESPUESTA 3

"Las personas utilizan el parque desde temprano hasta muy de tarde para el deporte "

3.NOTAS ALGUNA INOVACION EN ESTE ESPACIO PÚBLICO EN TERMINOS DE LIMPIEZA,ÁREAS VERDES ILUMINACIÓN?

REPUESTA 1

"La mejora en el parque fue buena se encuentra en buenas condiciones"

REPUESTA 2

"El parque esta limpio y tiene buena iluminación"

REPUESTA 3

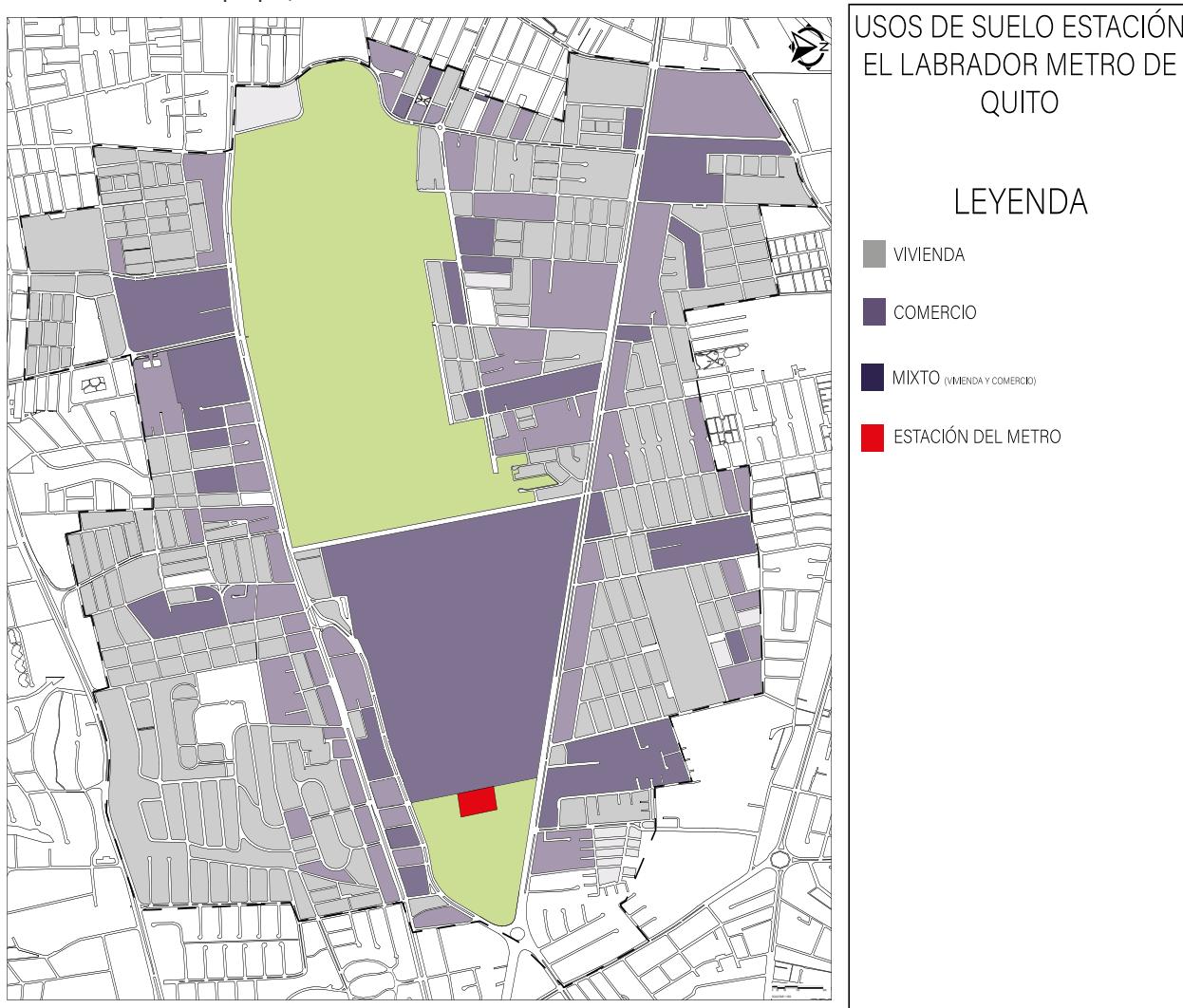
"La limpieza y mantenimiento del parque depende de nosotros los ciudadanos"

CONCLUSIÓN: Como resultado en términos de espacio público de la estación cardenal de la torre se dio que en términos de equipamientos posee un gran numero con el cual el manejo de interacción social es fácil en términos de limpieza y de iluminación está bien equipado por lo cual la gente del sector tiene una buena percepción del espacio público de la estación.

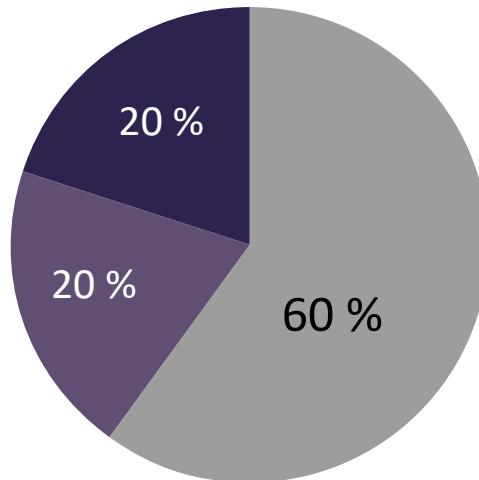
Figura 27. Tabulación de entrevistas del espacio público de la estacion cardenal de la torre Metro de Quito
Fuente : Elaboración propia,2023.

3.1.2. Fase 2. Análisis

Figura 28. Mapeo de usos de suelo de la estación el Labrador Metro de Quito
Fuente : Elaboración propia,2023.



USOS DE SUELO ESTACIÓN EL LABRADOR METRO DE QUITO



■ VIVIENDA ■ COMERCIO ■ MIXTO (VIVIENDA Y COMERCIO)

MAYOR RELEVANCIA DE USOS DE SUELO



VIVIENDA



MIXTO



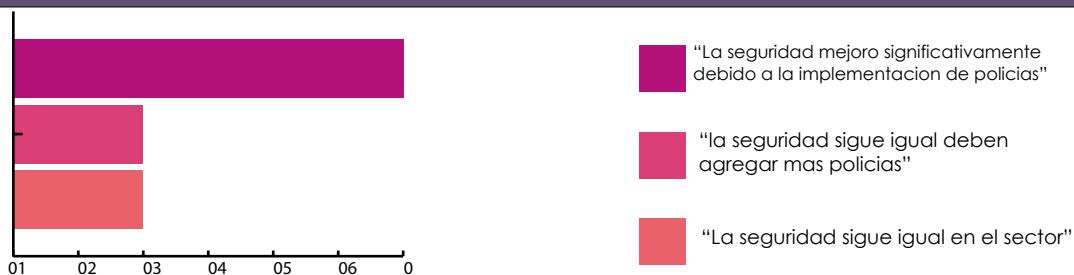
COMERCIO

CONCLUSIÓN: En el sector de la estación el Labrador del Metro de Quito se encuentra un gran porcentaje de usos de suelo de vivienda encontramos también un porcentaje de uso mixto y poco uso de comercio destinado. cuenta con grandes equipamientos comerciales lo hace llamativo en el sector.

1. ¿QUÉ OPINAS SOBRE LA ACCESIBILIDAD Y LA MOVILIDAD DEL ENTORNO?



2. ¿COMO DESCRIBIRÍAS LA SEGURIDAD DENTRO DEL ENTORNO CON LA IMPLEMENTACIÓN DE LA ESTACIÓN?



3. ¿CRES QUE HA CRECIDO LA ECONOMÍA LOCAL O LA IMPLEMENTACIÓN DE NUEVOS NEGOCIOS ?

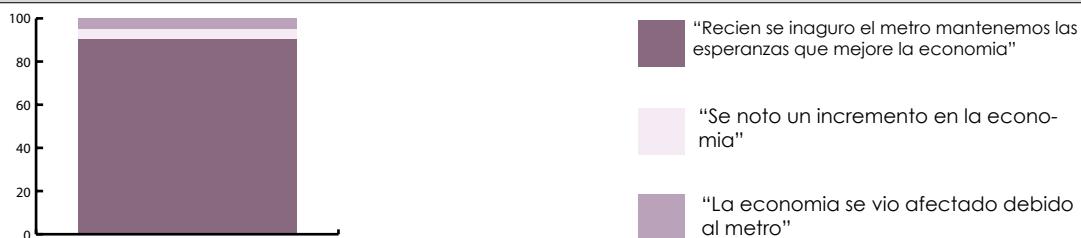
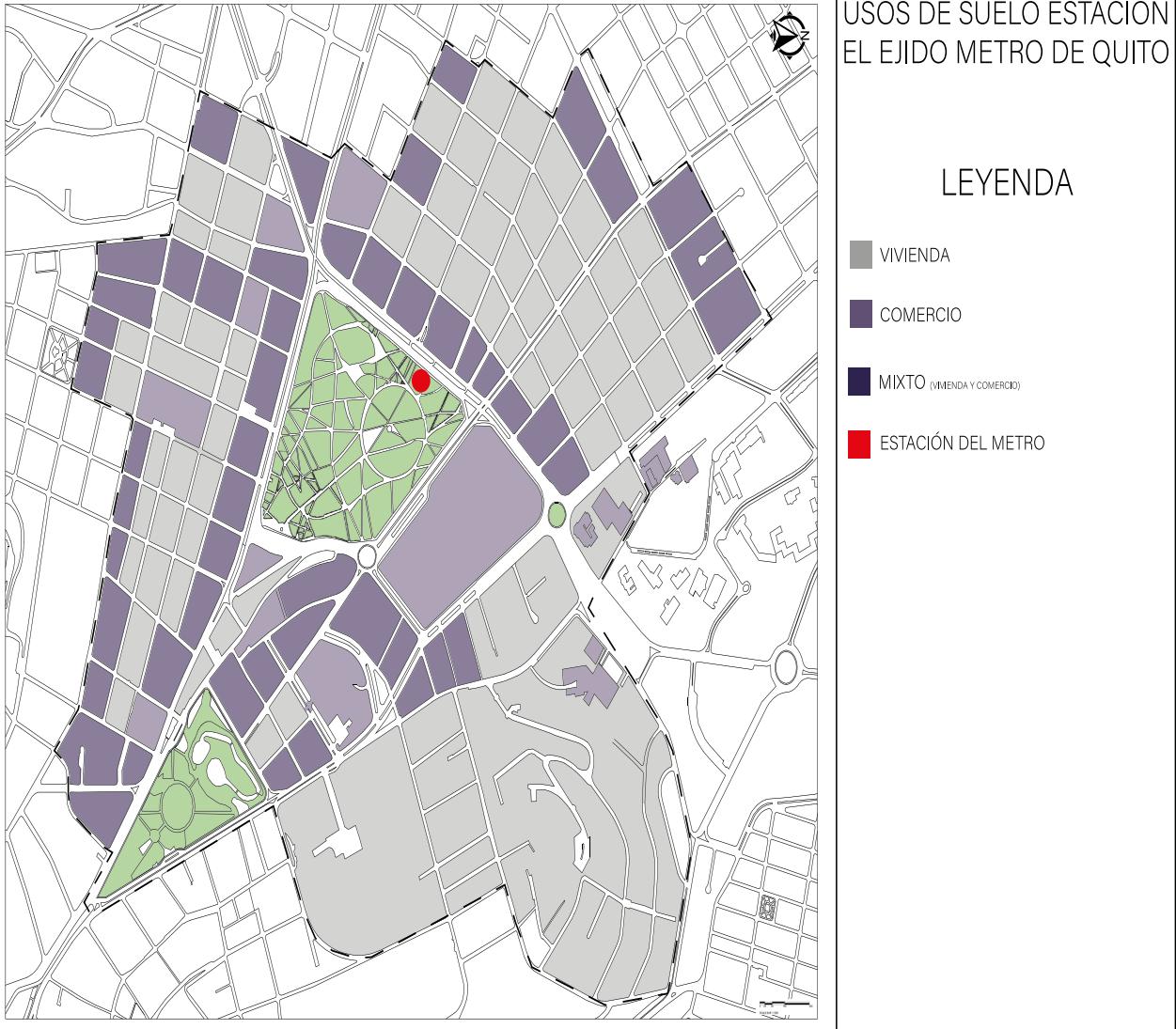


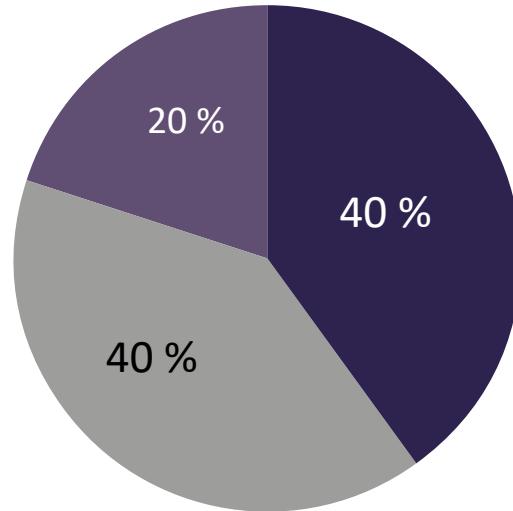
Figura 29. Tabulación de entrevistas del entorno de la estación el labrador del Metro de Quito

Fuente : Elaboración propia,2023.

Figura 30. Mapeo de usos de suelo de la estación el Ejido Metro de Quito
Fuente : Elaboración propia,2023.



USOS DE SUELO ESTACIÓN EL EJIDO METRO DE QUITO



USOS DE SUELO DE MAYOR RELEVANCIA



VIVIENDA



MIXTO



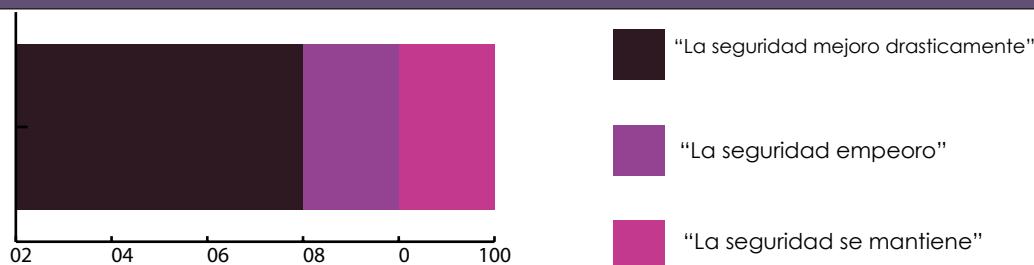
COMERCIO

CONCLUSIÓN: En el sector de la estación el Ejido del Metro de Quito se puede notar un gran porcentaje de uso mixto esto ayuda de una manera significativa al sector al estar bien implementado en términos de comercio el uso destinado a vivienda es menor, pero sigue prevaleciendo como el uso comercial.

1. ¿QUÉ OPINAS SOBRE LA ACCESIBILIDAD Y LA MOVILIDAD DEL ENTORNO?



2. ¿COMO DESCRIBIRÍAS LA SEGURIDAD DENTRO DEL ENTORNO CON LA IMPLEMENTACIÓN DE LA ESTACIÓN?



3. ¿CRES QUE HA CRECIDO LA ECONOMÍA LOCAL O LA IMPLEMENTACIÓN DE NUEVOS NEGOCIOS ?

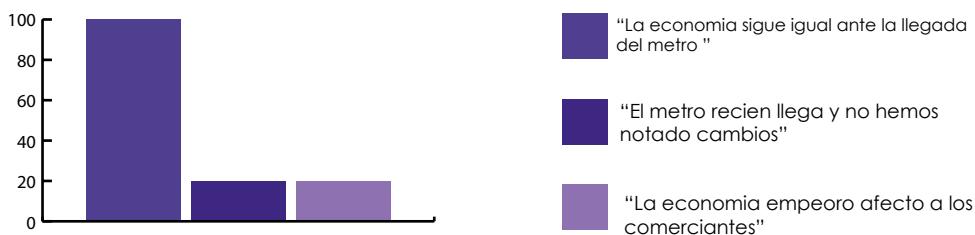


Figura 31. Tabulación de entrevistas del entorno de la estación el Ejido del Metro de Quito

Fuente : Elaboración propia, 2023.

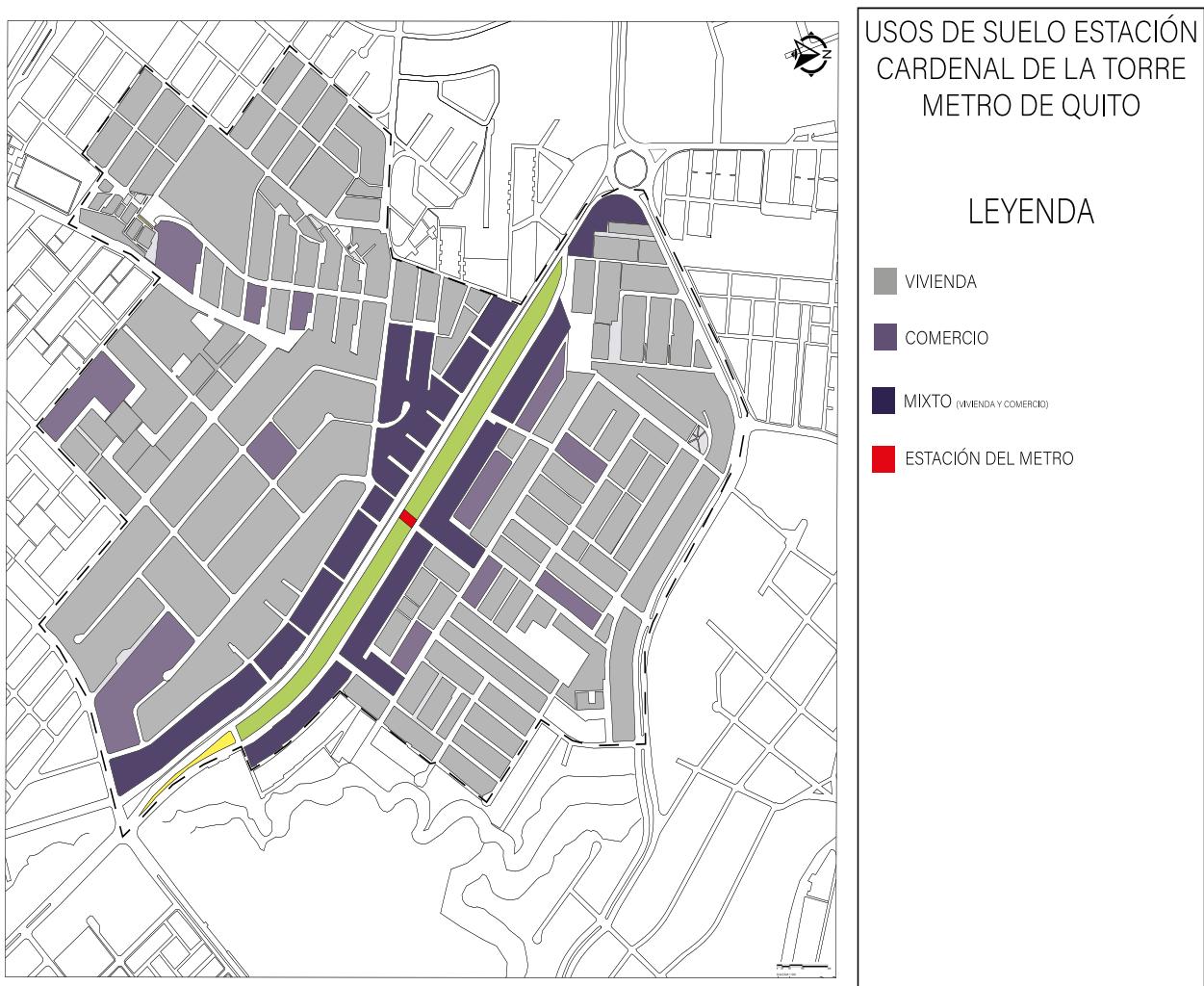
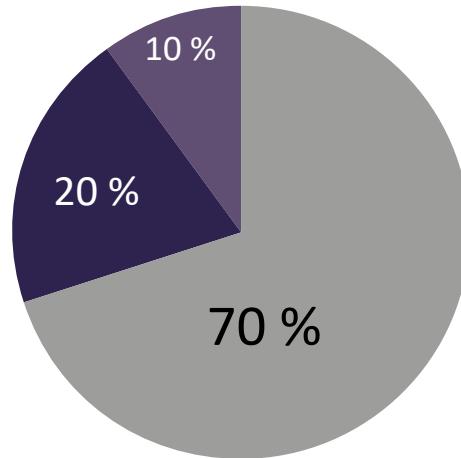


Figura 32. Mapeo de usos de suelo de la estación Cardenal de la torre del Metro de Quito
Fuente : Elaboración propia,2023.

USOS DE SUELO ESTACIÓN CARDENAL DE LA TORRE METRO DE QUITO



■ VIVIENDA ■ COMERCIO ■ MIXTO (VIVIENDA Y COMERCIO)

USOS DE SUELO DE MAYOR RELEVANCIA



COMERCIO



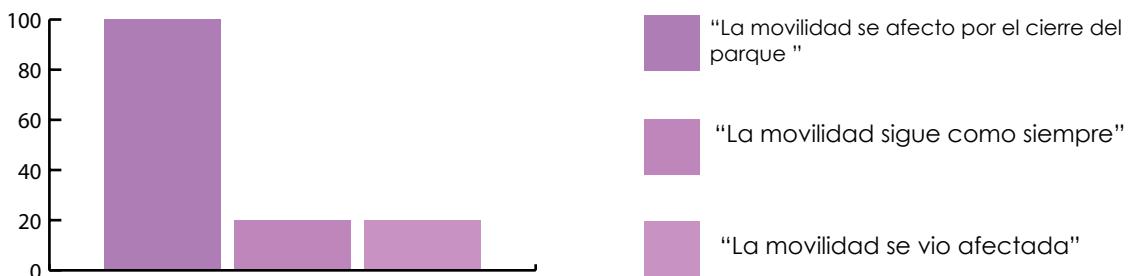
VIVIENDA



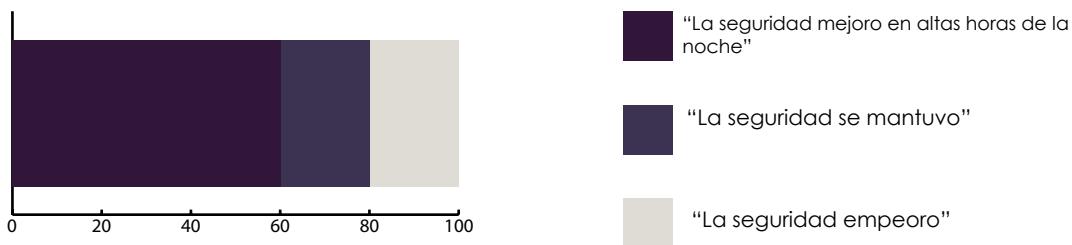
MIXTO

CONCLUSIÓN: En el sector de la estación Cardenal de la Torre se concentra un gran porcentaje de vivienda y uso mixto el uso de comercio destinado principalmente es menor, se maneja las viviendas mixtas ya que es una buena forma de centralizar el comercio y vivienda del sector.

1. ¿QUÉ OPINAS SOBRE LA ACCESIBILIDAD Y LA MOVILIDAD DEL ENTORNO?



2. ¿COMO DESCRIBIRÍAS LA SEGURIDAD DENTRO DEL ENTORNO CON LA IMPLEMENTACIÓN DE LA ESTACIÓN?



3. ¿CRES QUE HA CRECIDO LA ECONOMÍA LOCAL O LA IMPLEMENTACIÓN DE NUEVOS NEGOCIOS ?



Figura 33. Tabulación de entrevistas del entorno de la estación Cardenal de la Torre del Metro de Quito
Fuente : Elaboración propia,2023.

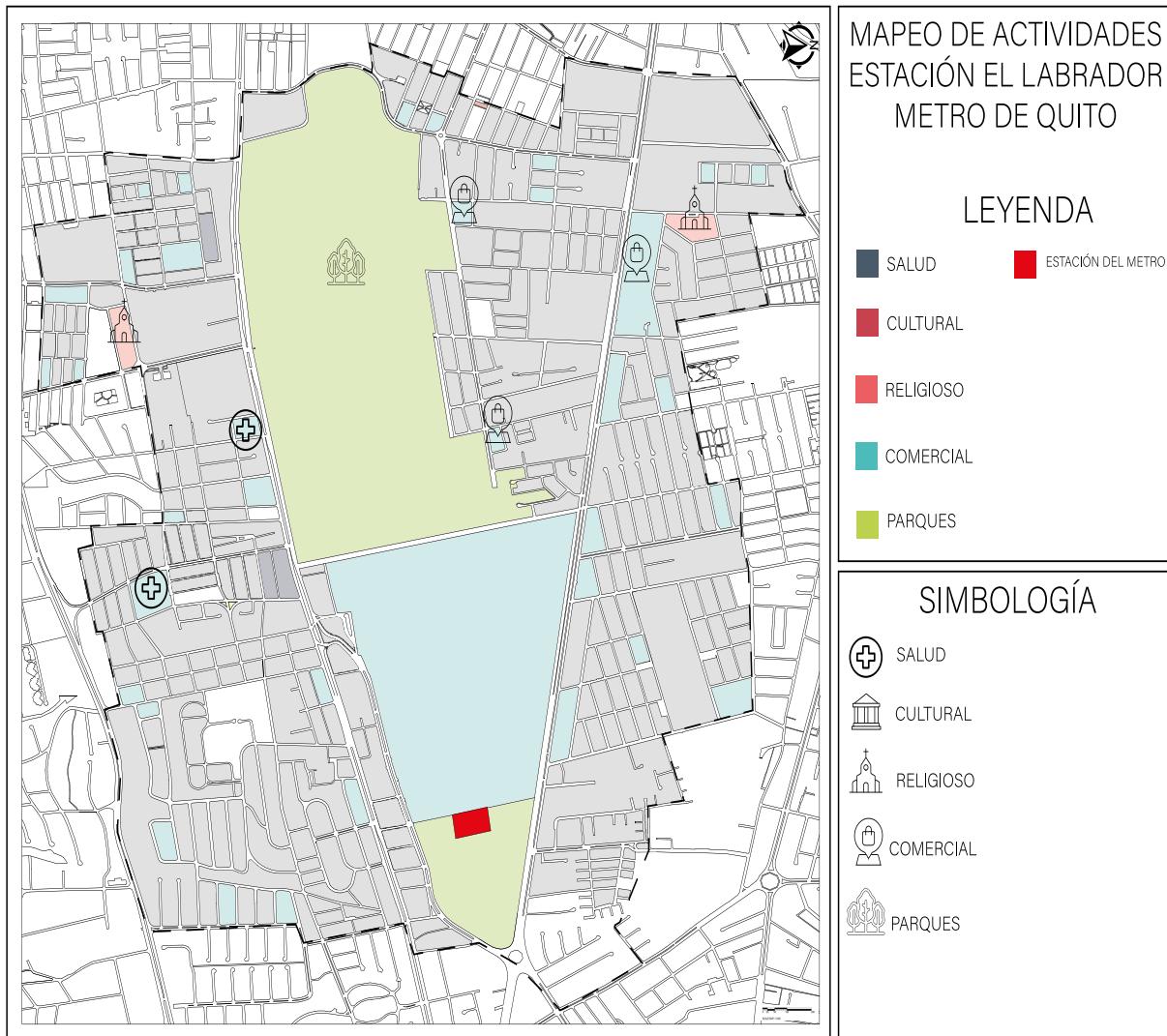
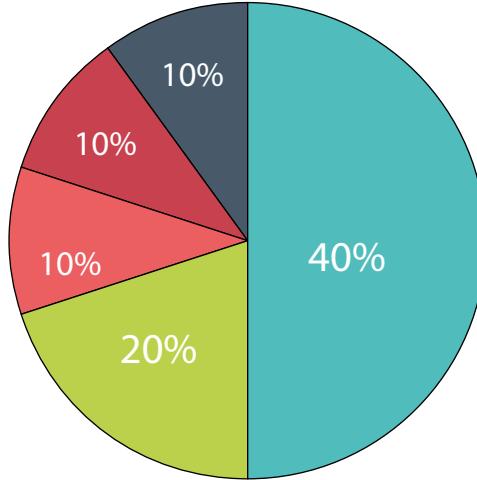


Figura 34. Mapeo de actividades de la estación el Labrador del Metro de Quito
Fuente : Elaboración propia,2023.

MAPEO DE ACTIVIDADES ESTACIÓN EL LABRADOR METRO DE QUITO



SALUD

CULTURAL

RELIGIOSO

PARQUES

COMERCIAL



 SALUD



 CULTURAL



 RELIGIOSO

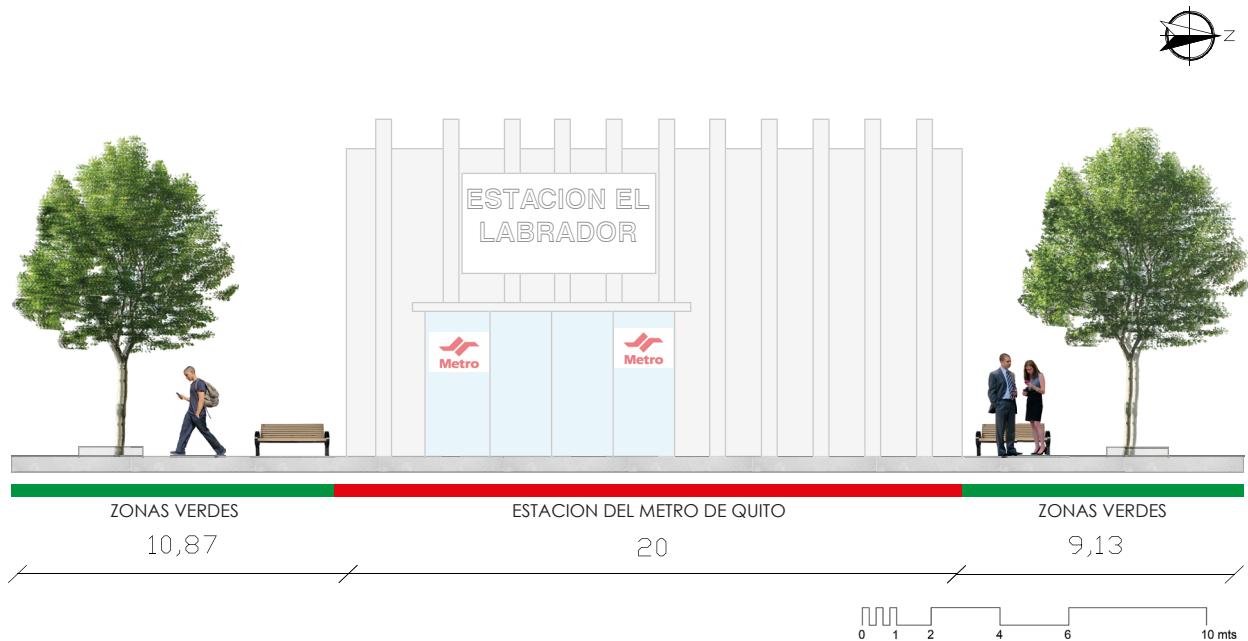


 COMERCIAL



 PARQUES

CONCLUSIÓN: En el sector de la estación el Labrador se encuentra un gran porcentaje de actividad comercial al contar con gran numero de comercios cercanos a la estacion, al contar con un parque cercano como el bicentenario es llamativo posee pocos equipamientos religiosos y culturales

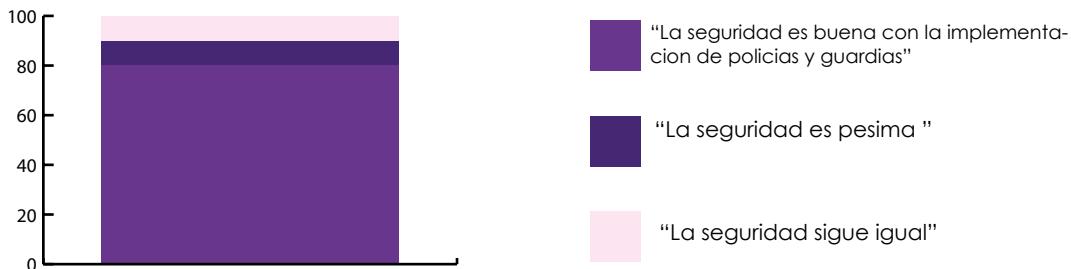


CONCLUSIÓN: En la estación del Labrador del Metro de Quito se puede apreciar el buen manejo de la vegetación y del mobiliario urbano. Las grandes áreas para el uso recreacional como el uso de movilidad peatonal son fuertes en la estación.

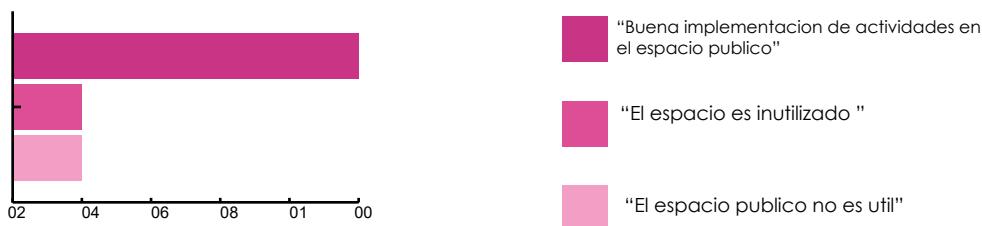
Figura 35. Corte arquitectónico A-A estación el Labrador Metro de Quito

Fuente : Elaboración propia, 2023.

1. COMO CONSIDERAS LA SEGURIDAD DE ESTE ESPACIO PÚBLICO? CONSIDERAS QUE ESTABIEN RESGUARDADO EN TÉRMINOS DE SEGURIDAD



2. CREES QUE ESTE ESPACIO ESTA BIEN INTEGRADO Y CONECTADO CON LA COMUNIDAD? CONSIDERAS QUE SE FOMENTA UNA BUENA INTERACCIÓN SOCIAL



3. NOTAS ALGUNA INOVACION EN ESTE ESPACIO PÚBLICO EN TERMINOS DE LIMPIEZA, ÁREAS VERDES ILUMINACIÓN?

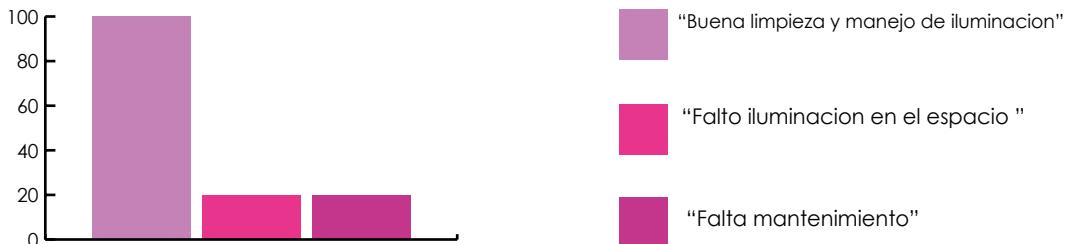


Figura 36. Tabulación de entrevistas del espacio público de la estación El Labrador del Metro de Quito
Fuente : Elaboración propia, 2023.

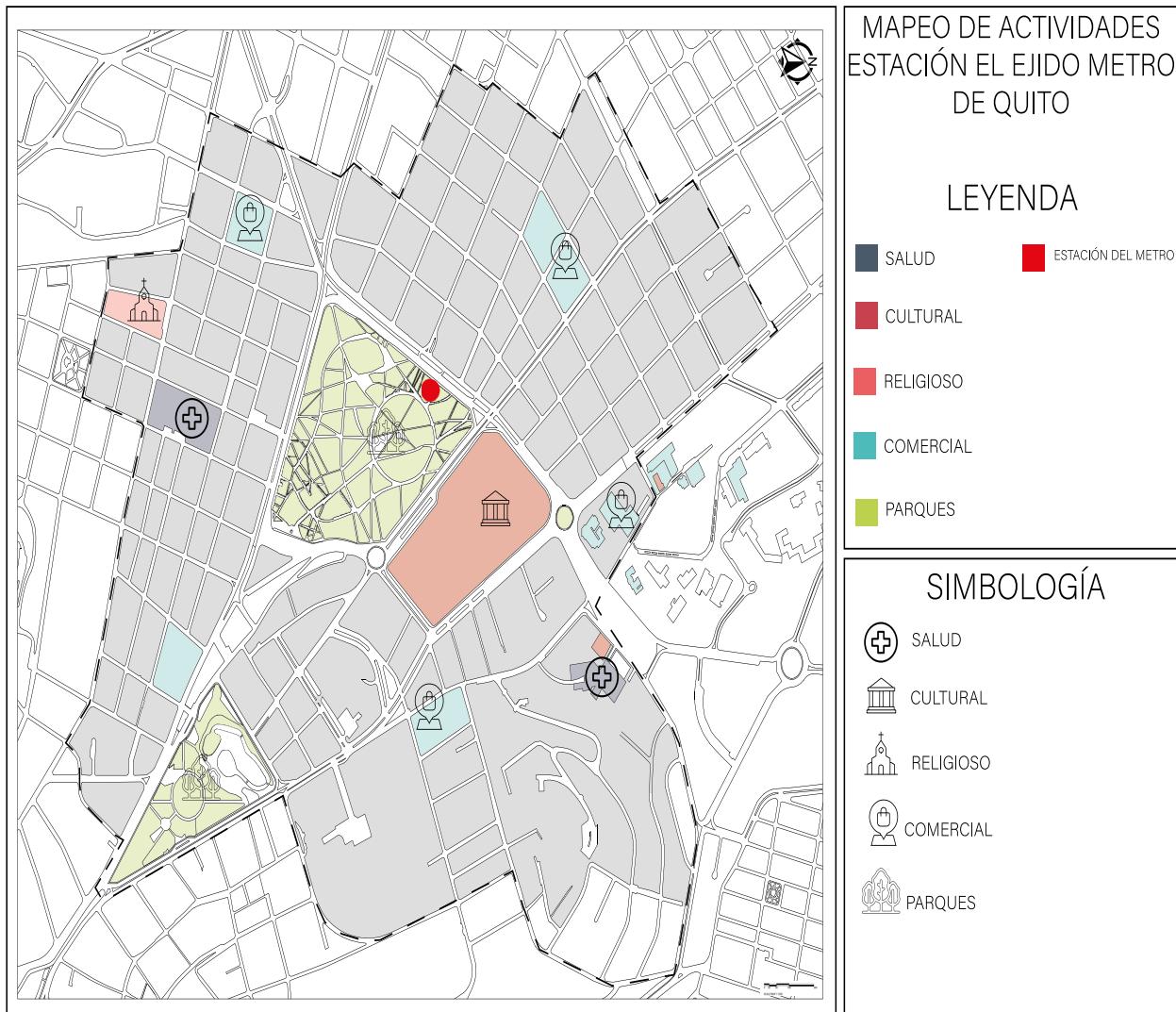
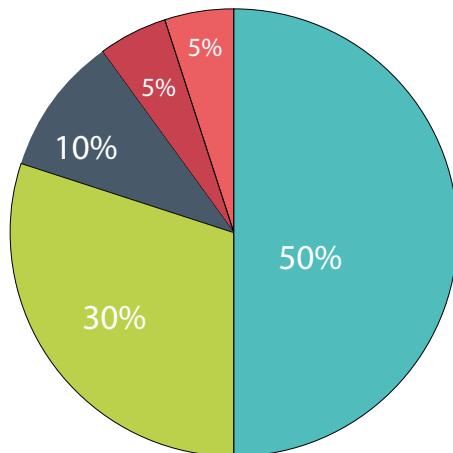


Figura 37. Mapeo de actividades de la estación El Ejido del Metro de Quito
Fuente : Elaboración propia,2023.

MAPEO DE ACTIVIDADES ESTACIÓN EL EJIDO METRO DE QUITO



SALUD

CULTURAL

RELIGIOSO

COMERCIAL

PARQUES



 SALUD



 CULTURAL



 RELIGIOSO

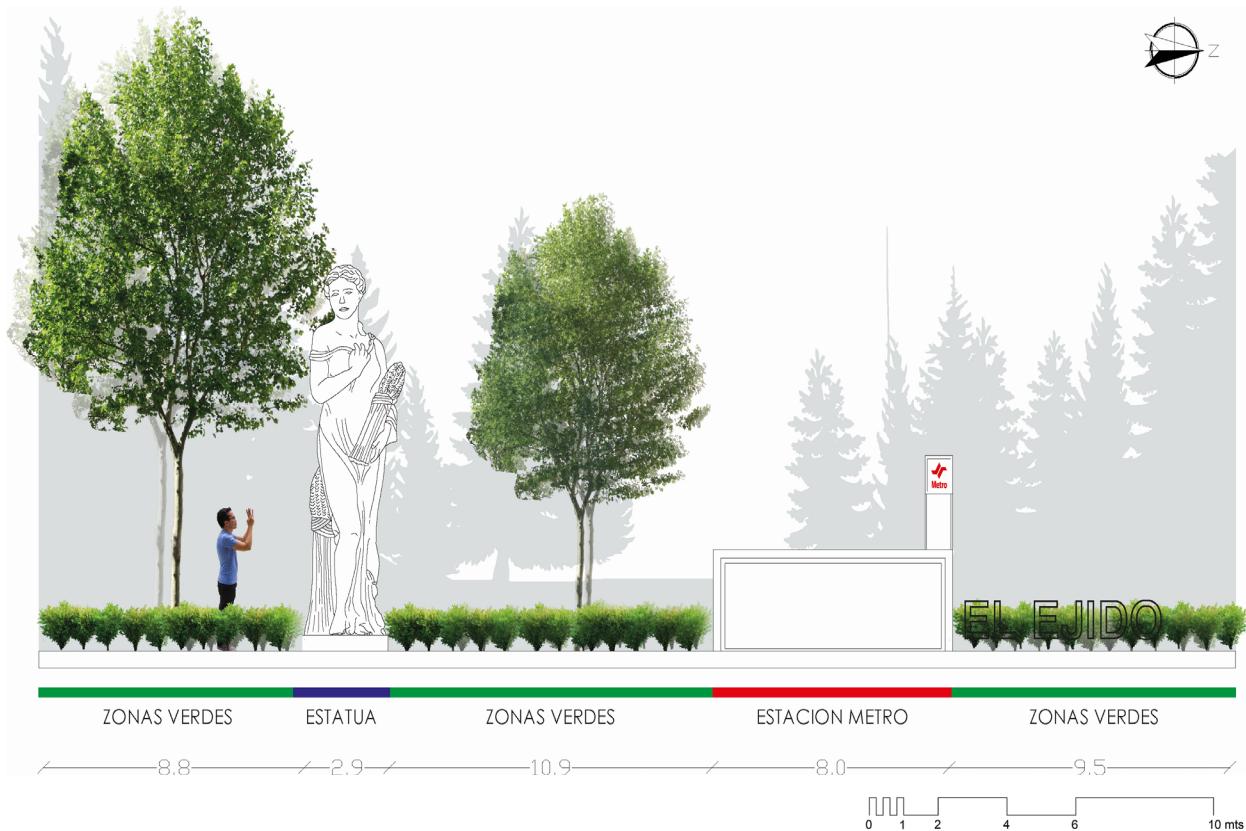


 COMERCIAL



 PARQUES

CONCLUSIÓN: En el sector de la estación el ejido ubicado al centro de la ciudad, al estar ubicada en un parque es un plus en los equipamientos que posee, al contar con centros comerciales y gran uso de hotelería posee pocos implementos culturales y religiosos cercanos al sector.

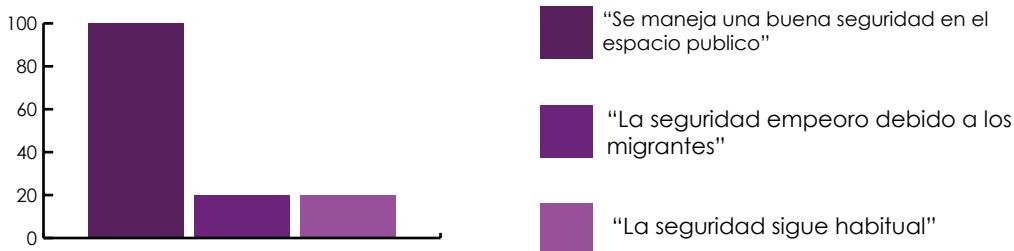


CONCLUSIÓN: En la estación El ejido se puede apreciar el bueno uso de la vegetación y de implementos culturales, el buen manejo de las áreas para un buen manejo de interacción social y de movilización peatonal lo cual ayuda de manera significativa a la estación y el sector.

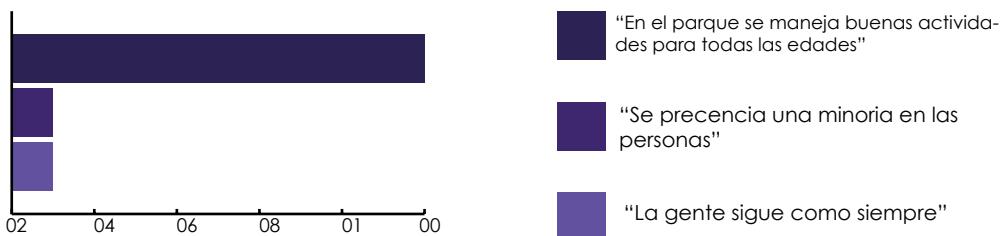
Figura 38. Corte arquitectónico A-A estación el ejido Metro de Quito

Fuente : Elaboración propia,2023.

1. COMO CONSIDERAS LA SEGURIDAD DE ESTE ESPACIO PÚBLICO? CONSIDERAS QUE ESTABEN RESGUARDADO EN TÉRMINOS DE SEGURIDAD



2. CREES QUE ESTE ESPACIO ESTA BIEN INTEGRADO Y CONECTADO CON LA COMUNIDAD? CONSIDERAS QUE SE FOMENTA UNA BUENA INTERACCIÓN SOCIAL



3. NOTAS ALGUNA INOVACION EN ESTE ESPACIO PÚBLICO EN TERMINOS DE LIMPIEZA, ÁREAS VERDES ILUMINACIÓN?

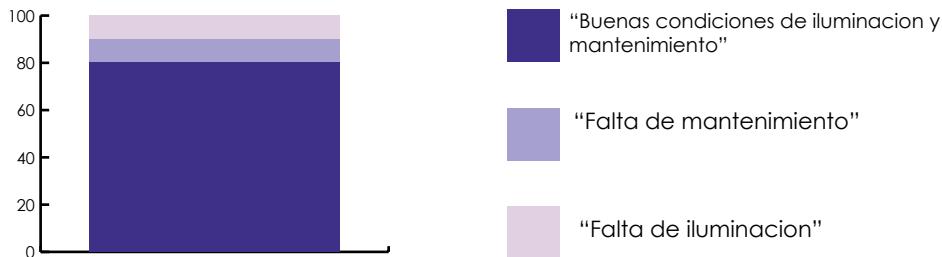


Figura 39. Tabulación de entrevistas del espacio público de la estación El Ejido del Metro de Quito
Fuente : Elaboración propia, 2023.

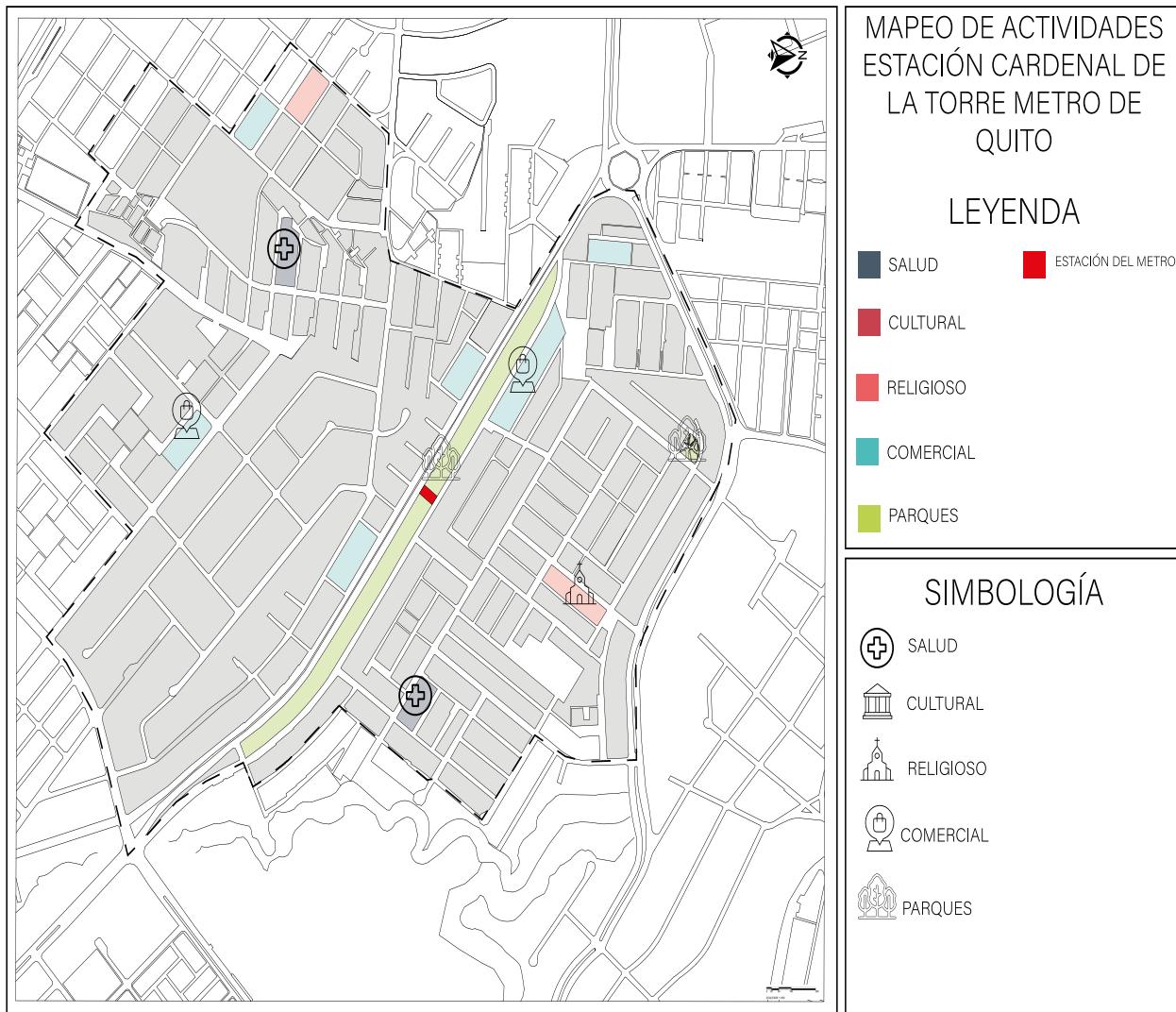
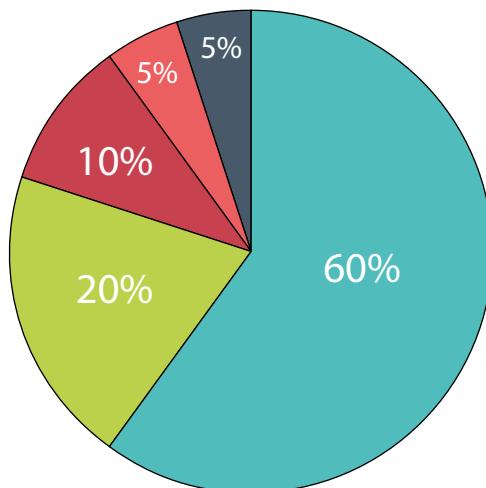


Figura 40. Mapeo de actividades de la estación Cardenal de la Torre del Metro de Quito
Fuente : Elaboración propia,2023.

MAPEO DE ACTIVIDADES ESTACIÓN CARDENAL DE LA TORRE METRO DE QUITO



SALUD

CULTURAL

RELIGIOSO

COMERCIAL

PARQUES



CONCLUSIÓN: En el sector de la estación el Cardenal de la torre al sur de la ciudad equipa mayormente parques y áreas de recreación cuenta con un gran uso comercial y carece de equipamientos culturales y religiosos en el sector.



CONCLUSIÓN: En la estación Cardenal de la torre al sur de la ciudad se puede apreciar el buen manejo de áreas recreacionales, el buen uso de movilización peatonal y vehicular y la implementación de vegetación y buena iluminación.

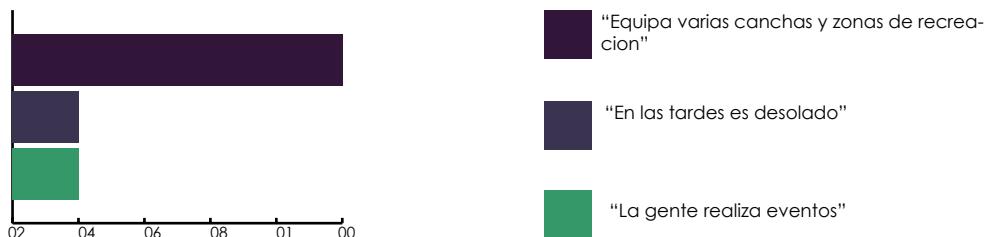
Figura 41. Corte arquitectónico A-A estación cardenal de la torre Metro de Quito

Fuente : Elaboración propia,2023.

1. COMO CONSIDERAS LA SEGURIDAD DE ESTE ESPACIO PÚBLICO? CONSIDERAS QUE ESTA BIEN RESGUARDADO EN TÉRMINOS DE SEGURIDAD



2. CREES QUE ESTE ESPACIO ESTA BIEN INTEGRADO Y CONECTADO CON LA COMUNIDAD? CONSIDERAS QUE SE FOMENTA UNA BUENA INTERACCIÓN SOCIAL



3. NOTAS ALGUNA INOVACION EN ESTE ESPACIO PÚBLICO EN TERMINOS DE LIMPIEZA, ÁREAS VERDES ILUMINACIÓN?

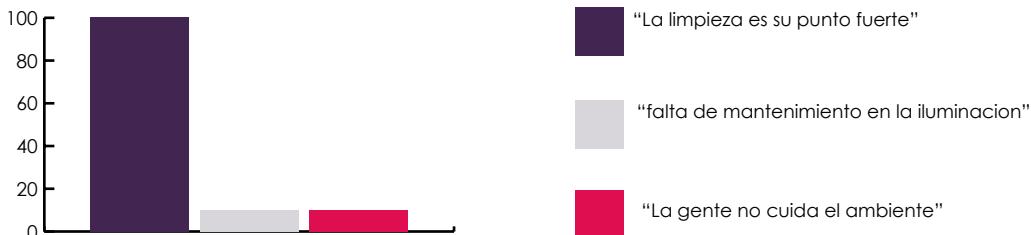
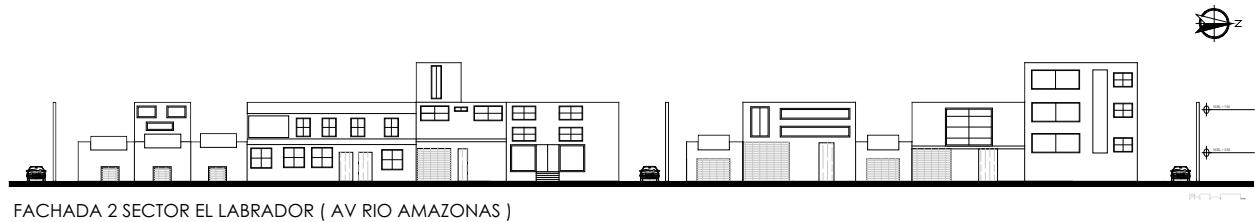


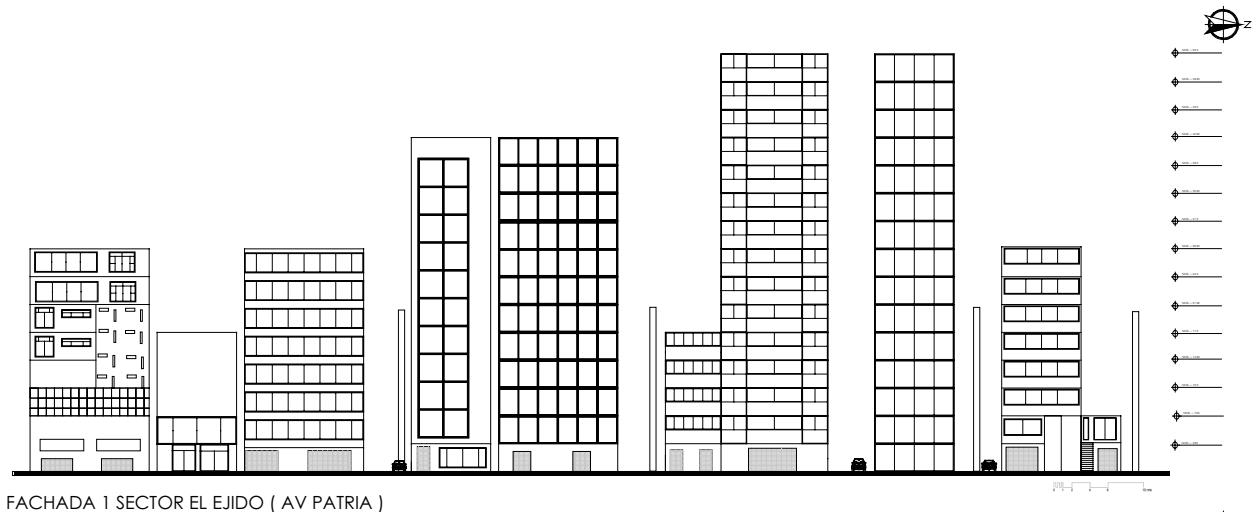
Figura 42. Tabulación de entrevistas del espacio público de la estación Cardenal de la Torre del Metro de Quito
Fuente : Elaboración propia, 2023.



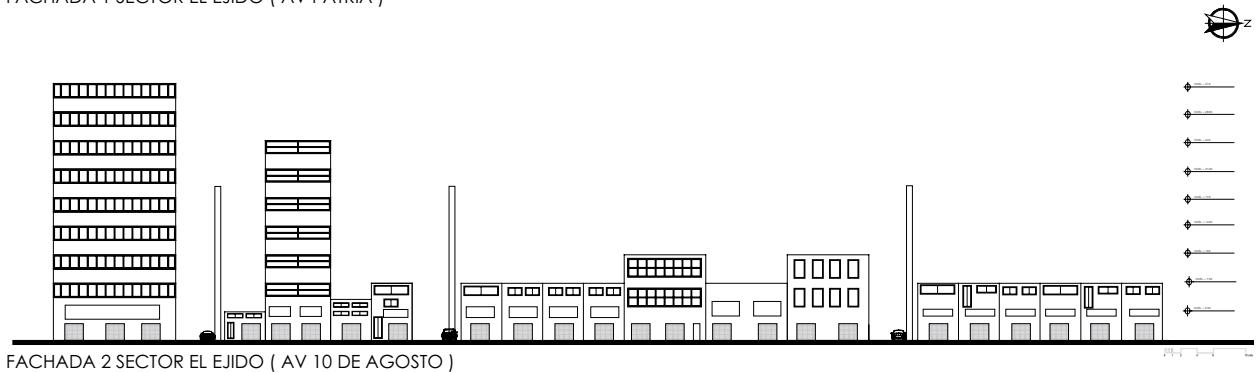
CONCLUSIÓN: En el entorno a la estación el labrador del Metro de Quito se puede apreciar el uso de alturas de 1 a 4 pisos mayormente utilizadas por uso de vivienda y comercial. esto ayuda a brindar mayor uso de equipamientos en el sector.

Figura 43. Fachadas sector el labrador

Fuente : Elaboración propia,2023.



FACHADA 1 SECTOR EL EJIDO (AV PATRIA)

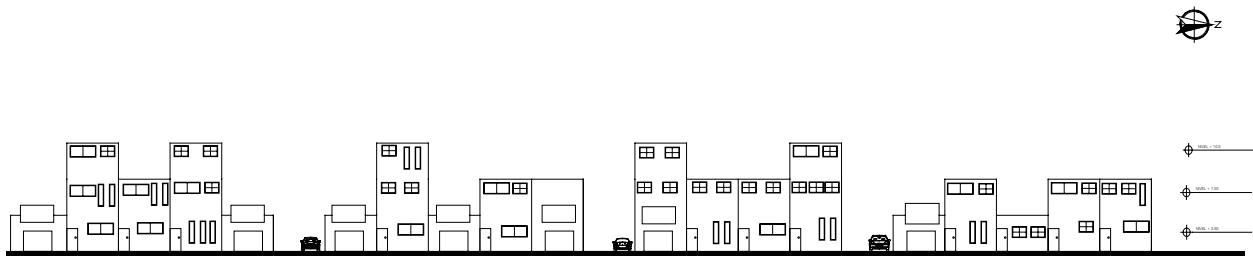


FACHADA 2 SECTOR EL EJIDO (AV 10 DE AGOSTO)

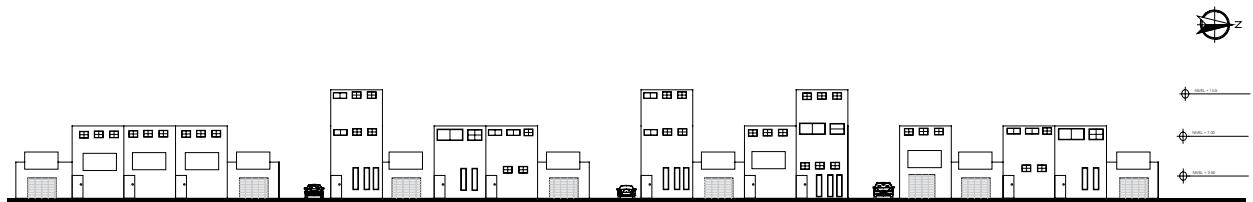
CONCLUSIÓN: En el entorno a la estación El ejido al centro de la ciudad se aprecia un uso de 1 a 25 pisos de altura mayormente utilizado por uso de vivienda en pisos inferiores y uso comercial en pisos superiores, lo cual ayuda a equipamientos como hoteles o centros comerciales lo cuales son los mas utilizados en el sector.

Figura 44. fachadas sector el ejido

Fuente : Elaboración propia,2023.



FACHADA 1 SECTOR CARDENAL DE LA TORRE (CARDENAL DE LA TORRRE)



FACHADA 2 SECTOR CARDENAL DE LA TORRE (CARDENAL DE LA TORRRE)

CONCLUSIÓN: En el sector Cardenal de la torre ubicada al sur de la ciudad se puede apreciar un uso de 1 a 3 pisos utilizados mayormente por viviendas y negocios pequeños lo cuales es una caracterización del lugar al poseer equipamientos de menor escala.

Figura 45. fachadas cardenal de la torre

Fuente : Elaboración propia,2023.

ESTUDIOS DE IMPACTO METRO DE QUITO

	ESTUDIO	ESTADO ACTUAL
ESTUDIO DE MOVILIDAD	<p>El Metro de Quito es un sistema de transporte masivo que tiene como objetivo mejorar la movilidad en la ciudad de Quito, el metro tiene un papel fundamental en la mejora del transporte público, reduciendo la congestión del tráfico y proporcionando una opción de viaje eficiente y rápida para los ciudadanos.</p> <p>El metro suele integrarse con otros modos de transporte público, como autobuses y sistemas de ciclovías. Esta integración multimodal facilita los trasbordos y mejora la conectividad en toda la ciudad.</p>	  <p>En términos de movilidad el estudio tiene la finalidad del Metro de Quito es un sistema para mejorar y combatir los problemas de movilidad existentes en la ciudad de Quito.</p> <p>En la actualidad y con la percepción de las personas si se puede apreciar una mejora en la movilidad con disminución de tráfico, gran grupo de personas utilizan este sistema de transporte por su rápida transportation. En general si se cumplió lo previsto en dicho estudio</p>
ESTUDIO DE FACTIBILIDAD	<p>Los impactos de factibilidad en el Metro de Quito se refieren a las consecuencias y resultados que se esperan como resultado de determinar que el proyecto del metro es factible y viable para la ciudad.</p> <p>La construcción y operación del metro crearían empleos en diversas industrias, desde la construcción hasta el mantenimiento y operación del sistema. Además, podría estimular el desarrollo económico en las áreas cercanas a las estaciones del metro debido a un aumento en la actividad comercial y la inversión inmobiliaria.</p>	 <p>En el estudio de factibilidad se prioriza el desarrollo económico en áreas cercanas de la estación y la reactivación comercial.</p> <p>En la actualidad y con la percepción de las personas el Metro se encuentra en sus primeras etapa de funcionamiento y aun no se puede llegar a dar una evaluación final pero la gente no pierde las esperanzas de que el Metro ayude a su económica local.</p> 
ESTUDIO AMBIENTAL	<p>Impactos ambientales positivos, como la reducción de la congestión vehicular y las emisiones de gases de efecto invernadero, la priorización del transporte público y la reducción de la huella de carbono de la ciudad, y la mejora de la calidad del aire y la salud pública</p>	 <p>En el estudio ambiental se prioriza la reducción de congestamiento vehicular y las emisiones que dichos problemas afectan a la calidad del aire y en general al ambiente.</p> <p>En la actualidad se puede priorizar a la utilización de este transporte público, pero aún no se completa en su totalidad su función de disminuir el congestamiento vehicular. La percepción de las personas es que al integrar mas estaciones del Metro a lo largo de la ciudad esto ayude a combatir estos problemas.</p> 
ESTUDIO SOCIAL	<p>Algunos de los impactos sociales negativos incluyen la reubicación de personas y negocios, la interrupción del tráfico y la movilidad, y la posible pérdida de empleos. Sin embargo, también se espera que el proyecto tenga impactos sociales positivos, como la mejora de la calidad de vida de las personas a través de un transporte más eficiente y seguro, la creación de empleos y oportunidades económicas, y la promoción de una cultura ciudadana que valore el transporte público y el cuidado del medio ambiente.</p>	 <p>En el estudio social se vio los problemas sociales que causo el metro de quito en su etapa de construcción y la afectación que tuvo ciertos grupos de personas como la reubicación de personas y negocios, la utilización de espacios privados y públicos.</p> <p>En la actualidad y la percepción de las personas es que en Metro de Quito es un sistema nuevo en la ciudad tiene varios beneficios sociales los cuales a tenido un positivo recibimiento</p> 

CONCLUSIÓN: Como conclusión estos estudios no cumplieron su objetivo final como lo previsto en todos los objetivos a pesar de eso la percepción de la gente es que es un sistema de transportación eficiente y que con el paso del tiempo en funcionamiento se vean los resultados finales previstos en dichos estudios

Tabla 3. Tabla comparativa estado actual estudios del Metro de Quito

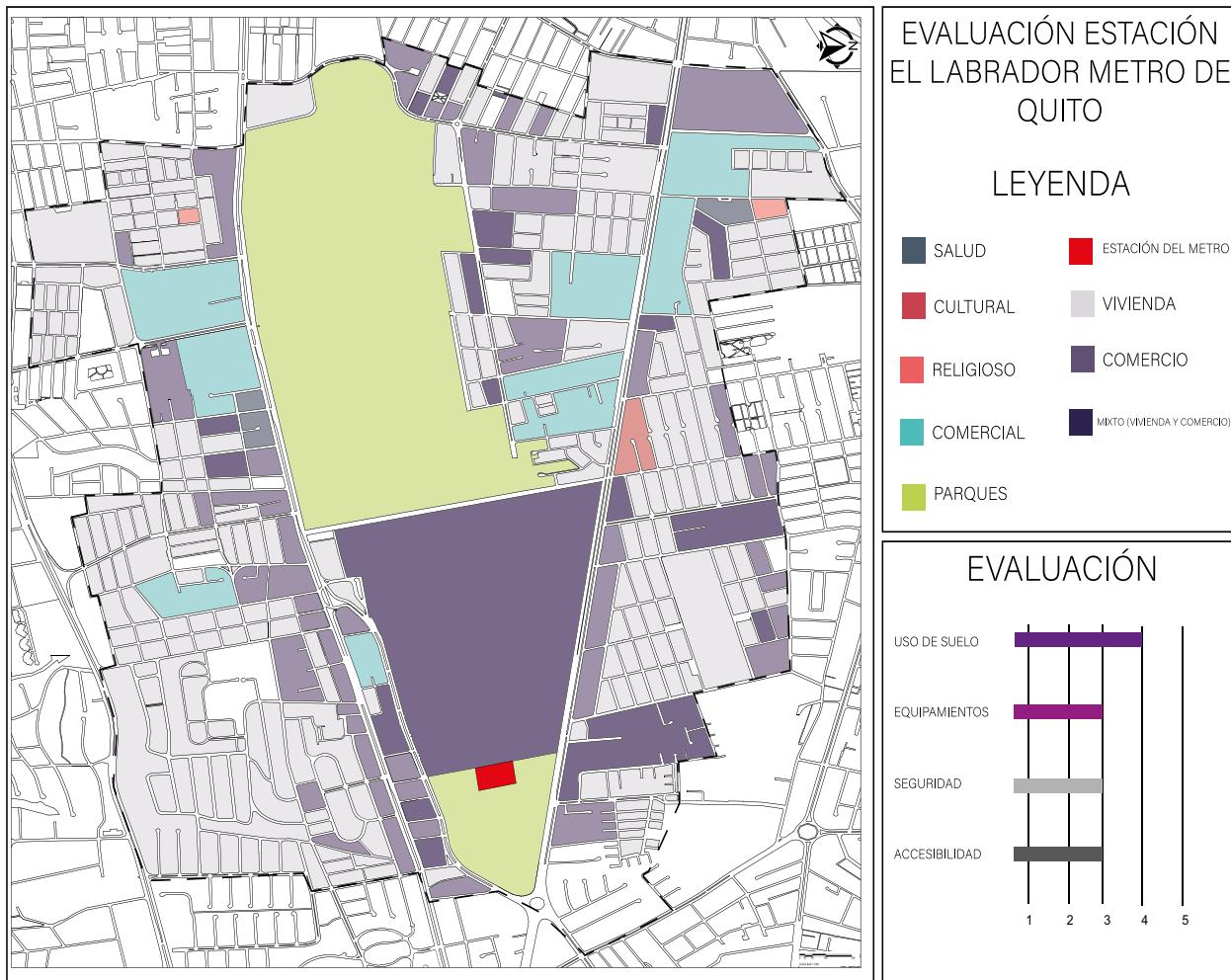
Fuente : Elaboración propia,2023.

ENTORNO	EQUIPAMIENTOS			
	USOS DE SUELO	EQUIPAMIENTOS	SEGURIDAD	ACCESIBILIDAD
ENTORNO 1 ESTACIÓN EL LABRADOR NORTE DE QUITO	4	3	3	3
ENTORNO 2 ESTACIÓN EL EJIDO CENTRO DE QUITO	5	4	2	3
ENTORNO 3 ESTACIÓN CARDENAL DE LA TORRE SUR DE QUITO	3	2	3	3

RANGO DE PUNTUACIÓN

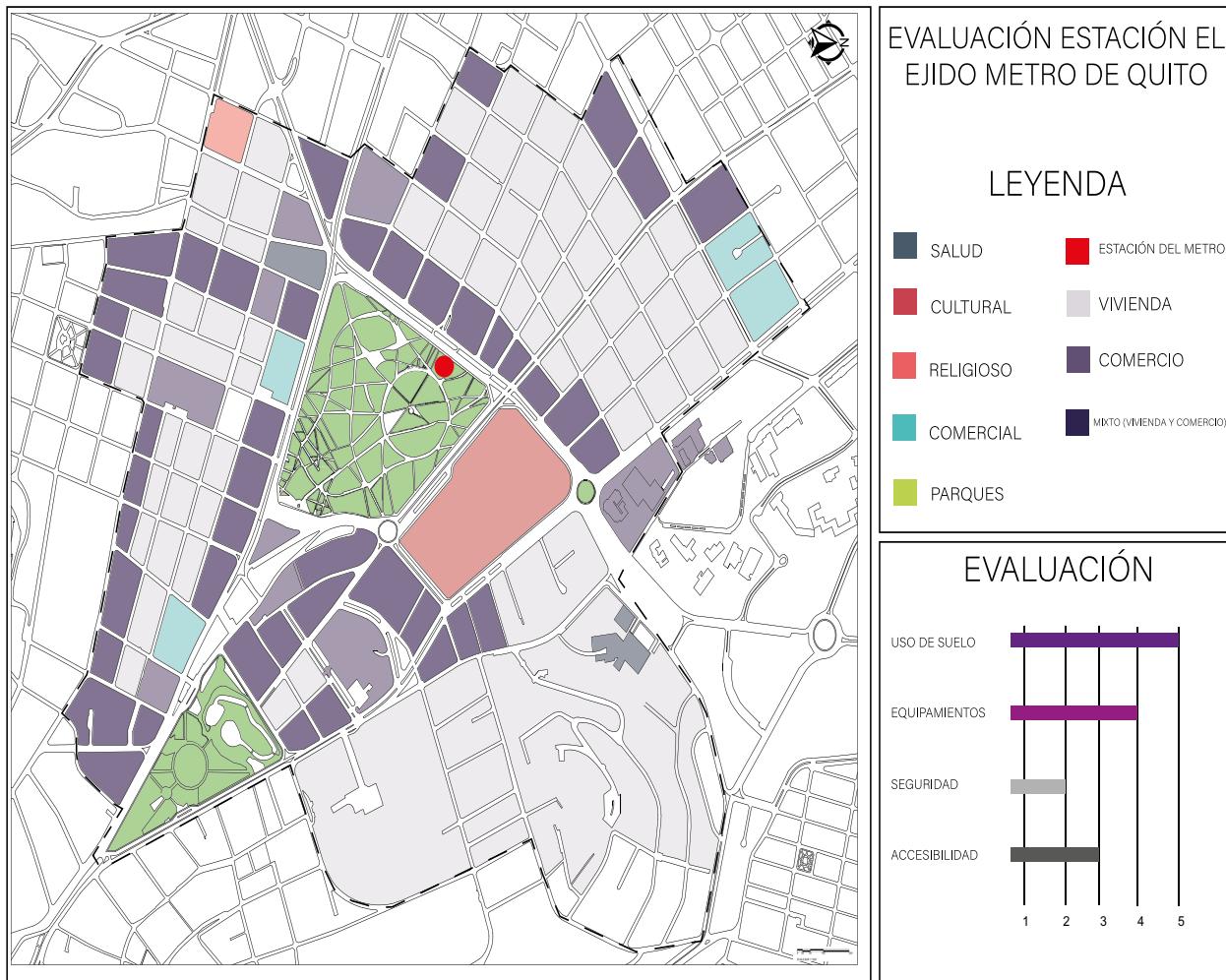
MUY MALO	MALO	REGULAR	BUENO	MUY BUENO
1	2	3	4	5

Tabla 4. Evaluación de 3 entornos Norte, Centro y Sur de la ciudad
Fuente : Elaboración propia,2023.



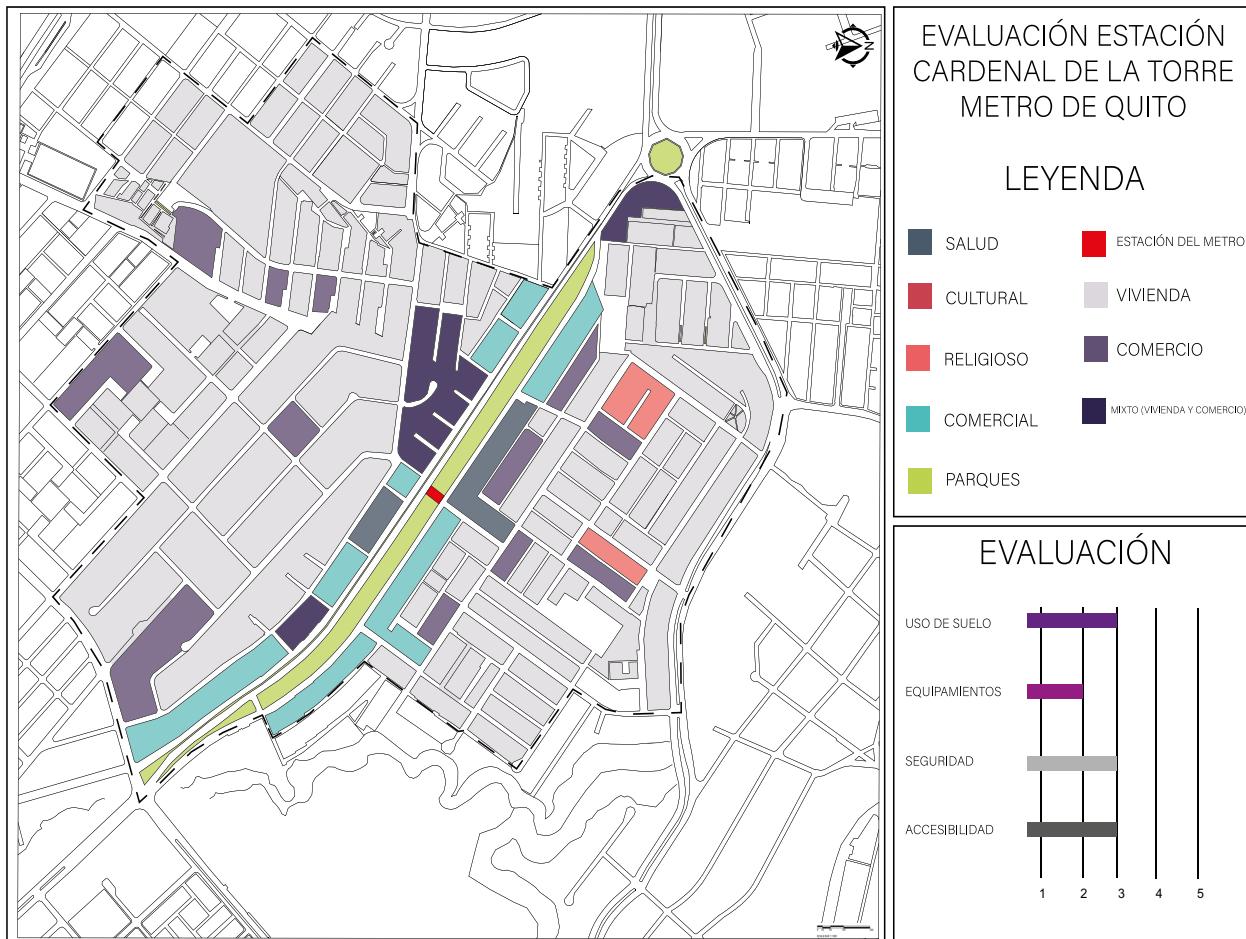
CONCLUSIÓN: En la evaluación del entorno de la estación el labrador en temas de uso de suelo se puede apreciar su buen uso, en términos de equipamientos está bien equipado carece en algunos equipamientos en términos de seguridad tiene una buena implementación y términos de accesibilidad carece en horas pico.

Figura 46. Evaluación del entorno de la estación el labrador Metro de Quito
Fuente : Elaboración propia,2023.



CONCLUSIÓN: En la evaluación del sector de la estación El ejido ubicado al centro de la ciudad se aprecia el buen uso de suelo, el buen manejo de equipamientos y la seguridad y la accesibilidad es buena a pesar de encontrarse en una zona conflictiva de la ciudad.

Figura 47. Evaluación del entorno de la estación el ejido Metro de Quito
Fuente : Elaboración propia,2023.



CONCLUSIÓN: En la evaluación del entorno de la estación cardenal de la torre al sur de la ciudad se puede apreciar el buen uso de suelo, sus equipamientos es un área a mejorar al contar con una poca presencia de diferente tipo de equipamientos en cuanto a su seguridad y accesibilidad está en un rango medio.

Figura 48. Evaluación del entorno de la estacion Cardenal de la torre Metro de Quito
Fuente : Elaboración propia,2023.

ESPACIO PÚBLICO	EQUIPAMIENTOS					
	SEGURIDAD	ILUMINACION	LIMPIEZA	ACCESIBILIDAD	ACTIVIDADES	COHESION SOCIAL
ESPACIO PÚBLICO 1 ESTACIÓN EL LABRADOR NORTE DE QUITO	5	3	3	5	3	3
ESPACIO PÚBLICO 2 ESTACIÓN EL EJIDO CENTRO DE QUITO	5	2	3	4	3	5
ESPACIO PÚBLICO 3 ESTACIÓN CARDENAL DE LA TORRE SUR DE QUITO	5	5	3	4	3	5

MUY MALO	MALO	REGULAR	BUENO	MUY BUENO
1	2	3	4	5

RANGO DE PUNTUACION

Tabla 5. Evaluación de 3 espacios publicos Norte, Centro y Sur de la ciudad

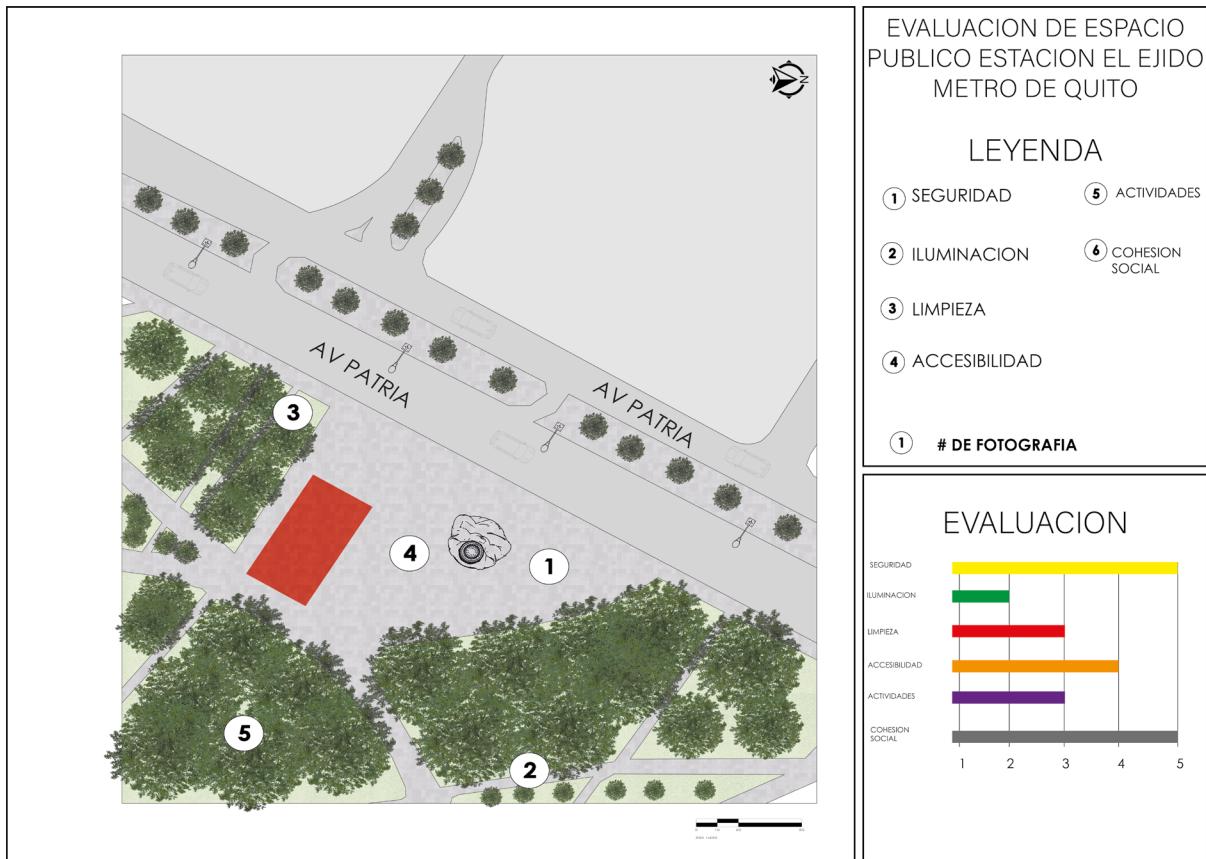
Fuente : Elaboración propia,2023.



CONCLUSIÓN: En la estación El ejido se puede apreciar el bueno uso de la vegetacion y de implementos culturales, el buen manejo de las areas para un buen manejo de interaccion social y de movilizacion peatonal lo cual ayuda de manera significativa a la estacion y el sector.

Figura 49. Evaluación del espacio público de la estacion el labrador Metro de Quito

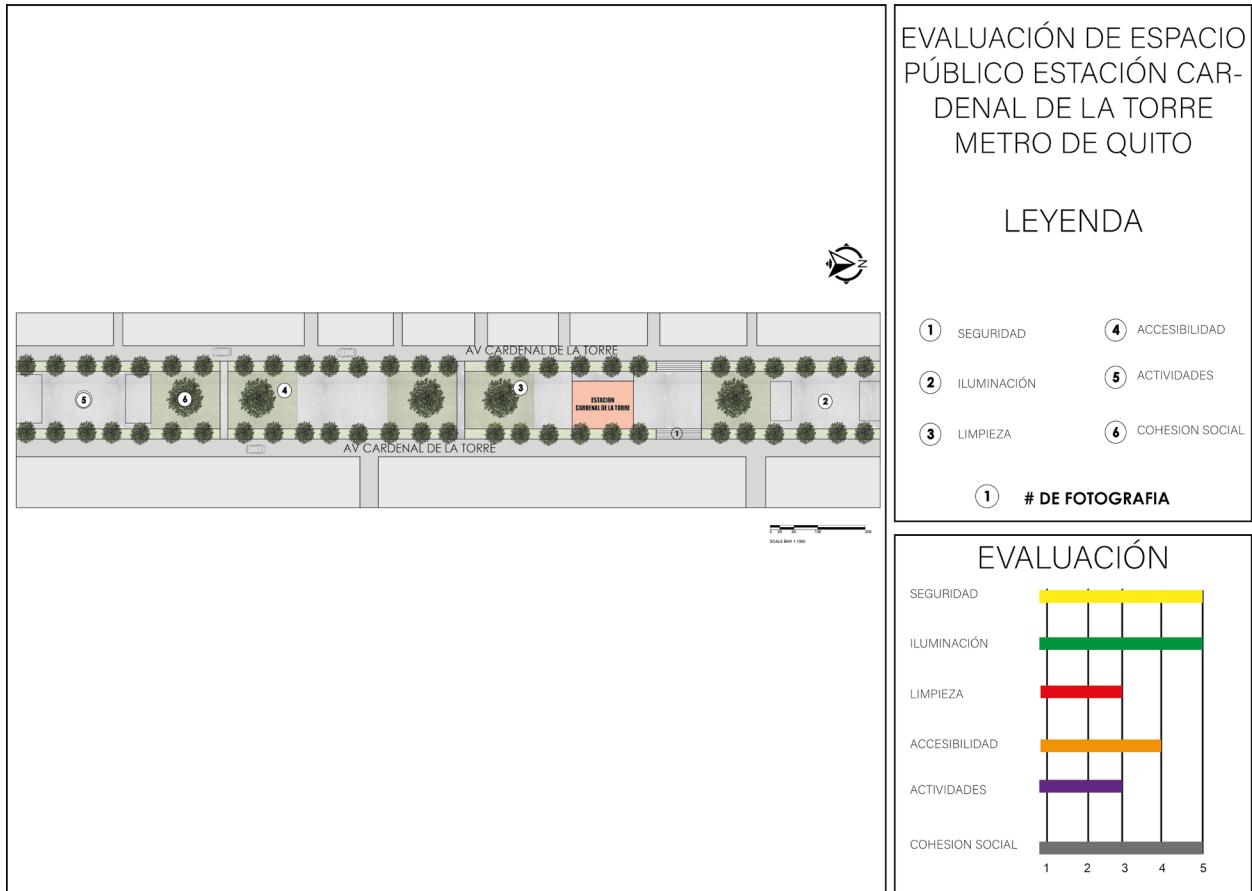
Fuente : Elaboración propia,2023.



CONCLUSIÓN: En la estación El ejido tiene varios espacios culturales que ayudan bastante al sector grandes volúmenes de vegetación y la iluminación como seguridad son sus puntos mas bajos

Figura 50. Evaluación del espacio público de la estación el ejido Metro de Quito

Fuente : Elaboración propia,2023.



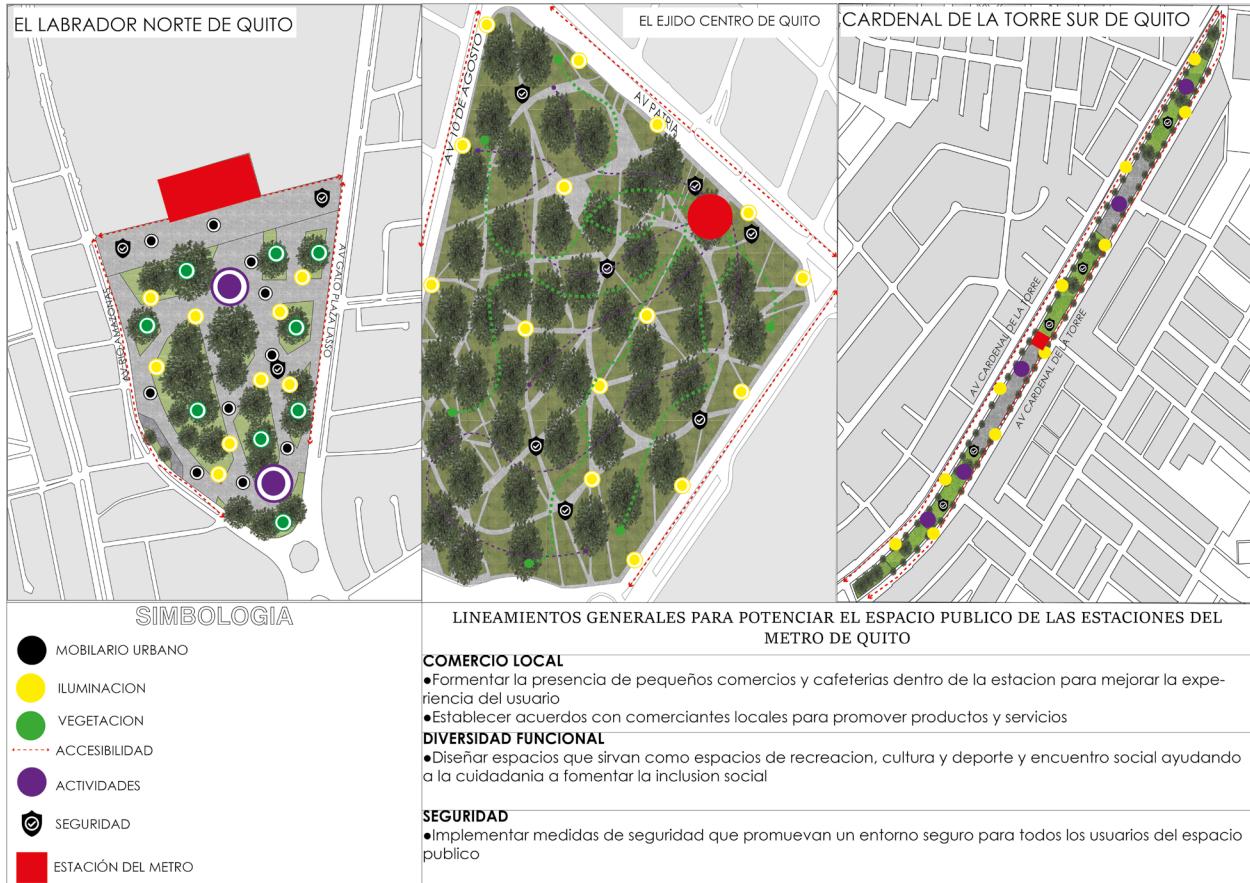
CONCLUSIÓN: En la estación cardinal de la torre se puede apreciar un buen espacio publico que cuenta con grandes áreas para su interacción social y disfrute del sector la vegetación es adecuada y la iluminación carece en ciertos puntos.

Figura 51. Evaluación del espacio público de la estación el ejido Metro de Quito

Fuente : Elaboración propia,2023.

4. Reflexiones finales

LINEAMIENTOS PARA POTENCIAR EL ESPACIO PÚBLICO DE LAS ESTACIONES DEL METRO DE QUITO



LINEAMIENTO 1. COMERCIO LOCAL



CORTE A-A LINEAMIENTO 1



COMERCIO LOCAL



- Promover la inclusión de pequeños negocios y todo tipo de negocio dentro de la estación con el objetivo de enriquecer la experiencia del usuario.
- Establecer colaboraciones con comerciantes locales para impulsar la oferta de productos y servicios

Figura 52. Lineamiento 1

Fuente : Elaboración propia,2023

LINEAMIENTO 2. DIVERSIDAD FUNCIONAL



CORTE A-A LINEAMIENTO 2



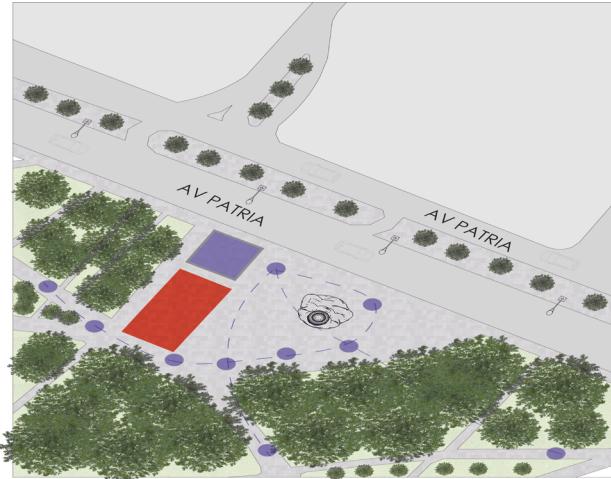
DIVERSIDAD FUNCIONAL

- Crear áreas que funcionen como espacios para actividades recreativas, culturales, deportivas y reuniones sociales, con el fin de promover la inclusión social y el sentido de comunidad entre los ciudadanos.

Figura 53. Lineamiento 2

Fuente : Elaboración propia,2023

LINEAMIENTO 3. SEGURIDAD



CORTE A-A LINEAMIENTO 3



SEGURIDAD

- Desarrollar acciones de seguridad que garanticen un entorno protegido y seguro para todos los usuarios del espacio público.

Figura 54. Lineamiento 3

Fuente : Elaboración propia,2023

La investigación de esta tesis se enfoca en desarrollar Lineamientos para potenciar los espacios públicos de las estaciones del Metro de Quito, con un enfoque clave en promover la inclusión, accesibilidad y seguridad. Estas directrices buscan orientar la planificación y el diseño de espacios que fomenten la interacción social, la cultura y el comercio local, contribuyendo al bienestar general de la sociedad.

Los lineamientos propuestos para mejorar los espacios públicos se centran en tres aspectos fundamentales: comercio local, diversidad funcional y seguridad. El fomento del comercio local en los espacios públicos ayuda al desarrollo económico al estimular la actividad comercial, lo que beneficia significativamente a los emprendedores y la economía local, además de mejorar la estética del entorno, convirtiéndolo en un lugar atractivo para su uso.

La diversidad funcional implica la integración de espacios destinados a la recreación, el deporte y la cultura, lo cual mejora la calidad de vida de los residentes al ofrecer opciones de entretenimiento y entrenamiento. La inclusión de estos espacios promueve la diversidad y la expresión artística, lo que resulta atractivo para los ciudadanos.

La seguridad en los espacios públicos es fundamental, ya que los espacios seguros son más atractivos para ser visitados. La implementación de estrategias de seguridad, como cámaras de vigilancia, puestos de seguridad y patrullajes policiales frecuentes, actúa como un disuasivo y contribuye a reducir la criminalidad en el área. En resumen, el objetivo es crear espacios accesibles y seguros que fomenten la interacción social y proporcionen oportunidades para una variedad de actividades, estimulando así una mejora en la calidad de vida y el comercio local.

5. Recomendaciones

El presente estudio de investigación ha generado directrices que buscan potenciar el espacio público en las estaciones del Metro de Quito. Se sugiere que esta investigación sea utilizada como referencia para futuros proyectos de transporte público que integren los espacios públicos. Además, se recomienda que en la metodología de investigaciones futuras se realice un análisis más exhaustivo de las 15 estaciones actuales de la primera línea del metro, con el fin de obtener una evaluación más detallada y significativa.

Asimismo, se sugiere que en la metodología de investigaciones futuras se examine detalladamente la percepción de la ciudadanía sobre el Metro de Quito y cómo este ha contribuido, ya sea positiva o negativamente, a su calidad de vida. Para analizar los diseños de espacios públicos, se recomienda revisar la presente investigación, que se centra en factores clave como la accesibilidad, la seguridad y una gestión eficaz del espacio, los cuales promueven la interacción social y mejoran la calidad de vida de los residentes.

6. Referencias Bibliográficas

- Albarran, L. (2022). El espacio público como promotor de la cohesión social en el distrito de Jequetepeque en el año 2022. Perú.
- Aramburu, M. (2008). Usos y Significados del Espacio Público.
- Arias, F. (2006). El proyecto de investigación: Introducción a la metodología científica . Venezuela.
- Bustos, J., Uribe, J., Zamora, D., Pavez, B., & de la Quintana , A. (2009). Monitoreo y optimización online de la línea de Metro: lecciones de un prototipo de Metro de Santiago. Chile.
- Carrión, F. (2015). Espacio Público: Punto de partida para la alteridad. Quito: FLACSO ECUADOR.
- Castillo Rodriguez , D. P., & Manjarrés Rodriguez, V. V. (2021). Analisis Comparativo del Sistema de Transporte Público en Bogotá, con respecto al de Madrid y Santiago de Chile. Colombia: Universidad Cooperativa de Colombia.
- Contreras, F. (2017). Elementos de los estudios visuales: un análisis crítico de la mirada desde el esencialismo visual a los regímenes escópicos.
- Cuevas, C., & de la Paz, M. (2021). Estrategias de movilidad: Urbanismo, Transporte y Espacio Público Sostenibles. Chile: Biblioteca del Congreso Nacional Chile.
- Ekos. (2012). ESTUDIO DE CARACTERIZACION SOCIAL, ECONOMICA Y ANALISIS DE EVALUACION DE MEDIOS DE TRANSPORTE DE LA POBLACION DEL DISTRITO METROPOLITANO DE QUITO EN REFERENCIA AL PROYECTO DEL METRO DE LA CIUDAD DE QUITO. Quito: Corporación Ekos.
- Escaño, T. (2022). EL MÉTODO MORFOLÓGICO APLICADO A LA ARQUITECTURA EN LA HOCHSCHULE FÜR GESTALTUNG DE ULM.
- Espejo, Á. (2020). Critica de la Arquitectura Contemporánea. Perú.
- Gallego, C., & Martínez , C. (2013). La Seguridad del espacio Público. Madrid: REVISTA DE PSICOANÁLISIS Y PSICOLOGÍA SOCIAL.
- Gómez, E. S. (2015). El proyecto del Metro de Bogotá . Bogotá.
- Grange, L. d. (2010). El Gran Impacto del Metro. EURE.
- López, A. (2023). Topologías de Andenes y su impacto en la eficiencia de estaciones del Metro. Chile.
- Martínez, P. (2013). El Proyecto Arquitectónico como un problema de investigación . Colombia.
- METRO QUITO . (2018). PLAN DE REASENTAMIENTO, PROYECTO PRIMERA LINEA DEL METRO DE QUITO ECUADOR. QUITO: METRO QUITO.
- Navarrete, R. M. (2019). Modelo de Gestión de Calidad Basado en las buenas prácticas contenidas en el PM-BOK, para la estación la Carolina Metro de Quito. Quito.
- Noboa, D. M. (2018). Influencia del transporte y la movilidad en el desarrollo urbano de Quito, construcción del Metro Quito, influencia urbana de la estación Jipijapa en el sector. Quito.
- Noriega, D. (2022). EL ESPACIO PÚBLICO COMO ELEMENTO DE COHESIÓN SOCIAL: PARQUES PATRIMONIALES DE LA CIUDAD DE RIOBAMBA. Chimborazo.
- Pacheco, R. (2010). Mejoras a la Ruta de la Transportación Pública de Autobuses vía su Geolocalización en Tiempo Real. Puerto Rico.
- Poll, A. O. (2006). Discapacidad, accesibilidad y espacio excluyente. Una perspectiva desde la Geografía Social Urbana. Madrid: Treballs de la Societat Catalana de Geografia.
- PONCE, V. S. (2015). CARACTERÍSTICAS ECONÓMICAS Y SOCIALES DE LAS TRICIMOTOS “COMPAÑÍA MOTO TRANSVEN” Y SU INCIDENCIA EN LOS COSTOS DE LA TRANSPORTACIÓN URBANA, DEL CANTÓN VENTANAS - PROVINCIA DE LOS RÍOS AÑO 2012. Quevedo- Ecuador.
- Sainz, J. (2018). Traducir la arquitectura: El arquitecto y el oficio de la traducción. Madrid.

Sampieri, H. (2014). Metodología de la investigación. México.

Schlack, E. (2005). Espacio Público. Chile.

Serrano, R. (2015). Movilidad Urbana y Espacio Público. Colombia: Universidad Piloto de Colombia.

TAGUA, J. (2020). EL ESPACIO PÚBLICO COMO ELEMENTO CONSTITUTIVO DE LA PLANEACIÓN URBANA EN LOS SISTEMAS DE TRANSPORTE MASIVO: EL ESPACIO PÚBLICO PLANEADO Y CONSTRUIDO. Bogotá.

Vayas, J. (2011). El incumplimiento de las normas INEN en la fabricación de las carrocerías de transporte público, vulnera el derecho a la accesibilidad al transporte de las personas con discapacidad. Ambato.

7. Anexos

Anexo 1. Entrevistas de 3 Entornos Y DE 3 Espacios públicos



Fuente : Elaboración propia,2023



Universidad
Indoamérica

Arquitectura
2024