



FACULTAD DE ARQUITECTURA

DISEÑO URBANO DE LA AVENIDA 10 DE AGOSTO TRAMO 1 (CALLE BRISEÑO-AV. COLÓN) CON EQUIPAMIENTO MENOR DE 10000 A 15000 m2

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

Profesor Guía
Arq. Roberto Moscoso

Autor
Pablo Ernesto Espinosa Arcos

Año
2014

DECLARACIÓN PROFESOR GUÍA

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

Roberto Moscoso
Arquitecto
C.I. 1704212776

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.”

Pablo Ernesto Espinosa Arcos

C.I. 1723062905

AGRADECIMIENTOS

Mi agradecimiento a la Universidad de Las Américas, por permitirme ser parte de esta institución, la cual prepara profesionales capacitados para el beneficio de la sociedad.

Agradezco al Arquitecto y tutor Roberto Moscoso por la instrucción y seguimiento del presente trabajo, el cual lo hizo con mucha responsabilidad, esfuerzo, paciencia y trabajo de principio a fin. Agradezco también a todos los asesores de la carrera de arquitectura que me acompañaron en el transcurso de proyecto. Y a todos mis amigos y familiares quienes apoyaron de cierta forma a la culminación del mismo.

Un agradecimiento especial a mis padres por apoyarme todo el tiempo en el estudio de la carrera de Arquitectura.

DEDICATORIA

El presente trabajo de titulación realizado con esfuerzo, y sacrificio, se lo dedico a mis Padres, hermano y familiares, que estuvieron a lo largo de la carrera dando siempre su apoyo.

A mis amig@s y compañer@s, por la sincera amistad y el apoyo brindado durante toda esta etapa de mi vida.

RESUMEN

La propuesta de diseño urbano comprendido en el Tramo 1 (Calle Briseño – Avenida Cristóbal Colón) de la Avenida 10 de Agosto, tiene como objetivo generar un trabajo investigativo de la creación, desarrollo y evolución de un sector que ha sido olvidado dentro del crecimiento urbano de la ciudad de Quito, es por esto que dentro del trabajo realizado por el Taller de Noveno 2012, se definieron las características morfológicas de la avenida lo que permitió generar zonas específicas que serían tratadas por los estudiantes. De esta manera el área de estudio se vio dividida en 3 tramos, los cuales presentaban características particulares, en el caso del Tramo 1 se identificaron zonas de valor patrimonial por lo que el objetivo de este trabajo se enfoca en potenciar esos elementos bajo condiciones de conservación y reestructuración de los diversos componentes y de esta manera, generar o incorporar elementos complementarios, que el trabajo se oriente en la creación de espacios públicos y la generación de un boulevard (a lo largo de la avenida) debido a la reestructuración de los sistemas viales, con el objetivo de repotenciar el sector con áreas verdes, comercio en segundas plantas y lugares de esparcimiento mientras que las edificaciones generen equipamientos para fortalecer al sector. Los métodos utilizados son la investigación bibliográfica y de campo realizada a lo largo de periodo destinado para la realización de este trabajo, con estos datos se generó un diagnóstico y posteriormente conclusiones que llevaron a generar una propuesta urbana mediante gráficos y esquemas que expliquen el desarrollo de los diferentes componentes. En conclusión el desarrollo y diseño urbano de la avenida es un paso necesario para potencializar un lugar que ha decaído a lo largo de los años debido a que otros sectores han tomado mayor importancia dentro del ámbito urbano de la capital, perjudicando en los últimos años a la correcta marcha de la ciudad.

ABSTRACT

The proposed urban design within the Section 1 (Street Briseño – Avenue Cristóbal Colón) Avenue 10 de Agosto, aims to generate investigative work of creation, development and evolution of a sector that has been forgotten within the urban growth of the city of Quito, which is why in the work of the Ninth Workshop 2012, the morphological characteristics of the avenue which allowed generate specific areas would be treated by the students were defined. Thus the study area was divided in 3 sections, which had particular characteristics , in the case of Section 1 of heritage areas so the aim of this work focuses on strengthening these elements under conditions of conservation were identified and restructuring of the various components and thus generate or incorporate additional elements that work, is oriented on the creation of public spaces and the creation of a boulevard (along avenue) due to restructuring of road systems , in order to refurbish the landscaping sector, trade in second floors and recreation buildings while generating equipment to strengthen the sector. The methods used are library research and field research carried along period intended for carrying out this work, with these data, a diagnosis and then generates findings that led to an urban proposal by charts and diagrams to explain the development of the different components. In conclusion the development and urban design is a necessary avenue to potentiate a place that has decayed over the years because other sectors have become more important within the urban area of the capital, damaging in recent years to step the correct running of the city.

ÍNDICE

Introducción.....	1
Fase Uno	
1. Justificación del Tema General.....	2
1.1. Tramos de Estudio.....	3
2. Definición del Tema de Investigación.....	5
2.1. Antecedentes.....	6
2.1.1. Desarrollo Histórico del Sector.....	6
2.1.2. Historia.....	6
2.1.3. Fundación.....	6
2.1.4. Comercio.....	6
2.1.5. Demografía.....	7
2.1.6. Agricultura.....	7
2.1.7. Diferenciación Social y Espacial.....	8
2.1.8. Espacio Publico.....	8
2.1.9. Proceso de Expansión.....	8
2.1.10. Arquitectura y Urbanismo.....	9
2.2. Desarrollo de la Av. 10 de Agosto.....	13
2.3. Planes de Ordenamiento Territorial.....	13
2.3.1. Plan de Jones Odriozola 1942.....	13
2.3.2. Plan Director de Urbanismo 1967.....	13
2.3.3. Plan de Quito 1981.....	15
2.3.4. Plan de Estructura Espacial Metropolitana 1993.....	15
2.3.5. Plan General de Desarrollo Territorial.....	15
2.3.6. Plan Metropolitano de Ordenamiento Territorial.....	15
2.4. Expansión Urbana.....	16

2.5. Población.....	16
2.6. Sistema de Transporte Trolebús.....	16
2.7. Qué es BRT?	17
2.8. Tecnología del Trole	17
3. Justificación del Tema de Tesis.....	18
3.1. Antecedentes	19
3.1.1. Roles del Área de Estudio	19
3.1.2. Estado actual	19
3.1.3. Prospectiva Según Tendencias del Estado Actual	20
3.2. Síntesis de la Propuesta Urbana	20
3.2.1. Relaciones de la Propuesta Urbana y el Tema de Tesis	21
3.3. Justificación del Tema.....	21
3.3.1. Justificación	21
3.3.2. Actualidad del Tema	22
3.3.3. Pertinencia del Tema	22
3.3.4. Usuarios.....	23
3.3.5. Trascendencia	23
3.3.6. Edificación	23
3.3.7. Vialidad de Ejecución del Tema.....	23
3.4. Objetivos Generales	24
3.5. Objetivos Específicos	24
3.5.1. Estructura Espacial	24
3.5.2. Trazado y Movilidad.....	24
3.5.3. Suelo.....	24
3.5.4. Equipamientos	25
3.5.5. Edificación	25
3.5.6. Espacio Público	25
4. Condiciones Físico Ambientales	26
4.1. Factores Naturales	27

4.2. Topografía.....	28
4.3. Geomorfología.....	28
4.4. Características del Suelo	29
4.4.1. Zona Sísmica.....	29
4.4.2. Inundaciones	29
4.4.3. Licuefacción del Suelo.....	30
4.4.4. Amenazas Volcánicas.....	30
4.5. Situación Climática.....	30
4.6. Radiación Solar.....	31
4.7. Quebradas.....	31
4.8. Población y Demografía	31
4.8.1. Población por Barrios.....	32
4.9. Conclusiones	32
5. Síntesis del Área de Estudio	34
5.1. Zona de Estudio General	35
5.2. Zona de Estudio Inmediata	35
5.3. Composición.....	35
5.4. Áreas Verdes	36
5.5. Identificación de Características.....	36
6. Morfología Urbana.....	38
6.1. Estructura Espacial	39
6.1.1. Trazado	39
6.1.2. Movilidad	40
6.1.3. Trolebús.....	42
6.1.4. Paradas Trolebús	42
6.1.5. Vías Principales	43
6.1.6. Promedio de Velocidades.....	43
6.1.7. Conflictos Vehiculares.....	44

6.1.8. Radios de Influencia.....	46
6.1.9. Sistema Bici Q.....	46
6.1.10. Metro Q.....	47
7. Conclusiones Trazado y Movilidad.....	49
8. Conformación y Recopilación de Datos.....	49
8.1. Suelo.....	49
8.2. Plan de Uso y Ocupación de Suelo.....	49
8.2.1. Clasificación.....	49
8.2.2. Características.....	50
8.3. Zonificación de Uso.....	50
8.3.1. En el Sector.....	52
8.4. Uso de Suelo.....	52
8.5. Tamaño de Lote.....	53
8.6. Ocupación de Suelo.....	53
8.7. Ocupación de Edificación.....	53
8.8. Altura.....	53
8.9. Estado de Edificación.....	54
8.10. Perfiles Urbanos.....	54
8.10.1. Perfiles en las Grandes Ciudades.....	55
8.11. Espacio Público.....	63
8.11.1. Aceras.....	64
8.11.2. Espacios Verdes.....	65
8.11.2.1. Calidad del Espacio Público.....	70
8.11.3. Equipamientos.....	71
8.11.4. Tipos de Equipamientos.....	72
8.11.4.1. Administración Pública.....	72
8.11.4.2. Comercio.....	72
8.11.4.3. Educación.....	73
8.11.4.4. Cultura.....	73

8.11.4.5.	Salud	73
8.11.5.	Radios de Influencia	76
8.11.6.	Tipologías	76
8.11.7.	Conclusiones	76

Fase Dos

9.	Referentes	81
9.1.	Bancos del Meurthe	82
9.2.	Boulevard de Saint Joan	83
9.3.	Glendale Boulevard	83
9.4.	The High Line	84
10.	Referentes Urbanos Nacionales	85
10.1.	Complejo Legislativo de la Asamblea Nacional	85
10.2.	Plaza de la República	86
10.3.	Conclusiones de Funcionamiento	87
10.4.	Alternativa de Diseño	87
11.	Edificaciones de Valor Patrimonial e Histórico	89
11.1.	Listado Fotográfico	91
12.	Susceptibilidad al Cambio	98
12.1.	Áreas	100
13.	Propuesta General	102
13.1.	Modelo Conceptual	103
13.2.	Objetivos Generales	104
13.2.1.	Sociales	104

13.2.2.	Económicos	104
13.2.3.	Cultural	104
13.2.4.	Ambientales	105
13.3.	Objetivos Específicos	105
13.3.1.	Urbanos	105
13.3.2.	Académicos	105
13.3.3.	Creación de Procesos Metodológicos	105
13.4.	Propuesta	106
13.5.	Guía de Uso	106
	Estrategias Urbanas	108
	Fase Tres	
14.	Introducción a la Propuesta	120
15.	Espacio Urbano	121
16.	Transporte Público	122
16.1.	Nuevo Trolebús	122
16.2.	Rangos de Influencia	124
16.3.	Rutas de Buses en la Av. 10 de Agosto	124
17.	Transporte Privado	124
17.1.	Estacionamientos	125
18.	Transporte Alternativo	126
19.	Pasos Peatonales	126
20.	Pasos a Desnivel	127
21.	Diseño	127

22.	Espacio Público	130
22.1.	Parques.....	130
22.1.1.	La Alameda.....	130
22.1.2.	El Ejido	131
22.1.3.	Julio Andrade Marín.....	132
23.	Concepto de Boulevard	135
24.	Boulevard.....	136
25.	Mobiliario Urbano.....	141
25.1.	Ubicación.....	141
25.2.	Concepto	141
26.	Hitos Urbanos	144
27.	Plazas.....	145
27.1	Esquema de Funcionamiento General	147
28.	Manzanas	148
29.	Edificación.....	149
29.1.	Conformación de la Edificación.....	149
30.	Densidad	159
31.	Equipamientos.....	160
31.1.	Tipos.....	160
	Morfología Propuesta	161
	Ilustraciones.....	175
	Listado de Materiales	180

Conclusiones y Recomendaciones	181
--------------------------------------	-----

Referencias	182
-------------------	-----

ÍNDICE DE PLANOS

Mapas Morfología Urbana Actual	56
--------------------------------------	----

Rangos de Paradas	61
-------------------------	----

Trazado Actual	62
----------------------	----

Equipamientos	74
---------------------	----

Cortes Actuales	77
-----------------------	----

Valor Patrimonial e Inventariados	90
---	----

Rutas Actuales y Rutas Propuestas	129
---	-----

Trama Verde	134
-------------------	-----

Mobiliario Detalles	143
---------------------------	-----

Planta Plaza Colón	154
--------------------------	-----

Planta Plaza Tarqui	155
---------------------------	-----

Planta Plaza Histórica	156
------------------------------	-----

Comparación de Edificabilidad	157
-------------------------------------	-----

Áreas de Edificaciones	158
------------------------------	-----

Morfología Urbana Propuesta	161
-----------------------------------	-----

Implantación General	171
----------------------------	-----

Cortes Propuestos	172
-------------------------	-----

Introducción

La siguiente investigación profundiza el trabajo del Taller de Noveno 2012, generando un nuevo análisis más a fondo y analítico, con el objetivo de implementar el “Diseño Urbano del Tramo 1 sobre la Av. 10 de Agosto entre la Calle Briseño y Av. Cristóbal Colón”.

Este trabajo consta de las siguientes partes:

Fase 1:

Se realiza una etapa de investigación grupal por parte del Taller de Noveno 2012, acerca de las razones por las cuales la Av. 10 de Agosto debe ser parte de un nuevo tratamiento urbano, que genere una base histórica con sus antecedentes de formación a lo largo de los años, donde se identifica estar compuesta de 3 sectores según el POT llevado a cabo por el Taller de Noveno 2012 con diferentes características y funciones de un análisis profundo, y en tramos de intervención arquitectónica con los equipamientos identificados para la revitalización, las cuales han influido en el desarrollo y comportamiento de su entorno. De estos tramos se escoge el denominado Tramo 1 sobre el cual se fundamenta mi trabajo.

Posteriormente se analiza los componentes macro, como por ejemplo las condiciones físicas y ambientales dentro del entorno urbano.

Analizado estos componentes se pasa a la justificación del tramo elegido y porque su estudio y desarrollo es importante para el progreso de la ciudad en un futuro.

Con el tramo escogido se crean los planos necesarios para entender su composición morfológica dentro de su entorno

y mediante este análisis ver cuáles son los problemas que existen y poder proporcionar un diagnóstico y posterior solución.

La siguiente fase se compone de los elementos sobre los cuales se basa el diseño urbano para el sector.

Fase 2:

Una vez identificados los problemas urbanos y arquitectónicos, pasamos al análisis pormenorizado de proyectos similares para percibir como estos generaron soluciones.

Es importante anotar que el sector escogido es lugar de implantación de algunas edificaciones importantes dentro de la ciudad de Quito, por lo que se genera una recopilación fotográfica de aquellas edificaciones de valor arquitectónico y patrimonial.

El proceso genera datos que nos permite escoger aquellas edificaciones que pueden ser aporte conjunto del proyecto urbano y de la misma manera con edificaciones que pasan a ser inventariadas para posteriormente generar nuevos proyectos urbanos dentro del área de estudio.

Con estos criterios podemos generar la propuesta general urbana, la cual se enfoca en los objetivos que se quieren alcanzar para el correcto planteamiento del proyecto, por lo que se crean estrategias urbanas para saber cómo alcanzar esos objetivos dentro del área de estudio.

Fase 3:

Con las estrategias urbanas definidas pasamos a generar los puntos para trabajar sobre el espacio urbano, por lo

que se identifican 5 variables de análisis los cuales aportan campos de actuación mayor y se establece las formas de intervención a través de metodología que garantice la intervención urbana en todo el eje de estudio.

-Movilidad: donde se trabajan los puntos como el tráfico vehicular, buses y sistemas de transporte alternativos.

-Espacio Público: donde se tratan temas como las áreas verdes, el diseño del boulevard y sus respectivos componentes

-Trazado y Edificación: donde se genera el estudio de cómo se crean las edificaciones dentro del entorno con comparaciones gráficas de la normativa y la realidad, además de cómo se componen los espacios alrededor de esas edificaciones y como los objetivos de diseño afectan a las manzanas.

-Población: donde se analizan los aspectos de densidad poblacional

-Equipamientos: donde se ubican los nuevos equipamientos dentro de la zona de estudio y los ejemplos de aquellas edificaciones.

Del análisis en la etapa de identificación de problemas generales, pasamos a la segunda etapa a la profundización de problemas, políticas de intervención e identificación de las principales incidencias urbanas que nos permitan elaborar objetivos, estrategias y soluciones de intervención. Finalmente se generan las visuales para poder observar como se han juntado todas las variables sobre el espacio urbano, de manera que se distinga cómo funciona el proyecto urbano mediante imágenes y cortes.

JUSTIFICACIÓN DEL TEMA GENERAL DE TESIS

Donde, mediante la investigación de campo realizada por el Taller de Noveno 2012, se presenta las características y problemas por las cuales la Av. 10 de Agosto es ideal para realizar un análisis y posteriormente un diseño urbano que integre su componentes y solucione sus problemas. Donde se definen las razones por la cuales el total del área de estudio se divide en tramos de investigación.

1. Justificación del Tema General

La Escuela de Arquitectura de la Facultad de Arquitectura y Diseño de la Universidad de las Américas ha determinado que para la elaboración del trabajo de titulación del periodo 2012-2013 se realice el estudio del eje de la Av. 10 de Agosto comprendido entre el sector de San Blas y la cabecera sur del Aeropuerto Mariscal Sucre, sector El Labrador. El estudio deberá corresponder a la formulación de una propuesta de ordenamiento territorial (POT) que se desarrollará durante el semestre respectivo del año 2012.

Se realizarán proyectos de diseño urbano y arquitectónico que alcanzarán un carácter significativo para la propuesta de ordenamiento territorial y que en esencia deberán cumplir con los requisitos académicos para la obtención del título de Arquitecto. En la Av. 10 de Agosto se manifiesta el desarrollo histórico de la ciudad, ya que a través del tiempo ha sido la base para varias intervenciones urbanas, además de ser plataforma para las principales obras arquitectónicas de la ciudad.

Actualmente se distinguen tramos con marcadas diferencias a lo largo de este eje.



Figura 1. Área de Estudio General
Tomado de Documento POT 2013

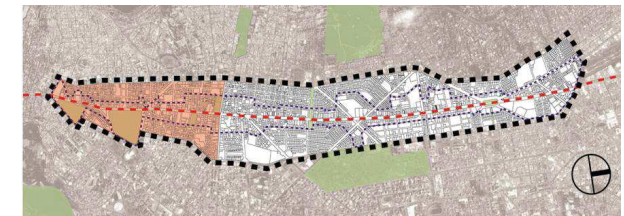
1.1 Tramos de Estudio

Tramos Sur (Calle Briseño-Av. Cristóbal Colón): Las actividades que caracterizan este tramo son de tipo administrativo-gubernamental, esto se debe a que en los años sesenta la avenida comenzó a expresar la naciente modernidad de la ciudad y se desprendió del Centro Histórico hacia el norte, arrastrando consigo usos de carácter administrativo. Tramo Central (Av. Cristóbal Colón-Av. Naciones Unidas): El tramo se caracteriza por sus reducidas actividades comerciales, debido a la gran influencia que ha tenido el traslado del sector económico-financiero hacia el sector de La Carolina. Este factor provoca que en el lugar se produzcan actividades comerciales poco significativas y sin proyección, dirigidas a la poca actividad que genera la vía, por lo que el principal uso de suelo es el residencial. Tramo Norte (Av. Naciones Unidas-El Labrador): Este sector ha sido afectado directamente por la presencia del aeropuerto Mariscal Sucre y todas sus implicaciones técnicas, ya que debido a restricciones y regulaciones las edificaciones carecen de una altura significativa para el desarrollo del sector, además de la presencia de lotes de gran tamaño y subocupados.

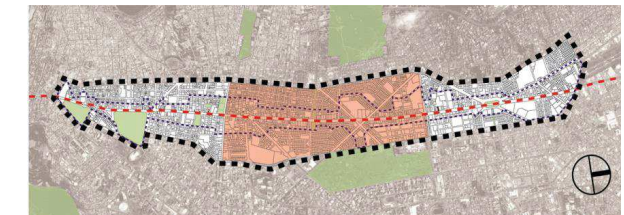
Es evidente que la prolongación de la Av. 10 de Agosto se dio de forma paralela al proceso de expansión longitudinal de la ciudad conjuntamente con el proceso de reubicación que ha tenido el centro urbano.

De otro lado el crecimiento expansivo de la ciudad en base a la consolidación formal e informal de nuevos barrios gestó la prolongación de la Av. 10 de Agosto, sin que ésta represente más allá de un eje vial y de transporte público, condición insuficiente para caracterizar a esta avenida como una verdadera articuladora de movilidad en esta parte de la ciudad.

Tramos Sur (Calle Briseño-Av. Cristóbal Colón)



Tramo Central (Av. Cristóbal Colón-Av. Naciones Unidas)



Tramo Norte (Av. Naciones Unidas-El Labrador)



Figura 2, 3, 4. Tramos de Estudio
Tomado de Documento POT 2013

Desde el año 1995 la avenida constituye esencialmente un corredor de transporte público. La presencia excesiva de estos medios de transporte en la avenida ha deteriorado la calidad ambiental y la imagen urbana, desplazando a la implantación del uso residencial y perjudicando de mayor manera a los predios frentistas, haciendo que el uso comercial sea el más afectado.

A la presente fecha la posibilidad de hacer efectiva la propuesta de construcción del Metro genera, desde nuestra perspectiva, grandes oportunidades para cambiar la función, y de esa manera reactivar, la avenida en el área de estudio mencionada; puesto que se estima que el volumen de pasajeros al día que actualmente atiende el Trolebús, deberá ser absorbido en gran parte por este nuevo sistema de transporte público.

Así mismo, sin la participación directa de un sistema de transporte masivo en la superficie, las áreas dispuestas

para su infraestructura pasarán a ser parte del uso público en beneficio de la ciudad, con la inclusión de ciclo vías adecuadas, espacios de esparcimiento o de estar.

Otra propuesta que es fundamental tomar en cuenta, es el funcionamiento del nuevo aeropuerto Mariscal Sucre en el sector de Tababela, lo que permite que la planeación y desarrollo del Parque Bicentenario avance y evolucione según las necesidades de la ciudad e intenciones del municipio.

Esto permite que las restricciones que regían sobre la mayoría del sector de estudio, se vuelvan a replantear y de esta manera tener carta blanca al desarrollo de nuevas edificaciones que respondan a las actuales necesidades del cualquiera de los tres tramos de estudio.

También tomar en cuenta que el Colegio de Arquitectos de Pichincha en conjunto con el Municipio capitalino, han organizado concursos para el desarrollo de nuevos proyectos que recuperan el espacio público y la estructura de edificaciones simbólicas en la ciudad, por lo que ir de la mano con los aspectos fundamentales que presentan, y a su vez incorporar esas ideas a las propuestas arquitectónicas y urbanas en el sector, es fundamental para correcto funcionamiento y cohesión de un lugar que se caracteriza por su individualidad.

Todos estos factores nos permiten pensar en cuál va a ser el nuevo rol de la Av. 10 de Agosto, los tratamientos por sectores, sus nuevas centralidades y uniones, y por supuesto su nuevo urbanismo y arquitectura.

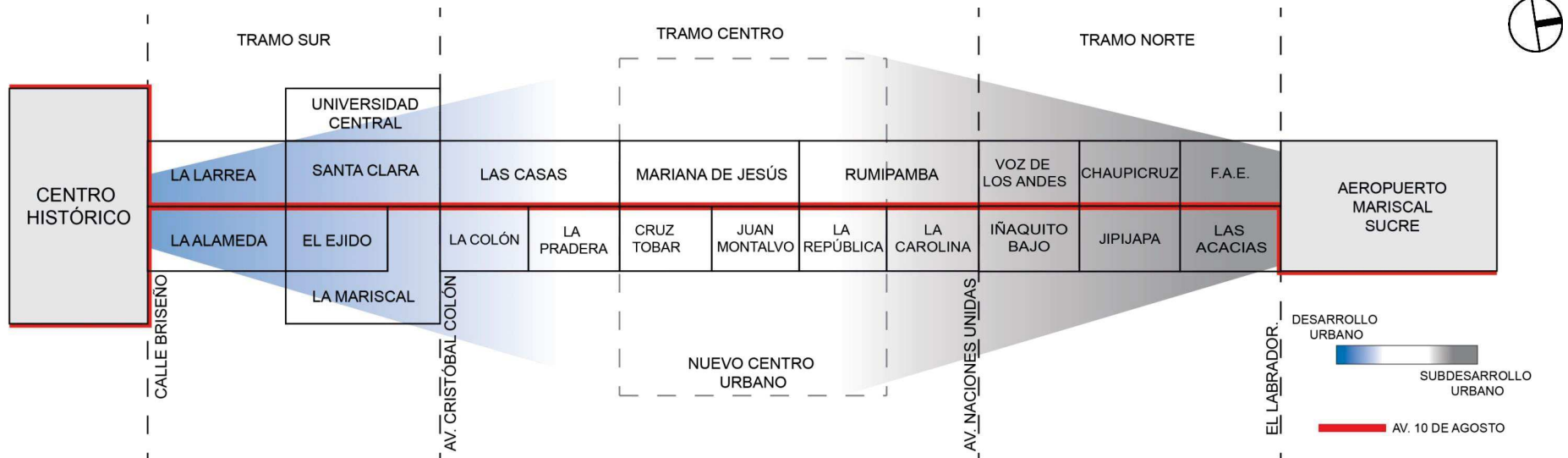


Figura 5. Esquema de Divisiones por Tramos

ANTECEDENTES

A continuación se presenta una serie de datos históricos generales de la ciudad de Quito, recopilados de forma exclusiva para el desarrollo de esta tesis urbana, por lo que la información presente al inicio de la sección de Antecedentes, no forma parte del documento MET presentado por el Taller de Noveno 2013, a excepción de ciertas imágenes y gráficos necesarios con el objetivo de complementar el entendimiento del área de estudio.

2. Definición del Tema de Investigación

2.1 Antecedentes

2.1.1 Desarrollo Histórico Del Sector

Con el objetivo de generar una perspectiva del sector de estudio más amplia y así poder entender de manera adecuada su proceso de formación, a continuación se presenta una investigación histórica en donde se puntualizan los factores más importantes, desde los inicios coloniales hasta la actualidad.

2.1.2 Historia

La ciudad de Quito está emplazada en un valle donde existieron asentamientos aborígenes con vestigios que datan de hace 7000 años antes de nuestra era.

Los primeros pobladores se ubicaron en lugares estratégicos debido a las condiciones naturales de fortificación que ofrecía las faldas del volcán Pichincha en el lado oeste, así como tres grandes quebradas, sus respectivos afluentes y el Panecillo al sur. Debido a esto numerosas poblaciones se ubicaron en el territorio siguiendo un patrón “disperso” según los españoles, pero estas formas de asentamiento respondían más a una lógica de aprovechamiento de recursos y de control, el cual no se enfocaba en un esquema de centralizar a una población.

Posteriormente se desarrolló uno de estos asentamientos conocido como “el tianguéz” de Quito, o mercado indígena,

debido a su importancia que tenía por ser un centro de articulación e intercambio regional.

2.1.3 Fundación

Quito fue fundada por Sebastián de Benalcazar en el año 1534, lo que produce que el lugar forme parte de un sistema colonial que se va incrementando por la llegada de habitantes del medio rural, gracias a la colaboración y balance de fuerzas que existían entre los poderes coloniales y las élites indígenas. Estos conglomerados empiezan a ocupar las faldas y proximidades de las montañas circundantes, el cual es un patrón que ya existía hace algunos siglos atrás según evidencia arqueológica, y esto se debe principalmente a la existencia de dos grandes lagunas en los llanos al norte del lugar y de tierras cenagosas al sur, por lo que explicaría la existencia de caminos en las laderas que conectaban tanto Cotacollao al norte y Chillogallo al sur. Un ejemplo de estos caminos en la actualidad sería la calle Sebastián de Benalcazar en el Centro Histórico.

Después la ciudad entra en un proceso de inestabilidad debido a campañas militares, resistencias indígenas y guerras civiles, es por esto que solo desde 1580 se puede evidenciar un verdadero desarrollo urbano basado en el crecimiento de la economía gracias a la producción textil y a su factor comercial, lo que a su vez produce un crecimiento poblacional importante y más acelerado que de la población en el campo. Este crecimiento se evidencia en la creación de parroquias o futuros barrios urbanos como son San Blas,

San Sebastián y Santa Bárbara, pero esto no significaba un urbanismo ordenado, ya que Quito seguía desarticulado.

2.1.4 Comercio

Debido a las fuertes actividades comerciales, se desarrolló un eje comercial importante el cual creó las bases para el crecimiento, este eje se forma por las actuales calles Maldonado y Guayaquil. Esto genera que ciertas parroquias se desintegren surgiendo así otras como San Roque y San Marcos. Otro punto de articulación importante fueron las plazas como la de Santo Domingo, la cual se transforma en el ordenador y punto de acogida del flujo comercial, convirtiéndose en un importante centro de intercambio, lo cual produce otro aspecto fundamental del desarrollo de Quito, como es el mercado urbano, que fomenta la circulación, acumulación y distribución del capital. Con esto la ciudad empieza a desarrollar su estructura urbana en donde el principal actor fue la iglesia.



Figura 6. Plaza
Tomado de Biblioteca Aurelio Espinoza QUITO 1763

A mediados del siglo XVII la ciudad adquiere una particularidad, que adoptó y la fue desarrollando hasta el siglo XIX, que es la identificación de los espacios debido a la única actividad que funcionaba como articulador de todos estos, que es el comercio, así podíamos encontrar las calles destinadas cada una a una actividad comercial en particular como la de los sombrereros, de los tratantes, de los plateros, la calle del comercio alto y bajo etc.

Pero entrando en el siglo XVIII estos espacios o sectores urbanos fueron obligados a redefinir sus actividades debido a una crisis en el sector textil, tanto en su producción como en su comercialización. Esto se debe en gran parte a que la diversa demografía de la ciudad empezó delinear parámetros entre sí, en especial entre los pobladores más notables y los plebeyos.



Figura 7. QUITO 1734
Tomado de Biblioteca Aurelio Espinoza.

2.1.5 Demografía

La aristocracia proponía la creación de sectores privilegiados fomentando una sociedad única y excluida del resto. Para esto necesitaban crear espacios exclusivos

para el desarrollo de sus actividades sociales, pero era importante a su vez, crear espacios donde se puedan recluir a una plebe en constante crecimiento. De esta manera, y por orden de altos poderes políticos, en la década de 1780 se inicia la construcción de La Alameda, identificado como un paseo importante y destinado para las altas clases sociales, mientras que para la población pobre en constante crecimiento, existían lugares de concentración y reclusión. Se destaca este acontecimiento histórico importante como forma de explicar la creación del parque La Alameda, su conceptualización y uso. Desde ese periodo de tiempo hasta el año de 1888 la ciudad apenas crece, pero su población prácticamente se duplica, esto da a entender que hubo un periodo de densificación dentro los parámetros urbanos que existieron a lo largo de ese siglo, y podemos verlo comparando los planos de Quito de entre 1748 y 1763 con el creado por Gualberto Pérez en 1888. Como se había destacado anteriormente, incluso en épocas antes de la colonia, el asentamiento y la distribución de las actividades se daban básicamente por razones topográficas,

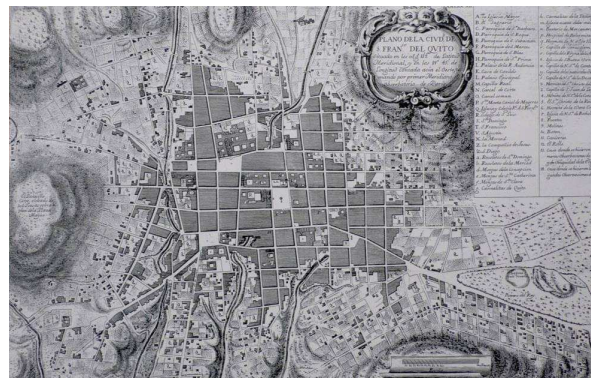


Figura 8. QUITO 1748
Tomado de Biblioteca Aurelio Espinoza.

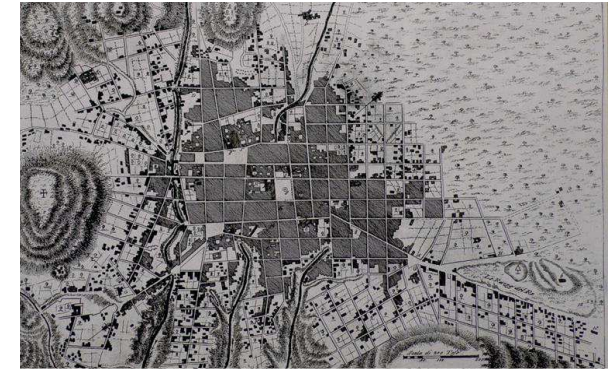


Figura 9. QUITO 1763
Tomado de Biblioteca Aurelio Espinoza.



Figura 10. QUITO 1888 Gualberto Pérez
Tomado de Biblioteca Aurelio Espinoza.

y se cree que este es la principal razón por la cual la ciudad limitó su crecimiento durante tantos años.

2.1.6 Agricultura

Durante este periodo la ciudad cuenta con pequeñas propiedades campesinas a su alrededor que funcionan como sustento agrícola de la ciudad en donde ambas partes se beneficiaban con el concepto de productores y

consumidores directos, en especial por su cercanía. Esto generó estrechas relaciones urbano-rurales, en especial con el flujo de gente que iba y venía a comercializar sus productos, ya que a diferencia de las ciudades actuales el Quito de esa época se veía condicionada por los factores que podían o no afectar al agro. De esta forma el campo componía las bases para la vida urbana.

2.1.7 Diferenciación Social y Espacial

Como en esa época la estructuración de una vida social, marcada y diferenciada, aun tenía fuerza sobre la forma de distribución de la ciudad, se generaban concentraciones de la elite colonial, en especial en la zona centro de la ciudad donde se ubicaban las casas de la elite quiteña y por ende las viviendas o caseríos indígenas en las periferias. Esto da paso a que en las casas la servidumbre sea quien ocupe las plantas bajas, las cuales también eran utilizadas como locales comerciales de arriendo para vender productos y en muchas veces el uso del espacio se diversificaba y eran utilizadas como vivienda, local comercial y taller del comerciante. De igual manera las casas que contaban con tres o cuatro patios, destinaban uno de estos para animales de carga y bodega de productos para el mercado, así mismo en estos espacios se adaptaban habitaciones para la gente pobre.

2.1.8 Espacio Público

Pero las actividades comerciales más importantes se daban en los lugares más importantes como las plazas, que a su vez se transformaban en hitos centrales de la

ciudad gracias a la gran variedad de actividades que ahí sucedían, ya que por la mañana se transformaba en mercado de productos traídos por los indígenas que levantaban puestos improvisados y por la tarde, estos puestos desaparecían y la plaza se convertía en lugar de estancia y paseo para la gente. Donde también existía una marcada diferenciación de castas, ya que si bien la alta sociedad dependía de la sociedad indígena y viceversa, las expresiones sociales entre estas dos no eran bien vistas, y básicamente el estar en un mismo espacio no elimina el orden social tan fuertemente arraigado inclusive hoy en día.



Figura 11. Quito 1935
Tomado de Biblioteca Ministerio de Cultura.

2.1.9 Proceso de Expansión

Debido a que el uso de las plantas bajas va tomando fuerza en la zona centro de la ciudad, el entorno social para los sectores dominantes se va degradando, es así como empiezan a abandonar el centro y se enfocan a buscar lugares más exclusivos y que estén lejos de esa forma de vida comercial, de esta manera las casas del centro empiezan ser marcadas como lugares de renta, pero lo importante es destacar que el sector dominante de la ciudad abandona el centro solo de forma física ya que

aún tiene estrechas relaciones con sus actividades comerciales por el hecho de que aún se beneficiaban de las rentas.

Esta tendencia a salir del centro de la ciudad se ve reflejado en el mapa de Gualberto Pérez donde la ciudad ya no tiene una forma cuadrada sino que se evidencia un crecimiento en el eje sur-norte. En la década de 1910 la ciudad va reflejando una marcada diferenciación social debido a que los sectores populares se empiezan a asentar en las laderas del Pichincha y hacia el sur, formando nuevos barrios como La Colmena y Aguatico, además con la llegada del ferrocarril empiezan a consolidarse barrios obreros alrededor de este, mientras que con la misma idea de exclusividad, los sectores dominantes comienzan a asentarse hacia el norte. De esta forma, lugares previamente destinados al entretenimiento de la alta sociedad, comienzan a consolidarse, como es el caso de La Alameda donde surgen lugares de entretenimiento exclusivos así como bibliotecas y restaurantes, con un parque nuevo y remodelado el cual se transforma en un espacio común de reunión para los señorios.



Figura 12. LA ALAMEDA, 1935 EL QUITO QUE SE FUE AÑO 1850-1912
Tomado de: Ernesto Chiriboga O. (2003) El Quito que se fue año 1850-1912.



Figura 13. LA ALAMEDA 1910
Tomado de Carlos Mena

En 1914 continúa el proceso de expansión hacia el sector de El Ejido, conformado por las avenidas, 12 de Octubre, Patria y Colombia, en donde empieza a consolidarse grandes quintas, chalets y villas modernas, además de la formación del barrio La Larrea.

Posteriormente en 1922 con el proceso de expansión hacia el norte se forma el barrio La Mariscal y este llega al sector de la Avenida Cristóbal Colón, la cual fue pensada en sus inicios no solo como una vía conectora sino como un gran paseo, con esa premisa, en el lugar se inició con la construcción de grandes mansiones que eran rodeadas de grandes jardines para que estos formen una barrera entre el entorno circundante y la vida al interior, el mejor ejemplo que aún existe en la actualidad es La Circasiana que era vivienda de la familia Jijón y Caamaño.

Incluso unos años antes se constituye la instalación del tranvía que atraviesa el centro hasta la Avenida Colón, lo cual contribuye con el aumento del valor de todo ese sector.



Figura 14. Av. Cristóbal Colón 1896
Tomado de Ernesto Chiriboga O. (2003) El Quito que se fue año 1850-1912.

2.1.10 Arquitectura y Urbanismo

Desde los años 1850 en adelante, la ciudad empieza a generar cambios debido a que las demandas sociales van creciendo, entonces surgen procesos de integración hacia el mercado global. Con esto aparecen nuevos conceptos como es el de la modernidad y progreso, más enfocado al campo europeo y estadounidense y a su vez para entrar en la idea del capitalismo, lo cual fue muy difícil en una ciudad que a pesar de las diferencias con el sector indígena, aún tenían estrechas relaciones socioculturales. Esto dio paso a que el país empiece a desarrollar y a compartir ideas extranjeras con el ideal de un modernismo y progreso radical con el objeto de destacarse, incluso olvidarse de lo antiguo y abrir camino a lo nuevo dejando a un lado todo lo que carezca de estética ya que la arquitectura popular no era otra cosa más, que un símbolo de atraso, sin embargo muchas de las ideas de antaño fueron necesarias para la construcción de elementos con carácter monumental. Esto solo fue posible con el capital de los sectores privados que a la final tuvieron voz y voto para empezar a incidir en la economía urbana, debido a los

mismos intereses que estos sectores poseen para su mismo beneficio y no necesariamente para el de la ciudad. Con estos aspectos la arquitectura fue tomando rumbo, y si bien pertenecían a una misma época, las ideas iban cambiando debido a que los implicados en la construcción, usuarios, e inversionistas no eran los mismos y las situaciones cambiaban, incluso debiéndose adaptar a los cambios mismo de la ciudad como lo es el del trazado. Es así que empiezan a aparecer obras de grandes proporciones sustentadas en ideas de un protagonismo



Figura 15. Observatorio 1896, EL QUITO QUE SE FUE AÑO 1850-1912
Tomado de Ernesto Chiriboga O. (2003) El Quito que se fue año 1850-1912.

Observatorio Astronómico en 1896, mientras que obras más grandes, por su importancia, fueron emplazadas a las afueras de la ciudad en lugares altos, para permitir ser vistos desde grandes distancias transformándose a su vez en hitos arquitectónicos.

Por otro lado, la arquitectura residencial era lo opuesto, ya que no ofrecía mayor interés y daban paso a una arquitectura simple sin muchos ornamentos, donde lo

único que identificaba a los usuarios de una vivienda eran las puertas.

Como F.Haussarek (Op. Cit. Toscano, pp, 345) ya lo dijo en 1861: "Las casas se construyen a la española, o más bien a la morisca, con tejados proyectados hacia la calle para ofrecer así cierta protección contra las frecuentes lluvias. Apenas hay dos o tres edificios en Quito que tengan dos plantas altas. Se encuentran gran número de sucias casas de solo una planta baja, pero únicamente en los suburbios. Las casas por lo general están hechas de adobe. Los muros son gruesos en exceso y forman profundos alféizares para las puertas y ventanas, sino puertas de cristales que dan a balcones que cuelgan sobre la acera. Los techos están cubiertos de tejas de arcilla cocida." (Haussarek, 1989)

En el ámbito urbano se trataba de que las edificaciones, sus manzanas y sus alrededores tengan una continuidad y un orden en cuanto a cómo se presentaban hacia la ciudad como por ejemplo, que nuevas edificaciones se ajustaran a lo existente tanto en altura como en ornamentos, así como en la cromática en la cual la edificaciones no podían adoptar colores demasiado llamativos, también en cuanto al tratado de las esquinas ya que los edificios debían contar en lo posible con esquinas redondeadas para no afectar las visuales de su entorno.

Estos conceptos no logran consolidarse hasta entrado el siglo XX debido a batallas políticas que interfieren con la gestión municipal y limitan su poder de acción.



Figura 14. VIVIENDAS. EL QUITO QUE SE FUE AÑO 1850-1912
Tomado de Ernesto Chiriboga O. (2003) El Quito que se fue año 1850-1912.

En cambio se da prioridad al tratamiento de servicios básicos en la ciudad que tanto se necesitaba, además de la adecuación de nuevos espacios públicos como la implementación de lugares cerrados para la actividad comercial, lo cual no era bien visto por la población que estaba acostumbrada a que este tipo de actividades, por su facilidad, se desarrollen en las calles y plazas. Pero esto permitió a la gestión municipal, nuevos centros de intercambio común, aspecto totalmente nuevo con la utilización de conceptos de transparencia, iluminación y la utilización de la estructura metálica. Es así como surgen mercados como la Plaza del Mercado del Sur.

Estos conceptos de crear espacios que liberen las plazas y las calles del comercio se da por la única razón de que en esa época se empieza a dar paso a la importancia de crear calles y avenidas libres para los vehículos.

Entonces la ciudad contaría tanto con edificaciones nuevas importantes y una movilidad en coche, conceptos que representan un símbolo de ciudad.



Figura 15. VIAS. EL QUITO QUE SE FUE AÑO 1850-1912
Tomado de Ernesto Chiriboga O. (2003) El Quito que se fue año 1850-1912.

Para los años de 1910 a 1930, la ciudad da paso a una arquitectura monumental, pero con todos los conceptos antes descritos, la mayoría de los edificios premiados por el cabildo contaban con la virtud de no romper con la trama urbana ni con la continuidad arquitectónica ya existente. Por lo que los símbolos de importancia empiezan a resaltarse en las fachadas, además de que las edificaciones contaban con patios interiores desde los cuales se alzaba la estructura a su alrededor. El edificio empieza a ser símbolo del individuo, pero se desarrolla y evoluciona hacia el interior, sin importarle el entorno.

En 1922 se empieza a dar más importancia a las avenidas, por lo que la ciudad promueve la demolición de manzanas para dar paso a las vías, así como a la implementación de nuevas ideas urbano-arquitectónicas. Es así que la arquitectura toma un sentido hacia lo funcional, sin dejar a un lado los aspectos de ventilación e iluminación, por lo que surgen parámetros como que los lugares de altas concentraciones de gente, en las edificaciones, estén situadas en el centro de las mismas, y así las oficinas, residencias, talleres o salones de clase estén en la

periferia. Además los edificios ya debía adoptar un carácter propio a su uso, y que el exterior denote la función para lo que esta creado.

Empiezan a adaptarse edificaciones o el surgimiento de nuevas con un propósito en particular pero sin dejar atrás todas las ideas antes descritas y surge arquitectura para:
La Educación

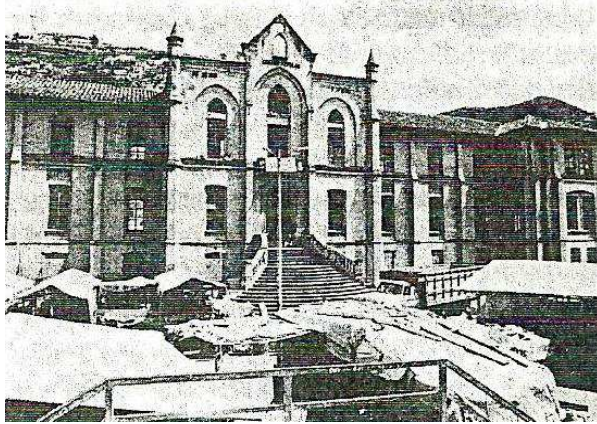


Figura 16. Escuela de Artes y Oficios
Tomado de Enríquez, Privitera, Salazar

La Reclusión

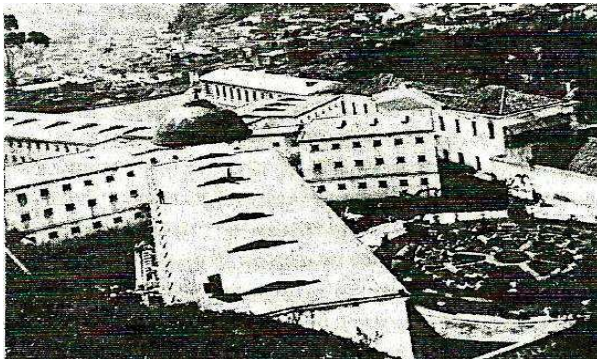


Figura 17. Penitenciaría 1930
Tomado de Archivo Banco Nacional

Entretenimiento

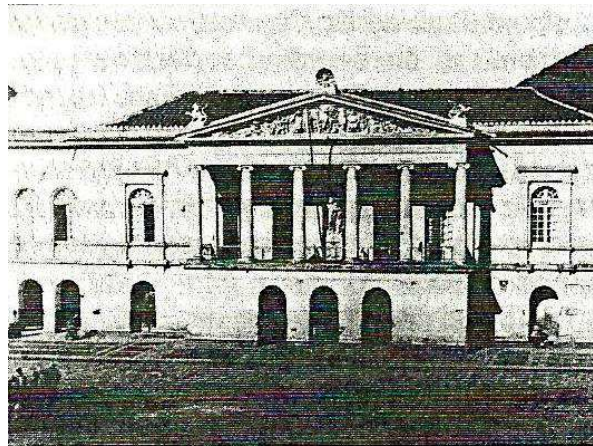


Figura 18. Teatro Sucre 1890
Tomado de Archivo Banco Nacional

Los Mercados

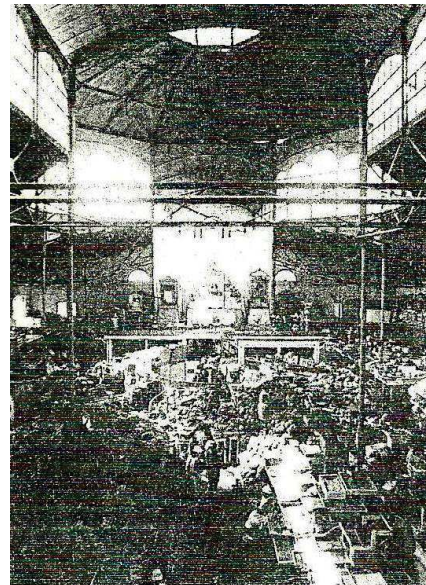


Figura 19. Interior del Mercado Sur
Tomado de Enríquez, Privitera, Salazar

Palacios



Figura 20. Palacio de la Exposición Nacional 1909
Tomado de Archivo Banco Central

Monumentos



Figura 21. Monumento a los Próceres de la Independencia
Tomado de [http://commons.wikimedia.org/wiki/File:Monumento_a_los_H%C3%A9roes_del_10_de_Agosto_de_1809_\(Quito_DM\).jpg](http://commons.wikimedia.org/wiki/File:Monumento_a_los_H%C3%A9roes_del_10_de_Agosto_de_1809_(Quito_DM).jpg)

Pasajes Comerciales

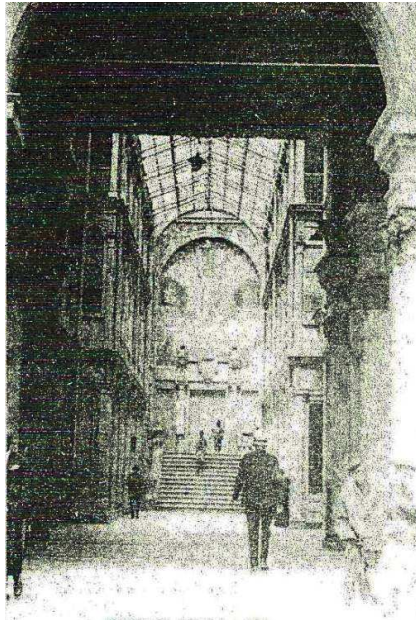


Figura 22. Interior Pasaje Royal
Tomado de Archivo Banco Central

Hospitales

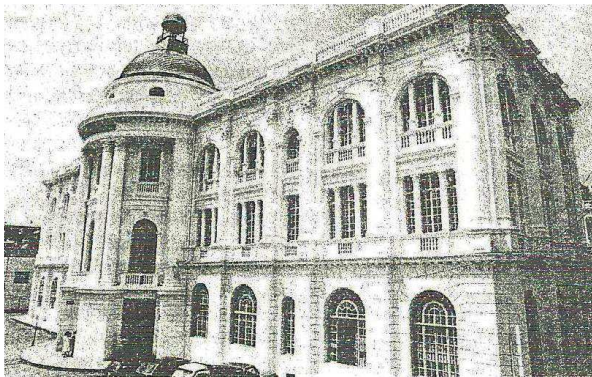


Figura 23. Hospital Civil
Tomado de Enríquez, Privitera, Salazar

Bancarios



Figura 24. Banco Agrícola
Tomado de Enríquez, Privitera, Salazar

En cuanto a la vivienda más alejada del centro, se empiezan a conceptualizar otras ideas con la oportunidad de urbanizar los terrenos de La Mariscal, con base en la idea de la avenida.

Es por esto que se implementan conceptos de bulevares, pasos cubiertos con sombra, vegetación, áreas de reposo y recreación, grandes vitrinas para el comercio, renovación de aire. Lo que da paso a una arquitectura más racional y no enfocada al monumentalismo ni a las bases históricas que regían los elementos edificados en lo que hoy es el Centro Histórico.

Pronto esto produce una alta tasa de migración del campo a la ciudad haciéndola crecer de igual manera en tamaño por lo que en un periodo de 92 años Quito pasa a septuplicar su población de 27.900 habitantes a 209.932.

CUADRO No. 1 EVOLUCIÓN DE LA POBLACIÓN Y DEL ÁREA DE QUITO (1858-1950)

Año	Población	Área en Hás.
1858	27.900 (1)	
1886	39.600 (1)	
1906	51.858 (2)	174 (6)
1922	80.702 (3)	743 (7)
1936	101.668 (4)	813 (8)
1950	209.932 (5)	1300 (9)

Elaboración: G. Bustos

Fuentes:

- (1) J. Saint-Geours, "La evolución demográfica del Ecuador en el siglo XIX", Cultura, N.24b, (1986)
- (2) Censo de 1906
- (3) Censo de 1922
- (4) Pablo A. Suárez, Estudio numérico y económico social de la población de Quito (1936)
- (5) Primer Censo Nacional de Población (1950)
- (6) (Paz y Miño, 1961) El dato corresponde a 1904.
- (7) El dato corresponde a 1922, *Ibid.*
- (8) El dato corresponde a 1932, *Ibid.*
- (9) El dato corresponde a 1947, *Ibid.*

Figura 25. Cuadro de la Evolución de Población en Quito
Tomado de Plan Distrito Metropolitano, Quito actual, Proceso Urbano

Es por esto que la demanda de vivienda empieza a ser cada vez más grande y produce que la ciudad crezca de forma longitudinal, lo que a su vez genera que las autoridades municipales tengan que satisfacer las necesidades que cada vez se van alejando de un centro común, proporcionando los servicios básicos, además de la creación de nuevas vías.

2.2 Desarrollo de la Av. 10 de Agosto

La avenida empieza a consolidarse a partir del año 1950 que es cuando la ciudad empieza claramente un proceso de expansión hacia el norte.

Si bien antes ya existía un camino de conexión hacia la costa en el siglo XIX, que fue denominado Vía Atacames, esta se transformó en la calle 18 de Septiembre, y posteriormente con el crecimiento de la ciudad empezó a tomar mayor importancia como eje vial central (debido a la topografía), siendo renombrada como la Avenida 10 de Agosto. La vía fue base fundamental para la urbanización de las antiguas quintas al norte de la ciudad, posteriormente se transformaron en barrios los cuales fueron divididos por el paso de la avenida.

Para el año de 1960 se implementa en la ciudad de Quito el aeropuerto Mariscal Sucre, para esto la Av. 10 de Agosto, por ser el único conector directo desde el centro histórico, toma mayor fuerza en cuanto a importancia como vía principal de la ciudad.



Figura 26. Quito, Calle Guayaquil 1960
Tomado de Salvador Lara, J. (2009) Historia de Quito "Luz de América".
Bicentenario del 10 Agosto de 1809.

En 1970 gracias a la explotación petrolífera, la capital vuelve a tener un flujo migratorio importante, lo que provoca un acelerado crecimiento que conllevan a cambios sociales, económicos y espaciales. La Av. 10 de Agosto pasa ser el eje de crecimiento poblacional más grande de la ciudad, ya que es la vía por la cual se producen los mayores flujos económicos, esto a su vez produce que cada vez haya mayor cantidad de gente que empieza a vivir a su alrededor por la facilidad que genera, es por eso que hoy en día podemos identificar a 27 barrios colindantes a la avenida.

2.3 Planes de Ordenamiento Territorial

2.3.1 Plan de Jones Odriozola 1942

Es el primer plan regulador de la ciudad, el cual introdujo el uso de líneas diagonales y jardines además de la división funcional en tres actividades: vivienda, trabajo y esparcimiento. Estas fragmentaban la ciudad en tres, de la siguiente manera:

Al Sur: Zona Obrera-Febril

Centro Histórico-El Ejido: Zona Media Mixta

El Ejido-Al Norte: Zona Residencial

Todas estas zonas contaban con zonas libres y de esparcimiento además de un tejido vial adecuado. Se proponía un centro recreativo a gran escala en la zona del parque La Carolina, con tendencia de crecimiento hacia el norte ya que se calculaba que la ciudad cuadruplicaría su área para el año 2000 con una población estimada de 700.000 habitantes. Sin embargo el plan solo funcionó en

ciertas partes debido a los altos costos de intentar implementar dichas áreas de esparcimiento de tales proporciones, pero tuvo éxito en lograr la segregación residencial del norte y sur de la ciudad.

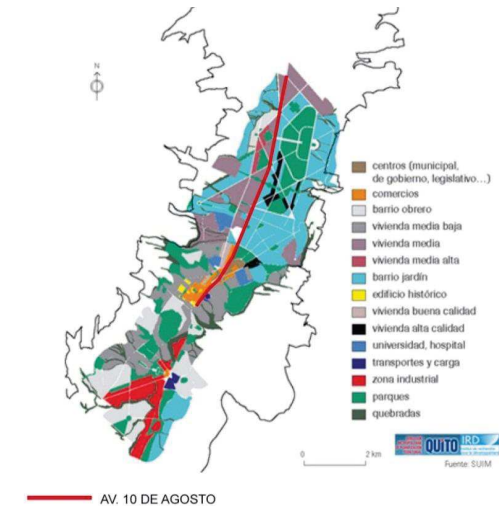


Figura 27. Plan Jones Odriozola 1942
Tomado de La Planificación Territorial en el Distrito Metropolitano de Quito, 2009

2.3.2 Plan Director de Urbanismo 1967

Se enfocaba más en el aspecto vial de la ciudad y así poder organizar el tránsito y articular las ideas y planteamientos en el plan de Odriozola.

Tenia cinco ejes básicos sobre el que debía actuar:

- Guía de uso de suelo y edificación.
- Reglamento de zonificación.
- Estudio de localización del equipamiento mayor urbano, de vecindad y de barrio.
- Evaluación y propuesta para el Centro Histórico
- Estudio del sistema mayor de vías.

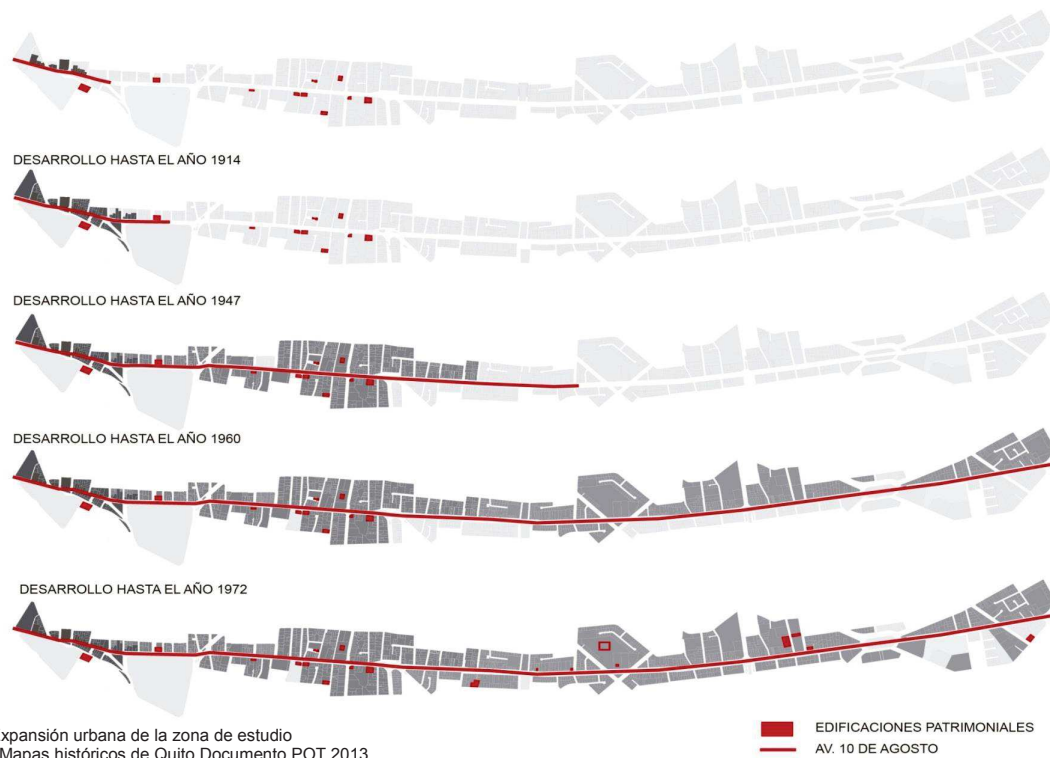


Figura 28. Expansión urbana de la zona de estudio
Tomado de Mapas históricos de Quito Documento POT 2013

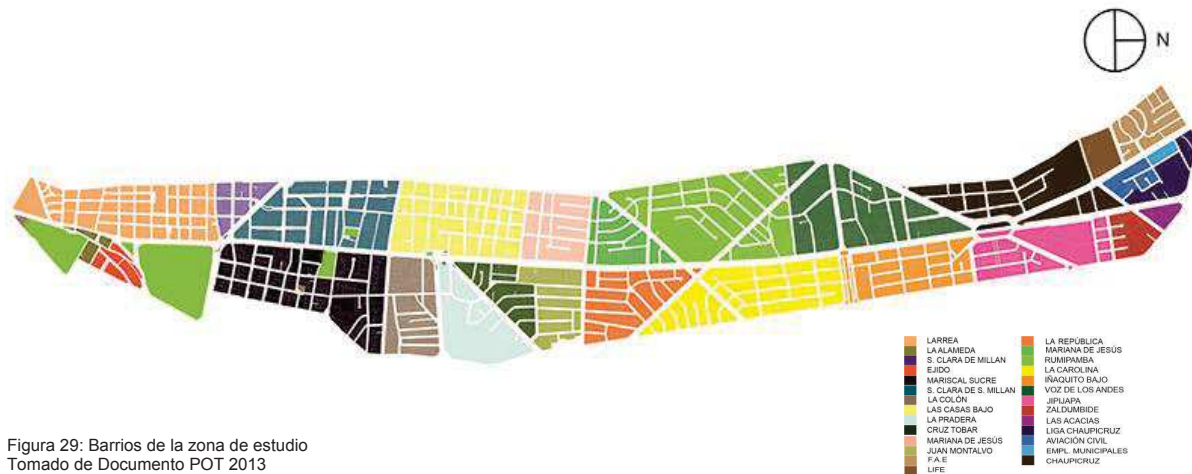


Figura 29: Barrios de la zona de estudio
Tomado de Documento POT 2013

Además de plantear el expandir las areas urbanas al norte de la ciudad reconociendo nuevas determinantes de crecimiento territorial de carácter político y económico. El plan dividió a la ciudad en cuatro zonas de ordenamiento donde se establecieron densidades aunque a la final sin ningun tipo de innovación en particular:

- 1.- Zona Sur.
- 2.- Centro Histórico.
- 3.- Centro de Servicios Generales.
- 4.- Zona Norte.

Donde provee la localización de equipamientos dependiendo de la población asignada a cada uno de estos componentes.

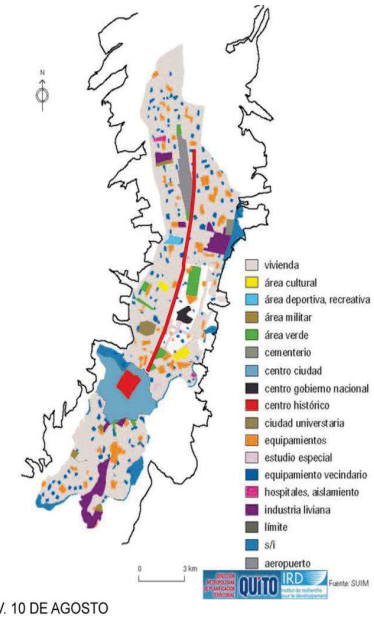


Figura 30 Plan Director de Urbanismo 1967
Tomado de La Planificación Territorial en el Distrito Metropolitano de Quito, 2009

2.3.3 Plan Quito 1981

Este plan genera micro centros precedentes por el auge petrolero, lo que dispone un ordenamiento urbanístico y jurídico, el cual plantea controlar y normar el desarrollo físico y espacial de la ciudad, donde se clasifica el uso en cuanto a suelo urbanizable, áreas de expansión y áreas de reserva, incorporando conceptos de protección ecológica hacia el oeste y áreas verdes. Esto genera que la ciudad se conecte con los valles circundantes y genera macro centralidades desde la Avenida Rio Coca hasta el parque de La Alameda.

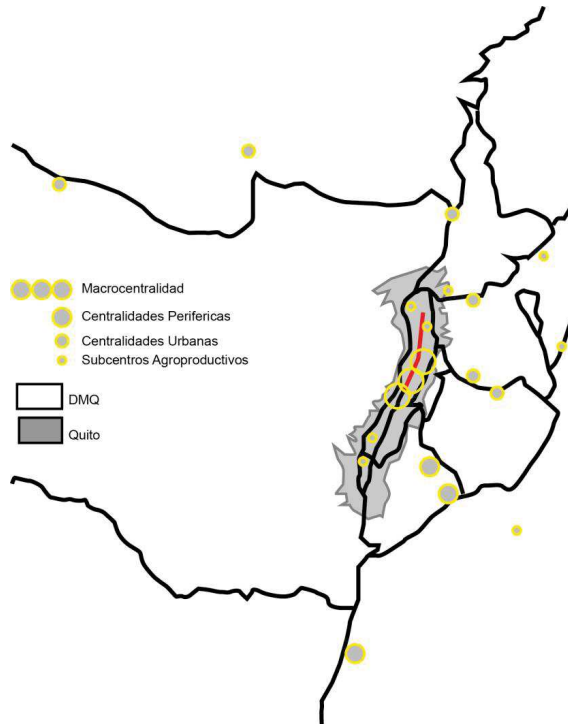


Figura 31. Plan Quito 1981
Tomado de La Planificación Territorial en el Distrito Metropolitano de Quito, 2009

2.3.4 Plan de Estructura Espacial Metropolitana 1993

La objetivo principal del plan era incorporar a la ciudad con poli-centralidades y de este modo dejar a un lado la idea de macro-centralidad propuesta en el anterior plan, ya que por su acelerado crecimiento se empieza notar los problemas que esta idea generaba. El plan propuso los siguientes puntos a tratar:

- Ordenar integralmente la estructura funcional urbana.
- Crear una nueva estructura social policéntrica.
- Permitir el desarrollo de una nueva zonificación relacionado con las demandas sociales.
- Eliminar la concentración de funciones en el centro y expandirlas al resto de la ciudad.
- Desarrollar entidades sociales urbanas como barrios, comunas y parroquias asignandoles características especiales.
- Respaldar un sistema de manejo ambiental que permita establecer parámetros de equilibrio entre las actividades humanas y la naturaleza.
- Implementar un sistema de estructuras zonales autosuficientes, conectado con el sistema vial de la ciudad.

2.3.5 Plan General de Desarrollo Territorial

- Además de generar una estructura policéntrica, se plantea que esta se desarrolle de forma compacta, en donde los servicios públicos estén desconcentrados con una dotación equitativa de equipamientos sociales, adecuadamente conectados y accesibles.
- Plantea generar un sistema moderno y eficiente de movilidad y accesibilidad que articule la diversas

centralidades con una red vial revalorizada en beneficio del peatón y un sistema integral de transporte público no contaminante e intermodal.

-Incorporar un sistema de espacio público regenerado, que estructure el espacio metropolitano para generar valores de identidad en la ciudadanía.

-Generar un ciudad compacta que logre la racionalidad económica de las inversiones públicas y privadas en conjunto con una sustentabilidad ambiental y de ese modo recuperar la vida urbana en el distrito.

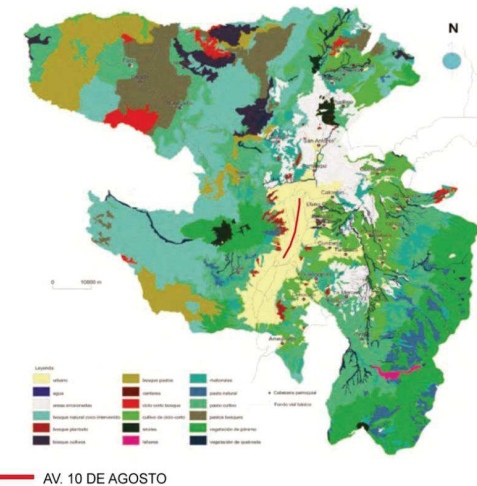


Figura 32 Plan General de Desarrollo Territorial, Revisión 2006-2010
Tomado de PGDT 2006-2010, Características y Condiciones del Crecimiento Físico

2.3.6 Plan Metropolitano de Ordenamiento Territorial

Se sustenta en lo establecido por el PGDT, según el COOTAD y el COPFP, el ordenamiento territorial consiste en una planificación autónoma para la gestión territorial

desde algo local para luego llegar a la construcción de un proyecto nacional, en donde los objetivos del PMOT deben definir estrategias territoriales de uso, ocupación y manejo del suelo en función de los objetivos económicos, sociales, ambientales y urbanísticos; tomando en cuenta el bienestar de la población y la preservación del ambiente para las futuras generaciones.

Su función es trasladar la planificación económica, social y ambiental a la dimensión territorial para de esta manera determinar estrategias de intervenciones focalizadas en un desarrollo sostenible.

Los principios para la formulación del PMOT son:

-Quito: ciudad-capital, distrito-region:

Desarrollo urbano y rural enfocado en el impacto ambiental

-Quito para los ciudadanos – Ciudad de Derechos:

Derechos de los ciudadanos al Buen Vivir

-Quito lugar de vida y convivencia – El derecho a la ciudad:

Mantener al tanto a la ciudadanía de los actuales estudios de riesgos naturales y antrópicos, reducir la vulnerabilidad existente, incorporar a la cultura ciudadana el tema de prevención de desastres, transporte público de calidad, desplazamientos viales seguros, red de espacios públicos, recuperación de espacios urbanos arquitectónicos.

-Quito productivo y solidario – Oportunidades para todos:

Que la ciudad funcione como una red, fortalecer la economía y la competitividad frente a países de Latinoamérica.

-Quito verde – Los derechos de la naturaleza y medio ambiente:

Conservación de los ecosistemas, además de garantizar la protección de la calidad ambiental.

-Quito histórico, cultural y diverso – Identidades y patrimonio:

Fortalecer la identidad de la ciudad con diferentes expresiones de cultura existentes. Preservar y proteger las edificaciones con valor histórico.

En las estrategias integrales se toman en cuenta la universalidad, equidad, solidaridad e interculturalidad de los puntos de mayor importancia como:

-Hábitat y Vivienda

-Espacio Público

-Transporte Público

-Equipamiento

-Gestión de Suelo

-Servicios Públicos

2.4 Expansión Urbana

A partir de los años setenta se ha observado una expansión urbana con baja densidad que evidencia ineficiencias funcionales y ambientales como:

-Desequilibrio del desarrollo regional por dependencias energéticas, alimentarias y productivas.

-Utilización de territorios rurales y recursos no renovables.

-Sobresaturación de equipamientos y servicios en el área central

-Débil desarrollo en poblados rurales.

-Vulnerabilidad de edificaciones por amenazas socio naturales.

-Fragmentación del territorio.

-Se ignora las nuevas alternativas de gestión y los repartos equitativos de cargas y beneficios correspondientes.

El PGDT vigente define el Sistema de Clasificación del Suelo a partir de tres elementos:

-Suelo Urbano.

-Suelo Urbanizable.

-Suelo Rural.

El suelo urbano sin construcción refleja el nivel de desarrollo físico histórico de la ciudad donde se observan inconsistencias en la planificación del crecimiento de la ciudad con la amplia incorporación de suelo urbano en el sur, en el norte y en los valles adyacentes de la ciudad.

2.5 Población

Desde 1950 la población de Quito ha crecido siete veces hasta alcanzar los 2.239.191 habitantes en el año 2010 que representa el 15.5% de la población nacional y el 86.9% de la provincia de Pichincha. Entre 2001-2010 se incrementó la población en un 21% (399.338) con un promedio de incremento anual del 2.17%.

2.6 Sistema de Transporte Trolebús

En el año de 1995 Quito adoptó un modelo de transporte masivo ubicado en la Av. 10 de Agosto denominado trolebús. La primera etapa de funcionamiento inicia a partir del 17 de abril de ese mismo año, desde la Estación Sur El Recreo, hasta la calle Esmeraldas, contando con 14 unidades y transportando alrededor de 50.000 pasajeros por día. La siguiente etapa se inaugura el 19 de marzo de 1996, ampliando su alcance hasta la Av. Cristóbal Colón,

con un total de 32 unidades y transportando a 90.000 pasajeros diarios. Ese mismo año se concluye la etapa final del sistema, teniendo el recorrido definitivo desde la Estación Sur El Recreo hasta la Estación Norte La Y, movilizand o alrededor de 100.00 pasajeros diarios con 54 unidades en funcionamiento. En el año 2000 se incorpora un nuevo tramo hacia la Av. Moran Valverde beneficiando así a 200.000 usuarios.

Durante los años 2003-2004, se realizaron obras de infraestructura que beneficiaron al sistema, entre ellas el intercambiador del sector de la Villaflora, el cual absorbió parte de la creciente demanda. Así mismo al sistema se le añadieron servicios complementarios como el Expreso estudiantil que es destinado a usuarios del sector educativo, el cual priorizaba las paradas cerca de instituciones educativas y el Trole Tour que era destinado a usuarios del sector turístico. El sistema Trolebús cuenta con una última etapa inaugurada el año 2008 que comprende el tramo desde la Terminal Sur Quitumbe hasta la Estación Norte La Y, la cual sirve a 235.000 personas a diario. El plan estratégico de la Empresa de Pasajeros Quito (EPQ), contempla 4 puntos esenciales para el mejoramiento continuo del servicio, como:

Usuario:

El crecimiento constante de usuarios está directamente relacionado con los problemas y potenciales soluciones del sistema de movilidad.

Proveedores:

Factor clave para satisfacer las necesidades del usuario, en los diversos servicios y tecnologías utilizadas.

Competencia:

Relacionada directamente a los distintos medios de servicio dentro del BRT (Bus Rapid Transport), como la incorporación de nuevas rutas, y servicios como el Metro Q.

Marco Legal:

Donde el Municipio aporta con la exoneración de los impuestos a los distintos medios de transporte del sistema BRT.

2.7 ¿Qué es BRT?

Es el sistema de Autobús de Transito Rápido, también conocido como sistema de transporte masivo en autobuses, cuyo objetivo es combinar la flexibilidad de los sistemas de transporte ligero como buses con la gran capacidad de transporte de un metro o un tren ligero. De esta manera tenemos las ventajas de dos tipos de sistema en uno solo, combinado con paradas y un sistema anexo de autobuses que funcionan como alimentadores y facilitan su uso. Así se abaratan los costos de construcción ya que solo depende de paradas sobre superficie y no debajo de ella.

Características:

Es un sistema de autobuses de gran capacidad, en su mayoría son articulados y de tres ejes que requiere de un carril exclusivo para su adecuado funcionamiento así disminuye los tiempos de viaje dentro de la ciudad, además de que es un sistema tarifado desde el inicio del viaje donde el cobro se realiza en las respectivas paradas en forma de plataforma para el acceso universal.

Desventajas:

Requieren de espacio en superficie para su circulación lo que en tramos longitudinales muy largos como es el caso de la Av. 10 de Agosto, generan problemas en la gran cantidad de intersecciones que existen de las calles transversales propias de la ciudad.

2.8 Tecnología del Trole

Actualmente el Trole cuenta con 6 líneas de buses los cuales están identificados con colores especiales, estos a su vez recorren por un carril en ambas direcciones de hormigón armado con barreras físicas, generalmente vegetación, para su separación del sistema de vehículos particulares y promover el uso de pasos cebra y puentes peatonales por parte de las personas. Cuenta con un total de 32 paradas, 4 estaciones de transferencia y 3 terminales de integración, con paradas cada 400 metros de distancia. Las frecuencia en horas pico es de 80 unidades con una velocidad promedio de 16 KM/h.



Figura 33. Trolebús
Tomado de Empresa de Pasajeros de Quito

JUSTIFICACIÓN DEL TEMA DE TESIS

Donde se presentan las características y problemas por las cuales el Tramo 1 de la Av. 10 de Agosto, comprendido entre la Calle Briseño y Av. Cristóbal Colón, es ideal para realizar un análisis y posteriormente un diseño urbano que integre su componentes y solucione sus problemas. Mediante este diagnóstico se presentan los Objetivos Generales y Específicos para el adecuado desarrollo de los futuros proyectos dentro del área de estudio.

3. Justificación del Tema de Tesis

3.1 Antecedentes

3.1.1 Roles del Área de Estudio

La Av. 10 de Agosto se constituye actualmente como una vía de gran importancia en la ciudad ya que, a diferencia de otros ejes viales significativos, esta cruza prácticamente todo el Distrito Metropolitano de Quito en sentido norte-sur y viceversa. Concepto que tomo fuerza gracias a la creación del aeropuerto, por su rol conector.

Debido a su ubicación, es un sistema vial fundamental para la movilidad, ya que su mejor cualidad es la centralidad que posee, por lo que la ciudad se ha desarrollado a lo largo de su eje.

3.1.2 Estado Actual

Gracias a esto la vía ha tenido un papel fundamental en el crecimiento del desplazamiento motorizado, por lo que el espacio generado para este ha ido aumentando mientras que el desplazamiento mediante formas de transportación alternativa y a pie se han ido reduciendo, lo que ha provocado la falta de generación y degradación de espacios adecuados para otros tipos de movilidad y a su vez restringiendo la accesibilidad universal. Cualidades negativas que la constituyen como un objetivo adecuado para el desarrollo de proyectos de movilidad a lo largo de la ciudad, como se ha ido fundamentando con sistemas de transporte masivo, tanto público como privado, y estructuras de intercambiadores para agilizar el flujo vehicular, los cuales constituyen actualmente puntos de conflicto, no por su existencia en sí, sino debido a que la cantidad de vehículos que desplazan hacia la Av. 10 de

Agosto, no pueden ser absorbidos ni distribuidos por las diferentes características y cambios que se producen en esta. La existencia y actual ineficiencia generada por el sistema de transporte Trolebús, el cual es el mayor autor de la degradación del sector de estudio (limitando el número de cruces a través de la vía debido al carril exclusivo y demás factores), ha dado paso a la planeación y generación de un nuevo sistema de transporte público masivo denominado "Metro Q", el cual se desarrollará de manera longitudinal y subterránea a lo largo del eje de la vía y de forma indirecta ya que no se posiciona directamente sobre esta, pero con total influencia, lo que supone la absorción y posterior solución de los actuales problemas que existen. Debido a que más de la mitad del uso de suelo está destinado a actividades diferentes al residencial, la zona se ha ido degradando en diversos factores inclusive en el comercial, ya que si bien cuenta con un porcentaje del 35%, los factores de movilidad y transporte han sido fundamentales para que estos no prosperen ya que los negocios, si bien pequeños, no cuentan con plazas de estacionamiento, por lo que a excepción de los negocios automotrices, están dirigidos

hacia el flujo peatonal actual, el cual es también muy reducido entonces no existe una razón por la cual estos puedan crecer. Con la fuerte presencia del Aeropuerto Mariscal Sucre, las alturas de las edificaciones han sido afectadas en especial por el cono de aproximación, de igual forma existe un fraccionamiento del suelo y por ende un discriminado uso del suelo que no ha producido más que problemas como la subutilización y la baja densidad en el área de estudio. Así mismo la forma de ocupación sobre línea de fábrica no favorece la relación con el espacio público pero resulta conveniente para las relaciones interpersonales con sus habitantes, aunque sin un espacio adecuado para que esto suceda, no hay personas que puedan darle uso. Debido a la influencia del Centro Histórico sobre el área de estudio, esta ha favorecido en sus inicios a la creación de edificaciones con importante valor arquitectónico e histórico, las cuales han perdido importancia y se han ido degradando a lo largo de los años. Las actuales características de la vía impiden la creación de proyectos nuevos, la restauración de los valores arquitectónicos y urbanos, y el interés por parte de arquitectos y diseñadores para trabajar sobre este eje fundamental de la ciudad.

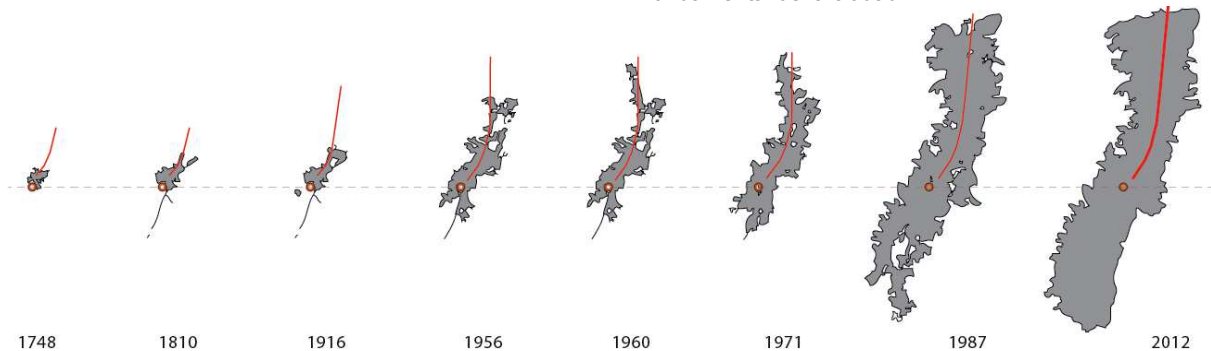


Figura 34. Expansión urbana de Quito
Tomado de Documento POT 2013

El espacio público por excelencia es la acera, y en el recorrido sobre la Av. 10 de Agosto se puede notar la cantidad de falencias que tiene, como, el reducido espacio para la circulación peatonal en ciertas partes, los cambios irregulares en su dimensionamiento y diferentes obstáculos debido a las medidas tomadas para favorecer el transporte público, el adueñarse de este espacio para el ingreso a sus estacionamientos por parte de negocios y habitantes evita una continuidad a nivel de acera lo que perjudica a personas en edad adulta y a discapacitados, la falta de vegetación que impide niveles de protección para el peatón, lo que degrada el paisaje urbano y la calidad de vida sobre el área de estudio.

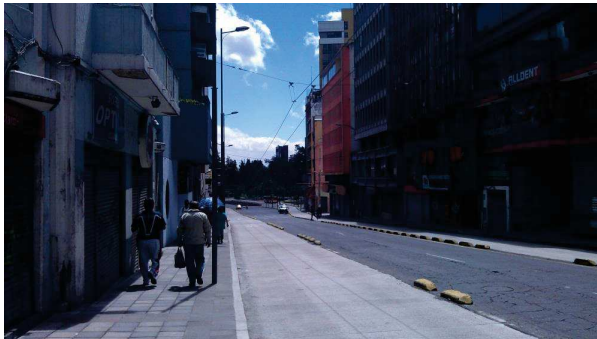


Figura 35. Tamaño de acera, Av. 10 de Agosto, Sector Consejo Provincial de Pichincha



Figura 36. Línea de fábrica, Av. 10 de Agosto y Carrión.



Figura 37. Intersección de la Av. 10 de Agosto y Av. Tarqui 1976
Tomado de Luis Vera Rojas

3.1.3 Prospectiva Según Tendencias del Estado Actual

De mantenerse estos factores nos vamos a encontrar con un escenario más difícil de solucionar en un futuro, con edificaciones en peor estado debido a la contaminación causada por el exceso de vehículos particulares y públicos que circulan por la vía; el degradado estado de las aceras lo que impide que el peatón sea un usuario regular de estas y que no favorecen al comercio e inclusión social; la falta de conexión entre espacios verdes los cuales se seguirán degradando poco a poco ya que su principal sustento es una vía que los afecta directamente; y si bien la creación del sistema "Metro Q" impulse el desarrollo sobre los ejes de sus estaciones, estas no están relacionadas directamente con la vía por lo que un desarrollo notable no estará al alcance de la vista sino en muchos años más.

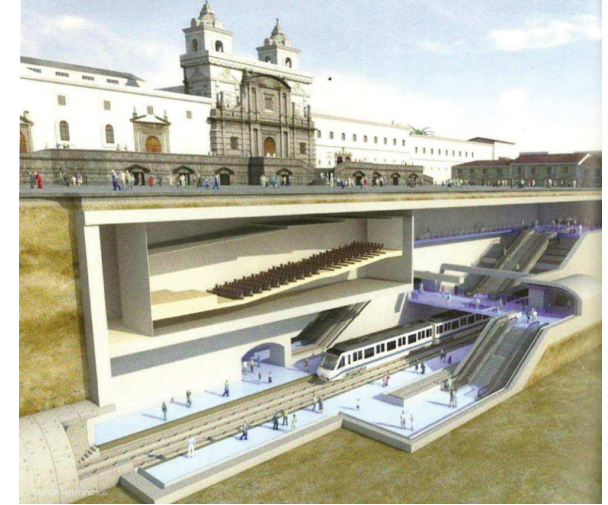


Figura 38. Estación Metro Q San Francisco
Tomado de PMOT 2012-2022 Versión Resumida

Por ende un crecimiento a nivel urbano se seguirá llevando a cabo en otras avenidas de importancia que favorecen a la calidad de vida en especial en vías transversales de la ciudad, que impulsan la conexión e integración que la ciudad necesita y que se ha visto interrumpida por la Av. 10 de Agosto.

3.2 Síntesis de la Propuesta Urbana

Se debe tratar los anteriores puntos con un sentido urbanístico y arquitectónico que favorezca el desarrollo del sector con temas específicos que traten puntos como:

- La movilidad integrando varios modos de transporte.
- Relación entre el espacio público como un sistema adecuado de distribución.

-Aprovechamiento de edificaciones existentes en estado vacante o subocupado.

-Red de conexión verde y calidad medio ambiental.

-Conexiones transversales priorizando al peatón y el acceso universal.

-Desarrollo de proyectos arquitectónicos y urbanos que impulsen la diversidad cultural.

-Desarrollo económico, la inclusión e interacción social.

-Análisis de edificaciones con valor arquitectónico y patrimonial.

3.2.1 Relaciones de la Propuesta Urbana y el Tema de Tesis

El proyecto de “Desarrollo y Diseño Urbano Sobre la Av. 10 de Agosto” es importante para generar un cambio significativo sobre el área de estudio ya que toma a consideración temas importantes para generar espacios de cohesión social, ya que uno de los principales problemas es la falta lugares con carácter cívico y social de relación entre habitantes y usuarios del sector, esto, combinado con proyectos arquitectónicos, de vialidad y red verde generan la propuesta urbana. Elementos que sin el proyecto urbano a realizarse no podrían llevarse a cabo.

3.3 Justificación del Tema

3.3.1 Justificación

Debido a la extensión del área de estudio se definió dividirla en 4 tramos para que el alcance del estudio sea más adecuado, dependiendo de las características de

cada sector que fueron definidas durante la etapa de investigación.

Tramo 1: Calle Gral. Briseño – Av. Cristóbal Colón

Tramo 2: Av. Cristóbal Colón – Av. Mariana de Jesús

Tramo 3: Av. Mariana de Jesús – La “Y”

Tramo 4: La “Y” – EL Labrador

El trabajo de tesis urbana realizará el estudio del Tramo 1 comprendido de la Calle Gral. Briseño y Av. Cristóbal Colón, debido al interés con temas patrimoniales, de relevancia arquitectónica, relación con el Centro Histórico y espacios verdes de importancia en la ciudad de Quito.

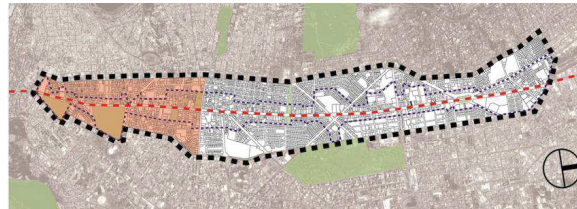


Figura 39. Tramo 1
Tomado de Documento POT 2013

Es importante el diseño y conceptualización de un tema urbano en este tramo ya que tiene una cantidad significativa de problemas que van a ser adecuadamente analizados en la Fase 1 de este documento, como, la inseguridad, contaminación ambiental, falta de habitabilidad, un carácter indefinido, una falta de sentido de pertenencia por parte de los usuarios. Problemas definidos en el diagnóstico realizado por el Taller de Noveno y analizados en este trabajo.

Con la ventaja de ser la zona que cuenta con la mayor cantidad de equipamientos y servicios, se deja esos temas en un segundo plano y se puede concentrar la atención en resolver problemas como las conexiones que existen entre estos equipamientos y como primer punto enfocarse principalmente en la propuesta urbana de red verde gracias a la concentración importante de parques que existe en el tramo. Además de las conexiones transversales y la movilidad a lo largo del tramo para conectar la ciudad a lo largo y a lo ancho.

En el tratamiento urbano, se brindará un apoyo a los proyectos arquitectónicos para su adecuado desarrollo sobre el área de estudio, ya que según la propuesta urbana se definió zonas de intervención de mayor importancia como por ejemplo lugares culturales, donde tendremos proyectos como residencias estudiantiles y edificios múltiples que apoyen y refuercen ese carácter.

El tramo de estudio cuenta con gran cantidad lotes susceptibles al cambio según el diagnóstico realizado, y habiendo gran cantidad de equipamientos, se pueden utilizar estos terrenos para generar espacio público tanto verdes, como lugares cívicos y plazas de significación para la población, de esta forma rompemos el perfil urbano definido para crear uno nuevo y así generar lugares de encuentro y cohesión social.

Debido a que el estudio realizado concluyó en el replanteo del sistema del Trolebús, la zona ofrece gran oportunidad para el desarrollo del espacio público más notable dentro de la ciudad como lo son las aceras a lo largo de la zona de estudio.

3.3.2 Actualidad del Tema

La avenida ha sido producto del desarrollo urbano de la ciudad, pero hoy en día se la identifica como un residuo de la expansión y crecimiento de otros sectores dentro del área urbana de Quito, ya que existen vías con mayor fuerza que han sido objetivo de proyectos que impulsen sus crecimientos, dejando a un lado a la Av. 10 de Agosto.

Por eso es urgente la realización de proyectos estructurantes que faciliten su desarrollo y a su vez generar interés por parte de la ciudadanía hacia este eje importante de la capital; por lo que el desarrollo de los dos proyectos más importantes a futuro en la ciudad, como el Parque de la Ciudad y el Metro Q, son parte del sistema a crearse, como dos de los más importantes proyectos de organización dentro del conjunto.

De esta forma es indispensable cambiar la forma en que la gente ve e interactúa sobre la avenida, lo cual se logra cambiando los roles sobre los que se identifica con su entorno inmediato y es a donde la propuesta urbana quiere llegar con proyectos estructurantes y medio ambientales a lo largo de su eje.

3.3.3 Pertinencia del Tema

La Propuesta Urbana plantea la necesidad de ciertos temas de trascendencia para el adecuado desarrollo de la vía y sus alrededores en un futuro, los cuales se van a desarrollar a profundidad en la propuesta urbana, como:

-La creación de una red vial integral que conecte a la ciudad y facilite los desplazamientos a lo largo del eje en especial las conexiones este y oeste que hasta ahora han

sido interrumpidas por la implementación de medidas que favorezcan el transporte público masivo, y que por supuesto han generado la degradación del lugar.

-Establecer puntos de cohesión entre los proyectos arquitectónicos y el entorno inmediato, los cuales serán conocidos como Plataformas, las cuales abordarán y estarán centrados en un tema específico debido a las características y funciones de los lugares en los cuales van a estar asentadas, de esta forma, potencializar esas características y transformar a la vía desde sus ejes hacia su entorno inmediato, lo que supone que en algún momento los rangos de cada plataforma se cruzarán a medida que crezcan y así poder completar el concepto de integralidad sobre toda la vía.

-Integrar los espacios verdes existentes con un nuevo tipo de red verde que permita la creación de nuevos espacios públicos que definan las características de cada sector o plataforma.

Este concepto es aplicable a toda la zona de estudio y puede ser adaptado a cualquier forma de tratamiento en el lugar, es por eso que es importante su ejecución con elementos que no necesariamente tienen que tener una escala significativa para denotar importancia.

Con la creación de nuevos espacios públicos el objetivo es dar al usuario un sentido de ciudad y que estos se complementen de una manera natural.

El uso de la terraza verde es una idea a futuro del Municipio de Quito, pero la desventaja de esta es que el usuario común no puede disfrutar de esto debido al nivel sobre el cual trabaja este concepto, por lo que al utilizar

edificaciones o estructuras con la potencialidad de ser reformadas como espacio público, también se descubren nuevas fachadas en el entorno urbano lo cual posibilita el usar otro concepto similar que es la fachada verde, el cual no difiere mucho tecnológicamente pero el usuario puede formar parte de esta a cualquier escala que se proponga.

Ventajas:

- Reduce el efecto invernadero en las ciudades.
- Excelentes aislantes térmicos y acústicos.
- Habilitan espacios urbanos no usados.

Lo que se complementa con vegetación propia de la ciudad de Quito dentro del área urbana, lo que evitará la utilización de medidas tecnológicas avanzadas y de altos consumos, para el adecuado desarrollo de las fachadas.



Figura 40. Fachada Verde

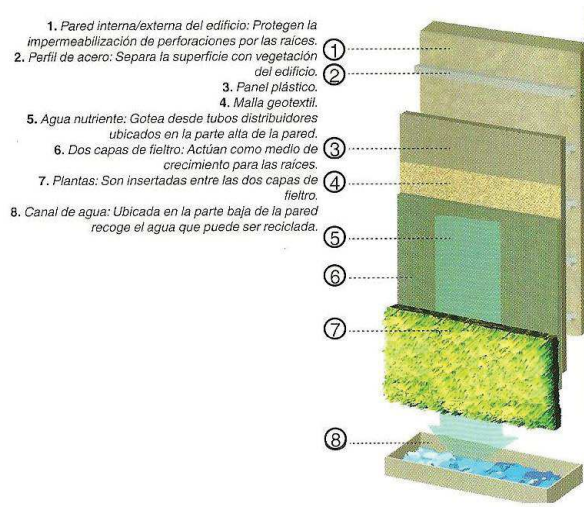


Figura 41. Detalle de fachada verde
 Tomado de Revista Escala Real 1:1

-Con el replanteamiento del Trolebús, podemos disponer del carril exclusivo generando nuevos espacios de movilidad y por ende nuevos sistemas de transporte que ayuden a la interconexión del área de estudio y de los diversos proyectos que se generen a lo largo del eje vial. De esta forma replantear los sistemas de paradas existentes y renovar usando el espacio público como principal protagonista.

3.3.4 Usuarios

Siendo una intervención urbana a lo largo de un tramo de ciudad, su carácter es de uso público y gratuito sin distinción de edades, raza, religión o clase social.

3.3.5 Trascendencia

El proyecto permitirá un adecuado desarrollo de la vida en el sector inmediato además de la influencia a futuro que

podrá tener gracias a las ventajas que podrá tener con la intervención.

3.3.6 Edificación

1.- Qué edificios forman parte de un valor arquitectónico y patrimonial y cuáles de estos se encuentran aptos para una rehabilitación.

2.- Qué edificios se encuentran en la posibilidad de ser utilizados como espacio público, con o sin la necesidad de ser demolidos (rehabilitación).

3.3.7 Viabilidad de Ejecución del Tema

-En primera parte tenemos todo el estudio realizado por los estudiantes de Noveno Semestre de la UDLA, donde podemos observar temas importantes como el cruce de las variables que nos da los terrenos a intervenir y tienen gran receptibilidad al cambio. Además de todo los factores estudiados en cuanto al diagnóstico del sector en conjunto con su morfología urbana.

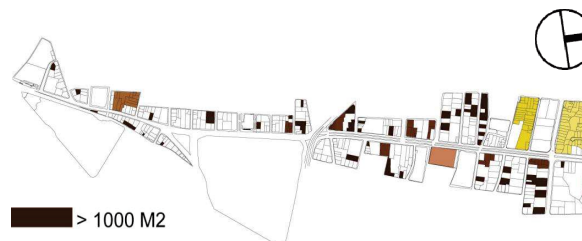


Figura 42. Primer Estudio de Susceptibilidad Tramo 1
 Tomado de Documento POT 2013

-El conjunto de investigaciones e información patrimonial por parte del Distrito Metropolitano de Quito, el cual nos proporcionará las bases para identificar que edificación tiene relevancia como para entrar en el tema urbano.

-El material bibliográfico de tesis urbanas de las distintas universidades del país que puedan ser de fácil acceso y que hayan abarcado temas en común.

-El material informático que pueda ser encontrado en internet que disponga de una adecuada forma de citar fuentes, autores y bibliografías.

-Bibliotecas universitarias y nacionales que puedan ser fuente de recursos para una mejor y más profunda investigación.

-Entrevistas a arquitectos-urbanistas del país que puedan opinar sobre las necesidades pasadas y futuras que se deben enfrentar para el mejor desarrollo del tema.

-Un conocimiento a fondo del estado actual del sector a intervenir, con visitas periódicas al lugar para hacer reconocimientos por medio de la observación y la percepción de sensaciones en el lugar.

-El apoyo por parte de la Universidad de Las Américas para tener una fácil accesibilidad al material que se está buscando, por medio de cartas dirigidas a autoridades pertinentes al tema de estudio y con las autorizaciones necesarias.

Para el año 2015 la Av. 10 de Agosto contará con una población de 30000 habitantes, impulsará el desarrollo sostenible de la ciudad y será un nuevo y atractivo espacio para vivir.

3.4 Objetivos Generales

Generar asentamiento urbano arquitectónico que responda a los objetivos relacionados al Plan Nacional del Buen Vivir para los Habitantes de la Av. 10 de Agosto.

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

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

-Crear espacios representativos que potencialicen el desarrollo integral de los ciudadanos y que impulsen la cohesión y el bienestar social, generando un sentimiento de pertenencia por parte de ellos hacia la Av. 10 de Agosto.

-Promover la diversidad de usos para prolongar los horarios de actividades y así propiciar una vida dinámica y el control social a lo largo del área de estudio.

-Implantar un modelo en movilidad que integre los diferentes modos de transporte y que sea amigable con el medio ambiente, priorizando los desplazamientos peatonales.

3.5 Objetivos Específicos

3.5.1 Estructura Espacial

-Hacer de la Av. 10 de Agosto un nuevo centro de uso múltiple para vivir, trabajar y recrearse. Un espacio compacto de funciones diversas y de fácil accesibilidad.

-Recuperar el protagonismo de la Av. 10 de Agosto dentro de la estructura espacial de la ciudad como un lugar de destino, encuentro y permanencia.

-Hacer de la Av. 10 de Agosto un elemento que relacione la zona occidental de la ciudad con el hipercentro del DMQ, ya que la zona oriental si esta provista con elementos que permiten su desarrollo

-Intervenir en puntos estratégicos que potencialicen el desarrollo integral de proyectos para uso ciudadano y que impulsen la generación de nuevas plazas de empleo generando cohesión y el bienestar social.

3.5.2 Trazado y Movilidad

-Ampliar la accesibilidad y conectividad transversal entre los barrios y sectores ubicados al este y oeste de la avenida.

-Implementar sistemas alternativos de movilidad dentro del área de estudio.

-Solucionar los conflictos vehiculares provocados en las intersecciones y pasos a desnivel.

-Facilitar e incentivar la movilidad peatonal y el uso del transporte público.

-Implementar la red de estacionamientos públicos a lo largo del área de estudio.

3.5.3 Suelo

-Recuperar la Av. 10 de Agosto como un lugar para vivir, aumentando las actividades a lo largo de todo el día.

-Crear destinos a lo largo de la avenida para contribuir con el desarrollo de actividades complementarias a la vivienda.

-Replantear la conformación parcelaria aprovechando los lotes vacantes y susceptibles al camino para tener un mejor aprovechamiento del suelo.

-Dotar de un mejor nivel de servicios y actividades para una integración barrial.

-Generar espacios públicos y equipamientos que favorezcan la cohesión social y permitan realizar actividades, recuperando el uso múltiple.

-Generar equipamiento recreacionales que impulsen la vida activa de la ciudadanía.

3.5.4 Equipamientos

-Definir el tipo de equipamientos a construirse en base a las deficiencias actuales y de acuerdo a la población proyectada para el 2025 (+32000 habitantes).

-Mejorar la calidad de vida de los habitantes con equipamientos que impulsen la inclusión e interacción social, reconociendo la diversidad cultural.

3.5.5 Edificación

-Recuperar edificaciones subocupadas y deterioradas para integrarlas a nuevos proyectos.

-Establecer un nuevo uso a las edificaciones subocupadas y que no son susceptibles al camino.

-Plantear nuevas alturas de edificación y densificar el área de estudio.

-Generar una relación directa de las edificaciones con el espacio público.

3.5.6 Espacio Público

-Articular y lograr una continuidad del espacio público.

-Brindar una mayor cantidad y calidad de espacio público que incentive el uso de estos espacios provocando sensaciones que favorezcan a la seguridad, hospitalidad, accesibilidad y confort.

-Aprovechar el espacio público para los sistemas alternativos de transporte, equilibrando el protagonismo de los distintos tipos de movilidad.

-Crear una red verde urbana que se integre al espacio público.

-Establecer espacios públicos que recuperen la identidad y permitan el intercambio y la expresión de ideas de la ciudadanía.

-Dar un uso público a las edificaciones con valor histórico y eliminar las barreras arquitectónicas para garantizar la accesibilidad universal.

CONDICIONES FÍSICO AMBIENTALES

Recopilación de información topográfica, climática, geográfica y demográfica por parte del Taller de Noveno 2013, donde se presentan las características que influyen sobre la ciudad de Quito. Debido a la escala en que la información se presenta para investigación, existen ciertos puntos los cuales se tratan de forma macro y en relación a todo el DMQ, mientras existen otros puntos de información que son de mayor utilidad para el proyecto los cuales se tratan a una menor escala dentro del Tramo 1, y estos son:

- Características del Suelo
- Quebradas
- Población y Demografía

Es importante un estudio físico ambiental ya que el conocimiento de estos elementos permiten un adecuado desarrollo de proyectos urbanos que sepan trabajar con el entorno, con el objetivo de minimizar la utilización de tecnologías que exigen un gasto de recursos innecesarios en un lugar actualmente autosustentable.

4. Condiciones Físico-Ambientales

4.1 Factores Naturales

Debido a que los factores naturales que envuelven al sector de estudio influyen sobre toda la capital, partes de estos análisis serán enfocados al área de estudio general.

El Distrito Metropolitano de Quito se ubica en la provincia de Pichincha, al norte del Ecuador, dentro del callejón interandino, entre los ramales oriental y occidental de la Cordillera de los Andes. La extensión territorial del DMQ es de 4232 km² y comprende una serie de pisos climáticos y formaciones vegetales que oscilan entre los 500 y 4500 metros de altura (MECN, 2010, PP.13).

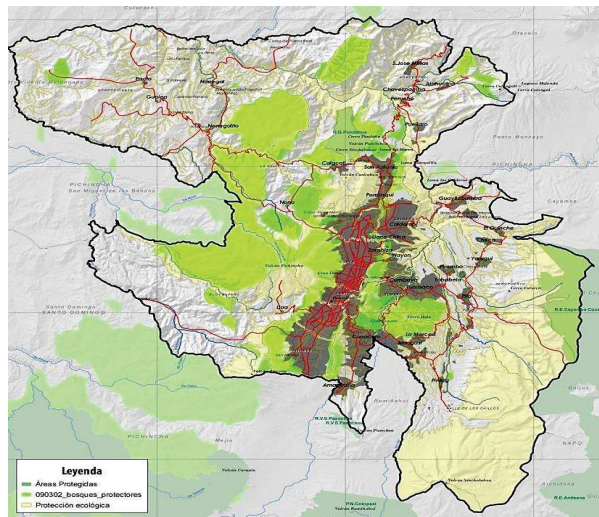


Figura 43. Ubicación del DMQ en Pichincha
Tomado de Quito Ambiente

Esta favorable ubicación permite tener una gran diversidad de ecosistemas a lo largo de todo el territorio, uno de ellos

son los grandes bosques ubicados en las faldas de los volcanes Rucu y Guagua Pichincha al occidente.

Históricamente Quito ha sufrido diferentes modificaciones en su naturaleza, las más importantes por intervención directa del hombre. El crecimiento del perfil urbano ha significado el relleno de varias quebradas que contenían grandes riquezas en flora y fauna además de que eran importantes afluentes de las corrientes de agua que bajaban por las montañas de forma natural, lo que generó la progresiva desaparición de lagunas como la de Iñaquito.

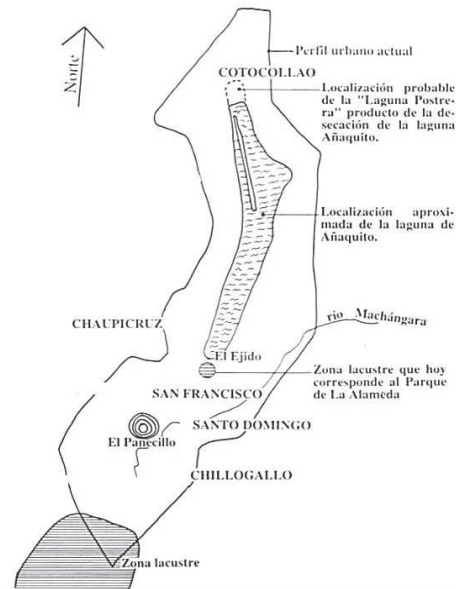


Figura 44. Ubicación Laguna de Iñaquito
Tomado de Quito, Guía Arquitectónica, 1991

Esta serie de intervenciones del hombre ha reducido considerablemente la mancha verde, lo que no permite tener una continuidad de los espacios naturales dentro del área urbana, en vez de eso tenemos pequeños núcleos

que apenas pueden soportar la carga de contaminación y de uso por parte de la siempre creciente población.

Hacia el lado occidental las zonas cercanas a las áreas volcánicas son bosques, mientras que hacia el lado oriental, la mayoría de áreas verdes son de carácter agrícola. Además se aprecia como la mancha urbana ha generado una clara ruptura a lo que alguna vez fue un solo ecosistema.

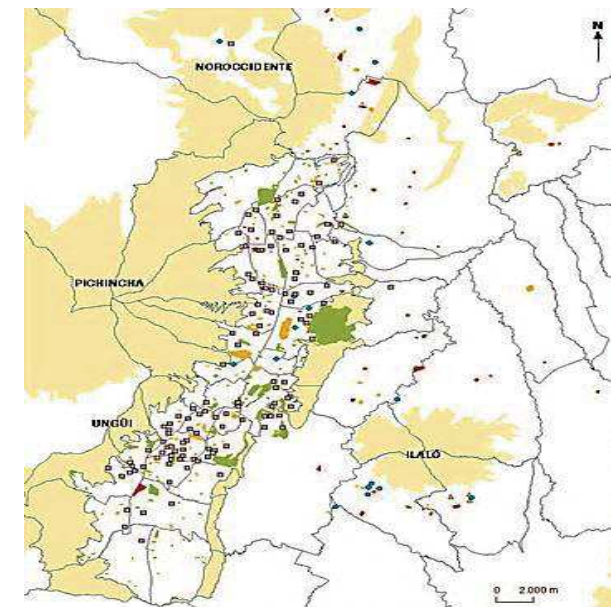


Figura 45. Distribución de áreas verdes en el DMQ
Tomado de DMTV, 2002

El perfil urbano actual posee tan solo dos puntos verdes principales que se conectan a las zonas de relevancia ecológica: el Parque Metropolitano y el Itchimbia, los cuales se enlazan por el oriente hacia los valles de Cumbayá y Tumbaco respectivamente. En el caso del Parque Metropolitano, este se fragmentó por arterias viales

de la ciudad como la Av. Eloy Alfaro hacia el oeste y la Av. Simón Bolívar hacia el oeste.

4.2 Topografía

Quito, al estar ubicado en la hoya de la Cordillera de los Andes provoca un crecimiento longitudinal de la ciudad en sentido norte-sur, rodeado de volcanes y nevados de más 5000 msnm, con pendientes que van desde 0% al 15% y un recorrido de 50 km que está lleno de callejones andinos, quebradas y anteriormente de grandes lagunas en su interior.

El área urbana está situada en un estrecho valle montañoso localizado al Este de las faldas del volcán Pichincha, lo que provoca que el núcleo consolidado tenga actualmente de 5 a 8 km. de ancho. Factores que han moldeado la presencia, asentamiento y evolución de sus pobladores desde un principio.

El lugar está en las zonas periféricas por fuera del núcleo urbano, la ciudad ha crecido hacia los valles de Los Chillos y Cumbayá, planicies urbanas que se extienden al Este y Sur, entre cadenas de colinas y otros terrenos empinados.

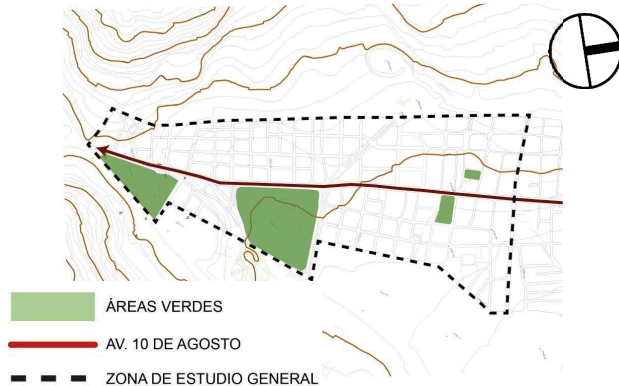


Figura 46. Topografía
Tomado de Documento POT 2013



Figura 47. Conexiones Verdes de la Ciudad.
Tomado de Documento POT 2013

CONECTORES- QUEBRADAS:

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

HITOS:

- A. EL PANECILLO
- B. ITCHIMBIA
- C. PARQUE LA ALAMEDA
- D. PARQUE EJIDO
- E. LA COMUNA
- F. RESERVA ECOLÓGICA RUMIPAMBA

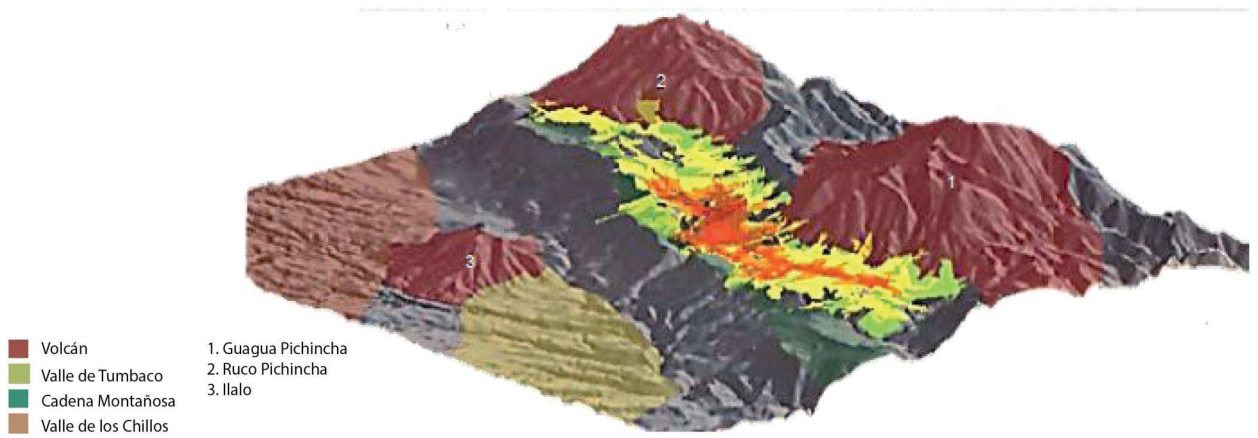
4.3 Geomorfología

La ciudad conjuga factores tectónicos, volcánicos y erosivos. La Cordillera Occidental tiene una altura que oscila entre los 3000 a 5000 msnm, con un ancho de 10 kilómetros y está constituida de rocas volcánicas.

En la zona baja de la Cordillera de los Andes se asienta la mayor parte de la ciudad de Quito, con pendientes de hasta 12% con excepción del Panecillo y el Itchimbia en donde alcanzan una pendiente de hasta 60%.

La zona Oriental tiene una altura de entre 300 y 400 msnm y está formada por una alineación de colinas. (CEPEIGE, 1986).

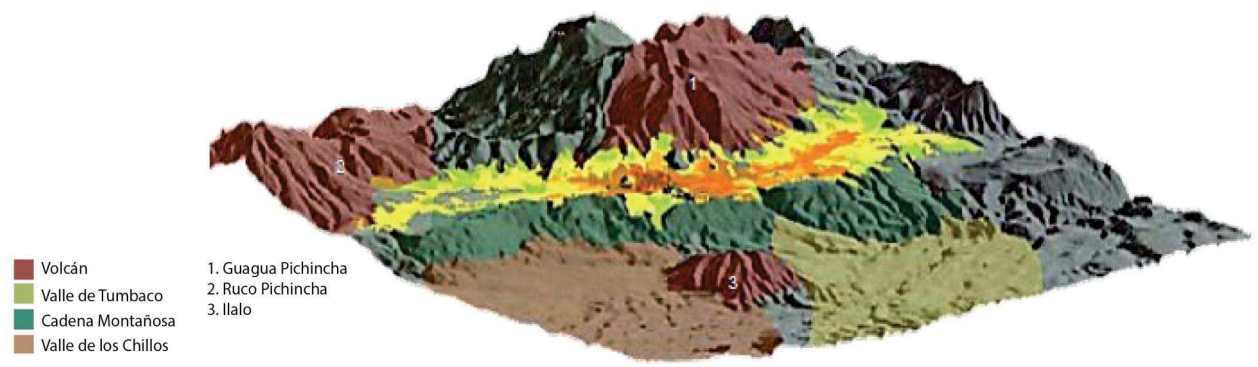
En el gráfico anterior podemos observar como la zona de estudio se encuentra emplazada en un lugar donde la topografía no presenta mayores desafíos hacia el interior, ya que como se había indicado anteriormente estas eran zonas donde podía encontrarse lagunas y lugares cenagosos, mientras que en los bordes del gráfico se puede observar que al Este empieza la topografía a tornarse más dificultosa debido a la subida hacia el Itchimbia y al Oeste sucede lo mismo mientras se empieza a subir hacia los sectores de Miraflores y la Universidad Central.



■ Volcán
■ Valle de Tumbaco
■ Cadena Montañosa
■ Valle de los Chillos

1. Guagua Pichincha
 2. Rucu Pichincha
 3. Ilalo

Figura 48. Vista del Noreste de Quito
Tomado de Atlas Infográfico de Quito, 1992



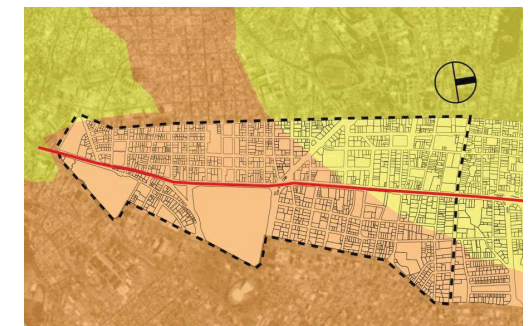
■ Volcán
■ Valle de Tumbaco
■ Cadena Montañosa
■ Valle de los Chillos

1. Guagua Pichincha
 2. Rucu Pichincha
 3. Ilalo

Figura 49. Vista del Sureste de Quito
Tomado de Atlas Infográfico de Quito, 1992

4.4 Características del Suelo

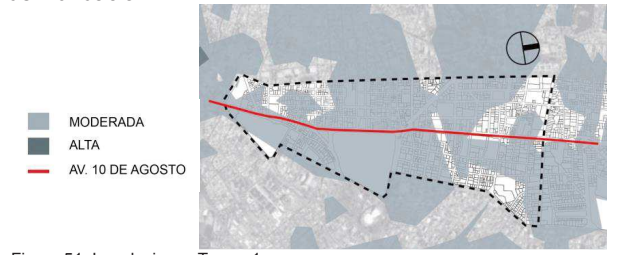
4.4.1 Zona Sísmica: La mayor parte de los suelos del Distrito Metropolitano son de origen volcánico. En la zona de estudio la calidad de suelo es intermedia y con un valor moderado de licuefacción, aspecto que permitió el desarrollo urbano de la ciudad a lo largo de este eje. La textura del suelo del núcleo urbano de la ciudad es relativamente homogénea.



■ S1- ROCAS Y SUELO ENDURECIDO
■ S2- SUELOS INTERMEDIOS
— AV. 10 DE AGOSTO

Figura 50. Zonas Sísmicas Tramo 1
Tomado de Documento POT 2013

4.4.2 Inundaciones: Debido a la existencia de quebradas y a su topografía, en el lugar se asentaron lagunas y es por esto que podemos ver en el gráfico como la mayor parte de la zona de estudio se encuentra con un nivel moderado de inundación.



■ MODERADA
■ ALTA
— AV. 10 DE AGOSTO

Figura 51. Inundaciones Tramo 1
Tomado de Documento POT 2013

4.4.3 Licuefacción del Suelo: La licuefacción es la forma de comportarse de un suelo que este sujeto a cargas significativas, en ese caso el suelo pasa de un estado sólido a uno líquido, lo que provoca inestabilidad. Lo que no es de extrañarse debido a la gran área inundable del sector lo que provocó que gran parte del área de estudio tenga un alto coeficiente de licuefacción.



Figura 52. Licuefacción del Suelo Tramo 1
Tomado de Documento POT 2013

4.4.4 Amenazas Volcánicas: La imagen de las amenazas volcánicas responde básicamente a la localización de 3 quebradas importantes en el sector de estudio. Esto provoca pasos naturales para flujos volcánicos en el eventual caso de que esto suceda ya que el Rucu está extinto pero el Guagua Pichincha sigue aún activo y es un potencial factor de riesgo.

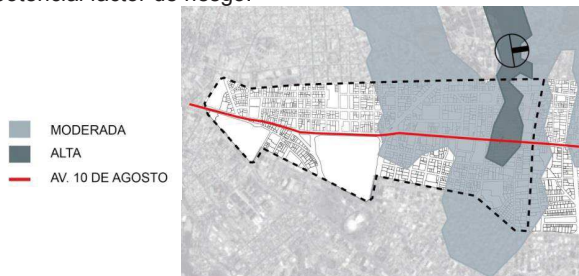


Figura 53. Amenazas Volcánicas Tramo 1
Tomado de Documento POT 2013

Esto nos permite concluir que técnicamente la zona de estudio no es un lugar muy apto para la construcción, sin embargo dentro de los límites del Tramo 1, están implantados los edificios más altos de la ciudad de Quito, lo que nos sugiere que con el debido estudio del suelo y la correcta utilización de la tecnología y materiales, construcciones en altura son totalmente posibles, con las debidas restricciones del caso.

4.5 Situación Climática

Quito se encuentra en la Región Sierra del país y acoge a bosques nublados, amplias superficies de valles interandinos y páramos. Lo que quiere decir una variedad de climas en una pequeña superficie, pero de las cuales solo se tienen dos temporadas.

El área corresponde a una zona “templada húmeda” con un 71% de humedad promedio anual como se observa en las gráficas, y una temperatura promedio de 17°C, que varía durante el día entre 4°C y 28°C dependiendo el sitio y la época del año (WEATHERBASE, 2012).

Las precipitaciones provienen de las masas de aire atlántico y de la Amazonía, la mayor pluviometría se produce de Octubre a Mayo, con valores máximos en Abril. Los meses secos son Junio, Julio y Agosto, siendo Julio el más seco como se observa en las gráficas. Es por esto que se dice que la ciudad solo tiene dos estaciones, la seca y la lluviosa.

Las precipitaciones mayores a 1400 milímetros se encuentran cerca de los elevados volcánicos (Pichincha, Atacazo, Paschocha) y en el Valle de los Chillos al sur, mientras que hacia el norte existen menores niveles de

precipitación, siendo las zonas de Guayllabamba y San Antonio de Pichincha las menores.



Figura 54. Temperatura Media Anual
Tomado de INAMHI 2012

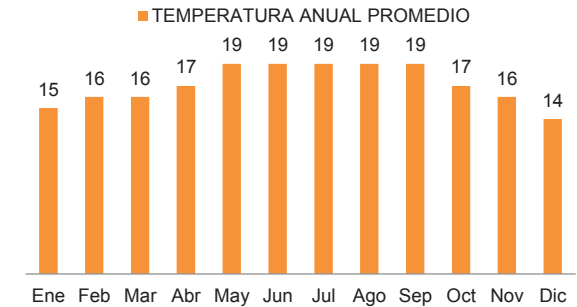


Figura 55. Temperatura Anual Promedio
Tomado de WEATHERBASE 2012

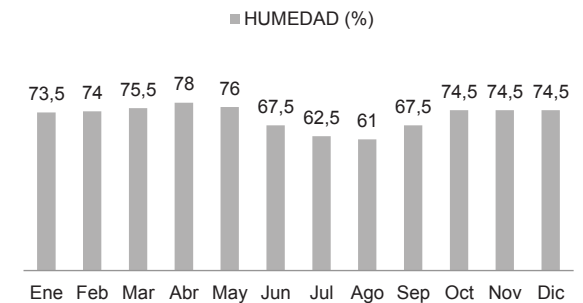


Figura 56 Humedad Anual
Tomado de WEATHERBASE 2012

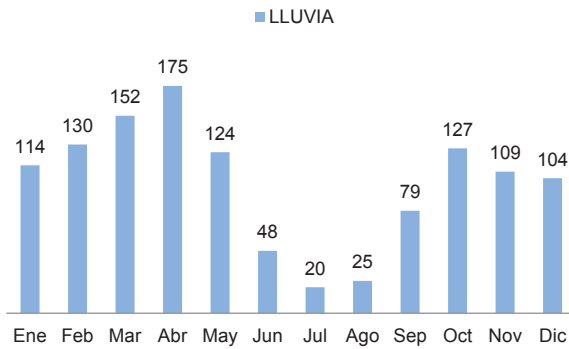


Figura 57. Lluvia Anual
Tomado de WEATHERBASE 2012



Figura 58. Lluvias en Quito
Tomado de http://www.elcomercio.com/quito/Simon-Bolivar-Argelia-quito-clima-lluvia-COMERCIO_ECMIMA20121016_0002_4.jpg

4.5.1 Radiación Solar

Ecuador al estar ubicado en la latitud cero, tiene un espectro solar perpendicular todo el año, con variaciones mínimas de mes a mes. El sol tiene un movimiento hacia el norte de 23.5° en el mes de junio y al sur de 23.5° en el mes de diciembre como se observa en el gráfico. Así mismo podemos apreciar la cantidad de irradiación solar que se proyecta sobre la ciudad de Quito que confirma que

por su localización es propensa a recibir mayor cantidad de esta. Por lo que podemos concluir de forma general que la zona oriental de Quito conformada por los valles de los Chillos, Cumbayá y Tumbaco, son más propensos a ondas de calor, mientras que el lado occidental de la ciudad sucede lo mismo pero con un factor menor aunque para los ciudadanos si existe una diferencia significativa, lo que les lleva a buscar climas más cálidos.

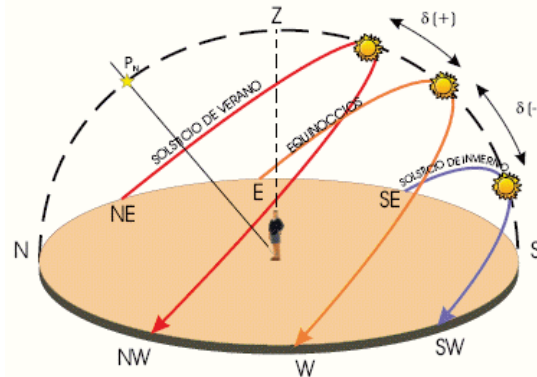


Figura 59. Solsticios
Tomado de EUSAL

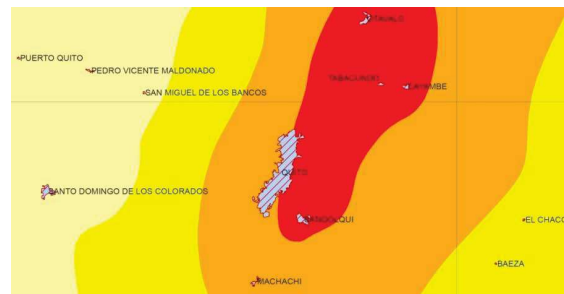


Figura 60. Irradiación Solar
Tomado de INAMHI

4.6 Quebradas

Las quebradas funcionaban como drenaje natural de las afluentes del Pichincha hacia los ríos, pero por el proceso de urbanización de la ciudad, estas fueron siendo rellenadas y paulatinamente usadas como alcantarillado de forma subterránea y vías en la parte superior. Además de provocar la discontinuidad de la trama verde, el mal uso de estos desfuegos naturales causa que la ciudad pierda sus afluentes originales, lo que genera problemas en el alcantarillado que no soporta la gran cantidad de lluvia y tiende a colapsar en época lluviosa.



1. Q. MIRAFLORES
2. Q. EL ARMERO
3. Q. VASCONEZ
AV. 10 DE AGOSTO
QUEBRADAS RELLENADAS

Figura 61. Quebradas en la zona de estudio.
Tomado de CEPEIGE, 1986

4.7 Población y Demografía

La densidad actual de la Av. 10 de Agosto en la zona sur de la franja de estudio, comprendida entre el parque de la Alameda hasta la Av. Mariana de Jesús es de 47 habitantes/hectárea, donde se encuentra gran cantidad de

equipamientos públicos, mientras que al norte, la densidad disminuye a 36 habitantes/hectárea.

A lo largo del área total de estudio existen densidades muy variadas que van desde los 13 habitantes/ hectárea hasta un tope de 220 habitantes/hectárea, a pesar de que el porcentaje de lotes vacantes es mínimo (9%), existe alta cantidad de subutilización del suelo y las alturas promedio del sector no sobrepasan los cuatro pisos, en especial en calles paralelas y circundantes.

La mayor edad poblacional oscila entre los 15 y 64 años de edad. La densidad promedio equivale al 10% de la que se podría obtener con el máximo aprovechamiento permitido por las zonificaciones del eje vial (COS Total), siendo una de las principales causas el comercio innecesario que existe a lo largo de la avenida, por esta razón el rango promedio se encuentra entre 0-50 habitantes/hectárea.

Las densidades promedio en las principales ciudades a nivel mundial son de 160 habitantes/hectárea, aunque en realidad no existe una densidad ideal ya que esta depende de las situaciones en las que sus habitantes se comportan además de razones topográficas y la evolución de la morfología e infraestructura urbana a través de los años de desarrollo individual de cada ciudad, por lo que cada caso aparte debe ser analizado por separado.

Parroquias

Conformada por cuatro parroquias, debemos tomar en cuenta que el área de estudio cuenta con la presencia de grandes áreas verdes que no son parte del estudio de densidad ya que no cuentan como un área que se pueda



Figura 62: Densidades del área de estudio
Tomado de INEC 2011

transformar en habitable ya que por su valor histórico los parques son considerados patrimonio dentro de la ciudad.

4.7.1 Población por Barrios

La zona de estudio se compone por seis barrios de gran importancia en la ciudad los cuales son: La Larrea, La Alameda, El Ejido, Santa Clara de Millán, Santa Clara de San Millán y La Mariscal. Cabe recalcar que para facilitar la suma de datos, como la población, se tomó en cuenta a La Mariscal como un solo barrio pero de hecho esta se forma de barrios en su interior que se profundizará más adelante.

En el siguiente gráfico podemos observar que el lugar con mayor cantidad poblacional es el sector de La Mariscal,

debido a la gran cantidad de actividades que se desarrollan en el lugar y porque antes de ser zona de entretenimiento, formaba parte de los barrios residenciales más exclusivos de la ciudad, pero poco a poco fue perdiendo ese carácter, mientras que El Ejido es el barrio menos poblado debido a la presencia del parque que no es un lugar habitable. Esto nos da un total de habitantes en la zona de estudio de 20.495 personas.

4.8 Conclusiones

La zona general de estudio tiene un área de 1.185.380,72 mts², o 118,54 hectáreas, sin contabilizar los parques ni las vías, (ya que es un área para definir la densidad), con una población total de 20.495 habitantes. Esto nos da una densidad total del área de estudio de 173 hab/ha.

Lo que nos permite decir que el trabajo de tesis debe enfocarse principalmente en el desarrollo del espacio público y a lugares donde tal cantidad de personas pueda desarrollar un estilo de vida apta y cómoda, que a su vez cuente con los equipamientos necesarios para sustentar sus actividades diarias y consolidar el lugar con una identidad adecuada.

Un comportamiento común que se da a lo largo de la Av. 10 de Agosto, y que el grupo de noveno pudo definir con esquemas de población, es que mientras la población en la ciudad crece, a lo largo de la avenida va disminuyendo, esto se debe al descuido y a que los centros urbanos importantes se han desplazado a otras avenidas.

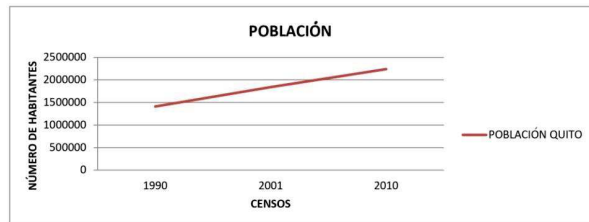
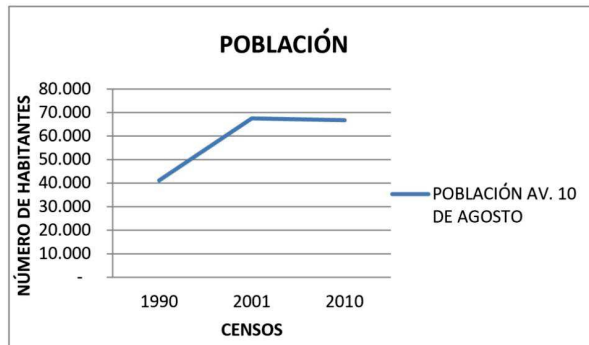


Figura 63, 64. Crecimiento poblacional Tomado de INEC 2011

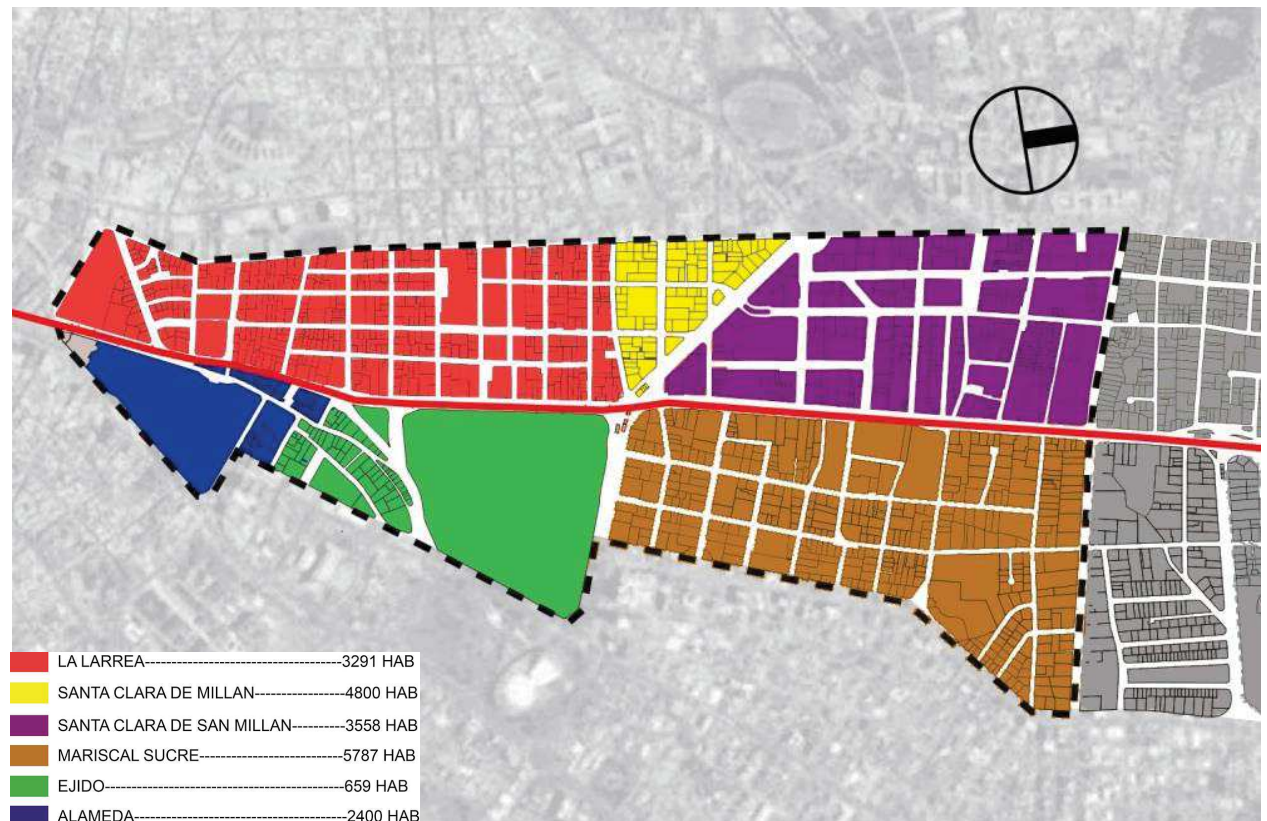
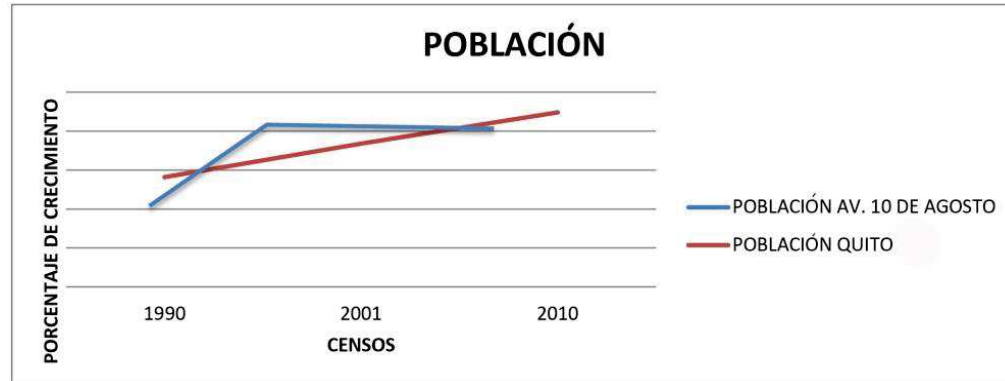


Figura 65, 66. Población, Población por barrios Tomado de INEC 2011

SINTESIS DE ÁREA DE ESTUDIO

A continuación se presenta cómo se conforma el área de estudio comprendida entre la Calle General Briseño y Av. Cristóbal Colón, donde se especifica elementos de importancia como la definición de sectores de estudio, composición del amanzanamiento y áreas verdes

5. Síntesis del Área de Estudio Tramo 1 Av. 10 de Agosto

Antes de iniciar con el análisis de la morfología urbana y todos sus componentes, debemos definir exactamente sobre qué parámetros se está trabajando para saber qué objetivos queremos alcanzar con esta propuesta urbana. En un inicio se dijo que había dos zonas a las que se tomaban en cuenta para un análisis y posterior propuesta urbana, la Zona de Estudio General y la Zona de Estudio Inmediata. Se dividió en dos partes porque cada una tiene características diferentes en cuanto al tema de investigación.

5.1 Zona de Estudio General

Comprende todas las manzanas desde el eje de la Av. 10 de Agosto hasta las avenidas principales más cercanas, en este caso los límites de la zona son:

Norte: Av. Cristóbal Colón

Sur: Calle General Briseño

Este: Av. Gran Colombia-Av. 6 de Diciembre-Av. Amazonas

Oeste: Av. América-Calle Luis Vargas Torres

Adoptar estos límites nos permite obtener datos más precisos en cuanto a movilidad, población y densidad, además de un espectro más amplio en cuanto al tipo de actividades que se realizan en la zona.

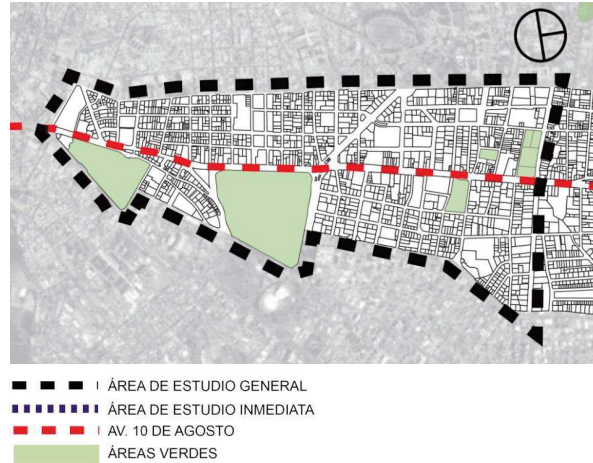


Figura 67. Zona de estudio general

5.2 Zona de Estudio Inmediata

Comprende todas las manzanas desde el eje de la Av. 10 de Agosto que estén directamente relacionadas con esta, ya sea por contacto directo o por estar conectada a otra manzana que tenga relevancia con el eje de la avenida.

Pueden existir manzanas dentro de esta zona que no estén directamente relacionadas con la vía, pero debido a los proyectos circundantes o por conceptos del tema de tesis, estas se toman en cuenta de igual manera.

Se adoptan estos términos debido a que un levantamiento actual de datos acerca de la zona, se pudo llevar a cabo solo dentro de estos límites, debido al tiempo y por procurar tener referencias más precisas sobre la situación actual de la vía.



Figura 68. Zona de estudio inmediata

5.3 Composición

La zona de estudio inmediata se compone de 32 manzanas (identificación numérica) que se relacionan directamente con la avenida, y 2 manzanas (identificación numérica y alfabética) más que por el paso del tiempo han formado parte de las manzanas más cercanas y es fundamental tomarlas en cuenta para el desarrollo del proyecto.

Posteriormente se dará paso a la descripción de cada manzana con datos, numéricos, gráficos comparativos como esquemáticos, que reflejen los tipos de cambios que surgen de la propuesta urbana. De esta manera dar un mejor entendimiento a la forma de composición de sector y mostrar un antes y una después de la propuesta urbana.

5.4 Áreas Verdes

Además contamos con 4 parques de importancia en el área de estudio los cuales son:

La Alameda



Figura 69. Parque La Alameda
Tomado de Ing. Ramiro del Pozo, Cartotecnia S.A.

El Ejido



Figura 70. Parque El Ejido
Tomado de Ing. Ramiro del Pozo, Cartotecnia S.A.

Julio Andrade



Figura 71. Parque Julio Andrade
Tomado de Ing. Ramiro del Pozo, Cartotecnia S.A.

Santa Clara de San Millán



Figura 72. Parque Santa Clara de San Millán
Tomado de Ing. Ramiro del Pozo, Cartotecnia S.A.

5.5 Identificación de Características

El área de estudio se extiende sobre una longitud total de 2,3 kilómetros, tal distancia nos permite dividir funciones y características de desarrollo, por lo que a la zona se la fracciona en dos sectores primarios de acción

Sector 1: Calle Briseño-Avenida Patria

Zona que se ha desarrollado como un sector administrativo, lleno de oficinas y consultorios a lo largo de su extensión, además del comercio en los frentes de cada edificación que se relaciona directamente con la avenida. De alto flujo de personas durante el día pero que cambia radicalmente en la noche sin la presencia de peatones debido a la falta de lugares donde se puedan realizar actividades a toda hora, lo que produce inseguridad y falta de mantenimiento al espacio público. Caracterizada por ser lugar de emplazamiento de los edificios más altos y representativos de la ciudad, fruto del desarrollo arquitectónico moderno a lo largo de los años. Además tiene la influencia del parque El Ejido y La Alameda.

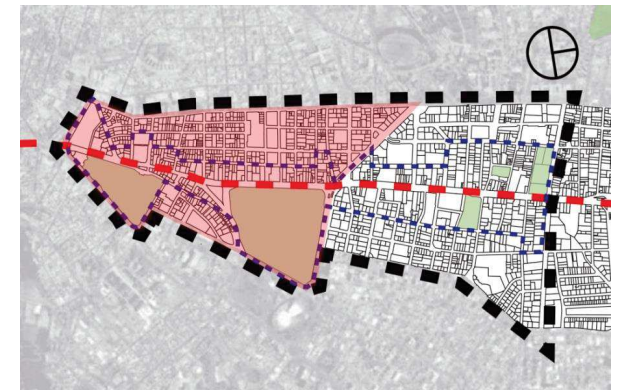


Figura 73. Ubicación Sector 1

Sector 2: Avenida Patria-Avenida Cristóbal Colón.

Zona dedicada al área comercial, entretenimiento y como último punto a la residencia, cuenta con gran variedad de equipamientos, sin embargo la situación durante las noches no difiere en comparación con el Sector 1. Se caracteriza por ser un punto comercial importante aunque son muy pocos los casos arquitectónicos que forman parte de una valoración importante. Cuenta con la presencia del Parque Julio Andrade, el área verde más significativa dentro del sector, y remata con la figura de la Circasiana al borde norte del límite de estudio.

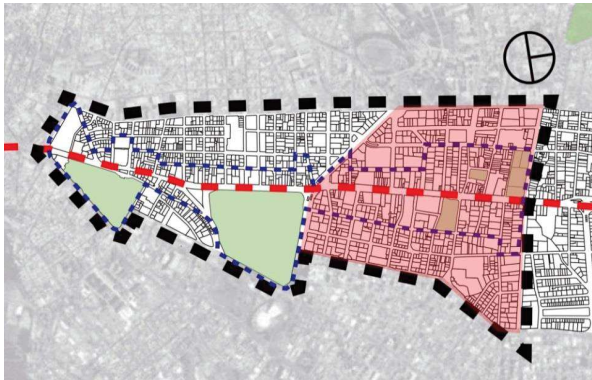


Figura 74. Ubicación Sector 2

Finalmente si bien dividimos la zona de estudio en sectores de análisis separados, la propuesta de desarrollo urbano va a contemplar el análisis integral del “todo” con el objetivo de generar un concepto único de ciudad, de esta forma se crea un espacio urbano integrado y capaz de ser la base de ciudad.

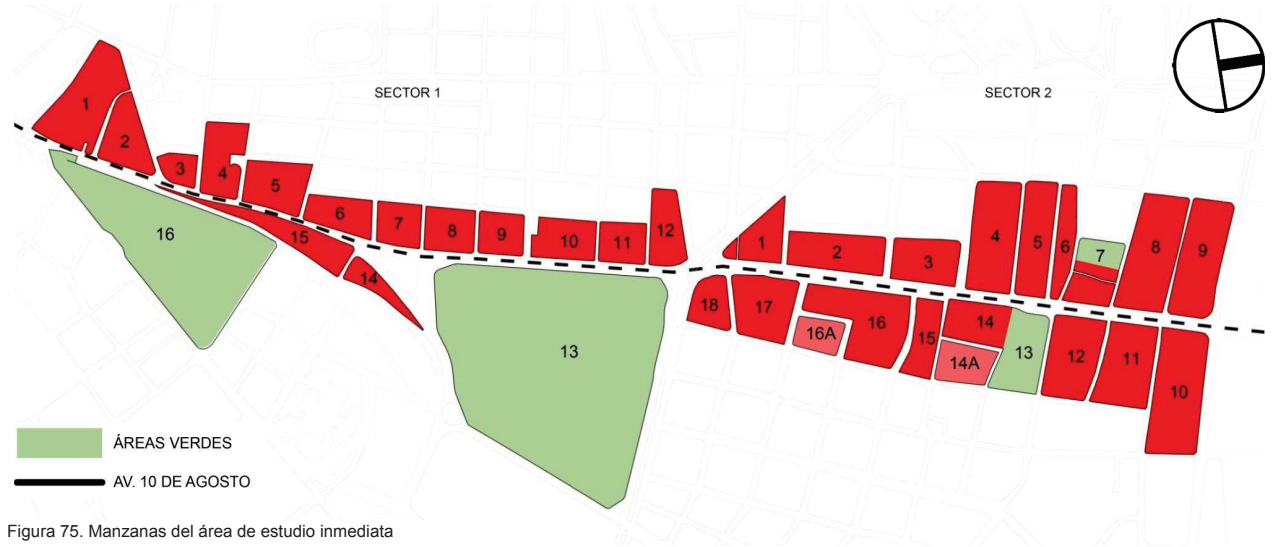


Figura 75. Manzanas del área de estudio inmediata



Figura 76. Zona de Estudio Total
Tomado de Ing. Ramiro del Pozo, Cartotecnia S.A.

MORFOLOGÍA URBANA ACTUAL

Como parte del análisis generado por el Taller de Noveno 2013, a continuación se detalla los componentes morfológicos del área de estudio y cómo interpretarlos, los cuales se profundizan con fotografías propias del lugar y datos exclusivos que no formaron parte del documento MET, sin embargo los parámetros y criterios para llegar a las siguientes conclusiones están evidenciados en él y no forman parte de este trabajo de investigación ya que el objetivo es señalar las conclusiones que generaron dentro del área comprendida en el Tramo 1.

De la misma manera se presenta un desarrollo y estudio de las normativas que funcionan sobre el área de estudio como parte única de este proyecto.

6. Estructura Espacial

De acuerdo con el Plan Metropolitano de Ordenamiento Territorial 2012, la estructura espacial del DMQ esta constituida esencialmente por una macro centralidad que el Municipio la denomina el “hipercentro”, la cual se desarrolla entre la Villaflora al sur y el actual Parque Bicentenario al norte. Esta estructura representa una concentración disfuncional de equipamientos y servicios que está atravesada por una malla de centralidades lineales que se desarrollan a lo largo de los ejes viales arteriales.

Entre estos ejes viales se encuentra las Av. 10 de Agosto que constituye uno de los corredores lineales más importantes del norte de la ciudad. Se desarrolla en sentido longitudinal y se caracteriza por ser el más antiguo de la capital. El área de estudio de la avenida corresponde a lo que actualmente se denomina como el “hipercentro” de la ciudad.

Como se había indicado la zona de estudio, denominada Tramo 1: Calle Briseño-Av. Cristóbal Colón, está dividida en dos sectores con características propias:

Sector 1: Donde predominan usos de carácter gubernamental y administrativos.

Sector 2: Donde predominan usos de caracteres comerciales y recreativos.

Lo que nos demuestra tener un sector en general copado de grandes equipamientos que promueven el congestionamiento de la vía y resaltan las falencias del espacio público, ya que todo se concentra en un mismo lugar debido a la falta de micro centralidades a lo largo de todo el tramo a intervenir. La mezcla de tantos tipos de equipamientos fomenta la carencia de una imagen urbana definida, y esto genera una degradación urbana.

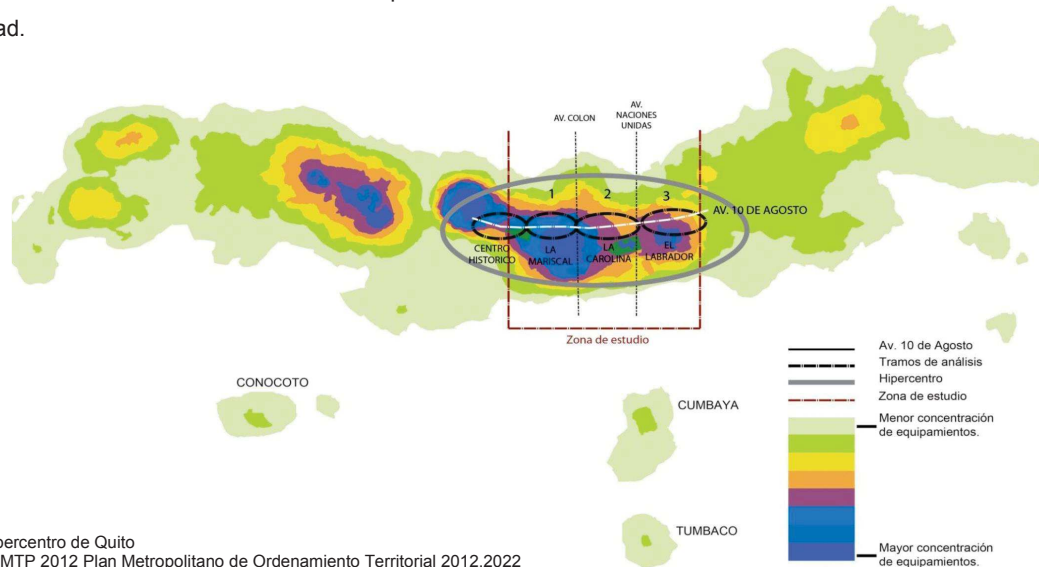


Figura 77. Hipercentro de Quito
Tomado de DMTP 2012 Plan Metropolitano de Ordenamiento Territorial 2012.2022

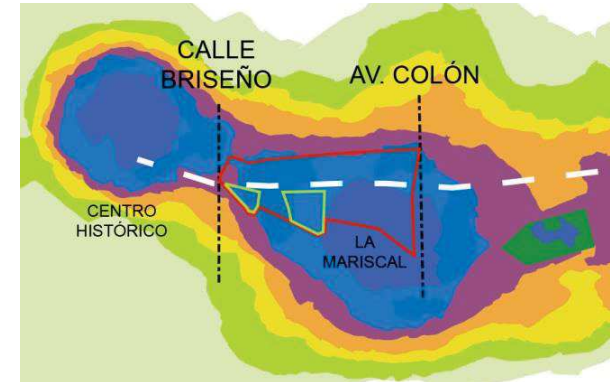


Figura 78. Hipercentro actual en la zona de estudio
Tomado de DMTP 2012 Plan Metropolitano de Ordenamiento Territorial 2012.2022

Como podemos observar en la Figura 78, la parte Oeste de la zona de estudio pertenece a la periferia de La Mariscal, la cual la transforma en un sector con alta susceptibilidad al cambio y permite mover la mancha urbana hacia ese sector, lo que se debe impulsar con la creación o el refuerzo de corredores transversales hacia la vía longitudinal que a su vez se verá fortalecida por la ejecución del metro. El objetivo es tener una mancha urbana uniforme y ordenada que impulse el desarrollo de la ciudad con eje en la Av. 10 de Agosto, y así evitar que esta se transforme en la periferia de otras centralidades como es lo que está sucediendo actualmente, lo que se puede observar claramente en la Figura 77.

6.1 Morfología Urbana

6.1.1 Trazado

Gracias a la influencia del Centro Histórico, la zona de estudio tiene una tipología que la diferencia al resto de la ciudad, ya que está planteada basada en las Leyes de Indias, la cual consiste en manzanas ortogonales



distribuidas a partir de ejes viales principales orientados en sentido norte-sur y este-oeste. Mientras que en el resto de la ciudad y otras zonas de estudio, se evidencia un tratado vial proveniente de las diferentes etapas que surgieron a partir de los diferentes planes de ordenamientos desde 1942 con el Plan Jones Odriozola.

Características

Sector 1:

Partiendo del eje vial de la Av. 10 de Agosto hacia el Oeste, podemos apreciar las manzanas ortogonales influenciadas por el Centro Histórico en el sector de La Larrea, el cual se ve interrumpido por la Av. Patria al norte y por la Av. América al oeste, ya que ésta compone un límite de ordenamiento debido a la topografía, mientras que hacia el Este se encuentran los parques de El Ejido y La Alameda, que si bien son parte importante del sustento verde de la ciudad, son los principales factores por los cuales la trama vial se interrumpe, causando el mayor desorden y el uso indiscriminado del suelo como podemos ver en el área que se ha consolidado, a lo largo de los años, entre estas dos manchas verdes.



Figura 79. Forma del Trazado Sector 1
Tomado de Documento POT 2013

Sector 2:

A partir del eje vial de la Av. 10 de Agosto, este sector se compone básicamente de dos partes, hacia el Este tenemos al barrio de Santa Clara que está compuesto por manzanas que se han fraccionado por la influencia de las vías transversales, y en segundo plano por las vías longitudinales, ya que se puede apreciar que mientras las vías transversales tienen más cantidad de conexiones hacia las vías principales, las vías longitudinales tienen más interrupciones debido a las manzanas existentes.



Figura 80. Forma del Trazado Sector 2
Tomado de Documento POT 2013

Conclusiones

En los gráficos 30 y 31, podemos observar un análisis del trazado en la zona de estudio el cual nos indica ciertas características:

-Existen un total de 24 vías que se relacionan directamente con la Av. 10 de Agosto.

-Solo 5 de estas vías permiten una continuidad vial a lo largo del eje principal.

-Las 19 vías restantes producen una interrupción en la trama urbana debido a la falta de continuidad en el sector producida por los parques en el Sector 1 y por la irregularidad de las manzanas en el Sector 2.

-El mayor problema es el carril exclusivo del trolebús que es el principal generador de estas circunstancias.

Esto ha generado varios tipos de problemas, como la falta de conexión en sentido este-oeste, lo que produce la falta de continuidad en la trama vial, lo que a su vez genera recorridos más largos ya que se deben tomar otras vías para llegar a cualquier destino. El parcelamiento se ve afectado de igual manera dentro de las manzanas ya que existen lotes de tamaños irregulares y edificaciones que no forman parte de un perfil urbano definido, esto también es parte de otro problema en cuanto a la morfología urbana.

6.1.2 Movilidad

La Avenida 10 de agosto ha provocado la dispersión de la mancha urbana de forma longitudinal, y esta es la principal causa de los problemas de movilidad que se tienen actualmente, ya que el transporte se concentra sobre un solo eje para poder trasladarse grandes distancias hacia equipamientos y servicios que tienen poco desarrollo, estos factores combinados promueve el uso del automóvil.

Debido a que los equipamientos existentes están distribuidos de forma aleatoria e inequitativa sobre el sector de estudio, esto provoca una cantidad innecesaria de viajes hacia estos puntos y por ende el transporte

público no puede suplir estas necesidades, lo que nuevamente promueve el uso del vehículo particular.

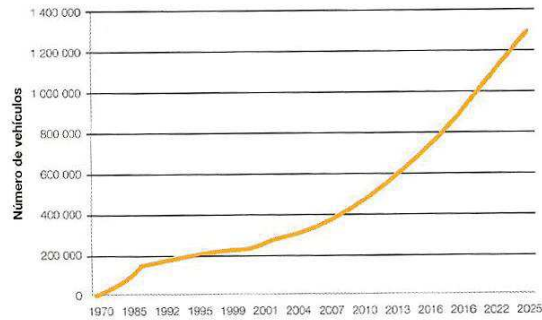


Figura 81. Evolución del Parque Vehicular en el DMQ Tomado de PMOT 2012-2022

Otro factor importante es que el tramo de intervención limita directamente con el Centro Histórico, lo que provoca que sea el sector por el que pasa la mayor cantidad de vehículos debido a que no hay otra forma más directa de llegar hacia el centro que no sea la Avenida 10 de Agosto, por lo que a la final del tramo existe una gran concentración de flujo vehicular y esto promueve la creación de problemas de tránsito.

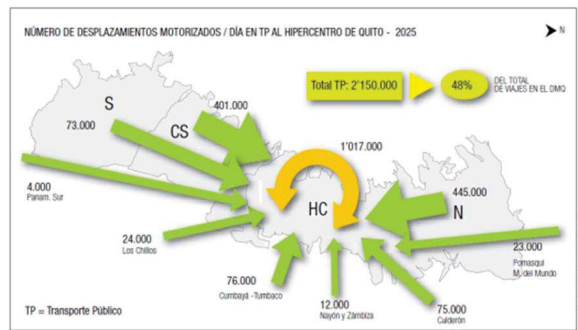


Figura 82. Número de desplazamientos en transporte público hacia el hipercentro- año 2025.

Tomado de Plan Maestro de Movilidad para el DMQ 2009 – 2025. DMT

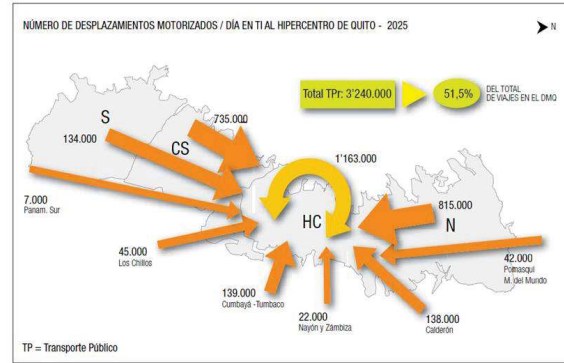


Figura 83. Número de desplazamientos en transporte privado hacia el hipercentro- año 2025.

Tomado de Plan Maestro de Movilidad para el DMQ 2009 – 2025. DMT

Además se puede apreciar que para el año 2025, la zona de estudio, absorberá un total de 543.000 desplazamientos hacia el Centro Histórico por parte del transporte público, que representa el 47,92% del total los desplazamientos hacia ese sector por parte del norte de la ciudad así como de las parroquias de la Mitad del Mundo, Pomasqui y Calderón. Mientras que para el mismo año absorberá un total de 995.000 desplazamientos por parte del transporte privado que representa el 47,90% del total de desplazamientos hacia el Centro Histórico de parte de los mismos sectores indicados.

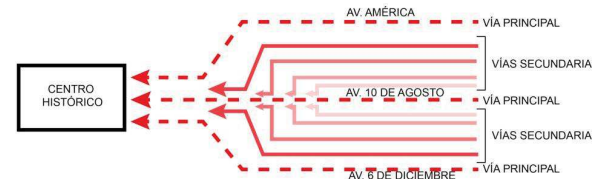
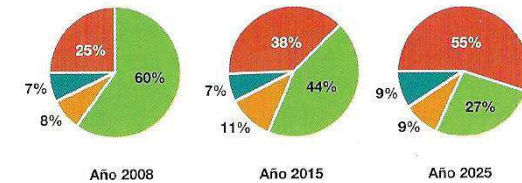


Figura 84. Esquema de desplazamientos hacia el Centro Histórico

Como se observa en el esquema, la mayoría de los desplazamientos son realizados simultáneamente y hacia un mismo punto (Av. 10 de Agosto) generando congestión vehicular. En las horas pico, a los ciudadanos que se desplazan en sus vehículos particulares les toma en promedio un 50% más del tiempo que normalmente emplearían para cubrir las mismas distancias y en el caso del transporte público el porcentaje se incrementa a un 80% (MDMQ 2009).

Esto genera una saturación de las redes viales principales a lo largo del área de estudio, y estas ya no pueden soportar tanto vehículo, lo que se volverá peor a lo largo del tiempo si no se toman medidas inmediatas, como la racionalización del uso del vehículo privado y el mejoramiento del transporte público. Según estudios del DMQ, si estas tendencias siguen empeorando, en un futuro, 55% de las vías se verán saturadas de vehículos, con un promedio de velocidad menor a 9km/h.



COLOR	VOLUMEN/ CAPACIDAD	VELOCIDAD DE OPERACIÓN (km/h)	CONDICIÓN GENERAL DE OPERACIÓN
Verde	0-0,80	> 50	Flujo estable sin detenciones (flujo normal)
Azul	0,81-0,90	30 - 49	Flujo con restricciones (flujo medio)
Naranja	0,91-1,0	10 - 29	Flujo inestable con congestión (flujo crítico)
Rojo	> 1,0	< 9	Flujo con detenciones prolongadas (flujo saturado)

Figura 85. Proyección de las condiciones de saturación de la red vial principal. Tomado de PMOT 2012-2022

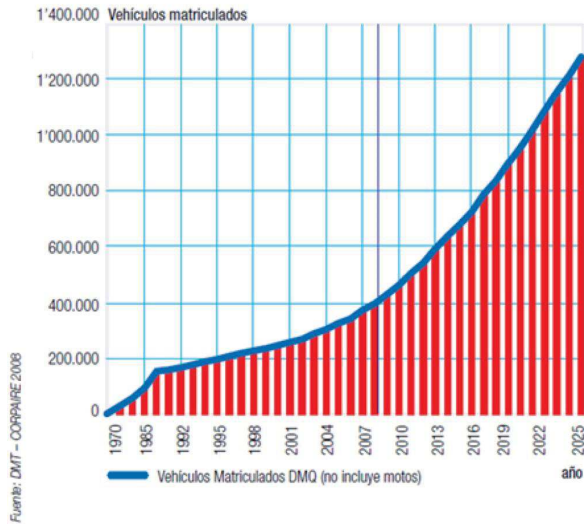


Figura 86. Evolución del parque vehicular del DMQ 1970-2025 Tomado de Plan Maestro de Movilidad para el DMQ 2009 – 2025. DMT

6.1.3 Trolebús

Es un sistema de transporte que funciona con energía eléctrica obtenida por cables conectados a la red pública, este sistema no necesita de rieles por lo que no requiere de carriles exclusivos, de esta manera su implementación resulta más económica y rápida que cualquier otro medio masivo de transporte moderno.

Como todo mecanismo eléctrico, el trolebús no produce emanaciones de CO2, por lo que es uno de los sistemas motorizados más ecológicos que existe en la actualidad, ya que es más eficiente que vehículos a combustión.

Este tipo de sistema es utilizado en las ciudades para desplazar a una baja densidad de usuarios en distancias cortas, con un sistema de paradas integrado a otro tipos de circuitos de transporte.

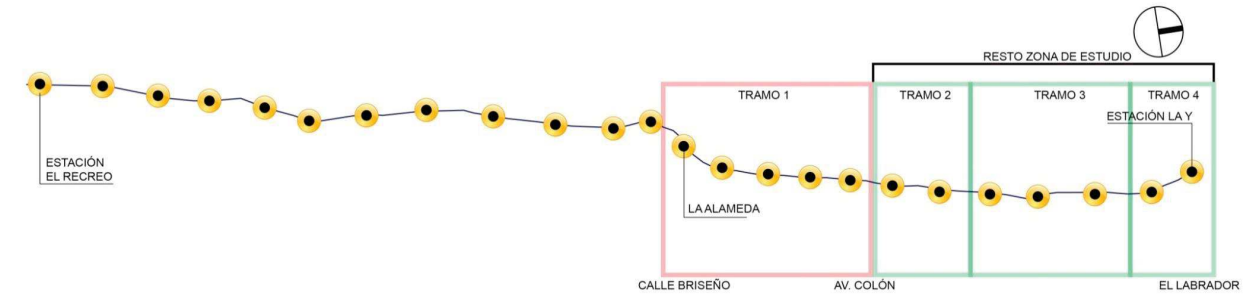


Figura 87. Paradas Trolebús General Tomado de Empresa de Pasajeros de Quito, 2012

La implementación del Trole en Quito ha conectado a la ciudad en sentido norte-sur pero ha causado la interrupción de la continuidad vial en el sentido este-oeste, ya que para mejorar los tiempos de desplazamiento y fomentar su uso, se crearon carriles exclusivos, lo que resulta contradictorio al rol original que tiene este tipo de sistemas dentro de las ciudades.

Actualmente el Trole es el transporte público masivo con mayor participación en la movilidad del DMQ, ya que transporta alrededor de 230.000 personas por día, esto se debe a que su ruta consiste principalmente en un eje longitudinal que atraviesa casi toda la ciudad desde la Estación La Y hasta el Terminal Sur Quitumbe.

6.1.4 Paradas Trolebús

Actualmente el sistema se compone de 24 paradas desde la Estación El Recreo hasta la Estación Norte La Y, de las cuales la mitad, ósea el 50%, se encuentra dentro de la zona de estudio general analizada por el Taller de Noveno 2012. Mientras que el denominado Tramo 1, perteneciente

al tema de tesis, contiene a 5 paradas del trolebús, lo que representa el 41,66% del total de estaciones (12) dentro del área de estudio comprendida entre la Calle Briseño y El Labrador. Mientras el resto de tramos de estudio contienen 2 o 3 paradas cada uno, se evidencia la importancia del Tramo 1 como eje conector de la ciudad, ya que sus características obligaron a que el sistema de transporte desarrolle casi la mitad de su infraestructura dentro de su área.

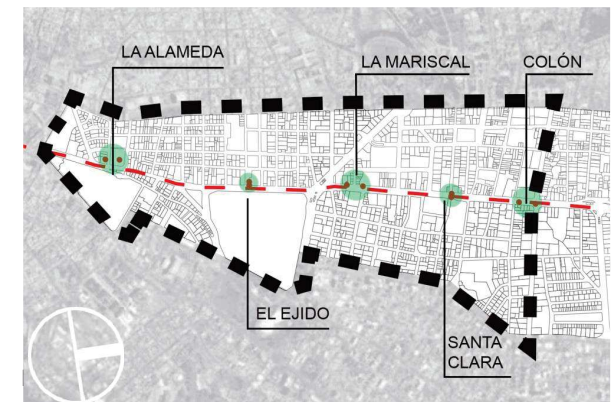


Figura 88. Paradas Trolebús Tramo 1 Tomado de Documento POT 2013

Ubicación de las Estaciones

Las siguientes son fotografías destinadas a demostrar cómo funcionan las estaciones dentro del área de estudio, donde de igual manera se muestran los problemas que generan.

La Alameda



Figura 89. Parada La Alameda

El Ejido



Figura 90. Parada El Ejido

La Mariscal



Figura 91 Parada La Mariscal

Santa Clara



Figura 92. Parada Santa Clara

Colón



Figura 93 Parada Colón

6.1.5 Vías Principales

Se toman en cuenta las vías más importantes, con aspectos fundamentales como una adecuada conexión de principio a fin, esto quiere decir que sea capaz de conectar otras vías importantes y que no se vean interrumpidas por una manzana.

Longitudinales:

Av. 10 de Agosto, Av. América, Antonio de Ulloa, Versailles, Ulpiano Páez, Av. Amazonas, 9 de Octubre, Juan León Mera, Reina Victoria, Av. 6 de Diciembre, Gran Colombia, Manuel Larrea.

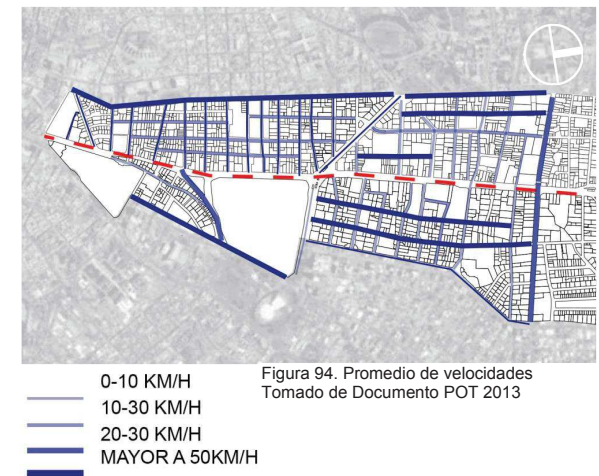
Transversales:

José Riofrío, Av. Tarqui, Rio de Janeiro, Bogotá, Asunción, Av. Patria, Jerónimo Carrión, General Veintimilla, Luis Cordero, Av. Cristóbal Colón.

6.1.6 Promedio de Velocidades

Acercándonos al Centro Histórico y en sectores donde la actividad comercial es considerable, el promedio de velocidad va disminuyendo, esto se debe en gran medida a que las vías más antiguas ya no pueden soportar la cantidad de vehículos que circulan al día.

En horas pico la Av. 10 de Agosto tiene un promedio de velocidad de entre 30-50 km/h.



6.1.7 Conflictos Vehiculares

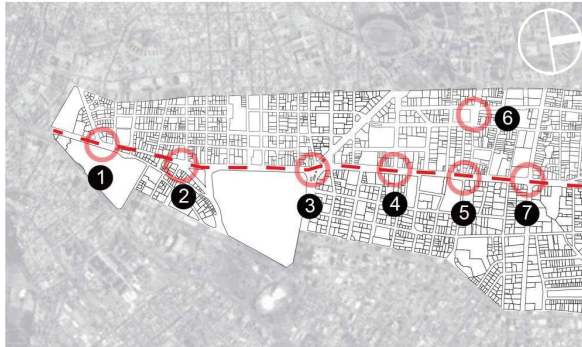


Figura 95. Parada Colón
Tomado de Documento POT 2013

1) Intersección Av. 10 de Agosto y Santa Prisca:

Es el lugar donde se inicia el paso a desnivel que viene desde la Av. Pichincha, en donde los vehículos que se dirigen hacia el norte pueden optar por ir hacia la Av. 10 de Agosto o por la calle Luis Felipe Borja, un cuello de botella conflictivo para quienes quieren entrar hacia la avenida principal. Además de que los trayectos tanto del transporte público como el privado no son claros para alguien que no conozca el sector.



Figura 96. Conflicto 1, Av. 10 de Agosto y Santa Prisca

2) Intersección Av. 10 de Agosto y Tarqui:

Donde existen 2 grandes pasos a desnivel que producen congestión en vías circundantes, en especial hacia la Av. 10 de Agosto, donde la vía se divide en 2 para abrir paso al desnivel, dificultando el flujo vehicular que se dirige hacia el Centro Histórico, que viene de las avenidas 6 de Diciembre y 12 de Octubre a través de la Tarqui.



Figura 97. Conflicto 2, Av. 10 de Agosto y Tarqui

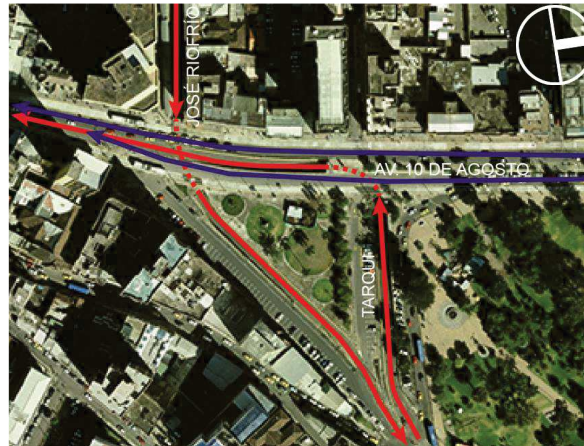


Figura 98. Conflicto 2, Av. 10 de Agosto y Tarqui
Tomado de Ing. Ramiro del Pozo, Cartotecnia S.A.

3) Intersección Av. 10 de Agosto y Av. Patria:

Otro de los pasos a desnivel conflictivo es el de la Av. Patria que cruza transversalmente la ciudad, ya que en este caso los vehículos en dirección oeste-este, pasan a formar parte de la Av. 10 de Agosto en sentido norte-sur con la finalidad de ir hacia el Centro Histórico. Esto genera un desnivel, que al igual que en la Tarqui, genera que la vía principal se divida en dos para que la Av. Patria desfogue a los vehículos que quieran ingresar hacia la 10 de Agosto. Lo que produce congestión en horas pico debido en gran parte a que esto genera cuellos de botella en vías que ya no soportan el constante crecimiento del flujo automotor que se dirige a esta parte de la ciudad con zonas específicas y mono céntricas.

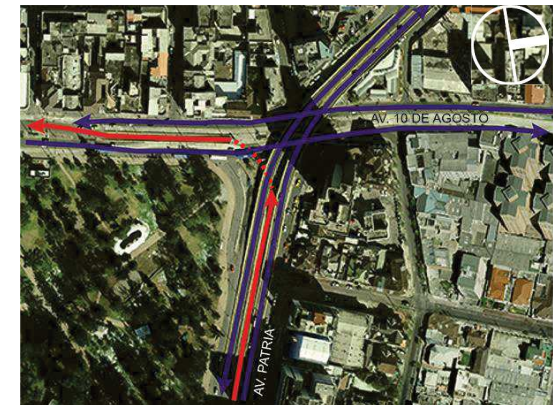


Figura 99. Conflicto 3, Av. 10 de Agosto y Av. Patria
Tomado de Ing. Ramiro del Pozo, Cartotecnia S.A.

4) Intersección Av. 10 de Agosto y San Gregorio:

La mayor ventaja de este cruce es también un problema, y es que es el único lugar donde se puede virar a la izquierda estando en sentido sur-norte en la Av. 10 de Agosto, lo que genera otro carril exclusivo donde los

vehículos puedan esperar al semáforo y que les permita hacer el cruce. Pero debemos recordar que en este sector la vía consta de dos carriles por sentido, por lo que para generar uno extra, el carril del trole debe moverse hacia un lado, donde vehicularmente no hay problema, pero para el peatón esto produce lugares peligrosos donde no puede ver a los vehículos tanto públicos como privados que se acercan, ya que por ser una vía de gran extensión longitudinal estos cambios si se perciben y lo más seguro sería que la vía exclusiva del trole siguiera una sola dirección.

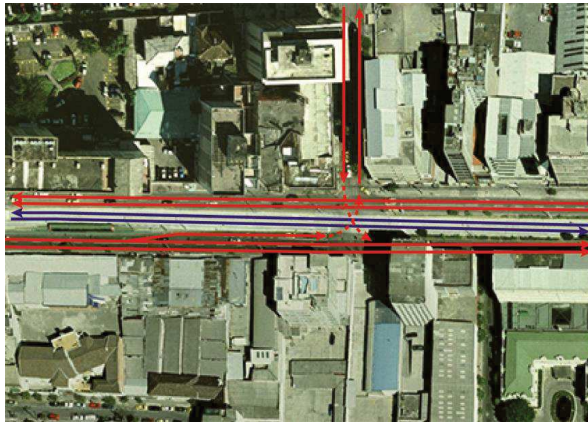


Figura 100. Conflicto 4, Av. 10 de Agosto y Gral. Veintimilla
Tomado de Ing. Ramiro del Pozo, Cartotecnia S.A.

5) Intersección Av. 10 de Agosto y Gral. Veintimilla:

La formación de intersecciones tan cercanas entre ellas (15 metros) es el principal problema en este lugar, además de que las dimensiones que adoptan las 3 transversales que podemos observar en la imagen no son adecuadas para la cantidad de flujo vehicular que viene principalmente de la Av. América y de mercado Santa Clara, donde el

tráfico de un solo carril produce líneas de congestión donde a la final desfogon en la Av. 10 de Agosto, trasladando el problema de una vía a otra.



Figura 101. Conflicto 5, Av. 10 de Agosto y Gral. Veintimilla

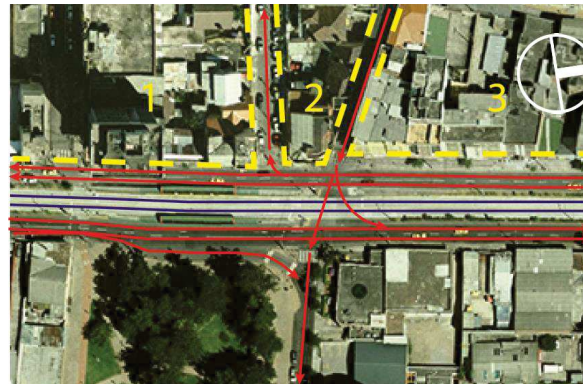


Figura 102. Conflicto 5, Av. 10 de Agosto y Gral. Veintimilla
Tomado de Ing. Ramiro Pozo, Cartotecnia S.A.

6) Intersección Versalles y Gral. Veintimilla:

Si bien no se encuentra directamente relacionado con la vía, el flujo que se acumula en este punto baja directamente hacia la Av. 10 de Agosto, en especial por la presencia del Mercado Santa Clara y por ser un punto comercial importante donde el número de vehículos que

llegan a la vez, no tienen a donde más ir, ya que una de las vías que te trasladan de forma directa por la ciudad es precisamente la 10 de agosto. Por esta razón los vehículos optan por estacionarse en las aceras o en los puntos establecidos por el Municipio, contando además con el tránsito pesado que carga y descarga mercadería a prácticamente cualquier hora en el sector.

Es la principal razón por la cual se marca al punto 5 como un lugar de conflictos vehiculares, por lo que se podría decir que este lugar es la base para otro tipo de problemas que se producen en el sector, como ejemplo la cantidad de cruces que posee.



Figura 103. Conflicto 6, Versalles y Gral. Veintimilla
Tomado de Ing. Ramiro Pozo, Cartotecnia S.A.

7) Intersección Av. 10 de Agosto y Av. Cristóbal Colón:

La Av. Colón es un eje transversal muy importante en la ciudad, pero es una vía relativamente pequeña en cuanto a la cantidad y tipo de flujo vehicular que mueve a diario, es por esto que es un lugar donde el poder virar hacia la Av. 10 de Agosto, o viceversa, en cualquier dirección, presenta un reto muy difícil ya que para tener una continuidad en el

tránsito se debería crear un carril exclusivo de espera y esto no se puede hacer justamente por sus dimensiones. Por lo que vehículos optan por usar las intersecciones inmediatas como por ejemplo la Versalles o la 9 de Octubre, donde transporte de todo tipo hacen sus virajes, creando congestión y altos tiempos de espera.



Figura 104. Conflicto 7, Av. 10 de Agosto y Av. Colón
Tomado de Ing. Ramiro Pozo, Cartotecnia S.A.

Sistemas de Transporte Externos

Además la zona de estudio cuenta con otros 2 sistemas de transporte público importantes dentro de la ciudad, los cuales nos permiten atravesar la ciudad de norte a sur con un sistema de paradas instaladas en las vías principales y estos son. Metrovía: la cual tiene su ruta por la Av. América y cuenta con 4 paradas dentro de la zona de estudio general.



Figura 105. Metrovía
Tomado de EPMMOP

Ecovía: la cual tiene su ruta por la Av. 6 de Diciembre y cuenta con 6 paradas dentro de la zona de estudio general. Además de que en un futuro se plantea la creación del Metro el cual tiene destinada 3 paradas dentro del área de estudio y su análisis comprende parte de la segunda fase de este documento. En los mapas de movilidad podemos observar la localización de las paradas dentro del área de estudio.



Figura 106 Ecovia
Tomado de EPMMOP

6.1.8 Radios de Influencia

Considerando que un radio óptimo de influencia de las paradas de cualquier tipo de sistema de transporte público es de 400 metros, ya que la distancia que una persona debe recorrer desde su residencia o lugar de trabajo hacia una estación no debe ser mayor a la longitud de cuatro manzanas promedio, podemos mapear estas distancias y observar que la zona de estudio está suficientemente abastecida por los diversos sistemas de transporte en la ciudad, lo que nos permite idear otros sistemas de movilidad más amigables con el sector como por ejemplo

la bicicleta. Considerando esencialmente las conexiones transversales de la ciudad que hacen tanta falta.

6.1.9 Sistema Bici Q

La principal ventaja de la zona de estudio comprendida en el Tramo 1 definido por el Taller de Noveno 2012, es que su topografía es relativamente plana sobre el eje de la Av. 10 de Agosto, por lo que generar un sistema de transporte alternativo como la bicicleta es totalmente adecuado y necesario, además de ser un lugar donde transitan personas que necesitan de un sistema de transporte rápido, eficiente y en pequeñas distancias para tener la posibilidad de agilizar tramites dentro de los diferentes equipamientos existentes. Además de poder generar, desarrollar y fomentar una conexión transversal en los ejes viales importantes enfocados a usuarios jóvenes que principalmente están en una etapa de estudios universitarios. Dentro del eje principal de la Av. 10 de Agosto existen solo dos puntos de Bici Q, en el Parque El Ejido y en el Parque Julio Andrade mientras que las demás estaciones se localizan en puntos importantes definidos en la Figura 107.

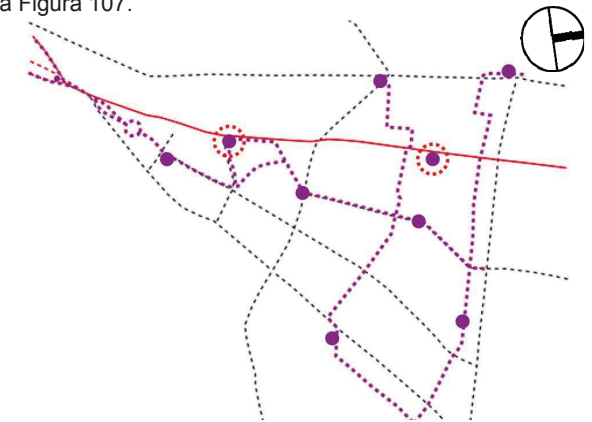


Figura 107 Sistema de Bicicletas

6.1.10 Metro Q

La propuesta del Metro responde a la necesidad que tiene la ciudad de un desplazamiento con facilidad, seguridad y rapidez. El Metro de Quito tiene como misión articular los sistemas de transporte de la ciudad, tanto corredores exclusivos como rutas de buses convencionales. Actualmente en Quito se realizan alrededor de 4.5 millones de viajes diarios, los cuales están distribuidos de la siguiente manera.

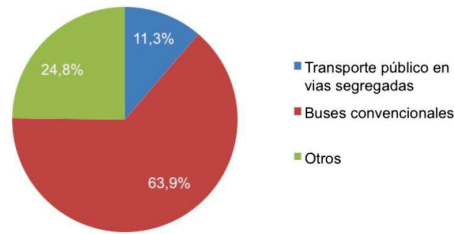


Figura 108. Desplazamientos de transporte público Tomado de Documento POT 2013

El funcionamiento de la movilidad en Quito proyectada hacia el futuro, con la misma distribución modal y operatividad, proyecta un modelo de movilidad insostenible. Por lo tanto es necesario la implementación de un sistema integral que priorice a las vías exclusivas articuladas por un sistema de alta capacidad como el Metro.

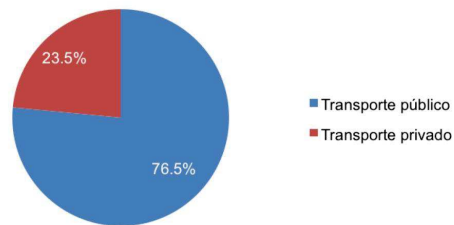


Figura 109. Porcentajes de desplazamientos en transporte público y privado en Quito Tomado de Documento POT 2013

El Metro es un sistema de transporte público integrado de alta capacidad, eficiente y sostenible con visión de largo plazo, el cual integrará a la ciudad en un tiempo de 34 minutos desde la Estación Quitumbe hasta la Estación El Labrador, reduciendo la accidentabilidad y la contaminación ambiental y el tiempo de desplazamiento en un 70%.

Pasará a formar parte de un sistema generador de empleo, por lo que impulsará el desarrollo urbano-social y económico de la ciudad. Además de ser por primera vez un método de inclusión socio-económica de los sectores ubicados en las periferias de la ciudad.

Con un total de 22 kilómetros de largo, está conformado por 15 estaciones las cuales están divididas en Estaciones Integradoras, Estaciones No Construidas y Estaciones Normales de Metro.

En el sector de estudio están destinadas 3 paradas del Metro las cuales son:

Estación Universidad Central:

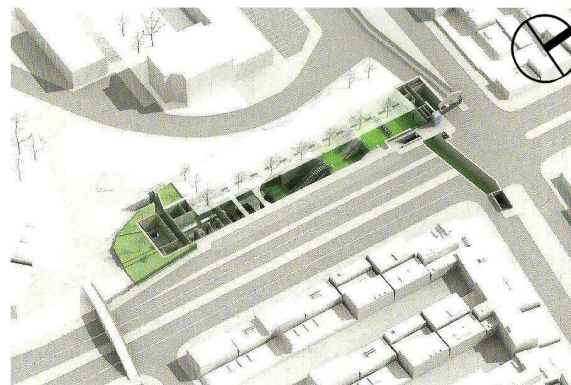


Figura 110. Estación Universidad Central Tomado de PMOT 2012-2022

La cual forma parte de las estaciones integradoras BRT dentro del proyecto, y se conecta con el Corredor Central Norte.

Estación El Ejido:

La cual forma parte de las Estaciones Normales de Metro, y se integra al Sistema de Transporte Ecovía

Estación La Alameda:

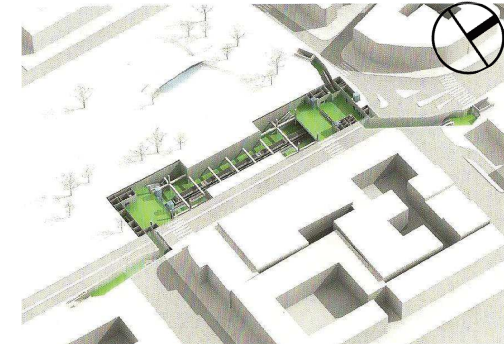


Figura 111. Estación La Alameda Tomado de PMOT 2012-2022

La cual forma parte de las estaciones integradoras BRT dentro del proyecto, y se conecta con el Corredor Central Norte, Sistema de Transporte Ecovía y Trolebús.

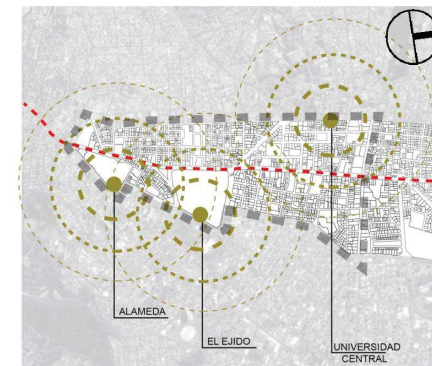


Figura 112. Metro Q Tomado de Documento POT 2013

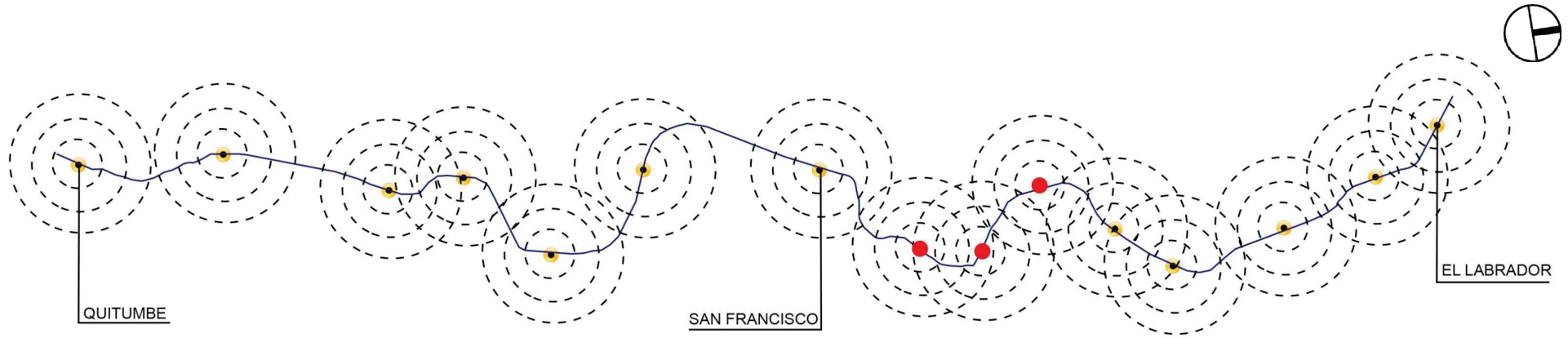


Figura 113. Sistema de Paradas Metro Q
Tomado de Documento POT 2013



Figura 114. Sistema Completo del Metro Q
Tomado de PMOT 2012-2022

7. Conclusiones Trazado y Movilidad

Se trabaja sobre el eje longitudinal más largo de la ciudad, el cual conecta grandes centros urbanos dentro del área de estudio como el sector de La Mariscal y el sector de Santa Clara. Es parte fundamental de las 24 conexiones transversales que forman parte de sus conurbaciones, además de ser el contenedor del sistema de transporte público más importante de la capital. Donde se genera la mayor cantidad de interrupciones de la trama urbana con un total de 19 vías, ya que las manzanas dificultan una adecuada ampliación y distribución de las vías. El parque automotor sigue creciendo día a día y las dimensiones de las vías ya no pueden soportar tanto tráfico por lo que el espacio público va perdiendo calidad. Por otra parte con la implementación del Metro y una nueva refuncionalización al sistema de Trolebús, se puede dar un nuevo protagonismo a la vía y por ende un carácter que genere nuevas oportunidades al desarrollo del sector. Así mismo tiene vías transversales que conectan a la ciudad por todo su ancho, las cuales presentan grandes oportunidades con las cuales trabajar para generar un sistema interconectado, ya sea vehicular o peatonal, en conjunto con las características únicas que se presentan en las diferentes áreas del sector de estudio.

8. Conformación y Recopilación de Datos

El siguiente estudio se realizó enfocado al Área de Estudio Inmediata, ya que por motivos del trabajo que se recopiló por parte del Taller de Noveno 2012, los datos obtenidos fueron solo de aquellas manzanas que se encontraban directamente relacionadas con la Av. 10 de Agosto, por lo que el resto de manzanas se representarán solo en forma,

ya que no existen datos específicos en cuanto a ciertos aspectos de la morfología urbana que puedan tener un aporte significativo al posterior diagnóstico general. Por ningún motivo quiere decir, que no se toman aspectos importantes del entorno circundante, ya que es importante para el diagnóstico, conclusiones, desarrollo y diseño de un tema de tesis urbano, analizar aspectos más globales acerca del área de estudio y de esa forma aplicarlos a un área más pequeña que reflejará la intención del proyecto, y cuyos aspectos pueden formar parte para el futuro desarrollo de las demás manzanas.



Figura 115. Zona de estudio general
Tomado de www.mapbox.com

8.1 Suelo

Al tener en la Av. 10 de Agosto un uso principal múltiple, nos permite desarrollar proyectos de vivienda, oficinas, comercio y equipamientos sin restricción de proporcionalidad de ninguna naturaleza, según el PUOS, toda la altura de edificación puede ser destinada a cualquiera de los usos permitidos. En la Av. 10 de Agosto

predomina el uso comercial, lo que desplazó a la vivienda y oficinas a las calles paralelas y circundantes.

Según el Plan de Quito 1980, el uso original planificado para la zona en general era de vivienda.

8.2 Plan de Uso y Ocupación de Suelo

La zona de estudio inmediata básicamente está destinada a un uso Múltiple a lo largo del eje de la Av. 10 de Agosto, así mismo las avenidas más importantes que la rodean, como la Av. Patria, Av. América, Av. Colon, Av. 6 de Diciembre y el sector entre los parques La Alameda y El Ejido.

También cuenta con otros tipos de uso que se detallan a continuación según la Ordenanza Metropolitana 0171 en el Plan Metropolitano de Ordenamiento Territorial, reconocido por el ordenamiento jurídico metropolitano del DMQ, y con los cuales la zona de estudio se ha ido desarrollando, por lo que será la forma de reconocer qué falta y qué soluciones se pueden encontrar.

8.2.1 Clasificación

Residencial 1 (R1): Zonas de uso residencial en las que se permite la presencia limitada de comercios y servicios de nivel barrial y equipamientos barriales y sectoriales.

Donde equipamientos permitidos podrán utilizar el 100% del COS Total y los comercios y servicios permitidos podrán utilizar el 50% del COS en planta baja.

Residencial 2 (R2): Zonas de uso residencial en las que se permite comercios y servicios de nivel barrial y sectorial y equipamientos barriales, sectoriales y zonales.

Donde equipamientos permitidos podrán utilizar el 100% del COS Total y los comercios y servicios permitidos podrán reemplazar en 70% del COS Total al uso principal.

Residencial 3 (R3): Zonas de uso residencial en las que se permite comercios, servicios y equipamientos de nivel barrial, sectorial y zonal.

Equipamientos, comercios y servicios podrán utilizar el 100% del COS Total.

Múltiple (M): Usos diversos de carácter zonal y de ciudad compatibles. Donde las edificaciones respetaran las regulaciones y condiciones correspondientes al uso o usos que se implanten. El uso residencial en estas áreas no tiene restricciones de proporcionalidad.

Equipamientos (E): Se clasifican en Sociales y de Servicios Públicos, además por su rango de influencia como barrial, sectorial, zonal, de ciudad o metropolitano. Existen:

Educación, Cultura, Salud, Bienestar Social, Recreación y Deporte, Religioso, Servicios Funerarios, Transporte, Infraestructura y Especial.

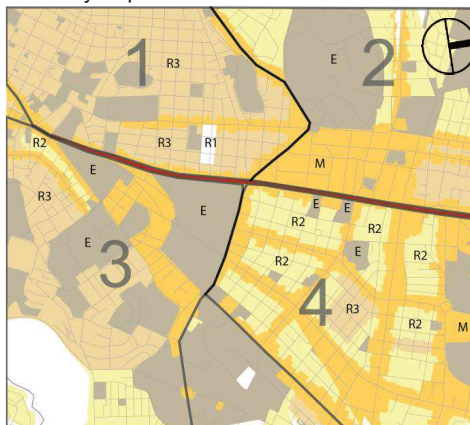


Figura 115. PUOS en zona de estudio general
Tomado de PMOT 2012-2022

8.2.2 Características:

1) El barrio La Larrea tiene la combinación de tres tipos de uso, donde el uso múltiple está destinado a las vías principales como la Av. América, Av. 10 de Agosto y Av. Patria, mientras que en su interior encontramos en su gran mayoría un uso Residencial 3, y finalmente un uso Residencial 1 en manzanas destinadas a un proyecto de vivienda. El tipo de uso predominante se extiende hacia el centro histórico y laderas de la montaña.

2) El sector de Santa Clara es el único que está destinado a un uso Múltiple, prácticamente en su totalidad, y esta es una de las razones por las cuales se ha desarrollado de manera desorganizada. Mientras que un uso residencial se va desarrollando a partir de la Av. América hacia las faldas de la montaña y rodeando el sector de la Universidad Central.

3) Es evidente en La Mariscal que por sus características pasadas, el sector tome un carácter residencial más fuerte que el resto de la zona, aunque actualmente es considerado más una zona lúdica por el tipo de actividades que se permiten en la zona, así mismo el uso múltiple destaca en sus avenidas principales como la Av. Colón, Av. Amazonas, Av. 6 de diciembre, Gral. Veintimilla y Av. Patria.

4) La zona del parque La Alameda y El Ejido, comprende un uso múltiple, mientras que dividido por las avenidas Gran Colombia y 12 de Octubre, y hacia el Itchimbia, este cambia drásticamente a un uso residencial, que puede ser por el tipo de topografía que se maneja en el sector.

No hay zonas establecidas para equipamientos en sí, lo que sucede en este caso es que antes de la existencia de este tipo de regulación, estos equipamientos ya existían y para mantener la integridad de estos, su uso de suelo fue destinado con esta tipología. Basta con ver el mapa y con el estudio histórico anterior para llegar a este tipo de conclusiones.

8.3 Zonificación de Uso

Los tipos de codificaciones vienen con una serie de colores, números y letras que explican los diferentes componentes que conforman un determinado lote o área en el sector de estudio y se explican a continuación.

Primero nos dirigimos al mapa de Ocupación y Edificabilidad, donde mediante colores podemos identificar los diferentes tipos de componentes de lo que está compuesto el sector.

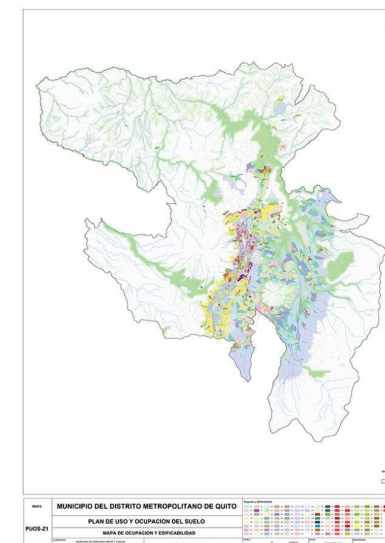


Figura 116. PUOS DMQ
Tomado de PMOT 2012-2022

Como ejemplo vamos a tomar el color que tienen las manzanas directamente relacionadas con la Av. 10 de Agosto en el sector de estudio.



Figura 117. PUOS Zona de estudio Tomado de PMOT 2012-2022

El cual podemos notar es un color verde claro a diferencia de otros colores similares. De ahí procedemos a comparar el color con la tabla que nos proporciona el mapa, el cual está destinado a un código identificado con una letra y un número. En este caso es D8 y está conformado por tres componentes.



Figura 118. Zonificación Tomado de PMOT 2012-2022

Color: El cual nos permite una fácil identificación de cualquier área de la que se requiera información.

Alfabético: Nos indica la forma de ocupación de la edificación, que según su letra puede ser:

H: Áreas Históricas, A: Asilada, B: Pareada, C: Continua, D: Sobre Línea de Fabrica, Z: Áreas de Promoción.

Numérico: Usado para la fácil identificación del código en la Ordenanza del Plan Metropolitano de Ordenamiento Territorial.

Segundo, se procede a buscar el código D8 en las tablas de anexas al mapa del PUOS denominadas Tipologías de Zonificación para Edificación y Habilitación del Suelo. Las cuales nos indican las alturas máximas, los retiros, las distancias entre bloques, el coeficiente de ocupación de suelo tanto en planta baja como total, lotes mínimos y frente mínimo.

Ahora, esta es la forma más demorada de leer estos datos ya que muchas veces encontramos solamente la simbología de la zona, como por ejemplo: D610-70. Las cuales son sencillas de leer, ya que tienes diferentes componentes que hay que identificar. Y se dividen de la siguiente manera:

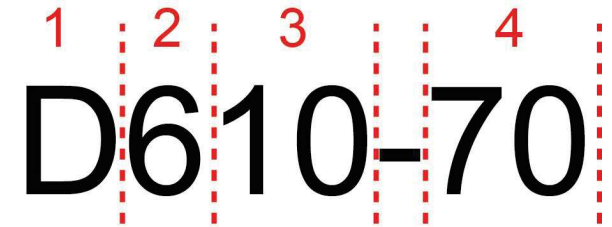


Figura 120. Zona D

Todos los datos necesarios para saber cómo ocupar y utilizar el suelo que se va a intervenir. Estas tablas se pueden identificar de la siguiente manera:

EDIFICACION										HABILITACION DEL SUELO			
N°	Zona	Altura Máxima		Retiros				Distancia entre bloques		COS - PB %	COS TOTAL %	Lote Mínimo m2	Frente Mínimo m
		Pisos	M	F	L	P	M						
1	D202-80	2	8	0	0	3	6	80	160	200	10		
2	D302-80	2	8	0	0	3	6	80	160	300	10		
3	D203-80	3	12	0	0	3	6	80	240	200	10		
4	D303-80	3	12	0	0	3	6	80	240	300	10		
5	D304-80	4	16	0	0	3	6	80	320	300	10		
6	D406-70	6	24	0	0	3	6	70	420	400	12		
7	D408-70	8	32	0	0	3	6	70	560	400	12		
8	D610-70	10	40	0	0	3	6	70	700	600	15		
9*	D102-80	2	8	0	0	3	6	80	160	100	6		
10	D203-50	3	12	0	0	3	6	50	150	200	10		
11	D303-50	3	12	0	0	3	6	50	150	300	10		
12	D302-50	2	8	0	0	3	6	50	100	300	10		
13	D403-80	3	12	0	0	3	6	80	240	400	12		

Figura 119. Zonificación D Tomado de PMOT 2012-2022

Donde:

- 1: Forma de ocupación de la edificación. (Sobre Línea de Fabrica).
- 2: Lote Mínimo (600 m2).
- 3: Altura Máxima en Pisos (10 pisos, 40 metros de alto).
- 4: Coeficiente de Ocupación de Suelo en PB (70%, o 700% de COS Total multiplicando por el número de pisos).

De esta forma podemos leer los planos de forma directa sin la necesidad de buscar otros planos o tablas que nos quitan tiempo y que muchas veces no están a disposición para consulta.

8.3.1 En el Sector

El sector de estudio se compone de 9 codificaciones diferentes en las manzanas que están directamente relacionadas con la Av. 10 de Agosto, donde la mayoría de manzanas tienen dos tipos de codificaciones diferentes mientras que otras tienen tres, esto depende del tipo de vías que las rodean o del sector en las que se encuentran.

En este caso la codificación predominante es la D8, la cual nos permite alturas de hasta 10 pisos, mientras que las demás características del área de estudio inmediata se puede observar en el Urb-004.

8.4 Uso de Suelo

Este análisis demuestra claramente como la zona de estudio se divide en dos sectores con características particulares.

El Sector 1 se compone de un uso de suelo predominante de oficinas con un 43%, ya que es el lugar donde se localizan varios edificios con organismos dedicados a la actividad bancaria, jurisprudencia, investigación e información y medicina, los cuales destinan diversos pisos para instalar sus oficinas y realizar sus diferentes consultas. Después podemos evidenciar una actividad comercial del 25% que claramente proviene de la fuerte influencia del Sector 2, con comercios dedicados en su mayoría a productos de línea blanca y textiles. Si bien la vivienda representa casi un cuarto del total del Sector 1 con un 21%, la principal característica que podemos apreciar en el mapa correspondiente es como ésta se encuentra dispersa y localizada en su mayoría lejos de la vía principal que es a Av. 10 de Agosto, y en vez de eso están cerca de las vías paralelas, además de que no se encuentran directamente relacionadas con el parque El Ejido, lo que es totalmente opuesto a la idea de tener un mancha verde tan influyente y aprovecharla para que esté rodeada en su mayoría por lugares de residencia y mejorar la calidad de vida. Los equipamientos representan el 11% del sector, y son principalmente edificaciones destinadas a ramas del gobierno como el Instituto Ecuatoriano de Seguridad Social, Instituto Nacional de Estadísticas y Censos, Banco Central del Ecuador y demás, que serán especificados más adelante.

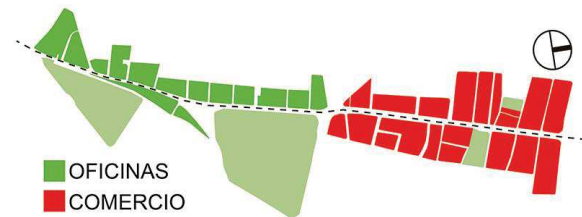


Figura 121 Uso de Suelo

El Sector 2 se compone de un uso de suelo principalmente comercial diverso con un porcentaje del 62%, con actividades que pueden variar desde la comercialización de productos de línea blanca, textiles, automotrices, servicios alimenticios y demás, influenciados por zona comerciales importantes en la ciudad como La Mariscal y Santa Clara. El porcentaje de vivienda no se diferencia mucho en comparación al Sector 1, aun por haber sido de los sectores que inicialmente fue pensado como un lugar residencial de excelencia, esto solo nos puede indicar que este tipo de uso está disminuyendo. La presencia de oficinas como tal son casi inexistentes ya que esa actividad se desarrolla de mejor manera en el Sector 1, mientras que los equipamientos existentes, que representan el 14%, son aquellos destinados a lugares patrimoniales, gubernamentales, de salud y religiosos que igualmente serán detallados más adelante.

Finalmente podemos definir que estamos tratando con un sector predominantemente comercial, ya que inclusive este uso de suelo se refleja sobre el uso de suelo complementario, influenciado directamente por las características de toda las zonas que lo rodean, lo que ha opacado el desarrollo de proyectos destinados a la vivienda o a equipamientos que sirvan a la ciudad desde un enfoque de habitabilidad en lugar de equipamientos destinados al gobierno. Esto provoca problemas de tránsito como el congestionamiento en horas pico y lo más importante es que la zona de estudio se transforma en un lugar productivo solo en el día, mientras que en la noche se ve poco o nada de movimiento, inclusive por parte de las personas que ya habitan el lugar en la actualidad, lo

que produce inseguridad y falta de cuidado del poco espacio público, es decir es un lugar de paso.

8.5 Tamaño de Lote

La zona de estudio consta básicamente de lotes pequeños derivados de la expansión del Centro Histórico, entre 200 y 500 mts². a excepción de casos extraordinarios, donde los lotes están dedicados ya sea a un equipamiento de carácter gubernamental, a una edificación con valor arquitectónico o casos donde el desarrollo comercial fue lo suficientemente fuerte como para ocupar grandes áreas. Una característica de estos casos nombrados es que los lotes ocupan prácticamente toda la manzana sobre la que se sitúa.

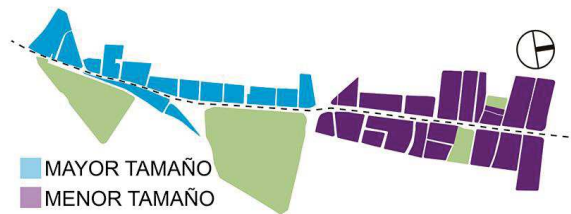


Figura 122 Tamaño de Lote

Ahora cuando hablamos de la influencia del Centro Histórico podríamos decir que los lotes en el área de estudio deberían ser regulares debido a la tipología arquitectónica del Quito colonial como se explicó al inicio, pero no es así, debido a un factor importante que es ícono sobre el área de estudio, y eso es la aparición, aplicación y evolución de la arquitectura moderna en la ciudad, la cual demandó el uso de lotes más grandes y de formas diversas desde el cual surgieron edificaciones de gran

altura, las cuales fueron base para el desarrollo y distribución de las manzanas y lotes sobre las cuales se implantaban. De ahí la fragmentación del suelo y por ende los diversos rangos existentes, ahora que el resto de la ciudad no haya adoptado medidas adecuadas para remediar esta situación es otro tema.

8.6 Ocupación de Suelo

Podemos observar en el plano de ocupación, en el Sector 1, 94% de suelo esta ocupado, esto se debe a que es un lugar prácticamente consolidado gracias al periodo cronológico sobre el cual se fue desarrollando, donde se debía aprovechar el lote lo mayormente posible, y a los pocos cambios que ha sido participe en el proceso de crecimiento histórico de la ciudad, mientras que en el Sector 2 existe una mayor cantidad de subocupación e inclusive un porcentaje de suelo vacante, esto se debe a los cambios que han surgido debido a la rápida expansión de la ciudad que generó cambios en la estructura de los barrios que componen este sector y al poco aprovechamiento del suelo por parte de las edificaciones nuevas, como por ejemplo, La Mariscal que solía ser un barrio residencial importante en la ciudad y pasó a ser un centro de comercio y entretenimiento, lo que confinó a pequeñas estructuras a lo largo de su superficie, de igual manera con el barrio de Santa Clara aunque en este caso el sector es netamente comercial.

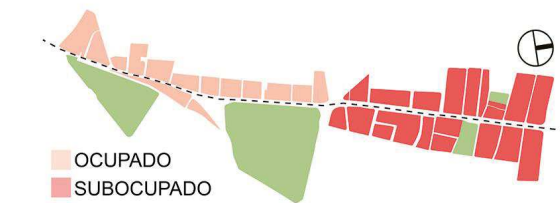


Figura 123. Ocupación de Suelo

8.7 Ocupación de Edificación

Por ser un lugar consolidado el 77% de sus edificaciones se encuentran ocupadas ya sean por comercio, vivienda u oficinas, mientras que el resto del área de estudio cuenta con bajos porcentajes de edificaciones subocupadas (18%) y vacantes (5%) ya que para establecer un lugar de trabajo o comercio, este es un lugar ideal por ser un punto de unión vial y comercial importante dentro de la capital.

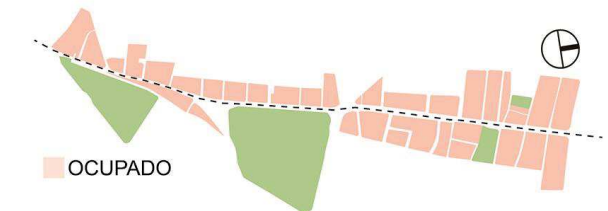


Figura 124. Ocupación de Edificación

8.8 Altura

En el sector dominan las alturas entre 1 y 3 pisos que se debe básicamente a la falta de aprovechamiento y fraccionamiento del suelo, pero también es el sector donde se encuentran las edificaciones más altas de la capital con alturas de hasta 23 pisos, donde se permiten alturas de hasta 20 pisos, esto nos permite observar un perfil urbano muy definido donde las edificaciones en altura resaltan sobre el sector marcando zonas adecuadas para una intervención arquitectónica con edificaciones en altura que destaquen esta cualidad en el área de estudio.

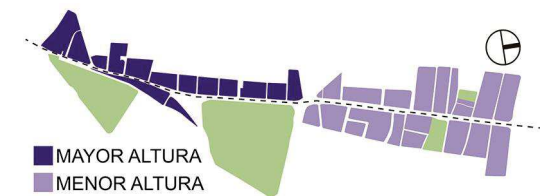


Figura 125 Altura

8.9 Estado de Edificación

Este es uno de los mapas donde podemos observar una clara división de los dos sectores de estudio, ya que en el Sector 1 las edificaciones están un 70% en buen estado mientras que el restante 30% en un estado regular, esto se debe a que muchas de estas edificaciones forman parte de instituciones gubernamentales o son edificaciones con un valor arquitectónico relevante, así como comercios que se encuentran directamente conectados con la vía. Mientras que en el Sector 2 la mayoría de edificaciones se encuentran en un estado regular, inclusive con la aparición en un 6% de edificaciones en mal estado, esto se debe a que la mayoría de estas edificaciones son destinadas a comercios esporádicos y muy diversos, lo que no provoca que el cliente visite mucho estos lugares por ende el cuidado y mantenimiento es muy limitado, mientras que las edificaciones en un estado bueno forman parte de la rama gubernamental o son relativamente nuevas donde el comercio forma parte integral de su uso.

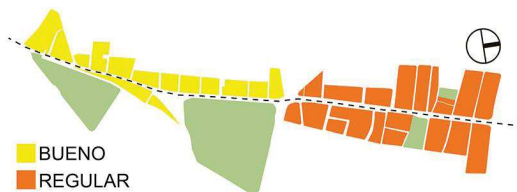


Figura 126. Estado de Edificación

En conclusión podemos observar en los esquemas de distribución de la morfología que el Sector 1 es el lugar más consolidado y con mayor fuerza en el área de estudio, por lo que el trabajo de diseño se verá enfocado en desarrollar el Sector 1 y en resolver aspectos importantes y revelar el Sector 2.

8.10 Perfiles Urbanos

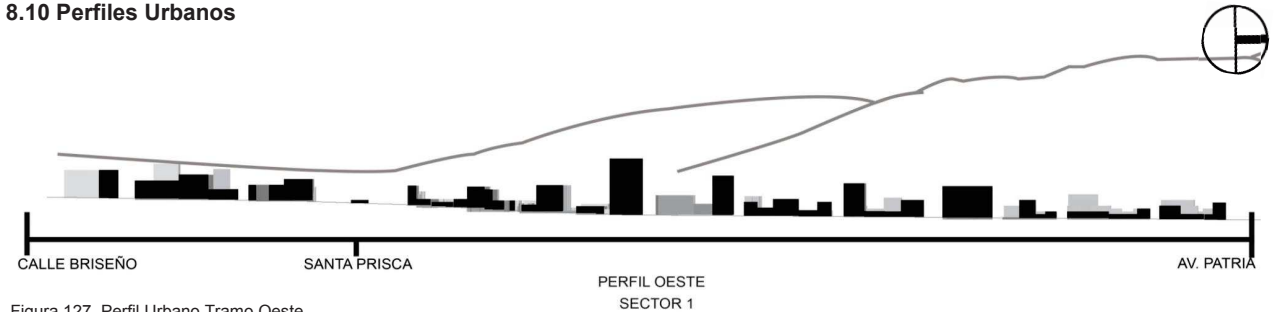


Figura 127. Perfil Urbano Tramo Oeste
Tomado de Documento POT 2013

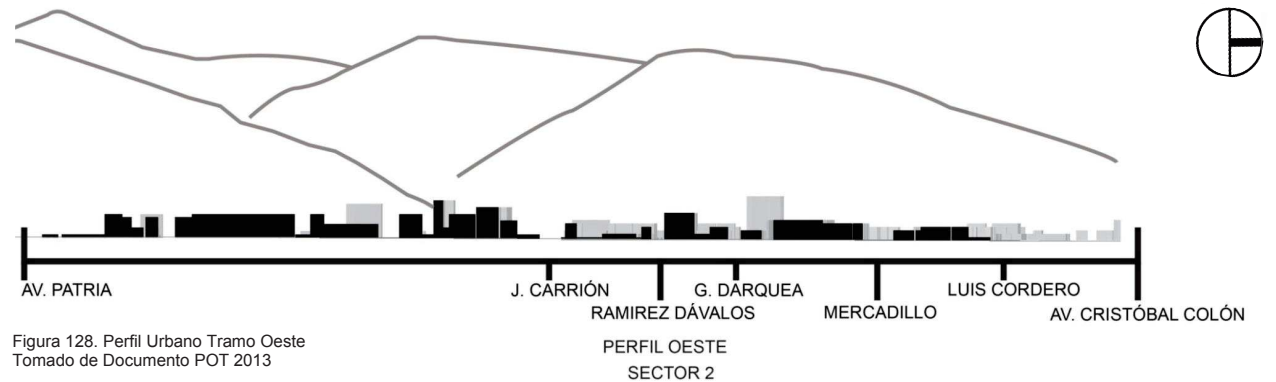


Figura 128. Perfil Urbano Tramo Oeste
Tomado de Documento POT 2013

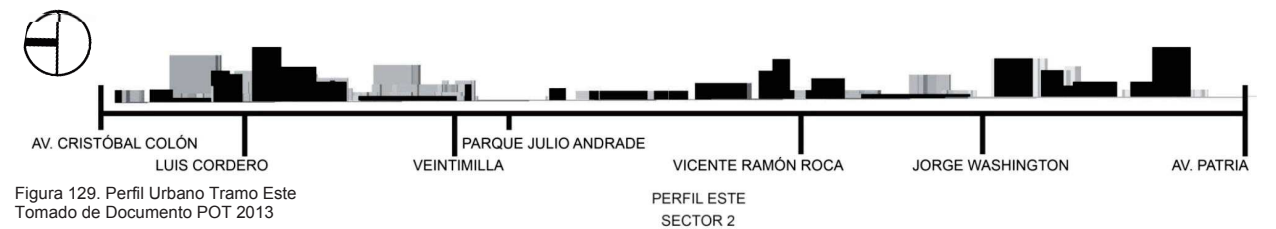


Figura 129. Perfil Urbano Tramo Este
Tomado de Documento POT 2013

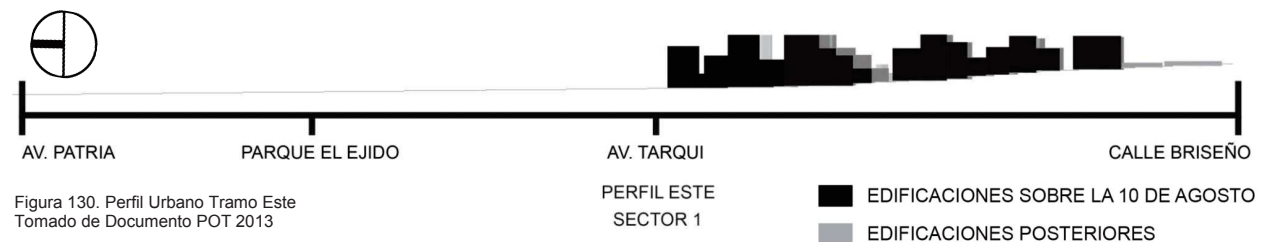


Figura 130. Perfil Urbano Tramo Este
Tomado de Documento POT 2013

Los perfiles urbanos denotan como la composición de formas en las edificaciones se ha ido desarrollando sobre el perfil de la Av. 10 de Agosto, donde desde la Calle Briseño se componen de estructuras más compactas entre si mientras que esto va decreciendo hacia el norte de la ciudad hasta llegar al Parque El Ejido, independientemente si es del perfil oeste o este, mientras que ocurre una situación similar desde la Av. Cristóbal Colón donde las edificaciones vuelven a retomar composiciones compactas hacia el sur de la ciudad hasta llegar al Parque El Ejido.

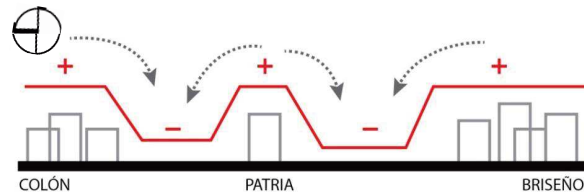


Figura 131. Perfil Urbano Tramo Este
Tomado de Documento POT 2013

Este patrón surge debido a que en años anteriores, desde la Calle Briseño, la arquitectura moderna dió paso a una alta demanda en construcción y esto se aprovechó debido a la cercanía con el Centro Histórico, por lo que se levantaron a un ritmo relativamente constante hasta llegar a la Av. Patria que es el lugar donde se encuentran las estructuras edificadas más grandes de la ciudad. Desde ese punto el desarrollo de las edificaciones se dirigió a otros puntos importantes como la Av. Amazonas, por lo que desde la Av. Patria hacia el norte existen pocos lugares de relevancia y se generan grandes vacíos urbanos hasta llegar a la Av. Cristóbal Colón. De forma comparativa, a continuación se presentan el tipo de composiciones que han surgido en las grandes ciudades del mundo y como estas generan vacíos urbanos entre las edificaciones más dominantes del perfil urbano.

8.10.1 Perfiles en las Grandes Ciudades

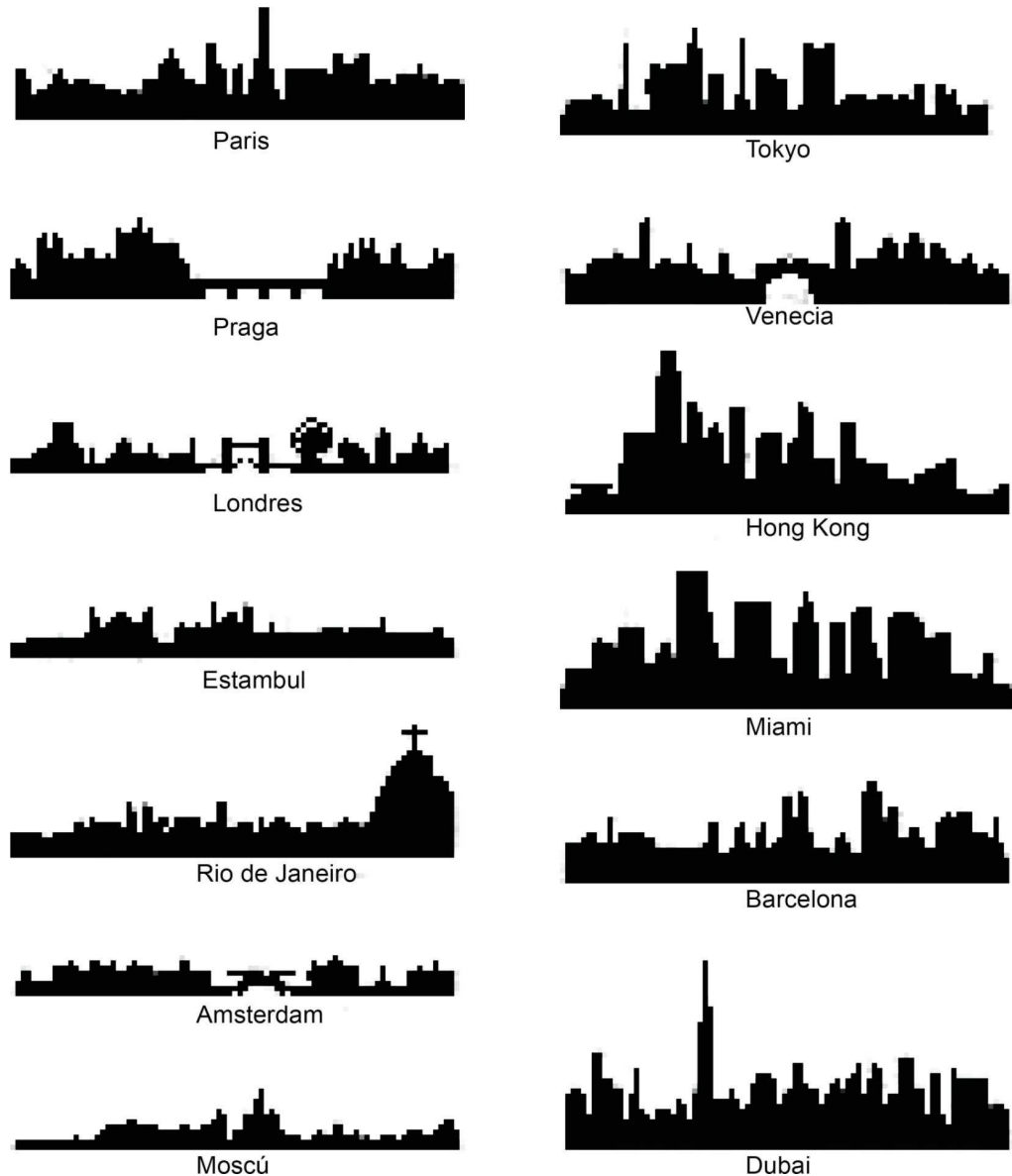
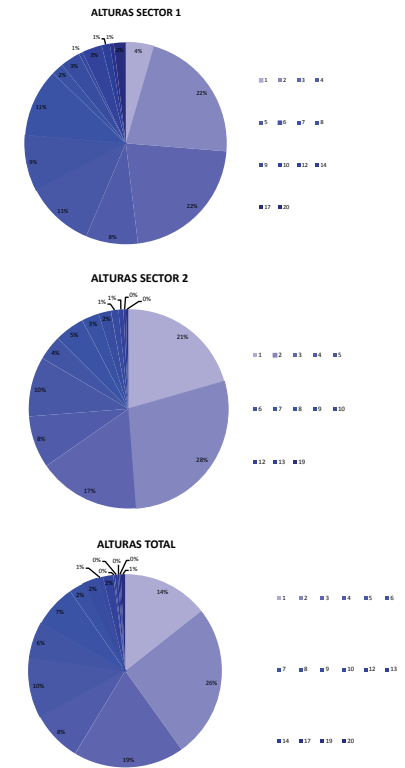


Figura 132. Perfiles del Mundo
Recuperado el 15 de Nov de 2013 de http://mvdporx.blogspot.com/2010/06/blog-post_22.html

MAPAS MORFOLÓGIA URBANA ACTUAL

A continuación se presentan los mapas, pasteles infográficos y datos en forma mas detallada del Tramo 1, referentes a su morfología urbana, obtenidos durante el proceso de investigación que se dió en el Taller de Noveno 2013, simplificados para que solo muestren datos acerca del área de estudio sobre la cual se trabaja.



RANGOS DENSIDADES BARRIALES

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

RANGOS DENSIDADES PARROQUIAS

- - - ITCHIMBIA 95 Hab/Ha
- - - SAN JUAN 132 Hab/Ha
- - - BELISARIO QUEVEDO 101 Hab/Ha
- - - MARISCAL SUCRE 47 Hab/Ha



TEMA: Diseño Urbano de la Av. 10 de Agosto Tramo 1

CONTENIDO: Alturas
Densidad

ESCALA: S/N

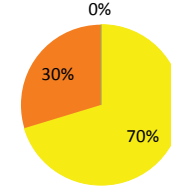
LÁMINA: URB-001

SIMBOLOGÍA:

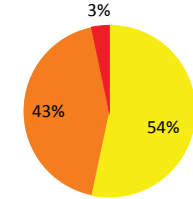




ESTADO DE EDIFICACIÓN SECTOR 1

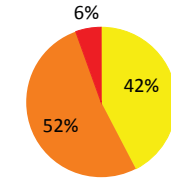


ESTADO DE EDIFICACIÓN TOTAL

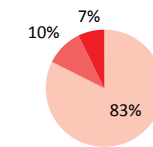


- BUENO
- REGULAR
- MALO

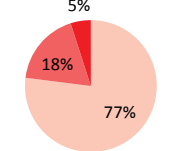
ESTADO DE EDIFICACIÓN SECTOR 2



OCUPACIÓN DE EDIFICACIÓN SECTOR 1

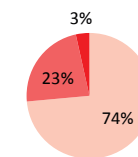


OCUPACIÓN DE EDIFICACIÓN TOTAL



- OCUPADO
- SUBOCUPADO
- VACANTE

OCUPACIÓN DE EDIFICACIÓN SECTOR 2



TEMA: Diseño Urbano de la Av. 10 de Agosto Tramo 1
CONTENIDO: Estado de Edificación Oc. Edificación

ESCALA: S/N
LÁMINA: URB-002

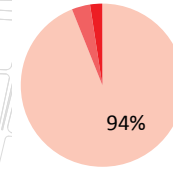
SIMBOLOGÍA:





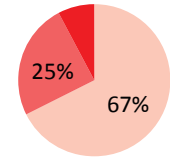
OCUPACIÓN DE SUELO SECTOR 1

4% 2%



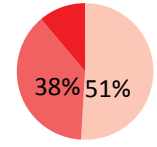
OCUPACIÓN DE SUELO TOTAL

8%



OCUPACIÓN DE SUELO SECTOR 2

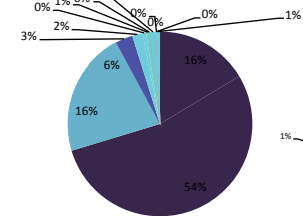
11%



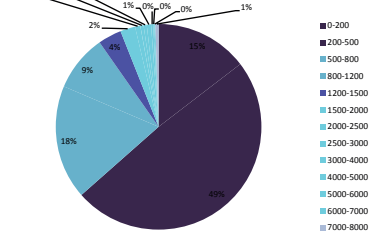
- OCUPADO
- SUBOCUPADO
- VACANTE



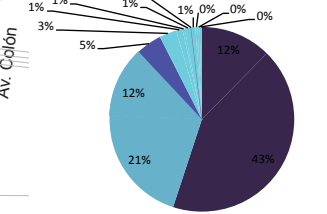
TOTAL SECTOR 1



TOTAL TAMAÑO DE LOTES



TOTAL SECTOR 2



TEMA: Diseño Urbano de la Av. 10 de Agosto Tramo 1
 CONTENIDO: Oc. Suelo Tamaño de Lote

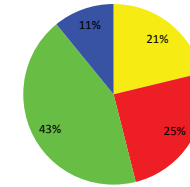
ESCALA: S/N
 LÁMINA: URB-003

SIMBOLOGÍA:

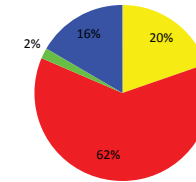




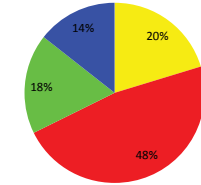
USO DE SUELO SECTOR 1



USO DE SUELO SECTOR 2



USO DE SUELO TOTAL



- VIVIENDA
- COMERCIO
- OFICINAS
- EQUIPAMIENTO



CODIFICACIÓN EN SECTOR DE ESTUDIO

COLOR	EDIFICACIÓN	OCUPACIÓN	NÚMERO	ZONA	ALTURA MÁXIMA		RETROS			DISTANCIA ENTRE BLOQUES	COS PB	COS TOTAL	LOTE MÍNIMO	FRENTE MÍNIMO
					PISOS	METROS	F	L	P					
■	A	AISLADA	21	A608-50	8	32	5	3	3	6	50	400	600	15
■	A	AISLADA	22	A608-60 (PB)	8	32	5	3	3	6	60	480	600	15
■	A	AISLADA	23	A610-50	10	40	5	3	3	6	50	500	600	15
■	A	AISLADA	24	A612-50	12	48	5	3	3	6	50	600	600	15
■	A	AISLADA	28	A1020-40	20	80	5	3	3	6	40	800	1000	20
■	C	CONTINUA	10	C612-70	12	48	5	0	3	6	70	840	600	15
■	D	SLD	6	D406-70	6	24	0	0	3	6	70	420	400	12
■	D	SLD	8	D610-70	10	40	0	0	3	6	70	700	600	15
■	Z	AREAS DE PROMOCIÓN	2	ZC	VARIABLE	VARIABLE	VARIABLE	VARIABLE	VARIABLE	VARIABLE	VARIABLE	VARIABLE	VARIABLE	VARIABLE



TEMA: Diseño Urbano de la Av. 10 de Agosto Tramo 1

CONTENIDO: Uso de Suelo PUOS

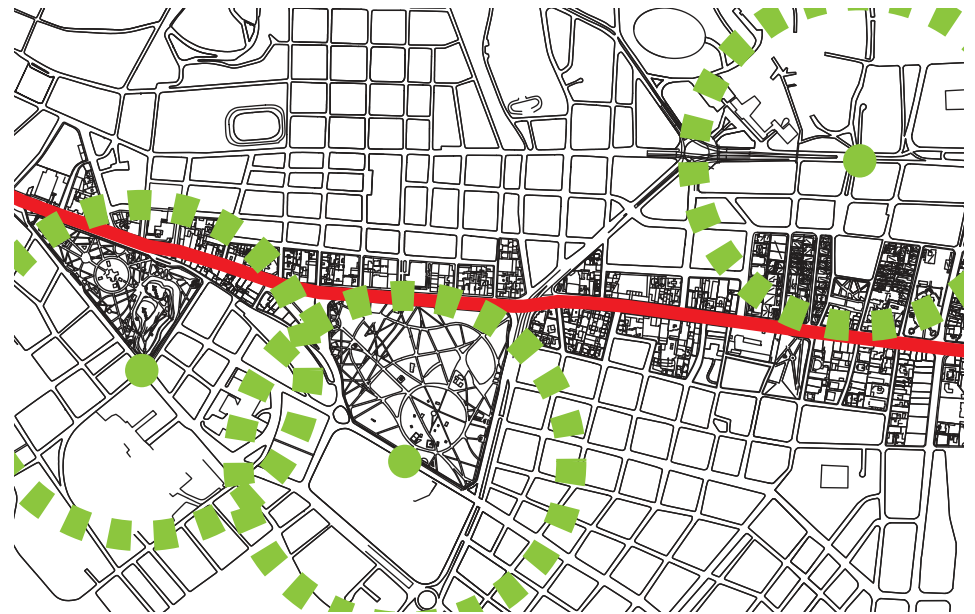
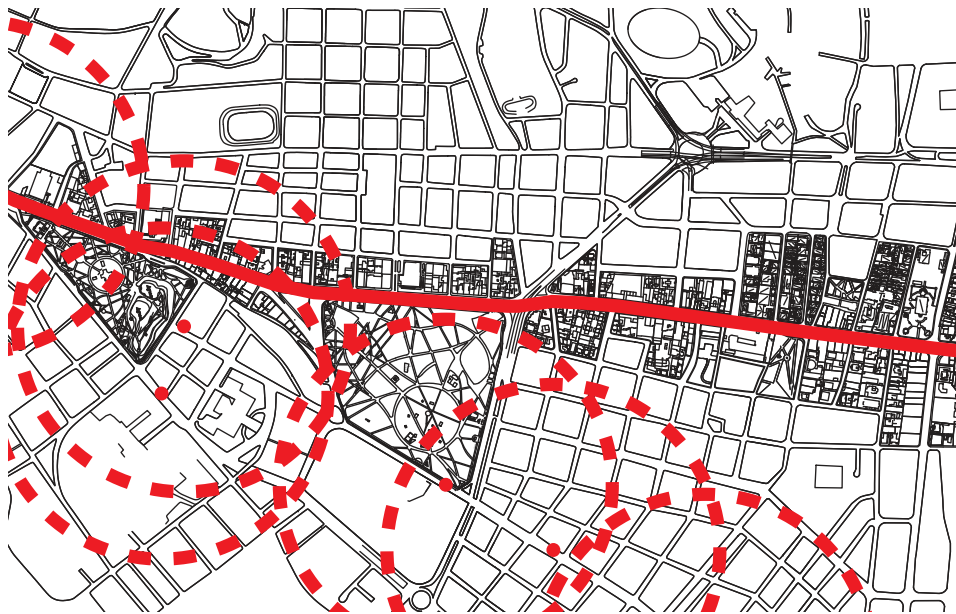
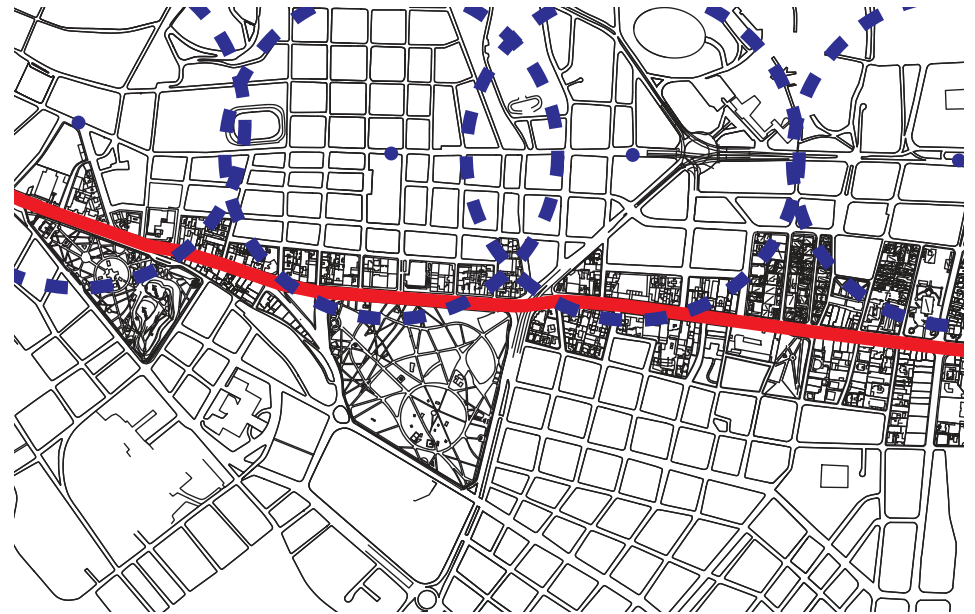
ESCALA: S/N

LÁMINA: URB-004

SIMBOLOGÍA:

UBICACIÓN:





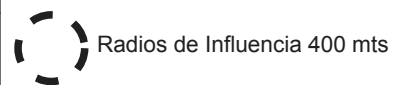
TEMA: Diseño Urbano de la Av. 10 de Agosto Tramo 1

CONTENIDO: Rangos de Paradas

ESCALA: 1:6500

LÁMINA: URB-005

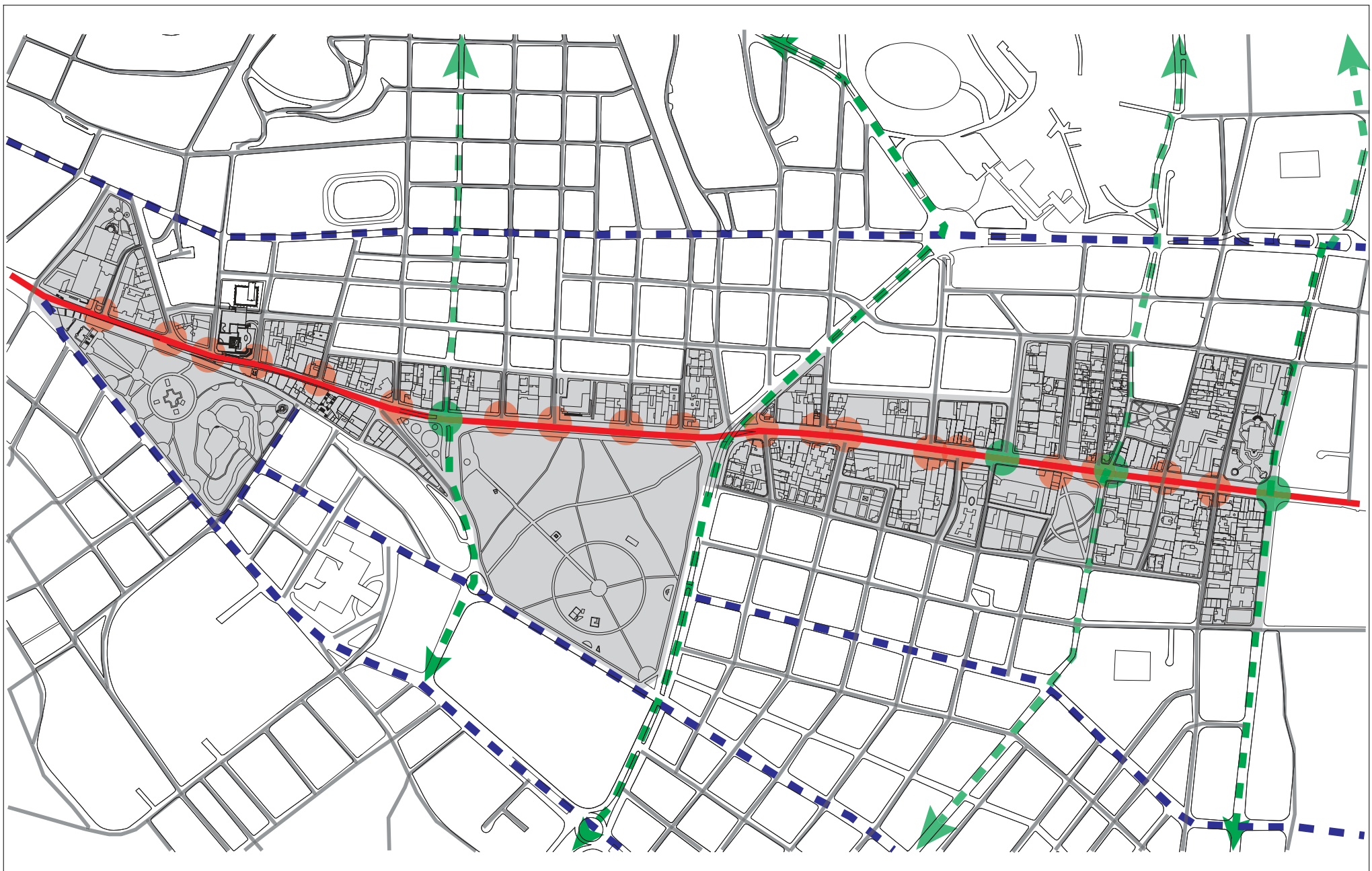
SIMBOLOGÍA:



- Trolebús █
- Metrobús █
- Ecovía █
- Metro Q █

UBICACIÓN:





SIMBOLOGÍA:

— Av. 10 de Agosto (Arterial)
— Colectora Principal
— Colectora Principal
— Colectora Secundaria

● Interrupción Vehicular
● Continuidad Vial

UBICACIÓN:



ESPACIO PÚBLICO

Donde se presenta material fotográfico exclusivo del área de estudio para el mejor entendimiento de la problemática que afecta al lugar en cuanto al espacio público y sus componentes.

Se presentan imágenes recopiladas a lo largo del proceso de investigación de campo, exclusivamente para el uso dentro de este trabajo.

8.11 Espacio Público

8.11.1 Aceras

El tamaño de las aceras es irregular y varía entre tramos, como por ejemplo desde la Calle Briceño hasta la calle Santa Prisca encontramos aceras regulares, pero desde ese punto hasta la calle José Ríofrío tanto la vía como la acera se estrechan a un promedio de 1,5 m de ancho, en un cuello de botella lo que produce problemas para las personas en especial por la gran cantidad de flujo peatonal que por ahí transita.

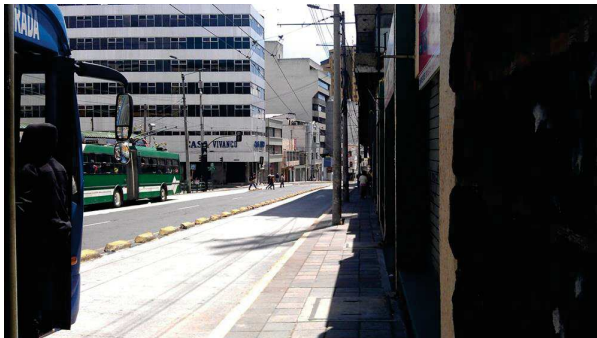


Figura 133, 134. Aceras Consejo Provincial

A partir de ese punto la situación empeora en una sola manzana, entre José Ríofrío y Buenos Aires, donde la

acera tiene un promedio de 1 metro de ancho y donde la circulación es precaria y peligrosa en especial por el carril del Trolebús.

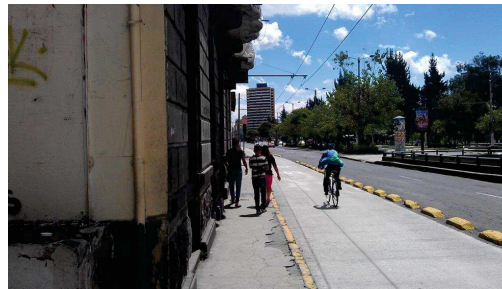


Figura 135, 136. Aceras Ejido

De aquí empieza el sector de El Ejido, donde la vereda se regulariza a un promedio de 2,3 metros de ancho, donde el problema surge con la implementación de las paradas del trole que impiden un correcto flujo de peatones reduciendo el ancho de la acera.



Figura 137. Aceras Ejido

Al final del sector de El Ejido se encuentra un tramo de acera que sobre pasa el abuso hacia el peatón debido a las edificaciones existentes, con una acera de menos 0.50 metros de ancho, donde la Av. 10 de Agosto se conecta con la Av. Patria.



Figura 138. Aceras Puente del Guambra

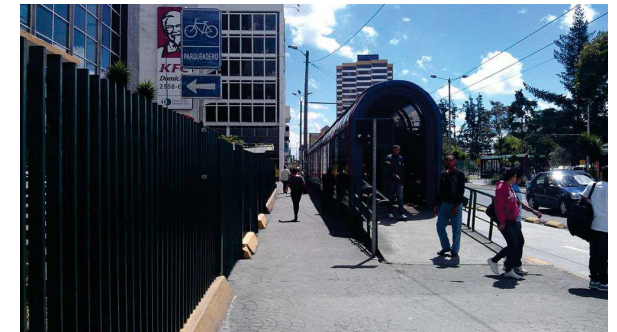


Figura 139. Aceras IESS

A partir de la Av. Patria y hacia el norte los carriles del trole pasan al centro de la vía, lo que libera y da más accesibilidad a las aceras por lo que estas empiezan a tomar dimensiones más aceptables de hasta 4 metros para un adecuado tránsito peatonal, sin embargo hay pequeños tramos donde el ancho de la acera cambia a 1,50 de forma brusca. Esto impide un adecuado flujo de peatones los



Figura 140. Rango de Aceras
Tomado de Documento POT 2013

cuales además deben sortear obstáculos y cuando la cantidad de peatones rebasa la capacidad de la acera, no hay otra solución que caminar por el pavimento y estar expuesto a peligros como los vehículos.



Figura 141. Aceras Ministerio de Economía



Figura 142. Aceras Puente del Guambra



Figura 143. Aceras Ministerio de Economía



Figura 144. Aceras Colón

8.11.2 Espacios Verdes

El Tramo 1 comprendido entre la calle Gral. Briceño y Av. Cristóbal Colón tiene la ventaja de contener a los cuerpos verdes más importantes dentro de un área urbana en la capital. Los cuales proporcionan características únicas de desarrollo a futuro en el lugar, además de pequeños ecosistemas que han perdurado a todo cambio efectuado al territorio. Se destacan los siguientes:

Parque La Alameda:



Figura 145. Parque La Alameda
Tomado de Ing. Ramiro del Pozo, Cartotecnia S.A.

El término “Alameda” se utiliza para designar un lugar poblado de álamos, y esto era la base del diseño europeo donde este tipo de vegetación importada quiso ser utilizada desde un inicio pero nunca prosperaron debido al suelo, entonces se utilizaron especies autóctonas. Siendo el parque más antiguo de Quito, con fechas que datan desde 1596, fue planteado como un espacio de esparcimiento y entretenimiento para la burguesía quiteña, el cual contaba con un jardín botánico, una laguna natural, el actual Observatorio Astronómico y la Escuela de Bellas Artes que fue derrocada.



Figura 146. Escuela de Bellas Artes
Recuperado el 14 de Nov de 2013 de
http://gabrielestebanvallejo.blogspot.com/2010/10/la-escuela-de-bellas-artes-de-quito_13.html

Es un espacio importante para la ciudad con valor histórico donde los capitalinos pueden encontrar espacios de dispersión, además de ser un lugar de conexión importante y diferente dentro de un espacio urbano copado de una masiva actividad vehicular. Se podría decir que es un pequeño oasis dentro del acelerado estilo de vida de los trabajadores del sector de la Alameda además de ser el último punto verde antes del Centro Histórico.



Figura 147. Estatua Simón Bolívar



Figura 148. Dentro de La Alameda



Figura 149. Laguna La Alameda

Parque El Ejido:

Se denomina “ejido” a un espacio de uso público.

Conformado desde un inicio como Parque Centenario debido a la conmemoración de la Batalla del Pichincha, estaba formado por dos grandes espacios, el parque y el Estadio El Arbolito, donde posteriormente se construyó la Casa de la Cultura.

Con un trazado asimétrico de formas curvas típicas del urbanismo europeo y conceptos de ciudad jardín, tiene en su interior un círculo donde funcionan actividades infantiles y comercio de alimentos, con una serie de caminerías que llevan a las vías principales y a los diferentes monumentos como el de Eloy Alfaro o José María Velasco Ibarra. Es conocido por las prácticas de actividades tradicionales además por ser lugar de instalación de artistas y artesanos que exponen y venden sus trabajos.

Es lugar de un hito urbano conocido como el Arco de la Circasiana que fue donado por la familia Jijón Caamaño y es lugar de entrada hacia el parque, también cuenta con los paraboloides hiperbólicos que no tienen un uso en particular pero denotan las innovaciones técnicas de la época de los sesenta.



Figura 150. Centro de Promoción Artística El Ejido



Figura 151. Biblioteca El Ejido

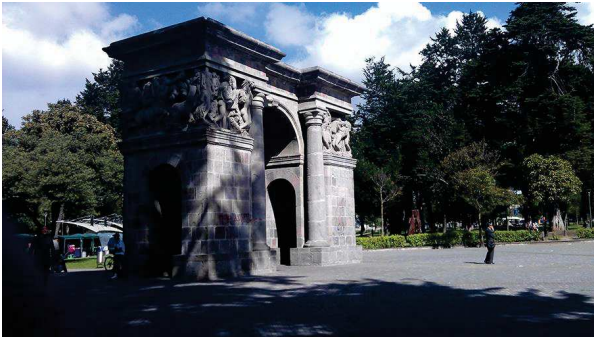


Figura 152. Arco de Entrada El Ejido

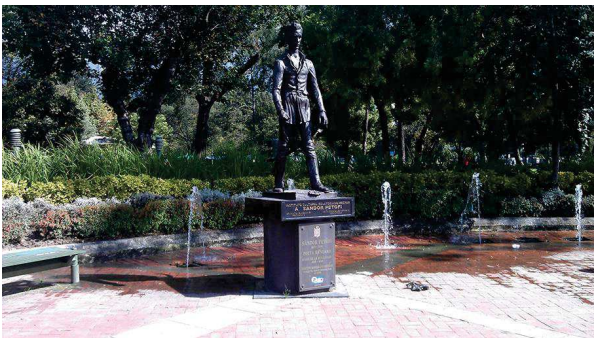


Figura 153. Estatua Juan Montalvo



Figura 154. Estatua José María Velasco Ibarra

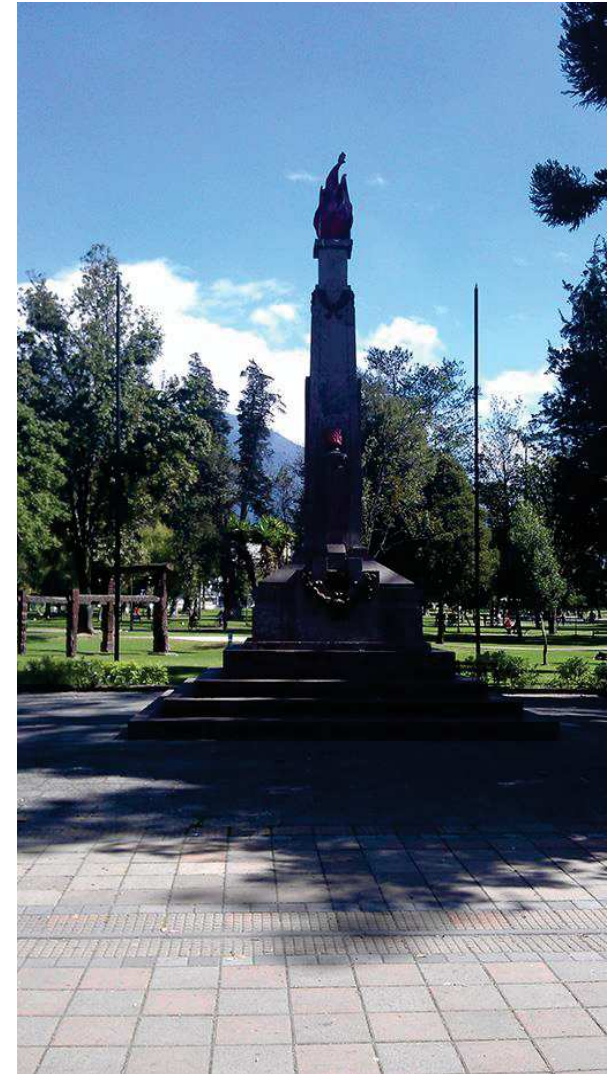


Figura 155. Estatua Hoguera Bárbara

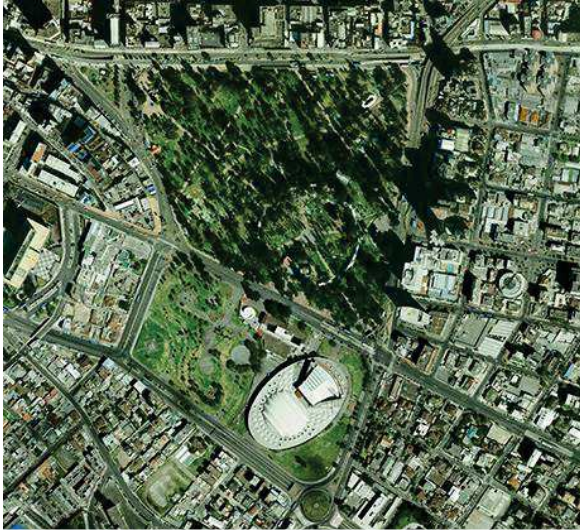


Figura 156. Parque El Ejido
Tomado de Ing. Ramiro del Pozo, Cartotecnia S.A.



Figura 157. Caminerías El Ejido



Figura 158. Paraboloide El Ejido

Parque Julio Andrade Marín:

Ubicado dentro de un sector netamente comercial, este espacio verde representa un respiro hacia la ajetreada vida sobre la que está rodeado. Paso de ser un botadero de basura donde se quemaban los desperdicios debajo de los arboles por el año de 1995, a una rehabilitación total en 2010 con nuevas camineras que recorren el parque y llevan a las diferentes vías que la cruzan, además de estar rodeado de equipamientos de salud y esculturas de bronce de personajes históricos.

Para los usuarios de bicicletas representa un paso importante en sentido este-oeste dentro de un espacio con grandes árboles que dan un respiro a la ciudad.



Figura 159. Parque Julio Andrade
Tomado de Ing. Ramiro del Pozo Cartotecnia S.A.



Figura 160. Camineras Julio Andrade
Tomado de Noticias Quito



Figura 161. Estatuas Julio Andrade
Tomado de Noticias Quito

Estos son los espacios verdes que funcionan como su nombre lo indica, como parques, y están directamente relacionados con la Av. 10 de Agosto. Existen varias áreas verdes alrededor del área de estudio pero por su uso no se las califica como parques, sino que tienen un sentido de plaza, a excepción del Parque Matovelle en el sector de San Juan, el Itchimbia, el Parque Italia o el Parque Benito

Juárez, pero se encuentran bastante distantes como para un estudio más a fondo, aunque si se encuentran detallados en el plano de áreas verdes, debido a que son importantes para realizar un estudio de conectores verdes que creen un espacio de interconexión entre ellos y posteriormente fomentar los pasos en sentido este-oeste.

Plazas:

El sentido cambia cuando hablamos de plazas, si bien existen mucho elementos que conectan al área de estudio con el Centro Histórico, esta no es una de ellas, ya que la falta de un lugar donde la gente pueda expresarse, pasar un rato, sentarse a leer un libro o simplemente tomarse un café no existen, y como podemos notar en el Urb-008 existen solo 2 plazas directamente relacionadas con la vía de estudio, como es la Plaza de la Republica, que denota una falta de uso en un espacio deteriorado y de difícil acceso tanto para ingresar como en su interior, donde su único uso se puede observar durante ferias de comida tradicional en fechas especiales.



Figura 162. Plaza de la República
Tomado de Ing. Ramiro del Pozo, Cartotecnia S.A.



Figura 163. Panorámica Plaza de la República

Mientras que existe otra pequeña plaza en el sector de La Mariscal Ilamaba Borja Yerovi, que representa un pequeño espacio abierto de distensión que se diferencia de las actividades por las cuales se caracteriza el sector, aunque no deja de tener comercio a su alrededor.



Figura 164. Plaza Borja Yerovi
Tomado de Ing. Ramiro del Pozo, Cartotecnia S.A.

Y la Plaza República de la India que se encuentra al frente del Colegio Eugenio Espejo y se usa como paso de conexión peatonal entre la Av. 10 de Agosto y la unidad educativa. Se puede decir que es de los pocos espacios públicos que son importantes pero que no se le da la importancia que merece.



Figura 165. Plaza República de la India

8.11.2.1. Calidad del Espacio Público

Para analizar la calidad del espacio público dentro del área de estudio, generamos unos parámetros que nos permitan cuantificar como ciertos lugares se comportan con su entorno. Es por esto que se definimos aspectos como:

-Vitalidad: Energía aplicada para vivir o desarrollarse.

-Permeabilidad: Capacidad que tiene un objeto de permitirle a un flujo (peatones, vehículos etc.) que lo atraviese sin alterar su estructura interna.

-Porosidad: Medida de espacios vacíos en un lugar.

-Accesibilidad: Grado en el que todas las personas pueden utilizar un objeto, visitar un lugar o acceder a un servicio, independientemente de sus capacidades técnicas, cognitivas o físicas

-Seguridad: La ausencia de riesgos.

-Confort Térmico: Sensación de bienestar que se experimenta cuando la permanencia en un ambiente determinado no afecta la temperatura interna del cuerpo humano.

-Confort Acústico: Sensación de bienestar que se experimenta cuando la permanencia en un ambiente determinado no afecta la percepción auditiva del entorno.

Debido a la extensión del área de estudio y para facilitar el entendimiento de los parámetros los niveles se establecen como Bueno, Regular y Malo.

Con estos parámetros podemos definir que las áreas verdes dentro del lugar de estudio cuentan con cualidades

Calidad del Espacio Público									
ÁREAS VERDES	Parque La Alameda			Parque El Ejido			Parque Julio Andrade Marín		
PARÁMETROS	Bueno	Regular	Malo	Bueno	Regular	Malo	Bueno	Regular	Malo
Vitalidad	x			x			x		
Permeabilidad	x			x			x		
Porosidad	x				x		x		
Accesibilidad		x			x			x	
Seguridad		x				x	x		
Confort Térmico		x		x			x		
Confort Acústico			x			x		x	
TOTAL	3	3	1	3	2	2	5	2	0
ÁREA	61,433 mts2			143,290 mts2			11,162 mts2		
PLAZAS	Plaza de la República			Plaza Borja Yeróvi			Plaza República de la India		
PARÁMETROS	Bueno	Regular	Malo	Bueno	Regular	Malo	Bueno	Regular	Malo
Vitalidad		x			x				x
Permeabilidad		x			x			x	
Porosidad			x		x			x	
Accesibilidad		x		x					x
Seguridad			x		x			x	
Confort Térmico			x		x				x
Confort Acústico			x	x					x
TOTAL	0	3	4	2	5	0		3	4

Tabla 1. Calidad del Espacio Público

que favorecen el desarrollo de la vida en el sector, esto se debe mayormente a que sus dimensiones permiten que estos parámetros puedan ser modificados a favor de la ciudadanía, mientras que sitios como las plazas demuestran aspectos totalmente diferentes por el mismo motivo de su escala y a que suelen ser vistos como espacios residuales que han quedado de la expansión urbana dentro del DMQ.

Según la Organización Mundial de la Salud, el área verde mínima por habitante es de 9 mts2, con un área óptima entre 10-12 mts2. Los tres parques más representativos

tienen un área total de 215.885 mts2 para 20.495 habitantes lo que significa 10,5 mts2 de área verde por habitante, sin contabilizar áreas verdes privadas.

Esto nos permite definir la necesidad de unificación del espacio público para así transformarlo en un solo cuerpo con interconexiones que faciliten el uso y el tránsito de peatones, lo que permitiría una mejor calidad de vida dentro del área de estudio.

8.11.3 Equipamientos

El espacio público que presenta la mayor jerarquía en la zona de estudio corresponde a las vías, esto se debe a que existen equipamientos y servicios que mantienen los sectores mencionados con flujos peatonales, que en este caso denominaremos como población flotante, ya que el área de estudio se compone en gran parte por gente que solo trabaja en el lugar mas no lo habita.

Este gran flujo de personas se debe a que estas hacen uso de grandes equipamientos distribuidos de forma inequitativa dentro de la zona de estudio, los cuales no están necesariamente relacionados con la Av.10 de Agosto, pero se conectan de forma indirecta debido a sus radios de influencia.

Salud: Hospital Cruz Roja, Hospital Isidro Ayora, Hospital Eugenio Espejo, Hospital Inglés, Hospital Carlos Andrade Marín, Clínica Santa Lucía Clínica 12 de Octubre, Clínica de Emergencias, Clínica Nova Santa Cecilia, Clínica Pichincha.

Cultura: Centro de Arte Contemporáneo, Teatro Colegio Mejía, Observatorio Nacional, Museo Nacional de Medicina, Universidad Central del Ecuador, Centro Cultural Benjamín Carrión, FLACSO, Patio de Comedias, Casa de la Cultura, Orquesta Sinfónica Nacional, Museo Nacional Ministerio de Cultura, Teatro Mala Yerba, EXEDRA, Teatro Capitol.

Educación: Colegio Madre de la Merced, Facultad de Medicina/Nuestra Señora del Rosario, Colegio Gabriela Mistral, Colegio Mejía, Escuela Espejo, Colegio Febres Cordero, Universidad de Especialidades Turísticas,

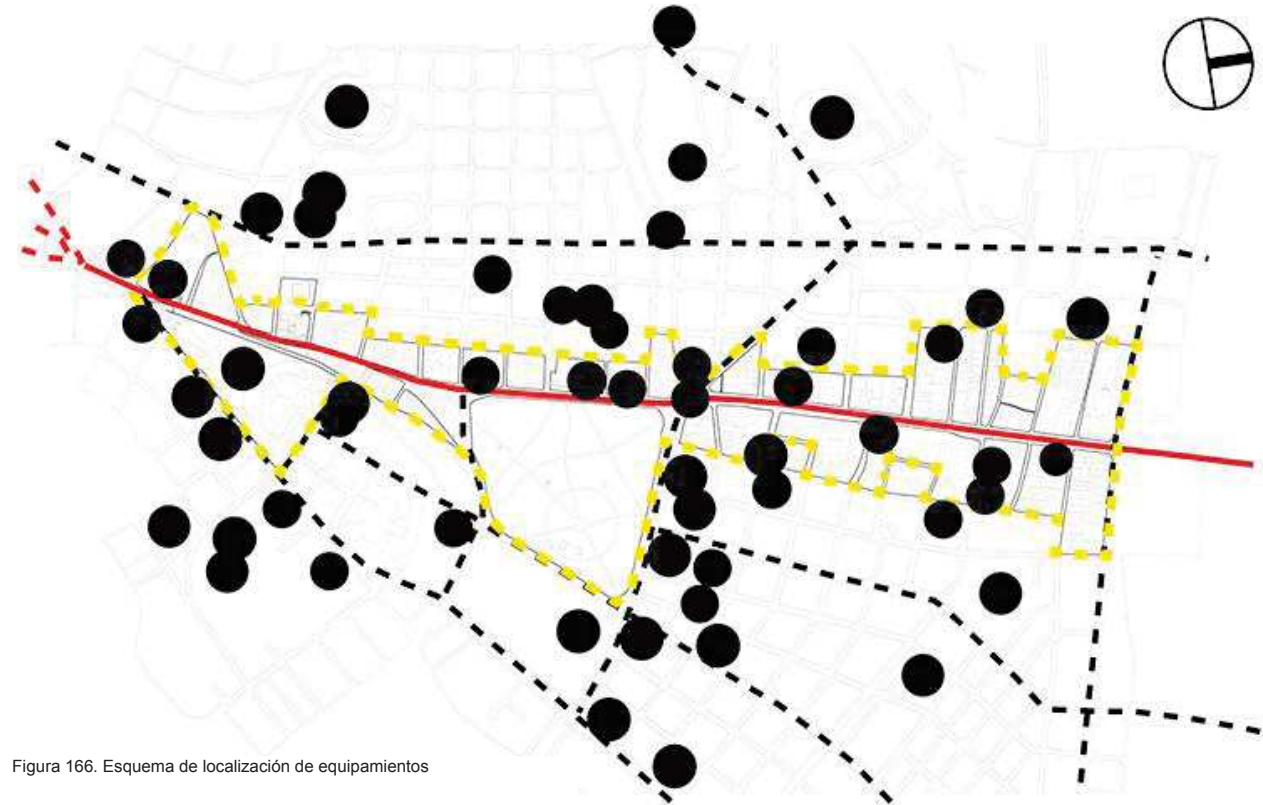


Figura 166. Esquema de localización de equipamientos

Colegio Spellman, Colegio Borja 2, Colegio Sto. Domingo de Guzmán, Colegio Eugenio Espejo, Universidad Javeriana.

Comercio: Estacionamientos, Mercado América, Estacionamientos, Aki, Magda, Mercado Santa Clara, Mercado Santa María, C.C. Quitus, El Espiral, Mercado Artesanal, Puente del Guambra, Supermercados y Textiles.

Administración Pública: Coordinación de Políticas Económicas, Ministerio de Economía y Finanzas, Ministerio de Inclusión Económica y Social, Ministerio de

Desarrollo Urbano y Vivienda, Cancillería, Instituto de Contratación de Obras Públicas.

De esta manera pasamos a un registro fotográfico y de localización para saber dónde se implanta cada uno y su apariencia sobre el área de estudio, de esta manera se puede observar como producen un impacto a favor o en contra del sector, además de saber qué tan cerca o lejos se encuentra uno de otro y como esto favorece o no a la población del lugar.

8.11.4 Tipos de Equipamientos

A continuación se dará a conocer un listado de los equipamientos que forman parte del área de estudio o de aquellos cuyos rangos de acción son suficientemente grandes como para ejercer una influencia en el proyecto. La lista consta del tipo de equipamientos y cuantos corresponden a cada categoría, los cuales pueden ser vistos en sus respectivos mapas.

8.11.4.1 Administración Pública:

Existen 6 equipamientos de tipo gubernamentales de los cuales 5 están directamente relacionados con la vía y están dentro del área de estudio inmediata por lo que pasan a formar parte del proyecto urbano.

Siendo muchos de estos considerados hitos debido a que, por su importancia, son edificaciones de gran altura y que generalmente ocupan gran parte de sus lotes, muchos tienen patios internos que utilizan como estacionamientos o áreas verdes en los lugares más antiguos como por ejemplo el Banco Central.

Banco Central del Ecuador



Figura 167 Banco Central

Ministerio de Economía y Finanzas



Figura 168. Ministerio de Economía y Finanzas

Ministerio de Desarrollo Urbano y Vivienda



Figura 169. MIDUVI

Cancillería



Figura 170. Cancillería

8.11.4.2 Comercio:

A pesar de ser un sector comercial existen puntos que sobresalen del resto y en muchos casos representan un símbolo del lugar como es el Puente del Guambra, mientras que la mayoría de comercios importantes están cerca, aun así no pertenecen a la zona de estudio inmediata, pero sus rangos de influencia son amplios y son sujetos de análisis. Como por ejemplo:

Puente del Guambra



Figura 171. Panorámica Puente del Guambra

Supermercados y Comercios



Figura 172. Supermercados en la Av. 10 de Agosto

8.11.4.3 Educación:

Por su antigüedad el sector de estudio está rodeado de varios colegios e instituciones educativas de renombre en la capital, dispersos sobre todo el área de trabajo, sin embargo ninguno se relaciona con la Av. 10 de Agosto de forma directa, más bien se encuentran en medio de las áreas de residencia, lo que muchas veces provoca caos vehicular, ya sea en inicio de clases o porque muchos son utilizados como recintos electorales.

Colegio Mejía



Figura 173. Colegio Mejía

Colegio Eugenio Espejo



Figura 174. Colegio F. Espejo

8.11.4.4 Cultura:

Debido a la existencia de casas pertenecientes a personajes históricos, están se han transformado en museos que invitan a la gente a conocer su historia, mientras que otros lugares son destinados directamente a este propósito como la Casa de la Cultura o el Observatorio Astronómico. La mayoría de estos equipamientos se encuentran en la zona de La Mariscal donde por el entorno es más favorable este tipo de actividades, en especial para jóvenes.

Teatro Capitol



Figura 175. Teatro Capitol

Centro Cultural Benjamín Carrión y Alrededores



Figura 176. Panorámica Centro Cultural Benjamín Carrión

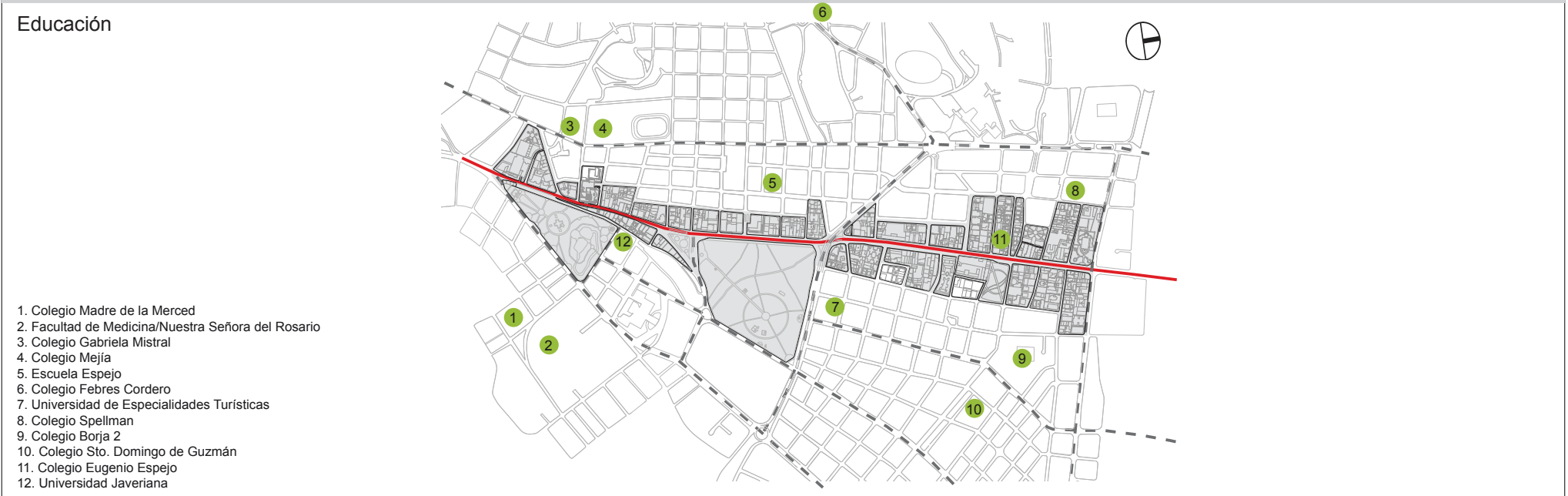
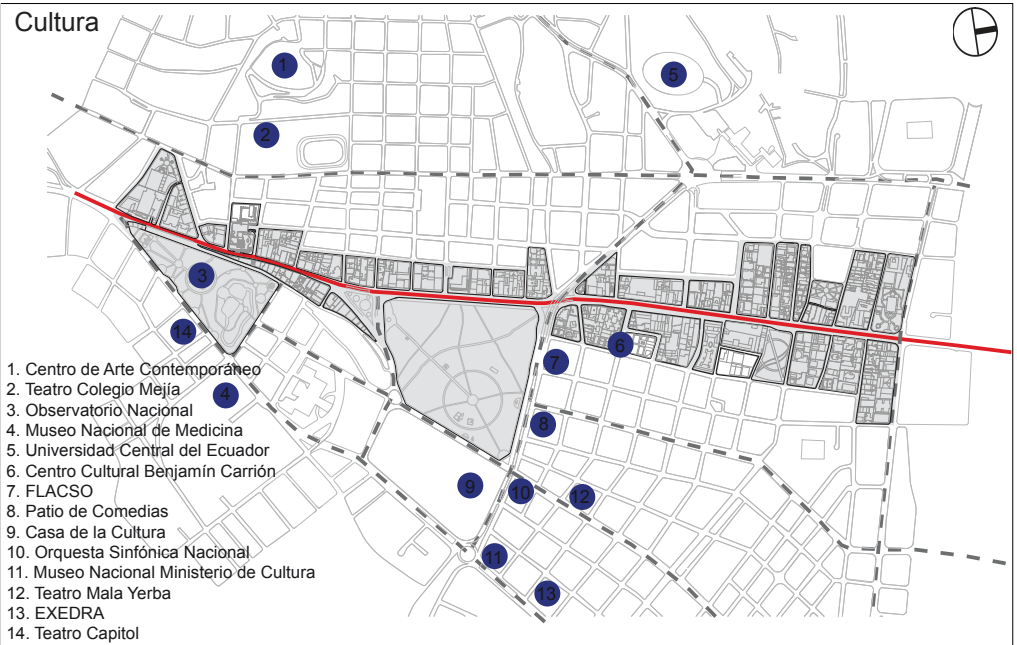
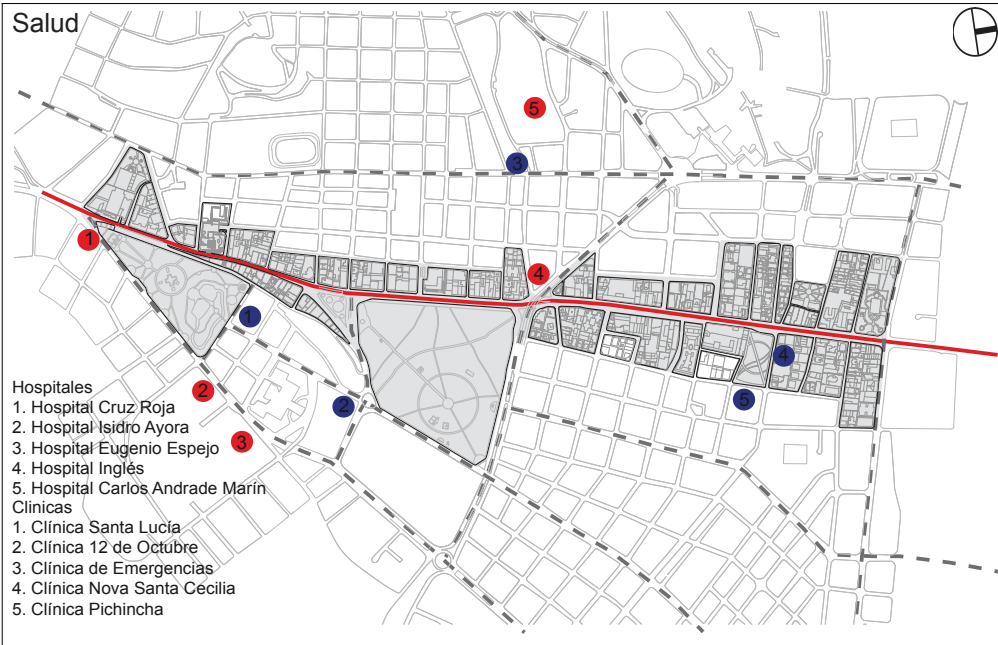
8.11.4.5 Salud:

Divididos entre clínicas y hospitales, el sector de estudio cuenta con equipamientos de salud nuevos y viejos, entre los cuales podemos destacar la Cruz Roja, el Hospital Eugenio Espejo o el Hospital Inglés entre los más conocidos. Mientras clínicas modernas se encuentra alrededor el Parque Julio Andrade como la Nova, Pichincha y Santa Cecilia.

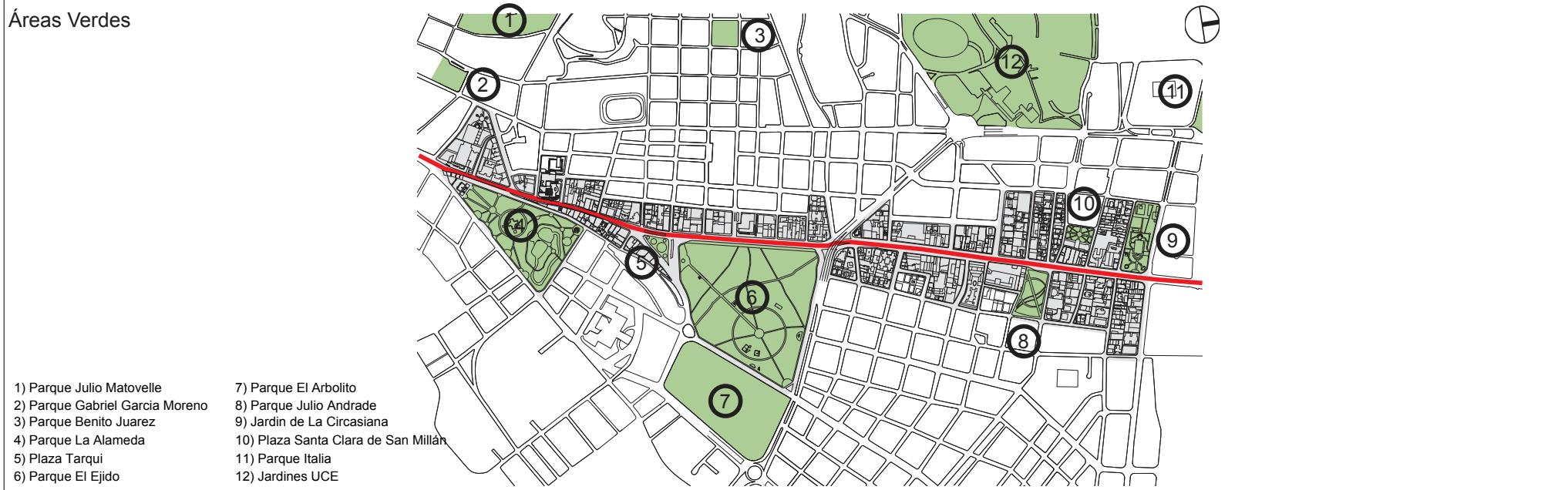
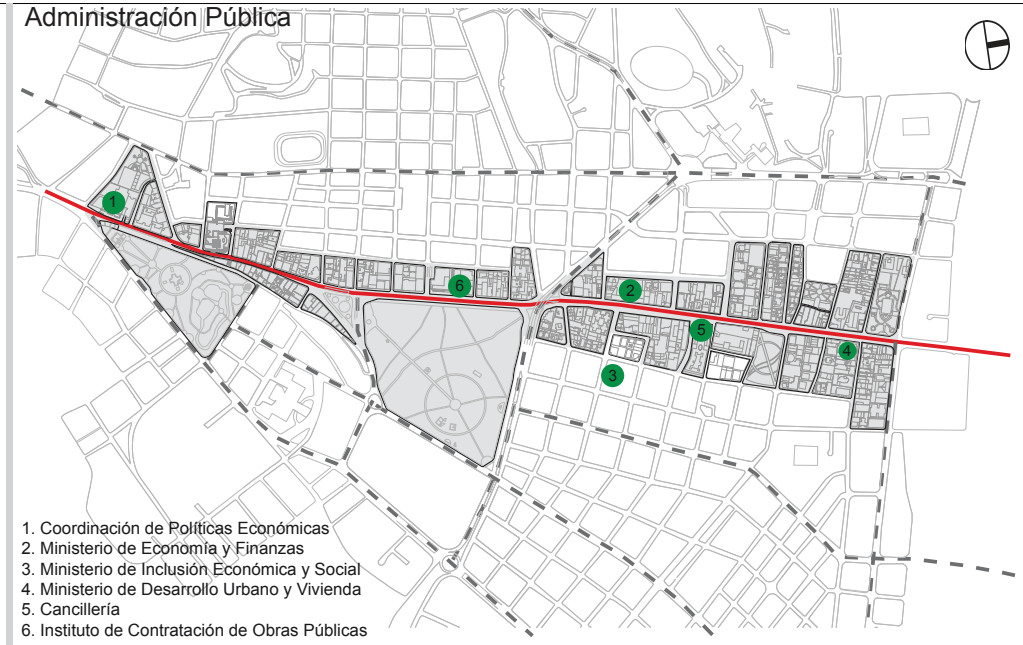
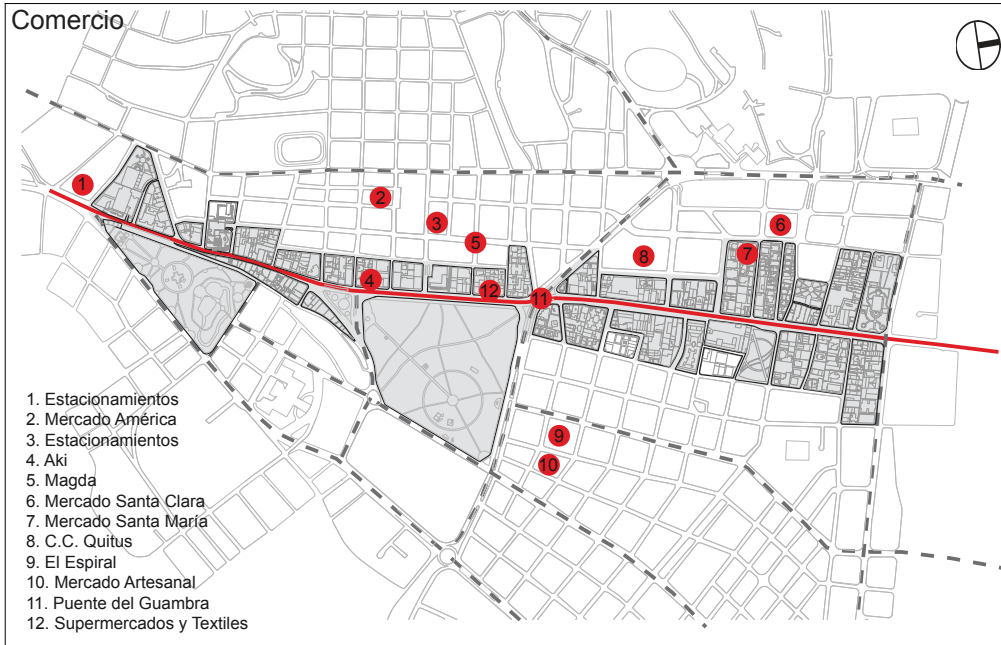
Cruz Roja



Figura 177. Cruz Roja



<p>UNIVERSIDAD DE LAS AMÉRICAS Laureate International Universities</p>	<p>TEMA: Diseño Urbano de la Av. 10 de Agosto Tramo 1</p>	<p>ESCALA: S/N</p>	<p>SIMBOLOGIA:</p> <ul style="list-style-type: none"> Zona de Estudio Inmediata Av. 10 de Agosto Vias Importantes 	<p>UBICACION:</p>
	<p>CONTENIDO: Equipamientos</p>	<p>LAMINA: Urb-007</p>		



TEMA: Diseño Urbano de la Av. 10 de Agosto Tramo 1

ESCALA: S/N

SIMBOLOGIA:

- Zona de Estudio Inmediata
- Av. 10 de Agosto
- Vías Importantes

CONTENIDO: Equipamientos

LAMINA: Urb-008



8.11.5 Radio de Influencia

Se refiere al área circunscrita que tiene relación sobre algún elemento de importancia implantado sobre un terreno, y generalmente se identifica desde el centro de este elemento hacia afuera, es por esto que se la llama radio de influencia.

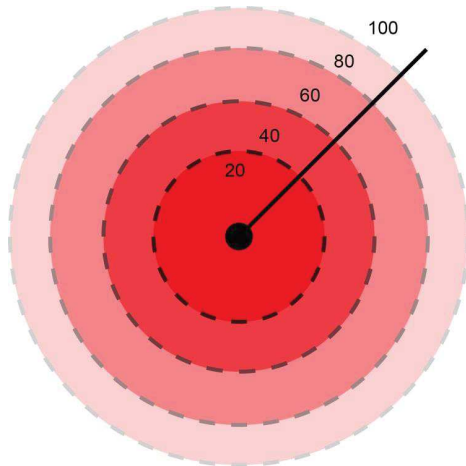


Figura 178. Radio de Influencias

La zona de estudio está rodeado por diversos equipamientos que van desde hospitales y universidades hasta teatros y centros culturales. Este tipo de equipamientos tienen rangos de influencia desde 2000 metros en adelante, por lo que trazar un mapa indicando estas distancias no tiene sentido ya que a la escala en la que se trabaja, estas marcas no podrían ser perceptibles para análisis de comparación entre equipamientos por lo que el trabajo se enfocará en diferentes aspectos.

8.11.6 Tipologías

Existen 4 tipologías consideradas dentro de las Reglas Técnicas de Arquitectura y Urbanismo, que son usadas para definir el radio de influencia, el lote mínimo, la población base y los habitantes por metro cuadrado necesario para cada tipo o categoría de equipamientos, y en orden estos son:

Barrial: que define tipos de equipamientos de baja escala con radios de influencia entre 400-800 metros.

Sectorial: que define tipos de equipamientos de escala media-baja con radios de influencia entre 1000-2000 metros.

Zonal: que define tipos de equipamientos de escala media-alta con radios de influencia entre 2000-3000 metros.

Ciudad o Metropolitanos: que define tipos de equipamientos de escala alta con radios de influencia de más de 3000 metros.

La zona cuenta con un total de 55 equipamientos con tipologías entre Zonal y Metropolitanas eso quiere decir radios de influencia mayores a 2000 metros en un área de estudio de aproximadamente 2000 x 1000 metros, por lo que mapear tales influencias con equipamientos tan cercanos el uno al otro daría como resultado una mancha urbana similar al presentado en la estructura espacial, o sea un lugar con la mayor concentración de equipamientos.

8.11.7 Conclusiones

Debido a la alta cantidad de equipamientos, los cuales tienen unos rangos de influencia tan grandes con respecto al área de estudio, la creación de nuevos equipamientos debe responder a la creación de lugares de cohesión social de carácter barrial, de esa forma aumentar el valor del espacio social dentro del territorio, así mismo deberán trabajar en conjunto con el desarrollo del espacio público y como elementos de unión entre los equipamientos existentes que permitan distribuir las actividades dentro de los futuros proyectos.

Es por esto que el proyecto de diseño urbano tiene que enfocarse en un elemento que una tanta diversificación de elementos y de esta forma conseguir dar a la zona de estudio un carácter significativo de manera que logre ser un modelo para el resto de la ciudad donde se fomente el desarrollo social, cultural, económico y medio ambiental.

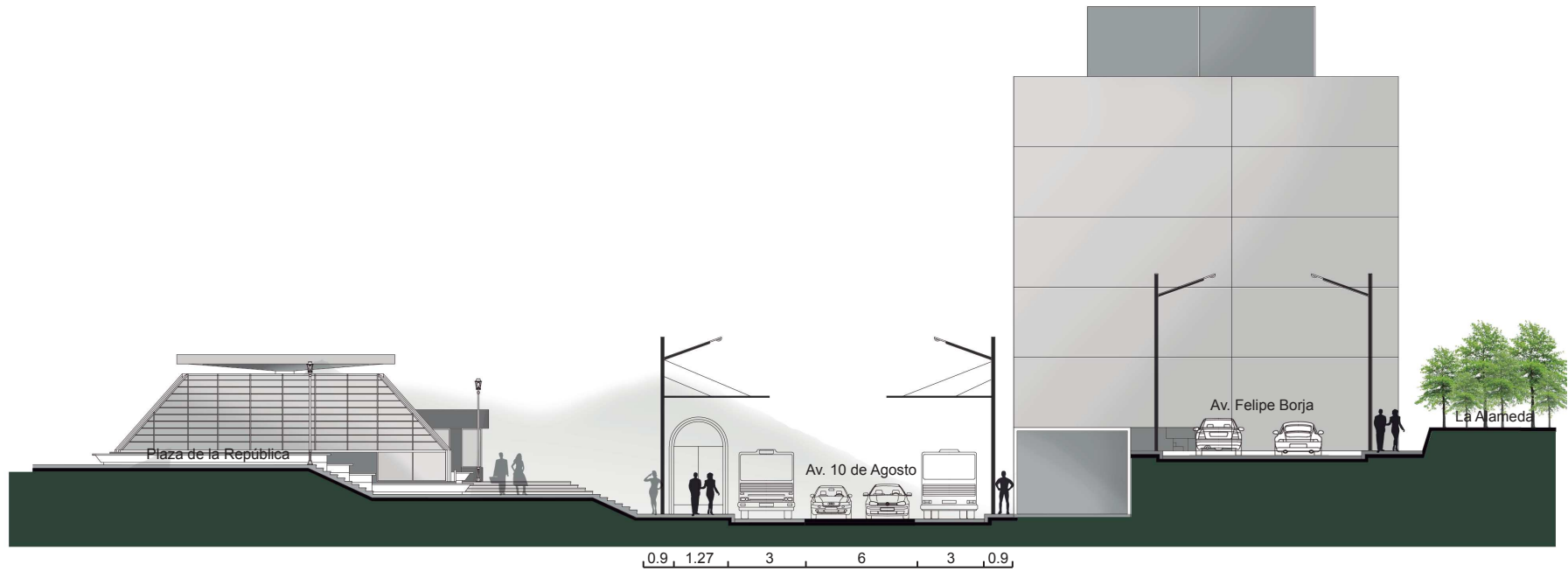


Figura 179. Modelo de Ciudad
Recuperado el 15 de Nov de 2013 de
<http://www.colectivoburbuja.org/wp-content/uploads/2013/03/Modelo-de-ciudad-por-IvanWalsh.jpg>

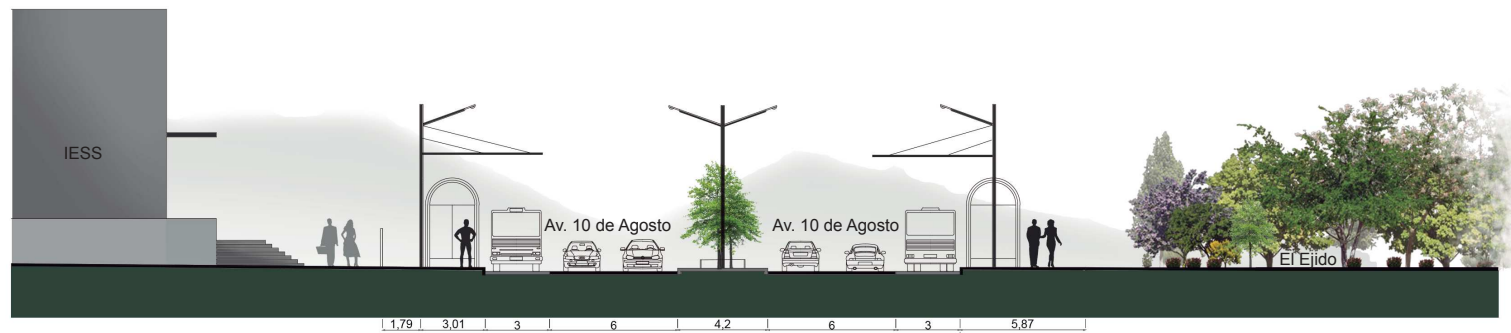
CORTES ACTUALES

Cortes del área de estudio destinados a comprender mejor cómo la vía se comporta y se compone en relación a aquellos elementos de su entorno.

De esta manera podemos notar rápidamente problemas actuales y posteriormente generar soluciones integrales.



Corte Urbano 1 - Sector Plaza de la República



Corte Urbano 2 - Sector Instituto Ecuatoriano de Seguridad Social



TEMA: Diseño Urbano de la Av. 10 de Agosto Tramo 1

CONTENIDO: Cortes Actual

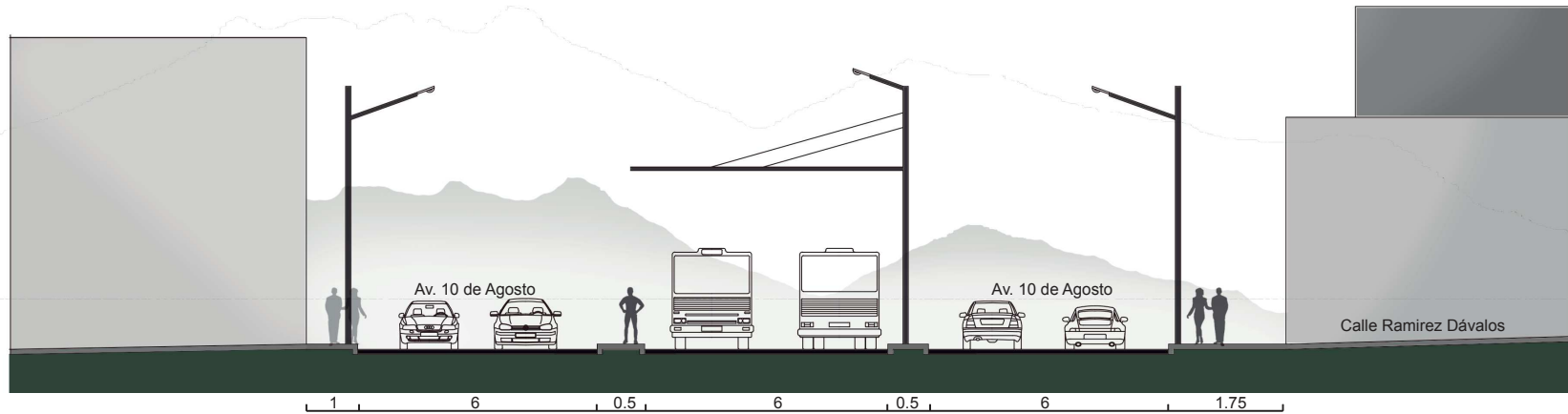
ESCALA: 1:125

LÁMINA: URB-009

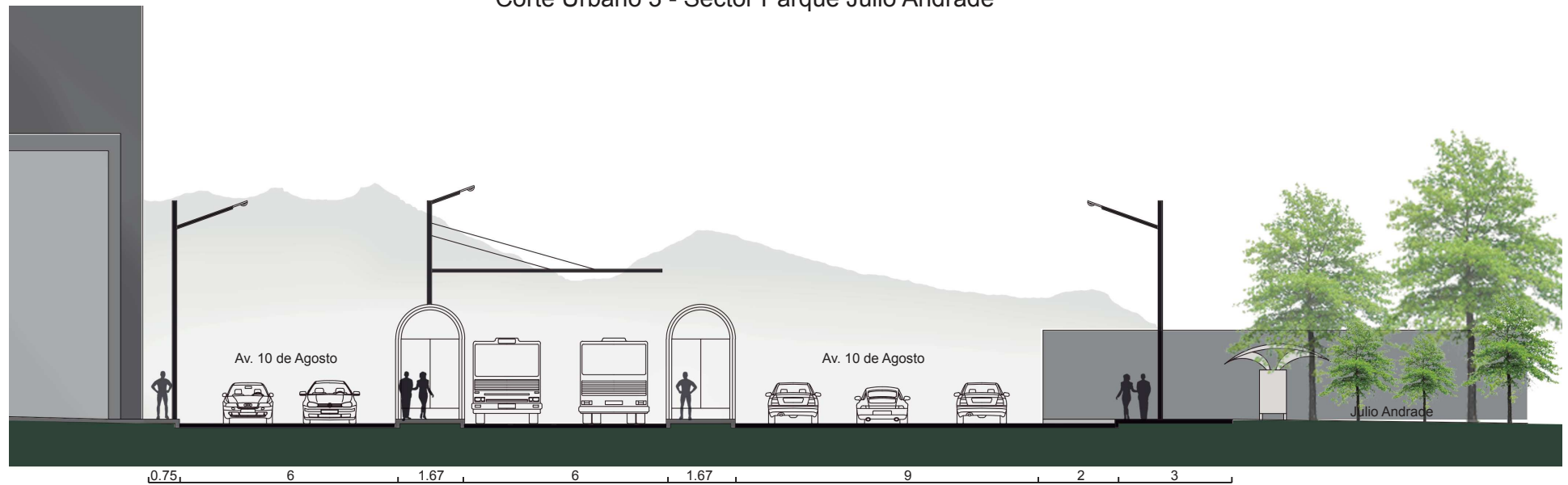
SIMBOLOGÍA:

UBICACIÓN:



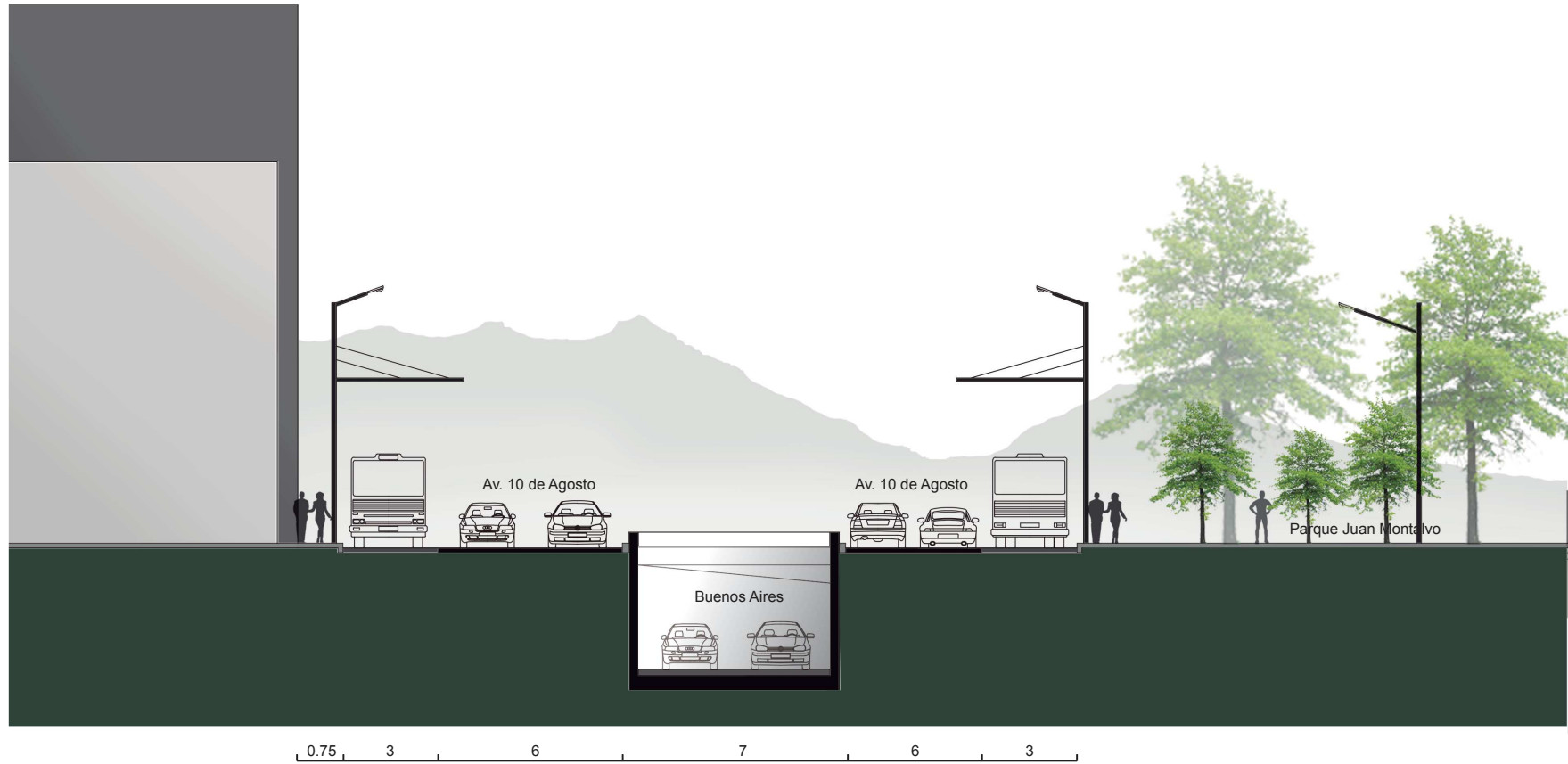


Corte Urbano 3 - Sector Parque Julio Andrade



Corte Urbano 4 - Sector Parque Julio Andrade





Corte Urbano 5 - Sector Av. Tarqui



TEMA: Diseño Urbano de la Av. 10 de Agosto Tramo 1

CONTENIDO: Cortes Actual

ESCALA: 1:125

LÁMINA: URB-011

SIMBOLOGÍA:

UBICACIÓN:



REFERENTES URBANOS

Estudio de referentes urbanos nacionales e internacionales, con el objetivo de comprender cómo se encaran y solucionan problemas similares en otras partes del mundo y dentro del Ecuador.

9. Referentes Urbanos Internacionales

9.1 Bancos del Meurthe



Figura 180
Tomado de Michel Denancé

Arquitecto: Atelier Cite Architecture

Ubicación: Raon L'Étape, Francia

Área: 20000 Mts2

Año: 2012

Dentro del pueblo Raon l'Étape existe un área verde que rodea los bancos del río Meurthe, la cual era un lugar abandonado y se convirtió en centro del desarrollo del proyecto. Al encontrarse atravesado por el río y a su vez rodeado por el pequeño pueblo, presentaba un lugar apto para el desarrollo de espacios naturales y públicos a la vez, lo que aseguraría el futuro sustentable de la zona.

En la Av. 10 de Agosto no tenemos un cuerpo de agua importante que pueda ser partícipe del proyecto, pero el río Meurthe divide al pequeño poblado en dos partes lo que

dificultaba la conexión vehicular y peatonal con sus pobladores, muy similar al conflicto que causa hoy en día la Av. 10 de Agosto.



Figura 181
Tomado de Michel Denancé

El proyecto se basa en la unificación de las dos partes del poblado con el objetivo de involucrar a su comunidad, crear nuevas formas de transporte, permitiendo a los vehículos tomarse la ciudad y de esa forma potencializar las actividades comerciales y el turismo, y finalmente potencializar los vínculos de la ciudad con su herencia cultural.

Se lograron estos objetivos adaptando al proyecto a la topografía del lugar y así mismo dando continuidad a lugares importantes y con mayor actividad.

El proyecto se manejó con la idea de una futura expansión del pueblo y con conceptos de sustentabilidad manejando cuidadosamente la vegetación natural de los bancos del río de esa forma evita la erosión causada por el río y por ende el crecimiento de la flora natural del lugar.

Se crean puentes tanto vehiculares como peatonales que no intervienen con el paisaje natural, los cuales usan materiales propios del lugar que a su vez tienen la capacidad de trabajar de la mano con la iluminación y reflejos en el agua. Se trabajan con conceptos de optimizar el consumo energético mediante materiales, la poca necesidad que tiene para realizar mantenimiento y el uso de materiales de bajo impacto ambiental.

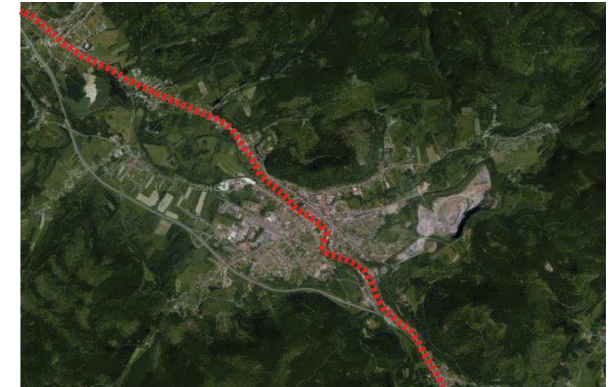


Figura 182
Tomado de Google Maps



Figura 183
Tomado de Michel Denancé

9.2 Boulevard Saint Joan



Figura 184
Tomado de Lola Domenech

Arquitecto: Lola Domènech, Año: 2010-2011

Ubicación: Barcelona, España

Área: 31455 Mts2

El diseño del boulevard de Saint Joan fue concebido en primera instancia por Idelfonso Cerdá en su proyecto del Ensanche de Barcelona. La fortaleza Ciutadella fue demolida y transformada en un parque público, lo que dió paso a la prolongación del paseo Saint Joan. El propósito de la intervención se basa en dos objetivos como dar prioridad al uso del boulevard por parte de los peatones y transformar al lugar en una nueva zona urbana verde que se extienda hacia el parque Ciutadella. Para garantizar estos objetivos se plantearon tres bases fundamentales de diseño. Primero, para garantizar la continuidad en un lugar que consistía de 3 diferentes secciones, la remodelación creó una nueva sección simétrica a las anteriores en donde las aceras se extienden de 12 a 17 metros, manteniendo la vegetación actual e implantando una nueva. Segundo, para adaptar el espacio urbano con los diferentes usos, la nueva sección debía juntarlos de manera que coexistan de forma armoniosa entre ellos y esto se logra organizando la estructura de la acera de 17

metros de ancho, donde 6 metros son utilizados para el peatón, lo cual representa el 35%, mientras que los 11 metros restantes son utilizados para áreas verdes y recreacionales, lo que representa un 65% del total de acera. Para reducir el tráfico vehicular se hicieron estudios que demostraron que los carriles destinados a los autos eran demasiado grandes, lo que permitió reducir ese espacio y crear una vía de bicicletas central de 4 metros de ancho, por ende se redujo el tráfico. Tercero, para promover el lugar como un área verde urbana y sustentable, se crearon 2 filas de árboles nuevas a cada lado de la acera, entre las cuales se diseñaron las nuevas áreas recreacionales y lugares para niños. En las áreas verdes se diseñó un pavimento con 3 componentes diferentes para asegurar el drenaje apropiado y un sistema de riego usando el nivel freático del lugar, así se asegura la supervivencia de la vegetación.



Figura 185
Tomado de Lola Domenech



Figura 186
Tomado de Lola Domenech



Figura 187
Tomado de Lola Domenech

9.3 Glendale Boulevard

La zona de intervención es de alrededor de tres kilómetros cuadrados, incluye el núcleo del centro tradicional y varios barrios residenciales, otros orientados al comercio y zonas industriales. Es decir que hay gran cantidad de uso múltiple de suelo pero predomina el uso comercial en la Av. Glendale dejando de lado el uso residencial.



Figura 188
Tomado de Glendale City Master Plan

El plan consiste en preservar y mejorar el concepto de ciudad compacta para la comunidad, donde se mantiene la escala peatonal, la identificación y la potencialización de usos múltiples. También se enfoca en fortalecer y proteger los barrios residenciales, que incluye el desarrollo de vivienda y la reubicación de usos de suelos no compatibles.

Para que la imagen del boulevard vaya de acuerdo con lo planteado en el plan maestro se tomó en cuenta normas específicas y de fortalecimiento, como el paisaje, funcionalización de edificios abandonados, muros y cercas de las propiedades y el mantenimiento de fachadas. Plantea la mejora de las instalaciones de los parqueaderos en el centro de la ciudad, que servirán para las principales atracciones y actividades como el Centro Cívico y pequeños negocios. Además de implementar equipamientos de carácter público como centros culturales, centros de arte y mejoramiento de espacios abiertos.



Figura 189
Tomado de Glendale City Master Plan

Se enfoca en optimizar la circulación peatonal como vehicular donde el peatón se desplace de forma segura y eficiente, mientras que el mayor flujo vehicular se mantenga a las afueras del centro de la ciudad.

Estrategias

- Crear una identidad e imagen positiva para las avenidas principales.
- Enfocarse en proyectos públicos del centro.
- Conservación de los hitos históricos
- Proteger al peatón y residentes mediante estrategias ambientales como filtros verdes.

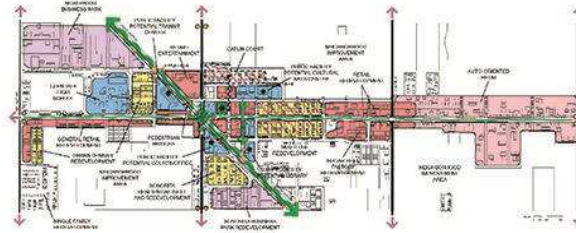


Figura 190
Tomado de Glendale City Master Plan



Figura 191
Tomado de Glendale City Master Plan



Figura 192
Tomado de Glendale City Master Plan



Figura 193
Tomado de Glendale City Master Plan

9.4 The High Line

Siendo originalmente una sección de 2.33 km de la línea del tren de Nueva York, fue rescatada del deterioro y abandono mediante un proyecto denominado el High Line, que se transformó en un parque lineal sobre superficie en una de las ciudades más copadas por el acero y hormigón de todo el mundo.

Contiene muchos elementos que lo hacen un lugar atractivo y de constante visita para los neoyorquinos y extranjeros, donde se destaca el uso de la vegetación la cual se fusiona dentro de la misma vía del tren lo que logra que el visitante esté al tanto de sus orígenes y no pierda su identidad.

Presenta al usuario un lugar donde pueda relajarse, caminar y estar totalmente alejado del trajín de la ciudad que se mueve bajo sus pies.

Lo más interesante es el uso de la vegetación con el piso duro el cual hace parecer que se juntan el uno con el otro y se mimetizan con la mayor naturalidad, sin cambios bruscos ni definidos, lo que hace de pasear en ese lugar una experiencia nueva a cada paso. El mobiliario urbano es otro elemento importante ya que su forma, textura y material hace que forme parte del proyecto, ya que no son las típicas bancas que se atornillan al suelo por seguridad, sino que forman parte del piso y que de igual manera están iluminadas lo que en la noche debe destacarlas.

Esta propiedad del mobiliario permite percibir al espacio como un lugar dinámico donde si quieres te sientas o te acuestas y te relajas, eso es lo que da al lugar un sentido único.



Figura 194
Recuperado el 12 de Dic 2013 de
http://www.curatormagazine.com/wp-content/uploads/2009/07/the-high-line_paul-schlacter.jpg



Figura 195
Recuperado el 12 de Dic 2013 de
<http://0.tqn.com/d/manhattan/1/0/m/Y/highline26.jpg>



Figura 196
Recuperado el 12 de Dic 2013 de <http://solaennuevayork.com/wp-content/uploads/2012/03/hlfingersofgrass.jpg>



Figura 197
Recuperado el 12 de Dic 2013 de
http://carlosmatallana.files.wordpress.com/2011/10/highline_aerialview_big.jpg

En una imagen aérea podemos apreciar como lo verde y lo gris no se juntan de forma abrupta, pero cada elemento sigue siendo único y donde los pasos peatonales no son solamente líneas rectas sino que juegan con los elementos circundantes

10. Referentes Urbanos Nacionales

10.1 Complejo Legislativo de la Asamblea Nacional



Figura 198
Tomado de Revista Trama

Usando conceptos de transparencia y luz el proyecto genera un sistema de plazas interconectadas a lo largo de un eje principal, el mismo que tiene su base dentro del proyecto principal y que se extiende a lo largo de la ciudad, conectando los parques principales de la ciudad y rematando en el Parque del Lago. El eje principal es denominado el Eje del Fuego el cual conecta a la ciudad de sur a norte mediante recorridos donde representa diferentes lugares del país.

Se plantea una propuesta urbana proyectada a 25 años, la cual propone la creación de parques y espacios públicos donde se puedan exponer la cultura libremente. Como conceptos principales, propone el respeto por las edificaciones patrimoniales e históricas del sector a intervenir, mientras que el resto de las edificaciones se verán sujetas a remodelaciones que igualen los objetivos de la propuesta. Además el cambio del uso de suelo dentro de ciertos predios para la creación de espacio público y el planteamiento de una normativa más flexible para el renacer de la zona donde el protagonista sea el proyecto de la asamblea y de la mano con la denominada Plaza Luz de América. De esta manera el proyecto es un eje conector entre el Parque El Ejido y el Parque La Alameda, el cual regenera la zona habitable entre estos dos cuerpos verdes y la convierte en espacios multifuncionales. Como propuesta urbana plantea la peatonización de ciertas vías dentro del área del proyecto así como una completa propuesta de movilidad que consta de cambios de sentido y eliminación de vías para dar importancia a la conexión entre elementos urbanos dentro y fuera del proyecto ya que la propuesta principal es enlazar a toda la ciudad sobre un eje único empezando con este proyecto.



Figura 199
Tomado de Revista Trama



Figura 200
Tomado de Revista Trama

10.2 Plaza de la República

El proyecto plantea un total rediseño de la manzana donde se encuentra el Consejo Provincial de Pichincha.

Plantea eliminar el actual tratamiento de piso y el pequeño teatro al cual no se le da ningún uso, así mismo se elimina el paso vehicular que atraviesa la manzana por debajo. A su alrededor elimina los comercios menores frente a la plaza y un edificio esquinero.

Estos cambios permiten que el proyecto tenga la libertad de conectarse con el parque de La Alameda y dar continuidad al proyecto en superficie por lo que plantea lo siguiente.

La creación de una plataforma única que conecte el proyecto con el parque, eliminando una de las principales barreras que dificulta una directa conexión.

Directamente relacionado con el edificio del CPP se crea una plataforma donde existen cuerpos de agua y áreas de estar, la misma que se eleva antes de llegar a la Av. 10 de Agosto creando una puerta de ingreso hacia salas de exposición dentro de la plataforma, la misma que da una cubierta para los peatones mediante una estructura orgánica. A continuación de la plataforma se encuentra un área verde que identifica diferentes tipos de vegetación mediante pequeños desniveles para compensar el nivel natural del terreno además de reforzar y dar un remate a la conexión con el parque.






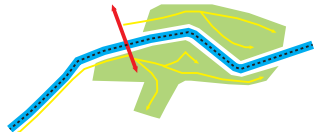
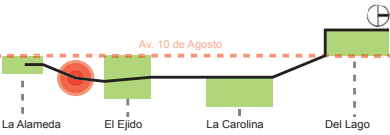


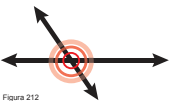

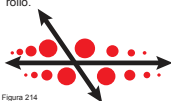
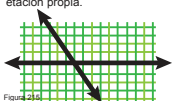
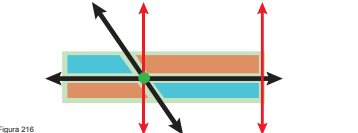
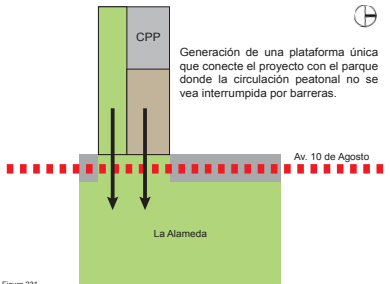

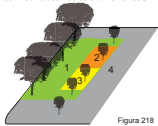




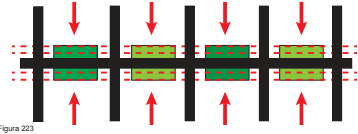
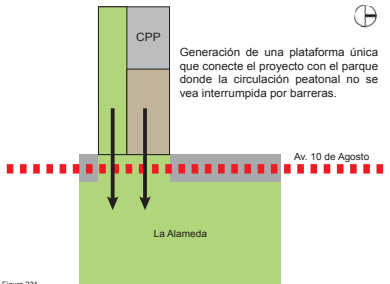



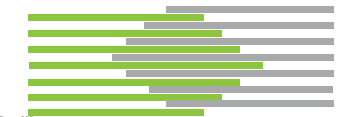


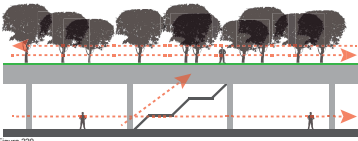
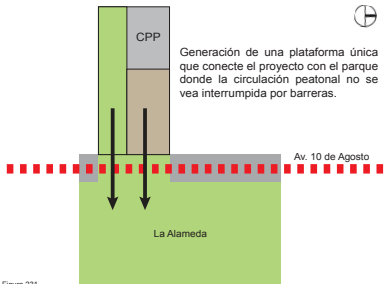
En sentido norte-sur, el paso vehicular es destinado para los peatones mientras que bajo superficie se construyen 4 subsuelos de estacionamientos tan necesitados en la zona. El aspecto más importante en este proyecto es la conexión hacia al parque con la ayuda de una plataforma única que guie a los peatones a los proyectos.



Figura 201
Tomado de Colegio de Arquitectos del Ecuador



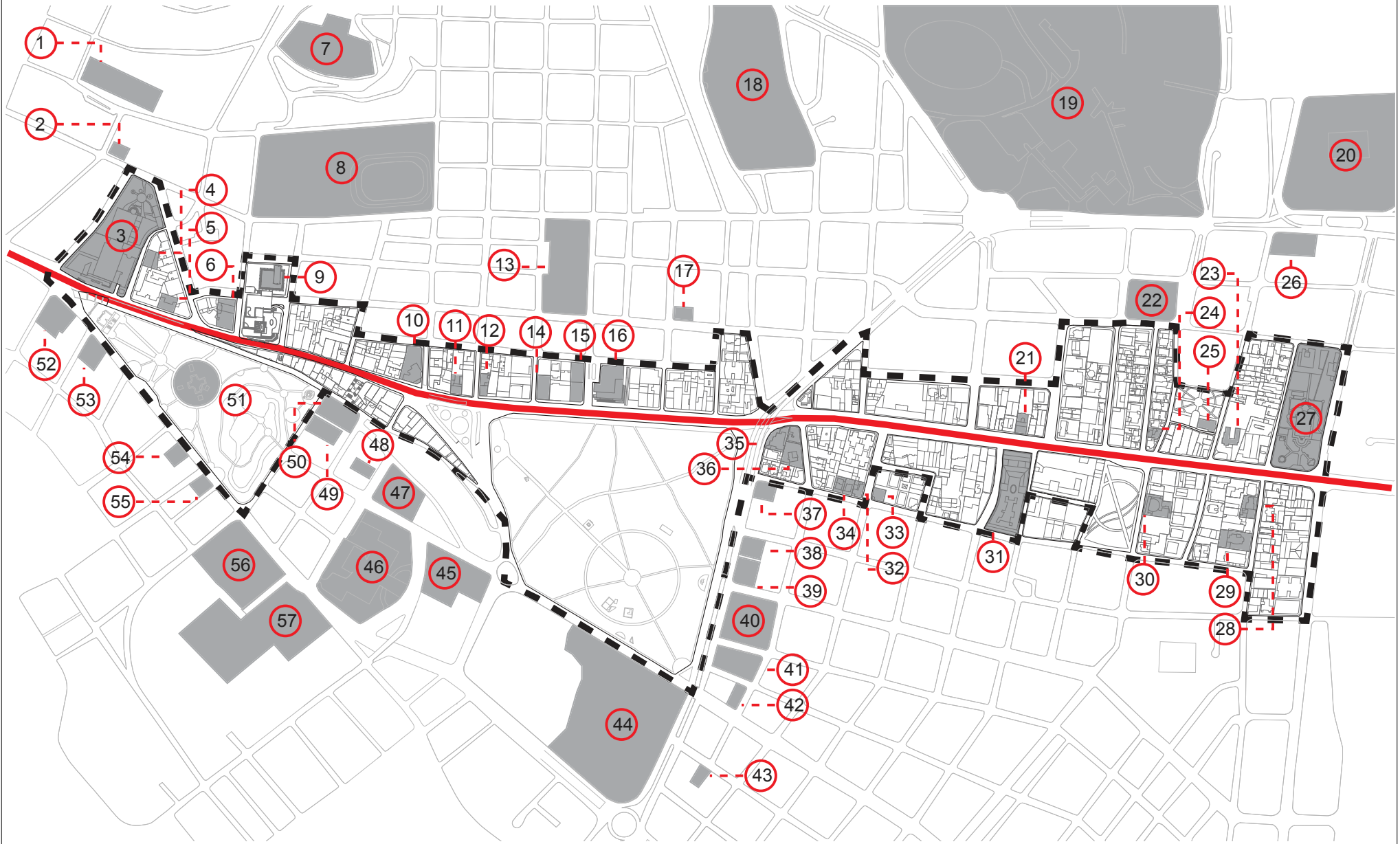
Figura 202
Tomado de Colegio de Arquitectos del Ecuador

Análisis de Referentes	Relación con Tema	Materialidad	Estructura	Paisajismo	Filosofía	Sustentabilidad	Esquema de Funcionamiento	Nacionales
<p>Bancos del Meurthe</p>  <p>Figura 205 Tomado de Michel Denancé</p>	<p>Cuerpo de agua que divide un poblado interrumpiendo las actividades comerciales, de tránsito y en peatonales. Orillas del río deterioradas por falta de uso.</p>	<p>Elementos propios de la zona. Madera, estructura metálica.</p>  <p>Figura 206 Tomado de Michel Denancé</p>	<p>Elemento conector que deriva en caminerías y a su vez conforman lugares de estar cerca del río.</p>  <p>Figura 207</p>	<p>Elementos que no interrumpen con el perfil urbano actual e interactúan con las características del entorno.</p>  <p>Figura 208 Tomado de Michel Denancé</p>	<p>Dara la zona un elemento conector que sea propio y dé un carácter definido de uso a un lugar deteriorado.</p>  <p>Figura 209 Tomado de Michel Denancé</p>	<p>Completa recuperación de los bancos del río para su uso y crecimiento apropiado de la flora del lugar. Materiales propios de la zona.</p>	 <p>Figura 210</p>	<p>Complejo Legislativo de la Asamblea Nacional</p>  <p>Figura 230</p> <p>El proyecto como punto de desarrollo principal de un eje que relaciona a toda la ciudad y conecta las áreas verdes dispersas de norte a sur.</p>
<p>Glendale Boulevard</p>  <p>Figura 211 Tomado de Glendale City Master Plan</p>	<p>Amplio boulevard con actividades comerciales a su alrededor y usos residenciales en sus periferias.</p>		<p>Distribución de usos en forma jerárquica desde un eje.</p>  <p>Figura 212</p>	<p>Pasos peatonales rediseñados de áreas verdes.</p>  <p>Figura 213 Tomado de Glendale City Master Plan</p>	<p>Fortalecer las características identificadas e impulsar el desarrollo.</p>  <p>Figura 214</p>	<p>Formación de un anillo verde sobre cada manzana con vegetación propia.</p>  <p>Figura 215</p>	 <p>Figura 216</p>	<p>Plaza de la República</p>  <p>Figura 231</p> <p>Generación de una plataforma única que conecte el proyecto con el parque donde la circulación peatonal no se vea interrumpida por barreras.</p>
<p>Saint Joan</p>  <p>Figura 217 Tomado de Lola Domenech</p>	<p>Boulevard comercial que termina en un amplia zona verde, alto tráfico y uso de bicicletas.</p>	<p>Son 4 tipos de pisos los cuales marcan características diferentes.</p>  <p>Figura 218</p>	 <p>Figura 219</p>	<p>La cromática responde al entorno y forma parte de él, no resalta sobre la arquitectura.</p>  <p>Figura 220 Tomado de Lola Domenech</p>	<p>La vía puede ser el lugar donde, el auto, peatón y bicicleta convivan sin incomodarse entre sí.</p>  <p>Figura 221 Tomado de Lola Domenech</p>	<p>Mantén arborización y crea 2 niveles más de vegetación que funciona como filtro.</p>  <p>Figura 222</p>	 <p>Figura 223</p>	<p>Plaza de la República</p>  <p>Figura 231</p> <p>Generación de una plataforma única que conecte el proyecto con el parque donde la circulación peatonal no se vea interrumpida por barreras.</p>
<p>The High Line</p>  <p>Figura 224 Recuperado el 12 de Dic 2013 de http://caricomatallanarise.wordpress.com/2011/01/highline_aerialview_bg.jpg</p>	<p>La vida comercial y en constante movimiento de la ciudad versus un espacio abierto de descanso y paseo.</p>	<p>Básicamente acero, concreto y la vegetación</p>  <p>Figura 225 Recuperado el 12 de Dic 2013 de http://solaennuevayork.com/wp-content/uploads/2012/03/highlinegrass.jpg</p>	<p>Trabaja a un nivel fuera de las actividades que suceden abajo.</p>  <p>Figura 226 Recuperado el 12 de Dic 2013 de http://solaennuevayork.com/wp-content/uploads/2012/04/highline.jpg</p>	<p>La idea de la reutilización de espacio para el bien de la ciudad sin afectar el desenvolvimiento de la vida diaria, sino darle un plus.</p>  <p>Figura 227</p>	<p>Reutilización, Refuncionalización, Bienestar.</p>  <p>Figura 228 Recuperado el 12 de Dic 2013 de http://solaennuevayork.com/wp-content/uploads/2012/05/highlinegrass.jpg</p>	<p>Reutilización, Refuncionalización, Bienestar.</p>  <p>Figura 228 Recuperado el 12 de Dic 2013 de http://solaennuevayork.com/wp-content/uploads/2012/05/highlinegrass.jpg</p>	 <p>Figura 229</p>	<p>Plaza de la República</p>  <p>Figura 231</p> <p>Generación de una plataforma única que conecte el proyecto con el parque donde la circulación peatonal no se vea interrumpida por barreras.</p>

VALOR PATRIMONIAL E HISTÓRICO

El siguiente es un estudio fotográfico y de recopilación de datos exclusivo de este documento, con el objetivo de entender y conocer aquellas edificaciones con valor arquitectónico que se encuentran dentro del área de estudio.

Este trabajo no consta como parte del MET, y es conformado por medio de fotografías del sitio e imágenes recolectadas de diversas fuentes bibliográficas.



TEMA: Diseño Urbano de la Av. 10 de Agosto Tramo 1

CONTENIDO: Edificaciones Valor Patrimonial, Arquitectónico e Inventariadas

ESCALA: 1:6500

LÁMINA: URB-012

SIMBOLOGÍA:

- - - Número de Identificación
- (N) Localización de la Edificación

Edificación Escogida

UBICACIÓN:

11. Edificaciones de Valor Patrimonial e Histórico

El Tramo 1 de la Av. 10 de Agosto es caracterizado por ser el lugar donde surgen la arquitectura moderna dentro de la ciudad por lo que existen edificaciones inventariadas y con valor patrimonial- arquitectónico que destacan sobre el resto.

Para definir qué edificaciones pertenecen a esta categorización se toma en cuenta los mismo parámetros considerados en las diferentes fuentes de información como la “Guía Arquitectónica de Quito” de Evelia Peralta y Rolando Moya Tasquer, por el libro “La Mariscal, Historia de un Barrio Moderno de Quito en el Siglo XX”, de Amparo Ponce y por la lista y archivo digital de predios inventariados del barrio Santa Clara de San Millán por parte del DMQ, de esta forma se justifica las elección de estos elementos. En todos estos documentos podemos encontrar datos valiosos para identificar las construcciones que representan valores arquitectónicos y patrimoniales dentro de la ciudad.

En el caso de que se considere que una edificación deba pertenecer a este análisis, pero no se encuentra listado dentro de los textos, formará parte de esta investigación bajo parámetros de análisis arquitectónico, edad, valor y estética que aporte al sector.

Se tomarán en cuenta solo edificaciones que tengan o puedan tener significado para el proyecto y las cuales no podrán ser sujetas a ningún tipo de modificación, o si es el caso, bajo parámetros muy específicos.

La mayor cantidad de información se presentará en forma gráfica a través de planos y fotografías.

11.1 Listado Fotográfico

1) Basílica del Voto Nacional, Fecha: 1892, Autor: Emilio Tarlier



Figura 232

2) Casa Landázuri, Fecha: años 30, Autor: Francisco Durini



Figura 233
Tomado de Guía Arquitectónica de Quito

3) Banco Central del Ecuador, Fecha: 1963, Autor: Ramiro Pérez



Figura 234

4) Edificio Yuraj Pirca, Fecha: 1984, Autor: Handel Guayasamín



Figura 235

5) Superintendencia de Bancos, Fecha: 1955, Autor: Oscar Etwanick



Figura 236
Tomado de Guía Arquitectónica de Quito

6) Banco de Fomento, Fecha: 1956, Autor: Boanerges Navarrete



Figura 237
Recuperado el 15 de Dic 2013 de <http://fotos.lahora.com.ec/cache/0/08/083/083f/los-problemas-aquejan-al-banco-nacional-de-fomento-2013052073509-083fa674346ac537e8243b0a9c6be4d9.jpg>

7) Centro de Artes Contemporáneo, Antiguo Hospital Militar

Fecha: 1900, Autor: Francisco Shmidt



Figura 238
Tomado de Guía Arquitectónica de Quito

8) Instituto Nacional Mejía, Fecha: 1922, Autor: Wilhen Spahr



Figura 239

9) Consejo Provincial de Pichincha



Figura 240

10) Edificio Benalcazar 1000, Fecha: 1970, Autor: Fernando Najas



Figura 241
Tomado de Guía Arquitectónica de Quito

11) Casa Guarderas, Fecha: 1920, Autor: R.A. Sánchez



Figura 242

12) Banco Holandés Unido, Fecha: 1966, Autor: Milton Barragan Dumet



Figura 243
Tomado de Guía Arquitectónica de Quito

13) Escuela Municipal Espejo de Varones, Fecha: 1944, Autor: Guillermo Jones Odriozola



Figura 244
Recuperado el 15 de Dic 2013 de <http://i.hoy.ec/wp-content/uploads/2010/09/cuatro.jpg>

14) Edificio Previsora del Norte, Fecha: 1961, Autor: Jaime Davalos



Figura 245
Tomado de Guía Arquitectónica de Quito

15) Edificio Banco del Pichincha Norte, Fecha: Mediodos siglo XX, Autor: Mario Zambrano



Figura 246

16) Instituto Ecuatoriano de Seguridad Social, Fecha: 1957, Autor: Gadumag Arquitectos e Ingenieros



Figura 247
Tomado de Guía Arquitectónica de Quito

17) Condominio Profesional, Fecha: 1977, Autor: Rafael Vélez Calisto, Renán Mora, Andrés Peñaherrera

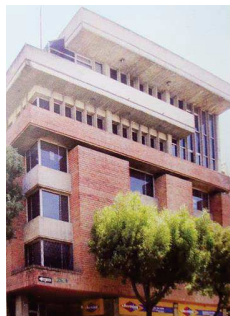


Figura 248
Tomado de Guía Arquitectónica de Quito

18) Hospital del IESS Carlos Andrade Marín, Fecha: 1963, Autor: Dr. Walter Distel

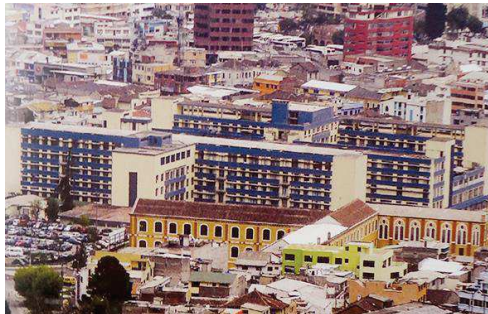


Figura 249
Tomado de Guía Arquitectónica de Quito

19) Universidad Central del Ecuador, Fecha: 1942, Autor: Guillermo Jones Odriozola, Gatto Sobral



Figura 250
Tomado de Guía Arquitectónica de Quito

20) Seminario Mayor San José, Fecha: 1870, Autor: Francisco Schmidt



Figura 251
Tomado de Guía Arquitectónica de Quito

21) Casabaca, Fecha: 1951, Autor: Oscar Etwanick



Figura 252
Tomado de Guía Arquitectónica de Quito

22) Mercado Santa Clara, Fecha: 1951



Figura 253

23) Casa Mena Caamaño, Fecha: 1940, Autor: Ing. E. Mena Caamaño



Figura 254
Recuperado el 15 de Dic 2013 de
http://images02.olx.com.ec/ui/20/69/91/1380931481_552696891_6-Hotel-la-Circasiana-Ecuador.jpg

24) Predio Inventariado, Plano general de casas inventariadas por el Municipio del Distrito Metropolitano de Quito, 1999. Plano 30 del Plan Integral de Rehabilitación de La Mariscal. MDMQ-Junta de Andalucía (2004).



Figura 255

25) Iglesia Santa Clara de San Millán, Fecha: 1904, Autor: Padre Pedro Bruning



Figura 256
Tomado de Guía Arquitectónica de Quito

26) Radio Católica Nacional, Fecha: 1946, Autor: Antonino Russo



Figura 257
Tomado de Guía Arquitectónica de Quito

27) La Circasiana, Fecha: 1893, Autor: Francisco Schmidt



Figura 258
Recuperado el 15 de Dic 2013 de <http://andes.info.ec/fotos/var/resizes/LA-CIRCASIANA/CUL%201708%20LA%20CIRCASIANA3-EDU.jpg?m=1361309936>

28) Predio Inventariado, Plano general de casas inventariadas por el Municipio del Distrito Metropolitano de Quito, 1999. Plano 30 del Plan Integral de Rehabilitación de La Mariscal. MDMQ-Junta de Andalucía (2004).



Figura 259

29) Predio Inventariado, Plano general de casas inventariadas por el Municipio del Distrito Metropolitano de Quito, 1999. Plano 30 del Plan Integral de Rehabilitación de La Mariscal. MDMQ-Junta de Andalucía (2004).



Figura 260

30) Clínica Santa Cecilia, Fecha: 1955, Autor: Hermanos Ledesma

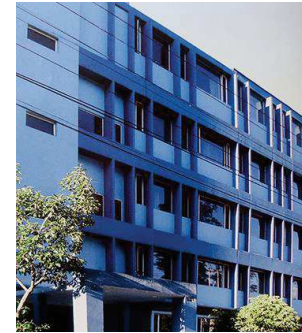


Figura 261
Tomado de Guía Arquitectónica de Quito

31) Ministerio de Relaciones Exteriores, Cancillería, Fecha: 1932-1957, Autor: Francisco Durini – Milton Barragán



Figura 262

32) Centro Cultural Benjamín Carrión, Fecha: 1940, Autor: Alfonso Calderón Moreno



Figura 263
Tomado de Guía Arquitectónica de Quito.

33) Casa Dr. Alfredo Albornoz, Fecha: 1933



Figura 264

34) Predio Inventariado, Plano general de casas inventariadas por el Municipio del Distrito Metropolitano de Quito, 1999. Plano 30 del Plan Integral de Rehabilitación de La Mariscal. MDMQ-Junta de Andalucía (2004).



Figura 265

35) Banco de Préstamos, Fecha: 1978, Autor: Fabián Zabala



Figura 266
Tomada de Guía Arquitectónica de Quito.

36) Predio Inventariado, Plano general de casas inventariadas por el Municipio del Distrito Metropolitano de Quito, 1999. Plano 30 del Plan Integral de Rehabilitación de La Mariscal. MDMQ-Junta de Andalucía (2004).



Figura 267

37) Edificio Arteta, Fecha: 1955, Autor: Lionel Ledesma



Figura 268

38) Banco Internacional, Fecha: 1975, Autor: Mario Zambrano Iturralde



Figura 269

39) Edificio Corporación Ecuatoriana de Desarrollo COFIEC, Fecha: 1974, Autor: Ovidio Wappenstein



Figura 270
Tomado de Guía Arquitectónica de Quito

40) Hotel Hilton Colón Quito, Fecha: 1965, Autor: Ovidio Wappenstein, Alfredo León



Figura 271
Tomado de Guía Arquitectónica de Quito.

41) Corporación Financiera Nacional, Fecha: 1974, Autor: Ovidio Wappenstein



Figura 272
Tomado de www.wikipedia.org

42) Edificio 6 de Diciembre, Fecha: 1970, Autor: Manuel Polanco



Figura 273

43) Orquesta Sinfónica Nacional, Fecha: 1909



Figura 274
Tomado de Guía Arquitectónica de Quito.

44) Casa de la Cultura Benjamín Carrión, Fecha: 1944, Autor: Alfonso Calderón Moreno



Figura 275
Recuperado el 15 de Dic 2013 de
http://www.elcomercio.com/entretenimiento/Patria-Diciembre-Espejos-Pallero-COMERCIO_ECMIMA20110617_0099_4.jpg

45) Contraloría General del Estado, Fecha: 1965, Autor: Andrés Chiriboga



Figura 276
Tomado de Guía Arquitectónica de Quito.

46) Palacio Legislativo, Fecha: 1956, Autor: Alfredo León



Figura 277
Tomado de Guía Arquitectónica de Quito.

47) Palacio de Justicia, Fecha: 1956, Autor: Alfredo León



Figura 278

48) Banco Caja de Crédito Agrícola, Fecha: 1934, Autor: Leonardo Arcos Córdova



Figura 279
Tomado de Guía Arquitectónica de Quito.

49) Iglesia y Casa Parroquial El Belén, Fecha: 1612



Figura 280
Tomado de Guía Arquitectónica de Quito

50) Colegio Femenino Eugenio Espejo, Fecha: 1922, Autor: Pedro Aulestia Saa



Figura 281

51) Observatorio Astronómico, Fecha: 1872, Autor: Thomas Reed



Figura 282
Tomada de Guía Arquitectónica de Quito

52) Casa Arteta, Fecha: 1929, Autor: Gualberto Pérez

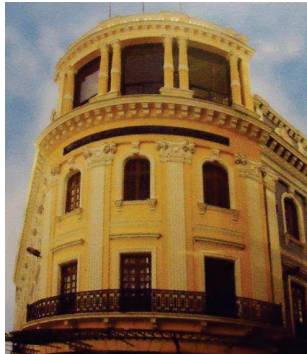


Figura 283
Tomado de Guía Arquitectónica de Quito.

53) Edificio de la Cruz Roja, Fecha: 1956, Autor: Hermanos Ledesma



Figura 284

54) Teatro Capitol Palacio Samaniego, Fecha: 1910, Autor: Giacomo Radiconcini



Figura 285

55) Palacio Villagómez, Fecha: 1930, Autor: Francisco Durini



Figura 286
Tomado de Guía Arquitectónica de Quito

56) Maternidad Isidro Ayora, Fecha: 1951, Autor: Servicio Interamericano de Salud Pública.



Figura 287
Tomado de Guía Arquitectónica de Quito

57) Hospital Eugenio Espejo, Fecha: 1902, Autor: Francisco Schmidt



Figura 288
Tomado de Guía Arquitectónica de Quito

Estas edificaciones han aportado al desarrollo histórico del sector, ya que presentan propuestas innovadoras para la época en que se construyeron convirtiéndose en base para el crecimiento de sus alrededores. Ya sea por su importancia o características estéticas, cada una de estas edificaciones son percibidas como un elemento simbólico que aporta a la imagen urbana de la ciudad y merecen pertenecer a este listado fotográfico. En su mayoría, sus usos actuales difieren de los originales, pero así mismo los que ya no cumplen sus funciones pasan a ser elementos emblemáticos y de uso patrimonial e histórico convirtiéndose en museos y edificaciones inventariadas para recuperar sus características originales.

SUSCEPTIBILIDAD AL CAMBIO

El estudio de susceptibilidad al cambio consta de una serie de datos que dan como resultado aquellas zonas, dentro del área de estudio, que están aptas para formar parte del trabajo de diseño urbano y arquitectónico.

12. Susceptibilidad al Cambio

Este análisis corresponde a definir los lotes que pueden ser utilizados para un proyecto de desarrollo urbano, los cuales tendrán cambios de uso de suelo, alturas y estructura edificada de existir alguna. El objetivo de este trabajo forma parte de la justificación para el desarrollo de nuevos proyectos urbanos y arquitectónicos que apoyen a la propuesta de tesis. Para definir los lotes susceptibles al cambio dentro del área de estudio inmediata, o sea de las manzanas que están directamente relacionadas con la Av. 10 de Agosto, se procede a dar parámetros de análisis según la morfología urbana de la zona, ya que son datos actuales y definidos por el trabajo realizado en el Taller de Noveno 2013. Todos estos parámetros están descritos e incluidos en el documento MET realizado por el Taller de Noveno 2013 e igualmente utilizados en este análisis. Debido a que una de estas categorías puede contradecir a otra, es indispensable que un lote escogido cumpla con más de la mitad de la lista y de esta manera dar fuerza al por qué de escoger ese lote en particular como susceptible al cambio. Equipamientos importantes y edificaciones con valor patrimonial o arquitectónico forman parte de este estudio pero como edificaciones no susceptibles al cambio.

Ocupación de Suelo: donde se elegirán los lotes vacantes. Se define como vacante a aquella que ocupe menos del 30% del área total del lote.



Figura 289. Ocupación de Suelo

Ocupación de Edificación: donde se elegirán las edificaciones vacantes.



Figura 290. Ocupación de Edificación

Altura: donde se elegirán edificaciones con una altura menor de 4 pisos.

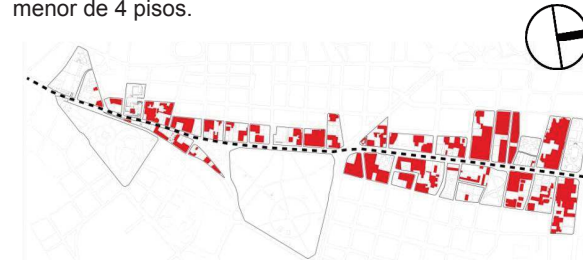


Figura 291. Alturas

Tamaño de Lote: donde se elegirán lotes menores a 500 m² y con una geometría irregular.

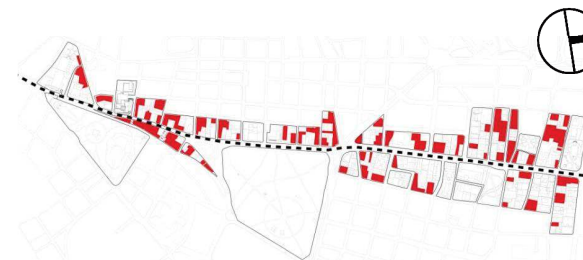


Figura 292. Tamaño de Lote

Estado de Edificación: donde se elegirán edificaciones con un mal estado.

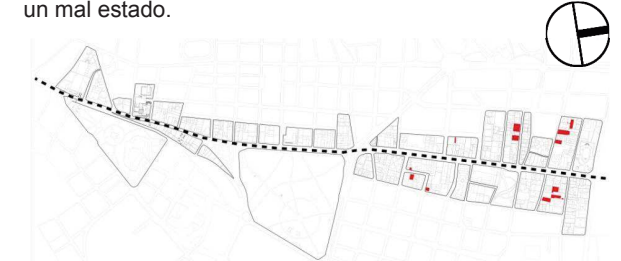


Figura 293. Estado de Edificación

Densidad: donde se elegirán regiones de baja densidad poblacional.

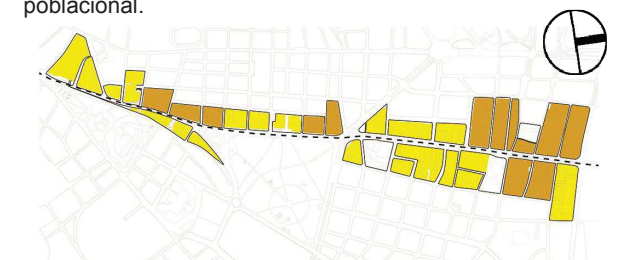


Figura 294. Densidad

Uso de Suelo: donde se elegirán lotes y edificaciones de uso comercial y de oficinas, para fomentar un uso de suelo residencial y para potencializar el suelo comercial, esto dependerá del diseño urbano.



Figura 295. Uso de Suelo

Al combinar los mapas y descartar las edificaciones con valor patrimonial y arquitectónico, podemos observar que las edificaciones con el tono de color más alto (4) son aquellas que son más susceptibles al cambio, y viceversa, y pueden formar parte de proyectos estructurantes a favor del sector de estudio.

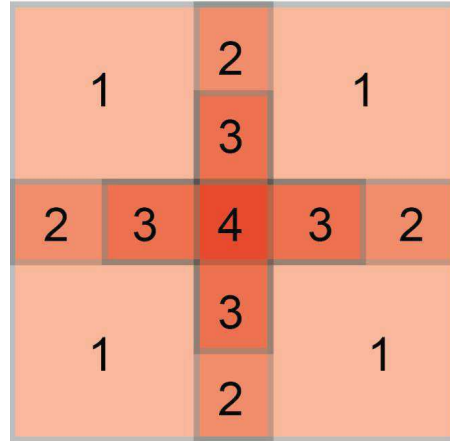


Figura 296. Gama de colores

Debido a que se considera importante que la intervención urbana cause el menor impacto posible pero con el mayor beneficio, dependerá del diseño urbano los cambios en las edificaciones susceptibles al cambio para beneficio de la ciudad, ya que no es cuestión reducir el área edificada lo más que se pueda para crear espacio público, sino que la consideración primordial es generar solo los cambios necesarios para impulsar el desarrollo del sector.

De este modo ciertas edificaciones formarán parte de otro tipo de intervención que no sea el derrocamiento sino más bien de cambios en su uso y fachadas para que formen parte integral del proyecto.

De este modo el estudio de susceptibilidad al cambio es tan solo una base para los cambios dentro de la zona de estudio.

La definición del área utilizable esta basado en las premisas anteriores y los datos suministrados por los mapas y la orto fotografía. Proseguimos a depurar el mapa de susceptibilidad al cambio con la finalidad de usar solo aquellos lugares que pueden beneficiar al proyecto urbano. Estos espacios serán definidos por los siguientes puntos:

- Cercanía a un área verde.
- Potencial conector con vías paralelas a la Av. 10 de Agosto.
- Estructurar elementos arquitectónicos.
- Articulador de sistemas de transporte.
- Utilización de vacíos urbanos.
- Promover las conexiones transversales y longitudinales.

12.1 Áreas

- Área Edificada Actual: 190147,11 m2 (100%)
- Área Edificada que se Elimina: 61606,85 m2 (32,40%)
- Área Edificada que se Mantiene: 128549,25 m2 (67,60%)

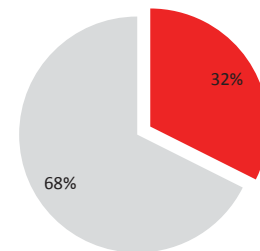


Figura 298. Áreas

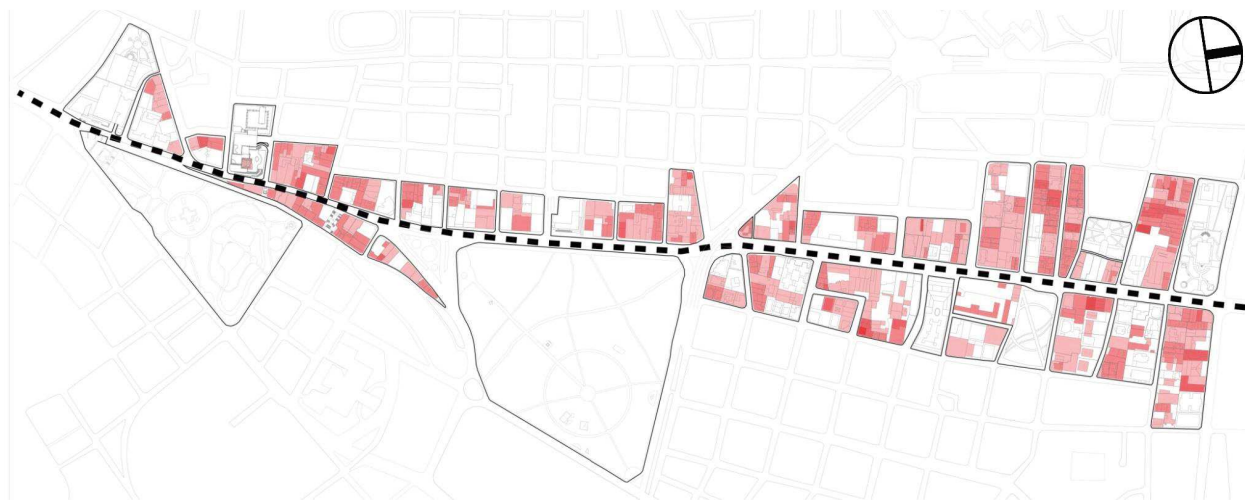


Figura 297. Susceptibilidad al Cambio Junto



Figura 299. Susceptibilidad al Cambio Terrenos Escogidos



Figura 300. Susceptibilidad al Cambio en el Área de Estudio
Tomado de Ing. Ramiro del Pozo, Cartotecnia S.A.

1. Favorece la continuidad de la Plaza de la República.
2. Dar un respiro al lugar, abrir manzanas.
3. Conexión transversales.
4. Conexiones transversales, abrir el espacio.
5. Remate de vías transversales importantes.
6. Generación de plaza en relación al parque.
7. Edificaciones en apoyo al IESS.
8. Proyectos de vivienda.
9. Generación de plaza, conexión vial.
10. Regeneración del sector, aplicar sistema de viviendas.
11. Utilización de vacíos urbanos, vivienda.
12. Proporcionar conexión entre manzanas.
13. Utilización de lotes vacantes
14. Zona de apoyo al Mercado Santa Clara.
15. Abrir la manzana hacia las áreas verdes cercanas.
16. Entrada al proyecto.
17. Conexión entre manzanas
18. Cercanía con el Parque Julio Andrade.
19. Aprovechar espacio, potencial generador urbano.
20. Regeneración urbana.
21. Conectividad entre manzanas.
22. Aprovechamiento de espacios sin utilizar.

PROPUESTA GENERAL

Resalta los objetivos de diseño urbano definidos dentro del Taller de Noveno 2012 por parte de los 4 estudiantes que realizaron tesis urbanas, de esta manera generar un proyecto integral para todo el sector.

De estos objetivos se resaltan 5 componentes urbanos fundamentales, los cuales van a ser base para la estructuración de los elementos que van a componer el área de estudio comprendida entre la Calle Briseño y Av. Cristóbal Colón.

13. Propuesta General

En el documento MET desarrollado por el Taller de Noveno 2012, se desarrollaron tres alternativas de trabajo sobre el área de estudio, de la cual, por un proceso de eliminación se escogió aquella que presenta el concepto de una Red de Microcentralidades, la cual busca generar una ciudad compacta y sostenible mediante la creación de una red, en la que los equipamientos planteados serán complementarios a diversos elementos como las paradas del Metro Q, los equipamientos existentes y al espacio público existente, relacionando el territorio occidental de la ciudad con el hipercentro del DMQ, además del mejoramiento social económico, cultural y ambiental de la Av. 10 de Agosto. La red de microcentralidades propuesta pretende reforzar las vocaciones reconocidas en el entorno inmediato, por medio de la intervención urbana en puntos estratégicos del área de estudio. Además aumentar y mejorar el espacio público y la red verde, complementando con equipamientos, servicios y un transporte amigable con el entorno con bici paradas y el replanteo del funcionamiento del Trolebús.

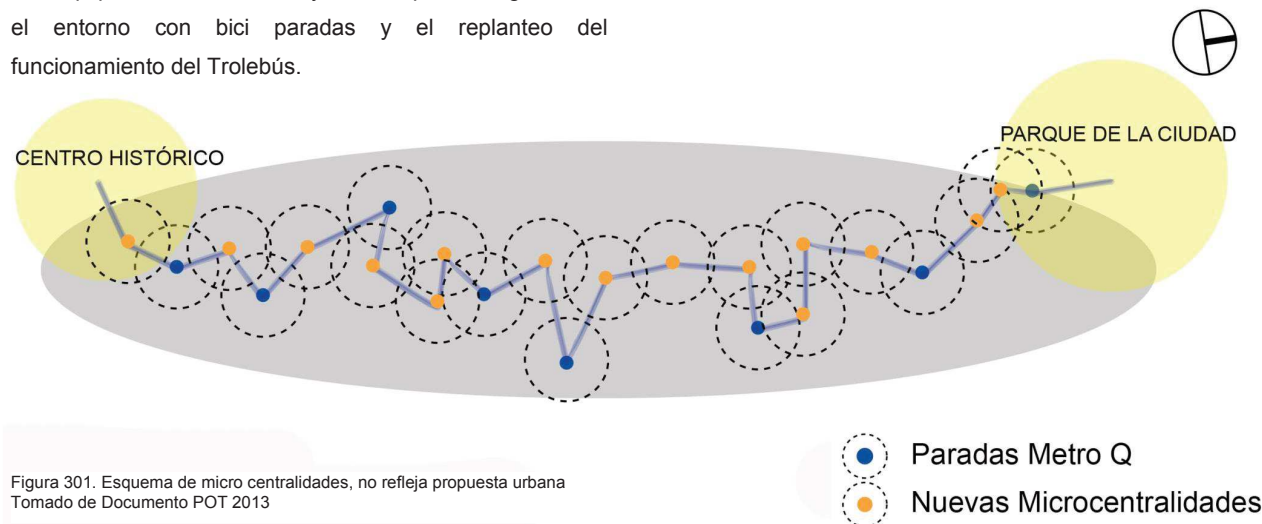


Figura 301. Esquema de micro centralidades, no refleja propuesta urbana
Tomado de Documento POT 2013

A continuación se presentan la conjunción de los elementos que forman parte de las estrategias urbanas con el objetivo de definir los puntos más importantes para definir la localización y desarrollar las microcentralidades dentro del área de estudio.

13.1 Modelo Conceptual

Quito se ha vuelto una ciudad dispersa a lo largo de los años, es por eso que cada vez vemos que activistas políticos y ciertas organizaciones no gubernamentales realizan actividades dentro de la ciudad con el afán de promocionar ciertos espacios que de otra manera serían poco utilizados por los capitalinos. Esto se debe a que la creación de los espacios públicos va de la mano con el surgimiento de equipamientos que permitan el sustento adecuado del lugar y viceversa, lo cual no sucede o se da por hecho que los equipamientos existentes puedan formar parte de este concepto.

Otra idea generalmente errónea dentro de la capital, es la regeneración de sectores que no necesariamente deben ser objetivo de intervenciones inmediatas, pero lo son, debido a que son lugares donde el plazo para desarrollar estos trabajos es relativamente corto y de bajo costo, además de la notoriedad que pueden producir al ser intervenidos lo que favorece a actores políticos.

Es como por ejemplo el caso del concurso del Palacio Legislativo, donde el desarrollo del “corredor de fuego”, que podemos ver en los referentes de la página 83, atraviesa el Parque El Ejido y se dirige a través de toda la Av. Amazonas hasta llegar al Parque La Carolina y terminar en el Parque Bicentenario. Ahora la Av. Amazonas ha sido objetivo de innumerables tratamientos urbanos para potenciar su desarrollo por estar directamente relacionada con sectores como La Mariscal y siguiendo más al norte se encuentra el centro económico y financiero de Quito, lo que ha generado una barrera hacia el oeste de la capital donde se encuentra la Av. 10 de Agosto y causando todos los problemas que ahora podemos observar dentro de la vía y por lo cual se propuso este trabajo de análisis, ya que esta idea se puede apreciar en los mapas de concentración de equipamientos en los cuales se ve como la mancha urbana favorece a la Av. Amazonas. Este proyecto busca cambiar este problema mediante el desarrollo de objetivos puntuales sobre la Av. 10 de Agosto lo cual permitirá que la mancha urbana del hipercentro de desarrollo de la ciudad, se desplace hacia el oeste y de esta manera involucrar a la vía más importante de la ciudad dentro de futuros proyectos de crecimiento social, económico, cultural y ambiental.



Figura 302. Área de estudio donde se aplican los objetivos
Tomado de Ing. Ramiro del Pozo, Cartotecnia S.A.

13.2 Objetivos Generales

13.2.1 Sociales

- Generar un espacio urbano auto sustentable que ayude al desarrollo del sector.
- Plantear un entorno adecuado para el ciudadano donde se sienta en contacto con el entorno y consigo mismo.
- Incentivar al uso del espacio público como lugar de expresión democrática en la ciudad caracterizándolo como un lugar de interés común.
- Dar modelos de intervención que puedan dar al sector un carácter mediante el análisis de los componentes urbanos.



Figura 303
Recuperado el 15 Dic 2013 de <http://www.leiderjimenez.com/wp-content/uploads/2013/05/empresarios.jpg>

13.2.2 Económicos

- Generar espacios donde la actividad comercial se vea favorecida generando empleos y mayor productividad.
- Impulsar la creación de negocios mediante el uso múltiple.
- Implementar el fácil acceso y entendimiento a todo el sector. Lo que permite un ahorro de tiempo y recursos.



Figura 304
Recuperado el 15 Dic 2013 de http://4.bp.blogspot.com/-QXCVRJQ4o8/UK1_frTQrNI/AAAAAAAAAb04/evI5c0Ut9Hs/s1600/LA+ACTIVIDAD+ECON%C3%93MICA+DE+LA+EMPRESA.jpg

13.2.3 Cultural

- Plantear la adecuada revalorización de edificios con importancia arquitectónica y patrimonial.
- Crear espacios aptos para la expresión cultural sin distinción.
- Dotar al sector de elementos que lo identifiquen como propios de la ciudad de Quito.
- Investigar e implementar los factores que identifican a la ciudad de Quito como la Capital Latinoamericana de la Cultura.



Figura 305
Recuperado el 15 Dic 2013 de <http://fotos.lahora.com.ec/cache/4/4e/4e6/4e6b/quito--ciudad-de-los-geranios-20130310075129->

13.2.4 Ambientales

- Crear un nuevo tipo de espacio público dentro de la ciudad y en un lugar que necesita de un soporte ecológico importante para su adecuado desarrollo a futuro.
- Crear la trama verde como punto focal de desarrollo de actividades y disminuir los factores de contaminación ambiental.
- Potencializar el carácter de las zonas destinadas a los proyectos arquitectónicos para su adecuado desarrollo.
- Investigar qué tipo de vegetación es la adecuada para que su desarrollo no requiera formas de generación de energías a gran escala y que aporten al diseño urbano del sector.



Figura 306
Recuperado el 15 Dic 2013 de
<http://www.eoi.es/blogs/lauraambros/files/2012/05/Ddelatierra.jpg>

13.3 Objetivos Específicos

13.3.1 Urbanos

- Resolver las conexiones transversales en cuestión de movilidad en del área de estudio.
- Coordinar el espacio público para apoyar al nuevo sistema de transporte y al sistema "Metro Q".
- Plantear nuevos sistemas de movilidad a lo largo del eje vial.
- Estudiar al Tramo 1 como una sola unida integral en relación con la ciudad y entorno.
- Con el replanteo del trolebús, impulsar un adecuado ensanchamiento de veredas en todo el sector y generar una nueva forma de transporte y vialidad a lo largo del tramo de estudio.



Figura 307
Recuperado el 15 Dic 2013 de
<http://blog.ebooking.com/tag/transporte/page/6/>

13.3.2 Académicos

- Entender y desarrollar críticamente un proyecto que integre conceptos nuevos que aporten a la calidad de investigación que necesita la universidad.
- Plantear un tema de tesis de manera responsable con la sociedad tomando en cuenta la identidad de la ciudad y del Ecuador.
- Visualizar el proyecto de forma global para que trascienda fronteras y sea un modelo para otras ciudades en el mundo.



Figura 308
Recuperado el 15 Dic 2013 de <http://laorquesta.mx/seleccionan-a-guadalajara-como-modelo-de-ciudad-inteligente/>

13.3.3 Creación de Procesos Metodológicos

- Generar un sistema de investigación ordenado que ayude al fácil entendimiento de un tema urbano y así poder desarrollarlo adecuadamente.
- Facilitar el entendimiento de la ciudad como una unidad integral y no por partes.

-Crear métodos de intervención urbana que faciliten la conclusión de un proyecto urbano.



Figura 309
Recuperado el 15 Dic 2013 de <http://oestearquitectos.blogspot.com/2012/03/modelo-de-ciudad-sostenible-ciudad.html>



Figura 310
Recuperado el 15 Dic 2013 de <http://bcnecologia.net/es/modelo-conceptual/modelo-de-ciudad-sostenible>

13.4 Propuesta

Para poder resolver estos problemas y cumplir con los objetivos, generamos estrategias urbanas necesarias para el adecuado desarrollo del proyecto y como estas funcionan sobre el territorio de la siguiente manera.

Nos enfocamos de igual manera al espacio urbano según sus componentes y como estos interactúa con el espacio propuesto dentro del diseño urbano y son:

- Espacio Público
- Movilidad
- Trazado y Edificación
- Población
- Equipamientos

De los cuales se derivan otros componentes propios del entorno para su adecuado desarrollo y de los cuales podemos sintetizar el tipo de contribuciones que se generan sobre el espacio urbano, así como los objetivos de cada contribución y finalmente su alcance.

A continuación se especifica el proceso de desarrollo conceptual sobre el sector de estudio, donde se detalla la estructura del proceso conceptual dentro del área de estudio de forma gráfica con el objetivo de sintetizar todas las ideas planteadas a lo largo del estudio.

13.5 Guía de Uso

Las estrategias urbanas se componen de láminas dirigidas a sintetizar la intervención en forma esquemática para la fácil comprensión de cualquier persona.

Es por esto que el trabajo se divide en una parte introductoria donde se explica cómo se dividen los componentes estratégicos, sus objetivos y alcances, y posteriormente se pasa al desarrollo de cada uno de estos puntos en cada hoja, las cuales cuentan con esquemas de funcionamiento de cada idea así como la localización de cada concepto dentro del área de estudio identificando claramente donde se encuentra en relación a la Av. 10 de Agosto durante todo el desarrollo.

La siguiente es una lámina de ejemplo donde se muestra la forma de lectura de sus componentes los cuales serán idénticos para cada procedimiento y donde lo que varía son los esquemas interpretativos de cada ítem por lo que cada lámina se distingue de la anterior.

Desde este punto se procede a la introducción del tema de tesis "Diseño Urbano de la Av. 10 de Agosto Tramo 1", donde se desarrollarán las ideas generales para pasar a la estructuración del área de estudio en cuanto a la morfología urbana y todos sus componentes así mismo con aquellos proyectos estructurantes que forman parte del diseño urbano dentro del área de estudio como por ejemplo bulevares, parques, plazas y equipamientos.

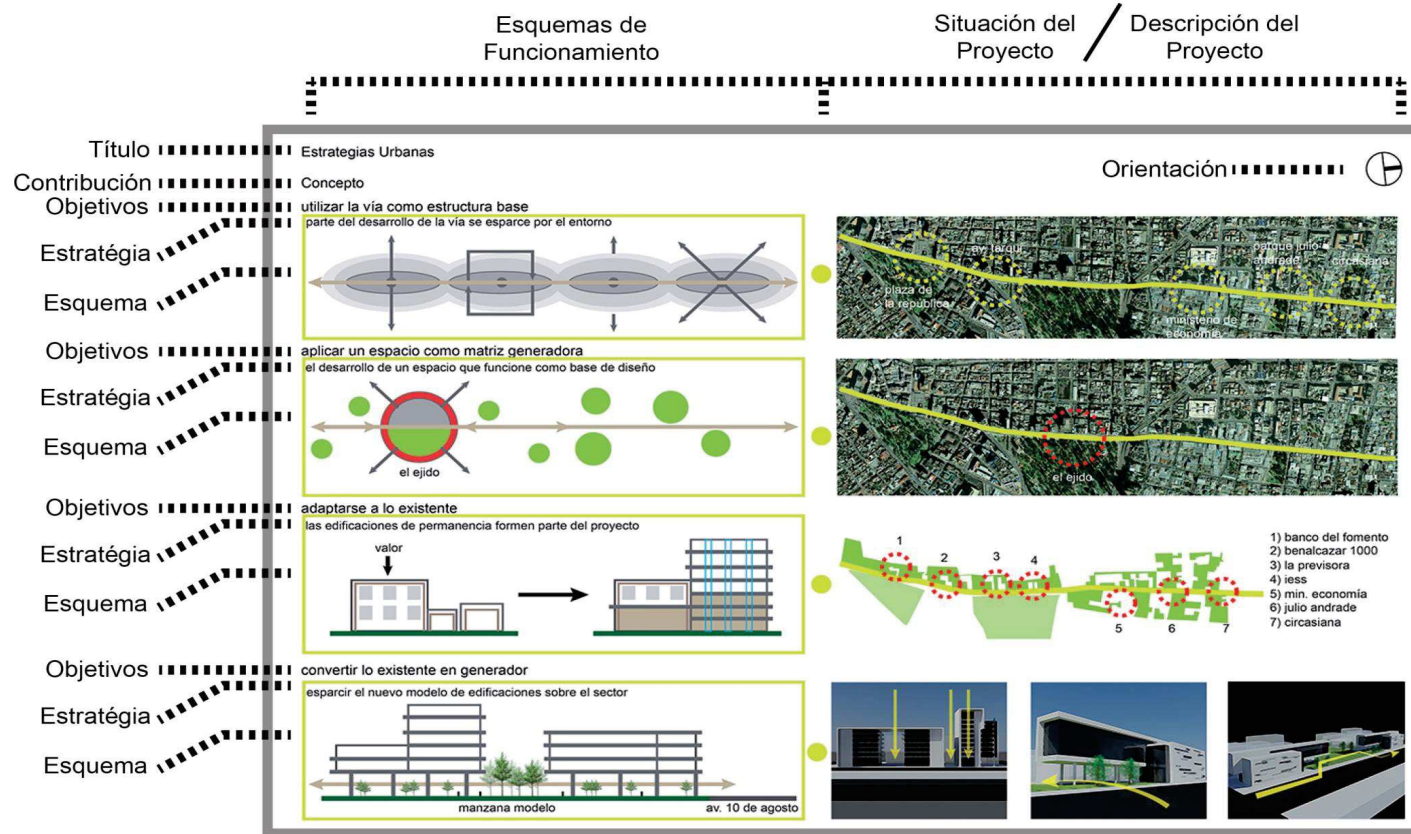


Figura 311. Esquemas explicativos

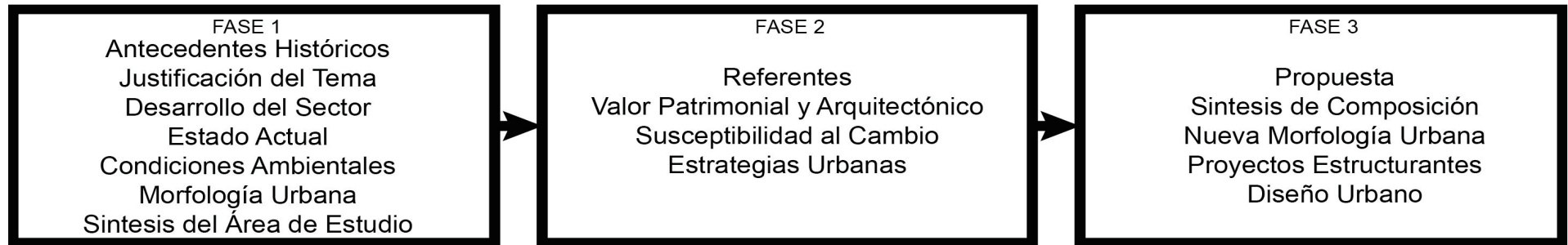


Figura 312. Esquema de Composición

ESTRATEGIAS URBANAS

El siguiente es un trabajo gráfico/esquemático con el objetivo de entender mejor cómo el proyecto va a enfrentar los problemas sobre el área de estudio, definiendo primero 5 parámetros de acción establecidos dentro de la propuesta general, los cuales a su vez nos proporcionarán las ideas que contribuirán al área de estudio y cómo estas se desarrollan dentro del sector.

Estrategias Urbanas
Espacio Urbano

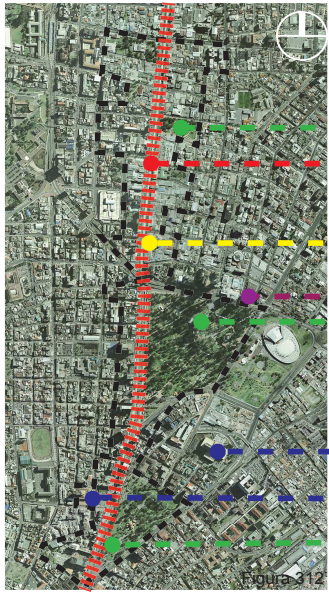


Figura 3.12



Contribución	Objetivos	Alcances
Programa	dinamizar y activar vacíos	<input type="checkbox"/>
	estimular uso de la Av. 10 de Agosto	<input type="checkbox"/>
	valor del conjunto que se preserva	<input type="checkbox"/>
Concepto	crear uso mixto contemporáneo en el Tramo 1	<input type="checkbox"/>
	utilizar la vía como estructura base	<input type="checkbox"/>
	aplicar un espacio como matriz generadora	<input type="checkbox"/>
Entorno	adaptarse a lo existente	<input type="checkbox"/>
	convertir lo existente en generador	<input type="checkbox"/>
	integrar lo existente	<input type="checkbox"/>
Habitat	reinterpretar lo existente	<input type="checkbox"/>
	recrear una idea	<input type="checkbox"/>
	conectar áreas verdes	<input type="checkbox"/>
Flujos	regenerar espacio público	<input type="checkbox"/>
	gestionar estacionamientos	<input type="checkbox"/>
	conectar	<input type="checkbox"/>
Usuarios	integrar	<input type="checkbox"/>
	participación	<input type="checkbox"/>
	educación	<input type="checkbox"/>
Superficies	valorizar	<input type="checkbox"/>
	reutilizar	<input type="checkbox"/>
	reciclar	<input type="checkbox"/>
Estructuras y Mobiliario	accesibilidad universal	<input type="checkbox"/>
	composición del espacio	<input type="checkbox"/>
	caracterizar	<input type="checkbox"/>
Iluminación	relajar	<input type="checkbox"/>
	provocar experiencias	<input type="checkbox"/>
	realzar estructuras	<input type="checkbox"/>
	generar recorridos	<input type="checkbox"/>
	evitar inseguridad	<input type="checkbox"/>

Estrategias Urbanas

Programa

dinamizar y activar vacíos

dar usos a las plantas bajas y a dos niveles superiores y crear espacios dinámicos

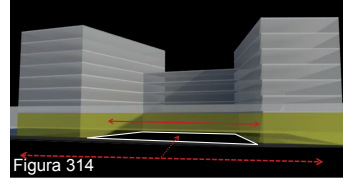
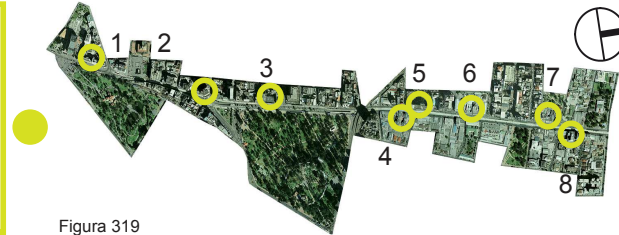


Figura 314



- 1) Manzana INEC y Archivo Nacional
- 2) Edificio Benalcazar 1000
- 3) Edificio Previsor y Banco Pichincha
- 4) Edificio Uribe Schwarzkopf
- 5) Edificio Ministerio de Economía
- 6) Manzana edificio Casabaca
- 7) Manzana Iglesia de Santa Clara
- 8) Manzana MIDUVI

Figura 319

estimular el uso de la Av. 10 de Agosto

generar lugares de esparcimiento en la vía para distintos usuarios



Figura 315

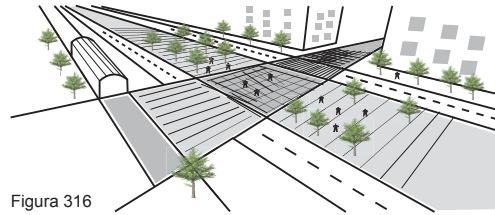


Figura 316



- 1) Monumento Simón Bolívar
- 2) Plaza Consejo Provincial
- 3) Calle Sodiro
- 4) Tarqui y Av. Gran Colombia
- 5) Tarqui y Av. 6 de Diciembre
- 6) IESS
- 7) Av. Patria y Av. 6 de Diciembre
- 8) Puente del Guambra
- 9) Av. Patria y Av. América
- 10) Av. 10 de Agosto y Carrión
- 11) Parque Julio Andrade
- 12) La Circasiana

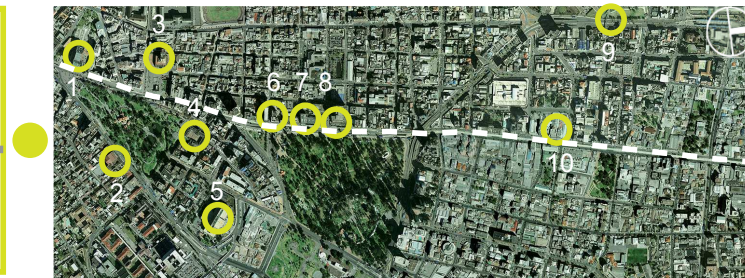
Figura 320

valor del conjunto que se preserva

conectando sitios de valor arquitectónico



Figura 317



- 1) Banco Central
- 2) Teatro Capitol
- 3) Consejo Provincial
- 4) Colegio Espejo de Mujeres
- 5) Palacio Legislativo
- 6) Banco Holandés
- 7) Edificio Previsora
- 8) IESS
- 9) Universidad Central
- 10) Edificio Casabaca

Figura 321

crear uso mixto contemporáneo en el Tramo 1

utilizando edificaciones existentes y creando nuevas

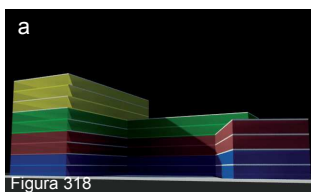


Figura 318

	b	c	d	e
a	r	o	r	c
	o	c	c	e
	c	ep	e	ep

- residencia (r)
- oficinas (o)
- comercio (c)
- equipamiento (e)
- esp. público (ep)

se definen distintas proporciones dependiendo de su ubicación



- Edificaciones Nuevas
- 1) Manzana Previsora
- 2) Manzana del Guambra
- 3) Manzana Ministerio
- 4) Manzana Benjamín Carrión
- 5) Manzana Toyota
- 6) Manzana Santa Clara
- 7) Manzana Clínica Pichincha
- 8) Manzana Circasiana
- 9) Manzana Colón

Figura 322

Estrategias Urbanas
Concepto



utilizar la vía como estructura base de expansión y desarrollo urbano
parte del desarrollo de la vía se esparce por el entorno

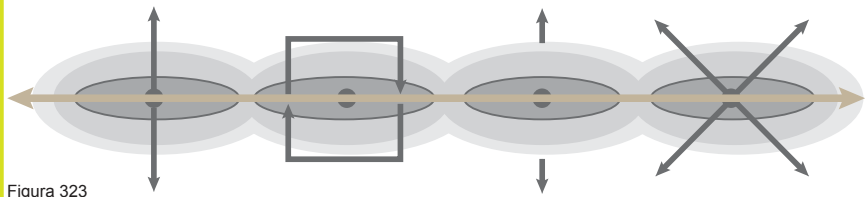


Figura 323



Figura 327

aplicar un espacio como matriz generadora

el desarrollo de un espacio que funcione como base de diseño

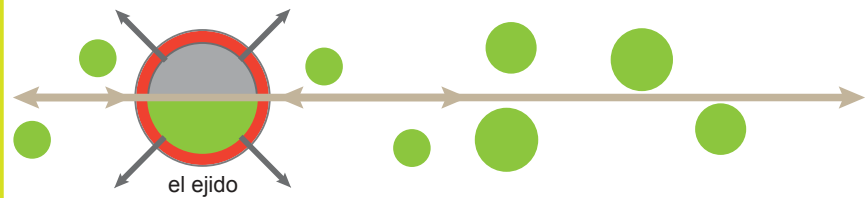


Figura 324

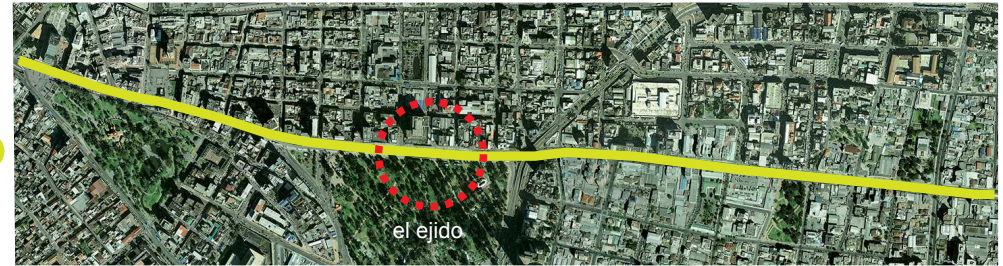


Figura 328

adaptarse a lo existente

las edificaciones de permanencia formen parte del proyecto

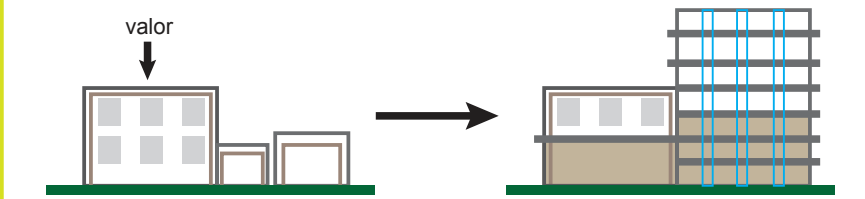


Figura 325

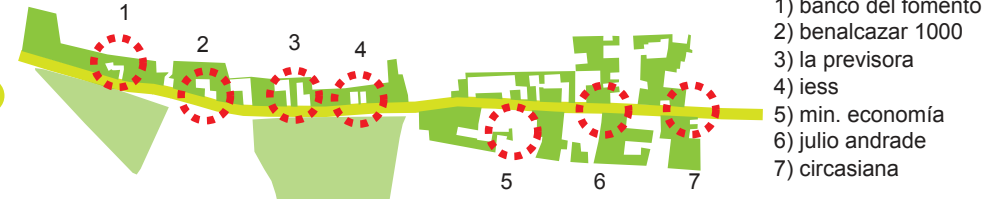


Figura 329

- 1) banco del fomento
- 2) benalcazar 1000
- 3) la previsora
- 4) iess
- 5) min. economía
- 6) julio andrade
- 7) circasiana

convertir lo existente en generador

esparcir el nuevo modelo de edificaciones sobre el sector

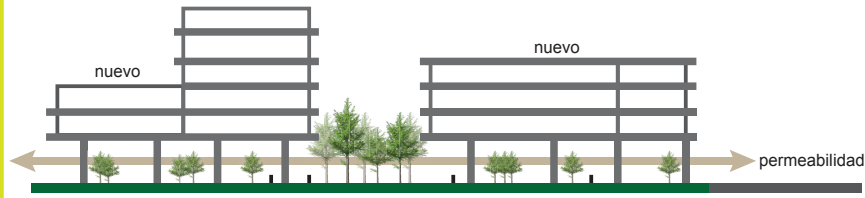


Figura 326

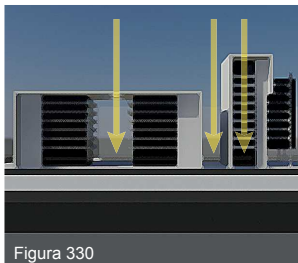


Figura 330



Figura 331

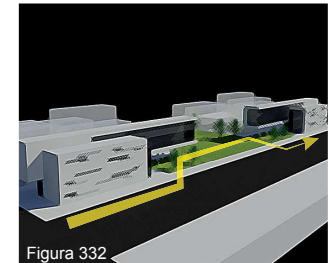


Figura 332

Estrategias Urbanas
Entorno
integrar lo existente

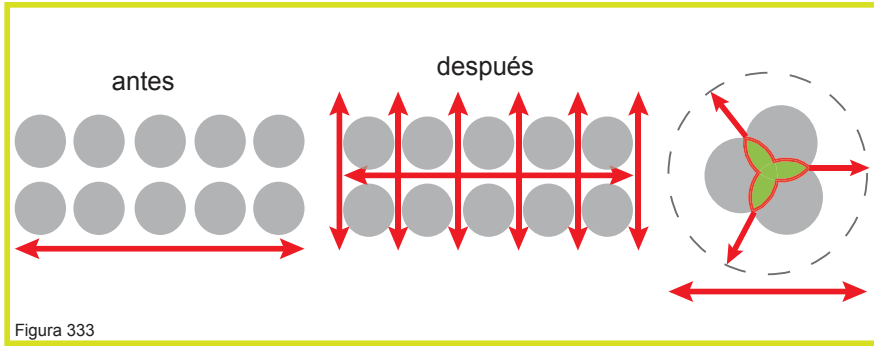


Figura 333



Figura 336

reinterpretar lo existente

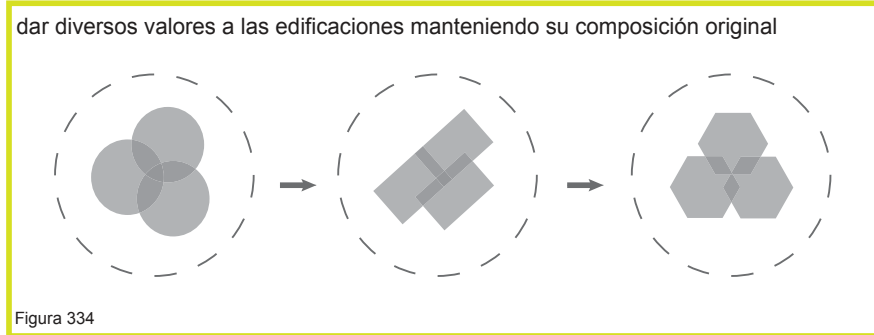


Figura 334

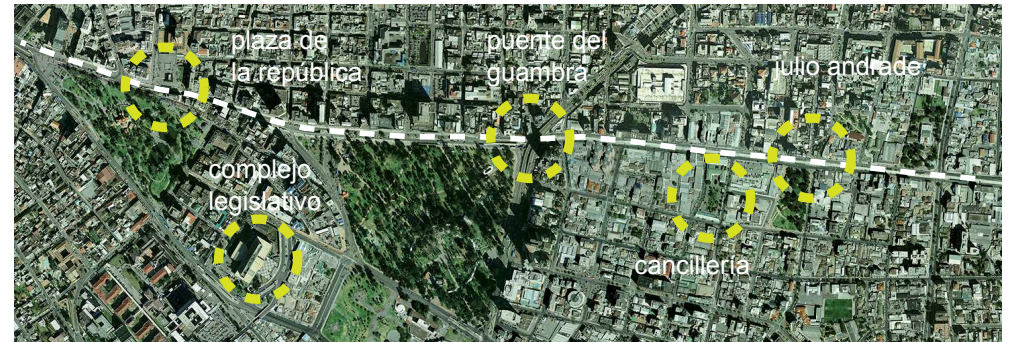


Figura 337

recrear un idea

proceso de recreación de una idea, base de las estrategias urbanas

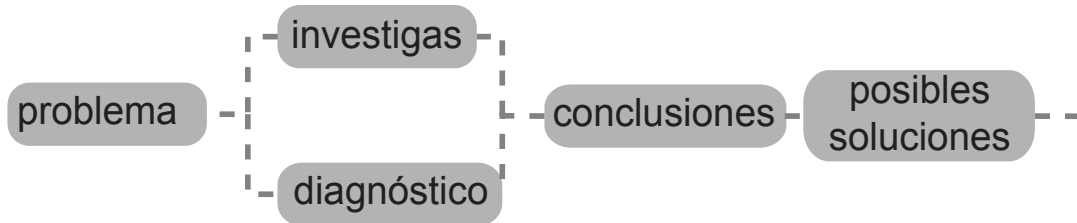
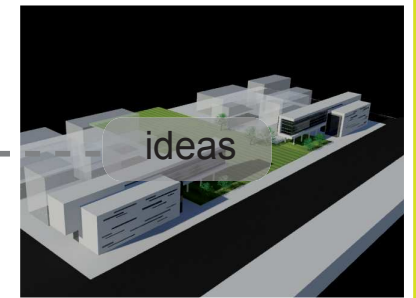


Figura 335



Estrategias Urbanas
Habitat

conectar áreas verdes

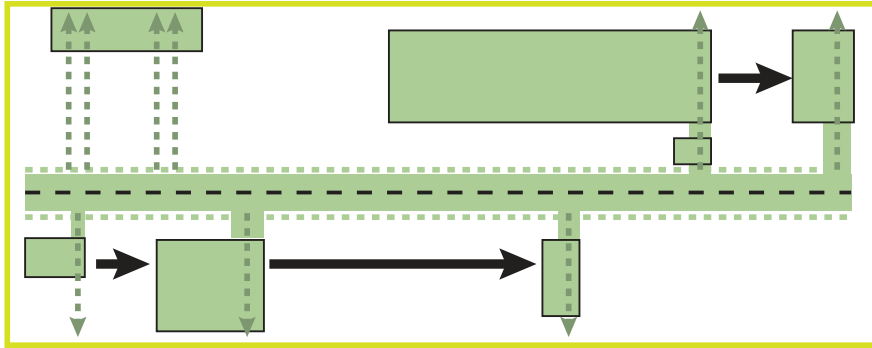


Figura 338

regenerar espacio público

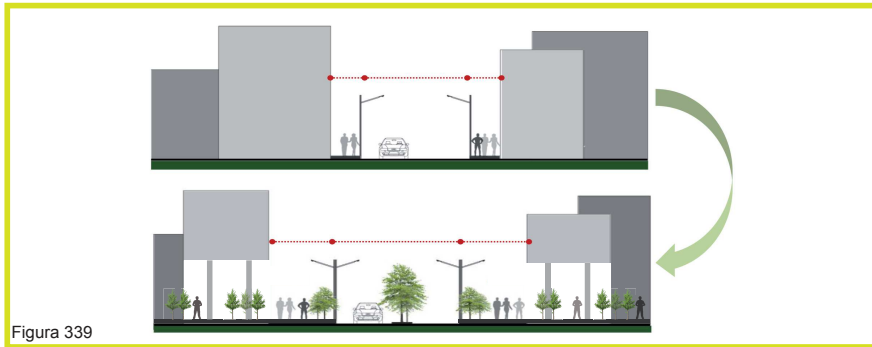


Figura 339

gestionar estacionamientos

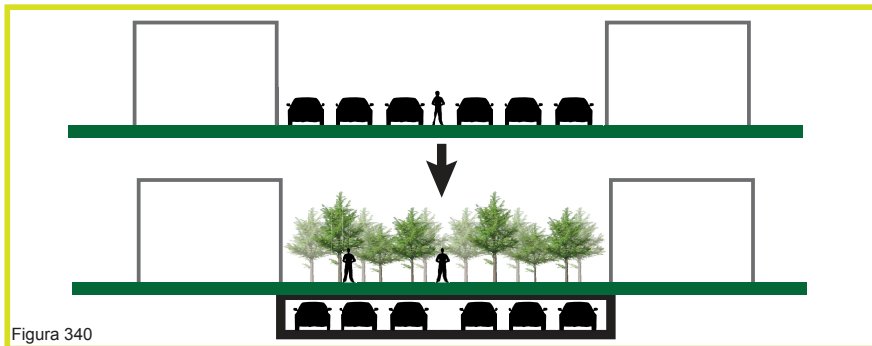


Figura 340

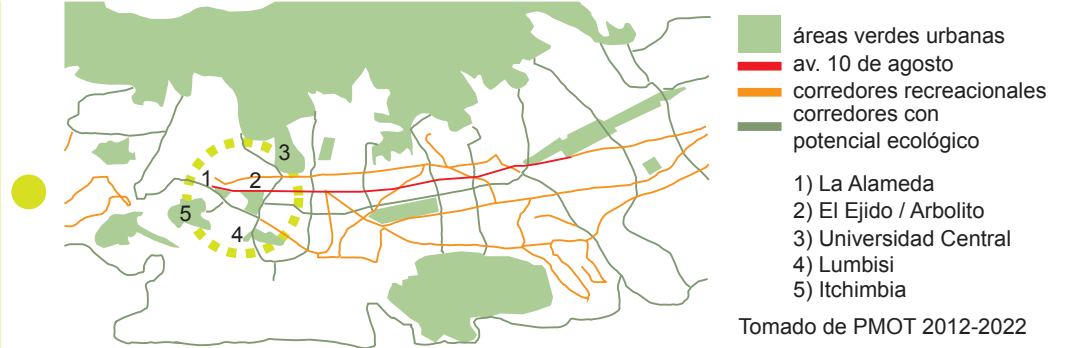


Figura 341

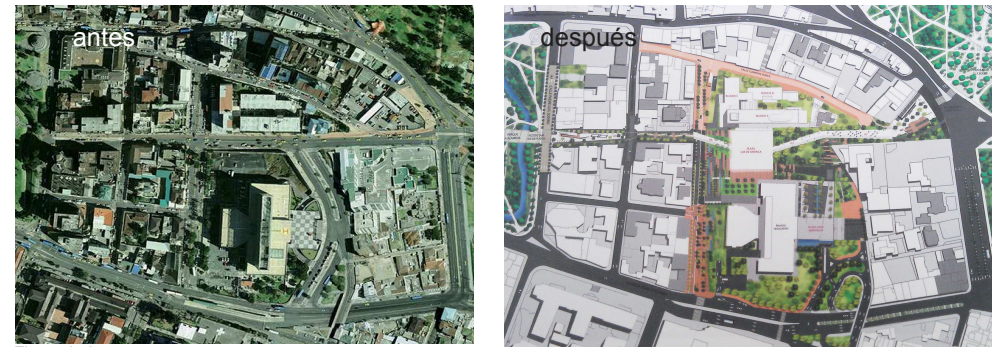


Figura 342

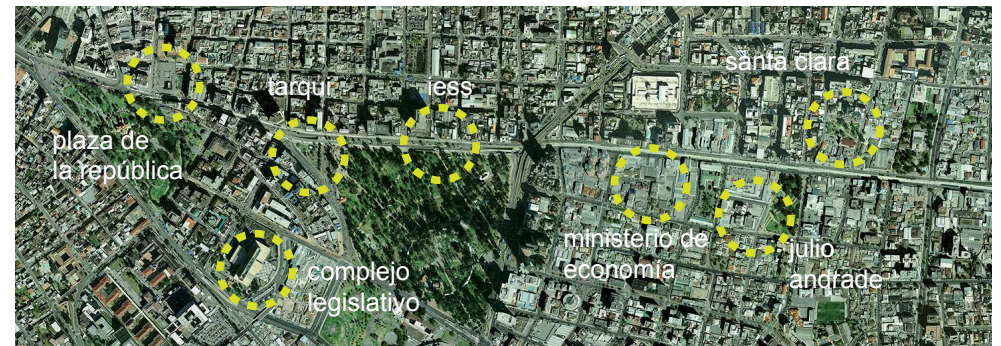


Figura 343



Estrategias Urbanas
Flujos

conectar

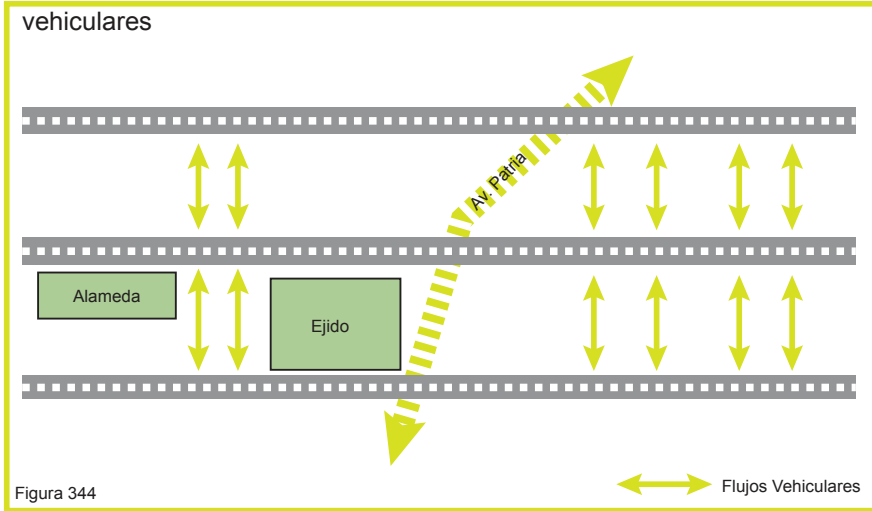


Figura 344

integrar

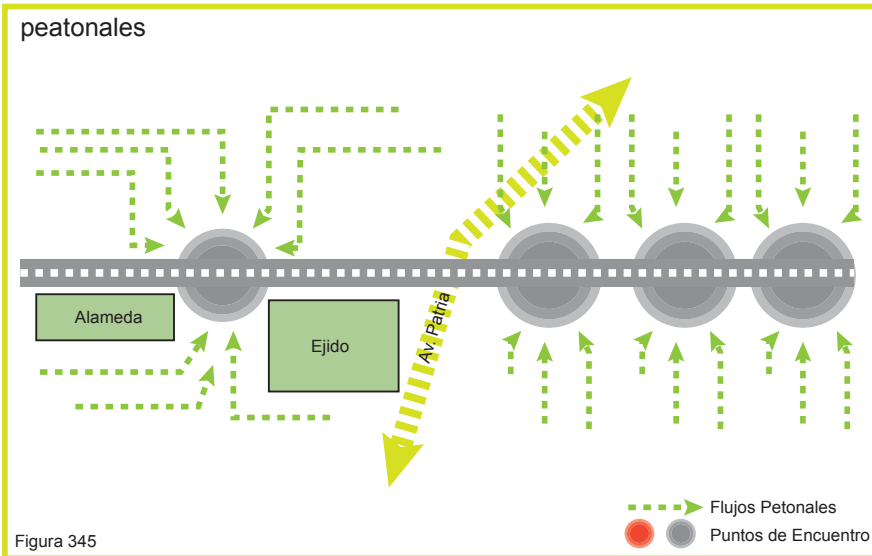
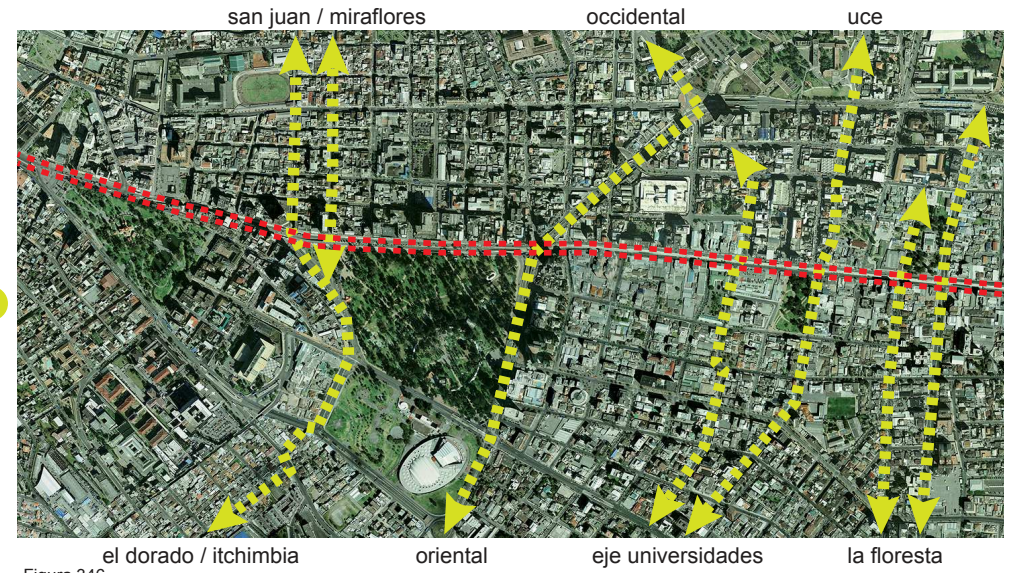


Figura 345



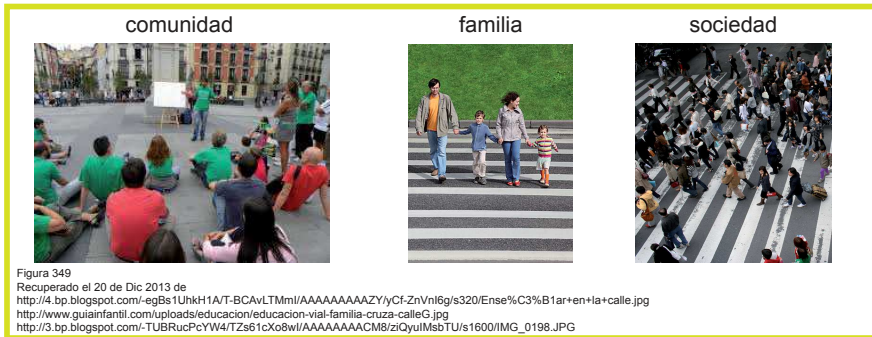
Estrategias Urbanas Usuarios participación



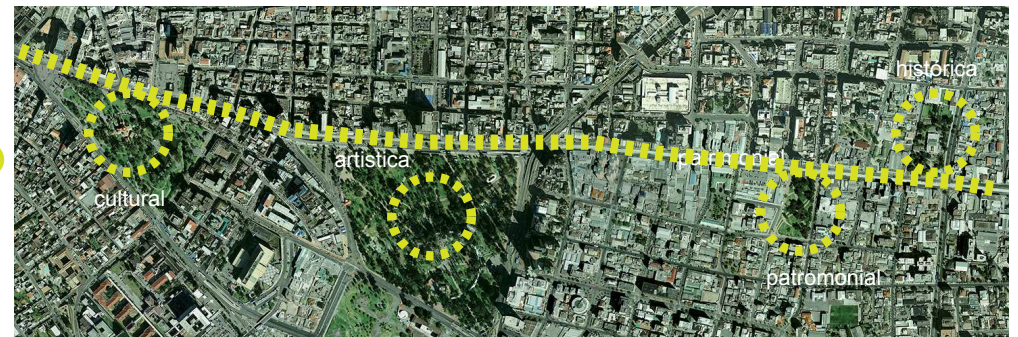
puntos de participación ciudadana



educación



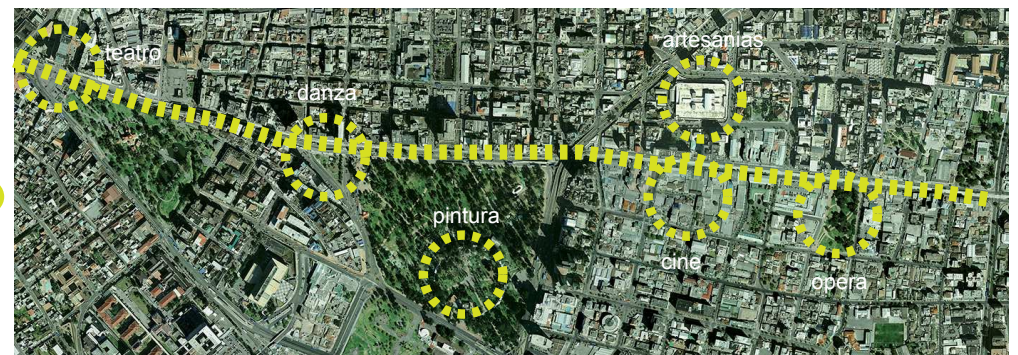
puntos de enseñanza



valorizar



puntos de promoción cultural



Estrategias Urbanas Superficies



reutilizar

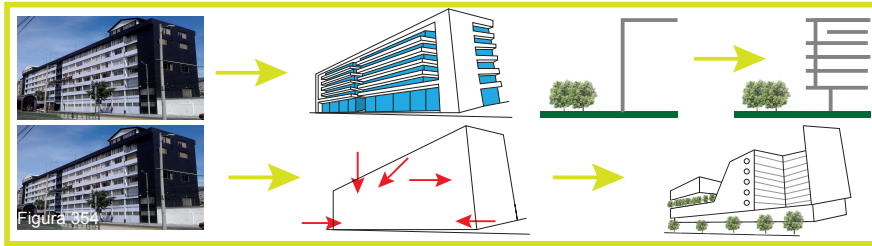


Figura 354



Figura 358

reciclar

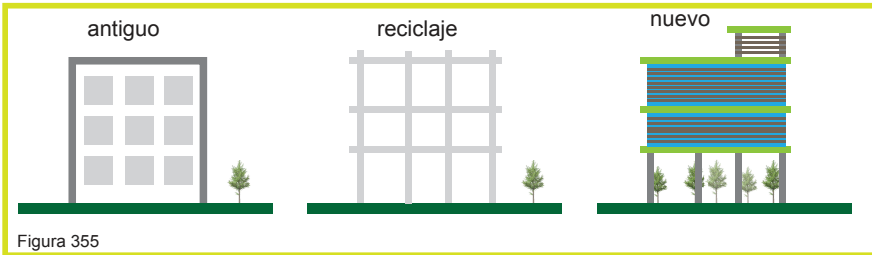


Figura 355



Figura 359

accesibilidad universal

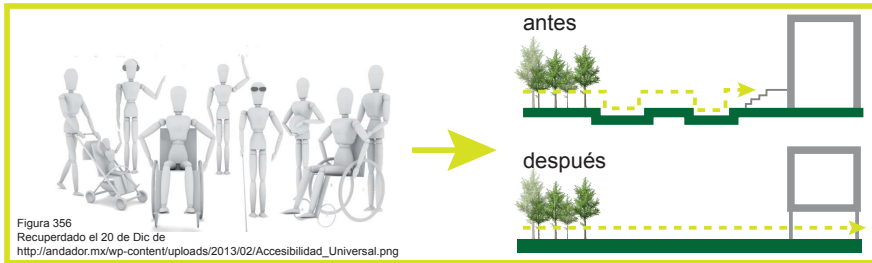


Figura 356
Recuperado el 20 de Dic de
http://andador.mx/wp-content/uploads/2013/02/Accesibilidad_Universal.png

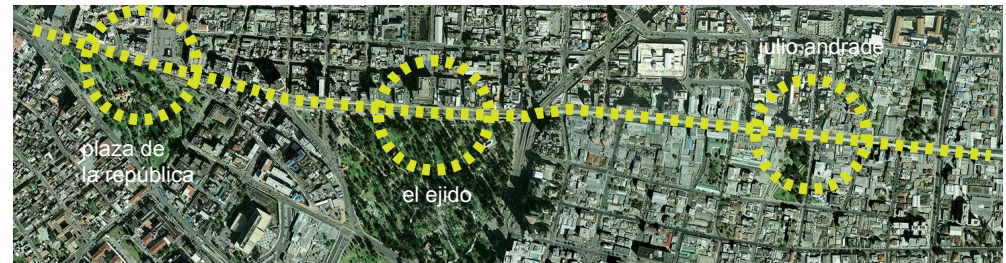


Figura 360

composición del espacio

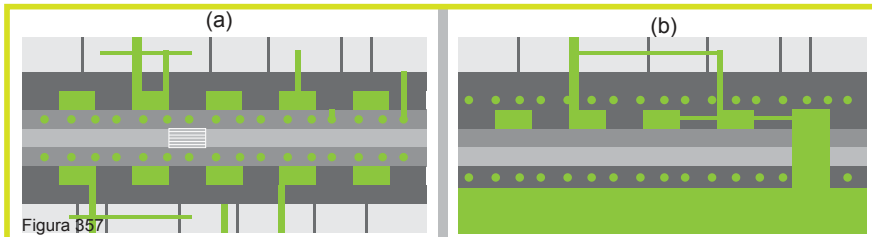


Figura 357



Figura 361

Estrategias Urbanas
Iluminación

realzar estructuras



Figura 368 Recuperado del 23 de Dic de 2013 de <http://img.viajesyturistas.com/wp-content/uploads/2012/11/centro-historico1.jpg>
<http://1.bp.blogspot.com/-1pPO3NbbLg/Tbm1SKnUjnl/AAAAAAAAAYU/refFFYSNCCA/s1600/centro-historico-quito.jpg>

generar recorridos

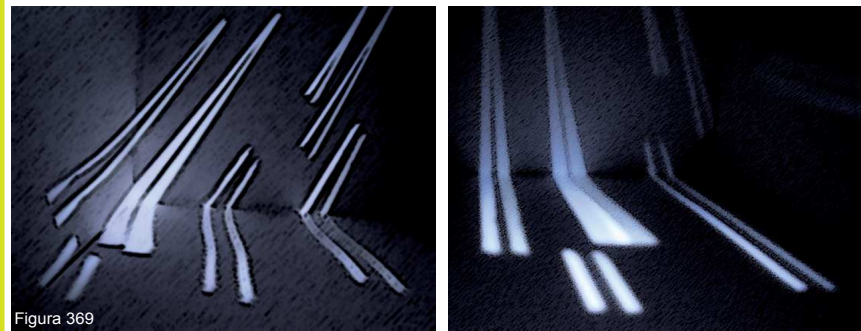


Figura 369

evitar inseguridad



Figura 370 Recuperado del 23 de Dic de 2013 de http://www.fmradioactiva.com/gallery/pics/1218255182_041.jpg
<http://elevateideas.files.wordpress.com/2012/10/dark-alley.jpg>



Figura 371



Figura 372

puntos peligrosos del sector: iluminación



Figura 373

PROPUESTA URBANA ESPECÍFICA

Después de realizar el estudio urbano dentro del sector, pasamos a tomar en consideración todos los elementos que hemos analizado hasta el momento.

De esta manera podemos definir los alcances que el proyecto urbano va a tener dentro del área de estudio. Esto es importante debido a que el elemento que más debemos considerar es que estamos trabajando sobre un territorio de aproximadamente 2 kilómetros de longitud, por lo cual, generar un proyecto urbano a profundidad en el tiempo establecido y por una sola persona resulta difícil y complejo. Por lo que se decide desarrollar ideas generales que permitan un claro desarrollo del proyecto.

Es por esto que a continuación, los elementos que se desarrollan, tienen como objetivo establecer parámetros generales con todos los datos obtenidos hasta el momento, de esta manera podemos dar las pautas para el diseño pormenorizado de elementos como la edificación para aquellos arquitectos, que dentro de un futuro, tengan la oportunidad de trabajar sobre el territorio que forma parte de este proyecto, en donde se va a definir los elementos que rijan su trabajo, como COS, Alturas, Uso de Suelo, Formas de Ocupación, Áreas etc. de esta manera la arquitectura pasa a ser un complemento dentro del entorno, ya que las bases de sus diseños ya han sido establecidas dentro de este proyecto.

14. Introducción a la Propuesta

Para el mejor entendimiento y con el fin de proponer un diseño urbano completo, procedemos a expandir el área de estudio y de esta manera completar ciertos vacíos que la investigación de campo proporcionada por el Taller de Noveno 2012 no consideró por motivos de tiempo y por no ser manzanas directamente relacionadas con la Av. 10 de Agosto, sin embargo la expansión del área de estudio no proporcionará una mayor cantidad de información en lo que se refiere al área, población y los elementos que componen la morfología urbana, por lo que los datos presentados anteriormente se mantienen para definir cualquier concepto que se amplíe.

De esta manera pasamos de observar las manzanas que están directamente relacionadas con la vía, para ampliar el espectro de los elementos que se observan sobre el plano y de esta forma poder generar una propuesta urbana completa tomando en consideración los factores de importancia que nos rodean y que son influyentes sobre el entorno.

Estos factores pueden ser varios, desde ser los lugares donde se han potencializado proyectos mediante concursos en el Colegio de Arquitectos de Pichincha, áreas verdes influyentes en las inmediaciones o donde existen edificaciones representativas que no necesariamente están dentro del área de estudio mediata, pero su presencia afecta indirectamente a cualquier consideración que se vaya a tomar sobre el diseño urbano dentro de la Av. 10 de Agosto.

Incorporación de Áreas de Estudio

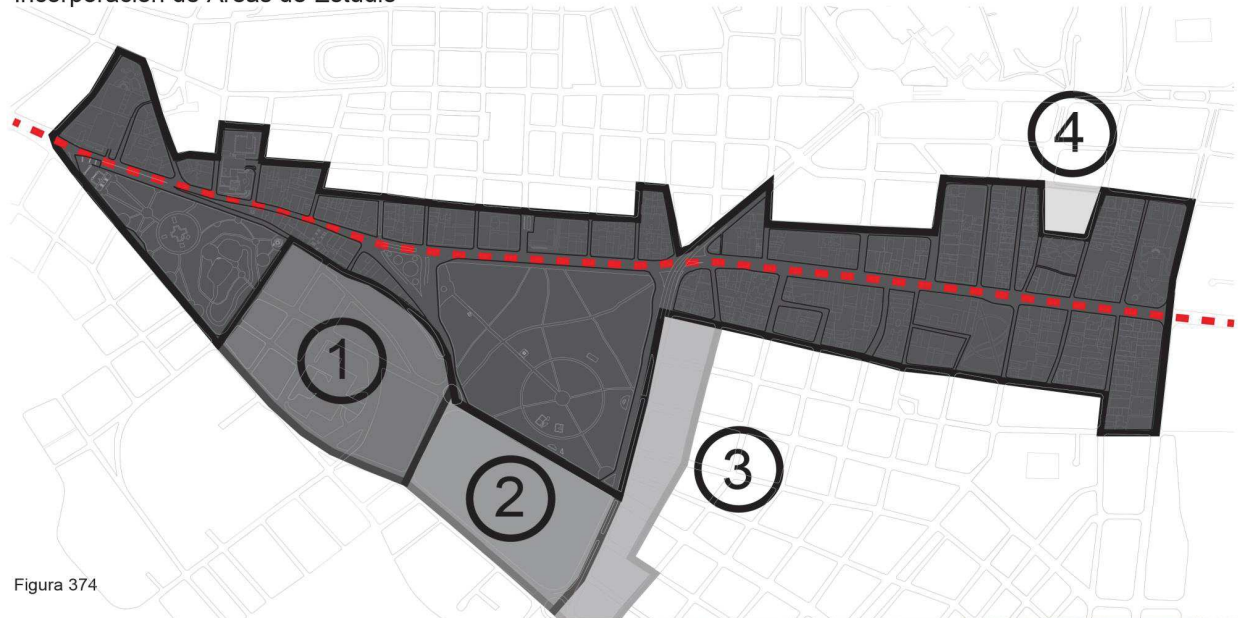


Figura 374



Sector 1: donde se localiza las manzanas a intervenir por parte de el proyecto del Palacio Legislativo. Su importancia radica en el proyecto urbano donde vincula un área importante del sector hacia el proyecto arquitectónico principal.

Figura 375
Tomado de Revista Trama



Sector 2: su importancia radica en que es el lugar donde se implanta el Parque del Arbolito lugar emblemático de la ciudad que está separado de El Ejido por la Av. 6 de Diciembre por lo que un anexo al proyecto se considera importante.

Figura 376 Recuperado el 24 de Dic de 2013 de http://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/6/6d/Parque_el_Arbolito.jpg



Sector 3: son aquellas manzanas que forman parte de la Av. Patria y su importancia radica en que son el lugar de las edificaciones más emblemáticas de la ciudad por su arquitectura moderna y por su altura.

Figura 377 Recuperado el 24 de Dic de 2013 de <http://megaconstrucciones.net/images/urbanismo/foto3/quito-41.jpg>
<http://443.photobucket.com/albums/qq155/PoZSky/AvPatria.jpg>
<http://d.otcdn.com/imglib/hotelfotos/g/032/hotel-hilton-colon-quito-012.jpg>



Sector 4: se anexa esa manzana debido a que contiene varias edificaciones de altura y por estar directamente relacionada con la calle Versalles, además de completar un área de estudio uniforme.

Figura 378
Tomado de Ing Ramiro del Pozo Cartetécnia S.A.



15. Espacio Urbano

A continuación describiremos el proceso de desarrollo según las estrategias urbanas sobre los cinco puntos dentro del espacio urbano y así definir el diseño general sobre el terreno.

Como primer punto de desarrollo de la vía, donde el mayor problema son las conexiones peatonales en un lugar donde existen incontables barreras físicas, como pequeñas aceras que benefician solamente al vehículo, y donde uno de los objetivos es estudiar al Tramo 1 como una sola unidad integral en relación con la ciudad y entorno, se propone el diseño de una plataforma única en la superficie con el objetivo de unificar todos los elementos que forman parte del entorno.

Esta plataforma unificará todas las manzanas directamente relacionadas con la vía de forma que se eliminan la diferenciación de pisos entre acera, calle y carril exclusivo del Trolebús, facilitando la generación de un boulevard el cual tenga vegetación y un tamaño de acera adecuado para la circulación de peatones, los cuales estarán protegidos bajo estrictas normas de diseño.

Sobre este concepto se basarán los demás puntos a desarrollarse con la finalidad de que todo el diseño este enfocado en el apoyo y conexiones ramificadas que se generen desde el boulevard hacia el entorno inmediato.

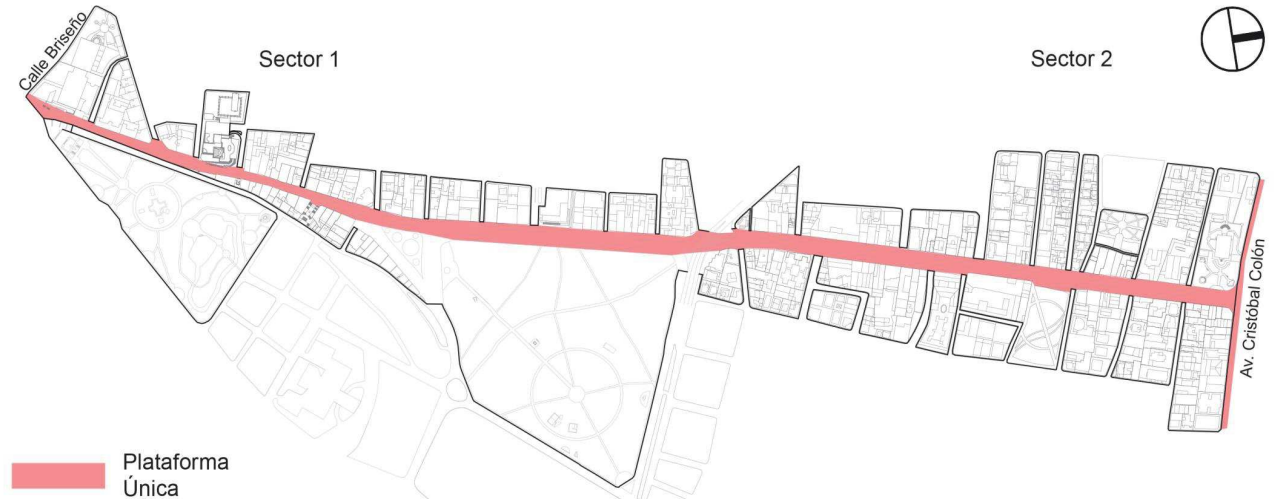


Figura 379

Se proyecta la plataforma única a través del eje de la Av. 10 de Agosto a lo largo del área de estudio, lo que permite juntar manzanas y dar al proyecto un eje principal y potenciar un urbanismo en función del hombre, osea un espacio más amable.

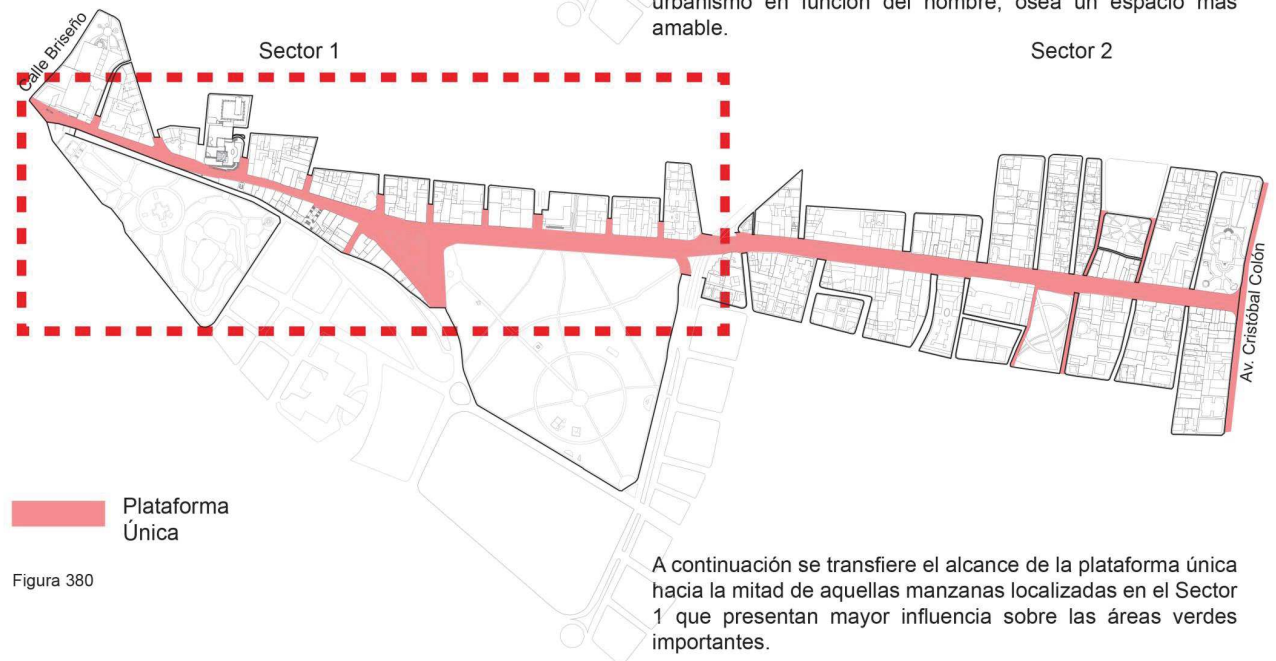


Figura 380

A continuación se transfiere el alcance de la plataforma única hacia la mitad de aquellas manzanas localizadas en el Sector 1 que presentan mayor influencia sobre las áreas verdes importantes.

16. Transporte Público

16.1 Nuevo Trolebús

El actual sistema de transporte sobre la Avenida 10 de Agosto está basado sobre los requerimientos de los buses articulados de funcionamiento mixto, Trolebús, esto quiere decir que para agilizar su funcionamiento y por ende minimizar el tiempo de circulación entre paradas, se optaron por dar prioridad al sistema y obstaculizar los cruces vehiculares en sentido este-oeste, esto causó problemas e interrupciones vehiculares como ya lo vimos en el diagnóstico previo.

Dentro del diseño urbano se propone trabajar conjuntamente con la creación de las nuevas estaciones del Metro Q que serán las que absorberán el flujo de personas que se trasladen de norte a sur, por lo que la necesidad de un sistema de paradas dentro de la avenida principal se ve reducida.

Sin embargo hay que tomar en cuenta que estamos trabajando sobre un territorio de más de 2 kilómetros de extensión por lo que la necesidad de un nuevo sistema de transporte que nos permita trasladarnos desde la Av. Cristóbal Colón hacia la Calle Briseño es algo necesario pero no en la escala sobre la que actualmente trabaja el Trolebús. De igual manera este nuevo sistema de transporte debe enfocarse en que la creación del boulevard sobre la avenida principal, está desarrollado con el objetivo de que los peatones, formen parte de la vía y de las nuevas edificaciones a proponerse, transitando el lugar a pie, y por ende a evitar que el sector sea un simple territorio de paso como actualmente sucede, de esta

manera el nuevo sistema de transporte se enfoca en ser un vehículo no masivo que ayude a trasladar a la gente sobre el proyecto urbano e inclusive permita a la gente apreciar el proyecto urbano movilizándose a bajas velocidades.

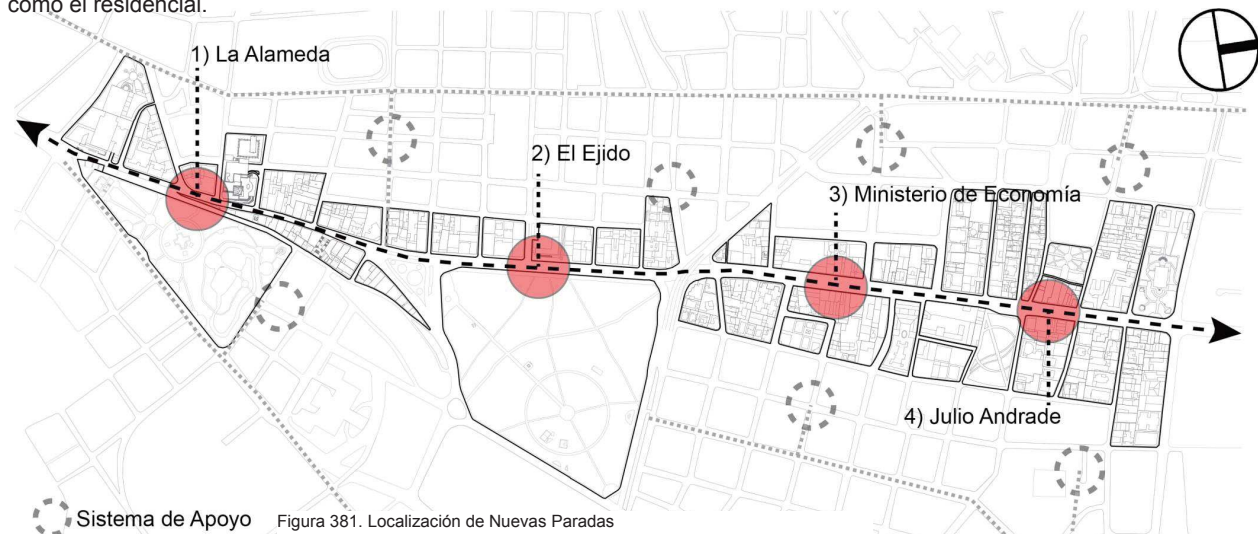
Por consiguiente dentro del Sector 1, el lugar de mayor espacio público y áreas verdes, se propone la implantación de 2 estaciones para el uso peatonal:

1) La Alameda: la cual funciona como apoyo de la parada intermodal del Metro Q sobre el parque, además de ser la que genere el traslado a los proyectos del Palacio Legislativo y Plaza de la Republica.

2) El Ejido: necesaria para la gente que se traslada hacia el parque o viceversa, el cual es uno de los mayores parques de la ciudad y donde se concentran la mayor cantidad de edificaciones en altura, tanto nuevas como antiguas, las cuales tienen como objetivo tener usos mixtos como el residencial.

A partir del Sector 2 el sistema de Metro Q se traslada hacia el oeste sobre la avenida América, específicamente hacia la Universidad Central, por lo que es necesario paradas que se localicen dentro de la Av. 10 de Agosto en donde se localizan dos sectores donde la intervención urbana es mayor.

3) Ministerio de Economía: se implanta una estación en este lugar debido a la alta densidad poblacional indicada en el levantamiento de datos, además por ser el lugar donde se generan uno de los mayores proyectos urbano dentro del sector tanto en espacio público como en edificaciones nuevas.



4) Julio Andrade: en este lugar se concentran varias razones por las cuales es necesario una estación, como por ejemplo el mismo parque Julio Andrade por ser el lugar donde se concentra otro sector donde se genera el mayor diseño urbano dentro del proyecto con edificaciones nuevas, y por último, es donde tenemos vías transversales importantes que trasladan personas desde puntos como la Universidad Central y las Universidades Católica y Politécnica, ya que por el lugar pasa la Calle Veintimilla conocida como el eje universitario.

Técnicamente se está proponiendo el mismo número de paradas de las que existen actualmente, lo que cambia son aquellas relaciones que éstas tienen con su entorno, implantándolas casi en los mismos lugares, solo que dentro del proyecto las nuevas paradas se encuentran enfocadas en un solo lugar y no dos paradas por estación, lo que actualmente duplica la cantidad de factores a solucionar.

Una vez identificado la localización de las paradas pasamos a definir su implantación de la vía exclusiva sobre el cual el sistema se va a trasladar sobre el eje principal de la avenida 10 de Agosto. Entiéndase como vía exclusiva, a definir un área de circulación plenamente identificada en el suelo pero sin que se componga por barreras que impidan el cruce vehicular o peatonal. Entonces generamos alternativas de implantación.

Alternativa 1 Relación con la Vereda: esta opción permite una relación directa con los peatones en la vereda los cuales pueden acceder a la estación sin tener que cruzar la vía, pero se vuelve difícil cuando se trata de dar al boulevard un área para los ciclistas, esto supone que el

carril de las bicicletas deban estar al lado derecho junto a los peatones o al lado izquierdo junto a los vehículos. Además supone que la estación consume espacio que normalmente sería para el peatón lo que reduciría la dimensión de la vereda en sí.

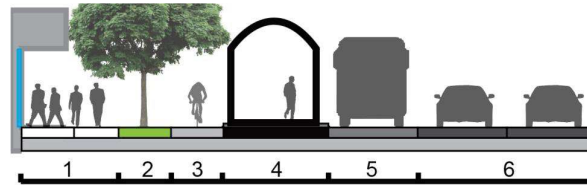


Figura 382. Esquema de Nuevas Paradas

Componentes: 1) Vereda, 2) Área Verde, 3) Ciclo vía, 4) Estación, 5) Transporte Público, 6) Transporte Privado

Alternativa 2 Carril en el Medio: al no tener la estación en la vereda podemos incrementar la dimensión de ésta permitiéndonos crear áreas verdes y carriles de ciclo vía continuos, lo que beneficia directamente a los peatones. Para solucionar el ingreso a las estaciones se planifica un sistema de cruces con paso cebra y correcta señalización horizontal y vertical que permita al peatón realizar los cruces con mayor facilidad debido a la inclusión del concepto de la plataforma única lo que elimina barreras físicas dentro del proyecto.

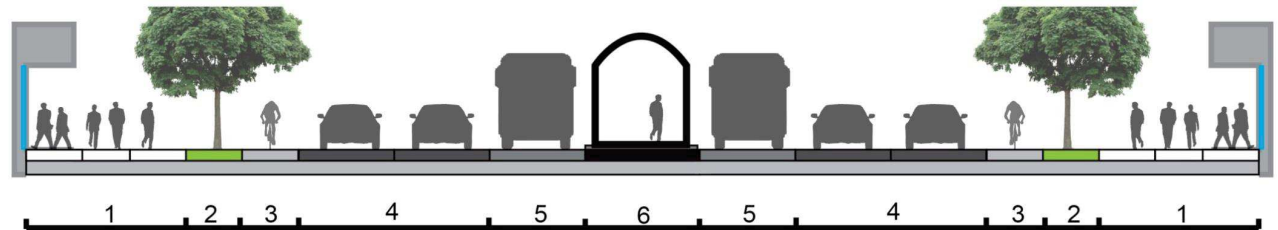


Figura 384. Esquema Total de Nuevas Paradas

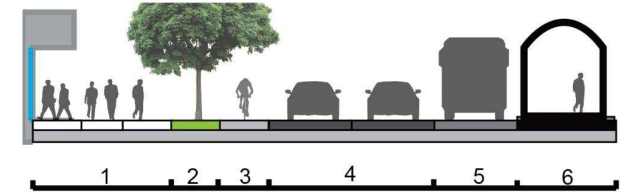


Figura 383. Esquema de Nuevas Paradas

Componentes: 1) Vereda, 2) Área Verde, 3) Ciclo vía, 4) Transporte Privado, 5) Transporte Público, 6) Estación

En conclusión la alternativa 2 es la mejor opción debido a que beneficia a los peatones de mejor manera proporcionando mejores espacios para su circulación a la vez que aleja al usuario de un potencial peligro debido a que estos transportes tienen un rango bajo de contaminación por ruido, lo que hace difícil a las personas darse cuenta de su proximidad.

De igual manera tener las estaciones en el medio de la vía, influye en que los usuarios presten más atención hacia el entorno y los nuevos proyectos edificados y espacio público, permitiéndoles tener mejores visuales y rangos más amplios de apreciación de su entorno inmediato.

Componentes Fig. 384: 1) Vereda, 2) Área Verde, 3) Ciclo vía, 4) Transporte Privado, 5) Transporte Público, 6) Estación

16.2 Rangos de Influencia

Se mantienen los mismos rangos debido a que las paradas no cambian de posición ni de importancia sobre el lugar de estudio, así mismo no es conveniente reducir rangos de influencia ya que las estaciones buscan atraer a las personas al proyecto.

16.3 Rutas de Buses en la Av. 10 de Agosto

Una vez identificado las rutas de los buses que atraviesan el sector de estudio en el plano Urb-013, nos enfocamos en la idea anterior sobre la importancia de que los peatones usen el boulevard y las manzanas a intervenir, por lo que es necesario respetar a la gente en cuestiones de ruido y contaminación, para que realicen sus actividades normalmente dentro del boulevard. De esta manera el objetivo con los buses es reubicar todas las rutas que se trasladan por la avenida principal hacia las avenidas

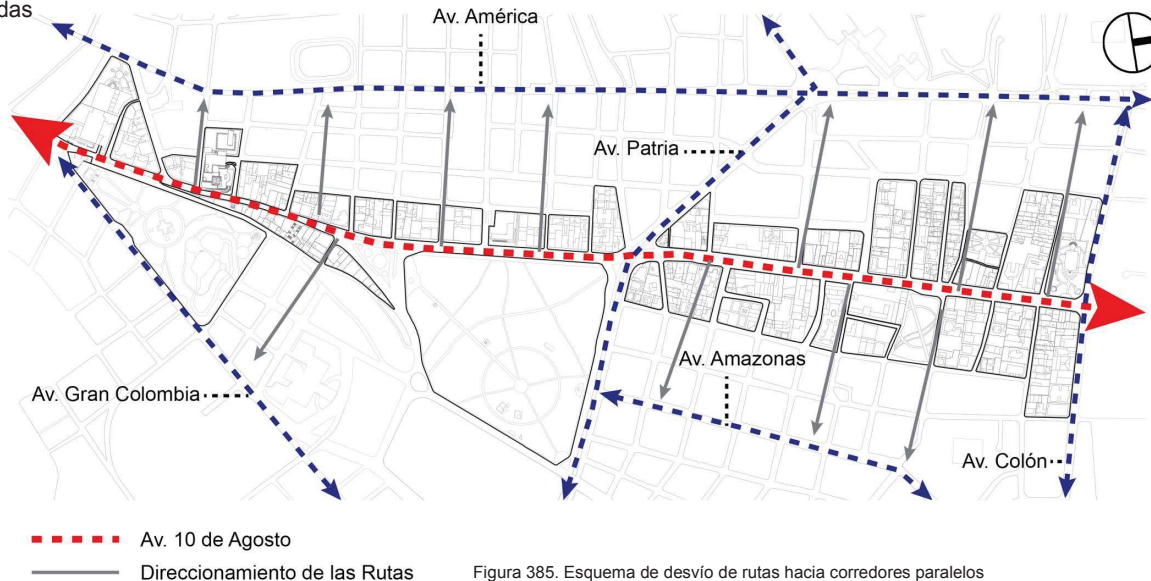


Figura 385. Esquema de desvío de rutas hacia corredores paralelos

secundarias que se encuentran inmediatamente hacia el exterior y de forma paralela a la Av. 10 de Agosto, lo que soluciona la alimentación hacia las estaciones del Metro Q y promueve la circulación peatonal por todo el proyecto de diseño urbano ya que para trasladarse hacia las afueras de proyecto las personas deberán dirigirse a las vías circundantes atravesando las manzanas intervenidas.

17. Transporte Privado

El objetivo primordial con el transporte privado es reducirlo, y dificultar su uso a través del proyecto para que las personas opten circular por medio del transporte público o a pie, sin dejar a un lado la creación de un espacio dedicado para la circulación de vehículos, ya que con o sin intervención urbana, la Av. 10 de Agosto forma parte de la Panamericana Norte, por lo que negar la circulación de vehículos no es una alternativa.

El primer paso es comprimir el ancho del carril a 3 metros para la reducción de velocidad, así mismo definimos solo dos carriles en sentido norte-sur y dos carriles en sentido sur-norte, en total tenemos 6 carriles de circulación vehicular, más el transporte público.



Uno de los aspectos importantes, definidos dentro de los parámetros de diseño, manifestaba que era importante evitar el ingreso del vehículo particular por la 10 de Agosto hacia el Centro Histórico, por lo que definimos sectores donde la vía pueda desfragmentarse y reducir su tamaño, provocando que uno de los carriles de uso vehicular se desvíe hacia otra avenida capaz de soportar más carga vehicular.

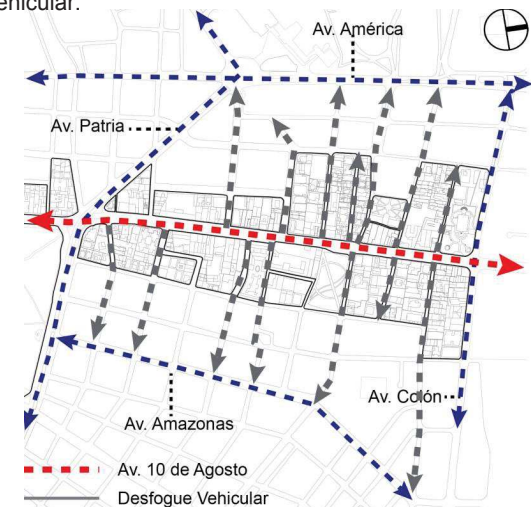


Figura 386, 387. Esquema de uso de la vía, esquema de vías aptas para trasladar el flujo vehicular

Podemos apreciar que en el Sector 2 no existen mayores complicaciones al implantar la idea anterior debido a que existen las suficientes cantidades de vías transversales para el desfogue vehicular. Pero a medida que llegamos a

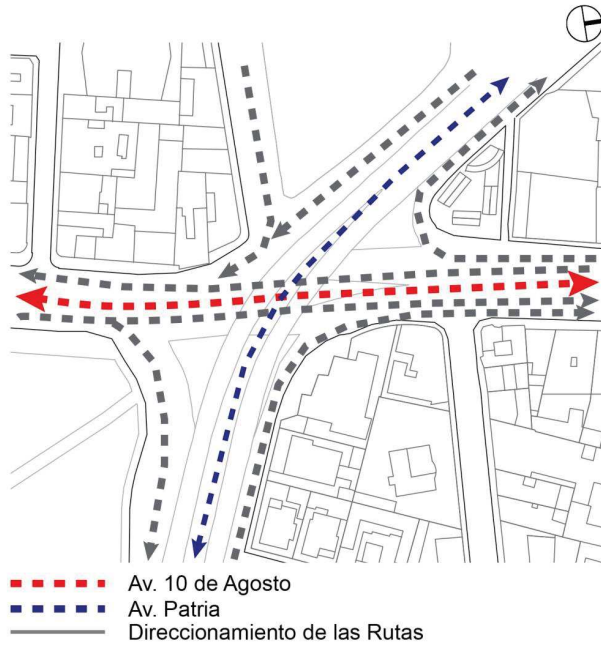


Figura 388

Siguiendo hacia el sur por la avenida 10 de Agosto tenemos ahora dos carriles de 3 metros cada uno que circulan por sentidos contrarios. Primero el carril en sentido norte-sur seguirá normalmente su curso hasta llegar a la calle Rio de Janeiro y subirá para formar parte del sistema vial inmediato. En cuanto al carril sur-norte, este empieza desde la calle Estrada, donde podría decirse que es su punto de partida y conexión desde la Av. Felipe Borja hacia la Av. 10 de Agosto.

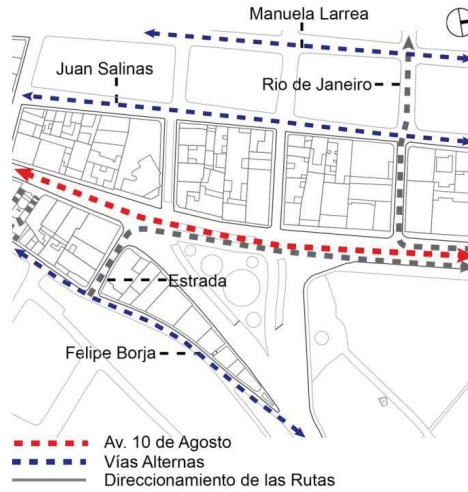


Figura 389

De esta manera eliminamos los carriles particulares que ingresan hacia el centro histórico cambiando los recorridos y mandando el flujo vehicular hacia las demás vías. Así la zona de La Alameda cuenta solamente con el transporte público lo que permite redimensionar veredas y espacio público en favor a los peatones y usuarios de los proyectos ahí implantados.

17.1 Estacionamientos

Con el objetivo de reducir el tráfico vehicular se implantan nuevos proyectos de estacionamientos en zonas específicas del sector que cuentan con la capacidad necesaria para albergar una gran cantidad de vehículos debido a su importancia.

Plaza de la Republica: forma parte del proyecto ganador, el cual propone 4 subsuelos de estacionamientos de la siguiente manera: Ver Figura 391.

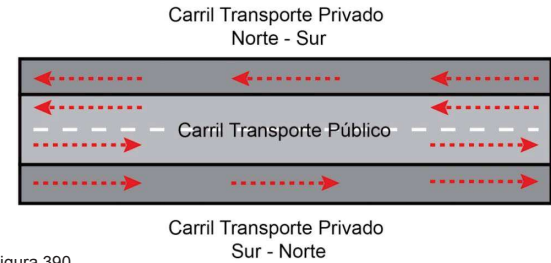


Figura 390

Tomamos ese proyecto como base para la creación de los demás estacionamientos subterráneos implantados en el área de estudio, de esta manera todos los estacionamientos son formados por un número máximo de 4 subsuelos donde la cantidad de plazas se da por el área del terreno, dividido por el área requerida por vehículo y circulaciones que promedia unos 27 mts², por ende:

Plaza de la Republica: A: 2889 mts², E: 107, Total: 428

Complejo Legislativo: A: 6033 mts², E: 223, Total: 892

Tarqui: A: 2484 mts², E: 92, Total: 368

Patria: A: 684 mts², E: 25, Total 100

Julio Andrade: A: 1503 mts², E: 55, Total: 220

Santa Clara: A: 3632 mts², E: 134, Total: 536

Lo que nos da un Total General de 2544 plazas de estacionamiento, y por ende nos libera de 2544 vehículos estacionados en las vías y que no se dirijan al Centro Histórico.



Figura 391 Corte de Proyecto Plaza de la Republica Tomado de Colegio de Arquitectos del Ecuador



Figura 392. Ubicación de Estacionamientos

18. Transporte Alternativo

No es otro más que la bicicleta dentro del área de estudio. Como primera parte se propone la creación de la ciclo vía dentro de la Av. 10 de Agosto como eje conector directo, pero si bien la forma más rápida de llegar del Punto A al B es una línea recta, también es la más aburrida, por lo que para aprovechar el nuevo diseño de las manzanas dentro del área de estudio y a su vez promover el uso de la bicicleta, la idea primordial es generar una ciclo vía para el peatón que transite por grandes espacios abierto y verdes los cuales permitan al usuario apreciar el proyecto. De esta forma la creación de la ciclo vía en la avenida principal tiene dimensiones reducidas para permitir y favorecer una ciclo vía dentro de las estructuras edificadas y manzanas restauradas del proyecto. Una vez más la idea se enfoca en ser partícipes del lugar. Definido esto se propone generar una red de ciclo vías que conecten al sector como más lo necesita, en este caso es en sentido transversal,

así generamos ciclo rutas que nos conecten puntos importantes como la universidades y áreas verdes que se encuentren en el exterior del área de estudio.

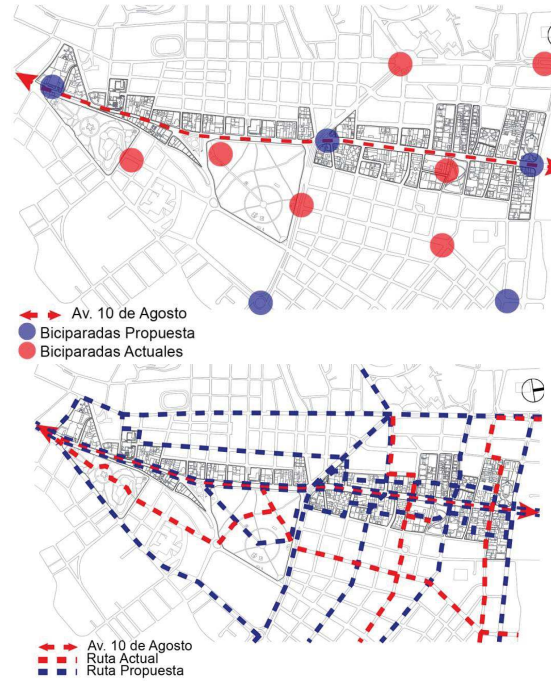


Figura 393, 394. Ubicación de Bici Q

19. Pasos Peatonales

Con la creación de la plataforma única se eliminan la generación de pasos peatonales en altura y se compone la señalización adecuada de la mano de la identificación de zonas seguras mediante diferentes texturas de piso, de este modo no tenemos la necesidad de generar estructuras que consuman espacio para el peatón y que a la larga generan puntos de inseguridad.

Cada esquina está identificada con color para que el peatón pueda visualizar la existencia de un cruce desde la distancia.

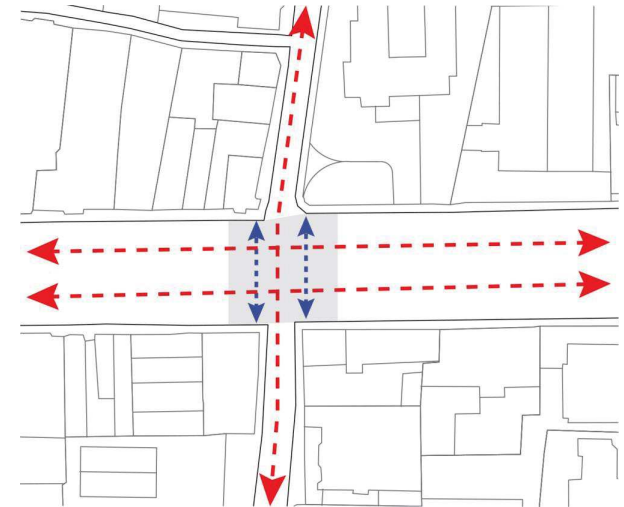
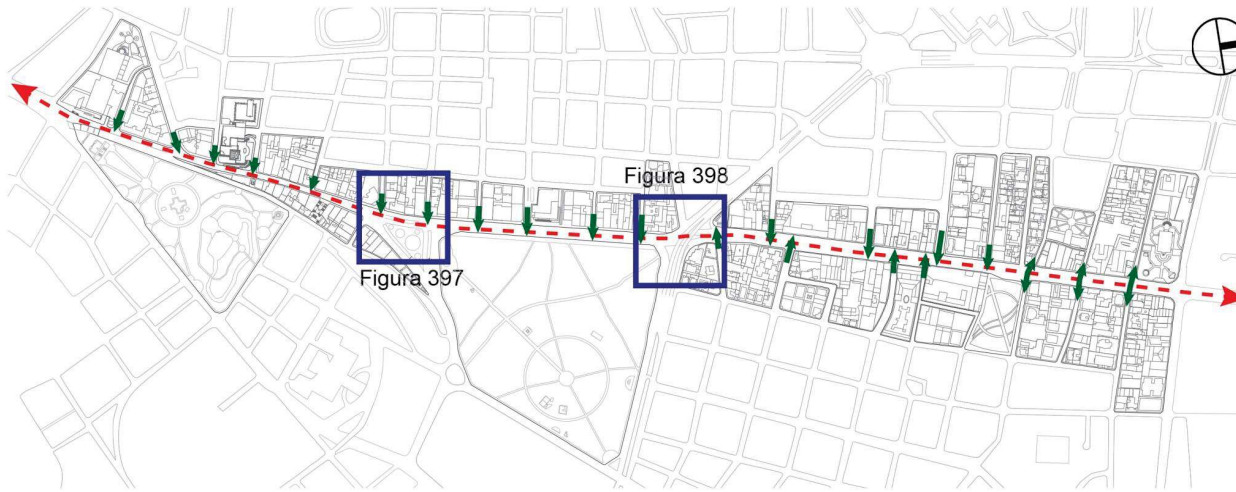


Figura 395. Esquema de intersección

De esta manera generamos zonas de composición diferente ya que cada esquina se conecta con la siguiente de manera distinta, por lo que, para componer la zona de cruce conectamos los vértices opuestos, por lo que cada intersección será distinta, dándole valor al lugar.



← - - - - - → Av. 10 de Agosto

Figura 396 Ubicación de Intersecciones

20. Pasos A Desnivel

Una vez identificados los sectores donde se concentran los pasos a desnivel dentro de la zona de estudio se determina lo siguiente.

Para facilitar el concepto de la plataforma única y la creación de nuevos espacios públicos, eliminamos el paso a desnivel en la avenida Patria con el objetivo de reducir el tránsito hacia el Centro Histórico y reducimos los espacios de ingreso hacia los desniveles de las calles Riofrío y Buenos Aires con el objetivo de poder crear una conexión entre el lugar y el parque, con la posibilidad de generar un plaza importante en el lugar, ya que los desniveles interrumpen el espacio generando vacíos que no se utilizan y pasan a formar parte de estacionamientos informales.

Av. Tarqui

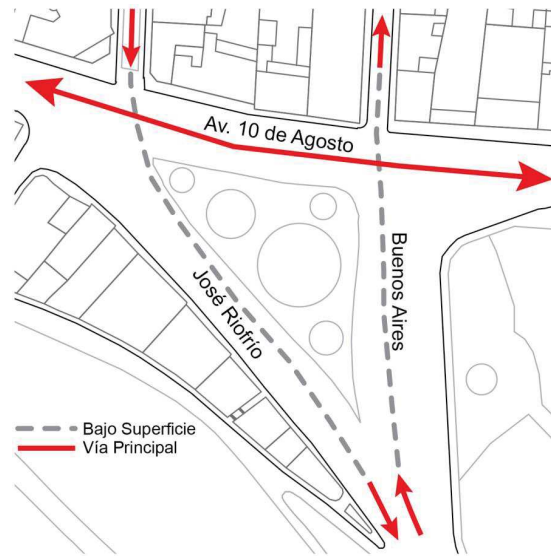


Figura 397. Pasos a Desnivel Av. Tarqui

Av. Patria



Figura 398. Pasos a Desnivel Av. Patria

21. Diseño

El diseño de la parada responde a un concepto de permeabilidad, relación con el entorno y sustentabilidad.



Figura 399. Interior de Parada

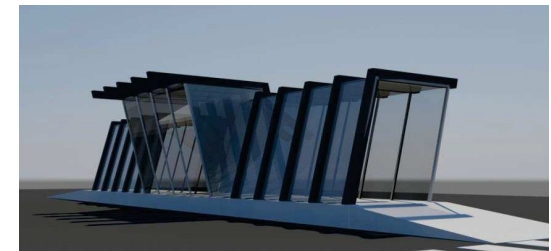
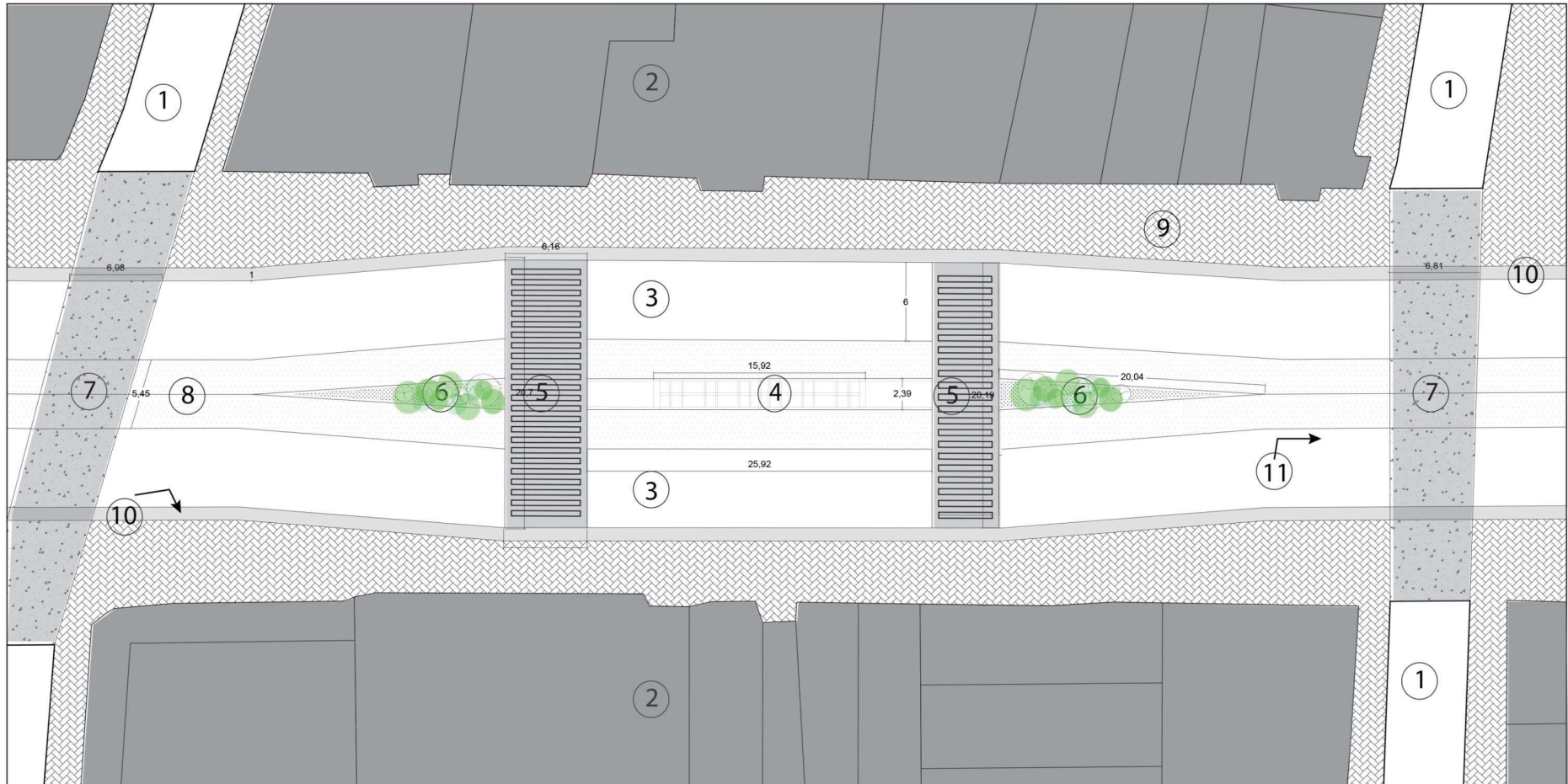


Figura 400. Perspectiva de Parada

Planta de Diseño de Paradas entre Intersecciones



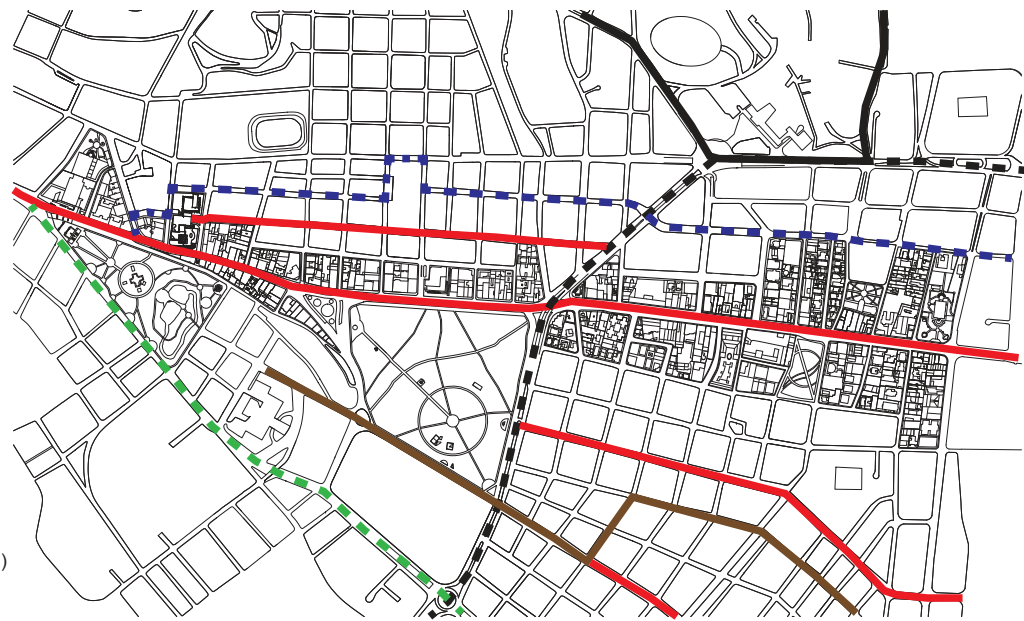
- | | | | |
|---|---------------------------|---|------------------------------|
| ① | Vía transversal | ⑦ | Paso Peatonal - Suelo N:0,00 |
| ② | Edificaciones | ⑧ | Carril Transporte Público |
| ③ | Carril Transporte Privado | ⑨ | Veredas |
| ④ | Estación Nuevo Trolébus | ⑩ | Ciclovia |
| ⑤ | Paso Cebra | ⑪ | Boulevard |
| ⑥ | Área Verde | | |

Figura 401. Planta de Parada



Figura 402. Perspectiva de Parada Diseño Base

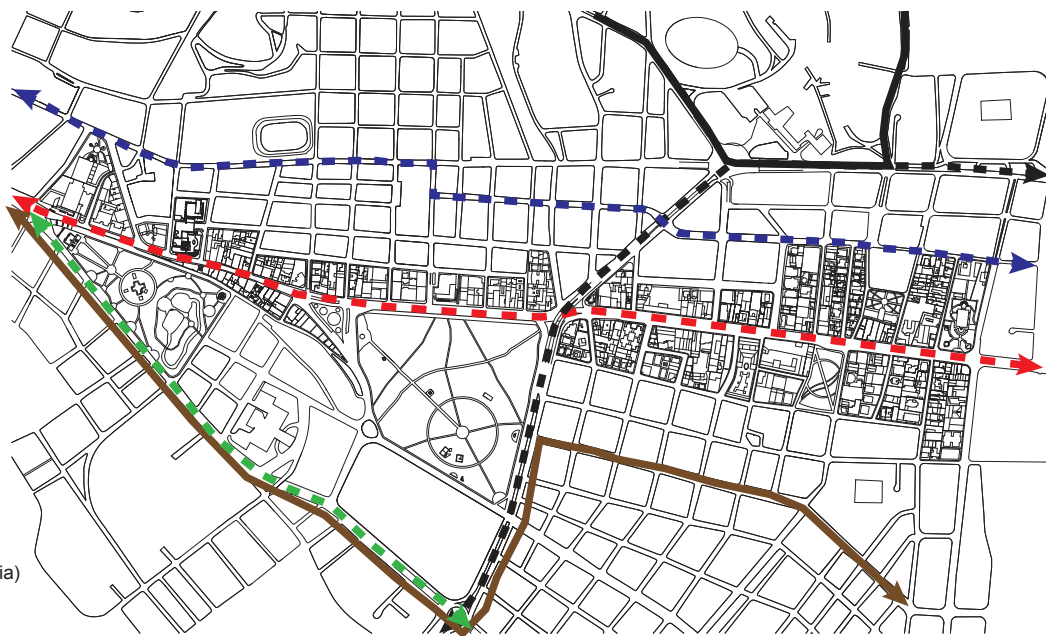
Rutas Actuales



- Cooperativa Aguila Dorada (Congreso-Av. Occidental)
- Cooperativa Aguila Dorada (Rumihurco-Av. Eloy Alfaro)
- Cooperativa Mariscal Sucre (Monjas-Hospital Metropolitano)
- Cooperativa de Transporte y Comercio (Av. NNUU-Ferrovial)
- Cooperativa Translatinos (Guajaló-Humberto Albornoz)
- Cooperativa Catar (Piedrahita Aguilera)



Rutas Propuestas



- Nuevo Transporte Público
- Cooperativa Aguila Dorada (Congreso-Av. Occidental)
- Cooperativa Mariscal Sucre (Monjas-Hospital Metropolitano)
- Cooperativa de Transporte y Comercio (Av. NNUU-Ferrovial)
- Cooperativa Translatinos (Guajaló-Humberto Albornoz)
- Cooperativa Catar (Piedrahita Aguilera)



TEMA: Diseño Urbano de la Av. 10 de Agosto Tramo 1

CONTENIDO: Rutas Actuales
Diseño de Rutas Propuestas

ESCALA: 1:6500

LÁMINA: URB-013

SIMBOLOGÍA:



22. Espacio Público

22.1 Parques

22.1.1 La Alameda

Es difícil rediseñar la estructura del parque en cuanto a caminerías y elementos en su interior debido a que es un elemento representativo de la ciudad.

Pero por motivo de tesis, la cual define como parte importante el impulsar las conexiones, nos enfocamos en el entorno del parque y se toma en cuenta aquellas vías que desembocan en sus alrededores, por lo que se prioriza una continuidad en forma peatonal hacia el interior del área verde, donde se mantiene cualquier tipo de estructura existente pero se regenera y se ordena la existencia del piso duro.

Como parte importante se mantiene el recorrido circular alrededor del observatorio, siendo este el eje central del parque.

Se mantiene el concepto de rematar las circulaciones en pequeñas plazas en sus alrededores y como punto importante se diseña un espacio único alrededor de la laguna con el propósito de que la gente tenga un lugar para descansar cerca del agua, lo que se diferencia mediante la utilización de una vegetación diferente.

De igual manera se mantiene los emblemáticos puentes sobre la laguna. El concepto es generar un espacio más libre de piso duro y generar más espacio para vegetación y lugares donde descansar.

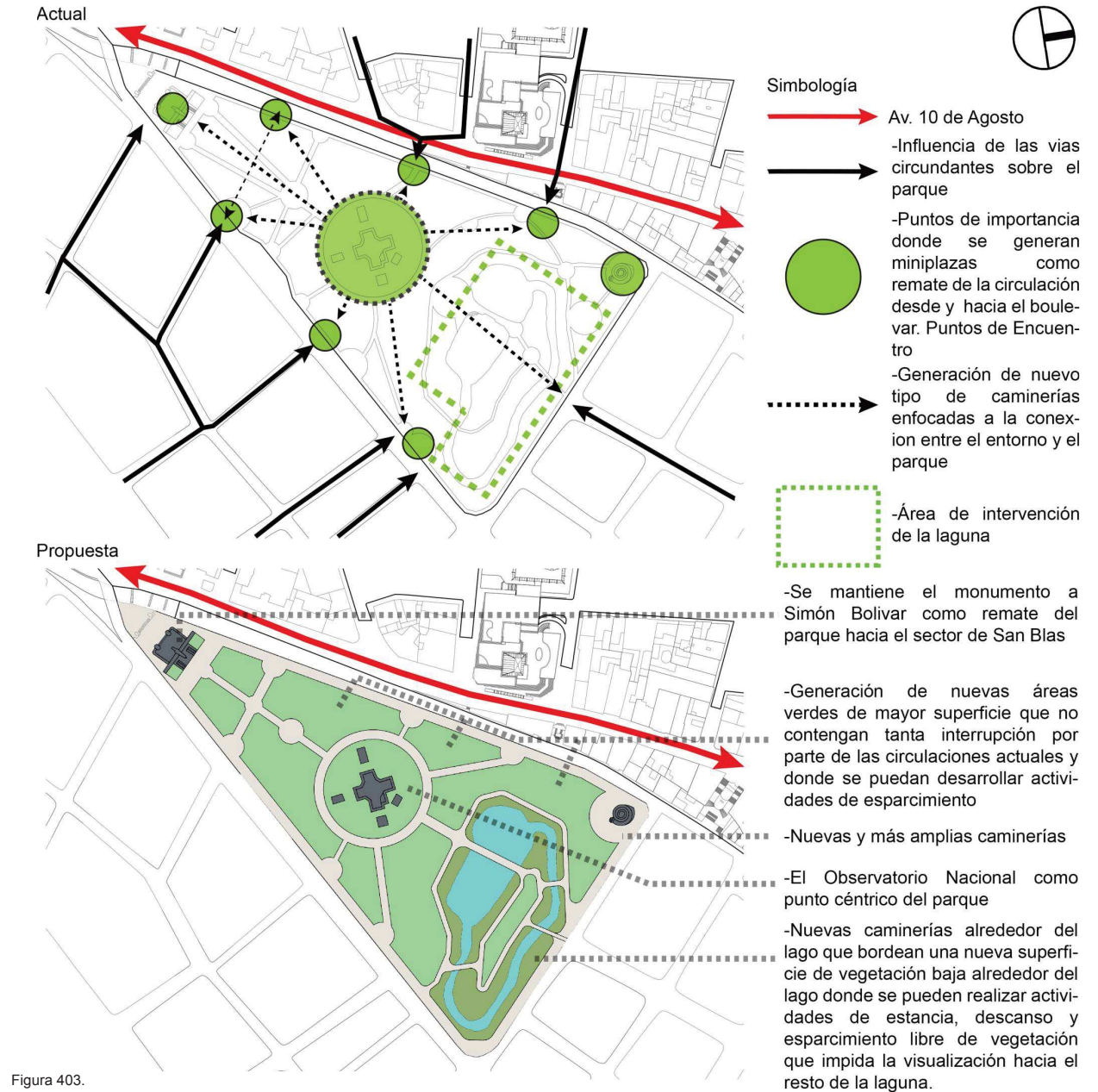


Figura 403.

22.1.2 El Ejido

En la actualidad el parque cuenta con un eje centrico en el cual se realizan actividades comerciales, el cual es el punto de intersección de todas las caminerias que se encuentran en su interior, las cuales han sido marcadas por el paso de la gente que atraviesa el parque dividiendo las áreas verdes.

El objetivo de la intervención es promover el uso del boulevard hacia el parque, fomentar el uso de las áreas comerciales dentro y fuera del parque y reforzar el sentido e importancia de las caminerias internas y hacia su entorno.

De igual manera se dan importancia a monumentos ubicados por el lugar en espacios demostrativos lo cuales denotan su importancia.

Se anexa la Plaza Tarqui mediante la plataforma única hacia el parque como un espacio de esparcimiento nuevo y diferente.

Como punto importante se resaltan el nuevo tipo de conexiones hacia el parque siguiendo el sentido de las vias circundantes con el objetivo de que las circulaciones peatonales se integren con el área verde.

Finalmente se rediseña el concepto de el “Corredor de Fuego” implementado por el proyecto del Palacio Legislativo, donde en vez de conectarse con la Av. Amazonas, este se dirige hacia la Av. 10 de Agosto con el objetivo de que el impulso generado por parte de ambos proyectos se conecten de forma integral.

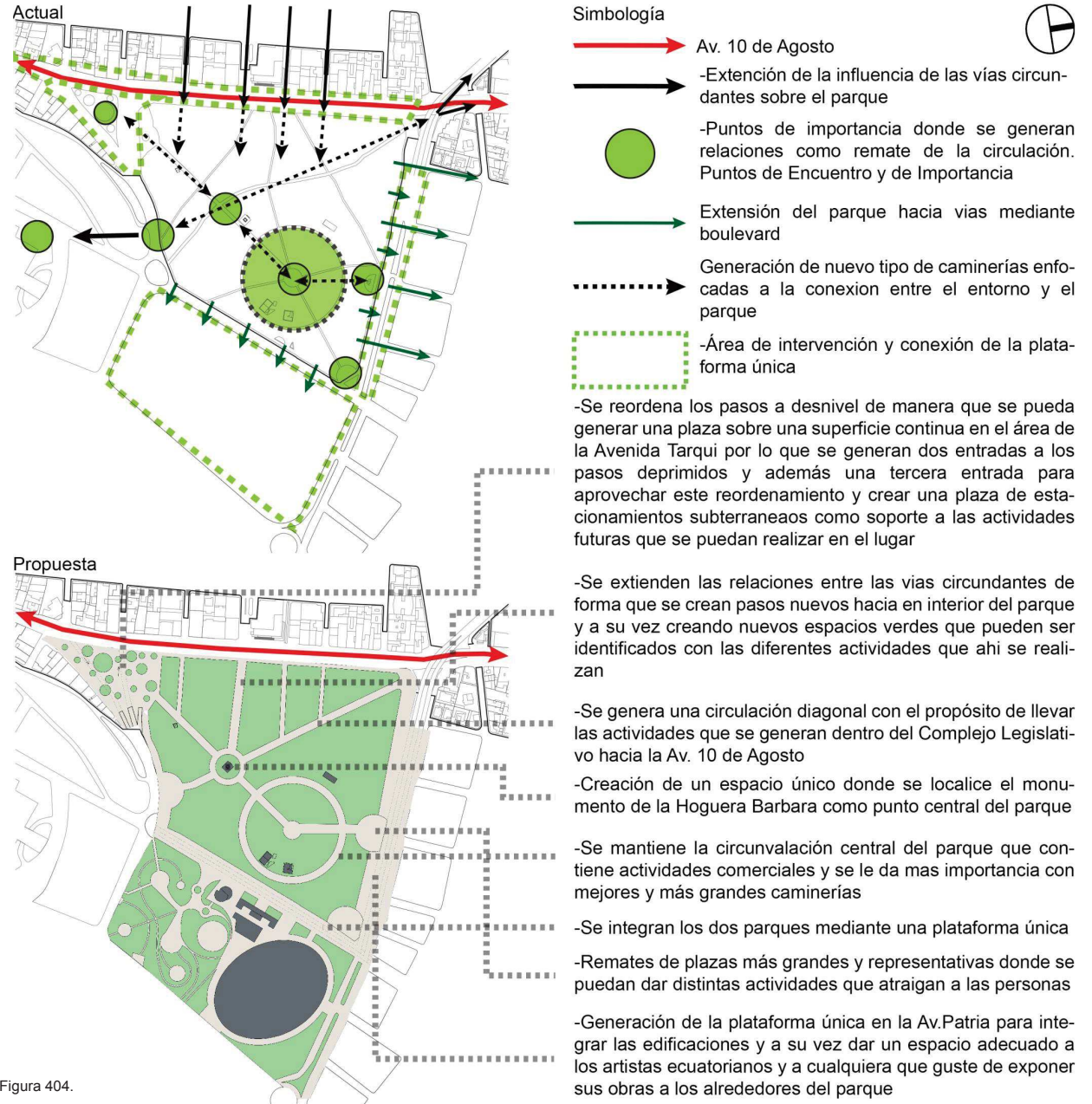


Figura 404.

22.1.3 Julio Andrade Marín

Esta área es más un espacio verde que un parque, donde se puede estar, disfrutar la naturaleza y un pequeño oasis donde el perfil urbano se interrumpe y se da paso a grandes arboles y caminerías que dan valor a las edificaciones a su alrededor.

Como se describió anteriormente, este lugar fue objetivo de una reciente intervención, por lo que en el proyecto urbano no se realizaran mayores cambios, solo aquellos que permitan una trama regular y donde el área verde se adapte al boulevard de la Av. 10 de Agosto.

Es por esto que no se ve mayor intervención sobre el Julio Andrade, ya que el planteamiento urbano genera proyectos de espacio público alrededor del área verde y de conexión hacia sectores como Santa Clara en el lado oeste del sitio de intervención.

Como pequeñas intervenciones dentro del área verde podemos ver un retranqueo de los bloques verdes que están directamente relacionados con la avenida, con el objetivo de regularizar una área continua dentro de la Av. 10 de Agosto, también se crea un espacio verde que funciona como remate de una futura plaza que se genera dentro del diseño urbano, pero no esta internamente en el espacio verde como tal sino a sus alrededores donde se pueden realizar actividades diversas como un espacio de expresión artística.



Figura 405.

Zonas de Área Verde

Detalle Zona 1: Plaza Tarqui



Figura 406.

Detalle Zona 2: Interseccion Av. 10 de Agosto y Av. Patria



Figura 407.

Detalle Zona 3: Interseccion Av. 10 de Agosto y Veintimilla



Figura 408.

Avenida Principal



Av. 10 de Agosto

Figura 409.
Tomado de Manual de Arborización DMQ



Arupo Calistemo blanco Higuerón

Consideraciones Generales

En ambas situaciones se deben considerar arboles de tamaño grande y copa frondosa, de tronco recto y sin raíces profundas, el cual ofrezca un atractivo permanente por su follaje, por su flores como en el caso del arupo o el calistemo rojo y finalmente por su sombra.

En los parques se debe considerar la plantacion de árboles frutales, los cuales benefician directamente a la fauna silvestre. Se debe considerar arboles que no cambien de hojas constantemente para que de esta manera evitar que ensucien.

Avenidas: Altura Mínima 4,00 mts

Calles: Altura Mínima 2,00 - 2,50 mts

Parques: Altura Mínima Sin Importancia

Avenidas Secundarias



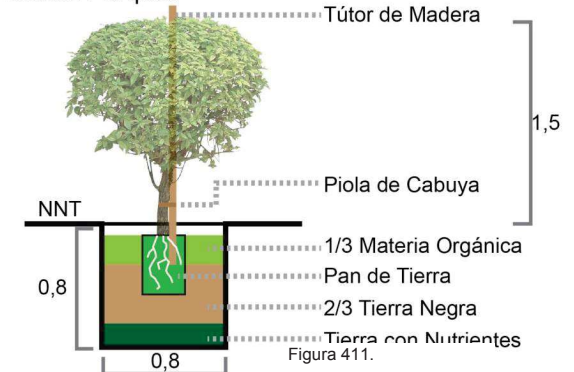
Av. Riofrío
Av. Buenos Aires
Av. Patria
Av. Veintimilla

Figura 410.
Tomado de Manual de Arborización DMQ

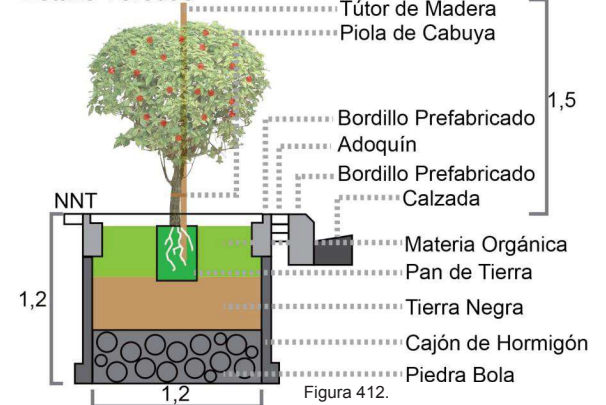


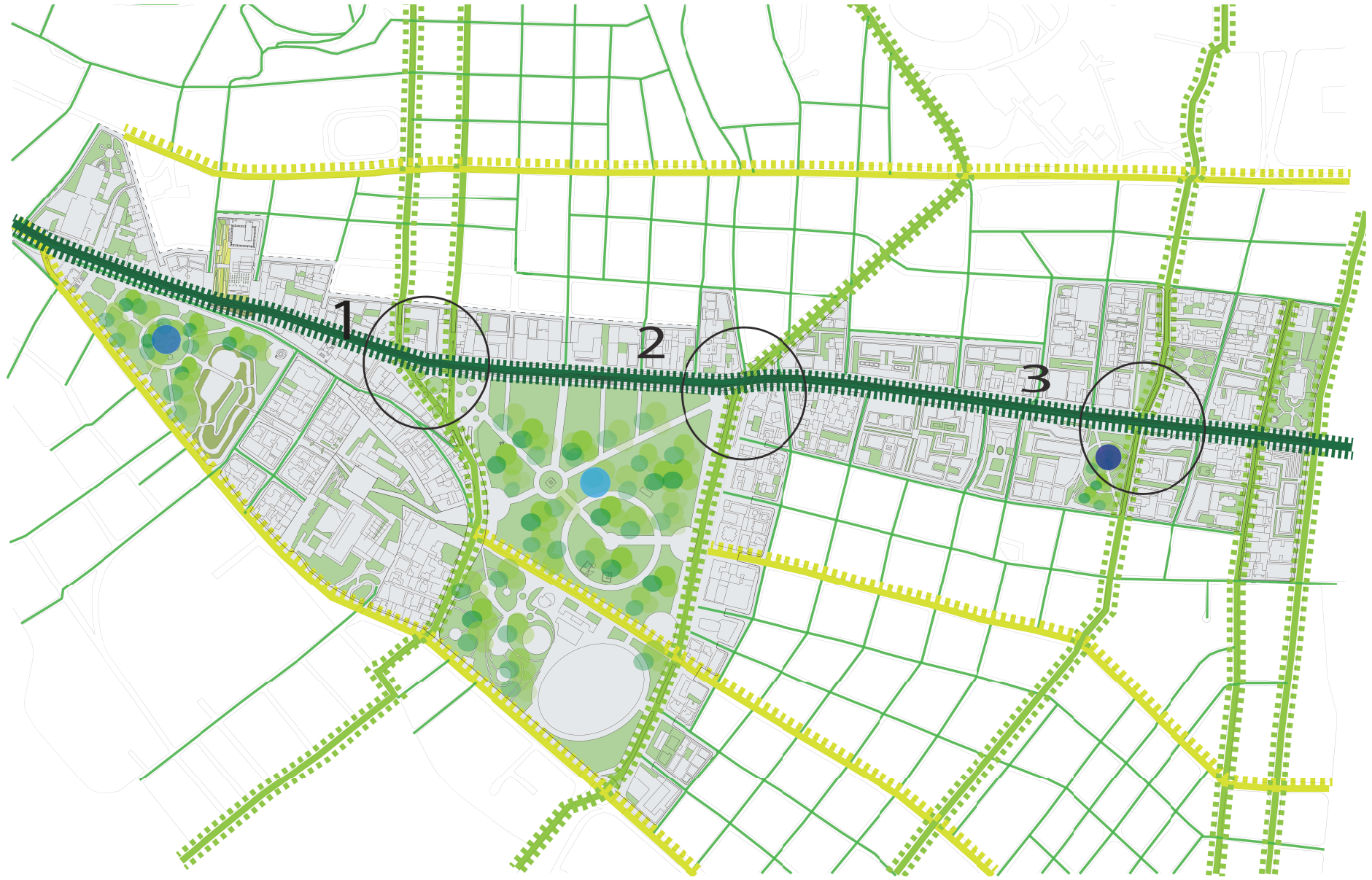
Yalomán Calistemo rojo Cucarda

Detalle Parques



Detalle Veredas








TEMA: Diseño Urbano de la Av. 10 de Agosto Tramo 1




CONTENIDO: Trama Verde

ESCALA: 1:6500

LÁMINA: URB-014

SIMBOLOGÍA:

- Vegetación Calle Principal 
- Vegetación Calle Secundaria 
- Vegetación Calle Terciaria 

-  Parque El Ejido
-  Parque La Alameda
-  Parque Julio Andrade Marín

- 1)Detalle Zona 1: Plaza Tarqui
- 2)Detalle Zona 2: Intersección Av. 10 de Agosto y Av. Patria
- 3)Detalle Zona 3: Intersección Av. 10 de Agosto y Veintimilla

UBICACIÓN:



23. Concepto del Boulevard

Desarrollo de la Idea Principal

En esta parte del proyecto se intenta identificar algún valor o concepto sobre el cómo tratar las áreas verdes y espacios para el mobiliario, que pasarían a formar parte de un nuevo boulevard en la Av. 10 de Agosto.

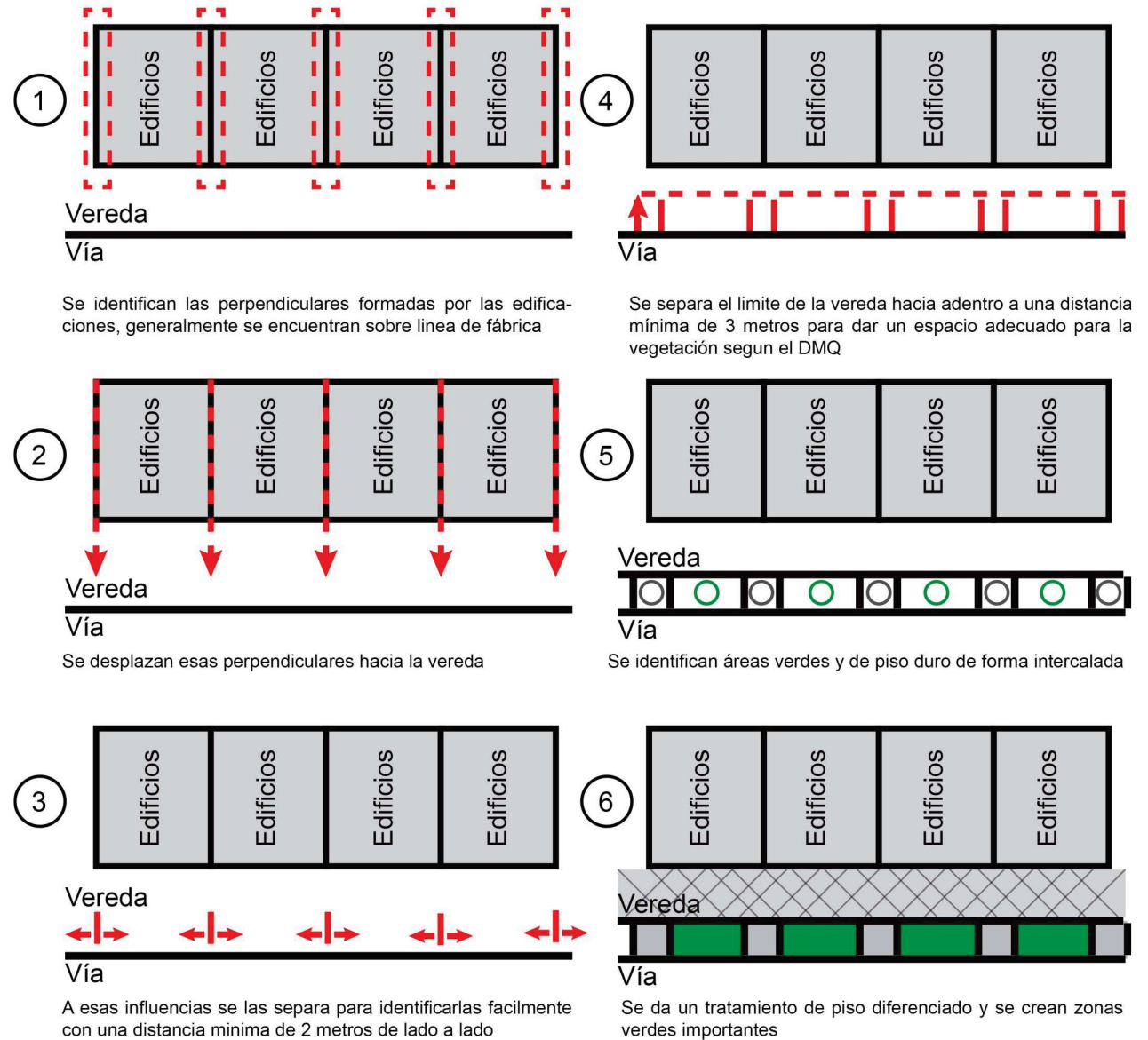
A partir de esta idea se conformarán esquemas y alternativas de distribución sobre el espacio existente y posteriormente los detalles de su funcionamiento.

Entonces como el proyecto urbano se ha enfocado principalmente en dos factores, el espacio público y la reestructuración de las edificaciones y equipamientos, estos dos aspectos representan la mayor influencia sobre el área de estudio.

De esta manera se continuó identificando los elementos perpendiculares a la vía de los cuales se componen los edificios, los mismos que trasladan esas características hacia la vía, se le da unas separaciones adecuadas para poder ser identificarlas espacialmente y posteriormente se especifican áreas verdes en los frentes de las edificaciones y áreas de piso duro entre estos espacios.

Para apreciar mejor esta idea se realizan esquemas y se explica el proceso paso a paso, de esta manera al observar el mapa general del proyecto se podrá notar este concepto.

Es importante resaltar que este concepto toma más fuerza en el Sector 2 donde las edificaciones actuales y propuestas son más fuertes.



Resultado = Crecimiento importante de veredas y más espacio para el peatón

Figura 413.

24. Boulevard

Dentro del diseño de la Av. 10 de Agosto se ha establecido las siguientes características dentro del boulevard que va a formar parte del proyecto como base estructuradora de edificios nuevos y por modificar, dentro del sector de estudio, como por ejemplo, con el retranqueo de las plantas bajas se crea una franja comercial donde los peatones pueden apreciar productos y servicios, área peatonal con piso mixto para el uso de personas discapacitadas, área verde con vegetación diversa, áreas recreativas y área de bicicletas.

Alternativas

1) Peatón, Área Verde, Bicicletas: donde el peatón está protegido con una franja verde del tráfico y donde los ciclistas pertenecen al tránsito vehicular para facilitar los cruces en las esquinas.

2) Peatón, Verde, Bicicletas, Verde: con el objetivo de proteger al ciclista sin dejar a un lado al peatón pero fraccionando y reduciendo el área verde y limitando su uso a pequeñas estructuras dentro del área verde útil.

Opción 1		Opción 2	
Total en Mts.	Porcentajes	Total en Mts.	Porcentajes
7	100	7	100
Peatón	Peatón	Peatón	Peatón
3	43	3	43
Recreativo	Recreativo	Recreativo	Recreativo
2	29	2	29
Bicicletas	Bicicletas	Bicicletas	Bicicletas
2	29	2	29

Tabla 1: Comparación de Alternativas

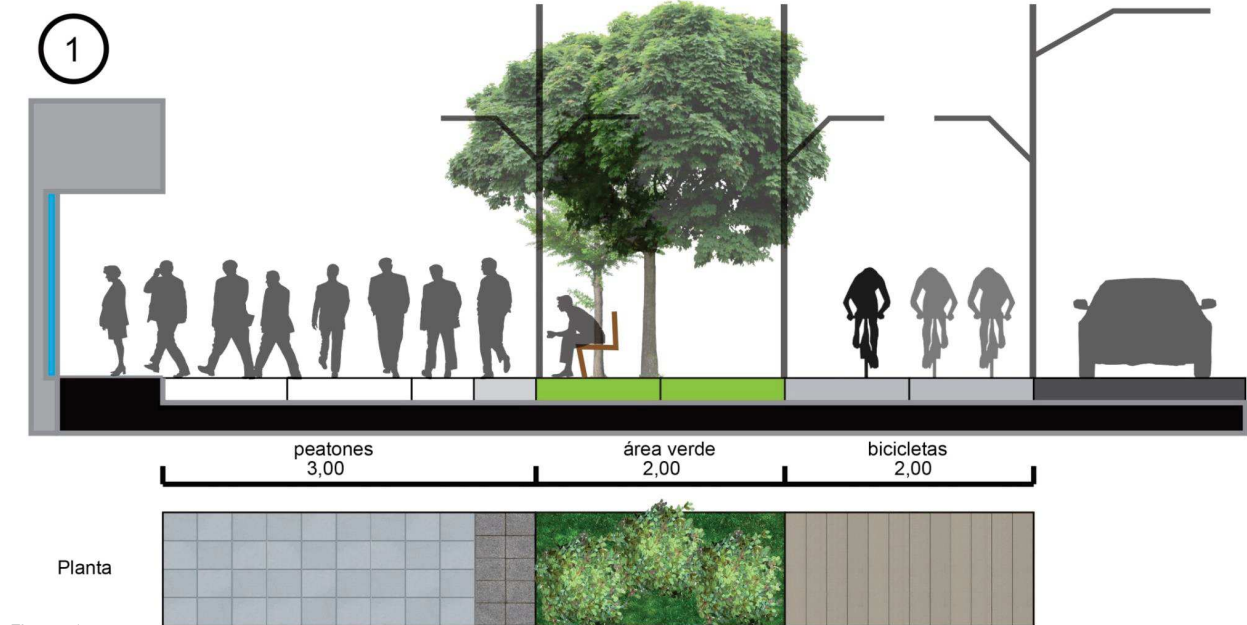


Figura 414.

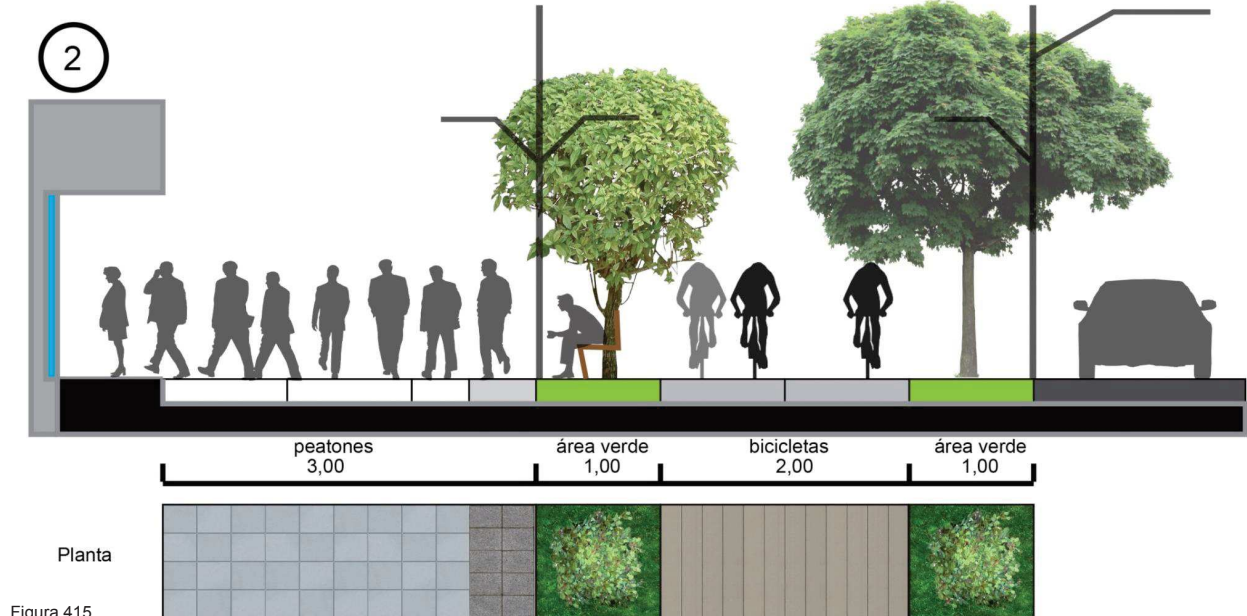


Figura 415.

3) Peatón, Área Verde, Bicicletas: donde la facilidad de los cruces en las esquinas se facilita para el tránsito de bicicletas ya que no entorpece a los peatones, los cuales tienen un espacio adecuado para caminar y estar ya que están separados del tráfico vehicular por una franja importante de vegetación, la cual actúa como protección del ruido y la contaminación, la misma sobre la cual pueden generarse espacios de estancia y juego para todo tipo de personas, mientras que el ciclista tiene su espacio y aunque esta reducido en cuanto a las demás opciones, el proyecto contempla la creación de ciclo vías dentro de las manzanas intervenidas, con el objetivo de dar una movilidad entretenida moderna y sin los riesgos del auto privado.

4) Peatón, Área Verde, Bicicletas: relativamente igual a la opción anterior pero las proporciones cambian dando más prioridad al peatón que se mueve a través del boulevard, pero limitando el accionar del área verde, mientras que las bicicletas toman el mismo sentido sobre la vía que en la opción número tres.

Opción 3		Opción 4	
Total en Mts.	Porcentajes	Total en Mts.	Porcentajes
7	100	7	100
Peatón	Peatón	Peatón	Peatón
3	43	4	57
Recreativo	Recreativo	Recreativo	Recreativo
3	43	2	29
Bicicletas	Bicicletas	Bicicletas	Bicicletas
1	14	1	14

Tabla 3: Comparación de Alternativas

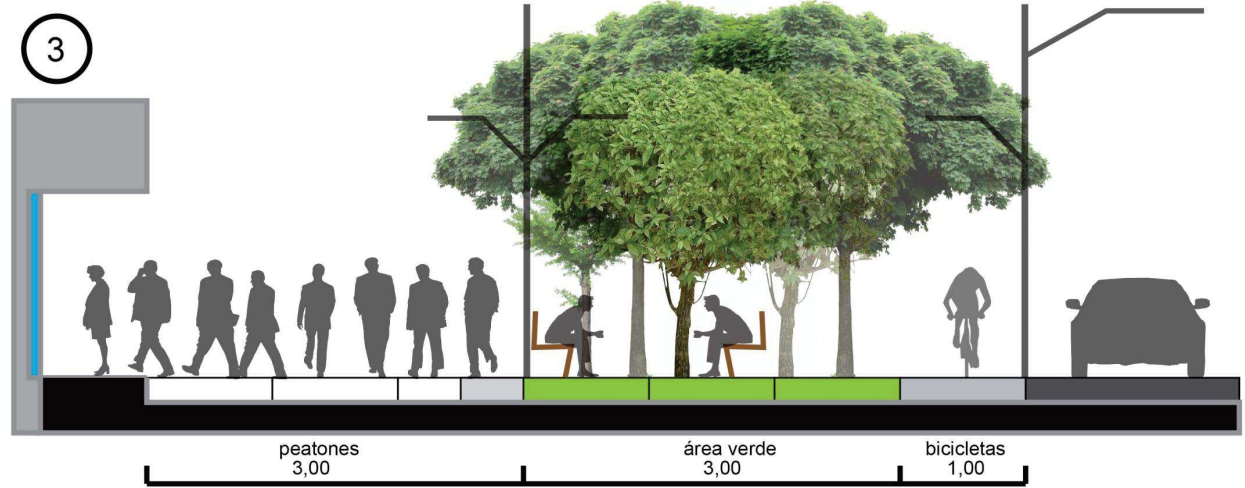


Figura 416.

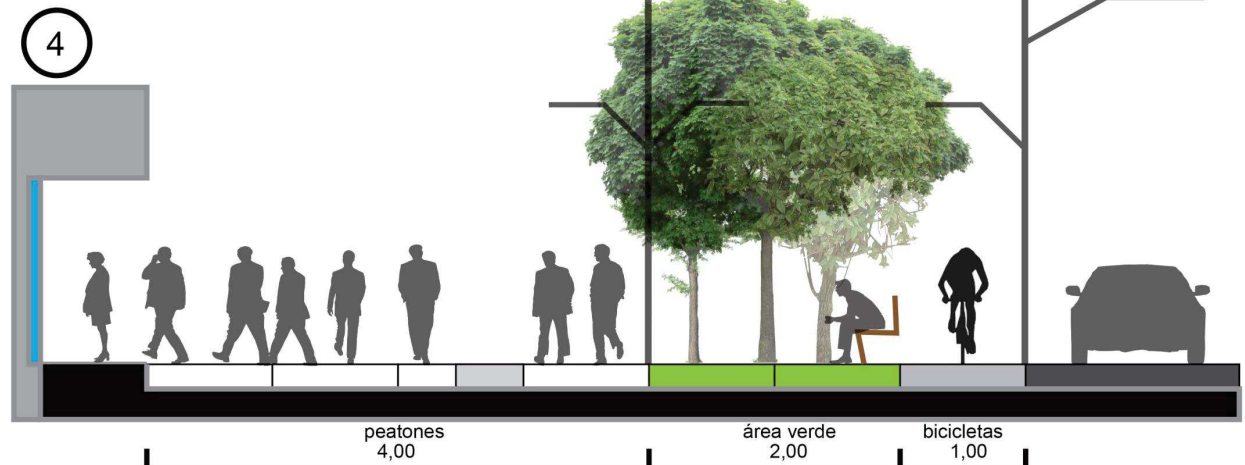
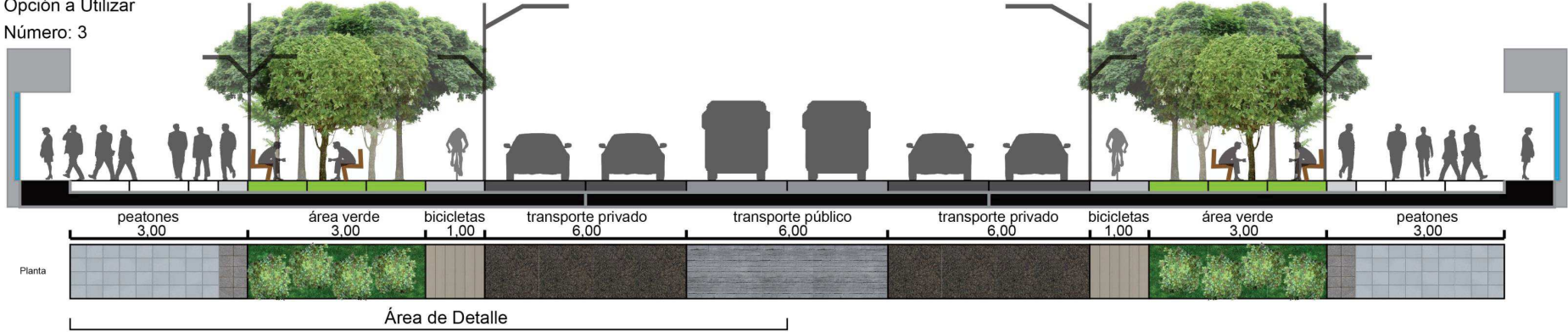
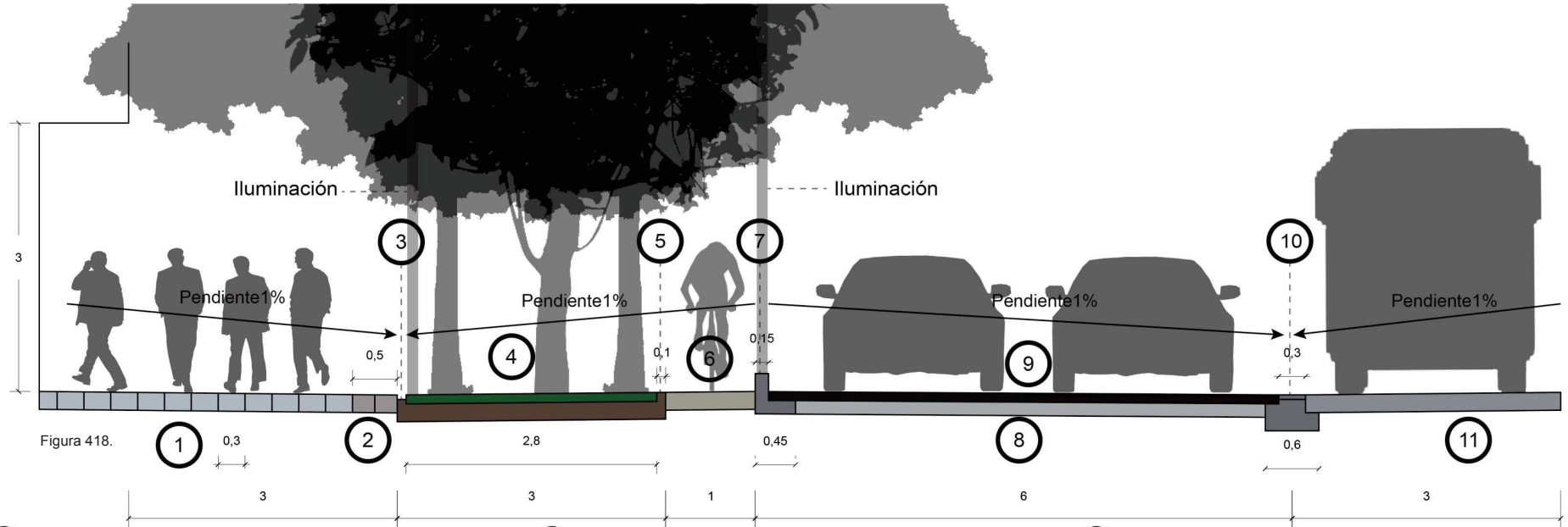


Figura 417.

Opción a Utilizar
Número: 3

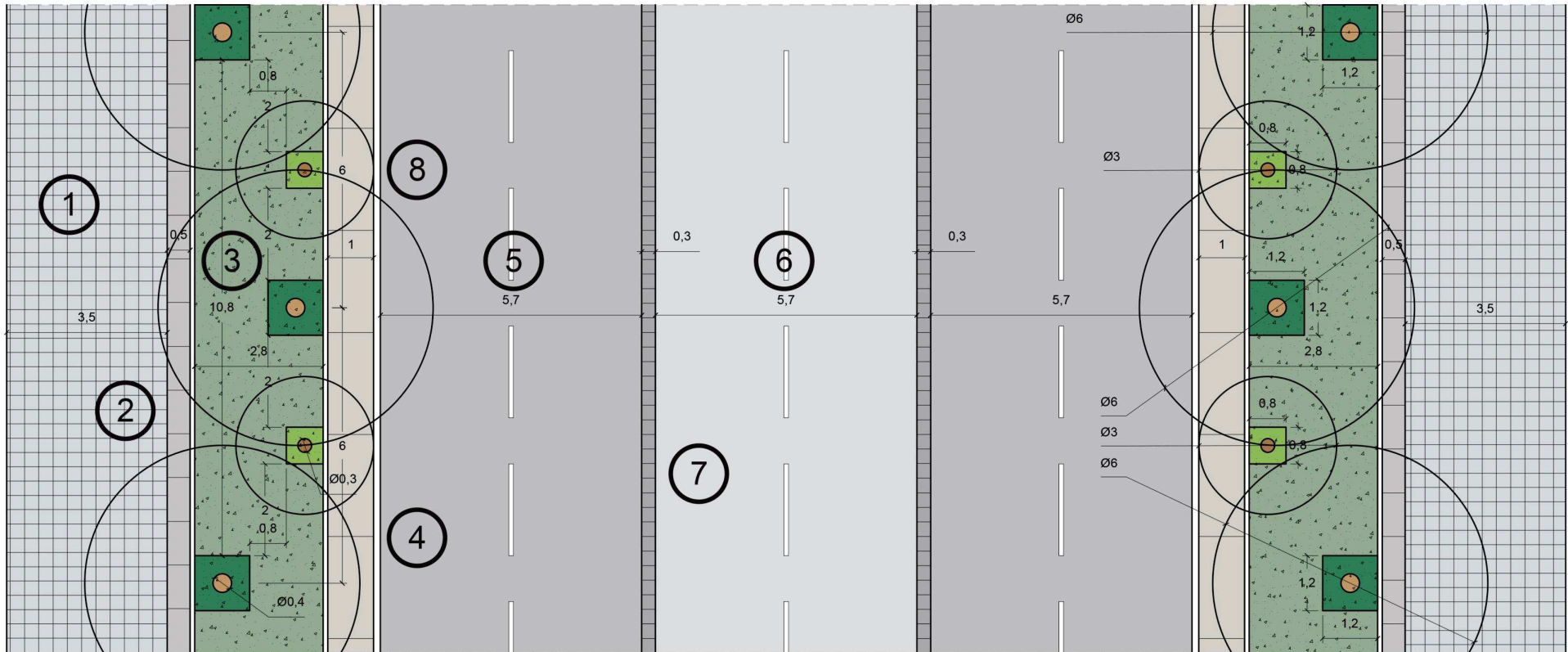


Detalle



- ① Vereda con pendiente de 1% hacia vegetación
- ② Piso texturizado para personas con discapacidad visual
- ③ Canal especial de recolección de aguas lluvias de la vereda y área verde para la posterior absorción de la vegetación
- ④ Área verde contiene las especies de árboles indicadas
- ⑤ Canal de absorción de aguas lluvias de ciclovía
- ⑥ Ciclovía
- ⑦ División de seguridad entre peatones y vehiculos
- ⑧ Capa de compresión y absorción de impactos
- ⑨ Pavimento
- ⑩ Rejilla y alcantarillado para aguas lluvias a red pública
- ⑪ Hormigón armado para alto tráfico

Detalle Planta



Leyenda

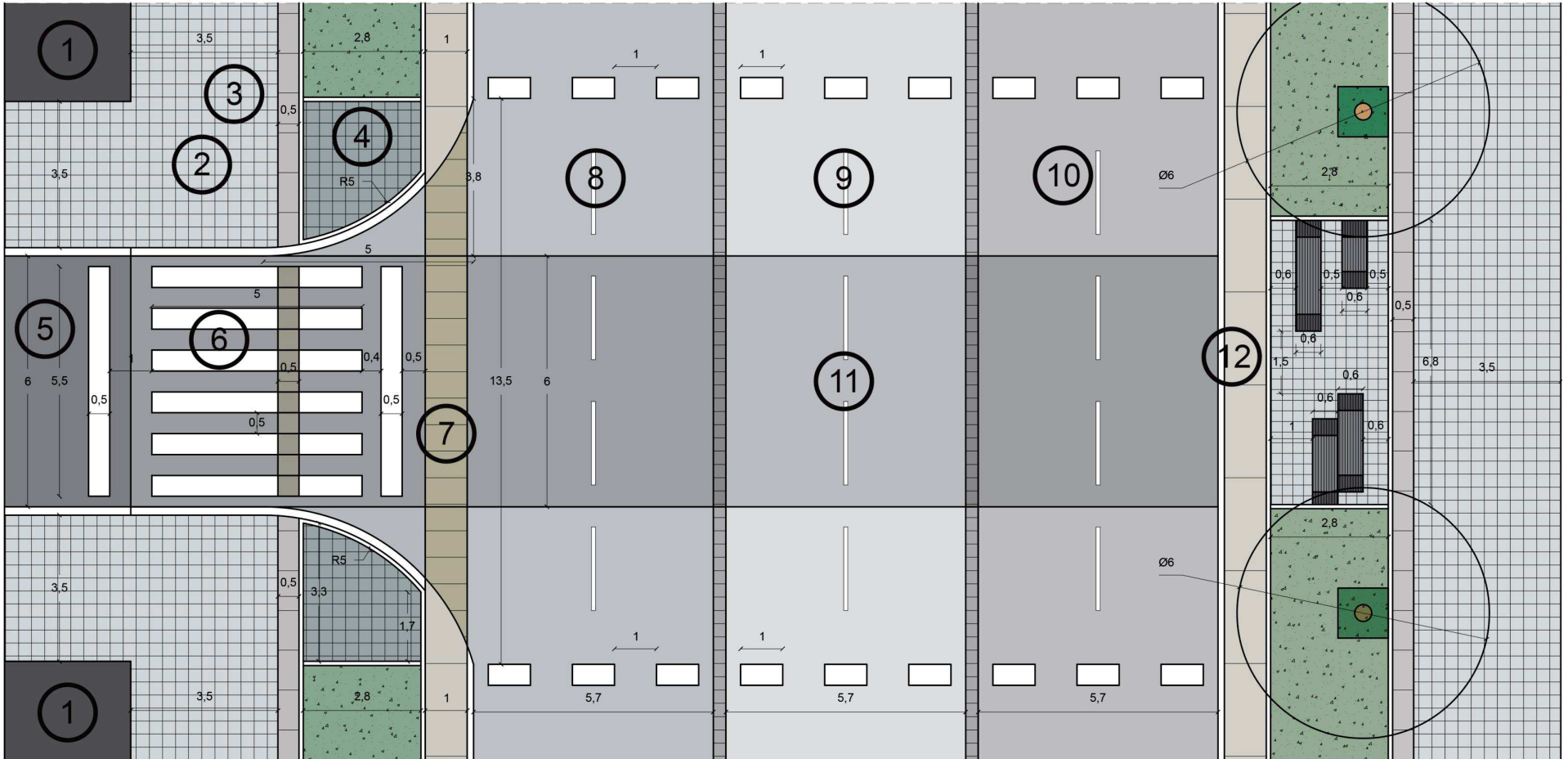
- ① Vereda
- ② Piso Texturizado para peronas con discapacidad visual
- ③ Área Verde
- ④ Ciclovía
- ⑤ Carriles Transporte Privado
- ⑥ Carriles Transporte Público
- ⑦ Rejilla y alcantarrillado a red pública
- ⑧ División de seguridad

Se compone de diferentes elementos que permiten al usuario ser parte de las plantas bajas de uso múltiple de aquellos edificios que conforman el boulevard por lo tanto tenemos una superficie de piso duro donde se desplazan los peatones la cual tiene una dimensión mínima de 3,5 metros y se va diversificando a dimensiones mayores mientras se va desplazando sobre el proyecto. A continuación tenemos un área verde que funciona como filtro acústico, visual y medioambiental de los vehículos públicos y privados.

Figura 419.

Debido a las características de la avenida este modelo es conveniente para peatones y vehículos ya que se trata de encontrar un equilibrio para ambos en todo el proyecto y no solo en un espacio, es por esto que áreas para peatones se diversifican hacia el interior de las manzanas donde se conectan a diversos equipamientos, mientras que el flujo vehicular no se dificulta ya que la vía sigue siendo parte de la Panamericana Norte.

Detalle Planta
Esquina y Mobiliario



- | | | |
|--|-------------------------------|--|
| Edificación | ⑥ Paso Cebra | ⑪ Identificación de cruce vehicular sobre plataforma única para usuarios del boulevard |
| ① Vereda | ⑦ Continuación ciclovía | ⑫ Área mobiliario urbano
Ver Detalle Lámina Urb-015 |
| ② Piso Texturizado | ⑧ Carriles Transporte Privado | |
| ③ Piso Texturizado para discapacitados | ⑨ Carriles Transporte Público | |
| ④ Área de espera | ⑩ Carriles Transporte Privado | |
| ⑤ Área de espera vehicular | | |

Figura 420.

25. Mobiliario Urbano

25.1 Ubicación: De igual manera que las áreas verdes dentro del boulevard, los espacios de piso duro se componen de las influencias de las edificaciones sobre la vereda. Estos espacios son destinados para el mobiliario urbano los cuales se componen de estructuras sencillas sobre el suelo donde pasan a ser parte del espacio urbano transformándolo en un lugar dinámico y diferente a cada paso.

25.2 Concepto: El mismo mobiliario se conforma por planos inclinados en las esquinas, para evitar golpes a los peatones y dándole una vista y sensación más amigable sobre el entorno. Forman de igual manera un plano vacío en su interior el cual sirve para que visualmente no sea una barrera sobre el lugar. El mobiliario cuenta con iluminación en la parte inferior, que gracias a los materiales de los que está compuesto más el material del piso sobre el que se implanta, producen reflejos sobre los materiales y de esta manera se reduce la luminosidad de los elementos electrónicos a usarse. El material del que se componen es de hormigón armado, el cual está anclado a la superficie y puede ser ubicado en cualquier posición sin interrumpir el desplazamiento de los peatones. De la misma manera los postes de iluminación dentro del espacio público se componen de planos inclinados para dar un diseño más personalizado en los lugares de estancia dentro del proyecto. Mientras que la iluminación en las vías para los vehículos y peatones es de forma convencional, tomando en cuenta la vegetación existente.

Bancas

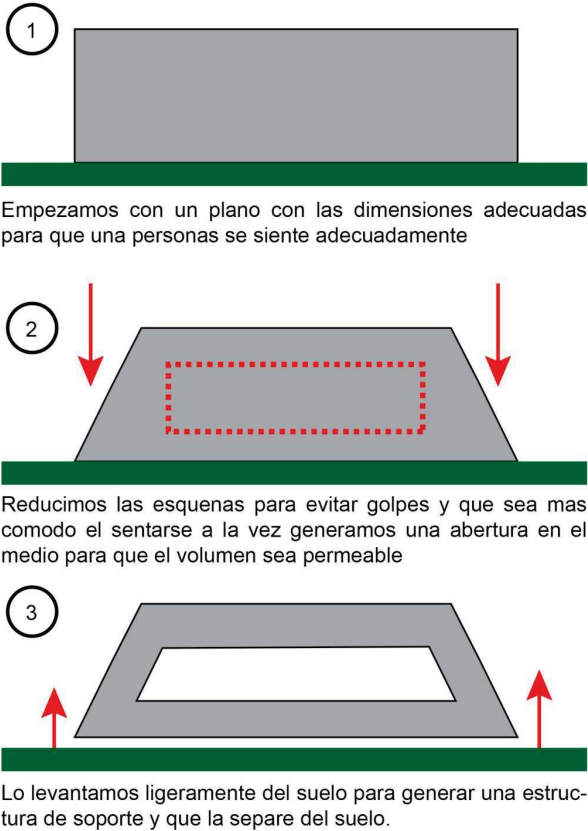
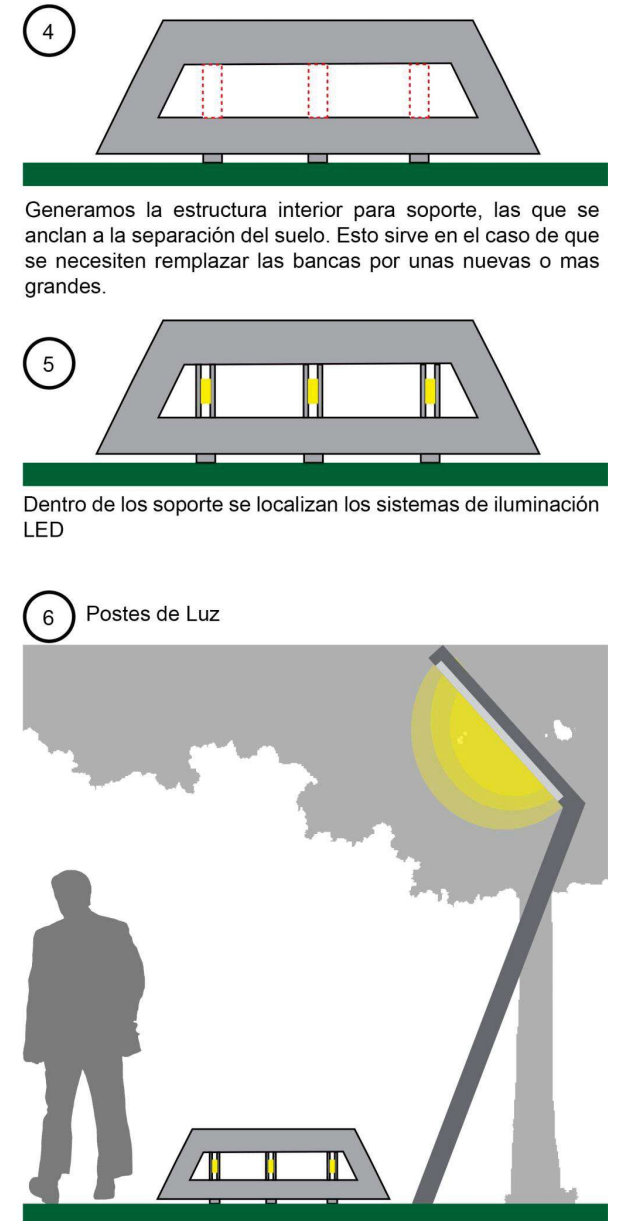
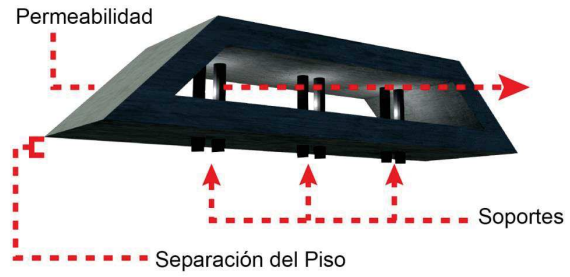


Figura 421.

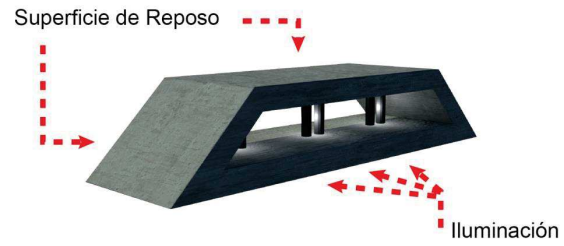


Imágenes

Vista Inferior



Vista Superior



Perspectiva

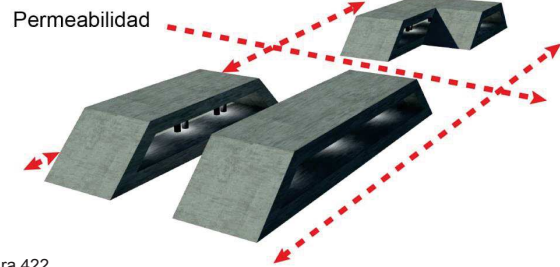


Figura 422.

Imagen

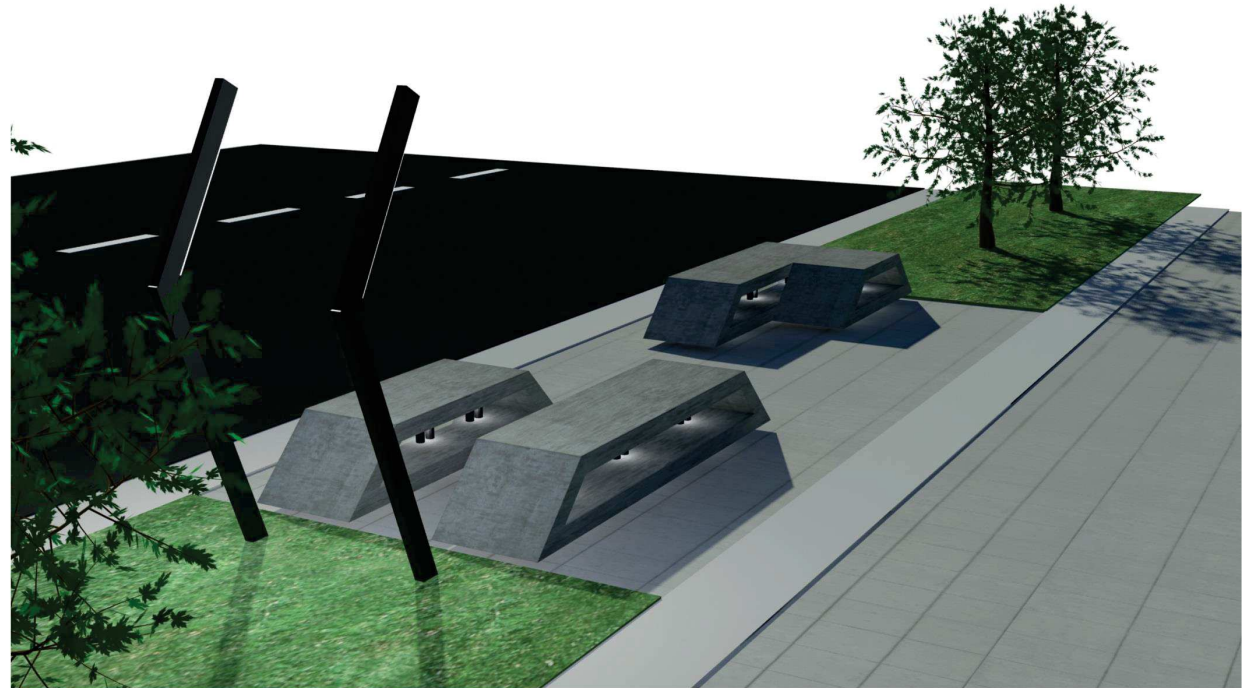


Figura 423.
Corte

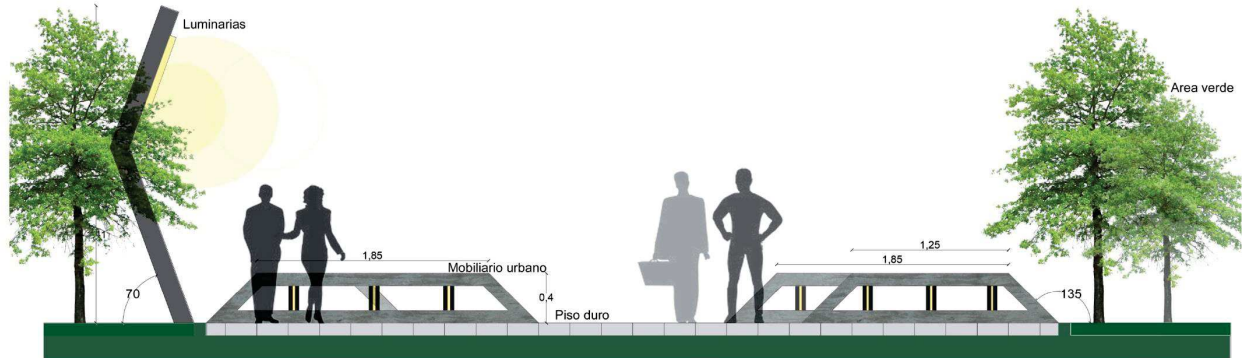
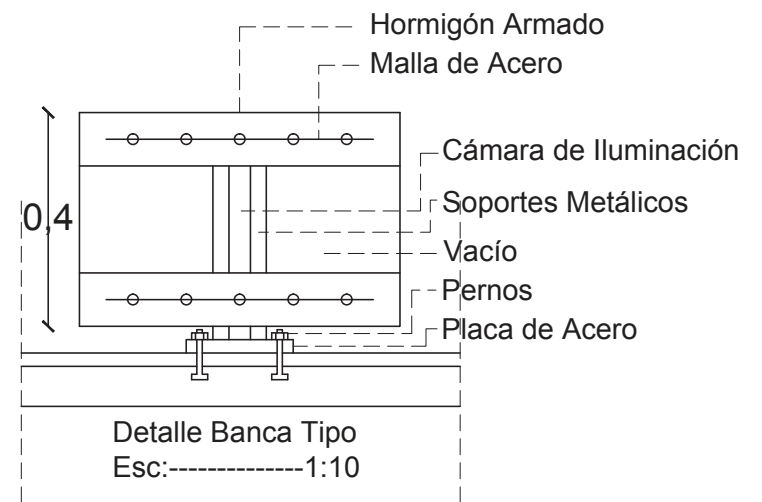
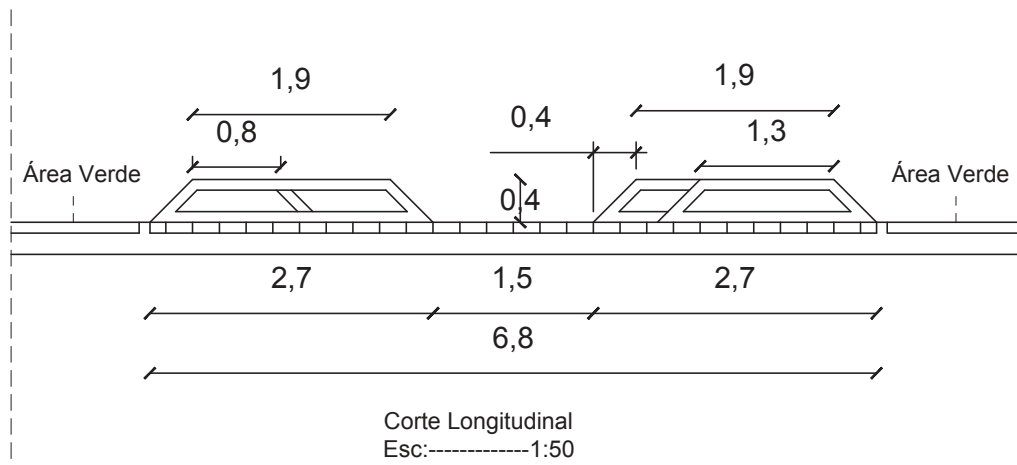
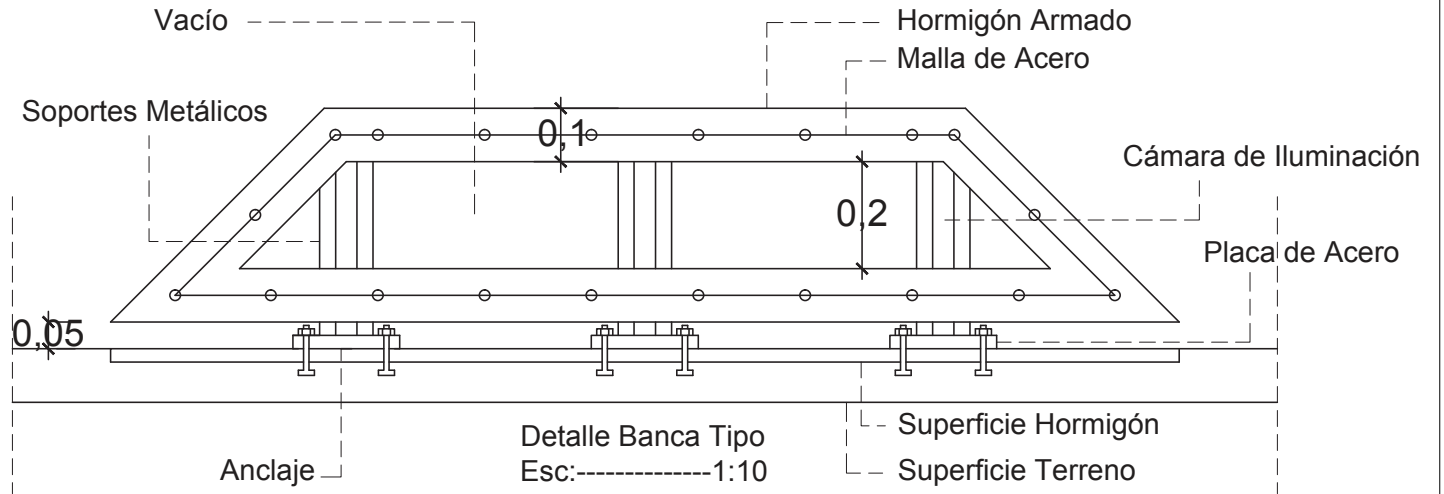
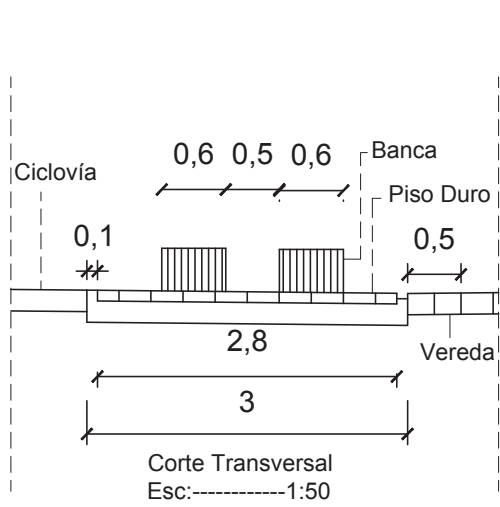


Figura 424.



TEMA: Diseño Urbano de la Av. 10 de Agosto Tramo 1

CONTENIDO: Detalle de Mobiliario

ESCALA: S/N

LÁMINA: URB-015

SIMBOLOGÍA:

UBICACIÓN:



26. Hitos Urbanos

Habiendo identificado las zonas susceptibles al cambio, se prosigue a definir lugares donde se puedan implantar nuevos proyectos que signifiquen hitos sobre el área de estudio, con el objetivo de que los usuarios del lugar puedan identificar zonas del proyecto con mayor facilidad. Esto dependerá del sector en el que nos encontremos así como de las edificaciones existentes que se mantengan, las cuales actuarán como soporte para estos nuevos hitos urbanos.

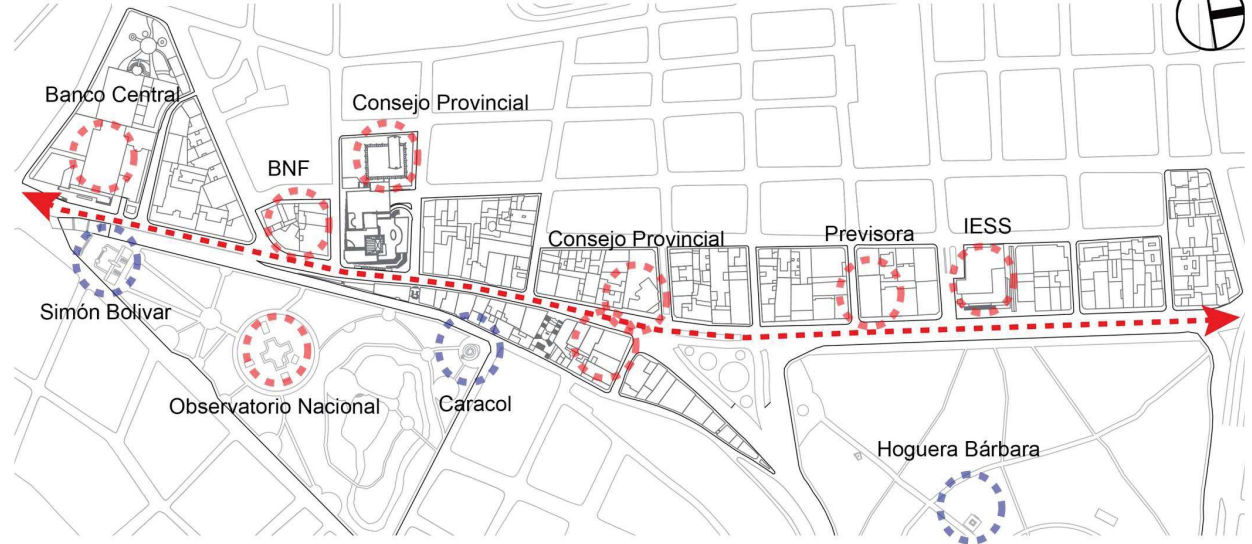
Sector 1

Siendo este lugar el que contiene la mayor cantidad de edificaciones en altura el objetivo funciona de forma contraria, es decir, podemos y debemos crear nuevas edificaciones, pero los hitos deben ser generados por aquellas edificaciones que ya representaron un símbolo de modernidad en la ciudad y que ahora son fácilmente reconocibles por el impacto que tuvieron en su tiempo, de esta manera realzamos su importancia y les damos nuevo uso para el bien del lugar.

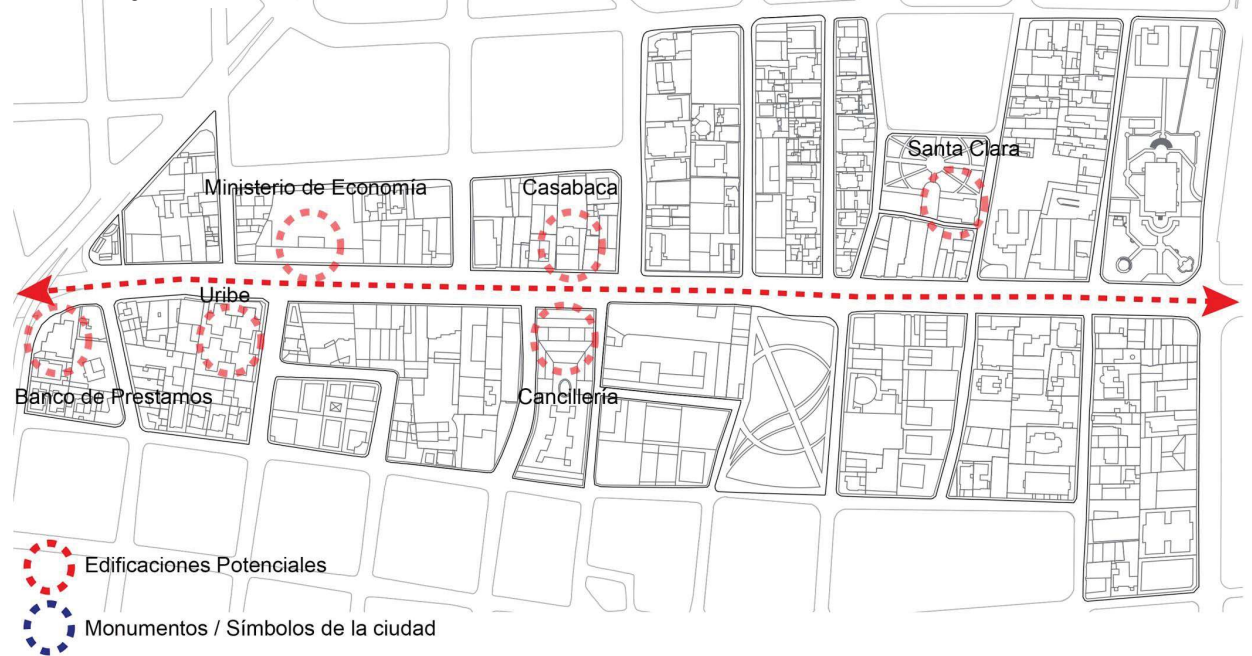
Sector 2

Siendo un sector identificado claramente por dos barrios importantes, los hitos deben marcar su importancia por medio de edificaciones, las cuales deben contar con equipamientos específicos para definir características en cada lugar. Básicamente se propone crear puntos significativos dentro del espacio urbano con el objetivo de que los usuarios puedan identificar distancias y sectores con facilidad ya que con la plataforma única se busca generar un solo espacio sin barreras reconocibles.

Sector 1 Figura 425.



Sector 2 Figura 426.



27. Plazas

La generación de plazas se debe a la necesidad de un espacio público abierto donde la gente pueda estar sin preocupaciones, donde el boulevard funciona como filtro entre los vehículos y peatones.

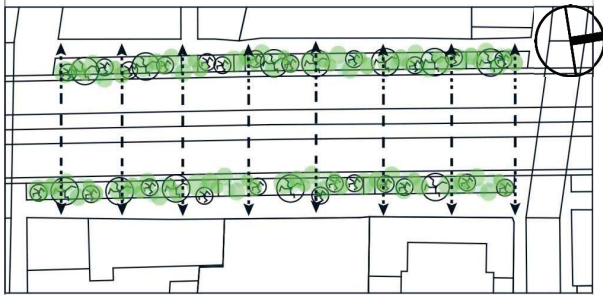


Figura 427.

Las plazas se crean en puntos de encuentro fuertes generados por los nuevos proyectos implantados en el lugar, con la idea de que sean espacios de apoyo limpios, sin obstáculos para la generación de actividades culturales, sociales e incluso políticas, lo que refuerza el concepto de democracia. Se generan estos espacios con el objetivo de dar lugares de ocio y encuentro a una población cuyas principales actividades son el comercio y las labores administrativas.

Cada plaza se identifica con una idea y razón de ser, por esto que tenemos las siguientes en sentido sur-norte:

1) Se mantiene la plaza del Banco Central sin alteraciones, ya que por su ubicación no altera el proyecto, más bien es un plus que proporciona apoyo en un sector alejado del boulevard y genera una invitación hacia la zona.

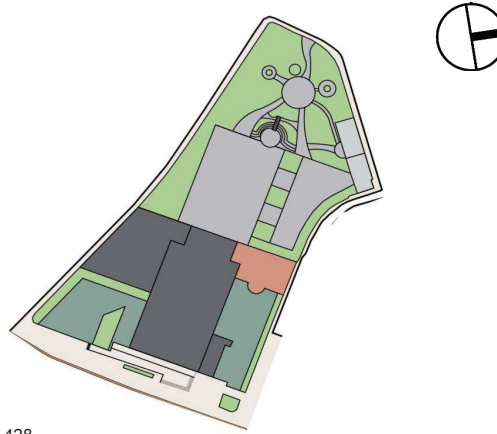


Figura 428.

2) La Plaza de la República forma parte de los proyectos implantados.



Figura 429. Plaza de la República
Tomado de Colegio de Arquitectos del Ecuador

3) La Plaza Tarqui es el espacio más importante del Sector 1 por varias razones. Al ser el espacio donde se crea un cuello de botella debido a la conformación de las edificaciones a su alrededor, es el lugar ideal para generar un espacio donde se pueda decir que empieza la entrada hacia el Centro Histórico y donde termina el Quito moderno para darle paso a las edificaciones coloniales.

Para poder apreciar estos aspectos la plaza contará con los siguientes aspectos:

Extender las entradas a los desniveles subterráneos para generar una plataforma única y sin interrupciones dando prioridad al peatón.

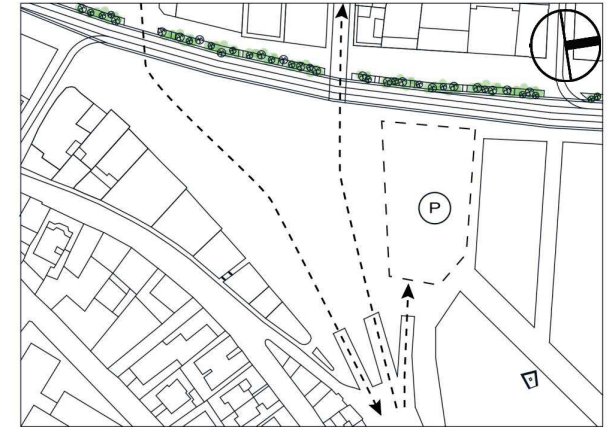


Figura 430.

Hay que procurar fomentar la conexión peatonal sobre el eje transversal de la vía, por lo que se toma como base la caminera diagonal del Parque El Ejido que se dirige hacia la plaza. Se genera su continuación sobre el piso duro y se la bifurca para conectar con las calles Buenos Aires y Riofrío de forma peatonal ya que estas vías forman parte de pasos a desnivel.



Figura 431.

Para mantener la identidad que poseía, se mantienen las áreas verdes de forma circular y se generan nuevas de forma aleatoria.



Figura 432.

Las áreas verdes cerca de las intersecciones de las camineras forman otro tipo de espacio público generando mini plazas con diferentes aspectos, como una entrada de piso duro en la mitad y áreas verdes sin vegetación alta para que la gente pueda realizar actividades al aire libre, mientras que las demás áreas verdes contarán con diferentes tipos de vegetación para la diversidad cromática.



Figura 433.

Como último punto, las edificaciones representativas alrededor pueden formar parte de la plaza al ser generadoras de proyecciones de imágenes en la noche y darle al lugar un sentido moderno y diferente nunca antes visto en la ciudad. Estos puntos serán especificados en planos e imágenes al terminar la explicación de las demás plazas.

4) Plaza La Previsora, esencial generar un espacio abierto en este sector para actividades que respalden a las edificaciones a su alrededor y que se integren de mejor manera al parque.

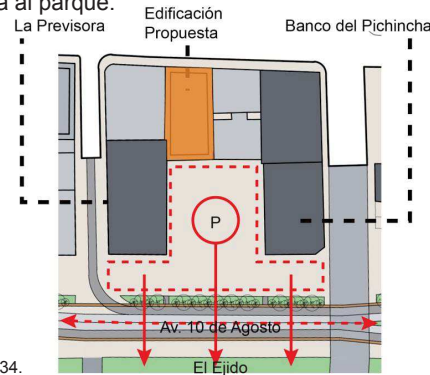


Figura 434.

5) Plaza Puente del Guambra, generada para soporte de actividades comerciales dentro del puente.



Figura 435.

6) Plaza Histórica, como forma de apoyo a las edificaciones con valor histórico, es necesaria para la reforma del edificio del Ministerio de Economía y generar un lugar de esparcimiento al área residencial.

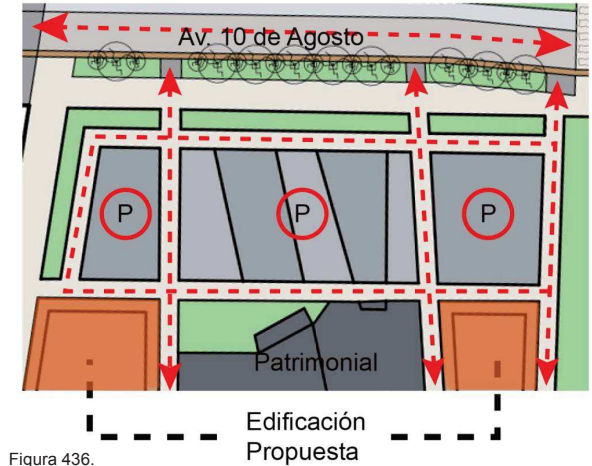


Figura 436.

7) Plaza El Globo, donde se genera un espacio abierto de apoyo a las nuevas edificaciones dentro de una manzana reestructurada casi en su totalidad.



Figura 437.

8) Plaza Julio Andrade, lugar de diferenciación entre el área verde, y a las nuevas edificaciones de apoyo, además funciona como un espacio de esparcimiento para los pacientes de las clínicas en su alrededor.

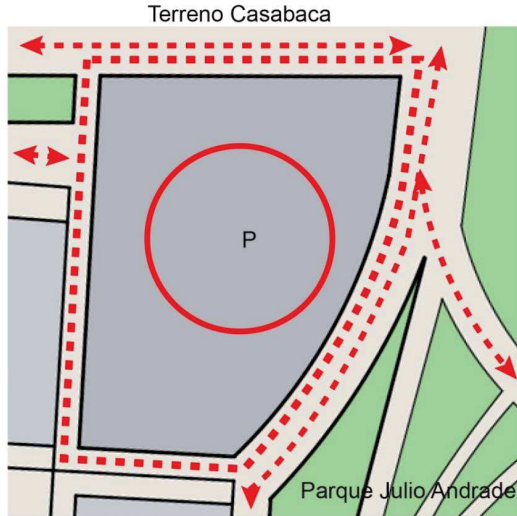


Figura 438.

9) Plaza Santa Clara, área existente que funcionará como estacionamientos públicos subterráneos como apoyo del área comercial que lo rodea

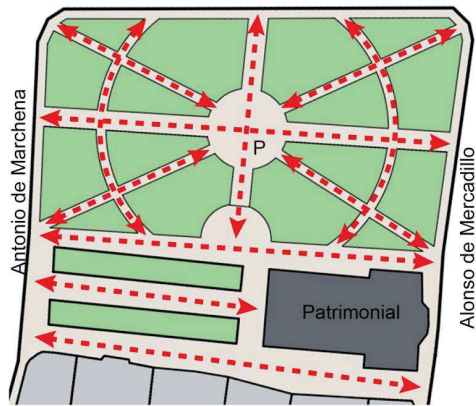


Figura 439.

10) Plaza Colón, espacio que funciona como ingreso al proyecto, abriendo y utilizando una esquina importante de la ciudad en conjunto con la Circasiana, lo cual da paso a la generación de nuevas edificaciones a su alrededor.

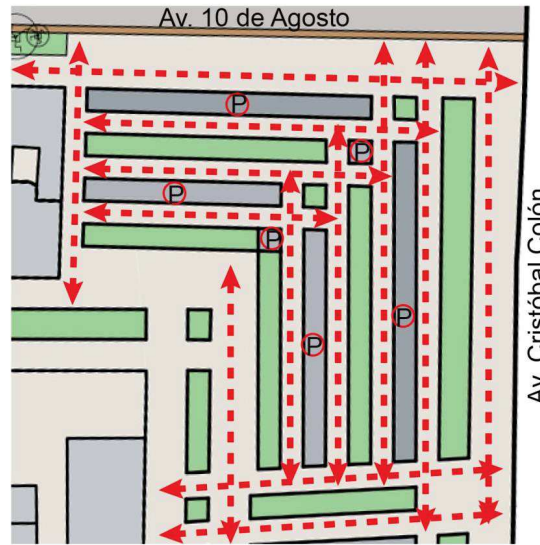
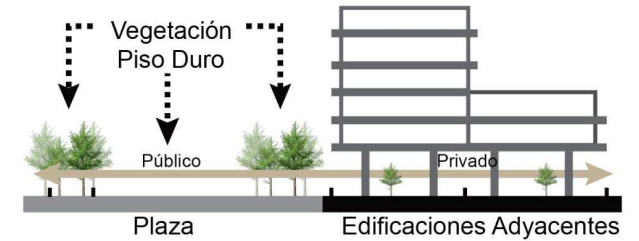


Figura 440.

En las siguientes láminas se presentan el desarrollo final de las plazas dentro de un mejor contexto ya que a continuación se propone el tema de edificación lo que tienen un mayor impacto sobre el proyecto de diseño urbano del Tramo 1. En las plantas arquitectónicas se identifican elementos urbanos como el mobiliario, áreas verdes nuevas, camineras, las edificaciones propuestas y las edificaciones en permanencia. Así mismo se nota cómo se desarrolla el boulevard a medida que atraviesa el proyecto y se conecta de forma integral con las manzanas, generando espacios de estancia sin interrumpir el desarrollo de las actividades propias de la vía.

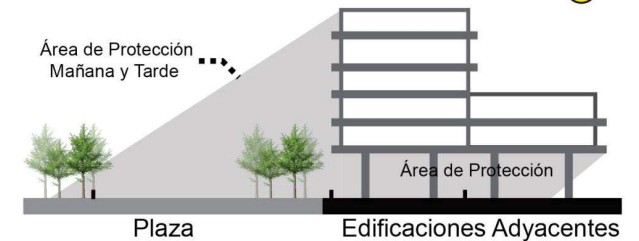
27.1. Esquema de Funcionamiento General

Permeabilidad

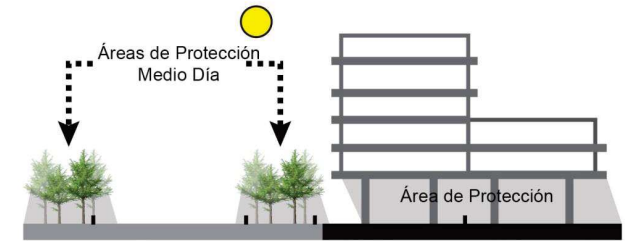


La propuesta de nuevas edificaciones abarcan temas de permeabilidad con el espacio público.

Sombreamiento



Durante las mañanas y tardes las alturas propuestas en las edificaciones adyacentes sirven como protección.



Durante el medio día la vegetación escogida anteriormente permite arboles de copa ancha que transfieren sombra hacia la superficie de la plaza generando protección natural.

Figura 440.1

28. Manzanas

Como parte del diseño urbano y para generar un aporte sobre el trazado del área de estudio, se regularizan las manzanas en cuanto a la dimensión de las vías que las atraviesan, con el mismo concepto de dificultar al vehículo ingresar al sector. Por consiguiente se realizan los siguientes cambios:

1) Generar carriles vehiculares con las dimensiones mínimas de 3 metros para ambos sentidos, lo que nos permite tener calles con un promedio de 6 metros de ancho, donde sea posible, ya que también se procura eliminar los denominados cuellos de botella, es por esto que en ciertas calles anchas que nacen de la Av. 10 de Agosto como la Jerónimo Carrión (15 mts.) y San Gregorio (12 mts.), las dimensiones se respetan pero se regularizan las veredas consiguiendo de igual manera un incremento en el área peatonal. En el caso de la calle Bogotá, directamente relacionada con el Instituto de Seguridad Social, se respeta su dimensión debido a la importancia del equipamiento y por ser un eje que atraviesa el sector hasta llegar a la vía Occidental.

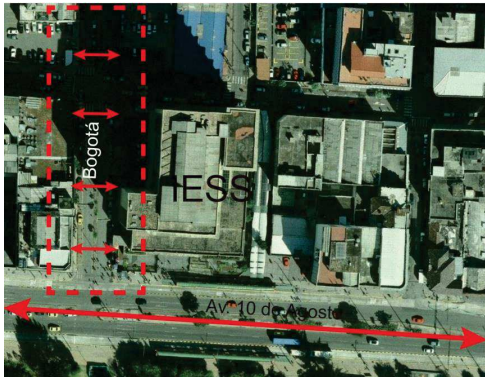


Figura 441.
Tomado de Ing. Ramiro del Pozo, Cartotecnia S.A.

2) Se eliminan los espacios destinados a Zona Azul, recuperándolo con Nuevas Plazas de estacionamientos subterráneos.

3) En el Sector 2 se realizan los mayores cambios en cuanto a las manzanas.

La manzana 6 genera los mayores problemas al tener un remate dentro de la avenida 10 de agosto muy pequeña, se generan dos cruces a tan solo 15 metros de separación, por lo que se la anexa a la manzana 5 y generar así una sola manzana, cerrando la vía en común entre las dos manzanas (Darquea) para generar un paso peatonal que sea soporte del Mercado Santa Clara.

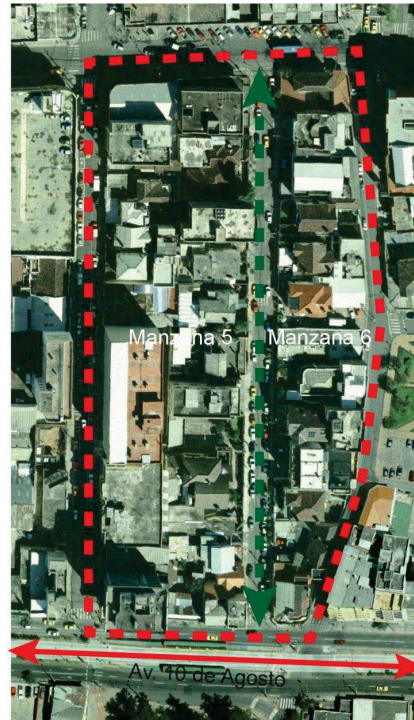


Figura 442.
Tomado de Ing. Ramiro del Pozo, Cartotecnia S.A.

La manzana 7 se anexa a la Plaza de Santa Clara para eliminar un cruce pequeño y sin sentido y crear una manzana de mayor tamaño.

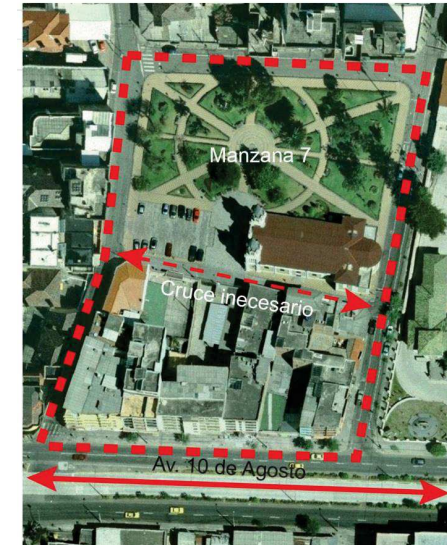


Figura 443.
Tomado de Ing. Ramiro del Pozo, Cartotecnia S.A.

La manzana 14 y 14A, ver siguiente hoja, se anexan con el Parque Julio Andrade generando una súper manzana y eliminando una calle que es utilizada en su mayor parte como estacionamiento.

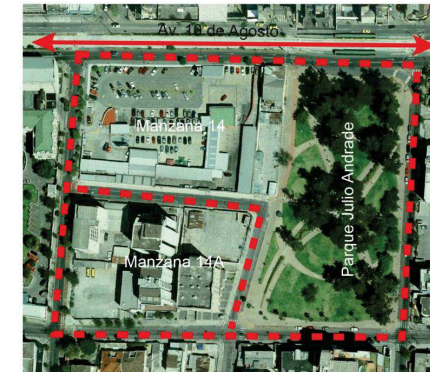


Figura 444.
Tomado de Ing. Ramiro del Pozo, Cartotecnia S.A.

La manzana 16 y 16A se anexan de igual manera y por los mismos motivos anteriores.



Figura 445.
Tomado de Ing. Ramiro del Pozo, Cartotecnia S.A.

29. Edificación

El mayor problema dentro de la avenida es que no se respetan las normativas de ocupación y de alturas destinadas para el lugar, por lo que existen edificaciones que no aprovechan los terrenos. Decimos esto porque la propuesta urbana no busca generar edificaciones lo más altas posibles para densificar la zona o aprovechar los terrenos más grandes, sino que se busca cumplir con la normativa que se entiende, fue generada mediante estudios de anchos de vías y asoleamiento.

A continuación se presenta un estudio sobre un área seleccionada para ejemplificar como se desarrollan las edificaciones dentro de toda el área de estudio.

Una vez determinadas las zonas susceptibles al cambio, identificamos las zonas propicias para edificar, con los siguientes parámetros:

- 1) La nueva edificación debe respetar la línea de fábrica si se encuentra relacionada con la Av. 10 de Agosto.
- 2) Formará parte de las edificaciones que la rodean mediante un uso de ocupación continua si se encuentra relacionada con la Av. 10 de Agosto o mediante el respeto de las formas planteadas.
- 3) Deberá generar espacios aptos para la circulación peatonal tanto dentro como fuera de las manzanas.
- 4) La creación de las edificaciones dentro de las manzanas propondrán generar pasos paralelos a la avenida principal para crear una conexión entre las manzanas mediante camineras y pasos verdes.
- 5) No hacer de las manzanas bloques impermeables.
- 6) Liberar las plantas bajas en favor a los peatones. Tanto en nuevos como viejos edificios.

29.1 Conformación de la Edificación

Para generar edificaciones se crea un sistema gráfico de representación de las ideas para más fácil entendimiento ya que esta es una tesis de diseño urbano. Posteriormente y de la misma manera, generamos el concepto de edificabilidad. Se elige la manzana 14 dentro del Sector 2, debido a que es aquella donde el impacto del diseño urbano será más fuerte y necesario.

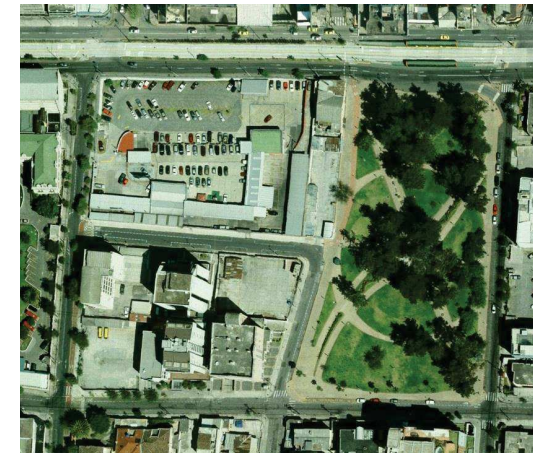


Figura 447.
Tomado de Ing. Ramiro del Pozo, Cartotecnia S.A.

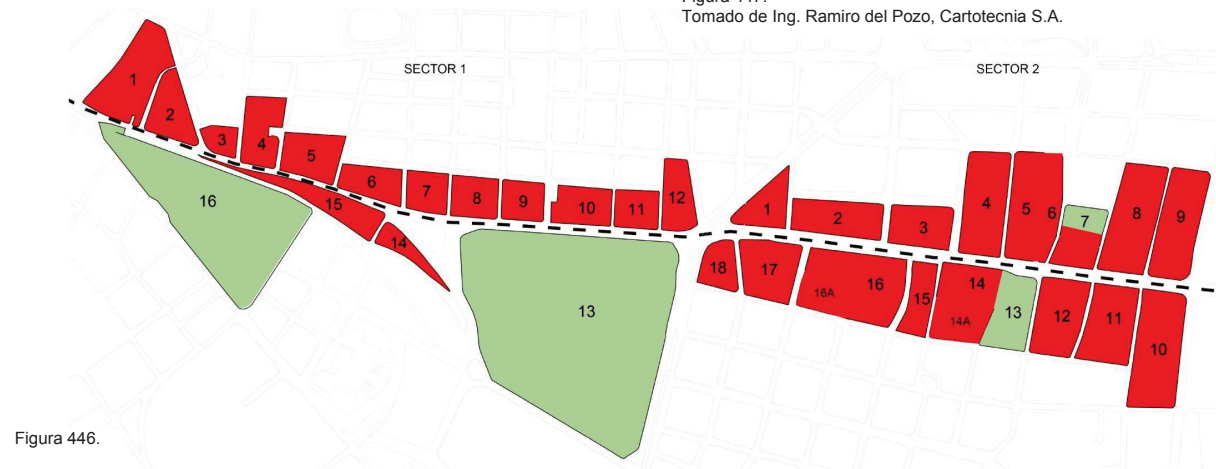


Figura 446.

Conformación de la Edificación

1 Sector 2 Manzana 14



Forma de Intervención = TOTAL

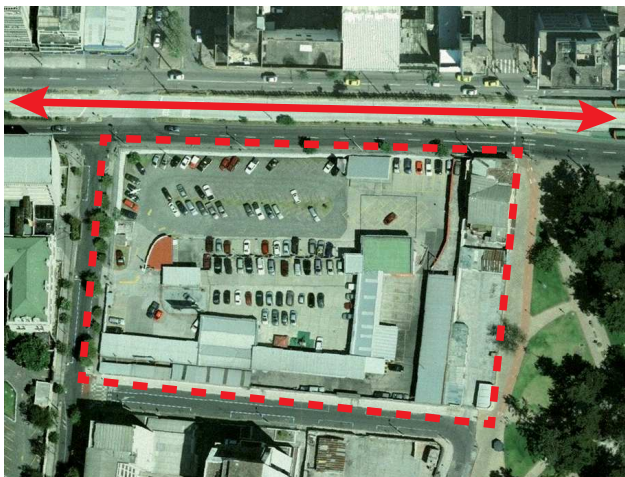
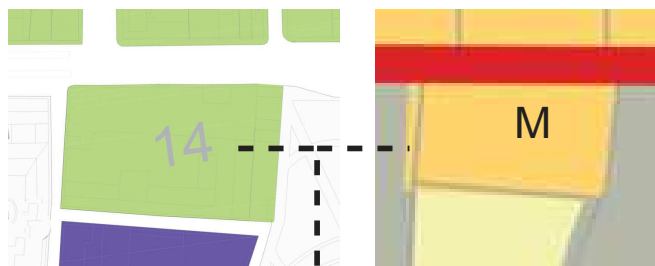


Figura 448 Tomado de Ing Ramiro del Pozo, Cartotecnia S.A.

COLOR	EDIFICACIÓN	OCUPACIÓN	NÚMERO	ZONA	ALTURA MÁXIMA		RETIROS			DISTANCIA ENTRE BLOQUES	COS PB	COS TOTAL	LOTE MÍNIMO	FRENTE MÍNIMO
					PISOS	METROS	F	L	P					
	D	SLDF	8	D610-70	10	40	0	0	3	6	70	700	600	15



PUOS = D8
Figura 451

Uso = Múltiple
Figura 452

Zonificación Existente = D610-70

COS en Planta Baja = 70% → 9120 x 70% = 6384 mts2

COS Total = 700% → 9120 x 700% = 63840 mts2

2 Aproximación

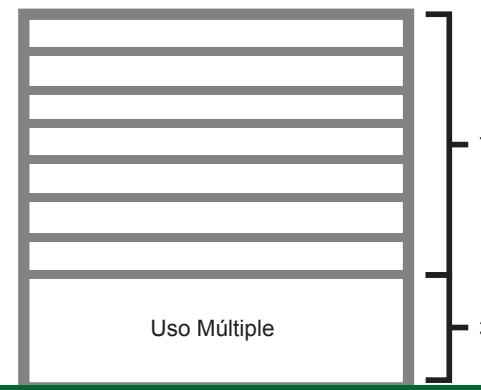


Figura 454

Oficinas + Comercio = 6384 x 3 = 19152 mts2

Departamentos = 7 Pisos = 44688 mts2

Departamentos Aprox. en 44688 mts2

1 Dormitorio = 50 mts2 = 15 % = 6703 mts2

2 Dormitorios = 65 mts2 = 25 % = 11172 mts2

3 Dormitorios = 80 mts2 = 60 % = 26812 mts2

1 Dormitorio = 6703 mts2 = 134 Depts.

2 Dormitorios = 11172 mts2 = 172 Depts.

3 Dormitorios = 26812 mts2 = 335 Depts.

Número de Unidades de Vivienda = 641 Dpts.

OJO: Los cuales van a requerir plazas de estacionamientos propias y de visitas así como áreas recreativas.

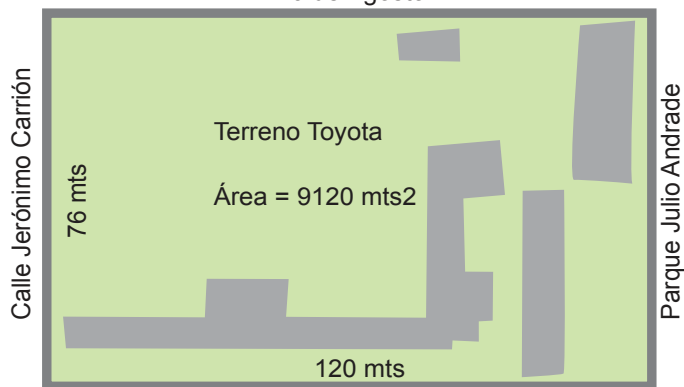


Figura 449

Calle León Vivar
Área Edificada = 2148 mts2 = 24%
Área Restante = 6972 mts2 = 76%

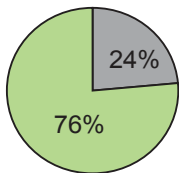


Figura 450 Tomado de Ing Ramiro del Pozo, Cartotecnia S.A.

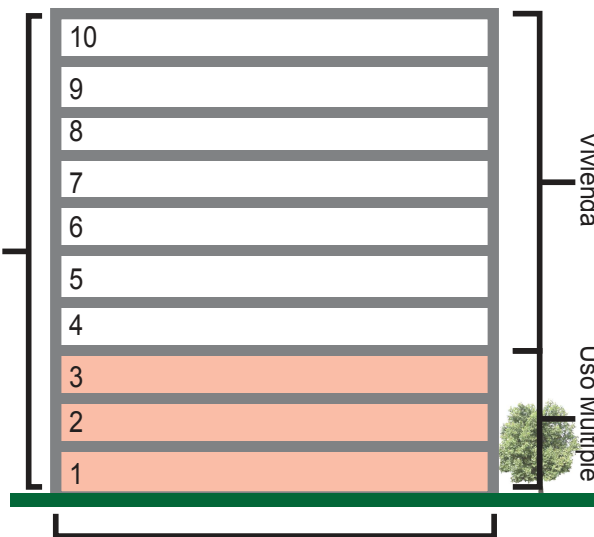


Figura 453

6384 mts2

Norma 10 Pisos Total Construcción = 63840 mts2

2 Aproximación

Área Recreativa = 12 mts² x Unidad de Vivienda

641 x 12 mts² = 7693 mts² de área recreativa

Estacionamientos

Autos = Depts de 50 mts² = 1 auto por cada 2 departamentos

1 Dormitorio = 134 Unidades / 2 = 67

2 Dormitorios = 172 Unidades / 1 = 172

3 Dormitorios = 335 Unidades / 1 = 335

Estacionamientos Visitas = 641 Unidades de Vivienda / 8 = 80

Total de Estacionamientos = 654

OJO: Oficinas y Comercio de las 3 primeras plantas también requieren de estacionamientos.

Estacionamientos Oficinas y Comercio

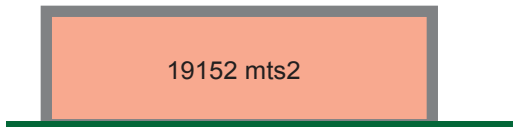


Figura 455

Oficina Promedio = 100 mts²

19152 mts² / 100 mts² = 192 Oficinas

Autos = 1 por cada 50 mts² de Oficinas y Comercio

19152 mts² / 50 mts² = 383 Autos

Total de Estacionamientos = 654 + 383 = 1037 Puestos

Área Para Autos

OJO: Considerando autos de grandes proporciones

Área Promedio por Vehículo = 27 mts²

1037 x 27 mts² = 27945 mts²

Terreno = 9120 mts²

Entonces 27945 mts² / 9120 mts² = 3.6

Esto quiere decir que dentro del terreno entran aproximadamente 3.6 subsuelos, lo que redondeamos a 4, para estacionamientos, siempre y cuando ocupemos el 100 % del área del lote y sin áreas verdes.

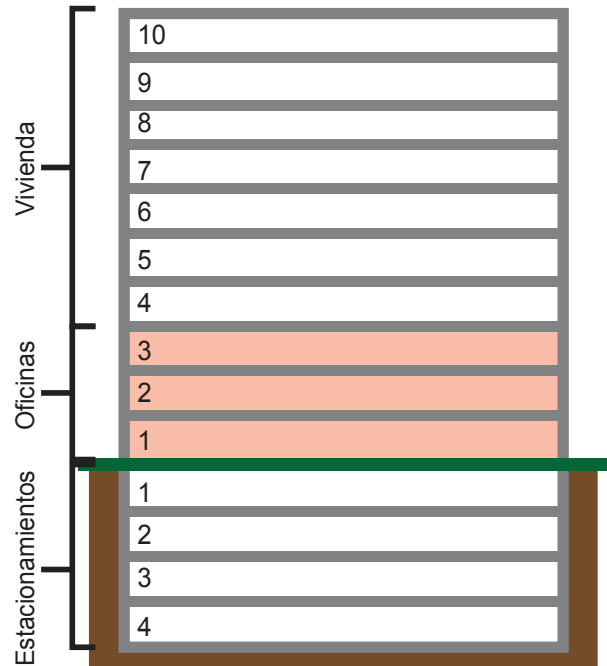


Figura 456

3 Realidad en la Av. 10 de Agosto

Iluminación Departamentos

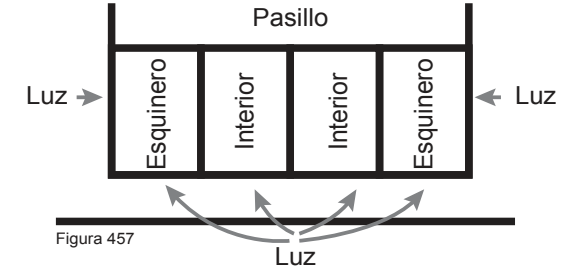


Figura 457

La distribución normal dentro de las edificaciones generalmente favorecen al departamento esquinero.

Modelo Departamento Propuesta

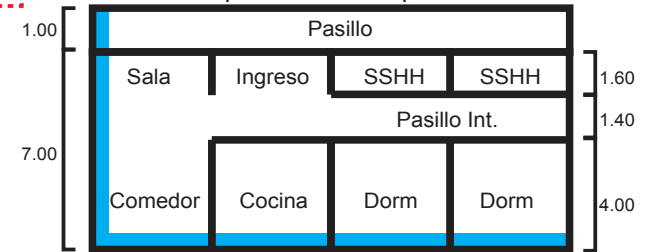


Figura 458

De esta manera podemos decir que el objetivo es crear un bloque edificado donde las condiciones de vida sean aptas para todo tipo de usuario y en cualquier parte de la edificación, es por esto que se adopta el modelo en Barra, separando el elemento en 2 generando lo siguiente:

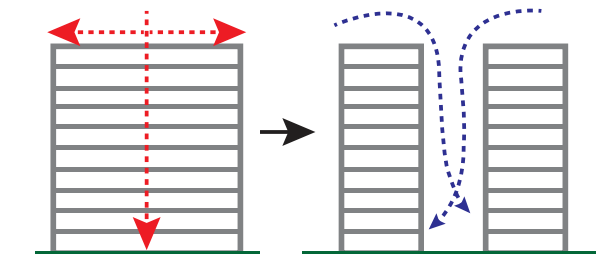


Figura 459

4 La Barra y su Composición

Estacionamientos

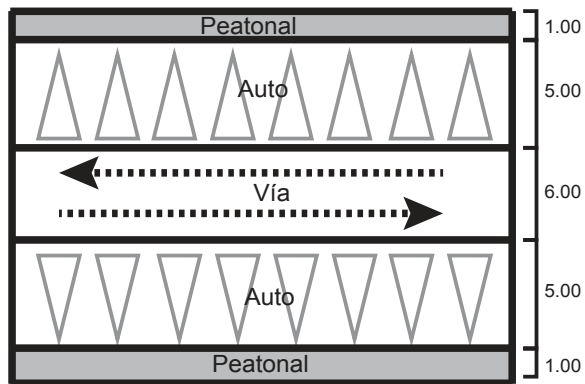


Figura 460

Aquellos 18 metros serán los que dicten las dimensiones de la barra, y esta medida puede distribuirse de la siguiente manera para conformar los departamentos en cada barra:

Distribución de Departamentos en Barra 1

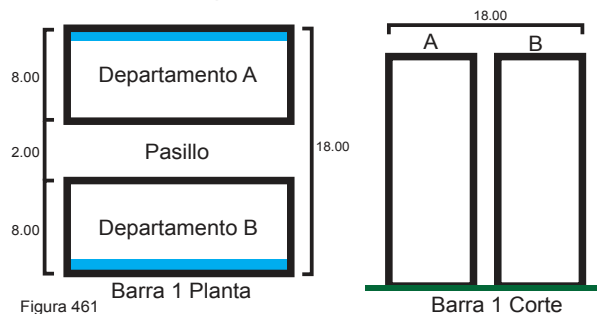


Figura 461

Lo que genera un modelo de Edificación

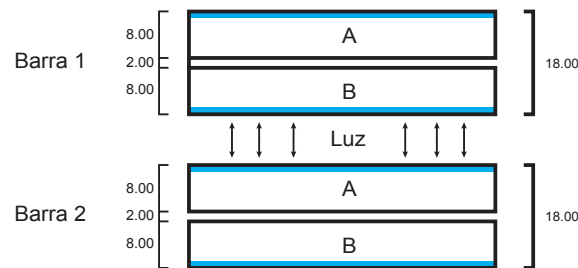


Figura 462

5 Análisis de la Propuesta

De esta forma y basados en los parámetros indicados para el diseño del boulevard y demás espacios en el diseño urbano, generamos una planta implantando el modelo de las barras:

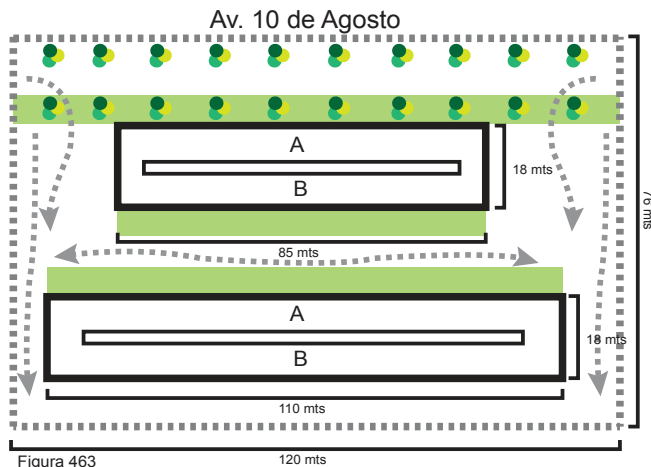


Figura 463

Barra 1 = $85 \times 18 = 1530 \text{ mts}^2$ por piso
 Barra 2 = $110 \times 18 = 1980 \text{ mts}^2$ por piso
 Entonces $1530 \text{ mts}^2 + 1980 \text{ mts}^2 = 3510 \text{ mts}^2$ Reales
 COS Normativa = 6384 mts^2
 Por lo que $3510 \text{ mts}^2 = 55\%$ de capacidad
 Planta Baja $6384 \text{ mts}^2 = 100\%$ Capacidad de la Normativa
 $3510 \text{ mts}^2 = 55\%$ Capacidad de la Normativa
 Dpts x Piso $63840 \text{ mts}^2 = 100\%$ COS Total
 $35100 \text{ mts}^2 = 55\%$ COS Total

Esto quiere decir que en un análisis de la realidad, con proporciones y medidas reales de composición de una edificación, solo utilizo el 50 % de un terreno que me permite ocupar el doble según la normativa.

6 Composición de la Propuesta

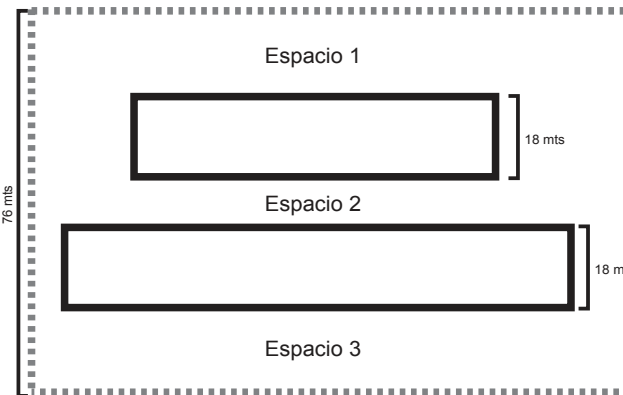


Figura 464

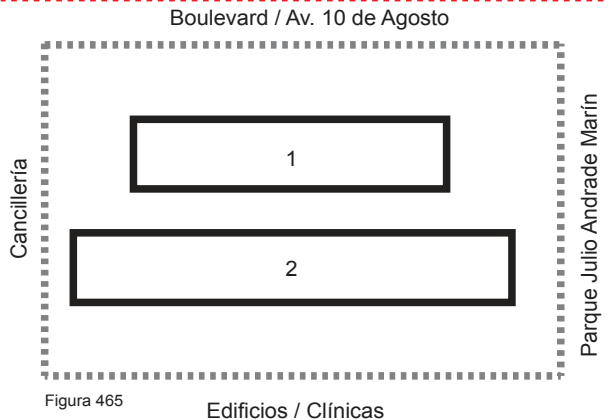
Con la implantación de dos barras de 18 mts de ancho cada una sobre el terreno de 76 metros de ancho, nos sobran 40 mts, los cuales se dividen en 3 espacios de 13.3 metros cada uno, pero por requerimientos sus medidas cambian para adaptarse al proyecto de la siguiente manera:

Espacio 1: $13.3 \text{ mts} + 7 \text{ mts de boulevard} = 20.3 \text{ mts}$
 Espacio 2: $13.3 \text{ mts} - 5.3 \text{ mts} = 8 \text{ mts}$. que es una distancia apropiada de separación entre bloques edificados.
 Espacio 3: $13.3 \text{ mts} + 5.3 \text{ mts} = 18.3 \text{ mts}$ que son la suma los metros que se restaron en el espacio 2

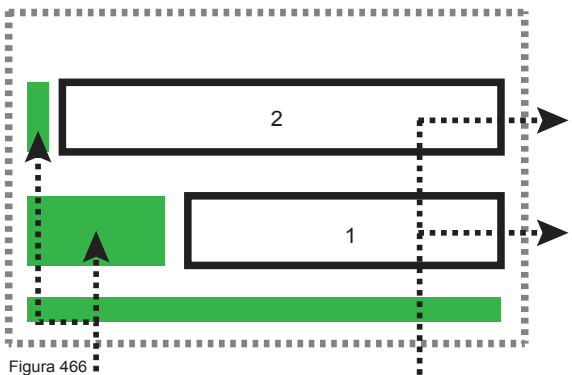
Con los siguientes datos podemos generar los recursos que la zona de estudio requiere, como hitos urbanos, donde podamos crear una forma de identificación del lugar, y de esta manera generar una lectura urbana dependiendo de las características que nos rodean, como por ejemplo, el recurso urbano más fuerte es el Parque Julio Andrade por lo que las barras se compondran mediante conceptos basados en las influencias que nos genera el área verde y obviamente el boulevard.

7 Juego Volumétrico

1: Definimos qué elementos representativos tenemos alrededor:



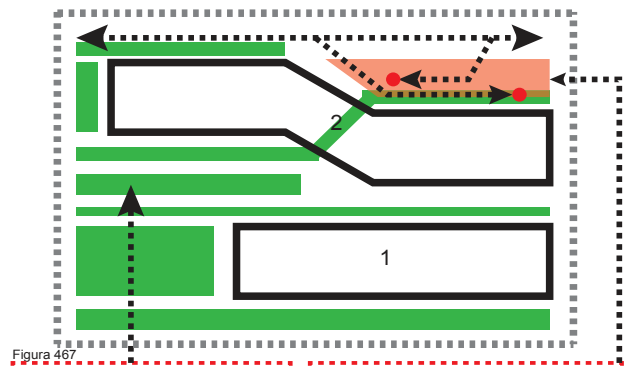
2: Movemos el volumen más grande hacia la vía por su importancia, el orden de los factores no altera el producto, y los ponemos a misma distancia del parque



Se generan dos espacios destinados a áreas de apoyo a la cancillería y a las clínicas

Forman parte de un apoyo a un espacio abierto para el uso de los peatones

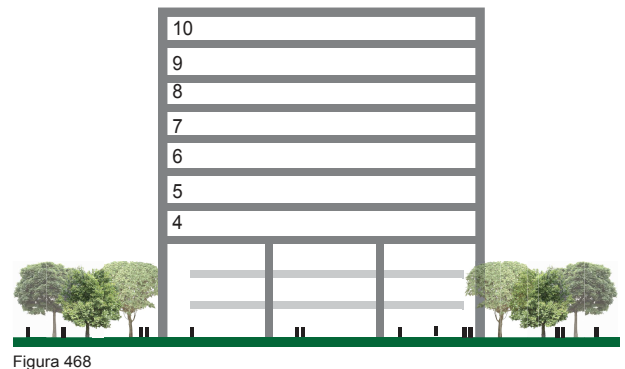
3: Necesitamos que el boulevard no sea un lugar de paso, por lo que debemos crear estancias, es ahí donde intervienen los volúmenes, los cuales se mueven hacia la vía abriendo espacios que interrumpen la continuidad del boulevard, creando nuevos espacios donde la gente pueda estar en conjunto con las nuevas edificaciones



Se refuerza la nueva plaza creando ingresos y áreas verdes dispuestas según los volúmenes

Se genera una plaza abierta donde los peatones pueden tomar una pausa sin interrumpir el flujo normal del boulevard

4: Finalmente liberamos las planta bajas para uso del peatón y fomentar las conexiones con el concepto de la plataforma única



8 Diseño

1: El diseño arquitectónico puede ser definido por cualquier arquitecto, ya que las bases urbanas y reglas espaciales han sido definidas dentro del proyecto y deben ser respetadas:



Propuesta de Diseño en Manzanas

Plaza Tarqui (Parque Juan Montalvo) - Antes



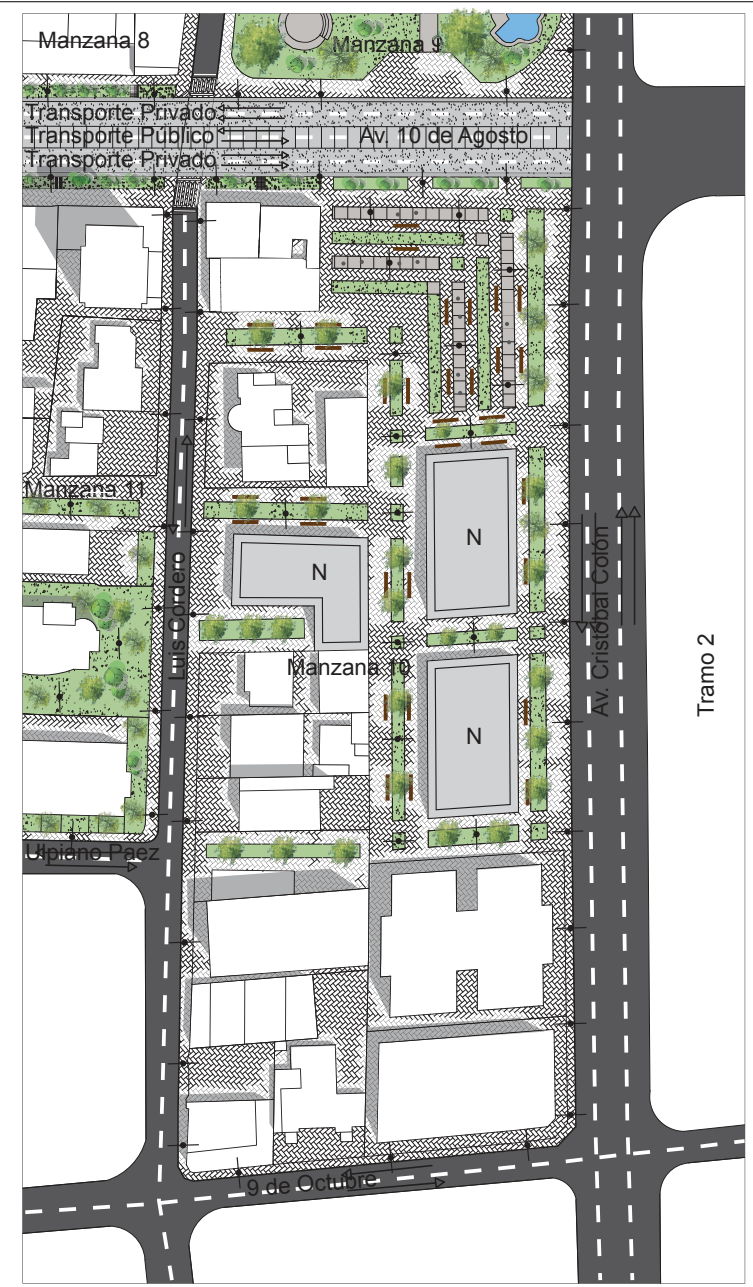
Plaza Histórica (Manzana 16) - Antes



Plaza Colón (Manzana 10) - Antes



Figura 472,473,474
Tomado de Ing. Ramiro del Pozo, Cartotecnia S.A.



TEMA: Diseño Urbano de la Av. 10 de Agosto Tramo 1

CONTENIDO: Planta Plaza Colón

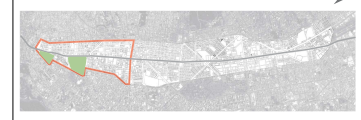
ESCALA: 1:750

LÁMINA: URB-016

SIMBOLOGÍA:

- N Edificación Nueva
- Mobiliario
- Iluminación Vertical
- Iluminación Horizontal

UBICACIÓN:





TEMA: Diseño Urbano de la Av. 10 de Agosto Tramo 1

CONTENIDO: Planta Plaza Tarqui

ESCALA: 1:750

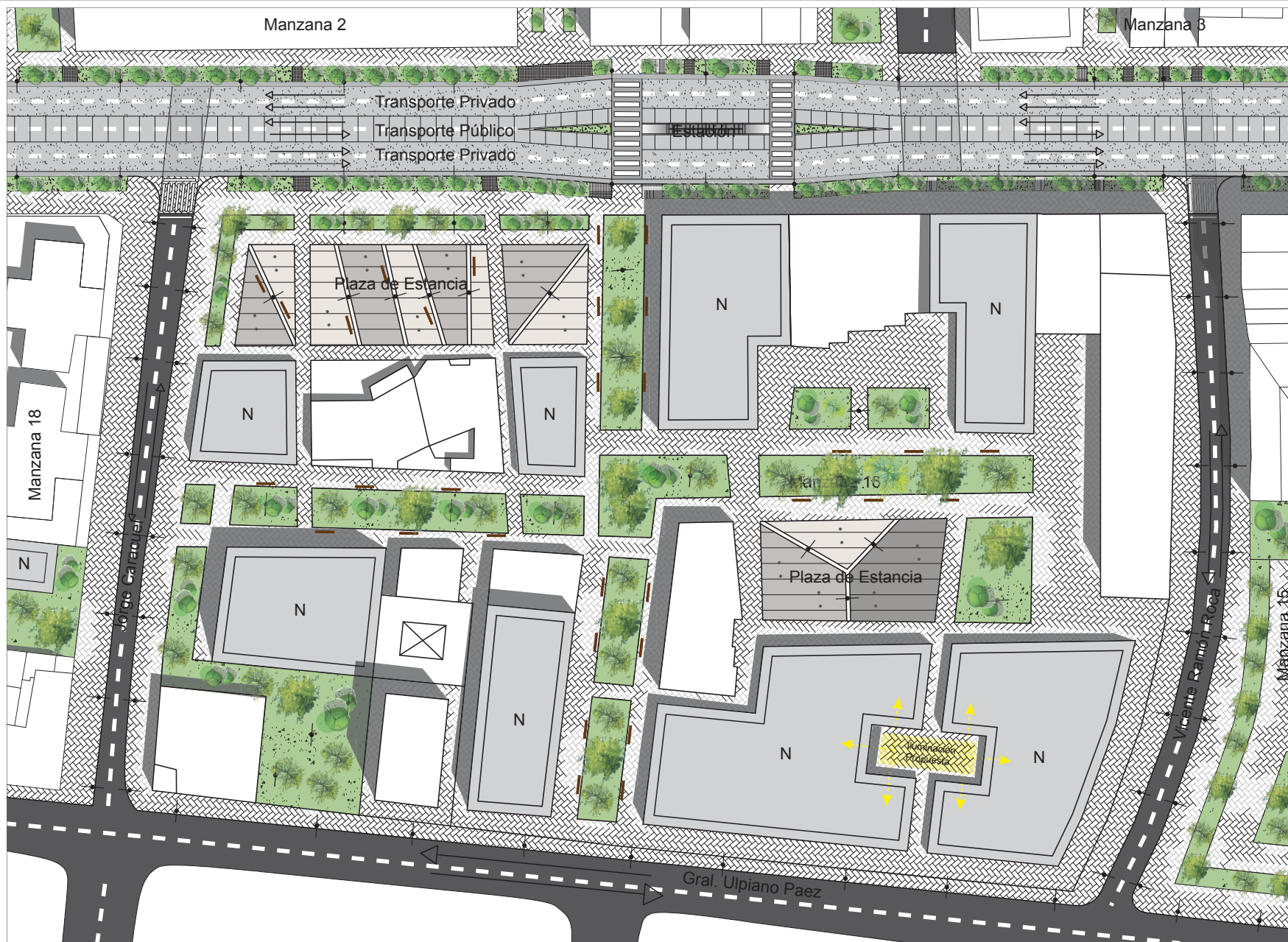
LÁMINA: URB-017

SIMBOLOGÍA:

- N Edificación Nueva
- Mobiliario
- Iluminación Vertical
- Iluminación Horizontal

UBICACIÓN:





TEMA: Diseño Urbano de la Av. 10 de Agosto Tramo 1

ESCALA: 1:800

SIMBOLOGÍA:

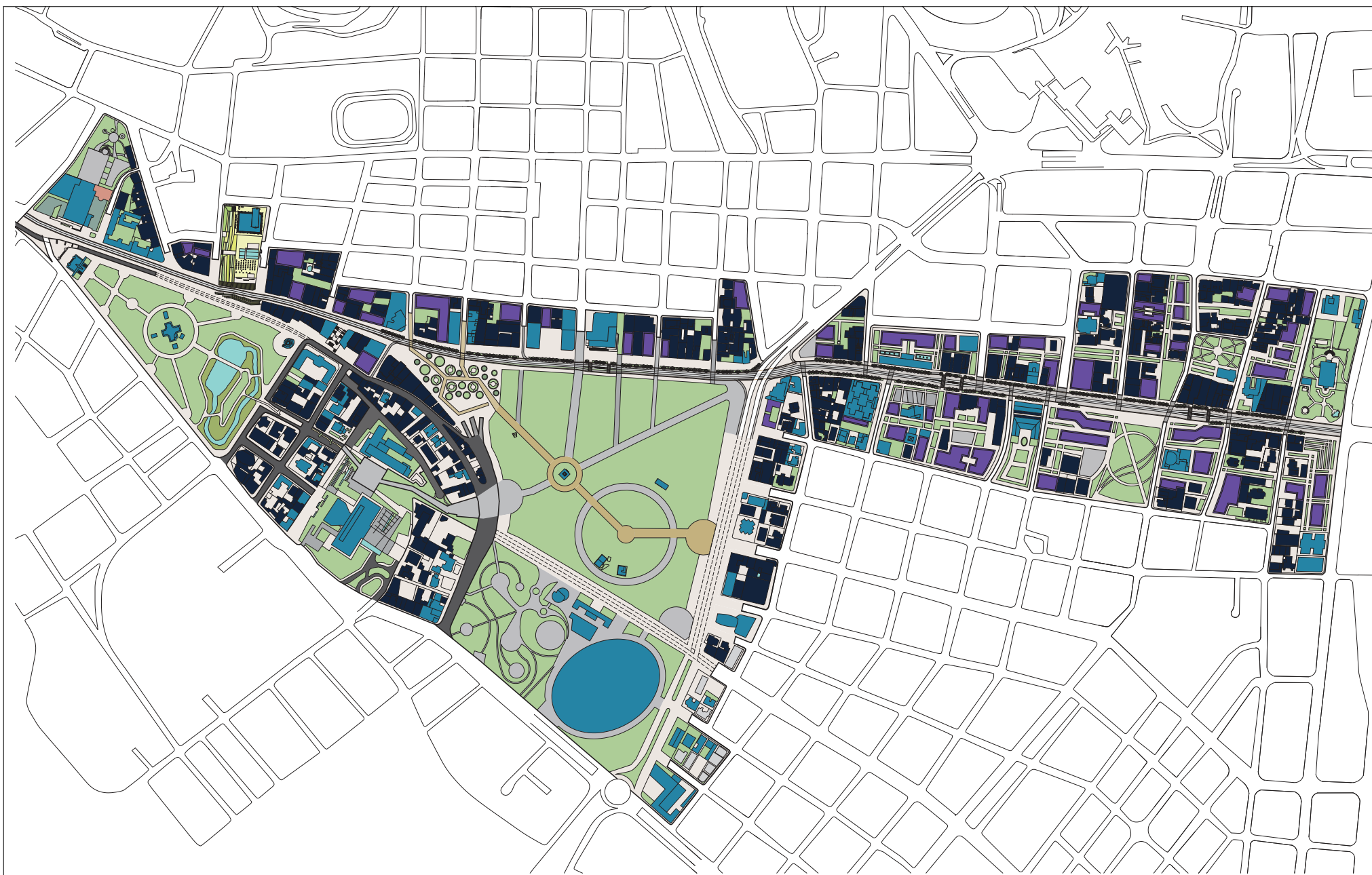
- N Edificación Nueva
- Mobiliario
- Iluminación Vertical
- Iluminación Horizontal

CONTENIDO: Planta Plaza Histórica

LÁMINA: URB-018

UBICACIÓN:





SIMBOLOGÍA:

- Edificaciones de Valor Arquitectónico y Patrimonial
- Edificaciones Permanentes
- Edificaciones Nuevas
- Áreas Verdes

UBICACIÓN:





TEMA: Diseño Urbano de la Av. 10 de Agosto Tramo 1

CONTENIDO: Áreas Edificaciones

ESCALA: 1:6500

LÁMINA: URB-020

SIMBOLOGÍA:

Total de Área Nueva Edificada: 53.136 m2



30. Densidad

Una vez definido como funcionan las edificaciones y la cantidad de unidades de vivienda que entran en un terreno a modo de ejemplo, pasamos a definir la cantidad de gente que pueden ocupar la edificación y por ende la densidad que aportan los nuevos proyectos dentro del área de estudio de forma generalizada.

Debemos tomar en cuenta que para generar la nueva edificación en la manzana utilizada para el estudio, lo único que se hizo fue respetar la normativa establecida para el sector.

En el levantamiento hecho por el Taller de Noveno 2012 se estableció que la densidad de la manzana estaba en un rango de 0-50 habitantes por hectárea, que si nos fijamos en la función que ocupada la manzana, taller de compra y venta automotriz, podemos decir que la densidad estaba bastante cerca de cero habitantes, por lo que definimos una construcción que ocupa el 70% de su área total según el COS establecido, lo que nos dio como resultado la generación de 641 unidades de vivienda. Ahora, si tomamos un promedio de composición familiar relativamente bajo como 3.5, esto nos da una cantidad de usuarios de 2243 personas, los cuales dentro de un área del terreno de 9120 mts² nos da una densidad de 2459 habitantes por hectárea. Esto quiere decir que los proyectos similares a este pueden cubrir la demanda no solo del sector en cuestión, sino que también pueden cubrir la demanda de usuarios a su alrededor, convirtiendo a los proyectos en ejes de densidad importantes para todo el eje de la Av. 10 de Agosto. Ahora, debemos recordar que en un principio se dijo que esta zona ya contaba con

una densidad adecuada según su área, y que el trabajo debía enfocarse en el establecer las bases para el diseño del espacio público, lo cual se mantiene, pero mediante el trabajo anterior podemos apreciar la gran capacidad de la zona de estudio para albergar habitantes y convertirse en un centro poblado importante, además se aprecia la mala planificación del lugar, restando así fuerza para la explotación urbana y para el desarrollo del sector por lo que pasó a ser un lugar de paso y sin mayor impacto sobre las vidas de los capitalinos. En el siguiente cuadro se puede apreciar las densidades poblacionales de la zona de estudio y el desarrollo en la cual la población joven en el año 2001 era más densa con el 54% de habitantes, que en el año 2010 con un 46%. Se nota un descenso de habitantes jóvenes debido a que la zona se hace más comercial y de oficinas que residencial.

DENSIDAD DE 0 A 14 AÑOS

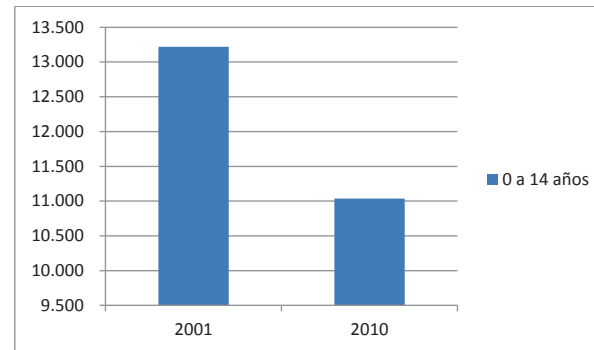


Tabla 4. Tomado de Documento POT 2013

Debido al cambio de actividades de la zona, la población tendió a cambiar, como se menciona anteriormente, la población joven migra a distintas partes del distrito y la

población entre 15 y 64 años se dedica al comercio y a la actividad administrativa. En el 2001 la población es de un 49% menor al 2010 que sube un 51%.

DENSIDAD DE 15 A 64 AÑOS

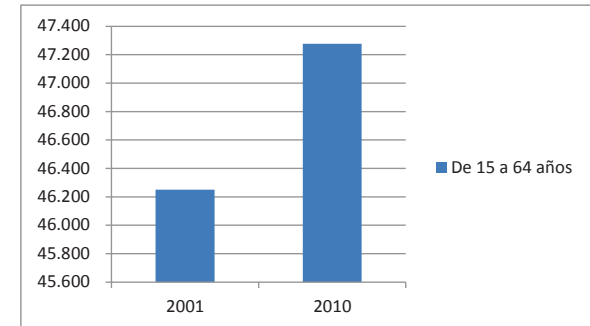


Tabla 5. Tomado de Documento POT 2013

GRÁFICO DE DENSIDADES NUEVAS

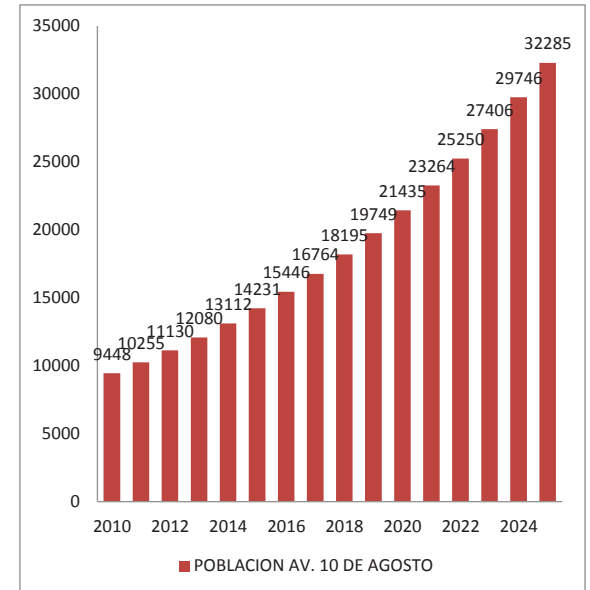


Tabla 6. Tomado de Documento POT 2013

31. Equipamientos

31.1 Tipos: Generalmente se toma en cuenta la población dentro de un área de estudio para determinar los equipamientos (20495 hab), pero para definirlos debemos considerar que en la zona de estudio ya existen grandes equipamientos, a gran escala, cubriendo gran parte de los requerimientos de los pobladores del área de estudio. Es por esta razón que en el proyecto se plantea la generación de pequeños equipamientos dentro de los espacios susceptibles, que cubran requerimientos y que proporcionen al lugar actividades necesarias para reactivar los movimientos de personas a toda hora sobre el lugar, favoreciendo en especial a sus habitantes. Por ende se buscan equipamientos de tipo barrial dentro de las normas Del Régimen Administrativo del Suelo en el DMQ, con el fin de conectar a los pobladores en actividades comunes que generen cohesión social como por ejemplo:

En Educación: Preescolares y Escuelas de nivel básico.

En Cultura: Casas Comunales, Bibliotecas Barriales.

En Salud: Subcentros de Salud, que alivien la carga de los establecimientos de salud a gran escala.

En Bienestar Social: Centros Infantiles y Guarderías, en especial al tener sectores comerciales tan fuertes, donde por ejemplo los trabajadores de mercados puedan dejar a sus hijos.

En Recreativos: Parques Infantiles, los cuales pueden desarrollarse perfectamente en las áreas verdes que han sido asignadas dentro de las manzanas que han sido objeto de este estudio.

En Seguridad: Unidades de Vigilancia y Control del Medio Ambiente.

En Administración Pública: Oficinas de Agua Potable, Energía Eléctrica, Correos, Teléfono.

En Transporte: Paradas de Buses y Estacionamientos que fueron desarrollados anteriormente pero forman parte de los equipamientos.

En Infraestructura: Baterías Sanitarias, en especial en los parques y espacios de reunión.



Figura 475. Educación Sostenible
Tomado de Mikou Design Studio



Figura 476. Biblioteca Medellín
Recuperado el 25 de Dic de 2013 de <http://bid.ub.edu/27/pena2.htm>



Figura 477. Centro de Salud
Recuperado el 25 de Dic de 2013 de http://projeckt.mx/autor/javier_olivar/



Figura 478. Centros Infantiles
Recuperado el 25 de Dic de 2013 de http://www.archkids.com/2010_11_01_archive.html



Figura 479. Parque Infantil
Recuperado el 25 de Dic de 2013 de <http://www.benito.com/blog/wp-content/uploads/2011/01/coruna.jpg>



Figura 480. Unidad de Vigilancia
Recuperado el 25 de Dic de 2013 de <http://fotos.lahora.com.ec/cache/4/40/405/4059/-20111124055653-405965378584212a7d40621c7d42e0b2.jpg>



Figura 481. Paradas Nuevas

MORFOLOGÍA URBANA PROPUESTA

Con el diseño urbano propuesto se generan nuevos datos morfológicos donde se pueden notar los cambios realizados dentro del área de estudio. Se puede notar que la propuesta urbana está destinada a generar solo cambios necesario dentro del sector, tratado así de mantener la integridad y características importantes y de valor para futuros proyectos arquitectónicos.



A) Plaza de la República: Cultura
 1: Banco Central
 2: Observatorio Nacional
 3: Colegio F. Espejo
 4: Área Residencial

B) Complejo Legislativo: Cultura
 1: Comercio y Vivienda Alameda
 2: Parque El Arbolito
 3: Parque El Ejido

C) La Previsora: Cultura
 1: Área Residencial
 2: Plaza Tarquí
 3: IESS

D) Uribe: Bienestar Social
 1: Plaza E. Albán
 2: Área Residencial
 3: Av. Patria

E) Plaza Histórica: Cultura
 1: Área Residencial
 2: Área Residencial

F) Julio Andrade 1: Bienestar Social, Educación
 1: Área Residencial
 2: Parque Julio Andrade

G,H) Julio Andrade 2
 1: Clínicas

I) MIDUVI: Administración Pública
 1: Antiguos Edificios Gubernamentales

J) Plaza Colón:
 1: Proyectos en Tramo 2
 2: Área Residencial

K) Circasiana: Cultura
 1: La Circasiana

L) Plaza Mercado: Seguridad
 1: Mercado Santa Clara
 2: Plaza Santa Clara, Estacionamientos






TEMA: Diseño Urbano de la Av. 10 de Agosto Tramo 1

CONTENIDO: Equipamientos Propuestos

ESCALA: 1:6500

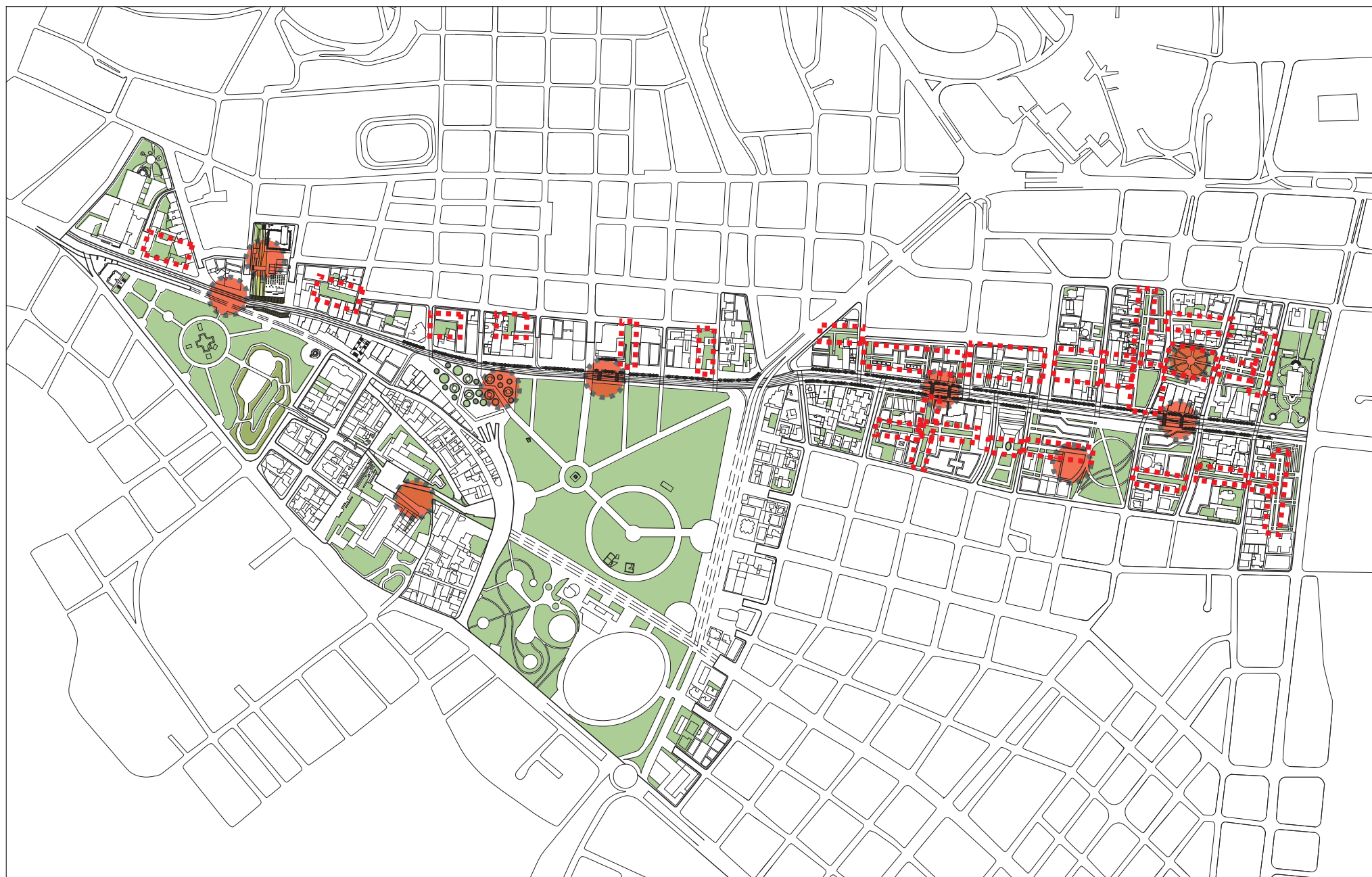
LÁMINA: URB-021

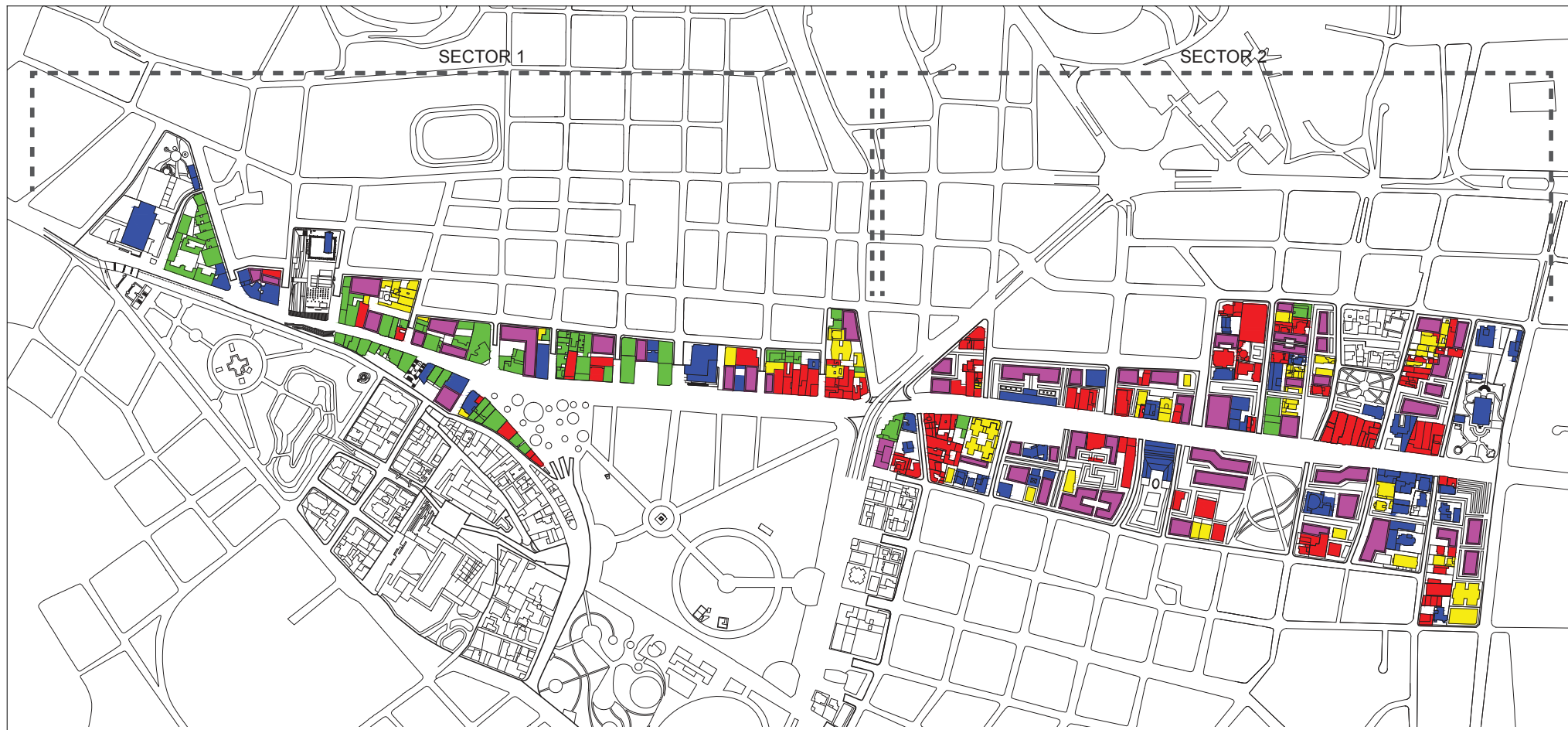
SIMBOLOGÍA:

-  Equipamientos Implantados: Tipo
-  Zonas de Influencia
-  Equipamientos Propuestos: Tipo

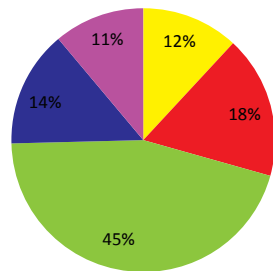
UBICACIÓN:





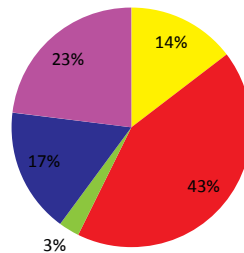


USO DE SUELO SECTOR 1



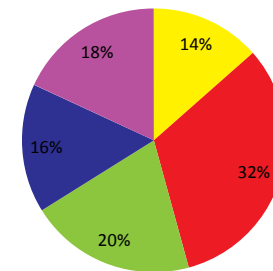
- VIVIENDA
- COMERCIO
- OFICINAS
- EQUIPAMIENTO
- MULTIPLE

USO DE SUELO SECTOR 2



- VIVIENDA
- COMERCIO
- OFICINAS
- EQUIPAMIENTO
- MULTIPLE

USO DE SUELO TOTAL



- VIVIENDA
- COMERCIO
- OFICINAS
- EQUIPAMIENTO
- MULTIPLE



TEMA: Diseño Urbano de la Av. 10 de Agosto Tramo 1

CONTENIDO: Usos de Suelo

ESCALA: 1:6500

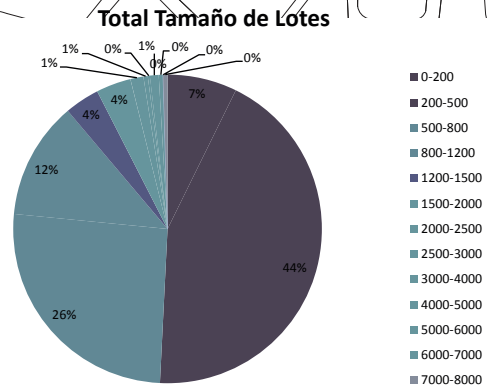
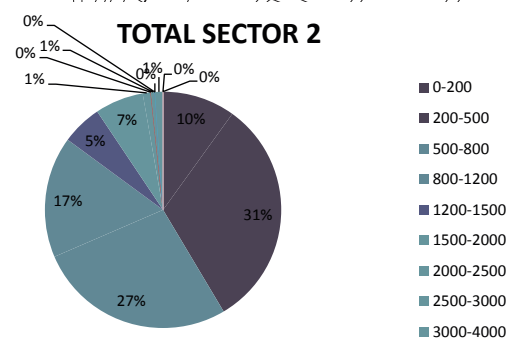
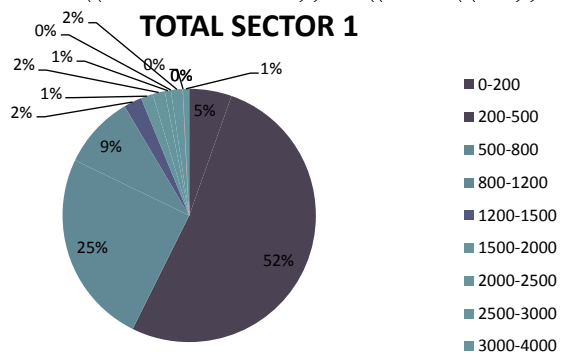
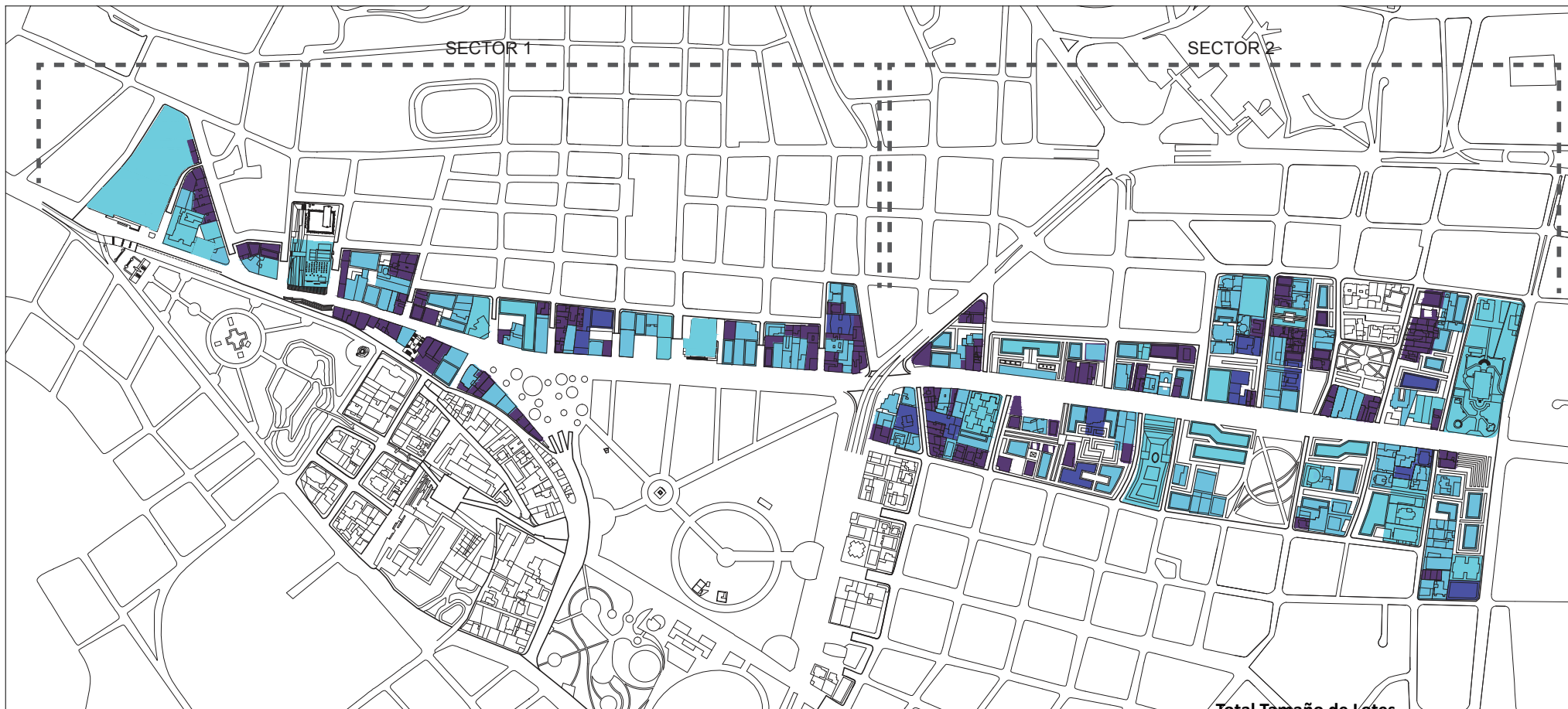
LÁMINA: URB-023

SIMBOLOGÍA:

Usos de Suelo Propuesta Final

UBICACIÓN:





TEMA: Diseño Urbano de la Av. 10 de Agosto Tramo 1

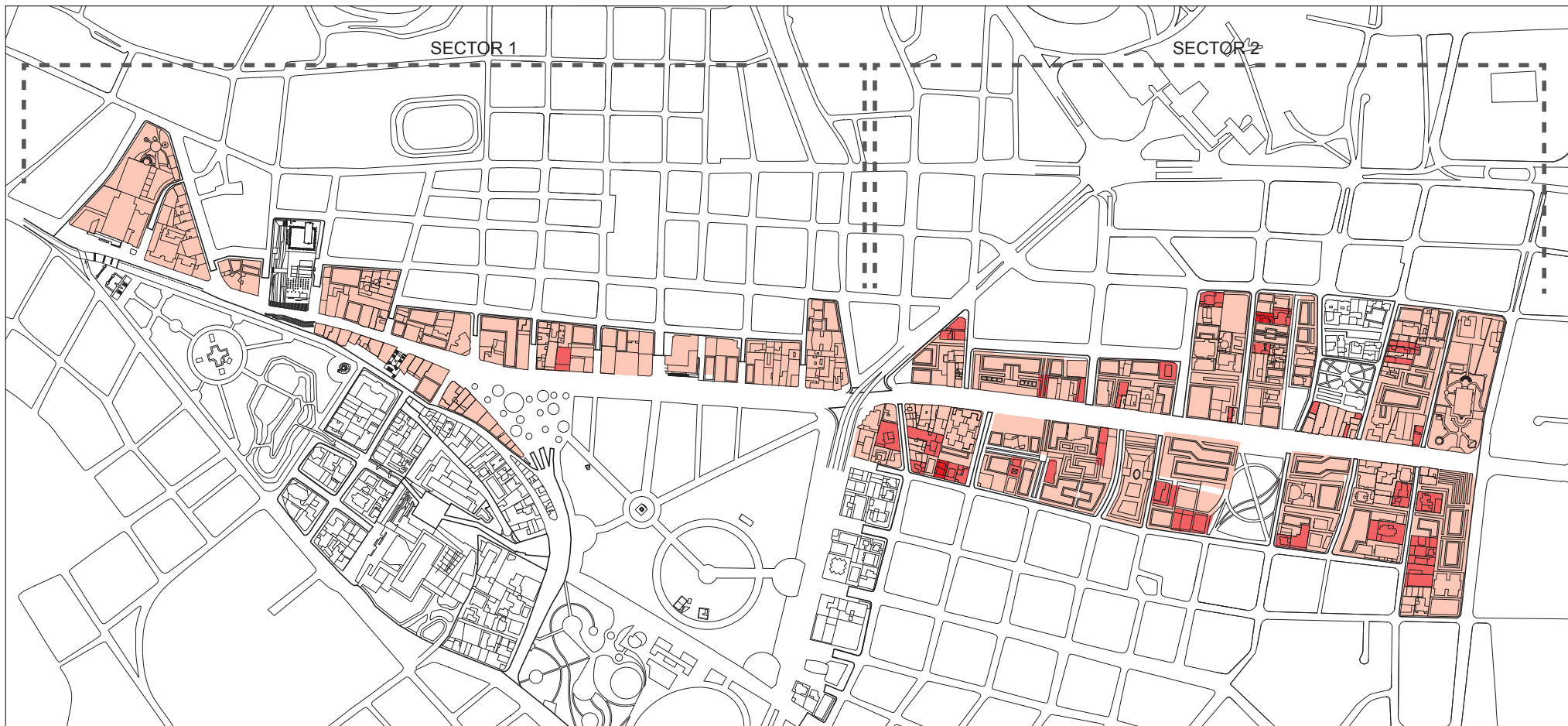
CONTENIDO: Tamaño de Lote Propuesta

ESCALA: 1:6500

LÁMINA: URB-024

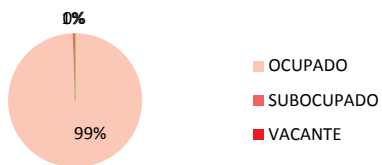
SIMBOLOGÍA:
Tamaño de Lote Propuesta Final





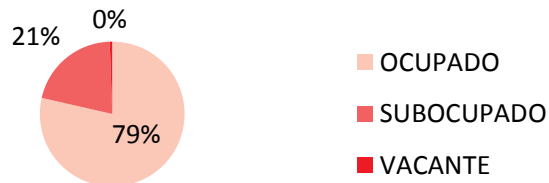
OCUPACIÓN DE SUELO

SECTOR 1



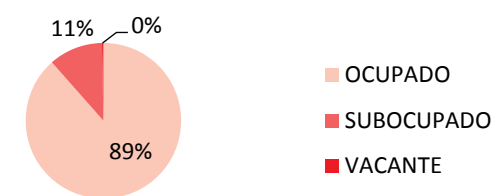
OCUPACIÓN DE SUELO

SECTOR 2



OCUPACIÓN DE SUELO

TOTAL



TEMA: Diseño Urbano de la Av. 10 de Agosto Tramo 1

CONTENIDO: Ocupación de Suelo

ESCALA: 1:6500

LÁMINA: URB-025

SIMBOLOGÍA:

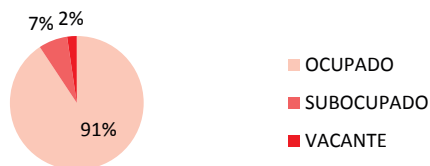
Ocupación de Suelo Propuesta Final

UBICACIÓN:

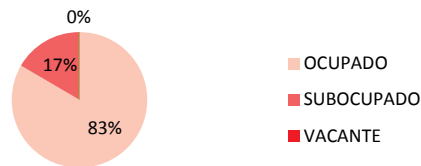




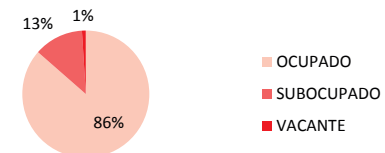
OCUPACIÓN DE EDIFICACIÓN SECTOR 1



OCUPACIÓN DE EDIFICACIÓN SECTOR 2



OCUPACIÓN DE EDIFICACIÓN TOTAL



TEMA: Diseño Urbano de la Av. 10 de Agosto Tramo 1

CONTENIDO: Ocupación de Edificación

ESCALA: 1:6500

LÁMINA: URB-026

SIMBOLOGÍA:

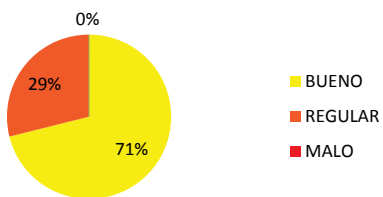
Ocupación de Edificación Propuesta Final

UBICACIÓN:

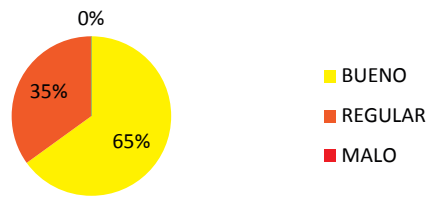




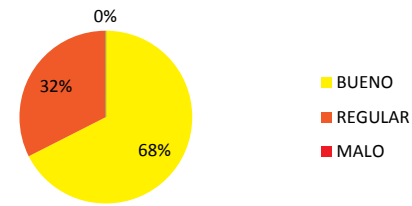
**ESTADO DE EDIFICACIÓN
SECTOR 1**



**ESTADO DE EDIFICACIÓN
SECTOR 2**



**ESTADO DE EDIFICACIÓN
TOTAL**



TEMA: Diseño Urbano de la Av. 10 de Agosto Tramo 1

CONTENIDO: Estado de Edificación Propuesta

ESCALA: 1:6500

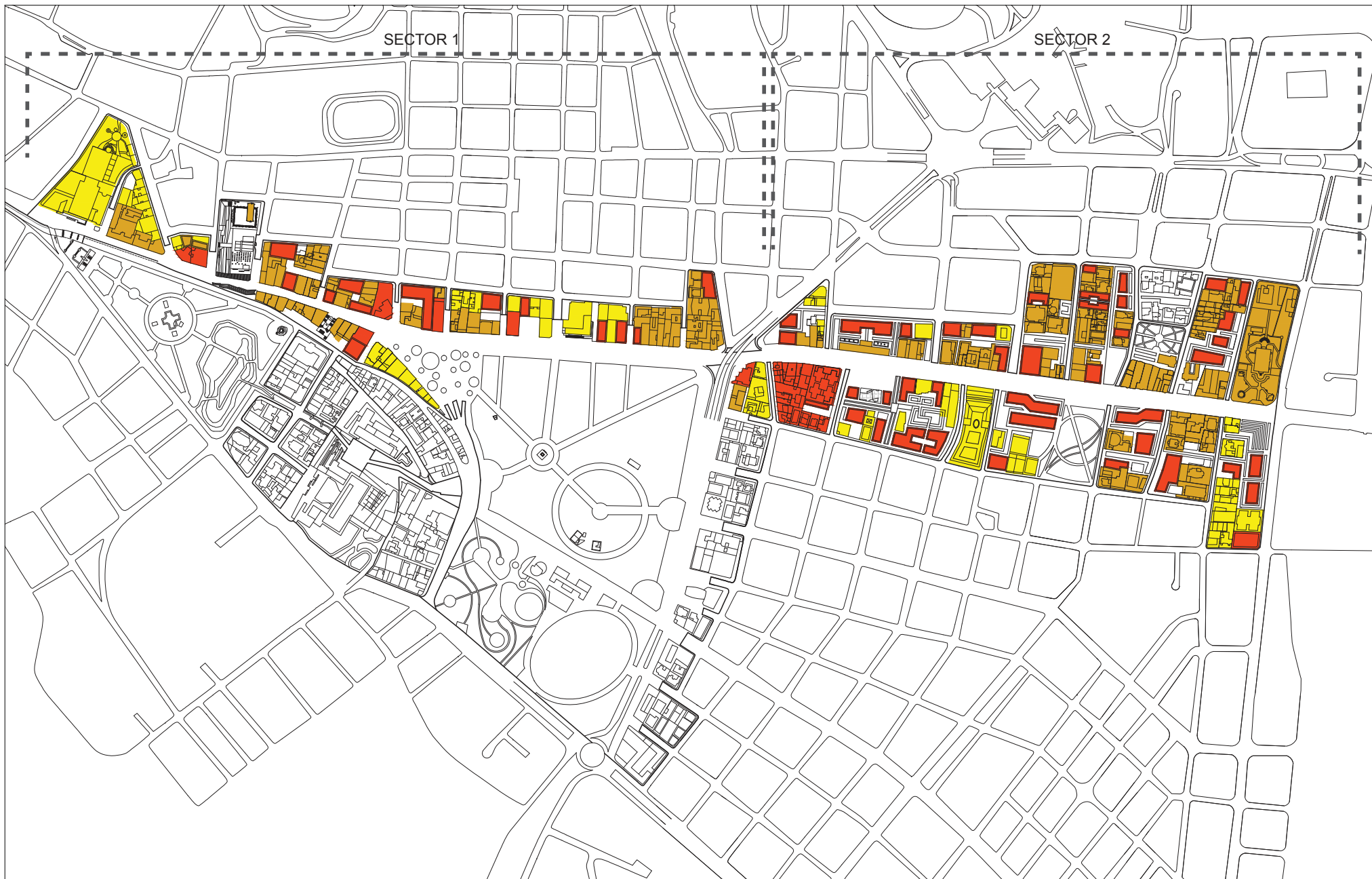
LÁMINA: URB-027

SIMBOLOGÍA:

Estado de Edificación Propuesta Final

UBICACIÓN:





TEMA: Diseño Urbano de la Av. 10 de Agosto Tramo 1

CONTENIDO: Densidad Propuesta

ESCALA: 1:6500

LÁMINA: URB-028

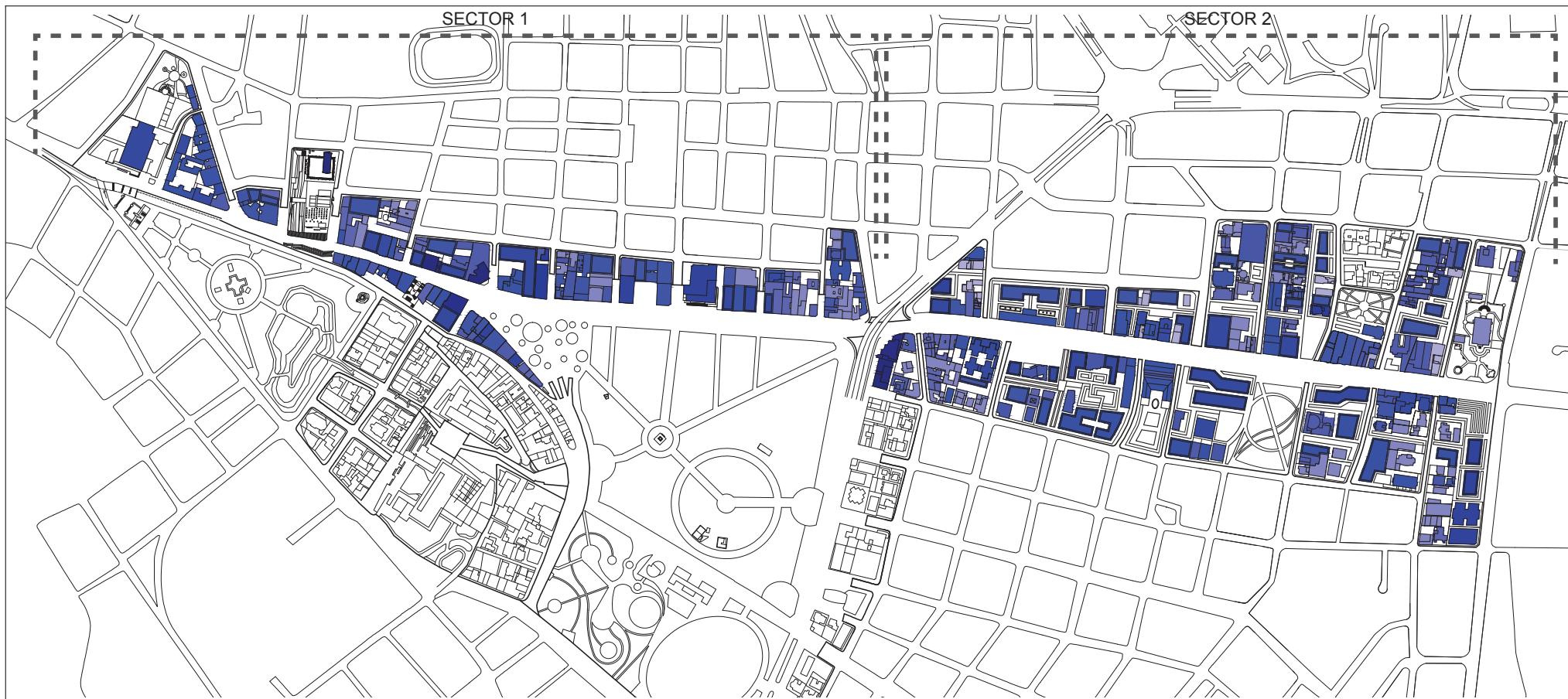
SIMBOLOGÍA:

RANGOS DENSIDADES BARRIALES

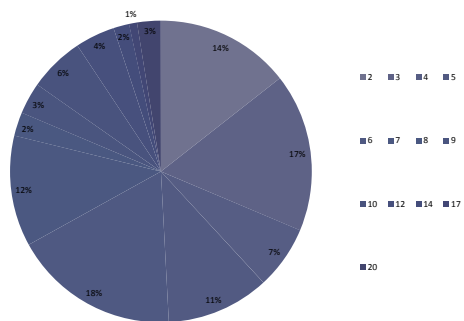
- 0 - 50 habitantes / hectárea
- 50 - 100 habitantes / hectárea
- 200 - 250 habitantes / hectárea

UBICACIÓN:

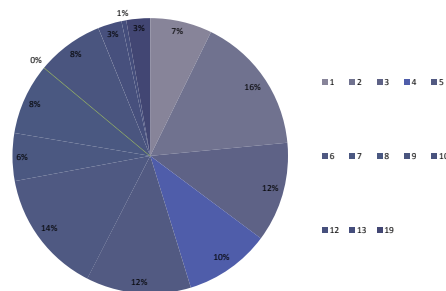




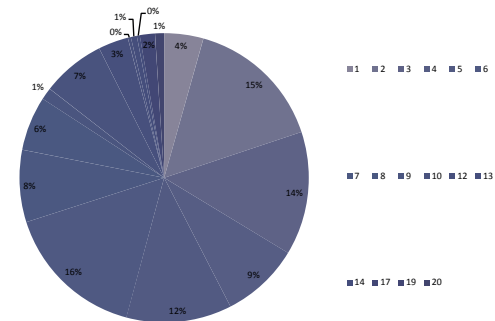
ALTURAS SECTOR 1



ALTURAS SECTOR 2



ALTURAS TOTAL



TEMA: Diseño Urbano de la Av. 10 de Agosto Tramo 1

CONTENIDO: Alturas Propuesta

ESCALA: 1:6500

LÁMINA: URB-029

SIMBOLOGÍA:

Alturas Propuestas sobre proyecto final

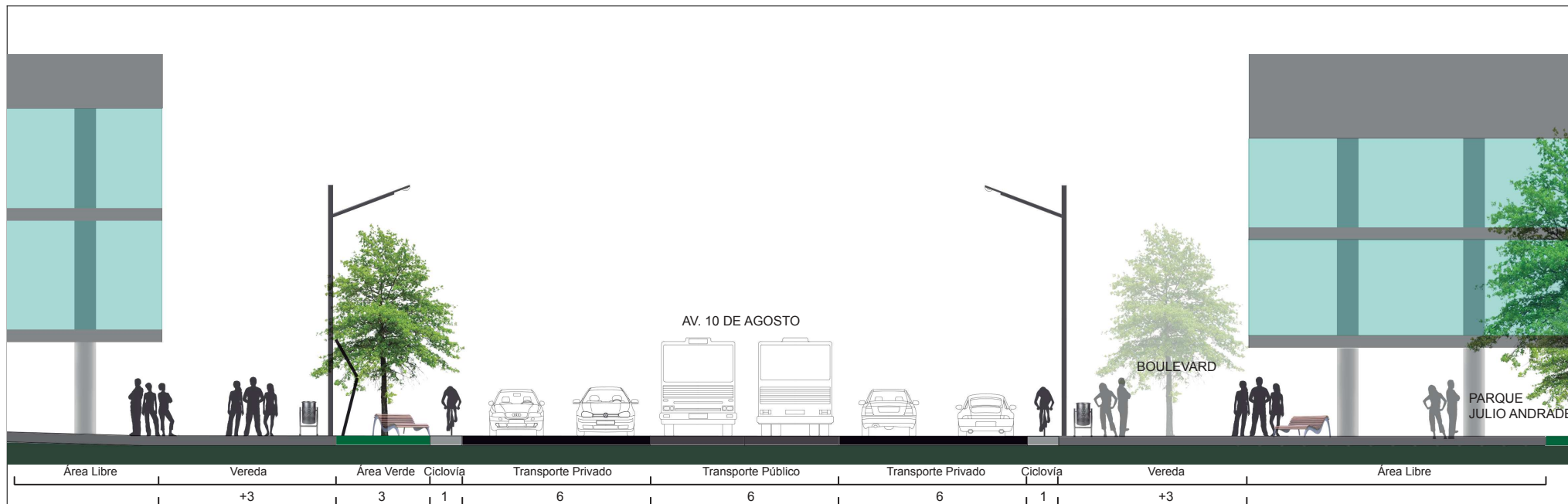
UBICACIÓN:



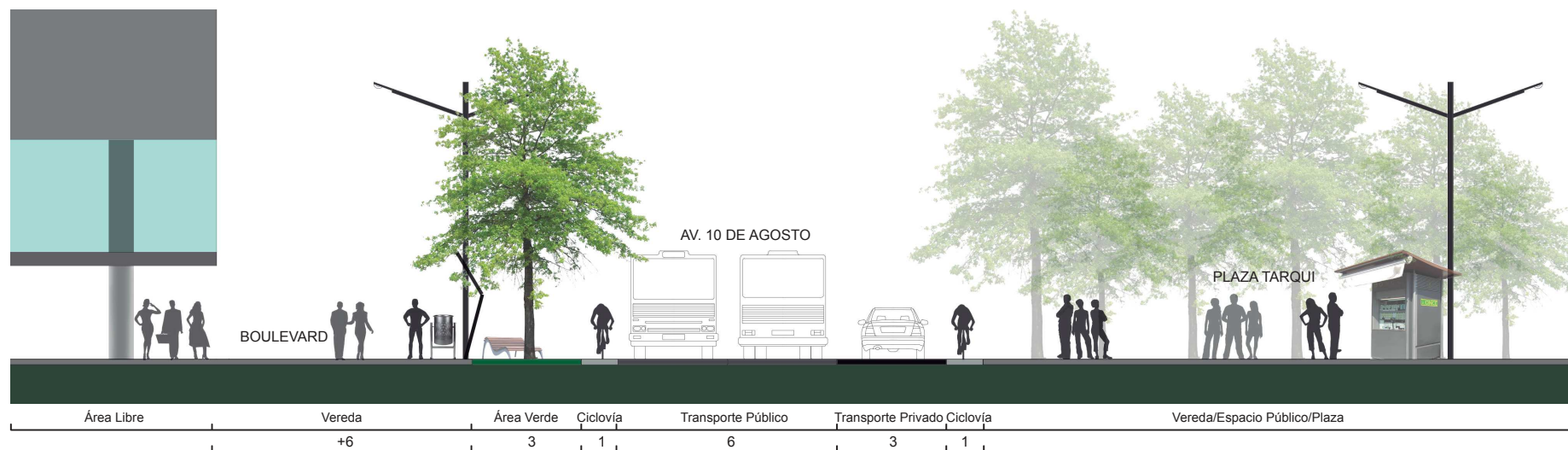


CORTES PROPUESTA

Cortes urbanos destinados a apreciar como la propuesta urbana a cambiado la distribución de los componentes en el entorno a favor de los peatones, sin dejar al vehículo de lado y añadiendo el elemento urbano más importantes dentro de la ciudad, la vegetación.



CORTE TRANSVERSAL 1 JULIO ANDRADE



CORTE TRANSVERSAL 2 PLAZA TARQUI



TEMA: Diseño Urbano de la Av. 10 de Agosto Tramo 1

CONTENIDO: Corte Andrade
Corte Tarqui

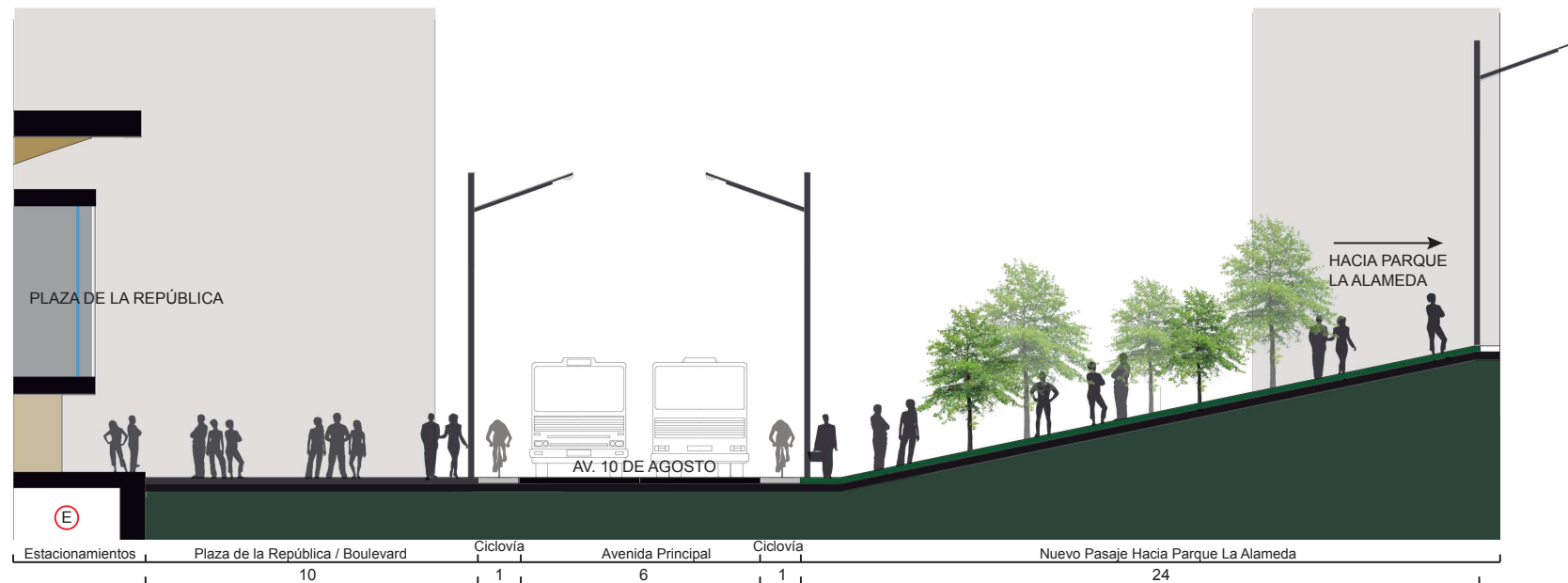
ESCALA: 1:125

LÁMINA: URB-031

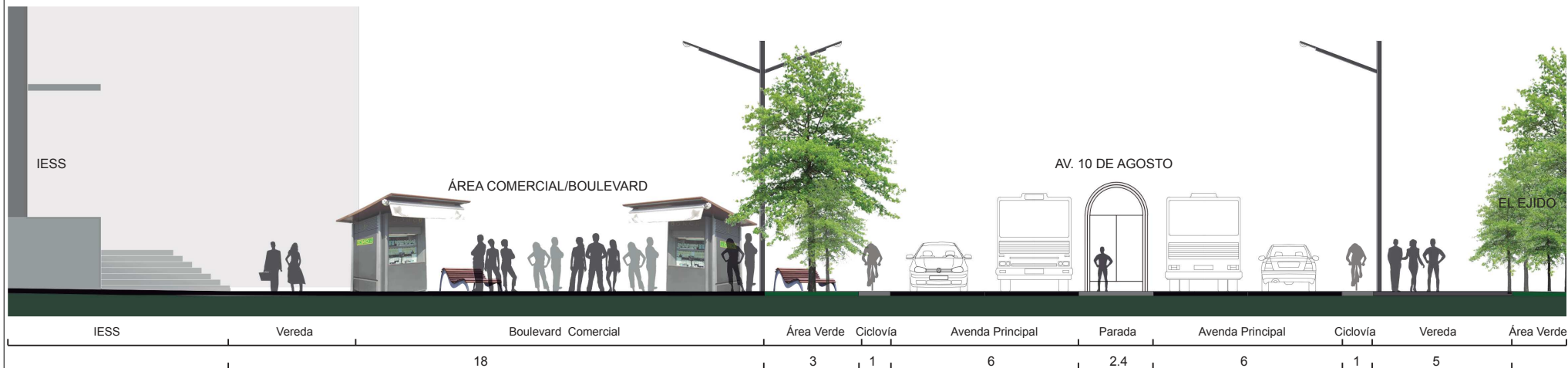
SIMBOLOGÍA:

UBICACIÓN:





CORTE TRANSVERSAL 3 ALAMEDA



CORTE TRANSVERSAL 4 EL EJIDO

<p>UNIVERSIDAD DE LAS AMÉRICAS Laureate International Universities</p>	<p>TEMA: Diseño Urbano de la Av. 10 de Agosto Tramo 1</p>	<p>ESCALA: 1:125</p>	<p>SIMBOLOGÍA:</p>	<p>UBICACIÓN:</p>
	<p>CONTENIDO: Corte Alameda Corte El Ejido</p>	<p>LÁMINA: URB-032</p>		

ILUSTRACIONES

Imágenes donde se puede apreciar la intervención urbana dentro del sector, así como la forma en que la población se apodera del espacio y cómo la propuesta urbana da paso a la generación de nuevos y diversos entornos llenos de vegetación.



1) PLAZA JULIO ANDRADE Y BOULEVARD 10 DE AGOSTO
EDIFICACIONES NUEVAS
Figura 482



2) PLAZA COLÓN Y BOULEVARD 10 DE AGOSTO
INICIO DEL PROYECTO INTERSECCIÓN CON LA AV. CRISTÓBAL COLÓN
Figura 483



TEMA: Diseño Urbano de la Av. 10 de Agosto Tramo 1

CONTENIDO: Ilustraciones

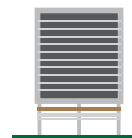
ESCALA: S/N

LÁMINA: URB-033

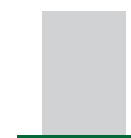
SIMBOLOGÍA:



Peatón



Edificaciones Propuestas



Edificaciones de Permanencia

UBICACIÓN:





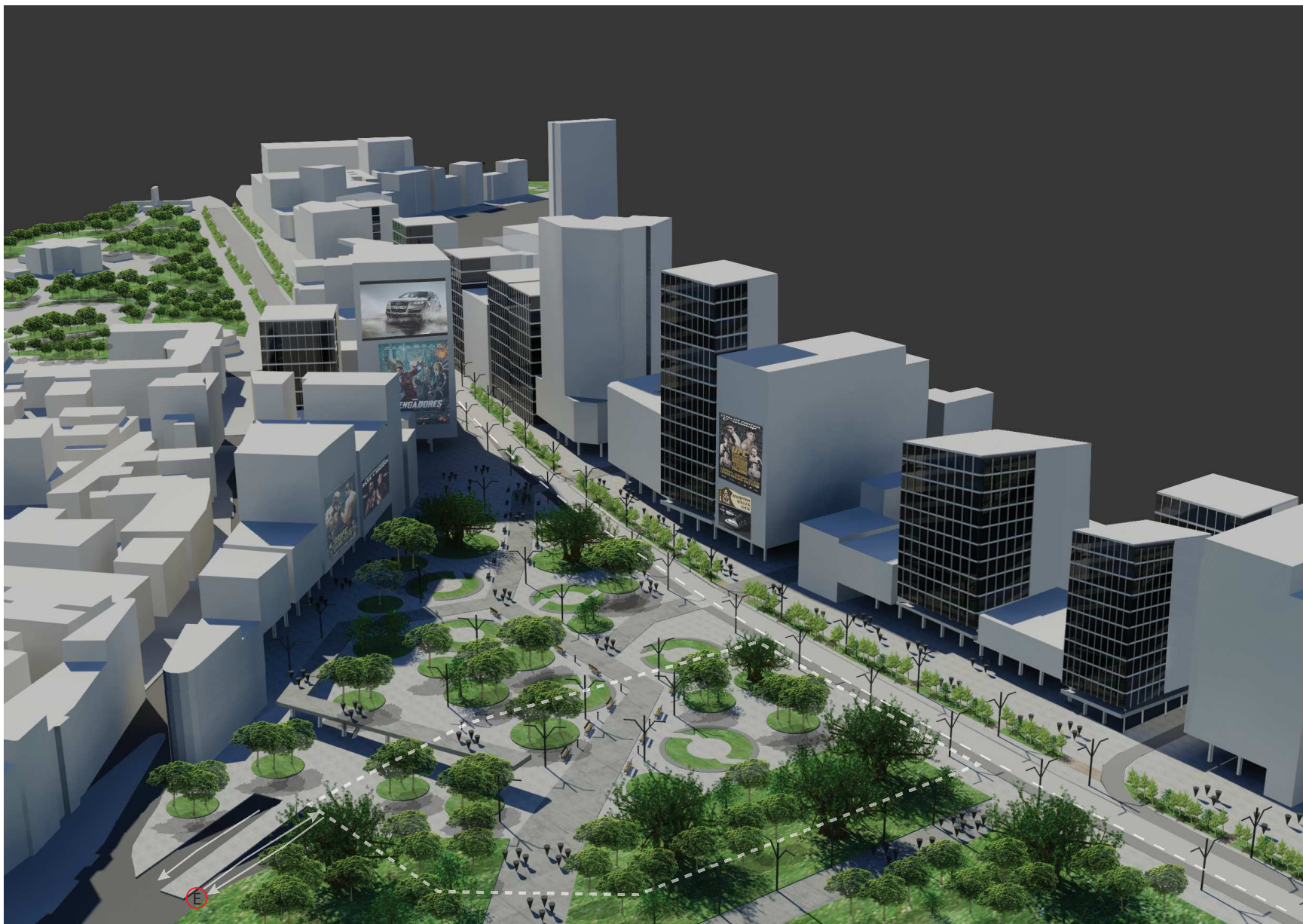
3) VISTA DIURNA DEL BOULEVARD: SECTOR PLAZA TARQUI

Figura 484



3.1) VISTA NOCTURNA DEL BOULEVARD: SECTOR PLAZA TARQUI

Figura 485



4) VISTA AEREA PLAZA TARQUI Y ALREDEDORES
 Figura 486



TEMA: Diseño Urbano de la Av. 10 de Agosto Tramo 1

CONTENIDO: Ilustraciones

ESCALA: S/N

LÁMINA: URB-035

SIMBOLOGÍA:



Peatón



Estacionamiento Público Plaza Tarqui
 Capacidad: 368 estacionamientos.
 Estado: Subterráneo



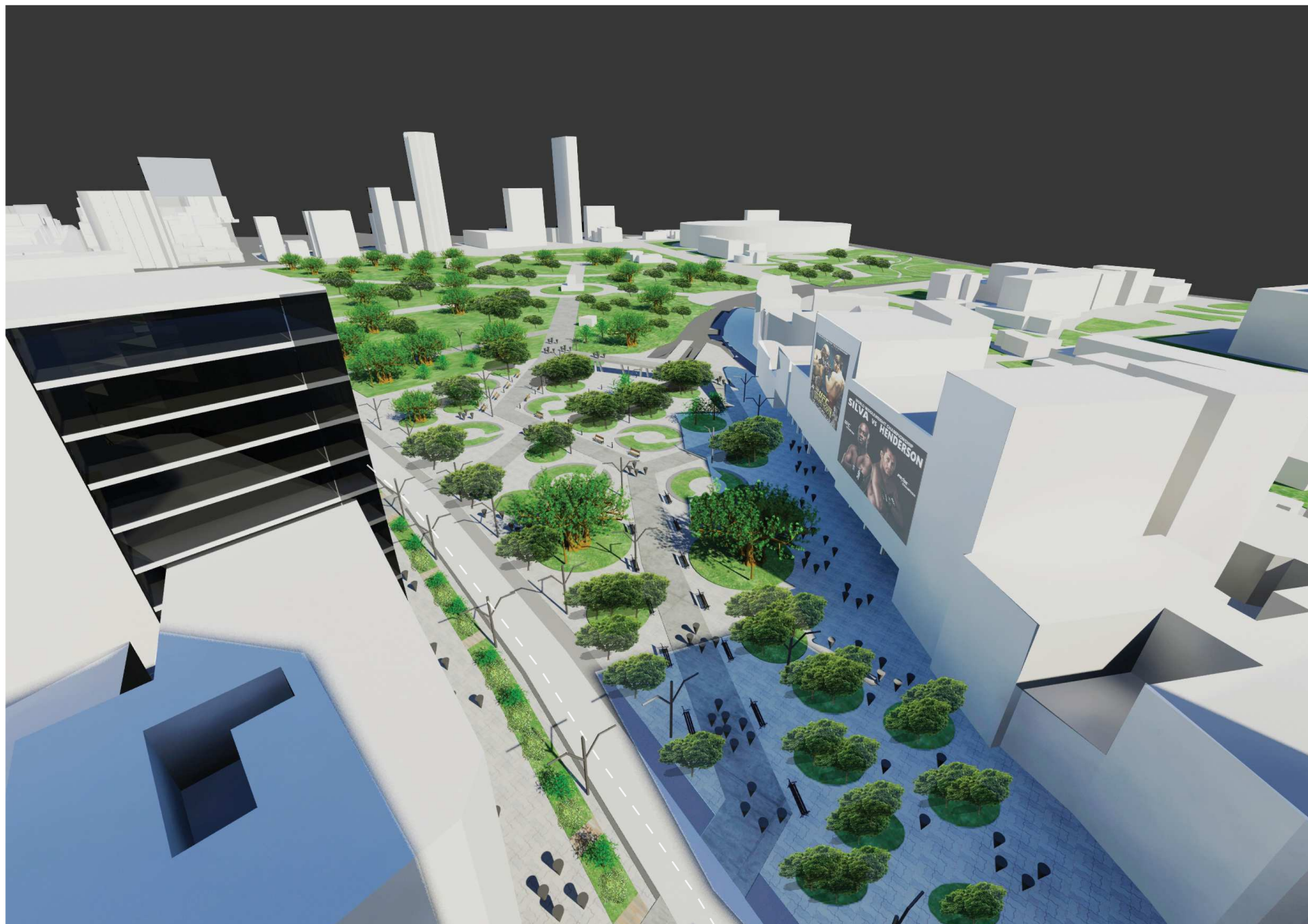
Edificaciones Propuestas



Edificaciones de Permanencia

UBICACIÓN:





5) VISTA AEREA PLAZA TARQUI Y ALREDEDORES, VISUAL DESDE EDIFICIO BENALCAZAR 1000, ÚLTIMO PISO
 Figura 487



TEMA: Diseño Urbano de la Av. 10 de Agosto Tramo 1

CONTENIDO: Ilustraciones

ESCALA: S/N

LÁMINA: URB-036

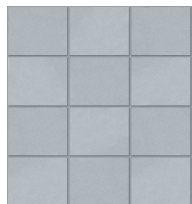
SIMBOLOGÍA:



UBICACIÓN:



Listado de Materiales



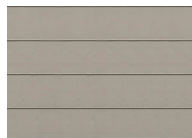
Hormigón Texturizado 1

Se utiliza en todas las aceras y dentro de las manzanas del proyecto



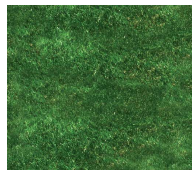
Hormigón Texturizado 2

Especial para personas con discapacidad visual



Hormigón Texturizado 3

Especial para carriles de bicicleta



Césped

Para áreas de esparcimiento y parques recreativos



Estructura Metálica

Soporte de el mobiliario urbano



Hormigón

Utilizado para los carriles del transporte público



Asfalto

Utilizado para los carriles del transporte privado

PRESUPUESTO

PROYECTO: Diseño Urbano Tramo 1 de la Av. 10 de Agosto

Banca Tipo

ÍTEM	DESCRIPCIÓN	U	CANT,	PRECIO UNITARIO	PRECIO TOTAL	PRECIO PARTIDA
I. OBRAS PRELIMINARES						
						1.144,52
1,01	RELLENO COMPACTADO CON SUELO DE MEJORAMIENTO	M3	7,20	10,35	74,52	
1,02	MOVIMIENTO DE TIERRAS A MAQUINA - NIVELACION DE SITIO DE IMPLANTACION	GLB	1,00	800,00	800,00	
1,03	ALQUILER DE EQUIPOS VARIOS (CONCRETERA, VIBRADORES, ETC.)	GBL	0,30	900,00	270,00	
II. HORMIGONES						
						293,38
2,01	FUNDICIÓN DE REPLANTILLO $f_c = 140 \text{ kg/cm}$	M3	0,95	76,40	72,58	
2,02	FUNDICIÓN DE MOBILIARIO URBANO (BANCAS) $f_c = 210 \text{ kg/cm}^2$	M3	1,20	184,00	220,80	
III. ACERO DE REFUERZO						
						89,51
3,01	ACERO DE REFUERZO	KG	4,00	1,62	6,48	
3,02	MALLA ELECTROSOLDADA (CONTRAPISO)	M2	19,00	4,37	83,03	
IV. MAMPOSTERÍAS Y ENLUCIDOS						
						878,66
4,01	MASILLADO DE PISO	M2	19,00	4,14	78,66	
4,02	PICADO PARA INSTALACIONES ELÉCTRICAS	GBL	1,00	800,00	800,00	
V. CARPINTERÍA METÁLICA						
						585,00
5,01	ESTRUCTURA PARA POSTES METÁLICOS Y SOPORTES DE BANCAS DE HORMIGON	ML	9,00	65,00	585,00	
VI. RECUBRIMIENTOS						
						559,00
6,01	PISO DE ADOQUIN	M2	19,00	28,00	532,00	
	CESPED	M2	15,00	1,80	27,00	
VII. INSTALACIONES ELÉCTRICAS						
						1.992,00
7,01	PUNTOS DE ALUMBRADO 120 V	U	14,00	28,00	392,00	
7,02	LUMINARIAS	GBL	1,00	1000,00	1.000,00	
7,03	ACOMETIDAS ELECTRICAS	GBL	1,00	600,00	600,00	
VIII. VARIOS						
						300,00
8,01	DESALOJO FINAL DE ESCOMBROS	GLB	1,00	200,00	200,00	
8,02	LIMPIEZA FINAL DE OBRA	GLB	1,00	100,00	100,00	
TOTAL EN DOLARES						5.842,07

Tabla 7.



Conclusiones

Después de finalizar el trabajo de titulación dentro del Tramo 1 del área de estudio comprendido entre la Calle Briseño y Av. Cristóbal Colón, se puede concluir que la Av. 10 de Agosto es la principal vía de la ciudad de Quito y que debe ser objeto de intervenciones urbanas y arquitectónicas futuras, debido a su importancia y amplias características.

Por lo que la ciudad debe entender que su principal arteria es aquella que va a generar el mayor índice de crecimiento una vez aplicado los conceptos e ideas que se han generado dentro de este trabajo investigativo y propositivo.

La generación de las propuestas urbanas planteadas en este trabajo, definen formas de intervención no invasivas, lo que quiere decir que son totalmente factibles, amigables y flexibles en cuanto a la generación de nuevos espacios urbanos dentro de la ciudad sin afectar de mayor manera aquellos lugares que ya forman parte importante de la ciudad.

De esta manera la propuesta urbana fija su principal objetivo en el adecuado desarrollo del lugar con ideas nuevas y frescas para una ciudad que apunta al modernismo, pero sin dejar atrás a los principales protagonistas de la ciudad, ósea el peatón.

Durante todo el proceso de diseño se pensó en las relaciones entre el auto y el peatón, ya que un símbolo de modernidad dentro de las nuevas propuestas urbanas mundiales es como lograr una coexistencia pacífica entre estos dos actores principales dentro de la vida urbana, lo

cual se logra dentro de la propuesta de diseño en este trabajo.

Es importante señalar que en este trabajo se profundiza todos los parámetros urbanos lo cual permite intervenir en el Tramo 1 de la Av. 10 de Agosto con una fuerte investigación definiendo su actuación de manera puntual y acorde a las condiciones de dicho sector.

Se identifica con claridad problemas urbanos y arquitectónicos, y se plantea una metodología de intervención apoyada con nuevos objetivos y estrategias que permiten cumplir con los objetivos establecidos tanto inicialmente como los particularizados en cada proceso de la investigación.

Se descubre aspectos relevantes del sector y se propone estrategias puntuales para dichas soluciones, la intervención abarca 2,3 Kilómetros. Se dan respuestas a todos los parámetros de análisis urbanos señalados en la investigación y a su vez se profundiza los elementos estructurantes de la propuesta dando respuestas más concretas que se evidencian en sus intervenciones.

La decisión de intervenir con mayor profundidad en cada componente permiten resolver integralmente la propuesta de diseño del espacio urbano además topando aspectos urbanos autosustentables, espacios públicos, activación comercial y potencialización de la propuesta del boulevard, alcanzando el cumplimiento de los objetivos generales y específicos.

La metodología utilizada y las estrategias de intervención en este tramo permiten llegar a un buen resultado de intervención urbana.

Recomendaciones

Se puede decir que la aplicación de nuevas ideas, que abarquen un pensamiento más global dentro de la ciudad, genera un aspecto muy importante para cualquier estudiante de arquitectura en estos días, pero durante toda la carrera no se da la misma importancia al urbanismo como debería.

El urbanismo abarca temas que dentro de la arquitectura apoyan al desarrollo de las personas y por ende de las ciudades donde habitan de una manera más profunda, ya que su intervención se enfoca principalmente en aspectos no solo internos pero externos que influyen en muchos puntos de un diseño.

Para la Universidad de las Américas, recomiendo dar más importancia a estos temas dentro de la carrera para generar arquitectos que sepan moverse dentro del entorno urbano de una manera inteligente y propositiva, pensando principalmente en el peatón y como interactúa y se desarrolla con elementos del espacio urbano y como la arquitectura puede influir en el comportamiento dentro de un espacio de la ciudad.

Referencias

- Peralta E., Moya Tasquer R. (2007). *Guía Arquitectónica de Quito*. (1ra. Edición) Quito, Ecuador: Trama Ediciones.
- Carrión F. (1986) *Plan Distrito Metropolitano Quito Actual Fase 1 Proceso Urbano* (1ra. ed.) Quito, Ecuador
- Ponce A. (2012) *La Mariscal Historia de un Barrio Moderno en Quito en el Siglo XX*. Quito, Ecuador
- Gehl J. (2008) *La Humanización del Espacio Urbano*. (Editorial Reverté S.A.) Barcelona, España
- Bazant J. (2008) *Espacios Urbanos. Historia, teoría y diseño*. (Limusa) México
- EPQ. (2012). *Empresas de pasajeros Quito*. Obtenido de <http://www.trolebus.gob.ec/E>
- INEC. (2010). *base censo 2010*. Obtenido de http://www.inec.gob.ec/cpv/index.php?option=com_content&view=article&id=222&Itemid=66&lang=es
- Municipio del distrito Metropolitano de Quito, Empresa municipal de movilidad y obras públicas, Gerencia de planificación de movilidad. (2008). *Plan Maestro de Movilidad para el Distrito Metropolitano de Quito 2009 - 2025*. Quito.
- ORDM 352 Consejo Metropolitano de Quito. (14 de enero de 2013). *Quito distrito Metropolitano*. Obtenido de http://www7.quito.gob.ec/mdmq_ordenanzas/Ordenanzas/Ordenanzas/ORDENANZAS%20MUNICIPALES%202013/ORDM%200352%20-%20PLAN%20ESPECIAL%20BICENTENARIO-PARQUE%20DE%20LA%20CIUDAD.pdf
- Pozo, I. R. (6 de julio de 2013). imágenes satelitales de la ciudad de Quito. (P. Espinosa, Entrevistador)
- Quito Distrito Metropolitano, giz. (2012). *Plan Metropolitano de Ordenamiento Territorial 2012 - 2022*. Quito
- Taller de Tesis 9no, 2. (22 de febrero de 2013). Propuesta de ordenamiento territorial en el eje de la Av. 10 de Agosto (desde la calle Briceño hasta el sector el Labrador). Quito, Pichincha, Ecuador.