



FACULTAD DE ARQUITECTURA Y DISEÑO  
MAESTRÍA EN URBANISMO CON MENCIÓN EN GESTIÓN DE LA CIUDAD

POTENCIACIÓN DE LA CALLE JOSÉ CARBÓ Y LA RENOVACIÓN DEL ESPACIO PÚBLICO  
PARA FORTALECER SU VINCULACIÓN CON EL PARQUE METROPOLITANO.

AUTOR:

Anna Norata, Lucía Muñoz  
2023



FACULTAD DE ARQUITECTURA Y DISEÑO  
MAESTRÍA EN URBANISMO CON MENCIÓN EN GESTIÓN DE LA CIUDAD

**POTENCIACIÓN DE LA CALLE JOSÉ CARBÓ Y LA RENOVACIÓN DEL  
ESPACIO PÚBLICO PARA FORTALECER SU VINCULACIÓN CON EL  
PARQUE METROPOLITANO.**

Trabajo de titulación presentado en conformidad con los requisitos establecidos  
para optar por el título de Magister.

Profesores guía:

Arturo Mejía, Msc. Santiago Jaramillo, Mgs. Margarita romo, Msc. Diana Fiallos,  
Lic. José cardador, Msc. Phd Daniela Loaiza, Msc. gustavo fierro.

Autores:

Anna Norata, Lucia Muñoz

2023

Declaro haber dirigido este trabajo a través de reuniones periódicas con el (los) estudiante(s), orientando sus conocimientos y competencias para un eficiente desarrollo del tema escogido y dando cumplimiento a todas las disposiciones vigentes que regulan los Trabajos de Titulación.

Declaro (amos) que este trabajo es original, de mi (nuestra) autoría, que se han citado las fuentes correspondientes y que en su ejecución se respetaron las disposiciones legales que protegen los derechos de autor vigentes.

Anna María Norata Rosano  
C.I 1716120744

Lucia Daniela Muñoz Moya  
C.I 1717181927

## Resumen

Bellavista Alta es un encantador barrio en Quito, Ecuador, que se encuentra alejado del ruido y rodeado de serenidad. Con una población que no supera los 2,000 habitantes, este pintoresco lugar disfruta de numerosas ventajas gracias a su cercanía con Bellavista Baja, una zona acomodada de la ciudad.

Hace 70 años, las primeras viviendas se levantaron en las cercanías de los bosques de eucalipto, cuyo aroma persiste en la memoria de los visitantes. El nombre "Bellavista" se inspiró en las majestuosas vistas naturales de la zona, que ofrecen panoramas del norte de la ciudad y las elevaciones de la cordillera occidental de los Andes. La comunidad es estrecha y conocida entre sí, y llegar al barrio puede ser complicado sin transporte propio o una gratificante caminata que lleva a los cinco miradores que embellecen el lugar.

En Bellavista, la arquitectura es diversa, desde magníficos castillos y lujosas edificaciones hasta modestas viviendas con techos de teja, construcciones de adobe y encantadoras casas de madera. Además de su arquitectura única, Bellavista ofrece acceso a áreas verdes, incluido el Parque Metropolitano Guangüiltagua, un destino turístico muy apreciado en Ecuador. Sin embargo, los accesos les hace falta intervención y rehabilitación para el disfrute de la ciudadanía. Este parque rodea el barrio y brinda hermosas vistas a quienes tienen la suerte de vivir cerca y disfrutar de sus extensas áreas verdes.

Bellavista es un rincón tranquilo y pintoresco en Quito, con una rica historia y una comunidad unida que aprecia su belleza natural y diversa arquitectura, mientras disfruta de la cercanía a áreas verdes como el Parque Metropolitano Guangüiltagua.

## **Abstract**

Bellavista Alta is a charming neighborhood in Quito, Ecuador, nestled away from the noise and surrounded by serenity. With a population of no more than 2,000 residents, this picturesque place enjoys numerous advantages due to its proximity to Bellavista Baja, an affluent area of the city.

Seventy years ago, the first homes were built near eucalyptus forests, and the scent of these trees still lingers in the memories of visitors. The name "Bellavista" was inspired by the majestic natural vistas in the area, offering panoramas of the city's northern region and the towering peaks of the western Andes. The community is close-knit and well-acquainted, and reaching the neighborhood can be challenging without personal transportation or an enjoyable hike leading to the five lookout points that enhance the area's beauty.

In Bellavista, the architecture is diverse, ranging from grand castles and luxurious buildings to modest homes with tile roofs, adobe structures, and charming wooden houses.

Apart from its distinctive architecture, Bellavista provides access to green spaces, including the Metropolitano Guangüiltagua Park, a highly esteemed tourist destination in Ecuador. However, the park's access points require intervention and rehabilitation for the enjoyment of the public. This park encircles the neighborhood and offers beautiful views to those fortunate enough to live nearby and savor its extensive green areas.

Bellavista is a tranquil and picturesque corner of Quito, with a rich history and a closely-knit community that values its natural beauty and diverse architecture while enjoying proximity to green areas like the Metropolitano Guangüiltagua Park.

## CONTENIDO

01.	Justificación .....	9
i.	Introducción .....	9
ii.	Marco Conceptual y teórico .....	11
1.	Estado del arte .....	14
a.	Revisión de la literatura relacionada con el problema .....	14
b.	Espacio Público.....	14
c.	No lugares .....	15
2.	Casos de estudio.....	18
iii.	Identificación del Objeto de estudio .....	19
iv.	Planteamiento del problema .....	19
v.	Objetivos. ....	21
vi.	Justificación .....	22
vii.	Metodología.....	22
02.	Diagnóstico Territorial.....	23
i.	Memoria informativa. ....	23
1.	Ubicación.....	23
2.	Historia .....	24
3.	Polígono de Intervención .....	24
4.	Topografía .....	25
	.....	26
ii.	Aspectos sociales.....	26
1.	Demografía.....	26
a.	Población total.....	27
2.	Densidad poblacional .....	27
3.	Proyección poblacional .....	28
4.	Situación Socioeconómica.....	29
iii.	Territorio, edificaciones y equipamientos.....	30
1.	Equipamientos.....	30
2.	Ocupación del suelo .....	31
3.	Formas de ocupación. ....	32
4.	Concentración de lotes. ....	33
a.	Concentración de ocupación aislada.....	34
	.....	35
5.	Altura de edificaciones.....	35

6.	Estado de las edificaciones.....	36
7.	Permeabilidad de edificaciones. ....	37
8.	Lotes públicos y privados. ....	38
iv.	Movilidad.....	39
1.	Tipología vial.....	39
2.	Accesibilidad al barrio. ....	41
v.	Redes de servicio.....	46
1.	Servicios básicos.....	46
vi.	Ambiental.....	46
1.	Áreas verdes.....	46
2.	Riesgos.....	47
vii.	Economía.....	48
1.	AIVAS.....	48
03.	Diagnóstico Analítico.....	49
i.	Diversidad (Aspectos sociales).....	49
ii.	Legibilidad (Territorio y Edificaciones).....	52
iii.	Porosidad (Fachadas y Equipamientos).....	54
iv.	Permeabilidad (Movilidad y Servicios).....	56
v.	Conclusiones generales.....	58
a.	Potencialidades.....	58
b.	Debilidades.....	58
c.	Resultados.....	59
04.	Propuesta.....	59
i.	Propuesta Plan Parcial del barrio Bellavista.....	60
1.	Introducción.....	61
2.	Presentación de los PITs.....	62
ii.	Diseño urbano y arquitectónico.....	63
1.	Escala macro – ciudad.....	65
2.	Escala mesa – barrial.....	66
3.	Escala macro – polígono de Intervención Territorial.....	67
	Diseño Movilidad sostenible.....	<b>Error! Bookmark not defined.</b>
4.	Diseño.....	68
	Plan de ocupación del suelo.....	68
a.	Unidad de Actuación Urbanística 1.....	70
	Estrategias:.....	71

Criterios: .....	72
Resultados: .....	72
b.    Unidad de Actuación Urbanística 2 .....	72
Estrategias: .....	73
Criterios: .....	74
Resultados: .....	74
c.    Unidad de Actuación Urbanística 3 .....	74
Estrategias: .....	76
Criterios: .....	76
Resultados: .....	76
iii.  Infraestructura y servicios públicos .....	77
iv.   Movilidad y transporte .....	77
v.    Economía y desarrollo .....	78
vi.   Vivienda y desarrollo .....	78
vii.  Sostenibilidad ambiental .....	79
viii. Matriz de evaluación de impactos .....	79
a.  Evaluación de impactos .....	80
05.  Estrategias de implementación .....	81
i.  Plan o programa propuesto .....	81
1.  Ámbitos y situación de los predios .....	81
2.  Plan de acción en base al eje de la participación ciudadana .....	82
ii. Gestión de suelo .....	83
1.  Unidades de gestión .....	84
2.  Volumetría de Zonificación .....	88
iii. Instrumentos de gestión .....	92
06.  Monitoreo y evaluación .....	93
i.  Monitoreo y evaluación .....	93
1.  Diversificación económica .....	93
2.  Innovación y tecnología .....	94
3.  Turismo y cultura .....	95
4.  Relación social .....	96
5.  Uso de suelo .....	96
6.  Desarrollo de zonas comerciales .....	97
07.  Mecanismos de financiamiento .....	98
i.  Ámbito y metodología .....	98

ii.  Ámbito temporal del plan .....	100
iii.  Delimitación de zonas de actuación y propuesta económica.....	101
Aprovechamiento urbanístico concesión onerosa de derechos.....	102
iv.  Presupuesto total .....	104
08.  Revisión y actuación.....	105
0.9 Bibliografía .....	106

## 01. Justificación

### i. Introducción

Bellavista se encuentra en la zona Norte de la ciudad de Quito y forma parte del polígono de intervención territorial de Ññaquito, en el corazón de la ciudad, abarcando el 10.61% de este polígono. Limita al sur con la quebrada de Guápulo y al norte con el Parque Metropolitano.

En la época de la República, Bellavista era considerado un área agrícola con acceso exclusivo por la calle Bosmediano. Con el tiempo y la expansión urbana de Quito, el barrio se transformó en una zona residencial de clase media alta y alta. Su morfología distintiva, con pendientes pronunciadas, ofrece vistas privilegiadas.

El plan de suelo del Distrito Metropolitano de Quito identifica el polígono de intervención territorial Ññaquito, donde se encuentra el Barrio Bellavista Alta, designado como EE-PITUO61 en el Plan de Uso y Gestión de Suelo (PUGS) de 2022. El uso predominante es residencial urbano de media densidad, con una edificabilidad básica D203-80.

Bellavista Alta se ubica en una zona residencial con estratos socioeconómicos medios y altos, cerca de la Quebrada de Batán Grande y la calle Bosmediano. La infraestructura, construida principalmente en la década de 1990, incluye viviendas y complejos de apartamentos, destacándose frente a los volcanes circundantes. La Capilla de la Humanidad, un museo con las obras de Oswaldo Guayasamín, es un punto emblemático en la zona.

La dinámica de Bellavista se caracteriza por diversidad en aspectos económicos, sociales y arquitectónicos, generando divisiones notables entre distintas zonas del barrio. Mientras algunas áreas han experimentado rápido crecimiento económico, el barrio en su conjunto mantiene un carácter residencial. Las dinámicas varían, con la parte inferior favoreciendo el comercio informal y dinámicas sociales específicas, mientras que la zona alta, colindante con el Parque Metropolitano, tiene un enfoque más residencial, sin comercio de escala barrial y con predominancia de viviendas en urbanizaciones privadas.

Al norte de Quito, el Parque Metropolitano de Guanguiltagua, que abarca más de 750 hectáreas, es el más grande del distrito. Alberga el Qhapaq Ñan o Camino del Inca, un patrimonio cultural de la Región Andina del Ecuador. Con una rica flora y fauna endémica, el parque cuenta con árboles como el tilo, el tocte, el arrayán y el Quishuar. Además, más de 10 especies de colibríes y 60 especies de aves, algunas en peligro de extinción, encuentran refugio en este espacio.

El presente proyecto surge como respuesta a la necesidad de rehabilitar la conexión entre la comunidad y su entorno, recuperando la conexión natural que tiene Bellavista con el Parque Metropolitano. Basándonos en el trabajo de pregrado enfocado en diseño urbano propuesto por la alumna de la Universidad de las Américas, buscamos presentar una correcta aplicación de normativa para hacer el proyecto ejecutable. En las siguientes secciones, exploraremos el marco teórico, los objetivos específicos de este proyecto, el diseño metodológico a seguir, el diagnóstico actual del barrio, una propuesta que responda a las necesidades de Bellavista, los instrumentos de gestión y los mecanismos de financiamiento para llevar a cabo el proyecto.



ILUSTRACIÓN 1 PARQUE METROPOLITANO FUENTE: ANNA NORATA, LUCIA MUÑOZ

## ii. Marco Conceptual y teórico

A raíz de la Comisión Mundial sobre Medio Ambiente y Desarrollo de las Naciones Unidas (WCED, por sus siglas en inglés) surge “Nuestro Futuro Común”, el Brundtland Reporte busca abordar la creciente preocupación por la interacción entre el medio ambiente y el desarrollo sostenible. Este introdujo por primera vez el concepto de “ desarrollo sostenible”, que se definió como “el desarrollo que satisface las necesidades del presente sin comprometer la capacidad de las generaciones futuras para satisfacer sus propias necesidades”. (Brundtland, 1987) (Weale, 2012)

Como presentó Weale, la agenda de sostenibilidad es amplia y radical, abarcando la justicia intergeneracional, el uso de recursos, la contaminación, pero también la planificación urbana y rural. La Nueva Agenda Urbana representa una visión compartida para un futuro mejor y más sostenible. En esta era sin precedentes de creciente urbanización y en el contexto de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, el Acuerdo de París y otros acuerdos y marcos de desarrollo global han alcanzado un punto crítico al comprender que las ciudades pueden ser la fuente de soluciones, en lugar de la causa, de los desafíos que nuestro mundo enfrenta hoy en día. Si la urbanización está bien planificada y gestionada, puede ser una herramienta poderosa para el desarrollo sostenible tanto en países en desarrollo como desarrollados.

La Asamblea General de las Naciones Unidas decidió convocar la Conferencia de las Naciones Unidas sobre Vivienda y Desarrollo Urbano Sostenible (Hábitat III) en octubre de 2016, en Quito, Ecuador, con el fin de revitalizar el compromiso global con la urbanización sostenible y centrarse en la implementación de la Nueva Agenda Urbana mediante un conjunto de estándares globales de logros en el desarrollo urbano sostenible.

Este enfoque participativo se extendió al marco mismo de la Conferencia Hábitat III en Quito, Ecuador, maximizando esta participación y centrándose en la implementación de principios, políticas y acciones para el desarrollo urbano sostenible al incluir el Pabellón One UN para mostrar y facilitar la colaboración entre las agencias de las Naciones Unidas, la Exhibición Hábitat III para destacar

las innovaciones de organizaciones independientes y el Pueblo Hábitat III para ejemplificar soluciones urbanas a través de intervenciones reales a nivel de vecindario.

Los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS) es un conjunto de 17 objetivos adaptados por todos los estados miembros de las Naciones Unidas en septiembre de 2015. Muchos autores coinciden en que la aplicación de los ODS es más fácil cuando se hace a un nivel local, los municipios tienen un acceso más adecuado a las necesidades inmediatas de sus habitantes y por ende puede llegar a satisfacerlo de una manera más adecuada.

El ODS 11, Ciudades y comunidades sostenibles se centra específicamente en garantizar que las ciudades sean inclusivas, seguras, resilientes y sostenibles. Algunos temas que se abordan incluyen el acceso a viviendas asequibles, a espacio público y áreas verdes de calidad, y a la planificación urbana.

Por otra parte, ONU-Hábitat (Programa de las Naciones Unidas para los Asentamientos Humanos) aborda el tema de espacio públicos y áreas verdes en sus lineamientos y recomendaciones para el desarrollo urbano sostenible. Así, se enfatiza la necesidad de diseñar espacios públicos de manera inclusiva, considerando las necesidades de todas las personas, independientemente de su edad, genero, etc.. (UN Hábitat, 2018)

La organización promueve la integración de áreas verdes en el diseño urbano para mejorar la sostenibilidad ambiental.

Resiliencia ¿De qué, para qué y para quién?

En el discurso académico y de políticas, el concepto de resiliencia urbana está proliferando. Teóricos sociales, especialmente geógrafos humanos, han criticado con razón que se ha pasado por alto la política subyacente de la resiliencia, y destacan la importancia de preguntar "¿resiliencia de qué, para qué y para quién?".

Meerow y Newell abogan por una consideración cuidadosa no solo de la resiliencia para quién y qué, sino también de dónde, cuándo y por qué. (Meerow y Newell, 2019)

Se introduce un proceso de tres fases para permitir que estos "cinco W" se negocien colectivamente y fomenten la reflexión crítica sobre la política de la resiliencia urbana a medida que se conciben, discuten y ponen en práctica planes, iniciativas y proyectos. El artículo presenta como las compensaciones y decisiones de la planificación de la resiliencia afectan los resultados a lo largo del espacio y el tiempo, a menú con implicaciones significativas para la equidad. El cambio climático presenta cambios adicionales e inciertos empujando a las instituciones locales a adaptarse.

La atracción del concepto de resiliencia radica en su capacidad para funcionar como un "objeto fronterizo" o "concepto puente", facilitando la interconexión de diversos dominios de conocimiento. En el ámbito urbano, la resiliencia ha servido para fusionar agendas cruciales como la "adaptación al cambio climático" y la "reducción del riesgo de desastres", así como para abordar simultáneamente las prioridades de seguridad y sostenibilidad.

Sin embargo, su flexibilidad y amplia inclusividad han generado confusiones conceptuales, especialmente al compararse con términos afines como sostenibilidad, vulnerabilidad y adaptación. Estos conceptos, comúnmente utilizados en estudios urbanos y políticas, adquieren diversas formas, desde características medibles hasta conceptos descriptivos, metáforas y modos de pensamiento. La necesidad de claridad conceptual y un entendimiento preciso de la resiliencia se vuelve crucial en la planificación y desarrollo urbanos.

La integración de la resiliencia en el diseño de ciudades es de vital importancia para abordar los desafíos contemporáneos y construir entornos urbanos capaces de resistir, adaptarse y recuperarse de perturbaciones diversas. Enfrentando amenazas como el cambio climático, eventos climáticos extremos y crisis socioeconómicas, las ciudades resilientes se destacan por su capacidad para proteger a las comunidades y garantizar la continuidad de las funciones urbanas esenciales. Este enfoque no solo implica la creación de infraestructuras robustas y sistemas de respuesta eficientes, sino también la consideración del bienestar comunitario, la inclusión social y la equidad. Además, la resiliencia en el diseño urbano promueve la sostenibilidad a largo plazo, incorporando prácticas que respetan el entorno natural y optimizan el uso de recursos. En última instancia,

al reconocer la importancia de la resiliencia en el tejido mismo de las ciudades, se establece la base para un desarrollo urbano que no solo afronta los desafíos actuales, sino que también se adapta y prospera en un futuro dinámico y cambiante. (Meerow y Newell, 2019).

## **1. Estado del arte**

### **a. Revisión de la literatura relacionada con el problema**

El siguiente proyecto de titulación tomará como base obras y lecturas de autores que enfatizaron la importancia del espacio público y de la necesidad de diseñar ciudades que se enfoquen en las personas.

### **b. Espacio Público**

En tiempos pasados, las plazas desempeñaban un papel crucial al proporcionar un respiro en medio de la densa urbanización. Estos espacios abiertos solían ser los puntos de encuentro por excelencia en las ciudades antiguas y eran esenciales para la vida urbana. Sin embargo, en la actualidad, su función se ha reducido principalmente a resaltar la presencia de edificios y monumentos, permitiendo su contemplación sin obstáculos. (Perahia, 2007)

En este contexto, es fundamental considerar la influencia de la arquitectura en la relación entre el espacio construido y el espacio abierto. Como lo señala Sitte (1985), la arquitectura depende de una interdependencia recíproca entre estos dos elementos, ya que la magnitud de un espacio no se encuentra simplemente en proporción física.

El espacio público es aquel que se encuentra bajo propiedad pública Sitte (1985) y se utiliza como un lugar de interacción social que cumple funciones prácticas, actuando como un soporte físico para satisfacer las necesidades urbanas que van más allá de los intereses individuales. Su accesibilidad es una característica fundamental que lo convierte en un punto de encuentro entre las dimensiones legales y de uso. Como lo menciona Borja (2003), este espacio también posee dimensiones sociales, culturales y políticas. Sirve como un lugar para la recreación y la identificación, donde las personas se conectan, participan en actividades urbanas y expresan su comunidad. La calidad de este espacio

público se puede evaluar principalmente por la calidad de las relaciones sociales que fomenta, su capacidad para acoger y mezclar diferentes grupos y comportamientos, así como su habilidad para estimular la identificación simbólica, la expresión y la integración cultural.

Por otro lado, un parque es un tipo específico de espacio público ubicado en el interior de una población. Se dedica a prados, jardines y arbolado, y se utiliza como lugar de recreación y esparcimiento para los ciudadanos. Ambos tipos de espacios contribuyen al desarrollo y complementan la cultura en su conjunto. La cultura se refiere a todas las formas, modelos y patrones, tanto explícitos como implícitos, a través de los cuales una sociedad se manifiesta, incluyendo aspectos como el lenguaje, las costumbres, las prácticas, la vestimenta, la religión, los rituales, las normas de comportamiento y los sistemas de creencias que caracterizan a una sociedad en particular (Borja, 2003).

El carácter distintivo del espacio público como un lugar de identificación simbólica para diversos grupos sociales se fundamenta en dos elementos cruciales. El primero es su estructura física, que abarca tanto elementos tangibles como presencias físicas. El segundo aspecto esencial radica en su capacidad para ser abierto y adaptable, lo que implica la falta de restricciones físicas y la posibilidad de albergar nuevos eventos e interacciones (Smith, 2019).

El ámbito territorial proporciona el fundamento para que todas las otras dimensiones, como las políticas, sociales, económicas y culturales, puedan interactuar de manera coherente y orgánica (Borja, 2003).

### **c. No lugares**

Por otro lado, Marc Augé (1993), introduce el concepto de "no lugares" para referirse a espacios que han proliferado de manera abrumadora en las últimas décadas. Estos espacios anónimos, según Augé (1993), son productos de la modernidad excesiva, donde la efimeridad y la falta de conexiones predominan. Los "no lugares" carecen de identidad, conexiones y narrativa; se convierten en entornos poblados por individuos, pero vacíos de símbolos, sentido de pertenencia y comunicación. Augé (1993) sugiere que mientras los lugares

mantienen cierta continuidad, los "no lugares" permanecen inacabados, generando así un delicado equilibrio entre ambos.

En el contexto urbano, la distinción entre lugares y no lugares se basa en cómo se desarrollan las interacciones de la población y en la facilidad con la que cada individuo puede moverse sin restricciones en los espacios públicos que ofrece la ciudad. El espacio público se considera el componente urbano fundamental para las interacciones sociales, ya que es donde ocurren los encuentros directos entre individuos y entre la sociedad y la ciudad en sí. Augé (1993).

Asimismo, existen lugares que se definen como unidades que incorporan identidad, relaciones e historia. Augé (1993) describe estos lugares como "lugares antropológicos", donde la palabra, la interacción y la convivencia cobran vida a través de intercambios significativos.

Con el tiempo, el concepto de espacio público como un sistema integral de la ciudad ha perdido relevancia y se ha descuidado la protección del llamado "espacio de todos" (Alba, 2003). "El espacio público ciudadano no es simplemente un espacio residual entre calles y edificios, ni un espacio vacío designado como público únicamente por razones legales. Tampoco es un espacio especializado al que se debe acudir como a un museo o a un espectáculo. En cambio, estos espacios mencionados son potencialmente espacios públicos, pero se necesita algo más para que se conviertan en espacios públicos ciudadanos" (Borja, 2003).

Estas decisiones o incumplimientos de las normas han dado lugar a diversas tipologías en el espacio público, transformando los caminos y áreas peatonales en híbridos entre comercio y vida urbana. Además, el crecimiento no planificado de las ciudades ha generado desequilibrios entre el espacio disponible y las necesidades cotidianas de la población. La segregación social y funcional, así como la fragmentación del espacio debido a barreras físicas, son desafíos que enfrenta la ciudad, junto con dos cuestiones fundamentales: el tráfico y la seguridad. Sin embargo, abordar exclusivamente estos desafíos de manera directa y sectorial a menudo empeora los problemas en lugar de resolverlos (Borja, 2003).

Por lo tanto, explorar nuevas alternativas espaciales para el espacio público, que se alejen de las convenciones urbanas establecidas, podría ofrecer la posibilidad de establecer relaciones más adecuadas y acordes a las formas de vida de la sociedad contemporánea. Esto resalta la importancia de la interacción directa de los usuarios con estas nuevas formas de experimentar la ciudad. "Preguntarse cómo los espacios se convierten en lugares implica profundizar en las relaciones y vínculos que las personas establecen con los espacios. Estos procesos se han descrito utilizando diversos conceptos como la apropiación del espacio, el apego al lugar, el espacio simbólico urbano, la identidad social urbana y la identidad del lugar, entre otros" (Vidal, 2005).

Finalmente, es necesario pensar en la democratización de los espacios, "El Declive del Hombre Público" de Richard Sennett emerge como una obra fundamental en la exploración de las intrincadas relaciones entre la arquitectura, el urbanismo y la democracia. En esta obra seminal publicada en 1974, Sennett se sumerge en el análisis de cómo la planificación urbana puede ser tanto un facilitador como un obstáculo para la interacción y participación ciudadana. Su enfoque crítico se centra en la esfera pública y los espacios urbanos, sugiriendo que un diseño mal concebido puede conducir al declive de la vida pública. Sennett destaca la importancia de los espacios públicos y argumenta que la planificación urbana debe considerar cuidadosamente la creación de lugares de encuentro y diálogo, esenciales para la vitalidad de la comunidad. A través de su crítica a la planificación urbana moderna, señala cómo la excesiva segregación funcional y la priorización de la eficiencia pueden resultar en entornos monótonos y carentes de vida. La diversidad en la ciudad emerge como un elemento crucial para la salud de la vida pública, y Sennett aboga por un enfoque inclusivo en el diseño urbano que fomente la interacción entre personas de diversas clases sociales y orígenes culturales.

En base a los elementos descubiertos y analizados en el diagnóstico y situación actual se generaron una serie de objetivos generales y particulares que llevaron a la estructuración y formulación de la propuesta.

## 2. Casos de estudio

### Centennial park, Sídney, Australia.



ILUSTRACIÓN 2 CENTENNIAL PARK, SÍDNEY, AUSTRALIA. FUENTE WWW.CENTENNIAL PARK SÍDNEYAUSTRALIA.COM

Este parque se encuentra ubicado en Sídney Australia y cuenta con intervenciones arquitectónicas como comercios en planta baja y centro de visitantes lo que permite que los residentes del barrio puedan aprovechar ese espacio de naturaleza dentro de la ciudad. La arquitectura del entorno se adapta a la presencia de la naturaleza proporcionando espacios de descanso y contemplación.

### Hyde park, Londres, Inglaterra



ILUSTRACIÓN 3 HYDE PARK, LONDRES, INGLATERRA FUENTE: WWW.HYDE PARK.COM

Este parque característico de la ciudad de Londres es un claro ejemplo de un espacio verde urbano icónico que se ha integrado de manera efectiva en el tejido de la ciudad. Hyde Park ha sido testigo de eventos históricos y culturales y su diseño paisajístico y la preservación de elementos históricos contribuyen a su importancia como un espacio cultural y recreativo.

Si bien estos casos de estudios no son exactamente iguales morfológica ni culturalmente al barrio Bellavista y al Parque Metropolitano, nos permiten entender que es posible desde un punto de vista de la planificación urbana integrar los espacios de la ciudad para que estos dialoguen con el mundo natural.

### **iii. Identificación del Objeto de estudio**

La trascendencia de la Calle José Carbó como elemento clave en la trama de transporte local es innegable, dado que su estado y operatividad repercuten directamente en la conectividad y la accesibilidad a los servicios tanto en Bellavista alto como en Bellavista bajo.

La intrincada relación entre las distintas alturas de Bellavista, alta y baja se entrelaza de manera directa con la funcionalidad de la Calle José Carbó, configurando así un componente esencial que demanda una atención prioritaria en el marco de este proyecto integral. La optimización y mejora de esta conexión no solo simplificarán el acceso a servicios básicos, establecimientos comerciales y áreas recreativas, sino que también impulsarán una mayor integración socioeconómica entre ambas zonas.

Esta mejora en la interconexión contribuirá significativamente a la sinergia entre los habitantes de Bellavista alto y bajo, generando un entorno propicio para el desarrollo económico local. Al mismo tiempo, la promoción de una mayor integración entre estas áreas puede tener un impacto positivo en la cohesión social, fortaleciendo los lazos comunitarios y fomentando un sentido de pertenencia compartida. En consecuencia, se vislumbra un escenario en el cual la mejora de la Calle José Carbó no solo incide en la movilidad y acceso a servicios, sino que también se erige como un catalizador para el progreso integral y la armonización social en Bellavista.

### **iv. Planteamiento del problema**

Bellavista, como se ha evidenciado anteriormente, constituye un vecindario de notoria diversidad, donde se manifiestan dinámicas contrastantes en sus diversas áreas. La sección alta del barrio se distingue por la presencia

predominante de urbanizaciones cerradas, las cuales, lamentablemente, restringen el acceso al Parque Metropolitano a un grupo selecto de residentes afortunados. En este contexto, la vía José Carbó, la única ruta de acceso a dicho parque en esta zona, presenta un estado de abandono palpable y carece de cualquier infraestructura adecuada que favorezca su funcionalidad.

La problemática que se plantea se concentra en la necesidad imperante de rehabilitar la calle José Carbó, con el objetivo de transformarla en un espacio público revitalizado que brinde nueva vida a la zona alta de Bellavista y establezca una conexión directa con el Parque Metropolitano. Para abordar de manera efectiva este desafío, resulta esencial sumergirse en la comprensión detallada de la situación actual, llevando a cabo un diagnóstico exhaustivo de la zona. Además, se hace imperativo explorar propuestas concretas que aborden no solo la restauración física de la calle en cuestión, sino también consideren aspectos urbanísticos, de accesibilidad y de integración comunitaria.

La revitalización de la calle José Carbó no solo se presenta como una necesidad infraestructural, sino como una oportunidad para transformar y potenciar la calidad de vida en la zona alta de Bellavista. Este proceso debe ser respaldado por un enfoque integral que involucre a la comunidad, las autoridades locales y expertos en planificación urbana, trabajando de la mano para desarrollar soluciones sostenibles y beneficiosas para todos los habitantes de este diverso y prometedor barrio.



ILUSTRACIÓN 4 CALLE JOSÉ CARBÓ FUENTE:  
LUCIA MUÑOZ

## v. Objetivos.

### Objetivo General

Realizar una propuesta de Potenciación de la Calle José Carbó y la renovación del espacio público para fortalecer su vinculación con el Parque Metropolitano.

### Objetivos Específicos

- Realizar un diagnóstico de la calle José Carbó y sus alrededores, considerando las variables sociales, ambientales y morfológicas del entorno barrial.
- Desarrollar un mecanismo de gestión integral dentro del proyecto urbano de pregrado destinado a la potenciación de la calle José Carbó.
- Plantear uno o varios modelos de financiamiento a través de las Unidades de Actuación Urbanística (UAU).

## **vi. Justificación**

Bellavista, con su rico trasfondo histórico y cultural, requiere una propuesta para transformar su situación actual. La calle José Carbó, un punto crucial en el barrio que conecta con el parque metropolitano, sufre por la presencia de lotes subocupados, generando deterioro y abandono que afectan negativamente a los residentes.

La regeneración de estos lotes es esencial para revitalizar el área, fomentando una mayor ocupación y la renovación del espacio público. La introducción de nuevos comercios y actividades económicas no solo dará nueva vida a la zona, sino que también estimulará la economía local, aportando dinamismo a la comunidad.

Abordar este desafío requiere una aproximación multidisciplinaria, involucrando a expertos en urbanismo, planificación y sociología, junto con la participación de la comunidad local. Integrar al Parque Metropolitano de Quito en la planificación de Bellavista representa un potencial valioso, capaz de elevar la calidad de vida, impulsar el comercio y favorecer el desarrollo del barrio.

## **vii. Metodología.**

Este presente proyecto está generado a partir de la revisión y análisis de datos cartográficos, bases de datos obtenidos desde paginas abiertas del gobierno, registros y elaboraciones propias.

En él se condensa información académica generada en el pregrado de la Universidad de las Américas, el diseño urbano arquitectónico efectuado por Anna Norata, las visiones de varios actores mencionados en el estado de arte, así como las visiones de los presentes autores.

El proceso de investigación se desarrolla a partir de conceptos planteados en el estado del arte. De este modo se profundiza el estado de arte como una metodología de investigación cualitativa- documental. (Hoyos Botero, 2000).

En primer lugar, se presenta una interpretación en base a la realidad del polígono que posteriormente se complementa y contrasta con el análisis cartográfico los cuales recaudan datos geográficos morfológicos y sociales del lugar.

Por tanto, mediante el levantamiento de información cualitativa que posteriormente se evalúa y categoriza se generan conclusiones y puntos de acción.

En resumen, la investigación integra diversas metodologías centradas en un enfoque cualitativo e interpretativo. Utiliza documentación presentada a través de cartografías y matrices que guían un proceso de selección, categorización y registro de prácticas aplicables, así como propuestas en desarrollo.

## **02.Diagnóstico Territorial**

### **i. Memoria informativa.**

#### **1. Ubicación**

El Barrio de Bellavista se ubica en el Norte de la ciudad de Quito en la Parroquia de Ñaquito y está conformado por 1910ha. Se encuentra emplazado cerca del Parque Metropolitano en la quebrada Batán Grande, este ofrece a sus residentes vistas favorecidas hacia el volcán Pichincha y al Norte de la ciudad.



ILUSTRACIÓN 5 VISTA GENERAL DEL BARRIO BELLAVISTA

FUENTE: ANNA NORATA

## 2. Historia

El Barrio Bellavista se remonta hace aproximadamente 70 años, y ha experimentado transformaciones notables a lo largo de las décadas. La topografía del Barrio Bellavista originalmente abarcada actividades agrícolas y ha experimentado una metamorfosis a medida que se ha integrado gradualmente a la trama urbana de Quito. Este proceso de cambio ha llevado a Bellavista a convertirse en un área residencial cercana al área financiera de la ciudad.



ILUSTRACIÓN 6 VISTA GENERAL BARRIO BELLAVISTA  
FUENTE: ANNA NORATA

## 3. Polígono de Intervención

El área de estudio delimitante para este proyecto se encuentra en el territorio conocido como “Bellavista Alto” mismo que presenta una extensión de 690997 m<sup>2</sup> correspondientes al 62.33% del total del área de Bellavista que está compuesta por un área de 11086762 m<sup>2</sup>

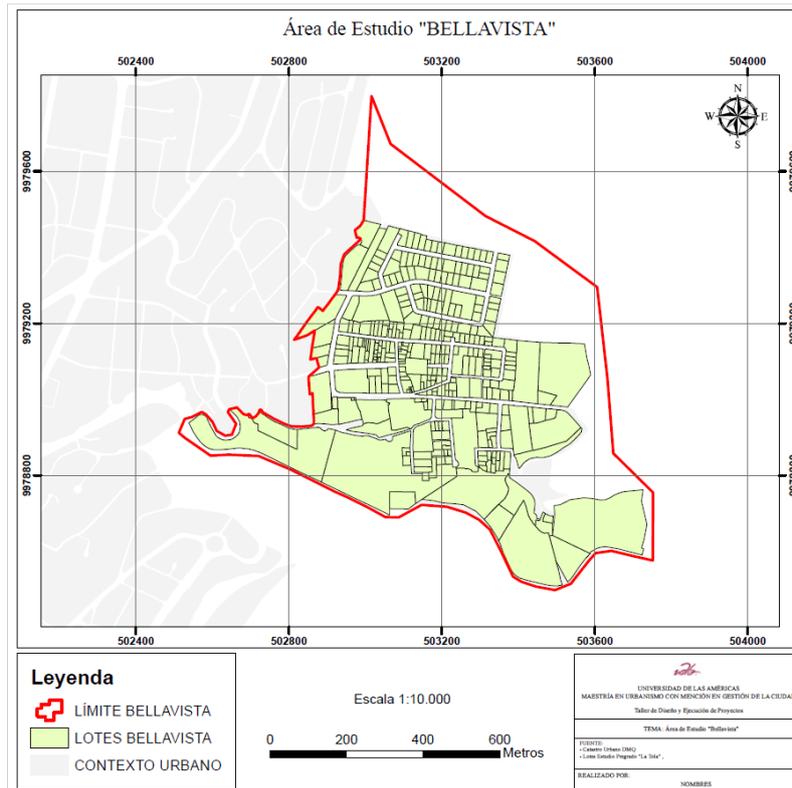


ILUSTRACIÓN 7 ÁREA DE ESTUDIO FUENTE : ANNA NORATA

#### 4. Topografía

Bellavista tiene varias características influyentes y una de las más importantes es su estructura morfológica.

Esta característica particular de Bellavista ha sido un desafío y una oportunidad en el desarrollo urbano de la zona. Por un lado, ha permitido que los sistemas viales y de infraestructura se acoplen a la pendiente añadiéndole carácter al barrio. Sin embargo, también ha generado dificultado el acceso al transporte público.

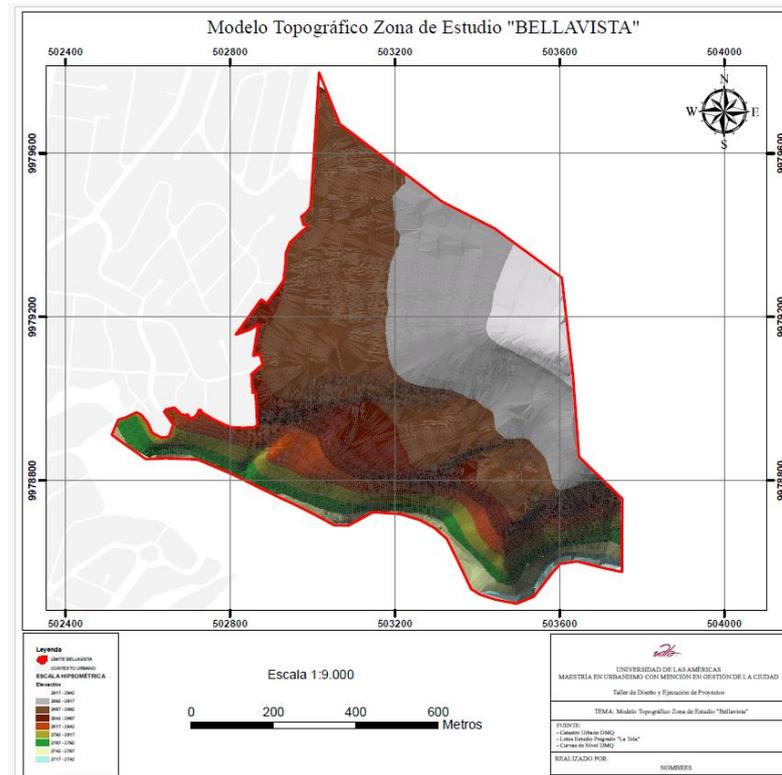


ILUSTRACIÓN 8 MODELO TOPOGRÁFICO FUENTE: ANNA NORATA

## ii. Aspectos sociales

### 1. Demografía

Según los datos demográficos proporcionados por el Instituto Nacional de Estadística y Censos (INEC) en el 2010 en la ciudad de Quito para el sector de Ñaquito se destaca la existencia de una mayor cantidad de mujeres registrada 23,783 frente a 20,366 hombres. En cuanto a los grupos etarios, la mayoría de la población se encuentra en un rango de 25 a 34 años. En la composición étnica, prevalece la identificación como mestizo, reflejando la diversidad cultural de la comunidad.

**a. Población total**

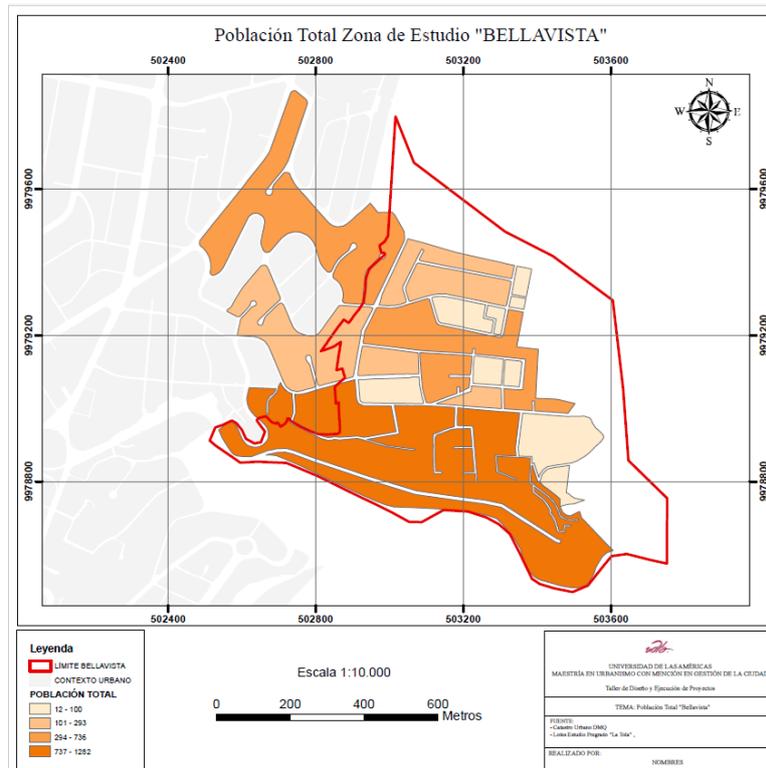


ILUSTRACIÓN 9 POBLACION TOTAL FUENTE: ANNA NORATA

En cuanto al número de población total cabe recalcar que en el eje de la calle José Carbó se encuentra la menos cantidad de población con respecto al resto de la pieza. Siendo así que la población total de esa zona presenta rangos de 101 a 299 personas en contraposición con lo que existe en las manzanas de la calle Mariana Calvache donde existe una concentración de personas de 737 a 1282.

**2. Densidad poblacional**

El mapa mostrado anteriormente muestra de forma clara que la mayor concentración de población se encuentra en la parte alta del Barrio Bellavista, específicamente en la zona designadas como Residencial Urbano 1 y Residencial Urbano 2. Esto sugiere que estas áreas han experimentado un mayor crecimiento residencial y se encuentran en casas aisladas, y conjuntos residenciales. Sin embargo, se genera una perspectiva interesante en el análisis de la Calle José Carbó donde se puede atribuir a la densidad baja de la zona a

que en toda esa porción de territorio mayoritariamente son casas unifamiliares que no albergar una alta densidad.

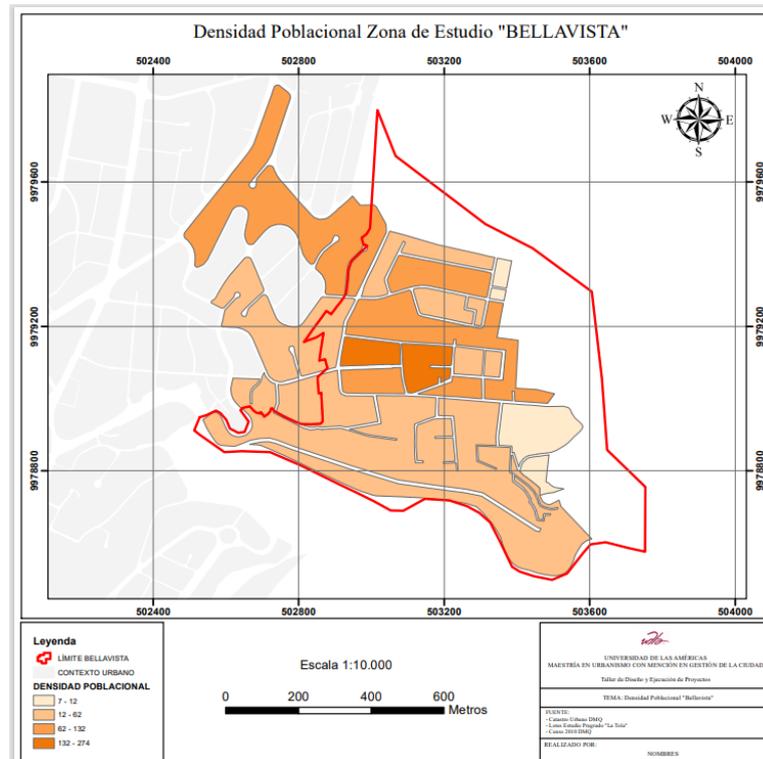


ILUSTRACIÓN 10 DENSIDAD POBLACIONAL FUENTE: ANNA NORATA

### 3. Proyección poblacional

En el 2023 el Barrio Bellavista refleja un aumento en la densificación especialmente en la parte inferior de la pieza debido a un aumento en construcciones de vivienda de interés público en los últimos años. La zona de la calle José Carbó se mantiene con una densidad baja debido a que se sigue manteniendo la lógica de urbanizaciones cerradas con casa de vivienda unifamiliar.



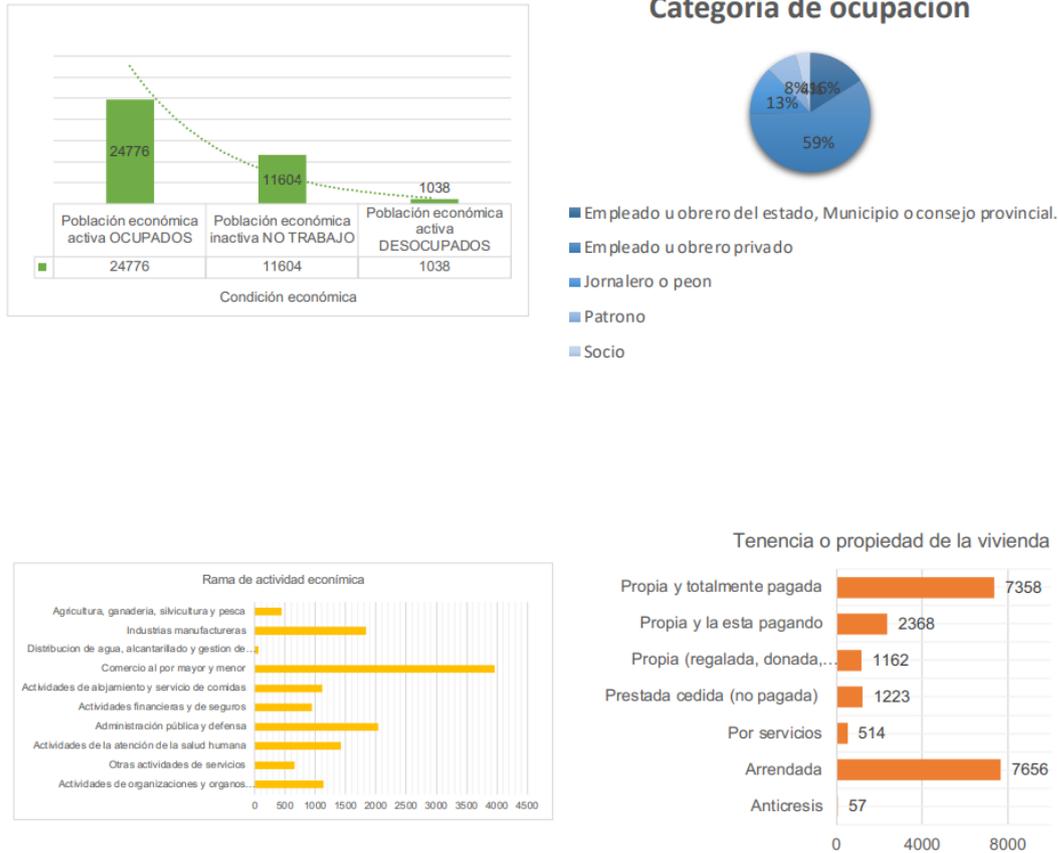


ILUSTRACIÓN 12 SITUACIÓN SOCIO ECONÓMICA FUENTE: CENSO 2010

### iii. Territorio, edificaciones y equipamientos.

#### 1. Equipamientos.

En el vecindario de Bellavista, se pueden identificar diversos usos mixtos en la planta baja, principalmente asociados a categorías de comercio barrial. No obstante, al evaluar la densidad del barrio en relación con los equipamientos cercanos de índole comercial zonal, salud, educación y cultura, como se aprecia en el gráfico, se revela que la comunidad se encuentra más allá del alcance de influencia de estos recursos. Destaca especialmente la presencia predominante de instalaciones deportivas y culturales, notoriamente representada por la cancha barrial, un equipamiento público, y el Museo de la Casa del Hombre, de propiedad privada y con acceso limitado al público.

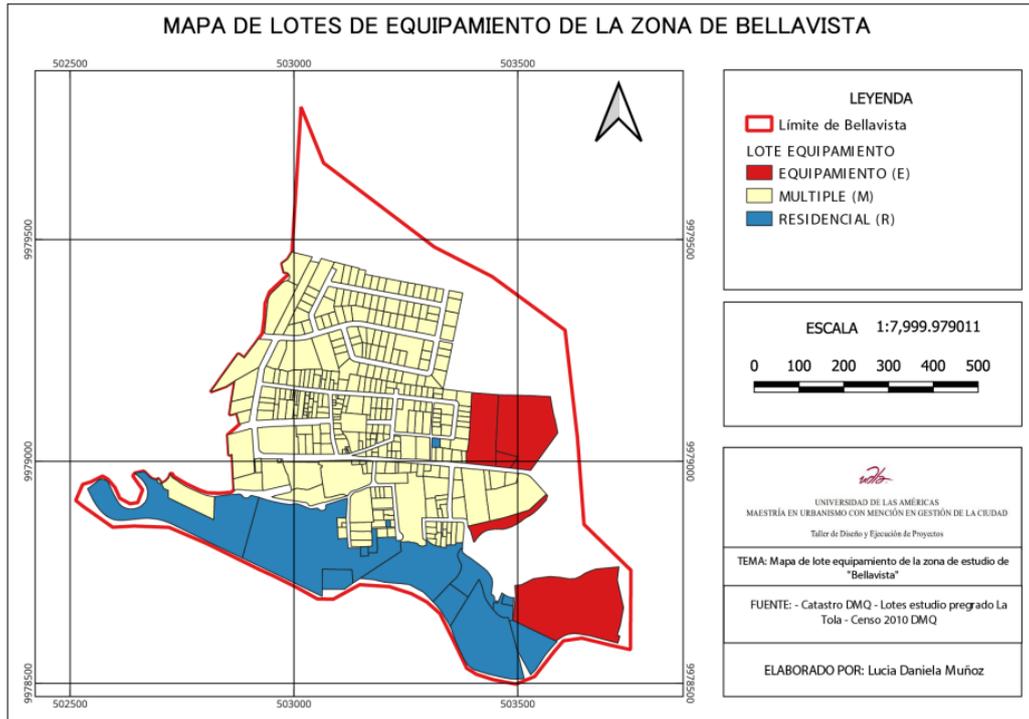


ILUSTRACIÓN 13 MAPA DE LOTES DE EQUIPAMIENTO FUENTE: ANNA NORATA

## 2. Ocupación del suelo

La ocupación del suelo en esta área, en relación con el Índice de Ocupación del Suelo (IRM) y al Coeficiente de Ocupación del Suelo en planta baja (COS PB), establecidos de acuerdo con la normativa actual en el Plan de Uso de Suelo (PUGS), representa un aspecto esencial en la planificación y el desarrollo urbano de la región. Estos parámetros normativos tienen un profundo impacto en la configuración del entorno y en la vida de la comunidad local.

El IRM, que establece un límite del 50% para la ocupación del suelo, juega un papel crucial en la asignación de espacios. Esta restricción significa que solo la mitad de la superficie de un terreno puede utilizarse para edificaciones, lo que garantiza que una parte significativa del área se reserve para otros fines, como espacios verdes, áreas recreativas o infraestructuras comunitarias. Este equilibrio entre desarrollo edificatorio y conservación del espacio abierto es fundamental para mantener un ambiente urbano agradable y sostenible.

Por otro lado, el COS PB, que permite una altura de edificabilidad con variación de 1 a 7 pisos dependiendo de la manzana, influye directamente en la morfología

de la zona. La altura de los edificios determina la densidad poblacional y la capacidad de alojamiento de la comunidad. Esto, a su vez, afecta la calidad de vida de los residentes y la eficiencia en el uso del espacio disponible. La regulación del COS PB busca garantizar una distribución ordenada y eficiente de las construcciones, teniendo en cuenta las necesidades de la comunidad y la armonía del entorno urbano.

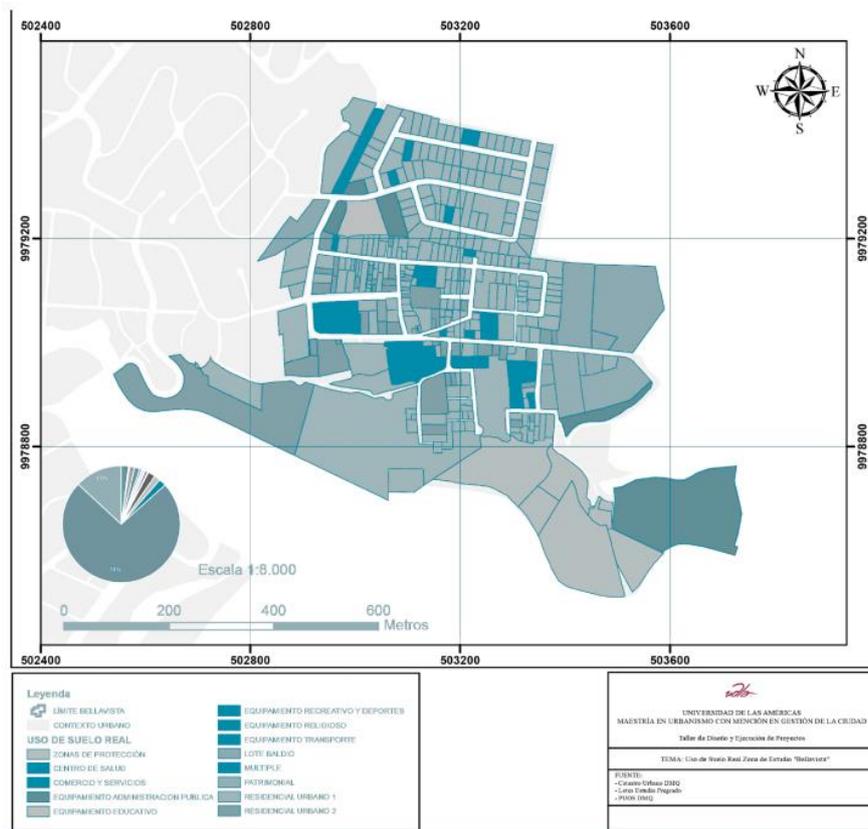


ILUSTRACIÓN 14 OCUPACIÓN DEL SUELO FUENTE: ANNA NORATA

### 3. Formas de ocupación.

En el barrio de Bellavista, se han identificado diversas formas de ocupación del suelo, que incluyen zonas de protección, ocupación aislada, áreas de promoción, ocupación pareada y ocupación sobre línea de fábrica.

A través de un análisis exhaustivo, se ha observado que las formas de ocupación del suelo predominantes son la ocupación aislada, que implica mantener retiros en todas las colindancias (frontal, dos laterales y posterior), y la ocupación sobre línea de fábrica, que permite mantener únicamente un retiro en la parte posterior mientras se permite el adosamiento en las colindancias frontal y laterales.

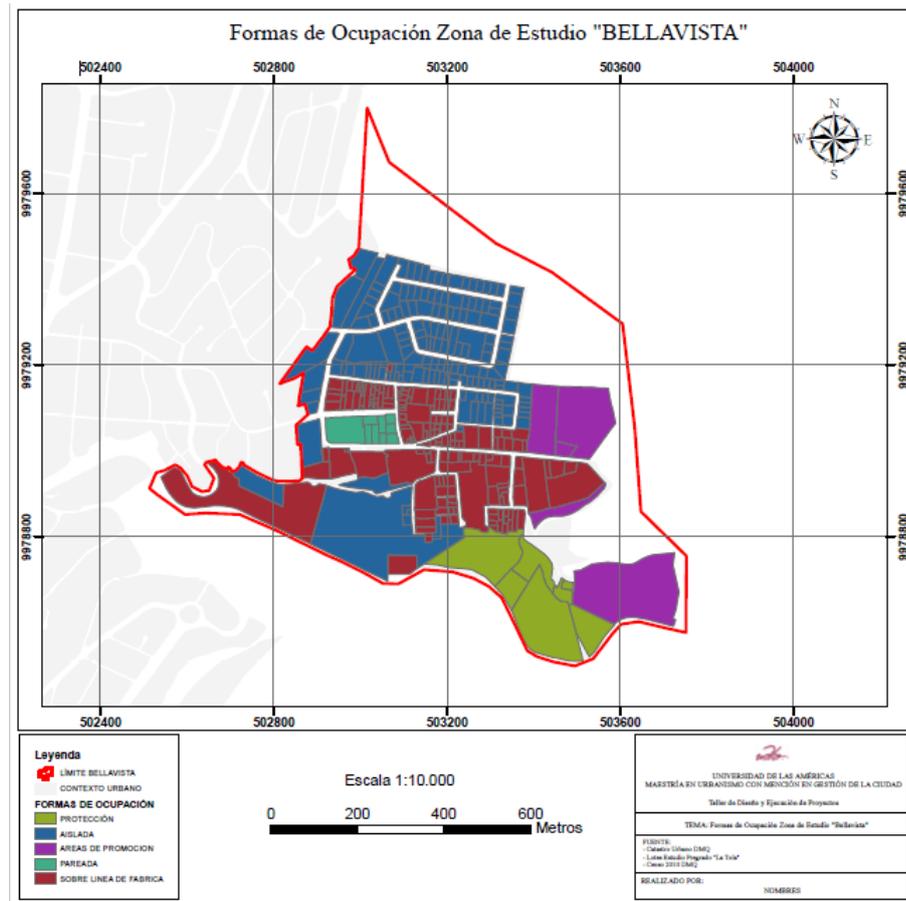


ILUSTRACIÓN 15 FORMAS DE OCUPACIÓN FUENTE: ANNA NORATA

#### 4. Concentración de lotes.

En el corazón del Barrio Bellavista, se observa una notable concentración de áreas con una alta presencia de lotes de morfología regular, especialmente a lo largo de la calle Diego de Brieda. Este fenómeno se refleja en un mapa de calor que se extiende hacia los alrededores, abarcando una distribución diversa de viviendas. Las áreas con colores más intensos en el mapa indican una alta densidad de lotes en la región, sugiriendo una dinámica residencial significativa en dichas zonas.

Este mapa de calor, además de resaltar la morfología y densidad de la vivienda, sirve como una herramienta valiosa que proporciona una visión integral de las dinámicas de habitabilidad presentes en el área. A medida que nos alejamos del hipercentro representado en el mapa, se evidencia una proximidad creciente a las vías principales del sector. Esta observación sugiere una relación entre la densidad de viviendas y la accesibilidad a las vías de transporte, brindando así

una comprensión más completa de la estructura de habitabilidad en el Barrio Bellavista.

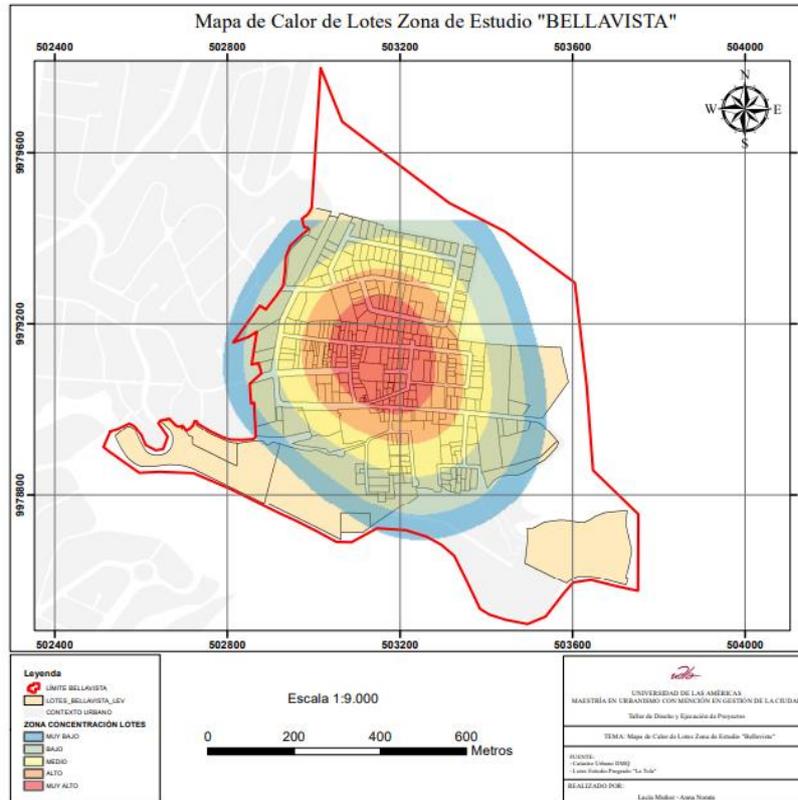


ILUSTRACIÓN 16 MAPA DE CALOR FUENTE: ANNA NORATA

**a. Concentración de ocupación aislada.**

Las áreas cercanas a la calle José Carbó exhiben una menor presencia de edificaciones con ocupación aislada. En estas zonas, se observa un porcentaje más bajo de concentración de estas edificaciones, acompañado por una mayor continuidad en el trazado urbano. Este patrón sugiere una mayor interconexión y cohesión en estas áreas específicas, lo que puede influir en la accesibilidad y la integración de la comunidad local.

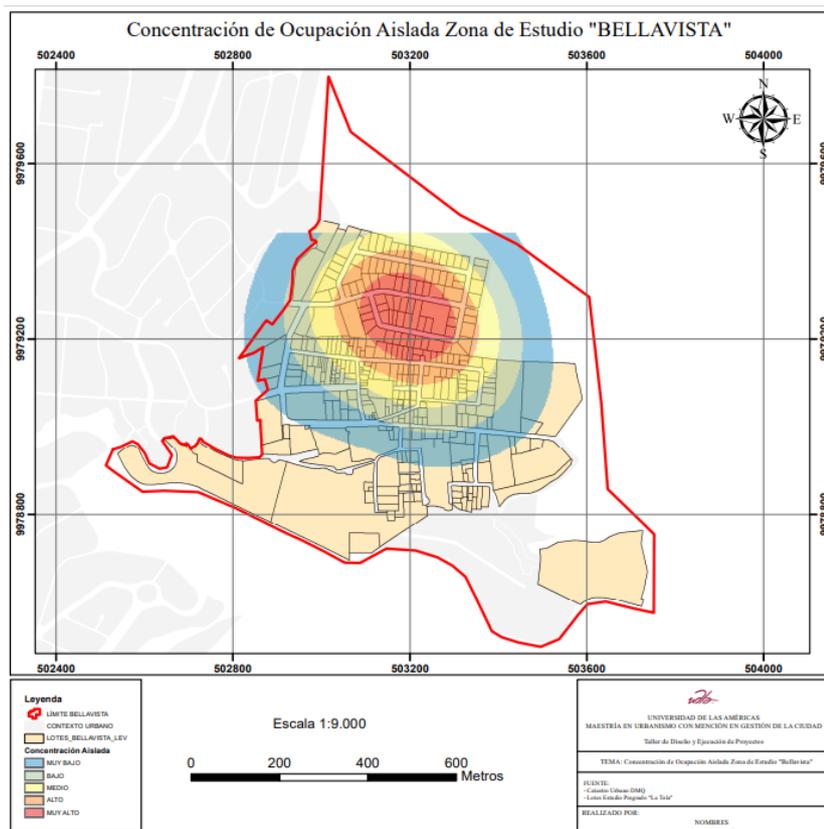


ILUSTRACIÓN 17 CONCENTRACIÓN DE OCUPACIÓN AISLADA FUENTE ANNA NORATA

## 5. Altura de edificaciones.

A partir de este contexto, resulta evidente que, de acuerdo con las regulaciones vigentes, la altura máxima permitida para las edificaciones en la zona de Bellavista tiene una variación de 1 a 7 pisos. Sin embargo, en la realidad, no se está aprovechando al máximo esta capacidad de construcción, y existen variaciones notables, tales como se pueden observar en el siguiente mapa. En la zona de estudio se encuentra presente una mayor cantidad de viviendas de tipo unifamiliar de 2 y 3 pisos predominantemente en toda el área.

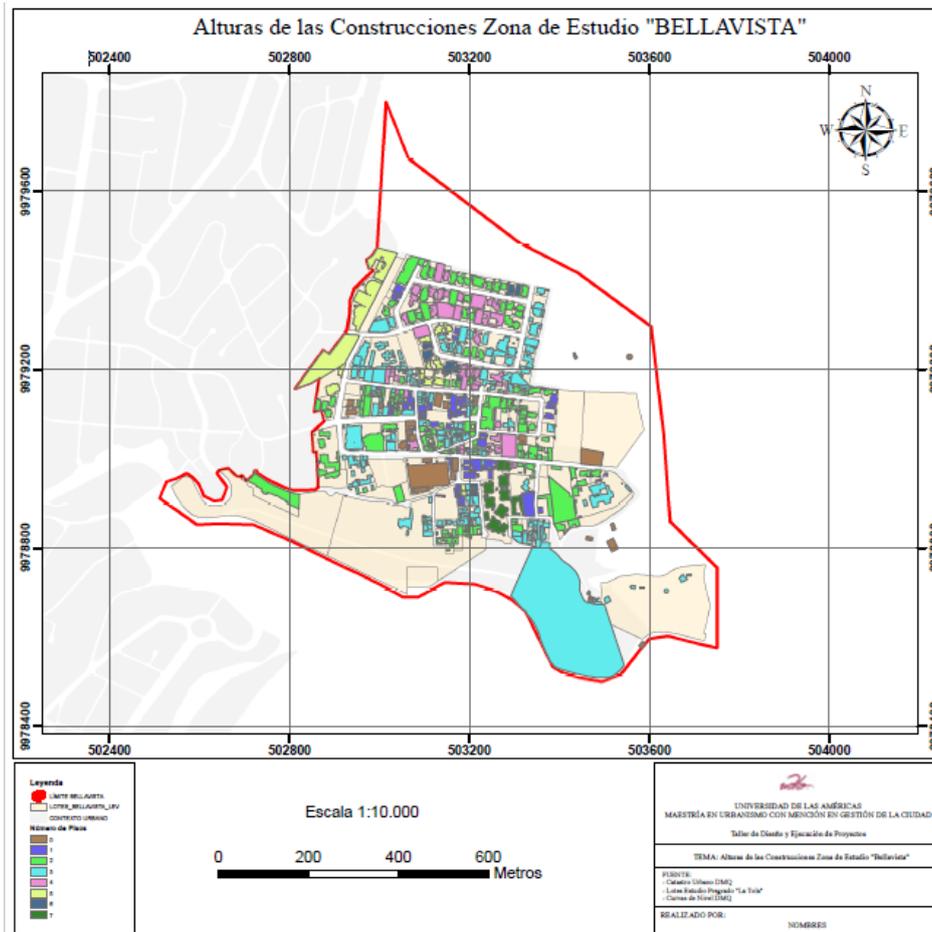


ILUSTRACIÓN 18 ALTURAS DE LAS CONSTRUCCIONES FUENTE: ANNA NORATA

## 6. Estado de las edificaciones.

En la evaluación del estado de las edificaciones en el barrio, se destaca una marcada tendencia en la zona norte del polígono de Bellavista Alta, donde predomina un buen estado en la mayoría de las estructuras. En este sector, se observa que los cerramientos se encuentran en condiciones favorables y que las fachadas son mantenidas con cuidado. Este estado positivo está estrechamente vinculado a la ocupación de los predios en planta baja, ya que estos presentan zonas de tipo aislada con retiros en sus cuatro frentes, contribuyendo a la preservación de la calidad arquitectónica.

Contrastando esta situación, en la parte inferior del polígono se aprecia un estado medio de conservación que representa aproximadamente el 32,69%. Por otro lado, las edificaciones en mal estado constituyen el 14,18% y, en su mayoría, se localizan en las áreas más alejadas del eje principal del polígono. Esta distribución sugiere una correlación entre la distancia con respecto al eje

vial y el estado deficiente de las edificaciones; a medida que se alejan del centro, se evidencia un deterioro más pronunciado en la condición de las estructuras.

Este análisis pormenorizado no solo ofrece una visión detallada de la situación actual de las edificaciones en Bellavista, sino que también brinda *insights* valiosos para comprender las dinámicas de mantenimiento y conservación en diferentes áreas del barrio. La correlación entre la ubicación geográfica y el estado de las edificaciones podría ser clave para orientar futuras estrategias de intervención y revitalización en el entorno urbano de Bellavista.

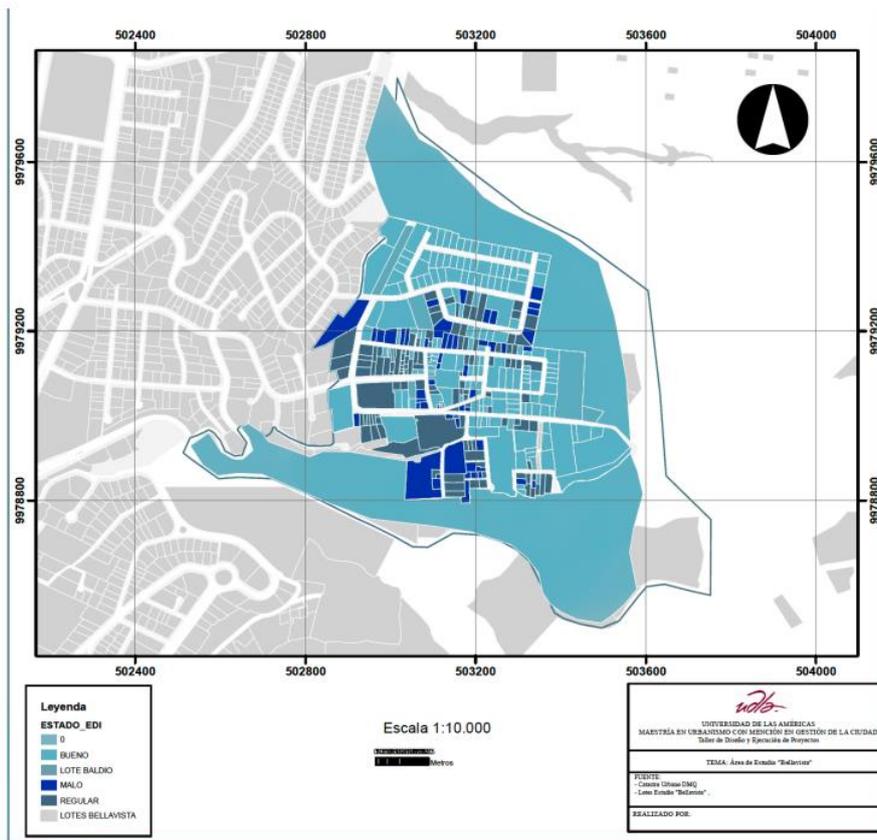


ILUSTRACIÓN 19 ESTADO DE LAS EDIFICACIONES FUENTE: ANNA NORATA

## 7. Permeabilidad de edificaciones.

La observación detallada de las edificaciones revela que el 50% de ellas exhiben una baja permeabilidad en planta baja, especialmente en lo que respecta a sus cerramientos. Esta característica predomina mayormente en las edificaciones ubicadas a lo largo de las vías principales que conforman el trazado interno del polígono. En contraste, las edificaciones con una permeabilidad media

constituyen el 34% del total de estructuras en el barrio, y suelen encontrarse mayoritariamente en las vías secundarias.

Es importante subrayar que el porcentaje de edificios con baja permeabilidad está estrechamente vinculado a dimensiones de macro lotes, lo que afecta la percepción general de la escala del barrio. En promedio, estos macro lotes poseen dimensiones superiores a los 5000 metros cuadrados, contribuyendo a la presencia de extensos bloques de muros ciegos en el trazado principal del barrio. Esta condición no solo tiene implicaciones visuales, sino que también influye en la dinámica de accesibilidad y en la experiencia urbana, marcando un aspecto relevante a considerar en futuras intervenciones urbanísticas en el área.

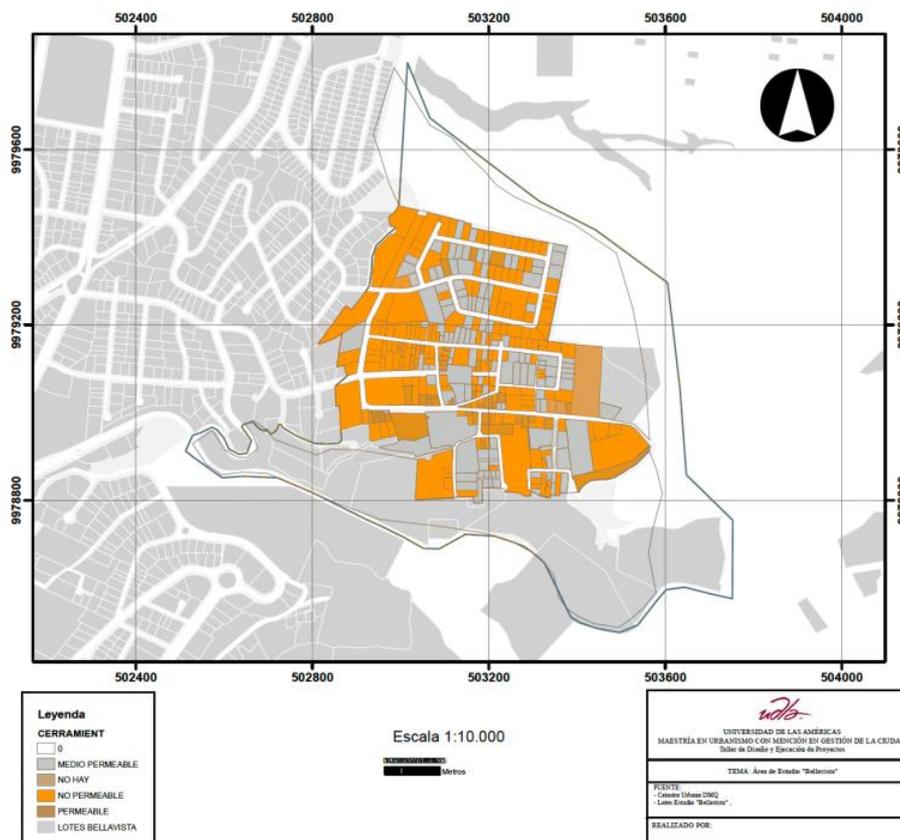


ILUSTRACIÓN 20 PERMEABILIDAD DE EDIFICACIONES FUENTE: ANNA NORATA

## 8. Lotes públicos y privados.

Existe la presencia de 4 predios municipales y la mayoría se encuentra en la parte inferior de la pieza. El mayor porcentaje de lotes en el barrio son privados y bajo la característica de la unipropiedad de personas naturales en el polígono.

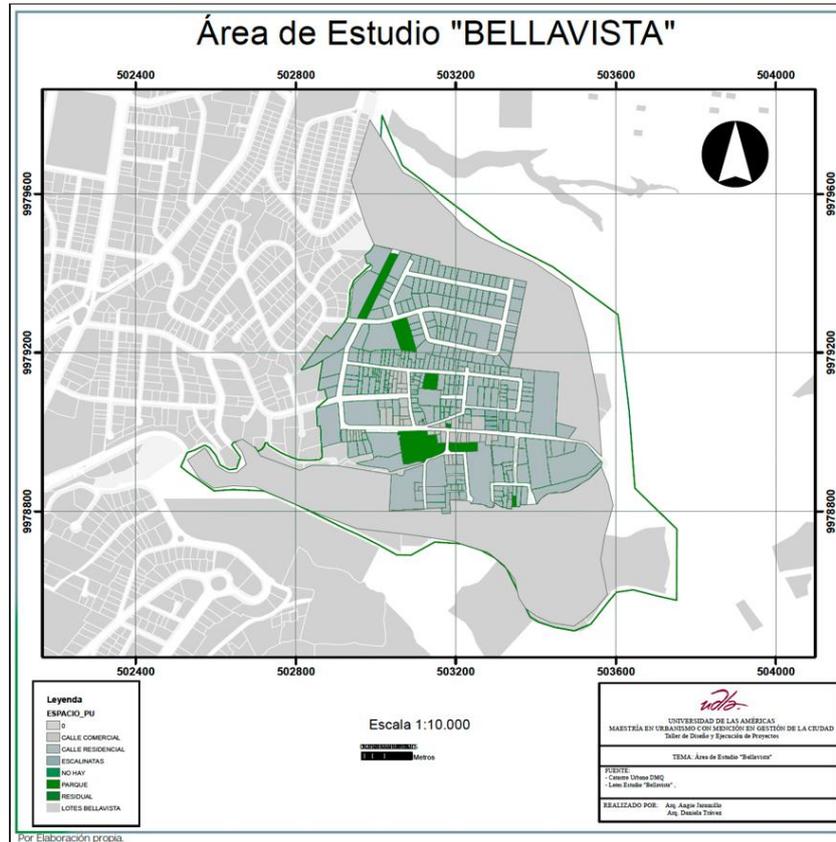


ILUSTRACIÓN 21 LOTES PÚBLICOS Y PRIVADOS FUENTE: ANNA NORATA

## iv. Movilidad

### 1. Tipología vial

De acuerdo con la Regla técnica de arquitectura y urbanismo, en el área de Bellavista se identifican los siguientes tipos de vías (Municipio de Quito, 2021):

#### Arteriales

A diario, la zona presenta una dinámica de movimiento que es especialmente activa en las vías arteriales, como la Avenida José Bosmediano, debido a su carácter residencial y comercial.

En esta vía, se encuentran numerosos comercios barriales, la sede del canal Ecuavisa y la Fundación Guayasamín. Además, esta calle conecta con varias vías transversales que contribuyen aún más a su actividad.

En áreas donde las viviendas están aisladas y rodeadas por muros cerrados, el tráfico vehicular es escaso, lo que contribuye a mantener un ambiente con colores neutros. Sin embargo, en ciertas zonas clave, las calles tienen un carácter distintivo en cuanto a olores.

### Vías Colectoras

Estas vías desempeñan el papel de conectar vías arteriales como la Avenida Pichincha y Velasco Ibarra con las vías locales ubicadas en el interior del vecindario. Tienen un límite de velocidad de 50 km/h y son utilizadas por el transporte público. Además, pueden contar con cruces a nivel regulados por semáforos cuando el flujo vehicular supera los 500 vehículos por hora (INEN, 2016).

### Vías Locales

Estas carreteras facilitan la circulación dentro del vecindario y tienen una jerarquía vial inferior. Se conectan con las vías colectoras y priorizan la movilidad peatonal. La velocidad recomendada es de 30 km/h, y se pueden implementar medidas de calmadito del tráfico. Además, se permite el estacionamiento en estas vías.

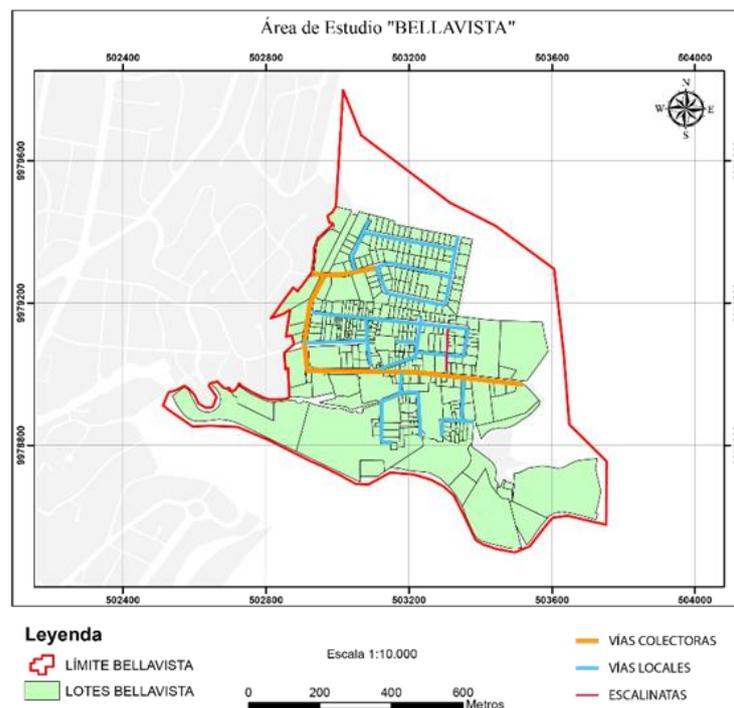


ILUSTRACIÓN 22 TIPO DE VIAS FUENTE ANNA NORATA.

## 2. Accesibilidad al barrio.

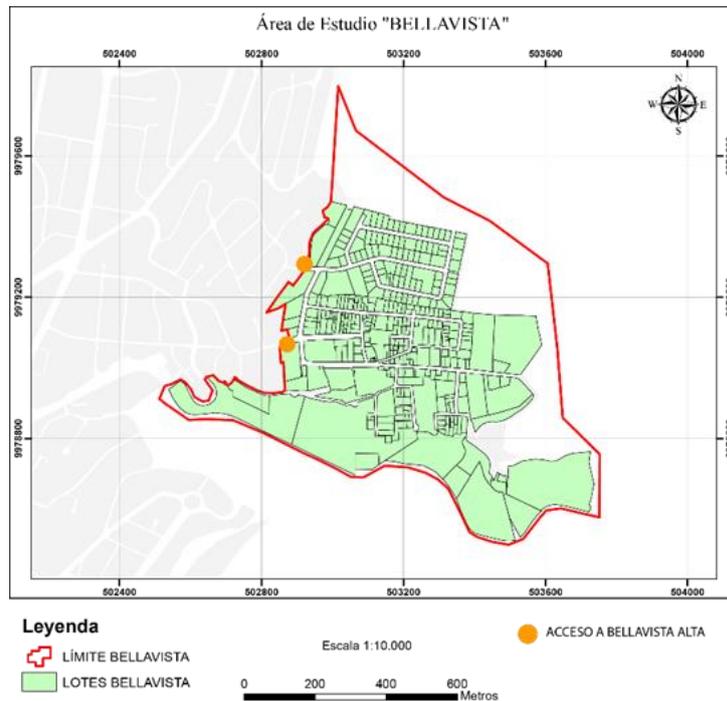


ILUSTRACIÓN 23 PUNTOS DE ACCESO FUENTE ANNA NORATA

Los accesos vehiculares al barrio son limitados por la calle Antonio Flores Jijón y la calle José Bosmediano.

### Vehículos

La gran parte de las carreteras dentro del área de estudio son de doble sentido, mientras que la calle José Carbó se ha mantenido como una calle peatonal abandonada.

Dentro de la zona de estudio de Bellavista se pueden observar polos atractores de viajes tanto como de entrada como de salida, lo que marca una intensidad en el flujo vehicular, estos polos atractores son la Unidad Educativa, la cancha, y el canal 4 de televisión. Estas constituyen unas estaciones y paradas de transporte público que permiten una conexión a escala sectorial. Por otra parte, a una escala barrial, se puede observar que a pesar de que existe una escuela la mayoría de las estaciones de buses se centran en la calle José Carbo y en la Mariano Calvache.

Según datos de tráfico de Google Maps, la intensidad de tráfico en la zona de Bellavista es media en horas pico y durante la semana laboral ya que Bellavista se encuentra rodeada de vías arteriales que conectan con el Valle de Cumbayá. Muchas de las vías dentro del área de estudio son vías de urbanizaciones cerradas donde no existe data al respecto y no constituyen una ayuda para el flujo de movilidad de la zona.

## Buses

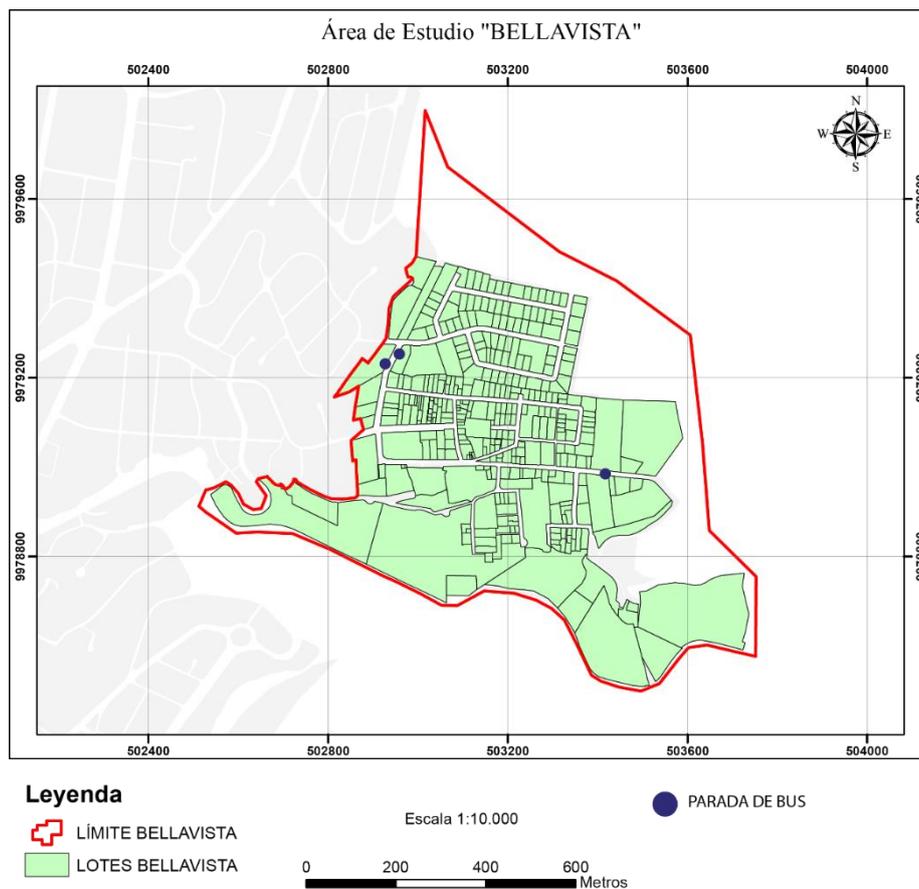


ILUSTRACIÓN 24 PARADAS DE BUSES FUENTE: ANNA NORATA

Actualmente Bellavista tiene un número de paradas de autobuses reducidas, los autobuses en Bellavista realizan recorridos relativamente reducidos, ya que la zona cuenta únicamente con tres paradas de autobús. Dos de estas paradas se ubican en la parte de Bellavista Alta, justo a la entrada de la localidad, por lo que el trayecto de estos autobuses se limita a este sector. Por otro lado, existe una línea de autobús adicional que se desplaza hasta Bellavista Baja, pasando por la cancha. Los autobuses utilizan exclusivamente las dos vías principales de la localidad, que son la calle José Carbó y Mariano Calvache

## Peatones

En esta área, el transporte en vehículos privados y taxis es el medio de movilidad predominante y se manifiesta de manera destacada en la vida cotidiana de los residentes y visitantes. Este enfoque en el transporte en automóvil y taxis refleja la importancia de la movilidad individual y la necesidad de desplazarse de un lugar a otro de manera eficiente.

A pesar de la prominencia del transporte en vehículos, es importante destacar que también se han establecido adecuadas infraestructuras peatonales en forma de veredas que permiten a los peatones transitar de manera segura y cómoda por la zona. Estas veredas contribuyen a la calidad de vida de los residentes y promueven la interacción entre las personas, ya que brindan un espacio para caminar y disfrutar de las áreas urbanas de manera más tranquila y pausada.

El acceso al Parque como mencionado anteriormente se hace a través de la Calle José Carbó (imagen superior), este camino es utilizado por peatones y bicicletas indistintamente.

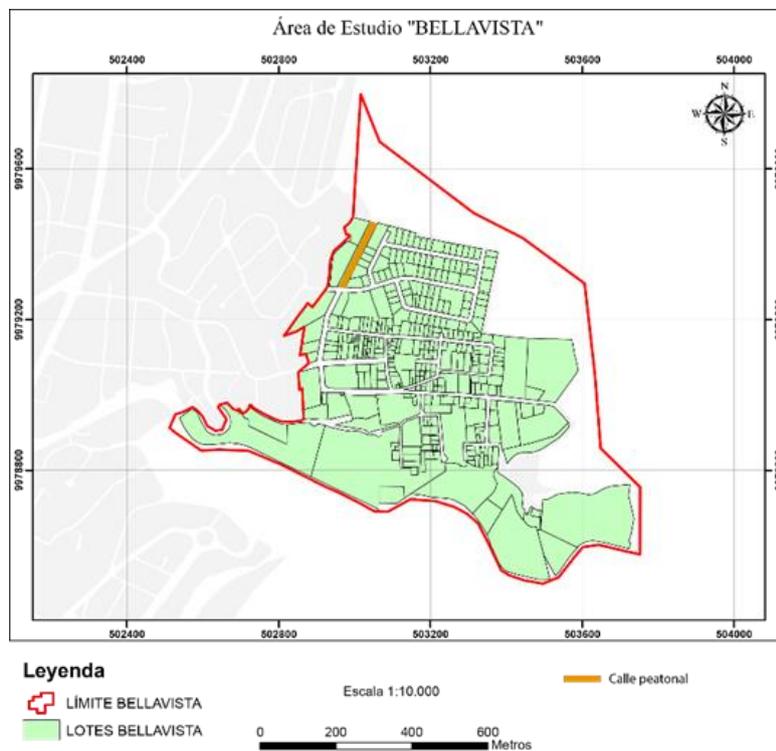


ILUSTRACIÓN 25 ZONA PEATONAL FUENTE ANNA NORATA

## **Accesibilidad al Parque Metropolitano**

Hasta el día de hoy, el acceso al Parque se lleva a cabo a través de dos puntos, los cuales presentan una particularidad en común: la falta de una infraestructura adecuada. El primero de estos accesos se ubica al final de la Calle Carbó, y como se puede observar en la imagen adjunta, el acceso se materializa sin un control formal, sino más bien como una extensión de una calle que ha sufrido cierto grado de abandono y negligencia a lo largo del tiempo.

Este primer acceso, al no contar con una infraestructura definida, plantea desafíos en términos de organización y control del flujo de visitantes. La ausencia de elementos como senderos, señalización adecuada y un espacio de acogida, dificulta la experiencia de quienes desean disfrutar del Parque. Esta carencia de infraestructura puede generar una sensación de falta de planificación y cuidado en un lugar que, por su importancia y valor natural, merecería una atención más detenida.

La imagen de este acceso, con calles descuidadas y sin una recepción adecuada, subraya la necesidad de una inversión en infraestructura que permita una entrada más cómoda y segura al Parque. Además, la falta de control puede plantear preocupaciones relacionadas con la seguridad y la preservación del entorno natural.

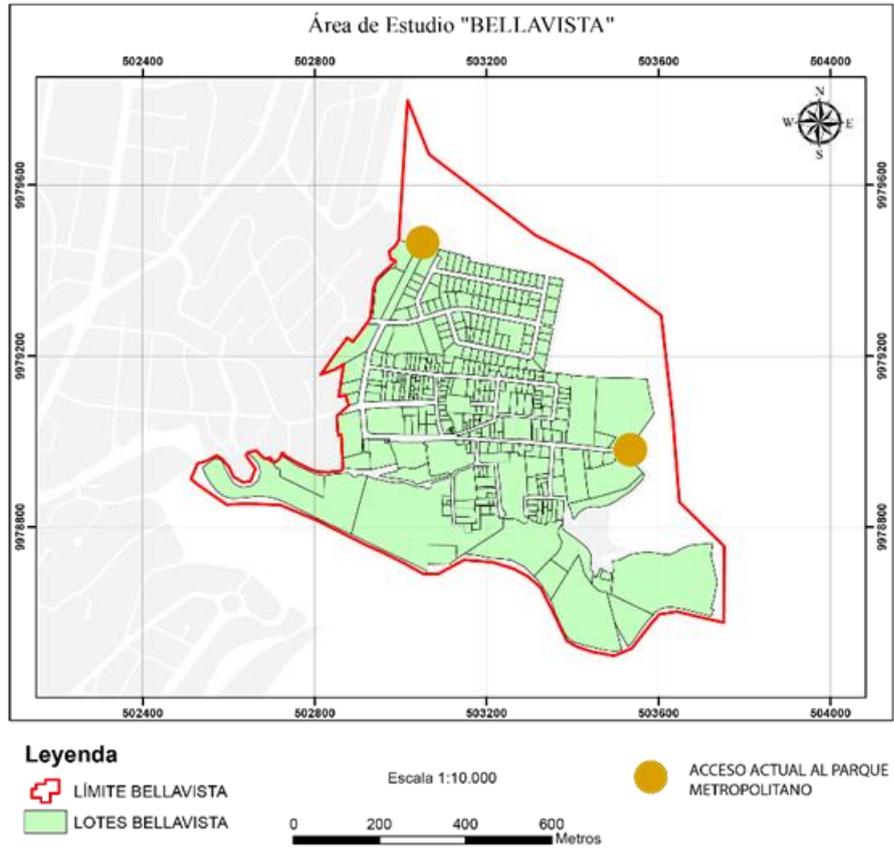


ILUSTRACIÓN 26 PUNTOS DE ACCESO AL PARQUE METROPOLITANO FUENTE: ANNA NORATA



ILUSTRACIÓN 27 ENTRADA AL PARQUE METROPOLITANO POR LA CALLE JOSÉ CARBO FOTOGRAFÍA DE LUCÍA MUÑOZ.

El segundo acceso se encuentra cerca de la Casa Museo Guayasamín y de igual manera no tiene infraestructura que permita acceder al Parque.

## **v. Redes de servicio**

### **1. Servicios básicos**

La calle José Carbó cuenta con todos los servicios básicos necesarios para respaldar cualquier propuesta futura. La infraestructura básica en esta ubicación se presenta completa y accesible, proporcionando un entorno propicio para el desarrollo de proyectos o propuestas en el área. La presencia de servicios esenciales como suministro de agua, electricidad, alcantarillado y otros elementos fundamentales contribuye a la viabilidad y funcionalidad de cualquier iniciativa que pueda planificarse para la calle José Carbo y su entorno. Esta disponibilidad de servicios básicos ofrece una sólida base para considerar posibles mejoras, desarrollos o proyectos urbanos que puedan enriquecer la calidad de vida y la dinámica de la zona.

## **vi. Ambiental**

### **1. Áreas verdes**

El Parque Metropolitano Guangüiltagua en Quito, Ecuador, es un extenso parque de 557 hectáreas ubicado en el sector norte de la ciudad. Destaca por su biodiversidad, senderos para caminar y andar en bicicleta, miradores panorámicos, zonas de recreación familiar y eventos culturales. Es un refugio natural en medio de la ciudad que ofrece una experiencia única para los amantes de la naturaleza y actividades al aire libre. En cuanto a la fauna, el parque alberga diversas aves, mariposas y otros animales, lo que lo convierte en un destino popular para observadores de aves y amantes de la naturaleza.

El área total de la pieza urbana es de 55.07 hectáreas atrae a aproximadamente 150,000 visitantes mensuales. (Goraymi, 2023).

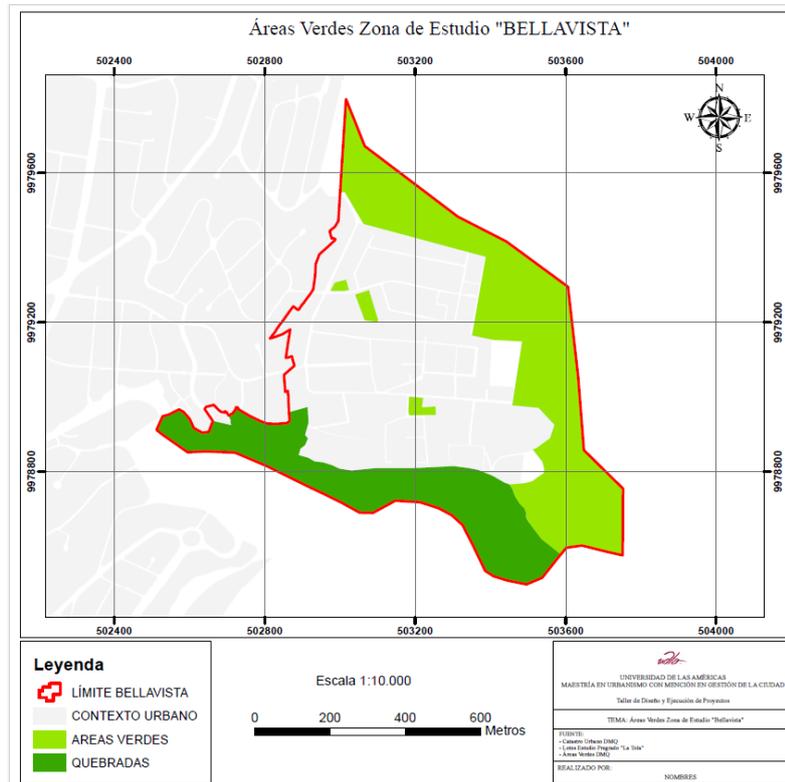


ILUSTRACIÓN 28 MAPA DE ÁREAS VERDES ZONA BELLAVISTA FUENTE: ANNA NORATA

## 2. Riesgos

El barrio Bellavista tiene varias afectaciones ambientales entre las cuales se destacan su alta vulnerabilidad a sufrir grandes movimientos en masa siendo de prioridad media lo que representa una gran amenaza para todos los asentamientos informales quienes no poseen una estructura sólida y resistente acorde a su riesgo ambiental. Esto sumado a que gran parte del sector se encuentra sobre una quebrada rellena y con una estructura de movilidad subterránea cincuenta metros abajo, infiere en que al mínimo riesgo de movimiento en masa dichos asentamientos pueda sufrir consecuencias de sus estados precarios de vivienda.

## vii. Economía

### 1. AIVAS

El análisis del mapa proporcionado por AIVAS revela una interesante dinámica en cuanto a la valoración del suelo en la zona de Bellavista. En particular, la representación en color rojo en el mapa destaca que Bellavista Alta es el área que presenta el valor más elevado por metro cuadrado. Esta diferenciación en términos de valor inmobiliario refleja un nivel socioeconómico más alto en comparación con otras partes de la zona.

En contraste, Bellavista Baja se distingue por un valor por metro cuadrado menor, situándose en 381 metros cuadrados. Esta distinción en la valoración del suelo en la misma área geográfica subraya una clara división socioeconómica entre las dos subregiones.

Este fenómeno puede estar relacionado con una serie de factores, como la accesibilidad a servicios, la calidad de las edificaciones, la presencia de zonas comerciales y otros elementos que impactan en la percepción del valor de la propiedad en estas áreas.

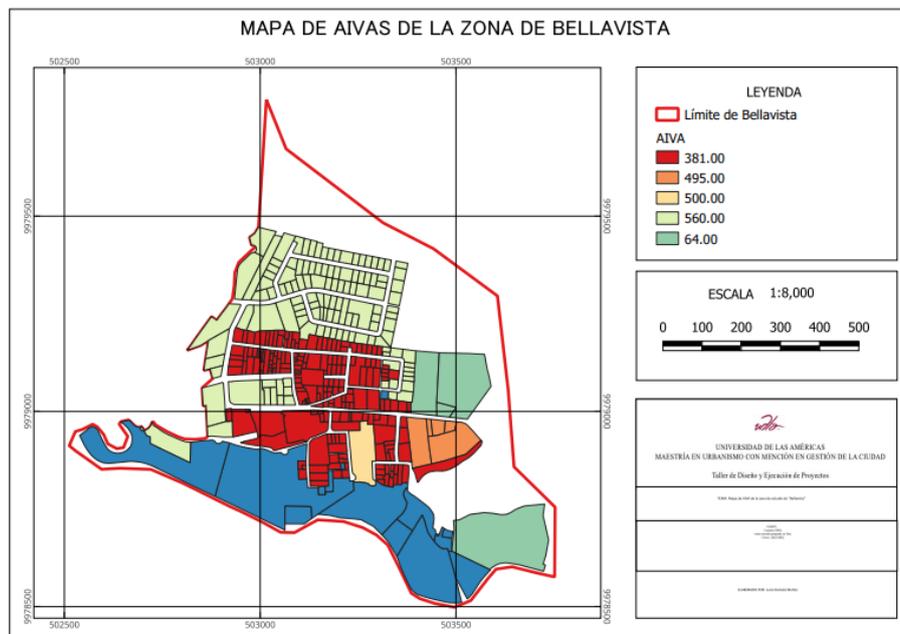


ILUSTRACIÓN 29 MAPA DE AIVAS FUENTE: LUCIA MUÑOZ

## **03.Diagnóstico Analítico**

### **i. Diversidad (Aspectos sociales)**

El barrio Bellavista goza de diversidad en cuanto a su tamaño de lote, morfología, e usos. Se caracteriza principalmente como Residencial Urbano 1, en su mayoría comprende de casas aisladas, aunque también cuenta con algunas unidades de carácter múltiple.

En cuanto al tamaño de los lotes en el sector se pueden encontrar lotes relativamente pequeños desde 23.51m<sup>2</sup> y terrenos que tienen una extensión equivalente a una manzana completa como es el caso del área de la Fundación Guayasamín y el canal 8.

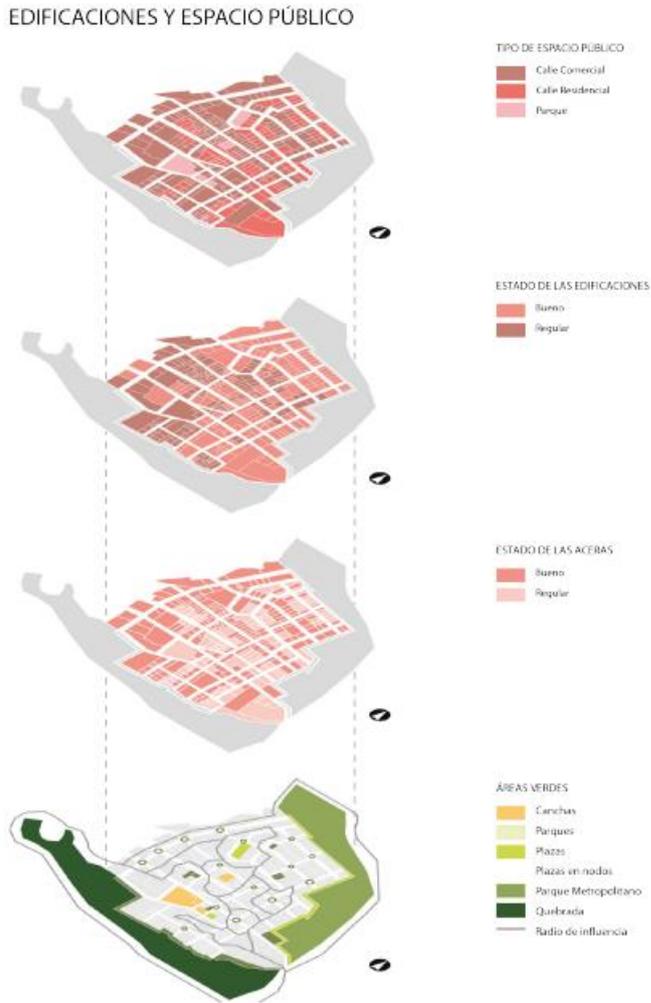
En Bellavista, el espacio público exhibe una calidad destacable en ciertas áreas, especialmente aquellas que han sido recientemente desarrolladas.

Se han diseñado las aceras con accesibilidad peatonal en mente, proporcionando condiciones óptimas para caminar. Sin embargo, en el caso de algunas viviendas más antiguas, las aceras presentan una disposición ineficiente, convirtiéndose en fosos con escalones para acceder a cada residencia. Esta situación no solo carece de funcionalidad, sino que también afecta negativamente la calidad del espacio público para los peatones.

En lo que respecta a las calles, la mayoría de ellas están adoquinadas en la zona bajo análisis. No obstante, algunas presentan notables hendiduras que dificultan el tránsito de vehículos. Por otro lado, algunas calles se destacan por su

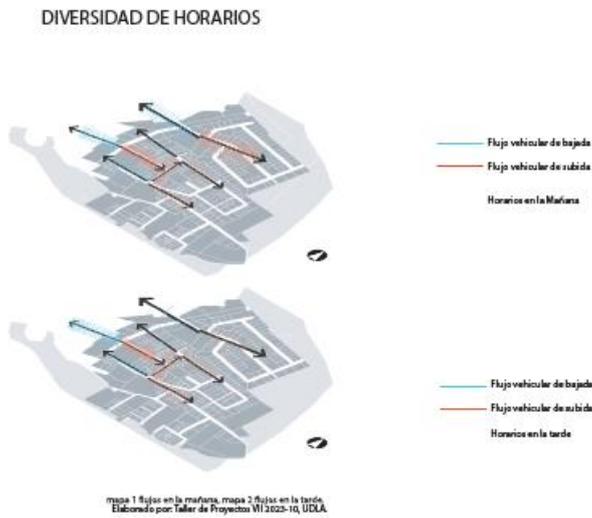
tranquilidad y hospitalidad, y los niños a menudo las utilizan para jugar y correr desde los vehículos escolares hasta sus hogares.

La variedad de establecimientos comerciales en la región es amplia y sigue diversas dinámicas. Sin embargo, las características de estas actividades comerciales varían según su ubicación en el área y su relación con factores como la movilidad, el ancho y la calidad de las vías, el flujo de peatones, la disposición del suelo y la apariencia de las fachadas.



Los ciudadanos son un componente esencial cuando se aborda el tema de la ciudad. Son ellos quienes dan forma a los diferentes espacios y les infunden vitalidad, y es en beneficio de estos mismos residentes que se concibe, planifica y construye la urbe. A pesar de la naturaleza residencial característica del barrio, se observan calles con un enfoque comercial y recreativo que fomentan la integración de las personas. Algunos lugares que destacan y que la población identifica particularmente incluyen la cancha barrial, el museo Guayasamín, la capilla del hombre e incluso el canal ocho, que actúa como un punto de

encuentro y referencia, promoviendo una amplia gama de actividades en el barrio.



Además, la zona logra equilibrar el entorno urbano con la naturaleza gracias a su proximidad al Parque Metropolitano. Esta característica genera rutas turísticas hacia la región, lo que justifica su apodo de "el balcón de Quito". Este nombre destaca la perspectiva panorámica y atractiva que ofrece, sirviendo

como un punto de encuentro entre la ciudad y la naturaleza.

El flujo vehicular en la región bajo estudio se mantiene constante en el transcurso de los días, debido a su carácter tanto residencial como comercial a nivel barrial. Las dinámicas de desplazamiento son más notables en las arterias viales principales, como la calle José Bosmediano.

Sin embargo, la calle que exhibe una mayor diversidad de movimientos a lo largo del día es la calle Mariano Calvache.

La cartografía de movimientos durante un jueves en la zona de estudio ilustra los patrones de movimiento de las personas a lo largo del día. Las áreas más resaltadas corresponden a las vías principales, ya que son las que experimentan la mayor afluencia de usuarios, tanto en la mañana como en la tarde.



Calle Mariano Calvache  
Elaborado por: Taller de Proyectos VII 2023-10, UDLA.



Av. José Bosmediano  
Elaborado por: Taller de Proyectos VII 2023-10, UDLA.



Av. Diego de Branda  
Elaborado por: Taller de Proyectos VII 2023-10, UDLA.

## ii. Legibilidad (Territorio y Edificaciones)

La legibilidad urbana se refiere a la capacidad de interpretar de manera sencilla y clara los espacios urbanos desde la perspectiva del peatón. Esto implica la habilidad de formar una imagen mental coherente de la ciudad, lo que permite a las personas reconocer y organizar sus distintas partes. La construcción de esta imagen mental se basa en el pensamiento urbano y la experiencia de quienes habitan la ciudad.

Los elementos clave en la legibilidad urbana incluyen sendas, bordes, nodos, barrios e hitos. Estos elementos facilitan el reconocimiento de lugares emblemáticos y también permiten identificar áreas problemáticas. En una ciudad legible, es sencillo reconocer diversos puntos de referencia y crear un esquema global de la misma.

Los nodos, en particular, desempeñan un papel fundamental en la conformación de la imagen de la ciudad. En el caso de Bellavista, se presenta como una ciudad heterogénea, con dinámicas diversas en las áreas del norte y el sur. En Bellavista Alta, existen hitos que sirven como puntos de referencia y ayudan a las personas a ubicarse en el lugar, al igual que las vías principales que conectan la zona.

Existen en Bellavista Alto, lugares e hitos importantes los cuáles son:

-U. Educativa Jaramillo: Funcionan 5 niveles académicos y es de un tamaño apropiado para cubrir las necesidades de la comunidad.

-Iglesia de Bellavista: A pesar de no estar sobre el eje histórico es la única edificación religiosa existente en el barrio.

-Canal 8: Es uno de los hitos más representativos de la zona, no por su arquitectura, pero por su función.

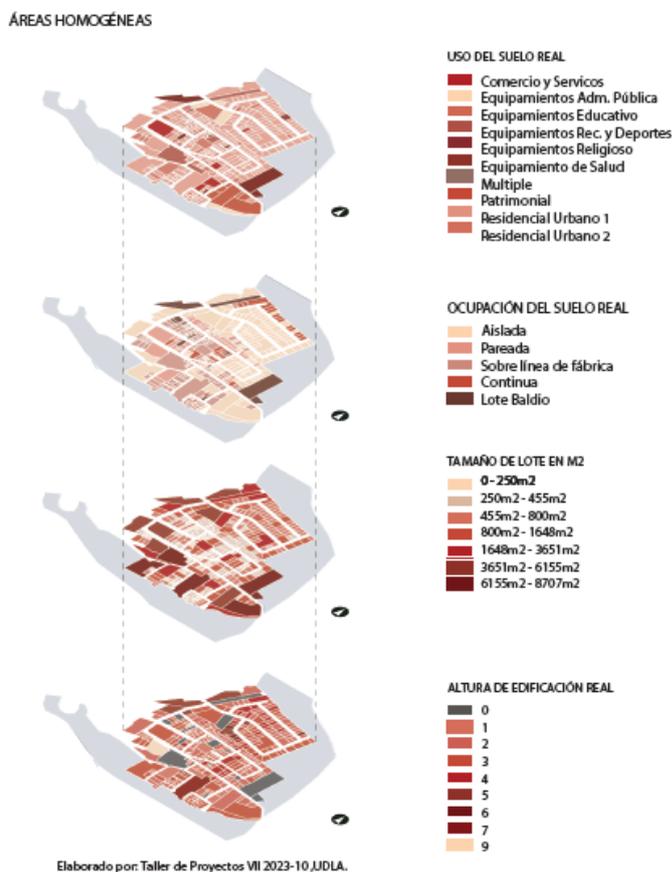
-F. Guayasamín: es un complejo de edificación que sirvieron como museo para mostrar la colección y obra del artista.

-Mirador de bellavista: Esta es un área pública que es conocida en todo el barrio donde existen eventos comunitarios debido a su cercanía con la cancha de futbol barrial.

-Cancha Barrial: Este espacio tiene una importancia significativa por su escala dentro de la trama urbana.

-Mercado de Bellavista: Funciona algunos días a la semana y utiliza la cancha alledaña los fines de semana cuando necesita ampliar su capacidad.

-Capilla del Hombre: En conjunto con el Canal 8, este es el hito más importante del barrio, no solo por su uso sino por su valor arquitectónico.



Las áreas homogéneas se definen como aquellas zonas que exhiben similitudes en sus características, lo que facilita que las personas perciban estos espacios como conjuntos coherentes. A través de esta homogeneidad, resulta sencillo para los individuos comprender cómo se estructura y organiza una determinada área. En el caso específico de la zona bajo estudio, se distingue claramente que

esta está compuesta por diversos cuadrantes, que funcionan como indicios de la formación de grupos homogéneos. En la calle José Carbo no existe una homogeneidad, la presencia de urbanizaciones cerradas, edificios de mayor altura y casa pequeñas confunden al usuario y a su percepción del entorno.

### **iii. Porosidad (Fachadas y Equipamientos)**

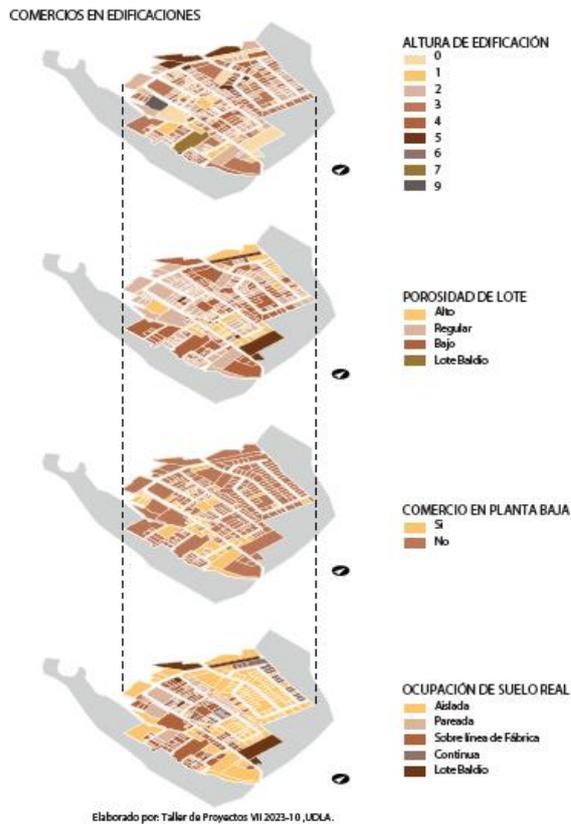
El barrio de Bellavista presenta una membrana permeable pero muy poco porosa. Muchas de las edificaciones sobre la Calle José Carbo son urbanizaciones cerradas las cuales levantan altos muros hacia la calle y el Parque Metropolitano. Esta relación entre las edificaciones y el peatón es lo que hace que las avenidas sean vibrantes y varias personas circulen en ella. En este caso las interacciones sociales en la calle son mínimas.

Dentro del polígono de Bellavista, se observa una relación entre el uso de suelo residencial urbano y el grado de permeabilidad en el entorno. Esta relación es evidente en el conjunto residencial ubicado en la calle Antonio Flores Jijón, donde la falta de diversidad en los usos del suelo se traduce en una permeabilidad que varía de regular a baja. En esta zona, las viviendas se aíslan del entorno circundante.

En contraste, en las áreas con una mayor diversidad de usos, el espacio se percibe como más permeable. Esto se manifiesta en la apertura de puertas y ventanas, así como en la presencia de un mayor número de personas transitando. Esta percepción de mayor permeabilidad se asocia a un mayor sentido de seguridad, ya que los propios residentes contribuyen a la vigilancia del espacio. (UDLA, 2022)

Por otro lado, los equipamientos en el polígono se distribuyen de manera dispersa y mantienen un nivel de permeabilidad regular. Esto podría deberse a la falta de conectividad entre ellos y la ausencia de actividad comercial que interactúe con las viviendas circundantes. Esto resulta en que los equipamientos pierdan su función de reunir o concentrar a la comunidad.

Además, se nota que las áreas verdes, principalmente en forma de jardines, se concentran en las residencias como una forma de aislamiento del entorno. (UDLA, 2022)

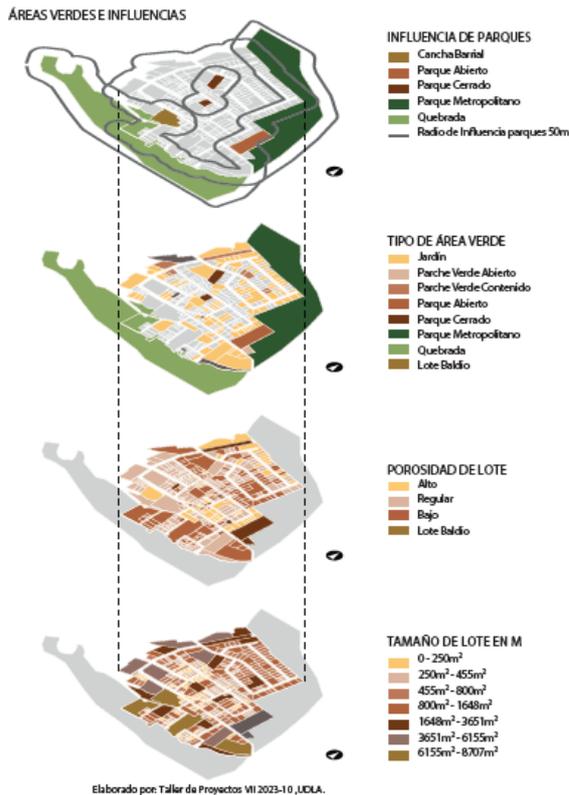


El comercio en la planta baja de los edificios se encuentra concentrado en las proximidades de la cancha barrial. Esto se traduce en la preservación de un diálogo en las calles adyacentes a esta infraestructura, lo que contribuye a mantener un nivel de permeabilidad regular, incluso en momentos en que esta es notablemente alta. (UDLA, 22). Esto se manifiesta en la Calle Mariano Calvache, donde las edificaciones mantienen alturas que no superan los tres pisos a nivel de la calle. Esta disposición ha permitido que los individuos no perciban el espacio como confinante, sino, por el

contrario, como un entorno que ofrece apertura visual, les permite orientarse y promueve un mayor intercambio.

Estas características favorecen que las personas pasen más tiempo en estos lugares. Sin embargo, existen zonas en el polígono donde la ausencia de comercios en la planta baja resulta en una disminución en el nivel de permeabilidad. En estas áreas, se empiezan a observar edificaciones aisladas con grandes cerramientos que constituyen barreras visuales para los transeúntes. Esto refleja una falta de interacción y convivencia a nivel de la planta baja. Este fenómeno es especialmente notorio en las calles Clemente Celi, Juan de la Vega y Diego de Brieda, donde las edificaciones aisladas, rodeadas de muros y barreras, forman callejones que resultan poco permeables tanto a nivel sensorial como físico. (UDLA, 2022)

Por otro lado, áreas verdes como la quebrada Batán Grande no se perciben de forma peatonal, ya que en ella se asientan edificaciones que como una barrera limitan que individuo visualmente pueda considerar u contemplar su presencia.



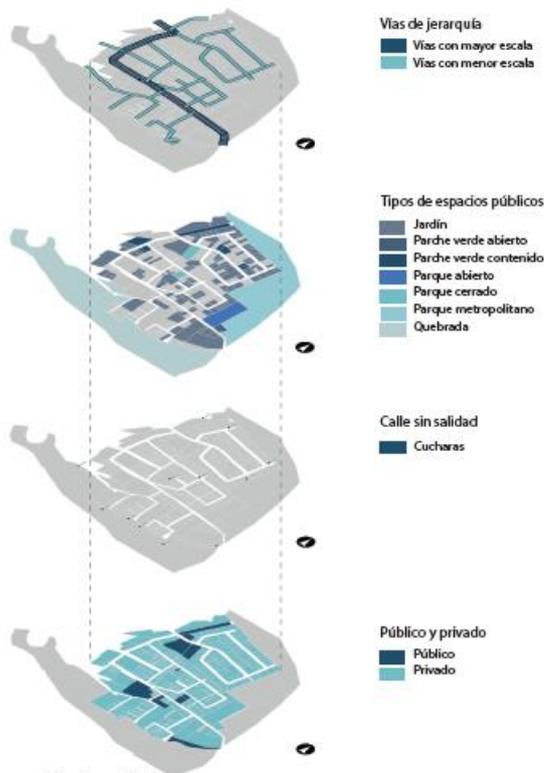
También se puede ver que la relación que se tiene con el parque Metropolitano se mimetiza al encontrar el ingreso hacia él contenido por edificaciones de carácter residencial, que no aseguran que este tramo este con actividad en varios horarios para que puedan acceder a esta área verde.

#### iv. Permeabilidad (Movilidad y Servicios)

La planificación urbana tiene una correlación directa con el uso del suelo, ya que su gran tamaño se dispersa en áreas residenciales en lugar de donde se usa más el suelo. El volumen del comercio es bajo, y el tránsito se vuelve casi exclusivamente vehicular, ya que entre sus vías principales de mayor flujo son José Carbo y Mario Calvache. Vías la cuales se podría considerar como arterias principales de acceso hacia Bellavista, en donde las personas del sector pueden transitar y apreciar las zonas residenciales o suburbanas. Dentro del trazado urbano y el agrupamiento compacto se evidencia que, en la periferia de la pieza urbana hacia el norte, ha empezado a trasladarse la clase pudiente. En donde si bien existen pocas zonas comerciales dentro de esta zona de estudio; se crea un espacio público para los usuarios con mayor permeabilidad. En la zona que rodea al Parque Metropolitano, existen manzanas de mayor tamaño y no existen vías que se conecten con el parque. (UDLA, 2022)

El espacio público se define como áreas de acceso y uso libre por parte de la

ESPACIO PÚBLICO



comunidad. En el barrio de Bellavista, se observa una mayor prevalencia de propiedades privadas en comparación con espacios públicos. En ciertas zonas, el acceso está restringido a los residentes locales, limitando la entrada y circulación a un público más amplio. Además, se destacan las parcelas de gran tamaño que impactan tanto en la movilidad peatonal como vehicular de la región. No obstante, en Bellavista, se resaltan los espacios de libre circulación, lo que contribuye a su carácter distintivo.

Bellavista se caracteriza por ser principalmente una zona residencial, y tanto los espacios públicos como los privados desempeñan un papel destacado en la configuración de la ciudad debido a la calidad de los espacios que ofrecen. La comunidad disfruta de espacios públicos completos, que incluyen canchas deportivas, áreas de juegos infantiles y espacios abiertos que mejoran la calidad de vida de los residentes. Estos espacios interactúan con el entorno construido y la comunidad local, generando diversas sensaciones que se adaptan a las tradiciones y costumbres locales.

Las calles sin salida parecen ser como arterias urbanas olvidadas, lugares donde la creatividad se ha agotado o la voluntad de seguir innovando ha decaído. Los problemas que surgen en relación con la movilidad no se limitan únicamente a la congestión vehicular o a la falta de comunicación, como podría deducirse a menudo por la atención predominante que los medios de comunicación les prestan a estos temas.

El transporte motorizado, en realidad, genera una amplia variedad de impactos ambientales y sociales que influyen negativamente en la calidad de vida de las personas. Estos efectos combinados resultan en una disminución significativa de la habitabilidad de nuestras ciudades.

## **v. Conclusiones generales.**

### **a. Potencialidades**

En Bellavista se encuentra presente una mayor cantidad de viviendas unifamiliares de 2 a 3 pisos, esta forma de arquitectura ofrece porosidad y un dialogo constante con las calles. La topografía particular de la zona genera unas visuales privilegiadas sobre la pieza de estudio y permite una fácil ubicación y sentido de la orientación.

En cuanto a la estructura del barrio al ser poco consolidada tiene una potencialidad de generar una mayor atraktividad en el espacio público y en la red vial.

En el eje de la calle José Carbó no existe una presencia de diversidad en cuanto a servicios comerciales y espacios públicos. Lo cual es una gran potencialidad para desarrollar el comercio barrial y el espacio público en esa zona.

### **b. Debilidades**

En cuanto a las debilidades en el eje principal del territorio se encuentran urbanizaciones cerradas y edificios de mayor altura que genera una disrupción en la trama del barrio. La calle José Carbó es tratada como un espacio residual donde las edificaciones adyacentes se desapropian del espacio alzando altos muros. También, se ignora la relación que tiene la calle con el Parque Metropolitano.

Por otra parte, la forma de la piza urbana genera una gran diferencia espacial entre la parte inferior del barrio, donde existen dinámicas barriales mientras que en la parte superior del barrio existe una mayor concentración de urbanizaciones cerradas y calles sin salida lo que reduce la actividad barrial en el espacio público y limita las interacciones sociales.

### **c. Resultados**

La situación actual en la calle José Carbó presenta varios aspectos clave que requieren atención en el proceso de planificación urbana.

1. Densidad poblacional: En cuanto a la densidad en el año 2010 era de 2.4 Hab/ha. Esta cifra indica una baja densidad en la zona lo que tiene implicaciones directamente con la eficiencia en el uso de suelo y el desarrollo urbano en la zona. La propuesta sugiere aumentar la densidad poblacional a 200 Hab/ha, lo cual permite un aumento significativo en la densidad mejorando la vitalidad, y activación de la zona.
2. Accesibilidad. La calle José Carbó actualmente no tiene un ingreso apropiado al Parque Metropolitano lo cual la convierte en un espacio peligroso y de difícil acceso. Aproximadamente el 95% de los predios en tienen acceso a servicios básicos como agua potable, electricidad y saneamiento, sin embargo, no se ha incluido el bode del Parque Metropolitano en el desarrollo de la zona y en ese espacio no existe alumbrado público.
3. Movilidad. La falta de conectividades adecuada a las rutas de transporte publica en el barrio es un desafío significativo, sobre todo porque no existen rutas alternas de movilidad sostenible como lo son las ciclovías.

## **04.Propuesta**

Se realiza una propuesta integral de Ordenamiento Territorial y Gestión en el Eje de Intervención de la calle José Carbó y de su conexión con el Parque Metropolitano.

La propuesta parte del diseño urbano ejecutado por la Arq. Anna Norata como proyecto de titulación de la carrera de Arquitectura de la Universidad de las Américas.

## i. Propuesta Plan Parcial del barrio Bellavista

Para abordar de manera efectiva la desigualdad existente y fomentar la cohesión social en Bellavista, resulta imperativo dirigir nuestros esfuerzos hacia la creación de áreas verdes y espacios recreativos en la parte alta del barrio. Estas áreas de recreación no solo proporcionarían un entorno propicio para actividades sociales y de esparcimiento, sino que también desempeñarían un papel fundamental en la consolidación del sentido de pertenencia y la convivencia entre los residentes.

La implementación de proyectos destinados a favorecer la integración del barrio en su totalidad se erige como un elemento clave en este enfoque. Al propiciar iniciativas que promuevan la interacción y el intercambio social, se abrirán oportunidades para estrechar lazos comunitarios y fomentar una participación de los habitantes. La creación de espacios de encuentro no solo se traduciría en el fortalecimiento de vínculos sociales, sino que también contribuiría a la construcción de un tejido comunitario más robusto y resiliente.



ILUSTRACIÓN 30 RENDER PROPUESTA URBANA, PIT BA 1 Y PIT BA 2 FUENTE ANNA NOARA

En última instancia, la materialización de proyectos que busquen mejorar la calidad de vida y fomentar la cohesión social no solo beneficiará a la parte alta del barrio, sino que tendrá un impacto positivo en toda la comunidad. Al trabajar hacia la construcción de un entorno más unido y próspero, se allanarán los caminos hacia una Bellavista donde la equidad y la convivencia armonicen en beneficio de todos sus habitantes.

## 1. Introducción

Tras el diagnóstico del área se identificaron y delimitaron dos Polígonos de Intervención Territorial (PIT). En primer lugar, se han considerado 15 lotes que se ubican una posición estratégica, caracterizada por su perfil y relación con el Parque Metropolitano y la calle José Carbó. Estos lotes no solo representan oportunidades para el desarrollo urbano, sino que desempeñan un papel significativo en la configuración del área en particular. A pesar de que las características de estos 15 lotes sean similares tienen diferencias fundamentales como su morfología, tamaño, ocupación y es por eso por lo que se los ha dividido en dos Polígonos de Intervención Territorial (PIT).

El PIT BA 1 compuesto por 8 lotes frentistas de la calle José Carbó y el PIT 2 que incorpora 7 lotes que colindan con el Parque Metropolitano. Enfocarnos en estos lotes específicamente nos permiten renovar y potenciar el espacio público.



ILUSTRACIÓN 31 RENDER PROPUESTA URBANA, PIT BA 1 Y PIT BA 2 FUENTE: ANNA NORATA

## 2. Presentación de los PITs

### PIT 1:

El PIT 1 se centra en un área precisa de 17,573.58 metros cuadrados destacándose como un punto estratégico dentro de la extensión del barrio de Bellavista Alta que abarca aproximadamente 545,957.62 metros cuadrados equivalente al 3,21 % del área total. La creación de este Polígono de Intervención Territorial permite el abordaje específico de los desafíos y oportunidades cruciales para conectar Bellavista y el Parque Metropolitano siendo la calle José Carbó el único posible acceso.

### PIT 2:

El PIT 2 se centra en un área específica de 5,820.27 metros cuadrados que abarca el equivalente de 1,06 % dentro de la extensión de barrio Bellavista Alto. La creación de este PIT al tener condiciones diferentes en cuanto a morfología y a su dinámica permite que su lógica de intervención y tratamiento se vea aplicado al resto del borde del Parque Metropolitano.

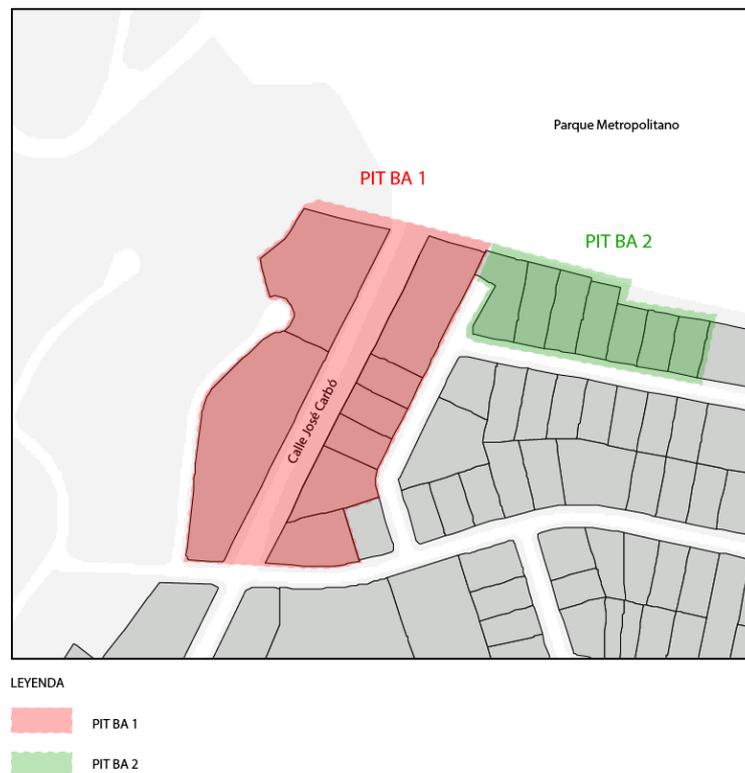


ILUSTRACIÓN 32 MAPEO DE LOS PITS FUENTE: ANNA NORATA

Características de los Polígonos de Intervención Territorial de Bellavista						
Código PIT	Nombre PIT	Clasificación	Subclasificación	Tratamiento	Área m2	%
PIT BA 1	Intervención Urbanística PIT Bellavista Alta calle José Carbó	Urbano	Consolidado	Renovación	17,573.58	3.21
PIT BA 2	Intervención Urbanística PIT Bellavista Alta Parque Metropolitano	Urbano	Consolidado	Potenciación	5,820.27	1,06

## ii. Diseño urbano y arquitectónico.

La propuesta de diseño urbano plantea una intervención estratégica en los PIT BA 1 Y PIT BA 2 los cuales limitan cada uno con la calle José Carbó y el Parque Metropolitano correspondientemente. Este diseño busca estimular la actividad económica del barrio generando diversos polos de atracción. La renovación de la calle José Carbó no se concibe únicamente como un espacio destinado al intercambio comercial, sino como un epicentro dinámico que fusiona lo construido con lo natural. Su desarrollo también pretende fomentar un sentido de comunidad y pertenencia entre los residentes y visitantes donde en la actualidad existe inseguridad, desconfianza y separación.

El diseño urbano cubre dos partes, el desarrollo del espacio público de la calle José Carbó que fomenta la diversidad.

La calle José Carbó con un área de 3,730.70 m2 y se transforma en una calle peatonal con comercio en planta baja que se conecta a su vez con una alameda/parque lineal que genera esa transición entre las edificaciones existentes y el parque.



ILUSTRACIÓN 33 PROPUESTA CALLE JOSE CARBO FUENTE: LUCIA MUÑOZ, ANNA NORATA

Y una segunda parte sobre el borde con el Parque Metropolitano que lo que busca es crear una alameda que recorra todo el perímetro del Parque para que las personas puedan recorrerlo ya sea a pie o en bicicleta y se fomenten una serie de actividades que generen movimiento y diversidad a lo largo del barrio.



ILUSTRACIÓN 34 DISEÑO ARQUITECTÓNICO BELLAVISTA



ILUSTRACIÓN 35 ILUSTRACIÓN 33 REMATE PROPUESTA CALLE JOSE CARBO FUENTE:  
LUCIA MUÑOZ, ANNA NORATA



ILUSTRACIÓN 36 RENDER PLAZA REMATE Y NUEVA ENTRADA AL PARQUE  
METROPOLITANO FUENTE ANNA NORATA

## 1. Escala macro – ciudad

En la actual propuesta de diseño urbano se propuso el desarrollo de la primera etapa de la potenciación del Parque Metropolitano.

En el mapa a continuación se puede observar cómo existen otros polos de atractivo que se pueden desarrollar bajo la misma lógica de diseño y de gestión.

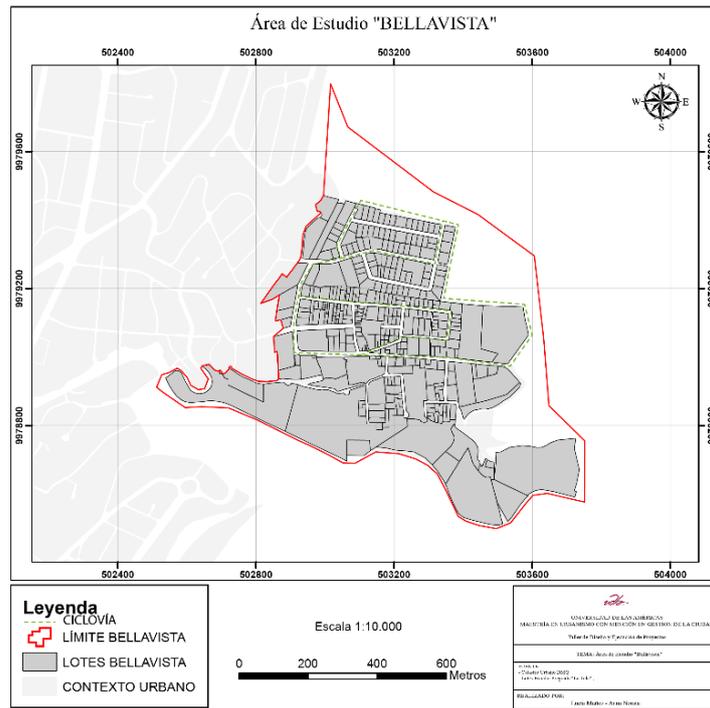


ILUSTRACIÓN 37 MACRO CIUDAD POLIGONO BELLAVISTA FUENTE ANNA NORATA

## 2. Escala mesa – barrial

Se replantea una nueva disposición de la calle José Carbó para obtener veredas amplias que permitan a las personas circular por la calle, así como una ciclo vía exclusiva para fomentar el uso de transporte no motorizado.

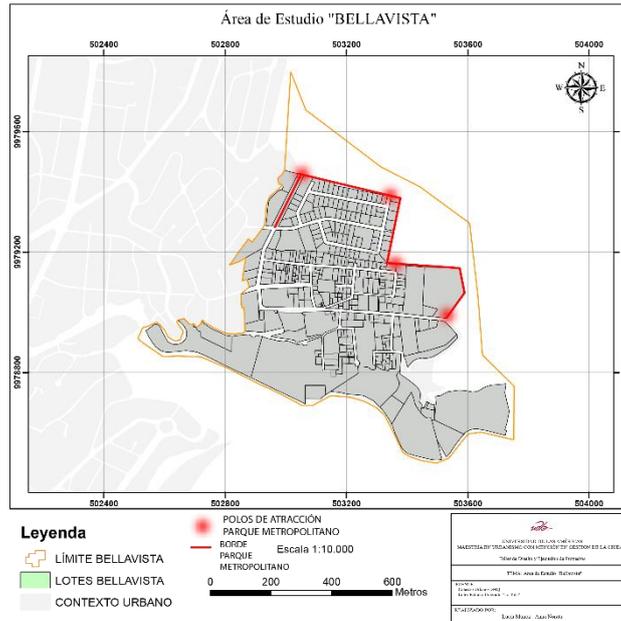


ILUSTRACIÓN 38 ESCALA BARRIAL POLIGONO BELLAVISTA  
FUENTE: ANNA NORATA

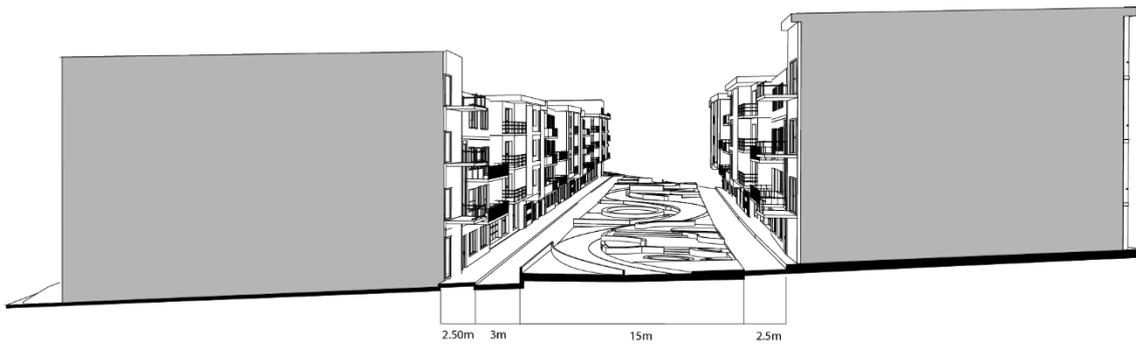


ILUSTRACIÓN 39 CORTE LONGITUDINAL, PROYECTO FUENTE ANNA NORATA

### 3. Escala macro – polígono de Intervención Territorial.



ILUSTRACIÓN 40 VISTA EN PLATA PROYECTO COMPLETO FUENTE: ANNA NORATA



ILUSTRACIÓN 41 VISTA DE LA PENDIENTE DE LA CALLE JOSE CARBO FUENTE ANNA NORATA

#### 4. Diseño.



ILUSTRACIÓN 42 RENDER PIT BA 1 Y PIT BA 2 FUENTE ANNA NORATA

#### Plan de ocupación del suelo.

Dentro del marco del modelo de propuesta para la ocupación del suelo, se han considerado con detenimiento 8 lotes que se ubican en una posición estratégica,

caracterizada por su perfil y relación especial con el barrio de Bellavista y el Parque Metropolitano de Quito. Estos lotes no solo representan oportunidades para el desarrollo urbano, sino que también desempeñan un papel significativo en la configuración y la planificación de esta área en particular.

La elección de estos 8 lotes no es casual, sino que se basa en una evaluación exhaustiva de su ubicación, topografía, accesibilidad y su influencia en el entorno circundante.

La planificación y el desarrollo de estos lotes que conforman el Polígono de Intervención Territorial presentan oportunidad para mejorar la calidad del espacio público inmediato ya que todos estos influyen de forma directa con la calle José Carbó y con el Parque Metropolitano.

La propuesta de elevar la altura tiene como objetivo capitalizar la ventaja visual del entorno, promoviendo un uso más eficiente de estos lotes. La intención es fomentar un desarrollo multifuncional que abarque oficinas, residencias y locales comerciales. Esta planificación diversificada potenciaría el área, contribuyendo al crecimiento del turismo, estimulando la economía local y facilitando una reorganización residencial más dinámica.

La propuesta urbanística para el PIT BA 1 se estructura en tres unidades de actuación urbanística (UAU) que abordan integralmente las necesidades y dinámicas específicas del área.

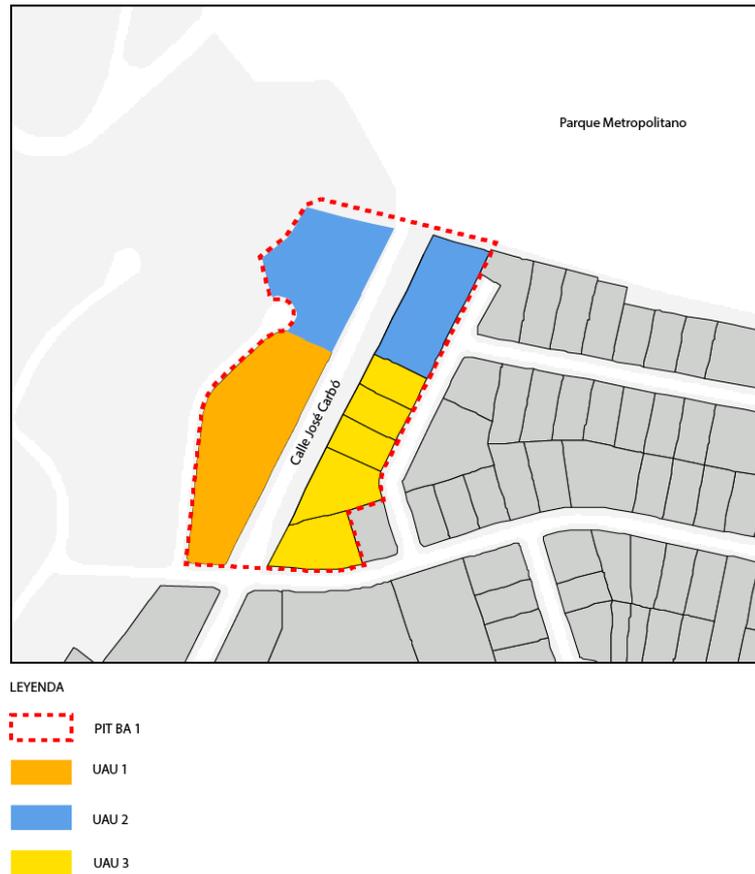


ILUSTRACIÓN 43 IDENTIFICACION DEL PIT 1 FUENTE: LUCIA MUÑOZ , ANNA NORATA

### a. Unidad de Actuación Urbanística 1

En primer lugar, la UAU 1 que está compuesta por un lote de 4,486.51 m<sup>2</sup>. Este lote se encuentra en una posición estratégica ya que es el lote esquinero entre la calle José Carbó y la calle Albert Gilbert Durán. Es la entrada de la calle José Carbó que más adelante se conectará con el Parque Metropolitano.

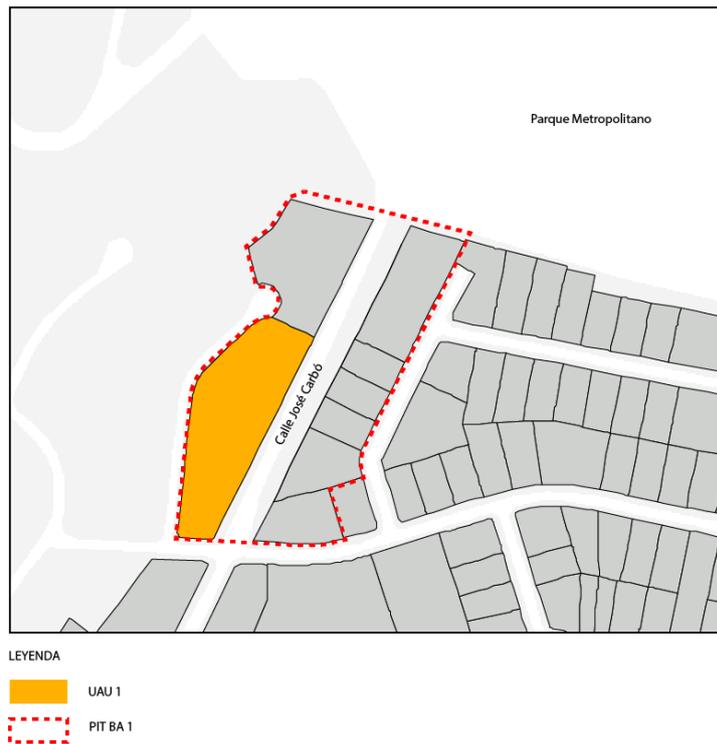


ILUSTRACIÓN 44 IDENTIFICACIÓN UAU 1 FUENTE LUCIA MUÑOZ, ANNA NORATA

**Estrategias:**



**Criterios:**



**Resultados:**



**b. Unidad de Actuación Urbanística 2**

La UAU 2 está compuesta por dos lotes que en su totalidad tienen un área de 6,648.8 m<sup>2</sup>. Estos dos lotes tienen una característica particular, están situados a la final de la calle José Carbó una ubicación privilegiada que permite disfrutar de las mejores vistas hacia el barrio y hacia el Parque Metropolitano. Estos dos lotes contienen el espacio público de remate con el Parque metropolitano y su desarrollo es fundamental para la conexión entre la calle José Carbó y el Parque Metropolitano.



LEYENDA



ILUSTRACIÓN 45 IDENTIFICACIÓN UAU 2 FUENTE: LUCIA MUÑOZ ANNA NORATA

### Estrategias:



**Criterios:**



**Resultados:**



**c. Unidad de Actuación Urbanística 3**

La UAU 3 está compuesta por 5 lotes que en total forman un área de 3,696.39 m<sup>2</sup>. Estos lote son frentistas a la calle José Carbó y a la Calle Albert Gilbert lo cual les da una característica diferente y fundamental ya que pueden utilizar sus características morfológicas para generar comercio en planta baja sobre la José Carbó y aprovechar la movilidad sostenible sobre la José Carbó.

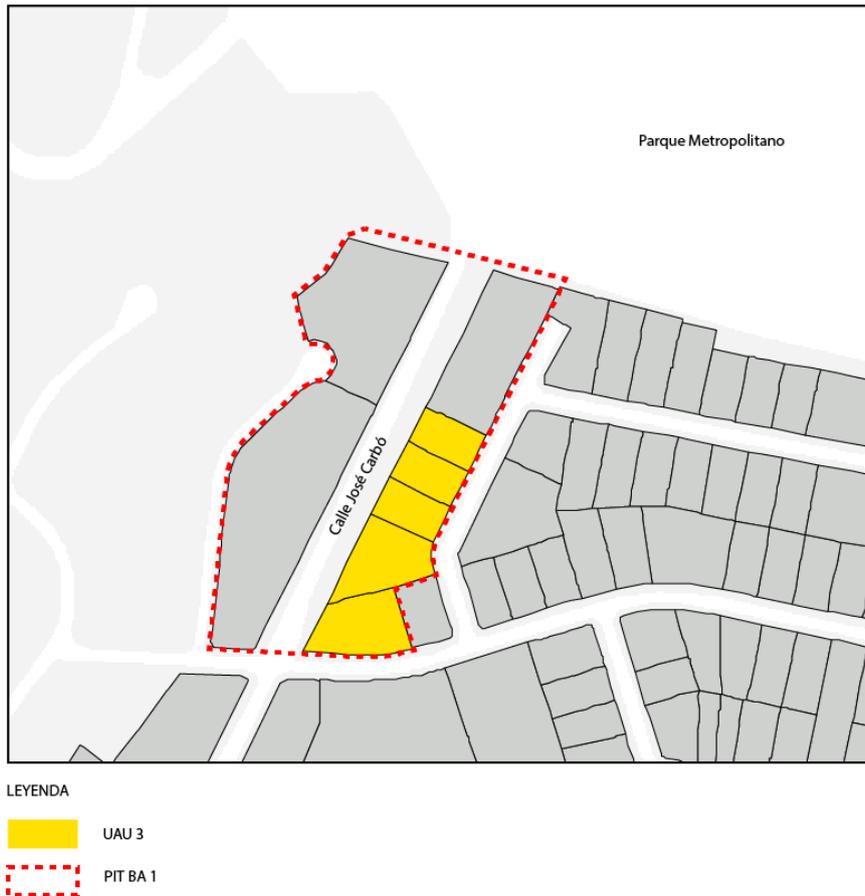
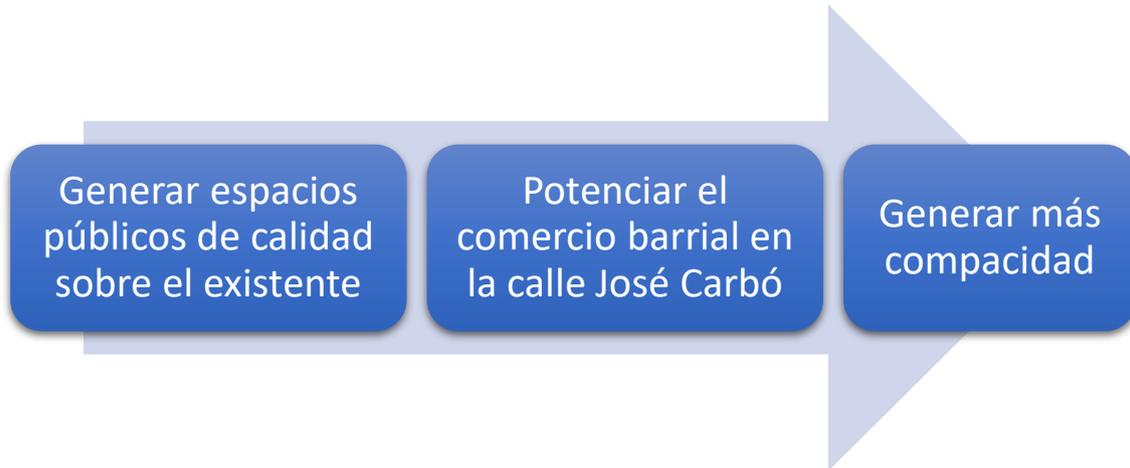


ILUSTRACIÓN 46 IDENTIFICACIÓN UAU 3 FUENTE LUCIA MUÑOZ, ANNA NORATA

Según el PUGS actual el máximo de altura en esta zona es de 4 pisos, la propuesta busca subir la altura a 7 pisos para poder generar una mayor diversidad en los lotes y en las actividades de la zona.

Este incremento permitiría la creación de espacios versátiles, destinados tanto a oficinas como a residencias y locales comerciales. La introducción de estos nuevos espacios no solo generaría una activación económica, sino que también propiciaría un impulso social y turístico para la zona.

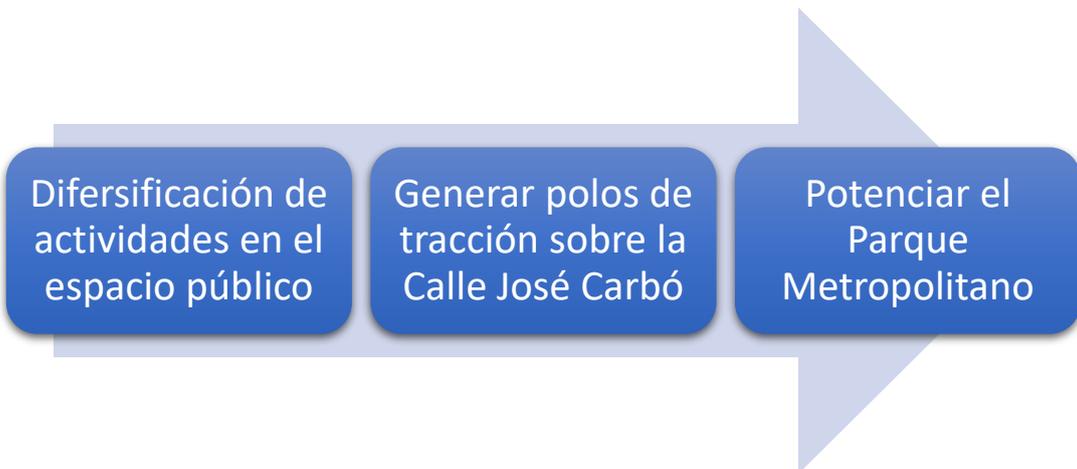
**Estrategias:**



**Criterios:**



**Resultados:**



Conectar el Parque Metropolitano con Bellavista aumenta la accesibilidad a espacios públicos y verdes de calidad para todos los ciudadanos. Algo que en la actualidad está solo reservado a algunos privilegiados vuelve a ser parte de un bien común para el barrio. Al potenciar la calle José Carbó se genera comercio en planta baja que atrae diversidad de usos y de horarios a la zona haciendo de esta mucho más segura, La ampliación de pisos no solo contribuye a maximizar la utilización del espacio disponible, sino que también promueve un ambiente dinámico.

### **iii. Infraestructura y servicios públicos**

El barrio de Bellavista como explicado anteriormente no contaba con un acceso adecuado al parque metropolitano el cual limitaba el acceso de los residentes a espacios de recreación y de áreas verdes.

Principalmente desde el diagnóstico se concluyó que la parte superior de bellavista donde se encuentra la calle José Carbó y el Parque Metropolitano carece de espacios públicos y de equipamientos cultural y deportivo. El desarrollo de la calle José Carbó y del remate con el Parque Metropolitano presenta una oportunidad para proporcionar espacios recreativos a ese sector del barrio.

### **iv. Movilidad y transporte**

En el sector no ha existido un correcto desarrollo de transporte público que permita satisfacer las necesidades de los habitantes sobre todo en la parte alta cerca del Parque Metropolitano. A pesar de que han existido iniciativas para conectar al barrio con las líneas de transporte existente fue necesario plantear rutas de transporte no motorizado que conecte la calle José Carbó con el parque metropolitano y así que esta se conecte con las líneas de ciclo vía ya existentes en la ciudad.

## **v. Economía y desarrollo**

El desarrollo de la calle José Carbó genera un polo de atracción hacia la zona, con comercio en planta baja se aprovecha este polo atractivo generando un mayor dinamismo de comercio en el barrio. Este enfoque no solo promueve la actividad económica, sino que también enriquece la identidad cultural del barrio y fortalece su cohesión social.

## **vi. Vivienda y desarrollo**

En el ámbito de la vivienda y desarrollo del sector existe la importancia de generar una mayor densidad poblacional en la zona. Para lograrlo, proponemos un cambio en la altura de edificaciones de 4 pisos permitidos a 7 pisos mientras que se mantiene el uso de suelo a Residencial urbano 3 el cual permite comercio en planta baja para generar una mayor diversidad en la zona.

El cambio en la altura de edificaciones se mantiene a lo largo de las 3 UAUs permitiendo que exista una mayor densidad poblacional lo que genera la necesidad de ofrecer mayores servicios y comercios, promoviendo el crecimiento económico del barrio.

## vii. Sostenibilidad ambiental

Componente ambiental	Condiciones			Calidad ambiental el área de estudio			Externo		Alternativa de solución o observación de buen estado
	Favorable	Medio	Desfavorable	Descripción de la condición	Sitio		Amenaza	Oportunidad	
					Fortaleza	Debilidad			
Aire	X			Condiciones óptimas de aire y ambiente	Reducida cantidad de emisiones	Si el sector sigue crecimiento desordenadamente puede aumentar el uso del vehículo particular.	Una urbanización desordenada con urbanizaciones cerradas aumenta la necesidad de vehículo privado, aumentando la contaminación del aire	Promover la movilidad sostenible y reducir los vehículos privados.	Mejorar la calidad del espacio público generando calles peatonales y caminables así como promover el transporte público sobre el transporte privado.
Suelo		X		El suelo es urbanizable aunque en ciertas partes existen pendientes pronunciadas.	Es una zona urbanizable poco densificada y subutilizada	Es un espacio estéril debido a su topografía	Deslaves, inundaciones, movimiento de tierra	La topografía permite crear proyectos arquitectónicos más intrincados y de mayor calidad.	Determinar la pendiente para generar iniciativas que aprovechen la recolección de agua
Agua (cuerpos de agua)		X		Actualmente el espacio no cuenta con alcantarillado público en la calle José Carbó. Y presenta acumulación de agua en temporada de agua debido a la escorrentía.	Acceso a toda el área de intervención	No existe un sistema de alcantarillado público ni de agua potable específicamente sobre la calle José Carbó.	Mala gestión ambiental y sobre demanda del sistema existente.	Promover la reutilización de las aguas de escorrentía a través del diseño del espacio público y de sistemas internos.	Estructuración de zonas de recolección de escorrentías y programas de capacitación e investigación con el fin de fomentar la generación de nuevas fuentes de desfogues para dichos cuerpos de agua.
Flora y Fauna (zonas naturales)		X		El Parque Metropolitano cuenta con una variedad muy amplia de flora y fauna nativa. Sin embargo las quebradas de la zona han sido descuidadas.	Alta variedad de flora y fauna	Descuido en ciertas áreas del Parque Metropolitano y de las quebradas.	Abandono y descuido de flora y fauna nativa.	Iniciativas que busquen la protección de patrimonio ambiental.	Diseño y planificación de áreas de flora y fauna nativa que se conecten con el Parque Metropolitano.
Ecosistemas quebradas			X	Actualmente los ecosistemas de quebradas están en un estado deteriorado debido al abandono y a la contaminación.	Presencia de flora y suelo fértil	Agentes contaminantes y basura	Invasión de quebradas y poca presencia de capa vegetal, mal cuidado de las quebradas.	Trabajo en comunidad y concientización	Generar espacios de concientización y capacitación para jóvenes del barrio.
Ecosistemas parques		X		No existe una red de ecosistemas de los parques	Variedad de ecosistemas y participación ciudadana	Los ecosistemas se vuelven susceptibles a cambios ambientales producto de la presencia del ser humano inconsciente y desinformado.	Deterioro de ecosistemas presentes por la introducción de especies no nativas o nocivas para el sitio.	Participación de la comunidad	Una red verde que estructure los espacios verdes de la zona permite una mayor apropiación de estos espacios para la comunidad así como una organización más favorable para su mantenimiento.
Ruido	X			Condiciones de ruido óptimas debido que es una zona residencial.	Zona residencial	Presencia de equipamientos deportivos y parques que generan actividades que potencialmente pueden ser más ruidosas	Actividades deportivas y de recreación en áreas que no son destinadas a esa actividad generan ruido no controlado.	Participación de la comunidad para organizar y generar espacios específicos para diferentes actividades.	Organización barrial con cronogramas deportivos y culturales que permita reducir los horarios de ruido y mantener bajo el nivel de las actividades.

## viii. Matriz de evaluación de impactos

El enfoque de gestión del suelo se inspira en los principios de urbanización sostenible, tal como se establecen en Hábitat III. Se refleja en nuestro compromiso de desarrollar marcos urbanos que fomenten el uso sostenible de recursos naturales y la tierra, promoviendo la compactación, densidad, policentrismo y usos mixtos.

Estas estrategias incluyen la planificación de nuevas áreas y el aprovechamiento de espacios vacíos para impulsar la eficiencia y la resiliencia urbanas, así como la sostenibilidad ambiental.

Además, nuestra visión de gestión del suelo se alinea con los principios de "El Buen Vivir" y la "Revolución Urbana" establecidos en la Constitución de 2008,

que enfatizan el derecho de las personas a disfrutar plenamente de la ciudad bajo criterios de sustentabilidad, justicia social y equilibrio entre lo urbano y lo rural. Esto se basa en la gestión democrática de la ciudad, la función social y ambiental de la propiedad y la ciudadanía activa.

El plan Parcial tiene como enfoque central la rehabilitación del eje de la Calle José Carbó en el barrio Bellavista, respondiendo a desafíos observados en relación con la baja compacidad y fenómenos de urbanización.

Además, el enfoque se centra en la importancia de tener espacios públicos, áreas verdes y recreativas en la zona. Así se busca abordar las necesidades físicas del entorno manteniendo el sentido de pertenencia y apropiación del barrio, estableciendo las bases para un proyecto integral y sostenible.

**a. Evaluación de impactos.**

Indicadores de Resultados	Unidad de Medida	Línea base 2023	Año 1	Año 2	Final del Proyecto	Observaciones
<b>1. Mejoramiento integral de espacio público</b>						
Estado del espacio público	m2	0	1000	2000	5000	Integrar nuevos espacios públicos al barrio.
Porcentaje de uso	%	0	50	50	100	Apropiación del espacio público
Porcentaje de flujo barrial	%	5	25	50	100	Aprovechamiento del parque
Movilidad	%	5	25	50	100	Nuevos accesos al parque
Integración de espacios	%	8	50	50	100	Unificación de las zonas
<b>2. Desarrollo de usos de infraestructura</b>						
Estado de las fachadas	%	20	50	50	100	Generar conectividad entre la calle/espacio público y las edificaciones
Diseño de áreas verdes	%	10	50	50	100	Áreas de recreación
Presencia de comercio en PB	%	0	50	50	100	Diversidad de actividades y comercio en pb.

Presencia de diversidad de uso	%	0	50	50	100	Aumenta la actividad en el barrio
<b>3. Mejoramiento integral de la iluminación</b>						
Alumbrado público	m2	0	1000	2000	5000	Seguridad, causa apropiación de los espacios.
Arbolado público	m2	0	1000	2000	5000	Zona peatonal más transitable
<b>4. Valor del suelo</b>						
Valor del suelo	\$	560	560	560	560	El valor del suelo se mantiene lo que nos permite mantener el tejido social del barrio y regularizar el costo del suelo.

## 05. Estrategias de implementación

### i. Plan o programa propuesto

#### 1. Ámbitos y situación de los predios

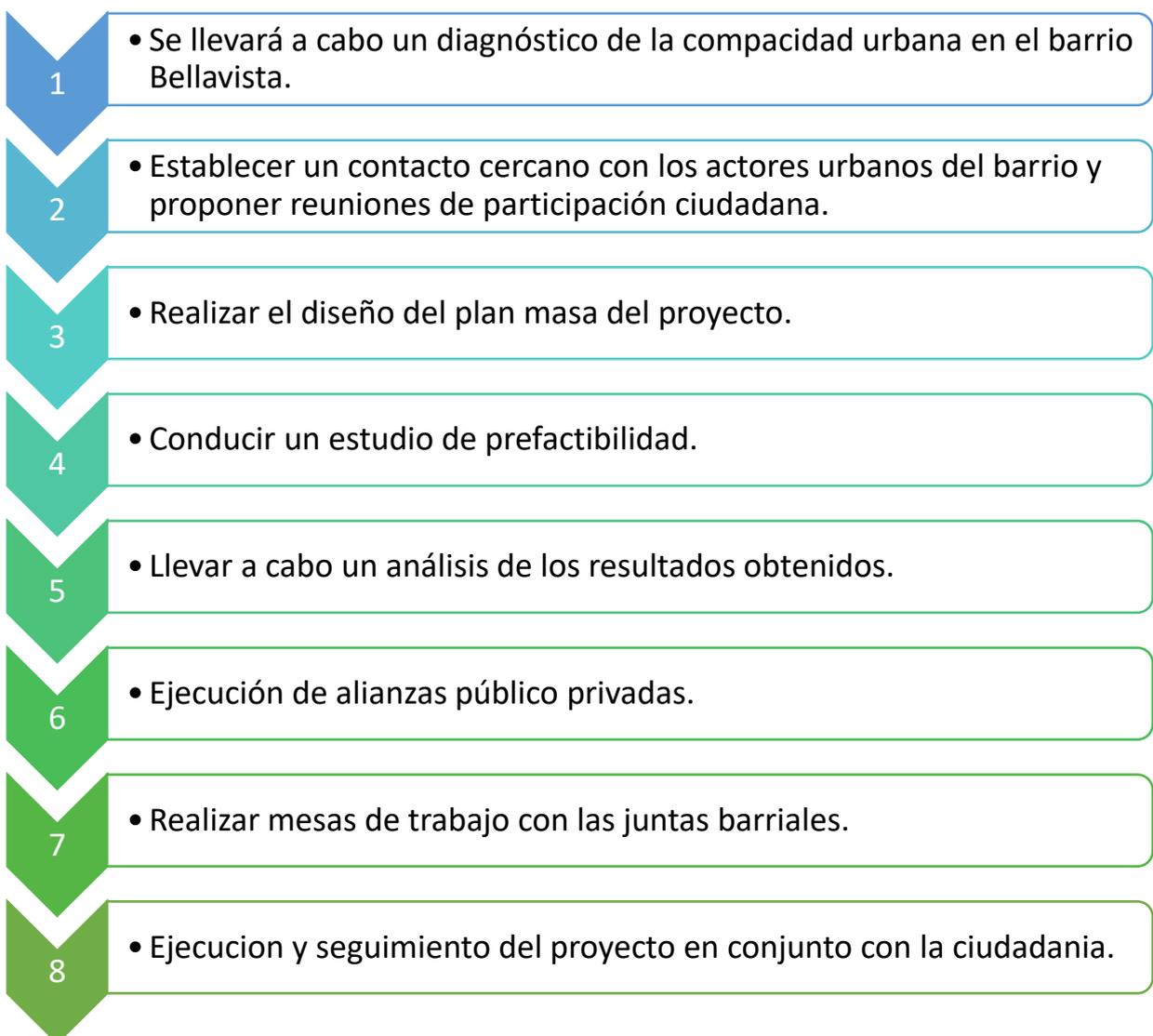
La propuesta se enfoca en una revitalización integral de los espacios públicos, con el objetivo de crear áreas de permanencia más expansivas y acogedoras. Se propone una rehabilitación completa del eje de la calle José Carbó, mediante la implementación de nuevas zonas públicas, la instalación de señalización eficiente y la integración sinérgica con los sistemas planificados por el municipio. Este enfoque no solo mejorará la comprensibilidad del barrio, sino que también promoverá la creación de espacios de planta baja con visibilidad abierta y una alta porosidad, generando una sensación de apertura y accesibilidad.

La iniciativa incluye la incorporación estratégica de áreas verdes tanto en la calle José Carbó como en las zonas circundantes a las edificaciones existentes. Esta integración de vegetación complementará la infraestructura preexistente, fortaleciendo la conectividad y la cohesión dentro del sistema Metropolitano de Quito. La introducción de elementos verdes no solo mejorará estéticamente el

entorno, sino que también contribuirá a la calidad ambiental y al bienestar de la comunidad.

Con estas intervenciones planificadas, el objetivo es no solo optimizar la movilidad en la zona, sino también potenciar la identidad única del entorno urbano. Se busca crear un ambiente donde los residentes y visitantes puedan disfrutar de espacios públicos bien diseñados, fomentando la interacción social y mejorando la calidad de vida. En última instancia, la propuesta aspira a transformar el área en un modelo de desarrollo urbano sostenible que armonice con las necesidades contemporáneas y promueva un entorno habitable y vibrante.

## 2. Plan de acción en base al eje de la participación ciudadana



## ii. Gestión de suelo

De acuerdo con lo estipulado en el Artículo 41 de la Ley Orgánica de Ordenamiento Territorial, Uso y Gestión del Suelo (LOOTUGS), los Polígonos de Intervención Territorial (PITs) se conceptualizan en función de atributos homogéneos que abarcan diversas dimensiones, tales como aspectos geomorfológicos, ambientales, paisajísticos, urbanísticos, socioeconómicos e histórico-culturales. Además, se tiene en cuenta la capacidad inherente del territorio para sustentar dichos atributos. Es fundamental destacar que esta identificación no se limita exclusivamente a las características presentes en el momento de la evaluación, sino que también contempla las proyecciones futuras y las intenciones de planificación que influirán en la preservación o modificación de dichos atributos.

En este contexto, los PITs no solo representan una respuesta a la realidad territorial actual, sino que también sirven como herramienta estratégica para articular tratamientos urbanísticos específicos. Estos tratamientos pueden incluir, entre otros, acciones de conservación, sostenimiento, renovación, mejoramiento integral, consolidación o desarrollo. La comprensión detallada de los diversos aspectos que definen los PITs facilita la formulación de políticas y estrategias que promueven un ordenamiento territorial equitativo, sostenible y coherente con las características particulares de cada área intervenida.

## 1. Unidades de gestión.

### UAU 1

#### Situación actual

ZONA 1.1												
CLASIFICACIÓN DE SUELO				SUBCLASIFICACIÓN				TRATAMIENTO		USO GENERAL		
URBANO				CONSOLIDADO				POTENCIACIÓN		MULTIPLE (M)		
USOS ESPECÍFICOS												
USO PRINCIPAL	USOS COMPLEMENTARIOS				USOS PROHIBIDOS				USOS RESTRINGIDOS			
(RUM-3)	IBI**; EEB, EES, EEZ, ECB, ECS, ECZ, ESB, ESS, EBB, EBS, EBZ, EDB, EDS, EDZ2, ECRB, ECRS, EGB, EAS, EAZ, EFS, ETB, ETS*, EIB, EIS*, ETZ1; CB1, CB2, CB3, CB4, CS1A, CS1B, CS2, CS3*, CS4, CS6, CS7, CS8, CS5				ETS, EIS, CS3				IBI, IMI, IAI, IAR, EPM, ETZ2, EDZ1, ESZ, ESM, EBM, EDM, EGZ, EGM, EFM, ETM, EIZ, EIM, EAM, EEM, EPZ, EFZ, ECRM, CZ1, CZ2, CZ3, CZ4, CZ5, CZ6, CM1, CM2, CM3, CM4, CM5, SAS, SFS, NN1			
EDIFICACIÓN										HABILITACIÓN DEL SUELO		OBSERVACIÓN
AISLADA										Lote Mínimo	Frente Mínimo	
No.	ZONA	EDIFICABILIDAD	PISOS		RETIROS			Distancia entre bloques	COS - PB MÁXIMO			
			Max	Metros	F	L	P			M	%	
1	1.1	Básica	4	16	5	3	3	6	50	200	600	15

#### Ubicación



ILUSTRACIÓN 47 UBICACIÓN UAU 1 FUENTE LUCIA MUÑOZ, ANNA NORATA

## UAU 2

### Situación actual

ZONA 1.2												
CLASIFICACIÓN DE SUELO				SUBCLASIFICACIÓN				TRATAMIENTO		USO GENERAL		
URBANO				CONSOLIDADO				POTENCIACIÓN		MULTIPLE (M)		
USOS ESPECÍFICOS												
USO PRINCIPAL		USOS COMPLEMENTARIOS				USOS PROHIBIDOS				USOS RESTRINGIDOS		
(RUM-3)		IBI**; EEB, EES, EEZ, ECB, ECS, ECZ, ESB, ESS, EBB, EBS, EBZ, EDB, EDS, EDZ2, ECRB, ECRS, EGB, EAS, EAZ, EFS, ETB, ETS*, EIB, EIS*, ETZ1; CB1, CB2, CB3, CB4, CS1A, CS1B, CS2, CS3*, CS4, CS6, CS7, CS8, CS5				ETS, EIS, CS3				IBI, IMI, IAI, IAR, EPM, ETZ2, EDZ1, ESZ, ESM, EBM, EDM, EGZ, EGM, EFM, ETM, EIZ, EIM, EAM, EEM, EPZ, EFZ, ECRM, CZ1, CZ2, CZ3, CZ4, CZ5, CZ6, CM1, CM2, CM3, CM4, CM5, SAS, SFS, NN1		
EDIFICACIÓN										HABILITACIÓN DEL SUELO		OBSERVACIÓN
AISLADA										Lote Mínimo	Frente Mínimo	
No.	ZONA	EDIFICABILIDAD	PISOS		RETIROS			Distancia entre bloques	COS - PB MÁXIM			
			Max	Metros	F	L	P	M	%	%	m2	
1	1.2	Básica	4	16	5	3	3	6	50	200	600	15

### Ubicación



LEYENDA

<span style="color: blue;">■</span>	UAU 2
<span style="border: 1px dashed red; display: inline-block; width: 10px; height: 10px;"></span>	PIT BA 1

ILUSTRACIÓN 48 UBICACIÓN UAU 2 FUENTE LUCIA MUÑOZ, ANNA NORATA

### UAU 3

#### Situación actual

ZONA 1.3												
CLASIFICACIÓN DE SUELO				SUBCLASIFICACIÓN				TRATAMIENTO		USO GENERAL		
URBANO				CONSOLIDADO				POTENCIACIÓN		MULTIPLE (M)		
USOS ESPECÍFICOS												
uso PRINCIPAL	USOS COMPLEMENTARIOS					USOS PROHIBIDOS					USOS RESTRINGIDOS	
(RUM-3)	IBI**; EEB, EES, EEZ, ECB, ECS, ECZ, ESB, ESS, EBB, EBS, EBZ, EDB, EDS, EDZ, ECRB, ECRS, EGB, EAS, EAZ, EFS, ETB, ETS*, EIB, EIS*, ETZ1; CB1, CB2, CB3, CB4, CS1A, CS1B, CS2, CS3*, CS4, CS6, CS7, CS8, CS5					ETS, EIS, CS3					IBI, IMI, IAI, IAR, EPM, ETZ2, EDZ1, ESZ, ESM, EBM, EDM, EGZ, EGM, EFM, ETM, EIZ, EIM, EAM, EEM, EPZ, EFZ, ECRM, CZ1, CZ2, CZ3, CZ4, CZ5, CZ6, CM1, CM2, CM3, CM4, CM5, SAS, SFS, NN1	
EDIFICACIÓN										HABILITACIÓN DEL SUELO		OBSERVACIÓN
AISLADA										Lote Mínimo	Frente Mínimo	
No.	ZONA	EDIFICABILIDAD	PISOS		RETIROS			Distancia entre bloques	COS - PB MÁXIM			
			Max	Metros	F	L	P	M	%	%	m2	m
1	1.3	Básica	4	16	5	3	3	6	50	200	600	15

#### Ubicación



ILUSTRACIÓN 49 UBICACIÓN UAU 3 FUENTE LUCIA MUÑOZ, ANNA NORATA

**Lotes consolidados y subocupados**

No.	NÚMERO DE PREDIO	COS REAL TOTAL ACTUAL (%)	COS TOTAL SEGÚN PUGS (%)	% DE OCUPACIÓN	VAC_SUB_OCUP_SOB_COST
1	297071	110,68	200	55,34	CONSOLIDADO
2	428284	7,94	200	3,97	SUBOCUPADO
3	1320341	25,01	200	12,51	SUBOCUPADO
4	100596	53,84	200	26,92	SUBOCUPADO
5	91594	78,11	200	39,05	SUBOCUPADO
6	90996	89,66	200	44,83	CONSOLIDADO
7	79518	51046,32	200	25523,16	SOBREOCUPADO
8	191129	100	200	50	CONSOLIDADO
9	226294	56,54	200	28,27	SUBOCUPADO
10	16404	80,69	200	40,34	CONSOLIDADO
11	3619616	19,94	200	9,97	SUBOCUPADO
12	79095	114,15	200	57,08	CONSOLIDADO
13	676620	41,20	200	20,60	SUBOCUPADO
14	187935	113,94	200	56,97	CONSOLIDADO
15	25045	83,17	200	41,59	CONSOLIDADO

## 2. Volumetría de Zonificación

En el polígono de intervención 1 La propuesta se extiende a lo largo de la calle José Carbó, cubriendo un terreno de 3730.70 m<sup>2</sup>. Los frentes de esta arteria urbana abarcan 195.80 ml y 190.20 ml, proporcionando una amplia perspectiva frente a los 8 lotes circundantes. En este contexto, se plantea la creación de un boulevard que no solo embellecerá la zona, sino que también integrará espacios públicos de alta calidad, fomentando la interacción social y la vitalidad del entorno.

En la planificación de la planta baja, se ha considerado estratégicamente la disposición de locales comerciales alineados con la fachada. Este enfoque no solo contribuirá a la diversificación de usos en la zona, sino que también generará un ambiente dinámico y atractivo para residentes y visitantes por igual.

Las torres propuestas en este proyecto ofrecen un área vendible de 8,038.24 m<sup>2</sup>, destinados a oficinas, y 16,076.56 m<sup>2</sup> para viviendas, proporcionando soluciones habitacionales accesibles y de alta calidad. Además, se contempla la inclusión de parqueaderos en niveles subterráneos, optimizando el uso del espacio y promoviendo una estética urbana limpia. Este enfoque no solo busca satisfacer las necesidades prácticas de movilidad, sino que también tiene como objetivo revitalizar la vista y el entorno del barrio Bellavista.

La intervención propuesta no solo busca transformar la calle José Carbó en un espacio funcional y estéticamente agradable, sino que también aspira a impulsar la calidad de vida en el barrio, ofreciendo una combinación equilibrada de usos, espacios públicos y soluciones habitacionales que armonicen con las características y necesidades específicas de la comunidad local.

**Unidad de Actuación Urbanística 1**

<b>Datos del Proyecto UAU 1</b>		
<b>Descripción</b>	<b>Unidad</b>	<b>Cantidad</b>
<b>Área de terreno</b>	m <sup>2</sup>	4,429.20
<b>Frente por lote</b>	ml	159.11
<b>Retiro frontal</b>	ml	3
<b>Retiro lateral</b>	ml	3
<b>Retiro posterior</b>	ml	3
<b>Nro. De pisos</b>	U	7
<b>Cos PB</b>	%	80
<b>Cos TOTAL</b>	%	560

En la UAU1 la edificabilidad actual es de 4 pisos y en la propuesta de este proyecto para esta unidad es de 7 pisos con un COS de 80% y COS total de 560%, retiros de 3 m en todos los frentes.

## Unidad de Actuación Urbanística 2

<b>Datos del Proyecto UAU 2</b>		
<b>Descripción</b>	<b>Unidad</b>	<b>Cantidad</b>
<b>Área de terreno</b>	m <sup>2</sup>	2,857.60
<b>Frente por lote</b>	ml	71.20
<b>Retiro frontal</b>	ml	3
<b>Retiro lateral</b>	ml	3
<b>Retiro posterior</b>	ml	3
<b>Nro. De pisos</b>	U	8
<b>Cos PB</b>	%	80
<b>Cos TOTAL</b>	%	560

En la UAU2 la edificabilidad actual es de 4 pisos y en la propuesta de este proyecto para esta unidad es de 8 pisos con un COS de 80% y COS total de 560%, retiros de 3 m en todos los frentes.

### Unidad de Actuación Urbanística 3

<b>Datos del Proyecto UAU 3</b>		
<b>Descripción</b>	<b>Unidad</b>	<b>Cantidad</b>
<b>Área de terreno</b>	m <sup>2</sup>	600
<b>Frente por lote</b>	ml	18
<b>Retiro frontal</b>	ml	3
<b>Retiro lateral</b>	ml	3
<b>Retiro posterior</b>	ml	3
<b>Nro. De pisos</b>	U	7
<b>Cos PB</b>	%	80
<b>Cos TOTAL</b>	%	560

En la UAU3 la edificabilidad actual es de 4 pisos y en la propuesta de este proyecto para esta unidad es de 7 pisos con un COS de 80% y COS total de 560%, retiros de 3 m en todos los frentes.

La visión del polígono de intervención urbanística 2 PIT BA2 se despliega a lo largo del idílico parque metropolitano de Quito, con un impresionante frente inicial de 371.10 ml. En esta fase, los siete lotes que conforman la unidad se distribuyen de manera equitativa, teniendo en cuenta una disposición cuidadosamente planificada de locales comerciales alineados con la fachada. Este diseño estratégico no solo busca maximizar la funcionalidad de los espacios, sino que también pretende enriquecer la experiencia urbana al integrar elementos comerciales que se integren de manera

armoniosa con el entorno verde del parque.

Las torres propuestas para esta zona específica presentan una oferta generosa, con un área vendible de 8,038.24 m<sup>2</sup> destinados a oficinas y 17,583.72 m<sup>2</sup> reservados para viviendas. Este enfoque tiene como objetivo brindar soluciones habitacionales accesibles y de alta calidad, abordando las necesidades variadas de la comunidad y contribuyendo a la diversificación de usos en la zona.

En consonancia con las mejores prácticas urbanísticas, la propuesta incluye la implementación de parqueaderos en niveles subterráneos, priorizando la optimización del espacio y fomentando una estética urbana limpia. Este enfoque no solo aborda las demandas prácticas de movilidad, sino que también busca revalorizar la perspectiva y el entorno del pintoresco barrio Bellavista.

La propuesta para la Unidad 2 no solo aspira a desarrollar edificaciones funcionales y estéticamente agradables, sino que también tiene como objetivo enriquecer la vida de la comunidad mediante la integración armoniosa de usos comerciales, residenciales y espacios verdes, creando así un ambiente urbano sostenible y atractivo.

### **iii. Instrumentos de gestión**

En la tabla que sigue se presenta de forma gráfica las áreas de intervención junto con las regulaciones específicas que se aplicarán en cada una de ellas para llevar a cabo la implementación de las unidades de intervención urbanística en el barrio Bellavista. Este recurso visual no solo destaca las zonas específicas que serán objeto de intervención, sino que también detalla las normativas específicas que servirán como marco referencial para orientar la ejecución de proyectos urbanísticos en cada área designada. Este enfoque estratégico proporciona una comprensión clara de las directrices normativas aplicadas, asegurando así una implementación coherente y eficiente de las intervenciones planificadas en el tejido urbano de Bellavista.

Instrumentos de Gestión PIT BA 1						
Zona de Intervención	Clasificación	Tipo	Predios	Propietario del lote	Descripción	Normativa
Unidad de Actuación Urbanística 1	Morfología urbana	Desarrollo urbano	428284	Natural privado	Las unidades de actuación urbanística son las áreas de gestión del SUELO determinadas mediante el plan de USO y gestión de SUELO o un plan parcial que lo desarrolle	Art. 42-46-49-50(LOOTUG S,2016)
Unidad de Actuación Urbanística 2	Morfología urbana	Desarrollo urbano	297071	Natural privado	Las unidades de actuación urbanística son las áreas de gestión del SUELO determinadas mediante el plan de USO y gestión de SUELO o un plan parcial que lo desarrolle	Art. 42-46-49-50(LOOTUG S,2016)
			1320341			
Unidad de Actuación Urbanística 3	Mercado de suelo	Desarrollo urbano	100596	Natural privado	Las unidades de actuación urbanística son las áreas de gestión del SUELO determinadas mediante el plan de USO y gestión de SUELO o un plan parcial que lo desarrolle	Art. 42-46-49-50(LOOTUG S,2016)
			91594			
			90996			
			79518			
			191129			
Instrumentos de Gestión PIT BA 2						
Unidad de Actuación urbanística 2	Morfología urbana	Desarrollo urbano	226294	Natural privado	Las unidades de actuación urbanística son las áreas de gestión del SUELO determinadas mediante el plan de USO y gestión de SUELO o un plan parcial que lo desarrolle	Art. 42-46-49-50(LOOTUG S,2016)
			16404			
			3619616			
			79095			
			676620			
			187935			
			25045			

## 06. Monitoreo y evaluación

### i. Monitoreo y evaluación

#### 1. Diversificación económica.

El logro efectivo del eje de diversificación económica se erigirá sobre la evolución dinámica de los sectores económicos y la forja de alianzas estratégicas entre las empresas que se integrarán de manera esencial en cada unidad. En este contexto, se destaca la importancia crucial de los propietarios de los locales y

oficinas, quienes desempeñarán un papel fundamental en este proceso de sinergia empresarial.

La evolución de los sectores económicos implica un cambio y crecimiento continuo, adaptándose a las demandas cambiantes del mercado y explorando nuevas oportunidades. Esta transformación no solo fomentará la estabilidad económica, sino que también nutrirá la resiliencia del tejido empresarial local.

La formación de alianzas estratégicas entre las empresas que ocuparán los locales y oficinas en cada unidad representa una sinergia destinada a potenciar la colaboración, compartir recursos y conocimientos, y estimular el desarrollo conjunto. Estas alianzas no solo fortalecerán la competitividad de cada entidad individual, sino que también contribuirán al tejido empresarial más amplio, generando un impacto positivo en la diversificación económica del entorno.

La consecución del eje de diversificación económica no solo depende de la evolución dinámica de los sectores económicos, sino que se cimenta en la construcción de relaciones estratégicas sólidas entre las empresas que conformarán cada unidad. Esta interconexión empresarial, guiada por los propietarios de locales y oficinas, no solo impulsará la viabilidad económica a nivel micro, sino que también contribuirá de manera significativa al desarrollo económico más amplio del área en cuestión.

## **2. Innovación y tecnología**

Con el objetivo de mantener un seguimiento efectivo, se tomará la decisión de examinar detenidamente el gasto destinado a investigación y desarrollo dentro del sector. Esta iniciativa busca fomentar una participación tanto de las universidades como de las empresas, integrándolas como componentes clave en el proyecto.

Esta estrategia implica no solo un monitoreo financiero, sino también una promoción activa de la colaboración entre el sector empresarial y académico. Al incentivar la inversión en investigación y desarrollo, se busca potenciar la innovación y la creatividad, aprovechando el conocimiento especializado de las universidades y la experiencia práctica de las empresas.

La inclusión activa de las universidades y las empresas en el proyecto no solo fortalecerá la base de conocimientos, sino que también generará sinergias valiosas que impulsarán el crecimiento y la competitividad del sector. Esta medida no solo se enfoca en el presente, sino que también tiene una mirada hacia el futuro, creando un entorno propicio para el desarrollo sostenible y la mejora continua.

El seguimiento del gasto en investigación y desarrollo no solo será un ejercicio financiero, sino una estrategia integral para fomentar la participación de universidades y empresas, construyendo así una base sólida para la innovación y el progreso continuo en el sector.

### **3. Turismo y cultura.**

Se llevará a cabo una exhaustiva revisión mediante levantamientos de información, abarcando aspectos cruciales como el número de visitantes, la duración de su estancia, el gasto turístico y la evaluación de la satisfacción en relación con los espacios públicos visitados.

Este proceso de revisión no se limitará únicamente a la cuantificación de visitantes, sino que se esforzará por capturar la complejidad y las dinámicas de su experiencia. La medición de la duración de la estancia proporcionará una comprensión más profunda de la interacción de los visitantes con el entorno, permitiendo identificar patrones y áreas de interés particular.

El análisis del gasto turístico no solo se centrará en cifras monetarias, sino que buscará contextualizar estas inversiones en el contexto de la experiencia turística general. Esto incluirá una evaluación de los servicios consumidos, las actividades participadas y otros factores que contribuyen al valor percibido por los visitantes.

La evaluación de la satisfacción de los espacios públicos visitados será un componente esencial de este proceso, ya que permitirá recopilar percepciones y opiniones directas de los turistas. Este enfoque cualitativo añadirá una capa de comprensión más rica, identificando tanto áreas de éxito como oportunidades de mejora en la infraestructura y servicios públicos.

#### **4. Relación social.**

Con el propósito de lograr una conexión más estrecha con el barrio, se llevará a cabo una iniciativa integral que incluirá jornadas periódicas de participación ciudadana. Este enfoque tiene como objetivo promover la colaboración activa y la integración de actividades económicas, así como fomentar sinergias entre los residentes del área.

La implementación de jornadas de participación ciudadana no solo buscará recopilar opiniones y sugerencias de los residentes, sino que también pretende involucrar a la comunidad en la toma de decisiones relacionadas con el desarrollo del barrio. Estas sesiones proporcionarán un espacio propicio para el intercambio de ideas, la identificación de necesidades y la creación de soluciones colectivas que reflejen las aspiraciones y valores de la comunidad.

La integración de actividades económicas se centrará en la creación de oportunidades para que los residentes participen activamente en el tejido económico del barrio. Esto podría incluir la promoción de pequeños negocios locales, el respaldo a emprendimientos comunitarios y la facilitación de redes de apoyo entre los residentes para fomentar un ambiente económico inclusivo.

Las sinergias entre los residentes se fortalecerán mediante actividades y proyectos que fomenten la colaboración y la interacción entre las personas que comparten el mismo espacio. Esto puede abarcar desde eventos culturales y sociales hasta iniciativas cooperativas que promuevan un sentido de comunidad y pertenencia.

#### **5. Uso de suelo**

Se llevará a cabo un análisis exhaustivo mediante entrevistas detalladas y el estudio de datos cartográficos para evaluar el impacto de la transformación de áreas predeterminadas. Este enfoque permitirá entender a fondo la influencia de estas transformaciones en el sector en cuestión y la posible afectación en los costos de los inmuebles circundantes.

Las entrevistas se realizarán con los actores clave, incluyendo residentes, propietarios de inmuebles, empresarios locales y otros participantes relevantes. Este método proporcionará una visión cualitativa valiosa, capturando percepciones, preocupaciones y expectativas que pueden no ser evidentes únicamente a través de datos cuantitativos.

Simultáneamente, se realizará un análisis meticuloso de datos cartográficos para mapear y visualizar los cambios y transformaciones en las áreas predeterminadas. Este enfoque proporcionará una perspectiva geoespacial que ayudará a entender la distribución y la magnitud de las modificaciones, así como sus posibles implicaciones en la estructura urbana.

El objetivo central será evaluar cómo estas transformaciones impactan el sector en su conjunto, considerando factores como la accesibilidad, la estética, la funcionalidad y la calidad de vida. Además, se analizará cómo estos cambios podrían influir en los costos de los inmuebles, reconociendo su importancia en la dinámica económica y social del área.

Este enfoque integral, que combina la perspectiva cualitativa de las entrevistas con la objetividad cartográfica de los datos, permitirá obtener una comprensión completa del impacto de la transformación planificada en áreas predeterminadas. Este conocimiento será esencial para tomar decisiones informadas y diseñar estrategias que equilibren el progreso urbano con el bienestar de la comunidad y la estabilidad económica.

## **6. Desarrollo de zonas comerciales**

Se implementará un sistema integral de seguimiento que abarcará la ocupación de locales comerciales, tiendas y oficinas. Este enfoque comprenderá un análisis exhaustivo del flujo de clientes y el seguimiento detallado de los ingresos generados por los espacios concesionados.

El monitoreo de la ocupación de locales proporcionará información valiosa sobre la vitalidad económica y comercial de la zona, permitiendo ajustes estratégicos según la demanda y la rotación de negocios. Este análisis no solo se limitará a la ocupación actual, sino que también considerará las tendencias a lo largo del tiempo para identificar patrones y cambios en el tejido empresarial.

El análisis del flujo de clientes se centrará en comprender cómo interactúan y se desplazan los visitantes dentro del espacio, identificando áreas de mayor afluencia y posibles puntos de congestión. Esta información será fundamental para optimizar el diseño del espacio y mejorar la experiencia general de los clientes, contribuyendo así a la atracción y retención de visitantes.

El seguimiento de los ingresos de los espacios concesionados ofrecerá una visión financiera detallada, permitiendo evaluar la rentabilidad de las operaciones y tomar decisiones informadas sobre estrategias de precios, promociones y gestión de inmuebles. Esta perspectiva económica será esencial para garantizar la sostenibilidad y el crecimiento a largo plazo de la zona.

La integración de este sistema de seguimiento comprehensivo no solo permitirá una gestión eficiente de los espacios comerciales, sino que también proporcionará una base sólida para el desarrollo continuo y la adaptación a las necesidades cambiantes del mercado y de la comunidad.

## **07.Mecanismos de financiamiento**

El respaldo financiero para proyectos de desarrollo urbano se apoya en una variedad de estrategias destinadas a garantizar la viabilidad y sostenibilidad de dichas iniciativas. Entre estas estrategias, destacan las fuentes de financiamiento público, tales como los presupuestos municipales y los fondos gubernamentales designados específicamente para la mejora de infraestructuras y servicios urbanos. Este enfoque se basa en la inversión directa del gobierno para impulsar el progreso urbano y satisfacer las necesidades de la comunidad.

### **i.     Ámbito y metodología**

#### **El CAF (Banco de Desarrollo de América Latina).**

El financiamiento con el CAF (Banco de Desarrollo de América Latina) se gestiona a través de diversos mecanismos que promueven el desarrollo sostenible en la región. el CAF proporciona asistencia técnica para fortalecer la capacidad de los países en la implementación y gestión de proyectos. Esto

incluye transferencia de conocimientos y apoyo en la planificación y ejecución. Emite bonos en los mercados internacionales de capitales para recaudar fondos. Estos fondos se destinan a proyectos de desarrollo en áreas clave como infraestructura, educación y salud.

El CAF puede ofrecer garantías para respaldar proyectos específicos, reduciendo el riesgo percibido por los inversionistas. Esto facilita la obtención de financiamiento en los mercados financieros.

### **Concesión onerosa de derechos COD**

La concesión onerosa de derechos se refiere a la transferencia de derechos sobre un recurso natural o una infraestructura a cambio de una contraprestación financiera. Los mecanismos de financiamiento asociados con la concesión onerosa de derechos pueden variar según el contexto y la naturaleza de los recursos o servicios involucrados.

En el caso de concesiones relacionadas con la prestación de servicios públicos, el concesionario puede cobrar tarifas y tasas a los usuarios finales. Estos ingresos se utilizan para financiar la concesión y garantizar su sostenibilidad.

El concesionario puede buscar financiamiento externo, como préstamos de instituciones financieras o emisión de bonos, para financiar la adquisición de la concesión y llevar a cabo las inversiones necesarias.

### **PIT BA1**

#### **UAU1**

La unidad de actuación urbanística 1 del PIT BA1 tiene una ubicación privilegiada ya que es un lote esquinero el cual contiene tiene la calle José Carbó de gran potenciación y la calle principal de bellavista alta Antonio Flores Jijón. Posee locales en planta baja, oficinas en dos pisos y 4 pisos destinados a vivienda por lo que la demanda comercial es alta tanto de empresas comerciales como de inmobiliarias. Por lo tanto, esta unidad de actuación urbanística sería direccionado a ser financiado por el CAF (Banco de Desarrollo de América Latina) esta institución proporciona asistencia técnica para apoyar la implementación y gestión de proyectos. Esto puede incluir capacitación,

asesoramiento técnico y transferencia de conocimientos. Dando así una garantía a los inversionistas.

## **UAU2**

La unidad de actuación urbanística 2 del PIT BA1 está estratégicamente ubicada en el límite del barrio de Bellavista, ofreciendo una vista excepcional tanto del propio barrio como del Parque Metropolitano Guanguiltagua. Dada esta ubicación privilegiada, las inmobiliarias manifiestan un gran interés en adquirir el proyecto. En consecuencia, se canalizará el financiamiento a través de la Concesión Onerosa de Derechos (COD). El concedente puede recibir una participación en los beneficios generados por el concesionario. Esto implica que el concedente comparta una parte de las ganancias obtenidas a través de la explotación de los recursos o la prestación de servicios.

## **UAU3**

La Unidad de Actuación Urbanística 3 del Plan de Integración Territorial BA1 se sitúa en el lado este de la calle José Carbó, destacándose principalmente por su enfoque en la vivienda. La subdivisión de los terrenos abre oportunidades para un desarrollo continuo de viviendas. La expansión en el número de pisos contribuirá significativamente a la reubicación de los residentes locales. En este sentido, se gestionará el financiamiento a través de la Concesión Onerosa de Derechos (COD). En el marco de este acuerdo, el concedente puede recibir contraprestaciones no monetarias, tales como servicios públicos gratuitos, mejoras en infraestructuras o compromisos por parte del concesionario para llevar a cabo actividades en beneficio directo de la comunidad.

## **ii.    Ámbito temporal del plan**

La elección de un período de 8 años se fundamenta estratégicamente en la necesidad de asegurar una gestión integral y eficiente de las actuaciones y las inversiones en el ámbito urbano. A lo largo de esta década, se busca alcanzar un equilibrio entre la estabilidad de las políticas y la capacidad de adaptación a cambios y desafíos emergentes en el contexto urbano. Este horizonte temporal

de 8 años posibilita una planificación a medio plazo que resulta óptima para la ejecución de proyectos de infraestructura, revitalización urbana y desarrollo comunitario.

La duración de 8 años proporciona una visión amplia y prospectiva para la implementación de políticas urbanas que aborden cuestiones clave como la movilidad, la vivienda, la sostenibilidad ambiental y la inclusión social. Este período extendido permite una planificación estratégica y la ejecución de proyectos a gran escala, fomentando la coherencia y la continuidad en la gestión urbana.

Además, la extensión a 8 años brinda a las autoridades locales y a los inversores privados la estabilidad necesaria para comprometerse con proyectos de largo aliento. Esta estabilidad en el horizonte temporal puede actuar como un catalizador para fomentar la inversión y el crecimiento económico en la región, ya que proporciona confianza y certeza a aquellos que participan en el desarrollo urbano.

### **iii. Delimitación de zonas de actuación y propuesta económica.**

La propuesta económica del proyecto se basa en la concesión onerosa de derechos. Como presentado anteriormente se ha dividido el PIT en tres UAU (UAU1 ,UAU2 y UAU3). En la UAU1 se provee un aumento de piso de 4 pisos a 7 pisos, en la UAU2 los lotes que permiten una altura de 4 pisos suben a 8 pisos y en la UAU3 se provee un aumento de piso de 4 pisos a 7 pisos.

La concesión onerosa de derechos es un instrumento de financiamiento para la captura de plusvalía, por medio el cual el Municipio del Distrito Metropolitano de Quito otorga derechos urbanísticos adicionales establecidos en la normativa urbanística vigente, a cambio de una compensación en material de habilitación y mayor aprovechamiento del suelo.

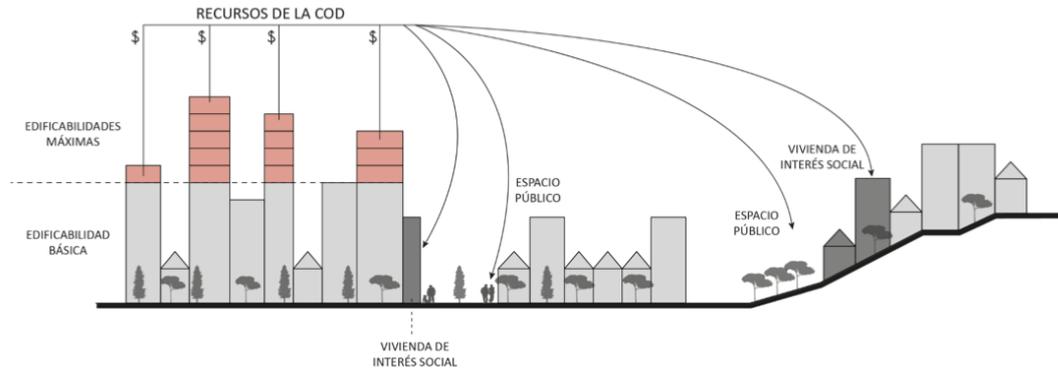


ILUSTRACIÓN 50 CONCEPTO DE LA CONCESIÓN ONEROSA DE DERECHOS

## Aprovechamiento urbanístico concesión onerosa de derechos.

La estrategia de desarrollo urbano en este proyecto implica la ampliación del número de pisos más allá de los límites establecidos en la edificabilidad básica, así como el aumento del coeficiente de ocupación del suelo en planta baja (COS PB) en áreas clasificadas como urbanas. Para calcular el aprovechamiento total, se han establecido parámetros específicos mediante la siguiente fórmula.

$$\text{COD} = [V_s \times A_e] \times \beta$$

Ámbito de aplicación: Mayor aprovechamiento urbanístico del suelo  
 Ponderador de pago

Concesión Onerosa de Derechos  
 Valor del suelo por m<sup>2</sup>  
 Área excedente

ILUSTRACIÓN 51 FÓRMULA DE LA CONCESIÓN ONEROSA DE DERECHOS POR INCREMENTO DE EDIFICABILIDAD FUENTE; STHV

Empezamos por determinar el valor del suelo con la siguiente formula.

$$V_s = \alpha \times V_c \times F_u$$

ILUSTRACIÓN 52 FÓRMULA DEL VALOR DEL SUELO POR MAYOR APROVECHAMIENTO URBANÍSTICO DEL SUELO FUENTE: STHV

**$\alpha$ :** La proporción del suelo en la estructura de costos del proyecto, expresada como un porcentaje, destaca la contribución financiera relativa de la adquisición y desarrollo del terreno en relación con el presupuesto total. Este indicador proporciona una visión concisa pero esencial de la importancia económica del suelo dentro del marco financiero del proyecto.

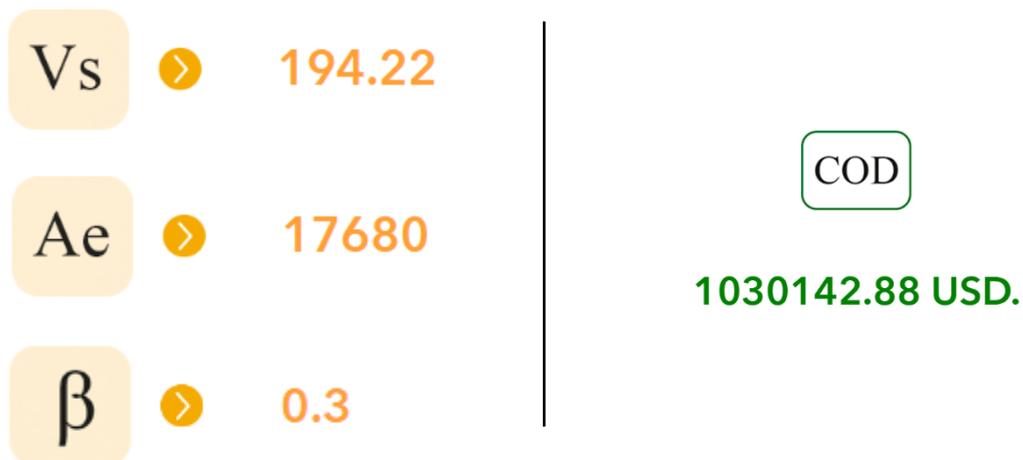
**Vc:** El costo por metro cuadrado ( $m^2$ ) de construcción, de acuerdo con la ordenanza metropolitana de valoración catastral actual en el Distrito Metropolitano de Quito.

**Fu:** El factor del uso constructivo para la edificación, extraído de la ordenanza metropolitana de valoración catastral en vigor en el Distrito Metropolitano de Quito.

De acuerdo con los datos del proyecto los resultados de la UAU2 son:



Una vez obtenida la información del valor del suelo se procede a resolver la fórmula de concesión onerosa de derechos.



Anni hay que sacar el presupuesto de la rehabilitación de la calle del remate y de la parte que le aumentamos del parque de atrás, no debe excederse los 976 321,38.

#### iv. Presupuesto total

El costo total de la rehabilitación de la calle José Carbó y del remate con el Parque Metropolitano es de \$ 643,451.41. Tomando en cuenta que también se agrega el 1.75% por imprevistos de obra (\$ 11 260.39). Lo recaudado a través de la concesión onerosa de derechos es de \$ 1 030 142, 88. En efecto, el proyecto presentado puede financiarse en su totalidad a través de la Consesión Onerosa de Derechos. Existe un excedente de \$ 386,691,47 que puede ser utilizado para financiar las mejoras en el espacio público del eje del Parque Metropolitano y agregarse para financiar el PIT.

RUBRO	INCLUYE	CANT.	U	P.Unitario	Costo T.
ACERAS	1. Trabajos preeliminarios	3644	m2	\$ 94.32	\$ 343,702.08
	2. Aceras y bordillos				
	3. Arbolado				
	4. Mobiliario Urbano				
	5. Ambientales				
PISO	Adoquin tipo	3644		\$ 14.49	\$ 52,801.56
ILUMINARIA	Iluminación bollard	50	Punto	\$ 57.00	\$ 2,850.00
CESPED		m2	1150	\$2.00	\$2,300.00
ARBUSTOS		U	500	\$5.52	\$2,760.00
TOTAL					\$ 404,413.64

REMATE Calle José Carbo y Parque Metropolitano 1376m2					
1	RUBRO	UNIDAD	CANTIDAD	P. UNITARIO	P. TOTAL
OBRAS PRELIMINARES					
1	CERRAMIENTO	m	849	\$4.99	\$4,236.51
2	MOVIMIENTO	m2	6869	\$1.86	\$12,776.34
3	EXCAVACIÓN	m3	563	\$5.25	\$2,955.75
4	RELLENOS CO	m3	150	\$6.88	\$1,032.00
JARDINERAS					
11	COLOCACIÓN	m2	385	\$1.21	\$465.85
12	ACERO DE REF	kg	61	\$2.22	\$135.42
13	HORMIGON 2	m3	923	\$102.34	\$94,459.82
	CESPED	m2	420	\$2.00	\$840.00
	ARBUSTOS	U	300	\$5.52	\$1,656.00
14	MAMPOSTER	m2	200	\$10.98	\$2,196.00
ESPEJOS DE AGUA					
15	COLOCACIÓN	m2	292	\$1.21	\$353.32
16	ACERO DE REF	kg	48	\$2.22	\$106.56
17	HORMIGON 2	m3	715	\$102.34	\$73,173.10
18	MAMPOSTER	m2	397	\$10.98	\$4,359.06
19	RECUBRIMIEN	m2	292	\$28.67	\$8,371.64
PISOS					
20	ADOQUINADO	m2	200	\$14.49	\$2,898.00
21	ADOQUINADO	m2	300	\$14.49	\$4,347.00
22	CONTRAPISO	m2	234	\$16.20	\$3,790.80
23	BORDE PARQU	m	180	\$18.62	\$3,351.60
ILUMINARIA					
24	ILUMINARIA L	m	220	\$13.00	\$2,860.00
25	ILUMINACIÓN	PUNTO	57	\$24.00	\$1,368.00
	ILUMINACIÓN	PUNTO	5	\$57.00	\$285.00
25	ILUMINARIA T	PUNTO	93	\$140.00	\$13,020.00
				TOTAL	\$239,037.77
				COSTO POR m	\$174.74

COSTO TOTAL	\$ 643,451.41
-------------	---------------

## 08.Revisión y actuación.

En conclusión, el desarrollo de la Calle José Carbó presenta una oportunidad única para que el barrio de Bellavista pueda desarrollarse y ofrecer mejor infraestructura a sus residentes. Como explicado durante el análisis la importancia de la calle José Carbó radica en su ubicación que conecta el Parque metropolitano con el resto de Bellavista Alto otorgando un sin número d beneficios al barrio y a sus residentes. La propuesta efectuada logra generar un mecanismo de gestión que permite la ejecución del proyecto, así como presenta un financiamiento gracias a la COD (concesión onerosa de derechos).

La lógica planteada de división de PITs puede hacerse a lo largo de todo el parque generando más Unidades de Actuación Urbanística que pueden ser resueltos de forma similar, para lograr el financiamiento del desarrollo de todo el borde del Parque Metropolitano.

## 0.9 Bibliografía

- Auge, M. (n.d.). LOS “NO LUGARES” ESPACIOS DEL ANONIMATO Una antropología de la Sobre modernidad. <https://designblog.uniandes.edu.co/blogs/dise2609/files/2009/03/marc-auge-los-no-lugares.pdf>
- Borja, J. (1998). Ciudadanía y espacio público. Ed., Ciudad ideal, ciudad real. (1st ed., pp. 43-58). Barcelona: Centre de Cultura Contemporànea de Barcelona.
- Gausa, M. (2001). Diccionario metápolis de arquitectura avanzada. Ciudad y tecnología en la sociedad de la información. Barcelona: Actar.
- Jacobs, J. (1961). Death and life of great American cities (1st ed.). New York: Random House Inc.
- Lynch, K. (1981). La imagen de la ciudad. Barcelona: Gustavo Gili, 1960.
- Solá-Morales, M. (2008). Espacios públicos / espacios colectivos. The urban things. Barcelona: Editorial Gustavo Gili.
- Meerow, P & Newell, J (2019) Urban resilience for whom, what, when, where, and why?, Urban Geography, 40:3, 309-329, DOI: 10.1080/02723638.2016.1206395
- ONU Hábitat, (2018) Programa de las Naciones Unidas para los Asentamientos HUMANOS.
- Weale A. (2012) Governance, government and the pursuit of sustainability. In: Adger WN, Jordan A, eds. Governing Sustainability. Cambridge: Cambridge University Press; 2009:55-75. doi:10.1017/CBO9780511807756.005.
- ANEXO NO. 01. DE LA APLICABILIDAD DE LA CONCESIÓN ONEROSA DE DERECHOS DEL CAPÍTULO VI: Instrumentos de gestión del suelo, sección

iv: instrumentos de financiamiento del desarrollo urbano, párrafo: concesión onerosa de derechos del título 1 “del régimen administrativo del suelo en el distrito metropolitano de quito”, del libro iv.1 “del uso de suelo”, del LIBRO IV “EJE TERRITORIAL”, DEL CÓDIGO MUNICIPAL PARA EL DISTRITO METROPOLITANO DE QUITO

- Señalización Vial. Parte 5. Semaforización. Quito. Instituto de la Ciudad de Quito - INEC. (2010). Censo de Población 2010. Quito. Municipio de Quito . (2023).
- Informe de Regulación Metropolitana. Quito. Municipio de Quito. (2021). Regla Técnica de Arquitectura y Urbanismo . Quito. Naciones Unidas. (2017).
- Nueva Agenda Urbana. PNUD. (2023). Objetivos de desarrollo sostenible | Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo. Obtenido de UNDP: <https://www.undp.org/es/sustainable-development-goals> Pregado Carrera de Arquitectura 2023 - UDLA. (2023). Reimaginando la Tola. Quito.
- REPÚBLICA DEL ECUADOR. (2021). CONSTITUCIÓN DE LA REPÚBLICA DEL ECUADOR. QUITO. Secretaria de Ambiente del Municipio de Quito. (2020).
- Plan de Acción de Cambio Climático de Quito. Quito. Secretaria de Planificación del Distrito Metropolitano de Quito. (2023).
- Geoportal del Municipio de Quito. Obtenido de <https://geoportal.quito.gob.ec/visor/> Secretaria de Territorio Habitat y Vivienda - DMDQ. (2021). PLAN DE USO Y GESTIÓN DEL USO. Quito.
- Secretaría de Territorio, Hábitat y Vivienda del Municipio de Quito. (2021). Visor Plan de Uso y Gestión del Suelo. Obtenido de <https://geoquito.quito.gob.ec/portal/home/item>

<i>ilustración 1 parque metropolitano fuente: anna norata, lucia muñoz</i>	10
<i>Ilustración 2 Centennial park, Sídney, Australia. fuente www.Centennial park SídneyAustralia.com</i>	18
<i>Ilustración 3 Hyde park, Londres, Inglaterra fuente: www.Hyde park.com</i>	18
<i>Ilustración 4 calle José carbó fuente: lucia muñoz</i>	21
<i>Ilustración 5 vista general del barrio bellavista fuente: anna norata</i>	23
<i>Ilustración 6 vista general barrio bellavista fuente: anna norata</i>	24
<i>Ilustración 7 área de estudio fuente : anna norata</i>	25
<i>Ilustración 8 modelo topográfico fuente: anna norata</i>	26
<i>Ilustración 9 poblacion total fuente: anna norata</i>	27
<i>Ilustración 10 densidad poblacional fuente: anna norata</i>	28
<i>Ilustración 11 proyección poblacional fuente: anna norata</i>	29
<i>Ilustración 12 situación socio económica fuente: censo 2010</i>	30
<i>Ilustración 13 mapa de lotes de equipamiento fuente: anna norata</i>	31
<i>Ilustración 14 ocupación del suelo fuente: anna norata</i>	32
<i>Ilustración 15 formas de ocupación fuente: anna norata</i>	33
<i>Ilustración 16 mapa de calor fuente: anna norata</i>	34
<i>Ilustración 17 concentración de ocupación aislada fuente anna norata</i>	35
<i>Ilustración 18 alturas de las construcciones fuente: anna norata</i>	36
<i>Ilustración 19 estado de las edificaciones fuente: anna norata</i>	37
<i>Ilustración 20 permeabilidad de edificaciones fuente: anna norata</i>	38
<i>Ilustración 21 lotes públicos y privados fuente: anna norata</i>	39
<i>Ilustración 22 tipo de vias fuente anna norata</i>	40
<i>Ilustración 23 puntos de acceso fuente anna norata</i>	41
<i>Ilustración 24 paradas de buses fuente: anna norata</i>	42
<i>Ilustración 25 zona peatonal fuente anna norata</i>	43
<i>Ilustración 26 Puntos de acceso al Parque Metropolitano fuente: anna norata</i>	45
<i>Ilustración 27 Entrada al Parque Metropolitano por la calle José Carbo fotografía de Lucía Muñoz</i>	45
<i>Ilustración 28 Mapa de áreas verdes zona bellavista fuente: anna norata</i>	47
<i>Ilustración 29 mapa de aivas fuente: lucia muñoz</i>	48
<i>Ilustración 30 Render propuesta urbana, PIT BA 1 y PIT BA 2 fuente anna noara</i>	60

<i>Ilustración 31 Render propuesta urbana, PIT BA 1 y PIT BA 2 fuente: anna norata .....</i>	61
<i>Ilustración 32 mapeo de los pits fuente: anna norata .....</i>	62
<i>Ilustración 33 propuesta calle jose carbo fuente: lucia muñoz, anna norata ....</i>	64
<i>Ilustración 34 diseño arquitectónico bellavista .....</i>	64
<i>Ilustración 35 ILUSTRACIÓN 33 REMATE PROPUESTA CALLE JOSE CARBO FUENTE: LUCIA MUÑOZ, ANNA NORATA.....</i>	65
<i>Ilustración 36 Render plaza remate y nueva entrada al Parque Metropolitano FUENTE ANNA NORATA .....</i>	65
<i>Ilustración 37 macro ciudad poligono bellavista fuente anna norata .....</i>	66
<i>Ilustración 38 escala barrial poligono bellavista fuente: anna norata .....</i>	67
<i>Ilustración 39 corte longitudinal, proyecto fuente anna norata .....</i>	67
<i>Ilustración 40 vista en plata proyecto completo fuente: anna norata.....</i>	67
<i>Ilustración 41 vista de la pendiente de la calle jose carbo fuente anna norata .</i>	68
<i>Ilustración 42 Render PIT BA 1 y PIT BA 2 fuente anna norata .....</i>	68
<i>Ilustración 43 identificacion del pit 1 fuente: lucia muñoz , anna norata.....</i>	70
<i>Ilustración 44 identificación uau 1 fuente lucia muñoz, anna norata .....</i>	71
<i>Ilustración 45 identificación uau 2 fuente: lucia muñoz anna norata .....</i>	73
<i>Ilustración 46 identificación uau 3 fuente lucia muñoz, anna norata .....</i>	75
<i>Ilustración 47 ubicación uau 1 fuente lucia muñoz, anna norata.....</i>	84
<i>Ilustración 48 UBICACIÓN UAU 2 FUENTE LUCIA MUÑOZ, ANNA NORATA</i>	85
<i>Ilustración 49 UBICACIÓN UAU 3 FUENTE LUCIA MUÑOZ, ANNA NORATA</i>	86
<i>Ilustración 50 Concepto de la concesión Onerosa de derechos.....</i>	102
<i>Ilustración 51 Fórmula de la concesión onerosa de derechos por incremento de edificabilidad fuente; sthv .....</i>	102
<i>Ilustración 52 Fórmula del valor del suelo por mayor aprovechamiento urbanístico del suelo fuente: sthv.....</i>	102