



**LINEAMIENTOS URBANOS SOSTENIBLES PARA LA
REVITALIZACIÓN DE LA AV. EQUINOCCIAL,
SAN ANTONIO DE PICHINCHA, 2025**

Juan Carlos Pinto Loja

Pinto, J. (2025).

Lineamientos urbanos sostenibles para la revitalización de la Av. Equinoccial, San Antonio de Pichincha, 2025 .

Universidad Indoamérica - Quito



**Universidad
Indoamérica**

**FACULTAD DE ARQUITECTURA, DISEÑO Y ARTES
CARRERA DE ARQUITECTURA**

**LINEAMIENTOS URBANOS SOSTENIBLES PARA LA REVITALIZACIÓN
DE LA AV. EQUINOCCIAL, SAN ANTONIO DE PICHINCHA, 2025.**

Trabajo de investigación previo a la obtención del título de
Arquitecto

Autor

Pinto Loja Juan Carlos

Tutor

Arq. Morales Pozo Luis Vladimir

**QUITO - ECUADOR
2025**

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

Yo, PINTO LOJA JUAN CARLOS, declaro ser autor del Trabajo de Titulación con el nombre “LINEAMIENTOS URBANOS SOSTENIBLES PARA LA REVITALIZACIÓN DE LA AV. EQUINOCCIAL, SAN ANTONIO DE PICHINCHA, 2025”. como requisito para optar al grado de Arquitecto y autorizo al sistema de Biblioteca de la Universidad Tecnológica Indoamérica, 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 deberá firmar convenios específicos adicionales, donde se acuerden los términos de adjudicación de dichos beneficios.

Para constancia de esta autorización en la ciudad de Quito, a los 00 días del mes julio de 2025, firmo conforme:

.....
PINTO LOJA JUAN CARLOS

C.I. 1754512463

Dirección: General Anda Aguirre OE5-06 y Pedro Freire

Correo: jpintouio440@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, 13 de agosto de 2025

.....
PINTO LOJA JUAN CARLOS
C.I. 1754512463

APROBACIÓN DEL TUTOR

En mi calidad de Tutor del Trabajo de Integración Curricular “LINEAMIENTOS URBANOS SOSTENIBLES PARA LA REVITALIZACIÓN DE LA AV. EQUINOCCIAL, SAN ANTONIO DE PICHINCHA, 2025” presentado por PINTO LOJA JUAN CARLOS 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, 13 de agosto de 2025

.....
Arq. MORALES POZO LUIS VLADIMIR, PhD
C.I. 1714065354

APROBACIÓN TRIBUNAL

El trabajo de Titulación, ha sido revisado, aprobado y autorizada su impresión y empastado sobre el Tema: LINEAMIENTOS URBANOS SOSTENIBLES PARA LA REVITALIZACIÓN DE LA AV. EQUINOCCIAL, SAN ANTONIO DE PI-CHINCHA, 2025, 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, 13 de agosto de 2025

.....
Arq. MSc ZUMÁRRAGA SALGADO MARÍA DANIELA
C.I. 1716076854

.....
Arq. MSc PASCUAL WONG TERESA ELENA
C.I. 1756830442

DEDICATORIA

A Dios, la Vida y el Universo por abrirme las puertas del conocimiento.

A mis padres, Jenny y Juan, por ser las personas más sabias y firmes.

A Tracy y Juan Diego, mis hermanos, por ser mi inspiración.

A Sonia, mi abuela, por ser la persona más fuerte e iluminada. Por ser un alma tan pura, humilde y sincera. Gracias por abrazarme con tu corazón tan grande y por ser parte fundamental de mi vida. Gracias por todo el amor.

A mí, por creer fuertemente en mis convicciones y nunca rendirme.

A toda persona que le sirva este trabajo. Cuando el Espíritu es lo único que nos hace fuertes.

AGRADECIMIENTO

A mi familia, por brindarme la fuerza y el aliento necesario para cumplir mis objetivos y apoyarme incondicionalmente. Por ser cielo y guía en el camino.

A mis maestros de la Facultad, por su compromiso con la Arquitectura. Por cada reflexión y enseñanza aprendida en estos años.

A mis amigos, por la inspiración, la ayuda y por creer en mí aún en los momentos donde yo no lo hacía. A Amada por todo el amor, el apoyo y por alentarme siempre en soñar con un mundo mejor.

Al Arq. Vladimir Morales, por su guía, paciencia y por confiar en mis ideas durante este proceso. Por cada consejo y aprendizaje compartido.

RESUMEN EJECUTIVO

El presente trabajo propone lineamientos urbanos sostenibles para la revitalización de la Av. Equinoccial en San Antonio de Pichincha, en Quito. Desde una perspectiva crítica de la planificación urbana, se aborda la necesidad de resignificar los corredores urbanos como espacios articuladores de identidad y cohesión territorial, integrando sostenibilidad, cultura y participación comunitaria.

En la Etapa I, se construye un marco de interpretación que problematiza la sostenibilidad urbana y la manera de entender la planificación territorial y la producción del espacio. Esta lectura, basada en una comprensión del territorio como una construcción social e histórica, permite identificar las causas de la desconexión urbana de las avenidas en el contexto mundial actual. Desde esta base se posiciona a la cultura y medio ambiente como una dimensión estructurante de lo urbano, capaz de contrarrestar la estandarización espacial e impulsar la apropiación colectiva.

Para la Etapa II, se realiza una lectura multiescalar del territorio, a través de herramientas SIG, normativa local y análisis del modelo territorial actual de San Antonio. Se identifica una profunda fragmentación social causada por una expansión urbana desarticulada y una desconexión entre el espacio público las dinámicas locales, evidenciando conflictos ecológicos, sociales y tensiones normativas.

En la Etapa III, se traduce el diagnóstico en un modelo territorial deseado, que redefine el papel de la Av. Equinoccial como un eje articulador. Se plantean lineamientos en función de la revitalización del espacio público y la articulación de la cultura y naturaleza como motores de cohesión territorial, promoviendo un espacio más integrado y sostenible. De esta manera, se plantea un modelo replicable a diferentes escalas que desafía el modelo de planificación tecnocrático y pone como centro a la cotidianidad, el ambiente y el derecho a la ciudad.

DESCRIPTORES: Revitalización, corredores urbanos, sostenibilidad, lineamientos urbanos

ABSTRACT

This thesis proposes sustainable urban guidelines for the revitalization of the tertiary corridor of Av. Equinoccial in San Antonio de Pichincha, Quito. From a critical urban planning perspective, it addresses the need to reframe urban corridors as articulators of identity and territorial cohesion, integrating sustainability, culture, and community participation.

Stage I establishes an interpretive framework that problematizes urban sustainability and the conventional understanding of territorial planning and spatial production. This perspective, rooted in the notion of territory as a social and historical construct, allows for the identification of structural causes behind the urban disconnection of corridors in the contemporary context. Within this framework, culture and the environment are positioned as structuring dimensions of urban space, capable of countering spatial standardization and fostering collective appropriation.

In Stage II, a multiscale reading of the territory is carried out using GIS tools, local regulations, and an analysis of San Antonio's current territorial model. The study reveals a profound socio-spatial fragmentation resulting from disjointed urban expansion and a lack of connection between public spaces and local dynamics, highlighting ecological conflicts, normative tensions, and territorial inequalities.

Stage III translates the diagnosis into a Desired Territorial Model that redefines the role of Av—Equinoccial as an articulating axis. Guidelines are developed to revitalize public space and articulate the role of culture and nature as drivers of territorial cohesion, promoting a more integrated and sustainable environment. This model challenges technocratic planning by placing daily life, the environment, and the right to the city at its core, providing a replicable framework that spans multiple urban scales.

KEYWORDS: Revitalization, Urban Corridors, Sustainability, Urban Guidelines

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	8
ABSTRACT	9

ETAPA 119

Conocimiento previo19

1.1 Introducción al problema de estudio	21
1.2 Objetivos	29
1.2.1. Objetivo general.	29
1.2.2. Objetivos específicos:	29
1.3 Fundamentación Teórica	30
1.3.1. Sostenibilidad urbana y el nuevo modelo de ciudad	33
1.3.2. Planificación urbana sostenible	33
1.3.3. Producción social del espacio	35
1.3.4. Corredores terciarios	37
1.3.5. Cultura e identidad urbana	38
1.3.6. Casos de estudio	40
1.3.6.1. Corredores terciarios en Ciudad de México	40
1.3.6.2. Corredores ferroviarios en Buenos Aires	41
1.3.6.3. Elevado Minhocão en Sao Paulo	41

ETAPA 2	45
Diagnóstico	45
2.1 Información General	47
2.2 Introducción a la metodología	47
2.3 Desarrollo metodológico	48
2.3.1. Modelos Territoriales Actuales	48
2.3.1.1. Quito: Problemáticas, Potencialidades y Desafíos	48
2.3.1.2. San Antonio: Problemáticas, Potencialidades y Desafíos	53
2.3.2. Análisis de la Gestión del Suelo (PUGS)	66
2.3.2.1. Clasificación y subclasificación del suelo	66
2.3.2.2. Uso de suelo principal y general	66
2.3.2.3. Forma de ocupación	66
2.3.2.4. Número de pisos	70
2.3.2.5. COS PB	70
2.3.2.6. Lote mínimo	70
2.3.2.7. Tratamiento urbanístico	70
2.3.2.8. Suelo apto para vivienda de interés social	70
2.3.2.9. Densidad poblacional	70
2.3.3. Análisis de normativa secundaria	77
2.3.3.1. Ordenanza Verde Azul	77
2.3.3.2. Plan Parcial Río Monjas	77
2.3.3.3. Plan de Acción Climática (PAC-Q)	77
2.3.3.4. Principios para barrios verdes y prósperos	77
2.4 Conclusiones	80

ETAPA 3	83
3. Mi Propuesta	85
3.1 Plan General	85
3.1.1. Modelo Territorial Deseado (MTD)	85
3.1.2. Diagramas generativos	88
3.1.3. Estrategias de intervención sostenible.....	89
3.2 Lineamientos urbanos Sostenibles para la Revitalización de la Av. Equinoccial en San Antonio de Pichincha	92
4. Referentes Bibliográficos.	106

ÍNDICE DE TABLAS

Tabla 1. Cuadro de fundamentación teórica nivel MACRO.	29
Tabla 2. Cuadro de fundamentación teórica nivel MESO 1	30
Tabla 3. Cuadro de fundamentación teórica nivel MESO 2	31
Tabla 4. Cuadro de fundamentación teórica nivel MICRO	31
Tabla 5. Triada de la producción del espacio según Lefebvre (1974).	34
Tabla 6. Cuadro de síntesis de referentes	41
Tabla 7. Cuadro Metodológico	44
Tabla 8. Título de la tabla	45
Tabla 9. Vegetación Nativa de San Antonio de Pichincha	53
Tabla 10. Estrategias de intervención	88
Tabla 11. Cuadro Lineamientos Urbanos Sostenibles Eje Vegetación y cobertura verde	93
Tabla 12. Cuadro Lineamientos Urbanos Sostenibles Eje Recursos Hídricos	95
Tabla 13. Cuadro Lineamientos Urbanos Sostenibles Eje Infraestructura y Bienestar Social	97
Tabla 14. Cuadro Lineamientos Urbanos Sostenibles Eje Infraestructura y Bienestar Social	98

ÍNDICE DE FIGURAS

Figura 1. Árbol de limitación del problema	21
Figura 2. Distancia social en ciudades Latinoamericanas	22
Figura 3. Jerarquía vial típica en ciudades modernas	22
Figura 4. Prioridad vehicular en corredores terciarios en América Latina.	23
Figura 5. Conflictos urbanos en el cantón Durán.	24
Figura 6. Degradación de corredores urbanos dentro de la ciudad de Quito.	24
Figura 7. Ubicación de la Av. Equinoccial dentro del Distrito Metropolitano de Quito	25
Figura 8. Estado actual de la Av. Equinoccial en diferentes tramos	26
Figura 9. Estructura de la ciudad de los 15 minutos	33
Figura 10. Fragmentación urbana en Sao Paulo	34
Figura 11. Fragmentación simbólica en el espacio público: infraestructura moderna y ausencia de permanencia.	34
Figura 12. Chosen site - Paul Klee (1927)	36
Figura 13. Corredor terciario en Argentina	37
Figura 14. Carrera séptima en Bogotá	38
Figura 15. Manifestaciones culturales dentro del espacio	38
Figura 16. Esquema del habitus de Bourdeiu	39
Figura 17. Apropiación simbólica insurgente a través del arte urbano	39
Figura 18. Ambulantes en la Alameda Central frente al Palacio de Bellas Artes	40
Figura 19. Vista aérea corredor urbano Av. Insurgentes.	40
Figura 20. Parque lineal sobre la calle Díaz Vélez, Almagro	41
Figura 21. Fila de turistas no High Line.	41
Figura 22. Robo armado en Quito.	48
Figura 23. Metro de Quito se dirige hacia la estación El Labrador.	49
Figura 24. Síntesis Eje 1: Hábitat, seguridad y convivencia ciudadana	50
Figura 25. Síntesis Eje 2: Trabajo, economía, productividad	50
Figura 26. Síntesis Eje 3: Movilidad sostenible	51
Figura 27. Síntesis Eje 4: Bienestar, derechos y protección social	51

Figura 28. Síntesis Eje 5: Territorio intercultural y ecológico	52
Figura 29. Síntesis Eje 6: Gestión metropolitana.	52
Figura 30. Bosques protegidos en San Antonio.	53
Figura 31. Mapa de tipología y clasificación del suelo en San Antonio de Pichincha	54
Figura 32. Crecimiento poblacional de San Antonio	56
Figura 33. Auto identificación étnica en San Antonio	56
Figura 34. Población económicamente activa en San Antonio.	57
Figura 35. Robo en un sector de San Antonio	57
Figura 36. Bailes de los Yumbos	58
Figura 37. Fuentes de economía e industria en San Antonio de Pichincha.	58
Figura 38. Niveles de violencia intrafamiliar en San Antonio de Pichincha.	59
Figura 39. Centros educativos y formativos en San Antonio Pichincha.	59
Figura 40. Parques, espacios deportivos, centros culturales y turísticos de San Antonio de Pichincha	60
Figura 41. Puesto informal de comida típica en la Av. Equinoccial	61
Figura 42. Piscina municipal de San Antonio que funcionaba como atractivo turístico, actualmente abandonada.	61
Figura 43. Asentamiento “Señor del Árbol” ubicado en San Antonio, sin un correcto trazado vial debido a su ilegalidad.	62
Figura 44. Comparación entre tipos de vías existentes en San Antonio	62
Figura 45. Falta de señalética en San Antonio.	62
Figura 46. Mapa de llenos y vacíos de San Antonio de Pichincha	63
Figura 47. Deterioro de espacio público en la Av. Equinoccial	64
Figura 48. Eje vial de San Antonio de Pichincha	65
Figura 49. Clasificación y subclasificación del suelo en San Antonio de Pichincha.	67
Figura 50. Uso general y principal en San Antonio de San Antonio de Pichincha.	68
Figura 51. Forma de ocupación en San Antonio de Pichincha	69
Figura 52. Número de pisos en San Antonio de Pichincha	71

Figura 53. COS PB en San Antonio de Pichincha	72
Figura 54. Lote mínimo en San Antonio de Pichincha.	73
Figura 55. Tratamiento urbanístico en San Antonio de Pichincha	74
Figura 56. Suelo apto para Vivienda de Interés Social en San Antonio de Pichincha	75
Figura 57. Densidad poblacional en San Antonio de Pichincha.	76
Figura 58. Mapa síntesis de planes y ordenanzas secundarias dentro de San Antonio de Pichincha	78
Figura 59. Síntesis y relaciones entre ejes orientadores de planes y normativas analizadas	79
Figura 60. Objetivos estratégicos del MTD	85
Figura 61. Síntesis del Modelo Territorial Deseado para San Antonio de Pichincha.	86
Figura 62. Modelo C40 aplicado en San Antonio	87
Figura 63. Propuesta corredor verde interpretativo	87
Figura 64. Diagrama de ejes de relaciones espaciales	88
Figura 65. Diagrama Eje Vegetación y cobertura verde	88
Figura 66. Diagrama Eje Recursos hídricos	89
Figura 67. Diagrama Eje infraestructura y bienestar social.	89
Figura 68. Articulación de Nodos, ejes, enlaces y red a nivel macro	93
Figura 69. Aplicación de Lineamientos en área de intervención (Av. Equinoccial tramo desde calle 13 de Junio hacia calle Monjas).	102
Figura 70. Corte tipo de propuesta de implementación de lineamientos sostenibles.	105

ETAPA 1

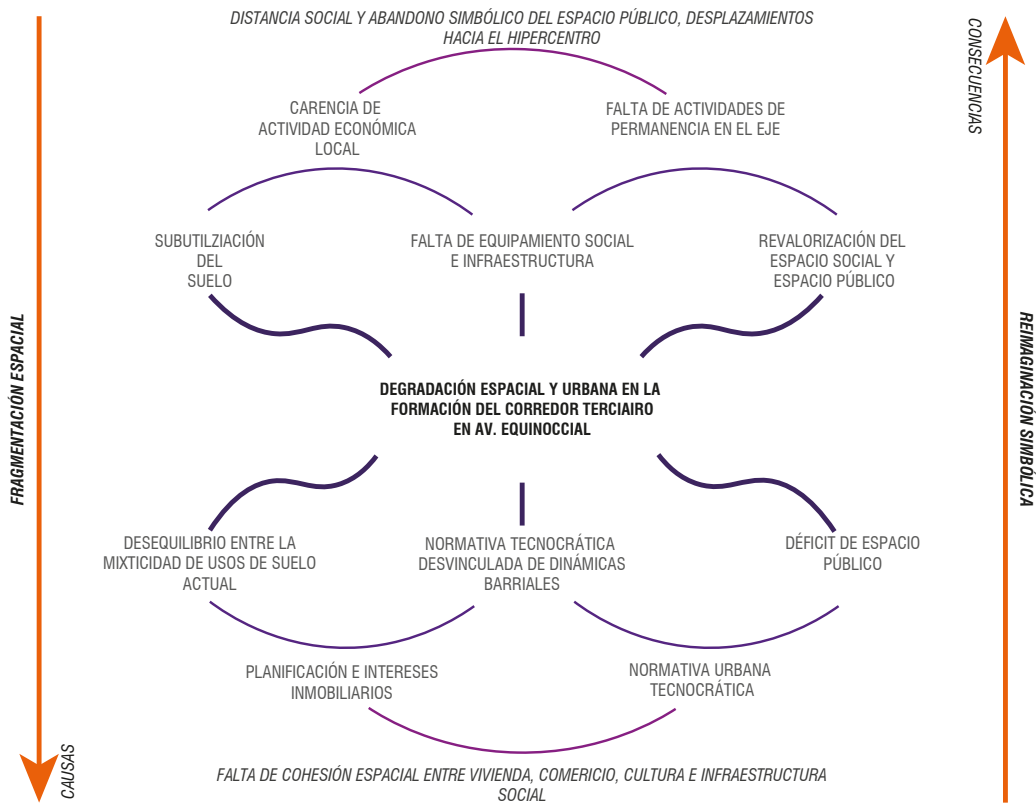
Conocimiento previo



Conocimiento previo

1.1 Introducción al problema de estudio

Figura 1. Árbol de limitación del problema



Fuente: Elaboración propia

Las ciudades latinoamericanas se encuentran atravesadas por procesos de expansión urbana y homogeneización acelerada del suelo, impulsados por el crecimiento demográfico, la dispersión del asentamiento poblacional y los efectos de la globalización (Pradilla, 2004).

Estas dinámicas han generado desigualdades territoriales, altos niveles de informalidad y la emergencia de nuevas centralidades urbanas. La conformación de estas centralidades periféricas modifica la lógica tradicional de desplazamientos dentro de la ciudad y transforma el tejido urbano previamente consolidado (Carrión, 2020).

En este contexto, el tejido social y ambiental de las culturas y sociedades se ha visto fragmentado con este proceso de expansión urbana, frecuentemente encaminado por lógicas de producción del mercado y un crecimiento del interés inmobiliario. El proceso de modernización de las ciudades latinoamericanas, con alto interés capitalista e influido por los problemas socioeconómicos que atraviesan, generan cambios en los usos de suelo anteriormente establecidos, influyendo en la lógica y la funcionalidad de las redes urbanas que moldean y articulan las nuevas centralidades (Carrión & Cepeda, 2021)

El proceso de expansión urbana no es un fenómeno aislado de una sola ciudad. A pesar de los diferentes contextos y realidades urbanas, actualmente las ciudades latinoamericanas presentan una fragmentación del tejido socioespacial. Esta metamorfosis urbana ha aumentado la creciente distancia social entre la distribución de servicios y la desvinculación con la realidad local, modificando distintivamente su organización, funcionamiento y morfología (De Mattos, 2010).

En ciudades como Buenos Aires, Ciudad de México o Sao Paulo, la expansión de la mancha urbana profundiza la

fragmentación socio-espacial desde la planificación territorial. Al privilegiar intereses económicos y logísticos que se articulan sobre grandes infraestructuras viales, como autopistas y corredores de alta capacidad desvinculados de las dinámicas locales, los vínculos simbólicos que articulan la vida local se diluyen, evolucionando hacia un nuevo patrón de urbanización o forma urbana, que se ha ido imponiendo sobre la identidad de cada una de las aglomeraciones urbanas (Prévôt Schapira, 2001).

Figura 2. Distancia social en ciudades Latinoamericanas



Fuente: Elaboración propia

Figura 3. Jerarquía vial típica en ciudades modernas



Fuente: CNU, 2015

Una de las manifestaciones espaciales más importantes que surgen en las ciudades contemporáneas, como modelo articulador de funciones dentro del espacio urbano, y que ha sido cuestión de análisis a lo largo de la historia de la formación de las ciudades y el surgimiento de nuevas centralidades son los corredores terciarios, que surgen como espacios que articulan el nuevo eje central con la estructura metropolitana, siendo espacios que combinan la actividad comercial, movilidad, servicios y vivienda, llegando incluso a conectar a las periferias con un área urbana (Carrión & Cepeda, 2021).

La realidad latinoamericana muestra que estos corredores suelen degradarse cuando la lógica funcionalista prima sobre la vida pública, tal es el caso de Ciudad de México, donde la prioridad otorgada al automotor transformó a la Avenida Insurgentes en una franja comercial que expulsó la estancia peatonal y detonó procesos de gentrificación, diluyendo su identidad urbana (Pradilla, 2004).

Figura 4. Prioridad vehicular en corredores terciarios en América Latina



Fuente: Elaboración propia

En Sao Paulo, el Elevado Presidente João Goulart, concebido como una vía rápida en los años setenta fracturó

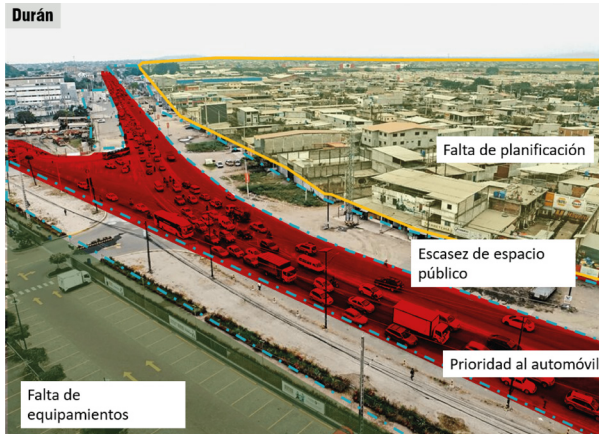
la mancha urbana central generando una cicatriz de ruido, contaminación y sombra (Rolnik, 2015). En Buenos Aires, la trinchera del Ferrocarril Sarmiento consolidó un vacío lineal que segregó Balvanera y Almagro, y los intentos de parque lineal aún no compensan la pérdida morfológica y social acumulada (Herzer, 2008).

En este contexto, los corredores urbanos, aun siendo de vital importancia en la formación y modernización de las ciudades, debido a la expansión no planificada y, sobre todo, poco entendida de las condiciones naturales y sociales que producen el espacio, concebidos bajo una lógica funcionalista regulada por planes de desarrollo y usos de suelo, terminan contribuyendo a la fragmentación espacial y a su degradación a nivel morfológico, sociológico e ideológico (Carrión & Cepeda, 2021).

A escala nacional, la planificación territorial ecuatoriana ha articulado el desarrollo alrededor de la Red Vial Estatal. Tanto el Plan Nacional de Desarrollo 2021-2025 (SENPLADES, 2021) como su actualización, el Plan de Desarrollo para el Nuevo Ecuador 2024-2025 (Secretaría Nacional de Planificación, 2024), reafirman que las troncales, los anillos perimetrales y los polos logísticos son la “columna vertebral” de la competitividad. Este enfoque infraestructural proyecta un patrón lineal y genérico de urbanización, donde el asfalto precede a la forma urbana y diluye la especificidad territorial (De Mattos, 2010).

La primacía de esta lógica viaria reproduce desequilibrios en todo el país. En lo espacial, los ramales secundarios crean cinturones periurbanos dispersos que segregan los centros históricos y bloquean redes peatonales; en lo social, concentran equipamientos y plusvalías en nodos logísticos mientras la población de los bordes asume mayores desigualdades territoriales (Carrión & Morales, 2024).

Figura 5. Conflictos urbanos en el cantón Durán



Fuente: Elaboración propia

Enfocando la mirada a Quito, el crecimiento metropolitano ha configurado nuevas centralidades periféricas en los extremos norte y sur de la ciudad. Estas se articulan mediante ejes terciarios que canalizan los barrios hacia un hipercentro donde se concentran la mayoría de servicios (PUGS, 2024). Tal distribución limita la integración de estos núcleos y provoca desplazamientos largos en lugar de fomentar la permanencia comunitaria.

Todo proceso acelerado de desarrollo trae, como consecuencia, la ocupación de nuevos usos de suelo, muchas veces incongruentes con las necesidades locales, que alteran el paisaje urbano, deformándolo y con ello borrando la huella del pasado, que es testimonio de tradiciones culturales e históricas (Carta de Quito, 1967). Sumado a esto, la homogeneización de espacios de conexión sin un entendimiento de las lógicas y códigos simbólicos y sociales de cada población crea espacios con poca carga simbólica.

Figura 6. Degradación de corredores urbanos dentro de la ciudad de Quito



Fuente: Elaboración propia

San Antonio de Pichincha, ubicada al extremo norte del DMQ, es una de las parroquias rurales con una considerable expansión urbana dentro de los últimos años (PDOT San Antonio, 2024). Aunque alejada del hipercentro de Quito, su ubicación geográfica es históricamente reconocida por su valor simbólico como sitio sagrado por su ubicación respecto al sol, por lo que ha existido un interés por la ocupación de este territorio desde la cultura pre incaica de los Quitus, hasta la llegada de la misión geodésica francesa en 1736 (Nieto, 2014).

Este último hito histórico convirtió al territorio como un símbolo mundial por su papel en la medición del meridiano terrestre y los aportes de la cosmovisión andina con la ubicación de la denominada línea equinoccial (Bonilla, 2006). Doscientos años después, en 1936, se construye el monumento a la Mitad del Mundo a cargo del Ing. Luis Tufiño y de la misión geodésica, constituyéndose no solo visualmente como un punto de referencia turístico e histórico para el país, sino en el nuevo eje que marcaría el proceso de expansión y ordenamiento espacial de la parroquia (Nieto, 2014).

Figura 7. Ubicación de la Av. Equinoccial dentro del Distrito Metropolitano de Quito



Fuente: Elaboración propia

Con el objetivo de crear una continuidad al trazado vial marcado por el monumento a la mitad del mundo, se desprende la Av. Equinoccial, que se ha visto transformada y revalorizada a través del tiempo por los cambios en los usos de suelo a lo largo de la consolidación de su tramo, que actualmente funciona como un eje central en la formación de San Antonio de Pichincha.

A lo largo de su recorrido logra articular tanto a Quito con la Mitad del Mundo, por su colindancia con la Av. Manuel Córdova Galarza, entrada norte de la ciudad metropolitana con otras provincias, así como internamente a través de los barrios actualmente se encuentran en un proceso de expansión no planificada (PDOT San Antonio, 2024).

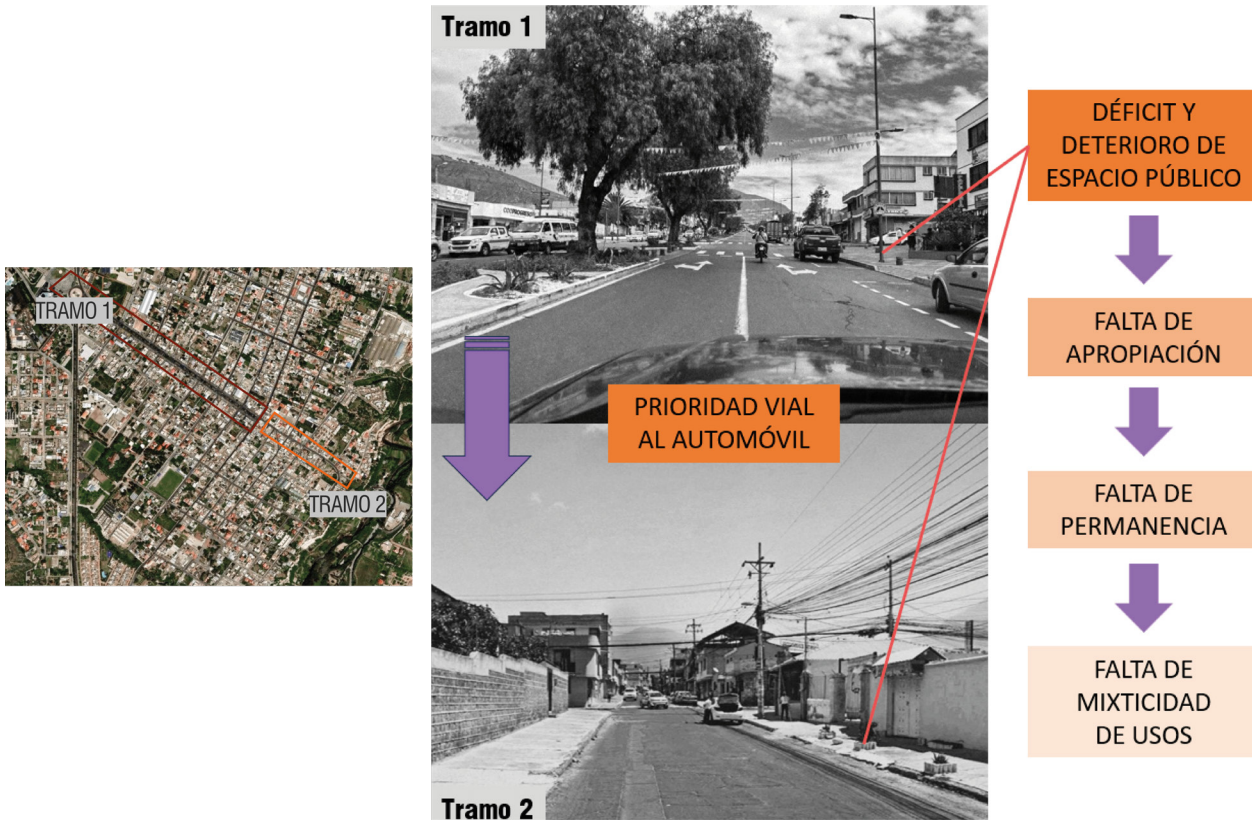
La Av. Equinoccial es actualmente la ruta de mayor circulación y desplazamiento de la zona, pues a través de ella se organizan los hechos humanos y estos a su vez producen la forma en la que es actualmente ocupada,

que cumple con dos funciones delimitadas por sus polos, siendo el polo oeste captador de funciones comerciales-turísticas, y en el polo este, junto con la calle 13 de Junio cumplen un rol comercial e histórico-comunitario (Nieto, 2014).

Para la estructura urbana de San Antonio, la Av. Equinoccial tiene un peso gravitante en la expansión de su mancha urbana como modelo de conexión parroquial. Sin embargo, existe una desconexión entre las vías internas que surgen a través de esta avenida, principalmente por la falta de regularización de las mismas, por lo que estas presentan una falta de acceso a servicios básicos e infraestructura barrial, que no llega a cubrir la actual demanda por el crecimiento poblacional de los últimos años (PDOT San Antonio, 2024).

A esto se suma el deterioro progresivo del espacio público en el mismo corredor, especialmente en su tramo tipo bulevar, que, si bien debería funcionar como articulador barrial y espacio de encuentro, ha sido gradualmente subordinado a lógicas funcionales y comerciales. Esta transformación limita su capacidad de integrar a la comunidad, debilitando el tejido urbano, reduciéndolo a una franja de tránsito con bajo potencial de permanencia y apropiación social.

Figura 8. Estado actual de la Av. Equinoccial en diferentes tramos



Fuente: Elaboración propia

En consecuencia, surgen nodos de aglomeración que evidencian esta fragmentación a lo largo de la Av. Equinoccial, cuyo papel se ha visto desplazado por intereses comerciales, más no por un desarrollo en función de las necesidades de la población, desplazando incluso el fin turístico y el goce estético a una zona privada que se deslinda de la conexión que pretende generar (Nieto, 2018).

Pese a que el Plan de Uso y Gestión de Suelos de Quito (2024) permite dentro de la avenida la ocupación de varios tipos de usos al ser una zona de expansión, no existe un equilibrio entre los usos de suelo que permitan una cohesión espacial que integre comercio, vivienda, cultura e infraestructura social, por lo que la degradación de la Av. Equinoccial y su fragmentación espacial se ve evidenciada en los sistemas morfológicos, sociológicos e ideológicos, donde la relación entre objeto y sujeto no permite conectar al espacio construido con la dialéctica del espacio (García, 2016)

La falta de una infraestructura de espacio público que logre incorporar todas las necesidades socioespaciales se debe a que la estandarización del espacio reduce la adaptabilidad de su forma al modo de producción social que tiene su propio espacio y tiempo, variando su entorno durante el curso del día. El poco entendimiento de la realidad cotidiana fortalece a la subutilización de esta red articuladora de la organización colectiva de la parroquia, mientras es, a la vez, segregadora de los espacios que dependen de esta vía (Morales, 2019).

A pesar de la extensa normativa local orientada a garantizar la equidad territorial, la planificación vigente en San Antonio reproduce formas de segregación y acceso desigual al espacio público. Los marcos regulatorios reconocen la importancia de integrar el territorio, pero sus mecanismos terminan privilegiando el desarrollo comercial

por encima de las necesidades sociales (Ramírez, 2023).

Esta desconexión se materializa en la Av. Equinoccial, donde el bulevar presenta una estructura desarticulada, sin conexión formal con las calles secundarias, con un uso de suelo desordenado y nodos comerciales carentes de identidad urbana (PDOT San Antonio, 2024). La poca adaptabilidad del espacio público frente a las dinámicas locales refuerza la fragmentación, no solo a nivel físico, sino también simbólico.

Si bien a primera vista el eje de la Av. Equinoccial, por el goce óptico que ofrece la monumentalidad de su principal atractivo turístico, puede parecer visual y estéticamente ordenado, la experiencia cotidiana a lo largo del espacio muestra una dinámica más compleja (Nieto, 2014). En base a la filosofía platónica de que no todo lo visible es verdadero, pues esta es solo una apariencia que oculta realidades más profundas, este corredor terciario evidencia una contradicción entre su forma física y su actual función.

A pesar del valor simbólico y cultural que posee San Antonio de Pichincha para lograr resignificar los espacios públicos dentro de su territorio, la dimensión cultural ha pasado a un segundo plano cuando hablamos de planificación urbana, dejando de lado su valor como esencial potenciador de cambio y desarrollo (Ruiz, 2019).

La cultura en San Antonio de Pichincha ha sido objeto de mercantilización donde se aprecia su valor como producto más que un proceso histórico de su propio contexto, desvinculándola del sentido comunitario y social. Debido a esto, el espacio público que se encuentra dentro de la Av. Equinoccial, que presenta un diseño que no es adaptable a la experimentación cultural —entendiendo a la cultura como un conjunto de prácticas la vida hu-

mana que acompaña al individuo en su proceso de autorrealización configurando la singularidad de un contexto— desvincula la avenida, fragmentando la cohesión socioespacial de la parroquia, que depende de esta para su producción (Echeverría, 2001).

Lefebvre (2000) coincide en que una planificación urbana que se basa en la eficiencia económica y funcional tiende a borrar o invisibilizar formas de vida comunitarias que se manifiestan dentro de la ciudad, produciendo una desigualdad entre la materialidad de la ciudad, que llega a ser una envoltura siempre presente, con la forma social de lo urbano, concebida en la cotidianidad del espacio y donde se mantienen en vigencia las actividades socioculturales (Eljuri, 2025).

En el proceso de renovación urbana, espacios como la Av. Equinoccial, que presenta una concentración de usos comerciales, pero una profunda ausencia de espacios de permanencia, apropiación colectiva y potenciación cultural entra en una degradación espacial al no tomar en cuenta la evolución simbólica y comunitaria local. En este sentido, la degradación no solo se limita al deterioro físico, sino que empieza a perder el significado y la ideología del territorio y la separación entre la forma visible del espacio y su experiencia vivida (Carrión, 2021).

Ante este modelo urbano que fragmenta la relación con el espacio público, excluyendo y silenciando lo comunitario a favor del desarrollo formal del capital, emergen los contraespacios como una experiencia local de resistencia y re-imaginación de las formas de habitar lo público en defensa de una organización colectiva, resultado de la experiencia vivida (Lefebvre, 2000). Esta práctica no solo se ha limitado a ocupar vacíos físicos, sino que se reproducen desde las actividades cotidianas, pues al no encontrar un espacio formal su estrategia espacial em-

plea una re apropiación del espacio para su realización.

La parroquia de San Antonio de Pichincha presenta vacíos críticos en la planificación cultural y territorial, que inciden directamente en la cohesión social y la calidad de vida de su población. El Plan de Desarrollo y Ordenamiento Territorial de Pichincha (2023 - 2024) reconoce la desvalorización de las manifestaciones culturales, la pérdida de memoria colectiva y la falta de infraestructura adecuada para el desarrollo artístico local. Estas carencias no solo limitan la expresión cultural, sino que también debilitan los vínculos simbólicos y comunitarios, afectando el sentido de pertenencia e identidad territorial.

Por otro lado, el Plan de Uso y Gestión del Suelo de Quito (2024), aunque enfocado en el desarrollo sostenible, impone restricciones normativas —como la zonificación rígida, tamaños mínimos de lote y alturas máximas— que dificultan el aprovechamiento cultural y comunitario de espacios subutilizados en zonas periurbanas como San Antonio. Esta normativa tiende a reproducir modelos de ocupación excluyentes, alejados de las prácticas culturales reales de los habitantes.

Frente a esta desconexión entre planificación normativa y prácticas territoriales, se vuelve urgente resignificar el corredor terciario de la Av. Equinoccial como un espacio de integración cultural, artística y comunitaria. La pertinencia de esta investigación radica en su capacidad de proponer lineamientos que activen el espacio público desde una lógica simbólica, promoviendo formas de habitar más inclusivas, arraigadas y sostenibles en contextos periféricos que hoy se encuentran invisibilizados por el urbanismo tecnocrático.

1.2 Objetivos

1.2.1. Objetivo general

Proponer lineamientos urbanos sostenibles para la revitalización de la Av. Equinoccial en San Antonio de Pichincha.

1.2.2. Objetivos específicos:

- Diagnosticar el sector de la Av. Equinoccial en San Antonio de Pichincha a través del análisis del Modelo Territorial Actual y el Plan de Uso y Gestión de Suelo.
- Generar estrategias de intervención urbana mediante la evaluación de normativa referente a la recuperación del río Monjas, Infraestructura verde azul, plan de acción climática y Barrios Verdes y Prósperos.
- Identificar el Modelo Territorial Deseado propuesto por el PDOT de San Antonio generando diagramas para la revitalización urbana

1.3 Fundamentación Teórica

Tabla 1. Cuadro de fundamentación teórica nivel MACRO

Nivel	Tema	Subtema	Definición	Referencias
MACRO	1. Ciudades Sostenibles	1.1 Sostenibilidad urbana	Modelo de ciudad que articula lo ambiental, lo social y lo económico desde el derecho colectivo a un entorno urbano justo, integrado y habitable.	Bonilla (2006), Sánchez Rodríguez & Bonilla (2007), Harvey (2008), Carrión (2021)
		1.2 Modelos de ciudad sostenible	Propuestas de ordenación urbana que buscan reducir desplazamientos y aumentar la proximidad funcional, pero que requieren ser contextualizadas críticamente según realidades locales.	Jenks, Burton & Williams (1996), Moreno (2020), Rueda (2012), Peralta (2020)
		1.3 Indicadores urbanos y desigualdad territorial	Herramientas utilizadas para medir la sostenibilidad de una ciudad que, si no incorporan variables sociales y simbólicas, pueden reproducir formas de exclusión y fragmentación urbana.	Peralta (2020), ONU-Hábitat (2020), Vitoria-Gasteiz (2010)
	2. Planificación urbana	2.1 Uso de suelo y normativa tecnocrática	Como herramienta de ordenamiento territorial, responde a estructuras de poder y, bajo la globalización, adopta una lógica funcional subordinada al capital, desplazando lo social.	Castells (1972), De Mattos (2010)
		2.2 Revitalización urbana como herramienta de planificación	La revitalización urbana busca reactivar zonas degradadas del tejido urbano mediante intervenciones físicas, sociales y simbólicas que fomenten la inclusión y sostenibilidad.	Nieto (2014)

Fuente: Elaboración propia

Tabla 2. Cuadro de fundamentación teórica nivel MESO 1

MESO	3. Producción del espacio	3.1 Producción del espacio social	El espacio (social) no es un contenedor neutro sino un producto (social) que refleja relaciones de poder, economía y simbolismo, donde este es percibido, concebido y vivido.	Lefebvre (1974), Rossi (1978)
		3.2 Percepción del espacio social	El espacio no es solo una estructura geométrica objetiva, sino una vivencia que se articula con el cuerpo, la afectividad y la experiencia de habitar.	Foucault (2003)
		3.3 Fragmentación y expansión urbana	El crecimiento urbano descontrolado genera una fragmentación socioespacial que debilita la cohesión y la identidad del territorio	Carrión (2021), Jacobs (1961)
		3.4 Producción social de los corredores terciarios	Son formas de producción espacial desde lo vivido y lo cotidiano, que escapan a la lógica normativa y tecnocrática.	Lefebvre (1974), Morales (2019), Pradilla (2004)
	4. Corredores terciarios	4.1 Espacio público	El espacio público no es un vacío neutral, sino una construcción conflictiva y simbólica, donde se disputan sentidos y se visibilizan relaciones de poder.	Delgado (2011)
		4.2 Corredores terciarios	Los corredores terciarios actúan como ejes de articulación territorial, dinamizando nuevas centralidades urbanas a partir de sus relaciones con el espacio público.	Pradilla (2004), Morales (2019)
		4.3 Estandarización espacial	La estandarización espacial, producto de la eficiencia funcional, diluye las identidades locales y despoja al espacio de su carácter singular.	Koolhaas (2022)

Fuente: Elaboración propia

Tabla 3. Cuadro de fundamentación teórica nivel MESO 2

MESO	5. Cultura e identidad urbana	5.1 Cultura e identidad urbana	La cultura urbana comprende los modos de vida, representaciones simbólicas e identidades construidas colectivamente que se inscriben en el espacio urbano.	Milla Villena (1983), Bourdieu (1997), Echeverría (2000)
		5.2 Apropiación simbólica del espacio	Ocurre cuando los actores resignifican lugares a través de prácticas culturales, afectivas o políticas, rompiendo con el uso previsto institucionalmente.	Cuvi (2022), Mundana (2025), Ruiz (2019), Vázquez (2023)
		5.3 Expresiones culturales urbanas	Las expresiones culturales urbanas permiten construir territorialidades alternativas que desafían las lógicas hegemónicas del espacio urbano	Ruiz (2019), Cuvi (2022), Vázquez (2023)
		5.4 Contraespacios	Surgen como respuesta a los espacios dominantes, a través de prácticas que subvierten el orden espacial establecido y proponen nuevas formas de habitar.	Lefebvre (2001)

Fuente: Elaboración propia

Tabla 4. Cuadro de fundamentación teórica nivel MICRO

MICRO	6. Casos comparativos	6.1 Corredores terciarios en Ciudad de México	En el caso del Valle de México, los corredores terciarios han generado nuevas centralidades urbanas a partir de dinámicas comerciales y sociales descentralizadas.	Pradilla (2004)
		6.2 Corredores ferroviarios en Buenos Aires	Los antiguos corredores ferroviarios en Buenos Aires han sido transformados en ejes culturales y territoriales a partir de procesos de reapropiación urbana.	Herzer (2008)
		6.3 Elevado Minhocão en São Paulo	El Minhocão ha sido resignificado por los movimientos ciudadanos como un espacio simbólico de resistencia y memoria colectiva frente a la fragmentación urbana.	Sokolov (2025)

Fuente: Elaboración propia

1.3.1. Sostenibilidad urbana y el nuevo modelo de ciudad

La teoría de la ciudad sostenible surge como respuesta ante los impactos negativos que el modelo de urbanización contemporáneo, marcado fuertemente por el crecimiento descontrolado y desorganizado de las ciudades, la fragmentación territorial y la sobre explotación de recursos. En este contexto, la sostenibilidad urbana no se limita a lograr una eficiencia ambiental, implica también a una transformación profunda de la manera en que se concibe y se planifica el entorno urbano (Peralta Arias, 2020).

Según Jenks, Burton y Williams (1996), la planificación urbana sostenible debe entenderse como una forma de urbanización que, además de reducir la huella ecológica de los procesos urbanos, promueve la equidad social y garantiza una mejora en la calidad de vida para las generaciones presentes y futuras.

Figura 9. Estructura de la ciudad de los 15 minutos



Fuente: Moreno et. al. (2025)

Este enfoque implica repensar la ciudad desde una escala más cotidiana, no solo planificando con eficiencia, sino de enfatizar lo esencial. Modelos como la ciudad de los 15 minutos (Moreno et al., 2021) ilustran como la sostenibilidad se traduce en beneficios socioespaciales como proximidad urbana, tiempos habitables y una menor dependencia del automóvil. De esta manera, las ciudades no solo reducen su huella, sino que mejora integralmente como se vive dentro de ellas.

De esta manera, Rueda (2012) propone que las ciudades sostenibles deben entenderse como un organismo vivo, cuyo metabolismo debe funcionar en equilibrio con su entorno. De este modo, todas las actividades y fenómenos que se realicen dentro de ella son claves para el mejoramiento o el deterioro de las ciudades. Debido a esto, las ciudades sostenibles se transforman desde lo cotidiano, más allá de la planificación tecnocrática en la que se basa la expansión urbana contemporánea.

1.3.2. Planificación urbana sostenible

La planificación urbana ha sido tradicionalmente concebida como un instrumento técnico y neutral para ordenar el crecimiento de las ciudades. Sin embargo, distintas corrientes críticas han cuestionado esta mirada, al evidenciar que la planificación no puede separarse de las estructuras sociales, económicas y políticas que la condicionan (Jacobs, 1964).

Castells (1972) plantea que la ciudad y su ordenamiento deben ser entendidos como una expresión tangible de las relaciones de poder. Desde su perspectiva, la planificación urbana no es un acto aislado de diseño territorial, sino una herramienta que reproduce las lógicas del sistema capitalista, en tanto organiza el espacio en función de

la reproducción de la fuerza de trabajo, el consumo colectivo y el control social. De esta forma, la planificación influye activamente en la estructuración de desigualdades espaciales.

Complementariamente a esta postura, desde una perspectiva latinoamericana, De Mattos (2010) profundiza en que los procesos de globalización transforman profundamente las formas de planificar el territorio, debido a esto, el mismo ha dejado de ser un organismo cohesionado pasando a ser un nodo funcional basado en las exigencias del mercado y la rentabilidad urbana relegando las dinámicas sociales del territorio.

Figura 10. Fragmentación urbana en Sao Paulo



Fuente: Vieira Tuca, 2004

Desde esta perspectiva podemos entender que la planificación, lejos de ser una herramienta de integración, actúa como un mecanismo que sigue profundizando la fragmentación y desigualdad espacial (De Mattos, 2010).

Dentro de las nuevas estrategias de planificación aparece la revitalización urbana, que surge como una herramienta para intervenir en sectores deteriorados o marginados de la ciudad, no solo mejorando físicamente su entorno, sino reconfigurando su tejido socioespacial (Carrión & Cepeda, 2021).

Nieto (2014) propone entender la revitalización como un proceso de reprogramación simbólica del espacio, donde se actualizan sus usos, se resignifican sus formas y se redefine su valor colectivo. Este tipo de intervención puede tener un enorme potencial transformador si parte de las necesidades, memorias y dinámicas sociales del territorio, sin embargo, estos procesos han sido impulsado por intereses que priorizan el valor inmobiliario sobre el fortalecimiento comunitario.

Carrión (2021) advierte que, bajo esta lógica, los procesos de revitalización tienden a operar como un mecanismo de gentrificación encubierta, pues mejora visualmente el espacio, llenándolo de infraestructura monopolista, pero desplaza a quienes le dan un valor simbólico diario, contribuyendo a la fragmentación espacial en relación del espacio concebido y vivido (Lefebvre, 1974).

Figura 11. Fragmentación simbólica en el espacio público: infraestructura moderna y ausencia de permanencia.



Fuente: Elaboración propia

Revitalizar, en este sentido, no debería significar borrar las huellas del pasado o imponer nuevas formas de habitar desde arriba, sino crear condiciones para que los propios habitantes reconfiguren su entorno desde el arraigo, la memoria y el deseo colectivo (Carrión & Cepeda, 2021).

1.3.3. Producción social del espacio

Comprender el espacio como una producción social implica reconocer que no se trata de un soporte físico geométrico donde se desarrolla la vida urbana, sino que esta es atravesada por relaciones más complejas de poder, colectivas y de significación simbólica (Lefebvre, 1974). Desde esta perspectiva el espacio no es neutro ni se produce de la misma manera, sino que se da a partir de la producción de prácticas cotidianas y de experiencias simbólicas del habitar.

Lefebvre (1974) plantea que el espacio se genera a partir de tres dimensiones separables: lo percibido — dentro de la dimensión mental, vinculado al uso cotidiano — lo concebido — en la dimensión física, relacionado con la planificación y la producción técnica — y lo vivido — dentro de la dimensión social, su vivencia kinestésica dentro del entorno —. Se entiende al espacio como un conjunto de variables que se producen a través de la forma de habitar dentro del entorno material.

Tabla 5. Triada de la producción del espacio según Lefebvre (1974)

Dimensión	Definición	Aspectos clave
<i>Espacio percibido (Prácticas espaciales)</i>	Engloba la producción y reproducción de lugares específicos y conjuntos espaciales propios de cada formación social. Asegura la continuidad y cohesión en el seno de una sociedad.	Uso cotidiano del espacio, prácticas sociales.
<i>Espacio concebido (Representaciones del espacio)</i>	Vinculado a las relaciones de producción y al orden impuesto a través de conocimientos, signos, códigos y estructuras planificadas.	Planificación, representación técnica, control institucional, ideología dominante.
<i>Espacio vivido (Espacios de representación)</i>	Expresa simbolismos ligados al arte, la vida social subterránea y las dimensiones subjetivas y sensibles del espacio.	Afectos, símbolos, arte, cultura popular, subjetividad, apropiación.

Fuente: Elaboración propia (2025)

Desde una interpretación fenomenológica, Foucault (2003) contribuye esta comprensión destacando que el espacio no se manifiesta como una estructura vacía, sino como una vivencia atravesada por percepciones, símbolos y corporalidades. En base a este análisis existencial, el espacio se manifiesta en el cuerpo y se experimenta a través de lógicas simbólicas que no responden siempre al aspecto geométrico o funcional del mismo, pues, según Foucault (2003):

“En la experiencia vivida originaria, el espacio no se ofrece como estructura simple y rígida, sino que se atraviesa en sus coloraciones y sus contenidos masivos “ (p. 97).

La espacialidad, desde este sentido es una experiencia configurada desde la relación entre el cuerpo y el entorno, se despoja de una noción abstracta para inscribirse en la realidad del sujeto, donde este es el eje central de la construcción del espacio, donde su manifestación kinestésica puede ser vivida de diferente perspectiva.

Desde lo arquitectónico, Aldo Rossi (1978) profundiza en esta mirada al proponer que la ciudad debe entenderse como un artefacto colectivo, construido históricamente a partir de la acumulación de formas, usos y significados. No se trata solo de estructuras físicas funcionales, sino de espacios donde se sedimentan memorias, afectos y modos de vida. La morfología urbana —sus trazos, plazas, vacíos y repeticiones— expresa la continuidad de una comunidad más allá del tiempo lineal. Cada rincón, cada objeto arquitectónico, lleva consigo una carga simbólica que habla de lo que la ciudad fue, es y desea ser.

Figura 12. Chosen site - Paul Klee (1927)



Fuente: Kunstkopie, s.f.

Esta lectura conjunta permite comprender que la configuración urbana no es el resultado de decisiones puramente técnicas. Al contrario, está atravesada por procesos sociales y simbólicos que pueden incluir apropiación y resistencia, así como exclusión, marginalidad y desigualdad. De esta manera, la fragmentación urbana surge como fenómeno generado por una ruptura entre la conexión de un sentido colectivo, la manifestación espacial y la distribución desigual del espacio (Jacobs, 1964).

El crecimiento urbano descontrolado ha generado procesos de fragmentación territorial que agudizan las desigualdades y debilitan la cohesión urbana. En muchos contextos latinoamericanos, las ciudades se expanden sin una estructura clara, promoviendo una urbanización dispersa y segmentada que responde más a intereses privados que a una lógica de integración social (Carrión, 2021). Esta forma de crecimiento tiende a desconectar a las comunidades de los servicios, el espacio público y las oportunidades económicas.

En este sentido, Jacobs (1961) cuestiona los modelos urbanos modernos que priorizan la zonificación rígida y la separación funcional del espacio, señalando que estas estrategias tienden a debilitar la diversidad y la vitalidad de la vida urbana. Lo urbano no puede reducirse a su eficiencia técnica, sino que debe entenderse como un sistema vivo, donde la mezcla de usos, la escala humana y la interacción cotidiana son fundamentales para construir cohesión social.

Carrión (2021) refuerza esta crítica, desde el contexto latinoamericano, advirtiendo que la expansión urbana sin una planificación integradora ha intensificado la fragmentación territorial. Este tipo de crecimiento, impulsado por lógicas de mercado, genera ciudades segmentadas, donde el tejido urbano pierde continuidad y sentido

colectivo. Las áreas periféricas, lejos de consolidarse como espacios de encuentro, se transforman en bordes funcionales que rompen con la experiencia del habitar.

El espacio urbano no solo se produce desde la planificación, sino también desde el uso cotidiano, la necesidad y el conflicto. Como plantea Lefebvre (1974), lo vivido transforma el territorio más allá de lo concebido; y en esa transformación se generan espacios que, aunque invisibilizados por la normativa, condensan prácticas sociales activas, vínculos afectivos y formas de organización colectiva.

Esta mirada permite reconocer que, más allá de los esquemas normativos, existen dinámicas emergentes que también producen ciudad. En estas, el uso precede al diseño y a la norma. Desde allí, se abre la posibilidad de pensar otras formas de centralidad urbana, construidas desde lo común y no desde lo hegemónico (Pradilla & Pino, 2004).

1.3.4. Corredores terciarios

Los corredores terciarios se han consolidado como una tipología urbana emergente, especialmente en contextos de crecimiento periférico, comercio popular y centralidades alternativas. Para entender su dinámica es necesario revisar el papel del espacio público en la ciudad contemporánea, pues en ellos confluyen múltiples escalas, prácticas y actores, haciendo de lo cotidiano una forma de articulación social y territorial (Pradilla & Pino, 2004).

Delgado (2011) sostiene que un espacio público no puede entenderse como un ámbito físico indiferente, sino como un espacio donde se dan disputas simbólicas de

ocupación. Lejos de ser un espacio garantizado para todos, muchas veces opera como un mecanismo de control que restringe lo popular y lo informal. Carrión (2014) reafirma estas posturas al señalar que en muchas ciudades latinoamericanas el espacio público ha sido tratado como una vitrina de orden, mientras se limita la espontaneidad y se margina la diversidad de usos y apropiaciones.

Figura 13. Corredor terciario en Argentina



Fuente: El país, s. f.

En este contexto, los corredores terciarios se presentan como una forma urbana que desafía los modelos centro-periferia tradicionales. Pradilla (2004) y Morales (2019) plantean que estos corredores surgen en zonas de borde o transición, donde el comercio barrial, los servicios locales y la movilidad peatonal generan nuevas centralidades descentralizadas.

No son infraestructuras planificadas desde el Estado, sino espacios híbridos que articulan prácticas formales e informales, respondiendo a dinámicas sociales reales. Su

valor radica en que permiten conectar sectores históricamente fragmentados y consolidar identidades territoriales que escapan a las lógicas normativas (Morales, 2019).

Sin embargo, estos corredores también enfrentan tensiones. En este sentido, Koolhaas (2022) advierte que muchas intervenciones urbanas contemporáneas tienden a estandarizar el espacio bajo criterios de eficiencia, consumo y repetición formal. . Esta estandarización, impulsada por intereses inmobiliarios y económicos, donde el sujeto ya no es el usuario, sino un consumidor, borra las singularidades locales y debilita el sentido de pertenencia (Jacobs, 1964).

Pradilla (2004) también ha señalado que, en la búsqueda por “modernizar” la ciudad, se sacrifica la diversidad espacial en favor de una imagen homogénea, sin reconocer las prácticas culturales ni los modos de habitar existentes, constituyendo así a los corredores terciarios como meras vías de conexión o zonas de servicio, mas no como territorios cargados de memoria.

Figura 14. Carrera séptima en Bogotá



Fuente: El País, 2019

1.3.5. Cultura e identidad urbana

La cultura urbana no se reduce a lo visible o lo estético; es, ante todo, una forma de producir territorio, de inscribir sentido en el espacio y de consolidar identidades colectivas (Bourdieu, 1997). Desde esta perspectiva, el territorio no es un simple soporte físico, sino una dimensión simbólica donde se inscriben memorias, afectos y disputas.

Figura 15. Manifestaciones culturales dentro del espacio



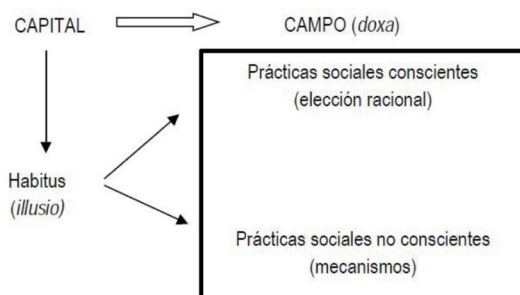
Fuente: Banco Interamericano de Desarrollo, 2020

Milla Villena (1983) plantea que la cultura se encuentra estrechamente ligada a las condiciones sociales e históricas del territorio, siendo el eje que da forma a la identidad y al sentido de pertenencia. Por su parte, Bourdieu (1997) mediante el *habitus*, explica cómo nuestras prácticas espaciales están guiadas por disposiciones culturales incorporadas, que se reproducen en la forma en que usamos y nos vinculamos con el entorno.

Echeverría (2000) aporta una mirada crítica al advertir cómo las lógicas del mercado y la tecnocultura han desdibujado las formas auténticas de lo cultural, imponien-

do modelos mercantilizados y desplazando su dimensión viva y cotidiana del espacio, mirando a la cultura desde un objeto meramente de consumo estético más no como una identidad intrínseca de las sociedades.

Figura 16. Esquema del habitus de Bourdeiu



Fuente: Martínez García, 2017

De esta manera, las manifestaciones culturales actualmente surgen como una respuesta viva ante estas tensiones de territorio, estas nacen desde la necesidad de habitar y narrar el espacio desde lo cotidiano (Vázquez, 2022). Es en esta interacción cotidiana donde emergen formas de apropiación simbólica, capaces de transformar territorios deteriorados en escenarios de identidad y pertenencia.

Cuvi (2022) analiza cómo estas expresiones aparecen cuando ciertos espacios permiten el encuentro, la permanencia o el cuidado compartido, y se activan mediante lenguajes como el arte urbano, el sonido o el cuerpo en movimiento. Vázquez (2022) destaca que las actividades culturales barriales operan como una pedagogía territorial silenciosa, visibilizando memorias colectivas,

capaz de sensibilizar desde el arte y la estética.

Tipán (2024) y Jácome (2024) refuerzan esta visión al destacar que las expresiones culturales populares producen territorialidades insurgentes. Ferias comunitarias, murales, eventos autogestionados o apropiaciones efímeras no solo dinamizan el espacio urbano, sino que desafían las lógicas de control, orden y productividad que impone el urbanismo hegemónico. Estas intervenciones, aunque pequeñas, generan vínculos afectivos y políticos que permiten a las comunidades reapropiarse de su entorno desde el deseo colectivo y la autonomía barrial.

Figura 17. Apropiación simbólica insurgente a través del arte urbano



Fuente: Ministerio de Cultura y Patrimonio, 2013

Desde esta perspectiva, Lefebvre (1974) introduce el concepto del *contraespacio* para referirse a los territorios que se oponen a la lógica espacial dominante. No se trata de espacios alternativos institucionalizados, sino de fragmentos, intersticios o fisuras urbanas donde los sujetos subalternos inventan nuevas formas de habitar.

Como plantea Jiménez (2025), estos espacios no buscan reconocimiento formal, sino preservar formas de vida, memorias y afectos que resisten a la estandarización del espacio urbano. Se trata de territorios construidos desde lo cotidiano, donde las prácticas habituales —como reunirse, compartir, jugar, sembrar, pintar o descansar— se convierten en formas de resistencia ante un modelo de ciudad que prioriza el orden, el consumo y la eficiencia. Estos fragmentos urbanos, aunque marginales, conservan un poder simbólico profundo: el de sostener formas de habitar que no se rinden a la lógica de la homogeneización.

1.3.6. Casos de estudio

1.3.6.1. Corredores terciarios en Ciudad de México

En su análisis sobre la expansión urbana en la Zona Metropolitana del Valle de México, Pradilla (2004) identifica la aparición de corredores terciarios como una respuesta a las dinámicas de fragmentación y descentralización funcional. Estos corredores, generalmente localizados en zonas populares, adquieren funciones de centralidad alternativa gracias a la presencia de comercio informal, redes de transporte local y equipamientos comunitarios emergentes.

Figura 18. Ambulantes en la Alameda Central frente al Palacio de Bellas Artes



Fuente: El Universal, 2025

Figura 19. Vista aérea corredor urbano Av. Insurgentes



Fuente: Shutterstock, 2023

1.3.6.2. Corredores ferroviarios en Buenos Aires

Herzer (2008) analiza cómo la transformación del Ferrocarril Mitre en el Corredor Verde del Oeste permitió integrar usos recreativos, culturales y comunitarios en una infraestructura antes marginal. Lo clave en este proceso fue la participación vecinal, que orientó el diseño hacia la inclusión barrial y la memoria territorial. A diferencia de proyectos puramente técnicos, este tipo de intervenciones pone en el centro las necesidades y deseos de los usuarios reales del espacio.

Figura 20. Parque lineal sobre la calle Díaz Vélez, Almagro



Fuente: Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires, 2022

1.3.6.3. Elevado Minhocão en Sao Paulo

El Elevado Presidente João Goulart, más conocido como Minhocão, es una autopista elevada construida en los años 70 en pleno centro de Sao Paulo, pensada bajo la lógica modernista del automóvil como protagonista del desarrollo urbano. Sin embargo, con el tiempo, el Minhocão se convirtió en un espacio rechazado por los habitantes del entorno debido a la contaminación, el ruido y la fragmentación que causaba. A partir de la década de 2010, surgieron múltiples iniciativas ciudadanas para reapropiar el corredor como espacio público.

Figura 21. Fila de turistas no High Line



Fuente: Paula Santoro, 2017

Tabla 6. Cuadro de síntesis de referentes

Caso	Ubicación y contexto	Tipo de intervención	Actores clave	Estrategias espaciales	Identidad urbana	Rol del espacio público
Corredores recierarios – CDMX	Zonas populares de la periferia en expansión de la ZMVM	Funcional / espontánea / económica	Comercio informal, transporte local, comunidad	Ocupación progresiva; centralidades alternativas; red local	Identidad barrial emergente; redes populares funcionales	Espacio como nodo económico y de movilidad; no planificado formalmente
Corredor Verde – Buenos Aires	Zona metropolitana en transformación de uso ferroviario	Participativa / cultural / comunitaria	Vecinos, colectivos barriales, municipio	Reconversión ferroviaria; diseño participativo; apropiación simbólica	Memoria territorial; inclusión barrial	Articulador de comunidad, cultura y recreación
Minhocão – São Paulo	Centro urbano fragmentado por infraestructura vial elevada	Reapropiación ciudadana / cultural	Colectivos urbanos, ciudadanía	Uso peatonal temporal; actividades culturales; presión social para cambio de uso	Resistencia urbana; simbolismo de reapropiación	Reconvertido en parque lineal informal; soporte de expresiones ciudadanas

Fuente: Elaboración propia, 2025

ETAPA 2
Diagnóstico

Tabla 7. Cuadro Metodológico

	FASE	ETAPA	INDICADORES	HERRAMIENTAS	RESULTADOS ESPERADOS
METODOLOGÍA DE INVESTIGACIÓN DE ENFOQUE MIXTO	FASE I: Diagnóstico	1. Análisis de Modelo Territorial Actual (MTA)	Problemáticas, potencialidades y desafíos de los ejes: <i>Quito:</i> - Hábitat, seguridad y convivencia ciudadana. - Trabajo, economía y producción. - Bienestar, derechos y protección social. - Movilidad sostenible - Territorio intercultural y ecológico - Gestión Metropolitana. <i>San Antonio:</i> - Sistema biofísico. - Sistema socio-cultural. - Sistema Económico y Productivo	PMDOT Quito. PDOT San Antonio. ArcGIS. Google Earth. Fotografías.	Mapas Coremas de análisis territorial de San Antonio de Pichincha y su contexto normativo
		2. Análisis de gestión del suelo	Clasificación y subclasificación del suelo, densidad poblacional, usos de suelo, tratamiento urbanístico, forma de ocupación, número de pisos, COS PB, lote mínimo, componente vial, etc.	PUGS Quito. ArcGIS. Illustrator. Fotografías.	
		3. Análisis normativo secundario	- Infraestructura verde-azul. - Lineamientos de recuperación de río Monjas. - Estrategias de acción climática. - Principios de barrios verdes y prósperos.	Ordenanza verde-azul. 10 principios de barrios verdes y prósperos. Plan especial río Monjas. Plan de acción climática Quito.	
	FASE II: Plan General	4. Modelo Territorial Deseado (MTD) con enfoque en corredores terciarios	- Relaciones funcionales y normativas del territorio. - Objetivos de Desarrollo del MTD. - Estrategias y escalas del MTD.	Normativa vigente (PUGS, PDOTs). ArcGis. Illustrator.	Esquema funcional y programático de corredor terciario. Matriz de relación espacial - funcional.
		5. Diagramas generativos para la revitalización urbana	- Relaciones espaciales a partir de categorías conceptuales	Referentes teóricos. Illustrator. Ilustraciones a mano.	Diagramas espaciales y conceptuales.
		6. Estrategias de diseño urbano para la Av. Equinoccial	- Criterios de intervención y organización espacial articuladores de funciones urbanas con dinámicas sociales y culturales	AutoCAD Illustrator Bocetos a mano Photoshop	Propuesta conceptual de intervención urbana. Zonificación.
	FASE III: Producto Final	7. Lineamientos urbanos sostenibles	- Estructuración del proyecto. - Lineamientos por componentes o ejes.	AutoCAD ArcScene Photoshop Illustrator	Propuesta final de lineamientos urbanos sostenibles.

Fuente: Elaboración propia, 2025

Diagnóstico

2.1 Información General

Tabla 8. Título de la tabla

Tipo de Proyecto	Propuesta Innovadora
Línea de investigación	1. Sistemas Territoriales (EUT Estudios Urbanos Territoriales)
Áreas de Investigación:	Av. Equinoccial, San Antonio de Pichincha, Quito.
Delimitación Temporal:	2025

Fuente: Nombre de la fuente o autor

2.2 Introducción a la metodología

La metodología para este trabajo responde a un enfoque mixto (Hernández Sampieri et al., 2014), estructurado en tres fases secuenciales que integran diagnóstico, plan general y propuesta urbana. Esta estructura permite abordar el territorio en distintos niveles de análisis para combinarlas con herramientas que permitan construir un proceso coherente de lectura, interpretación, proyección y transformación urbana.

La Fase I, de carácter exploratorio, tiene como objetivo comprender las condiciones actuales del sector de

estudio a través del análisis de los Modelos Territoriales Actuales (MTA) que definen el estado actual de San Antonio de Pichincha desde una escala parroquial a una metropolitana.

Se analiza las lógicas de ocupación del suelo, así como el marco normativo secundario vigente dentro del DMQ, Como resultado, se elaboran mapas, coremas y representaciones que permitan entender conflictos, tensiones y potencialidades.

Para la Fase II, correspondiente al General, traduce el diagnóstico previo en criterios y lineamientos para el diseño y revitalización de la Av. Equinoccial. Primero, se formula un Modelo Territorial Deseado (MTD) derivado del concurso C40, integrando las relaciones normativas con el contexto territorial y sus necesidades.

De este modelo se desprenden diagramas, estrategias y lineamientos que evidencian las variables morfológicas y programáticas y como se vinculan con las dinámicas sociales y urbanas. En base a esto se generan estrategias puntuales para la revitalización sostenible de la Av. Equinoccial.

Finalmente, la Fase III, la Propuesta, consolida la intervención urbana a través del diseño urbano. Se desarrollan los lineamientos anteriormente propuestos y se traduce el proyecto en representaciones gráficas y técnicas, permitiendo comunicar la propuesta en términos espaciales con una visión real del lugar intervenido.

Como menciona DeMattos (2010), el espacio urbano no se construye desde lo abstracto, sino desde la relación entre lo simbólico, social y político. Por ende, el desarrollo de estas tres fases tiene una relación simbiótica que permite entender la realidad socioespacial más allá de

una secuencia técnica para poder consolidar propuestas con coherencia ante las complejidades urbanas.

2.3 Desarrollo metodológico

2.3.1. Modelos Territoriales Actuales

2.3.1.1. Quito: Problemáticas, Potencialidades y Desafíos

A) MTA Hábitat, seguridad y convivencia ciudadana

El crecimiento urbano del DMQ ha provocado una expansión desordenada hacia el suelo rural, generando asentamientos en zonas que no cuentan con cobertura de servicios básicos, aumentando el riesgo socioambiental en estas periferias. A esto se suma el incremento de la violencia y los delitos dentro de la ciudad con el incremento de GDOs, lo que influye aún más en el crecimiento de la brecha del tejido social y el mejoramiento integral de la ciudad.

Figura 22. Robo armado en Quito.



Fuente: El Telégrafo, 2022

Sin Embargo, existen potencialidades importantes como la diversidad intergeneracional dentro del territorio, la posibilidad de implementar energías limpias y la articulación entre zonas productivas y el hipercentro. El desafío principal radica en revertir la segregación física y social mediante intervenciones que mejoren el hábitat y fortalezcan la infraestructura urbana de la ciudad.

B) MTA Trabajo, economía, productividad, emprendimiento e innovación / Bienestar, derechos y protección social

Dentro de la economía de la ciudad se evidencia una alta informalidad lo que deriva en desequilibrios ambientales y sociales. A nivel de bienestar, persisten deficiencias en la cobertura de servicios básicos y una mala localización de proyectos sociales, casi nulos en varios sectores del DMQ. Sin embargo, las oportunidades de emprendimiento local pueden plantearse como una oportunidad de fortalecimiento.

C) MTA Movilidad sostenible

Quito mantiene un sistema de movilidad priorizado al automóvil, con una fuerte dependencia al transporte privado, evidenciando una escasa infraestructura para medios de transporte alternativos y colectivos, pues los medios de transporte público no garantizan cobertura ni calidad suficiente, especialmente en zonas periféricas, mientras que en zonas como el hipercentro la congestión por el tráfico vehicular incrementa cada día.

La implementación del Metro y la creciente demanda de ciclovías y transportes alternos representan una oportunidad de construir un modelo de movilidad más sostenible, garantizando una accesibilidad equitativa a través de una red multimodal de transporte y viario público.

Figura 23. Metro de Quito se dirige hacia la estación El Labrador.



Fuente: Primicias, 2024

D) MTA Bienestar, derechos y protección social

La carencia en la falta de servicios y la desigual distribución del bienestar en las periferias se suman a una débil articulación de zonas de cuidado y bienestar, afectando la calidad de vida de los grupos más vulnerables. El DMQ ha reconocido la necesidad de resignificar la ciudad desde una perspectiva comunitaria impulsando entornos seguros y servicios accesibles con espacios públicos que activen la inclusión social.

E) MTA Territorio intercultural y ecológico

La actual expansión urbana de la ciudad hacia las periferias afecta ecosistemas estratégicos del DMQ como el río Monjas, actualmente el segundo río más contaminado

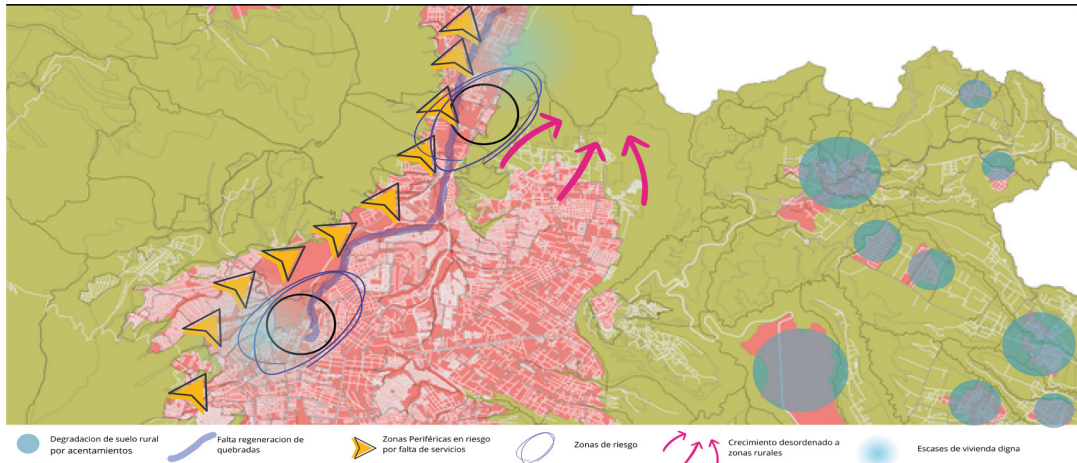
de la ciudad, así como zonas rurales con un alto valor ambiental. La planificación formal aún no reconoce la diversidad cultural y ecológica ni las articula con los usos urbanos.

La presencia de poblaciones multiculturales e intergeneracionales, así como los planes especiales de restauración hídrica ofrecen una base para un territorio mejor integrado, reconociendo lo saberes locales y los valores de los ecosistemas para el beneficio de la calidad de vida en la ciudad.

E) MTA Gestión Metropolitana

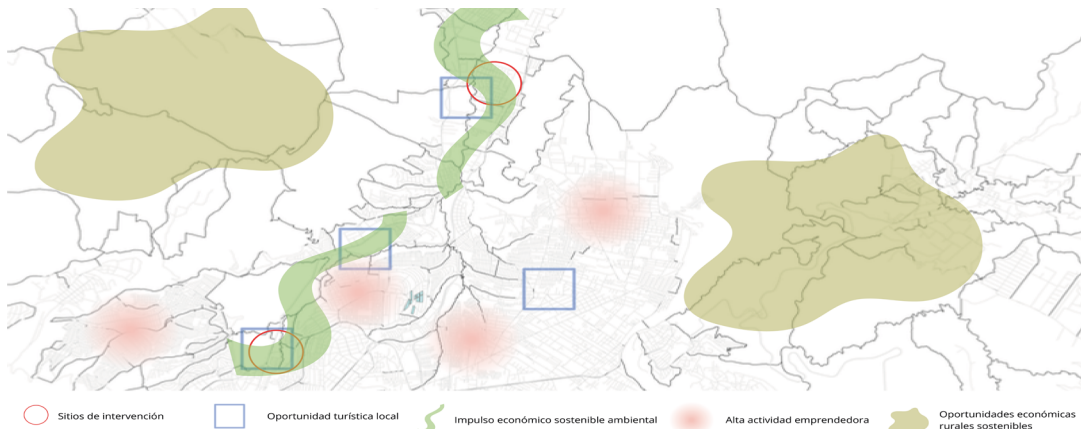
La fragmentación urbana entre la centralidad y las periferias del DMQ continúan sin una integración funcional, provocando una fragmentación del tejido social que limita la acción y planificación de actores externos. El desafío está en generar un modelo de gobernanza que incluya a todas las esferas de la sociedad para construir una planificación multiescalar e intersectorial para el mejoramiento de barrios dentro de Quito.

Figura 24. Síntesis Eje 1: Hábitat, seguridad y convivencia ciudadana



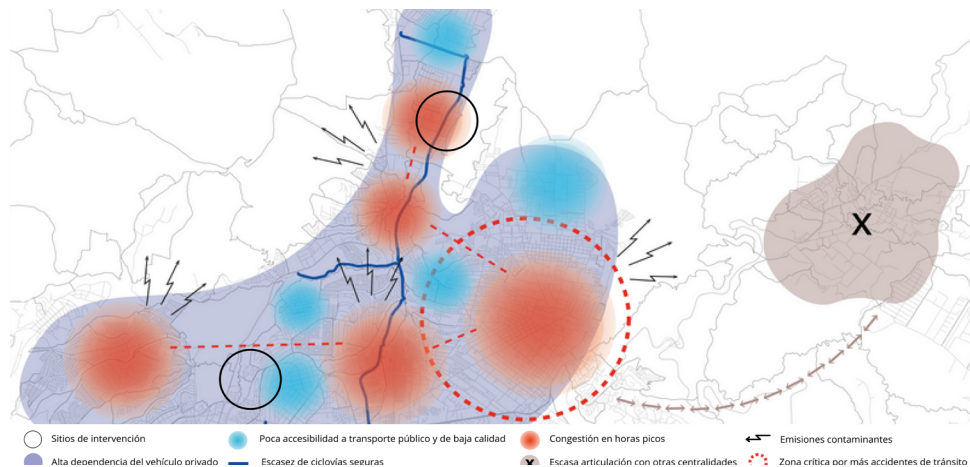
Fuente: Elaboración grupal para la clase de Planificación Territorial, 2025

Figura 25. Síntesis Eje 2: Trabajo, economía, productividad



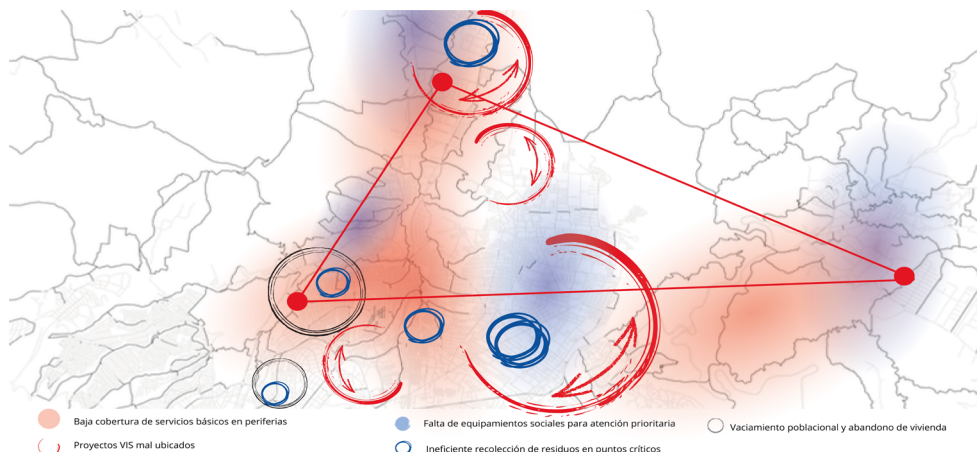
Fuente: Elaboración grupal para la clase de Planificación Territorial, 2025

Figura 26. Síntesis Eje 3: Movilidad sostenible



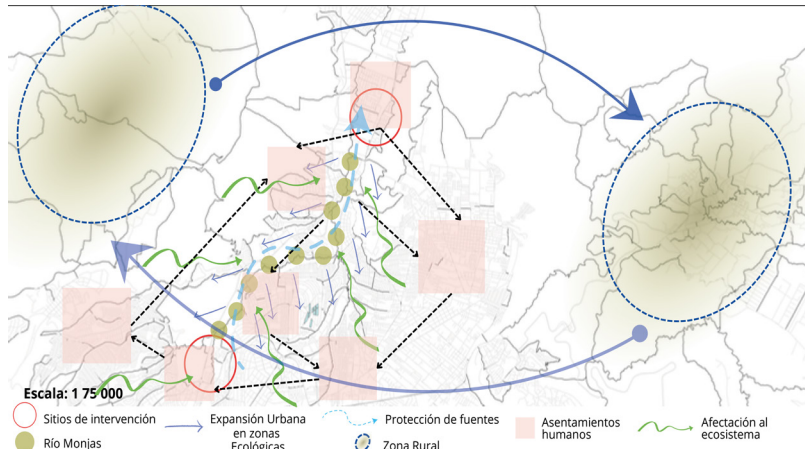
Fuente: Elaboración grupal para la clase de Planificación Territorial, 2025

Figura 27. Síntesis Eje 4: Bienestar, derechos y protección social



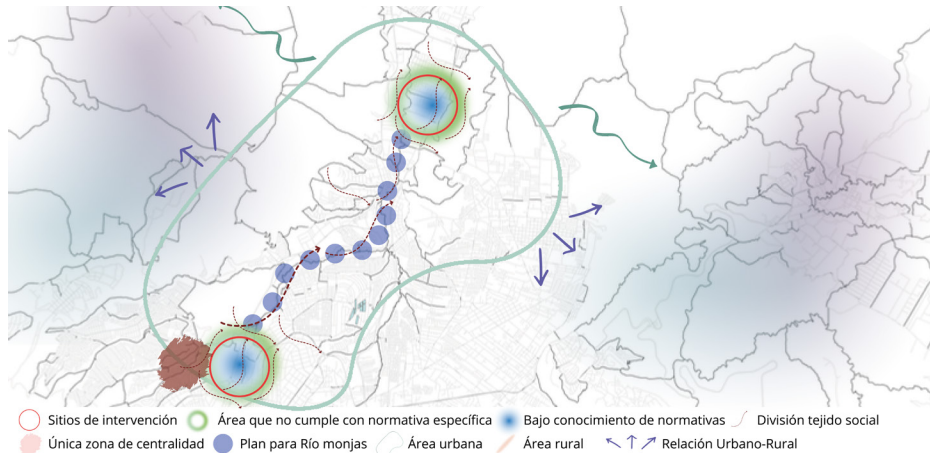
Fuente: Elaboración grupal para la clase de Planificación Territorial, 2025

Figura 28. Síntesis Eje 5: Territorio intercultural y ecológico



Fuente: Elaboración grupal para la clase de Planificación Territorial, 2025

Figura 29. Síntesis Eje 6: Gestión metropolitana



Fuente: Elaboración grupal para la clase de Planificación Territorial, 2025

2.3.1.2. San Antonio: Problemáticas, Potencialidades y Desafíos

A) MTA Sistema biofísico

Dentro de la parroquia de San Antonio de Pichincha se revelan un conjunto de condiciones y desafíos en las condiciones naturales contrastantes que configuran amenazas significativas para la sostenibilidad ambiental, así como inmensas potencialidades que beneficiarían turística y ambientalmente a la zona. El relieve predominante es una llanura de depósitos volcánicos con pendientes moderadas, generando una estructura de asentamiento de suelo tipo valle. Esto, sumado al clima árido y una cobertura vegetal discontinua dispone a una alta susceptibilidad a procesos de erosión y sedimentación (PDOT San Antonio, 2020).

La zona se encuentra atravesada por la cuenca del río Monjas y sus quebradas aledañas, que presentan altos niveles de contaminación, representando una de las amenazas más críticas del sistema biofísico de la parroquia. La contaminación hídrica, junto con el uso destinado a aguas servidas, erosión fluvial, uso no planificado de botaderos y la poca capacidad del colector contribuyen a agravar las consecuencias ambientales de la zona causando posibles enfermedades derivadas del uso de estas aguas.

En cuanto a suelos, se identifican condiciones de baja fertilidad en los suelos arenos francos que se encuentran en la zona (49%), limitando la actividad agropecuaria que depende del bajo porcentaje de suelo franco (12%) para su desarrollo que se ve afectado por el uso de las aguas servidas del río Monjas. A esto se suma la presencia de actividades extractivas en la zona, que dejan a su paso canteras ilegales abandonadas que aceleran el proceso

de degradación de la calidad del aire.

No obstante, dentro de la parroquia se encuentran importantes ecosistemas estratégicos como la Reserva Geobotánica Pululahua, el Bosque Siempre Verde Montano, el Bosque Protector Tanlahua, el Bosque Protector Flanco Oriental De Pichincha, etc. Estos ecosistemas funcionan como un servicio ambiental clave para la regulación hídrica y eólica, así como para la conservación de biodiversidad. Cerca del 40% del territorio es declarado como zona de protección y conservación, representando una ayuda valiosa para la planificación sostenible y la activación del eco turismo.

Figura 30. Bosques protegidos en San Antonio



Fuente: Elaboración propia






Esta dualidad compleja dentro de San Antonio entre riqueza ambiental y vulnerabilidad ecológica y territorial representa un desafío considerablemente grande para el mejoramiento de la calidad de vida dentro del sector, lo cual requiere de estrategias para el manejo integral de los riesgos que existen en la parroquia.

Figura 31. Mapa de tipología y clasificación del suelo en San Antonio de Pichincha



Fuente: Elaboración propia

Tabla 9. Vegetación Nativa de San Antonio de Pichincha

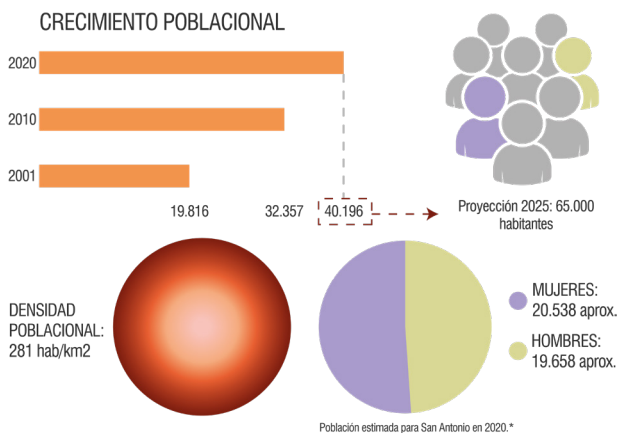
VEGETACIÓN DE SAN ANTONIO DE PICHINCHA	NOMBRE COMÚN	NOMBRE CIENTÍFICO	TIPO	Imagen
	Tuna de San Antonio y Calderón	Opuntia soederstromiana	Flora – cacto (patrimonial)	 <p>Fuente: iNaturalist (s.f)</p>
	Arrayán de Quito	Myrcianthes hallii	Flora – arbusto (patrimonial)	 <p>Fuente: La Barra Espaciadora (2024)</p>
	Lupino de páramo	Lupinus pubescens	Flora – leguminosa	 <p>Fuente: iNaturalist (s.f)</p>
	Iris albicans	Iris albicans	Flora – ornamental	 <p>Fuente: Observation.org (2009)</p>
	Tierra de niebla especies	bosques montanos (moss, epífitas)	Ecosistemas locales	 <p>Fuente: Wikipedia (2007)</p>

Fuente: Elaboración propia

B) MTA Sistema sociocultural

San Antonio de pichincha refleja un escenario complejo donde se entrelazan tensiones y limitaciones en la integración social y comunitaria, esto marcado por un crecimiento acelerado y no planificado de la población. La zona ha experimentado un aumento demográfico significativo, pasando de 19.816 habitantes en el año 2001 a un aproximado de 40.196 habitantes para el 2020 (INEC, 2010). Este crecimiento no planificado ha generado tensión en los servicios sociales y culturales locales, así como en la cohesión de la identidad barrial.

Figura 32. Crecimiento poblacional de San Antonio

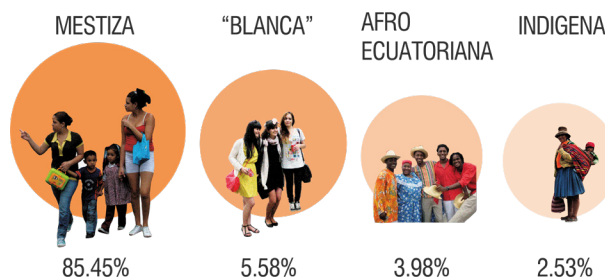


Fuente: Elaboración propia

La auto identificación técnica de la parroquia muestra una mayoría de población que se identifica como mestiza (85,45%), seguida por personas que se auto identifican “blancas” (5,68%), afroecuatorianas (3,98%) e indígenas (2,5%). Estos datos reflejan un proceso de invisibilización de las identidades originarias y afrodescendientes

presentes en el territorio, las cuales muestran la riqueza patrimonial, cultural e histórica dentro de la parroquia, vinculada fuertemente con pueblos ancestrales.

Figura 33. Auto identificación étnica en San Antonio

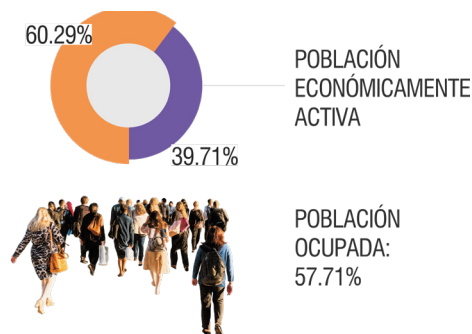


Fuente: Elaboración propia

La población presenta un escenario laboral marcado por la informalidad y la limitada generación de empleo digno. Según el PDOT de San Antonio (2020) el 60,29% de la población forma parte de la población económicamente activa, sin embargo, esta fuerza laboral se ve expuesta a empleos precarios, subempleo e inestabilidad laboral, asociada directamente con el comercio ambulante y oficios sin estabilidad contractual.

Dentro del ámbito educativo, la parroquia muestra indicadores positivos en términos de alfabetización (96%) y asistencia a la educación básica (95%), pero presenta dificultades en la continuidad de formación en niveles superiores, lo que se ve estrechamente relacionado con el acceso inequitativo a puestos de empleo digno, mostrando como reflejo una generación que no ha logrado completar estudios superiores.

Figura 34. Población económicamente activa en San Antonio



Fuente: Elaboración propia

Uno de los fenómenos que más preocupa a la población es el aumento de la violencia e inseguridad en los barrios. La falta de cobertura policial ha proliferado el incremento de robos a domicilios y robos menores no denunciados, así como la consolidación de grupos de delincuencia organizada dentro de la parroquia, así como el incremento de espacios de venta y consumo de drogas.

Figura 35. Robo en un sector de San Antonio



Fuente: El Comercio, s.f.

La situación se agrava con la desigualdad territorial que atraviesa San Antonio, donde los barrios periféricos carecen de servicios básicos adecuados y espacios seguros de encuentro comunitario, aumentando los niveles de pobreza, donde 3 de cada 10 personas se encuentran en situación de pobreza, aumentando los niveles de violencia intrafamiliar y de género. La violencia, más allá de la dimensión física, genera miedo y aislamiento dentro de los habitantes, ocasionando una profunda fragmentación espacial que dificulta la cohesión comunitaria.

La pandemia del COVID-19 ahondó las condiciones de vulnerabilidad, especialmente en personas mayores y personas con capacidades especiales, que se han visto vulnerables ante los cambios sociológicos y demográficos dentro del sector sin accesibilidad a programas estructurados de atención social (PDOT San Antonio, 2020).

Culturalmente, San Antonio posee un valioso bagaje patrimonial tangible e intangible, asociado con prácticas urbanas y ancestrales, fiestas populares y ritos vinculados con la cosmovisión andina. No obstante, una de las mayores dificultades dentro del sector es que estas manifestaciones culturales no han sido incorporadas dentro del tejido social de manera activa ni en la oferta turística de la zona, generando malestar entre actores culturales debido a las restricciones económicas y simbólicas que puede generar la cultura, impidiendo rescatar estas prácticas

Consecuentemente, otro de los principales retos es la pérdida del sentido de pertenencia hacia el territorio, especialmente en las poblaciones jóvenes y migrantes. Este fenómeno ha derivado en la disminución del capital social y cultural territorial y una desconexión de las formas de vida tradicionales, pues la gran mayoría de la población desconoce de estas prácticas. Si bien existen co-

lectivos culturales, estos operan de manera fragmentada y asilada de la institucionalidad, limitando su impacto.

Figura 36. Bailes de los Yumbos



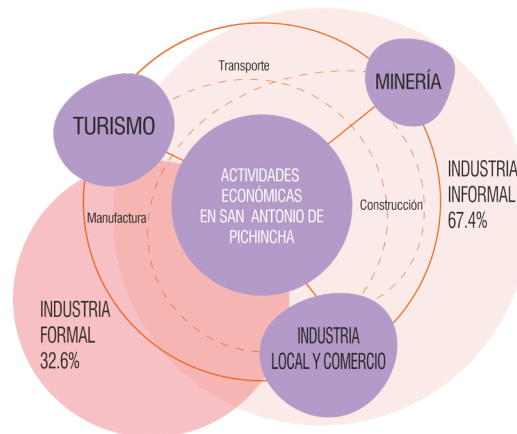
Fuente: Casa de las Culturas, 2020

C) MTA Sistema económico productivo

La frágil estructura económica de San Antonio se divide en tres aristas que son la base de la economía local: turismo, minería e industria local, donde alrededor del 67,4% de estas actividades son rurales o informales. El otro porcentaje restante le corresponden a la industria formal, en mayor parte ocupado por la manufactura, al transporte y la construcción, donde estas están relacionadas de igual manera en los tres ejes comerciales de la parroquia.

Según el PDOT de San Antonio (2020), la baja diversificación productiva y la escasa planificación de economía sostenible ha provocado que más del 50% del desarrollo económico se enmarquen dentro de la actividad económica informal o terciaria, haciendo que la realidad económica de la parroquia indique índices de precariedad aún mayor.

Figura 37. Fuentes de economía e industria en San Antonio de Pichincha

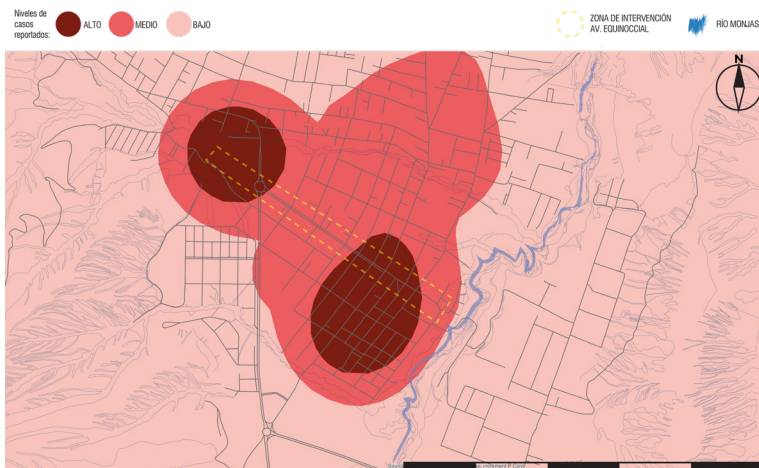


Fuente: Elaboración propia

La economía agropecuaria ha disminuido significativamente en los últimos años. Aunque el territorio cuenta con condiciones geográficas y climáticas favorables para su desarrollo, el estado de protección y conservación del suelo y el crecimiento urbano ha generado un abandono de las prácticas tradicionales de cultivo y un debilitamiento del tejido agrario local que carece de condiciones de salubridad y organización para su desarrollo.

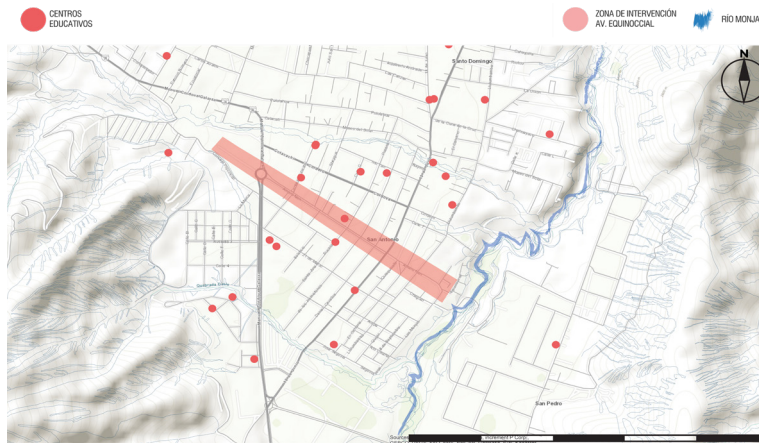
Como ya se ha mencionado, la precariedad e informalidad laboral es una de las problemáticas más graves identificadas en la zona. La falta de empleo digno y capacitación técnica ha generado la búsqueda de ingresos a través de estos mecanismos. Sin embargo, existen elementos que no han sido integrados dentro de la planificación económica, como el turismo comunitario, la revalorización del patrimonio productivo y la economía popular que pueden fortalecer el desarrollo local.

Figura 38. Niveles de violencia intrafamiliar en San Antonio de Pichincha



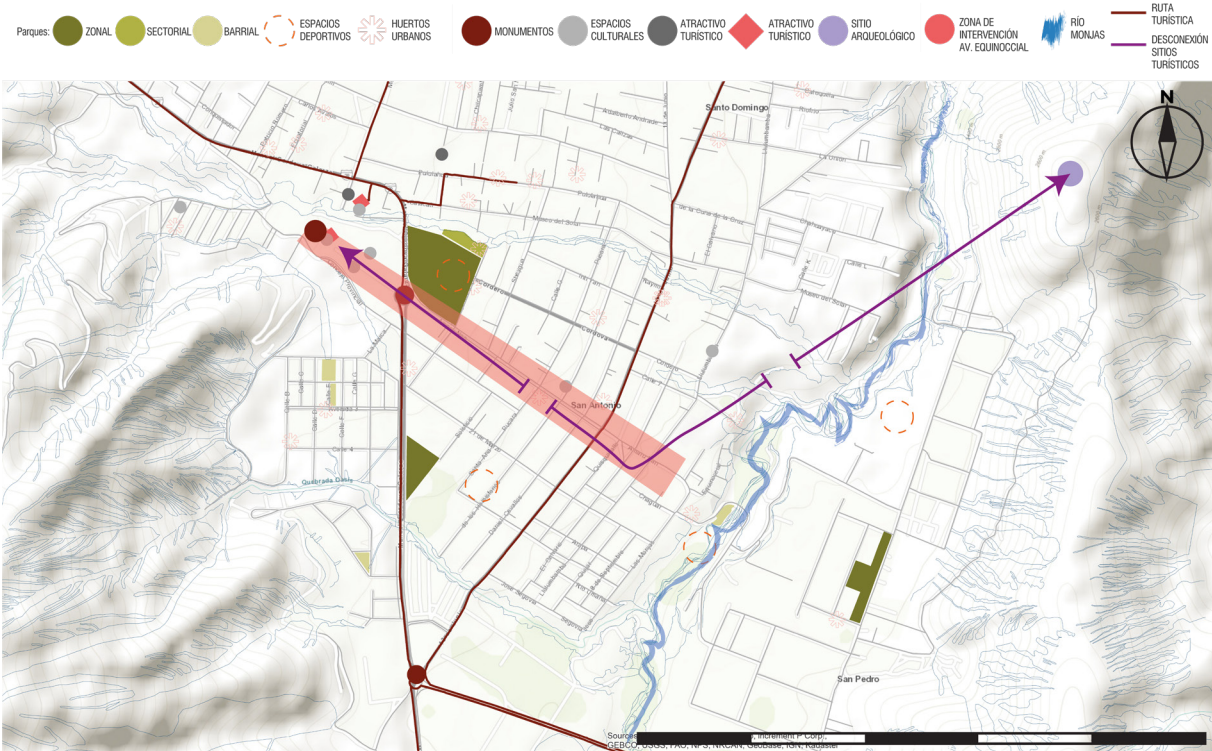
Fuente: Elaboración propia

Figura 39. Centros educativos y formativos en San Antonio Pichincha



Fuente: Elaboración propia

Figura 40. Parques, espacios deportivos, centros culturales y turísticos de San Antonio de Pichincha



Fuente: Elaboración propia (2025)

Otro aspecto que se deriva de esta informalidad es el crecimiento de vendedores ambulantes dentro de la zona, significativamente aumentado en la Av. Equinoccial, donde la falta de regularización, así como de espacios adecuados para su consolidación fortalece el desorden comercial, afectando en la igualdad de oportunidades comerciales.

Figura 41. Puesto informal de comida típica en la Av. Equinoccial



Fuente: Elaboración propia

En el ámbito económico turístico existe una falta de potenciamiento hacia todo el bagaje cultural histórico. La desconexión de la industria turística con las dinámicas económicas locales refuerza aún más las desigualdades territoriales. El turismo focalizado en la ciudad Mitad del Mundo constituye el motor de la economía turística, sin embargo, su impacto directo dentro de la economía parroquial es limitado, pues su focalización ha priorizado una lógica de consumo cultural que excluye a artesanos y actores barriales, invisibilizando otros atractivos turísticos.

Figura 42. Piscina municipal de San Antonio que funcionaba como atractivo turístico, actualmente abandonada.



Fuente: El Comercio, 2022

D) MTA Sistema de asentamientos humanos y conectividad

Dentro de la parroquia de San Antonio de Pichincha se ubican alrededor de 33 asentamientos o barrios reconocidos dentro de los 116,26km² de extensión (PDOT San Antonio, 2020), de los cuales la mayoría presentan graves problemas de legalidad de suelo y consolidación formal de los mismos. Esto impide el acceso igualitario a recursos y servicios, en donde los sectores mejor consolidados poseen una facilidad mayor en el acceso de servicios como agua potable, saneamiento, alcantarillado y energía en contraposición con los sectores no consolidados.

A pesar del crecimiento poblacional no planificado, la parroquia no ha logrado implementar mecanismos eficientes de control urbanístico ni de planificación barrial con una participación ciudadana activa, derivando en una urbanización de carácter rígido y normativo más que una planificada. Sectores como “Señor del Árbol” consi-

derado ya un asentamiento humano de hecho, evidencia como la venta de terrenos no regularizados e ilegales dificultan la construcción del trazado vial con equipamientos e infraestructura.

Figura 43. Asentamiento “Señor del Árbol” ubicado en San Antonio, sin un correcto trazado vial debido a su ilegalidad.



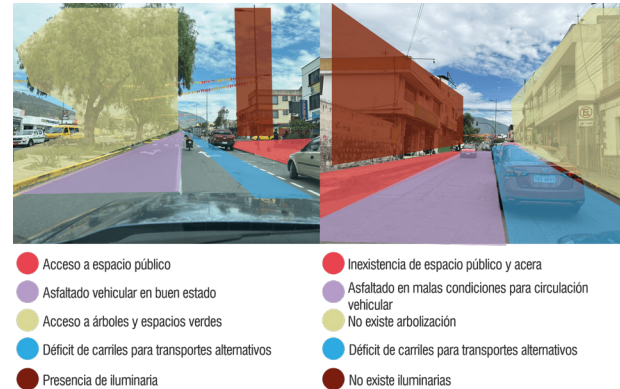
Fuente: Tupiza Santiago, 2025

A medida que crecen los barrios periféricos con ausencia de planificación, se vulneran las áreas de protección ecológica, consolidando lógicas de expansión urbana carentes de coherencia e infraestructura, provocando una presión directa sobre el río Monjas y zonas de calor ambiental estratégico.

La conectividad interna dentro del sector es limitada y segmentada. A pesar de que la traza vial de San Antonio contiene una jerarquía hacia la Av. Equinoccial, donde esta presenta potencialidades de conexión y distribución, algunas vías internas se encuentran en un mal estado. Muchas de las vías secundarias no son compatibles con tipologías de vías mayores, generando una baja

conectividad inter barrial, fragmentando aún más los distintos núcleos de aglomeración poblacional.

Figura 44. Comparación entre tipos de vías existentes en San Antonio



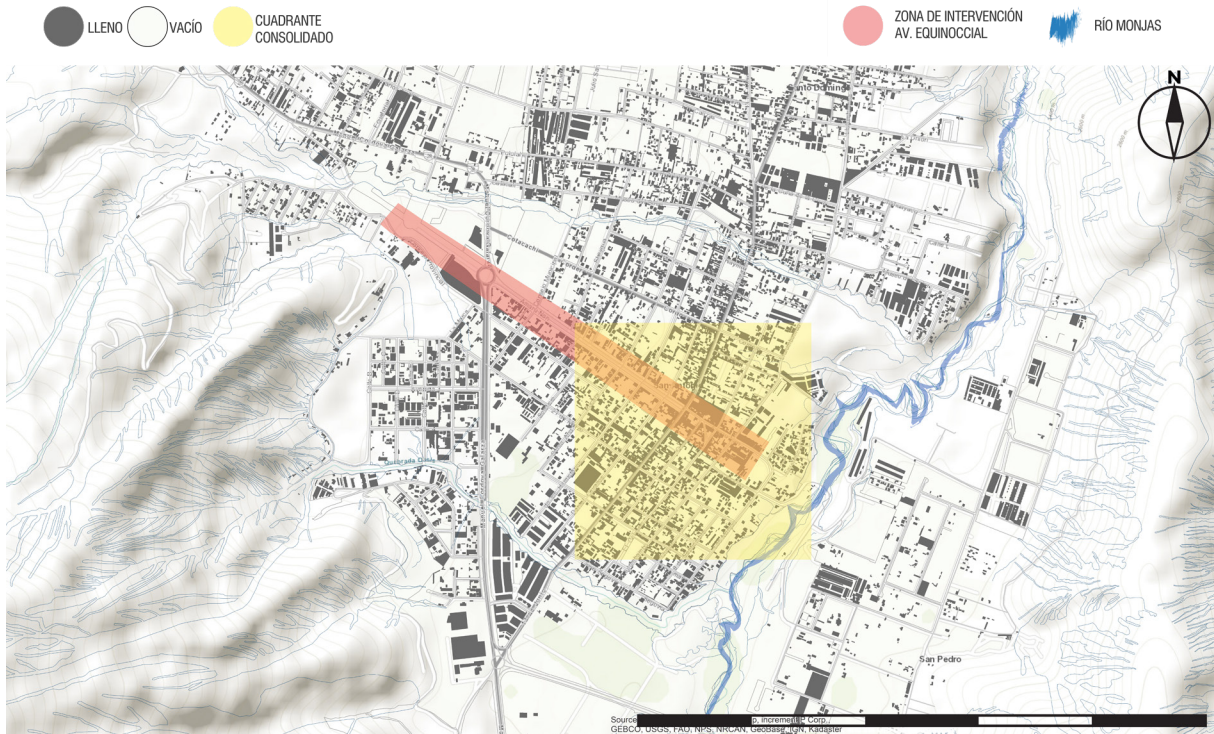
Fuente: Elaboración propia

Figura 45. Falta de señalética en San Antonio



Fuente: Elaboración propia

Figura 46. Mapa de llenos y vacíos de San Antonio de Pichincha

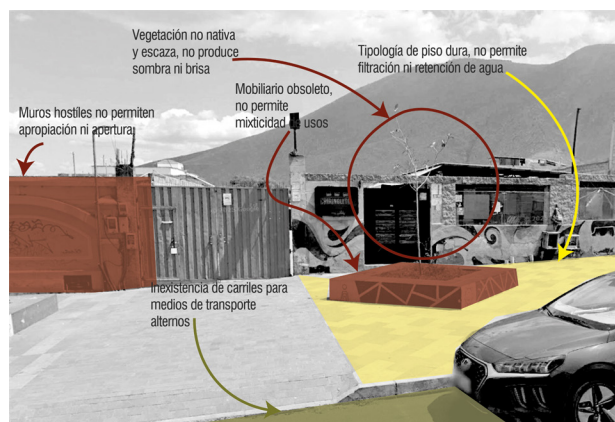


Fuente: Elaboración propia

A nivel de espacio público, existe una dotación limitada y mal distribuida, con predominancia de espacios deportivos encima de espacios de encuentro social abiertos, puesto a que el bulevar existente en la Av. Equinoccial es de los pocos espacios de aglomeración pública existentes. Esta carencia de espacio público se acentúa en los sectores periféricos e informales, donde este fenómeno viene de la mano con la nula planificación vial y urbana en estos sectores.

El espacio público actual no abastece la demanda actual de espacios de aglomeración, encuentro y desplazamiento, pues su mobiliario, de igual manera, se encuentra deteriorado, limitando el desarrollo del tejido social. Se desaprovecha a su vez des espacios ecológicos de integración potencial como las quebradas y bordes del río monjas que funcionarían como articulación del espacio público con un enfoque en la conservación ambiental.

Figura 47. Deterioro de espacio público en la Av. Equinoccial



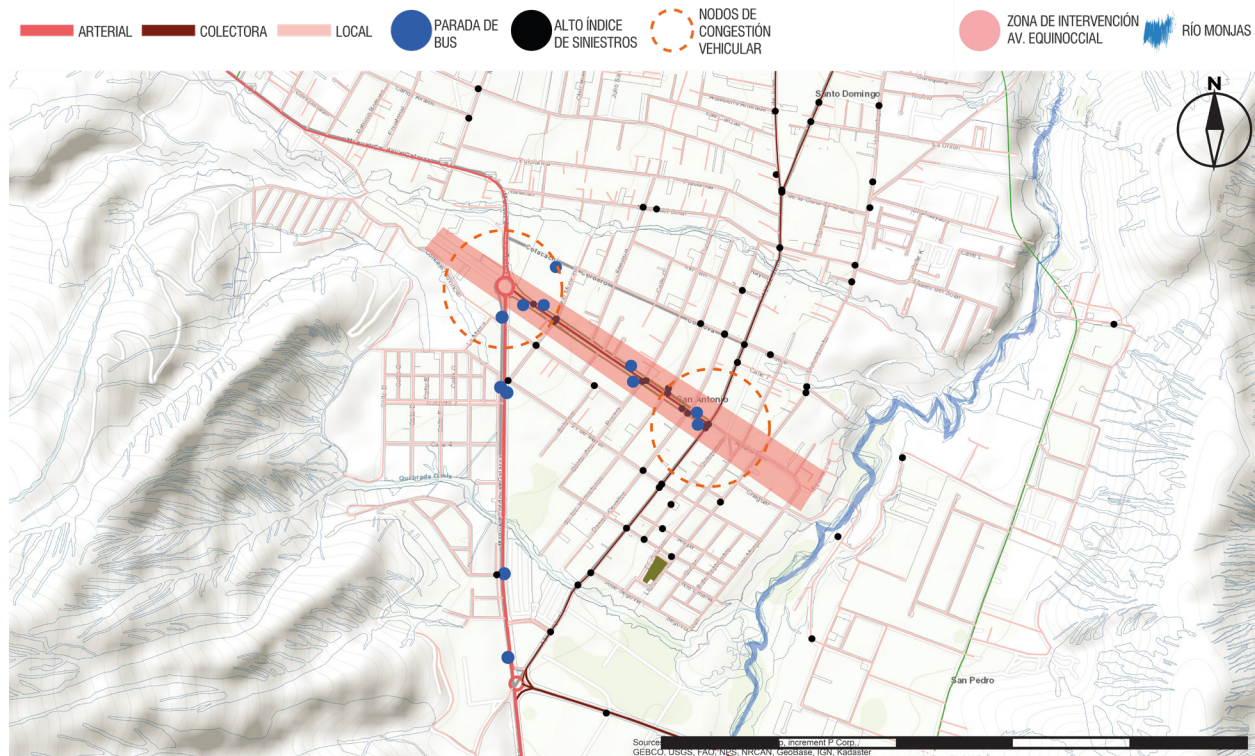
Fuente: Elaboración propia

E) MTA Sistema político institucional

San Antonio de Pichincha se articula a través del GAD parroquial. Cuenta con comisiones permanentes enfocadas en igualdad de género, infraestructura, planificación y gestión del espacio. Pese a poseer una estructura organizativa, el gobierno local enfrenta varias limitaciones competitivas, impidiendo que no se atienda de una manera integral todas las problemáticas ya analizadas.

Esta limitación y poca integración entre el GAD y la participación comunitaria demuestran una débil articulación entre todos los sistemas que componen el modelo territorial actual y la incoherencia entre una planificación tecnócrata y la realidad actual del sector, que demuestra una carencia de mecanismos efectivos que ayude a resolver las necesidades sociales bajo un paradigma real de la complejidad urbana del sector.

Figura 48. Eje vial de San Antonio de Pichincha



Fuente: Elaboración propia

2.3.2. Análisis de la Gestión del Suelo (PUGS)

El Plan de Uso y Gestión del Suelo (PUGS) es el principal instrumento normativo que regula el ordenamiento urbano y arquitectónico del DMQ. Concebido principalmente para promover una ciudad más conectada, compacta y organizada, esta ha tendido a replicar estrategias de ordenamiento rígidas y poco aterrizadas a la diversidad territorial de cada sector, ni con sus dinámicas sociales.

Para San Antonio de Pichincha, la regulación mediante normativas desconectadas de las realidades socioeconómicas, ecológicas y territoriales ha impedido el aprovechamiento integral de las potencialidades que posee la parroquia a nivel urbano. Esta brecha ha obstaculizado su consolidación como una nueva centralidad funcional dentro del DMQ.

2.3.2.1. Clasificación y subclasificación del suelo

Dentro de san Antonio de pichincha, la coexistencia de suelo urbano, rural y de protección, sumando a la expansión informal sin una articulación funcional clara, refleja una desconexión entre del ordenamiento normativo que no permite una potencialidad en el sector. Mientras zonas protegidas sufren la presión urbana, otras con potencial urbano, como la Av. Equinoccial, están en deterioro o permanecen sin una activación.

Lejos de consolidarse como una centralidad, el sector produce lógicas de borde y dispersión, donde la clasificación actual del suelo no ha permitido orientar procesos de consolidación (Ver fig.47).

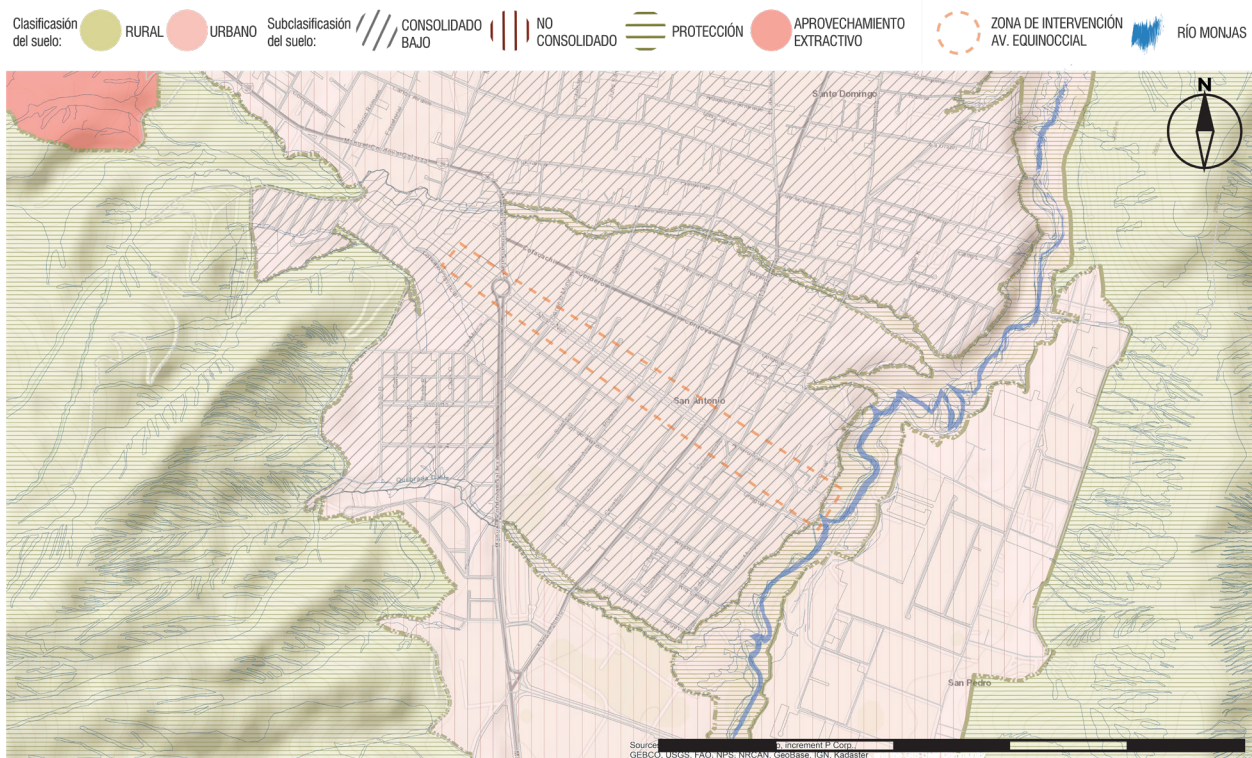
2.3.2.2. Uso de suelo principal y general

Dentro de la zona de estudio predomina el uso residencial en mediana y baja densidad, ambas sin una distribución lógica, pues, debido a la presión urbana, estas se superponen con las áreas de protección ecológica sin un límite ni transición. La Av. Equinoccial es asignada como uso múltiple y de equipamiento. Sin embargo, su deterioro y fragmentación entre sus polos limitan su activación como uso múltiple, predominando exclusivamente comercio y restaurantes. Faltante de equipamientos, el corredor no promueve un desarrollo urbano articulado (Ver fig.48).

2.3.2.3. Forma de ocupación

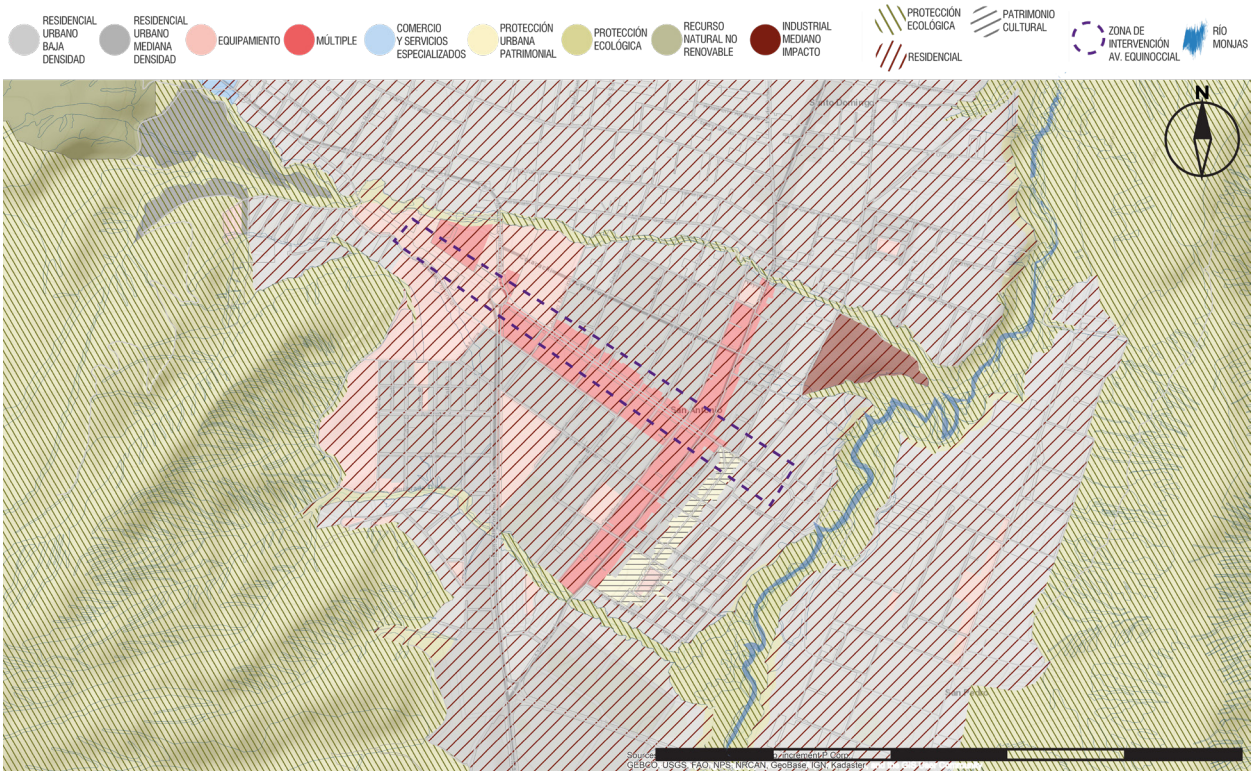
La forma predominante de ocupación en San Antonio es aislada, lo que fragmenta el tejido urbano. La ocupación continua o sobre línea de fabrica se concentra en pocos sectores sin una articulación estructural. En el eje Equinoccial, la forma de ocupación es continua con un borde urbano definido, compuesto de fachas activas que dan cara al espacio público. A pesar de esto, no existen estrategias específicas para potencializar esta zona, limitando de igual manera su capacidad como colector y articulador de actividades, pues la forma asilada no permite una conexión con el espacio público (Ver fig.49).

Figura 49. Clasificación y subclasificación del suelo en San Antonio de Pichincha



Fuente: Elaboración propia

Figura 50. Uso general y principal en San Antonio de San Antonio de Pichincha



Fuente: Elaboración propia

Figura 51. Forma de ocupación en San Antonio de Pichincha



Fuente: Elaboración propia

2.3.2.4. Número de pisos

Las edificaciones de San Antonio se caracterizan por una construcción a baja altura, predominan las construcciones de dos pisos, con un número reducido de edificaciones de tres o cuatro niveles, ubicados especialmente dentro del eje Equinoccial. El patrón de baja ocupación vertical limita el aprovechamiento del suelo para una mayor densificación, ya que a esto hay que sumarle el abandono progresivo de ciertos inmuebles de vivienda dentro del eje por el cambio de uso comercial (Ver fig.50).

2.3.2.5. COS PB

El coeficiente de ocupación del suelo en planta baja presenta valores mínimos en la mayoría del polígono de estudio, con sectores entre el 10% y 30%. La Av. Equinoccial concentra los valores más altos, demostrando su rol funcional como eje articulador de la trama urbana de San Antonio, sin embargo, este porcentaje no se ve potencializado por actividades ni usos que generen una mayor densificación dentro del eje, tampoco se llega a articular con todo el territorio (Ver fig.51).

2.3.2.6. Lote mínimo

El territorio de San Antonio esta mayormente regulado con lotes mínimos de 600 a 800 m², dificultado el acceso al suelo formal para sectores populares. Las exigencias normativas no consideran las dinámicas sociales del territorio ni la diversidad de las formas de habitar, desconectando las capacidades reales de la población (Ver fig.52).

2.3.2.7. Tratamiento urbanístico

El sector esta principalmente clasificado como zona de potenciación, como el caso de la Av. Equinoccial, que al ser el eje regulador de la zona se encuentra en este estado hasta llegar a la calle Lulumbamba, que se clasifica como conservación, debido a la presencia de casas patrimoniales. Pese a que se pretende a través de la normativa potenciar el eje Equinoccial, el actual uso monótono de comercio y su falta de mixticidad no han permitido que el eje se potencie como un corredor articulador de la parroquia (Ver fig.53).

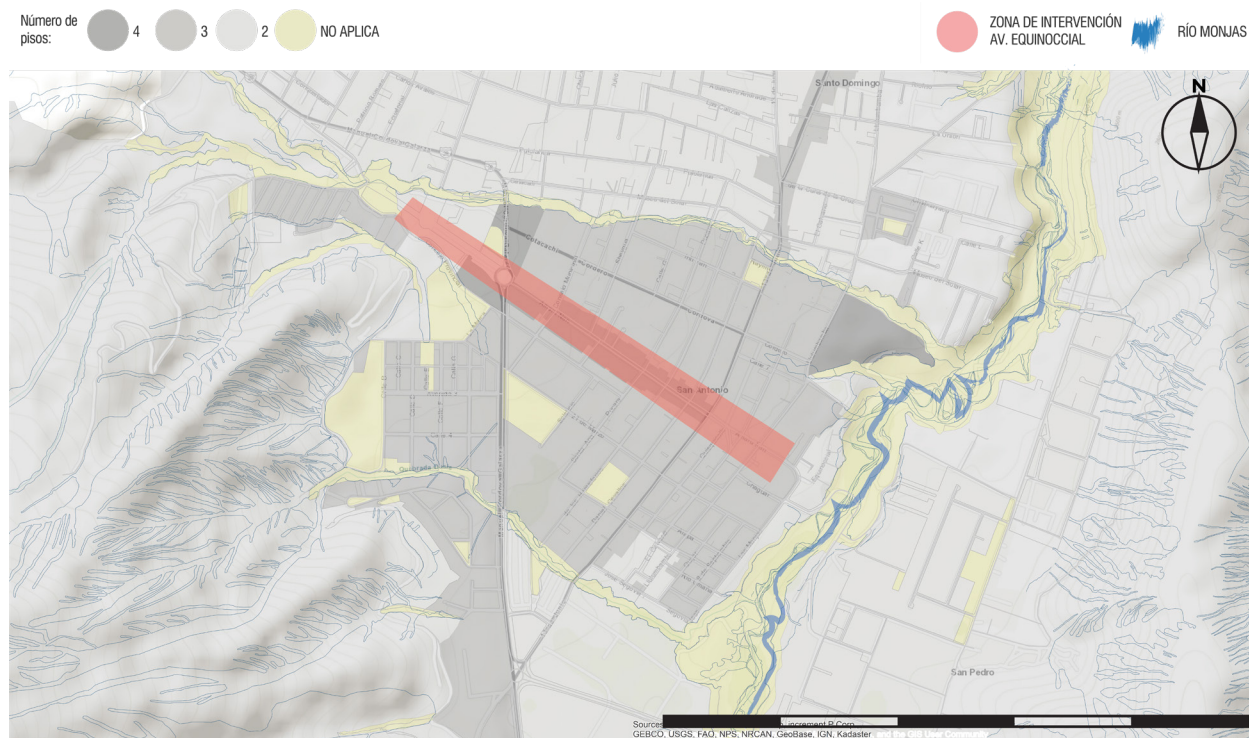
2.3.2.8. Suelo apto para vivienda de interés social

La mayor parte del territorio urbano de San Antonio es apta para vivienda de interés social (VIS), incluyendo los tramos de la Av. Equinoccial y las zonas residenciales consolidadas en la zona. Esta clasificación sugiere una apertura a la inclusión social y una densificación progresiva. Sin embargo, esta apertura hacia la inclusión social no se ve acompañada de incentivos ni propuestas reales de integración y ayuda social (Ver fig.54)

2.3.2.9. Densidad poblacional

San Antonio presenta una configuración dispersa y discontinua, donde los núcleos con mayor concentración poblacional se encuentran aislados. Esta distribución se relaciona con los escasos equipamientos, conectividad y localización de espacios públicos. Dentro de la Av. Equinoccial se puede apreciar zonas con densidad media o baja, pues su potencial como eje articulador no ha sido acompañado de estrategias de densificación (Ver fig.55).

Figura 52. Número de pisos en San Antonio de Pichincha



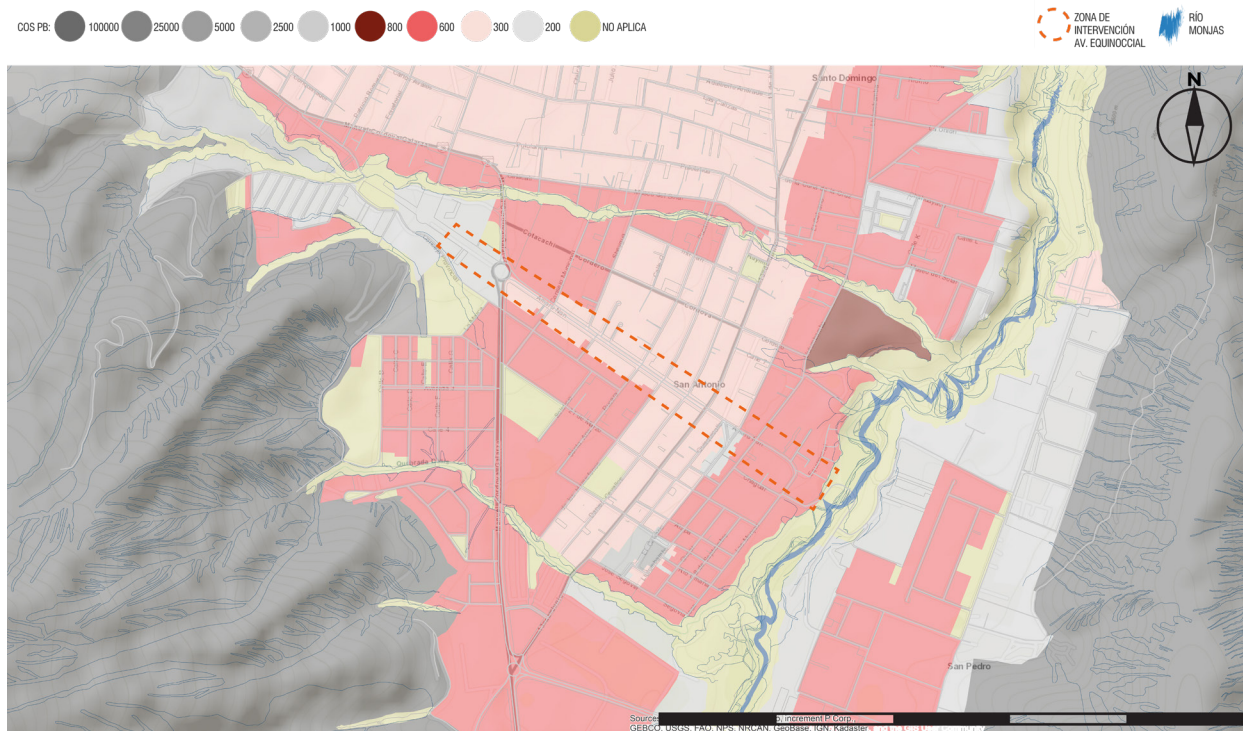
Fuente: Elaboración propia

Figura 53. COS PB en San Antonio de Pichincha



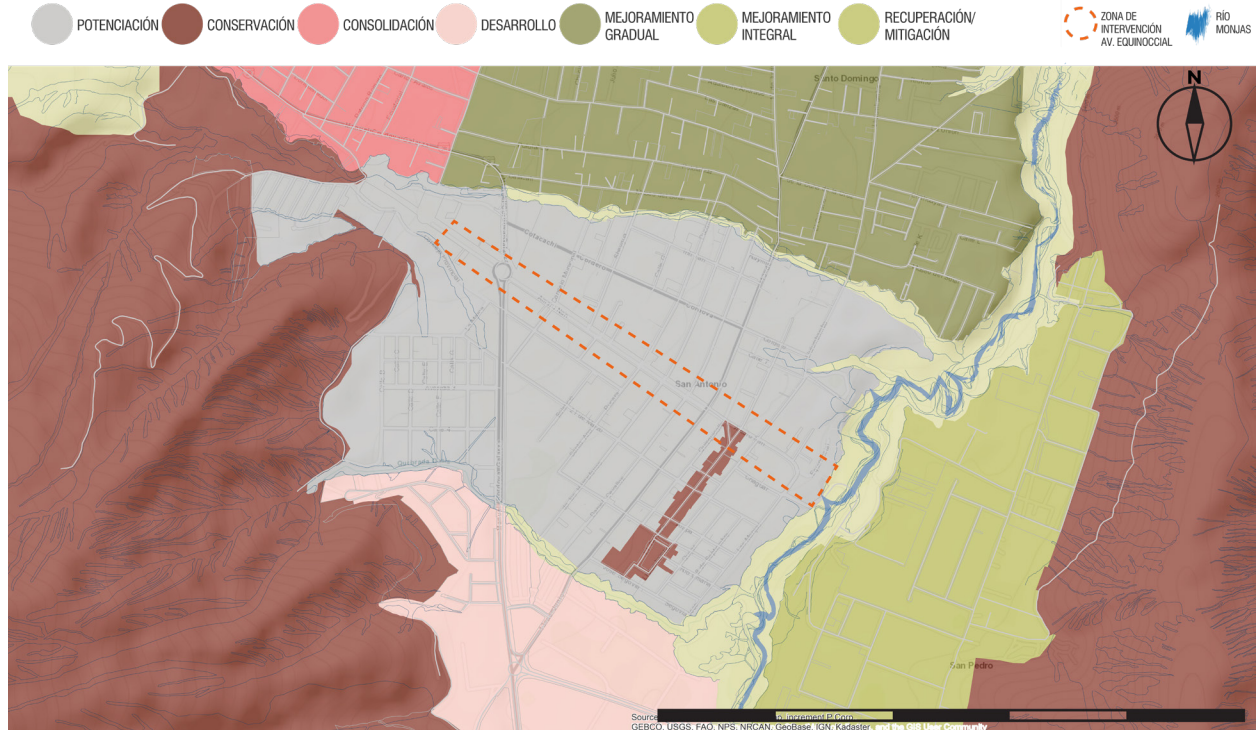
Fuente: Elaboración propia

Figura 54. Lote mínimo en San Antonio de Pichincha



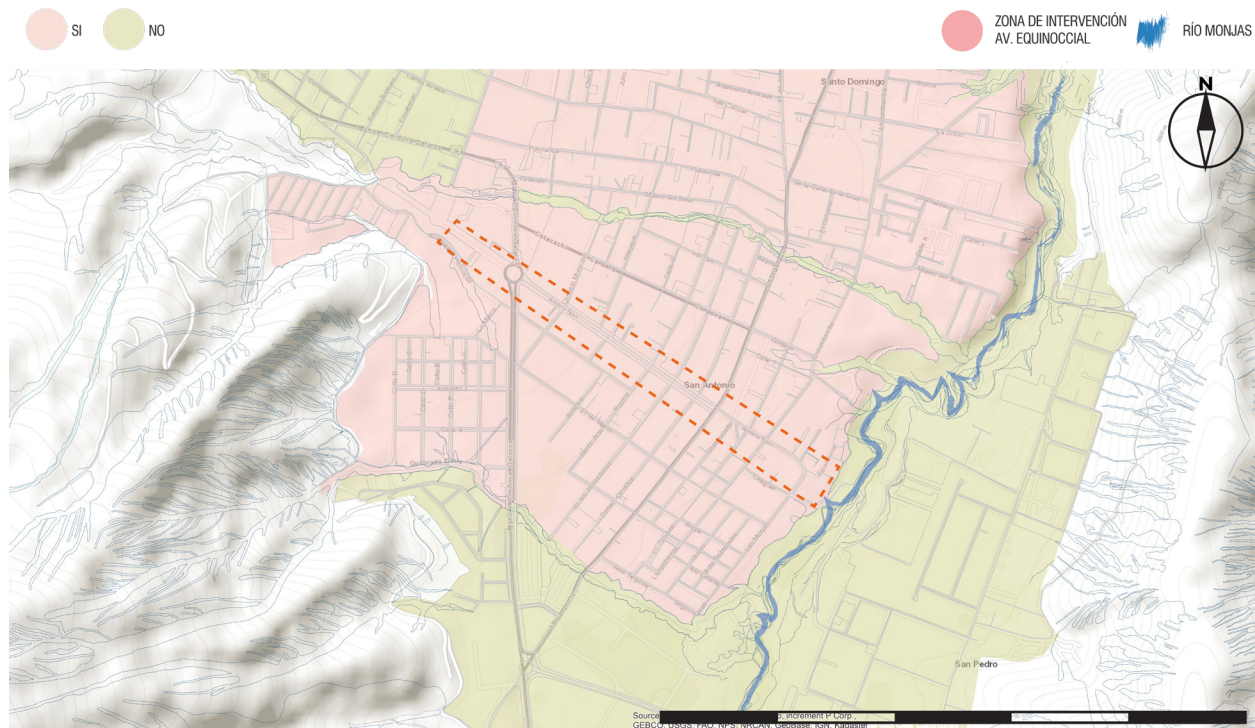
Fuente: Elaboración propia

Figura 55. Tratamiento urbanístico en San Antonio de Pichincha



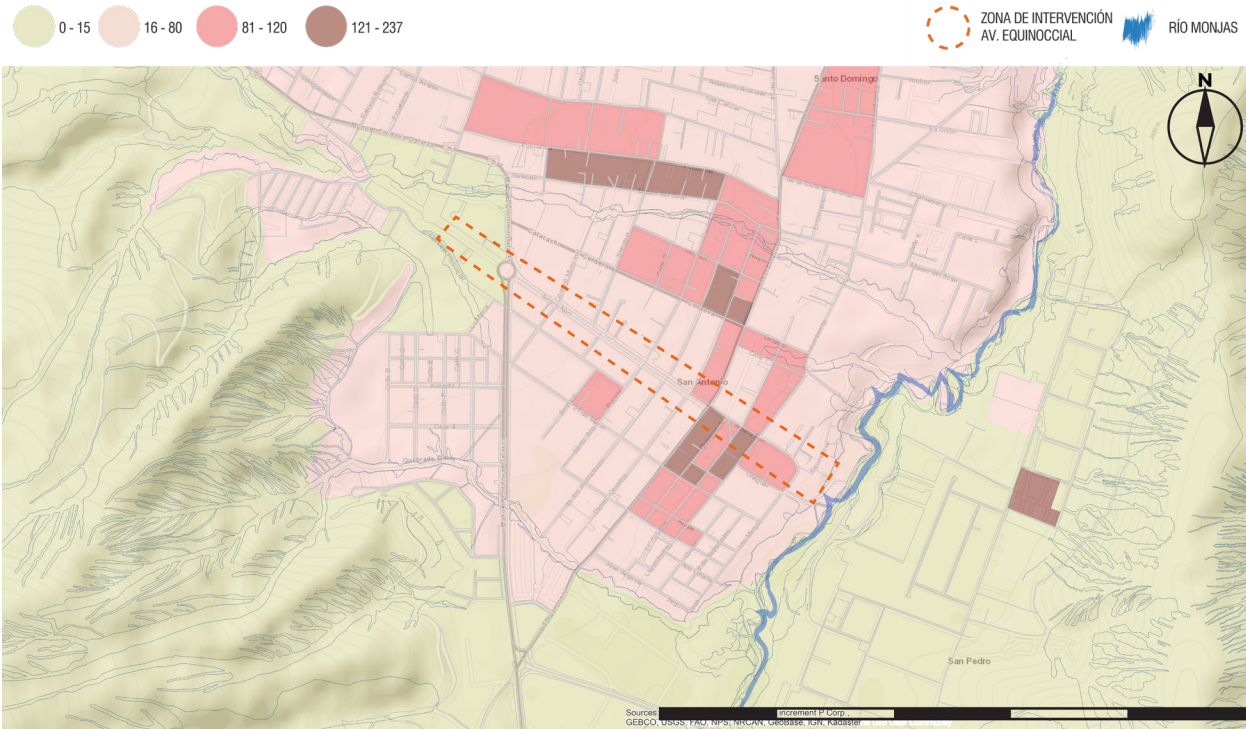
Fuente: Elaboración propia

Figura 56. Suelo apto para Vivienda de Interés Social en San Antonio de Pichincha



Fuente: Elaboración propia

Figura 57. Densidad poblacional en San Antonio de Pichincha



Fuente: Elaboración propia

2.3.3. Análisis de normativa secundaria

2.3.3.1. Ordenanza Verde Azul

La Ordenanza Metropolitana No. 060 establece un marco para la regeneración ecosistémica a través de la implementación de redes de infraestructuras verdeazules, con el objetivo de regular, prevenir y controlar la contaminación ambiental (Resolución AQ-009-2021). Esta ordenanza busca el cuidado de las quebradas y cuencas ubicadas en el DMQ, garantizando el saneamiento y tratamiento de aguas integrando principios de intervención, restauración, participación ciudadana y acción climática.

La aplicación de esta ordenanza dentro de San Antonio de Pichincha es nula. La parroquia no ha priorizado el cuidado de sus quebradas activas, áreas de borde ecológico y recursos hídricos, como el río Monjas, que se encuentra en un estado totalmente crítico en sus niveles de contaminación.

2.3.3.2. Plan Parcial Río Monjas

El plan espacial del río Monjas surge por la demanda realizada por los habitantes del sector Señor del Árbol debido a los deslizamientos del borde del río. Este plan propone recuperar la funcionalidad ecosistémica del cauce y mitigar sus riesgos, así como en sus bordes degradados.

Si bien su trazado atraviesa San Antonio hacia el sur llegando al barrio La Esperanza, el plan aún no cuenta con una implementación clara para los procesos de mitigación y recuperación del río, que actualmente es uno de los más contaminados de la ciudad, pues sigue siendo tratado como un residuo urbano y un depósito de ba-

sura y aguas negras, teniendo graves afectaciones en la calidad de agua para los habitantes que dependen de la misma.

2.3.3.3. Plan de Acción Climática (PAC-Q)

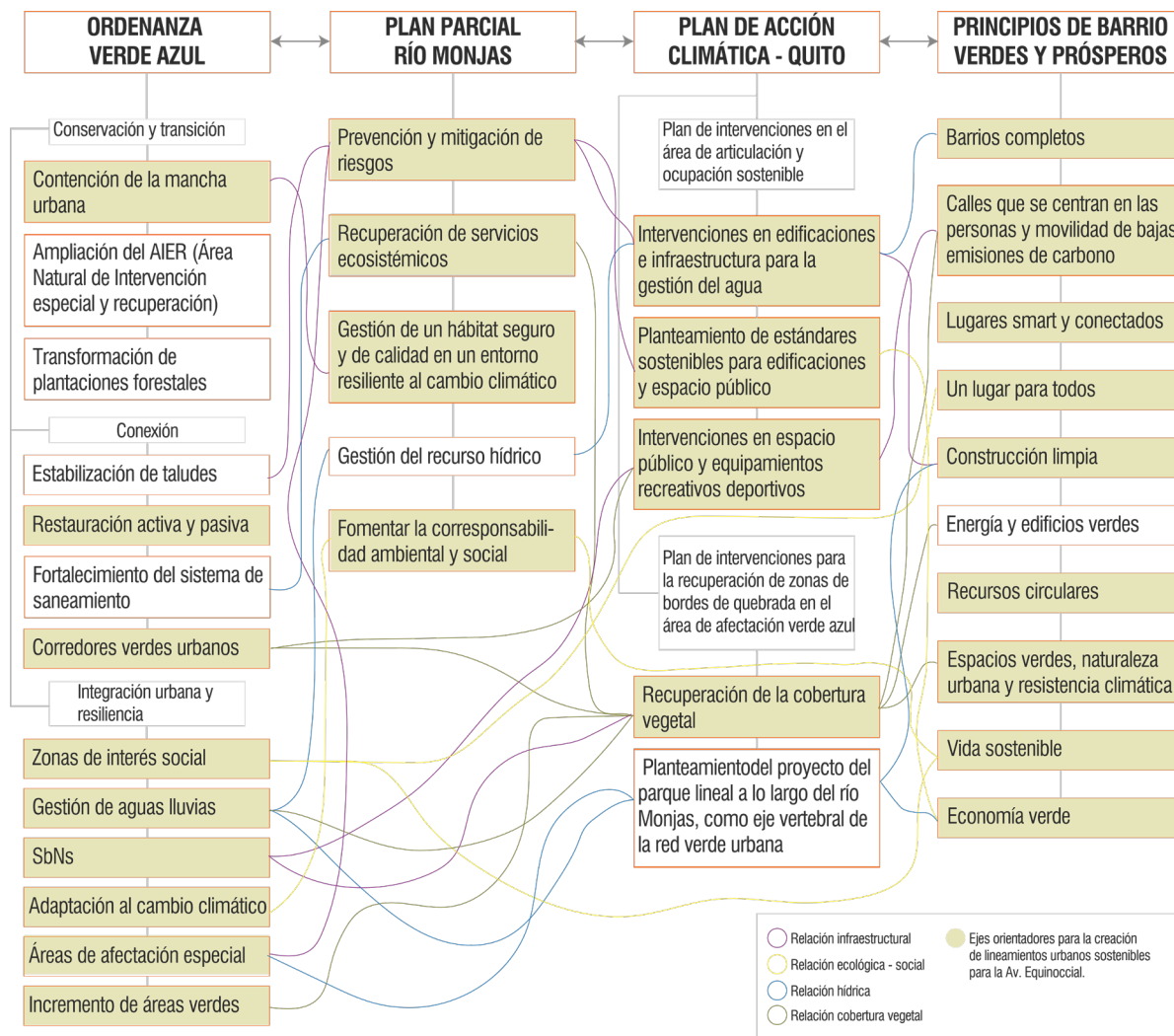
Este plan de igual manera establece estrategias para mitigar los efectos del cambio climático dentro del entorno urbano del DMQ, proyectando un modelo urbano bajo en emisiones, resiliente y equitativo. El plan reconoce la necesidad de intervenciones en áreas de expansión informal, carencia de infraestructura verde y exposición a riesgos ambientales, todos estos presentes en San Antonio.

Sin embargo, como ya hemos analizado, no existen lineamientos que permitan aplicar el plan dentro de la parroquia. La Av. Equinoccial no ha sido incorporada como parte de la red verde urbana a pesar de la cantidad de área verde que contiene dentro del eje, que sirve de ayuda para la prevención de riesgos climáticos.

2.3.3.4. Principios para barrios verdes y prósperos

En el contexto del concurso internacional C40, los principios para barrios verdes y prósperos proponen un desarrollo urbano sostenible, centrados en la generación de barrios compactos y accesibles y la integración con la naturaleza y diversidad urbana, lamentablemente ninguno implementado en San Antonio, pues en territorio continua con baja densidad y sin articulación barrial y ecológica.

Figura 59. Síntesis y relaciones entre ejes orientadores de planes y normativas analizadas



Fuente: Elaboración propia

2.4 Conclusiones

En diagnóstico de San Antonio de Pichincha evidencia una profunda desarticulación de su potencial dentro del territorio con su realidad urbana, actualmente fragmentada. Si bien la zona presenta características estratégicas como áreas de alto valor ecológico, arqueológico y cultural, la falta de una planificación coherente ha generado dinámicas de ocupación dispersas, discontinuidad en la movilidad peatonal y una carencia de espacio público y equipamientos sociales.

Los vacíos urbanos, la desarticulación entre usos de suelo y una desconexión y ausencia de infraestructura verde refuerzan el debilitamiento del tejido social y no permiten la consolidación de una nueva centralidad periurbana en el DMQ.

En un nivel normativo, se logra identificar contradicciones entre el PDOT y la realidad del sector de estudio, obstaculizando una gestión territorial asertiva. No obstante, el análisis de los MTAs revela que la zona tiene todo el potencial de ser resignificada a través de la consolidación de un corredor terciario, donde se apliquen estrategias multiescalares que aborden las diferentes problemáticas encontradas en el análisis.

En síntesis, el diagnóstico confirma que la Av. Equinoccial requiere una revitalización que reconozca todas sus fortalezas naturales y sociales para lograr consolidarse como un punto de expansión urbana para la parroquia de San Antonio.

ETAPA 3
Propuesta



Mi Propuesta

3.1 Plan General

El Plan General constituye la primera parte de la propuesta proyectual. Una vez traducido el diagnóstico territorial de la fase previa, se traducen los hallazgos en criterios de diseño urbano, construyéndose desde la identificación de conflictos y oportunidades dentro del sector de intervención y su entono. A través de un enfoque multicomponente y alineado con los ejes del PDOT de San Antonio de Pichincha, se plantea una re configuración del eje Equinoccial como una pieza articuladora vital para las dinámicas locales.

3.1.1. Modelo Territorial Deseado (MTD)

Los objetivos del plan general corresponden a la interpretación y análisis del MTD propuestos dentro del PDOT de San Antonio (2020 – 2024), donde se exponen propuestas y lineamientos que proyectan a San Antonio como una parroquia ordenada y participativa.

Su potencial turístico se ve potencializado desde la restauración histórica de su cultura, apuntando a mejorar la calidad socioeconómica de la población a través de acciones urbanísticas concretas para el desarrollo integral del territorio. La propuesta del MTD parte de los siguientes objetivos generales enmarcados por los ejes de Modelo Territorial Actual analizado previamente.

Figura 60. Objetivos estratégicos del MTD

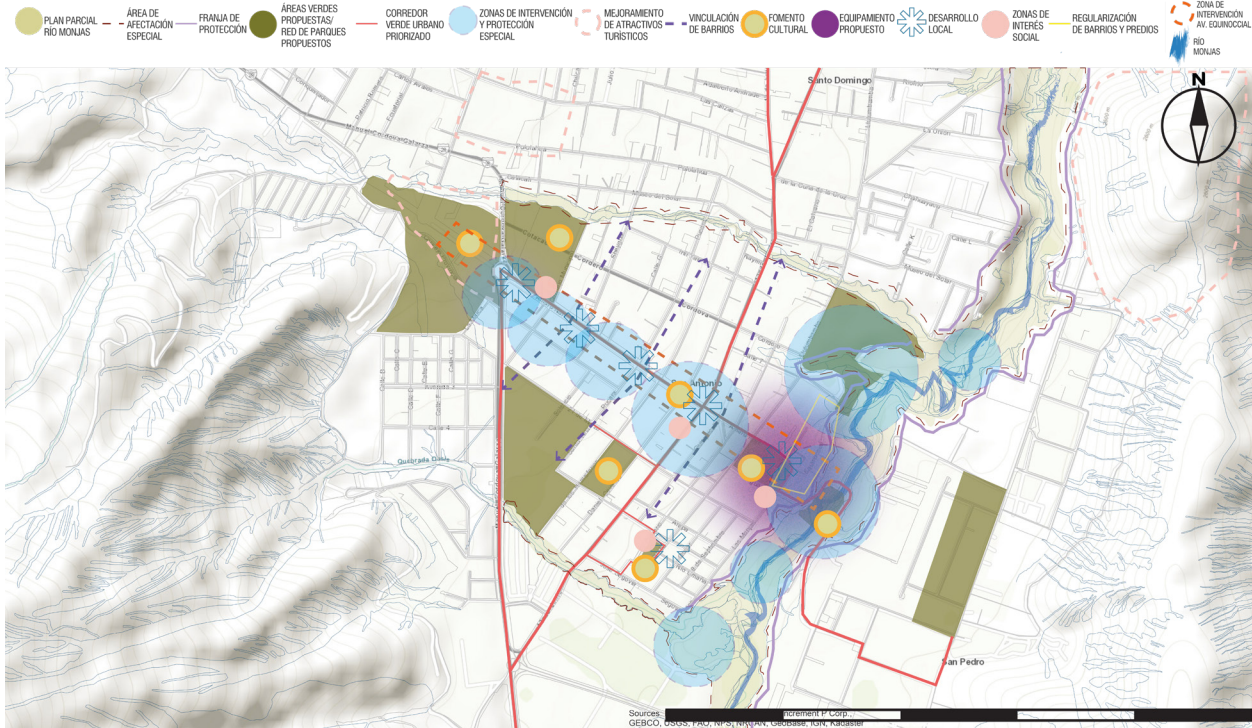
SISTEMA	OBJETIVO
BIOFÍSICO	Promover y preservar el medio ambiente de la parroquia, fomentando prácticas sostenibles que aporten la conservación y preservación del medio ambiente
SOCIO - CULTURAL	<ul style="list-style-type: none"> - Generar programas que permitan el rescate y fortalecimiento de la identidad parroquial - Implantar programas inclusivos en sectores que consideren vulnerables, mejorando su calidad de vida - Disminuir y prevenir el consumo de alcohol y drogas
ECONÓMICO - PRODUCTIVO	Reactivar la economía local a través del apoyo al desarrollo económico productivo de la parroquia activando un dinamismo en la economía
ASENTAMIENTOS HUMANOS	Promover el mejoramiento vial y de asentamientos humanos, gestionando el mejoramiento y mantenimiento vial y la regularización de los predios parroquiales
POLÍTICO INSTITUCIONAL	Promover la mejora de los servicios del GAD a través de mejorar sus conocimientos territoriales

Fuente: PDOT San Antonio (2020 - 2024). Elaboración propia (2025)

El MTD se compone de estrategias de integración barrial, donde urbanísticamente el fomento cultural y el desarrollo local se ven potencializados por el Corredor Verde Urbano Priorizado que atraviesa por la zona de estudio, la Av. Equinoccial, que se proyecta como el eje articulador de esta nueva centralidad urbana.

La recuperación integral de áreas verdes y centros turísticos también son factores que ayudan a potencializar al turismo como una fuente de desarrollo dentro de la parroquia. La regularización de barrios es de vital importancia para la consolidación e integración de barrios propuesta.

Figura 61. Síntesis del Modelo Territorial Deseado para San Antonio de Pichincha.



Fuente: PDOT San Antonio (2020 - 2024). Elaboración propia (2025)

3.1.2. Diagramas generativos

Una vez concebida la síntesis del MTD de San Antonio, la propuesta traduce este modelo en operaciones concretas sobre el territorio. Estos diagramas sintetizan múltiples capas de información en intenciones de intervención urbana a través de la estructuración de tres categorías principales: Vegetación y cobertura verde, Recursos hídricos e Infraestructura y bienestar social. Estas categorías surgen a partir del diagnóstico previo del territorio y de la correlación de las normativas secundarias vigentes dentro del DMQ (Ver fig.58)

Estas categorías se convierten en los ejes articuladores de las estrategias urbanas y espaciales que se tomarán en la propuesta final para la creación de lineamientos urbanos, condensando todo el MTA y del diagnóstico realizado en acciones puntuales para la revitalización de la zona.

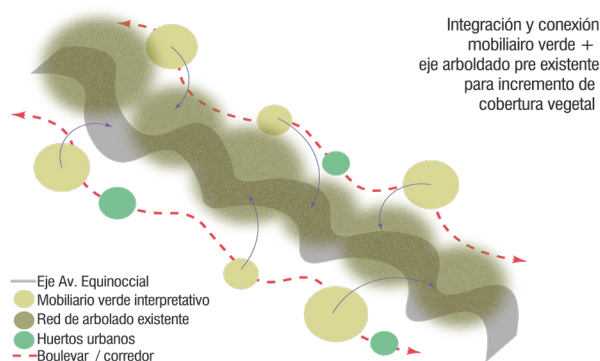
Figura 64. Diagrama de ejes de relaciones espaciales



Fuente: Elaboración propia

Dentro del eje *Vegetación y cobertura verde*, se plantea la consolidación de un corredor ecológico sobre la Av. Equinoccial a través de la articulación de la red verde urbana propuesta en la normativa analizada con estrategias para el incremento de la cobertura vegetal como mobiliario verde interpretativo y huertos urbanos, que actúan como mediadores ambientales y formativos. La red de parques propuesta dentro del MTD se consolida a través de este eje verde urbano.

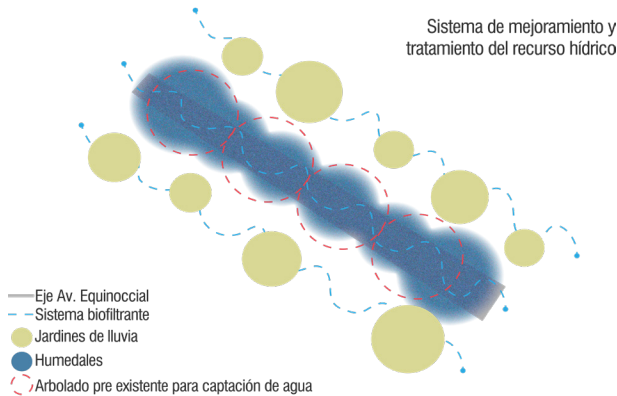
Figura 65. Diagrama Eje Vegetación y cobertura verde



Fuente: Elaboración propia

En el eje *Recursos hídricos* se esquematiza una red de captación y tratamiento de aguas lluvias y residuales mediante tres elementos principales: jardines de lluvia, humedales urbanos y pozos de captación a través del arbolado ya existente. El objetivo de esta red es reforzar la capacidad de gestionar la capacidad de retención de aguas en entornos secos, como la zona de estudio, así como de filtrar aguas contaminadas y mejorar la calidad del recurso hídrico.

Figura 66. Diagrama Eje Recursos hídricos

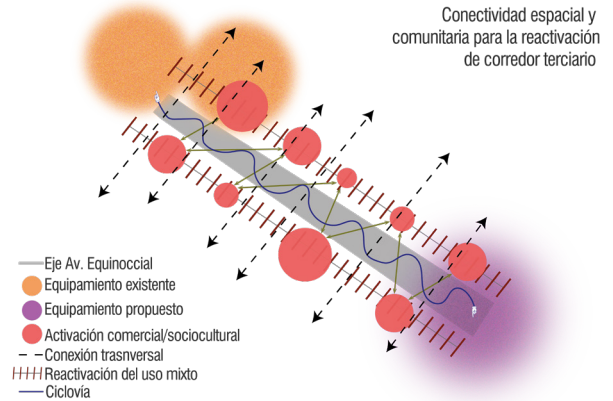


Fuente: Elaboración propia

En Infraestructura y bienestar social, se sintetiza estrategias de activación urbana a partir de la articulación del eje Equinoccial como principal catalizador de todas las funciones urbanas dentro de la zona de estudio. Se incorporan acciones y estrategias como ciclovías, cruces seguros, la activación del uso mixto y espacios de encuentro cultural/comercial para fortalecer una movilidad activa y la cohesión barrial. Esta activación se da a través de nodos ubicados estratégicamente dentro de la Av. Equinoccial.

La articulación de estos tres ejes configura una base operativa para la intervención sostenible sobre la Av. Equinoccial. A través de estos se estructuran soluciones que vinculan naturaleza, conectividad y participación comunitaria, permitiendo generar estrategias espaciales que posteriormente se transformarán lineamientos de ordenamiento urbano.

Figura 67. Diagrama Eje infraestructura y bienestar social



Fuente: Elaboración propia

3.1.3. Estrategias de intervención sostenible

Las estrategias de intervención se construyen como una síntesis proyectual que articulan todas las variables sociales, ecológicas y urbanas transformadas a soluciones espaciales. Cada estrategia tiene la capacidad de adaptarse a diferentes escalas en el mismo entorno. De esta manera, estas se conciben como sistemas de ensamblaje que promueven la red de flujos deseada.

La combinación entre preservación de vegetación nativa, captación de aguas lluvias, espacios públicos con activación cultural y prácticas urbanas permiten consolidar acciones concretas para lograr una transformación territorial dentro de San Antonio, con el objetivo de potenciar el modelo deseado al que se proyecta en su PDOT.

Tabla 10. Estrategias de intervención

ESTRATEGIAS PARA LA REVITALIZACIÓN DE LA AV. EQUINOCCIAL EN SAN	
VEGETACIÓN Y COBERTURA VERDE	RECURSOS
 <p data-bbox="619 529 778 559">Vegetación nativa</p>  <p data-bbox="612 748 778 778">Red verde urbana</p>  <p data-bbox="491 975 899 1005">SBN (Soluciones Basadas en la Naturaleza)</p>  <p data-bbox="612 1194 778 1224">Agricultura urbana</p>	 <p data-bbox="1459 597 1512 627">Hume</p>  <p data-bbox="1413 824 1512 854">Biofiltración</p>  <p data-bbox="1383 1043 1512 1073">Retención de</p>

Fuente: Elaboración propia

ANTONIO DE PICHINCHA A TRAVÉS DE EJES DE RELACIONES ESPACIALES

ESJES HÍDRICOS



Medales



on de agua



aguas Iluvias

INFRAESTRUCTURA Y BIENESTAR SOCIAL



Espacios verdes de recreación



Comercio local



Movilidad inclusiva



Mejoramiento y activación del espacio público



Un lugar para todos

3.2 Lineamientos urbanos Sostenibles para la Revitalización de la Av. Equinoccial en San Antonio de Pichincha

La propuesta de lineamientos urbanos sostenibles parte desde una escala macro, donde se articula una red de nodos y enlaces estratégicos con el objetivo de consolidar el corredor urbano en la Av. Equinoccial como el eje estructurante de la conectividad dentro de San Antonio.

Este sistema macro integra la red verde urbana con áreas existente, equipamientos comunitarios y el mejoramiento de nuevos flujos de movilidad, fortaleciendo la relación entre los distintos sectores de la zona y apoyando a la contención de la mancha urbana, generando una transición sostenible hacia las áreas más naturales que dispone el sector.

La identificación de nodos clave proviene de la articulación de la red de parques propuesta por la normativa. En esta red se desprenden puntos estratégicos para la implementación de lineamientos y estrategias de cohesión espacial y barrial.

Desde esta intención territorial, se plantea una aproximación más detallada sobre un nodo prioritario de intervención, que comprende el tramo de la Av. Equinoccial desde la calle 13 de junio hacia la calle Monjas.

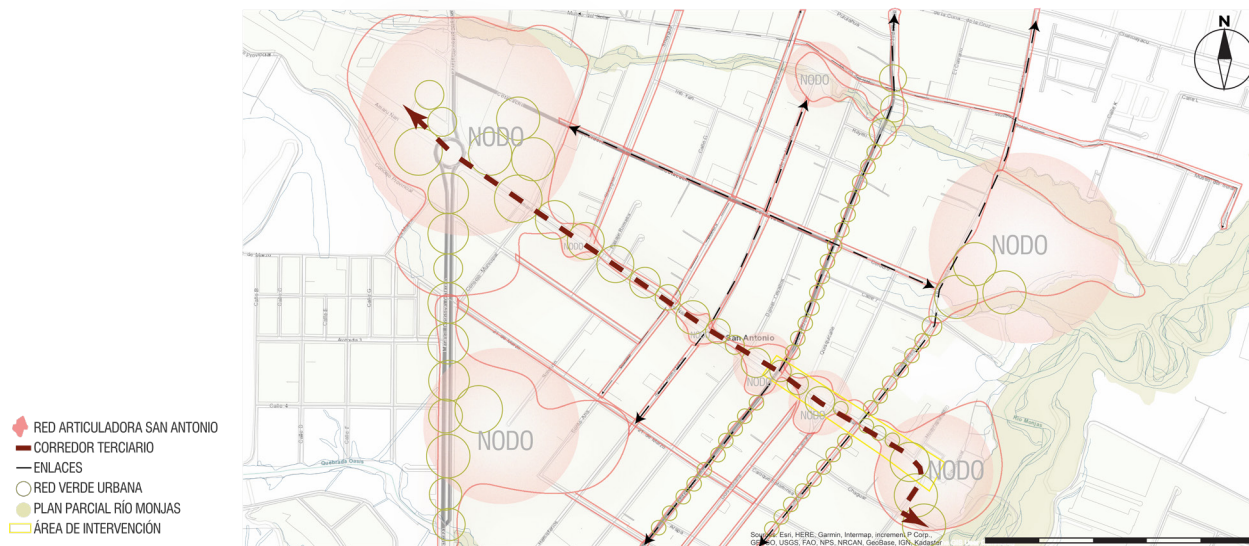
Este tramo del Eje Equinoccial es el que se encuentra en peores condiciones urbanísticas y espaciales, pues al no formar parte del bulevar existente en el lado oeste del eje, presenta un deterioro en su eje vial. La intervención dentro de entornos periféricos con una morfología poco planificada se vuelve difícil al momento de proponer soluciones a gran escala.

Sin embargo, como se menciona anteriormente, las soluciones y estrategias planteadas tienen un nivel multiescalar, es decir, estas se adaptan al estado actual de la zona con el fin de integrar soluciones que se adapten al nivel de consolidación de la misma.

La aplicación de estos lineamientos urbanos dentro del tramo propuesto son necesarios para lograr una transición ordenada del entorno urbano consolidado hacia el entorno natural existen en la quebrada del río Monjas.

De esta manera, los lineamientos urbanos se conciben como herramientas de revitalización desde la sostenibilidad ambiental y la búsqueda del bienestar colectivo. Mediante la articulación por los tres ejes de intervención, se establecen objetivos y acciones concretas que orientarán el desarrollo sostenible del sector.

Figura 68. Articulación de Nodos, ejes, enlaces y red a nivel macro



Fuente: Elaboración propia

Tabla 11. Cuadro Lineamientos Urbanos Sostenibles Eje Vegetación y cobertura verde

LINEAMIENTOS URBANOS SOSTENIBLES PARA LA REVITALIZACIÓN		
EJE: VEGETACIÓN Y COB		
CÓD.	LINEAMIENTO	ACCIONES ESTRATÉGICAS
V1	Consolidación de corredor verde urbano	Integración de la Av. Equinoccial con la red de corredores verdes urbanos del DMQ
V2	Conexión del corredor ecológico con nodos verdes existentes	Conectar parques, áreas verdes preexistentes y río Monjas mediante una red infraestructura verde
V3	Creación de huertos urbanos e infraestructura verde	Fomentar acciones comunitarias para la producción de alimentos a pequeña escala y autogestionado
V4	Implementación de mobiliario verde interpretativo	Diseñar puntos de interpretación ambiental dentro del espacio público
V5	Incremento de la cobertura vegetal dentro de San Antonio en intersecciones críticas	Identificar y forestar áreas con déficit de vegetación y sombra

Fuente: Elaboración propia

DE LA AV. EQUINOCCIAL EN SAN ANTONIO DE PICHINCHA

ABERTURA VERDE

OBJETIVO	PRIORIDAD	EJE NORMATIVO ORIENTADOR
Aumento de la cobertura vegetal a nivel metropolitano y consolidación como nueva centralidad	ALTA	<ul style="list-style-type: none"> - Contención de la mancha urbana - Zonas de interés social - Incremento de áreas verdes - Corredores verdes urbanos -Gestión de un hábitat seguro
Aumentar la conectividad ecológica a través del aumento de la mancha verde	ALTA	<ul style="list-style-type: none"> -Espacios verdes y naturaleza urbana - SbNs - Incremento de áreas verdes - Recuperación de coberutra vegetal
Mejorar el uso del sueño productivo y la calidad alimenticia	MEDIA	<ul style="list-style-type: none"> - Fomentar la corresponsabilidad ambiental y social - Adaptación al cambio climático - Economía sostenible - Recursos circulares - Vida sostenible
Fomentar la educación ambiental y fortalecer la identidad ecológica de San Antonio y proteger la biodiversidad local	ALTA	<ul style="list-style-type: none"> - Intervenciones en espacio público - Estándores sostenibles para edificaciones y espacio público - Recuperación de cobertura vegetal - SbNs - Corredores verdes urbanos - Calles que se centran en las personas
Mitigar efectos causados por la isal de calor existente en la zona	ALTA	<ul style="list-style-type: none"> - Recuperación de servicios ecosistémicos - Áreas de afectación especial - Incremento de áreas verdes - Corredores verdes urbanos - Prevención y mitigación de riesgos

Tabla 12. Cuadro Lineamientos Urbanos Sostenibles Eje Recursos Hídricos

LINEAMIENTOS URBANOS SOSTENIBLES PARA LA REVITALIZACIÓN DE LA		
EJE: RECURSOS HÍDRICOS		
CÓD.	LINEAMIENTO	ACCIONES ESTRATÉGICAS
H1	Implementación de sistemas de biofiltración para manejo de aguas residuales	Aplicación de SbNs, biocanales y pavimentos permeables
H2	Conformación de red de jardines de lluvia	Diseño de sistema de infiltración en acera a lo largo de la Av. Equinoccial
H3	Creación de humedales, zanjas y pozos de retención de agua	Recuperar e incrementar zonas húmedas y esponjas naturales
H4	Integración entre infraestructura verde-azul-gris para el desarrollo de la conectividad ecológica	Conexión entre elementos de los diferentes tipos de infraestructura para mejorar la resiliencia del sistema verde-azul

Fuente: Elaboración propia

AV. EQUINOCCIAL EN SAN ANTONIO DE PICHINCHA

OS

OBJETIVO	PRIORIDAD	EJE NORMATIVO ORIENTADOR
Reducir escorrentías y mitigar riesgos ambientales	ALTA	<ul style="list-style-type: none"> - Construcción limpia - Planteamiento de estándares sostenibles para espacio público - Prevención y mitigación de riesgos - Gestión de aguas lluvias - SbNs - Áreas de afectación especial -Infraestructura para la gestión del agua - Gestión del recurso hídrico
Reducir presión sobre alcantarillado y limpiar aguas que desembocan en el río Monjas	MEDIA	<ul style="list-style-type: none"> - Gestión de aguas lluvias - Adaptación al cambio climático - Incremento de áreas verdes - Fomentar la corresponsabilidad ambiental -Gestión del recurso hídrico - Construcción limpia
Aumentar la retención pluvial en zonas secas como San Antonio de Pichincha y proteger la biodiversidad local	ALTA	<ul style="list-style-type: none"> - Restauración activa y pasiva - Gestión de aguas lluvias - Adaptación al cambio climático - Espacios verdes, naturaleza urbana y resistencia climática - Áreas de intervención especial y recuperación
Fortalecer la gestión integral del recurso hídrico	ALTA	<ul style="list-style-type: none"> - Construcción limpia - Planteamiento de estándares sostenibles para espacio público - Incremento de áreas verdes - SbNs - Intervenciones en infraestructura para la gestión del agua -Gestión del recurso hídrico

Tabla 13. Cuadro Lineamientos Urbanos Sostenibles Eje Infraestructura y Bienestar Social

LINEAMIENTOS URBANOS SOSTENIBLES PARA LA REVITALIZACIÓN		
EJE: INFRAESTRUCTURA		
CÓD.	LINEAMIENTO	ACCIONES ESTRATÉGICAS
I1	Reactivación del uso mixto dentro de todo el eje de la Av. Equinoccial	Establecer una red de usos mixtos entre lotes subutilizados con comercio ya existente
I2	Mejoramiento y creación de equipamiento	Rehabilitación de equipamiento público y creación en zonas sin acceso como el lado este de la Av. Equinoccial
I3	Activación local y comunitaria en comercio y cultura	Fortalecimiento de actividades comunitarias, turísticas deportivas y culturales

Fuente: Elaboración propia (2025)

CIÓN DE LA AV. EQUINOCCIAL EN SAN ANTONIO DE PICHINCHA

Y BIENESTAR SOCIAL

OBJETIVO	PRIORIDAD	EJE NORMATIVO ORIENTADOR
Potencializar corredor terciario de Av. Equinoccial y promover mixtidad de funciones urbanas	ALTA	<ul style="list-style-type: none"> - Corredores verdes urbanos - Planteamiento de estándares sostenibles para espacio público - Zonas de interés social - Contención de la mancha urbana - Barrios completos - Vida sostenible - Intervenciones en espacio público
Ampliar y mejorar la cobertura de servicios sociales garantizando igualdad territorial	ALTA	<ul style="list-style-type: none"> - Un lugar para todos - Intervenciones en espacio público y equipamientos recreativos y deportivos - Barrios completos - Espacios verdes, naturaleza urbana - Contención de la mancha urbana - Zonas de interés social - Lugares smart y conectados
Generar apropiación colectiva del espacio y un dinamismo económico- cultural. Revaloración de la cultura en San Antonio de Pichincha	ALTA	<ul style="list-style-type: none"> - Fomentar la corresponsabilidad ambiental y social - Zonas de interés social - Un lugar para todos - Un lugar para todos - Economía verde - Intervenciones en espacio público - Barrios completos

Tabla 14. Cuadro Lineamientos Urbanos Sostenibles Eje Infraestructura y Bienestar Social

14	Implementación de cilovía y senderos seguros	Diseñar rutas seguras de movilidad alterna
15	Articulación de movilidad peatonal e inclusive en la red urbana dando prioridad al peatón ante el automóvil	Diseño de aceras que permitan movilidad de personas con capacidades reducidas
16	Rediseño y mejoramiento de espacio público en Av. Equinoccial	Mejorar la calidad del espacio público actualmente obsoleto o inexistente
17	Diseño de paradas de bus ecológicas	Diseñar paradas con accesos inclusivos y estrategias ecológicas.

Fuente: Elaboración propia

Fomentar diferentes tipos de transporte y mejorar la interconectividad del sector	MEDIA	<ul style="list-style-type: none"> - Calles que se centran en las personas y movilidad de bajas emisiones de carbono - Espacios verdes y naturaleza urbana - SbNs - Intervenciones en espacio público - Un lugar para todos - Incremento de áreas verdes - Recuperación de la cobertura vegetal
Facilitar el desplazamiento peatonal y reducción de barreras físicas	ALTA	<ul style="list-style-type: none"> - Planteamiento de estándares sostenibles para espacio público - Construcción limpia - Calles que se centran en las personas y movilidad de bajas emisiones de carbono - Espacios verdes y naturaleza urbana
Revalorización del paisaje urbano y natural dentro del espacio público	ALTA	<ul style="list-style-type: none"> - SbNs - Intervenciones en espacio público - Un lugar para todos - Fomentar la corresponsabilidad ambiental y social - Incremento de áreas verdes
Fomentar el uso de transporte público y reducir la huella ecológica causada por uso del automóvil	MEDIA	<ul style="list-style-type: none"> - Contención de la mancha urbana - Barrios completos - Lugares smart y conectados

Figura 69. Aplicación de Lineamientos en área de intervención (Av. Equinoccial tramo desde calle 13 de Junio hacia calle Monjas)



Fuente: Elaboración propia

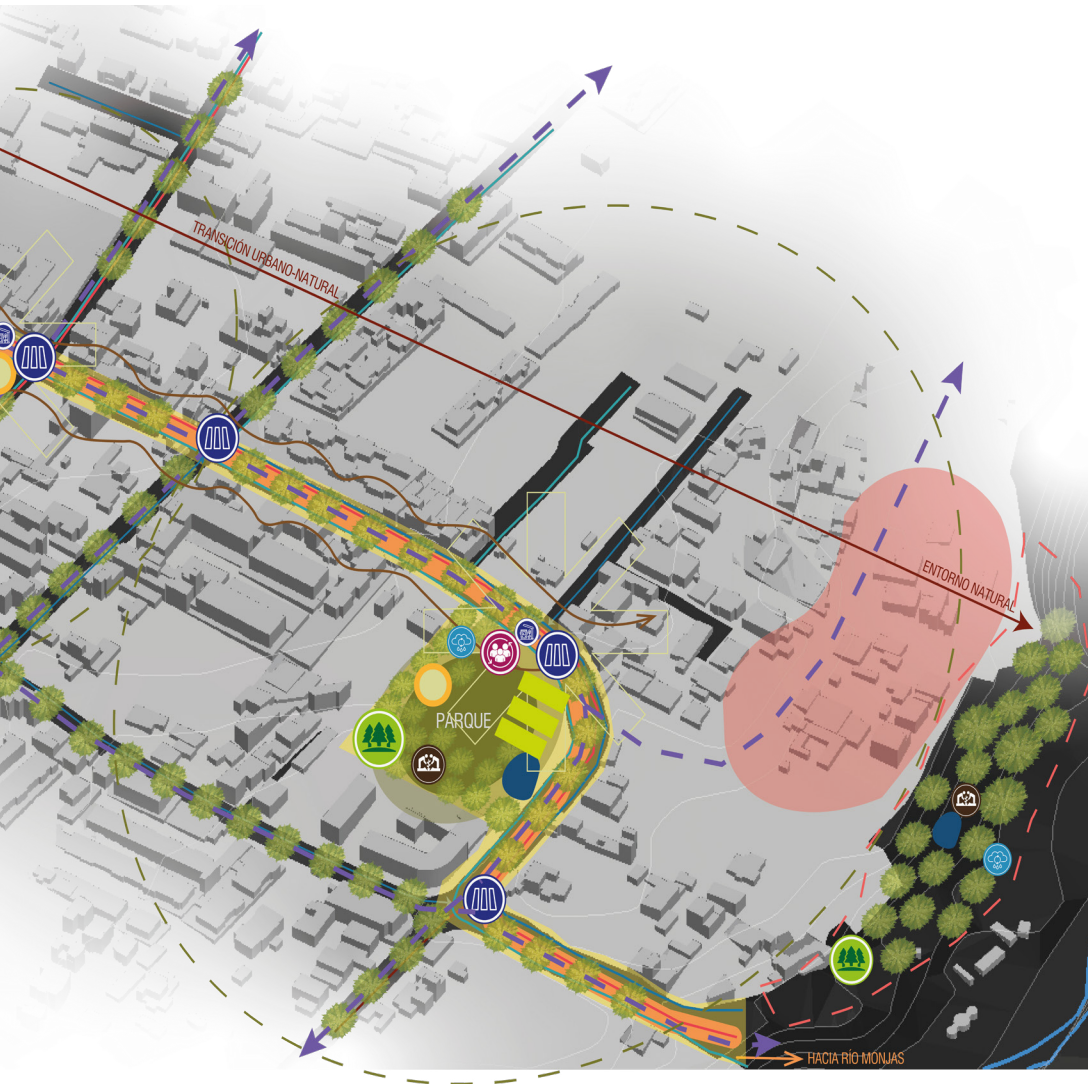


Figura 70. Corte tipo de propuesta de implementación de lineamientos sostenibles

ANTES:

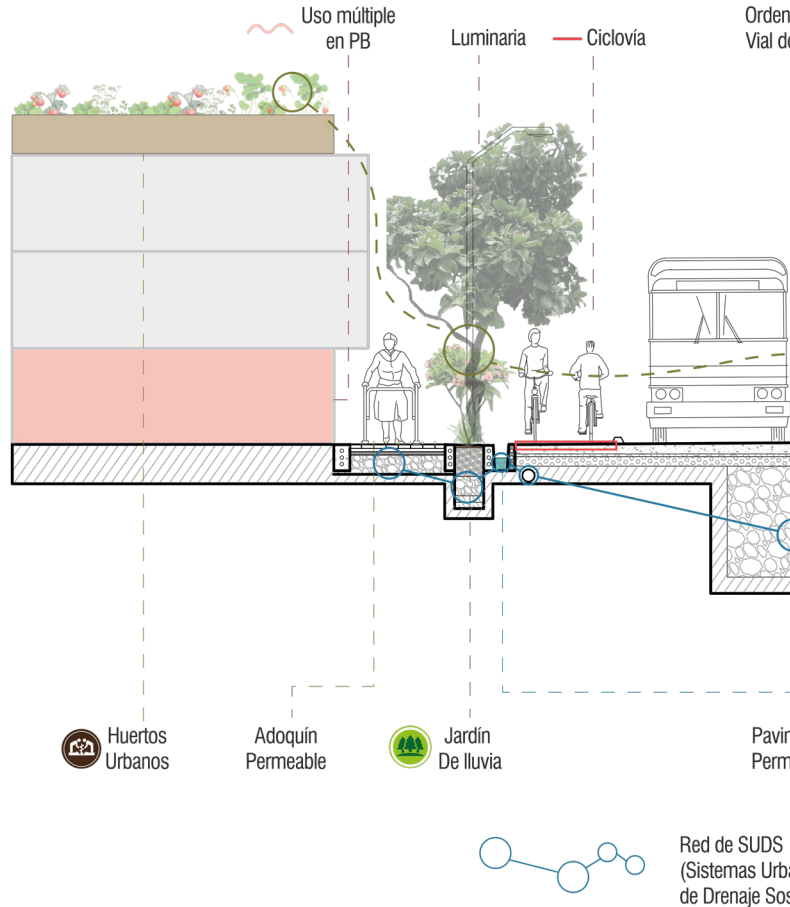


- Acera y calzada en estado de deterioro, material impermeable
- Prioridad vial hacia automóvil
- Poca o inexistente vegetación
- Alto riesgo de olas de calor
- Falta de luminaria

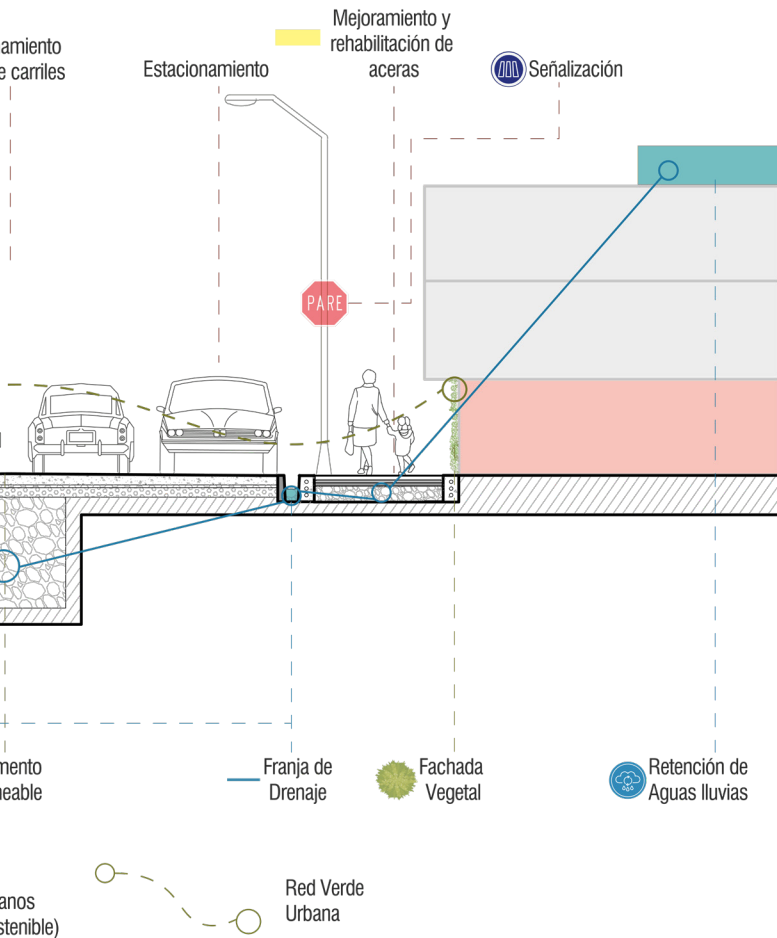
DESPUÉS (PROPUESTA):



- Aplicación de adoquín permeable y pavimento permeable
- Implementación de ciclovías
- Creación de jardines de lluvia y fachadas verdes
- Arbolización con vegetación nativa para reducir olas de calor
- Implementación luminaria ecológica



Fuente: Elaboración propia



*La aplicación de los lineamientos propuestos en el corte tipo dependerá de las condiciones específicas de cada segmento vial:



Variable escenario 1



Variable escenario 2

4. Referentes Bibliográficos

Bourdieu, P. (1997). *Capital Cultural, Escuela y Espacio Social*.

Carrión, F., & Cepeda, P. (2021). Corredores urbanos: centralidades longitudinales de articulación global. <https://doi.org/10.4067/S0718>

Castells, M. (1974). *La Cuestión Urbana*. Siglo xxi de españa editores, s.a.

De Mattos, C. A. (2010). Globalización y metamorfosis metropolitana en América Latina. De la ciudad a lo urbano generalizado 1.

Delgado, M. (2011). *El Espacio Público Como Ideología*.

Echeverría, B. (2001). *Definición de la Cultura*.

Fernández Paaa, A., Delgado, M., Fernández, A., Diana, P., Iglesias, Q., Jadán-Heredia, D., Vintimilla, D., Eduarda, J., Mendieta, A., López, G., Verónica, M., & Ruiz, N. (2025). *Revista de Filosofía Mundana No. 5 Contra-espacios: Lugares de Resistencia Marzo 2025* Colectivo Mundana Consejo editorial.

Jacobs, J. (1964). *Muerte y Vida de Las Grandes Ciudades*.

Jenks, M., Burton, E., & Williams, K. (1996). *La ciudad compacta: ¿una forma urbana sostenible?* <https://doi.org/https://doi.org/10.4324/9780203362372>

Lefebvre, H. (1974). *La Producción del Espacio*. www.fildestudio.com

Milla Villena, C. (1983). *Genesis De La Cultura Andina*.

Morales, V. (2019). *Nuevas centralidades urbanas en América Latina ¿metáforas del espacio público?* <https://works.bepress.com/vladimir-morales/9/>

Moreno, C., Allam, Z., Chabaud, D., Gall, C., & Pratlong, F. (2021). *Introducing the “15-Minute City”: Sustainability, Resilience and Place Identity in Future Post-Pandemic Cities*. <https://doi.org/10.3390/smartcities>

Peralta Arias, J. J. (2020). *Sostenibilidad urbana en el contexto latinoamericano y en el europeo*. Cuadernos de Investigación Urbanística, 131, 1. <https://doi.org/10.20868/ciur.2020.131.4465>

Pradilla, E. (2004). *Zona Metropolitana del Valle de México: de la centralidad a la red de corredores terciarios*.

Pradilla, E., & Pino, R. (2004). *Ciudad De México: de la centralidad a la red de corredores urbanos*. <https://doi.org/https://doi.org/10.24275/INLT7549>

Prévôt Schapira, M.-F. (2001). *Fragmentación Espacial y Social: Conceptos y Realidades*. *Revista de Perfiles Latinoamericanos*, 9, 33–56. <https://perfilesla.flacso.edu.mx/index.php/perfilesla/article/view/315>

Rueda, S. (2010). *PLAN DE INDICADORES DE SOSTENIBILIDAD URBANA DE VITORIA-GASTEIZ*.

Rueda, S. (2012). *Libro Verde de Sostenibilidad urbana y local en la era de la información*. <http://publicacionesoficiales.boe.es/>

Salmon, N., Yépez, G., Bonilla, D., Suárez, A. B., Amoroso, D., Duque, M., & Barros, J. (2023). *Guía para la Imple-*

mentación de Soluciones basadas en la Naturaleza en Quito.

Vargas, K. V. (2022). El Disfraz Comunitario del Arte en el Espacio Público. *Barcelona Research Art Creation*, 10(1), 38–63. <https://doi.org/10.17583/brac.6685>



Universidad
Indoamérica

Arquitectura
2024