



FACULTAD DE ARQUITECTURA

DISEÑO URBANO DE LA AV. 10 DE AGOSTO TRAMO 2 (AV. COLÓN-AV. MARIANA DE JESÚS) CON EQUIPAMIENTO MENOR A 10000-15000m2.

Trabajo de Titulación presentado en conformidad con los requisitos  
establecidos para optar por el título de Arquitecta

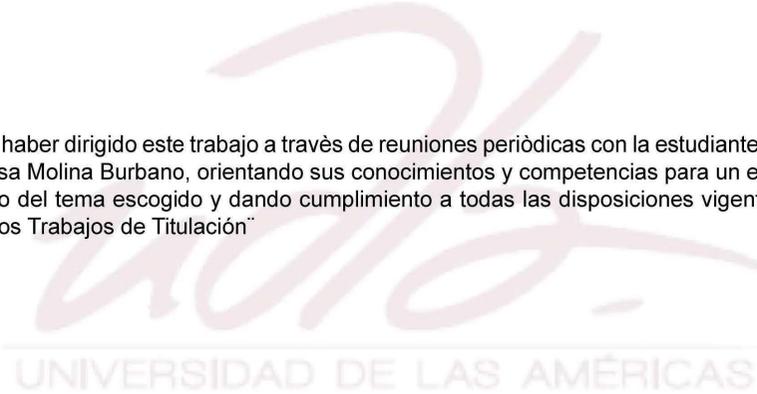
Profesor guía  
Arq. Claudio Cáceres Molina

Autor  
Daniela Vanessa Molina Burbano

Año  
2014

## DECLARACIÓN DEL PROFESOR GUÍA

“Declaro haber dirigido este trabajo a través de reuniones periódicas con la estudiante Daniela Vanessa Molina Burbano, 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”



UNIVERSIDAD DE LAS AMÉRICAS

---

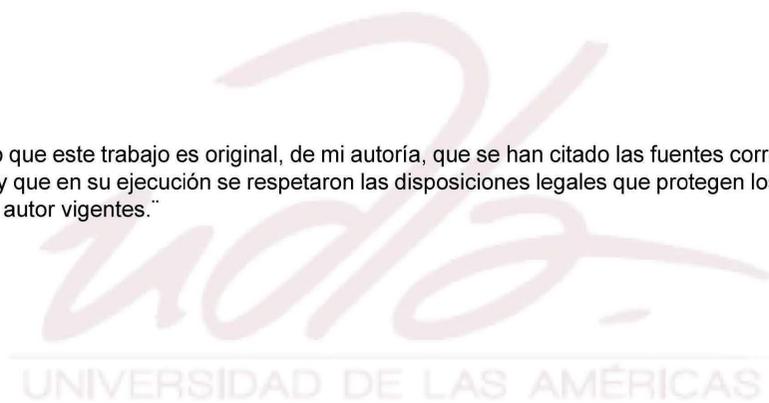
Claudio Cáceres Molina

Arquitecto MSc.

73888107

## DECLARACIÓN DE AUTORÍA DEL ESTUDIANTE

"Declaro que este trabajo es original, de mi 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."



---

Daniela Vanessa Molina Burbano

1716588411



#### AGRADECIMIENTOS

A mis padres que siempre fueron mi soporte a lo largo de mi carrera, por su paciencia y su apoyo. A mi tutor, Arq. Claudio Cáceres que con su apoyo y ayuda me hizo salir adelante siempre empeñado a que mis ideas vayan mas allá de la realidad actual, que me permitió soñar y crear una ideología que sobrepase las barreras. Y a todas esas personas que fueron parte de mi vida, que de una o otra forma fueron un elemento trascendental para mi carrera.



#### DEDICATORIA

A mi madre que a más de ser una de las personas mas increíbles que conozco, siempre estuvo presente en cada momento, siendo mi soporte.

A todas esas personas que les apasiona la ciudad no solo por el diseño espacial que implica, sino también por el desarrollo social, económico, cultural, político y administrativo que abarca.

## RESUMEN

La Avenida 10 de Agosto es una de las arterias principales más importante de la ciudad de Quito, ya que permite una conexión directa entre el Norte y Sur de la ciudad. A pesar de su importancia no ha sido tomada en cuenta para la regeneración y modernización conforme el crecimiento de la ciudad. De esta forma es preciso una rehabilitación de esta zona para el progreso y desarrollo de la ciudad, generando así una nueva propuesta urbana que pueda ser replicada dentro de varios sectores de la ciudad.

La propuesta esta pensada especialmente para promover zonas habitables, con un diseño optimo, confortable y de alto aporte espacial y ambiental, así como una nueva tipología de elementos urbanos, como la morfotipología, la mezcla de usos de suelo y destacar principalmente al espacio público como pieza fundamental del desarrollo para la ciudad. Con el fin de obtener una congruencia espacial y volumetrica que integre la relación del usuario con el medio dentro de los espacios analizados.



## ABSTRACT

Avenue 10 de Agosto is one of the most important avenues in Quito, as it allows a direct connection from North to South of the city. Despite its importance, it has not been taken into account during regeneration and modernization as the city grows. Due to this, a regeneration of this zone is necessary for the progress and development of the city. This proposal aims to create a model that can be used for regeneration of other areas of the city.

The proposal is designed to promote comfortable and livable areas with an optimal design, including highly important spatial and environmental components. It also includes a new type of urban elements, morphotypology (?), mixed zoning and the usage of public space as a cornerstone of the city's development. All of this with the intention of realizing spatial and volumetric congruence in a way that relates the user with the environment inside the analyzed spaces.



## ÍNDICE

### FASE I: POT

1. Justificación del Tema .....	1
1.1. Justificación .....	1
1.2. Antecedentes .....	2
1.2.1. Historia .....	2
2. Diagnóstico, Análisis y Evaluación .....	5
2.1. Condiciones Físico Ambientales .....	5
2.1.1. Factores Naturales .....	5
2.1.2. Entorno Físico .....	6
2.2. Población y Demografía .....	10
2.3. Estructura Espacial .....	12
2.4. Morfología Urbana .....	13
2.4.1. Trazado .....	13
2.4.2. Movilidad .....	15
2.4.3. Suelo .....	21
2.4.4. Edificación .....	25
2.4.5. Espacio Público .....	28
2.5. Conclusiones .....	30
2.5.1. Población y demografía .....	30
2.5.2. Estructura Espacial .....	30

2.5.3. Trazado y Movilidad.....	30
2.5.4. Suelo.....	30
2.5.5. Equipamientos.....	30
2.5.6. Edificaciones.....	30
2.5.7. Espacio Público.....	30
<b>3. Propuesta Conceptual POT.....</b>	<b>31</b>
3.1. Introducción.....	31
3.2. Referentes Urbanos.....	31
3.2.1. Remodelación del Boulevard S. J.....	31
3.2.2. Glendale Boulevard.....	32
3.3. Visión del Futuro POT.....	33
3.3.1. Visión.....	33
3.3.2. Objetivos Generales.....	33
3.3.3. Estrategias.....	33
a. Estructura Espacial.....	35
b. Trazado y Movilidad.....	35
c. Suelo.....	37
d. Edificación.....	37
e. Equipamientos.....	38
f. Espacio Público.....	39

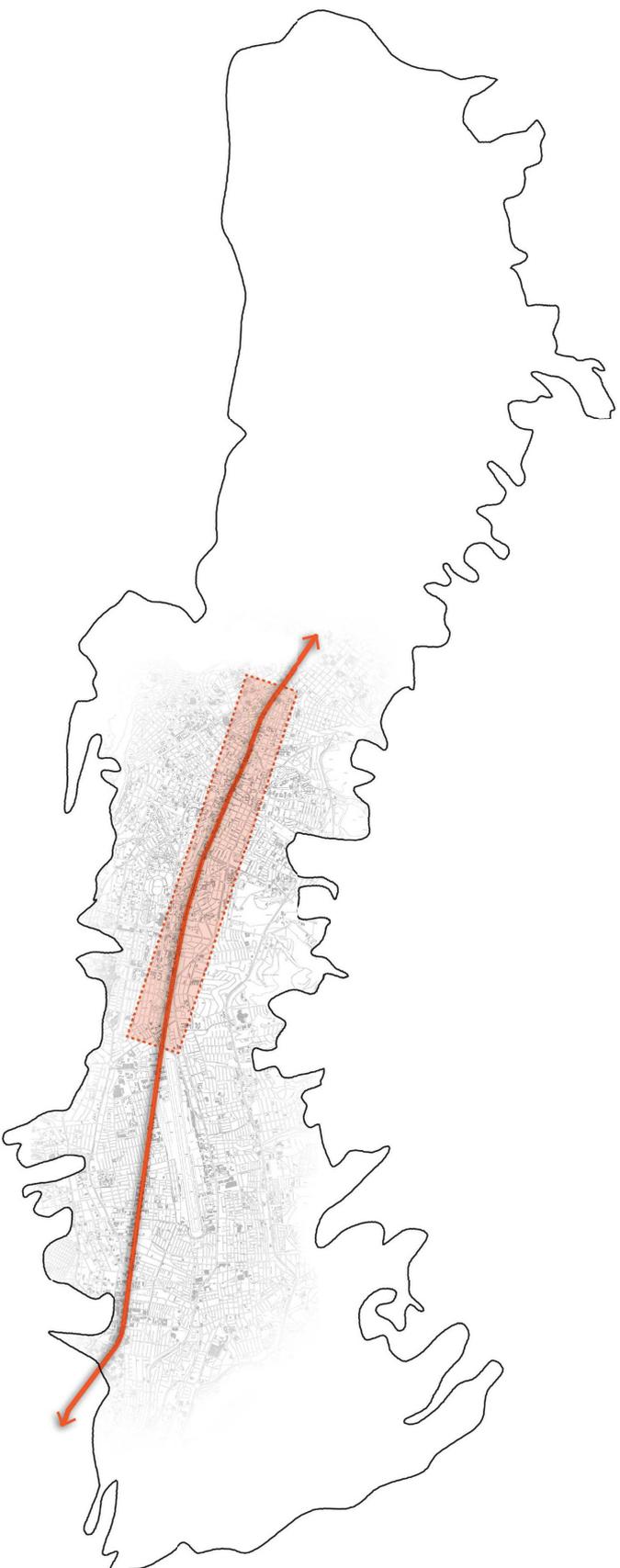
## FASE II: Propuesta del Tramo Seleccionado

1. Justificación del Tema.....	40
1.1. Pertenencia.....	42
1.2. Objetivos Urbanos.....	42
1.3. Objetivos Académicos.....	42
1.4. Metodología.....	42
2. Antecedentes Históricos.....	43
3. Diagnóstico, análisis y evaluación del espacio urbano.....	46
3.1. Población.....	46
3.2. Estructura Espacial.....	47
3.3. Morfología Urbana.....	47
a. Trazado.....	47
b. Movilidad.....	48
c. Suelo.....	53
d. Edificación.....	56
e. Espacio Público y Áreas Verdes.....	60
f. Equipamientos.....	63
3.4. Desarrollo Ambiental.....	64
3.5. Desarrollo Social.....	64
3.6. Desarrollo Económico.....	65
3.7. Desarrollo Cultural.....	65

4. Análisis integral de los resultados de diagnóstico.....	66
4.1. Problema Central.....	66
a. Causas y efectos del problema central.....	69
5. Marco Teórico.....	70
5.1. Espacio Público.....	70
i. ¿Qué se entiende por Espacio Público?.....	70
ii. ¿Cuál es el rol del Espacio Público?.....	71
iii. ¿Cómo se evalúa el Espacio Público?.....	71
iv. Componentes del Espacio Público.....	71
5.2. Mezcla de Uso de Suelos.....	72
i. Ciudad Tradicional.....	72
ii. Carta de Atenas 1931.....	72
iii. Ciudad Moderna.....	75
5.3. Hábitat Urbano de Calidad.....	76
i. Sustentabilidad Urbana.....	76
ii. Movilidad Urbana.....	76
iii. Espacios Verdes en Zonas Urbanizadas.....	76
5.4. Referentes Urbanos.....	78
6. Marco Conceptual.....	82
6.1. Espacios Públicos.....	82
6.2. Movilidad.....	83

6.3. Morfotipología Urbana.....	85
a. Calidad de Vida.....	86
b. Propuesta Morfotipológica.....	87
<b>7. Estrategia de Diseño.....</b>	<b>88</b>
7.1. Planteamiento del porcentaje de lleno y vacío.....	89
7.2. Tipología de edificación.....	90
7.3. Componentes comunes para la distribución de las edificaciones.....	91
a. Relación entre Bloque.....	92
b. Distribución de Torres.....	92
c. Unificación de torres y barras.....	93
d. Relación de torres y barras.....	93
e. Tamaño de Edificación.....	93
f. Ubicación de la manzana.....	94
7.4. Uso de suelo en la manzana.....	95
7.5. Recorrido Internos de la manzana.....	97
<b>8. Diseño del Espacio Público.....</b>	<b>98</b>
8.1. Recorridos.....	98
8.2. Visuales.....	99
8.3. Estructura Espacial.....	100
8.4. Espacios de Permanencia y Espacios de Paso.....	101
8.5. Componentes Paisajísticos.....	102

a. Diseño Interior de Plazas.....	102
b. Diseño de Arbolado/ Áreas Verdes.....	104
c. Mobiliario Urbano.....	107
<b>9. Propuesta de Diseño Espacial.....</b>	<b>108</b>
9.1. Población.....	108
9.2. Estructura Espacial.....	108
9.3. Morfología Urbana.....	109
a. Trazado.....	109
b. Movilidad.....	110
c. Suelo.....	114
d. Edificación.....	116
e. Espacio Público.....	118
f. Equipamientos.....	120
9.4. Desarrollo Ambiental.....	121
9.5. Desarrollo Social.....	121
9.6. Desarrollo Económico.....	121
9.7. Desarrollo Cultural.....	121
<b>10. Referencias.....</b>	<b>124</b>
<b>Anexos.....</b>	<b>127</b>



# FASE I

## PLAN DE ORDENAMIENTO TERRITORIAL

REVITALIZACIÓN DE LA AVENIDA 10 DE AGOSTO (COMPRENDE EL PARQUE LA ALAMEDA HASTA EL LABRADOR)

## 1. Justificación del Tema

### 1.1. Justificación

La Av. 10 de Agosto entendida como el eje vial y su entorno interno que se desarrolla entre el Parque la Alameda en el centro de la ciudad, y el Labrador en el extremo norte, es uno de los ejes más importantes de Quito, no solo por su relevancia histórica sino también por la conexión longitudinal de la ciudad. La prolongación de esta avenida impulsó y es resultado del crecimiento de la ciudad hacia el norte.

Desde el año 1995 la Av. 10 de Agosto se observa como un corredor de transporte público, por la incorporación del nuevo sistema de transporte público Trolebús y algunos recorridos de transporte público que utilizan esta avenida. El constante movimiento del transporte público en la avenida ha deteriorado la calidad ambiental y la imagen urbana, afectando principalmente al uso comercial dentro de esta zona de intervención.

Uno de los proyectos de gran impacto en relación directa con la zona de estudio es la construcción del Metro que proporciona grandes oportunidades para reactivar esta avenida. También está la incorporación del parque de la ciudad en el antiguo aeropuerto que genera un único punto de atracción en el extremo norte de la Avenida.

Estos cambios que se van a incorporar en la ciudad, nos permiten plantear un nuevo rol para la Av. 10 de Agosto en el cual los diferentes diseños urbanos o arquitectónicos

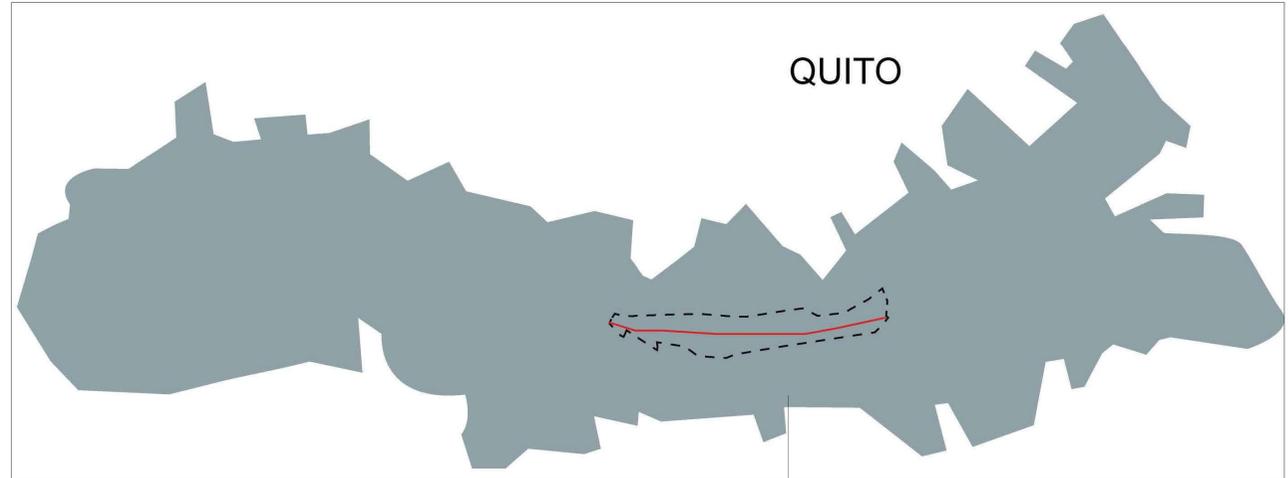


Figura 1: Ubicación de la Av. 10 de Agosto

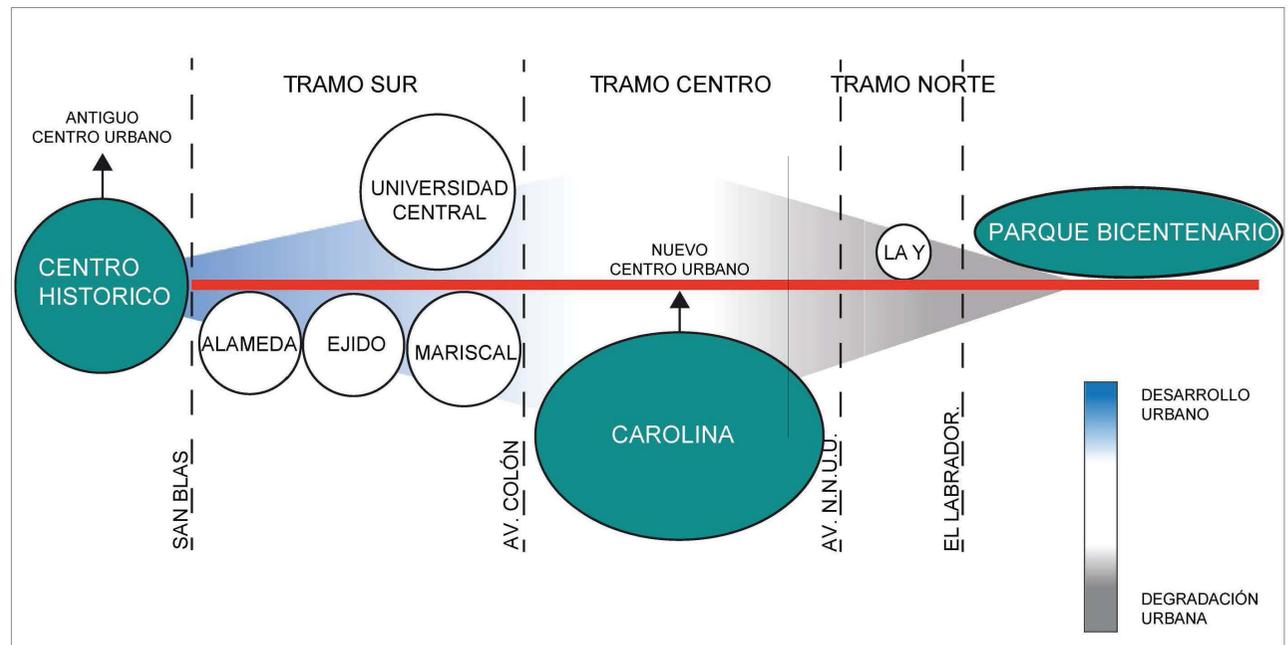


Figura 2: Desarrollo urbano del área de estudio  
Tomado de: Taller de Noveno Semestre 2012

## 1.2. Antecedentes

### 1.2.1. Historia

Quito, en el proceso de su desarrollo ha expandido su territorio en forma longitudinal hacia el norte, y más recientemente hacia el sur. En la figura 3. se puede apreciar la expansión urbana que se ha ido dando a través del tiempo, ubicando la Av. 10 de Agosto desde el Parque la Alameda hasta el sector del Labrador.

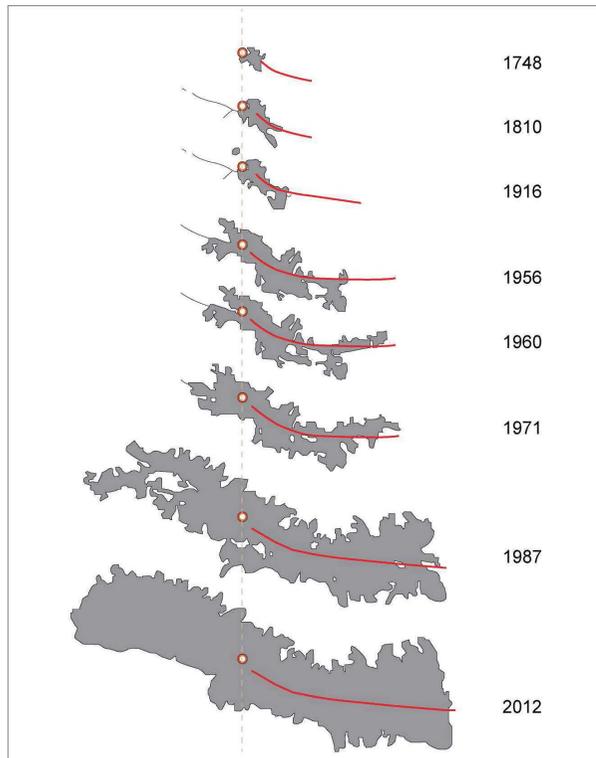


Figura 3: Expansión urbana de la ciudad de Quito  
Tomado de: Taller de Noveno Semestre

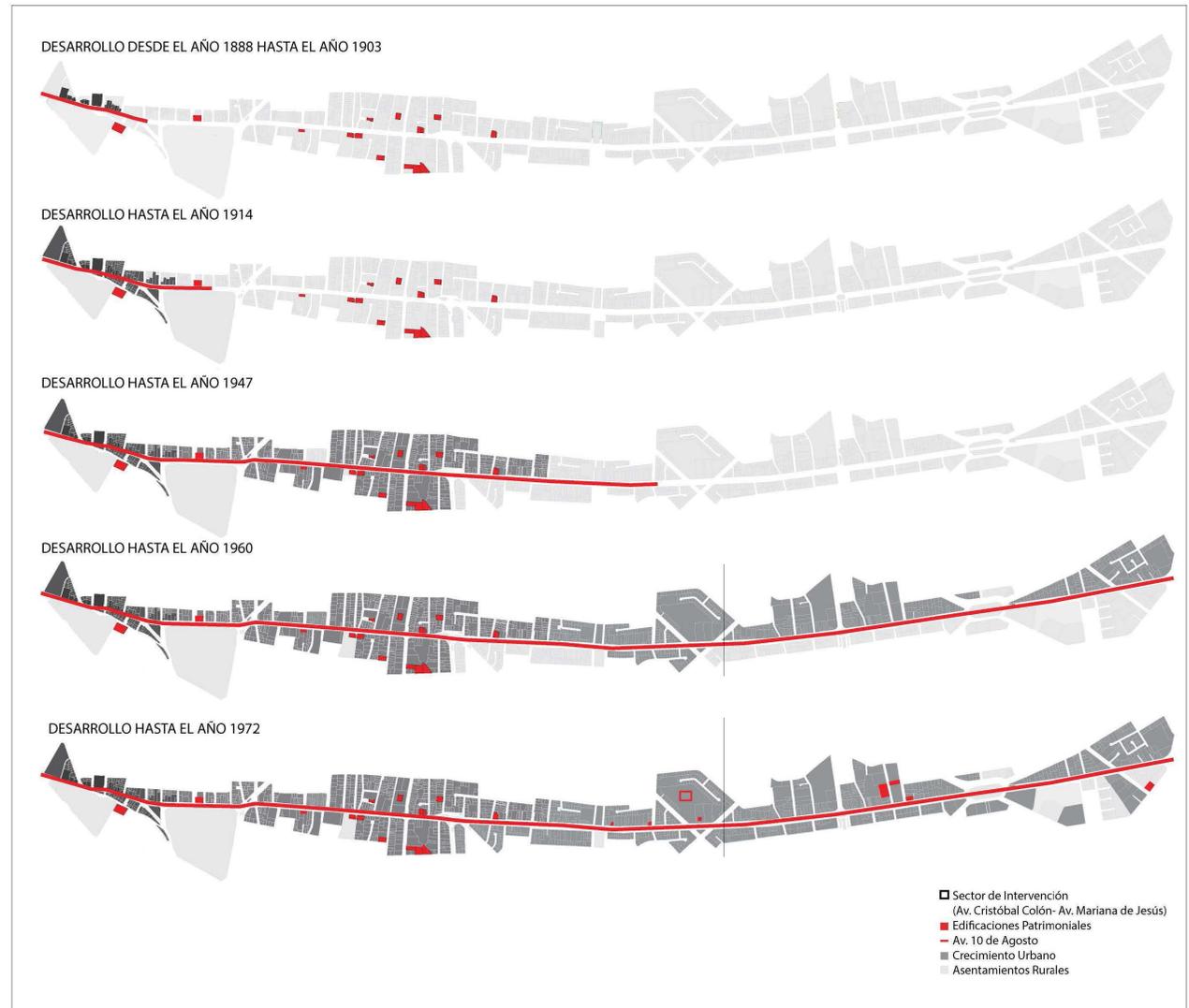


Figura 4: Expansión urbana de la zona de estudio  
Tomado de: Taller de Noveno Semestre

La Av. 10 de Agosto es una de las vías de conexión en sentido norte-sur con mayor importancia dentro de Quito. Esta avenida se ha ido prolongando longitudinalmente de la misma forma en la que se ha ido dando el crecimiento

de la ciudad, por las condiciones topográficas que impiden el crecimiento hacia el este y oeste.

A medida que la ciudad fue creciendo se fueron generando diferentes barrios los cuales nacieron a partir

de la Avenida 10 de Agosto. Entre los barrios más destacados dentro del sector de estudio se encuentran el Barrio Larrea, Santa Clara de San Millán, Mariscal Sucre e Iñaquito.

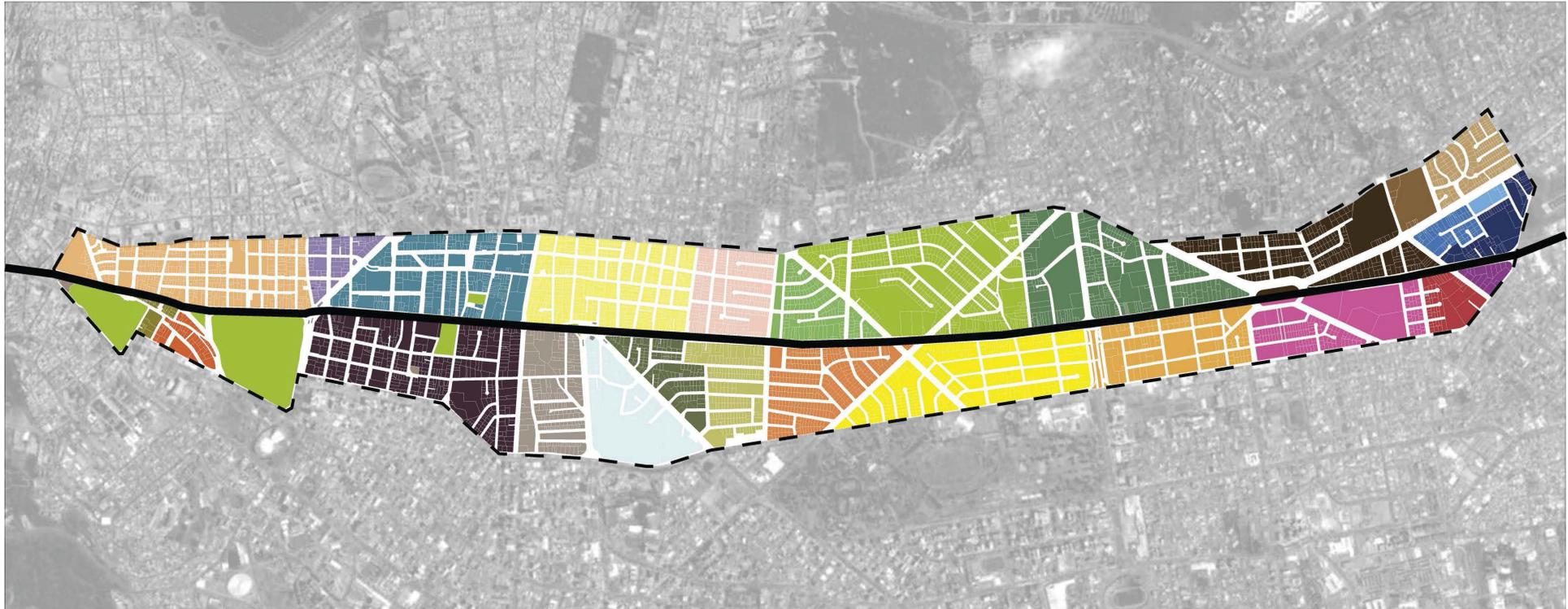
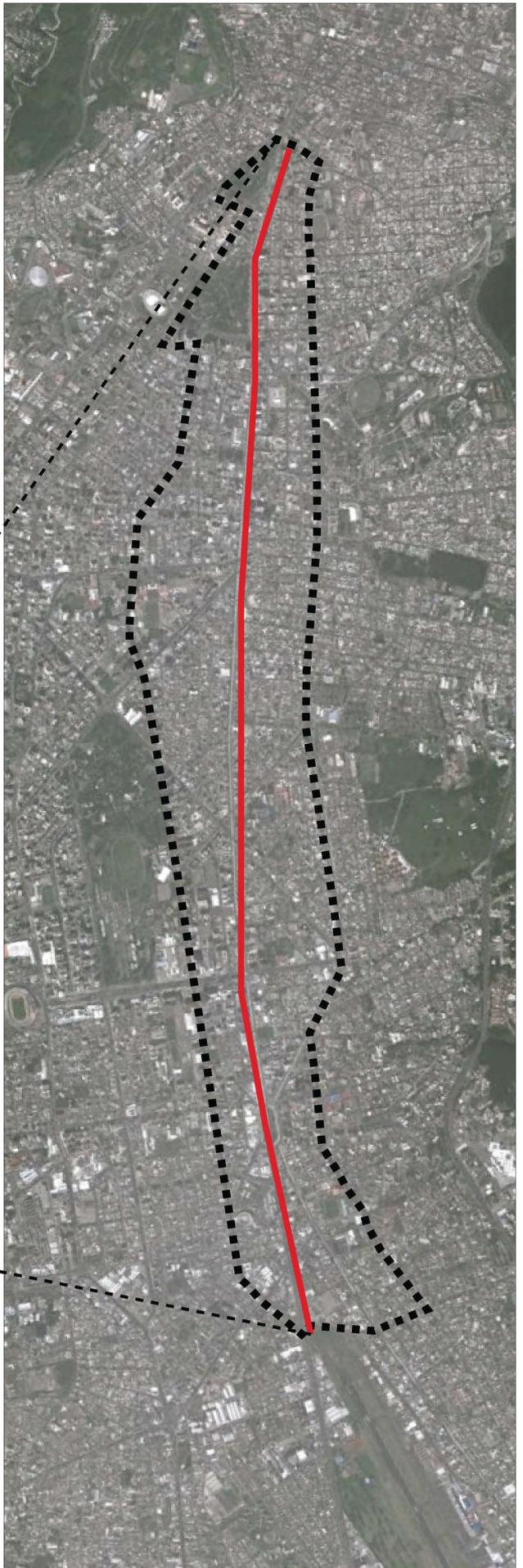
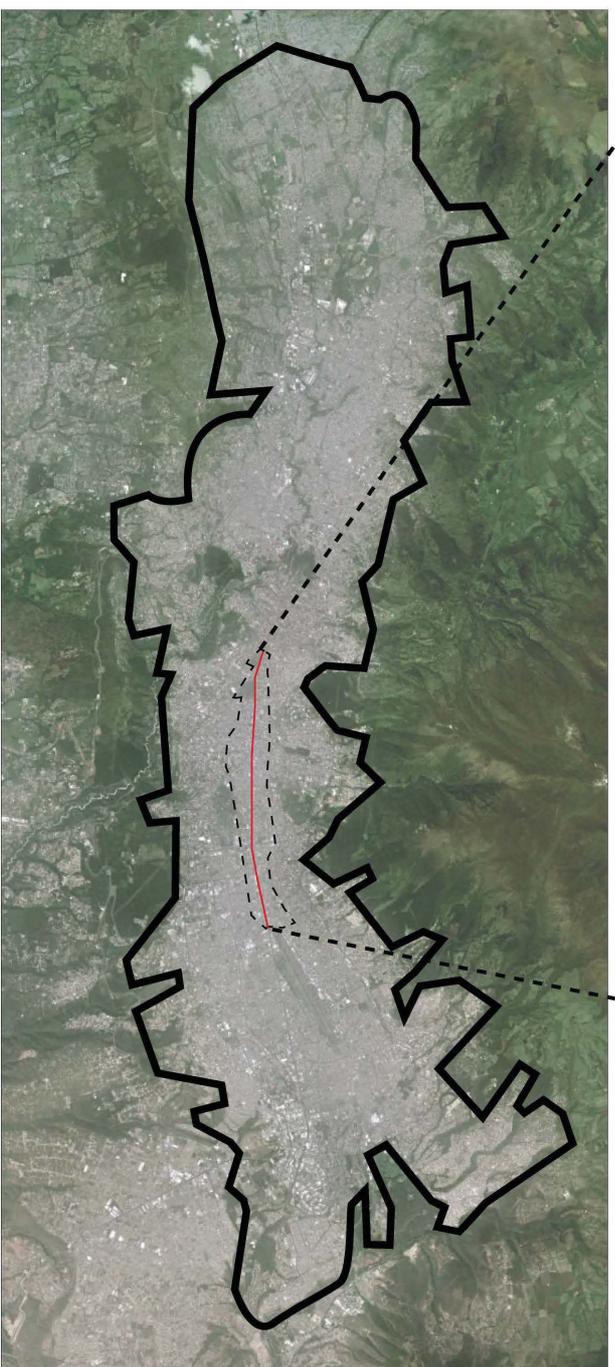


Figura 5: Desarrollo barrio de la zona de estudio  
Adaptado de: INEC, 2010

- |                       |                   |
|-----------------------|-------------------|
| LARREA                | LA PREPÚBLICA     |
| LA ALAMEDA            | MARIANA DE JESUS  |
| S. CLARA DE MILLAN    | RUMIPAMBA         |
| EJIDO                 | LA CAROLINA       |
| MARISCAL SUCRE        | IÑAQUITO BAJO     |
| S. CLARA DE S. MILLAN | VOZ DE LOS ANDES  |
| LA COLÓN              | JIJAJAPA          |
| LAS CASAS BAJO        | ZALDUMBIDE        |
| LA PRADERA            | LAS ACACIAS       |
| CRUZ TOBAR            | LIGA CHAUPICRUZ   |
| MARIANA DE JESUS      | AVIACIÓN CIVIL    |
| JUAN MONTALVO         | EMPL. MUNICIPALES |
| F.A.E                 | CHAUPICRUZ        |
| LIFE                  |                   |

Figura 6: Ubicación del Área de Análisis



## 2. Diagnóstico, Análisis y Evaluación

### 2.1. Condiciones Físico Ambientales

#### 2.1.1. Factores Naturales

En cuanto a su localización se debe tomar en cuenta que el Distrito Metropolitano de Quito se encuentra dentro de la provincia de Pichincha, al norte del Ecuador, formando parte del callejón interandino. Comprende una serie de pisos climáticos que oscilan entre los 500 y 4500 m de altura (MECN,2010,PP.13), a la vez una gran diversidad de ecosistemas especialmente dentro de los bosques ubicados en las faldas de los volcanes Rucu y Guagua Pichincha al occidente. El crecimiento del territorio urbano ha ocasionado varias modificaciones a la naturaleza, como el relleno de las quebradas que ha aportado directamente a la desaparición de lagunas como la de Iñaquito.

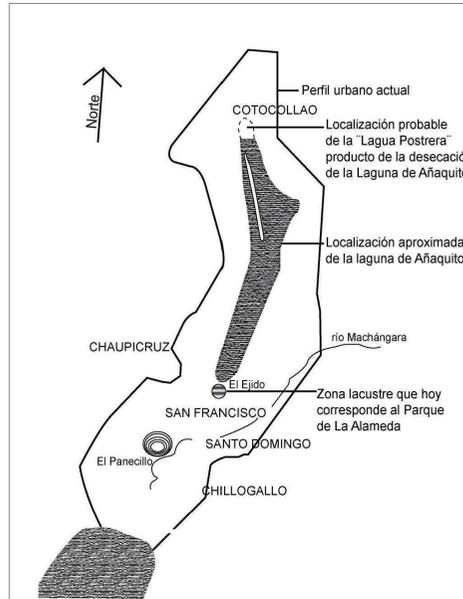


Figura 7: Ubicación de la Laguna Iñaquito  
Tomado de: Quito guía arquitectónica (1era Edic.), 1991.

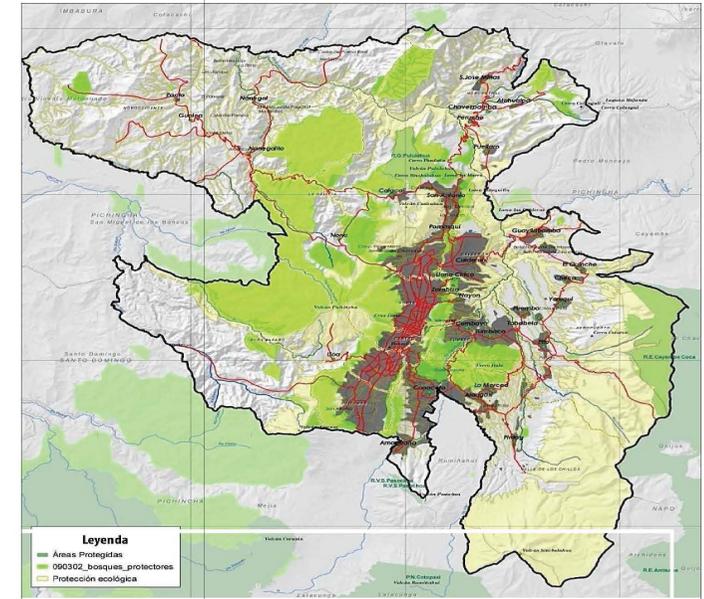


Figura 8: La ciudad de Quito en el D.M.Q.  
Tomado de: Quito Ambiente, 2011

#### CONEXIÓN VERDE DE LA CIUDAD

##### HITOS

- A. EL PANECILLO
- B. ITCHIMBÍA
- C. LA ALAMEDA
- D. EL EJIDO
- E. LA COMUNA
- F. RUMIPAMBA
- G. LA CAROLINA
- H. PARQUE DEL LAGO

##### CONECTORES - QUEBRADAS

- 1. QUEBRADA RÍOFRÍO
- 2. QUEBRADA MIRAFLORES
- 3. QUEBRADA DE LA COMUNIDAD
- 4. QUEBRADA RUMIPAMBA
- 5. QUEBRADA CAICEDO

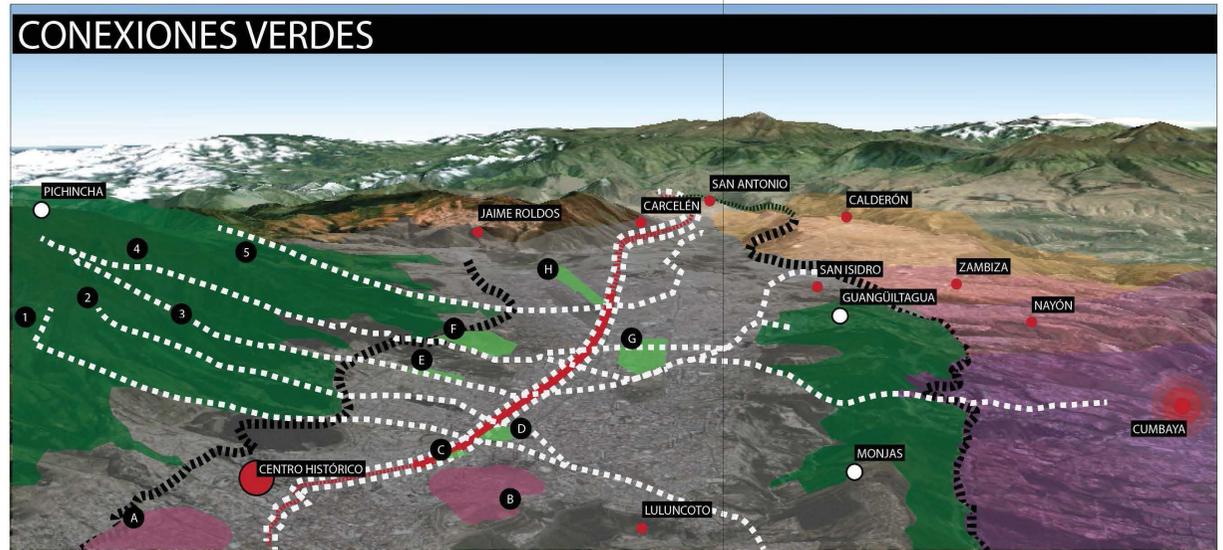


Figura 9: Conexión Verde de la Ciudad  
Tomado de: Taller de Noveno Semestre 2012

### 2.1.2. Entorno Físico

#### Topografía

La ciudad de Quito está localizada en un estrecho valle montañoso limitado hacia el oeste por las laderas del Pichincha – Atacazo y hacia el este por los valles orientales. Así, el núcleo urbano tiene un recorrido de 50 km de dirección norte - sur, y 5 a 8 km de ancho, con pendientes de 0 a 15% en la parte plana.

#### TOPOGRAFÍA

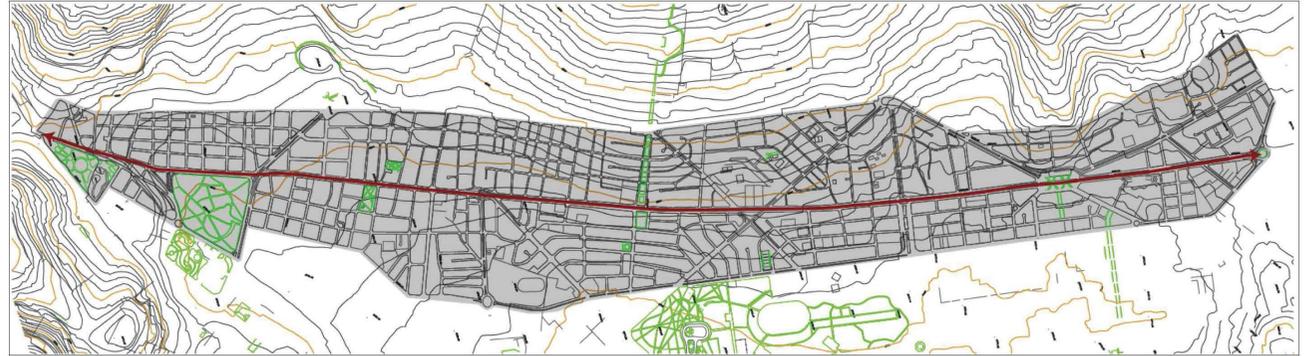


Figura 10: Mapa topográfico de la zona de estudio  
Adaptado de: Dirección Metropolitana de Planificación Territorial, 2006

#### Características del Suelo

En la zona de estudio la mayor parte del suelo varía entre suelos endurecidos y suelos intermedios, a la vez se aprecia un grado moderado de inundaciones, los cuales pueden ocasionar varios problemas dentro del territorio urbano.

#### INUNDACIONES

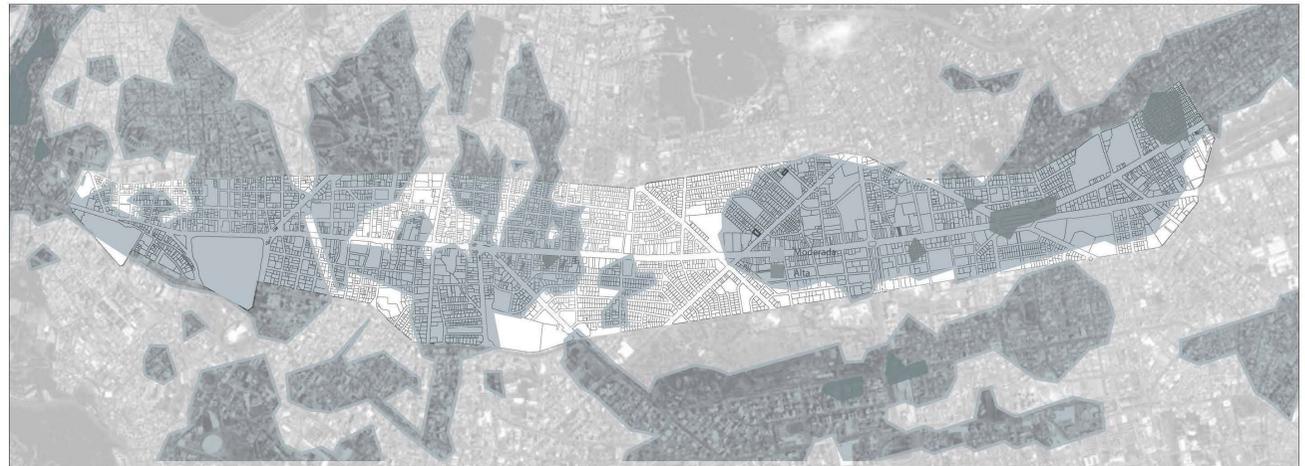


Figura 11: Mapa de inundaciones en la zona de estudio  
Adaptado de: Dirección Metropolitana de Planificación Territorial, 2006

■ MODERADA  
■ ALTA

**INESTABILIDAD DEL SUELO**

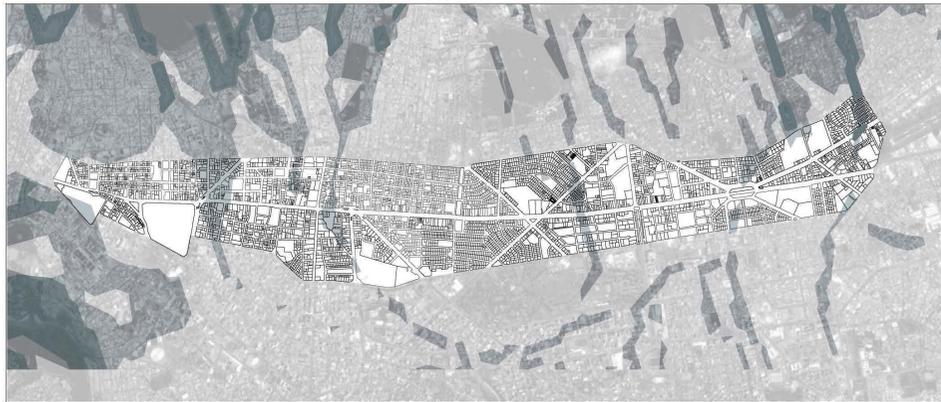


Figura 12: Mapa de inestabilidad del suelo  
Adaptado de: Dirección Metropolitana de Planificación Territorial, 2006

- MODERADA
- ALTA

**ZONAS SÍSMICAS**

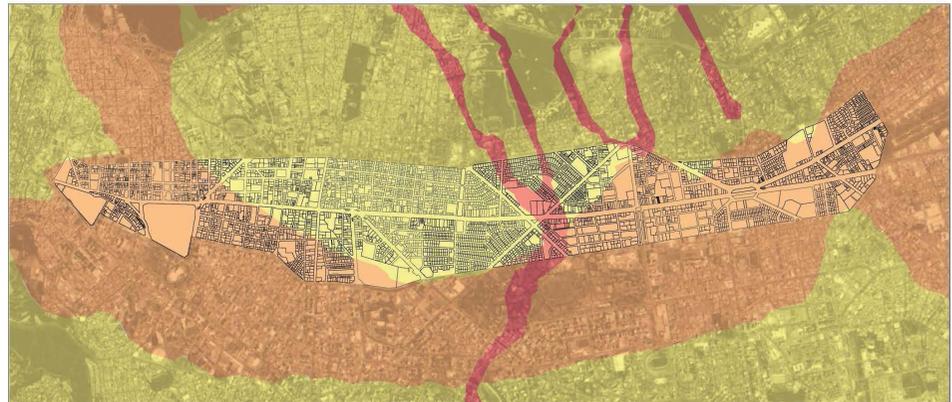


Figura 13: Mapa de zonas sísmicas  
Adaptado de: EPN /MDMQ, 2001

- S1- ROCAS Y SUELO ENDURECIDO
- S2- SUELOS INTERMEDIOS
- S3- SUELOS BLANDOS

**ALUVIONES**



Figura 14: Mapa de aluvione en la zona de estudio  
Adaptado de: Dirección Metropolitana de Planificación Territorial, 2006

- MODERADA
- ALTA

**AMENAZAS VOLCÁNICAS**

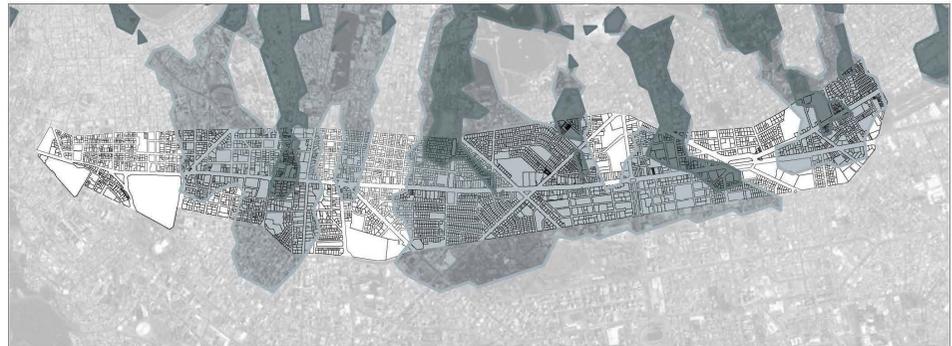


Figura 15: Mapa de amenazas volcánicas  
Adaptado de: Dirección Metropolitana de Planificación Territorial, 2006

- MODERADA
- ALTA

Climatología

Quito corresponde a una zona templada con temperatura promedio de 17°C y con 71% de humedad. (Weatherbase, 2012). Las precipitaciones en el DMQ provienen de las masas de aire del Atlántico y de la Amazonía, la época de lluvia en el DMQ es entre octubre y mayo.

Radiación solar

El Ecuador se encuentra en la mitad del mundo con una latitud cero, tiene un espectro solar perpendicular durante todo el año. El sol tiene un movimiento hacia el norte de 23.5° en el mes de junio y hacia el sur de 23.5° en el mes de diciembre.

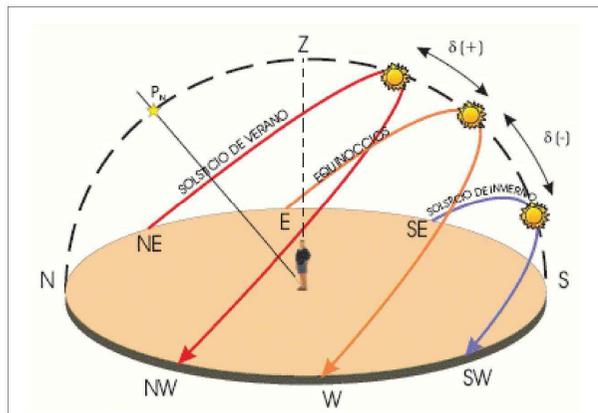


Figura 16: Solsticio  
Tomado de: EUSAL

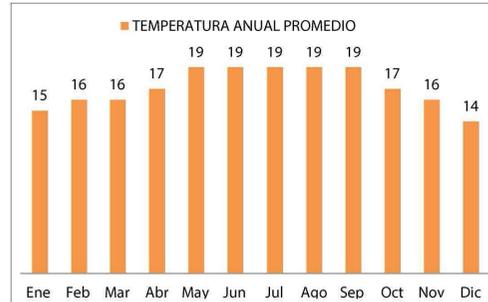


Figura 17: Temperatura anual promedio  
Tomado de: WEATHERBASE, 2012

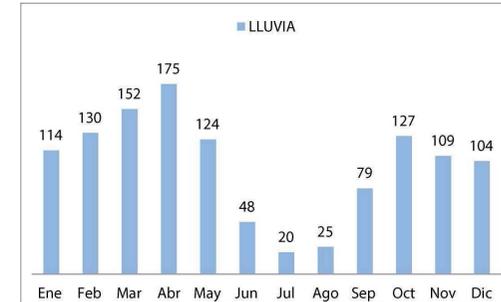


Figura 18: Lluvia anual  
Tomado de: WEATHERBASE, 2012

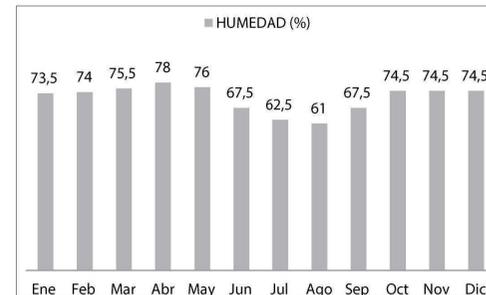


Figura 19: Lluvia anual  
Tomado de: WEATHERBASE, 2012

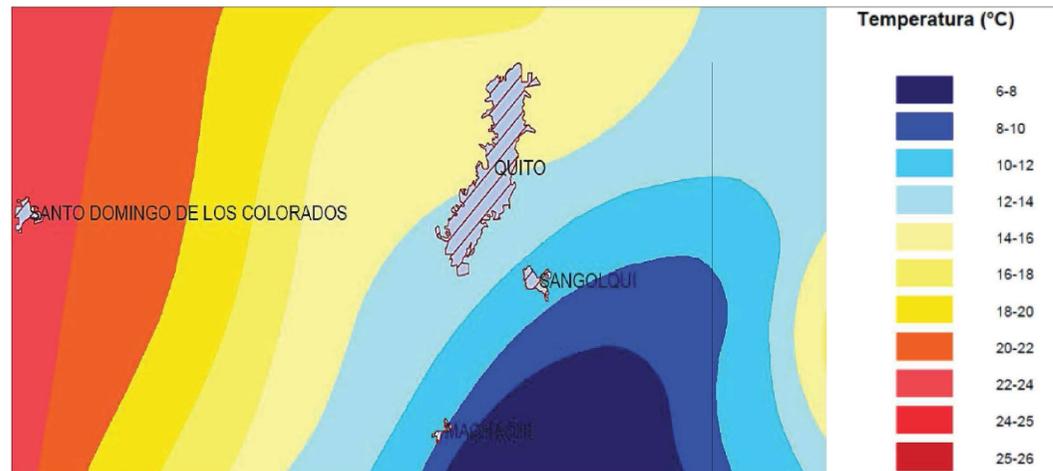


Figura 20: Temperatura Media Anual  
Tomado de: INAMHI, 2001

## QUEBRADAS

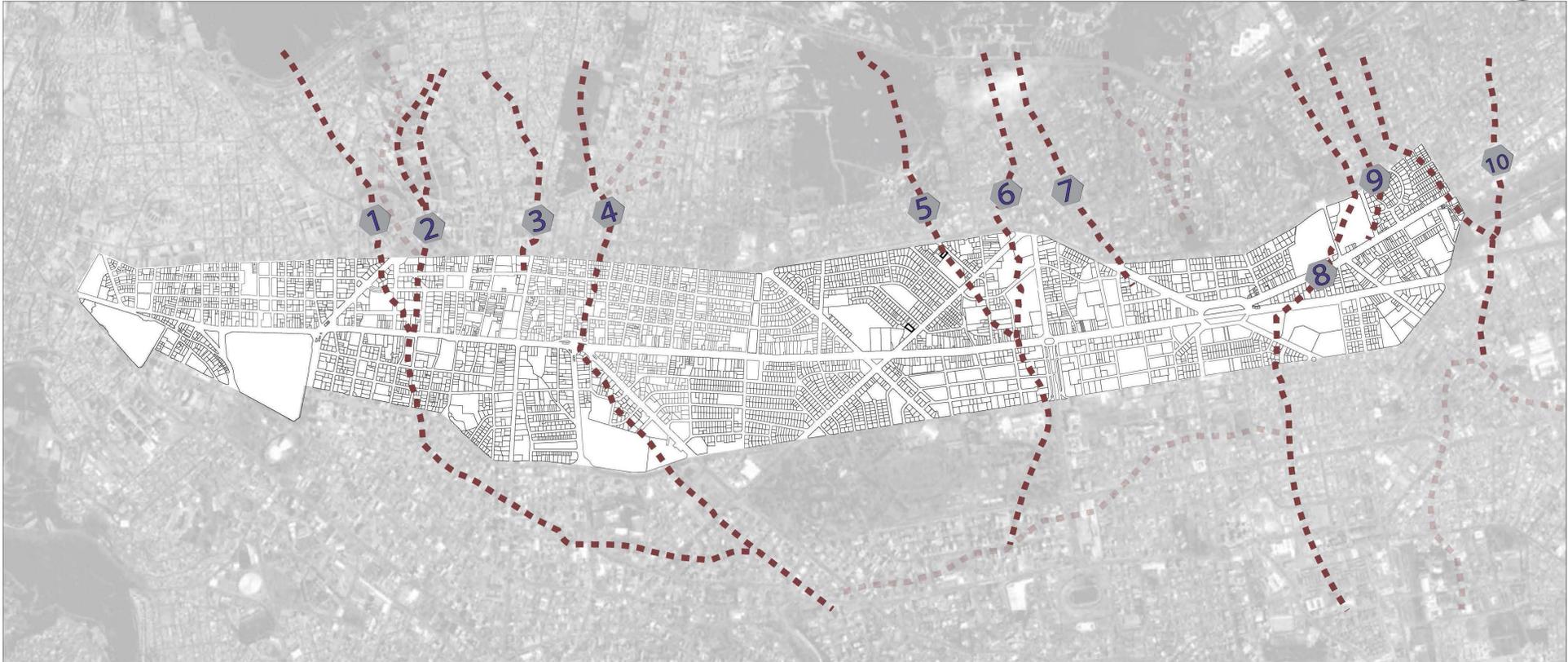


Figura 21: Mapa quebradas en la zona de estudio  
Adaptado de: Dirección Metropolitana de Planificación Territorial, 2006

## Quebradas

Dentro del sector de intervención existían 10 quebradas las cuales en el transcurso del desarrollo urbano fueron rellenadas, eliminando la funcionalidad de las quebradas como drenaje natural de la ciudad, a más de generar una discontinuidad de áreas verdes.

- |                 |                   |
|-----------------|-------------------|
| 1 Q. MIRAFLORES | 6 Q. RUMICHARCO   |
| 2 Q. EL ARMERO  | 7 Q. MANZANOCHUPA |
| 3 Q. VASCONEZ   | 8 Q. CAICEDO      |
| 4 Q. PAMBACHUCO | 9 Q. OSORIO       |
| 5 Q. RUMIPAMBA  | 10 Q. RUNACHANGA  |

— QUEBRADAS EXISTENTES  
- - - QUEBRADAS RELLENADAS

## 2.2. Población y Demografía

El sector de intervención (Parque La Alameda hasta el Labrador) se dividió en dos sectores, la zona norte que comprende desde el parque la Alameda hasta la Av. Mariana de Jesús cuenta con una población de 47 habitantes/ hectárea, y la zona sur que comprende desde la Av. Mariana de Jesús hasta el Labrador tiene 36

Tabla 1: Densidad de las franja de estudio

DENSIDAD TOTAL DEL AREA DE ESTUDIO	
368 HECTAREAS 1.4975 HAB.	41 HABITANTES/HECTAREAS
DENSIDAD POR ZONAS	
ZONA NORTE 159 HAS 7.435 HAB	47 HABITANTES/HECTAREAS
ZONA SUR 208 HAS 7.540 HAB	36 HABITANTES/HECTAREAS

Adaptado de: INEC, 2011

### RANGOS DENSIDADES BARRIALES

- 0 - 50 habitantes /hectárea
- 50 - 100 habitantes / hectárea
- 100 - 150 habitantes / hectárea
- 150 - 200 habitantes / hectárea
- 200 - 250 habitantes / hectárea

habitantes/hectárea. (INEC, 2011) .

Se puede apreciar una variedad de densidades dentro del sector de intervención de 13 a 220 habitantes/hectárea. El rango que más predomina la zona de intervención es de 0-50 hab/ha. Teniendo en cuenta que el 9% de los lotes se encuentran vacantes se puede llegar a la conclusión que existe una subutilización del suelo ya que la mayoría de las

Tabla 2: Población por edades

POBLACIÓN ÁREA DE ESTUDIO	HABITANTES
De 0 a 14 años	2528
De 15 a 64 años	10865
De 65 años y nas	1724

Adaptado de: INEC, 2011

### RANGOS DENSIDADES PARROQUIAS

- ITCHIMBIA 95 Hab/Ha
- SAN JUAN 132 Hab/Ha
- BELISARIO QUEVEDO 101 Hab/Ha
- MARISCAL SUCRE 47 Hab/Ha
- IÑAQUITO 42 Hab/Ha
- JIPIJAPA 71 Hab/Ha
- RUMIPAMBA 62 Hab/Ha

edificaciones son de 1 a 4 pisos de altura.

Dentro de la zona de intervención se puede apreciar mayor cantidad de habitantes entre los 15 y 64 años.

Y en cuanto a los rangos de densidades parroquiales se encuentra de menor escala Iñaquito con 42 hab/ha y la mayor San Juan con 132 hab/ha.

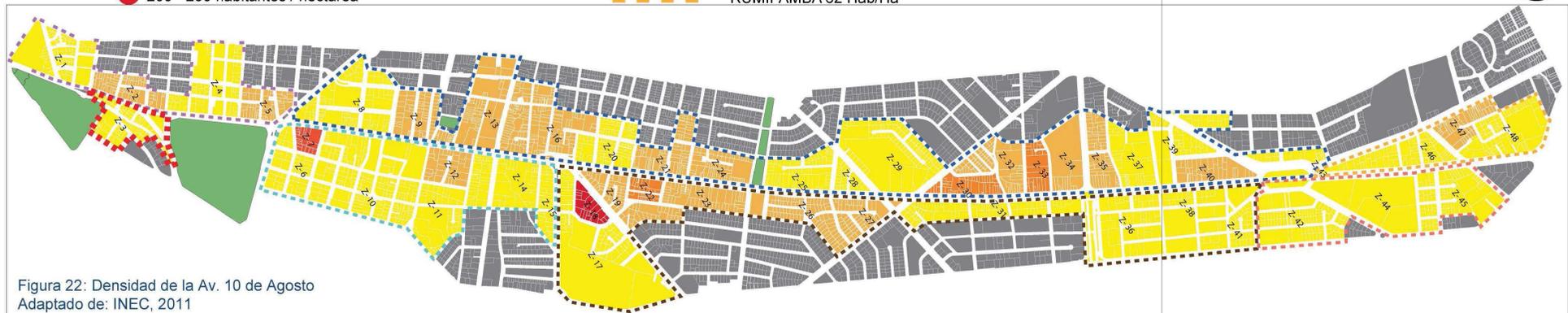
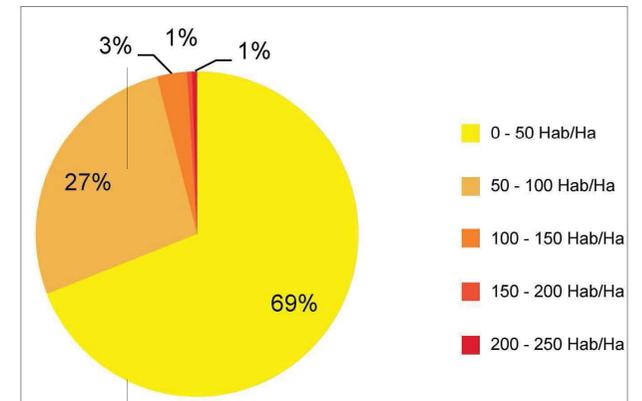


Figura 22: Densidad de la Av. 10 de Agosto  
Adaptado de: INEC, 2011

**TASA DE CRECIMIENTO POR ÁREA 1950-2010**

Según el análisis realizado para el Plan Metropolitano De Desarrollo 2012-2022, se identifica una tasa de crecimiento poblacional urbana actual de 1.8%, la misma que ha bajado notablemente, ya que en el periodo 1950-1962 y 1962-1974 alcanzó 4,5% y en el periodo 1974-1982 llegó al 5.5%. Mientras que en el caso de la población rural la tasa de crecimiento del periodo 1990-2001 alcanzo el 4,7% y para el período 2001-2010 representó el 4,2% anual. Esto nos demuestra que existe un proceso de migración poblacional hacia las áreas rurales.

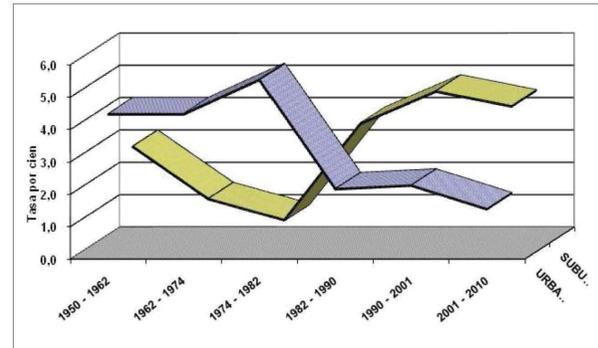


Figura 23: Tasa de crecimiento por área  
Tomado de: Censos de Población, INEC.

**POBLACIÓN DEL DMQ CENSOS 2001 Y 2010**

Tabla 3: Población del DMQ censos 2001 y 2010.

Administración Zonal	2010		2001		Aumento/Disminución 2001-2010%
	Población	%	Población	%	
CIUDAD CONSOLIDADA	1.099.482	49,1	1.040.423	56,5	-2,5
Eloy Alfaro	453.092	20,2	412.297	22,4	-2,2
Eugenio Espejo	421.782	18,9	394.005	21,4	-2,5
Manuela Saénz	224.608	10,0	234.121	12,7	-2,7
ÁREAS EN PROCESO DE CONSOLIDACIÓN	1.139.709	50,9	801.778	43,5	1,5
La Delfia	364.104	16,3	274.368	14,9	1,4
Quitumbe	288.520	12,9	197.334	10,7	2,2
Los Chillos	166.812	7,4	116.946	6,3	1,1
Calderón	162.915	7,3	93.989	5,1	2,2
Tumbaco	157.358	7,0	119.141	6,5	0,5

Tomado de: Censos de Población, INEC.

Dentro del Mapa 1. se puede observar una proyección estimada de la densidad poblacional en el DMQ, considerando la tendencia del crecimiento poblacional y la previsión de los usos de suelo del Plan General de Desarrollo Territorial (PGDT).

En la tabla 2 se observa que dentro de la administración zonal (Eugenio Espejo) en el que se encuentra el sector de intervención existe una disminución de 2,5% de población entre los años 2001-2010 lo que conlleva a que sea una de la zonas con mayor porcentaje de disminución poblacional del Quito.

**EVOLUCIÓN DE LA DENSIDAD DE POBLACIÓN EN EL DMQ POR ADMINISTRACIONES ZONALES**

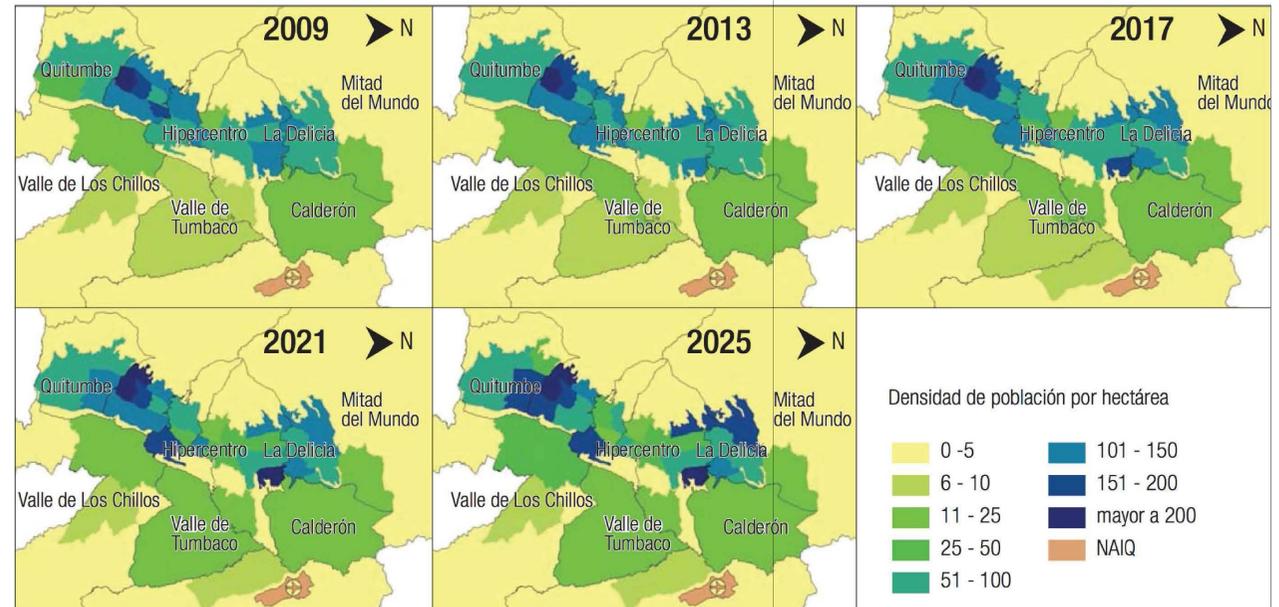


Figura 24: Evolución de la densidad de población en el DMQ por Administraciones Zonales  
Tomado de: DMPT- MDMQ. INEC Censo 2001

2.3. Estructura Espacial

Dentro de la distribución de las centralidades de Quito, planteado por el Plan Metropolitano de Ordenamiento Territorial 2012, existe una macro centralidad, a la cual el municipio la denomina el "hipercentro". Este hipercentro se desarrolla entre la Villaflora al sur y el antiguo aeropuerto de Quito al Norte. En este sector se concentra el mayor número de equipamientos, los cuales representan una concentración disfuncional. El hipercentro está atravesado por varios ejes viales arteriales como Av. Patria, Av. Cristóbal Colón, Av. República, Av. Naciones Unidas, Av.

Gaspar de Villarroel, Av. El Inca, Av. 6 de Diciembre, Av. 10 de Agosto, etc.

Teniendo en cuenta que la Av. 10 de Agosto es parte del hipercentro, a más de ser una de las avenidas con mayor importancia dentro de Quito, se ha asignado 3 vocaciones dentro del sector de intervención los cuales fueron establecidos por el uso de suelo predominante de los mismos.

- Parque la Alameda- Av. Cristóbal Colón

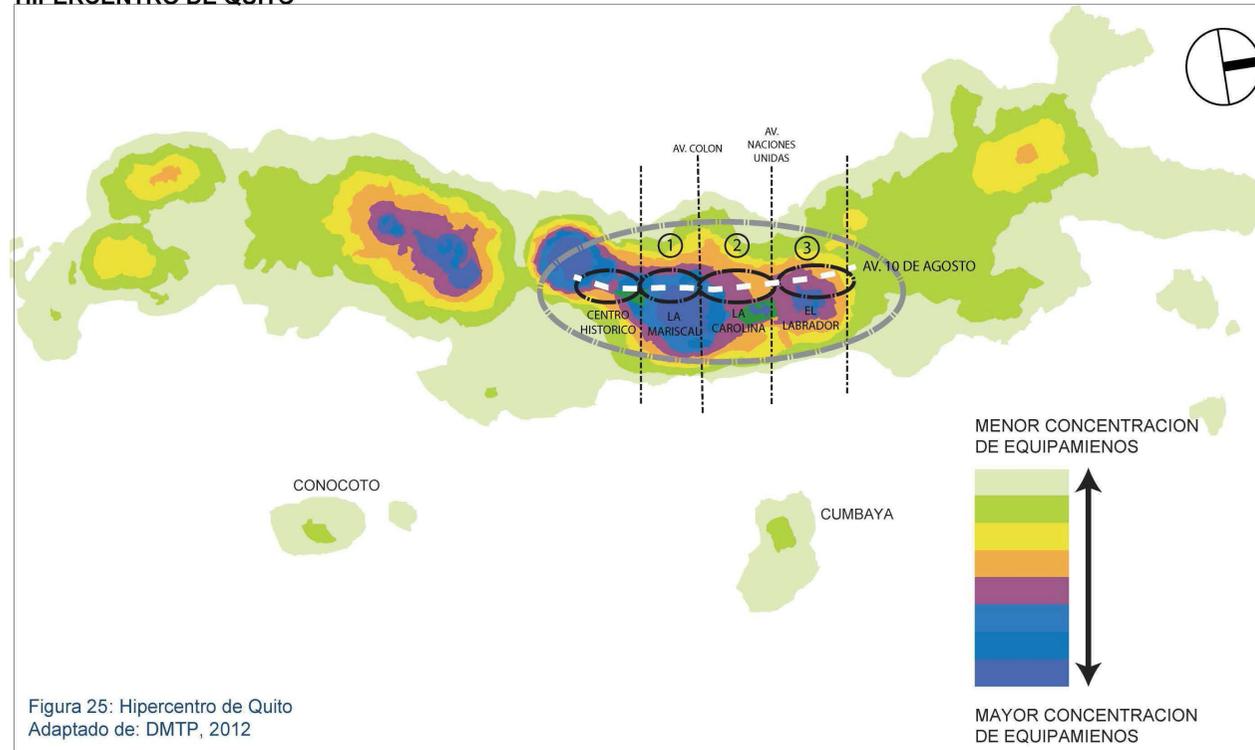
Predomina los usos de carácter administrativo y gubernamental.

- Av. Cristóbal Colón- Av. Naciones Unidas

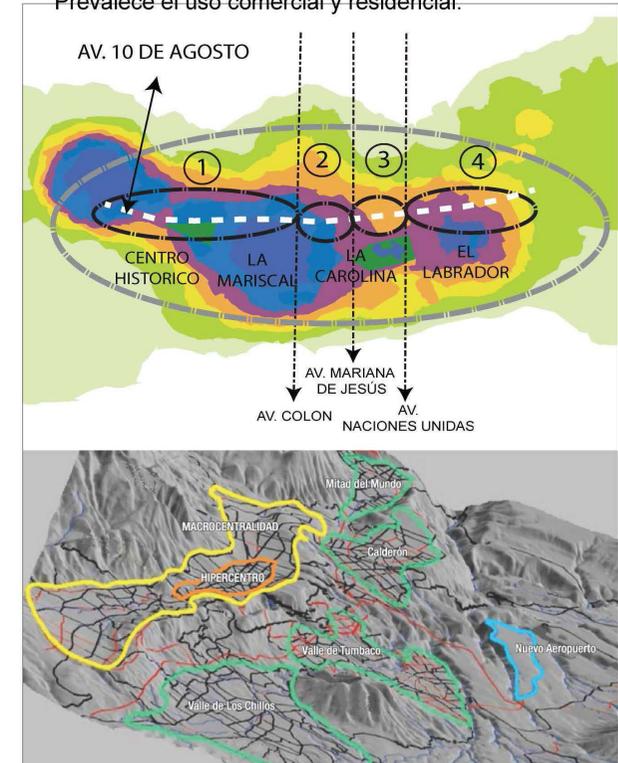
Disminución de actividades comerciales y predominio de uso residencial. Se encuentra en la periferia del hipercentro.

- Av. Naciones Unidas- El Labrador

HIPERCENTRO DE QUITO



Prevalece el uso comercial y residencial.



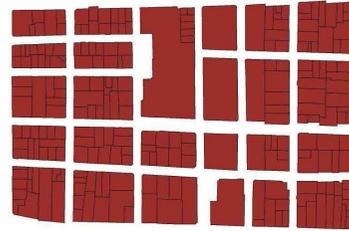
## 2.4. Morfología Urbana

### 2.4.1. Trazado

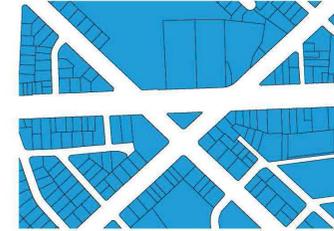
Existen dos tipologías de trazado urbano. La primera basada en las Leyes de Indias, que prevé manzanas ortogonales distribuidas a partir de ejes viales en sentido

norte-sur y sur-norte. La segunda producto del Plan Jones Odriozola (1942), en la cual existen ejes diagonales que cruzan la ciudad, generando irregularidad en el tejido urbano.

#### Trazado regular



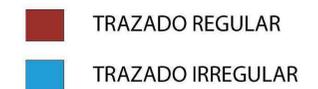
#### Trazado irregular



### TRAZADO DEL SECTOR DE INTERVENCIÓN



Figura 27: Trazado en el sector de estudio  
Tomado de: Taller de Noveno, 2012



## Aceras

En cuanto a las aceras dentro el sector de intervención se nota la irregularidad en el dimensionamiento de las

aceras, el cual varía de 2 a 7 metros. Se debe tomar en cuenta que a partir del Plan Jones Odriozola se previó aceras más anchas, por ende el diseño actual.



Figura 28: Dimensionamiento de las aceras  
Tomado de: Taller de Noveno, 2012



2.4.2. Movilidad

La Av. 10 de Agosto soporta uno de los mayores flujos vehiculares por ser uno de los corredores longitudinales más largos dentro de la ciudad.

La mayoría de desplazamientos motorizados dentro del Distrito Metropolitano de Quito se realiza hacia el hipercentro, especialmente en la Av. 10 de Agosto. Esto se debe a la alta concentración de equipamientos y edificaciones de carácter administrativos que están ubicados en el hipercentro.

Las intersecciones existentes fueron construidas privilegiando al vehículo, fragmentando la avenida y generando mayor conflicto vehicular, a más de perjudicar a otros sistemas de movilidad, especialmente lo peatonal.

Uno de los componentes que ha causado mayor problemas a la Av. 10 de Agosto es el carril exclusivo del trole bus que se construyó en el año 1994.

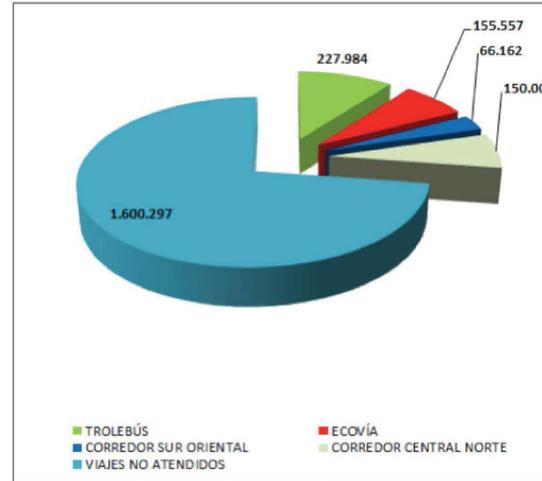


Figura 29: Indicador de Participación del Trole en el Mercado Tomado de: EPQ (Empresa de Pasajeros de Quito)

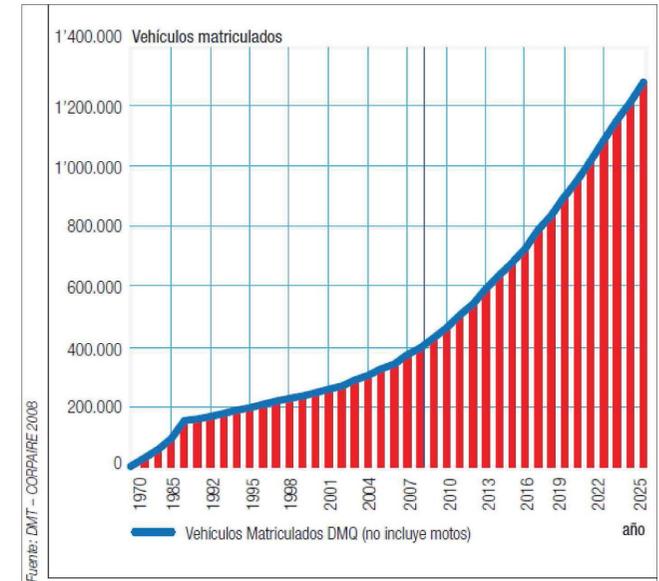


Figura 30: Evolución del parque vehicular del DMQ 1970-2025 Tomado de: PPlan Maestro de Movilidad para DMQ 2009-2025

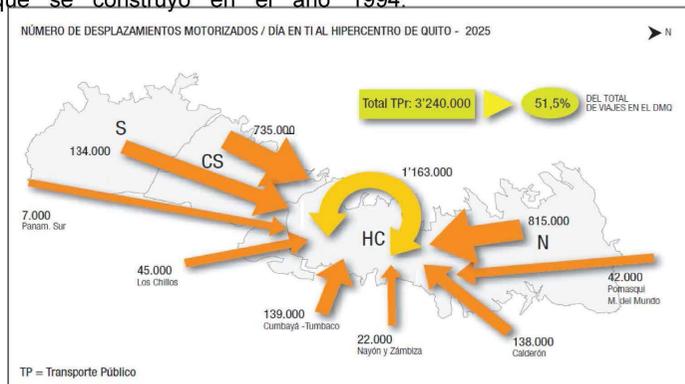


Figura 31: Desplazamientos en Transporte Privado al Hipercentro Tomado de: DMT, 2008

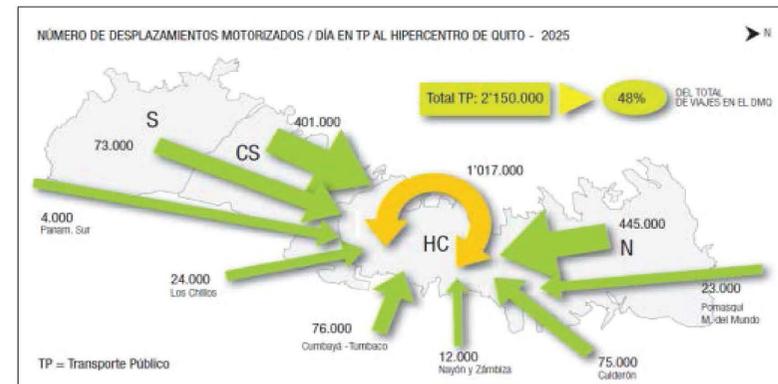


Figura 32: Número de desplazamientos en Transporte Público al Hipercentro Tomado de: DMT, 2008

## VIAS PRINCIPALES

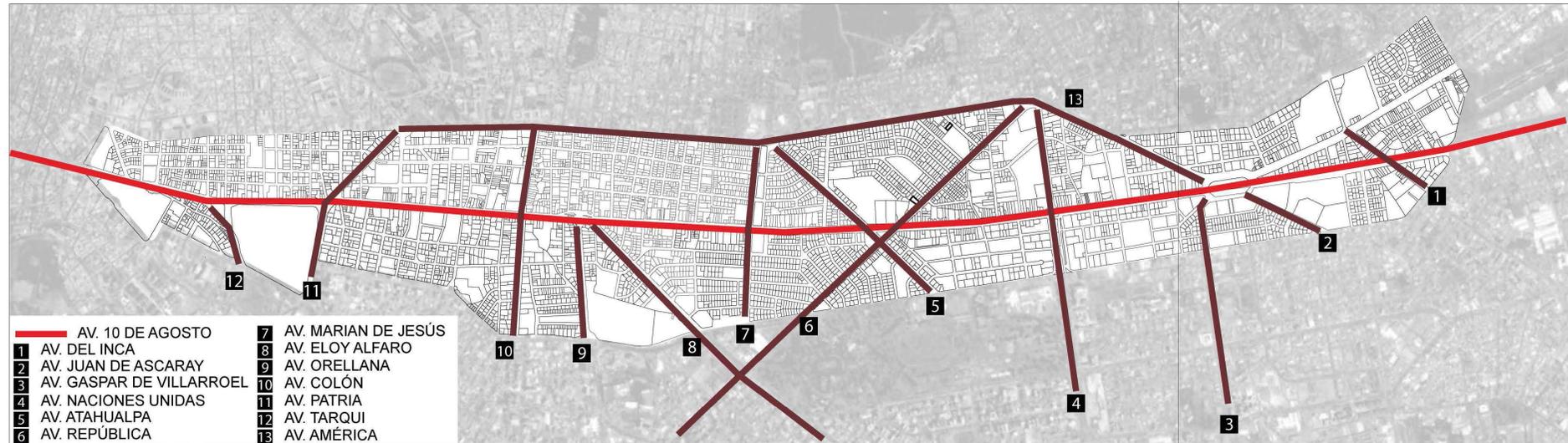


Figura 33: Vías Principales  
Tomado de: Taller de Noveno, 2012



## VIAS PRINCIPALES



Figura 34: Conflictos Vehiculares  
Tomado de: Taller de Noveno, 2012



**VIAS PRINCIPALES**

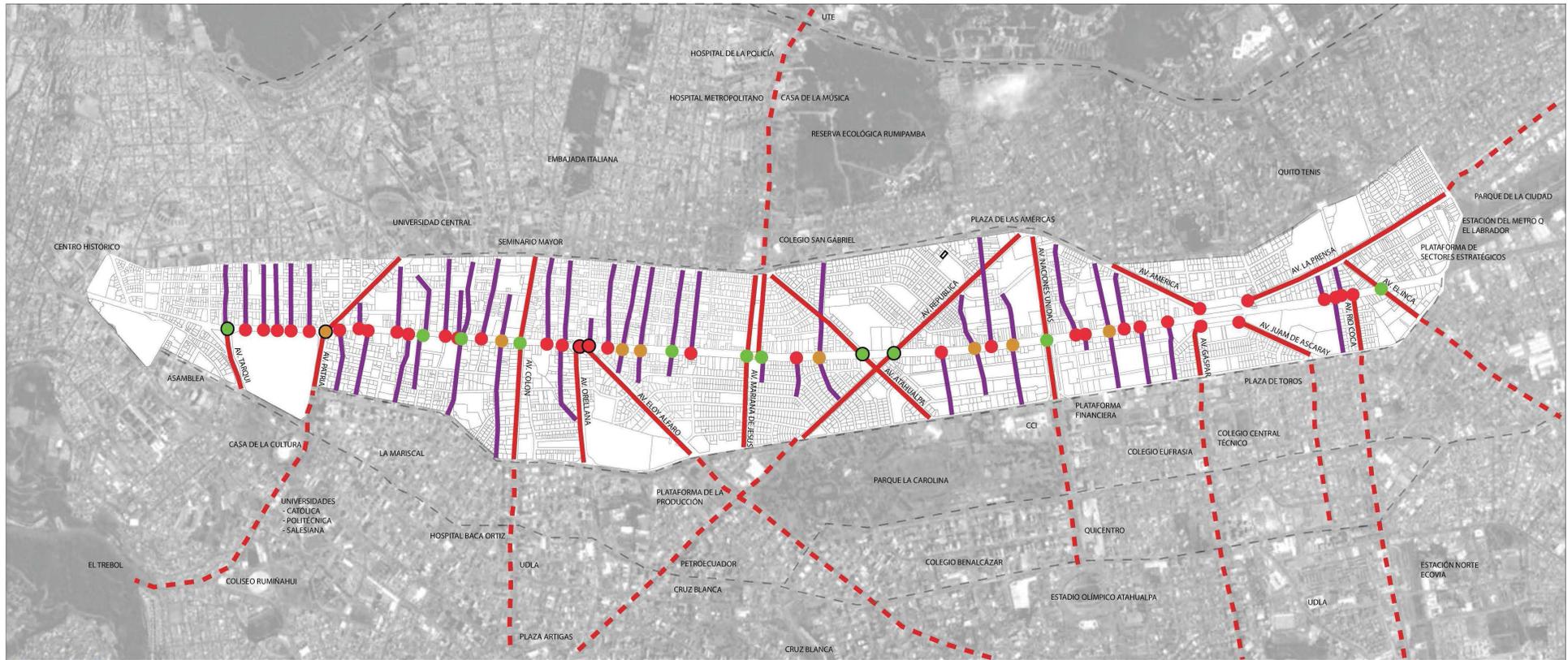
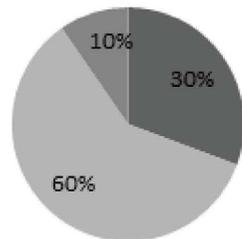


Figura 35: Cruces, enlaces e intersecciones  
Tomado de: Taller de Noveno, 2012



- CRUZAN (19)
- NO CRUZAN (37)
- POSIBLE CRUCE (6)

- INTERRUPCIÓN POR TRAMA URBANA
- INTERRUPCIÓN POR VÍA DEL TROLE
- CONTINUIDAD VIAL
- CRUCE A DESNIVEL
- AVENIDAS
- CALLES

## Transporte Público

A más de representar gráficamente cuales son las avenidas principales y las avenidas secundarias dentro del sector de intervención en los siguientes mapas. Se toma

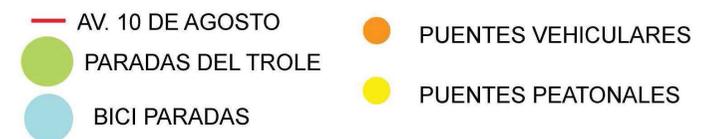
en cuenta las paradas del trolebús en la Av. 10 de Agosto y las paradas de BiciQ, alrededor del sector de intervención como infraestructura. Observando la necesidad de paradas BiciQ dentro de la Av. 10 de Agosto.

A continuación se adjunta también los mapas del Sistema del Trole bus dentro de Quito y especificando detalladamente las paradas dentro de sector de intervención, junto con la propuesta del Metro de Quito.

## TRANSPORTE PÚBLICO / INFRAESTRUCTURA



Figura 36: Transporte Público  
Tomado de: Taller de Noveno, 2012



## PARADAS DE TROLEBÚS

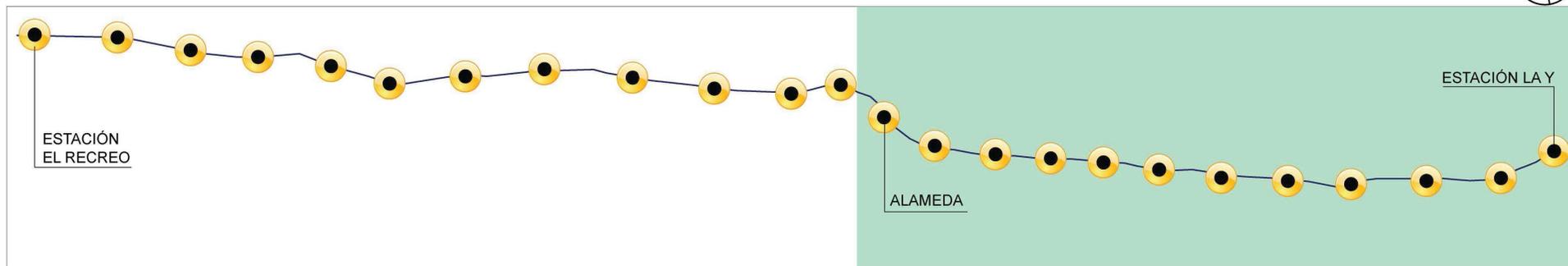


Figura 37: Secuencia de paradas de trolebus dentro de DMQ  
Elaborado: Taller de Noveno, 2012

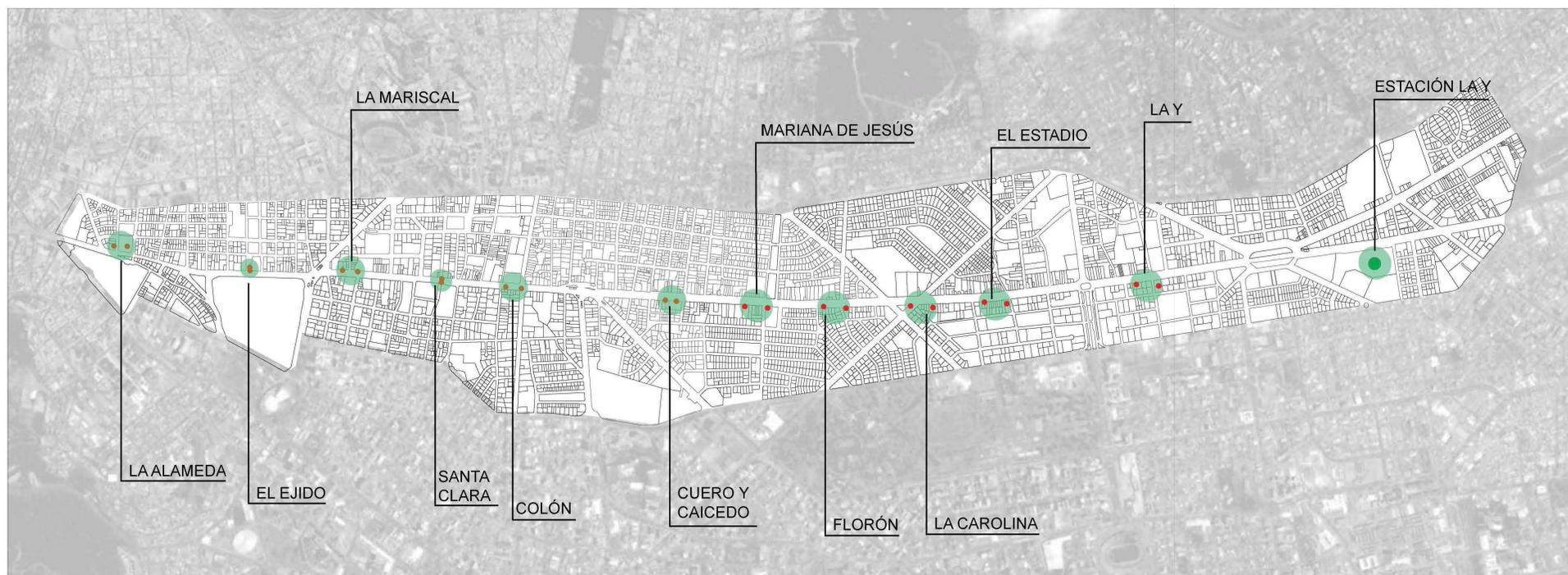


Figura 38: Ubicación de parada del Trolebus dentro del sector de estudio  
Tomado de: Taller de Noveno, 2012

## Metro de Quito

Dentro del plan maestro de la movilidad para el DMQ 2009-2025 se proyecta la creación de un nuevo sistema de transporte público que es el Metro de Quito. El mismo que corresponde a un desplazamiento rápido, fácil y seguro.

El metro articula todos los sistemas de transporte que tiene la ciudad, de esta forma atraviesa y da prioridad a las

vías arteriales. Recorre toda la ciudad en 34 minutos, tiempo funcional para el desarrollo económico. Genera empleo y mejora los problemas de salud por reducción de accidentes y sobre todo la contaminación ambiental.

El Metro se presenta como un reto, no solo por el proceso de construcción que se plantea de manera subterránea, sino porque debe partir de un concepto urbano, permitiendo a los Quiteños la apropiación del mismo.



Figura 39: Ubicación de las paradas del Metro en la ciudad  
Tomado de: <http://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/4/49/Metro-Quito-map.svg>

## PARADAS DEL METRO DE QUITO

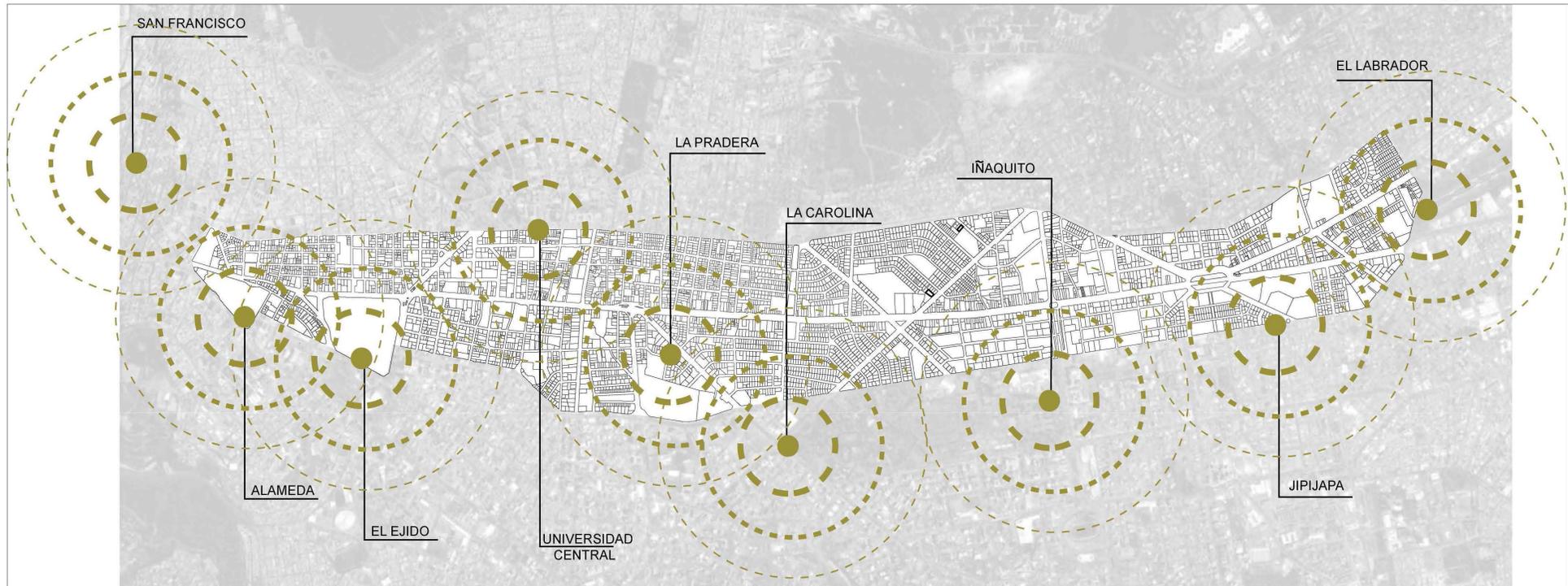


Figura 40: Paradas del Metro de Quito  
Adaptado de: Carrera, F. 2012

2.4.3. Suelo

El uso de suelo urbano en el cual se encuentra ubicado el sector de intervención, según lo denomina la normativa actual, es de carácter múltiple, es decir, vivienda, oficinas, comercio y equipamientos. Mediante previos análisis se ha logrado identificar que dentro el sector de intervención predomina el uso comercial, desplazando a las viviendas y

oficinas hacia las calles secundarias.

En el levantamiento de información del sector de estudio se dividió en suelo principal y suelo complementario (pg.20).

El suelo principal es cuando el 60% pertenece a un tipo de uso de suelo, mientras existe un complementario en el cual dentro del lote se adiciona un tipo de suelo diferente.

En los próximos mapas (pg. 21) se puede apreciar el porcentaje de tamaño de lotes dentro del sector de intervención, que es 35% de lotes con un área entre 0-200 m2. También el porcentaje de ocupación del suelo en el cual 75% de los lotes se encuentran ocupados, es decir son terrenos habitados. Estos datos no se unifican con el análisis de población detallada anteriormente, el cual determina al terreno su máxima viabilidad.

USO DE SUELOS SEGÚN EL PLAN DE USO Y OCUPACIÓN DEL SUELO DE QUITO



Figura 41: Plan de uso y ocupación del suelo en el sector de estudio  
Adaptado de: Ordenanza 171 del Plan Metropolitano de Ordenamiento Territorial del DMQ.

- EQUIPAMIENTO (E)
- MÚLTIPLE (M)
- PATRIMONIAL (H)
- RESIDENCIAL 1
- RESIDENCIAL 1QT
- RESIDENCIAL 2
- RESIDENCIAL 3

USO DE SUELO PRINCIPAL



Figura 42: Mapa de uso de suelo  
Tomado de: Taller de Noveno, 2012

USO DE SUELO COMPLEMENTARIO



Figura 43: Mapa de uso de suelo  
Tomado de: Taller de Noveno, 2012



### Lotes Susceptibles al Cambio

Según el levantamiento realizado por el Noveno Semestre de Arquitectura, 2012. Se proponen varios lotes susceptibles al cambio, denominados de esta manera por ser lotes aptos para el cambio o con potencial para una intervención urbana.

Estos lotes se establecieron mediante la integración de los previos análisis dentro del sector de estudio. En la cual se junto el tamaño de lotes, la ocupación del suelo y el estado de edificación.

Cada uno de los lotes cuenta con la información del área en metros cuadrados, de esta manera se percibe

para que puede estar destinado el lote.

También se puede encontrar agrupaciones de lotes de menor tamaño, los cuales al unificarlos, se los pueden proponer como un solo lote que cumpla con varias funciones, mejorando la propuesta de intervención urbana.

### LOTES SUCEPTIBLES AL CAMBIO

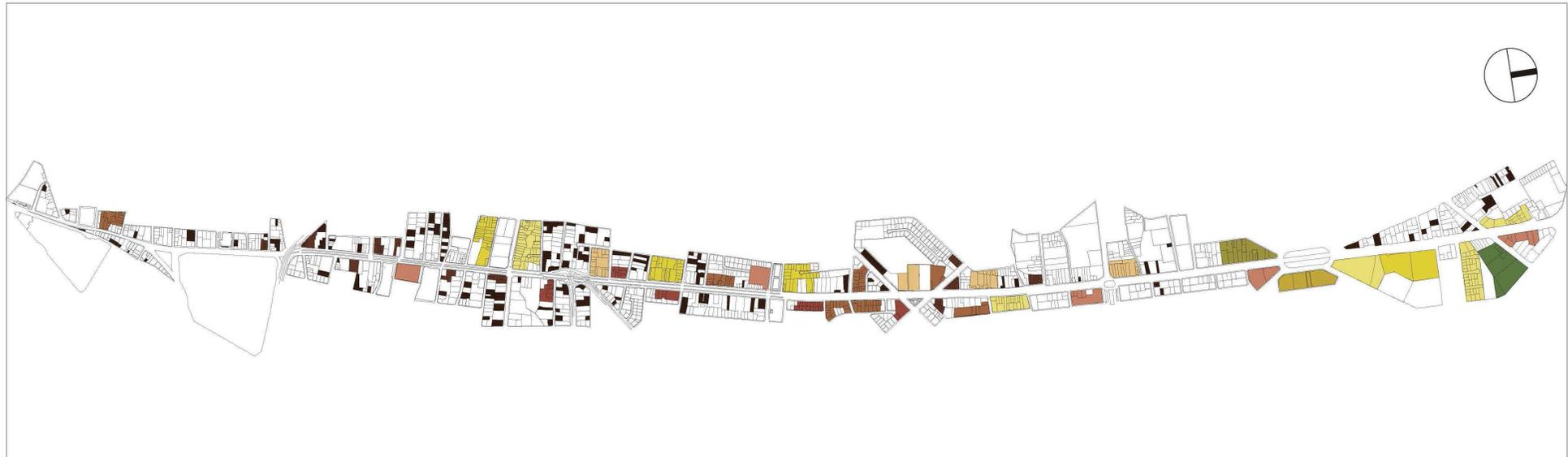


Figura 46: Lotes susceptibles al cambio  
Tomado de: Taller de Noveno, 2012

> 1000 M2	12500 - 15000 M2
1000 - 3000 M2	15000 - 17500 M2
3000 - 5000 M2	17500 - 20000 M2
5000 - 7000 M2	20000 - 25000 M2
7000 - 9000 M2	25000 - 30000 M2
9000 - 10000 M2	30000 - 35000 M2
10000 - 12500 M2	35000 - 40000 M2

2.4.4. Edificación

Según el PUOS del DMQ, la zonificación asignada dentro de la zona de estudio, especialmente los lotes frentistas a la Av. 10 de Agosto es desde el parque la Alameda hasta el redondel de la Y D8, y desde el redondel de la Y hasta el Labrador A10.

cono de aproximación del antiguo aeropuerto de Quito, ya que una parte del sector norte de la zona de intervención tiene una relación directa con el mismo.

55% de las edificaciones se las caracteriza en estado regular, a pesar de que muchas de ellas ya cumplieron los 50 años de vida.

Por causa de la contaminación provocada por el vehículo dentro de la zona de estudio, las edificaciones se han ido deteriorando.

En cuanto a las alturas el 23% es de 3 pisos y el 18% de 2 pisos. Demostrando que dentro de la zona de estudio el 41% de edificaciones son de 2 y 3 pisos de altura.

La altura de las edificaciones se ha determinado por el

El 78% de las edificaciones se encuentran en uso y el

TAMAÑO DE LOTES

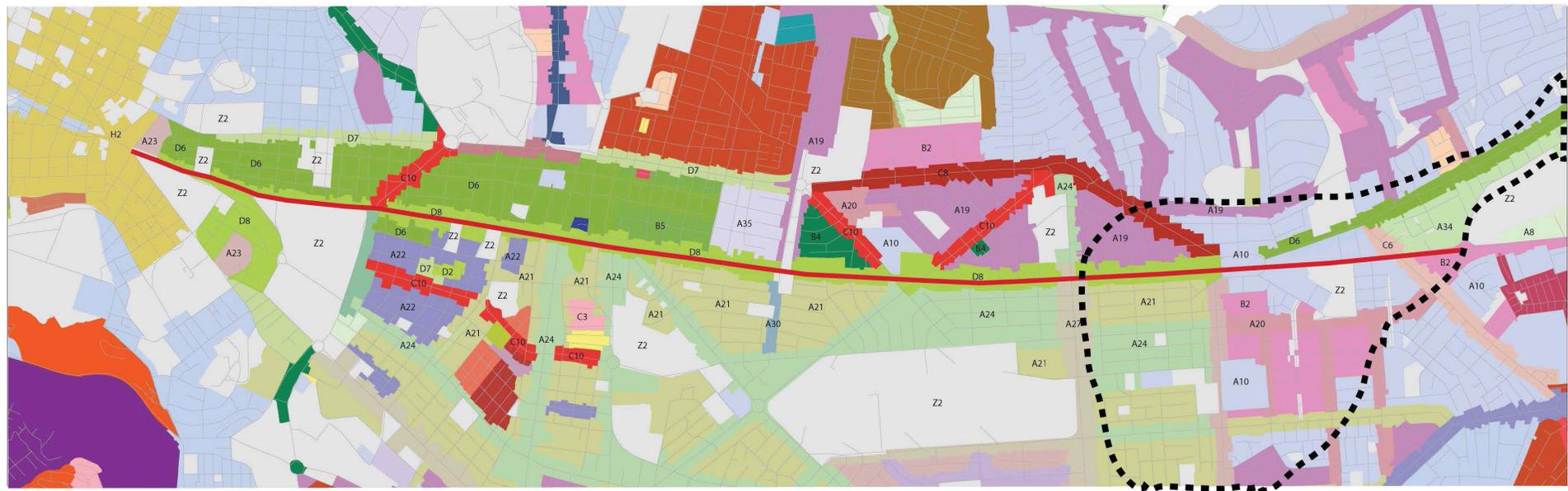


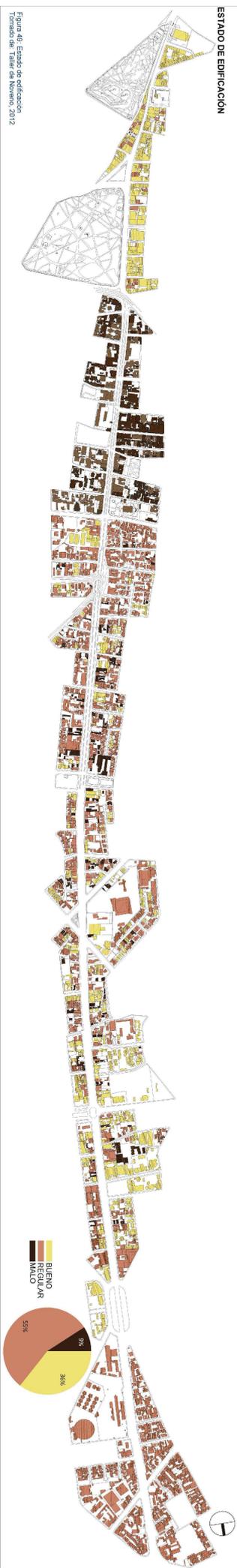
Figura 47: Plan de uso y ocupación del suelo en el sector de estudio  
Adaptado de: Ordenanza 171 del Plan Metropolitano de Ordenamiento Territorial del DMQ.



ALTURA DE EDIFICACION



ESTADO DE EDIFICACION



CORTES EN LA ZONA DE ESTUDIO

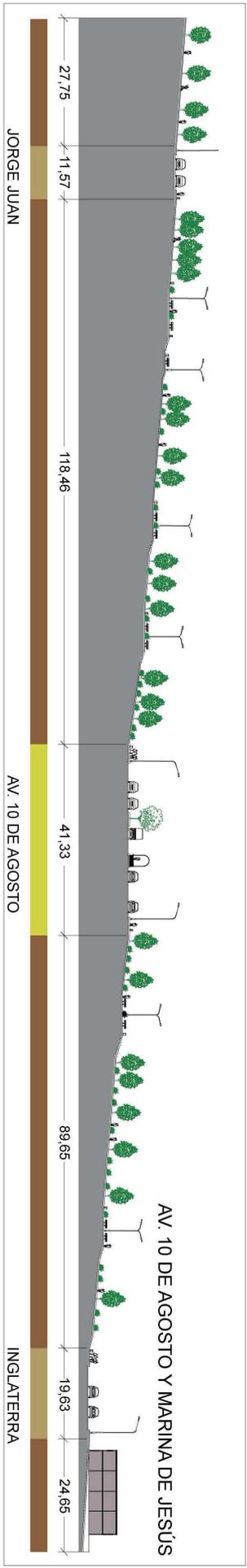


Figura 50: Sección de la Av. 10 de Agosto y Av. Mariana de Jesús  
Tomado de: Taller de Noveno, 2012

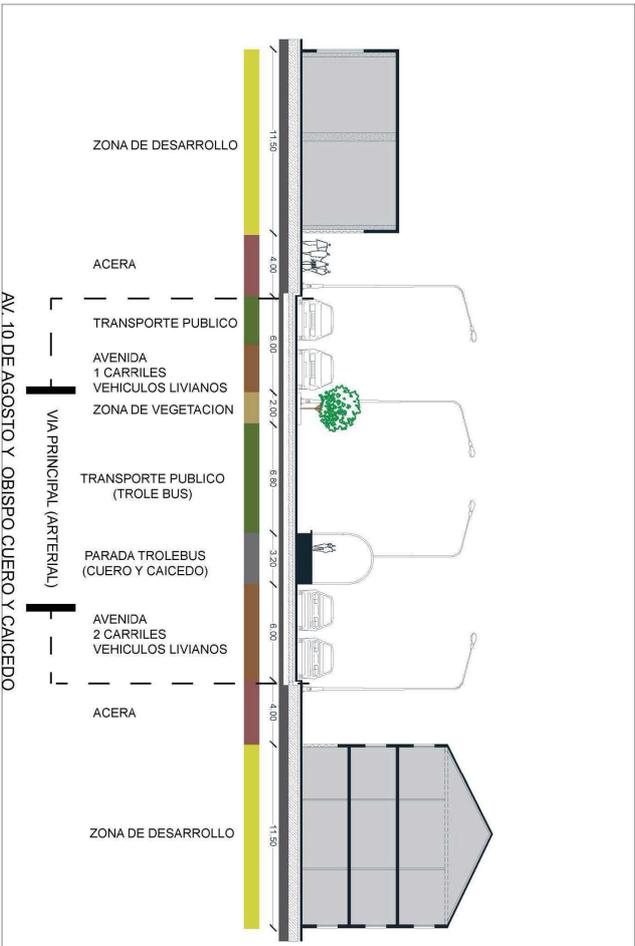


Figura 51: Sección Av. 10 de Agosto y Calle Obispo Cuero y Caicedo  
Tomado de: Taller de Noveno, 2012

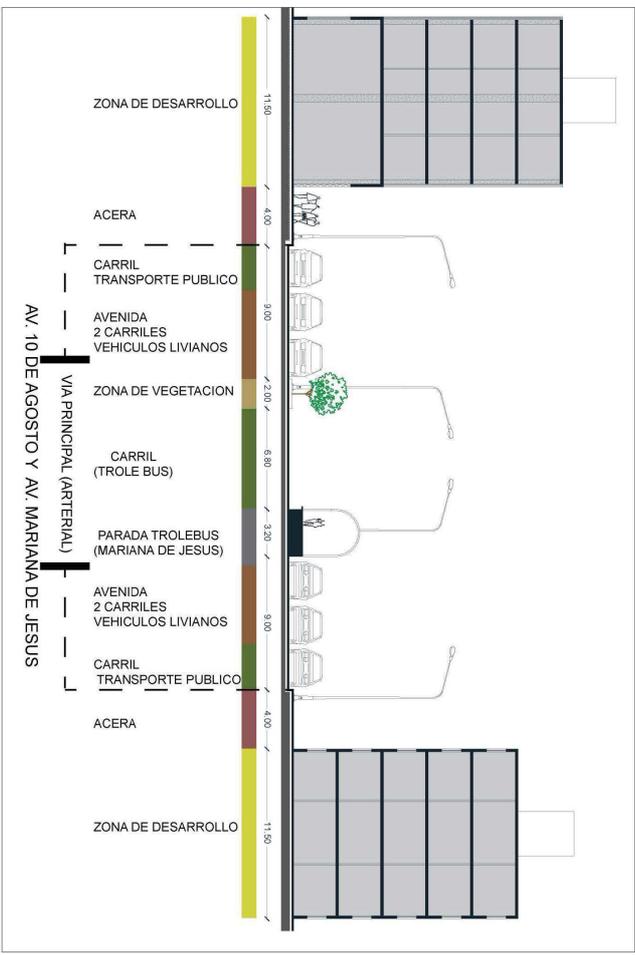


Figura 52: Sección Av. 10 de Agosto y Av. Mariana de Jesús  
Tomado de: Taller de Noveno, 2012

2.4.5. Espacio Público

Espacios Verdes

A lo largo de toda la avenida existen 4 espacios verdes muy amplios, los mismos que brindan una característica

importante al sector. Estos espacios verdes son el parque La Alameda y El Ejido al sur, y Parque La Carolina y Parque Bicentenario hacia el norte.

Algunos de los espacios verdes existentes dentro de la zona de intervención, como la Plaza Galo Herido, la Plaza

de la intersección de la Av. 10 de Agosto y República, y la Plaza Sebastián de Benalcazar; se encuentran en deterioro, ya que por estar localizados en la mitad del flujo vehicular, es difícil su acceso. Estos se ven impulsados a ser espacios no usados.



ÁREAS VERDES, PARQUE Y PLAZAS



Figura 53: Áreas verdes, plazas, parques  
Tomado de: Taller de Noveno, 2012

1	PARQUE ALAMEDA	6	PLAZA MARIANA DE JESUS	11	PARQUE TERESA DE CEPEDA
2	PARQUE EL EJIDO	7	PLAZA SANTA CLARA DE MILAN	12	BOULEVARD NACIONES UNIDAS
3	PLAZA DE LA REPÚBLICA	8	PARQUE JULIO ANDRADE	13	PLAZA SEBASTIAN DE BENALCAZAR
4	PLAZA GALO HERIDO	9	PARQUE MARIANA DE JESUS	14	PARQUE LINEAL LA TORTUGA
5	PLAZA BORJA YEROVI	10	PLAZA INTERECCIÓN 10 DE AGOSTO Y REPÚBLICA	15	PARQUE LA CAROLINA
				16	RESERVA ARQUEOLOGICA RUMIPAMBA
				17	PARQUE DE LA MUJER

- AV. 10 DE AGOSTO
- PLAZAS
- AREAS VERDES

Equipamientos

Se distinguen dos sectores de mayor afluencia de vocación debido a la concentración de equipamientos.

- 1. San Blas – Eloy Alfaro
- 2. Atahualpa – NNUU – Gaspar de Villarroel

En el primer sector la Av. 10 de Agosto es el eje central mientras que en segundo sector la Av. 10 de Agosto es

periferia.

Dentro de los dos sectores existe un mayor porcentaje de equipamientos relacionados con administración pública.

EQUIPAMIENTOS



Figura 54: Equipamientos  
Adaptado de: Taller de Noveno, 2012

- |                          |                |
|--------------------------|----------------|
| — AV. 10 DE AGOSTO       | ■ TRANSPORTE   |
| ■ EDUCACIÓN              | ■ CULTURA      |
| ■ ADMINISTRACION PUBLICA | ■ AREAS VERDES |
| ■ RECREACION             | ■ COMERCIO     |
| ■ SALUD                  |                |

## 2.5. Conclusiones

### 2.5.1. Población y demografía

La densidad poblacional (41 hab/ha INEC, 2011) es menos que la mitad de la densidad promedio de Quito (92 hab/ha PMOT, 2010).

Tendencia de disminución de población en Quito (1990-2001 tasa de crecimiento 4,59%; 2001-2010 -0,01% INEC, 2011). Por el alto grado de contaminación ambiental y auditiva que generan el transporte público.

### 2.5.2. Estructura Espacial

El protagonismo que tenía la Av. 10 de Agosto ha disminuido, ocasionando que algunas partes del sector sea parte de la periferia del hipercentro con mayor actividad comercial y de servicios de Quito, esto se debe a la pérdida de accesibilidad de los comercios existentes dentro de la avenida por la incorporación del carril exclusivo del trolébus y la eliminación de los parqueaderos dentro de la vía.

### 2.5.3. Trazado y Movilidad

Se caracteriza a la Av. 10 de Agosto como una barrera que impide la conexión y la accesibilidad de sentido Este y Oeste, no solo por la existencia del carril exclusivo del trolébus, sino también por el actual trazado vehicular que no permite la movilidad dentro de este sector.

La Av. 10 de Agosto da mayor prioridad a los vehículos que al peatón no solo por la infraestructura que tiene, sino también por la carencia de mantenimiento en las aceras.

La incorporación del nuevo sistema Metro de Quito beneficiará a la movilidad de la avenida, a más de influenciar directamente en la Av. 10 de Agosto. Se plantea que al momento de la creación del Metro de Quito, remplace la función que cumple el trolébus.

### 2.5.4. Suelo

La carencia de uso de suelo residencial con relación directa a la Av. 10 de Agosto, provoca la falta de actividades en las noches ya que el sector de intervención a partir de las 20:00 pasa a ser un lugar abandonado sin movimiento peatonal.

No existe un correcto aprovechamiento de suelo por la configuración del parcelario, el tamaño de lote, la relación frente y fondo del lote y la restricción de altura del cono de aproximación.

El 82% de los lotes frentistas a la avenida no tiene uso de carácter residencial lo que conlleva a que el sector de intervención en la actualidad no sea un lugar para vivir.

Se debe aprovechar mejor el suelo para incrementar la densidad de la franja de estudio ya que en la actualidad encontramos que el 55% es el índice de ocupación del suelo dentro del área de estudio, lo cual significa la subutilización del suelo.

Al integrar todos los factores que componen el suelo urbano se ha determinado que el 27,49% de áreas dentro de todo el sector de intervención es lotes de susceptibilidad al cambio, es decir lotes los cuales representan un potencial para una intervención urbana, permitiendo de esta manera la reestructuración espacial.

### 2.5.5. Equipamientos

Existencia del 2% de equipamientos culturales que demuestran la carencia de los mismos dentro del sector de intervención.

### 2.5.6. Edificaciones

En el extremo norte, las altura de las edificaciones fueron afectadas por la aproximación al Aeropuerto, ocasionando una subutilización del suelo. Esto cambiará por la salida del aeropuerto y la incorporación del parque de la ciudad provocando la construcción de edificios de gran altura y la unificación de lotes existentes.

La forma de ocupación del suelo en el 87% de las edificaciones es sobre línea de fábrica, lo que repercute a la calidad de espacio público generado para los peatones.

Solo el 3.1% de edificaciones están consideradas como edificaciones patrimoniales.

### 2.5.7. Espacio Público

Los anchos de las aceras en la mayoría de los sectores de la avenida varían de entre 1 a 4 m, siendo prácticamente imposible la incorporación de la vegetación dentro de estas, a más de estar en un mal estado que no brindan la comodidad a los ciudadanos.

En el recorrido de las aceras se observan varias barreras arquitectónicas, entre ellas están las intersecciones, la mala ubicación del poco mobiliario urbano existente, y los desniveles que generan los ingresos vehiculares.

### 3. Propuesta Conceptual POT

#### 3.1. Introducción

Según las conclusiones anteriormente mencionadas propone un planteamiento general el cual está relacionado directamente con la necesidad de un cambio en:

Densificación

Calidad de habitad

Inclusión

Sostenibilidad

Remodelación

Es preciso un análisis de referentes que estén relacionados directamente con la propuesta que se quiere plantear dentro de la Av. 10 de Agosto. Por esta razón se tomó la remodelación del Boulevard San Joan y Glendale Boulevard.

#### 3.2. Referentes Urbanos

##### 3.2.1. Remodelación del Boulevard San Joan

El diseño del boulevard fue realizado por Ildelfonso Cerdá, siendo parte del ensanchamiento planteado por el mismo.

Los objetivos de la intervención son la prioridad al uso peatonal, y el convertirlo en una zona que se extienda hasta Ciutadella.

Este boulevard tiene una dimensión de 17m de los cuales 6m se asignan para el peatón y los 11 restantes se destinan para uso recreativo. Integración de nuevos árboles con las árboles existentes, generando zonas de sombra y mejorando la contaminación ambiental.



Figura 55: Fotografía de Boulevard San Joan  
Tomado de: Barcelona, recualificación del área urbana



Figura 56: Intervención urbana Boulevard San Joan  
Tomado de: Barcelona recualificación del área urbana



Figura 57: Sección del Boulevard San Joan  
Tomado de: Barcelona: recualificación del área urbana



Figura 58: Vista aérea del Boulevard San Joan  
Tomado de: Barcelona: recualificación del área urbana

### 3.2.2. Glendale Boulevard

La zona que forma parte de la intervención es de 3 km<sup>2</sup>, incluye barrios relacionados al comercio, residenciales e industriales. Predomina el uso comercial.

Los objetivos son, preservar y mejorar el concepto de ciudad compacta, manteniendo la escala peatonal y la multiplicidad de usos. A la vez se plantea fortalecer y proteger los barrios residenciales con el redesarrollo de la vivienda y la reubicación de los usos no compatibles.

Existió un cambio en la imagen urbana del sector en el cual se planteó normas de re funcionalización de edificios abandonados, muros de las propiedades, y mantenimiento de las fachadas.

Se implementó equipamientos culturales como centro de artes, y educaciones como bibliotecas, a la vez espacios públicos como parques y plazas.

Implementar una identidad e imagen positiva para las avenidas mediante:

- Enfoque en proyectos públicos del centro.
- Conservación de hitos históricos.
- Proteger al peatón mediante filtros verdes.



Figura 59: Imagen fotográfica del proyecto, áreas de parqueo  
Tomado de: Glendale City Master Plan

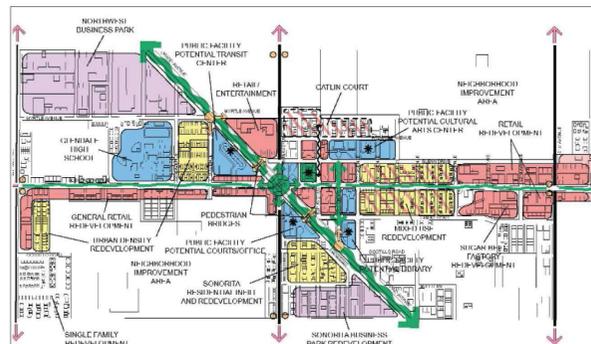


Figura 61: Propuesta Glendale Boulevard  
Tomado de: Glendale City Master Plan



Figura 60: Áreas Verdes  
Tomado de: Glendale City Master Plan

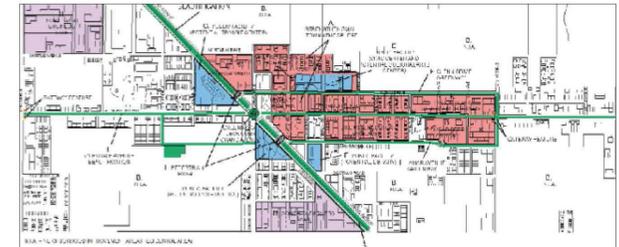


Figura 62: Uso de Suelos  
Tomado de: Glendale City Master Plan



Figura 63: Edificaciones  
Tomado de: Glendale City Master Plan

### 3.3. Visión del Futuro POT

#### 3.3.1. Visión

Para el 2025, se plantea un crecimiento de la población, dentro del sector de estudio, de 30000 habitantes, a la vez se impulsará el desarrollo sostenible de la ciudad siendo un nuevo atractivo espacio para vivir, trabajar y recrearse. Siendo un eje estructurante que permita una relación hombre-naturaleza.

Ser un lugar de encuentro, que impulse una buena calidad de vida de los habitantes.

Existirá nuevos sistemas de movilidad que de prioridad al peatón integrando varios tipos de transporte.

Revitalizar el sector en tramos

Transformarlo en un sector residencial y de servicios para la ciudad.

Implementar varios perímetros de habitad urbano.

#### 3.3.2. Objetivos Generales

- Generar un diseño urbano arquitectónico que responda a los objetivos relacionados al Plan Nacional del Buen Vivir y PMOT.

- Promover el desarrollo sociocultural, económico y ambiental en el área de estudio.

- Reconocer a la naturaleza como un elemento imprescindible de la vida urbana.

- Crear espacios representativos que mediante sus diseños permitan que los ciudadanos se apropien de los espacios.

- Promover la diversidad de usos para prolongar los horarios de actividades propiciando una vida dinámica y con seguridad.

- Implementar un modelo de movilidad que integre los diferentes modos de transporte y sea amigable con el medio ambiente.

- Aumentar población residencial.

- Equilibrar usos de suelos.

#### 3.3.3. Estrategias

A más de un cambio en los elementos urbanos como estructura espacial, suelo, trazado y movilidad, edificación y espacios públicos la propuesta está enfocada en la creación del planteamiento de nuevos proyectos arquitectónicos junto con proyectos de rehabilitación urbana.

Para los proyectos urbanos se vio la necesidad de dividir al sector de intervención (Av. 10 de Agosto) en 4 sectores:

1) La Alameda – Av. Cristóbal Colón

2) Av. Cristóbal Colón – Av. Mariana de Jesús

3) Av. Mariana de Jesús – Av. Naciones Unidas

4) Av. Naciones Unidas – El Labrador

Los cuales se representan gráficamente en el siguiente mapa (pg. 30), especificando las delimitaciones de los sectores analizados.

Este trabajo de titulación estará enfocado en el sector Av. Cristóbal Colón – Av. Mariana de Jesús, se eligió este

sector por ser uno de los más deteriorados dentro del área de análisis.

Se determina de esta manera ya que no tiene una relación directa hacia un equipamiento o lugar público de escala metropolitana que atraiga a varios usuarios.

Por ejemplo:

- El sector la Alameda- Av. Cristóbal Colón tiene la influencia del centro histórico de Quito en el lado sur.

- El sector Av. Mariana de Jesús – Av. Naciones Unidas esta delimitado en sentido norte y sur por avenidas con gran flujo peatonal, especialmente la Av. Naciones Unidas por la nueva propuesta del Boulevard de las Naciones Unidas. A más de la influencia directa en el centro que tiene con la Universidad Tecnológica Equinoccial.

- El sector Av. Naciones Unidas – El Labrador es el sector con mayor vulnerabilidad al cambio por la influencia que genera el Nuevo Parque Bicentenario y la nueva normativa planteada en el lado norte.

Dejando al sector Av. Cristóbal Colón – Av. Mariana de Jesús como uno de los sectores con menor cantidad de movilidad peatonal, lo cual produce un abandono del espacio urbano dentro de la zona. Se debe tomar en cuenta que el flujo existente en el interior de la zona no es igual al de las avenidas principales que limitan el sector.

Se mostrarán las propuestas del plan de ordenamiento territorial enfocándose con mayor detenimiento al sector Av. Cristóbal Colón – Av. Mariana de Jesús, por ser el tema a tratar en este trabajo de titulación.

## FRAGMENTACIÓN DE ZONAS PARA PROYECTOS URBANOS

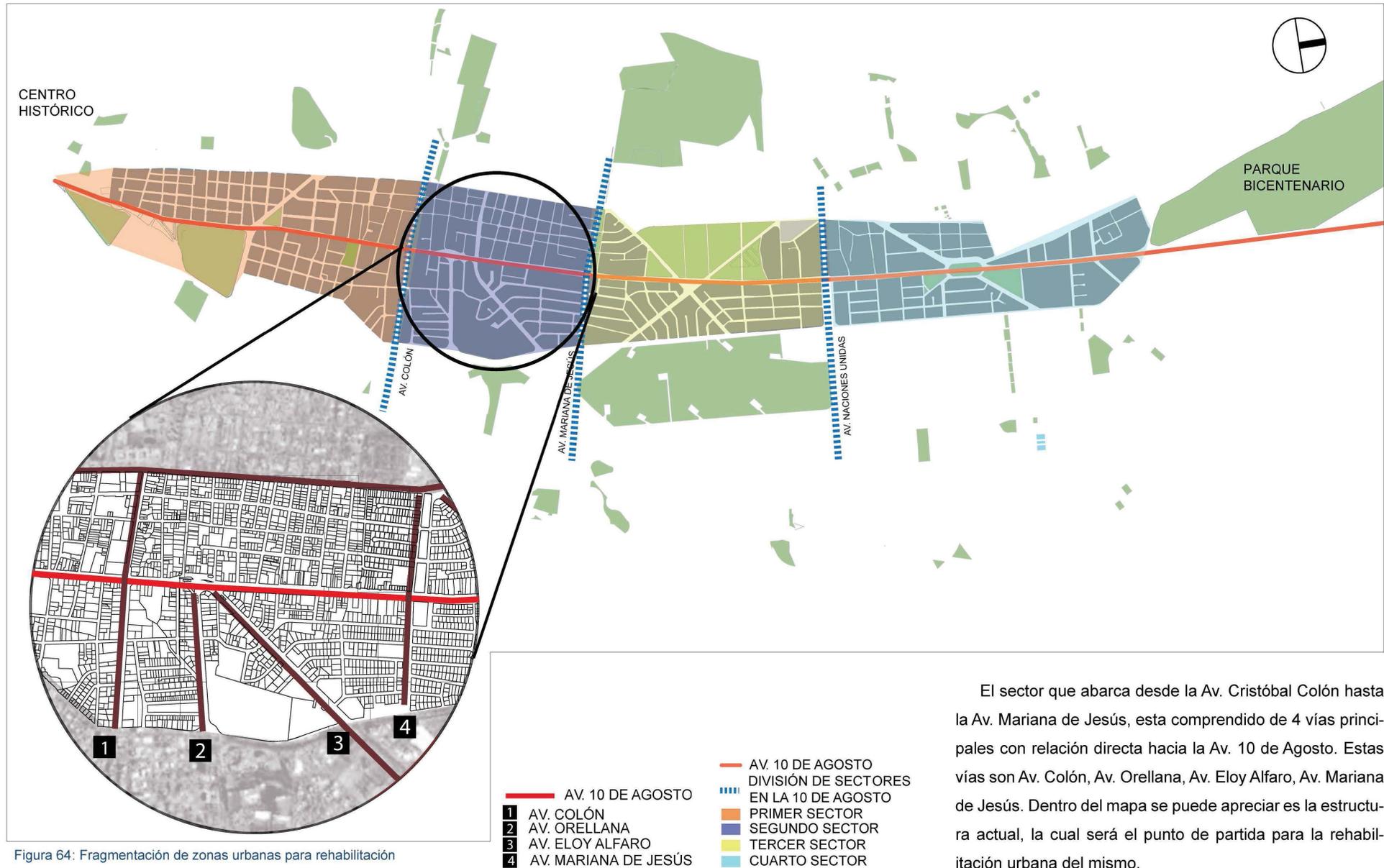


Figura 64: Fragmentación de zonas urbanas para rehabilitación

El sector que abarca desde la Av. Cristóbal Colón hasta la Av. Mariana de Jesús, esta comprendido de 4 vías principales con relación directa hacia la Av. 10 de Agosto. Estas vías son Av. Colón, Av. Orellana, Av. Eloy Alfaro, Av. Mariana de Jesús. Dentro del mapa se puede apreciar es la estructura actual, la cual será el punto de partida para la rehabilitación urbana del mismo.

a. Estructura Espacial

- Integrar los componentes de la morfología urbana para que funcionen como conjunto.

- Crear red de microcentralidades basadas en las nuevas paradas del Metro de Quito y los equipamientos planteados.

- Relacionar el hipercentro con los equipamientos propuestos.

- Crear más espacios públicos dentro del sector de intervención.

- Dentro del sector Av. Cristóbal Colon – Av. Mariana de Jesús, a más de cumplir con todos los objetivos previamente dichos, contará con el diseño urbano siendo la base para ser una de las centralidades que revitalizará a la Av. 10 de Agosto.

b. Trazado y Movilidad

- Unificar varias vías para la continuidad de la red vial, dentro del sector de estudio siendo la Av. Eloy Alfaro hacia el occidente, calle Las Casas y calle Cuero y Caicedo.

- Aprovechar el carril del trolebús para ampliar las aceras e incrementar una ciclo vía y completar la red de BiciQ existente en la ciudad.

- Replantear el sistema de transporte trolebús por un sistema de bus público que permite la relación directa con los peatones y los vehículos, proponiendo nuevas paradas que permitan la circulación vehicular sin intervenir con el tráfico vehicular ni peatonal.

- Implementar una red de parqueaderos fuera de la vía.

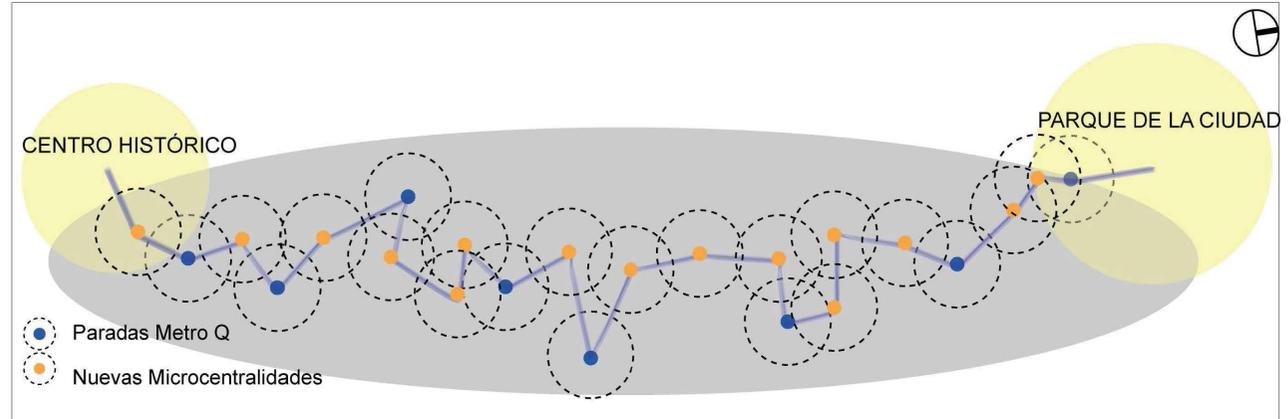


Figura 65: Red de microcentralidades  
Tomado de: Taller Noveno, 2012

Red de Parqueaderos Públicos

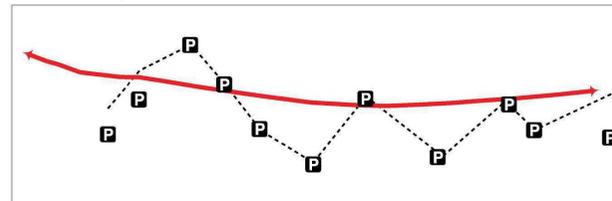


Figura 66: Red de parqueaderos públicos  
Tomado de: Taller Noveno, 2012

Red de Bicicicletas

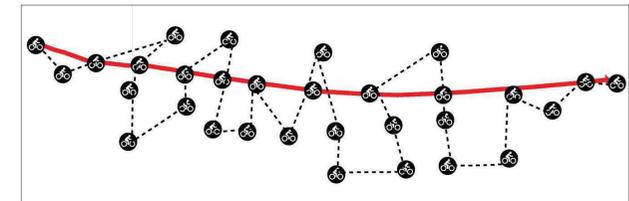


Figura 67: Red Bicicletas  
Tomado de: Taller Noveno, 2012

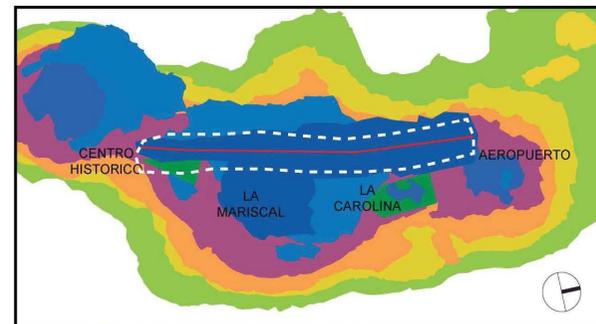


Figura 68: Relación zona de estudio - hipercentro  
Tomado de: Taller Noveno, 2012

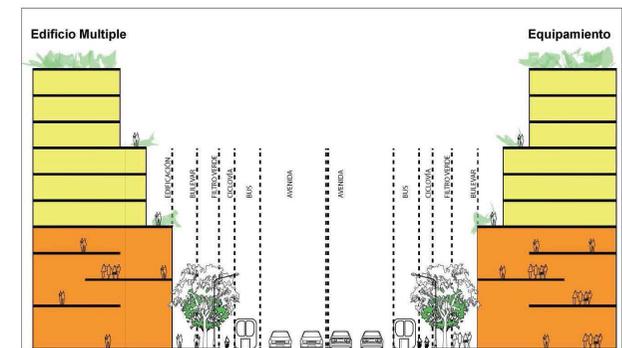


Figura 69: Corte esquemático de la propuesta urbana  
Tomado de: Taller Noveno, 2012

ZONA PRIVADA:  
- Residencias

ZONA PÚBLICA - PRIVADA:  
- Equipamientos  
- Servicios  
- Espacio Público

## TRAMO SELECCIONADO PARA PROPUESTA DE MOVILIDAD POT

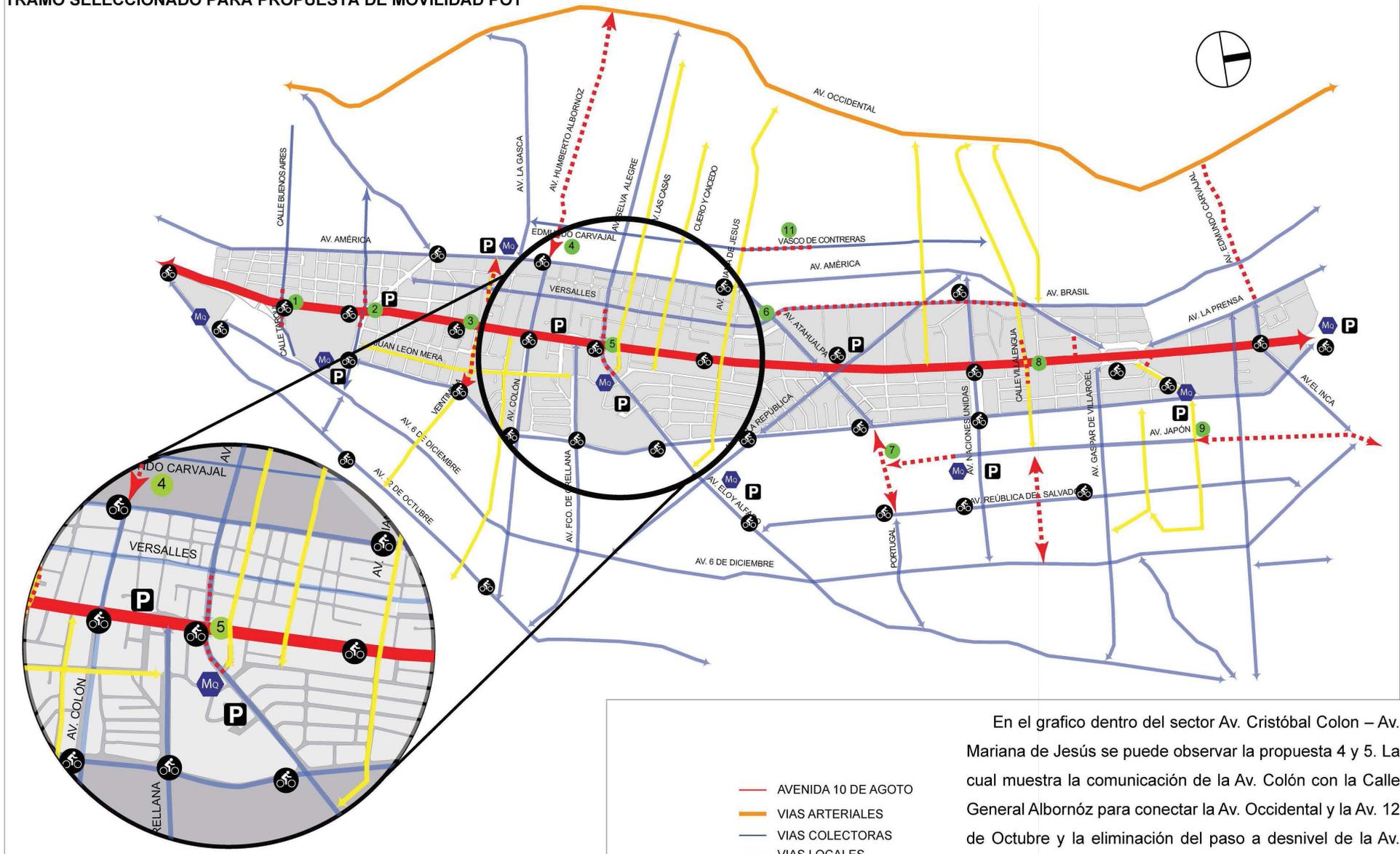


Figura 70: Mapa de la propuesta de movilidad  
Adaptado de: Taller de Noveno, 2012

## USO DE SUELO

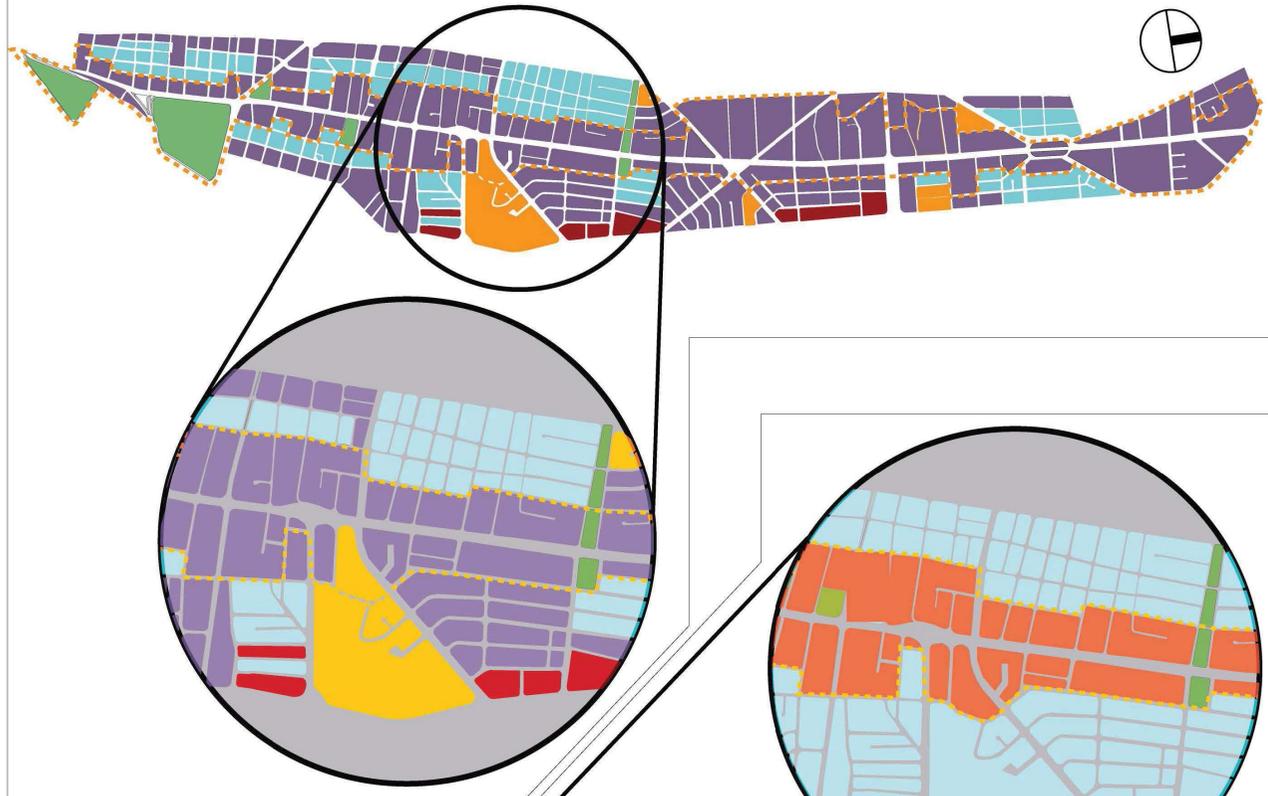


Figura 71: Mapa uso de suelo  
Adaptado de: Taller de Noveno, 2012

## ALTURA DE EDIFICACIÓN

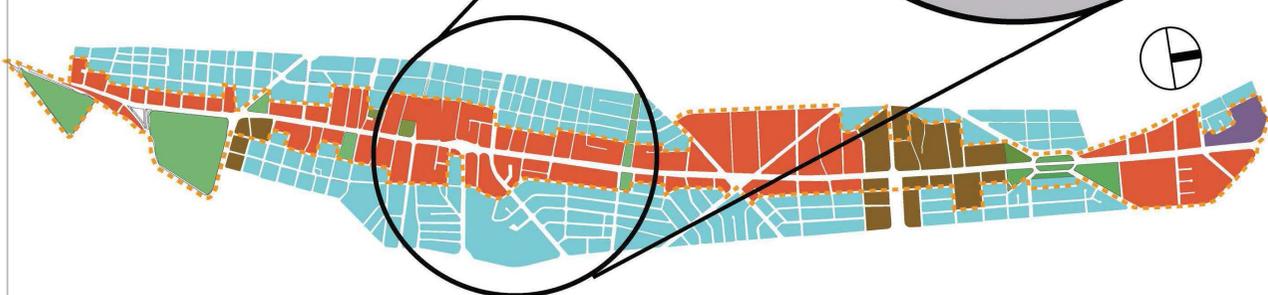


Figura 72: Mapa de altura de edificación  
Adaptado de: Taller de Noveno, 2012

- USO MÚLTIPLE
- USO RESIDENCIAL
- USO COMERCIAL
- EQUIPAMIENTO
- ESPACIO PÚBLICO

### c.Suelo

- Generar nuevos proyectos de vivienda.
- Plantear la diversidad de usos enfatizando el uso múltiple, especialmente enfocado hacia la Av. 10 de Agosto.
- Creación de red de equipamientos dependiendo de la vocación propuesta del sector.

### d.Edificación

- Reutilizar, restaurar, rehabilitar edificaciones existentes para incorporarlos a la propuesta de revitalizar al sector.
- Las normas de altura para las edificaciones permitirán un crecimiento vertical hasta 15 pisos, los cuales no regirán para los equipamientos.
- Todas las edificaciones propuestas o rehabilitadas con frente a la Av. 10 de Agosto deben tener uso comercial en los primeros pisos.

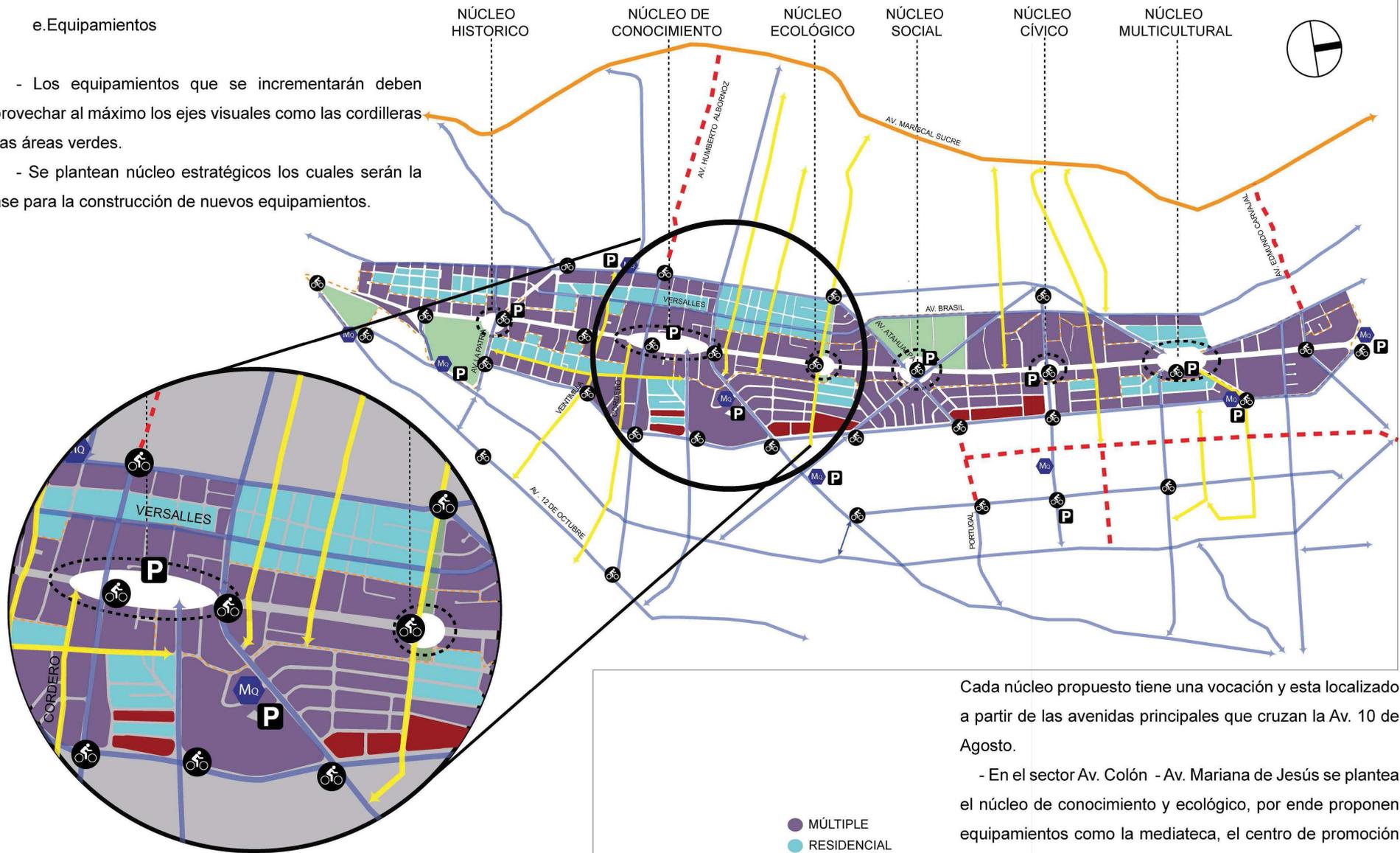
- 25 - 30 PISOS
- 10 - 12 PISOS
- 8 - 10 PISOS
- 6 - 8 PISOS
- ESPACIO PÚBLICO

## NÚCLEOS ESTRATÉGICOS PARA PROPUESTAS ARQUITECTÓNICAS

### e. Equipamientos

- Los equipamientos que se incrementarán deben aprovechar al máximo los ejes visuales como las cordilleras y las áreas verdes.

- Se plantean núcleo estratégicos los cuales serán la base para la construcción de nuevos equipamientos.



Cada núcleo propuesto tiene una vocación y está localizado a partir de las avenidas principales que cruzan la Av. 10 de Agosto.

- En el sector Av. Colón - Av. Mariana de Jesús se plantea el núcleo de conocimiento y ecológico, por ende proponen equipamientos como la mediateca, el centro de promoción popular y el centro de enseñanza ambiental. Contando a la vez de edificios de uso múltiple necesario en la zona.

Figura 73: Mapa de plataformas estratégicas  
Adaptado de: Taller de Noveno, 2012

**ESPACIO PÚBLICO  
RED VERDE URBANA**

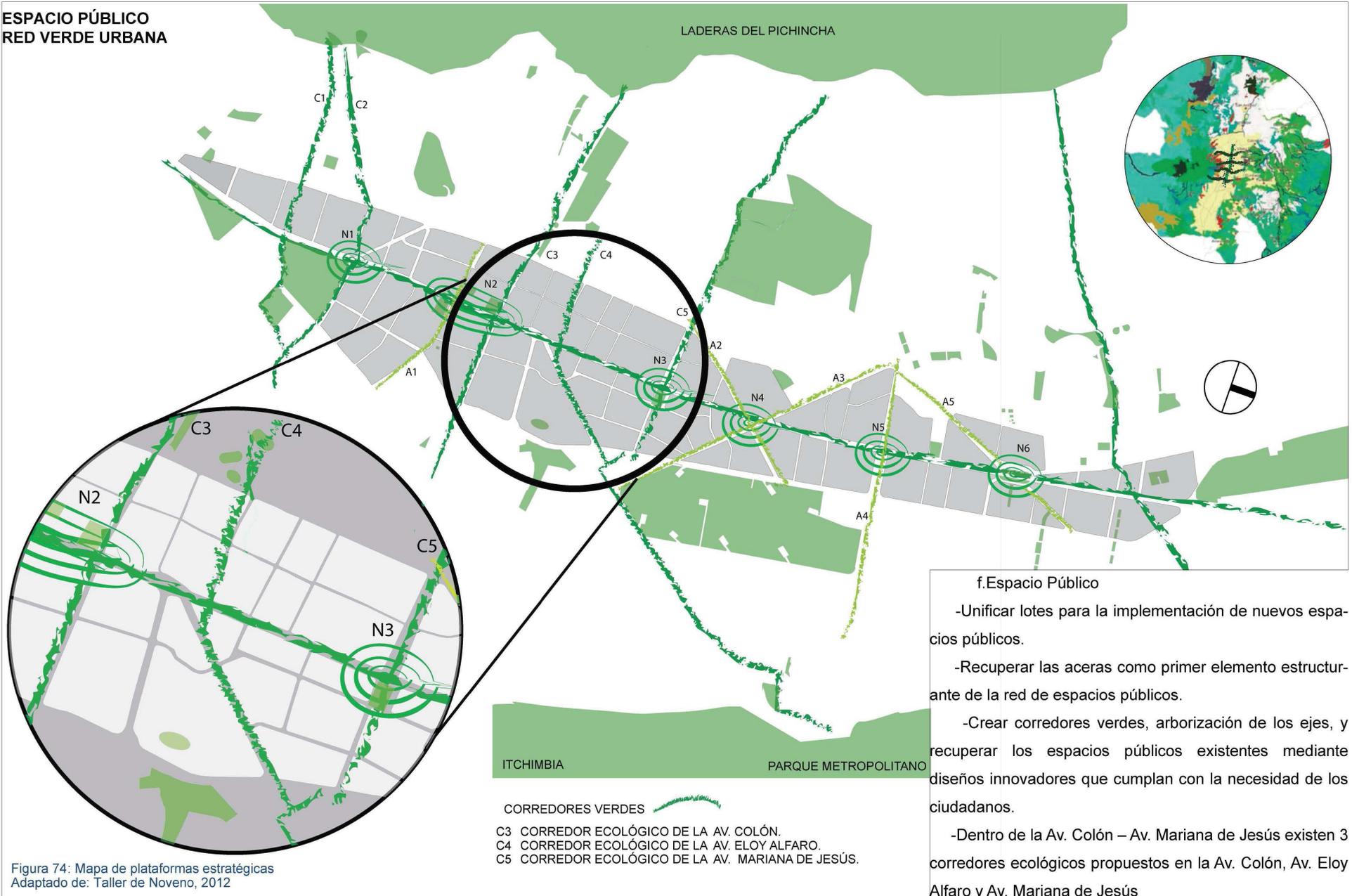


Figura 74: Mapa de plataformas estratégicas  
Adaptado de: Taller de Noveno, 2012



## **FASE II**

PROPUESTA POR EL TRAMO SELECCIONADO

REHABILITACIÓN DE LA AVENIDA 10 DE AGOSTO (DESDE AV. CRISTOBAL COLÓN HASTA AV. MARIANA DE JESÚS)

## 1. Justificación del Tema

El proyecto se basa en el desarrollo de la rehabilitación urbana del eje de la Av. 10 de Agosto del tramo Av. Cristóbal Colón hasta la Av. Mariana de Jesús, ya que dentro de este sector existe carencia de espacios públicos destinados para los ciudadanos al igual que espacios que no satisfacen las necesidades de los habitantes, ocasionando la inexistencia de hábitat de calidad. De esta manera el mejoramiento del espacio público es un factor detonante para la rehabilitación y por esta razón se incorpora en la propuesta las manzanas enteras.

Teniendo en cuenta a la Av. 10 de Agosto como "La Avenida del Buen Vivir", dentro de mi proyecto urbano se va a enfatizar específicamente en el

### Plan Nacional del Buen Vivir

- Objetivo 3: "Mejorar la calidad de vida de la población"
- Objetivo 4: "Promover un ambiente sano y sustentable"
- Objetivo 7: "Construir y fortalecer espacios públicos, interculturales y de encuentro común".
- Objetivo 11: "Establecer un sistema económico, solidario y sostenible"

### UBICACIÓN DE LA ZONA DE INTERVENCIÓN

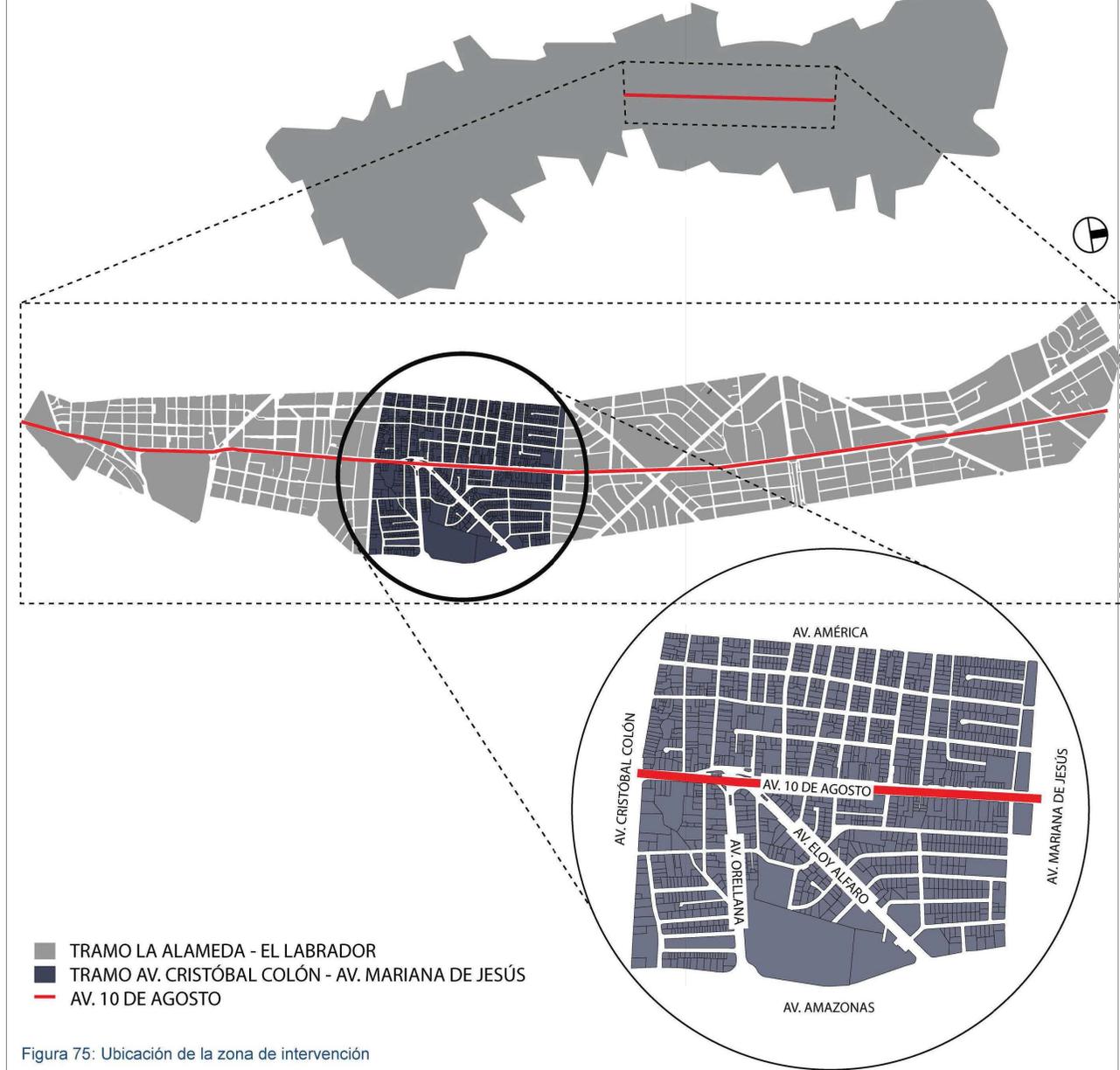


Figura 75: Ubicación de la zona de intervención

### UBICACIÓN DE LA ZONA DE INTERVENCIÓN MANZANAS FRENTISTAS A LAS 10 DE AGOSTO

SUPERFICIE TOTAL DE ACTUACIÓN:  
41,5 ha

LOCALIZACIÓN :  
AV. 10 DE AGOSTO

SECTOR:  
AV. CRITÓBAL COLÓN - AV. MARIANA DE JESÚS

OBJETIVO:  
REHABILITAR EL SECTOR DE LA AV. 10 DE AGOSTO CON LA FORMACIÓN DE ESPACIOS PÚBLICOS Y LIBRES PARA MEJORAR LAS CONDICIONES DE VIDA DE LOS CIUDADANOS.



Figura 76: Ubicación de la zona de intervención manzanas frentistas

Mediante la propuesta de solución del problema central que se descubrirá con el previo análisis de los indicadores urbanos de las primeras manzanas frentistas a la Av. 10 de Agosto.

El estudio va a estar enfocado en la morfotipología urbana en su especialmente de las manzanas frentistas de la Av. 10 de Agosto. Se selecciona a toda la manzana ya que la propuesta plantea una rehabilitación y un cambio de la imagen urbana la misma que generé cambios drásticos dentro de la ciudad pensando en el futuro de los ciudadanos y los comportamientos de los habitantes que comienzan a adoptarse mediante la función que desempeñara el nuevo cambio de la estructura urbana.

### 1.1. Pertenencia

Teniendo en cuenta que este proyecto de desarrollo urbano sale del plan de ordenamiento territorial planteado, tiene un objetivo de desarrollo sostenible de la ciudad y contará con una nueva imagen urbana en la Av. 10 de Agosto y su entorno, siendo un nuevo y llamativo espacio para vivir, recrearse, trabajar, y expresarse con una mayor relación social.

### 1.2. Objetivos Urbanos

El desarrollo de la rehabilitación urbana del eje de la Av. 10 de Agosto del tramo Av. Cristóbal Colón hasta la Av. Mariana de Jesús, va a crear un nuevo concepto urbano enfocados a las necesidades de los ciudadanos y el

cumplimiento de todos los objetivos previamente dichos al resolver el problema central que se ha detectado. Se va a generar sentido de pertenencia, haciendo que la gente se apropie de los espacios públicos, los mismo que van a ir evolucionando de acuerdo a las necesidades que tengan los ciudadanos. Al igual que el planteamiento de la creación de diseños volumétricos de edificaciones las cuales permiten brindar habitad de calidad a los habitantes.

Va a permitir el desarrollo social, económico, cultural, ambiental y político no solo de la Av. 10 de Agosto sino de la ciudad de Quito.

En cuanto a la estructura urbana mi proyecto va a aportar nuevas ideas de diseño y planteamientos urbanos los cuales se pueden utilizar dentro de otros sectores de Quito mejorando la imagen urbana de los mismos.

### 1.3. Objetivos Académicos

- Innovar y crear lineamientos estratégicos con un pensamiento crítico para formular una propuesta de solución espacial, al analizar y evaluar todos los factores.

- Solucionar creativamente los problemas al idealizar un proyecto conceptual en un contexto determinado, a través de los conocimientos profundos y experiencias prácticas de la carrera de Arquitectura.

- Crear sólidas propuestas para contribuir a la disciplina y a la sociedad, practicando éticamente la labor, con espíritu

emprendedor y con pensamiento innovador para guiar a personas, proyectos, y organizaciones hacia la transformación.

- Demostrar autonomía para tomar decisiones, actuando de manera responsable consciente de los derechos y obligaciones como profesional.

### 1.4. Metodología

- Retroalimentación de varias de las ideologías de Arquitectos y Urbanistas famosos, los mismos que han implementado un nuevo estilo de vida. Junto con planteamientos que han cambiado el desarrollo urbano de la ciudad. Para encontrar respuestas del origen de los problemas locales y pautas que permitan crear, mejorar y solucionar los espacios públicos y el diseño urbano dentro del sector de estudio. Junto con nuevas y creativas soluciones las cuales representen la cultura de nuestra sociedad.

- Crear una nueva metodología que tenga un rumbo a la identidad de la ciudad, que demuestre como es un ciudadano de Quito solo por los espacios creados, enfocándonos más en nuestras tradiciones y costumbres y la relación social existes dentro de estas. A su vez combinándolas con las nuevas tendencias, las cuales los jóvenes son participes de su integración.

## 2. Antecedentes Históricos

Para conocer la problemática urbana del sector comprendido entre la Av. Cristóbal Colón y Av. Mariana de Jesús es necesario la investigación de la estructura socio-espacial y el proceso de desarrollo de la trama de la ciudad, guiada por el reconocimiento de las vías principales dentro del sector que actúan como eje de desarrollo (Av. 10 de Agosto y Av. Cristóbal Colón, seguido por la Av. Orellana y Av. Mariana de Jesús).

En el análisis de los mapas de la transformación de Quito, se puede notar claramente tiempos específicos de desarrollo los cuales definen límites de crecimiento, 1916, 1947, 1972 y 2000. A esa clasificación se le aumenta un factor muy importante del desarrollo de Quito que son los auges económicos, partiendo de la relación mayor crecimiento económico, mayor inmigrantes y mayor necesidad de espacios para habitar. Auge cacaotero (1860-1920), el Auge Bananero (1948 – 1965), el Boom Petrolero (1972- 2001).

No se recopiló información antigua de 1916 ya que en esta época todavía no se planteaba el sector de análisis como una parte estructural de la ciudad de Quito.

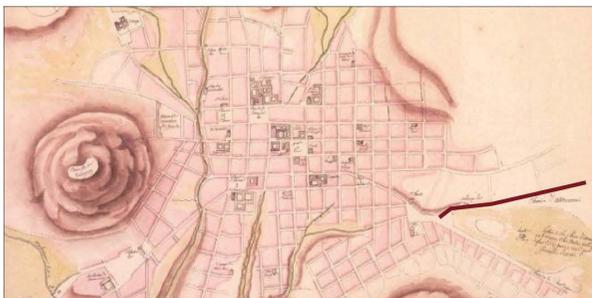


Figura 77: Plano de Quito del año 1945  
Tomado de: Biblioteca Aurelio Espinoza (Recuperado 29 de Octubre, 2012)

## DESARROLLO HISTÓRICO DEL SECTOR AV. CRISTÓBAL COLÓN Y AV. MARIANA DE JESÚS

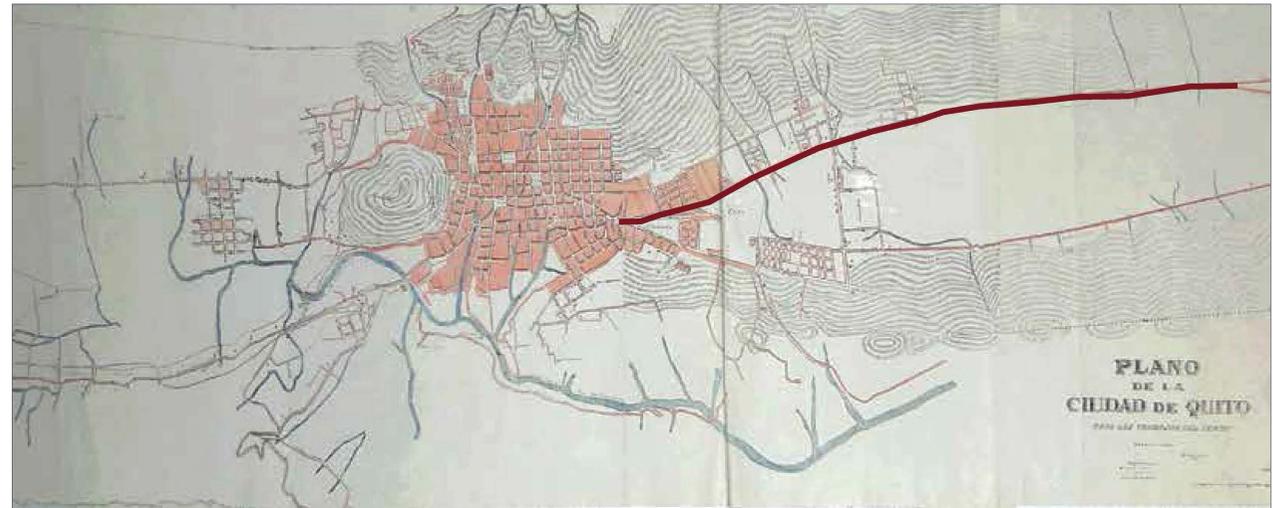


Figura 78: Plano de Quito del año 1916  
Tomado de: Biblioteca Aurelio Espinoza (Recuperado 29 de Octubre del 2012)

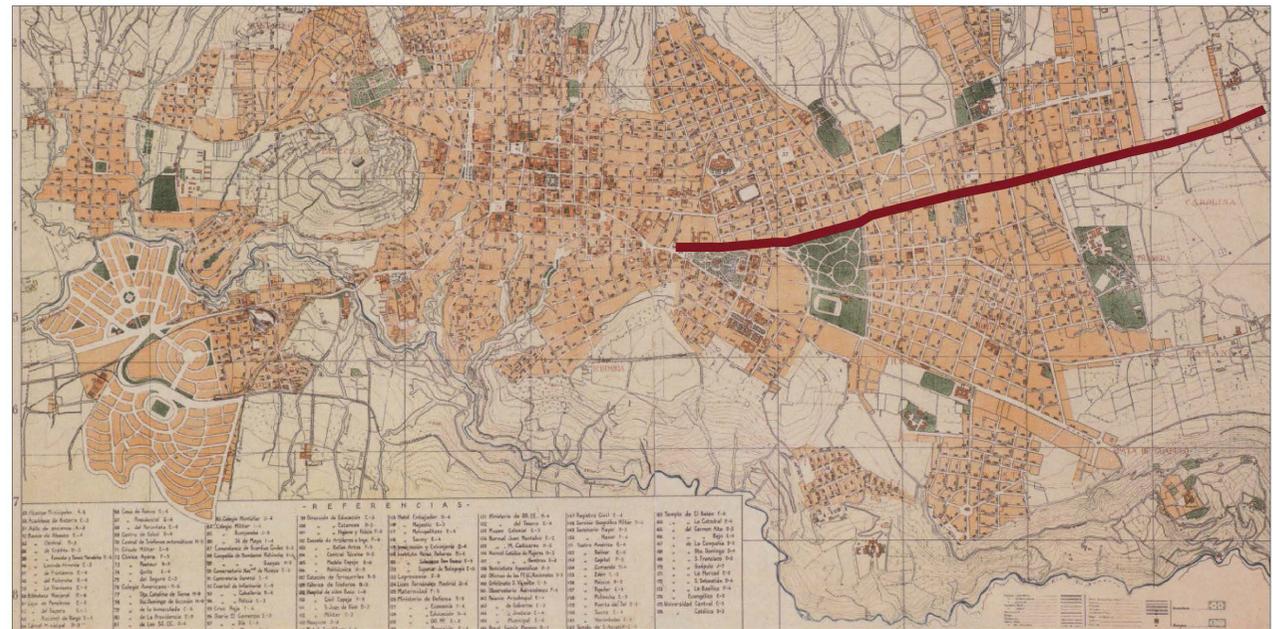


Figura 79: Plano de Quito del año 1945  
Tomado de: Biblioteca Aurelio Espinoza (Recuperado 29 de Octubre del 2012)

Uno de los elementos más importantes dentro del proceso de transformación urbana fue la quebrada Pambachupa que no solo caracterizaba el sector, sino que por su localización (paralela a la Av. Cristóbal Colón) nos sirve de referencia para notar el proceso de desarrollo hasta el año 1947, ya que a partir del año 1960 hasta la actualidad se observa a través de los mapas, que esta quebrada fue rellenada permitiendo la implementación de vías que llevan a la configuración de la manzanas en el sector oriental de la Av. 10 de Agosto y en el sector occidental de la Av. 10 de Agosto el relleno de la quebrada esta ubicada dentro de la manzana generada por la trama urbana.

Desde 1916 hasta 1922 se puede notar dentro de la zona de estudio una distribución de varios terrenos de gran proporción, los mismos que nos demuestran que estos suelos fueron utilizados como suelos de agricultura, haciendas o plantaciones. Desde 1930 hasta 1940, se observa las primeras lotizaciones dentro del sector de intervención enfocándose en dos puntos estructurales que forman un núcleo sin una conexión directa entre ellos, pero con una conexión directa con las avenidas principales, que eran la Av. Cristóbal Colón y la Av. 10 de Agosto

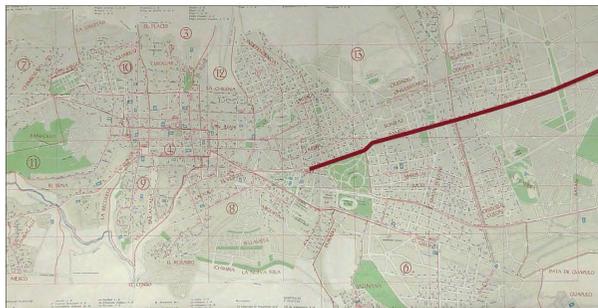


Figura 80: Plano de Quito del año 1958  
Tomado de: Biblioteca Aurelio Espinoza (Recuperado 29 de Octubre, 2012)

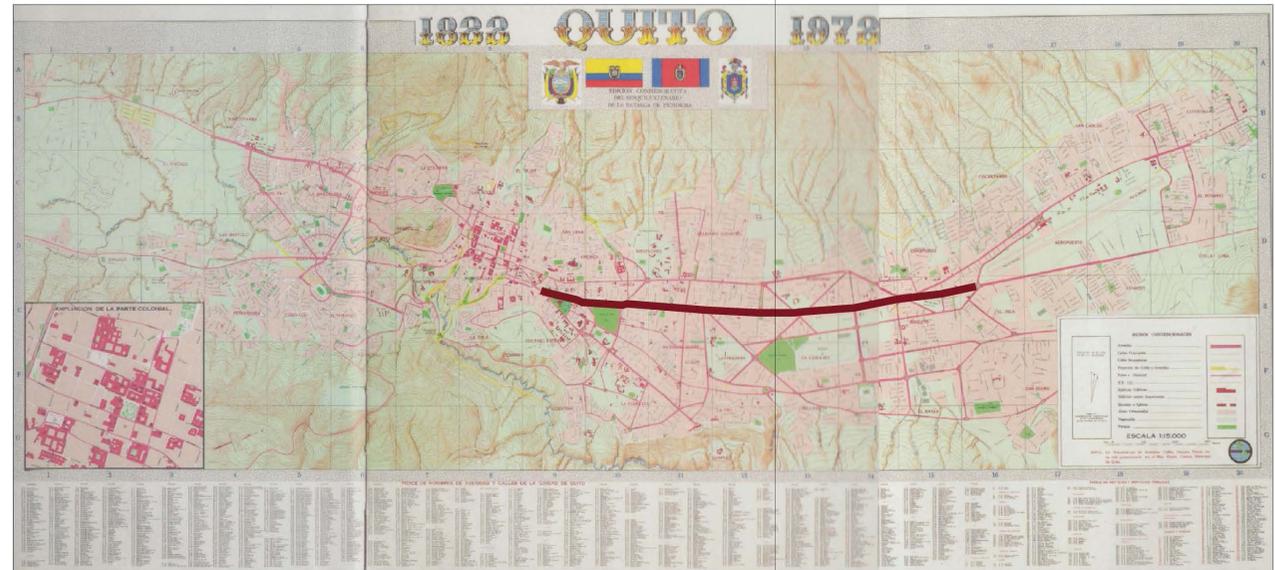


Figura 81: Plano de Quito del año 1972  
Tomado de: Biblioteca Aurelio Espinoza (Recuperado 29 de Octubre del 2012)

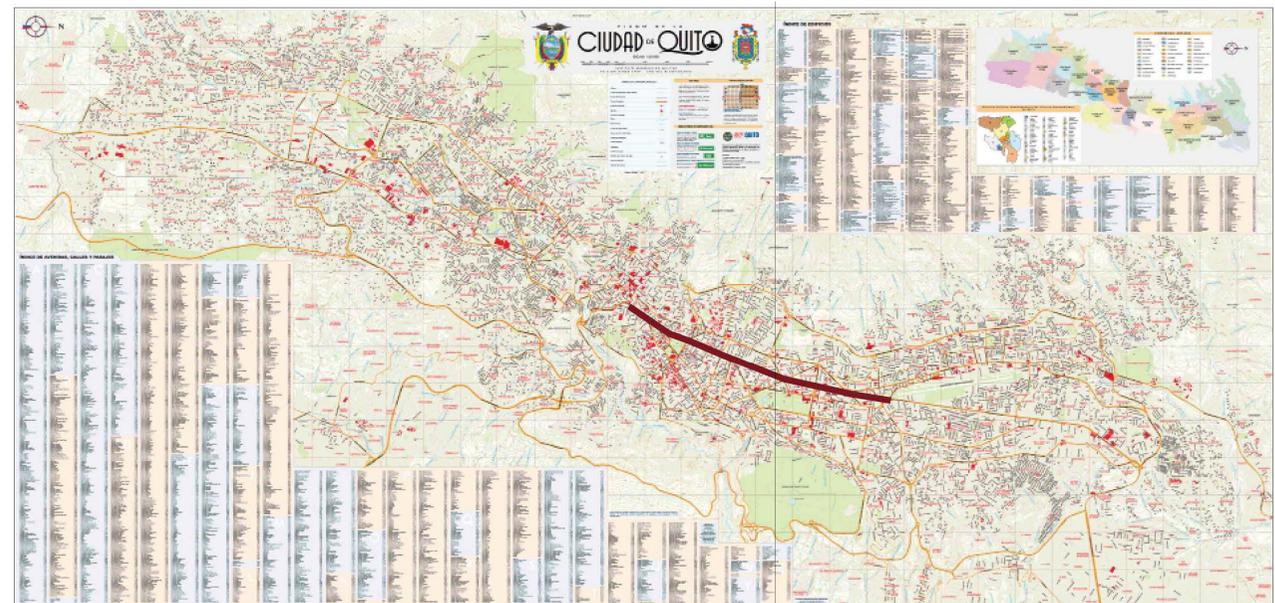


Figura 82: Plano de Quito del año 2012  
Tomado de: Biblioteca Aurelio Espinoza (Recuperado 29 de Octubre del 2012)

A partir del año 1946 el trazado urbano se genera mediante la conexión de las vías históricas formando una trama reticular, la misma que se articula con la trama existente. Este crecimiento abarca hasta el sector de la Av. Mariana de Jesús, en sentido occidental. Y en sentido oriental culmina con la formación de la actual Av. Orellana.

Los planos de finales de la década 1940 y 1950 recogen el crecimiento sostenido de la ciudad. La aplicación del primer plan regulador urbano de Quito que fue elaborado por Guillermo Jones Odriozola en 1942 y otros planificadores locales, se refiere fundamentalmente a la reglamentación: uso de suelo (dimensiones mínimas y

cavidad de lotes, altura de edificación, retiros, coeficientes de intensidad y ocupación del suelo, etc.), zonificación, distribución de población, localización de equipamiento ciudad, vecindad y barrio, estudio de un sistema mayor de vías.

En el año 1960 se observa el crecimiento urbano

expansivo, con el contexto que se mantiene hasta la actualidad rescatando como elemento primordial el parque lineal de la Av. Mariana de Jesús planteado por Jones Odriozola y las vías que permiten una conexión diagonal de la ciudad, en este caso la Av. Eloy Alfaro.

En 1972 se observa a la Av. Eloy Alfaro como una de las vías arteriales de Quito a más de la Av. Orellana.



CRONOLOGÍA HISTÓRICA DEL SECTOR AV.CRISTÓBAL COLÓN - AV. MARIANA DE JESÚS

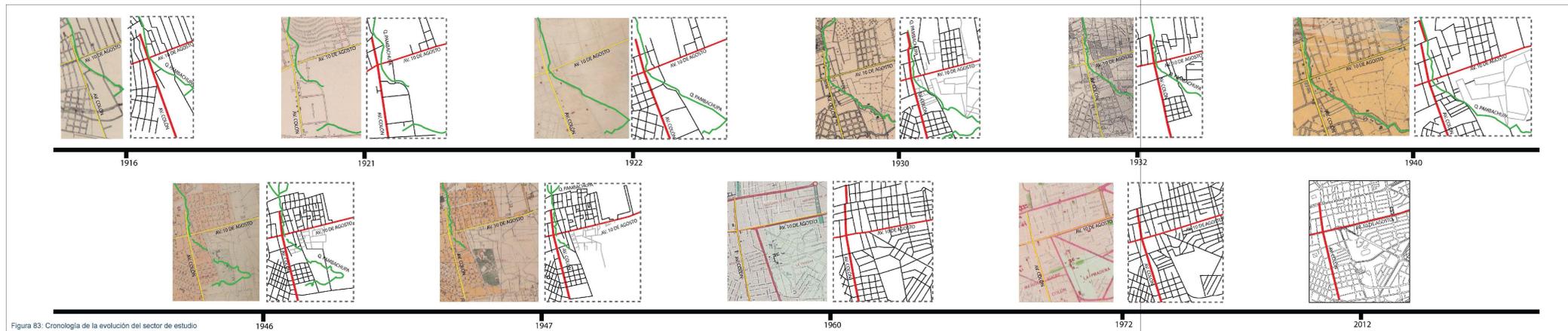


Figura 83: Cronología de la evolución del sector de estudio

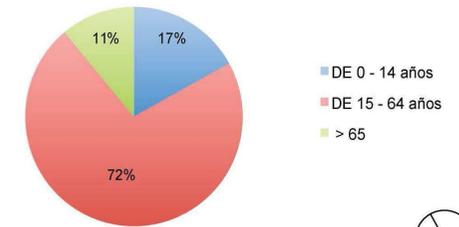
### 3. Diagnóstico, análisis y evaluación del espacio urbano. (Tramo Av. Cristóbal Colón – Av. Mariana de Jesús)

#### 3.1. Población

Según el censo 2010 el sector cuenta con 2.981 habitantes. El 72% de personas es de 15 a 64 años,

mientras que el 16% es de 0 a 14 años y el 11% son mayores a 65 años. Lo que nos demuestra que no existe una balance comunitario, según el libro (A Pattern Language) de Christopher Alexander en el cual nos dice que para la evolución de una comunidad, debe existir una balance de personas de todas las edades, permitiendo que existan los ajustes necesarios dentro del sector para satisfacer las necesidades de estos.

POBLACIÓN POR EDADES



#### POBLACIÓN HABITANTES POR HECTÁRIA

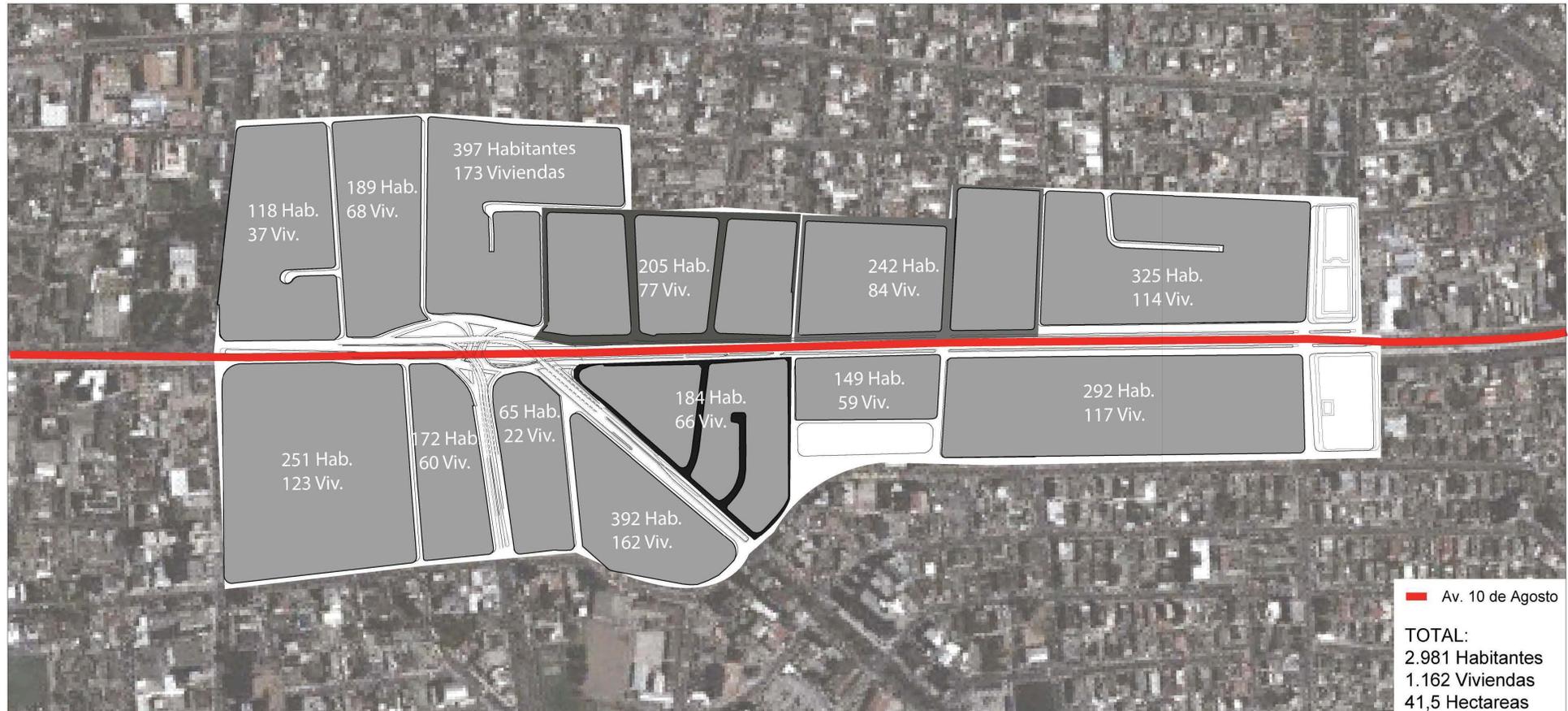


Figura 84: Mapa de densidad poblacional  
Adaptado de: INEC Censo 2010

### 3.2. Estructura Espacial

Dentro de análisis realizado por el Taller de 9no Semestre 2012, se ha reconocido que el sector de intervención está localizado dentro del tramo en el cual es evidente la disminución de actividades comerciales y con mayor predominio de uso residencial y marca la periferia del hipercentro.

La ubicación del sector de intervención se encuentra dentro de una zona de alta rentabilidad inmobiliaria, la cual actualmente no está siendo utilizada como tal.

### 3.3. Morfología Urbana

#### a. Trazado

El trazado dentro del sector de intervención que comprende entre la Av. Cristóbal Colón y la Av. Mariana de Jesús, es irregular ya que tiene la mayoría de las manzanas rectangulares a excepción de las manzanas con el frente a la Av. Eloy Alfaro, las mismas que tienen una forma triangular. La mayoría de las frentes de las manzanas tienen entre 60 a 150 m de ancho, con la excepción de la manzana que se encuentra en el lado Noroeste de la AV. Cristóbal Colón de 191 m y las manzanas frentistas a la Av. Mariana de Jesús que tiene 374,56m y 278,88m.

Existen diferentes profundidades dentro de las manzanas, las que tiene mayor profundidad están ubicadas al frente de la Av. Cristóbal Colón con 124m mientras que la manzana con menor profundidad tiene 62 m.

Se debe tomar en cuenta la tipología de manzanas planteadas en los ensanches de Cerdá, Barcelona (113x113), Barrio de Salamanca, Madrid (80x80) y Colombia (80x80).

#### TRAZADO DE LA ZONA AV. CRISTÓBAL COLÓN - AV. MARIANA DE JESÚS



## b. Movilidad

**Vialidad**

Dentro del sector de análisis, la Av. 10 de Agosto soporta uno de los mayores flujos vehiculares de Quito por ser un corredor longitudinal que atraviesa una gran extensión de la ciudad, existen otras vías arteriales que permiten la conexión de Quito en sentido norte - sur como la Av. Eloy Alfaro y en Sentido este- oeste como la Av. Orellana. Estas comienzan su estructuración desde la Av. 10 de Agosto.

Se puede apreciar una clara jerarquización vial como la Av. Cristóbal Colón, Av. Orellana, Av. Eloy Alfaro, Av. Mariana de Jesús, la cual a la vez permite un fácil reconocimiento del área de intervención.

Las calles que permiten una continuidad vial y conexión de sentido este-oeste atravesando la Av. 10 de Agosto son la Av. Cristóbal Colón, la calle Cristóbal de Acuña y la Av. Mariana de Jesús. Es decir de las 5 vías existentes únicamente 3 vías atraviesan la Av. 10 de Agosto que junto con el trazado irregular no permite la relación directa hacia la Av. 10 de Agosto. Pero se debe tener en cuenta que si existiese más conexión este-oeste, la avenida perdería capacidad de carga vial en sentido norte-sur.

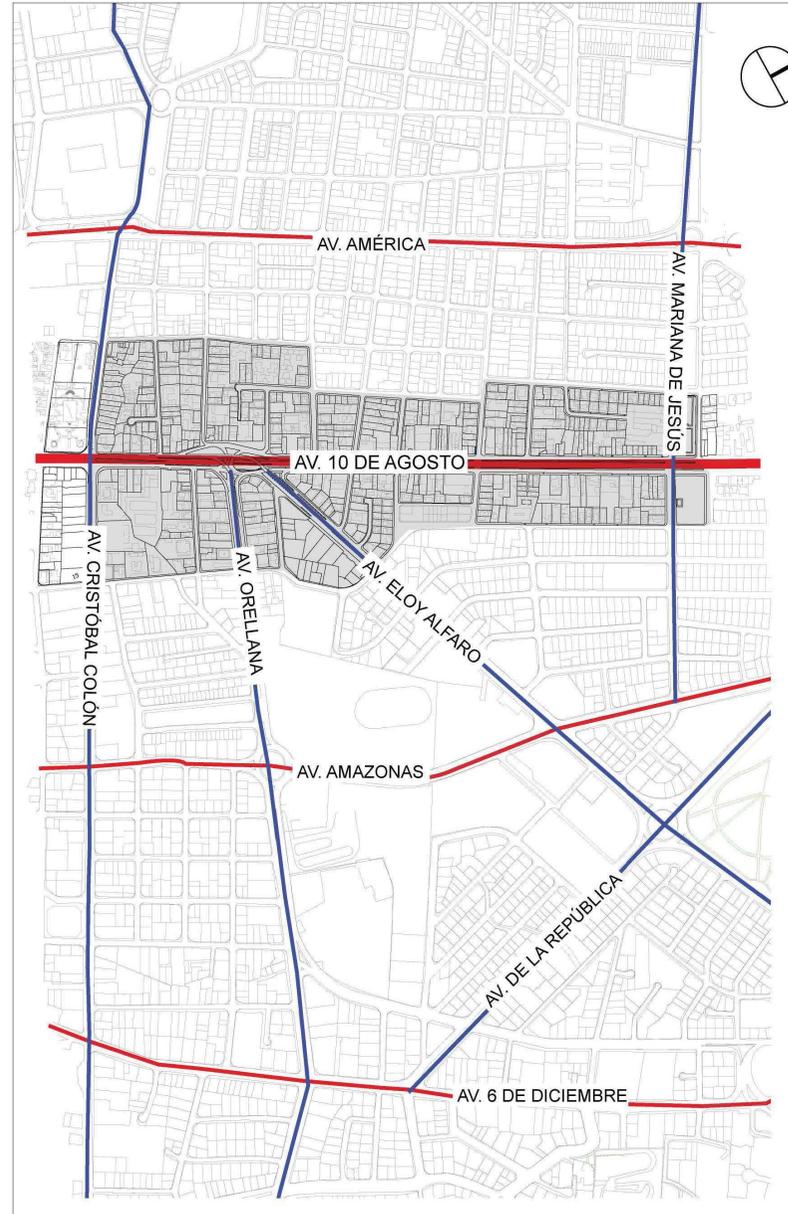


Figura 86: Vías principales dentro del sector de intervención y su entorno



- VIAS PRINCIPALES DE SENTIDO NORTE-SUR / SUR- NORTE
- VIAS PRINCIPALES DE SENTIDO ESTE-OESTE / OESTE-ESTE

VIALIDAD DENTRO DE LA ZONA DE INTERVENCIÓN

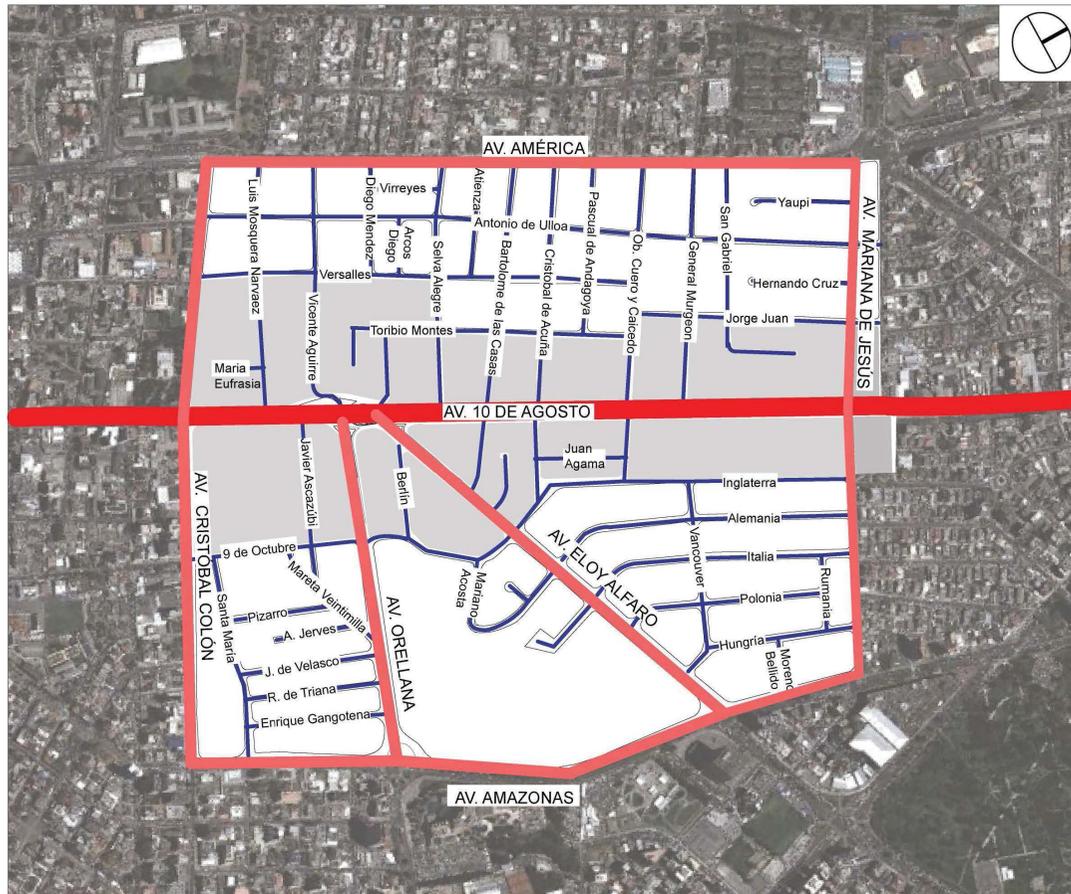


Figura 87: Vialidad del sector de intervención

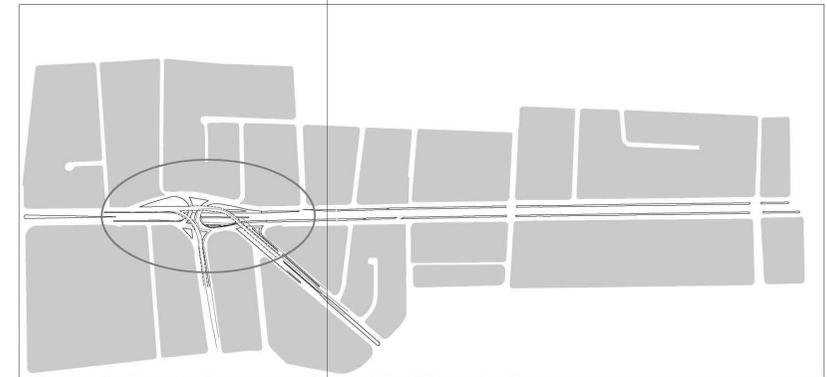


Figura 88: Ubicación Intercambiador Av. Eloy Alfaro- Av. Orellana

- Nivel Subterráneo
- Nivel 0.0
- Nivel Elevado

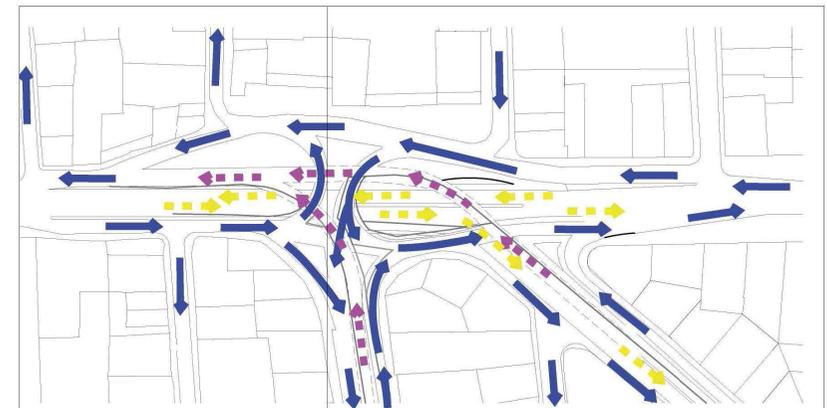


Figura 89: Dirección y sentido del intercambiador Av. Eloy Alfaro - Av. Orellana



Figura 90: Intercambiador desde la Av. 10 de Agosto sentido norte - sur



Figura 91: Intercambiador desde Av. 10 de Agosto sentido sur - norte

Uno de los conflictos vehiculares dentro del sector de intervención es el intercambiador que conecta las vías Av. Orellana, Av. Eloy Alfaro y Av. 10 de Agosto, hacia el sentido sur. Este causa un embotellamiento por la conexión de 3 vías arteriales que desembocan en una sola vía.

## Transporte

En el entorno de la zona de intervención existe el MetroBús, el Ecovía, la BiciQ y el nuevo sistema que es el Metro de Quito, todos estos son parte del Sistema de Transporte Público.

En el sector de intervención el sistema existentes es el trolebús, el mismo que conecta el sector norte con el sector sur de la ciudad. Dentro del sector de intervención existen 3 paradas de trolebús, las mismas que están localizadas cerca de los cruces de la Av. Cristóbal Colón - Av. 10 de Agosto, calle Obispo Cuero y Caicedo - Av. 10 de Agosto y la Av. Mariana de Jesús – Av. 10 de Agosto. La distancia entre las paradas son de 741,54cm y 389,24cm lo que esta por encima de la cobertura necesaria para el recorrido máximo de los peatones, es de 300 metros lineales.

Este fue planteado por previos estudios realizados en Sevilla para el plan indicadores de movilidad. El mismo que dice lo siguiente:

*“Diseñar una ciudad de distancias cortas, donde el acceso de la población al transporte público sea prioritario. Se considera una red de transporte público accesible cuando los desplazamientos a pie hasta la parada más próxima no superan los cinco minutos (ámbito de influencia medio de 300 metros).”*

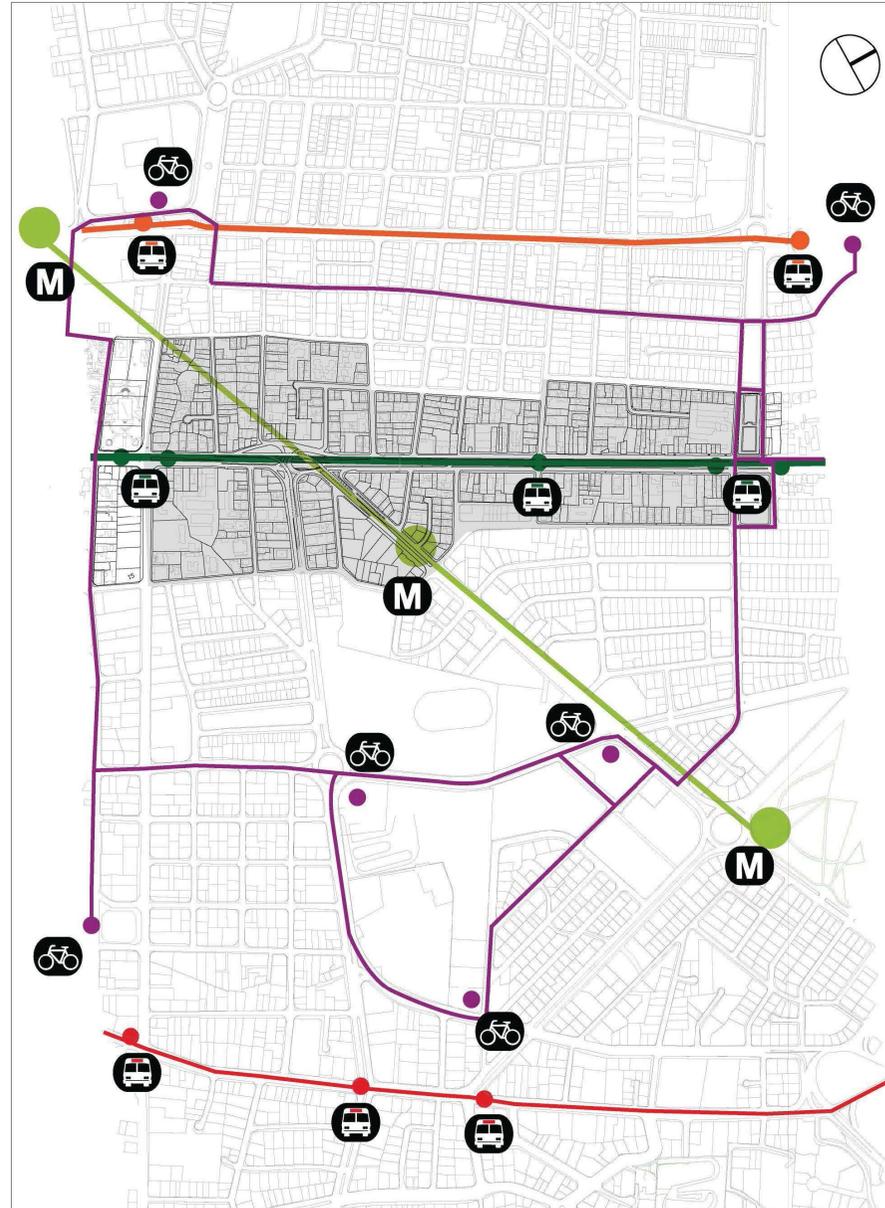


Figura 92: Sistema de Transporte Público dentro del sector de intervención



También se debe tomar en cuenta que las actuales paradas no permiten una buena accesibilidad universal por no contar con diseños específicos para la multiplicidad de usuarios.

Se ve planteada la propuesta del Metro de Quito dentro de la ciudad, la misma que favorece su desarrollo. Una de las paradas del Metro Q (Estación La Pradera) que se encuentra ubicada en la Av. Eloy Alfaro y la Calle Bartolomé de las Casas, tiene relación directa con el sector

de intervención. La misma que genera un nuevo punto focal que garantiza la accesibilidad por varios usuarios.

Dentro del sector de intervención existe 1 parqueadero público con el frente a la Av. 10 de Agosto. No existen vías de parqueo dentro de la Av. 10 de Agosto lo que a la vez generó alta rentabilidad inmobiliaria que tenía la avenida en especial los lotes frentistas.

Las dimensiones de la vía en la Av. 10 de Agosto son de 30m desde la Av. Cristóbal Colón y desde el

intercambiador para el sentido norte tiene un ancho de 40m. Permitiendo tener en el primer tramo 4 carriles, 2 de sentido norte-sur y 2 de sentido sur-norte, sin contar con el carril exclusivo del trole bus que tiene un carril de sentido norte-sur y otro carril de sentido sur-norte. En el siguiente tramo cuenta con 3 carriles de cada sentido mas los carriles exclusivos de trolebús.

**ZONA AV. CRISTÓBAL COLÓN - AV. MARIANA DE JESÚS**

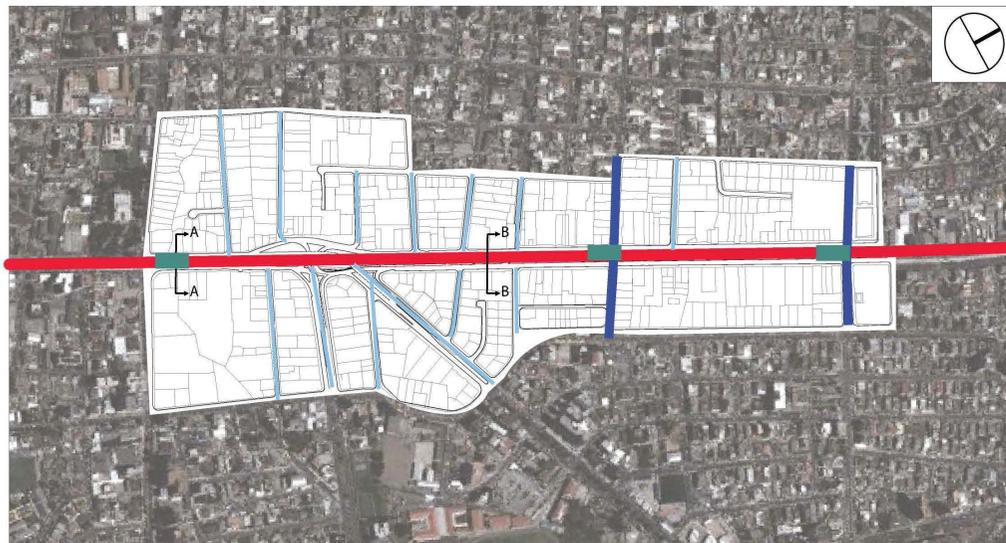


Figura 93: Paradas del Trolebus dentro del sector intervención

- AV. 10 de Agosto
- Vías que atraviesan la Av. 10 de Agosto
- Vías que terminan en la Av. 10 de Agosto
- Paradas de Trolebus

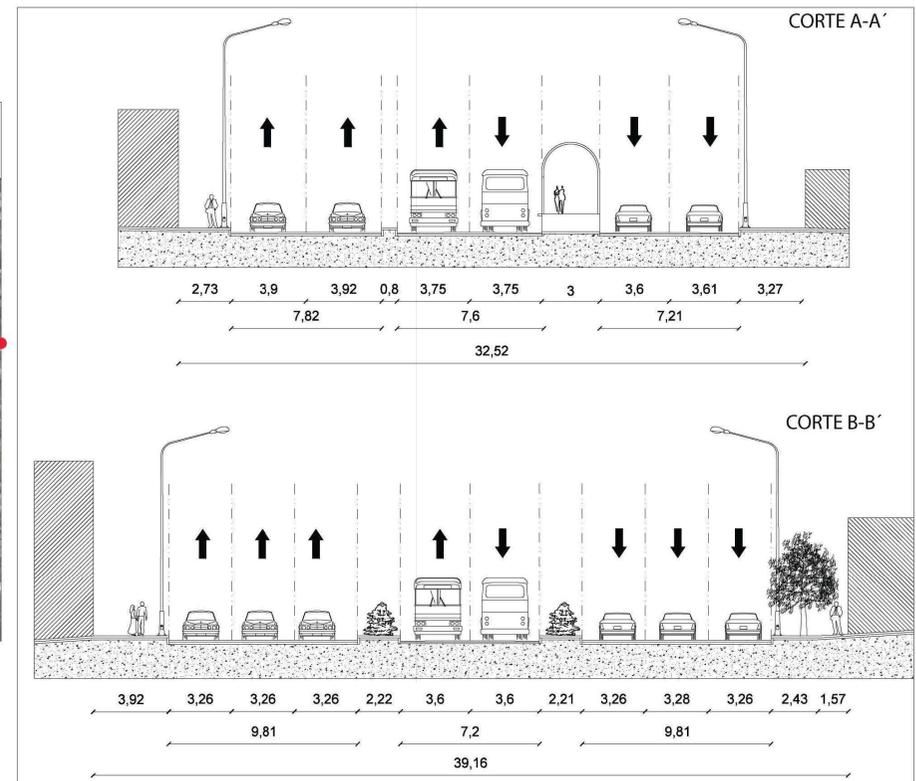


Figura 94: Sección actual de la Av. 10 de Agosto

**Movimientos / Recorridos**

Según la tabla 8, la cual muestra la evolución del parque vehicular en Quito, propone estimaciones para el 2011 de la revisión técnica vehicular y la Gerencia de Planificación de la Movilidad (MDMQ, 2009:33), existe menor porcentaje de bicicletas, lo que demuestra la falta de interés en este sistema de transporte, por ende la falta de infraestructura.

El 12,93% es de movilidad peatonal lo que demuestra que existen calles desoladas que no tienen movimiento

peatonal, limitando el desarrollo comercial.

Dentro de la planificación de la Ciudad de Quito se ha planteado la incorporación de ciclo vías por varias calles y avenidas, en la cual la AV. 10 de Agosto no forma parte de este sistema.

Los recorridos internos (calles locales) dentro de la zona de estudio actualmente son utilizados por los peatones, los vehículos y el sistema de transporte trolebús, junto con otros recorridos de buses particulares que

utilizan la zona en determinadas vías.

Se ha determinado que para los recorridos de paso de los vehículos se utilizan las Avenidas Mariana de Jesús, Av. Cristóbal Colón, Av. 10 de Agosto, Av. Eloy Alfaro, Av. Orellana, Av. 9 de Octubre, calle Luis Mosquera Narváez, calle Selva Alegre, y la calle Obispo Cuero y Caicedo.

En cuanto a los recorridos de paso realizados por los peatones solo se toman en cuenta las avenidas principales.

**MOVIMIENTOS EN LA ZONA DE ESTUDIO**

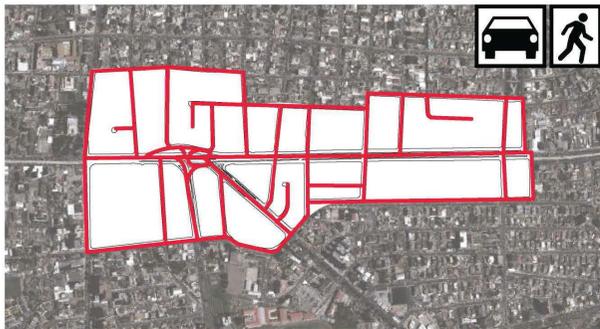


Figura 95: Recorridos vehiculares y peatonales



Figura 96: Recorridos de Buses



Figura 97: Recorrido del Trolebus

**MOVIMIENTOS DE PASO DENTRO DE LA ZONA DE ESTUDIO**

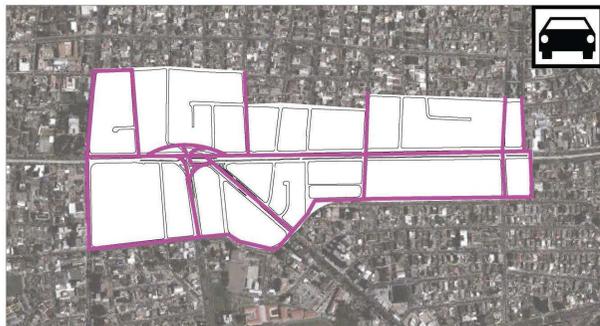


Figura 98: Recorridos de paso vehiculares



Figura 99: Recorrido de BiciQ, MetroQ y BRT

Modo	Número	Porcentaje
Bus convencional	2.202.959	42,18%
Metrobús-Q	785.791	15,05%
Escolares e institucionales	417.107	7,99%
Otros colectivos (informales)	62.522	1,20%
Auto particular	856.800	16,41%
Taxi	207.848	3,98%
Bicicleta	13.206	0,25%
A pie	654.751	12,93%

Tabla 4: Estimación de la participación modal de viajes en DMQ 2011  
Tomado de: P. Desarrollo Local 2012-2022

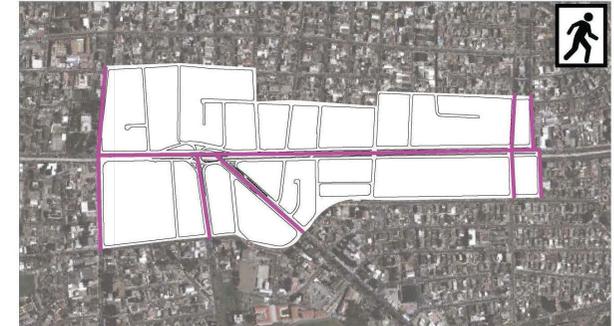


Figura 100: Recorridos de paso peatonales

c.Suelo

### Uso de Suelo

Dentro del sector comprendido desde la Av. Cristóbal Colón hasta la Av. Mariana de Jesús, se puede apreciar según el Plan de Uso y Ocupación del Suelo 2012, un predominio de uso múltiple en el lado este, seguido por

uso residencial 2 y equipamientos, mientras que en el lado oeste existe predominio de uso residencial 3, seguido por el uso múltiple. La diferencia entre el uso residencial 2 y 3, es que en el R2 se permite comercio y servicios de nivel barrial y sectorial, mientras que en el de R3 se permite comercios y servicios de nivel barrial, sectorial y zonal. Dentro de ambos se permite equipamientos de nivel barrial, sectorial y zonal. Esto nos muestra la multiplicidad

de usos de suelo dentro del sector de intervención, según la ordenanza.

Mediante el análisis realizado por el nivel de noveno semestre de Arquitectura del 2012, se puede observar que actualmente existe como uso principal un 51% de vivienda, mientras que como uso complementario existe un 71% de comercio. Lo que nos demuestra que la zona de intervención es de uso múltiple.



### USO DE SUELO

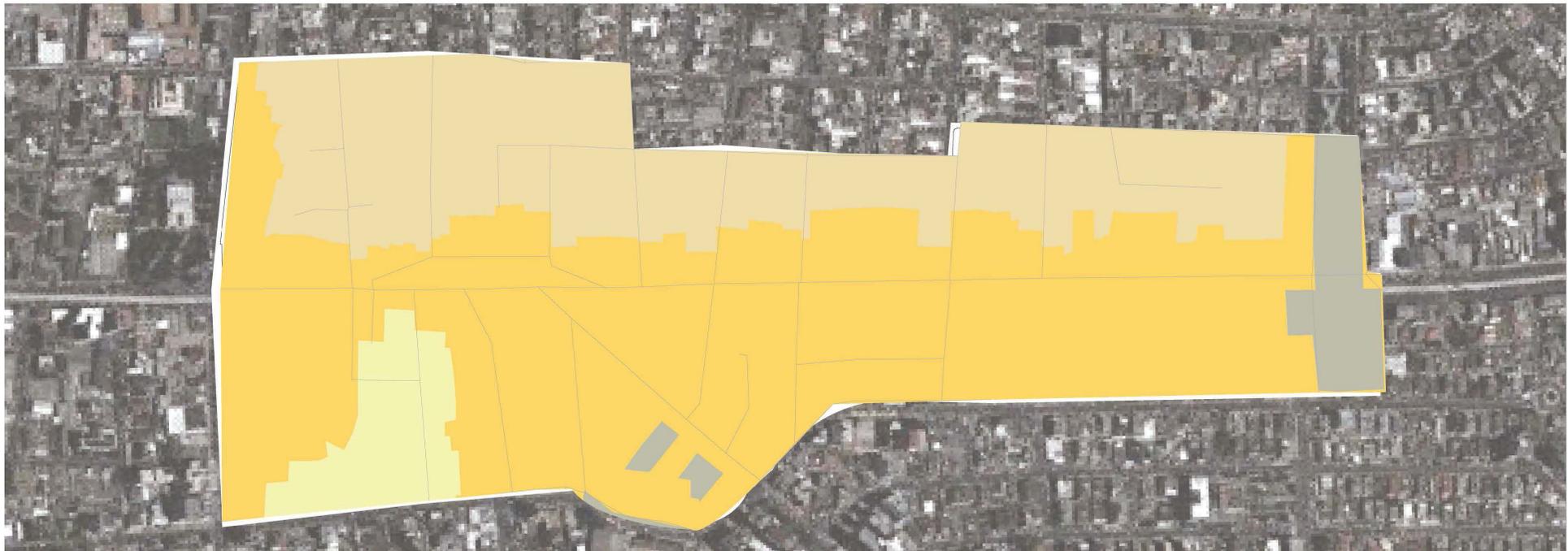


Figura 101: Uso de suelo en las manzanas frentistas  
Adaptado de: PUOS-U1, 2011

#### Uso de Suelo Principal

	Equipamiento (E)		Residencial 1QT
	Múltiple (M)		Residencial 2
	Patrimonial (H)		Residencial 3



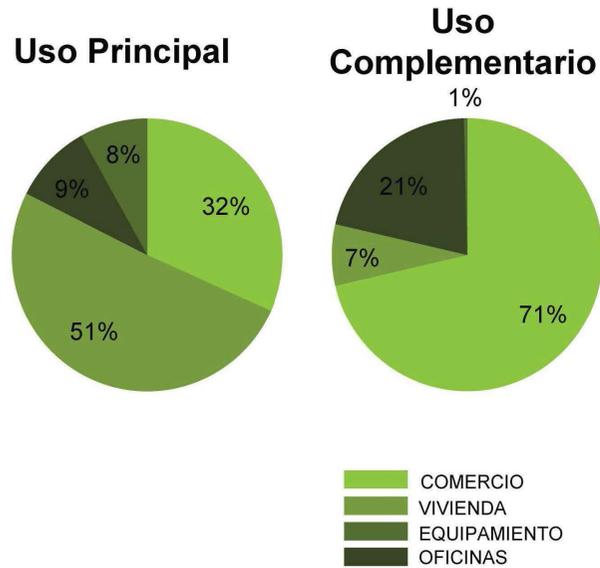
Existe una diversidad en la oferta de comercio, los mismos que no generan un entorno favorable para los usuarios, ya que la mayoría de estos comercios no tienen un constante mantenimiento en su infraestructura.

El predominio de comercio de automóviles o productos relacionados, no solo afecta a la diversidad de usos múltiples, sino a la jerarquización dentro de la ciudad ya que este comercio da mayor prioridad al vehículo que al peatón. A su vez genera parqueaderos dentro de los espacios no edificados utilizando el espacio libre para el complacer al mercado automotriz.

**USO DE SUELO PRINCIPAL EN LA ZONA DE ESTUDIO**



Figura 102: Uso de suelos principal en la actualidad



**USO DE SUELO COMPLEMENTARIO EN LA ZONA DE ESTUDIO**



Figura 103: Uso de suelo complementario en la actualidad

**Ocupación de Suelo / Loteamiento**

En cuanto al tamaño de parcelación dentro del sector de estudio, es decir las manzanas frentistas de la Av. 10 de Agosto, existe un 71% de lotes de 0 a 600 m2, un 18% de lotes de 600 a 1000 m2, un 9% de lotes de 1000 a 2500 m2 y un 2% de lotes entre 2500 a 5000 m2. Partiendo del Plan de Uso y Ocupación del Suelo (PUOS) de Quito de 2012 identificamos que los lotes frentistas a la Av. 10 de Agosto deben tener un área mínima de 600 m2. En las cuales se demuestra el no cumplimiento de la ordenanza actualmente, ya que el 62% son lotes menores a 600 m2.

Existe un 85% de suelo ocupado dentro del sector de intervención, lo que determina al sector como consolidado y a la vez tiene un densidad de habitante por hectárea que oscila entre 0 a 100, la cual esta dentro del promedio urbano de 92 hab/has que está establecido dentro del PMOT.

**MAPA DEL ESTADO DE OCUPACIÓN DEL SUELO**

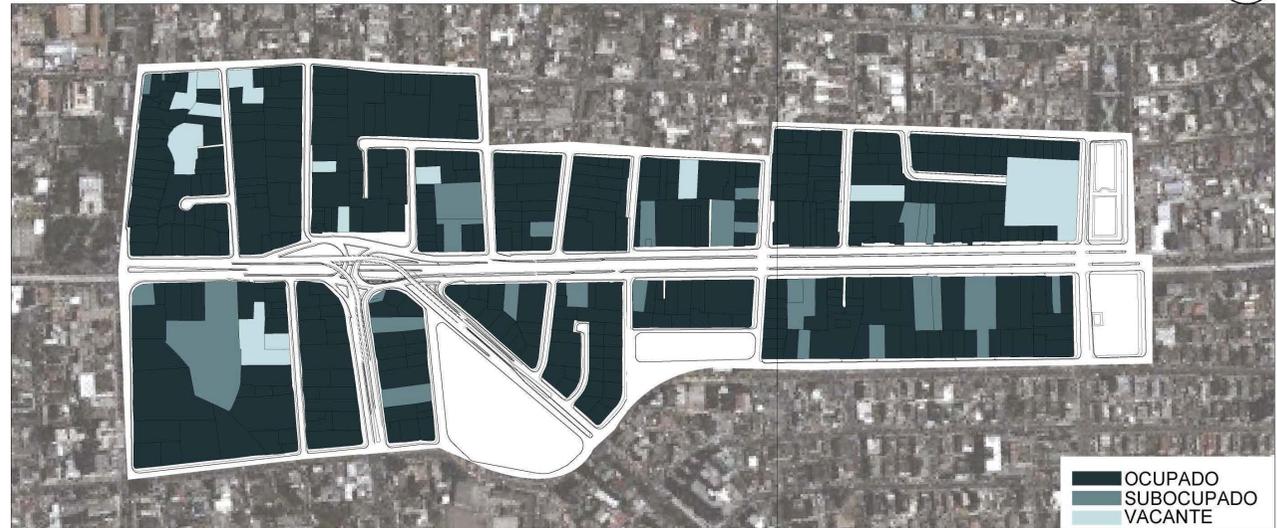


Figura 104: Mapa del estado de ocupación del suelo

**MAPA DE TAMAÑO DE LOTE DENTRO DE LA ZONA DE ESTUDIO**

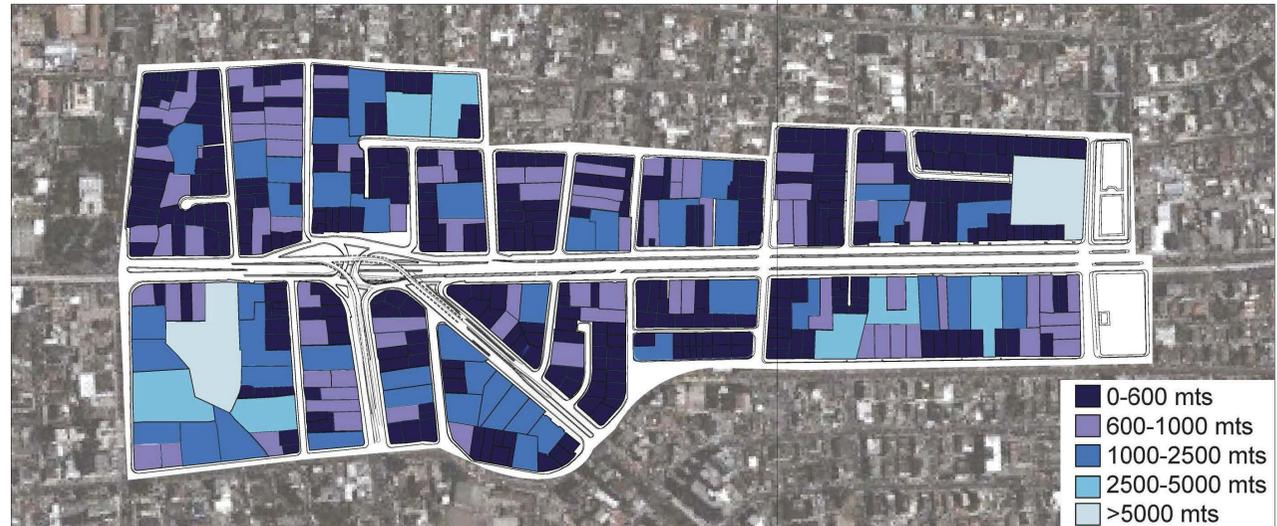
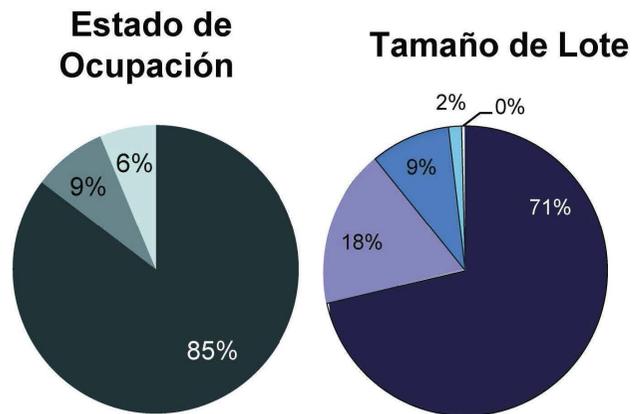


Figura 105: Mapa de tamaño de lotes en la zona de estudio



## d. Edificación

**Estado de Edificación**

Actualmente el 75% de las edificaciones se encuentran ocupadas, dejando un 25% de las edificaciones sub-ocupadas o vacantes. Al hablar de edificaciones sub-ocupadas se refieren a las edificaciones dentro de cada lote que utilizan menos de la mitad del porcentaje total de la edificación.

Dentro de los lotes del sector de intervención, en planta baja, existe un 56% de área utilizada para edificación, mientras que el 44% genera espacios libres. Se debe tomar en cuenta que estos espacios son privados.

Partiendo de que dentro de las manzanas existe un 17% de área pública y un 83% de área privada se determina la inexistencia de espacios públicos dentro del sector de intervención.

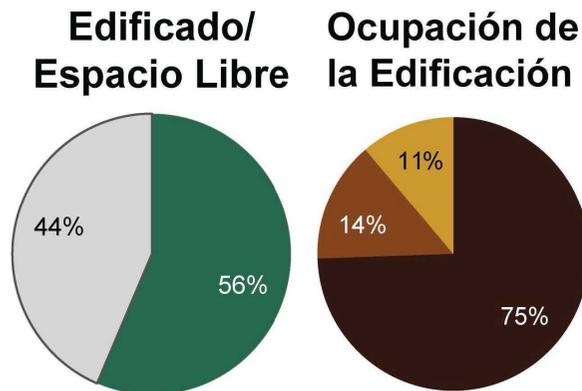
**MAPA DE RELACIÓN EDIFICACIÓN / ESPACIO LIBRE**

Figura 106: Edificación / Espacio Libre

**MAPA DE OCUPACIÓN DE EDIFICACIÓN**

Figura 107: Mapa de ocupación de la edificación

### Altura de Edificación

El 72% de las edificaciones tiene alturas entre 1 a 3 pisos, el 23% de edificaciones con altura entre 4 a 7 pisos, el 4 % de edificaciones de 8 a 13 pisos y el 1% de edificaciones mayores a 13 pisos. Frente a la normativa urbana vigente que permite entre 6 , 8, 10 y 12 pisos de

altura máxima, es evidente el desaprovechamiento de la ocupación del suelo posible en del sector de intervención.

Un previo análisis, que se explicará en el marco conceptual, propone la aplicación de la normativa vigente alcanzando la totalidad de la altura de edificación permitida por la ordenanza, la cual no genera condiciones de calidad para las persona en cuanto al asoleamiento, ventilación,

funcionalidad, y dotación de áreas verdes y públicas.

Las causas de este acontecimiento es por la distancia existentes entre bloques y por tener las edificaciones adosadas, partiendo de un mal dimensionamiento en muchos de los lotes de la zona de intervención, los cuales son proporciones 1:3, es decir 1 de ancho y 3 de largo, impidiendo la construcción de edificaciones a lo ancho.

### MAPA DE ALTURA DE EDIFICACIÓN

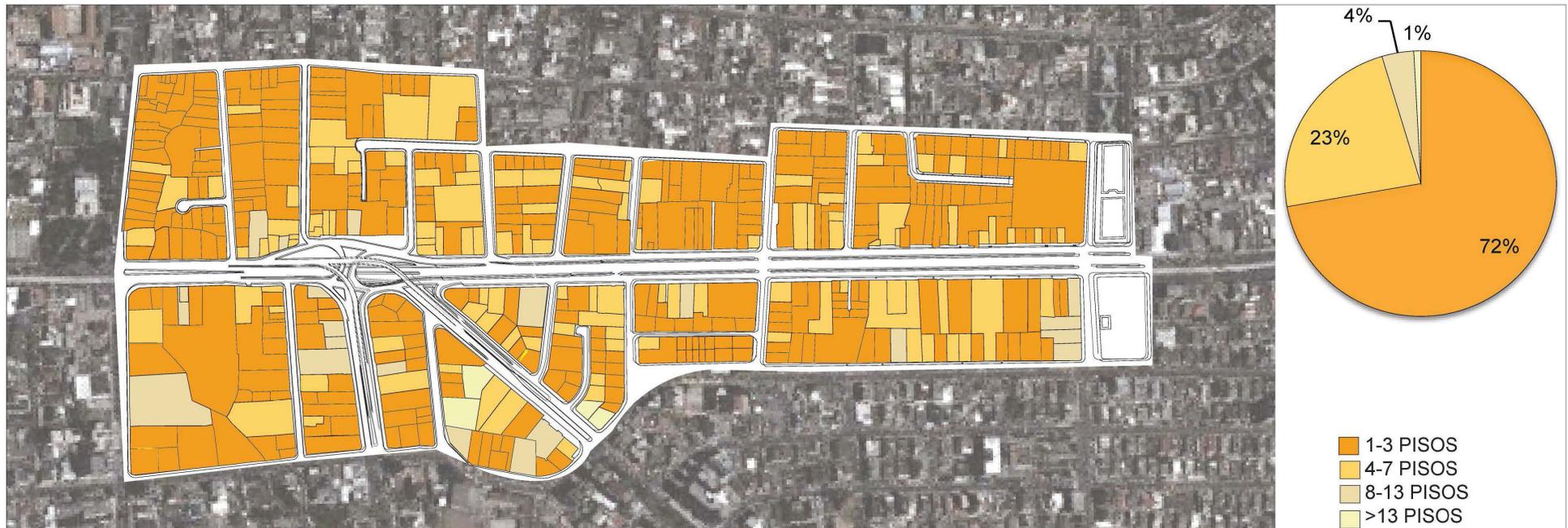


Figura 108: Mapa de altura de edificación



## MAPA DE OCUPACIÓN Y EDIFICABILIDAD SEGÚN EL POUS DEL DMQ 2011

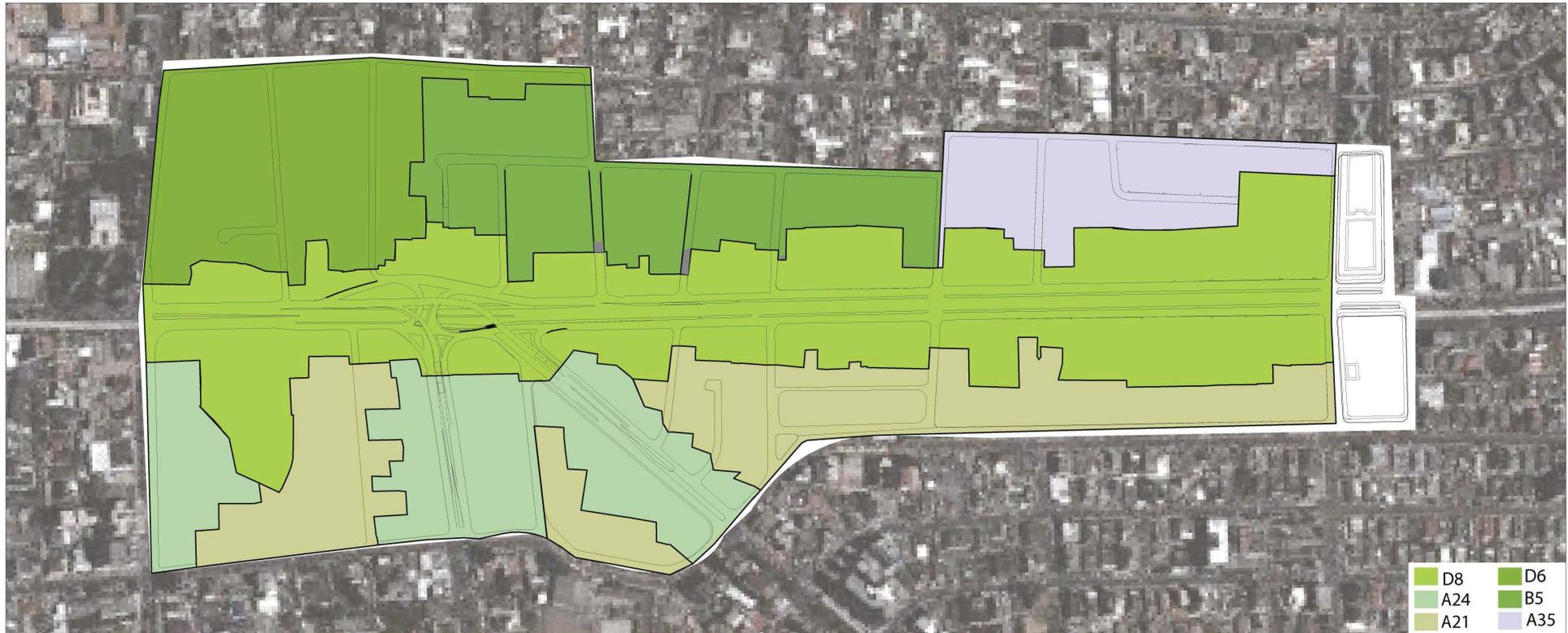


Figura 109: Mapa de ocupación y edificabilidad  
Adaptado de: Dirección Metropolitana de políticas y planeamiento del suelo y el espacio público

Tabla 5: Estimación de habitantes dentro de la zona de estudio al construir en su totalidad

SIGLAS	NORMATIVA	HECTAREAS	LOTES	# DE LOTES	COS PB	# DE PISOS	EDIFICABLE PB M2	AREA ÚTIL	TOTAL EDIFICABLE	VIVIENDA (100M2)	POBLACION (3hab x vivienda)	HAB/HEC
D8	D610-70	97.526,2	600	163	0,7	10	420	4.200	682.683,4	6.826,8	20.480,5	2.100
A24	A612-50	44.461,07	600	74	0,5	12	300	3.600	266.766,42	2.667,7	8.003,0	1.800
A21	A608-50	61.981,21	600	103	0,5	8	300	2.400	247.924,84	2.479,2	7.437,7	1.200
D6	D406-70	48.088,6	400	120	0,7	6	280	1.680	201.972,12	2.019,7	6.059,2	1.260
B5	B406-60	44.651,41	400	112	0,6	6	240	1.440	160.745,076	1.607,5	4.822,4	1.080
A35	A404-50	25.969,87	400	65	0,5	4	200	800	51.939,74	519,4	1.558,2	600

Existen varios tipos de ordenanzas del Pous en el sector de intervención, cada uno con diferentes características como dimensión de lote, COS en planta baja, altura de edificación.

Con el cálculo de hectáreas dentro de cada tipo de normativa, se obtiene los m<sup>2</sup> edificables en PB y el área útil, proyectando un total de edificabilidad la cual da un número de vivienda de 100 m<sup>2</sup> cada una. Suponiendo que exista 3 habitantes por vivienda se obtiene la población.

## Edificios Patrimoniales

Dentro de las edificaciones patrimoniales del sector de intervención se encuentran, 3 en la Av. 9 de Octubre y Av.

Cristóbal Colón, 2 en la Av. 10 de Agosto y Cristóbal Colón, 1 en la calle General Vicente Aguirre y Av. 10 de Agosto y 1 en la calle Bartolomé de las Casas y Av. 10 de Agosto. Estas edificaciones por ser edificios con

importancia arquitectónica dan identidad al sector y a la vez perseveran la historia de la ciudad. Estas edificaciones se encuentran en la actualidad utilizadas por comercio o embajadas.



1



2

## EDIFICACIONES PATRIMONIALES



Figura 109: Mapa de edificaciones patrimoniales



3



4



5



6



7



### e. Espacio Público y Áreas Verdes

#### Plazas y Parques

El Parque lineal de la Av. Mariana de Jesús es uno de los espacios públicos identificados dentro del sector de intervención. Este, a su vez forma parte de la Red Verde Urbana del Distrito Metropolitano Quito. A pesar de su localización, no es utilizado como sitio de permanencia, ya que se lo utiliza como un espacio de paso.

Existe dos espacios públicos que se encuentran en el entorno del sector de intervención con un radio de influencia de 900 metros. Estos son; el parque de la Circasiana en la Av. 10 de Agosto y Av. Cristóbal Colón, y el parque de la EPMAPS ubicada en la Av. Mariana de Jesús y Calle Alemania. Si tomamos un radio de influencia de 1000 metros podemos encontrar al Parque la Carolina en el este y al oeste el Parque de la Mujer.

El intercambiador de la Av. Eloy Alfaro, Av. Orellana y Av. 10 de Agosto, actualmente genera espacios residuales, los mismos que crean barreras arquitectónicas para la movilidad peatonal. Este espacio a pesar de tener mobiliario urbano no crea un ambiente confortable para las personas, ya que no está diseñado específicamente para la necesidad de los ciudadanos.

#### MAPA DE ESPACIOS PÚBLICOS Y ÁREAS VERDES



Figura 110: Mapa de espacios públicos y áreas verdes



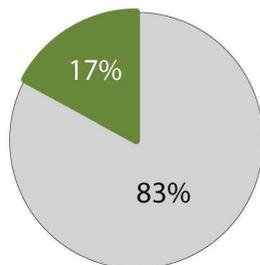
## Aceras

Dentro de los espacios públicos también se clasifican a las aceras, las mismas que dentro del sector de intervención varían de tamaño con dimensiones desde 2 hasta 4 metros de ancho. La mayoría de las aceras existentes no están en buenas condiciones, es decir, la pavimentación está deteriorada y no brinda un espacio continuo con accesibilidad universal (discapacitados). Esta es una de las razones por las que el peatón ha ido perdiendo su protagonismo dentro de la ciudad.

Este espacio (aceras) que debía ser de esparcimiento, relación y comunicación social, se convirtió en espacios degradados, sin permitir la apropiación de los ciudadanos, ya que ahora la movilidad peatonal ha pasado a ser una necesidad más que un privilegio.

El 17% del área del sector equivale a las aceras mientras que el 83% del área total pertenece a los espacios edificados y privados, sin tomar en cuenta a las calzadas. Esto nos demuestra que el espacio público dentro del sector de intervención no es un elemento primordial en su estructura urbana.

### RELACIÓN ESPACIO PÚBLICO ESPACIO PRIVADO



### MAPA DE RELACIÓN ESPACIO PÚBLICO / EDIFICACIÓN & ESPACIO PRIVADO

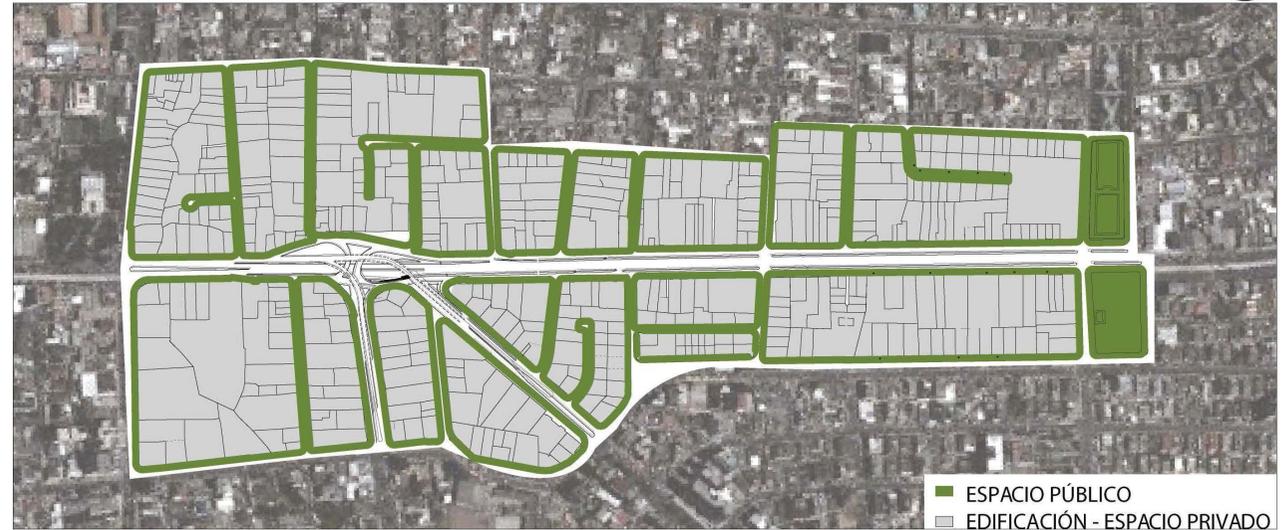


Figura 111: Mapa de relación espacio público / espacio edificado & espacio privado

### MAPA DE DIMENSIONAMIENTO DE LAS ACERAS

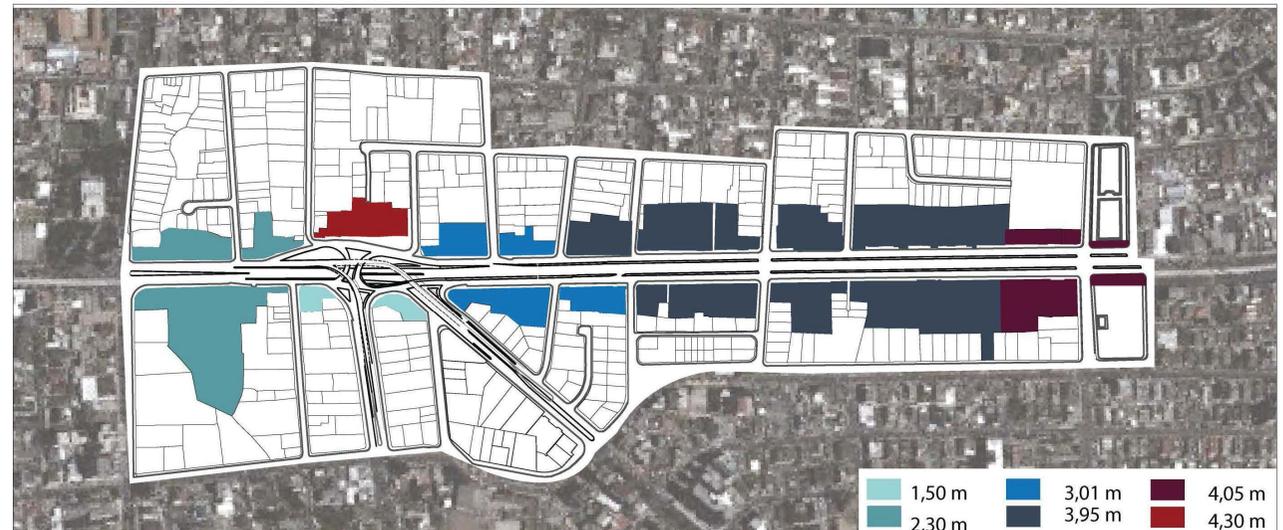


Figura 112: Mapa de dimensionamiento de las aceras

## EQUIPAMIENTOS ACTUALES DENTRO DEL SECTOR DE INTERVENCIÓN

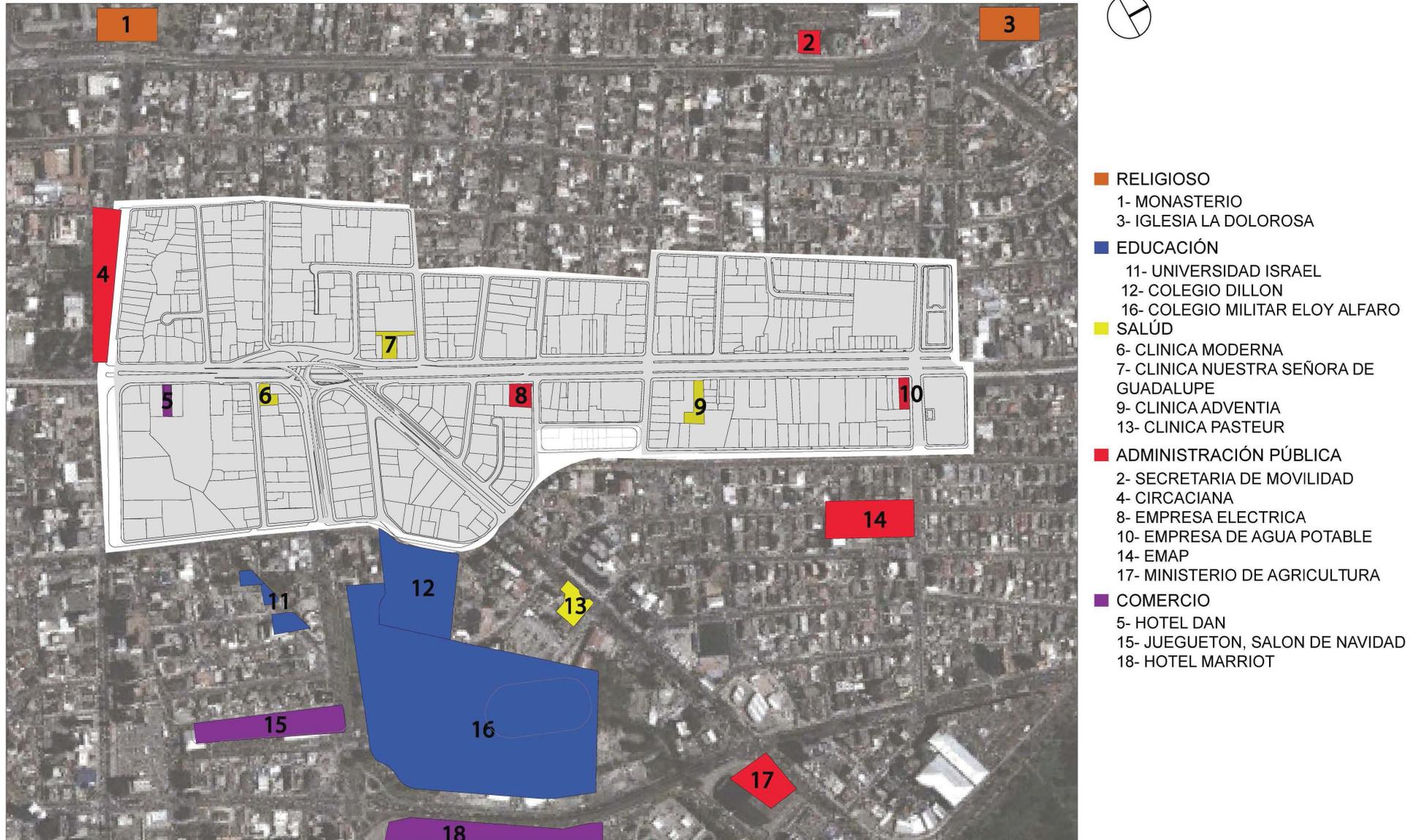


Figura 114: Mapa de equipamientos dentro de la zona de estudio

#### f. Equipamientos

Dentro del sector de intervención existen varios equipamientos de salud. Clínica Moderna, Clínica Nuestra Señora de Guadalupe y Clínica Adventia. Entre los equipamientos de Administración Pública relacionados directamente a la Av. 10 de Agosto está la Empresa Eléctrica y La Empresa de Agua Potable.

Partiendo de la propuesta del Plan De Ordenamiento Territorial desarrollado por el Taller Arquitectónico del Noveno Semestre del 2012, se ha planteado varios equipamientos que causan un impacto no solo dentro del sector de intervención, sino dentro de la ciudad.

Estos equipamientos se los estableció a partir de la creación de núcleos estratégicos que retomaban

características específicas de los sectores planteados. Dentro del análisis detallado de las zonas estos núcleos forman un radio de influencia que permite la creación de varios equipamientos que cumplen con características específicas. Dentro de la zona de intervención está planteado una Mediateca, un Centro Cultural de Promoción Popular, y un Centro de Enseñanza Ambiental.

#### PROYECTOS DE EQUIPAMIENTO PLANTEADO POR EL NOVENO SEMESTRE DE ARQUITECTURA 2012, EN LA ZONA DE ESTUDIO



Figura 113: Mapa de equipamientos propuestos en POT 2012

CENTRO CULTURAL DE  
PROMOCIÓN POPULAR

### 3.4. Desarrollo Ambiental

Según se refleja en el Estudio de Viabilidad Socio Económica en la ciudad de Quito el tráfico vehicular es el responsable del 65% de las emisiones de óxidos de nitrógeno (NOx), el 28% de las emisiones de compuestos orgánicos volátiles (COV), el 98% de las emisiones de monóxido de carbono (CO), el 44% de las emisiones de dióxido de azufre (SO2) y el 15% de las particular de material de tamaño inferior a 10 micras. Siendo los vehículos uno de los mayores contaminantes dentro del DMQ.



Figura 115: Fotografía de la contaminación vehicular de Quito  
Tomado de: (DOMINGO 11 DE AGOSTO 2013) <http://www.elcomercio.com/sociedad/quitenoe>  
(LUNES 18 DE NOVIEMBRE 2013) <http://www.autocentre.ua/news/service/46816.f>

### 3.5. Desarrollo Social

Se puede notar que faltan espacios que permitan la interacción social e integración ciudadana, lo cual genera escasas en el sentido de pertenencia. Se necesita del espacio físico el cual permite satisfacer las necesidades de los usuarios.

De acuerdo al Plan de Desarrollo 2012-2022 de Distrito Metropolitano de Quito, la violencia y la criminalidad, son los principales factores que afectan la seguridad ciudadana en la ciudad. La victimización en el DMQ, es decir, robo a personas por medios violentos, físicos o psicológicos (asaltos), tiene lugar en los espacios públicos. El 67,7% en la calle o vía, el 10,9% en el transporte público y el 2,5% en parques. En cuanto a la ubicación geográfica, los asaltos y robos tuvieron lugar principalmente en el hipercentro de la ciudad, es decir, relacionados con el sector de intervención.



Figura 116: Fotografía del Parque Lineal de la Mariana de Jesús

### 3.6. Desarrollo Económico

El modelo de crecimiento de Quito da importancia a la reproducción del capital, reemplazando a la satisfacción de las necesidades de los usuarios. Esto a su vez no permite el construir la ciudad.

Basándonos en la percepción del flujo nocturno dentro del sector se puede decir que el sector de intervención tiene movimiento (en cuanto a actividades) desde las 7:00 hasta las 19:00 o 20:00 horas, con el cierre de los establecimientos. A partir de este horario el sector se vuelve un espacio desolado y sin ningún tipo de actividad, es decir, no existe actividad nocturna, al igual que muchos otros lugares de la ciudad de Quito.

### 3.7. Desarrollo Cultural

Tomando en cuenta a la cultura desde una perspectiva ligada a la promoción de las artes, se puede decir que dentro del sector de intervención no existe ningún espacio que se encargue de incentivar la misma.

Y planteándola como la generación de métodos de construcción cultural e intercultural, se llega a la conclusión que no existen espacios que permitan este desarrollo.

Los equipamientos propuestos que se implementarán dentro del sector de intervención, no solo mejorarán la imagen urbana, sino que ayudarán al desarrollo social de Quito.



Figura 118: Fotografía de la contaminación vehicular de Quito Tomado de: (MIÉRCOLES 6 DE NOVIEMBRE 2013)  
<http://www.ecuador-turistico.com/2012/11/programacion-de-las-fiestas-de-quito-2012.html>

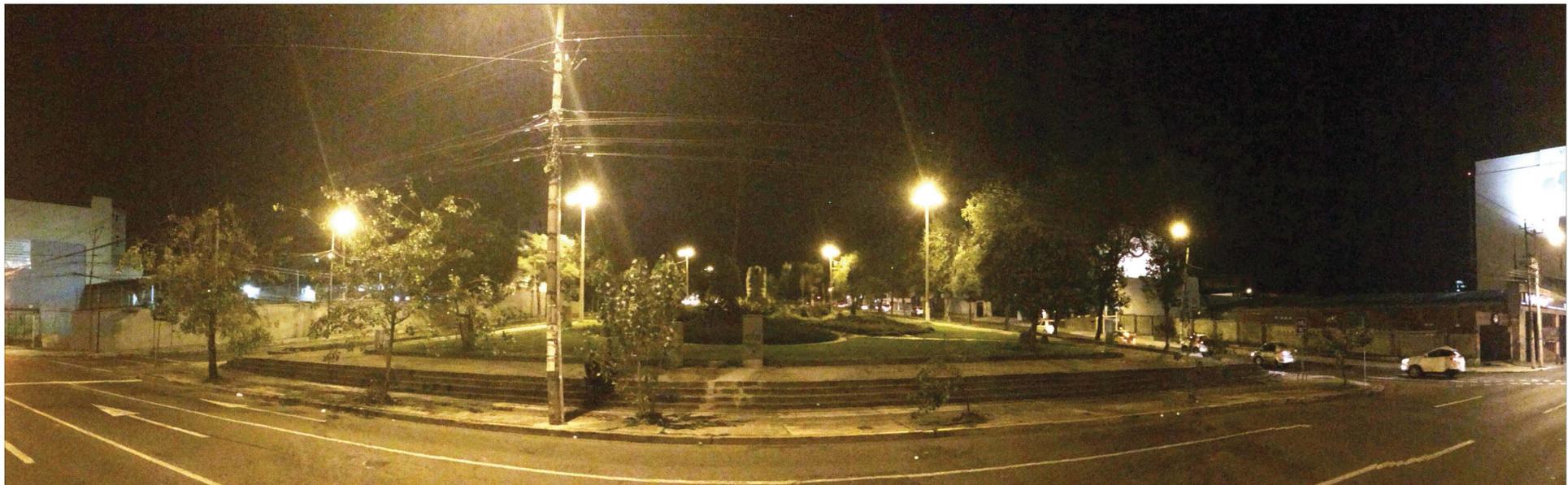


Figura 117: Fotografía nocturna del espacio público en la Av. Mariana de Jesús

#### 4. Análisis integral de los resultados de diagnóstico.

Con el objetivo de realizar una lectura integral de los resultados del diagnóstico y caracterizar adecuadamente la problemática del sector al que debe responder la propuesta de rehabilitación, se utilizó la metodología del problema central, y las causas y efectos que esta genera.

Como resultado del ejercicio, el problema central del sector Av. 10 de Agosto entre la Av. Cristóbal Colón y Av. Mariana de Jesús se formulo de la siguiente manera:



Figura 119: Fotografías de espacios existentes en el sector de estudio



Figura 120: Fotografías de espacios existentes en el sector de estudio



#### 4.1. PROBLEMA CENTRAL

“El sector de intervención (Av. Cristóbal Colón - Av. Mariana de Jesús), a pesar de tener una localización privilegiada, cercana al centro financiero, comercial y de servicios más importante de la ciudad y por ende a una zona de altísima rentabilidad, se encuentra degradado tanto en la imagen urbana como en espacios públicos, uso y ocupación de suelo y edificaciones de las manzanas frentistas a la Av. 10 de Agosto.”



#### a. Causas y efectos del problema central

Se identificaron causas y efectos que inciden en el problema central y se presentan a continuación:

- El sobredimensionamiento de algunas manzanas y el trazado vial discontinuo, no permiten la permeabilidad hacia la Av. 10 de Agosto, por ende no se integra el eje con las manzanas aledañas.
- La incorporación del sistema de Trolebús con un carril exclusivo eliminó los espacios de parqueos en la avenida y caracterizó a la avenida como eje de paso en sentido norte-sur.
- La movilidad actual esta pensada para el vehículo, y no para los peatones, lo que se manifiesta en el dimensionamiento insuficiente de las aceras y en las distancias entre las paradas del trolebús, y a su vez el diseño y mantenimiento en los que estos se encuentran, lo cual genera dificultades para el usuario.
- La geometría inapropiada de los lotes, el fraccionamiento más allá de lo estipulado en la norma y las proporciones irregulares de las manzanas ocasionadas por el trazado de las avenidas, dificultan la implantación de edificaciones que brinden el confort necesario para habitar.
- El intercambiador vial entre la Av. 10 de Agosto, la Av. Eloy Alfaro y la Av. Orellana genera una barrera visual que separa la avenida, interrumpe la fluidez de la movilidad peatonal y produce espacios verdes residuales inaccesibles y desarticulados de la red de espacios públicos.
- Los usos de suelo están dominados por el comercio especializado de la rama automotriz y no representan una oferta variada de bienes y servicios de diferente tipo, las edificaciones y negocios se caracterizan por un descuido generalizado lo que disminuye el desarrollo social y económico de la zona.
- La gran mayoría de las edificaciones (72%) no aprovechan el máximo de los coeficientes de ocupación del suelo y no superan los 3 pisos, pudiendo utilizar el crecimiento vertical con mayor proporción que el horizontal.
- La normativa vigente genera un corredor vial y de espacio público muy estrecho, aislado del corazón de manzana y con pocas posibilidades de incorporar espacios de permanencia, áreas verdes, arborización y vegetación ornamental, incapaz de generar ritmo ni dinamismo a los recorridos peatonales del sitio de intervención.
- El diseño del espacio público y mobiliario urbano de las aceras es disfuncional y no muestra unidad formal y estética, lo cual influye de manera negativa en el confort y en la imagen urbana, y dificulta que los ciudadanos se apropien del espacio público, no solo por la inseguridad que estos espacios generan sino por no satisfacer las necesidades de los ciudadanos.
- El sector no dispone de equipamientos de escala de ciudad que podrían atraer un mayor número de personas y aumentar la presencia de usuarios diurnos.
- Predomina una contaminación ambiental y auditiva causada por el tráfico vehicular y el transporte público convencional, completado por la contaminación visual por el mal mantenimiento abandono puntual de las edificaciones.
- La falta de actividades culturales y en horarios nocturnos transforma al sector en una zona desolada y sin ningún tipo de movimiento a determinadas horas de la noche.
- El descuido de las edificaciones, la disfuncionalidad del espacio público, la contaminación ambiental y la imagen negativa del sector han ocasionado una pérdida poblacional en el sector lo que provoca carencia del sentido de pertenencia, interacción e integración social, convirtiéndola en una zona de paso.

Espacios Públicos deteriorados en el sector de intervención



El las fotografías se puede observar el estado actual del sector de intervención, se tomó algunos espacios deteriorados como por ejemplo espacios internos de los intercambiadores como lugares desolados, algunas aceras que tiene una distancia menores a 1 metros, casi sin permitir la circulación peatonal, y el estado actual de las aceras que se ve claramente la falta de mantenimiento y la basura existente.

2



1



3



4

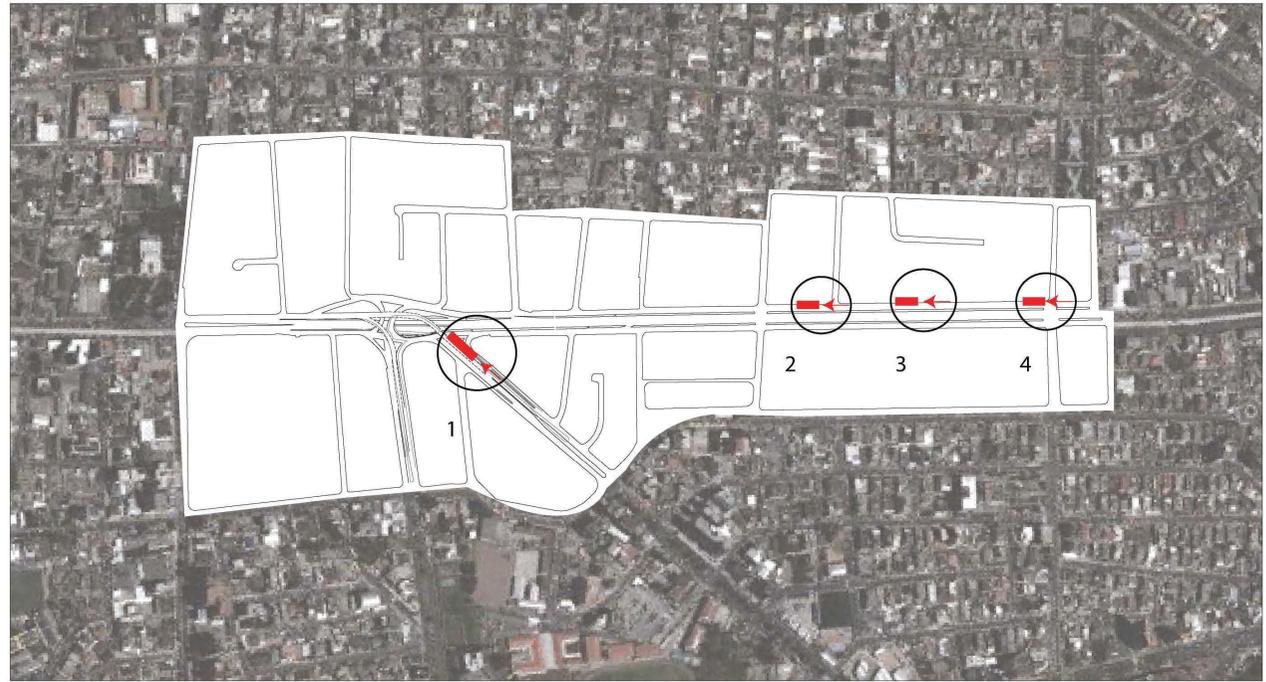
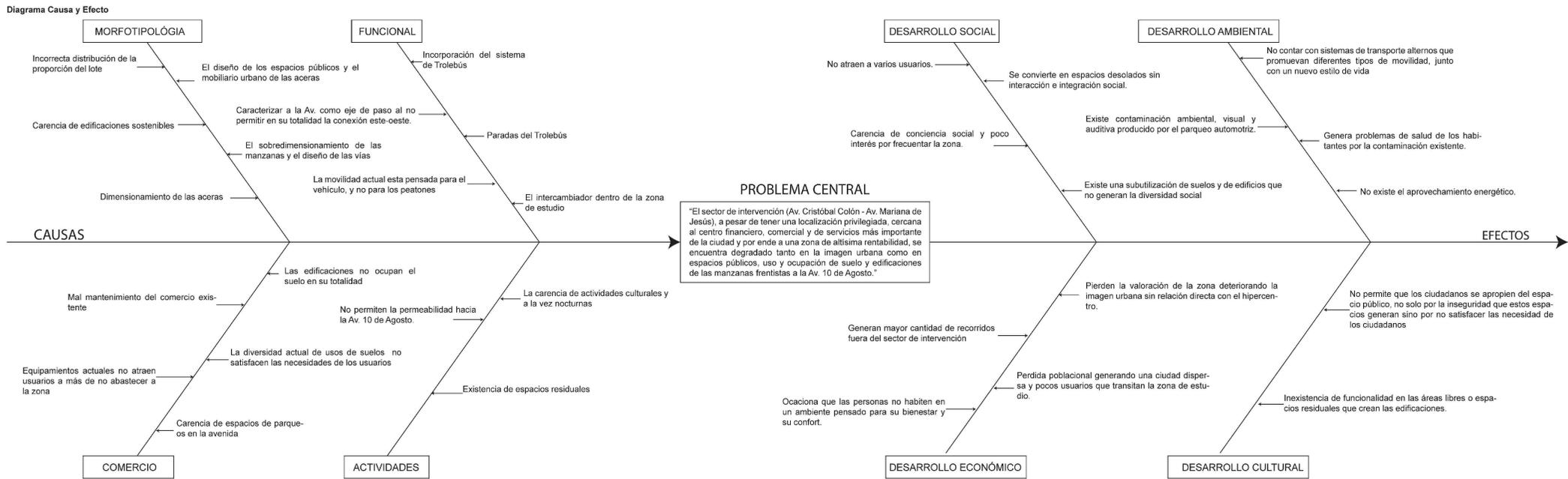


Figura 121: Esquema de espacios públicos dentro del sector de intervención con mal mantenimiento



## 5.Marco Teórico

### 5.1. Espacio Público

#### i.¿Qué se entiende por Espacio Público?

El espacio público se define como el lugar con libre acceso que promueve la interacción social (paseo y encuentro social, expresión colectiva y diversidad social) y el sentido de comunidad (diversidad social y cultural). Todo lugar que permite una apropiación progresiva de personas se lo denomina como espacio público. Dentro de estos espacios se incrementa el desarrollo de la imaginación y creatividad de las personas.

Espacios público son los lugares que expresan la identidad, la relación y la historia de una ciudad. Es un elemento que articula los espacios privados, y define las jerarquías de usos y usuarios, asigna significados y símbolos, generar valor económico y factor productivo, es un ámbito de interacción social donde se manifiestan valores compartidos, identidades, culturas, conforman colectivos y sociedades, demuestran inclusión y exclusión y manifiestan las relaciones de poder.

Se observa (en las figura119 y 120) proyectos en España y en Eslovenia, ganadores del premio europeo del espacio público urbano 2012, para tener una propuesta de espacio público que describa sus características.

### GANADORES DEL PREMIO EUROPEO DEL ESPACIOS PÚBLICO URBANO 2012



Figura 122: Renovación de las orillas del río Ljubljana, Eslovenia, 2011

Tomado de: (VIERNES 8 DE NOVIEMBRE 2013) <http://www.publicspace.org/es/obras/g072-preureditve-nabrezij-in-mostovi-na-ljubljani/prize:20>

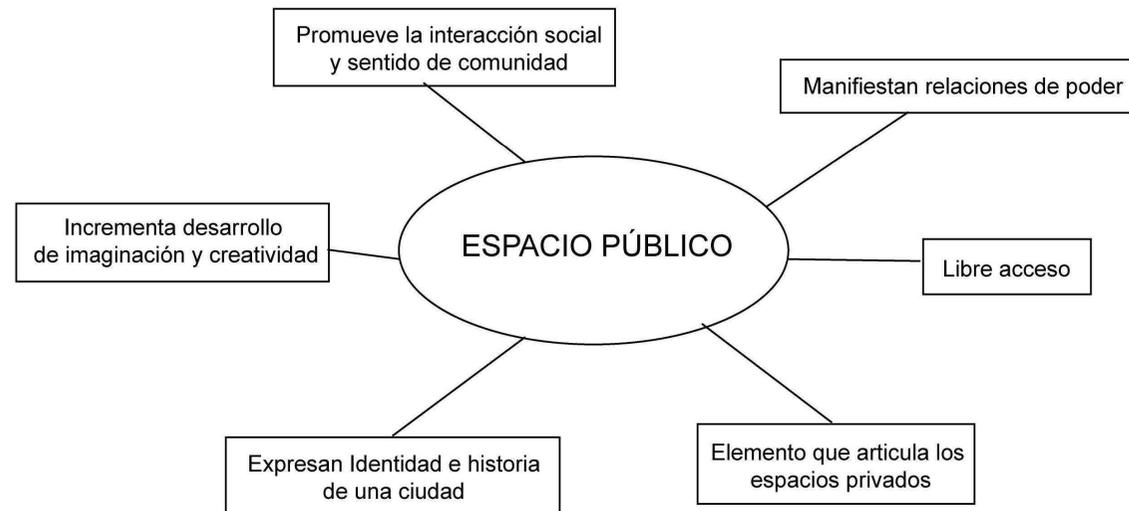


Figura 123: Arranjament dels cims del Turó de la Rovira, España, 2011

Tomado de: (VIERNES 8 DE NOVIEMBRE 2013) <http://www.publicspace.org/es/obras/g320-arranjament-dels-cims-del-turo-de-la-rovira/prize:201>

## ii. ¿Cuál es el rol del Espacio Público?

El rol del espacio público que se diseña es aquel que define el progreso de la ciudadanía, no solo por tener una relación directa con el desarrollo de la ciudad, sino por ser un elemento que proporciona sentido a la vida urbana. En este todas las personas disfrutan no solo de la infraestructura espacial, sino de la experiencia que esta les genera.

Los espacios públicos generan nuevas centralidades, permitiendo el incremento de habitantes que valoren el espacio del que forman parte.

Según el plan de desarrollo local 2012-2022 plantea que los espacios públicos, tiene carácter ambiental, socio-cultural y funcional, formando parte de la movilidad, deporte, recreación, cultura, etc. El mismo que forma parte de la infraestructura y espacio que permite las actividades de la ciudadanía, brindando bienestar a la población e incentivando a prácticas sociales.

## iii. ¿Cómo se evalúa el Espacio Público?

El uso social en cuanto a la intensidad y cantidad de relaciones sociales, es uno de los aspectos que evalúa o define la calidad de los espacios públicos. A la vez facilita la expresión e integración cultural por la capacidad de acoger y mezclar distintos grupos y comportamientos sociales.

Es decir, el número de habitantes que utilicen el espacio público es el factor que determina si el espacio público satisface al ciudadano.

## iv. Componentes del Espacio Público.

- El espacio público se compone de espacios profanos y espacios sagrados.

### Los espacios profanos

Se caracterizan por el libre acceso (espacios abiertos) y por ser escenarios de intensa actividad social. Estos espacios son avenidas, calles, caminos, escalinatas, alamedas, plazas, plazoletas, parques, puentes, bordes de río, mobiliario urbano, publicidad exterior, y áreas verde.

### Los espacios sagrados

Confiere la identidad al territorio como parte de la memoria colectiva, estos espacios son de acceso permitido y generalmente construido, estos espacios son las edificaciones públicas, templos, fachadas, techos, edificios patrimoniales y áreas naturales de protección.

Ambos espacios conforman el espacio estructurante de la ciudad, que es por excelencia, espacio perenne (mantiene los hitos y elementos que identifican a la ciudad y su cultura).

### Espacio de Transición



Figura 124: Gente en la calle de New York, EEUU  
Tomado de: (VIERNES 8 DE NOVIEMBRE 2013)  
<http://www.wallsave.com/wallpaper/1366x768/new-york-street-people-skyscrapers-city-cities-photo-design-725375.html>

- Dentro de los espacios públicos deben existir diferentes actividades las cuales son desarrolladas por los ciudadanos. Estas actividades tienen sus propios espacios.

Existen espacio de permanencia y espacios de transición.

### Los espacios de transición

Son aquellos que funcionan como articuladores de las áreas urbanas, recorridos entre las áreas comerciales y residenciales formales, entre los equipamientos culturales y sociales y las zonas conflictivas. Estos espacios son los recorridos o caminos situados en espacios privados y públicos.

### Los espacios de permanencia

Son los espacios que generan un proceso de estadía en sector. Estos espacios deben brindar el descanso y esparcimiento necesario, a más de brindar el confort de los ciudadanos.

### Espacio de Permanencia



Figura 125: Central Park, New York, EEUU  
Tomado de: (VIERNES 8 DE NOVIEMBRE 2013)  
[http://nyintl.net/story/privately\\_owned\\_public\\_spaces\\_nyc](http://nyintl.net/story/privately_owned_public_spaces_nyc)

## 5.2. Mezcla de Uso de Suelos

### i. Ciudad Tradicional

La ciudad tradicional se caracterizaba por la mezcla de usos, es decir existió una mezcla en cuanto al trabajo a escala general y el proceso de industrialización. Fábricas y viviendas comparte el mismo suelo lo cual ocasionó problemas de salubridad, higiene y densificación.

Existió crecimiento excesivo de la población sin planificar previamente, que generó la propagación de enfermedades infecto-contagiosas y parcelamiento sin infraestructura ni condiciones de asolamiento ni ventilación.

Se organizó en función de tres elementos esenciales: las plazas, los solares y las calles, generando una ciudad

con un entramado rígidamente estructurado, la cual a pesar de ser monótono, tiene capacidad de expansión del tejido sin mayores conflictos.

### ii. Carta de Atenas 1931

La Carta de Atenas habla de la ciudad como territorio masivamente construido, en el cual enfoca la necesidad de incorporar espacios urbanos a la evaluación ambiental y al campo del desarrollo sostenible, también plantea la separación funcional del uso de suelo, separando unos espacios de otros. Colocando las edificaciones en zonas verdes. Se estableció en la conservación del patrimonio histórico. Se rigió por la escala del hombre para dar las dimensiones de todo los elementos dentro de la planificación urbana. Se enfocan en 4 claves del urbanismo las cuales contiene determinas funciones, estas son: habitar, trabajar, recrearse, circular. Se tomara al habitar o viviendas como el centro del diseño urbano o como el punto de unión de todas las demás funciones.

Se toma un elemento fundamental dentro del urbanismo, la altura, el cual dará solución a la circulación moderna y al esparcimiento mediante la recuperación de los terrenos libres y los espacios útiles.

Genera la necesidad de realizar varios desplazamientos durante el día para realizar las actividades de la vida diaria.



Figura 126: Fotografía antigua de Londres  
Tomado de: (LUNES, 18 DE NOVIEMBRE 2013) [http://commons.wikimedia.org/wiki/File:Mulberry\\_Street\\_NYC\\_c1900\\_LOC\\_3g04637u\\_edit.jpg](http://commons.wikimedia.org/wiki/File:Mulberry_Street_NYC_c1900_LOC_3g04637u_edit.jpg)

En cuanto a las funciones básicas que se plantearon:

### 1) Habitar

- Las condiciones de habitabilidad eran nefastas como falta de espacio atribuido a la habitación, falta de superficies verdes y falta de mantenimiento de los edificios.

- El crecimiento de la ciudad devora paulatinamente las áreas verdes y las habitaciones están repartidas en forma contradictoria a las condiciones de higiene.

- El área habitacional debe tener ventajas en el espacio urbano, sacando partido de la topografía, a las áreas verdes, el clima y disponiendo del asoleamiento más favorable.

- Prohibido construir viviendas a lo largo de las vías de comunicación.

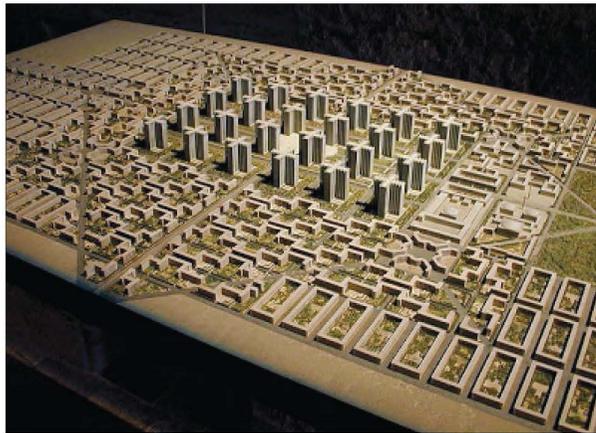


Figura 127: Ciudad radiante, Le Corbusier, Carta de Atenas, 1931  
Tomado de: (VIERNES 8 DE NOVIEMBRE 2013)  
<http://desaprendiendoarquitectura.blogspot.com/2013/01/la-carta-de-atenas-le-corbusier.html>

Mínimo de horas de asoleamiento para cada vivienda y tomando en cuenta la tecnología y producción de materiales para edificaciones altas que colocadas a gran distancia permiten amplias áreas verdes.

### 2) Trabajo

- Relación entre habitación y trabajo, crea recorridos conflictivos y desmesurado.

- Las distancias entre sitios de trabajo y zonas de habitación sean mínimas.

- Sectores industriales deben separarse de los sectores de habitación mediante las zonas verdes.

- Que las zonas industriales queden cerca al ferrocarril, al canal y al camino.



Figura 128: Valencia, 1931 Interior de la Tabacalera  
Tomado de: (VIERNES 8 DE NOVIEMBRE 2013) , Rafael Solaz,  
[http://valenciablancoynegro.blogspot.com/2011\\_11\\_01\\_archive.html](http://valenciablancoynegro.blogspot.com/2011_11_01_archive.html)

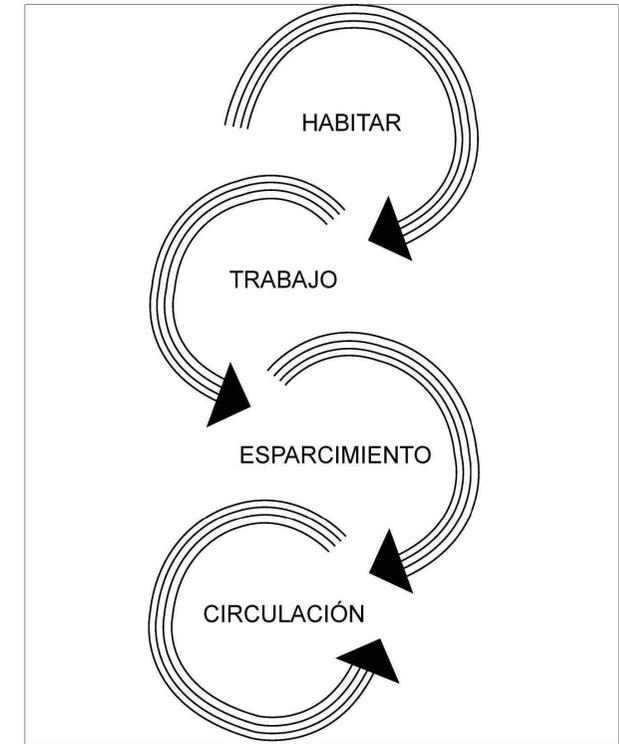


Figura 129: Funciones básicas en carta de atenas

### 3) Esparcimiento

- Todo barrio debe disponer de una superficie verde para el desarrollo racional de los juegos y deportes de los niños, adolescentes y adultos.

- Que las horas libres semanales se pasen en lugares como los parques, bosques, campos de deportes o estadios.

- Siempre tener en cuenta elementos como ríos, bosques, colinas, cerros, valles y lagos.



Figura 130: Plazas despues de su división, La ribera, 1960  
 Tomado de: (VIERNES 8 DE NOVIEMBRE 2013)  
[http://www.scielo.org.co/scielo.php?pid=S1657-97632009000100005&script=sci\\_arttext](http://www.scielo.org.co/scielo.php?pid=S1657-97632009000100005&script=sci_arttext)

#### 4) Circulación

- Las grandes vías de comunicación existen desde la edad media por lo cual el ancho de las calles es insuficiente.
- Las vías de circulación deben ser clasificadas según la función de los vehículos y de su velocidad.
- Cruces con mayor uso serán convertidos de circulación a nivel por cambios de niveles.
- Que el peatón pueda seguir caminos distintos del automóvil.
- Que las calles sean diferenciadas según sus destinos, es decir calles de habitación, de paseo, de transito y de vías principales.

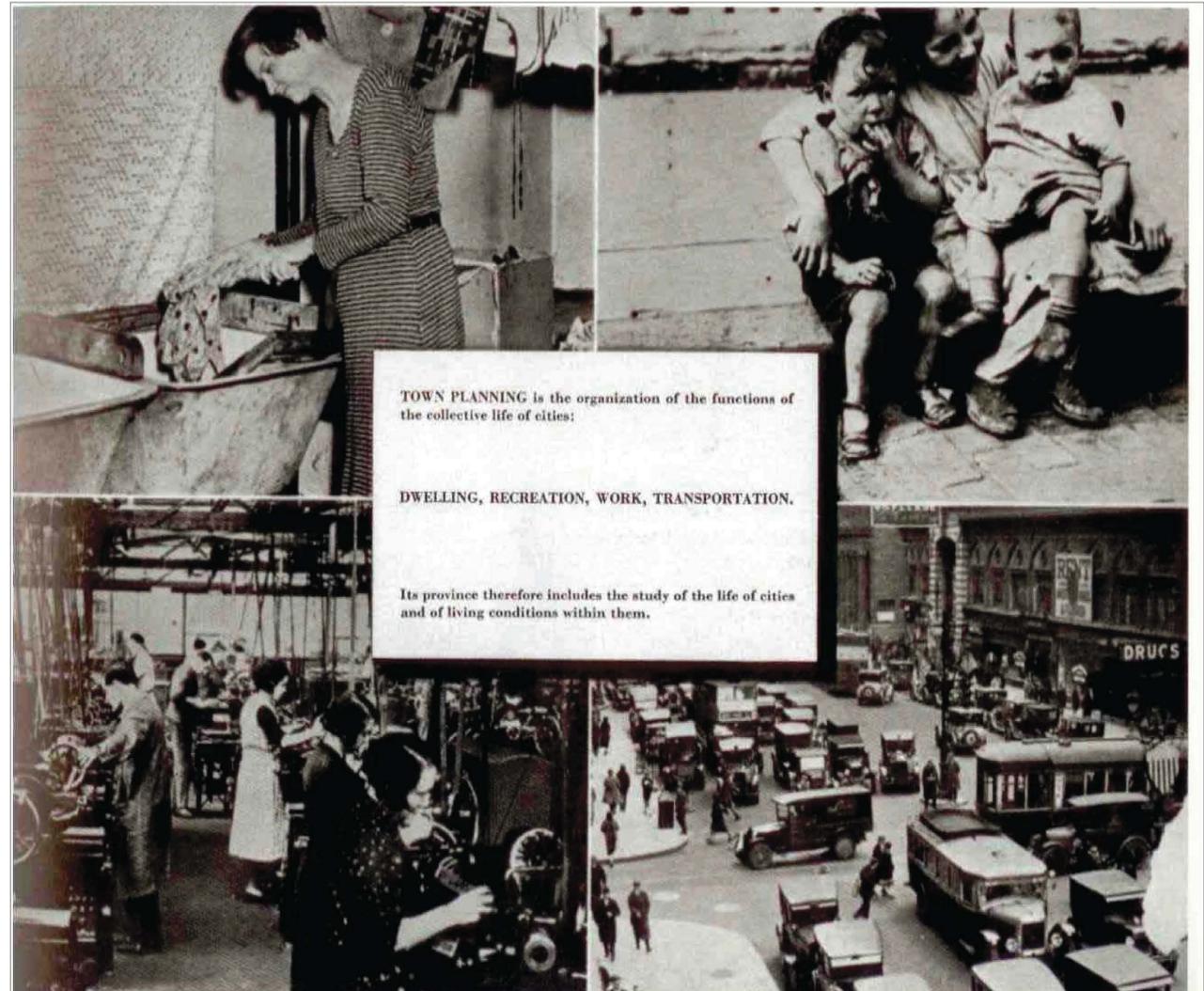


Figura 131: Carta de Atenas según José Luis Sert  
 Tomado de: (VIERNES 8 DE NOVIEMBRE 2013) [http://urbanismouz.blogspot.com/2011/02/can-our-cities-survive-la-carta-de\\_28.html](http://urbanismouz.blogspot.com/2011/02/can-our-cities-survive-la-carta-de_28.html)

### iii. Ciudad Moderna

La ciudad moderna, o la planificación del urbanismo moderno tiene un concepto central que es la zonificación. Se construyen ciudades, las cuales los diferentes usos, diferentes funciones urbanas estén separadas en espacios distintos. Es una ciudad segregada según los usos y funciones urbanas. La zonificación por su sólida estructura otorga validez y jerarquía para la mediación de conflictos urbanos. Y a la vez, aparece para interceder en la salubridad urbana población que existía.

La zonificación tuvo una relación directa con la movilidad y el tránsito en el cual el volumen y la densidad de los edificios dependían de la capacidad de las calles.

Un ejemplo primordial es el Plan Urbanista Chandigarh de Le Corbusier el cual hace una analogía de Chandigarh con el cuerpo humano: la cabeza es el Capitolio (Sector 1); el corazón el Área Central (Sector 17); los pulmones eran el Valles del Placer, los parques y áreas verdes; el cerebro, las universidades y escuelas; el sistema circulatorio eran las vías 7Vs (vías organizadas jerárquicamente de acuerdo a la intensidad de flujo vehicular que soportan) y el sistema digestivo, la industria.

#### Conclusión de uso de suelo

Al realizar el análisis de los tipos de usos de suelo existentes, se toma en cuenta que la clasificación de suelo es importante pero que se debe proponer pensando en la circulación peatonal, así plantear la unificación de usos de manera ordenada en la cual la distancia y la ubicación de cada uso permitirá un mejor desplazamiento de los ciudadanos y evitará conflictos de suelos dentro de la ciudad.

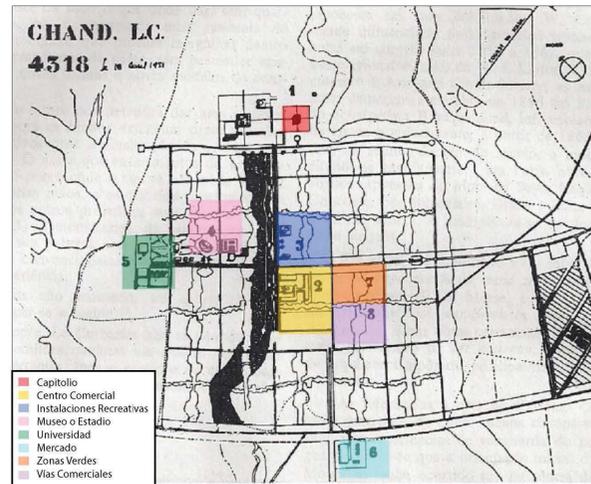


Figura 132: Zonificación Plan Urbanístico Chandigarh Le Corbusier  
Tomado de: (Lunes 18 DE DICIEMBRE 2013)  
<http://www.arquitetonico.ufsc.br/unidade-de-vizinhanca>



Figura 133: Implantación Plan Urbanístico Chandigarh Le Corbusier  
Tomado de: (Lunes 18 DE DICIEMBRE 2013)  
[http://arquitecturamashistoria.blogspot.com/2010\\_10\\_01\\_archive.html](http://arquitecturamashistoria.blogspot.com/2010_10_01_archive.html)

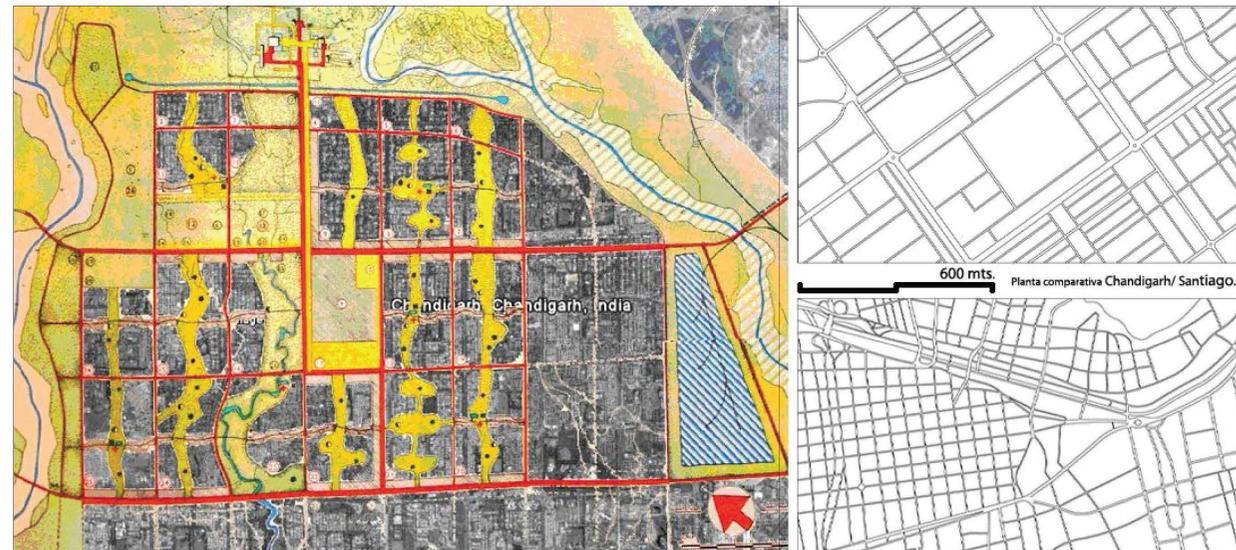


Figura 134: Plan Urbanístico Chandigarh Le Corbusier  
Tomado de: (LUNES 18 DE DICIEMBRE 2013) <http://www.plataformaurbana.cl/archive/2009/05/25/chandigarh-scanner-sorpresa/>

### 5.3. Hábitat Urbano de Calidad

#### i. Sustentabilidad Urbana

Se plantea como ecosistema urbano aquel que se enfoca en la categoría de sustentabilidad urbana, siendo este un sistema complejo que interactúa con múltiples procesos relacionados con flujos de energía y materiales. Se encuentran interrelacionados el microclima, la morfología y los espacios abiertos del medio urbano.

El objetivo general de un urbanismo sostenible es hacer compatible una buena calidad de vida urbana con un menor impacto negativo de los núcleos urbanos en la sostenibilidad global.

Uno de los elementos más importantes dentro de una planificación urbana es el analizar las alternativas existentes ya que muchas de estas pueden generar un proyecto de recuperación de zonas interiores en el entorno construido, de esta manera si disminuye el crecimiento y expansión urbana.

Se debe tener en cuenta que para reducir cargas energéticas referentes a la calefacción y refrigeración de los espacios interiores se debe pensar en la ubicación inteligente de los edificios (orientación de un edificio), la cual debe estar diseñada dependiendo a las necesidades reales de los futuros usuarios aprovechando el microclima local.

#### ii. Movilidad Urbana

En la actualidad el modo de transporte dominante es el vehículo privado, el cual ha causado inconvenientes con la

convivencia y el bienestar que serían el fondo de la calidad urbana. Se debe tener en cuenta que el tráfico crea congestión y contaminación, y que el vehículo privado ocupa la mayoría del espacio público de la ciudad.

La diversidad de usos en zonas urbanas garantizan reducir la autosuficiencia de los barrios, lo cual disminuye los viajes necesarios para enfrentar las actividades diarias. Esto a la vez una de las formas de frenar el masivo crecimiento de desplazamientos en vehículos privados.

El Plan Municipal de Movilidad Sostenible es la opción más adecuada de planteamiento dentro de una propuesta urbana ya que combina los diversos modos de transporte público con modos no motorizados. Lo que se debe conseguir es una ciudad de distancias cortas mediante medidas que generen proximidad como la mezcla de usos, la cual anima a evitar desplazamientos innecesarios. Y para ello la generación de espacios destinados a movilidad motorizada y no motorizada.

#### iii. Espacios Verdes en Zonas Urbanizadas

Se puede conseguir factores de habitabilidad basándose en las cualidades que nos brinda la naturaleza. Integrando la arquitectura y el urbanismo con la naturaleza. Es necesario la incorporación de espacios verdes al interior de las zonas urbanizadas ya que contribuirá las necesidades vitales de expansión de amplios grupos de la población. Una red de espacios verdes bien diseñados y conectados entre sí, reduce la contaminación, mejora el microclima urbano, crea zonas de vida natural con acceso a los habitantes de la ciudad, a más de mejorar el bienestar de los habitantes y prevenir del stress.

Se debe tomar en cuenta la relación del indicador de espacios abiertos o verde por habitante actual y futuro. Normas internacionales establecen un rango de 8 a 12,5m<sup>2</sup> de área verde por habitante como mínimo.

La incorporación de áreas verdes no solo mejora la salud física y mental como dicen los expertos de salud y planificación urbana del encuentro "Green Cities Healthy People. Planning Healthy Urban Spaces" realizado en Barcelona el 30 y 31 de Octubre del 2013, sino que permite actuar como efecto esponja dentro de la Av. 10 de Agosto.

Este efecto esponja actúa de la siguiente manera, la existencia de los árboles permite interceptar el agua caída y su infiltración en el terreno. De esta manera controla la erosión y a la vez disminuye la cantidad de agua que corre por las cuencas y pausa el flujo de agua después de producirse lluvias intensas.

Por esta razón los bosques absorben el 20% de agua lluvia. Además absorben cuatro veces más agua de lluvia que los suelos cubiertos por pastos y 18 veces más que el suelo desnudo. También previene inundaciones, amortiguan la lluvia y retienen el agua.

### Conclusión Hábitat Urbano de Calidad

Se propone que para un hábitat urbano de calidad (espacio donde los ciudadanos cumplan todas sus necesidades) se deben integrar la sustentabilidad urbana, la movilidad urbana y los espacios verdes en zonas urbanizadas, implementando cada una de las características planteadas.

## REFERENTES URBANOS

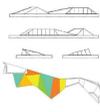
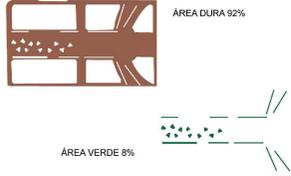
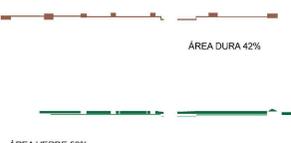
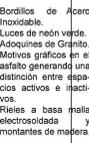
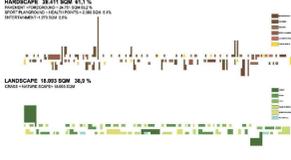
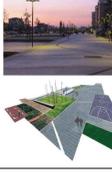
PROYECTO URBANO UBICACIÓN	DESCRIPCIÓN DEL PROYECTO	OBJETIVO	ESTRATEGIA	PLANTA ARQUITECTÓNICA	PORCENTAJE DE ÁREAS VERDES Y ÁREAS DURAS	MATERIALES	MOBILIARIO URBANO
<p>PLAZA DALI MADRID, ESPAÑA MANGADO ARQUITECTOS</p> <p>SUPERFICIE: 23090m<sup>2</sup></p>  	<p>La Plaza de Dali o Avenida de Felipe II, la cual a pesar de tener un gran valor en el contexto urbano del centro de Madrid es un espacio mal pavimentado y muy deficitario donde la estancia de los ciudadanos es incómoda. Uno de los problemas es el que generan los espacios de aparcamientos ocupados por los almacenes ya que no permiten la presencia de cualquier elemento arbolado.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>-Dotar de una significación formal acorde con su importancia como espacio público central en la ciudad.</li> <li>-Lograr un grado de confort que permita la apropiación y el uso por parte de los ciudadanos que hoy contemplan este sitio de una manera distante.</li> <li>-Generar una imagen unitaria para el conjunto.</li> <li>-Dotar al conjunto de áreas más razonables y ambientes más "particulares" que los ciudadanos pueden personalizar y ocupar.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>-La unidad viene representada por el nuevo pavimento.</li> <li>-Un pavimento "denso", construido en granito y fundición de bronce, que incorpora de manera profusa la manifestación escultórica elaborada por el escultor Francesc Torres.</li> <li>-Líneas luminosas de "leđa" que dotan al conjunto de un nuevo orden geométrico y de riqueza visual.</li> <li>-Superficies ajardinadas que, emergiendo e inclinándose desde el pavimento consiguen profundidad de tierra suficiente para contener vegetación y arbolado de hoja caduca así como mobiliario y bancos que hacen más fácil el poder "estar" y disfrutar del conjunto.</li> <li>-La luz como "material" de primer orden que ayuda a la nueva "configuración" propuesta es una constante.</li> </ul>	 	<p>ÁREA DURA 92%</p> <p>ÁREA VERDE 8%</p> 	<p>Pavimento construido en granito y fundición de bronce.</p> <p>Luminaria Led.</p> <p>Madera en mobiliario urbano.</p>  	 
<p>PRAGA BOULEVARD, COPENHAGEN, DENMARK KRISTINE JENSENS TEGNSTUE</p> <p>SUPERFICIE: 16.758m<sup>2</sup></p>  	<p>El intenso deseo por parte de los ciudadanos de aprovechar el espacio urbano dentro del sector y por tener características primordiales como: ser parte de la arteria principal de Copenhagen, y estar rodeada por uso de suelos residencial e industrial. Permitieron la planificación de este nuevo parque urbano y espacios de actividad como una área verde con un alto valor de utilidad para las personas de todas las edades.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>-Aprovechar el espacio urbano dentro del sector.</li> <li>-Crear un área verde con un alto valor de utilidad para las personas de todas las edades</li> <li>-Garantizar lugares para los deportes, el ocio y a la vez, actividades políticas y culturales.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>-Mediante las luminarias, los alamos y las sillas dan un sentido de unidad al boulevard.</li> <li>-Contraponen una sucesión de actividades frente a un paseo verde continuo.</li> <li>- Creación de espacios con características diferentes como la plaza, el jardín, el escenario, la pista, la jaula y el parque infantil.</li> <li>-Crean áreas activas e inactivas en cuanto a las zonas verdes.</li> </ul>		<p>ÁREA DURA 42%</p> <p>ÁREA VERDE 58%</p> 	<p>Bordillos de Acero Inoxidable.</p> <p>Luces de neón verde.</p> <p>Adoquines de Gránito.</p> <p>Motivos gráficos en el asfalto generando una distinción entre espacios activos e inactivos.</p> <p>Rieles a base thalla electropulidas y montantes de madera.</p>  	 
<p>PARQUE DE UN KILOMETRO, TIRANA, ALBANIA</p> <p>SUPERFICIE: 48.341m<sup>2</sup></p>  	<p>Antiguamente era una pista de aterrizaje de un kilómetro de largo por cincuenta de ancho. Durante el transcurso del tiempo se convirtió en una franja vacía de espacio público emergente que funcionaba como una frontera entre estratos sociales.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>-Dotar de identidad a la ciudad.</li> <li>-Desempeñar un papel principal como elemento estructurador del nuevo conjunto urbano.</li> <li>-Reiglar la complejidad fragmentarla del contexto.</li> <li>-Evidenciar la magnitud de un kilómetro originaria de la pista de aterrizaje existente.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>-Nuevo lugar de encuentro donde se mezclaran diferentes usos, edades y estratos sociales.</li> <li>-Recorrido lineal con variada sucesión de parcelas rectangulares que dan ritmo.</li> <li>-Cada parcela está destinada a un uso específico: deportes, ocio y cultura.</li> <li>-Estrategia de opciones cromáticas en el diseño de los jardines. Los cuales se componen por 3 sistemas temáticos.</li> </ul>		<p>HARDSCAPE 26.411 SQM 61.1%</p> <p>SOLOS VERDES 16.330 SQM 33.6%</p> <p>SOLOS PAVIMENTADOS 7.599 SQM 15.3%</p> <p>PROYECTADO POR MANGADO</p> <p>LANDSCAPE 18.899 SQM 39.1%</p> <p>SOLOS VERDES 18.899 SQM 39.1%</p> 	<p>Adoquín.</p> <p>Piso de Madera.</p> <p>Pavimento.</p>  	 

Tabla 6. Referentes

PLAZA DALÍ MADRID, ESPAÑA.  
MANGADO ARQUITECTOS.

SUPERFICIE: 23090m<sup>2</sup>



Se considera la luz como el material principal que da forma a la nueva configuración. A la vez, ayuda como un elemento que marca recorridos tanto para el peatón como para el vehículo.



## OBJETIVOS DEL PROYECTO

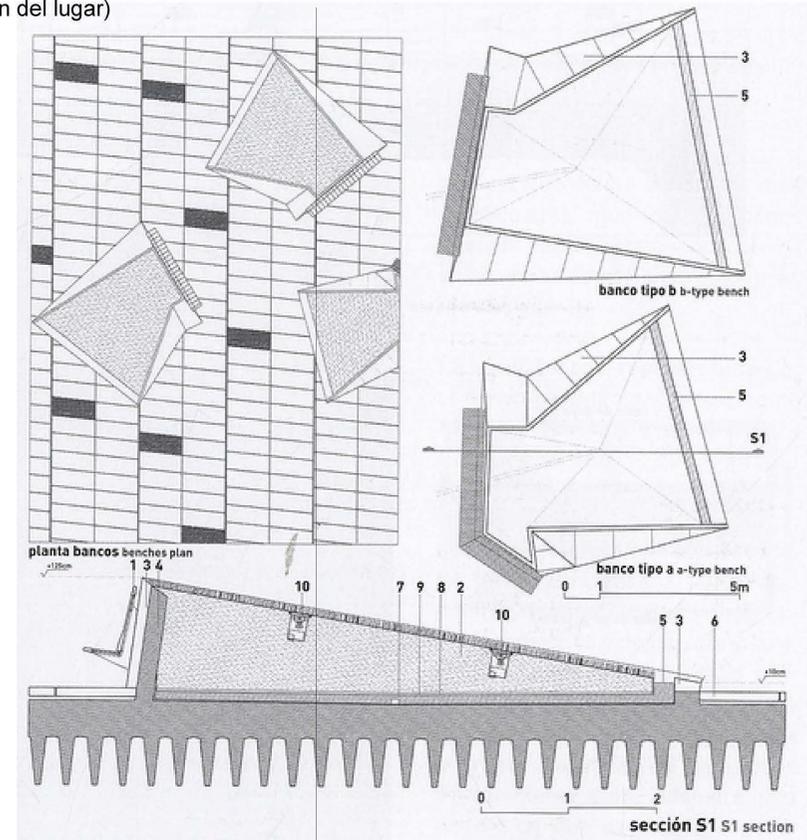
Repavimentación y reestructuración. (convertirlo en el espacio público central de la ciudad)  
Generar un nivel de confort. (que las personas se apropien del lugar)



Para crear una imagen unitaria se proponen elementos que mantienen una escala humana y que encuadran ciertas áreas que dan la percepción de una escala más razonable.



Se cambió los lugares de parqueo por espacios destinados para el peatón y las áreas verdes, dando mejor calidad al espacio público.





PRAGA BOULEVARD, COPENHAGEN, DENMARK  
KRISTINE JENSENS TEGNESTUE

SUPERFICIE: 16.758m2



ACTIVIDADES DENTRO DEL BOUELVAR.



En la remodelación del boulevard se contrapone una sucesión de actividades frente a un paseo verde continuo. La variedad y longitud tiene una unidad al introducirse elementos que se usan repetidamente.



ACTIVIDADES	PLANTA	FOTOS
<p>1) LA PLAZA. -UNIFICACIÓN DE TODOS LOS MATERIALES DEL PROYECTO. -SE PROPONE ESTRECHA ZONA DE CESPÉD.</p>		
<p>2) EL JARDIN. -CARACTERISTICAS DE UN OASIS -SE COMPONE DE 4 AREAS DE PLANTEACIÓN ELEVADAS.</p>		
<p>3) EL ESCENARIO. -TIENE AL REDEDOR DE 300m2 CON PLATAFORMA MOVIL Y UNA TRIBUNA. -EXISTE AL ESTE UN PEQUEÑO TEATRO CON GRADAS DE ACERO INOXIDABLE Y CÉSPED.</p>		
<p>4) LA PISTA. -2 LUGARES PARA ACTIVIDADES DEPORTIVAS DISTINTAS. - PISTA ASFALTADA DE 300m2</p>		
<p>5) LA JAULA. -FRENTE AL EDIFICIO CULTURA SE SITUA ZONA MULTIDEPORTE. - SUPERFICIE DE CAUCHO ROJO DE 300m2</p>		
<p>6) EL PARQUE INFANTIL. -CONSTRUIDO CON DIFERENTES SUPERFICIES. - TIENE DIFERENTES ALTURAS LAS QUE PERMITE VIGILAR A LOS NIÑOS DENTRO DE LA ZONA DE JUEGO.</p>		
<p>7) LA ZONA DE PATINAJE. -PISTA DE SKATE Y A LA VEZ UNA ZONA VERDES CON ARBOLES. - SU SUPERFICIE ES DE 850m2 .</p>		

### 5.4. Referentes Urbanos

PARQUE DE UN KILOMETRO, TIRANA, ALBANIA.  
 ATENASTUDIO  
 SUPERFICIE: 46.341m<sup>2</sup>



ANTES

DESPUES



MACRO\_URBAN SCALE

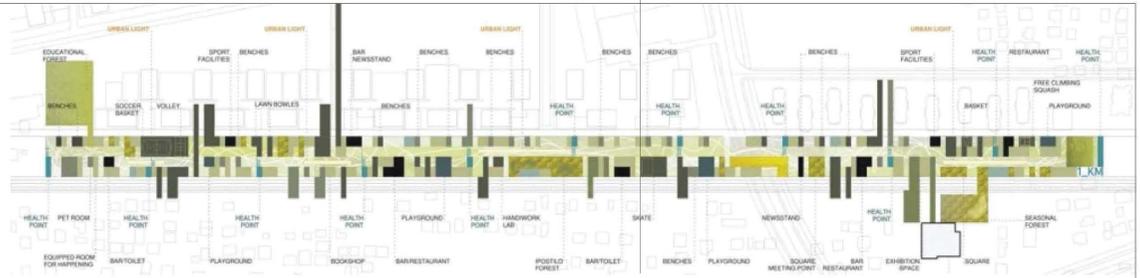


MICRO\_HUMAN SCALE

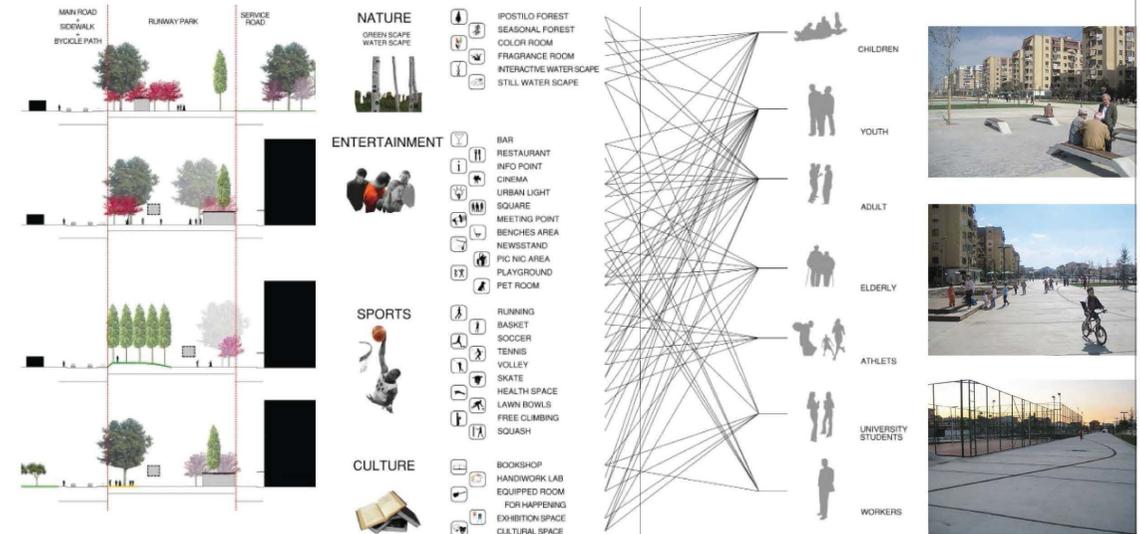
Trabaja con dos escalas:

1) LA ESCALA URBANA: En el que el ritmo de diferentes tipos de superficies y vegetación produce una imagen en la cual la estructura permite el arte gráfico dentro de este.

2) LA ESCALA HUMANA: En la cual el diseño de cada área es diferente de acuerdo a la función que se le plantea. El proceso es crear varios espacios con valores diferentes, manteniendo la comunicación y la percepción como una identidad dentro de toda la intervención.

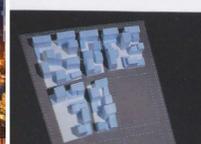
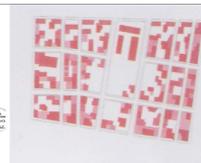
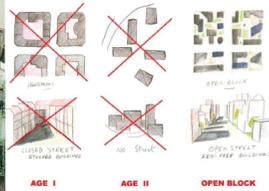
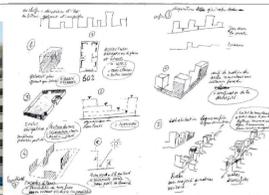


ES UN ESPACIO PÚBLICO QUE UNIFICA LOS FRAGMENTOS URBANOS QUE LO RODEAN LOS EXISTENTES Y LOS NUEVOS PLANTEAMIENTO.



Superficie construida: 337000 m2  
 Superficie construida PB: 12,5 hectareas  
 Densidad Promedia: 2,81  
 Vivienda: 67200 m2  
 Comercio: 36900 m2  
 Oficinas: 117800 m2  
 Facilidades: 5200 m2  
 Universidades: 110000 m2  
 Jardines públicos: 1,2 hectarias

**OPEN BLOCK**  
 PARIS, FRANCE  
 Atelier Christian de Portzamparc



Dentro del proyecto crea departamentos independientes, lo que permite que las calles se abran en el interior, de esta forma poder recorrer y disfrutar jardines dentro de las manzanas.  
 Los edificios laterales tiene una exposición solar directa, por su ubicación.  
 Existe un juego espacial en el interior con varias volumétricas y materiales que permiten tener nuevas perspectiva de los espacios.

Con su proyecto quiere que la ciudad sea capaz de combinar la grandeza con lo común mediante una ciudad que viva y que evolucione.

Abre la ciudad para unificar actividades varias como vivienda, oficinas, universidad.

Crea varias reglas las cuales tienes sus variaciones, a pesar de estar en un lugar con plan masivo estricto. Anivel de distrito, Portzamparc hace uso de un concepto que desarrolló durante los años 80 de "manzana abierta" junto con "calle abierta".



**OPEN BLOCK**

Existen varias reglas, las cuales combinan con arquitectura, con un determinado tipo de dimensionamiento que permite la variedad de actividades, vinculando el barrio con la ciudad de Paris.

Portzamparc asocio 2 principios opuestos, los cuales son la libertad de la volumetría de los bloques individuales y la rigidez de los vacios que generan los espacios público.  
 Con una metodología racional se han podido unificar estas dos principios como parte de la interacción de la arquitectura dentro del vecindario.

El objetivo es abrir la ciudad a la variedad, a lo desconocido y al futuro.

La forma de la ciudad no esta determinada por los edificios a las calles, sino por la articulación de las dos cosas. Esto explica la exploración de la forma de la manzana como una manera de separa edificaciones.

La "manzana abierta" es una forma de replantear la noción del espacio público y la acción de recolectar edificaciones en la ciudad moderna.

Esta nueva manzana es extravagante, dividido en lleros y vacios que se regulan mediante varias reglas. Es un trabajo entre urbanismo y arquitectura, en la cual abre campo a otros arquitectos.

Características de la "Manzana Abierta"

1. Se caracteriza por edificaciones aisladas. Que beneficia a la vivienda, al corazón de la manzana, y a la calle. Ofrece una abertura visual y mejor asoleamiento y ventilación. Cada departamento tiene 3 orientaciones y vistas. La calle se encuentra legible. Rejas definen el limite espacial entre lo privado y público.
2. La independencia de las edificaciones abre variedad de actividades arquitectura. Incentivando a la creatividad de las edificaciones en cuento la fachada y volumetría, ya que los arquitectos no siguen un clásico plano del sitio para construir la edificación, sino que se imaginan un espacio virtual, pensado en las 4 direcciones.
3. Las altura de las construcción son variables y no siguen un nivel común. Esta variedad da un dinamismo vertical a las calles.
4. Debemos incentivar la idea de un modelo heterogéneo, lleno de diversidad y contrastes. La malla de la calle debe ofrecer y congregar varias posibilidades.

## 6. Marco Conceptual

Detectado el problema central como la existencia de una degradación tanto en la imagen urbana como en espacios públicos, uso y ocupación de suelo y edificaciones de las manzanas frentistas a la Av. 10 de Agosto, se enfoca en la resolución del mismo junto con la ayuda del marco teórico del capítulo anterior y nuevas propuestas de rehabilitación con mayor viabilidad y factibilidad en el sector de intervención.

Los parámetros con mayor importancia detectados después del análisis previo de la zona de estudio (Manzanas frentistas a la Av. 10 de Agosto desde Av. Cristóbal Colón hasta la Av. Mariana de Jesús) que nos servirán de soporte para la propuesta urbana son:

- Espacios Públicos
- Movilidad
- Actual morfotipología urbana, la cual se refiere al suelo (uso de suelo, parcelamiento, forma de ocupación), edificación (altura, estado, patrimonio).

Se debe tener en cuenta que la nueva propuesta de diseño y planificación de los parámetros detectados promueven zonas habitables, confortables y de alto valor medioambiental, favoreciendo un hábitat urbano de calidad.

### 6.1. Espacios Públicos

La carencia de espacios públicos que satisfagan la necesidad de las personas dentro de la zona de estudio, fueron uno de los motivos que incentivaron a la nueva propuesta de rehabilitación de la Av. 10 de Agosto.

El no tener varios espacios públicos y áreas verdes dentro de la zona de intervención y el no poseer un dimensionamiento de aceras que permitan la interacción social de los peatones, a más de no brindar un espacio

habitabile, hicieron necesario el enfoque y la creación de un planteamiento que supere más allá de un tratamiento de calles o de una propuesta de boulevard.

No se puede pensar la propuesta en su totalidad, mediante disgregación de elementos urbanos es por esta razón que para el planteamiento de la propuesta de espacios públicos es necesario primero intervenir en una nueva propuesta morfotipología y de movilidad.

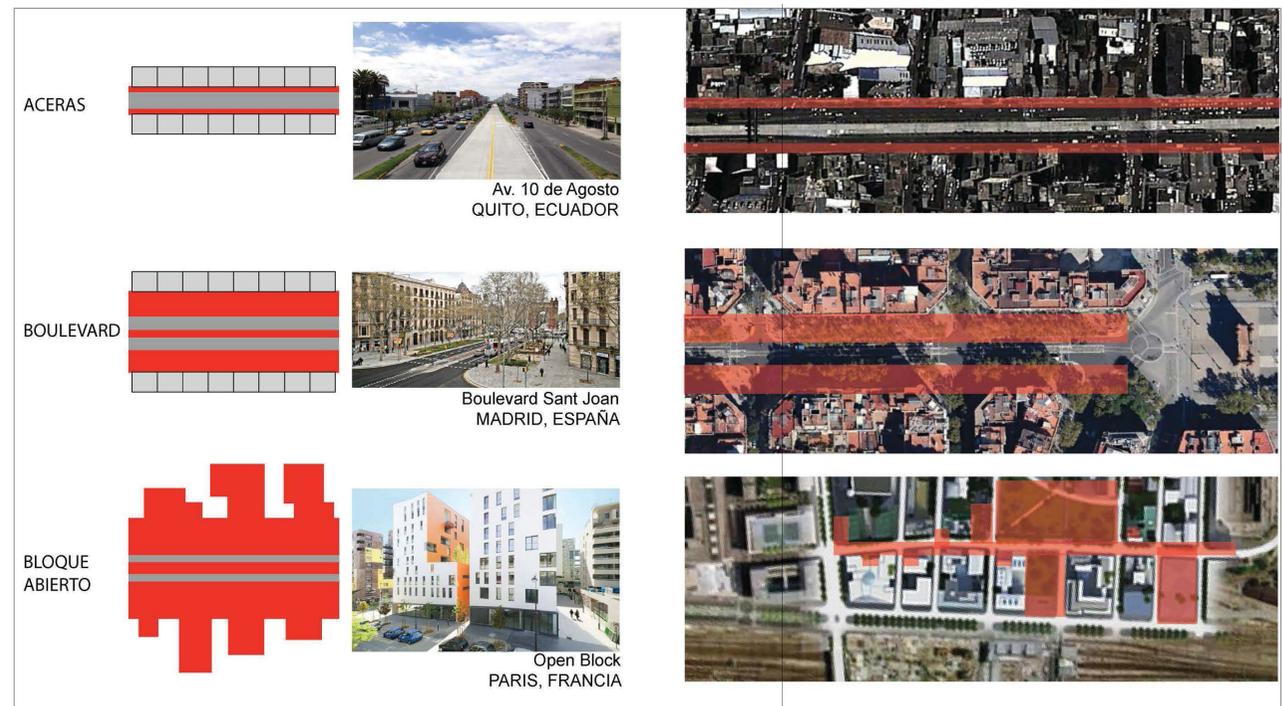


Figura 135: Estructuración aceras, boulevard y bloque abierto

## 6.2. Movilidad

Al igual que el planteamiento anterior, algunos subtemas de movilidad se ven relacionados directamente con la propuesta morfológica y de espacios públicos.

Puede existir un cambio en cuanto a la vialidad, que a su vez abarca una nueva propuesta de trazado urbano, la cual, esta enfocada en dar la prioridad al peatón.

Como se dijo anteriormente, el intercambiador es uno de los mayores problemas dentro del sector de intervención. Es por esta razón que se plantea la eliminación del mismo creando nuevas vías que permitan un mejor flujo vehicular.

Para la resolución de este cambio, se extiende la calle Selva Alegre conectándose con la Av. Eloy Alfaro, generando la división de manzanas en el lado norte y la unificación de dos manzanas en el lado sur. De esta forma ya no existe el encuentro de 2 vías principales que desembocan en la Av. 10 de Agosto.

A la vez, la manzana con las calles aledañas Inglaterra, Obispo Cuero y Caicedo, Av. 10 de Agosto y Av. Mariana de Jesús. Se la dividen en 3 partes para la existencia de una mejor permeabilidad del entorno hacia la Av. 10 de Agosto. Al igual que la manzana con las calles aledañas Obispo Cuero y Caicedo, Av. 10 de Agosto, Jorge Juan y Av. Mariana de Jesús. Que se divide en 4 partes con la extensión de la calle San Gabriel.



Figura 136: Propuesta de vialidad dentro del sector de intervención

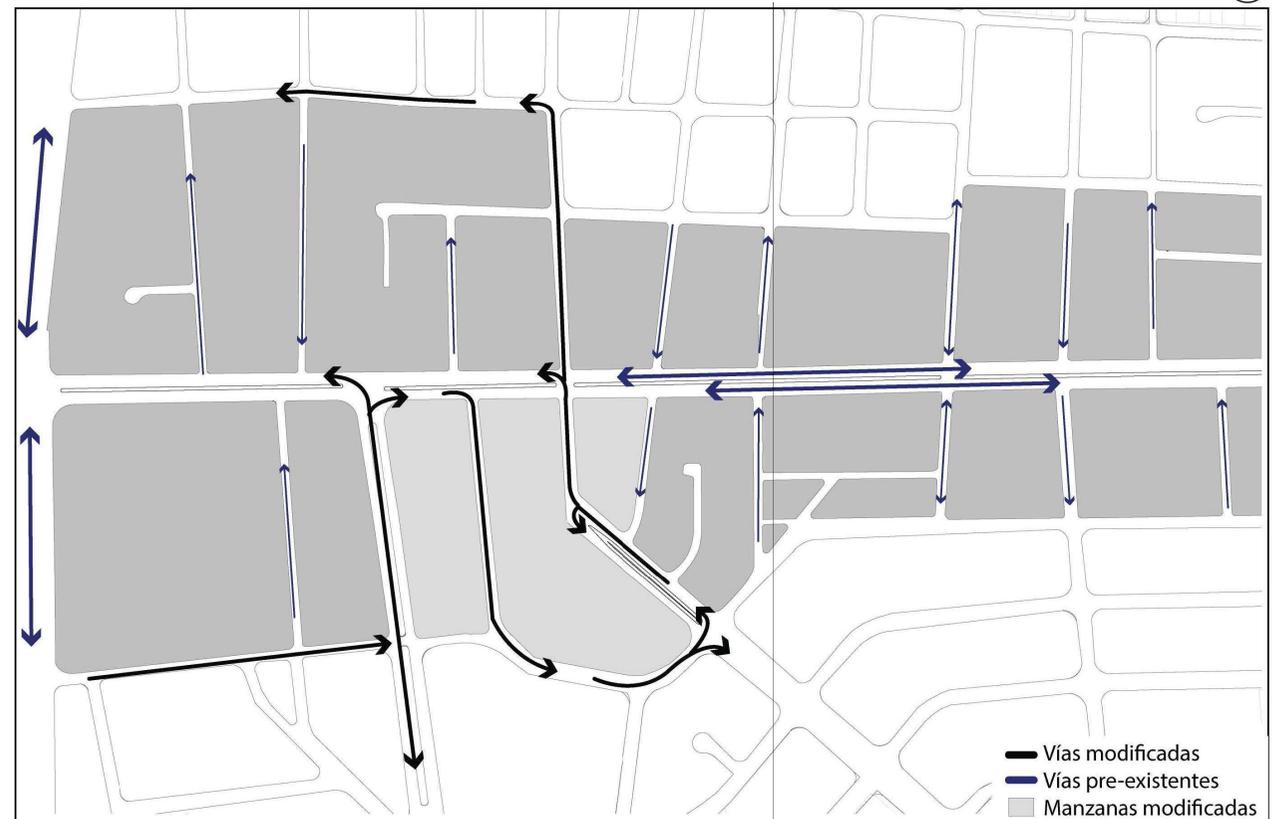


Figura 137: Funcionamiento de la propuesta a nivel en el ex intercambiador

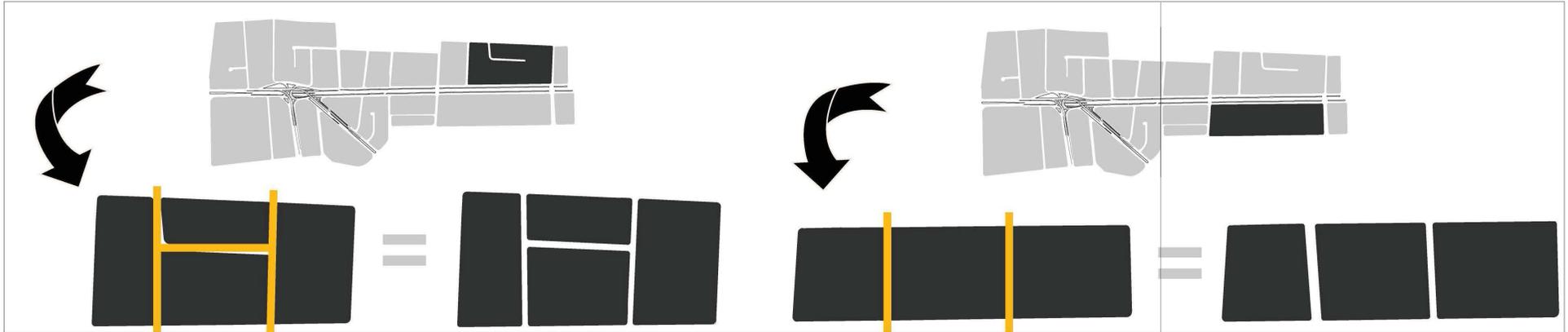


Figura 138: División de la manzana frentista a la Av. 10 de Agosto y Av. Mariana de Jesús

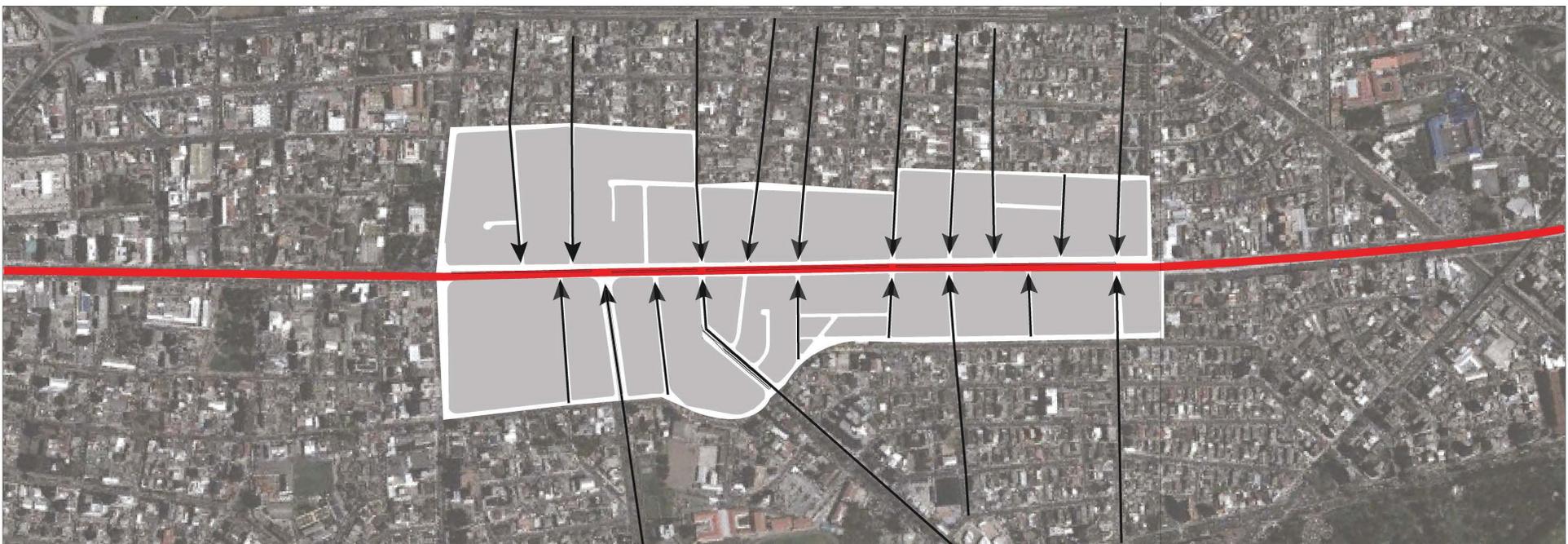


Figura 139: Mapa de permeabilidad del entorno hacia la Av. 10 de Agosto.

— Avenida 10 de Agosto  
— Permeabilidad hacia la Av.

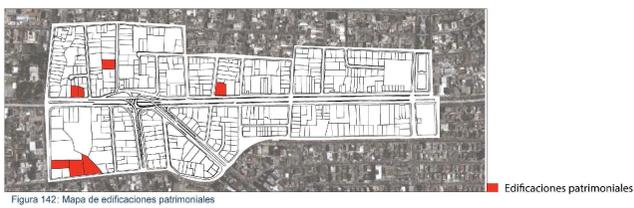
### 6.3. Morfología Urbana

La propuesta de vialidad planteada, genera permeabilidad hacia la Av. 10 de Agosto, pero teniendo como enfoque la creación de nuevos espacios públicos es preciso una relación no solo en las vías, sino también una apertura hacia el corazón de las manzanas, permitiendo una permeabilidad del entorno hacia la Av. 10 de Agosto por medio de las manzanas frentistas analizadas.

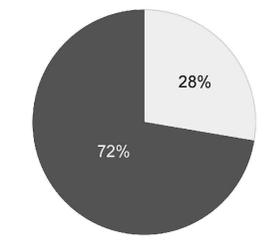
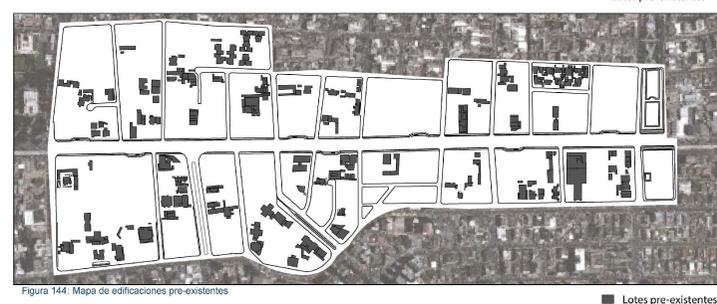
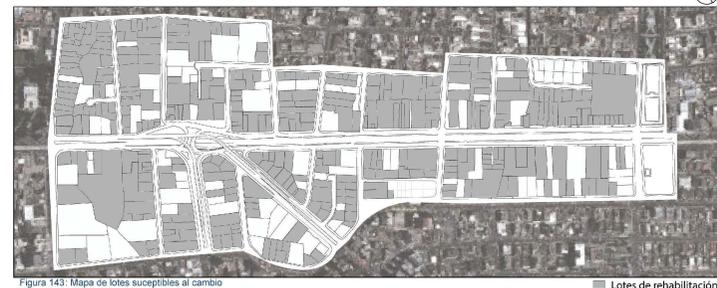
Para lograr este propósito dentro de las manzanas frentistas a la Av. 10 de Agosto, se determina que los factores más importantes que permiten un cambio en la morfología urbana es el desaprovechamiento de la ocupación del suelo, junto con el tamaño del parcelario existente.

Se define como desaprovechamiento del suelo, ya que el 72% de edificaciones tiene una altura menor a 3 pisos, lo cual no permiten el crecimiento vertical de la ciudad, disminuye la población e incentiva a la expansión longitudinal de la Quito.

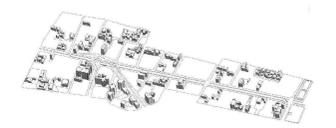
Y en cuanto al tamaño existente del parcelario, según la normativa no debe existir lotes frentistas a la Av. 10 de Agosto menores a 600 m2. Actualmente el 71% de los lotes en las manzanas frentistas son menores a 600 m2. Estos lotes junto con la forma de ocupación del suelo que en varios tramos son pareadas y continuas, no solo dificultan la construcción de las edificaciones, sino que también desaprovechan la iluminación natural directa, y la ventilación generada.



### LOTES SUSCEPTIBLES AL CAMBIO / EDIFICACIONES PRE-EXISTENTES



Al unificar el análisis de estos dos factores junto con la pre-existencia de edificaciones patrimoniales dentro del sector de intervención, se han determinado lotes susceptibles al cambio o de rehabilitación que abrirán el camino hacia una nueva propuesta urbana que implica el cambio morfológico. Dejando edificaciones pre-existentes que servirán como base para el nuevo planteamiento urbano.





a. Calidad de Vida

La calidad de vida en cuanto al espacio que ocupa el ciudadano, debe brindar todas las necesidades que un edificio pueda generar a una personas, siendo estas la iluminación, la ventilación, a más de un buen sistema de movilidad y áreas verdes las cuales estén en contacto directo con las personas.

Se ha realizado un análisis para determinar el desaprovechamiento del suelo y la calidad de vida. En el cual se utiliza el análisis actual de una manzana, comparándola con el planteamiento de una manzana que aprovecha el suelo al máximo según permite la normativa.

De esta manera podemos relacionar que a pesar de contar con el máximo aprovechamiento de la manzana, la calidad de vida generada no permite la satisfacción de los ciudadanos, al no generar iluminación natural directa y ventilación dentro de las edificaciones.

Es por esta razón que se emplea y se incorpora un nuevo sistema de distribución de las edificaciones que cambian completamente el paradigma generado en la actualidad pero que a su vez es más productivo y pensado específicamente para el progreso y el bienestar de los ciudadanos.

	LOTEAMIENTO	IMPLANTACIÓN	VISTA EN PERSPECTIVA	% LLENO/VACIO	RECORRIDOS	PERMEABILIDAD	ASOLEAMIENTO/VENTILACIÓN
<b>ACTUALIDAD</b> HAB/HEC: 81,02							
<b>NORMATIVA</b> HAB/HEC: 1206,83							
<b>PROPUESTA</b> HAB/HEC: 431,22							

Tabla 7. Comparaciones

### b. Propuesta Morfotológica

Teniendo solo un 28% de lotes con edificaciones pre-existentes se emplea la eliminación del parcelario para continuar la propuesta, trabajando la manzana como lote único.

Dentro de cada manzana se unifican las edificaciones pre-existentes con las edificaciones propuestas las cuales para su distribución volumétrica deberán seguir una serie de reglas que permiten enfocarse en el mejoramiento de la calidad de hábitat de los ciudadanos.

Se debe tomar en cuenta el planteamiento del uso múltiple, para disminuir los recorridos a grande distancia y el uso del vehículo.

La implementación de espacios públicos y áreas verdes dentro de cada manzana a la vez permite el mejoramiento del desarrollo social, político, económico y ambiental y genera un cambio en la imagen urbana.

El planteamiento del diseño de las edificaciones de cada manzana se basan en la propuesta de manzana tipo la cual plantea varios parámetros para el desarrollo, componiendo el diseño volumétrico de la misma, junto con el diseño paisajístico.

### PROPUESTA VOLUMÉTRICA DE DISTRIBUCIÓN DE EDIFICACIONES

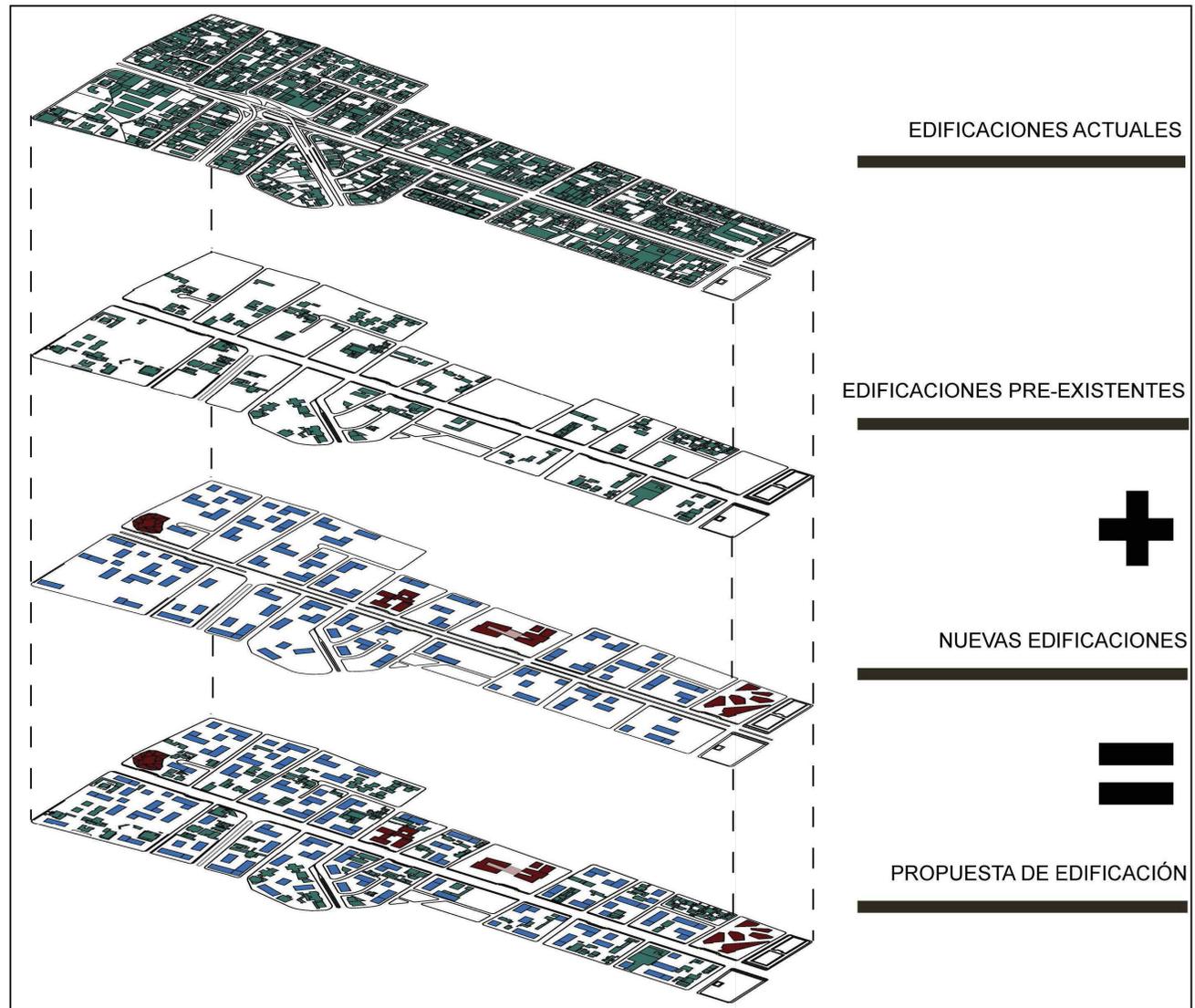


Figura 145: Planteamiento de la propuesta volumétrica del sector de estudio

## 7. Estrategia de Diseño

### Manzana Tipo

Para un mejor entendimiento de las reglas planteadas dentro de cada manzana se pensará en el diseño estructural de una manzana tipo, la cual será la más representativa dentro de la zona de estudio, por esta razón se contará con edificaciones pre-existentes al igual que edificaciones patrimoniales.

### UBICACIÓN MANZANA TIPO

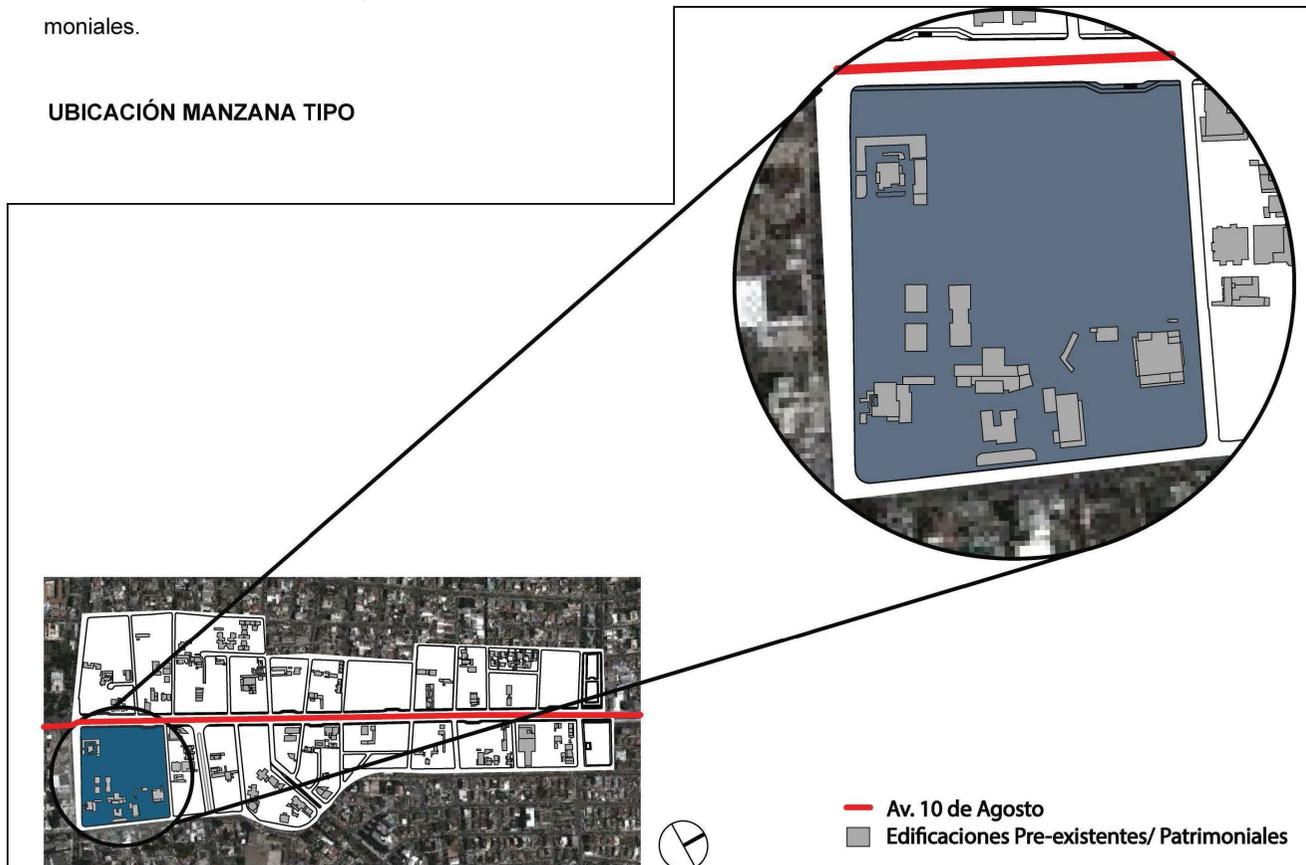


Figura 146: Ubicación manzana tipo

La resolución de la manzana elegida será proyectada con parámetros funcionales que propongan calidad de vida a los ciudadanos.

El diseño volumétrico y paisajista de la manzana tipo, esta pensado para ser planteada en cualquier manzana frentista a la Av. 10 de Agosto dentro de la zona de estudio.

La manzana elegida para la nueva propuesta volumétrica y paisajista es la manzana del lado oriental a lado de la Av. Cristóbal Colón.

La nueva propuesta se enfocará en mejorar la calidad de hábitat de los ciudadanos mediante la variedad y diversidad volumétrica, conjuntamente con la propuesta de uso múltiple dentro de la manzana. Se proyecta la creación de nuevos espacios públicos, los mismos que parten de la propuesta para un urbanismo sostenible.



Figura 147: Modelo base para propuesta espacial



### 7.1. Planteamiento del porcentaje de lleno y vacío.

Se caracteriza lleno y vacío a los espacios generados dentro de las manzanas. Lleno se denomina a las edificaciones y vacíos son el resultado de los espacios libres y privados que fueron el producto de las edificaciones dentro de las manzanas.

Lo que se quiere enfatizar dentro de esta propuesta es que el proyecto urbano diseñado, 'debe ser considerado desde del punto de vista de la configuración de los espacios públicos', Panerai, 2002.

Es por esta razón que para continuar con el diseño de cada edificación primero se debe pensar en un coeficiente de ocupación del suelo en Planta baja (COS PB) dentro de la manzana, para que de esta forma exista un porcentaje de área libre la cual se plantea como espacio público o privado dentro de cada manzana.

Actualmente el COS PB dentro de los lotes de las manzanas frentistas a la Av. 10 de Agosto tiene un porcentaje entre el 50% y 70%. Teniendo en cuenta que el diseño del proyecto urbano se basa en la manzana como lote único. Se plantea que la propuesta el COS PB debe ser

entre 40% al 50%, permitiendo que los espacios libres, en este caso espacios públicos o privados ocupen un 60% o 50% de área de la manzana,

Este COS en PB planteado, se lo determinó al dar prioridad al espacios público permitiendo de esta manera la integración e interacción social, a más de la permeabilidad visual, junto con espacios legibles que brinden espacios abiertos y proporcionen una mejor calidad de vida de los habitantes.

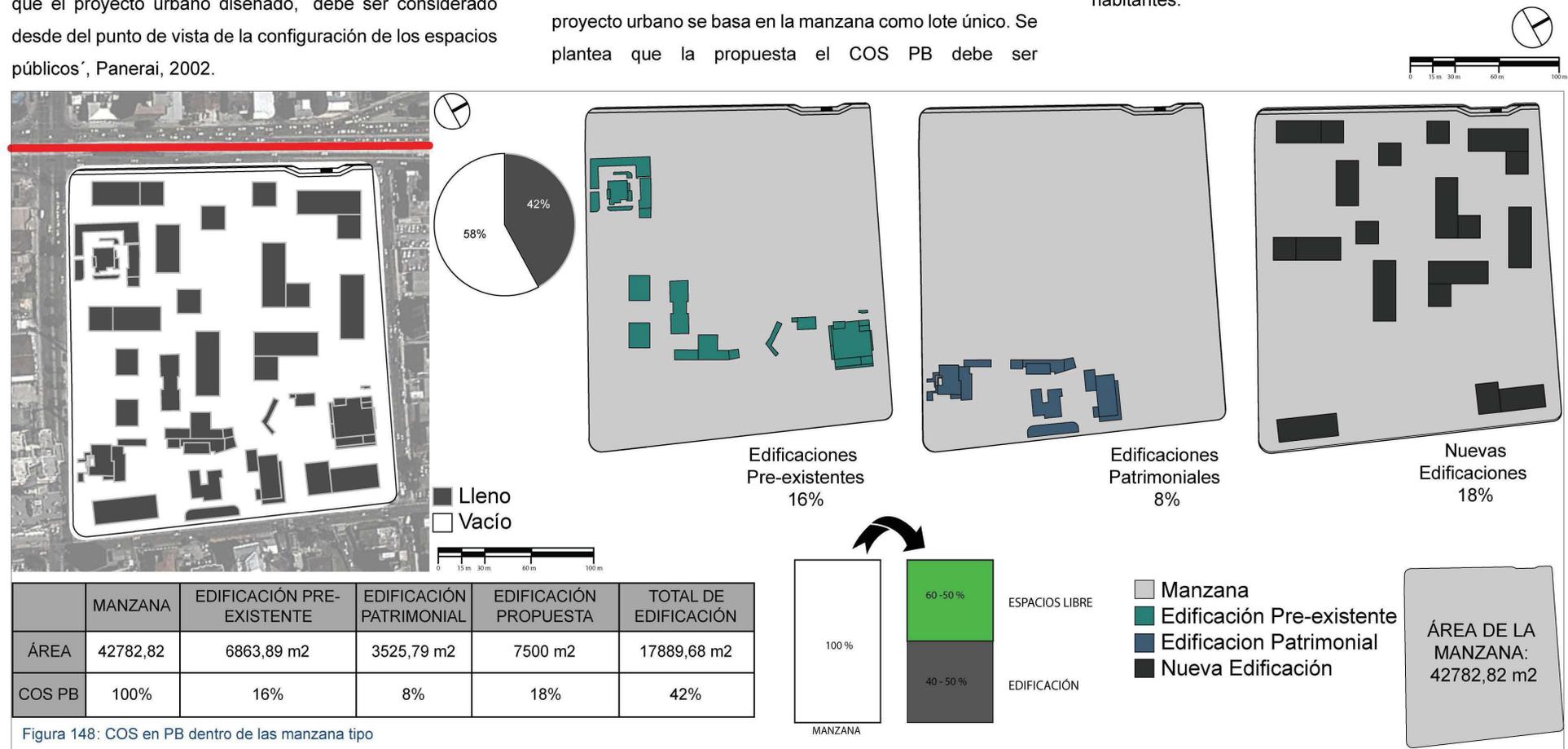


Figura 148: COS en PB dentro de las manzana tipo

### 7.2. Tipología de edificación.

Partiendo de la rehabilitación de edificaciones de 1 a 3 pisos dentro de la manzana se ha creado una tipología de edificaciones las cuales deben garantizar crecimiento población, y a la vez contar con diseño a escala humana, de esta manera tiene una relación directa con los habitantes.

#### TIPOLOGÍA DE EDIFICACIÓN BARRAS/ TORRES

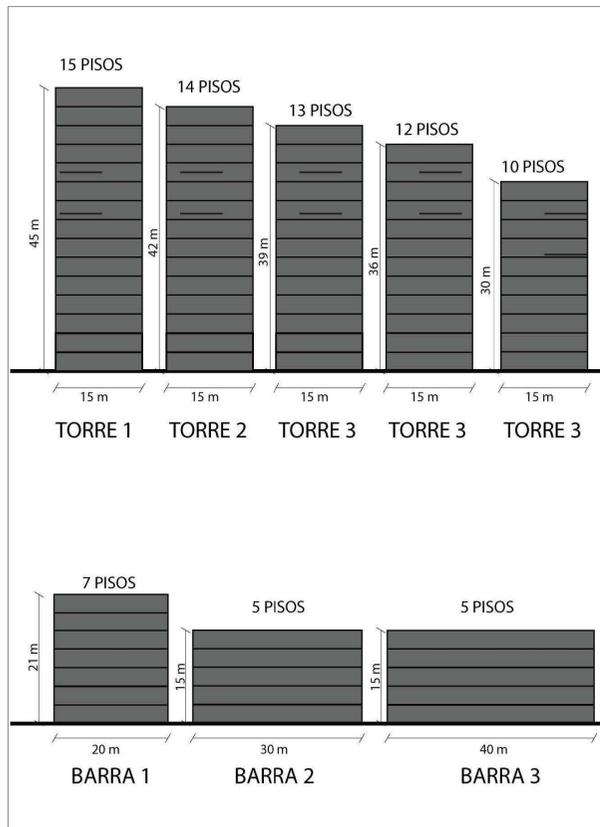


Figura 149: Tipos de edificación que se implementarán

Es por esta razón que se han implementado 2 tipos de edificaciones que son las barras y las torres. Cada barra y torre con una determinada longitud y altura que se da dependiendo de la ubicación propuesta. Se plantean las barras máximo de 5 pisos por ser los elementos que permiten la relación directa con los habitantes, y las torres

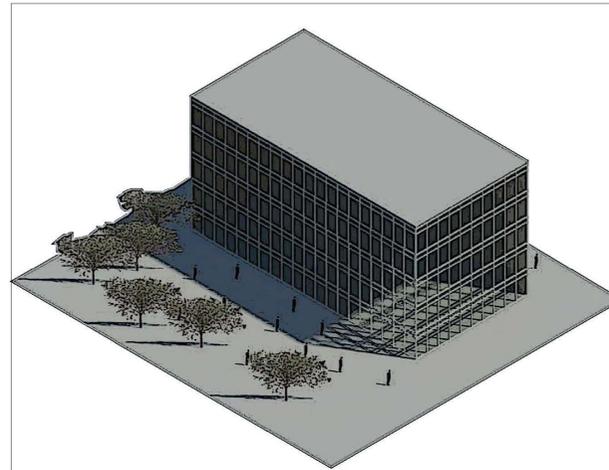


Figura 150: Perspectiva de barras de 5 pisos

máximo de 15 pisos para que a la vez tenga una armonía con el entorno. De esta manera exista ritmo de la ciudad actual con la nueva propuesta planteada.

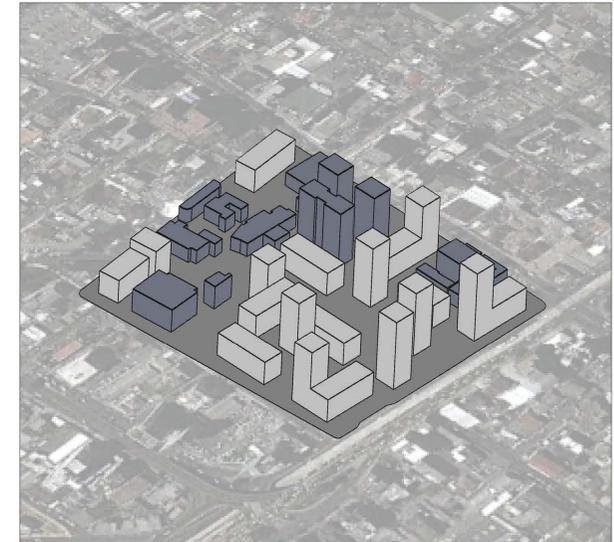


Figura 151: Edificaciones en la manzana tipo

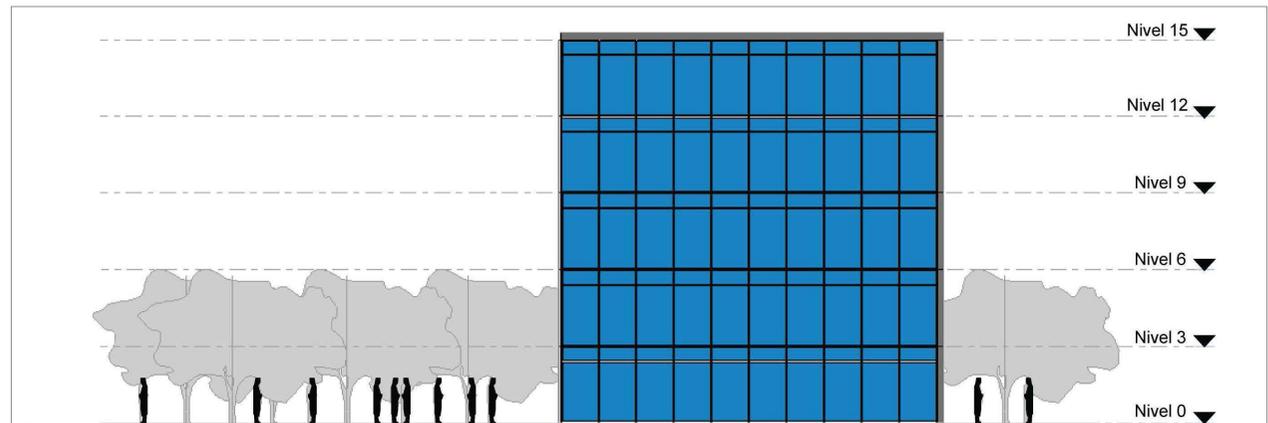


Figura 152: Corte de relación de barras de 5 pisos con escala humana

### 7.3. Componentes comunes para la distribución de las edificaciones.

La existencia de variedad y diversidad de edificación debe sobreponerse no solo con el entorno sino con el cumplimiento de las reglas que garantiza un urbanismo sostenible.

La colocación de cada torre dependerá de la altura, basándose en el contexto en el que se encuentre. Se ha diferenciado que los edificios de 15 a 12 pisos estarán cerca a la Av. 10 de Agosto, ya que este será el nuevo centro urbano de rehabilitación. Mientras que las demás torres serán de 10 pisos de altura para que no exista un cambio drástico en cuanto al planteamiento de nuevas edificaciones aledañas a la ciudad actual que está consolidada.

En cuanto a las barras por tener una misma altura de 5 pisos estarán dispersas en toda la manzana manteniendo un mismo ritmo que genere variedad y diversidad.

Sección A-A''

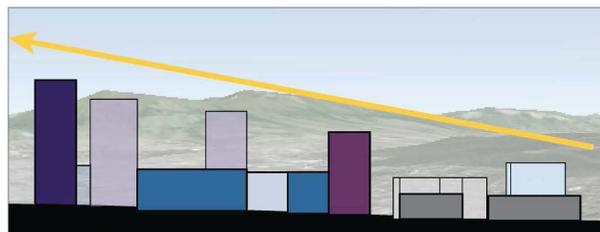
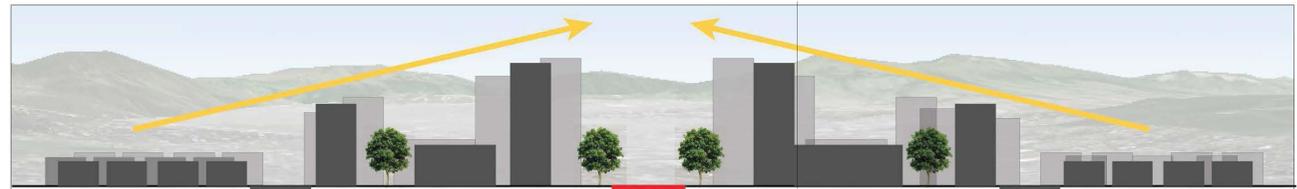


Figura 153: Sección de manzana tipo

### UBICACIÓN DE LA ALTURA DE LAS EDIFICACIONES BASADA EN EL ENTORNO



AV. 10 DE AGOSTO

Figura 154: Sección de las manzanas frentistas a la Av. 10 de Agosto con su entorno

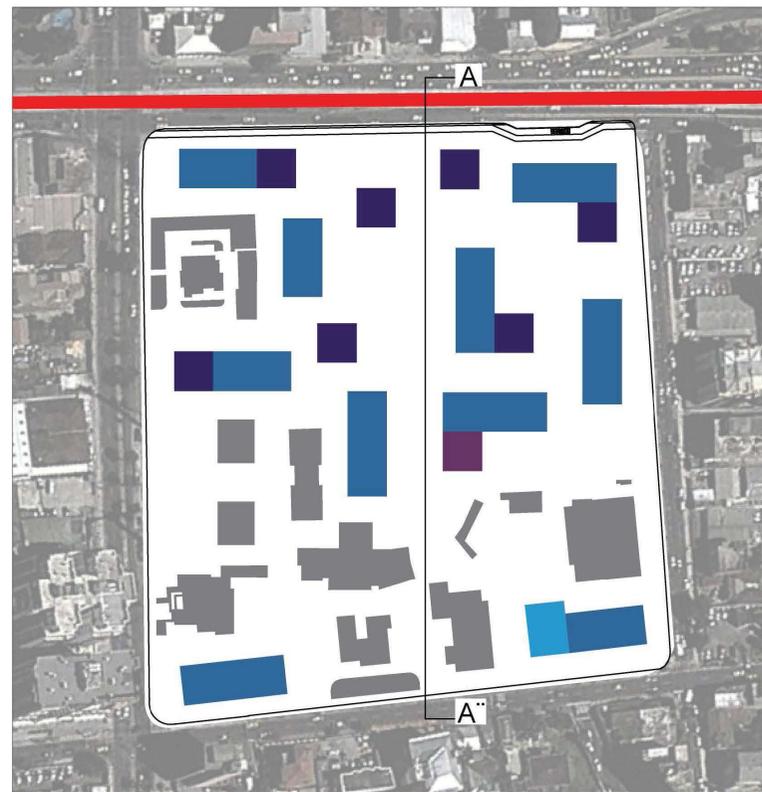


Figura 155: Planta de altura de las nuevas edificaciones en manzana tipo

- Sector de Rehabilitación
- Av. 10 de Agosto



- 12-15 pisos
- 10 pisos
- 7 pisos
- 5 pisos
- Edificaciones pre-existent / patrimoniales
- Av. 10 de Agosto
- Entorno

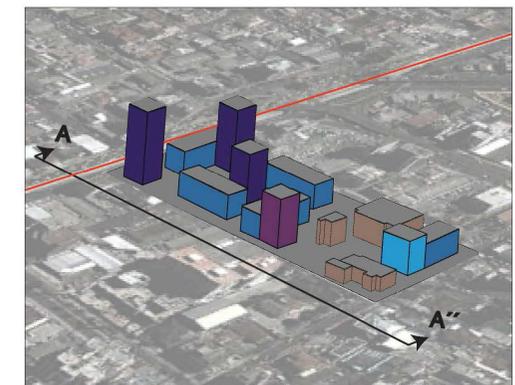


Figura 156: Corte 3D

### Aprovechamiento energético

La distribución de cada edificación dentro de las manzanas dependerá del aprovechamiento de la iluminación natural, es decir la luz solar y la ventilación para generar microclimas sin la necesidad de mecanismo especiales.

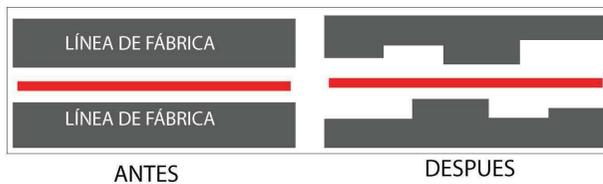
Para poder contar con este aprovechamiento energético se plantea reglas básicas que son:

#### a. Relación entre Bloque

Actualmente la normativa plantea una relación mínima de 6 metros de distancia, pero mediante análisis se ha visto la necesidad de aumentar a 10 metros de distancia, para generar una mejor ventilación entre los bloques, de esta manera crea espacios amplios, sin permitir que se conviertan en espacios residuales.

#### b. Distribución de las Torres hacia la Av. 10 de Agosto

Todas las torres que están ubicadas hacia la Av. 10 de Agosto no podrán tener la misma alineación continua ya que generará un efecto lineal de la vía hacia el interior de las manzanas. Por esta razón se las distribuye en sentido de zigzag para permitir ese efecto de movimiento que debe proporcionar cada manzana.



### DISTANCIA ENTRE BLOQUES



Figura 157: Mapa de dimensionamiento de distancia entre bloques

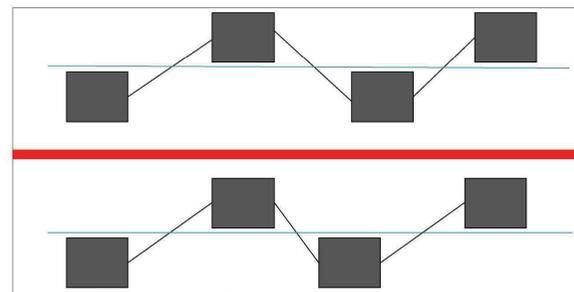


Figura 158: Esquemas de distribución de edificaciones

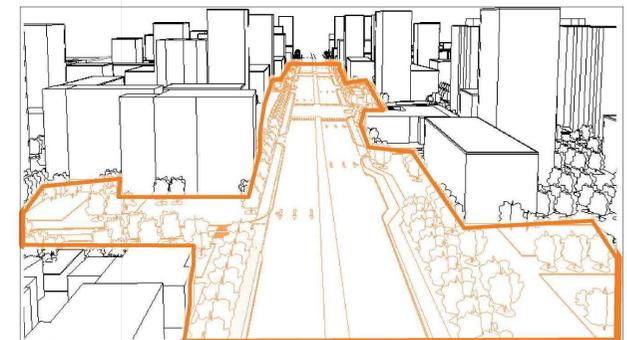


Figura 159: Visualización de la Av. 10 de Agosto

c. Distribución de Torres

La existencia de torres aledañas de hasta 15 pisos de altura pueden provocar sombra y eliminar la iluminación natural, por esta razón se plantea que las nuevas torres no deben estar relacionadas directamente en especial en su lado posterior.

**DISTRIBUCIÓN Y UNIFICACIÓN DE LOS BLOQUES**

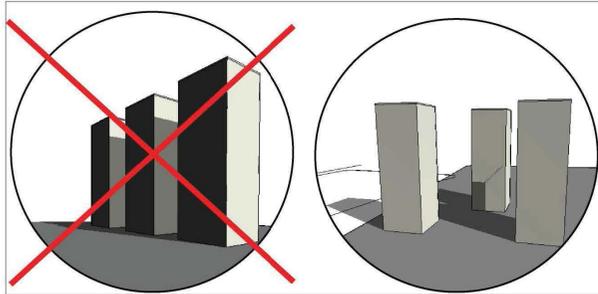


Figura 160: Ubicación de las torres

d. Unificación de torres y barras

Para distribuir de una mejor manera el espacio, y brindar la variedad y diversidad que se plantea, la unificación de torres y barras nos permite este juego volumétrico, el cual genera diferente tipología de edificación, creando nuevos espacios que se relacionan directamente con la edificaciones.

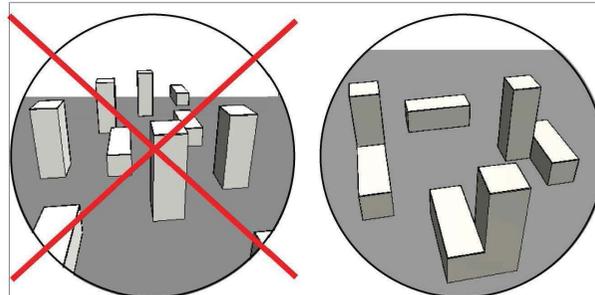
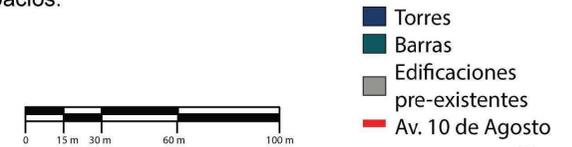


Figura 161: Unificación de Torres y Barras

e. Relación de torres y barras

Para mantener flujos de aire que genere ventilación dentro de las manzanas, es necesario la relación directa de torres y barras, ubicadas intercaladamente dentro de las manzanas, de esta manera podrá contar con diferentes recorridos permitiendo la circulación del aire en todos los espacios.



**DIFERENCIACIÓN DE EDIFICACIONES**

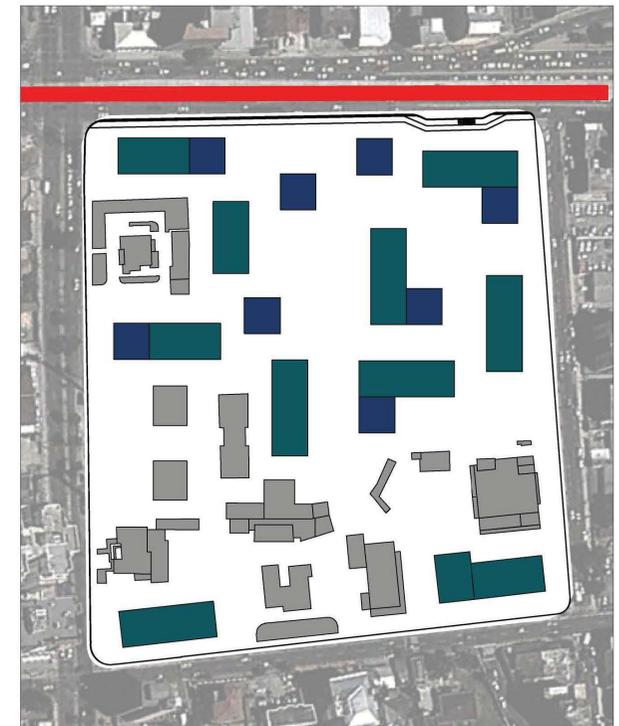


Figura 163: Mapa de torres y barras

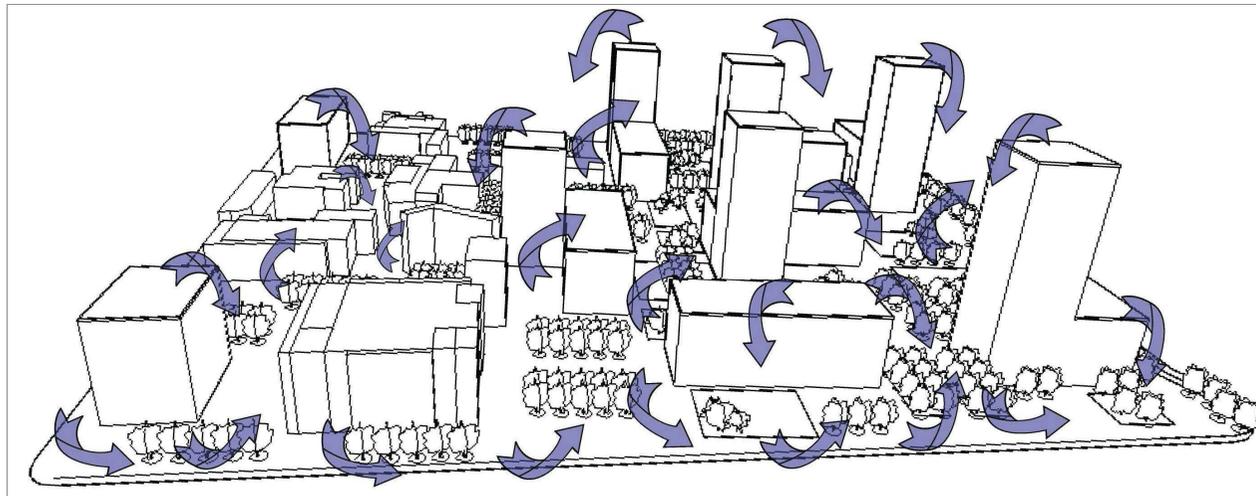


Figura 162: Circulación de aire dentro de las manzanas

#### f. Tamaño de Edificación

El ancho mínimo de las torres y barras son de 15 metros, pensado especialmente para la iluminación directa dentro de las edificaciones, ya que una vez aumentado el ancho la iluminación natural no envolverá toda la edificación generando espacios oscuros y poco habitables.

#### g. Ubicación de la manzana

Una vez ubicado el norte de la manzana, se propone que las edificaciones, especialmente las barras no se encuentren paralelas al mismo. De esta manera la edificación siempre contará con iluminación en sus lados laterales garantizando la calidad de vida de los habitantes.

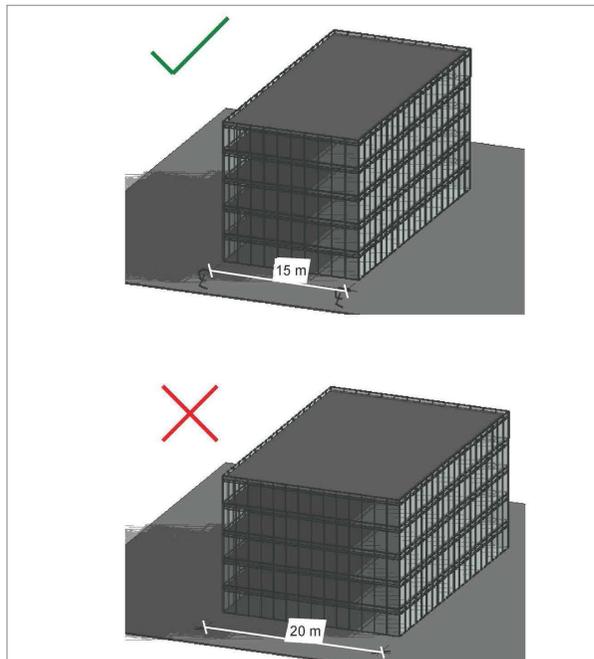


Figura 164: Iluminación barra de 15 y metros de ancho

#### LOCALIZACIÓN DE LA MANZANA

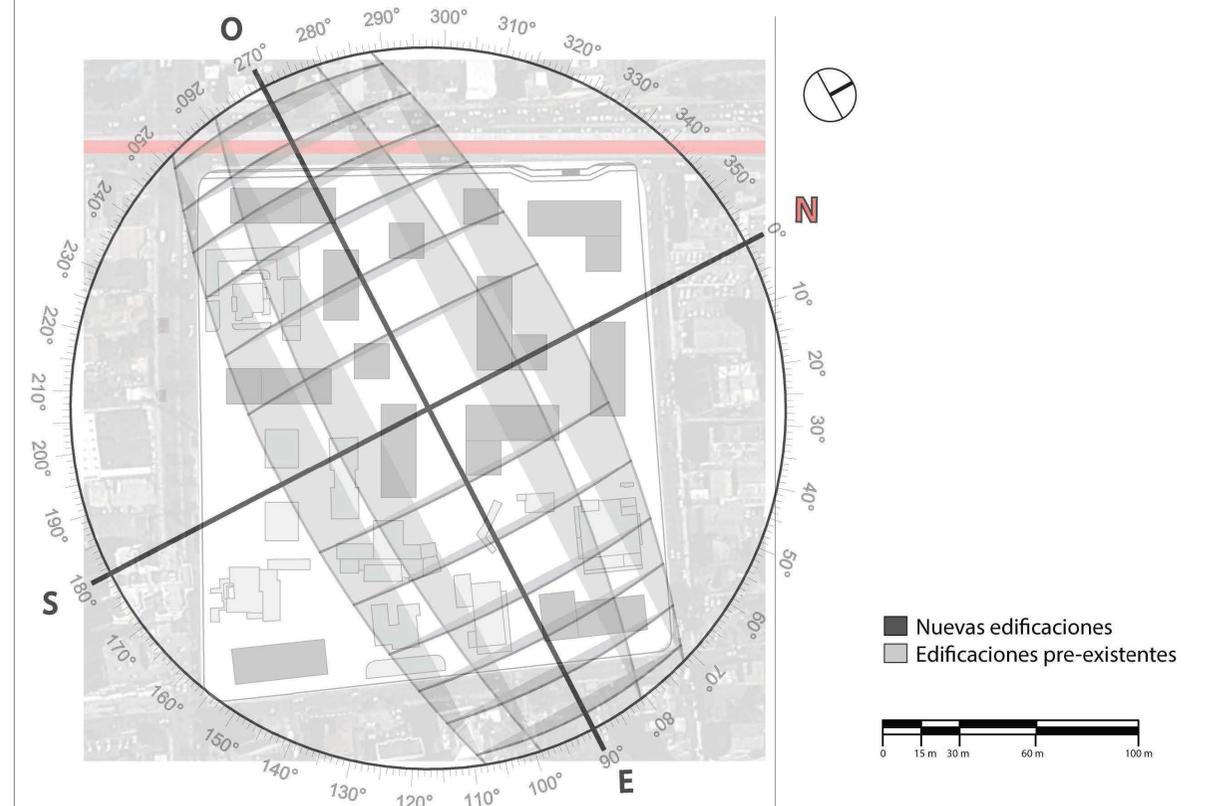


Figura 165: Ubicación de la manzana, Norte

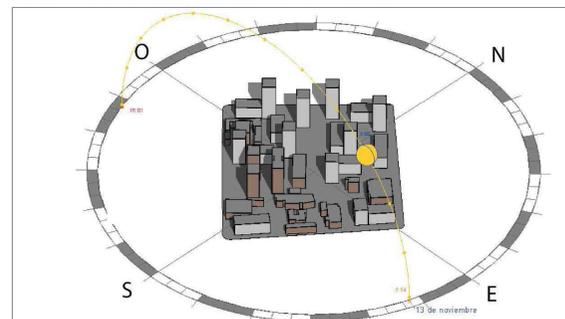


Figura 166: Iluminación de la manzana a las 15:00 hrs

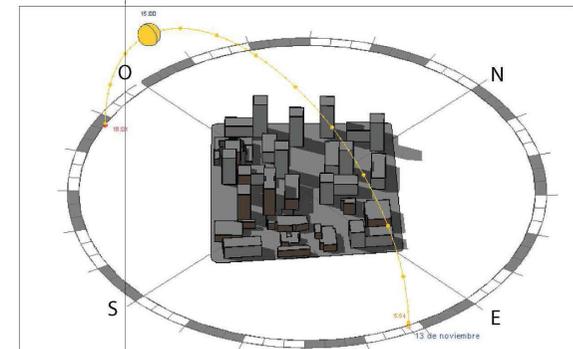


Figura 167: Iluminación de la manzana a las 9:00 hrs

## TIPOLOGIA ESPACIAL DE LAS MANZANAS

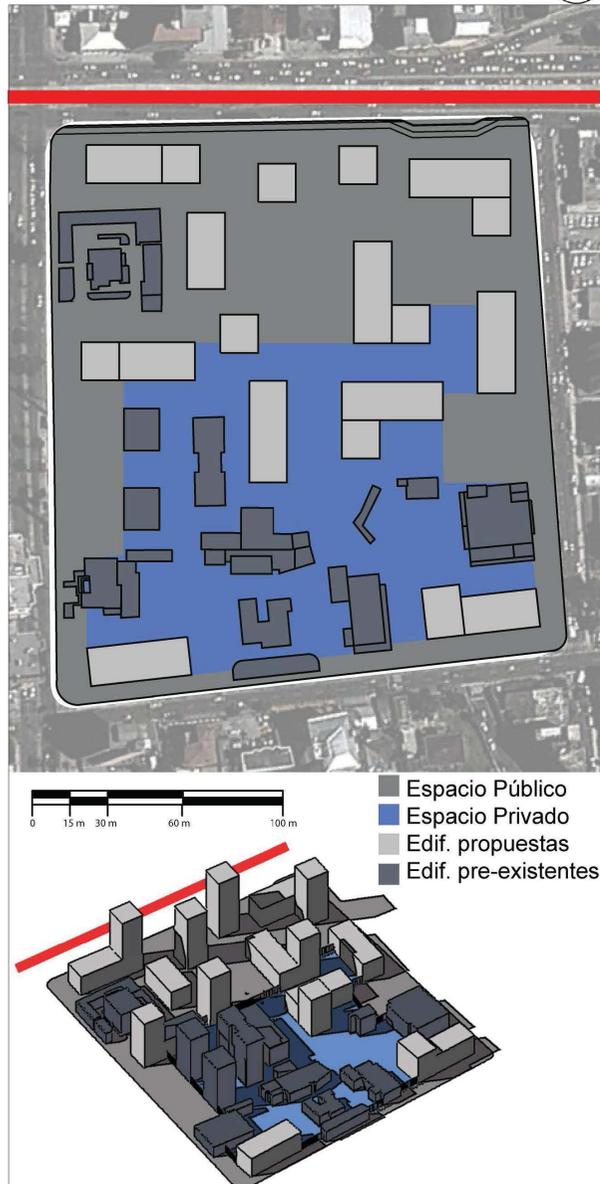


Figura 168: Espacios Públicos y Privados

## 7.4. Uso de suelo en la manzana

Para controlar los usos múltiples dentro de cada manzana, permitiendo la permeabilidad interior, se reconoce los espacios de libre acceso para los ciudadanos y se diferencia los espacios públicos y privados.

Los espacios públicos son de libre acceso, estos garantizan la circulación sin restricción alguna. Mientras que los espacios privados son los espacios con restricción.

El nuevo diseño urbano propone que los espacios privados permitan el acceso con un horario determinado, de

esta manera en la mañana es parte de los espacios públicos mientras que en la noche por medio de barreras, actúa como lugares restringidos para la privacidad en zonas residenciales.

Estas barreras pueden ser rejas mx de 1,5 metros de altura manteniendo una de las reglas básicas dentro de la manzana que es la de permeabilidad, en este caso permeabilidad visual.

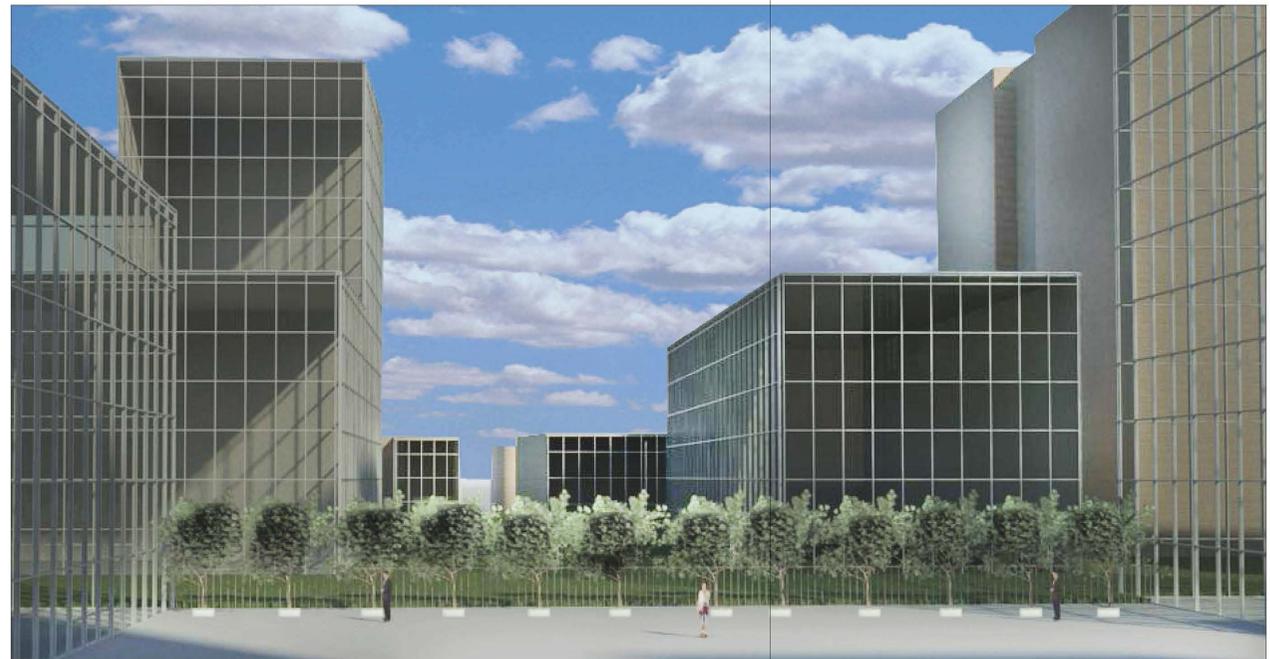
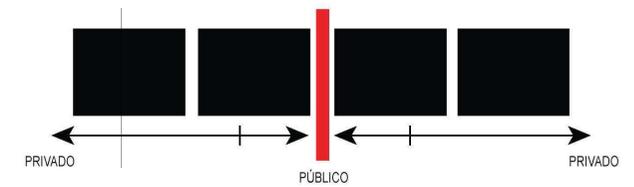


Figura 169: División de espacios públicos / privados

La mezcla de usos de suelo dentro de las manzanas tiene una relación directa con la función de los espacios urbanos, de esta manera se define: que el mayor grado de privacidad se caracteriza por la vivienda, mientras que el mayor grado de libre acceso es caracterizado por equipamientos y comercio.

**USOS DE SUELO**

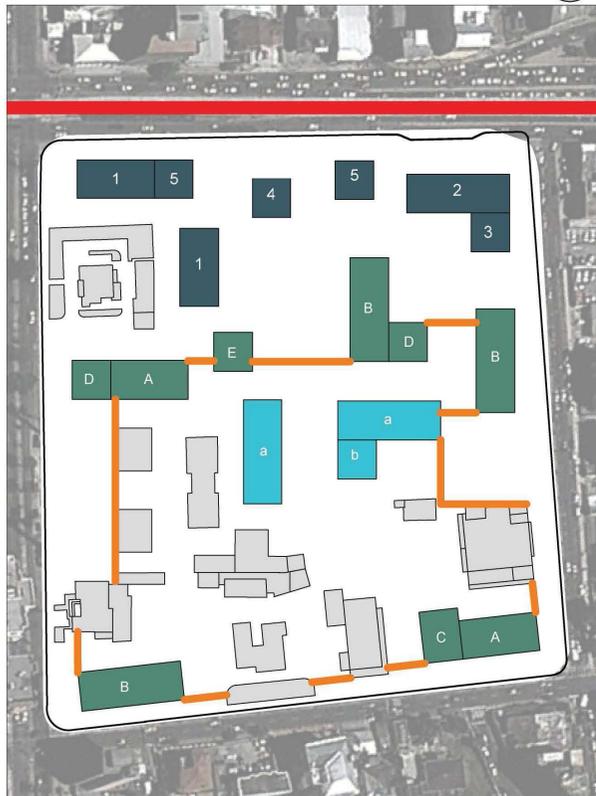


Figura 170: Mezcla de usos de suelos

- Edif. en espacios públicos
- Edif. en espacios privados
- Edif. pre-existent
- División de espacios

La incorporación de mezcla de usos de suelo es básica para el planteamiento de la propuesta no solo por la disminución de largos recorridos para el traslado (cercanía de los servicios), sino para aumentar la cantidad de usuarios y habitantes dentro de la zona de estudio, es decir la cohesión social, de esta manera se pueden apropiar de los espacios de sociabilidad generados.

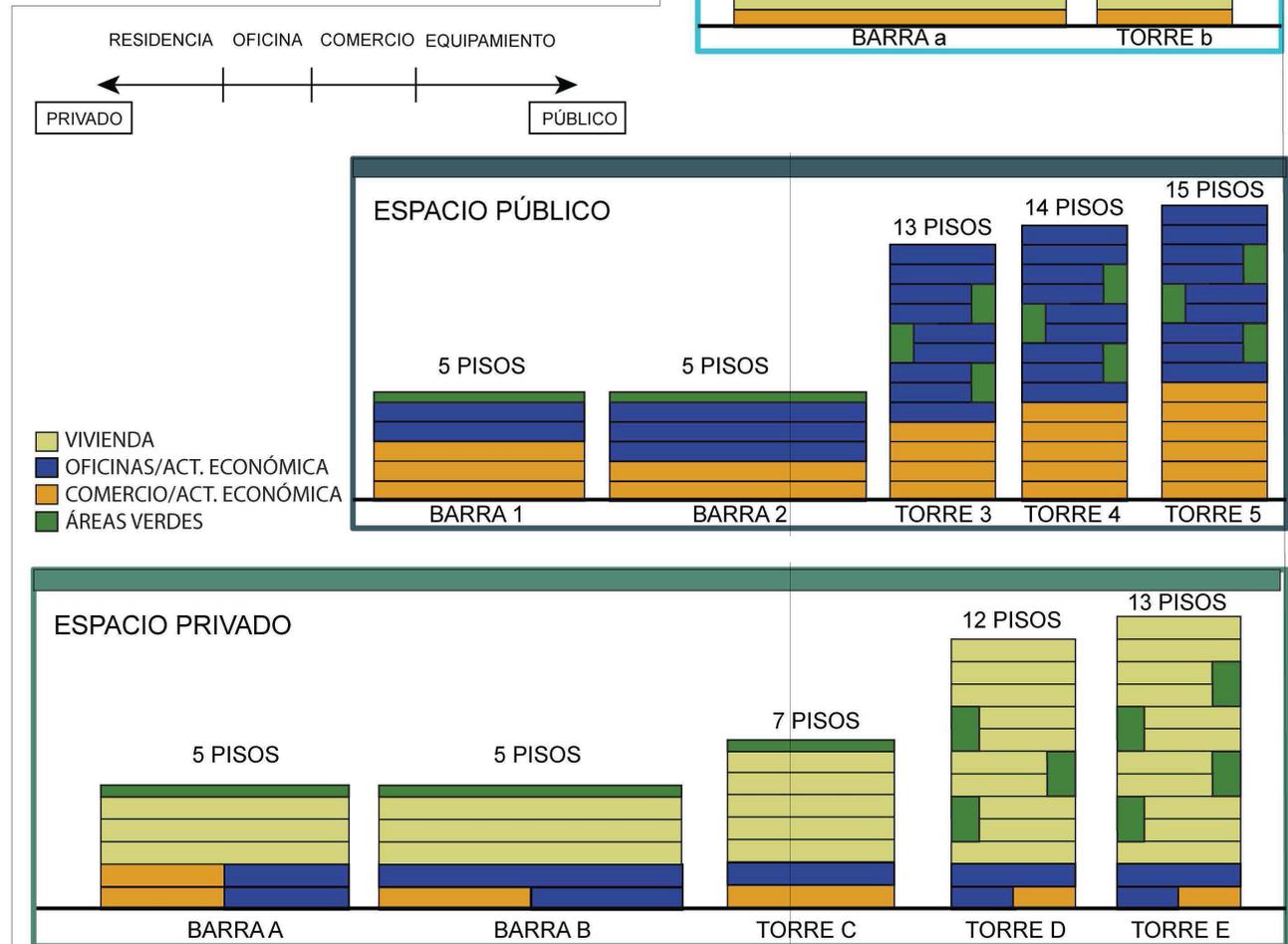


Figura 171: Edificaciones de uso múltiple según su ubicación

### 7.5. Recorrido Internos de la manzana

En cuanto a los recorridos generados dentro de cada manzana se plantea el recorrido del sistema de transporte alterno, es decir una vía de bicicletas que se encuentra

paralela a la Avenida 10 de Agosto, dentro de la acera para controlar una posible relación directa con el vehículo.

Al interior de la manzana se enfoca la circulación peatonal. Motivando a caminar a las personas lo cual, mejora la salud, ayudando a las personas sedentarias

adoptar la actividades físicas en su vida diaria.

Existe varias conexiones dentro de la manzana la cual nos permite la permeabilidad dentro de la manzana generando varios recorridos.



POSIBLES RECORRIDO DENTRO DE LA MANZANA



Figura 172: Recorridos de las manzanas -- Recorridos dentro de la manzana

RECORRIDOS PRINCIPALES DENTRO DE LA MANZANA

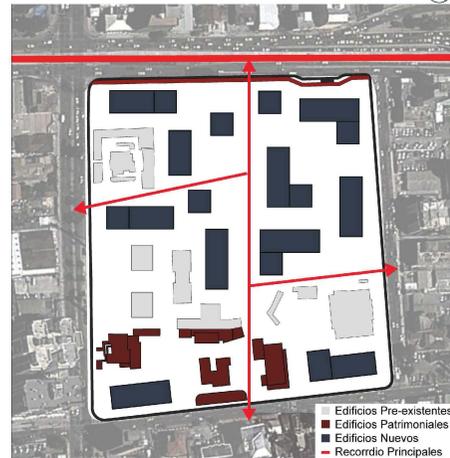


Figura 173: Recorrido principal

RECORRIDO DIURNO 7:00-21:00

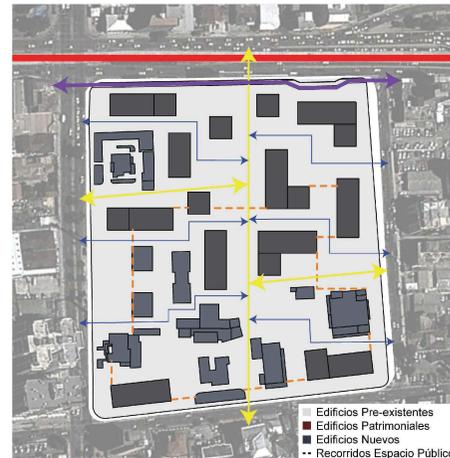


Figura 174: Recorrido de espacios públicos 7:00 - 21:00

En el caso de la manzana tipo uno de los recorridos principales atraviesa el corazón de la manzana y algunas edificaciones patrimoniales existentes.

Los recorridos secundarios se plantean de acuerdo a la distribución volumétrica de las edificaciones. Se debe tener en cuenta la jerarquización de los espacios para

proponer cada recorrido.

Dentro de la manzana existen recorridos diurnos y nocturnos que dependen de la distribución de las áreas públicas y semipúblicas que se plantean. Los recorridos diurnos son a partir de las 7:00 hasta las 21:00, mientras que los recorridos nocturnos son desde 21:00 hasta 7:00.

RECORRIDO NOCTURNO 21:00-7:00

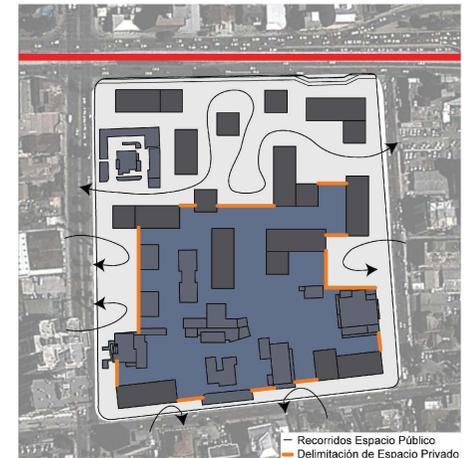


Figura 175: Recorridos de espacios privados 21:00-7:00

## 8. Diseño del Espacio Público

Una vez planteada el diseño de la volumetría dentro de las manzanas, se enfoca en el diseño interior de los espacios generados, los cuales deben mantener un mismo lenguaje representando la unificación de los espacios.

Se toman en cuenta varios parámetros relacionados con la abstracción de componentes dentro de cada manzana, los cuales son parte primordial del diseño de espacio público.

### RECORRIDO PERIMETRAL



Figura 176: Recorrido perimetral de la manzana



Entre los componentes analizados del diseño de la manzana que se encuentran:

- Recorridos
- Visuales
- Estructura Espacial
- Espacios de Permanencia y de Espacios de Paso

### VISTA AÉREA DE LA MANZANA TIPO



Figura 177: Circulación Interna de la Manzana

## 8.1. Recorridos

Se proyecta varios recorridos dentro de la manzana, delimitando cominerías principales y secundarias permitiendo la circulación interior.

Cada manzana tiene su recorrido perimetral, ubicado en el contorno de la manzana. Este delimita la diferenciación de los espacios internos y del entorno (especialmente los carriles vehiculares).

### CIRCULACIÓN INTERNA DE LAS MANZANAS



Figura 178: Circulación interna

- Edificaciones
- Circulación Principal
- Circulación Secundaria
- Av. 10 de Agosto

## 8.2. Visuales

Se plantea varios ejes perpendiculares a la Av. 10 de Agosto los cuales se proyectan hasta el encuentro con una edificación dentro de la manzana. Este componente nos permiten tener una mejor visualización hacia el paisaje que rodea el proyecto y enfatiza la relaciona con la variedad espacial existente.

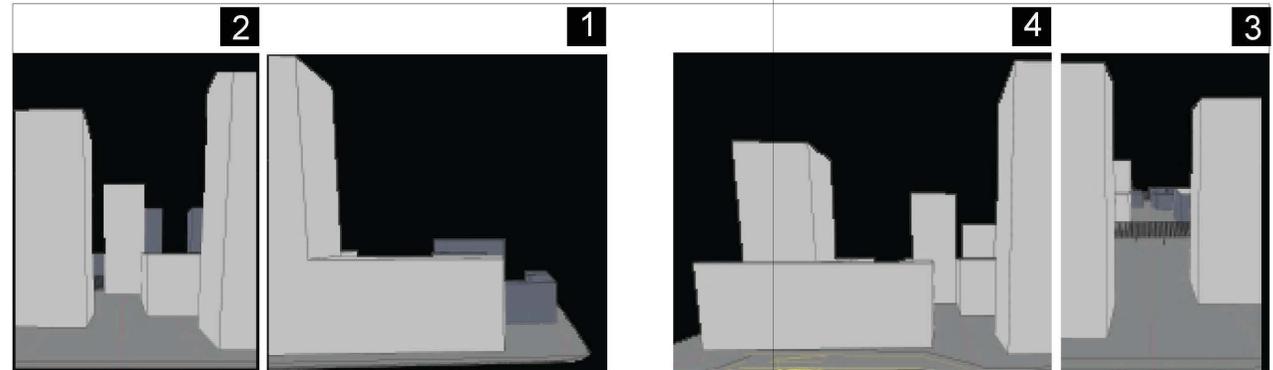


Figura 180: Ejes Visuales de la Manzana tipo

## CIRCULACIÓN INTERNA DE LAS MANZANAS



Figura 179: Ejes visuales de la manzana

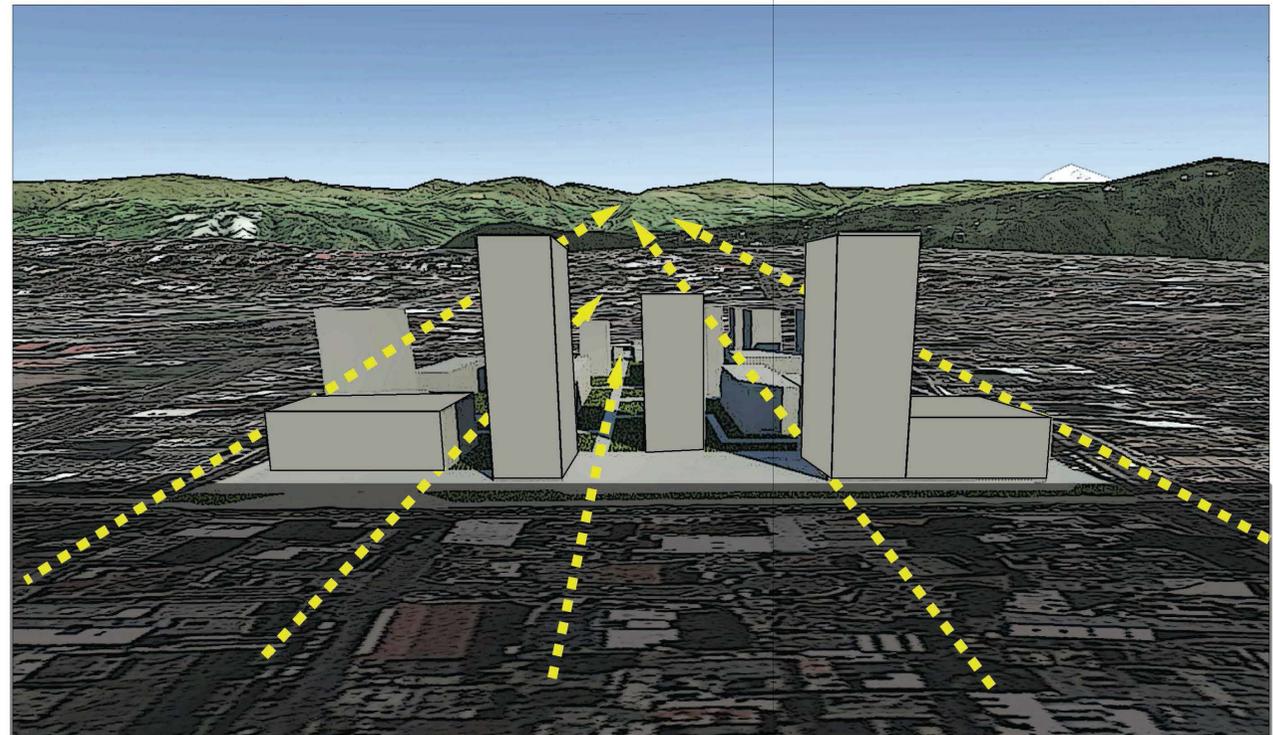


Figura 181: Vista existente de Quito a través de la manzana tipo desde la Av. 10 de Agosto

### 8.3. Estructura Espacial

Se denomina estructura espacial la extracción y diferenciación de volúmenes geométricos (cuadro y rectángulo) dentro de los espacios vacíos de la manzana.

La extracción de estos volúmenes van ayudar al diseño de los espacios públicos generando propuestas que sea resultado del espacio proyectado, en este caso de los volúmenes geométricos diferenciados.

La variedad a la vez permite tener diferentes prototipos con un mismo principio.

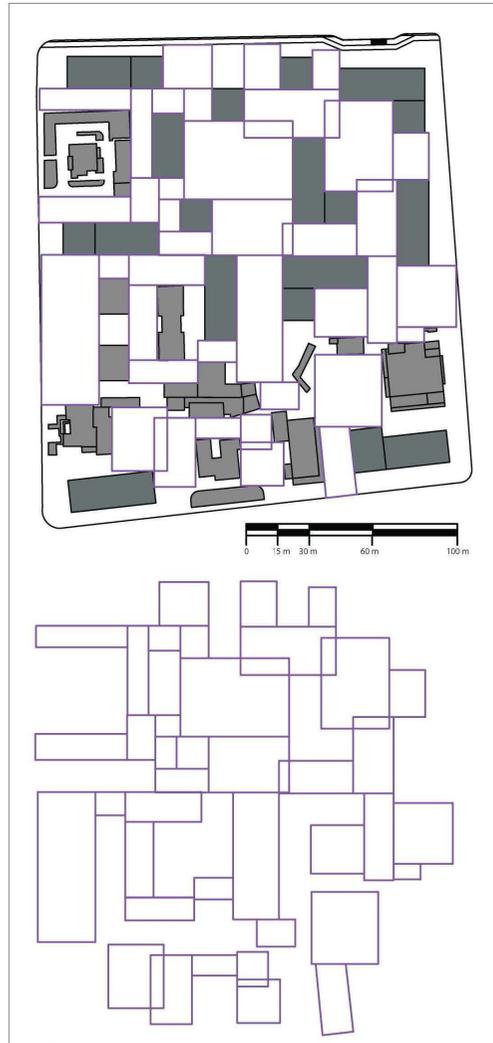


Figura 182: Estructura Espacial 1

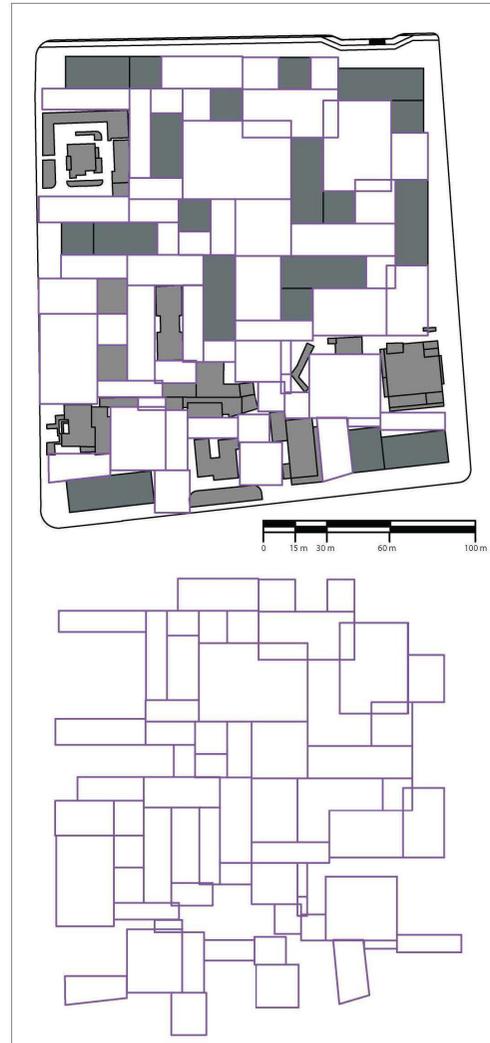


Figura 183: Estructura Espacial 2

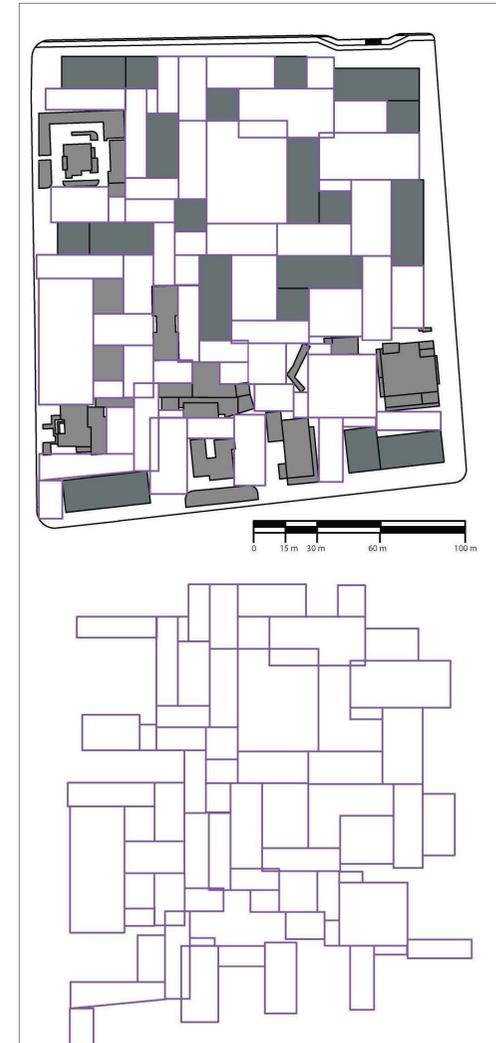
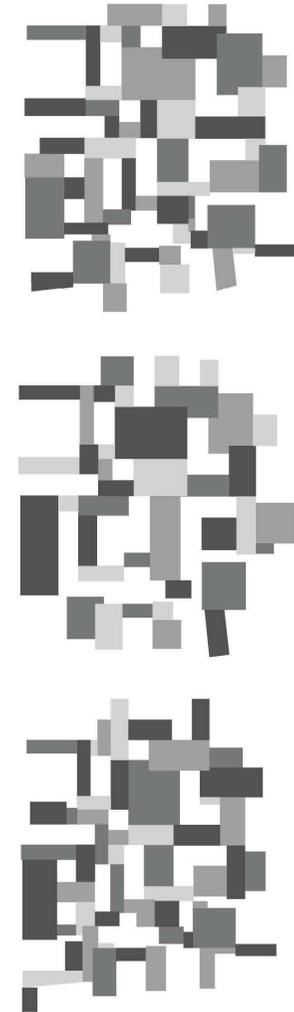


Figura 184: Estructura Espacial 3



#### 8.4. Espacios de Permanencia y Espacios de Paso.

Los espacios de paso son aquellos que nos permiten la unificación de zonas y la interconexión de las edificaciones. Estos son las circulaciones interiores propuestas dentro de la manzana y aquellos lugares en los cuales no existe una actividad determinada pero que forman parte de la

estructura urbana de la manzana.

Los espacios de permanencia son aquellos que cumplen con una función de integración social, permitiendo que los habitantes se apropien de los espacios creando una identidad. Estos espacios se los ha clasificado como plazas y se forman mediante los espacios que generan las edificaciones.

Dentro de la manzana tipo se pueden reconocer varias áreas potenciales para desarrollar las plazas, y dependiendo de su ubicación, se reconocen 3 tipos de plazas:

- Plaza Principal (dentro del espacio público)
- Plaza Secundaria (dentro del espacio privado)
- Plaza Periferia (forma parte del contorno de la manzana)

**ESPACIOS DE PASO Y PERMANENCIA**

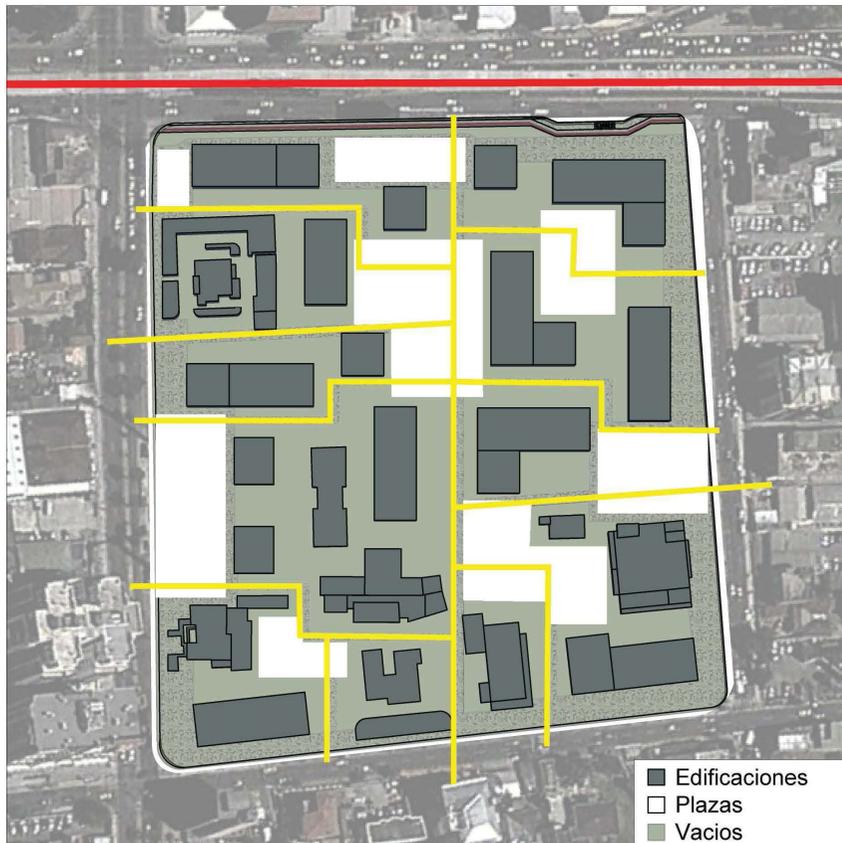
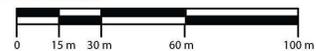


Figura 185: Espacios de Paso y Permanencia



- Edificaciones
- Plazas
- Vacios
- Caminerias
- Av. 10 de Agosto

**TIPOLOGÍA DE ESPACIOS DE PERMANENCIA**

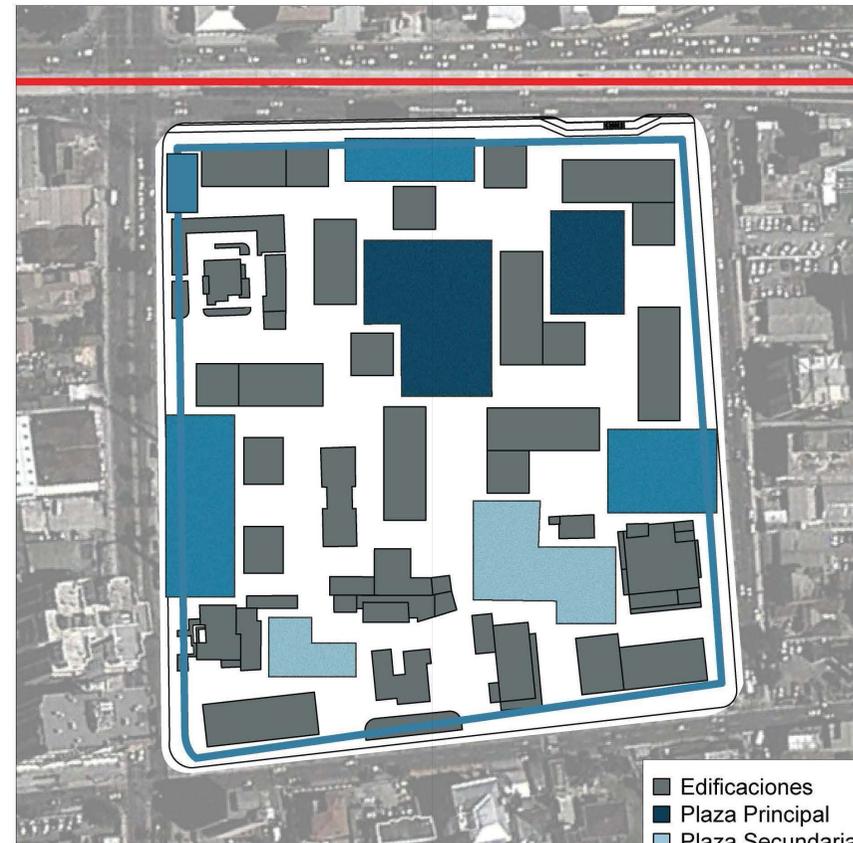
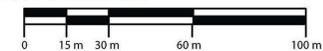


Figura 186: Tipología de Espacios de Permanencia



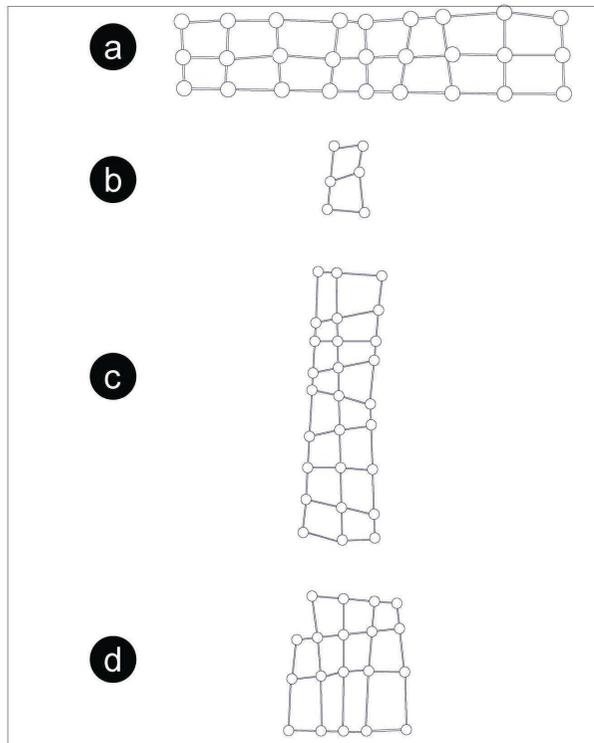
- Edificaciones
- Plaza Principal
- Plaza Secundaria
- Plaza Periferia
- Av. 10 de Agosto

## 8.5. Componentes Paisajísticos

Para determinar una serie de componentes paisajísticos se ha planteado la diferenciación de:

- Diseño Interior de Plazas
- Diseño Arbolado/ Áreas Verdes
- Mobiliario Urbano

Teniendo como objetivo la variedad volumétrica que se caracteriza dentro del proyecto urbano y el planteamiento de una propuesta sustentable que genere calidad de vida a los habitantes.



### a. Diseño Interior de Plazas

En cuanto al diseño de las plazas principales y secundarias propuestas se determina a partir de la estructura espacial identificada previamente, la cual nos da una base del planteamiento de piso duro y áreas verdes dentro de la manzana tipo, de esta manera segrega al espacio en diferentes sectores los cuales deberá cumplir con un tratamiento de pisos detallado.

A pesar de ubicar sectores determinados de plazas

### TIPOLOGÍA DE PLAZAS EN MANZANAS TIPO

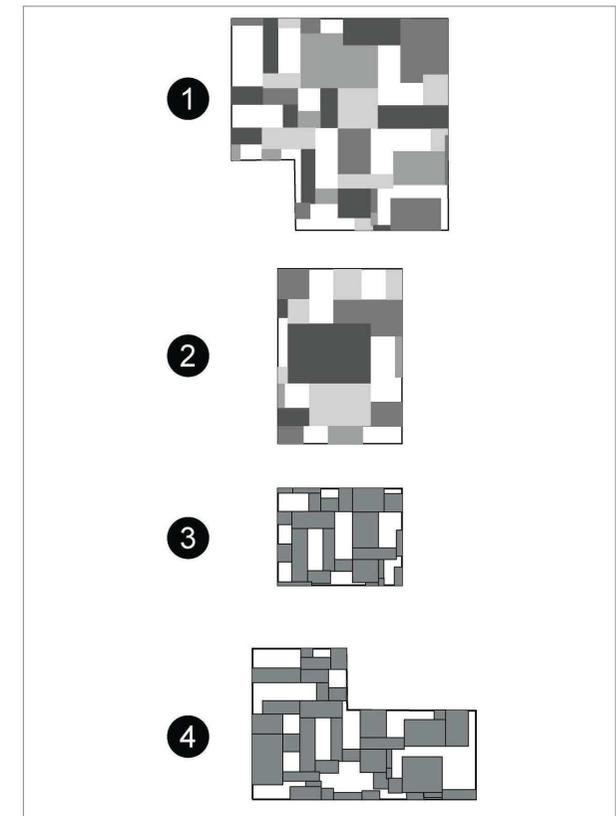


Figura 187: Tipología de plazas en manzana tipo



dentro de la manzana se propone que el límites de estas plazas serán las edificaciones aledañas, de esta manera las plazas se enlaza al espacio en su totalidad.

En las plazas de la periferia se plantea el diseño de varios arboles distanciados entre si por medio de una secuencia y unificados por una red de canales de agua. Esta plaza por su ubicación se planifican para permitir el ingreso a la manzana por medio de áreas verdes y canales de agua dando la sensación a los ciudadanos del ingreso a una propuesta diferentes en a cual la naturaleza juega un papel muy importante.



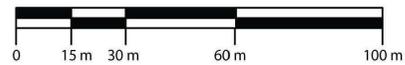
➤ Textura de piso duro y césped dentro de la propuesta de manzana tipo.



- A-01
- A-02
- A-03
- A-04
- A-05
- B-01
- B-02
- B-03
- B-04
- B-05
- B-06

CODIGO	IMAGEN	MATERIALES
A-01		Baldosa de piedra
A-02		Baldosa de piedra
A-03		Baldosa de cerámica
A-04		Baldosa de metal
A-05		Baldosa de arcilla
B-01		Baldosa de piedra/ Césped
B-02		Césped Agrostis Tenuis
B-03		Césped Festuca Alta
B-04		Césped artificial
B-05		Baldosa de piedra/ Césped
B-06		Baldosa de piedra/ Césped

Figura 188: Texturas piso de manzana tipo



b. Diseño de Arbolado/ Áreas Verdes

Se debe tomar en cuenta que para la implementación de los arboles dentro de la ciudad debe existir una debida planificación, correcta preparación de suelos y adecuada selección de especies para evitar problemas que pueden ocasionar espacios desagradables para los ciudadanos y un elevado costo de mantenimiento.

Para el diseño de arbolado a más de utilizar vegetación

propia del sitio en el cual se plantea, se ha determinado diferentes sectores o secciones las cuales deben cumplir con áreas verdes en la manzana.

- Circulación
- Plaza Periferia
- Contorno de manzana
- Estructura de diseño
- Diseño Orgánico

Circulación

Se crea arborización de manera paralela a la circulación principal mencionada anteriormente. Esta área verde cuenta con arboles con mayor volumen y altura dentro de la manzana marcando jerarquía en el recorrido.

Plaza Periferia

La distribución en las plazas periferias proyecta

parámetros con el mismo principio del diseño de estas plazas las cuales permite una secuencia de arboles distanciados entre si que se formulo por una malla la cual crea ritmo y movimiento.

Contorno de manzana

El tratamiento de contorno de manzana es principal dentro del diseño ya demarca el limite de la manzana

proporcionando barrera visual y auditiva dentro de la manzana.

Estructura de diseño

El diseño en si determina sectores en los cuales la implementación de arboles son necesarias para enlazar el proyecto con un mismo lenguaje, priorizando las áreas verdes no solo por las cualidades que brindan al ciudadano

sino por actuar como efecto espejo dentro de esta zona determinada.

Diseño Orgánico

Se denomina diseño orgánico al proyectar áreas verdes las cuales sean partes y representen la estructura orgánica que tiene la naturaleza, es decir esa diversidad que el ecosistema compone.

CIRCULACIÓN PRINCIPAL

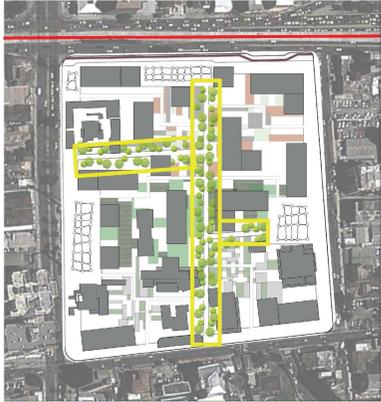


Figura 189: Circulación



PLAZA PERIFERIA

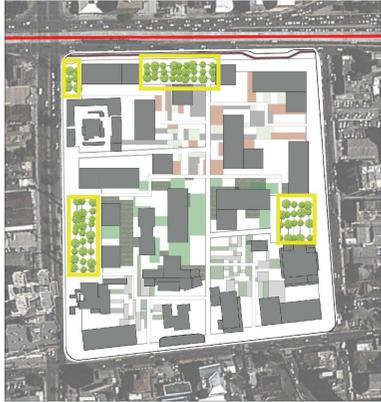


Figura 190: Plaza Periferia



CONTORNO DE MANZANA



Figura 191: Contorno de Manzana



ESTRUCTURA DE DISEÑO



Figura 192: Estructura de diseño



DISEÑO ORGÁNICO

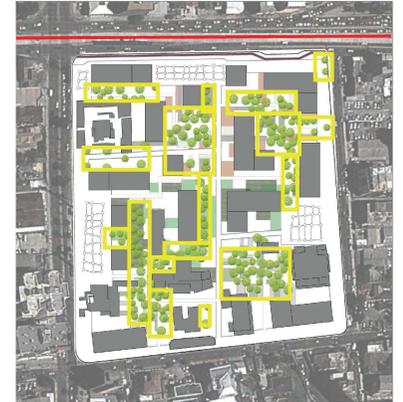


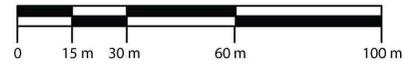
Figura 193: Diseño Orgánico



DISEÑO ARBOLADO/ ÁREAS VERDES



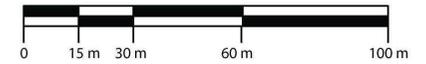
Figura 194: Diseño arbolado /áreas verdes



DISEÑO NATURAL - COMPOSICIÓN ORGÁNICA



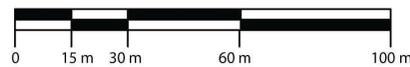
Figura 195: Composición Orgánica



TIPOLOGÍA DE VEGETACIÓN



Figura 196: Mapa de tipos de vegetación



- C-02, C-07
- C-08
- C-01, C-04, D-01
- C-05, C-03, D-02
- C-06, C-04, D-03

CODIGO	IMAGEN	NOMBRE	DIAMETRO (m)	ALTURA (m)
C-01		Alamo Plateado	4 - 6	7 - 9
C-02		Aliso	5 - 6	5 - 15
C-03		Árrayan	4 - 5	8
C-04		Calistemo blanco	5 - 6	6 - 10
C-05		Cholán	4 - 6	10
C-06		Higueron	4 - 5	12
C-07		Nogal	6 - 8	20
C-08		Jacaranda	4 - 6	12 - 15
D-01		Laurel	1,5	2 - 4
D-02		Trueno seto	0,50 - 0,60	1 - 3
D-03		Morera	2	5 - 7

**c. Mobiliario Urbano**

El mobiliario que se implementará dentro de la manzana como base de diseño y elemento necesario no solo en espacio de permanencia si no también en espacios de paso es:

- Iluminación
- Bancas

**- Basureros**

- Parada de Buses y Puesto de Bicicletas

Estos elementos se plantean a través de la composición de la rejilla drenante para árbol que se propone dentro del diseño de siembra en jardinería de piso, de esta manera la vegetación determina la propuesta.

**Iluminación**

En cuanto a la iluminación existen 4 tipos de luminarias planteadas dentro de la manzana tipo.

- Iluminación de circulación principal
- Iluminación de circulación secundaria
- Iluminación de Calle
- Iluminación Interior de las plazas

**Bancas**

Las bancas se las proyecta a partir de las rejilla drenante para árbol y su ubicación, teniendo en cuenta los sectores dentro de las plazas con menor transición peatonal.

Igualmente la ubicación de las bancas dentro de las plazas periferia se las proyecta en espacios que no tenga

relación directa con las circulación o ingresos de la manzana.

Dentro del boulevard propuesto las bancas se plantean en lugares específicos, de esta manera no se encuentra dentro de todo el tramo del boulevard para evitar la presencia de mobiliario sin uso.

**Basureros**

Los basureros son indispensables dentro de todo espacio público y se los ubica alado de algunas rejillas drenante, dependiendo de su ubicación.

**VEGETACIÓN CON REJILLA DRENANTE**



Figura 197: Mapa de vegetación con rejilla drenante



**TIPOLOGÍA DE ILUMINACIÓN**

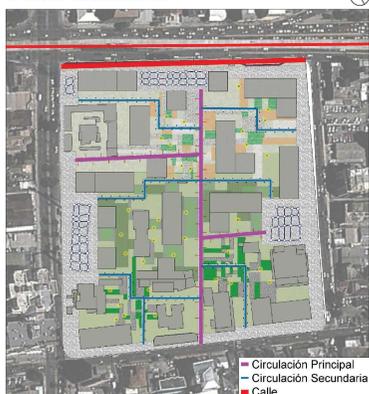


Figura 198: Tipología de Iluminación



**MOBILIARIO URBANO**

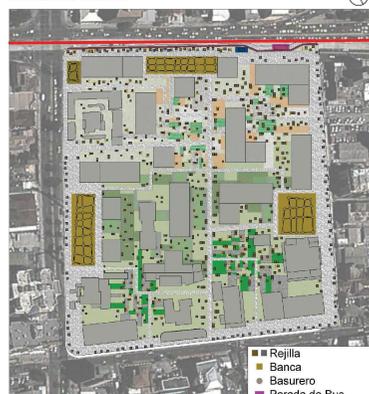


Figura 199: Mapa de Mobiliario Urbano



**MOBILIARIO DE UNA PLAZA**



Figura 200: Mobiliario urbano en una plaza



**Diseño del Mobiliario Urbano**



Figura 201: Diseño de mobiliario urbano en una plaza



## 9. Propuesta de Diseño Espacial

### 9.1. Población

Se ha planteado el incremento del 50,60% de la población actual del sector de intervención, teniendo en cuenta la nueva propuesta morfotipológica. Esta abarca las alineaciones de distribución de usos múltiples, enfocando la vivienda con relación indirecta a la Av. 10 de Agosto, y el comercio y oficina con relación directa, planteando la densificación del sector como una característica primordial dentro de la propuesta.

La población total dentro del sector solo en las edificaciones propuestas se calcula que tendrá alrededor de 7420 habitantes, 2473 viviendas teniendo en cuenta que cada vivienda tiene un promedio de 3 habitantes por cada vivienda.

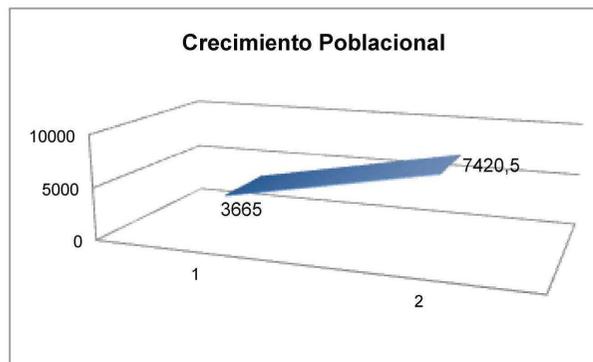


Figura 202: Tasa de crecimiento población en propuesta urbana

### Propuesta Estructura Espacial

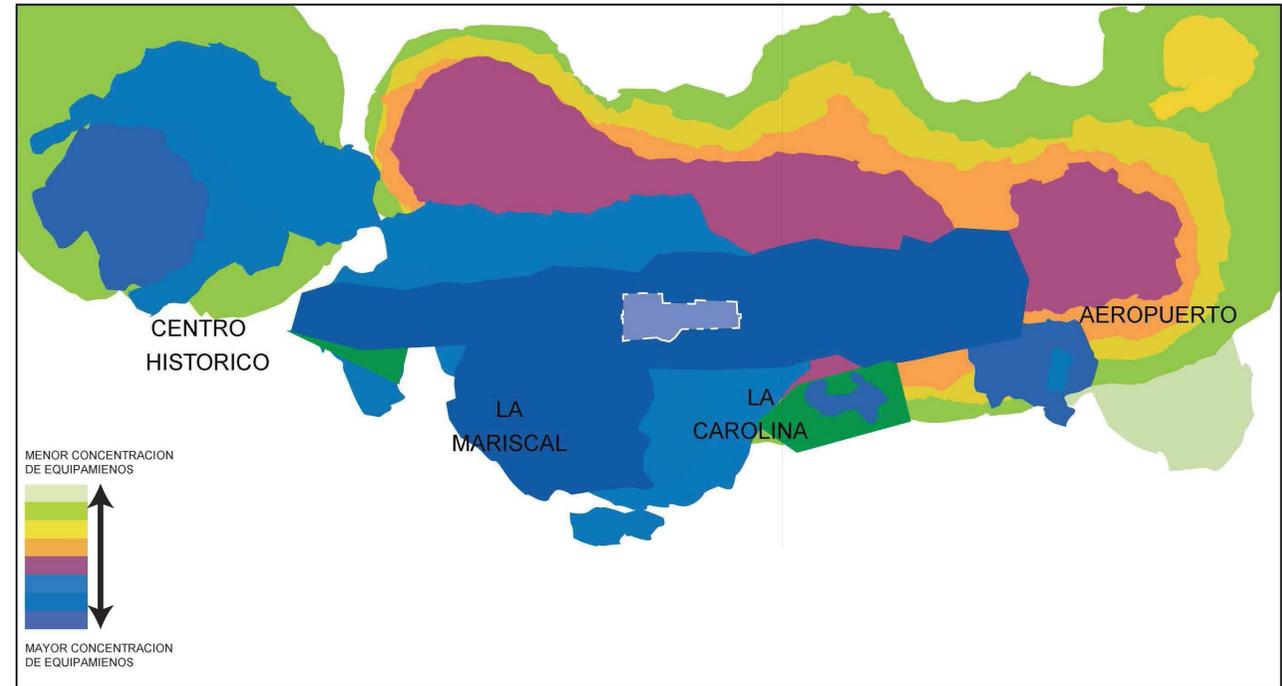


Figura 203: Propuesta Estructura Espacial

### 9.2. Estructura Espacial

Por tener una nueva forma estructural dentro de las manzanas, una morfología urbana innovadora, diseñada para generar espacios públicos y por su ubicación estratégica; este sector se convertirá en una de las centralidades más relevantes dentro del Distrito Metropolitano de Quito.

La distribución espacial y las propuestas tipológicas son características fundamentales dentro de la planteamiento urbano, pensado específicamente para la apropiación de los espacios. Es por esta razón que es necesario la generación de varias actividades económicas, sociales, culturales, políticas, ambientales, dentro del sector.

PROPUESTA DE TRAZADO DE LA ZONA AV. CRISTÓBAL COLÓN - AV. MARIANA DE JESÚS

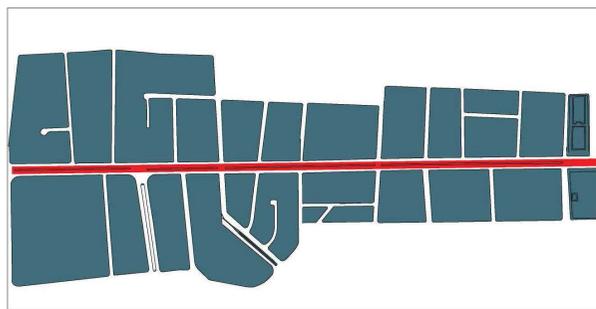


9.3. Morfología Urbana

a. Trazado

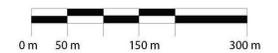
Se dividen 2 manzanas las cuales están ubicadas al norte del sector de intervención la mismas que son el producto de 7 nuevas manzanas con las condicionantes de diseño.

La eliminación del intercambiador genera diferentes amanzanamiento del que se perciben en la actualidad. Con nuevos sentido de vías, y la organización más ordenada de las conexiones viales. Para una mayor legibilidad dentro del sector de intervención se puede apreciar la división de una manzana, generando una visual con relación directa al parque planteado en la nueva propuesta urbana.



- Entorno
- Zona de Intervención
- Av. 10 de Agosto

Figura 204: Propuesta de Trazado



b. Movilidad

**Vialidad**

Nuevas conexiones viales, al eliminar el intercambiador, dando prioridad al peatón. Dentro de los cambios que tuvieron para la implementación de esta propuesta es la conexión de la Av. Eloy Alfaro con la calle selva alegre mediante la creación de una nueva calle, permitiendo la relación hasta la Av. Occidental en el oeste. La Av. Orellana tiene una conexión directa con la Av. 10 de Agosto permitiendo los giros derechos e izquierdos dentro de esta vía. La calle Berlín tiene un enlace con la Av. 10 de Agosto, la cual permite la conexión de sentido este con la Av. Eloy Alfaro mediante la Av. Nueve de Octubre.

**VIALIDAD DENTRO DE LA ZONA DE INTERVENCIÓN**



Figura 205: Vialidad dentro de la zona de intervención

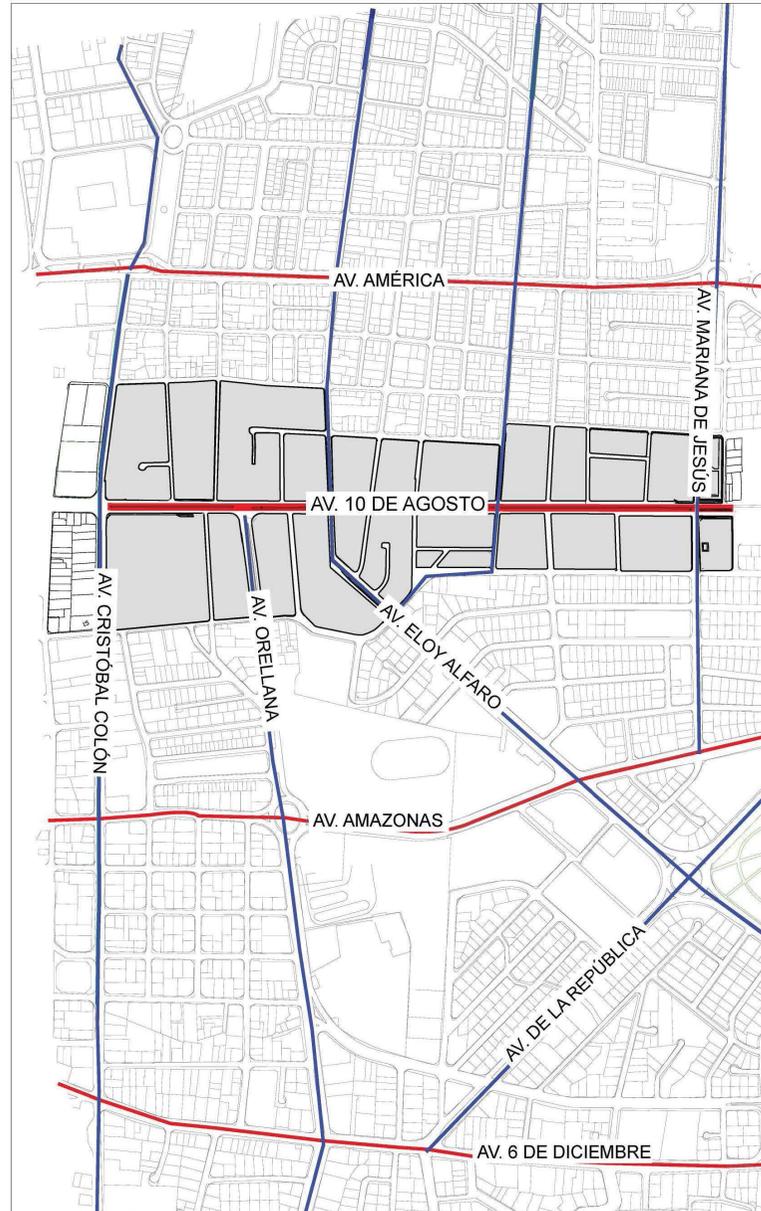
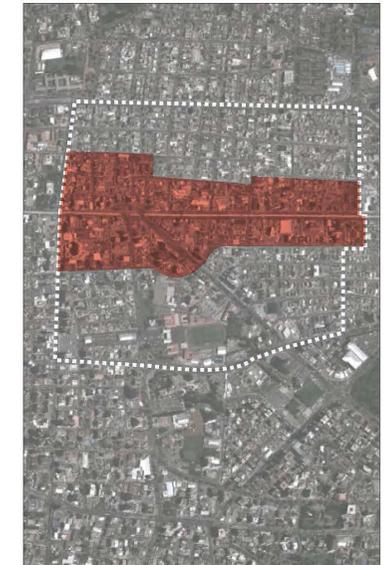


Figura 206: Propuesta de Vialidad



- VIAS PRINCIPALES DE SENTIDO N-S / S-N
- VIAS PRINCIPALES DE SENTIDO E-O / O-E

**Transporte**

En la propuesta de transporte existen áreas exclusivas para la movilidad peatonal, y el sistema de transporte alternativo que son las bicicletas. De esta forma se crean carriles para bicicletas en las veredas.

Se diseñan todo los espacios pensando en la accesibilidad universal. La distancia entre las paradas de los buses no son mayores a 300 m.

Las nuevas paradas de buses diseñadas para los grupos vulnerables son; en el sector occidental, cerca de los cruces Av. Cristóbal Colón y Av. 10 de Agosto, Calle Hidalgo y Av. 10 de Agosto, Calle Cuero y Caicedo y Av. 10 de Agosto. Calle la Luz (propuesta) y Av. 10 de Agosto. Y dentro del sector oriental cerca de los cruces Calle Javier Ascazubi y Av. 10 de Agosto, Calle Bartolomé de las Casa y Av. 10 de Agosto. Calle Vancouver y Av. 10 de Agosto.



Figura 207: Paradas de Bus y de Bicicleta

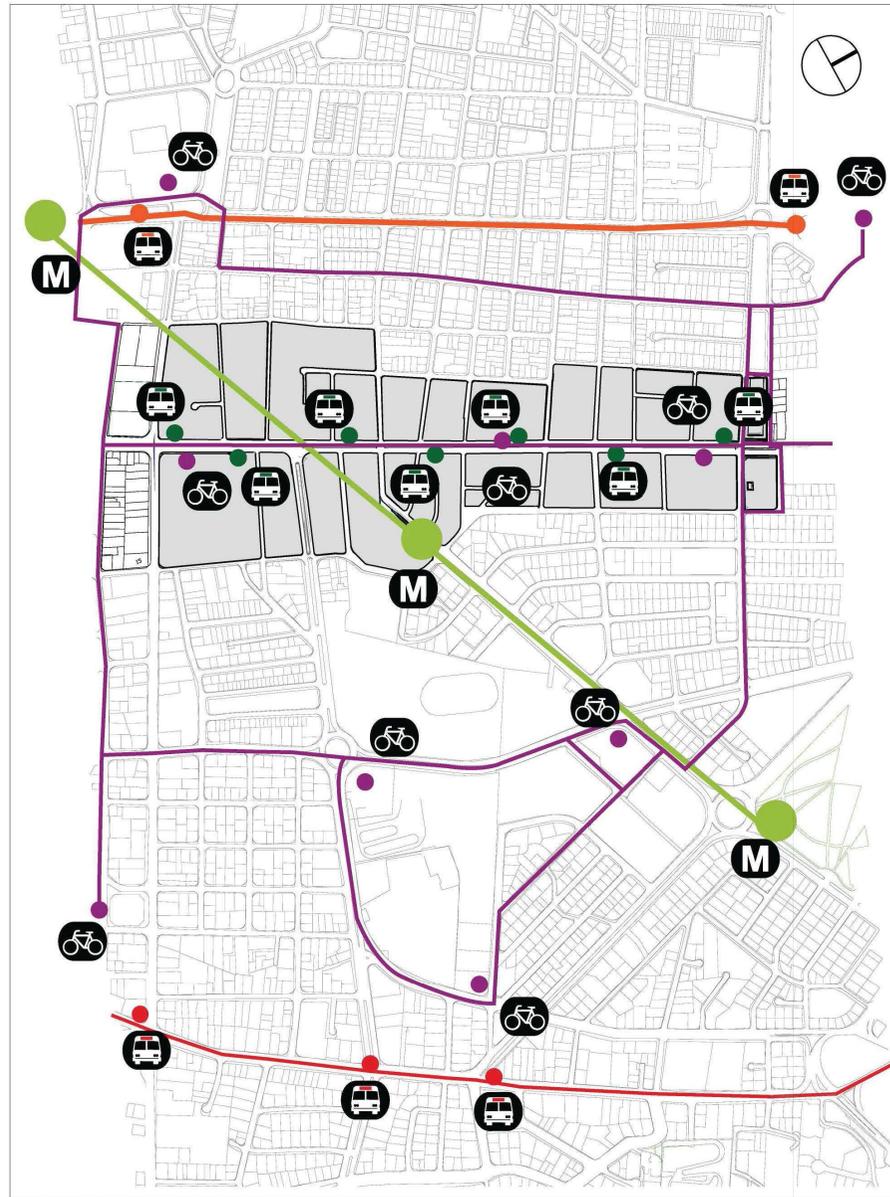


Figura 208: Propuesta de Transporte



TRANSPORTE PÚBLICO

RECORRIDOS

- TROLE
- METROBÚS
- ECOVÍA
- METRO Q
- BICI Q

PARADAS

- BUS AV. 10 DE AGOSTO
- METROBÚS
- ECOVÍA
- METRO Q
- BICI Q



ZONA AV. CRISTÓBAL COLÓN - AV. MARIANA DE JESÚS



Figura 209: Propuesta de Transporte Público y Vialidad

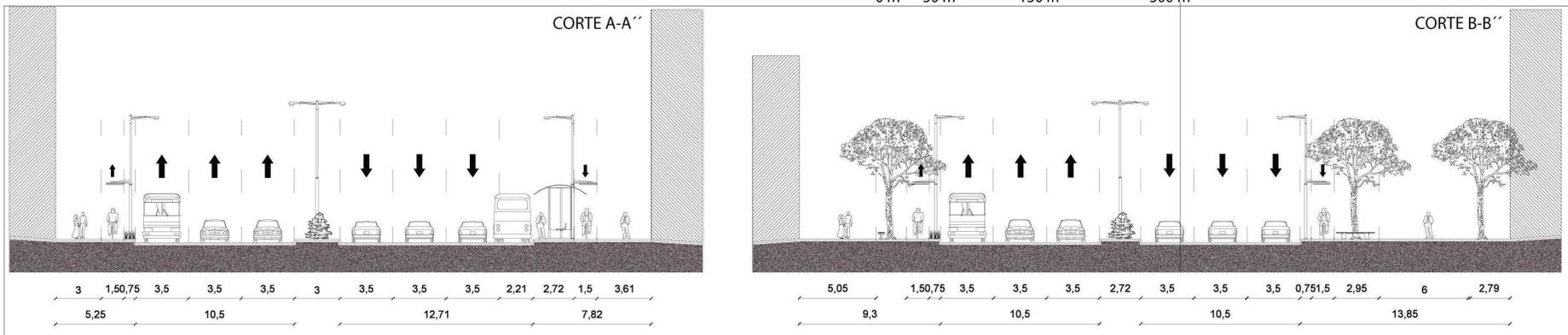
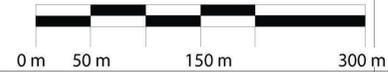


Figura 210: Secciones Propuestas dentro de la Av. 10 de Agosto (Av. Cristobal Colón - Av. Mariana de Jesús)

### Movimientos/ Recorridos

Planteada la red de parqueaderos dentro de toda la Av. 10 de Agosto se proyecta la utilización de la misma dentro de la propuesta urbana. Los parqueaderos se proyectan dependiendo de lo requerido dentro de la propuesta urbana. De esta manera los parqueaderos unificarán la avenida delimitando zonas. Los parqueaderos propuestos fueron planteados para una mejor accesibilidad a las edificaciones y como incentivo de los ciudadanos a circular dentro de los espacios creados.

Para la seguridad de los ciudadanos se plantean la señalización requerida dentro del sector de intervención según lo que plantea la normativa a más del diseño para una accesibilidad universal.

La nueva propuesta aumenta la circulación peatonal dentro del sector de intervención al igual que incorpora un nuevo sistema de transporte que es el carril para bicicletas.

### PROPUESTA DE CIRCULACIÓN DENTRO DE LA ZONA DE ESTUDIO

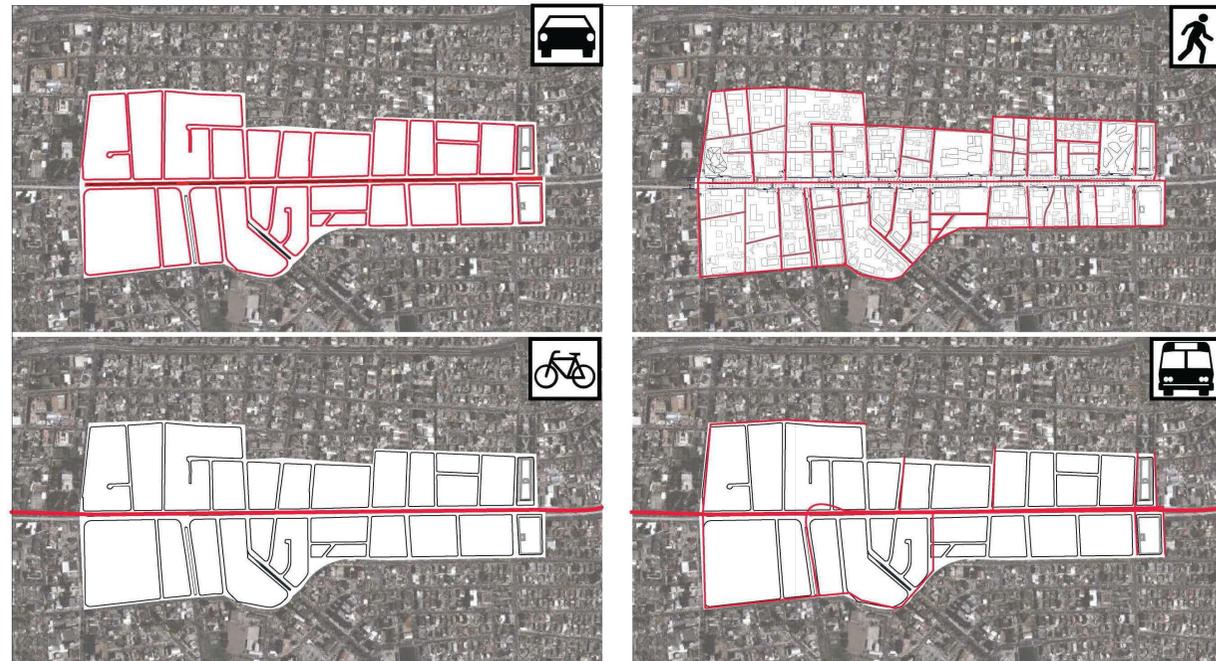


Figura 211: Propuestas de circulación dentro de la Av. 10 de Agosto (Av. Cristóbal Colón - Av. Mariana de Jesús)

### RED DE PARQUEADEROS EN LA AV. 10 DE AGOSTO

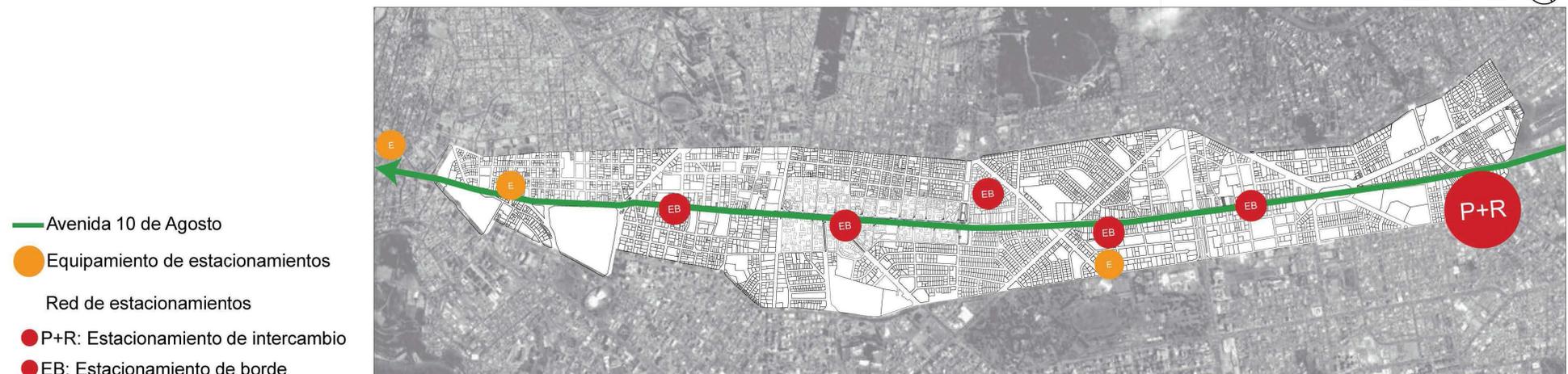


Figura 212: Red de parqueaderos en la Av. 10 de Agosto  
Adaptado de: Giancarlo Vanoni

c. Suelo

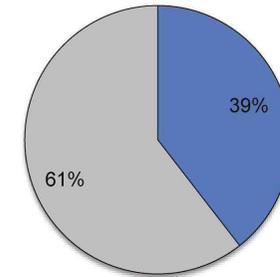
Se propone uso múltiple dentro de las manzanas frentistas a la Av. 10 de Agosto. Delimitando las zonas públicas y privadas.

La propuesta realizada en la manzana tipo se acoplará dentro de todas las manzanas frentistas del sector de intervención, con la utilización de los mismos parámetros e intervenciones, en este caso se determina el espacio público o privado dependiendo de la relación que el

edificio tenga con la Av. 10 de Agosto.

Dentro del sector de intervención se proyecta un 61% de espacio público y un 39% de espacio privado. La zona privada comparte su espacio transformándose en espacios de libre acceso en un horario determinado que es de 7:00 a 21:00 horas de esta manera los espacios se relacionan sin ningún problema de uso. Se delimita la zona por medio de rejas de 1,50 metros de alto, permitiendo la permeabilidad visual y por la altura planteada las rejas no proponen la noción de muros ciegos.

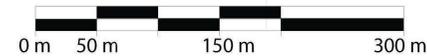
PORCENTAJE DE ESPACIOS



PROPUESTA DE ESPACIOS PÚBLICO Y PRIVADOS DENTRO DEL SECTOR DE INTERVENCIÓN



Figura 213: Propuesta de espacios públicos y privados dentro del sector de intervención

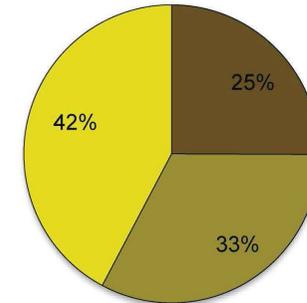


La diversidad de usos facilita la diversidad de actividades, organizaciones, ideas, finalidades, usuarios y horarios de los espacios públicos.

Es necesario que existan varios usuarios que utilicen los espacios creados para generar movimiento dentro de la zona propuesta.

En la propuesta se plantea el 42% de Vivienda, el 33% de oficina y el 25% de comercio para tener equilibrio en la variedad de uso de suelos dentro de la manzana, que generar una mezcla de actividades atrayendo a todo tipo de usuario.

#### PORCENTAJE DE USO DE SUELO



#### PROPUESTA DE USO DE SUELO



Figura 214: Propuesta de uso de suelo



#### d. Edificación

El nuevo diseño urbano se basa en el planteamiento de nuevas edificaciones que se conecten y unifiquen con las edificaciones pre-existentes.

La estructura de todas las manzanas frentistas a la Av. 10 de Agosto se establece mediante la propuesta de manzana tipo en cuanto a los parámetros de edificación, altura y distribución espacial planteados.

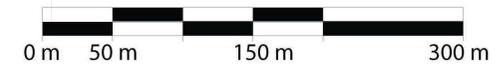
Una de las características fundamentales del concepto

urbano es la variedad de altura junto con la tipología de edificaciones que se plantea dentro de las manzanas, de esta manera compone una relación directa con el diseño y perfil existen de la ciudad manteniendo esa diversidad volumétrica que genera ritmo y movimiento.

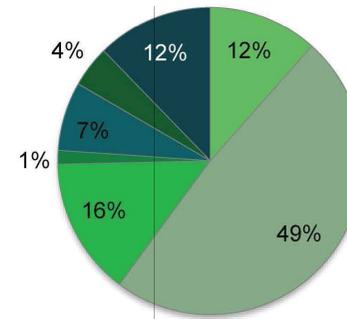
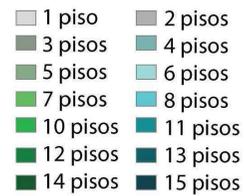
#### PROPUESTA URBANA



Figura 215: Propuesta de nuevas edificaciones dentro del sector de intervención



En cuanto a las edificaciones propuestas existe un 49% de edificaciones de 5 pisos, las cuales tiene una relación directa con la escala humana y 12% de edificaciones de 15 pisos que es la altura máxima que se implementará dentro del sector de intervención, de esta forma existe un crecimiento vertical pero a la vez no tan radical que ocasiona perdida del ritmo y noción proyectada en la Av. 10 de Agosto.



**PROPUESTA ALTURA DE EDIFICACIÓN**



Figura 216: Propuesta de altura de edificación



### e. Espacio Público

Al no tener limitaciones dentro de las aceras por no estar sobre línea de fábrica se crea un boulevard que incorpore los centros de manzana, permitiendo de esta manera generar mayores espacios públicos y espacios libres

dentro del sector de intervención. El ancho que se da a este boulevard varía según sea la distribución de las manzanas, limitando un dimensionamiento mínimo de 1.50m para la movilidad de las bicicletas y 3m para la movilidad peatonal.

Se tiene una lectura dentro de las espacios creados en las manzanas frentistas que propone un alto grado de permeabilidad y de ejes visuales. Generando identidad y sentido de apropiación, que forma conciencia ciudadana y permite la seguridad del sector.

### PROPUESTA DE ACERAS FRENTISTAS A LA AV. 10 DE AGOSTO

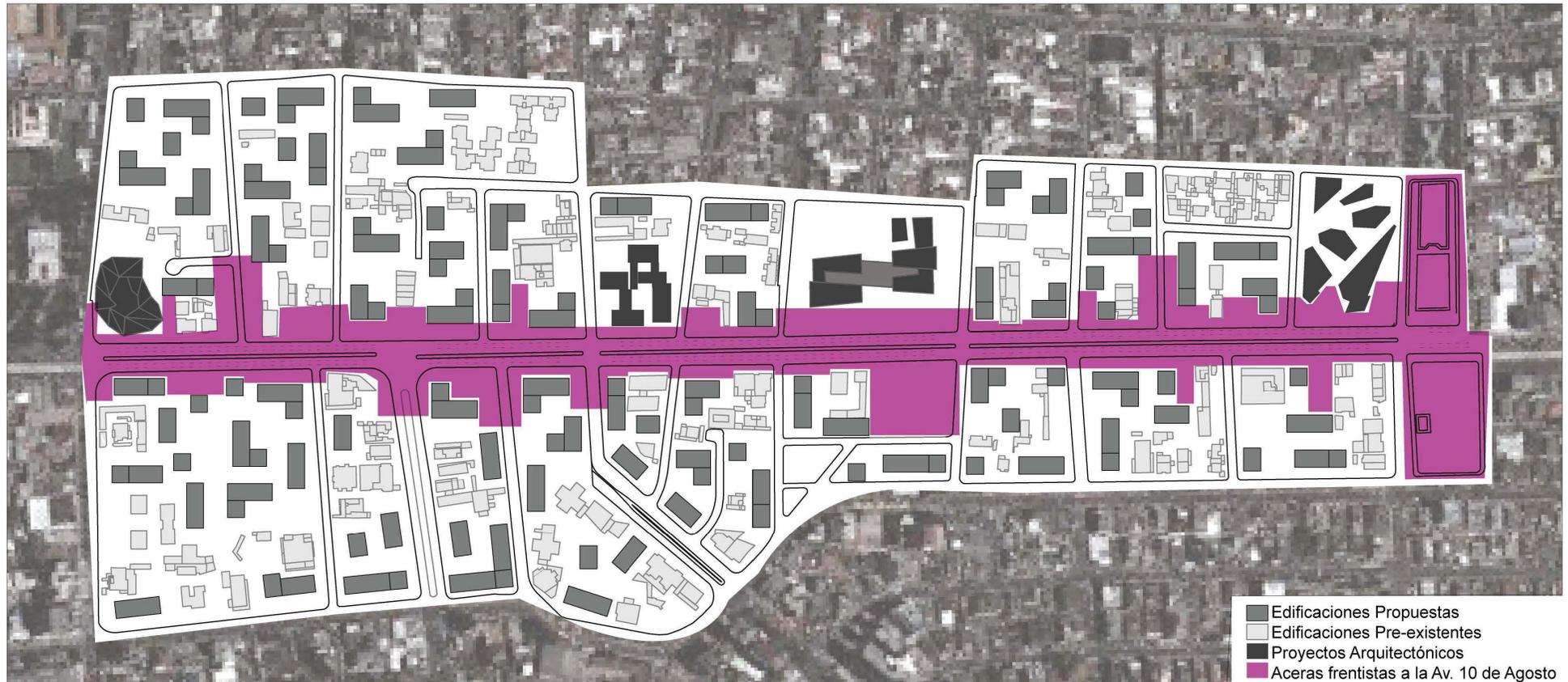


Figura 217: Propuesta de nuevas edificaciones dentro del sector de intervención

0 m 50 m 150 m 300 m

Dentro de cada manzana planteada debe existir como mínimo un 30% de Vegetación, que ayuda a recuperar el ecosistema, a mejorar el aire y generar un microclima dentro del sector de intervención.

El crear espacios de paso y de permanencia genera

diferentes tipos de actividades dentro del espacio público, que por ser de libre acceso permite a ciudadanos apropiarse de los espacios.

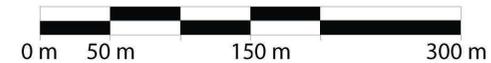
La configuración de los espacios público es uno de los parámetros mas importantes dentro de la concepto urbano,

ya que a mas de permitir una zona permeable, permiten una rápida y fácil transportación con varias opciones de circulación que incentivan una mayor apropiación de la estructura de la ciudad.

## PROPUESTA DE ÁREAS VERDES EN ESPACIOS PÚBLICOS Y PRIVADOS



Figura 218: Propuesta de áreas verdes



## f. Equipamientos

Los proyectos arquitectónicos propuestos dentro del sector de intervención a más de abastecer las necesidades de los ciudadanos son centralidades que atraen a gran cantidad de usuarios.

Estos equipamientos son elementos que mejoran la imagen urbana y buscan la identidad del sector. A la vez permiten la relación de la zona de intervención y complementan varias actividades carentes dentro no solo de la zona urbana sino de la ciudad.

### 4 Centro de Enseñanza Ambiental



Figura 219: Centro de Enseñanza Ambiental  
Tomado de: Karla Palacios

### 1 Mediateca



Figura 220: Mediateca  
Tomado de: Sofía Terán

## PROYECTOS ARQUITECTÓNICOS PROPUESTOS

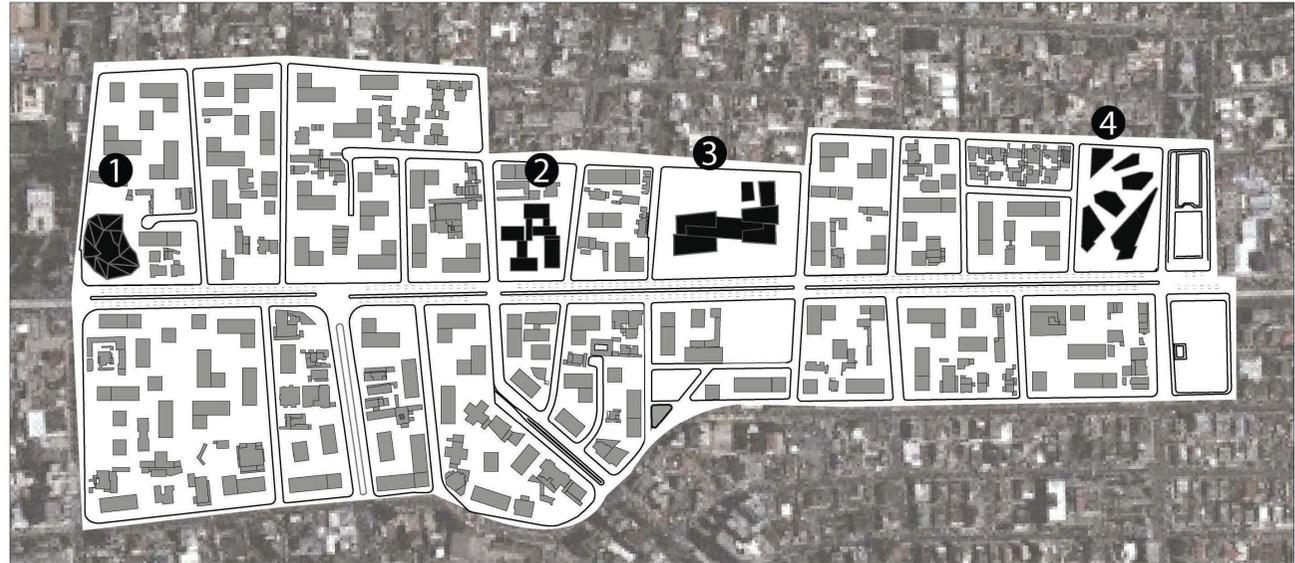


Figura 223: Proyectos Arquitectónicos

### 2 Edificio de Uso Múltiple



Figura 221: Edificio de Uso Múltiple  
Tomado de: Jose Luis Romero

### 3 Centro Cultural de Promoción Popular



Figura 222: Centro Cultural de Promoción Popular  
Tomado de: Inés Navas

#### 9.4. Desarrollo Ambiental

Mediante las Áreas Verdes planteadas se propone una disminución de la contaminación producida por el parque automotriz. Permitiendo un mejoramiento del aire dentro de este sector. A la vez mediante la distribución de las edificaciones y el diseño urbano, generan diversos microclimas y espacios de confort para los usuarios y habitantes de este sector de intervención. Se debe tener en cuenta que las áreas verdes sirven como sistema de absorción de lluvia evitando inundaciones que son muy frecuentes dentro del sector por su ubicación.

#### 9.5. Desarrollo Social

La variedad de usos de suelo atrae a una diversidad de usuarios los mismos que se apropian de la nueva propuesta de espacios públicos, generando la interacción e integración social. Está a la vez permite el balance de las personas con diferentes edades, lo cual, genera una evolución de la comunidad.

#### 9.6. Desarrollo Económico

El diseñar los espacios para que generen actividades nocturnas, es la clave para el desarrollo económico. Ya que si existe la actividad nocturna dentro de este sector,

existe mayor cantidad de usuarios para el comercio propuesto, por ende la economía aumenta no solo dentro de este sector sino dentro de toda la ciudad.

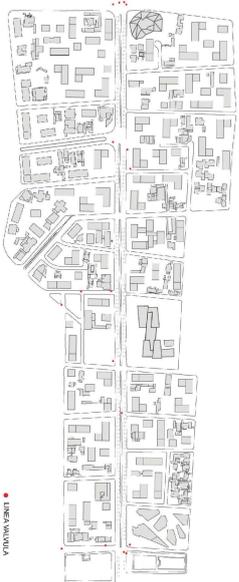
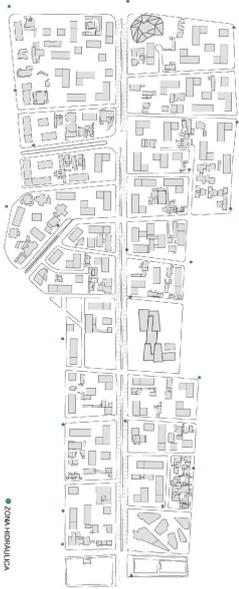
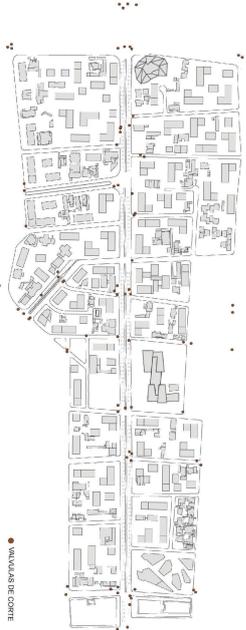
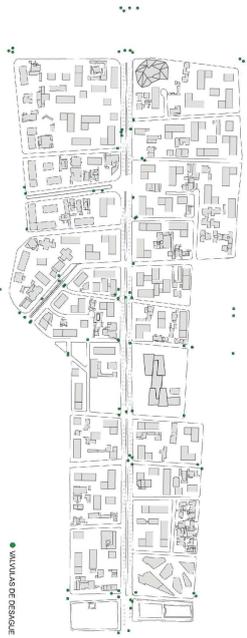
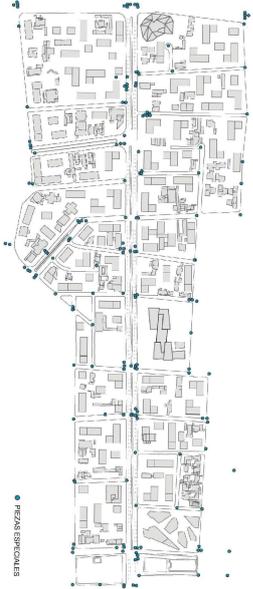
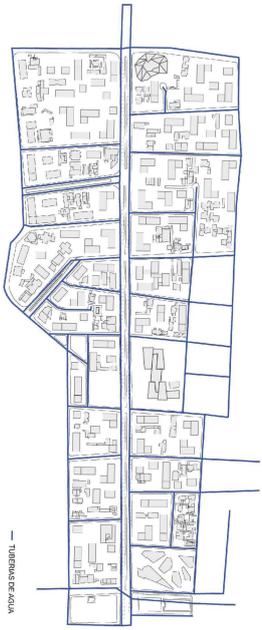
#### 9.7. Desarrollo Cultural

El planteamiento de lugares para actividades culturales permiten el promocionar y fortalecer el consumo de los bienes y servicios culturales. A la vez permite la valoración, protección y recuperación del patrimonio material e inmaterial del Distrito. Impulsar a los actores de Quito para ejercer su profesión.

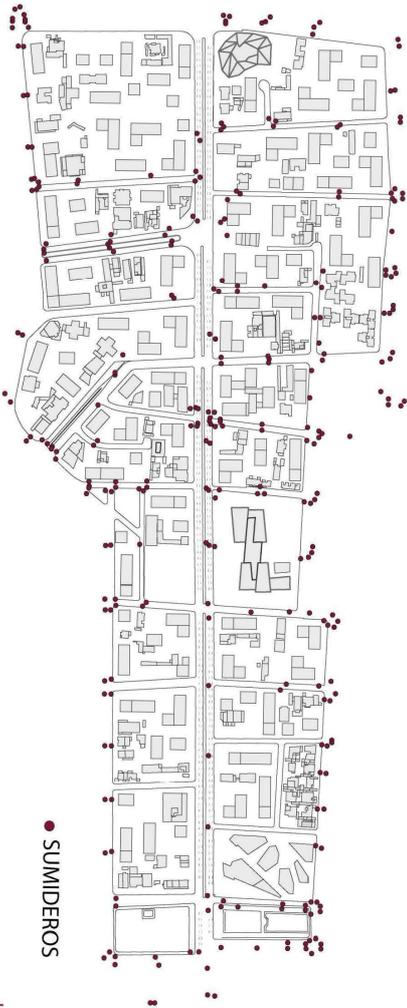


Figura 224: Espacios públicos diseñados en la Manzana Tipo

RED DE AGUA POTABLE



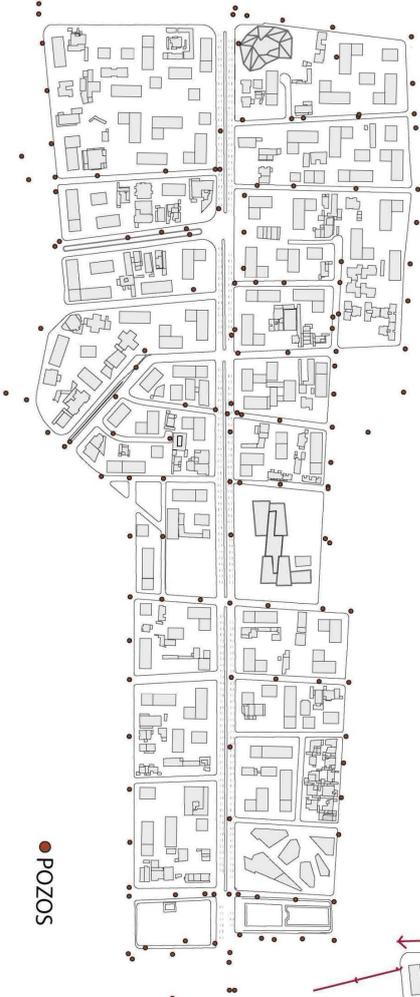
RED DE ALCANTARILLADO



● SUMIDEROS



— TUBERIAS



● POZOS

## 10. Referencias

- AGUILA P., BUSTOS G., GOESTCHEL A., KINGMAN E., LUNA M., OSPINA P., PERÉZ J., VALAREZO G., SOASTI G., TERÁN R. (1992). Enfoques y estudios históricos, Quito a través de la Historia. Serie Quito 6. Editorial fundación Trama. Quito, Ecuador.
- AGUILAR P., BUSTOS G., GOETSCHER A., KINGMAN E., LUNA M., OSPINA P., PÉREZ J., VALAREZO G., SOASTI G., TERÁN R. (1992). Enfoque y estudios históricos de Quito a través de la Historia. Editorial Fraga. Quito, Ecuador.
- AYLÍN PASCUAL GONZÁLEZ Y JORGE PEÑA DÍAZ. (2011). Espacios abiertos de uso público. Arquitectura y Urbanismo vol. XXXIII, n 1, 2012. ISSN 1815-5898. La Habana, Cuba.
- BENTLEY, ALCOCK, MURRAIN, Mc GLYNN, SMITH. (1985). Entornos Vitales. Editorial Gustavo Gili, SA (1999). Barcelona, España.
- CARRIÓN F., CIFUENTES C., DEL PINO I., ENRÍQUEZ F., KINGMAN E., NARANJO F., NARVAEZ A., ORTIZ A., PAREDES D., PERALTA E., ROUSSEAU A., YEPES H. (1990). Centro Histórico de Quito Problemática y Perspectivas. Serie Quito Tomo 1. Editorial fundación Trama. Quito, Ecuador.
- Centro de Gestión de Información Ambiental. Recuperado el 2 de noviembre de 2012 de [http://quitoambiente.gob.ec/gestiondelconocimiento/parimonio\\_natural/mapa\\_1\\_areas\\_protegidas.pdf](http://quitoambiente.gob.ec/gestiondelconocimiento/parimonio_natural/mapa_1_areas_protegidas.pdf)
- CEPEIGE. (1986). Antiguas Quebradas de Quito. Quito, Ecuador.
- CLIFF MOUGHTIN. (1992). Urban Design, Street and Square. Elsevier Science. Great Britain.
- CORREA F. (2012). Una línea en los Andes, Estados Unidos.
- CHIRIBOGA E. (2003). El Quito que se fue 1850-1912. Volumen 1. Editorial FONSA. Quito, Ecuador.
- CHIRIBOGA E. (2003). Un Siglo de Imágenes. El Quito que se fue 1860-1960. Volumen 2. Editorial FONSA. Quito, Ecuador.
- CHRISTOPHER ALEXANDER, SARA ISHIKAWA, MURRAY SILVERSTEIN. (1977). A Pattern Language. Towns, Buildings, Construction. Oxford University Press. New York, USA.
- DEPARTAMENTO DE PLANEACIÓN DE INVESTIGACIÓN DE MEDIO AMBIENTE. (2002). Guía de Arborización Urbana. Coelba. Brasil.
- Dirección General de Estadísticas y Censos. Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires (2010). Anuario Estadístico Ciudad de Buenos Aires 2010. Buenos Aires, Argentina.
- DIRECCIÓN METROPOLITANA DE PLANIFICACIÓN TERRITORIAL. (2006). Plan General de Desarrollo Territorial del Distrito Metropolitano de Quito. Imprenta Municipal. Quito, Ecuador.
- EMPRESA DE MOVILIDAD Y OBRAS PÚBLICAS, (2009). Plan Maestro de Movilidad para el DMQ 2009-2025. Editorial Municipio de Distrito Metropolitano de Quito. Quito, Ecuador.
- EUSAL. Recuperado el 04 de enero de 2012 de <http://dicter.eusal.es/lema/solsticio>
- EVA RAMÍREZ (2009). El espacio intermedio en la Arquitectura. Universidad de los Andes. Mérida, Venezuela.
- FERNÁNDEZ, M. (1992). Atlas Infográfico de Quito. Quito, Ecuador.
- FLACSO. (2011). ECCO Distrito Metropolitano de Quito, Perspectivas del ambiente y cambio climático en el medio urbano. Editorial PNUMA. Quito, Ecuador.
- FONSA. (2009). Historia de Quito "Luz de América. Bicentenario del 10 de Agosto de 1809. Quito, Ecuador.
- INSTITUTO NACIONAL DE ESTADÍSTICA Y CENSOS. (2011). Censos Poblacionales 2011. VII de Población y VI de Vivienda- II Económico. Quito, Ecuador.
- INSTITUTO NACIONAL DE METEOROLOGÍA E HIDROLOGÍA. (2012). Temperatura Media Anual. Quito, Ecuador.
- ISABELA VELÁZQUEZ, CARLOS VERDAGUER. (2011). Regeneración Urbana Integral. SEPES Entidad Estatal de Suelo. Madrid, España.
- JAN GEHL (2004). La humanización del Espacio Urbano. La vida social entre los edificios. Editorial Reverté (2009). Barcelona, España.
- JOHN B. THOMPSON. (1996). La teoría de la esfera pública. Publicado en Voces y culturas N10. Barcelona, España.
- JORDI BORJA, ZAIDA MUXI (2000). El espacio público, ciudad y ciudadanía. Barcelona, España.

- JORDI BORJA. (2001). *La ciudad del deseo*. Barcelona, España.
- KEVIN LYNCH (1959). *La imagen de la ciudad*. Editorial Gustavo Gili, S.L. Barcelona, España.
- LUCAS ACHIG (1983). *El proceso urbano de Quito*. Tercer Mundo. Quito, Ecuador.
- MANUEL SOLA-MORALES RUBIO. (1992). *Espacios Públicos, Espacios Colectivos*. La Vanguardia. Barcelona, España.
- MATILDE ALONSO, CARMEN BLASCO, FRANCISCO MARTÍNEZ. (2007). *Experiencias urbanísticas del proyecto moderno*. Editorial UPV. Valencia, España.
- MICHAEL LARICE, ELIZABETH MACDONALD. (2007). *The Urban Design Reader*. Routledge, New York, Estados Unidos.
- MIGUEL RUANO. (1999). *Ecolurbanismo Entornos Humanos sostenibles: 60 Proyectos*. Editorial Gustavo Gili, S.L. Barcelona, España.
- MINISTERIO DE DESARROLLO URBANO. (2009). *La humanización del espacio público*. Gobierno de la Ciudad. Buenos Aires, Argentina.
- MUNICIPIO DEL DISTRITO METROPOLITANO DE QUITO, EMPRESA PÚBLICA METROPOLITANA DE MOVILIDAD Y OBRAS PÚBLICAS. (2009). *Plan Maestro de Movilidad para el DMQ 2009-2025*. DMT. Quito, Ecuador.
- MUNICIPIO DEL DISTRITO METROPOLITANO DE QUITO. (2001). *Microzonificación Sísmica de los Suelos del DMQ y Áreas Potencialmente Licuefactibles*. Quito, Ecuador.
- MUNICIPIO DEL DISTRITO METROPOLITANO DE QUITO. (2009). *La Planificación del Desarrollo Territorial en el Distrito Metropolitano de Quito*. Editorial Trama. Quito, Ecuador.
- MUNICIPIO DEL DISTRITO METROPOLITANO DE QUITO. (2012). *Ordenanza 171 del Plan Metropolitano de Ordenamiento Territorial del DMQ, Anexo 11*. Quito, Ecuador.
- MUNICIPIO DEL DISTRITO METROPOLITANO DE QUITO. (2012). *Plan Especial Bicentenario- Consolidación del Parque de la Ciudad y Redesarrollo de su Entorno Urbano*. Proyecto de Ordenanza, Secretaría de Territorio, Hábitat y Vivienda. Quito, Ecuador.
- NAN ELLIN (2006). *Integral Urbanism*. Routledge, New York, Estados Unidos.
- Office for National Statistics. (2008). *Focus on London:2008 Edition* Fraga. Quito, Ecuador.
- ORTIZ A., PERALTA E., (2004). *Guía de Arquitectura de la ciudad de Quito*. Quito, Ecuador.
- ORTIZ. ABRAM M. SEGOVIA J. (2007) *Damero*. Editorial Trama. Quito, Ecuador.
- PABLO DE LA CAL. (2007). *Hacer ciudad, hacer paisaje*. Proyectos de transformación urbana y de intervención territorial.
- PAULA SOTO V. (2013). *Lo público y lo privado en la Ciudad*. Chile.
- PREFEITURA DA CIDADE (2011). *Guía de investigador informaciones socioeconómicas*. Curitiba 2011. Curitiba, Brasil.
- PROGRAMA DE INVESTIGACIÓN INTERDISEÑO PARA EL DESARROLLO SUSTENTABLE, IDES, SIC Y T-FADU-UBA. *Espacios Urbanos Sustentables: pautas para su equipamiento*.  
Argentina.
- RUEDA S. (2012). *El Urbanismo Ecológico, su aplicación en el diseño de un ecobarrio en figueres*. (En prensa), Barcelona, España.
- SALVADOR RUEDA. (2007). *Metodología de análisis de habitabilidad urbana*. Estudio de Movilidad y espacio público. Barcelona, España.
- SECRETARIA DE TERRITORIO HABITAT Y VIVIENDA. (2009). *Quito Red Verde Urbana*. Quito, Ecuador.
- SECRETARIA NACIONAL DE PLANIFICACIÓN Y DESARROLLO, SENPLADES (2009). *Plan Nacional para el Buen Vivir 2009-2013*. SENPLADES. Quito, Ecuador.
- SmartCode Version 9.2. *The town Paper*.
- STATISTICS BERLIN BRANDENBURG (2010). *Die-Kleine Berlin- Statistik 2010*. Editorial Amt Fur Statistic Berlin- Brandenburg Potsdam. Berlin, Alemania.
- SUMI. Recuperado el 10 de diciembre de 2012 de <http://www.zonu.com/America-del-Sur/Ecuador/Pichincha/Quito/Tematicos.html>
- SUMI. Recuperado el 10 de diciembre de 2012 de <http://www.zonu.com/fullsize/2011-10-25-14677/Plano-urbano-de-Quito-1942.html>

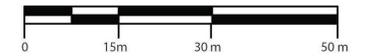
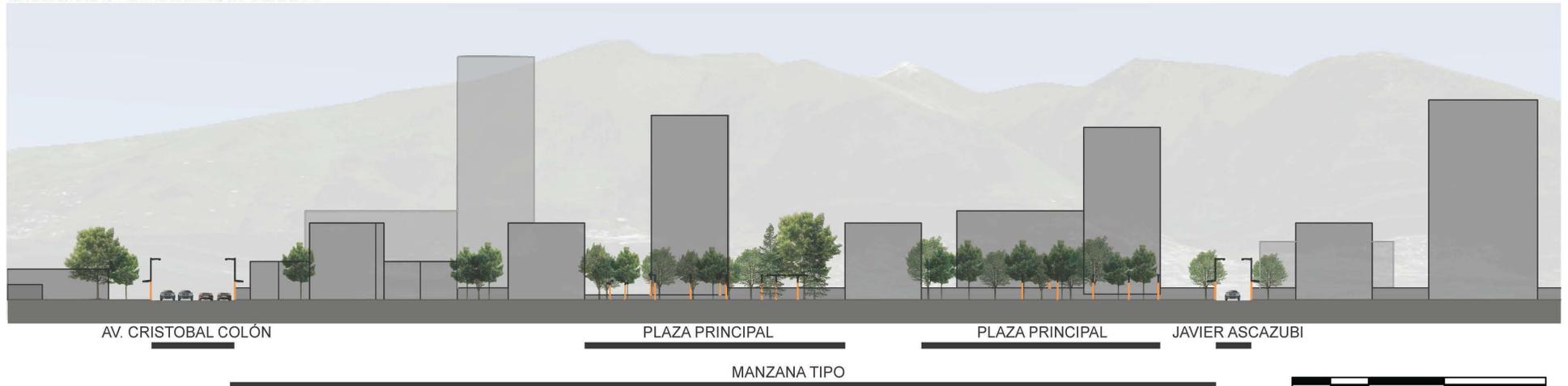
- U.S. Census Bureau, 2000 & 2010 Census Public Law 94-171 Files Population Division – New York City Department of City Planning (2010). Population Density by Census Tract Bronx, 2010. New York, Estados Unidos de América.
- VALLEJO A, CARRIÓN D, ARREGUI E, SCHOLZ B, GODOY P. (2009). Fortalecimiento de centralidades urbanas de Quito. Editorial Trama. Quito, Ecuador.
- VALLEJO R. (2008). Quito: Capitalidad y Centralidades. Quito, Ecuador.
- WEATHERBASE. Recuperado el 10 de diciembre de 2012 de [www.weatherbase.com](http://www.weatherbase.com)
- WILLIAN ALFONSO, LINA GALINDO. (2011). Evolución de la visión sistémica en el pensamiento urbano del siglo XX. Planificación regional. Bogotá, Colombia.

ANEXOS

SECCIÓN A-A'' DE LA AV. 10 DE AGOSTO



SECCIÓN B-B'' DE LA AV. 10 DE AGOSTO

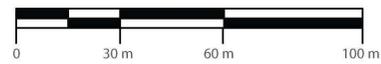


<p>UNIVERSIDAD DE LAS AMÉRICAS</p>	<p>Tema: Rehabilitación de Av. 10 de Agosto (Av. Colón - Av. Mariana de Jesús)</p>		
	<p>Contenido: Sección Manzana Tipo</p>	<p>Lamina: 001</p>	

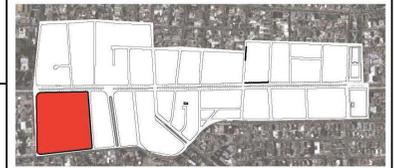


Tema: Rehabilitación de Av. 10 de Agosto (Av. Colón - Av. Mariana de Jesús)

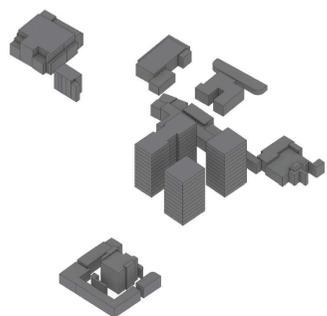
Contenido: Detalle de Mobiliario Urbano



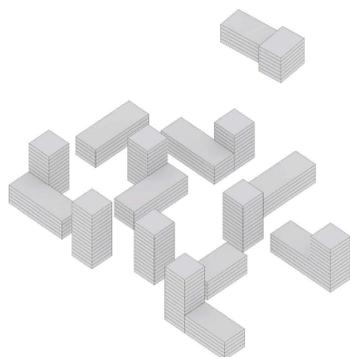
Lamina: 002



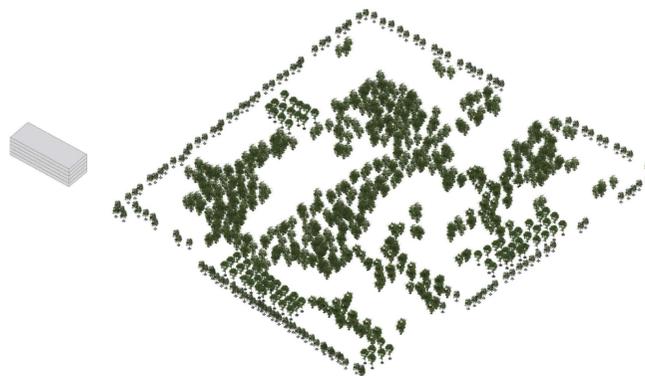
EDIFICACIONES PRE- EXISTENTES



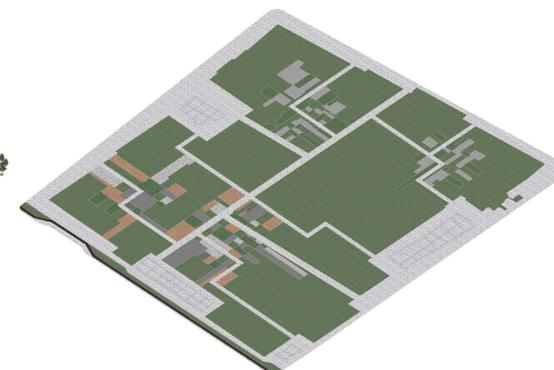
EDIFICACIONES PROPUESTAS



ÁREAS VERDES



TEXTURA DE PISO Y PLAZAS



Tema: Rehabilitación de Av. 10 de Agosto (Av. Colón - Av. Mariana de Jesús)

Contenido: Descomposición Isométrica de Manzana Tipo

Lamina: 003





Tema: Rehabilitación de Av. 10 de Agosto (Av. Colón - Av. Mariana de Jesús)

Contenido: Isometría General de Manzana Tipo

Lamina: 004





Tema: Rehabilitación de Av. 10 de Agosto (Av. Colón - Av. Mariana de Jesús)

Contenido: Vista Frontal a la Av. 10 de Agosto

Lamina: 005





Tema: Rehabilitación de Av. 10 de Agosto (Av. Colón - Av. Mariana de Jesús)

Contenido: Plaza Principal

Lamina: 006





Tema: Rehabilitación de Av. 10 de Agosto (Av. Colón - Av. Mariana de Jesús)

Contenido: Plaza Secundaria

Lamina: 007





Tema: Rehabilitación de Av. 10 de Agosto (Av. Colón - Av. Mariana de Jesús)

Contenido: Circulación Principal

Lamina: 008





Tema: Rehabilitación de Av. 10 de Agosto (Av. Colón - Av. Mariana de Jesús)

Contenido: Plazas Periferia Lateral

Lamina: 009

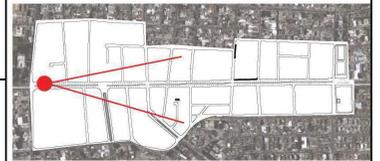


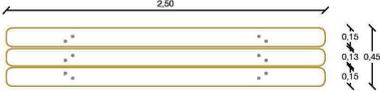
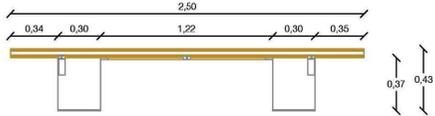
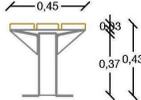
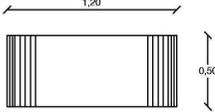
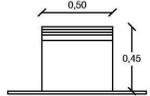
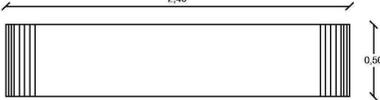
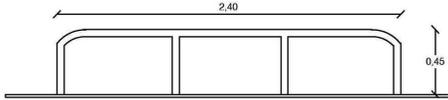
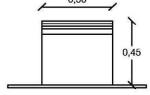
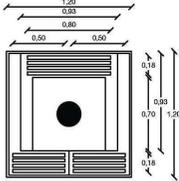
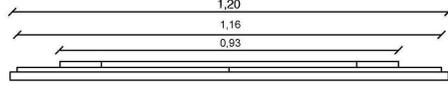
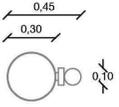
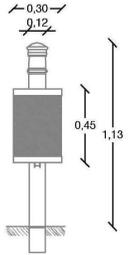
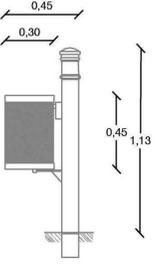


Tema: Rehabilitación de Av. 10 de Agosto (Av. Colón - Av. Mariana de Jesús)

Contenido: Propuesta de Perfil Vial Av. 10 de Agosto

Lamina: 010



TIPO	CODIGO	NOMBRE	PLANTA	VISTA FRONTAL	VISTA FRONTAL
MOBILIARIO URBANO	F-01	BANCA Interior manzana			
	F-02	BANCA <a> Plaza Periferia			
	F-03	BANCA <b> Plaza Periferia			
	F-04	REJILLA DRENANTE Base arboles			
	F-05	BASURERO Interior manzana			



Tema: Rehabilitación de Av. 10 de Agosto (Av. Colón - Av. Mariana de Jesús)

Contenido: Detalle de Mobiliario Urbano

Lamina: 011

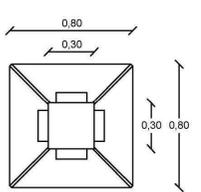
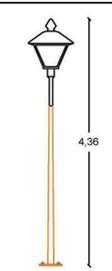
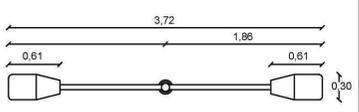
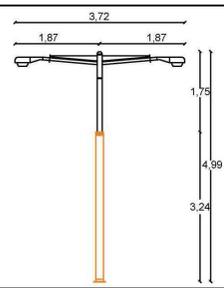
TIPO	MOBILIARIO TRANSPORTE	
NOMBRE	PARADA DE BÚS <span style="color: purple;">■</span>	PARADA DE BICICLETAS <span style="color: blue;">■</span>
FACHADA FRONTAL		
PLANTA		
FACHADA LATERAL		

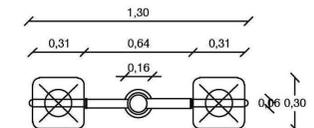
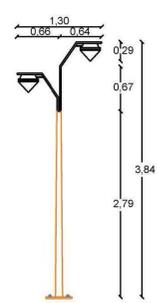
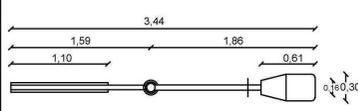
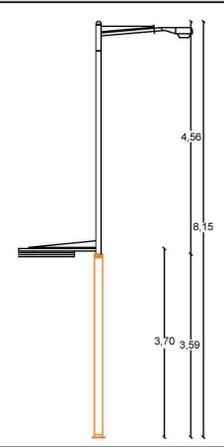


Tema: Rehabilitación de Av. 10 de Agosto (Av. Colón - Av. Mariana de Jesús)

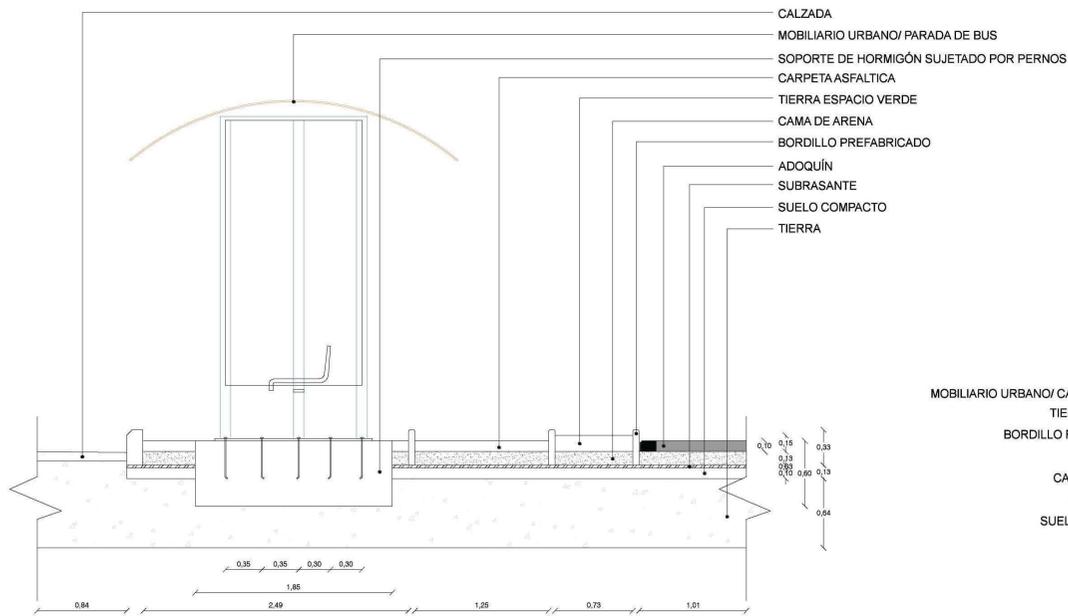
Contenido: Detalle de Mobiliario Urbano

Lamina: 012

TIPO	CODIGO	NOMBRE	PLANTA	VISTA FRONTAL
I L U M I N A C I O N	E-01	FARO  Interior de las plazas		
	E-02	LUMINARIA  Camineria Principal		

TIPO	CODIGO	NOMBRE	PLANTA	VISTA FRONTAL
I L U M I N A C I O N	E-03	LUMINARIA  Camineria Secundaria		
	E-04	LUMINARIA  Vía vehicular / Vía bicicletas		

	Tema: Rehabilitación de Av. 10 de Agosto (Av. Colón - Av. Mariana de Jesús)	
	Contenido: Detalle de Mobiliario Urbano	Lamina: 013



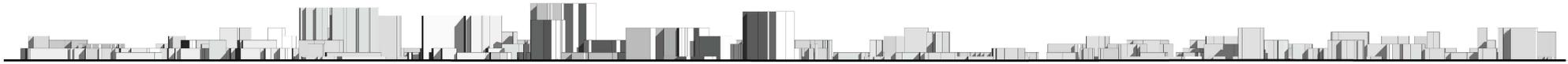
PARADA DE BUS - SECCIÓN CONSTRUCTIVA



ALCORQUE - SECCIÓN CONSTRUCTIVA

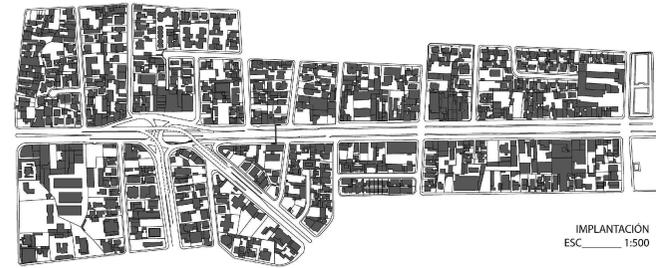
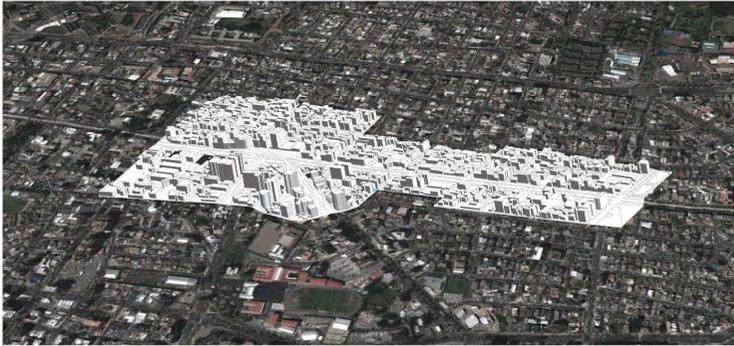
 <p>UNIVERSIDAD DE LAS AMÉRICAS</p>	Tema: Rehabilitación de Av. 10 de Agosto (Av. Colón - Av. Mariana de Jesús)		ESC _____ 1:50
	Contenido: Detalles Constructivos	Lamina: 014	





PERFIL URBANO MANZANAS FRENTISTAS LADO OESTE  
ESC. 1:1500

ESTADO ACTUAL



IMPLANTACIÓN  
ESC. 1:500



PERFIL URBANO MANZANAS FRENTISTAS LADO ESTE  
ESC. 1:1500

PRE-EXISTENTES



IMPLANTACIÓN  
ESC. 1:500

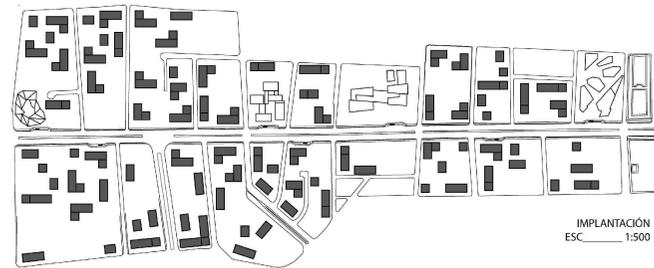
PERFIL URBANO MANZANAS FRENTISTAS LADO OESTE  
ESC. 1:1500

PERFIL URBANO MANZANAS FRENTISTAS LADO ESTE  
ESC. 1:1500



NUEVAS EDIFICACIONES

SECTOR AV. CRISTÓBAL COLÓN - MARIANA DE JESÚS  
ESC. 1:1500

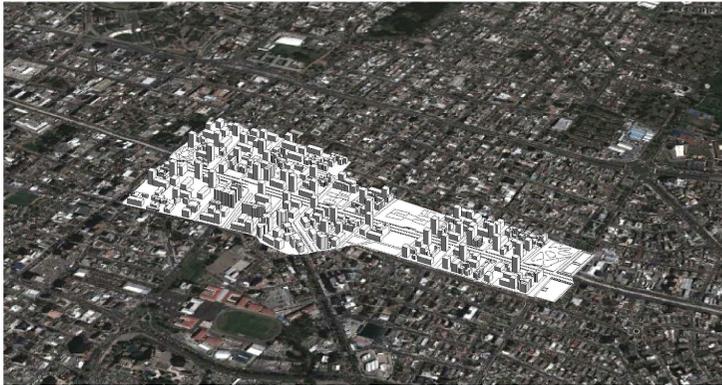


IMPLANTACIÓN  
ESC. 1:500

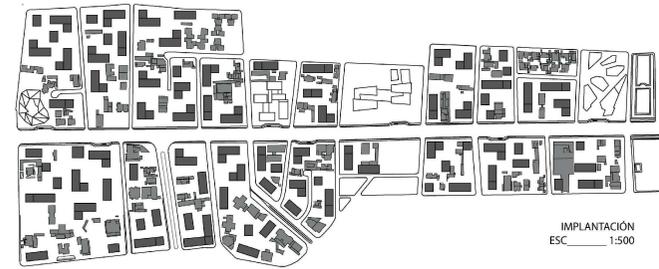


PLANTA DE SECTOR AV. CRISTÓBAL COLÓN - MARIANA DE JESÚS  
ESC. 1:1500

PROPUESTA DE  
REHABILITACIÓN URBANA



PLANTA DE SECTOR AV. CRISTÓBAL COLÓN - MARIANA DE JESÚS  
ESC. 1:1500



IMPLANTACIÓN  
ESC. 1:500

PLANTA DE SECTOR AV. CRISTÓBAL COLÓN - MARIANA DE JESÚS  
ESC. 1:1500

PERFIL VIAL ACTUAL



PERFIL VIAL PROPUESTO

