FACULTAD DE ARQUITECTURA

ESCUELA DE ARQUITECTURA

TÍTULO DEL TRABAJO

CENTRO DE PROMOCIÓN CULTURAL DE ESCALA ZONAL DE 10000 - 15000 m²

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

Profesor Guía

Arq. Ing. Claudio Cáceres

Autor

Inés Margarita Navas Sánchez

Año

2014

DECLARACIÓN DEL PROFESOR GUÍA

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

Claudio Cáceres Molina

Arquitecto MSc.

73888107

DECLARACIÓN DE AUTORÍA DEL ESTUDIANTE

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

Inés Margarita Navas Sánchez

CI. 0502402480

AGRADECIMIENTOS

Agradezco a la Universidad de las Américas por permitirme ser parte de tal institución, a cada profesor que me brindó sus conocimientos y a las personas que fueron mi apoyo durante toda la carrera de Arquitectura.

Un especial agradecimiento a mi tutor Claudio Cáceres por la paciencia y comprensión, además de siempre contagiarnos con su pasión por el diseño.

DEDICATORIA

Dedico el presente trabajo de titulación a Dios y a mi madre, quienes hicieron esto posible.

Te amo mami.

RESUMEN

El siguiente trabajo es el resultado de un profundo análisis de la Avenida 10 de Agosto en el tramo conformado desde el parque La Alameda hasta el Labrador, con la intención de rehabilitarlo y cambiar su rol de funcionamiento, respondiendo al nuevo potencial de crecimiento y desarrollo urbano que nació con a la salida del antiguo aeropuerto Mariscal Sucre y la llegada del parque Bicentenario. Después de realizar una propuesta urbana general durante el transcurso del taller de noveno semestre, 2012-2013, se continuó con proyectos urbanos y arquitectónicos específicos e individuales.

Como resultado de la propuesta mencionada, se decide generar cadenas conceptuales de equipamientos que funcionen en conjunto, así el “Centro de Promoción Cultural” es parte de un sistema que encadena equipamientos culturales y educativos.

La elección del terreno, además de factores posteriormente nombrados, se realizó analizando las microcentralidades propuestas y se encuentra sobre la “Plataforma del Conocimiento” sobre la Av. 10 de Agosto y Cuero y Caicedo.

El proyecto cumple el papel de un solitario en sobre una manzana completa. Está conformado por cinco volúmenes que albergan distintas funciones y que trabajan como un engranaje, es decir, para el funcionamiento general del edificio, cada bloque depende del otro. La ubicación de los volúmenes está resuelta de manera que se configuren dos plazas, una pública de un carácter más comercial en la equina de la Av. 10 de Agosto y Cuero y Caicedo, y la otra plaza de un carácter más privado destinada a las actividades del centro en la esquina de la Av. Toribio Montes y la calle Cristobal de Acuña. El “Centro de Promoción Cultural” pretende ser un lugar de encuentro comunitario donde se logre reforzar la identidad ecuatoriana mediante la difusión y promoción popular cultural.

ABSTRACT

The following work is the result of an analysis of a section of the 10 de Agosto Avenue that starts from La Alameda park to the Labrador, with the intention to rehabilitate and change its role operating in response to new growth potential and urban development born with the replacement of the former Mariscal Sucre airport with the Bicentenario park. After the development of an urban plan during the course of the 9th workshop semester, 2012-2013 , were determined individual and specific urban and architectural projects.

As a result of the above proposal, it was decided to generate conceptual equipment bonds that work together and the “Centro de Promoción Cultural” is part of a system that links cultural and educational equipment.

The choice of the parcel, plus subsequently appointed factors, was performed analyzing the proposals micro centralities, and it is located on the "Plataforma del Conocimiento " on the 10 de Agosto Avenue and Cuero y Caicedo Street.

The project fulfills the role of a loner on an entire city block. It consists of five volumes that host various functions and that work as a gear, namely, for the general operation of the building, each block depends on the other. The location of the volumes is determined so to create two squares, a public one with a more commercial character in the corner of 10 de Agosto Avenue and Cuero y Caicedo Street, and another one more private intended for the center activities, on the corner of Toribio Montes Avenue and Cristobal de Acuña Street. The “Centro de Promoción Cultural” aims to be a community meeting center where people can strengthen their identity by the spread and promotion of Ecuadorian popular culture.

ÍNDICE

FASE I (MET)

1 Capítulo I: Análisis y Propuesta Urbana de la Av. 10 de Agosto en el tramo de la Alameda hasta el Labrador 1

1.1 Análisis Urbano 2

1.1.1 Justificación del tema 2
1.1.2 Desarrollo histórico de la ciudad 2
1.1.3 Planes y Normativas de Quito 4
1.1.4 Condiciones Físico Ambientales de Quito 6
1.1.5 Población y Demografía 9
1.1.6 Estructura Espacial 10
1.1.7 Trazado y movilidad 11
1.1.7.1 Trazado 11
1.1.7.2 Movilidad 12
1.1.8 Suelo 13
1.1.9 Edificación 14
1.1.10 Espacio público 15
1.1.11 Áreas verdes 16
1.1.12 Equipamientos 16
1.1.13 Lotes susceptibles al cambio 16
1.1.14 Conclusiones 17

1.2 Propuesta urbana 18

1.2.1 Visión del Futuro 18
1.2.1.1 Visión 18
1.2.1.2 Objetivos Generales 18
1.2.1.3 Objetivos Específicos 18
1.2.1.4 Estrategias 19
1.2.2 Propuesta de Ordenamiento Territorial 19
1.2.2.1 Estructura Espacial 19
1.2.2.2 Demografía 19

1.2.2.3 Morfología Urbana 20
1.2.2.4 Súper manzanas 21
1.2.2.5 Zonas susceptibles al cambio 21
1.2.2.6 Usos de suelo 21
1.2.2.7 Altura de Edificación 22
1.2.2.8 Red Verde y Espacio Público 22

FASE II (TIT)

2 Capítulo II: Antecedentes, Justificación y Objetivos del Tema "Centro de Promoción Cultural" 23

2.1 Significación y Roles del Área de Estudio en el Contexto Urbano de la Ciudad 24
2.2 Estado actual o de situación del área de estudio 25
2.2.1 Prospectiva según tendencias del Estado Actual 26
2.2.2 Prospectiva posible sin intervención vs Prospectiva posible con intervención 26
2.2.3 Síntesis de la Propuesta Urbana 27
2.3 Justificación 28
2.3.1 Justificación del Tema en la Propuesta Urbana: Conclusiones, Objetivos y Estrategias 28
2.3.2 Actualidad del Tema 29
2.3.3 Pertinencia del Tema 29
2.3.4 Viabilidad de Ejecución del Tema 29
2.4 Objetivos Generales y Específicos 30
2.5 Cronograma 31

3 Capítulo III: Marco Teórico General 32

3.1 Introducción 33
3.2 ¿Qué es Cultura? 34
3.2.1 Cultura en el Ecuador 34
3.2.1.1 Instituciones Estatales Culturales 35
3.2.2 Cultura en Quito 35
3.3 Desarrollo Histórico 36
3.4 Definición de términos 37
3.4.1 Centro Cultural vs Centro de Promoción Cultural 37
3.4.2 Evolución del Concepto de Museo. 38

4 Capítulo IV: Marco Físico - Geográfico 39

4.1 Evaluación del Sitio: 40

4.1.1 Análisis de Posibles Terrenos 40

4.1.2 Elección de Alternativas 43

4.1.3 Análisis del Terreno Elegido 44

4.1.4 Ubicación del Terreno e Imágenes 45

5 Capítulo V: Marco Funcional 46

5.1 Referentes 47

5.1.1 Cuadro Comparativo entre Referentes 53

5.1.2 Cuadro Comparativo entre Programas Arquitectónicos de Referentes 54

5.1.3 Conclusiones Programas Arquitectónicos de Referentes 55

5.2 Requerimientos del Usuario 56

5.2.1 Actividades del Usuario 56

5.3 Programa Arquitectónico 57

5.4 Esquemas Funcionales 58

5.4.1 Diagrama General de Funcionamiento de un Centro de Promoción Cultural 59

6 Capítulo VI: Marco Formal 60

6.1 Conceptualización y Evaluación de Alternativas 61

6.1.1 Propuesta Conceptual 1 61

6.1.2 Propuesta Conceptual 2 63

6.2 Etapa de Propuesta 65

6.2.1 Plan masa 1 65

6.2.2 Plan Masa 2 65

6.2.3 Plan Masa 3 65

6.3 Plan Masa Elegido 66

6.3.1 Desarrollo Plan Masa 67

6.3.2 Concepto Volumetría 68

6.3.3 Concepto Fachadas 70

6.3.4 Concepto Espacio Público 71

7 Capítulo VII: Proyecto Arquitectónico 73

Componente Ambiental 74
Componente Estructural 77
Implantación 78
Plantas Arquitectónicas 80
Secciones 111
Fachadas 113
Detalles 115
Planos Estructurales 119
Planos Agua Potable 122
Planos Sanitarios 125
Planos Eléctricos 130
Imágenes 138
Presupuesto 142

Referencias 144

ÍNDICE DE PLANOS

Implantación Urbana U-01
Implantación A-01
Subsuelo A-02
Subsuelo teatro y residencia A-03
Planta baja y exteriores A-04
Planta baja administración A-05
Planta baja talleres A-06
Planta baja locales comerciales A-07
Planta baja exposición y restaurante A-08
Planta baja residencia A-09
Primer piso A-10
Primer piso aulas A-11
Primer piso talleres A-12
Primer piso librería, centro de cómputo, audiovisuales, cubículos de lectura A-13
Primer piso exposiciones permanentes A-14
Primer piso residencia A-15
Segundo piso A-16
Segundo piso aulas A-17
Segundo piso estación de radio A-18
Segundo piso biblioteca A-19
Segundo piso biblioteca, cafetería, acervo A-20
Segundo piso exposiciones temporales A-21
Segundo piso residencia A-22
Tercer piso A-23
Tercer piso escuela culinaria A-24
Tercer piso televisora de experimentación A-25
Tercer piso biblioteca A-26
Tercer piso auditorios A-27
Tercer piso residencia A-28

Cuarto piso A-29
Cuarto piso residencia A-30
Quinto piso A-31
Quinto piso residencia A-32
Secciones A-A' y C-C' A-33
Secciones B-B' y D-D' A-34
Fachada frontal y posterior A-35
Fachada lateral derecha e izquierda A-36
Detalles pisos y jardinerías exteriores D-01
Detalles de rampa y pisos D-02
Detalles de quiebrasol y ventanería D-03
Detalles constructivos y estructurales D-04
Planta de cimentación E-01
Planta de cimentación teatro y residencia E-02
Losa tipo E-03
Instalación de agua potable I-01
Instalación de agua potable cisterna CPC I-02
Instalación de agua potable cisterna residencia I-03
Instalaciones sanitarias I-04
Instalaciones sanitarias baños zona administrativa I-05
Instalaciones sanitarias baños talleres I-06
Instalaciones sanitarias baños área de exposiciones I-07
Instalaciones sanitarias baños locales comerciales I-08
Instalaciones eléctricas I-09
Instalaciones eléctricas administración 1 ..... I-10
Instalaciones eléctricas administración 2 ..... I-11
Instalaciones eléctricas talleres 1 ..... I-12
Instalaciones eléctricas talleres 2 ..... I-13
Instalaciones eléctricas área comercial I-14
Instalaciones eléctricas cocina, restaurante y escenario I-15
Instalaciones eléctricas residencia I-16
Imagen 3D exterior R-01
Imagen 3D exterior R-02

Imagen 3D interior R-03
Imagen 3D interior R-04
Presupuesto P-01
Presupuesto P-02

FASE I
(MET)

CAPÍTULO I
Análisis y Propuesta Urbana de la Av. 10 de Agosto en el tramo de la Alameda hasta el Labrador

- Análisis Urbano
- Propuesta Urbana

1 Capítulo I: Análisis y Propuesta Urbana de la Av. 10 de Agosto en el tramo de la Alameda hasta el Labrador

1.1 Análisis Urbano

1.1.1 Justificación del tema

La escuela de arquitectura de la Facultad de Arquitectura y Diseño de la Universidad de la Américas determinó como necesario para la elaboración del trabajo de titulación, el estudio de la Av. 10 de Agosto, entre el parque la Alameda y la cabecera sur del Parque Bicentenario.

El estudio dio como resultado:

- La formulación de una propuesta de ordenamiento territorial (POT).
- Determinación de proyectos de diseño urbano y arquitectónico.

Según la figura 1, en el tramo de estudio se distinguen 3 tramos:

- Tramo sur (San Blas – Av. Colón): Actividades de tipo administrativo y gubernamental; este carácter se debe a la cercanía al centro histórico. Es el tramo que presenta un mayor movimiento
- Tramo central (Av. Colón – Av. Naciones Unidas): Presenta una alta concentración de locales comerciales pequeños en las plantas bajas de edificios residenciales, los cuales no generan un movimiento comercial significativo.
- Tramo norte (Av. Naciones Unidas): Tramo directamente afectado por su cercanía al antiguo aeropuerto Mariscal Sucre y su cono fe aproximación. Predominan lotes de gran tamaño, subocupados y con edificaciones de baja altura.

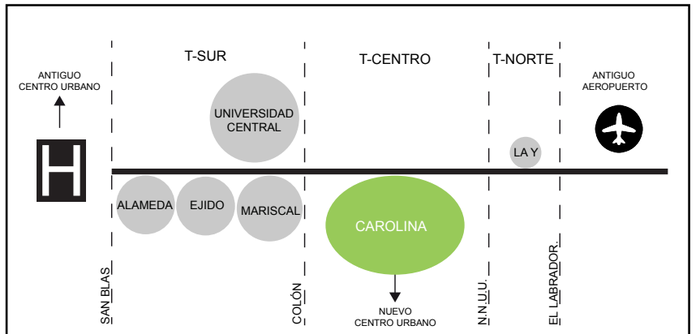

Figura 1. Tramos del Avenida 10 de Agosto. Adaptado de POT, taller de Noveno, 2012.

El desarrollo de la Av. 10 de Agosto se dio de acuerdo a la expansión longitudinal de la ciudad y se convirtió en un eje vial tan sólo transversal, carácter insuficiente para que esta avenida actúe como una verdadera articuladora de la movilidad.

Desde el año 1995 la avenida cumplió con el papel de un corredor de transporte público con una presencia excesiva de estos medios (Trolebús y líneas de buses), la cual significó un deterioro de la calidad ambiental y la imagen urbana del sector.

En la actualidad la salida del aeropuerto y la construcción del Metro subterráneo que pasa por este tramo, serán dos factores que planteen un nuevo escenario que, en nuestra perspectiva, representa una oportunidad para refuncionalizar y reactivar la Av. 10 de Agosto en el área de estudio mencionada.

1.1.2 Desarrollo histórico de la ciudad

El inicio del actual Quito se dio gracias a los asentamientos aborígenes y a la conquista española que decidió ocupar tal territorio por sus condiciones naturales que brindaban protección en futuros ataques (las faldas del Pichincha al oeste, grandes quebradas al este y el Panecillo al sur).

Figura 2. Crecimiento Urbano de la Av. 10 de Agosto. Tomado de POT, taller de Noveno, 2012.

El trazado ortogonal (damero) se debe a la influencia española en el desarrollo de la ciudad. *Correa F. (2012)*

En la figura 2 se lee el desarrollo histórico de la ciudad y la prolongación de la Avenida 10 de agosto.

Siendo así, en el siglo XVIII se consolidan vías de conexión con la sierra y posteriormente con la costa, vía que formaría parte de la actual 10 de Agosto.

En el siglo XX, inicia la expansión de la ciudad hacia el norte siguiendo el modelo de la ciudad jardín, tomando como eje a la avenida.

En 1908, gracias al movimiento generado por el comercio, se implementa un tranvía sobre la avenida, que partía desde su primera estación en Chimbacalle hasta su última parada en la Av. Colón.

En el año 1960 llega a la ciudad el aeropuerto Mariscal Sucre, punto hasta el cual llegó la Av. 10 de Agosto, cumpliendo el rol de vía conectora entre el norte y el centro.

Con el boom petrolero en 1970, Quito se convierte en el centro económico del país, lo que atrajo a migraciones hacia la capital, generando un proceso acelerado de modernización y expansión urbana.

Este proceso de crecimiento de la ciudad a lo largo de avenida hizo que ésta vaya tomando diferentes nombres (en el S. XVIII, vía Atacames y posteriormente, Av. 18 de Septiembre), distintos roles y varias intervenciones.

A lo largo de avenida se encuentran varias edificaciones de carácter patrimonial, declaradas como tales por la Dirección Metropolitana de Planificación Territorial 2008. Figura 3

Es importante tener en cuenta que el desarrollo de la ciudad y de la vía en este sentido se debe a condiciones topográficas, pues éste es el que presenta menos accidentes geográficos.

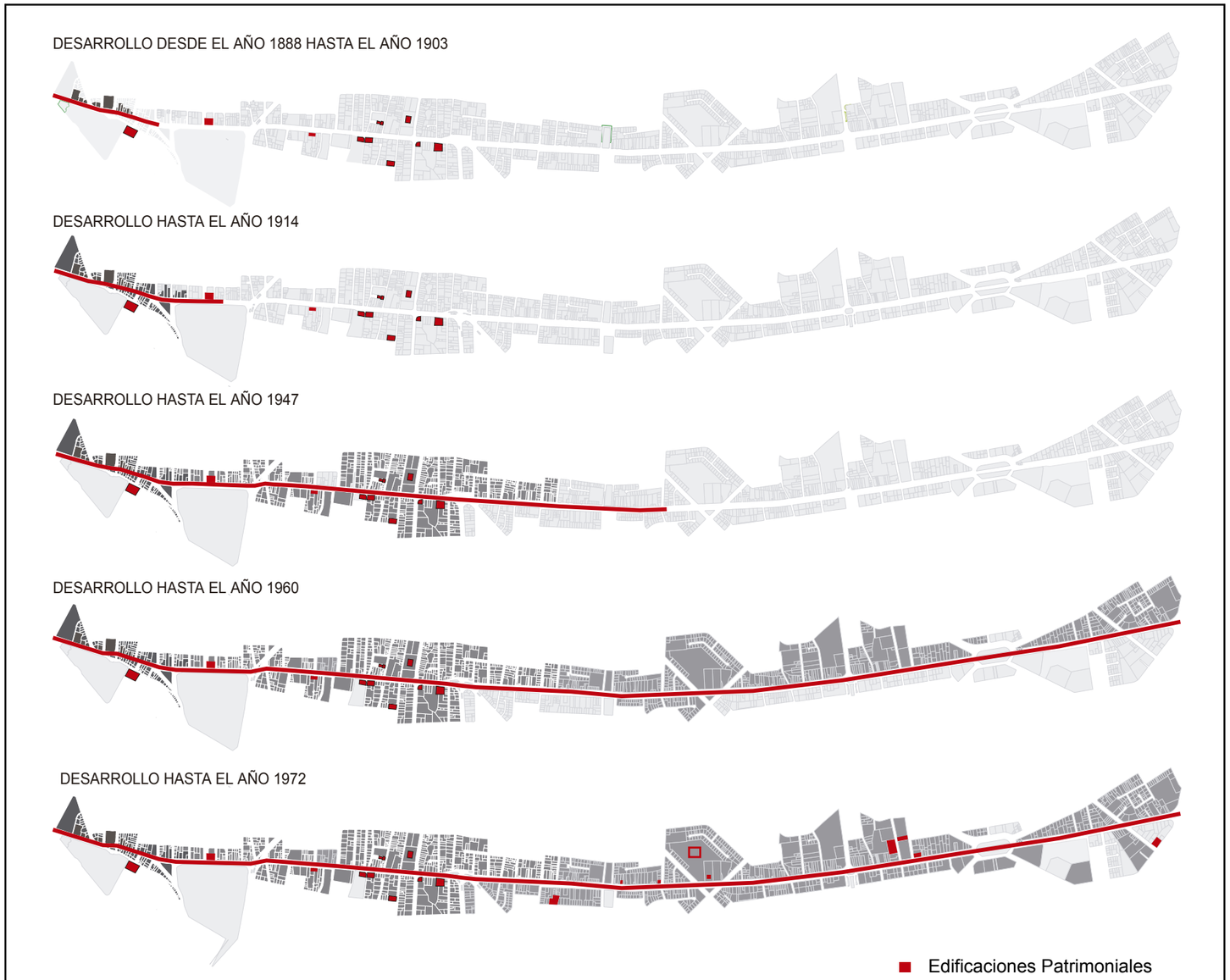

Figura 3. Expansión Urbana de la Ciudad, manzanas inmediatas a la Av. 10 de Agosto.
Tomado de POT, taller de Noveno, 2012.

1.1.3 Planes y Normativas de Quito

a. Plan Jones Odriozola (1942)

Fue el primer plan regulador de la ciudad, en el cual se propuso una división basada en la vivienda, trabajo y esparcimiento:

- Zona Sur
- Centro Histórico
- Centro de servicios generales
- Zona norte

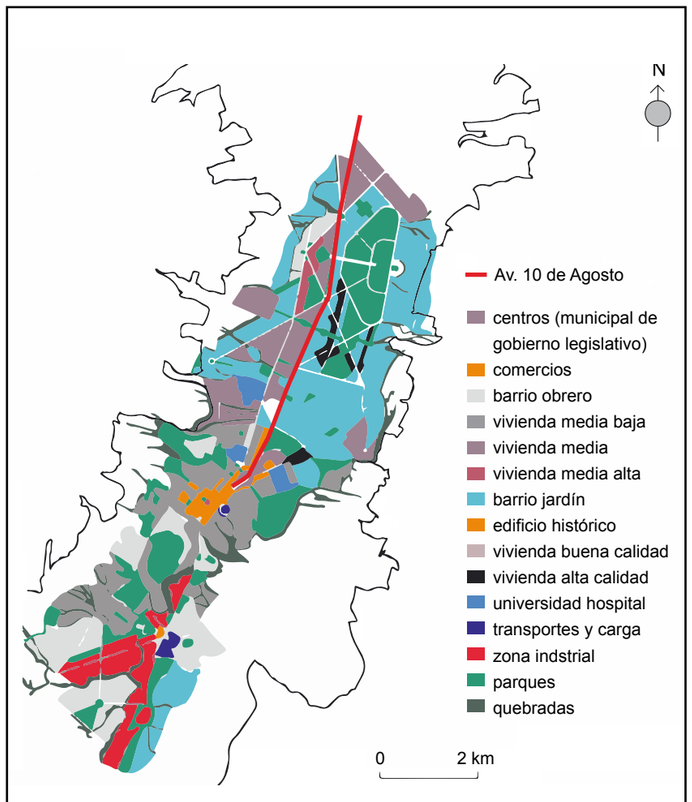

Figura 4. Plan Jones Odriozola (1942).
Adaptado de la Planificación Territorial en el DMQ, 2009.

Con este plan se definieron, zonificación, centros, trama verde, usos de suelo y edificación, además de la dotación de equipamientos según la población.

La Av. 10 de Agosto dentro de este plan cumple con el rol de línea divisora entre las distintitas zonificaciones.

Se propuso expandir las zonas urbanas, sobre todo al norte de la ciudad, reconociendo nuevas determinantes políticas y económicas.

b. Plan Quito (1981)

Plan que organiza el DMQ con centralidades.

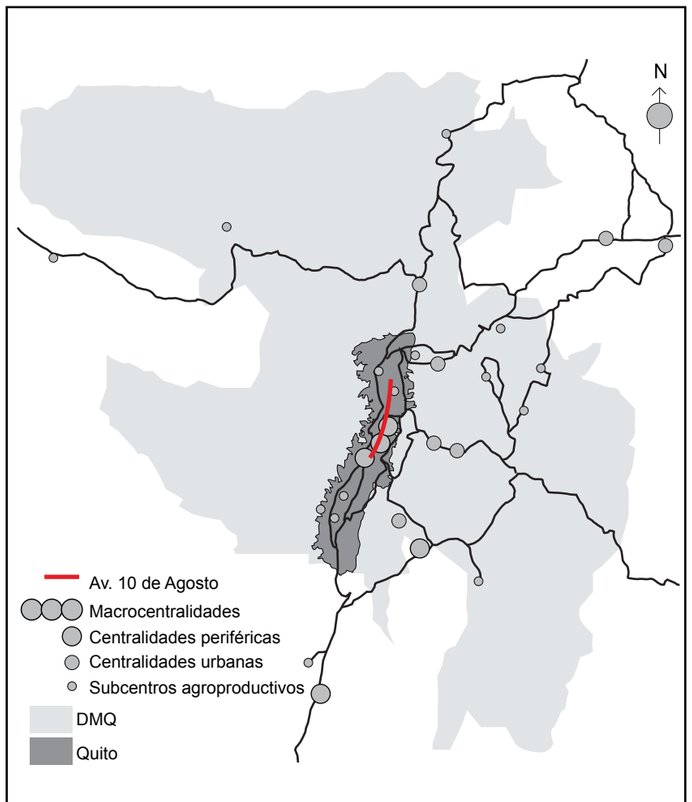

Figura 5. Plan Quito (1981).
Adaptado de la Planificación Territorial en el DMQ, 2009.

Este plan formula controlar el desarrollo físico espacial de la ciudad, clasificando el uso del suelo en urbanizable, área de expansión y áreas de reserva, con la intención de proteger la naturaleza. Genera un sistema ariculado con los valles vecinos.

Se plantea la macro centralidad desde la Alameda hasta la Av. Río Coca, la cual estará articulada por un corredor de actividades múltiples; y, se sistematiza la distibución de los equipamientos en la ciudad.

c. Plan de estructura espacial metropolitana (1993)

El plan introdujo poli-centralidades urbanas, despojando la idea de macro-centralidad.

Sigue los siguientes puntos:

- Ordenar integralmente la estructura funcional urbana.
- Crear una nueva estructura social policéntrica.
- Permitir el desarrollo de una nueva zonificación relacionada con las demandas sociales.
- No permitir la concentración de funciones en el centro.
- Dotar de características propias a entidades sociales como barrios y parroquias.
- Crear un sistema de manejo ambietal buscando el equilibrio hombre - naturaleza.
- Propuso estructuras zonales conectadas con el sistema vial.

d. Plan General Territorial

Propone:

- Generar una estructura territorial regional policéntrica y compacta.
- Dotar equitativamente equipamientos sociales.
- Generar un sistema moderno y eficiente de movlidad y accesibilidad, que articule las centralidades con una red vial que priorice el transporte público libre de contaminación e intermodal.
- Recuperar el espacio público.

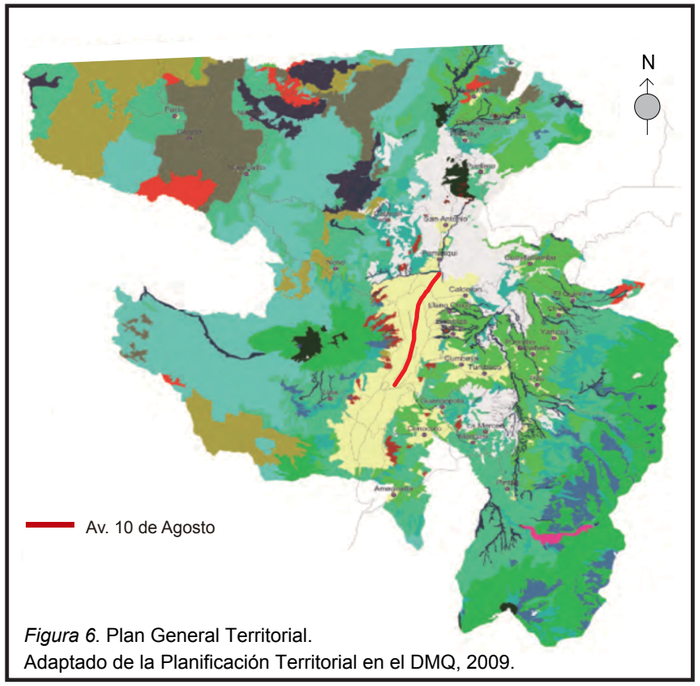

Figura 6. Plan General Territorial.
Adaptado de la Planificación Territorial en el DMQ, 2009.

- Proyectarse como una ciudad compacta, para promover inversiones públicas y privadas, sustentabilidad ambiental, y la recuperación de la vida urbana.

e. Plan Metropolitano de Ordenamiento Territorial

Su objetivo es la planificación económica, social y amabiental en las dimensiones del territorio a través de estrategias territoriales de uso, ocupación y manejo del suelo. Se sustenta en lo establecido por el PGDT, según el COOTAD Y el COPFP

Principios:

- Quito: ciudad – capital, distrito – región: Desarrollo urbano y rural con enfoque en lo medio ambiental.
- Quito para los ciudadanos – ciudad de derechos: Derecho al buen vivir.
- Quito lugar de vidad y conviviencia – Derecho a la ciudad: Mantener informada a la ciudadanía.
- Quito productivo y solidario – oportunidades para todos: Ciudad en red.
- Quito verde – los derechos de la naturales y medio ambiente: Protección y conservación medio ambietantal.
- Quito histórico, cultural y diverso – identidades y patrimonio: Fortalecer la identidad quiteña.
- Preservar y proteger edificaciones con alto valor histórico.

Estrategias:

- Habitat y vivienda
- Espacio público
- Transporte público
- Equipamiento
- Gestión del suelo
- Servicios públicos

Es el plan que actualmente rige el ordenamiento del Distrito Metropolitano de Quito y en el cual nos hemos basado para realizar el análisis de nuestra zona de estudio.

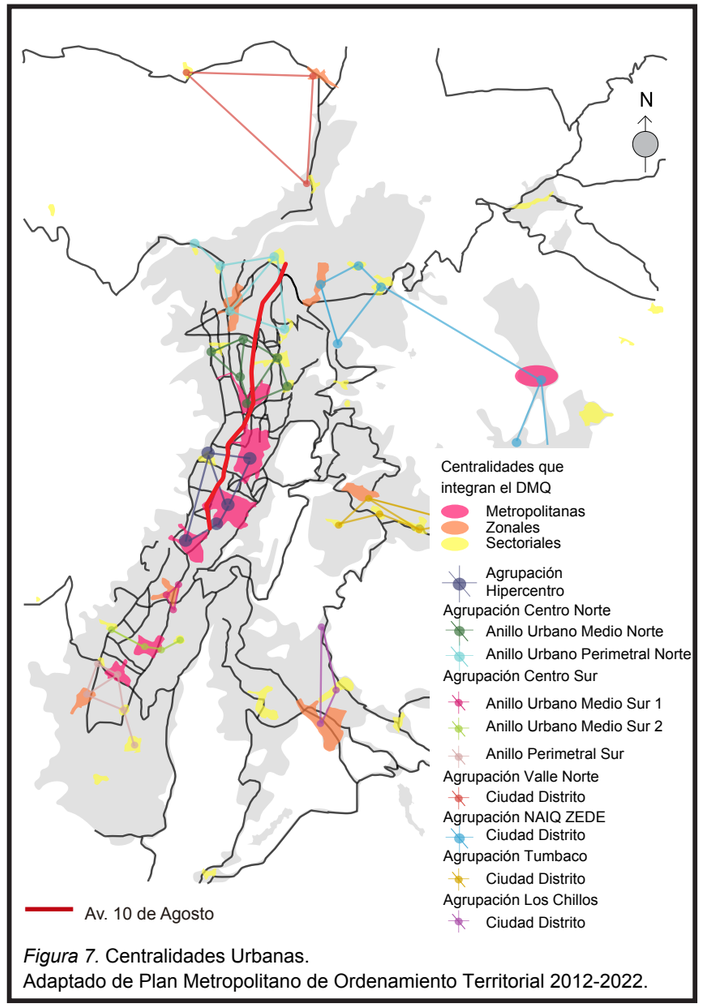

Figura 7. Centralidades Urbanas.
Adaptado de Plan Metropolitano de Ordenamiento Territorial 2012-2022.

Se realizó este breve analisis sobre los planes de ordenamiento que han regido al DMQ para comprender las modificaciones que sobre territorio y los diferentes roles que la Av. 10 de Agosto ha desempeñado.

1.1.4 Condiciones Físico Ambientales de Quito

- **Factores naturales**

El Distrito Metropolitano de Quito está ubicado dentro del callejón interandino. Su extensión territorial es de 4.232 km y comprende una serie de pisos climáticos y formaciones vegetales que oscilan entre los 500 y 4500 m de altura *(MECN, 2010, PP. 13*), lo que favorece a la existencia de diferentes ecosistemas.

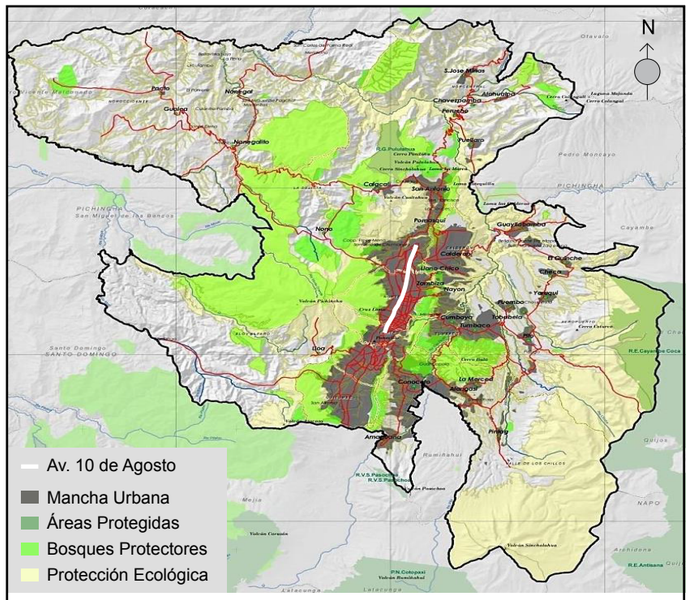

Figura 8. Ubicación del DMQ en Pichincha y sus áreas verdes.
Tomado de Quito Ambiente, 2011.

Quito ha sufrido varias modificaciones en su naturaleza, las de mayor impacto han sido por intervención del hombre, por ejemplo el relleno de quebradas y lagunas (como la de Iñaquito), provocando la desaparición de ecosistemas. Así se ha ido reduciendo la mancha verde del DMQ.

La zona de estudio se encuentra dentro de la mancha urbana de Quito y las áreas verdes en este espacio se reducen a parques y corredores verdes.

- **Topografía**

La ciudad de Quito está situada en un estrecho valle montañoso limitado al oeste por las faldas del volcán Pichincha y al este, por elevaciones pequeñas y el río Machángara, lo que hizo que el núcleo urbano consolidado tenga actualmente de 5 a 8 km de ancho.

En el sentido norte sur, el territorio es principalmete plano presentano una máxima pendiente del 15% en un recorrido de 50 km.

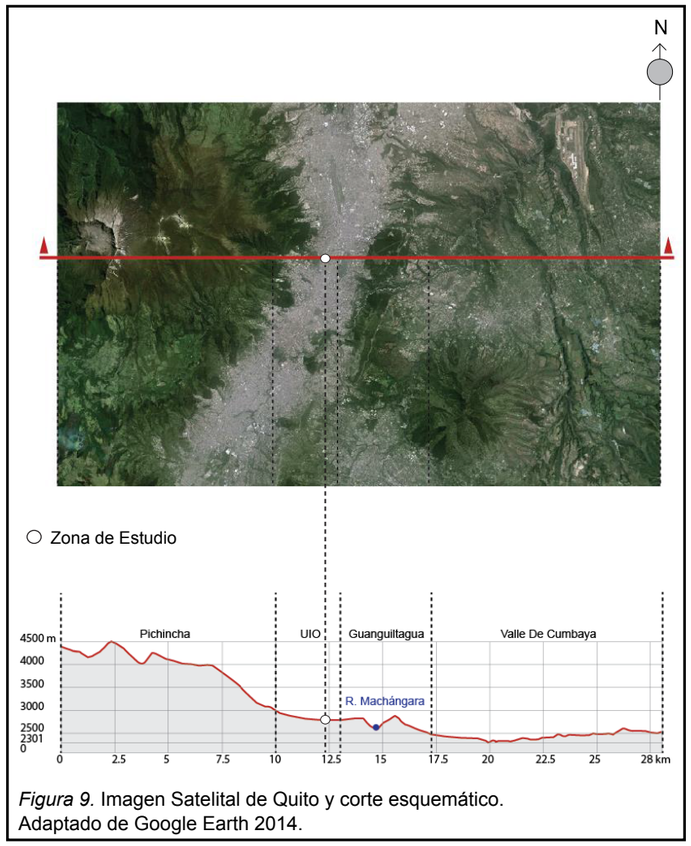

Figura 9. Imagen Satelital de Quito y corte esquemático.
Adaptado de Google Earth 2014.

- **Geomorfología**

A Quito atraviesan varias fallas geológicas por el encuentro de capas tectónicas que causan quiebres en el continente por los cuales son expulsados magma y otros materiales piro plásticos en estado líquido y gaseoso desde el centro de la Tierra, esto genera la presencia de grandes elevaciones (cordón Interandino) y quebradas que funcionan como drenaje natural.

Las quebradas en el sector de Quito también son resultado de la erosión por las fuertes lluvias que recibe en el invierno. *(Geología y Astronomía de la Tierra y el Universo, Futura multimedia y geografía del Ecuador 2010)*

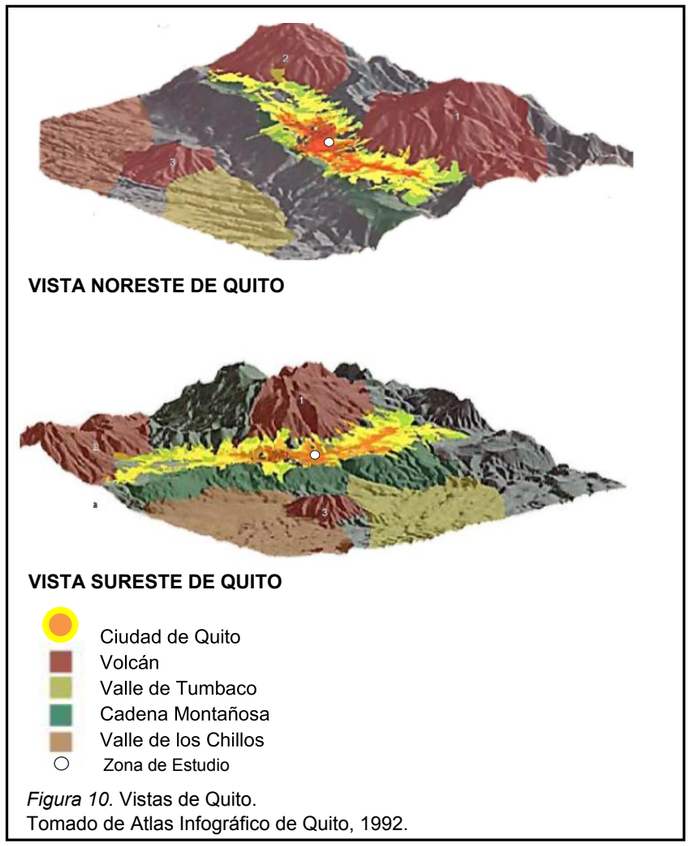

Figura 10. Vistas de Quito.
Tomado de Atlas Infográfico de Quito, 1992.

Figura 11. Zonas sísmicas.
Adaptado de EPN / MDMQ, 2001.

- **Suelo**

La ciudad de Quito presenta un pequeño porcentaje de suelos blandos como se indica en la figura 11. La mayor parte del suelo es de orígen volcánico y en la zona de estudio varía entre rocas, suelos endurecidos y suelos intermedios. Se puede decir que la calidad es intermedia.

- **Climatología**

El DMQ se encuentra en una zona templada húmeda y está ubicado en el centro de la Región Sierra del país. Acoge a bosques nublados, valles interandinos y páramos, lo que representa distintos climas.

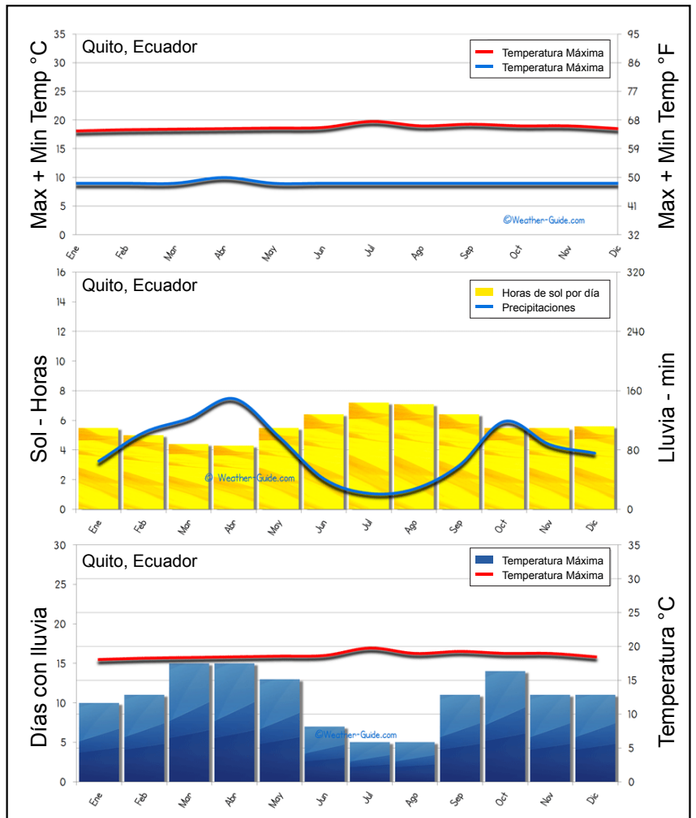

Figura 12. Clima de Quito.
Adaptado de http://www.weather-guide.com/ciudad-clima-es/Quito-tiempo-clima.php

- **Pluviosidad**

La mayor pluviometría se produce de Octubre hasta Abril. Las mayores precipitaciones se presentan con en el sur del DMQ. *(FLACSO, 2011).*

- **Humedad**

La humedad promedio anual es del 71% y la temperatura de 17 °; durante el día presenta una variación entre los 4° y 28°.

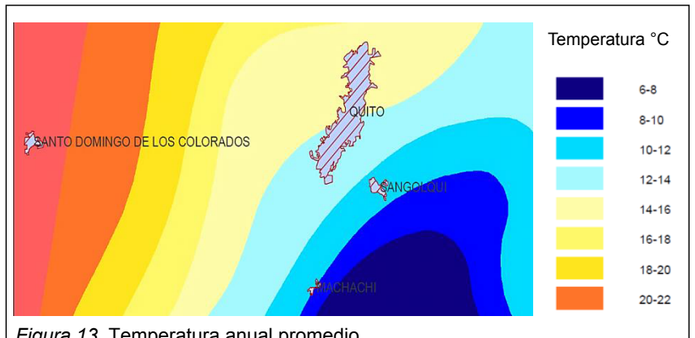

Figura 13. Temperatura anual promedio.
Tomado de WEATHERBASE, 2012.

- **Radiación solar**

El Ecuador está ubicado en una latitud cero por lo que recibe un espectro solar perpendicular durante todo el año con variaciones mínimas.

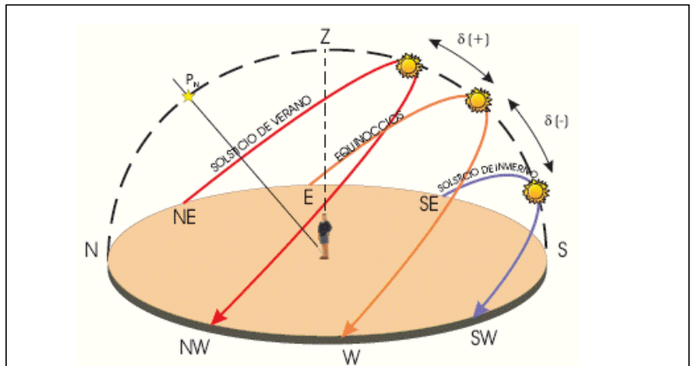

Figura 14. Solsticios.
Tomado de EUSAL.

- **Riesgos**

Quito al estar ubicado en la región Interandina es vulnerable a varios tipos de desastres, como:

- **Geológicos y Geomorfológicos:** Erupciones, temblores, derrumbes, deslaves, hundimientos y erosión.
- **Clima:** Tormentas, inundaciones, ventarrones, granizadas, heladas y sequía.

Figura 15. Inundación 2011 en las Avenidas Naciones Unidas y 10de Agosto. Tomado de http://www.elcomercio.com/actualidad/quito/inundaciones-y-vias-colapsadas-quito.html

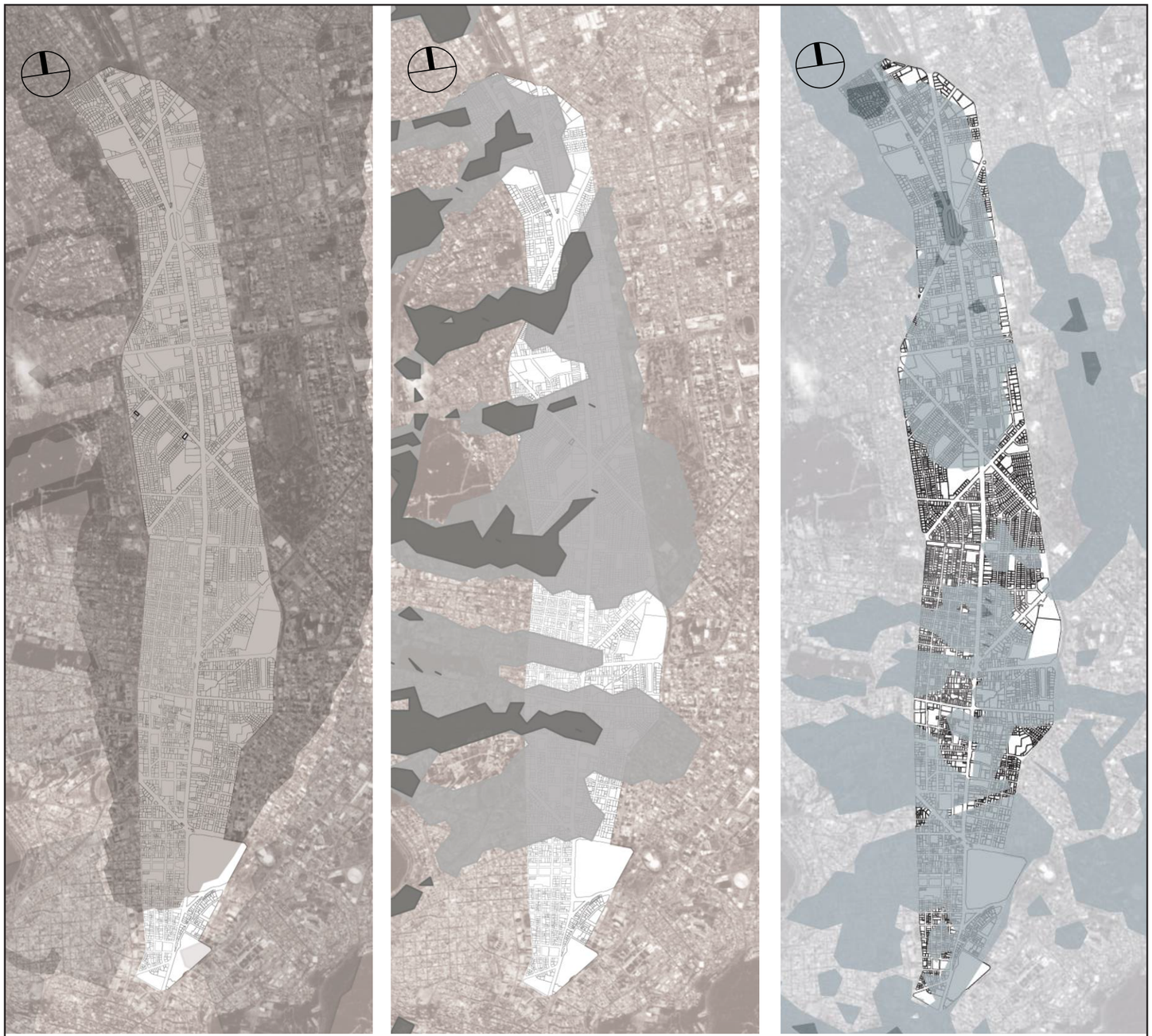

Figura 16. Riesgos.
Adaptado Dirección Metropolitana de Planificación 2006.

1.1.5 Población y Demografía

Desde el parque La Alameda hasta la Av. Mariana de Jesús, la densidad poblacional de la 10 de Agosto es de 47 habitantes/hectárea, y desde la Av. Mariana de Jesús hasta el Labrador, de 36 habitantes/hectárea *(Taller de Tesis 9no, 2013)*. La baja densidad en el norte se debe a la influencia del antiguo aeropuerto Mariscal Sucre. El total de habitantes en el área de estudio es de 14.975 *(Taller de Tesis 9no, 2013).*

En el área de estudio la edad poblacional oscila entre los 15 y 64 años como se observa en la tabla 1.

Tabla 1.Edad de la población en Av. 10 de Agosto

Población Área de Estudio	Habitantes
de 0 a 14 años	2528
de 15 a 64 años	10865
de 65 años y más	1724

Tomado de POT, taller de Noveno, 2012

El área tiende a tener una población adulta, ya que las familias jóvenes prefieren salir hacia barrios con un carácter más residencial que brinden servicios enfocados a la familia, que sean más seguros y que posean menos flujo vehicular pues éste representa contaminación, tanto ambiental como auditiva y visual.

El rango promedio de densidades a lo largo de la Av. 10 de Agosto es de 0 a 50hab/ha, densidad que se triplica en el POT desarrollado en el taller de noveno semestre.

La figura 17 ilustra la cantidad de habitantes por barrios y la 18, la densidad que cada uno posee. El color rojo representa los picos poblacionales.

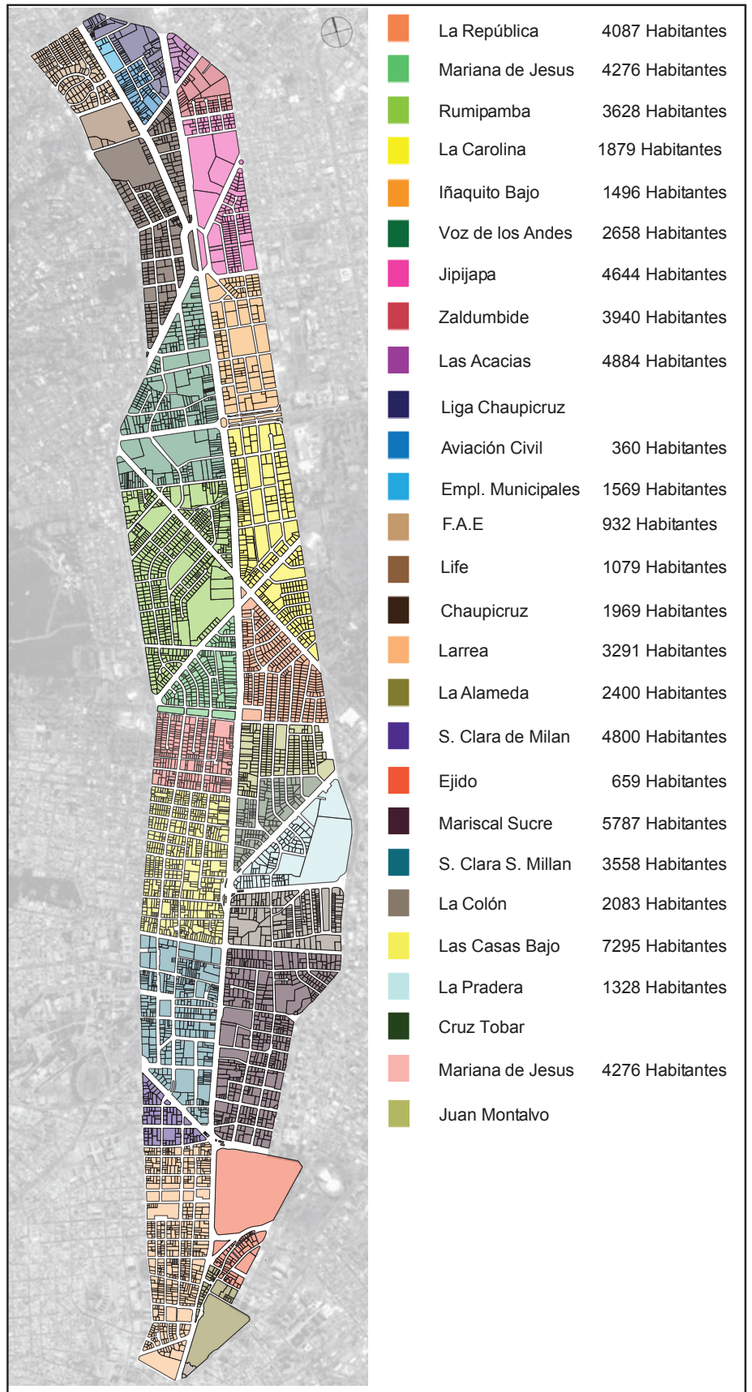

Figura 17. Población por barrios.
Adaptado de INEC, 2011.

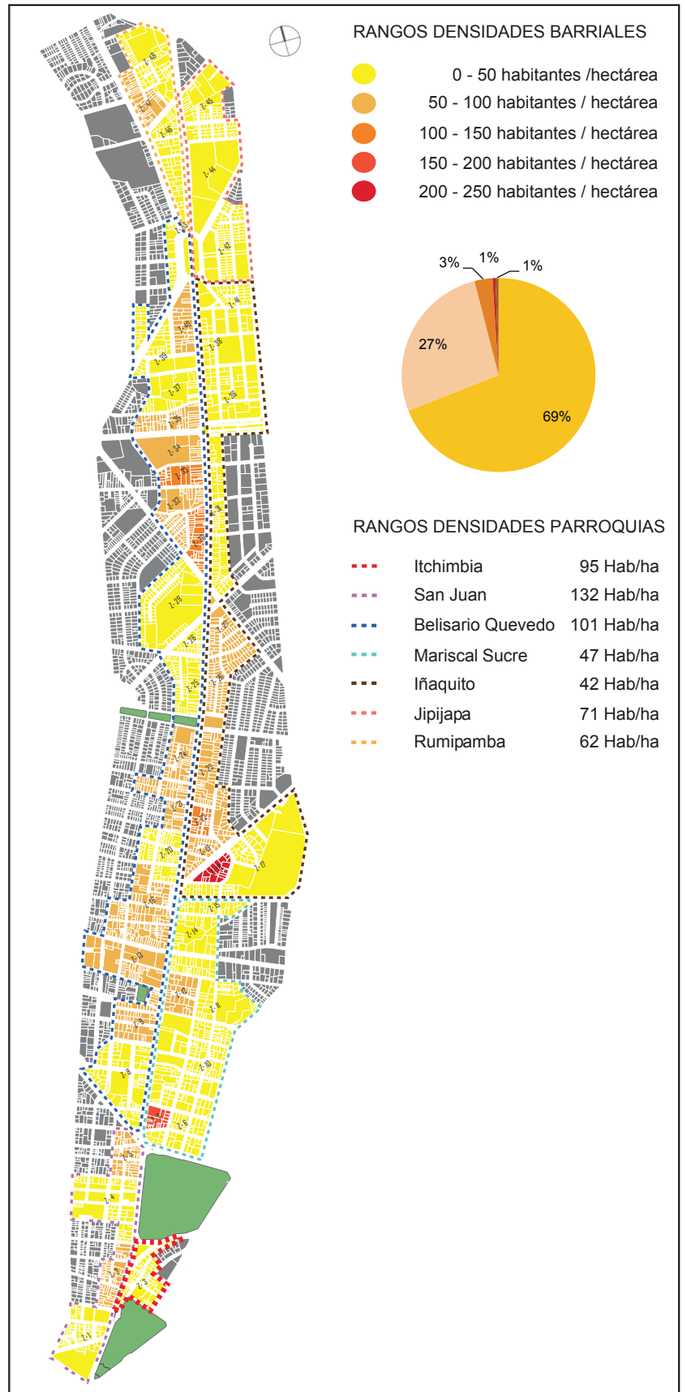

Figura 18. Densidad poblacional.
Adaptado de INEC, 2011.

1.1.6 Estructura Espacial

La estructura espacial de la ciudad de Quito está conformada por varias centralidades de diferentes escalas ubicadas a lo largo de la Av. 10 de Agosto. En la zona centro – norte existe una concentración de centralidades a la cual el Municipio nombra como “hipercentro” ya que éste es el de mayor movimiento dentro del DMQ.

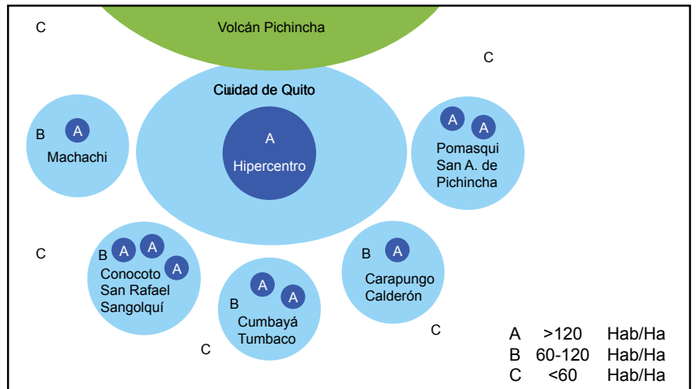

Figura 19. Esquema Hipercentro de la ciudad (habitantes por hectárea). Tomado de Fuente: MDMQ, EPPMOP (2009) Plan Maestro de Movilidad para el DMQ 2009–2025.DMT.

El área de estudio cumple con diferentes roles respecto al “hipercentro”:

- Tramo 1 (sur): Parque la Alameda – Av. Colón; en el que predomina la implantación de usos de carácter administrativo y gubernamental.
- Tramo 2 (centro): Av. Colón – Av. Naciones Unidas; en el que es evidente la disminución de actividades comerciales y un predominio singular del uso residencial, este tramo marca la periferia del “hipercentro”.
- Tramo 3 (norte): Av. Naciones Unidas – El Labrador; prevalece el uso comercial con una vocación automotriz.

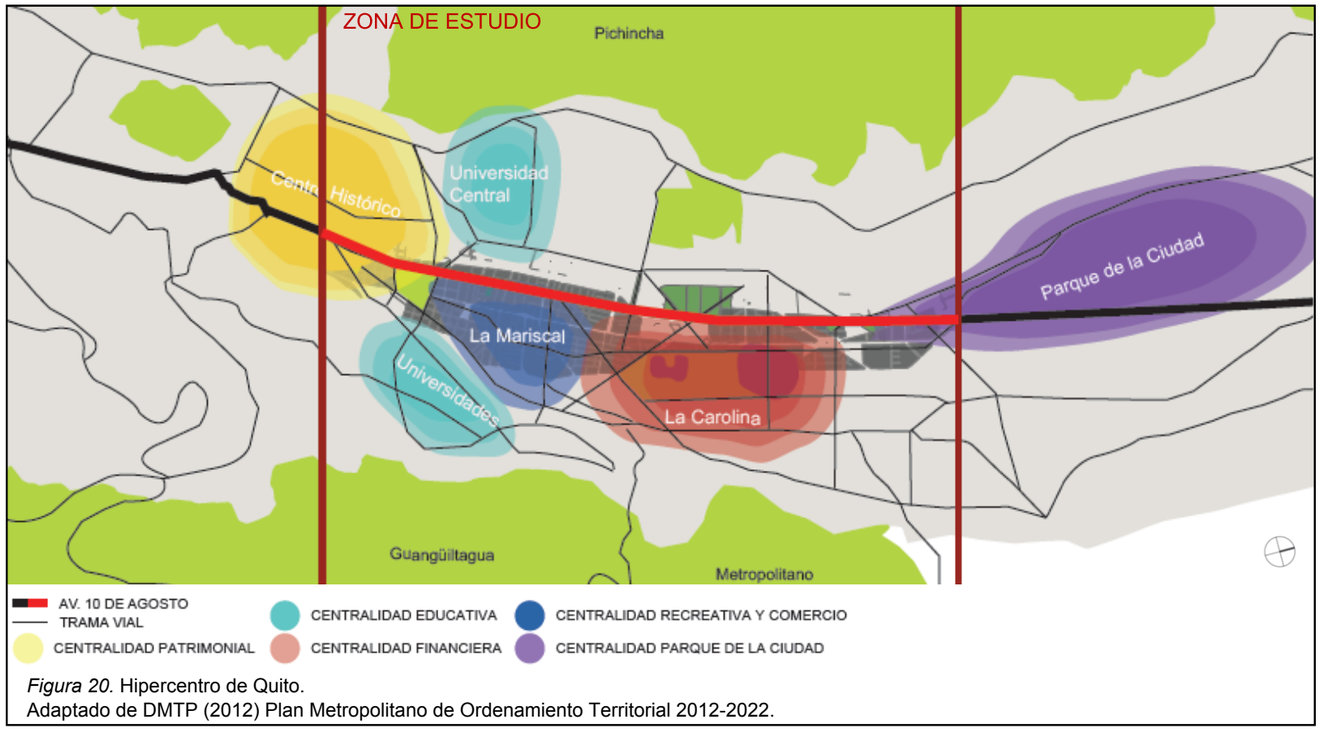

Figura 20. Hipercentro de Quito.
Adaptado de DMTP (2012) Plan Metropolitano de Ordenamiento Territorial 2012-2022.

Tabla 2: FODA Estructura Espacial.

FODA - ESTRUCTURA ESPACIAL				
CARACTERISTICAS	**INTERNO**		**EXTERNO**	
	FORTALEZAS	**DEBILIDADES**	**OPORTUNIDADES**	**AMENAZAS**
ESTRUCTURA GENERAL	La mayor parte (los tres cuartos) del área de estudio se encuentra dentro del "hipercentro" del Distrito Metropolitano de Quito.	No hay una caracterización física de los tramos encontrados.	Ejecución del metro.	No ejecución del metro.
			La salida del actual aeropuerto que afectó en la altura de edificación de la zona norte (tramo 3).	No ejecución del parque de la Ciudad.
			Nuevo centro urbano parque de la Ciudad.	
		Carencia de un sistema de micro-centralidades.	Los corredores transversales existentes pueden fortalecer esta nueva centralidad longitudinal.	Los atributos de la ciudad no funcionan como un sistema integral.
			Zonas con alta susceptibilidad al cambio.	

Tomado de POT, taller de Noveno, 2012.

1.1.7 Trazado y movilidad

1.1.7.1 Trazado

A lo largo de la zona de estudio se pueden reconocer dos tipologías de trazado urbano:

1. Hacia el centro histórico las parcelas son de tamaño similar y de forma regular, ya que este territorio estaba dentro del plan de ordenamiento que regía a Quito cuando la ciudad comenzó a desarrollarse (Leyes de Indias).

2. En el centro norte los lotes son de tamaños irregulares puesto a que antiguamente pertenecían a una estructura parcelaria agrícola donde los hacendados eran quienes realizaban el parcelamiento a su conveniencia. Esta área de la ciudad también se ve modificada por el plan de Odriozola (1942), quien introduce diagonales que cruzan la ciudad generando manzanas irregulares.

Actualmente, 19 vías cruzan la avenida, 37 se ven interrumpidas por la trama urbana y el carril exclusivo del trole y 6 presentan la posibilidad de cruce al existir una continuidad vial

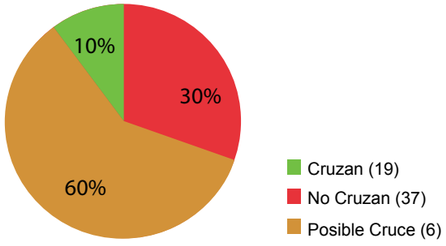

Figura 21. Diagrama circular de porcentajes de cruces.
Tomado de POT, taller de Noveno, 2012

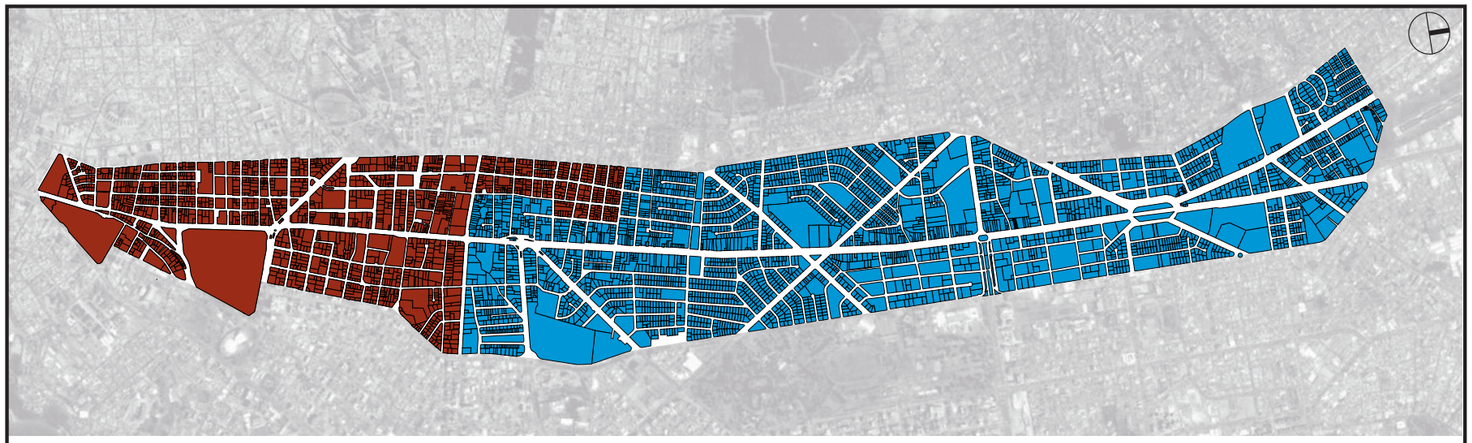

Figura 22. Identificación de los tipos de trazado por tramos.
Tomado de POT, taller de Noveno, 2012

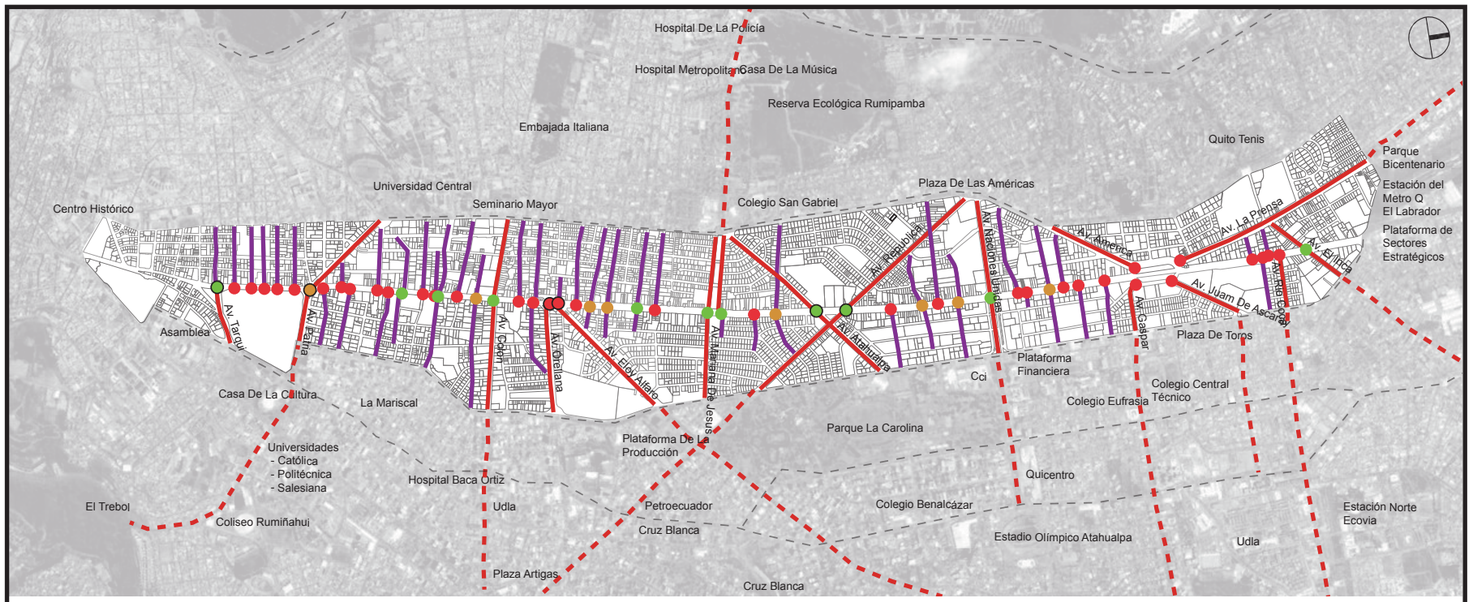

Figura 23. Cruces, enlaces e intersecciones.
Tomado de POT, taller de Noveno, 2012

1.1.7.2 Movilidad

La Av. 10 de Agosto constituye una columna vertebral al atravesar la ciudad en sentido norte sur y al comunicarla interregionalmente. Soporta grandes flujos vehiculares que se ven entorpecidos por los distribuidores a desnivel que a su inicio fueron construidos con una visión que privilegiaba al vehículo, pero que actualmente fragmentan la avenida y agudizan los conflictos vehiculares, además de perjudicar a otros sistemas de movilidad (peatones, ciclistas, etc.).

Las diagonales de Ordiozola (1942) no sólo divide irregularmente el territorio, sino que también, provocan dificultades en la movilidad por la desconexión vial en sentido este oeste.

La mayoría de los desplazamiento motorizados que se dan en la 10 de Agosto se dan de sentido norte sur y viceversa en transporte público.

Es importante reconocer que el Sistema Integral Trolebus funciona con energía eléctrica obtenida por cables conectados a la red pública (energía renovable), es decir, es un sistema amigable con el medio ambiente.

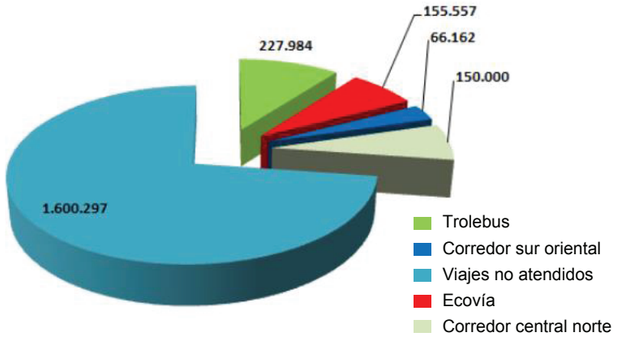

Figura 24. Diagrama circular Indicador de participación del Trole.
Tomado de POT, taller de Noveno, 2012.

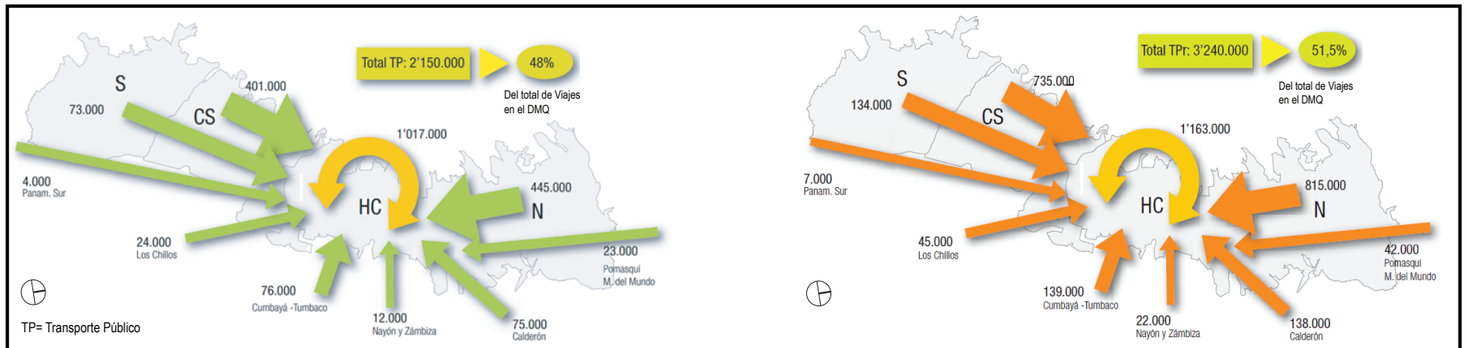

Figura 25. Número de desplazamientos en transporte público y privado hacia el hipercentro-año 2025.
Tomado de Plan Maestro de Movilidad para el DMQ 2009–2025. DMT.

1. Intercambiador del Labrador
2. La "Y" paso deprimido
3. Av. N.N.U.U paso deprimido
4. Cruce Av. República Y Av. Atahualpa, paso a desnivel
5. Cruce Av. Eloy Alfaro Y Av. Orellana, paso a desnivel
6. Av. Patria, paso a desnivel
7. Av. Tarqui, paso deprimido

Figura 26. Conflictos Vehiculares.
Tomado de POT, taller de Noveno, 2012.

Tabla 3: FODA Trazado y Movilidad

FODA - TRAZADO Y MOVILIDAD				
CARACTERISTICAS	INTERNO		EXTERNO	
	FORTALEZAS	DEBILIDADES	OPORTUNIDADES	AMENAZAS
TRAZADO	Eje longitudinal más largo de la ciudad, conecta grandes centralidades dentro y fuera de la mancha urbana.	Interrupción de la mayoría de las vías transversales, 37 vías interrumpidas.	Refuncionalización del Trole debido a la implantación del sistema Metro.	Crecimiento excesivo del parque automotriz.
		Dificultad de ampliación de vías.		
	Eje estructurante de las conexiones transversales a través de las 19 vías que lo cruzan.	Falta de conexiones entre los barrios que se encuentran al este y al oeste de la avenida.	Vías alternas longitudinales	Sectores privados consolidados.
			Existencia de vías que pueden prolongarse para crear nuevas conexiones.	
MOVILIDAD	Conectividad longitudinal.	Alta concentración de vehículos.	Implementación del Metro.	Implementación del Metro que provoque una pérdida de protagonismo de la avenida.
		Baja calidad de transporte público.		
		Interrupción de desplazamientos por el carril del Trole.		
	Existencia de redes de transporte público.	Reducida capacidad de aceras para soportar los desplazamientos peatonales.	Sistemas de movilidad alternativa.	Nodos de caos vehicular.
				No construcción del Metro.

Tomado de POT, taller de Noveno, 2012

1.1.8 Suelo

El uso principal sobre el área de estudio es mùltiple, es decir, los proyectos a desarrollarse pueden ser de vivienda, oficinas, comercio y eqipamientos sin ninguna restricción.

Actualmente no existe un equilibrio, sino que es el uso comercial el predominante en la Av. 10 de Agosto, causa por la cual la vivienda pasó a ser un uso secundario y ha sido desplazada del sector.

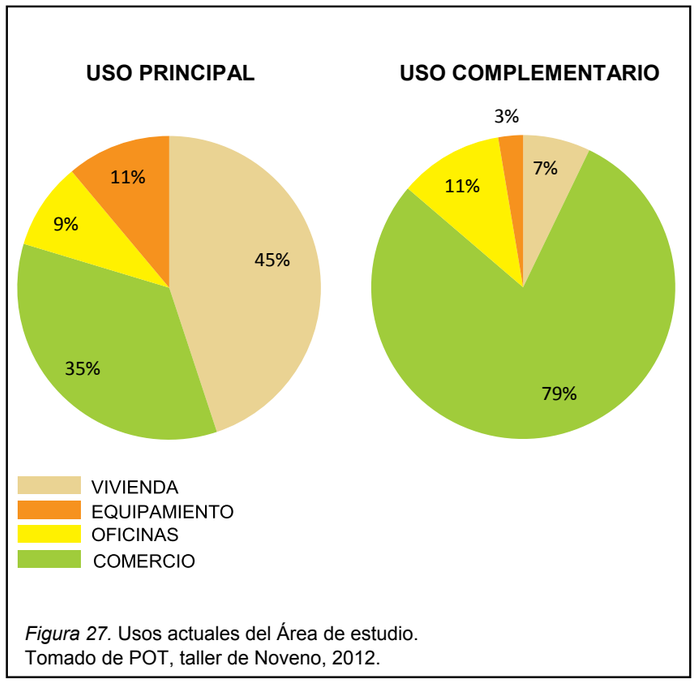

Figura 27. Usos actuales del Área de estudio.
Tomado de POT, taller de Noveno, 2012.

Si se desea redensificar esta área es necesario proporcionarle un carácter más residencial y hacer que el tramo cuente con los equipamientos necesarios para satisfacer los requerimientos tanto sociales, ambientales, culturales, económicos y personales de la comunidad.

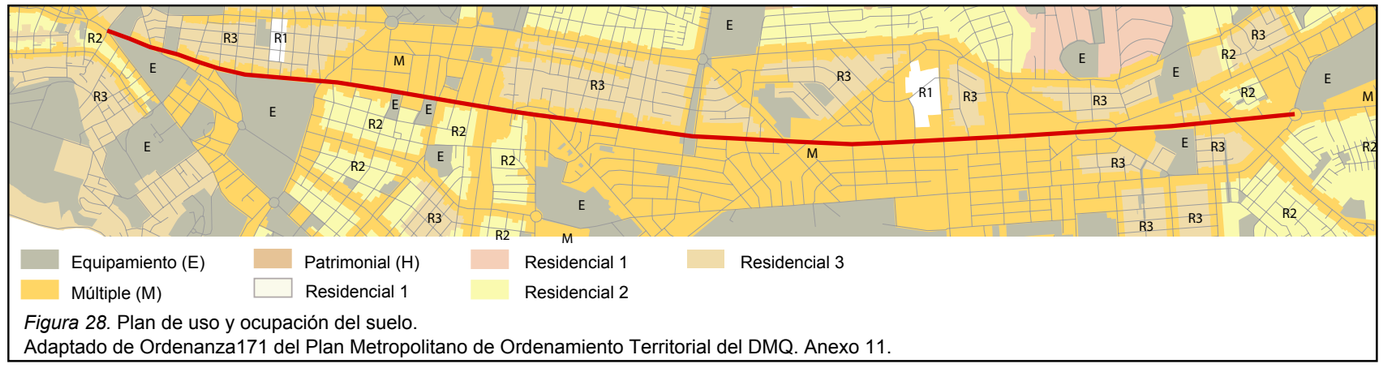

Figura 28. Plan de uso y ocupación del suelo.
Adaptado de Ordenanza171 del Plan Metropolitano de Ordenamiento Territorial del DMQ. Anexo 11.

Tabla 4: FODA Suelo

FODA - SUELO				
CARACTERISTICAS	INTERNO		EXTERNO	
	FORTALEZAS	DEBILIDADES	OPORTUNIDADES	AMENAZAS
USOS	Contiene usos múltiples con predominio en el residencial.	Actividad de la vía únicamente en horarios laborales.	Implementación del Metro.	Zonas consolidadas más atractivas que el área de estudio.
		Desplazamiento del uso residencial a las calles paralelas o circundantes.		Crecimiento de la mancha urbana hacia los valles.
		Baja densidad.		Nuevos centros de desarrollo fuera de la zona de estudio.
		Suelo sub ocupado.		
		Baja inversión inmobiliaria.		
	Diversidad de equipamientos públicos que en su mayoría están concentrados al sur de la zona de estudio.	Excesiva concentración de equipamientos al sur de la zona de estudio.		Se prioriza la movilidad vehicular.
		Poco suelo destinado a áreas recreativas a escala barrial y zonal.		Alta contaminación ambiental, visual y auditiva.
		Escasos equipamientos culturales.		
		Falta de conexión entre espacios públicos.		
	Alto porcentaje de equipamientos educativos.	Espacios públicos de mala calidad.		Limitado desplazamiento en sistemas alternativos de transporte.
		Limitación de uso para personas con movilidad reducida.		
	Cercanía del sur de la franja de estudio con el Centro Histórico.	Edificaciones patrimoniales que no se relacionan con el entorno.		
		Edificaciones con valor arquitéctonico que no son consideradas patrimoniales.		
LOTES	Alta susceptibilidad al cambio hacia la Avenida y al norte de la franja de estudio.	Forma irregular de los lotes.		Inadecuada normativa que regulaba el tamaño del parcelamiento de los terrenos.
		Tamaño irregular de los lotes, predominan de 200 - 500 m2, lo que no permite tener edificaciones en altura.		Crecimiento urbano espontáneo.
		Parcelamiento desordenado e irregular del suelo.		Especulación del suelo.
				Saturación de redes de servicios.

Tomado de POT, taller de Noveno, 2012

1.1.9 Edificación

Las edificaciones forman parte de la morfología urbana de la ciudad y sus componentes son la forma de ocupación, estado y altura.

En el tramo de estudio, se vieron directamente afectadas por la presencia del antiguo aeropuerto Mariscal Sucre y su cono de aproximación.

La zona que recibió el mayor impacto es la del sector de la “Y” en donde la altura máxima edificable era hasta de 4 pisos.

La contaminación dada por la emisión de CO2 de los vehículos que circulan por la Av. 10 de Agosto, afectó la imagen y el estado de las edificaciones frentistas y a los comercios que estos albergan. El deterioro también se debe al horario de actividades de la vía, ya que al ser en su mayoría comercial, posee una vida temporal en un horario fijo. Podemos encontrar algunas edificaciones parcial y completamente abandonadas sobre la avenida.

La suma de todos estos factores ha generado una baja inversión inmobiliaria.

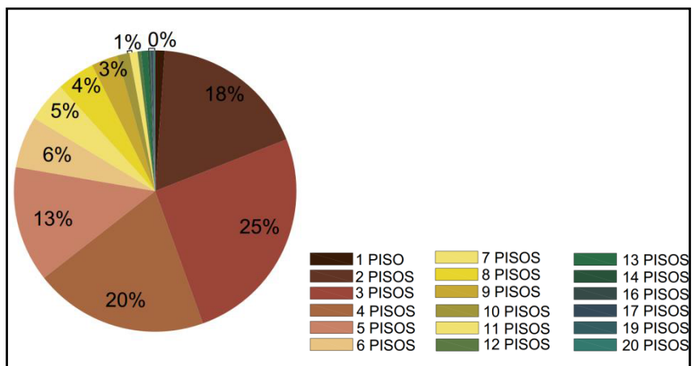

Figura 29. Altura de Edificación.
Tomado de POT, taller de Noveno, 2012.

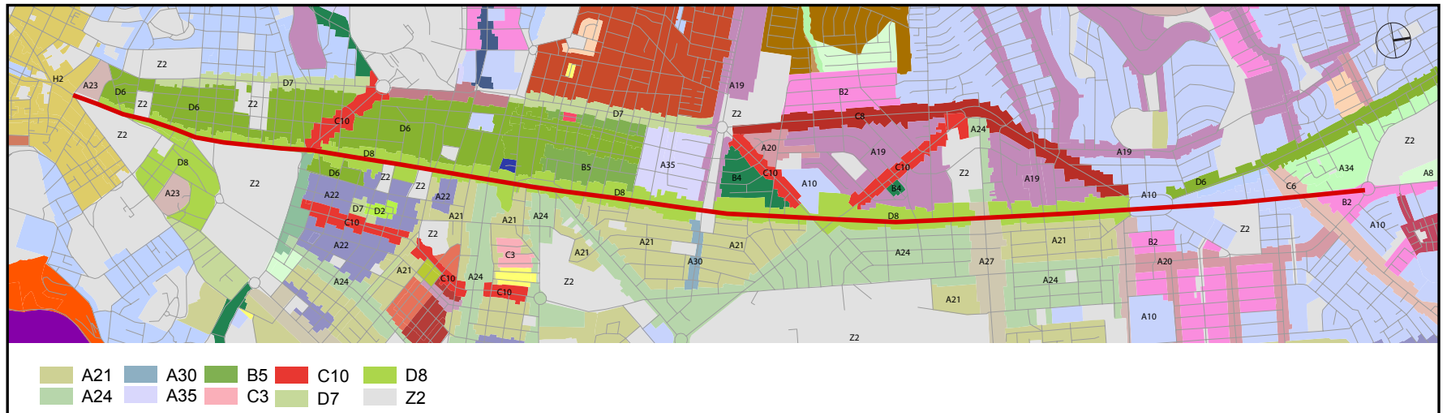

Figura 30. Plan de uso y ocupación del suelo.
Tomado de Ordenanza 171 del Plan Metropolitano deOrdenamiento Territorial del DMQ. PUOS-Z1. Anexo 11.

Tabla 5: FODA Edificaciones.

FODA - EDIFICACIONES				
CARACTERISTICAS	**INTERNO**		**EXTERNO**	
	FORTALEZAS	**DEBILIDADES**	**OPORTUNIDADES**	**AMENAZAS**
FORMAS DE OCUPACION	Construcciones a línea de fábrica permiten una relación directa entre las plantas bajas comerciales y espacios públicos.	Intensidad de ocupación de edificación es del 78%.	Relación en planta baja con la vía.	
			Unificación de edificios.	
ALTURA		Existencia de una normativa que permite construir 10 pisos.	Baja densidad, en varios tramos de la zona de estudio.	Poco asoleamiento y ventilación natural, provoca una barrera arquitectónica.
			Eliminación del cono de aproximación por la salida del Aeropuerto Mariscal Sucre.	
			Nueva normativa que permite construir 10 pisos.	
			No todas las edificaciones aprovecharon el 100% de altura de la normativa.	
			Alta susceptibilidad al cambio por la baja altura	
ESTADO	Existencia de edificaciones relativamente nuevas, que no superan los 10 años de vida útil.	Edificaciones que superan los 50 años de vida útil, en varios tramos de la Av. 10 de Agosto.	Edificaciones con valor histórico y arquitectónico.	Edificaciones abandonadas.
				Deterioro de las Edificaciones.

Tomado de POT, taller de Noveno, 2012.

1.1.10 Espacio público

Las aceras en el área de estudio no mantienen un ancho regular:

- De 2 a 5m desde el parque la Alameda hasta la Av. Mariana de Jesús. Siguen el diseño urbano del Centro Histórico y no abastecen el flujo peatonal qe reciben.
- De 3 y 4 m desde la Av. Mariana de Jesús hasta el norte donde llegan hasta los 7m en la estación del Trole. Siguen un modelo urbano moderno donde el ancho de las aceras corresponden al movimiento previsto en el lugar.

Figura 31. Avenida 10 de Agosto.
Tomado de POT, taller de Noveno, 2012.

Figura 32. Avenida 10 de Agosto, sector la "Y".
Tomado de POT, taller de Noveno, 2012.

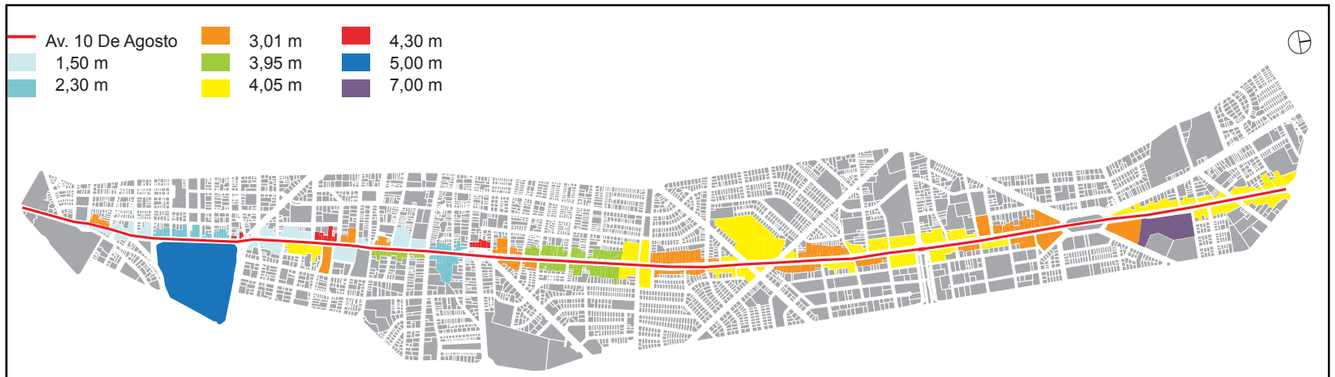

Figura 33. Espacio Público, aceras.
Tomado de POT, taller de Noveno, 2012.

Tabla 6. FODA Espacio Público.

FODA - ESPACIO PUBLICO				
CARACTERISTICAS	**INTERNO**		**EXTERNO**	
	FORTALEZAS	**DEBILIDADES**	**OPORTUNIDADES**	**AMENAZAS**
SERVICIOS BÁSICOS	Sector provisto de servicios básicos.	Falta de sistemas sostenibles.	Implementación de cualquier tipo de proyecto.	Densificación poblacional que sobrepase la capacidad de los servicios básicos.
		Instalación de los servicios afecta a la imagen urbana.		El servicio de alcantarillado colapsa ante fenómenos externos naturales.
				Relleno de quebradas (colectores).
ESPACIOS VERDES	Existencia de grandes áreas verdes cercanas a la zona de estudio.	Áreas verdes de mala calidad.	Existencia de quebradas.	Falta de planificación en el crecimiento urbano.
		Falta de apropiación por el usuario.	Construcción del Parque de la Ciudad.	
	Presencia de ecosistemas sobre las elevaciones que limitan el valle de Quito.	Falta de conexión de ecosistemas.	Propuesta Red Verde del MDMQ.	Falta de planes de contingencia en desastres naturales.
ACERAS	Amplia dimensión de la vía.	Tamaño irregular e inconstante de las aceras.	Implementación del Metro.	Ocupación informal.
		Limitado acceso para personas con capacidades distintas.		
		Prioriza al ingreso vehicular.		Abuso por parte del vehículo
		Aceras de mala calidad.		
		Interrupción de flujo peatonal.		
PLAZAS	Puntos de interacción social.	Inseguridad	Construcción del Parque de la Ciudad.	Privatización del espacio
		Falta de actividad nocturna		
	Alta susceptibilidad al cambio en la franja de estudio.	Dificil acceso		
		Falta de mantenimiento.		
	Libre acceso	Incompatibilidad de usos		
		Falta de comunicación entre plazas		

Tomado de POT, taller de Noveno, 2012.

1.1.11 Áreas verdes

Los espacios verdes de menor escala son los más deteriorados pues son espacios residuales y de difícil acceso peatonal; los que tienen un mayor uso y confluencia son el parque de la Carolina y el Parque del Ejido. El nuevo Parque Bicentenario (antiguo aeropuerto Mariscal Sucre), significa un potencial crecimiento urbano en el norte.

1.1.12 Equipamientos

Los equipamientos no están distribuidos de manera equitativa a lo largo de la ciudad, lo que hace que el flujo peatonal que generan no se de de forma contínua ni regular.

Los equipamientos de educación están casi uniformemente repartidos y varían de escala entre educación primaria, secundaria y superior.

1.1.13 Lotes susceptibles al cambio

A lo largo del área de estudio existen varias edificaciones y parcelas que por diferentes características (subocupación, área de lote, altura de edificación, estado de edificación, etc.) presentan una alta susceptibilidad al cambio. La sobreposición de las diferentes variables permitió reconocer cuáles podrían ser intervenidos.

Los lotes a intervenir resultantes del analisis serán destinados a diferentes proyectos de titulación, arquitectónicos y urbanos, así se podrá proponer equipamientos de educación, salud y cultura, vivienda, comercio y oficinas, que completen la red de microcentralidades.

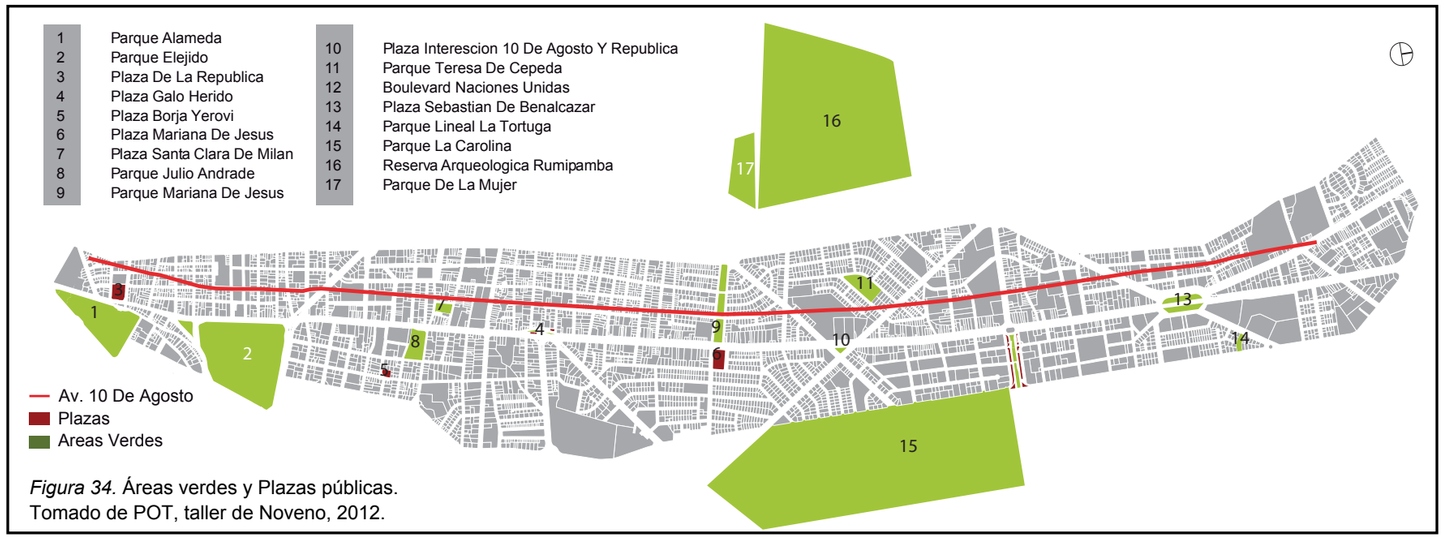

Figura 34. Áreas verdes y Plazas públicas.
Tomado de POT, taller de Noveno, 2012.

Figura 35. Equipamiento.
Adaptado de POT, taller de Noveno, 2012.

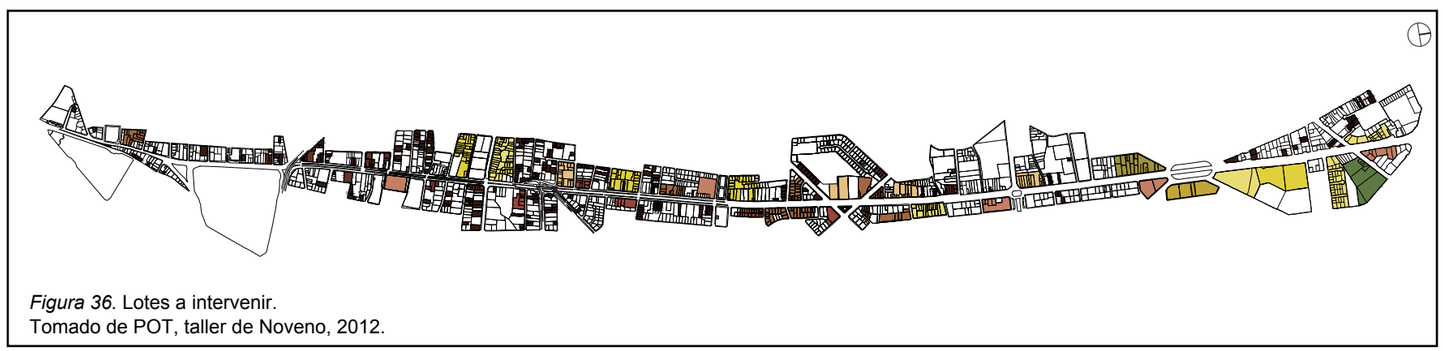

Figura 36. Lotes a intervenir.
Tomado de POT, taller de Noveno, 2012.

Se propondrán también equipamientos de apoyo y servicios. Un ejemplo es la red de parqueaderos, la cual tiene como objetivo satisfacer la necesidad de espacios de parqueo de los equipamientos, disminuir el uso del transporte privado, promover medios de transporte alternativos e incitar a las personas a caminar y hacer uso de los nuevos espacios públicos.

1.1.14 Conclusiones

- La actual densidad del área de estudio es de 41 hab./ha. *(INEC, 2010)*, es decir, menor a la mitad de la densidad promedio, 92 hab./ha. *(Plan Metropolitano de Ordenamiento Territorial 2012 - 2022)*, de la ciudad de Quito.

- Existe la tendencia a la disminución de la población; entre los años 2001 y 2010 la tasa de crecimiento anual fue de -0,01% (INEC, 2010).

- La población en el área de estudio está cada vez más constituída por adultos mayores. Del 2001 al 2010 la tasa de adultos mayores incrementó un 2% (del 11% al 13%), mientras qe la infantil disminuyó un 3% (del 20% al 17%). *(INEC, 2010)*

- La Av. 10 de Agosto es un corredor de centralidad conformado por tres tramos de características distintas: al sur con carácter de centro histórico y administrativo; el tramo central como borde de una macrocentralidad (sector la Carolina) y al norte cumpliendo un rol más pasivo por la antigua presencia del aeroperto Mariscal Sucre. La avenida perdió protagosnismo dentro de la ciudad por el traslado del centro financiero, lo que hizo que el hipercentro se moldee dejando a la avenida en su periferia

- La Av. 10 de Agosto se conviertió en una barrera entre este oeste, aspecto que puede verse en la delimitación barrial. La velocidad del Trole y su carril exclusivo, impidió que se realicen cruces transversales.

- La Av. 10 de agosto al atravesar prácticamente por completo el DMQ, es considerada como un eje conector fundamental en sentido norte sur y viceversa.

- La avenida es el resultado de un paradigma de la modernidad donde se priorizaba los desplazamientos motorizados sobre los peatonales,

- La mayor parte del suelo del área de estdio (55%) está destinado a usos distintos al residencial, lo que genera una baja actividad fuera del horario de trabajo, el uso residencial se concentra más hacia la Av. Mariana de Jesús y la Av. Naciones Unidas.

- El suelo del área de estudio se encuentra fraccionado en na variada escala de rangos.

- La forma de ocupación del selo que predomina es la de línea de fábrica y pareada con un 44%.

- La presencia del antiguo aeroperto Mariscal Sucre y su cono de aproximación limitó la altura de edificación en el norte del área de estudio.El 27% del suelo está destinado a la administración pública, el 23% a la recreación , el 21% a la salud y el 2% a equipamientos culturales.

- El 37% de los equipamientos corresponden a la recreación, seguido por equipamientos educativos con el 25%.

- El área de estudio posee grandes parques, sin enbargo hacia la 10 de Agosto, el espacio público es reducido. La aceras además de su ancho irregular, presentan barreras arquitectónicas, reduciendo la movilidad universal. Las áreas verdes de menor escala son espacios residuales que pueden ser inseguros y de accesibilidad nula.

- La barrera física en la que se convirtió la avenida limita la interacción social en el área de estudio.

- La prioridad al vehículo motorizado se ve reflejada en los altos índices de contaminación auditiva y ambiental, lo que además de afectar a la salud y calidad de vida de los habitantes del lugar, ha provocado su desplazamiento hacia otros sitios de la ciudad.

- Los lotes con ocupación de suelo (vacantes) son altamente susceptibles al cambio. Para definir esta categoría se consideran los lotes con una ocupación inferior al 30 % del área total.

- Los lotes con áreas menores a 500 m2 y los que tienen una geometría demasiado irregular se consideran como altamente susceptibles al cambio.

- Se consideran como susceptibles de cambio las edificaciones con alturas menores a 4 pisos, 45%.

1.2 Propuesta Urbana

1.2.1 Visión del futuro

1.2.1.1 Visión

"Para el año 2025 la Av.10 de Agosto contará con una población de 30.000 habitantes, impulsará el desarrollo sostenible de la ciudad y será un nuevo atractivo turístico para vivir, trabajar y recrearse" (Taller de Tesis 9no, 2013).

En la propuesta que se realizó en el trascurso del taller de tesis 9no 2012 – 2013, se incorporó los objetivos del Plan Nacional del Buen Vivir.

1.2.1.2 Objetivos Generales

- Promover el desarrollo ambiental, económico y socio cultural del área de estudio.
- Establecer a la naturaleza como un elemento de la vida urbana.
- Crear espacios donde se pueda desarrollar la integración y cohesión social.
- Integrar los diferentes modos de transporte.

1.2.1.3 Objetivos Específicos

- Hacer de la 10 de Agosto un espacio de funciones diversas donde se pueda vivir, trabajar y recrearse.
- Recuperar el protagonismo que tuvo la vía en un comienzo.
- Relacionar este con oeste.
- Promover el desarrollo integral de los ciudadanos que impulsen a la integración y cohesión social.
- Incentivar al uso del transporte alternativo.
- Solucionar la problemática causadas por los intercambiadores vehiculares.
- Incentivar la peatonalización
- Implementar una red de estacionamientos.
- Aumentar el horario de vida y las actividades a lo largo de la 10 de Agosto.
- Crear destinos para contribuir a las actividades complementarias a la vivienda.
- Replantear el parcelamiento para un mejor aprovechamiento del suelo.
- Plantear una red de equipamientos cívicos que refuercen la identidad de la comunidad.
- Dotar de equipos recreativos
- Definir el tipo de equipamientos a construirse en base a las deficiencias actuales y de acuerdo a la población proyectada para el 2025 (32.000 habitantes), en correspondencia a la ordenanza Metropolitana 171.
- Proponer diversidad de equipamientos.
- Recuperar edificaciones subocupadas y abandonadas que estén en buen estado.
- Re densificar el área planteando nuevas alturas.
- Relacionar las edificaciones con el espacio público.
- Crear un bulevar en la 10 de Agosto que articule el espacio público.
- Aumentar el espacio público
- Ligar el espacio público con el uso de transporte alternativo.
- Crear una red verde urbana que integre los diferentes espacios públicos de la ciudad.
- Eliminar las barreras arquitectónicas.

Figura 37. Propuesta Equipamientos.
Tomado de POT, taller de Noveno, 2012.

1.2.1.4 Estrategias

- Aportar con la idea de ciudad compacta y sostenible mediante la integración de los componentes de la morfología urbana.
- Proponer una red de microcentralidades que complementen a los equipamientos existentes.
- Recuperar el área del carril exclusivo del Trole.
- Replantear el funcionamiento del Trole.
- Plantear una red de parqueaderos que integre los actuales y que responda al rol de la 10 de Agosto.
- En el tramo 1 y 2 crear nuevos proyectos de vivienda de mediana densidad y en el tramo 3, proyectos de alta densidad respetando la normativa del Parque bicentenario.
- Aprovechar los ejes visuales para la ubicación de los equipamientos.
- Implementar equipamientos de educación especial, institutos técnicos y escuelas taller, equipamientos culturales, recreativos y de deporte, parqueaderos públicos motorizados y no motorizados, equipamientos de seguridad.
- Plantear que los primeros pisos de las edificaciones sean comerciales.
- Unificar lotes de tal forma de tener unos de tamaño adecuado para el desarrollo de nuevas edificaciones.

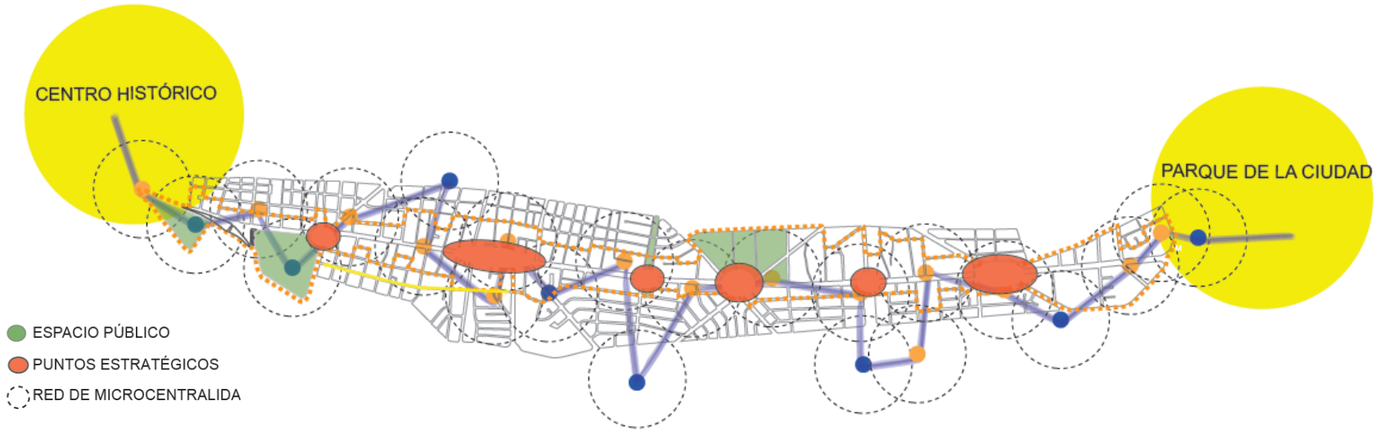

Figura 38. Propuesta de estructura espacial.
Tomado de POT, taller de Noveno, 2012.

Figura 39. Popuesta redensificaciòn
Tomado de POT, taller de Noveno, 2012.

1.2.2 Propuesta de Ordenamiento Territorial

1.2.2.1 Estructura espacial

Se propone aportar al desarrollo de la ciudad compacta y sostenible, con la creación de una red de microcentralidades que respondan a las vocaciones determinadas durante el proceso de análisis., y que se complementarán con el espacio público, equipamientos existentes y futuras paradas del Metro Q. El objetivo es expandir el macrocentro haciendo que la Av. 10 de Agosto y el nuevo Parque Bicentenario sean parte de éste.

1.2.2.2 Demografía

Se plantea redensificar el área de estudio hasta alcanzar los 32.000 habitantes. Los lotes y manzanas en rojo son los que se redensificaran en un 100% como se puede observar en la figura 39.

1.2.2.3 Morfología Urbana

- **Trazado y Movilidad:**

1. Conectar la Av.Tarqui y la calle Buenos Aires.
2. Eliminar el intercambiar del Guambra y conectar la Av. Patria por medio de la calle Portoviejo a la Av. Universitaria.
3. Prolongar el doble sentido de la Veintimilla.
4. Comunicar la Av. Colón con la Humberto Albornoz.
5. Quitar el paso a desnivel de la Av. Orellana y Av. Eloy Alfaro, para comunicarla con la Av. Occidental por medio de la calle Selva Alegra.
6. Comunicar la Av. Brasil con la calle Versalles.
7. Conectar la Av. Atahualpa con la Av. Portugal por medio del parque de la Carolina.
8. Polongar la calle Villalegnua para conectar la Av. 6 de Diceimbre con la Av. Occidental.
9. Dar continuidad a la Av. Japón, hasta la Av. 6 de diciembre.
10. Conectar la Av. Occidental con la Av. Simón Bolívar mediante la unión de la Av. El Inca con la Av. Eduardo Carvajal.
11. Crear una conexión longitudinal, uniendo la calle Vasco de Contreras con la EdmundoCarvajal.

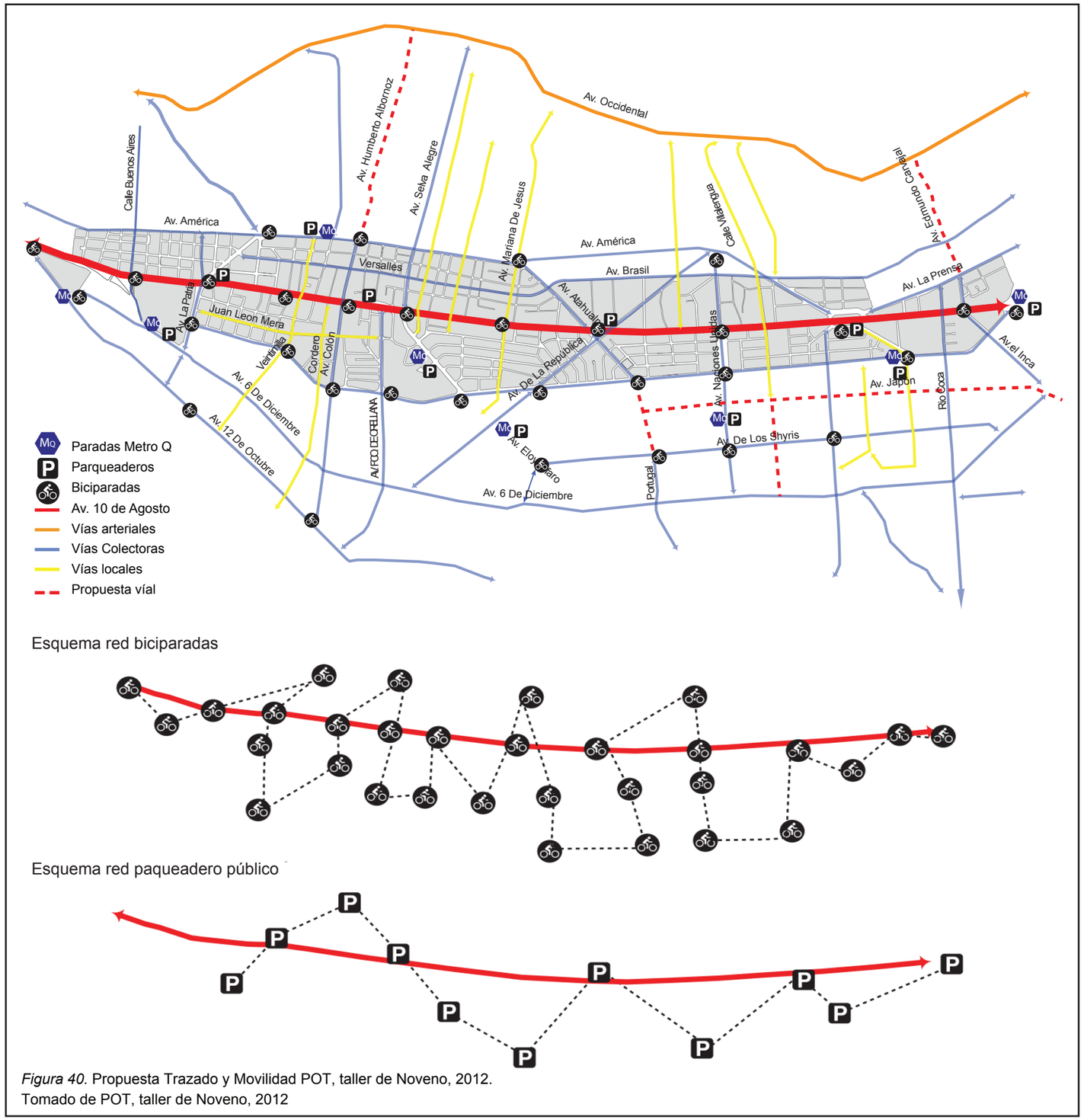

Figura 40. Propuesta Trazado y Movilidad POT, taller de Noveno, 2012. Tomado de POT, taller de Noveno, 2012

1.2.2.4 Súper manzanas

En las zonas que se determinaron como susceptibles al cambio se propone un concepto de súper manzanas, estas se formaran a partir de 3 o 4 manzanas, dependiendo de un análisis previo.

La figura 42 presenta el área destinada a la creación de súper manzanas.

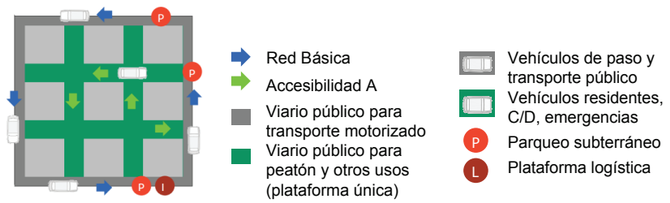

Figura 41. Super Manzanas.
Adaptado de Urbanismo Ecológico, 2012.

1.2.2.5 Zonas susceptibles al cambio

En la figura 43 , el color anaranjado marca los lotes y manzanas susceptibles al cambio, y los de color vino las edificaciones patrimoniales, las cuales deben ser conservadas y en algunos casos refuncionalizadas o rehabilitadas.

1.2.2.6 Usos de suelo

Se plantea para la zona de estudio la conjugación de distintos usos compatibles, siendo el múltiple el que predomina.

Tiene como objetivo aumentar la variedad de actividades durante el transcurso del día para prolongar la vida del sector.

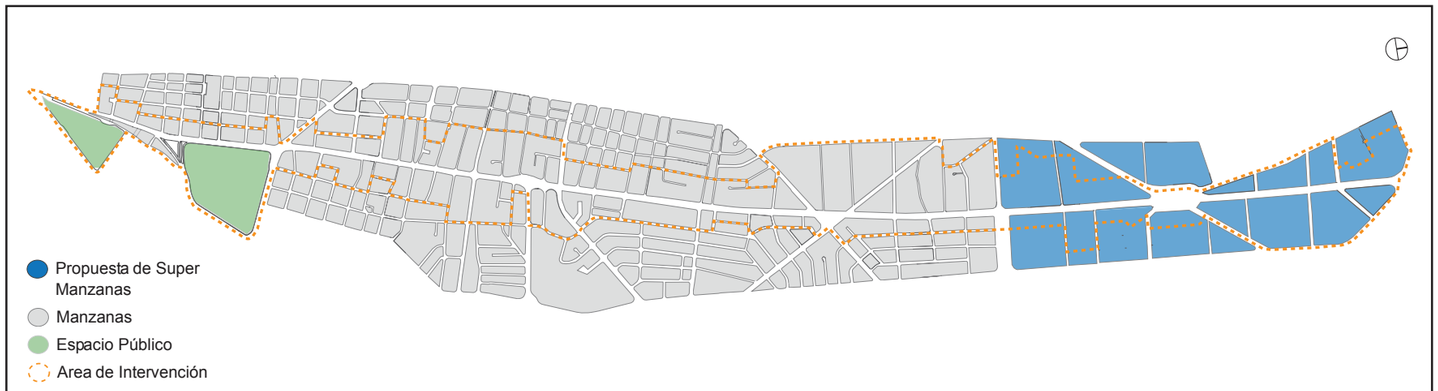

Figura 42. Propuesta Super Manzanas
Tomado de POT, taller de Noveno, 2012

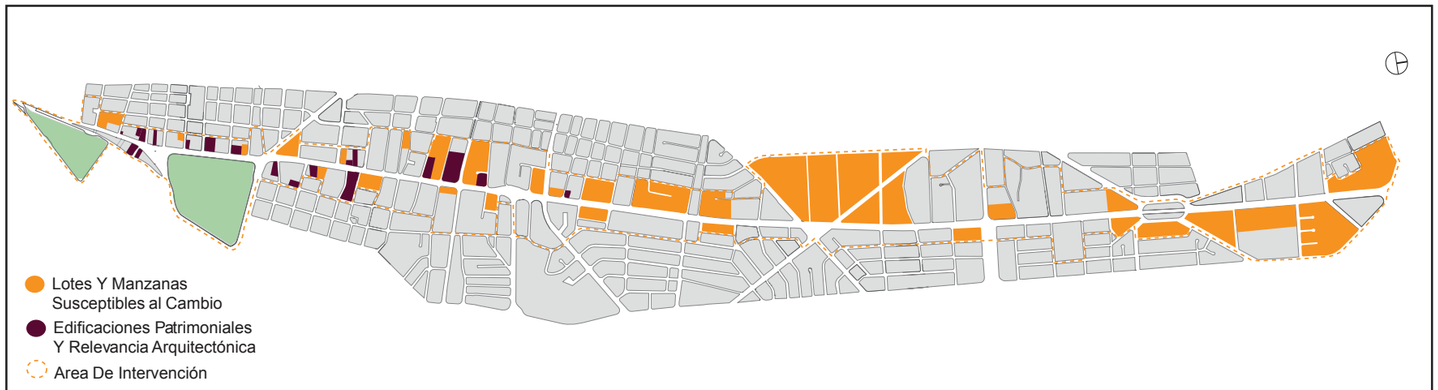

Figura 43. Zonas susceptibles al cambio
Tomado de POT, taller de Noveno, 2012

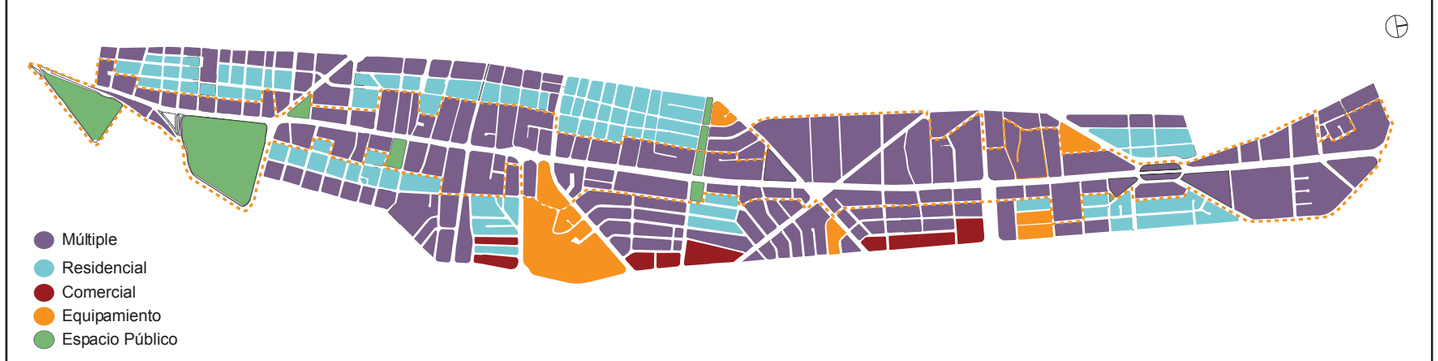

Figura 44. Propuesta usos de suelo
Tomado de POT, taller de Noveno, 2012

1.2.2.7 Altura de Edificación

Se plantea respetar la normativa que rige el área de estudio actualmente, incluyendo la nueva propuesta para el Parque Bicentenario. La altura de edificación no se aplica en los equipamientos propuestos.

1.2.2.8 Red Verde y Espacio Público

Se proponen corredores naturales transversales para comunicar las grandes manchas verdes que el DMQ posee actualmente en el este y oeste (Pichincha y Parque Metropolitano), recreando las quebradas rellenas y para recuperar ecosistemas que en ellas existían.

Se establece recuperar el espacio de las aceras creando un boulevard que unifique el espacio público sobre la Av. 10 de Agosto y exija a los proyectos arquitectónicos a relacionarse a éste. Se deberán establecer lineamientos previos para el desarrollo efectivo de la propuesta.

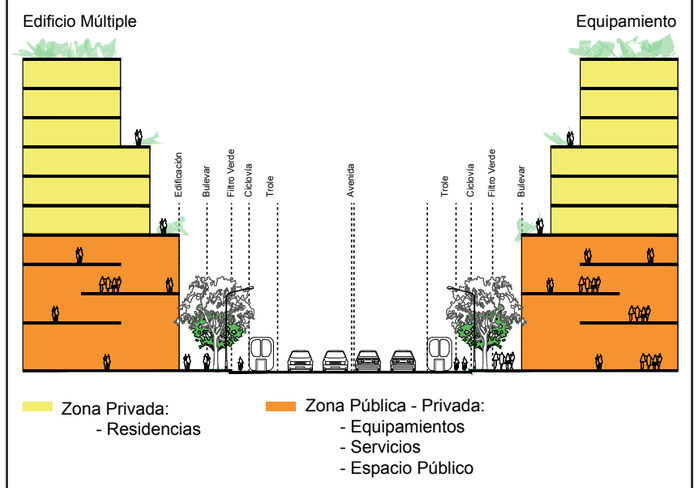

Figura 45. Corte esquemático
Tomado de POT, taller de Noveno, 2012

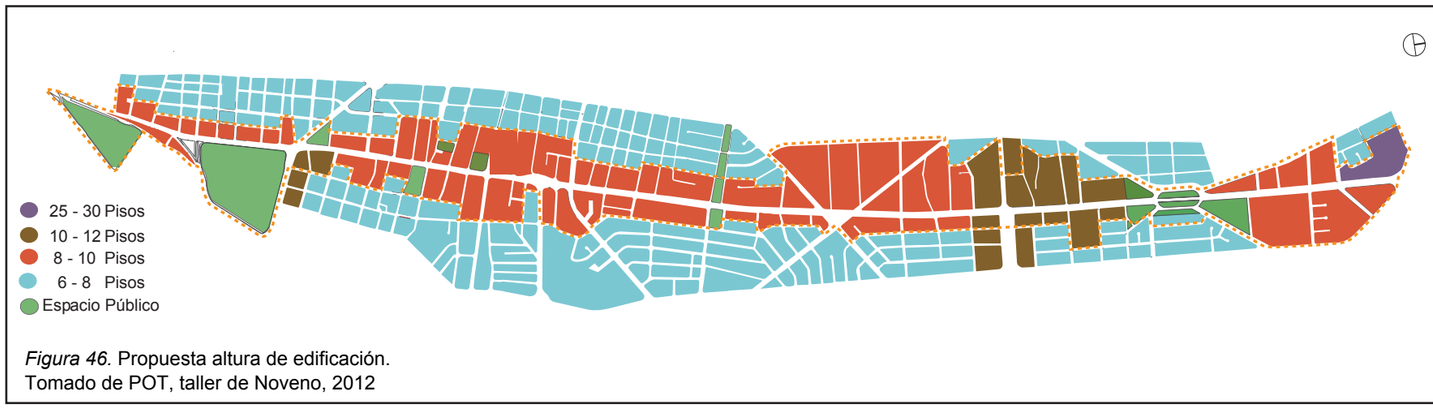

Figura 46. Propuesta altura de edificación.
Tomado de POT, taller de Noveno, 2012

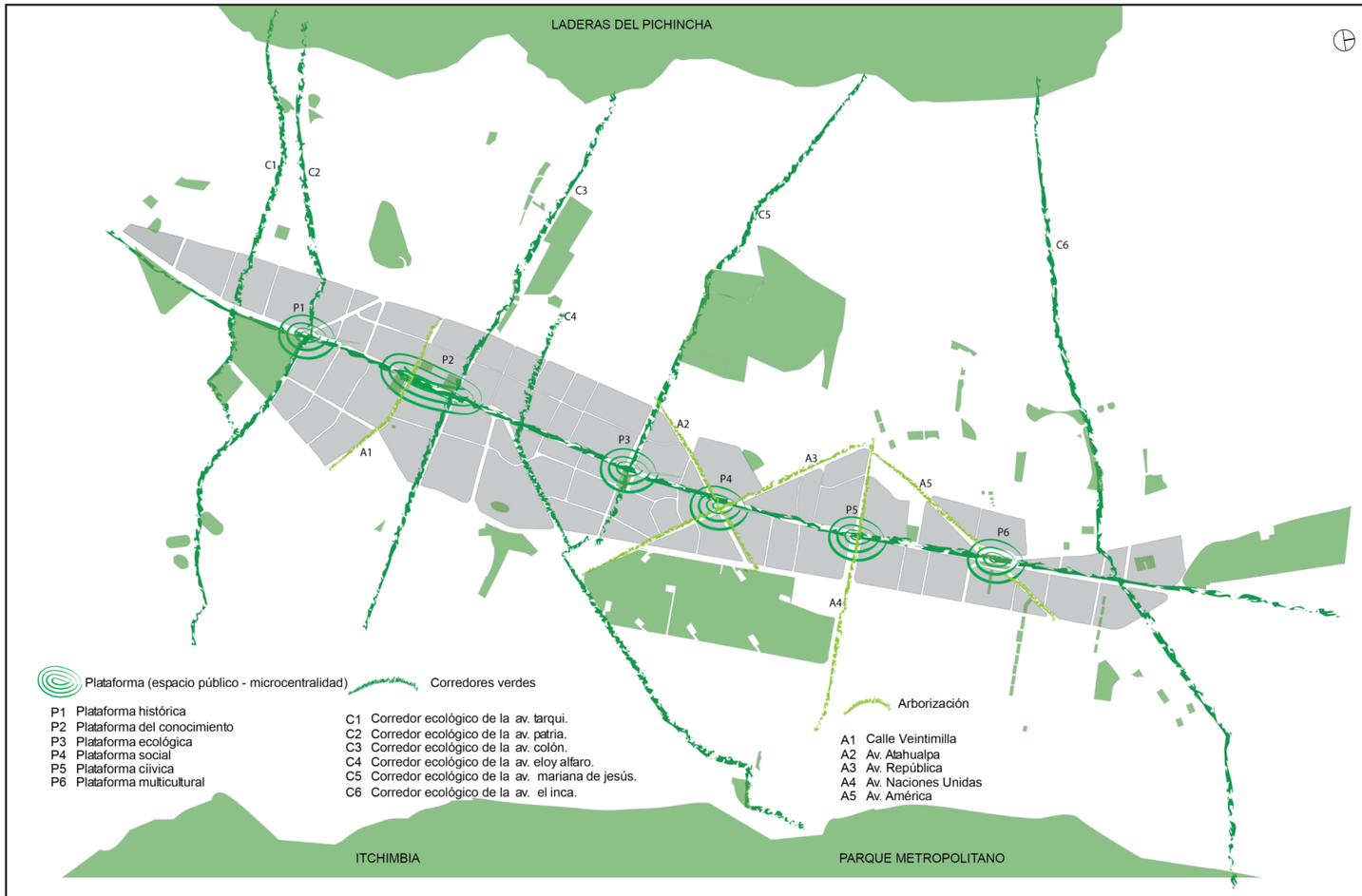

Figura 47. Red verde y espacio público
Tomado de POT, taller de Noveno, 2012

FASE II
(TIT)

CAPÍTULO II
Antecedentes, Justificación y Objetivos del Tema ¨Centro de Promoción Cultural¨

- Significación y Roles del Área de Estudio en el Contexto Urbano de la Ciudad
- Estado actual o de situación del área de estudio
- Justificación
- Objetivos Generales
- Objetivos Específicos
- Cronograma

2 Capítulo II:

Antecedentes, Justificación y Objetivos del Tema "Centro de Promoción Cultural"

2.1 Significación y Roles del Área de Estudio en el Contexto Urbano de la Ciudad:

La Av. 10 de Agosto es uno de los ejes de mayor importancia de la ciudad de Quito ya que constituye un fuerte eje comercial que además es de gran relevancia histórica y cumple un papel protagónico en la movilidad. Es uno de los mayores ejes viales longitudinales de la ciudad llegando a ser hasta interprovincial al unirse con otras vías. Gracias a su ubicación central en la mancha urbana, conecta gran extensión de la ciudad en sentido norte sur por lo que se le puede considerar a esta vía como la columna vertebral de la movilidad, mientras que en el sentido este oeste, desempeña el papel de vía distribuidora.

A lo largo de la avenida, mediante el parcelario que la rodea, se puede evidenciar cómo se dio el desarrollo urbano de la ciudad y las intervenciones a las cuales esta área ha sido sujeta. En el siglo XVIII la Av. 10 de Agosto constituía la puerta de ingreso y salida de la ciudad, era la conexión de la sierra con la costa norte del Ecuador, vía que sufrió los procesos típicos de todo camino interregional, siendo absorbida por la ciudad y que junto con la topografía presente, apoyó al crecimiento longitudinal de la misma. En el siglo XX la avenida se consolidó como el eje comercial que hasta la actualidad representa.

Se pueden identificar tres tramos en el área de estudio que presentan diferentes características, las cuales son propias de las centralidades cercanas o consecuencia de éstas. El tramo sur de carácter administrativo se ve influenciado por el Centro Histórico, el tramo central de carácter residencial responde al traslado de actividades hacia el centro financiero de La Carolina, y el tramo norte de vocación comercial y de altura baja es afectado directamente por la presencia del aeropuerto Mariscal Sucre y su cono de aproximación. Estos tramos desempeñan diferentes roles dentro de la estructura espacial de la ciudad, donde las cabeceras son parte del hipercentro del DMQ, mientras que la parte central conforma parte de la periferia de éste.

Constituir parte de la periferia del hipercentro ha hecho que el rol de vía expresa que cumple la avenida sea reforzado, dando así prioridad al vehículo sobre los peatones, como muestra de esto están los distribuidores de tránsito a desnivel a lo largo de la vía y la escasa área destinada para espacio público de calidad. Siguiendo esta visión en 1995 se implementó el Trole, un sistema de transporte público masivo, que priorizó aún más los desplazamientos vehiculares sobre los peatonales. Este sistema fue demasiado invasivo al tener sus estaciones ubicadas sobre las aceras, reduciendo el espacio de los peatones, y su el carril exclusivo en el centro de la vía lo que redujo el área de circulación vehicular y limitó los cruces en sentido este oeste, interrumpiendo la conectividad en la ciudad y entorpeciendo las relaciones entre los barrios existentes sobre la zona.

La constante presencia de automotores tanto públicos como privados en la Av. 10 de Agosto ha afectado a la calidad ambiental e imagen urbana del lugar, haciendo que, a pesar de las ventajas que significa estar asentado a lo largo de este importante eje longitudinal, como la fácil accesibilidad o desplazamiento a distintos puntos de la ciudad, el área que bordea la avenida no sea un lugar atractivo para vivir, dato confirmado en los últimos censos realizados.

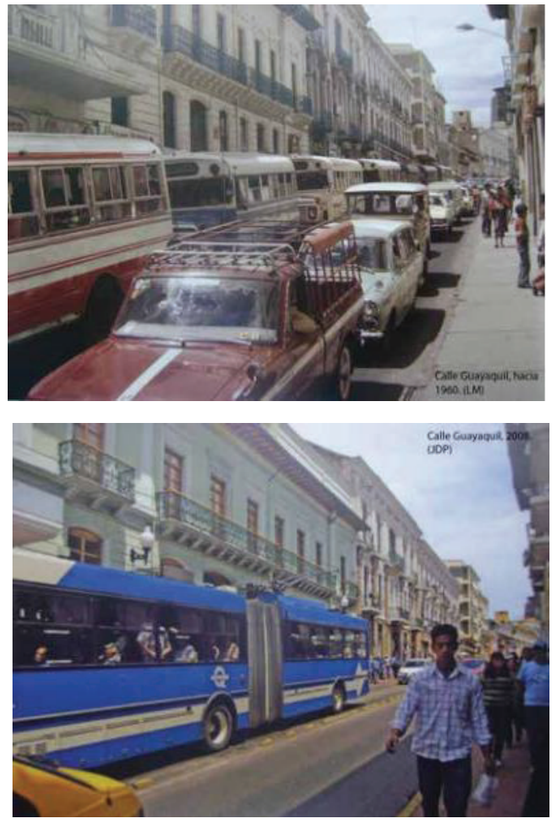

Figura 48. Imágenes de la Av. 10 de Agosto en 1960 y en el 2008. Tomado de POT, taller de Noveno, 2012