



FACULTAD DE ARQUITECTURA

**DISEÑO URBANO DE LA AV. 10 DE AGOSTO TRAMO IV
(AVENIDAD NACIONES UNIDAS – EL LABRADOR)
CON EQUIPAMIENTO MENOR DE 10.000 – 15.000 M2**

**Trabajo de Titulación presentado en conformidad a los requisitos
Establecidos para optar por el título de Arquitecto.**

**Profesor Guía
Arq. Patricio Recalde Proaño**

**Autor
Cristian Manuel Amón Melgar**

**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 vigentes que regulan los Trabajos de Titulación”

Patricio Recalde Proaño

Arquitecto

170846827-5

DECLARACIÓN DE AUTORIA 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.”

Cristian Manuel Amón Melgar

092048703-0

AGRADECIMIENTOS

Agradezco principalmente a mis padres y abuelos por ser el apoyo y motivación, a mi familia en general que siempre estuvo ahí con una palabra de aliento.

A mis amigos y compañeros con los cuales compartí clases, trabajos, proyectos y que siempre estuvieron para dar la mano en los momentos difíciles, especialmente a Legiany, Edison, Cesar, Estefanía que aportaron con ideas y trabajo en este proyecto.

Debo agradecer de manera especial y sincera a mi profesor guía Arquitecto Patricio Recalde, su apoyo y confianza han sido un aporte invaluable, no solamente en el desarrollo de esta tesis, sino también en la formación personal y profesional, y finalmente un eterno agradecimiento a esta prestigiosa universidad la cual me abrió sus puertas preparándome para un futuro competitivo y formándome como una persona de bien y liderazgo.

DEDICATORIA

Dedico este proyecto de tesis principalmente a Dios y a mis padres. A Dios por haber dado sabiduría, fortaleza y paciencia para poder sobrellevar los problemas y exigencias que implica la carrera universitaria y haberme permitido culminar esta meta en mi vida, a mis padres Manuel y Eloísa, quienes a lo largo de mi vida han sido el pilar fundamental de motivación y superación que sin su apoyo y confianza brindada a lo largo de estos años el éxito no hubiese sido posible, siempre depositando su entera confianza en cada reto que se me presentaba sin dudar ni un solo momento en mi capacidad.

RESUMEN

La ciudad de Quito en la actualidad se ha visto envuelta a grandes cambios en su desarrollo como metrópoli, uno de ellos es la salida del ex aeropuerto Mariscal Sucre del sector urbano, lo que ha abierto la posibilidad al desarrollo de una nueva planificación urbana, por lo cual el presente trabajo de titulación es una propuesta de Plan de Ordenamiento Urbano en el eje de la Av. 10 de Agosto, siendo esta una de las vías principales de conexión entre el norte y el sur de la ciudad, pero que en los últimos años ha ido perdiendo su protagonismo, ahora con el objetivo de recuperar su importancia se plantea un nuevo diseño urbano que permita regular y gestionar un desarrollo urbano equilibrado, sustentable y seguro que frene el crecimiento horizontal de la mancha urbana y promueva la consolidación y compactación del suelo urbano, todo esto en base a la conformación de una estructura policéntrica que genere un sistema de espacio público y de verde urbano siendo estos los nodos conectores de los diferentes espacios, y así mejorar los estándares de calidad urbana.

ABSTRACT

The city of Quito in actuality has seen big changes in its development of a metropolis, one of them is the exit of the former airport Mariscal Sucre of the urban section, which has opened the possibility of the development of a new urban planning , which the present official job of is a proposal of Plan of Urban Order in the axis of the avenue august 10, this being one of the principal ways of connection between the north and south of the city, but in which the last recent years has been losing it protagonist now with the objective to recuperate its importance it plants a new urban design that permits to regulate and promote a balanced urban development, sustainable and secure that brakes the horizontal growth of the urban mark and forward the consolidation compaction of the urban ground, all this based on the structure of a polycentric structure that generates a system of public space and green urban this being the nodes connecting the different spaces, and like this it would better the standards of urban quality.

INDICE

Introduccion.....	1
1. Capitulo I. Elaboracion del Tema de Tesis.....	2
1.1 Antecedentes.....	2
1.1.1 Consideraciones Academicas.....	2
1.1.2 El Crecimiento de Quito.....	3
1.1.3 Planes de Ordenamiento Territorial.....	4
1.1.3.1 Plan de Jones Odriozola (1942).....	4
1.1.3.2 Plan Director de Urbanismo de 1967.....	4
1.1.3.3 Plan General Territorial del D.M.Q.....	5
1.1.3.4 Plan Metropolitano de Ordenamiento Territorial 2012-2022.....	5
1.1.4 Condiciones Físico – Ambientales.....	7
1.1.4.1 Factores Naturales.....	7
1.1.4.2 Entorno Fisico.....	8
1.1.5 Poblacion y Demografia.....	11
1.1.5.1 Densidad en la Avenida 10 de Agosto.....	12
1.2 Indicadores Urbanos.....	13
1.2.1 Estructura Espacial.....	13
1.2.2 Morfologia Urbana.....	14
1.2.2.1 Trazado.....	14
1.2.2.2 Movilidad.....	15
1.2.2.3 Suelo.....	19
1.2.2.4 Edificacion.....	21
1.2.2.5 Espacio público.....	22
1.2.3 Marco Regulatorio.....	24
1.2.4 Conclusiones.....	27
2. Capitulo II. Propuesta de Ordenamiento Urbano en la Av. 10 de Agosto.....	28
2.1 Visión.....	28
2.2 Objetivos.....	28

2.2.1	Objetivos Generales	28
2.2.2	Objetivos Especificos:	28
2.2.2.1	Estructura Espacial.	28
2.2.2.2	Trazado y Movilidad	28
2.2.2.3	Suelo	29
2.2.2.4	Equipamientos.....	29
2.2.2.5	Edificación	29
2.2.2.6	Espacio público	29
2.3	Estrategias.....	30
2.3.1	Demografía	30
2.3.2	Estructura Espacial.....	31
2.3.3	Trazado y Movilidad	32
2.3.4	Configuración del Espacio Público	33
2.3.5	Suelo	34
2.3.6	Equipamientos.....	34
2.3.7	Supermanzanas	35
2.3.8	Edificación	36
2.3.9	Red Verde y Espacio Público	37
3.	Capítulo III. Formulación del Tema- Diseño Urbano	39
3.1	Planteamiento del Tema	39
3.1.1	Introducción al Tema	39
3.1.2	Significación y Roles del Área de Estudio en el Contexto Urbano de la Ciudad.	39
3.2	Fundamentación	40
3.2.1	Estado Actual Del Área de Estudio.....	40
3.2.2	Prospección Según Tendencia del Estado Actual	40
3.2.3	Síntesis de la Propuesta Urbana.....	40
3.2.4	Relaciones de la Propuesta Urbana y el Tema de Tesis.....	41
3.3	Justificación.....	42
3.3.1	Justificación del Tema en la Propuesta Urbana.	42
3.3.2	Actualidad del Tema.....	43
3.3.3	Pertinencia del Tema.....	43

3.3.4 Viabilidad de Ejecución del tema.....	43
3.4 Objetivos Generales.....	44
3.4.1 Sociales.....	44
3.4.2 Económicos.....	44
3.4.3 Culturales.....	44
3.4.4 Ambientales.....	44
3.5 Objetivos Especificos.....	44
3.5.1 Urbanos – tema.....	44
3.5.2 Académicos.....	44
3.5.3 De Experimentación y Creación de Procesos Metodológicos.....	44
3.6 Alcances.....	45
3.7 Plan de Trabajo.....	45
3.8 Cronograma.....	46
4. Capitulo IV. Marco Teorico Conceptual.....	47
4.1 Definición Teorica de los Componentes Urbanos.....	47
4.1.1 ¿Que es el Urbanismo?.....	47
4.1.2 Vision Sistemática de la Ciudad.....	47
4.1.3 Espacio Público.....	47
4.2 Teorias sobre Diseño Urbano Aplicables al Área de Estudio.....	48
4.2.1 Criterios.....	48
4.2.2 Indicadores de Calidad Urbana.....	49
4.2.2.1 Permeabilidad.....	49
4.2.2.2 Vitalidad.....	49
4.2.2.3 Variedad.....	50
4.2.2.4 Legibilidad.....	50
4.2.2.5 Contaminación urbana.....	51
4.2.3 Modelo de Ciudad.....	52
4.2.4 Lotificación y Amanzamiento.....	53
4.3 Diagnostico General (Estado Actual).....	55
4.3.1 Definición del Área de Estudio.....	55

4.3.2 Trazado	56
4.3.3 Suelo	57
4.3.4 Edificación	59
4.3.5 Densidad	62
4.3.6 Espacio público	63
4.3.6.1 Aceras	63
4.3.6.2 Áreas verdes	65
4.4 Análisis y Síntesis del Diagnostico General.....	66
4.5 Análisis de Repertorios.....	69
5. Capitulo V. Propuesta de Diseño Urbano.....	71
5.1 Conceptualización	71
5.2 Programación.....	72
.....	72
5.3 Alternativas de Planes Masa.....	73
5.4 Estrategia General	74
5.5 Desarrollo del Proyecto	76
5.5.1 Desarrollo de la Estructura Espacial.....	76
5.5.2 Desarrollo del Trazado y Movilidad	77
5.5.3 Desarrollo del Uso del Suelo y Edificación	78
5.5.3.1 Retiros y Tratamientos de Manzana.....	79
5.5.3.2 Asoleamiento.....	80
5.5.3.3 Usos de suelo.....	82
5.5.4 Desarrollo de Espacio Público y Áreas Verdes	83
6. Capitulo VI. Láminas Técnicas.....	84
6.1 Componente Urbano	84
6.2 Componente Visual – Perpectivas	84
6.3 Componente Tecnológico - Constructivo	84
6.4 Componente Medioambiental	84
Referencia.....	85

INDICE DE PLANOS

Zona de intervención.....	URB-01
Jerarquización Vial.....	URB-02
Uso de Suelo.....	URB-03
Altura de Edificación.....	URB-04
Ocupación del Suelo.....	URB-05
Tamaño de Lote.....	URB-06
Áreas Verdes.....	URB-07
Cortes Tipo Av. 10 de Agosto.....	URB-08
Densidad en la Zona de Estudio.....	URB-09
Planta de Diseño Urbano.....	URB09-1
Usos de Suelo en Planta Baja.....	URB-10
Usos de Suelo a Partir del 3er Piso Alto.....	URB-11
Altura de Edificación.....	URB-12
Jerarquización Vial.....	URB-13
Sistema de red verde Urbana y Espacio Público.....	URB-14
Planta de diseño Urbano Numeración Manzana.....	URB-15
Propuesta de diseño Urbano.....	URB-15-1
Planta de diseño Urbano Numeración Manzana 01.....	URB-16
Planta de diseño Urbano Numeración Manzana 02.....	URB-17
Planta de diseño Urbano Numeración Manzana 03.....	URB-18
Planta de diseño Urbano Numeración Manzana 04.....	URB-19
Planta de diseño Urbano Numeración Manzana 05.....	URB-20
Planta de diseño Urbano Numeración Manzana 06.....	URB-21
Planta de diseño Urbano Numeración Manzana 07.....	URB-22
Planta de diseño Urbano Numeración Manzana 08.....	URB-23

Planta de diseño Urbano Numeración Manzana 09	URB-24
Planta de diseño Urbano Numeración Manzana 10	URB-25
Planta de diseño Urbano Numeración Manzana 11	URB-26
Planta de diseño Urbano Numeración Manzana 12	URB-27
Planta de diseño Urbano Numeración Manzana 13	URB-28
Planta de diseño Urbano Numeración Manzana 14	URB-29
Planta de diseño Urbano Numeración Manzana 15	URB-30
Planta de diseño Urbano Numeración Manzana 16	URB-31
Planta de diseño Urbano Numeración Manzana 17	URB-32
Planta de diseño Urbano Numeración Manzana 18	URB-33
Planta de diseño Urbano Numeración Manzana 19	URB-34
Cortes tipo Av. 10 de Agosto	URB-35
Cortes tipo Av. 10 de Agosto	URB-36
Cortes tipo Av. 10 de Agosto	URB-37
Cortes tipo Av. 10 de Agosto	URB-38
Detalle Instalación de Árbol en Acera	TEC-01
Detalle de Alumbrado público vial y Peatonal	TEC-02
Detalle de iluminación en Área Verdes	TEC-03
Detalle de Rampa Vehicular en Acera de Adoquín	TEC-04
Detalle de Esquina con Bolardo	TEC-05
Detalle Para de Bus	TEC-06
Detalle de Ciclovía.....	TEC-07
Detalle de Basurero.....	TEC-08
Detalle de Banca	TEC-09
Vista Área del proyecto	PERS-01
Vista hacia el norte desde la Y	PERS-02

Vista Área del proyecto	PERS-03
Varias vista en 3d	PERS-04
Varias vista en 3d	PERS-05
Mapa de Ubicación de especies Recomendadas.....	AMB-01
Arboles-Especies Urbanas	AMB-02
Tipo de Plantación.....	AMB-03

INTRODUCCION

El presente trabajo se origina a través de la propuesta grupal, generada por los estudiantes del taller de Noveno semestre de Arquitectura del periodo 2012-2013, la zona de estudio comprende el eje de la Av. 10 de Agosto desde el parque La Alameda hasta la Cabecera Sur del Parque Bicentenario(ex aeropuerto Mariscal Sucre), el proyecto está dividido en dos etapas; la primera se trata del desarrollo de un Plan de Ordenamiento Territorial en el cual incluye todo el estudio y componentes de la estructura espacial y morfología urbana, dicho estudio nos arroja una serie de deficiencias y problemas que se evidencia a lo largo de la vía; la segunda etapa comprende la conformación de proyectos de diseño arquitectónicos y urbanos que conformaran un sistema de estructuras policéntrica.

La zona de estudio se dividió en cuatro tramos, con el fin de lograr mayor profundidad en el análisis de cada uno de ellos y poder caracterizar de diferente manera de acuerdo a los resultados identificados, el tramo cuatro comprende desde la Av. Naciones Unidas hasta el Labrador Cabecera sur del Parque Bicentenario, el cual por su ubicación enfrenta un gran reto por la construcción del nuevo parque que va a influir en el desarrollo de todo el entorno y no es la excepción la Av. 10 de Agosto ya que una de la avenidas que conecta directamente el parque con el sur y norte de la ciudad.

Como objetivo primordial del diseño urbano se tiene potencializar la zona en los aspectos sociales, económicos, culturales y ambientales, creando una nueva imagen urbana que cumpla con todos los parámetros de calidad urbana, recuperando el verde como esencia y elemento conector de los diferentes espacios que conforman una ciudad, asegurándonos un nuevo desarrollo urbano equilibrado que optimice la consolidación y compactación del suelo.

1. CAPITULO I. ELABORACION DEL TEMA DE TESIS.

1.1 ANTECEDENTES

1.1.1 CONSIDERACIONES ACADEMICAS

La Facultad de Arquitectura 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 Parque de La Alameda y el Labrador, la cabecera sur del Aeropuerto Mariscal Sucre.

Este estudio deberá corresponder en primera instancia a la formulación de una propuesta de ordenamiento urbano (POU) que se desarrollará durante la etapa del MET, en segunda instancia la elaboración de los proyectos de diseño urbano y diseño arquitectónico que alcancen el carácter de estructurante de la propuesta de ordenamiento territorial, que se desarrollará durante la etapa del TIT que en esencia deberá cumplir con los requisitos académicos para la obtención del título de arquitecto.

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, generándose

un eje vial y de transporte público, condición insuficiente para caracterizar a esta avenida como una verdadera articuladora de la movilidad en esta parte de la ciudad.

Desde el año 1995 la avenida constituye esencialmente un corredor de transporte público (Trolebús y líneas de buses que aún operan). La persistencia excesiva de estos medios de transporte en la avenida ha deteriorado la calidad ambiental y la imagen urbana, disminuyendo el uso de suelo 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 refuncionalizar y reactivar la avenida en el área de estudio mencionada; puesto que se estima que el volumen de pasajeros/día que actualmente atiende el Trolebús deberá ser absorbido en gran parte por este nuevo sistema de transporte público. Este escenario nos permite pensar en cuál va a ser el nuevo rol de la Av. 10 de Agosto, los tratamientos por sectores, sus nuevas centralidades y funciones, y por supuesto su nueva imagen urbana y arquitectónica.

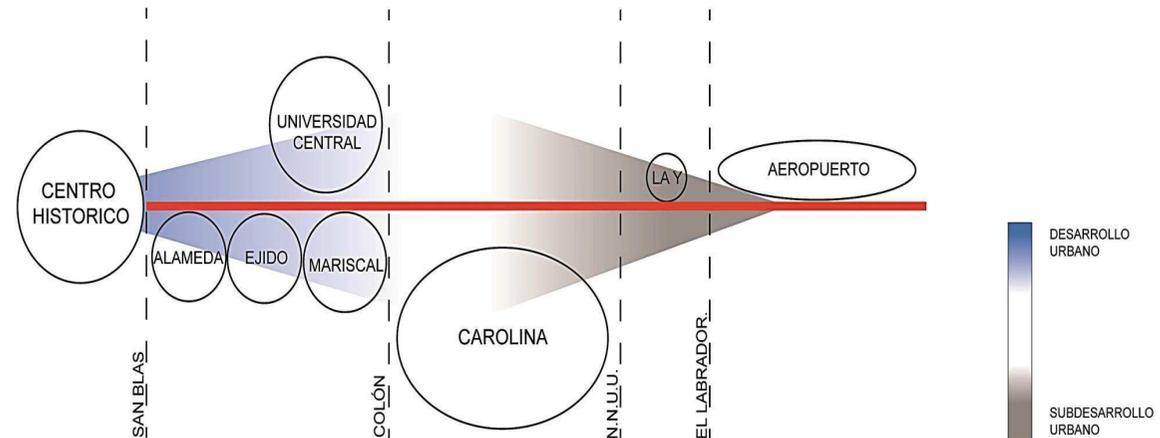


Figura 1: Desarrollo Urbano del Área de Estudio
Tomado de Documento POT 2013

1.1.2 EL CRECIMIENTO DE QUITO

La ciudad de Quito a través del tiempo marco su desarrollo en forma longitudinal, basado principalmente en su topografía y relieve.

En el año 1960 se implementa en la ciudad el aeropuerto Mariscal Sucre; para esto la Av. 10 de Agosto cumple el rol de conector del norte con el centro de la ciudad, tomando así gran relevancia urbana.

En 1970 Quito se convierte en el centro económico del país debido al boom petrolero, lo que provocó un fenómeno migratorio hacia la capital, esto generó un proceso de modernización y expansión urbana. Quito entró en una fase de crecimiento acelerado y de profundas transformaciones socioeconómicas y espaciales.

De esta manera la avenida 10 de agosto, jugo un rol muy importante ya que se transformó en una de las principales vías que cruza la ciudad y que conecta a la misma en sentido norte – sur y viceversa.

A su vez el desarrollo de la avenida como un eje estructurante, se fue dando paulatinamente a través del desarrollo urbano que se formaba al borde de la misma por medio de los nuevos asentamientos que conformaron distinto barrios y sectores de la ciudad.

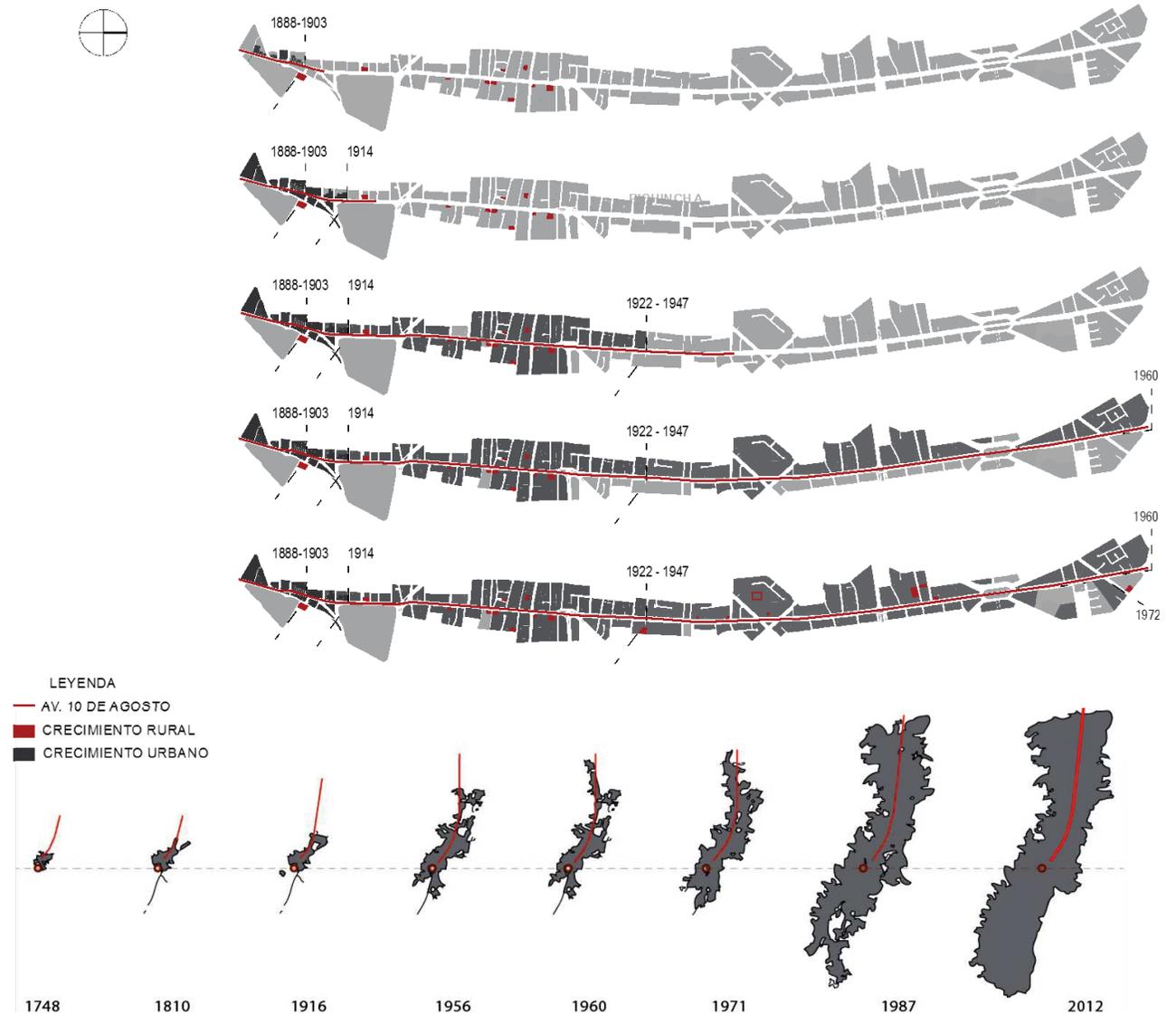


Figura 2: Mancha Histórica de la Av. 10 de Agosto
Tomado de Planos Históricos de Quito

1.1.3 PLANES DE ORDENAMIENTO TERRITORIAL

1.1.3.1 PLAN DE JONES ODRIOZOLA (1942)

El Plan Jones Odriozola fue el primer plan regulador de la ciudad que impulsó una división funcional basada en tres actividades: vivienda, trabajo y esparcimiento.

Este plan desarrolla una importante atribución de espacio libre para el funcionamiento de los centros, el esparcimiento y la racionalidad vial para la estructuración urbana como: ejes, zonificación, generación de centros, incorporación de la trama verde (parques, áreas recreativas), zonas especializadas de servicios: universidades, hospitales, centros políticos-administrativos, como ejes directores del crecimiento y estructuración de la ciudad.

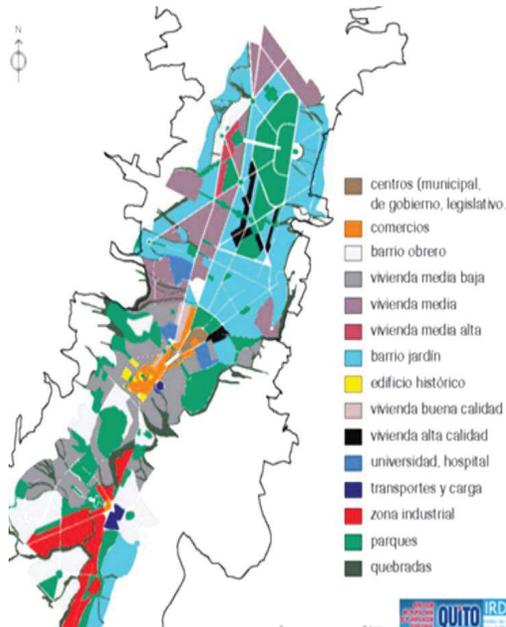


Figura 3 Plan Jones Odriozola
Tomado de STHV- Quito

1.1.3.2 PLAN DIRECTOR DE URBANISMO DE 1967

Propone un esquema técnico, que plantea líneas reglamentarias y normativas que buscaban articular parte de lo planteado en el plan Odriozola.

Expandir las áreas urbanas, sobre todo al norte de la ciudad, reconociendo nuevas determinantes de crecimiento territorial de carácter político y económico, este plan director dividió a la ciudad en cuatro grandes zonas de ordenamiento:

- 1.- La zona sur
- 2.- El centro histórico
- 3.- El centro de servicios generales
- 4.- La zona norte

Este plan director definió la guía de usos de suelo y edificación residencial de la ciudad y vecinal,

Provee una localización de equipamientos de acuerdo a la población asignada a cada componente urbano.

Las metas del plan son: en 10 años cubrir 6094 hectáreas y poder llegar a las 7700 hectáreas, y en 1970 se incorporan 3 nuevas parroquias a Quito.

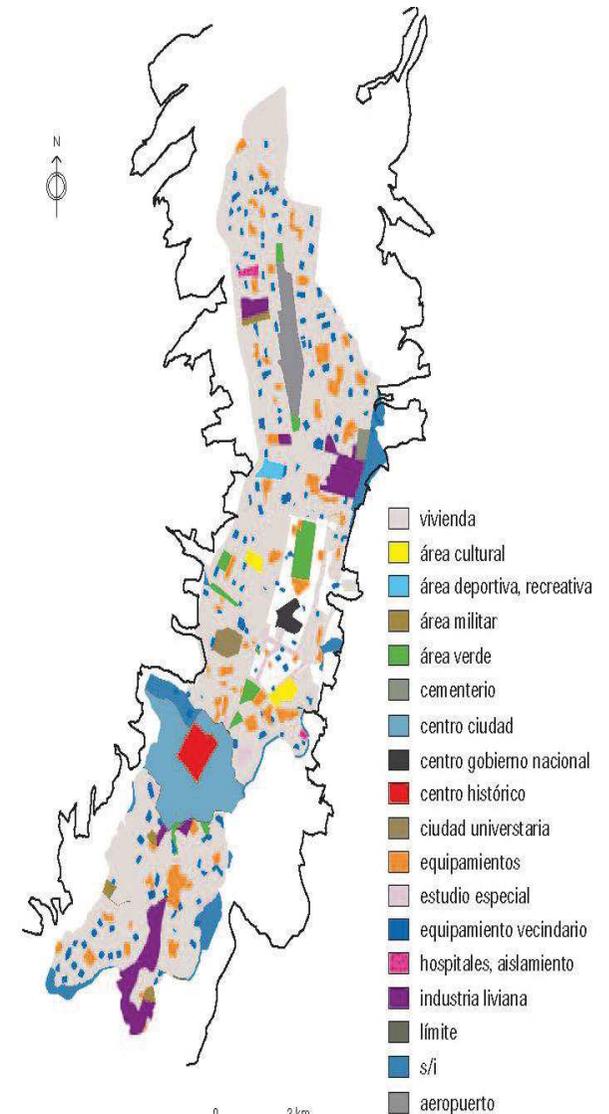


Figura 4: Plan Director de Urbanismo 1967
Tomado de STHV - Quito

1.1.3.3 PLAN GENERAL TERRITORIAL DEL D.M.Q

EL PGDT del Distrito Metropolitano de Quito plantea generar una estructura territorial regional policentric y compacta, en las cuales los servicios públicos estén desconcentrados, dotación equitativa de equipamientos sociales, adecuadamente conectado y accesible.

EL DMQ pretende generar un sistema moderno y eficiente de movilidad y accesibilidad que articule las diversas centralidades con una red vial revalorizada en beneficio del peatón y un sistema integral de transporte publico no contaminante e intermodal.

Recuperación del espacio publico recuperado e incorporado como elemento de estructuración del espacio metropolitano, generando valores e identidad de la ciudadanía.

El DMQ proyectándose como una ciudad compacta, para lograr racionalidad económica de las inversiones públicas y privadas, sustentabilidad ambiental, recuperación de la vida urbana y una gobernabilidad eficiente y eficaz en el DMQ.

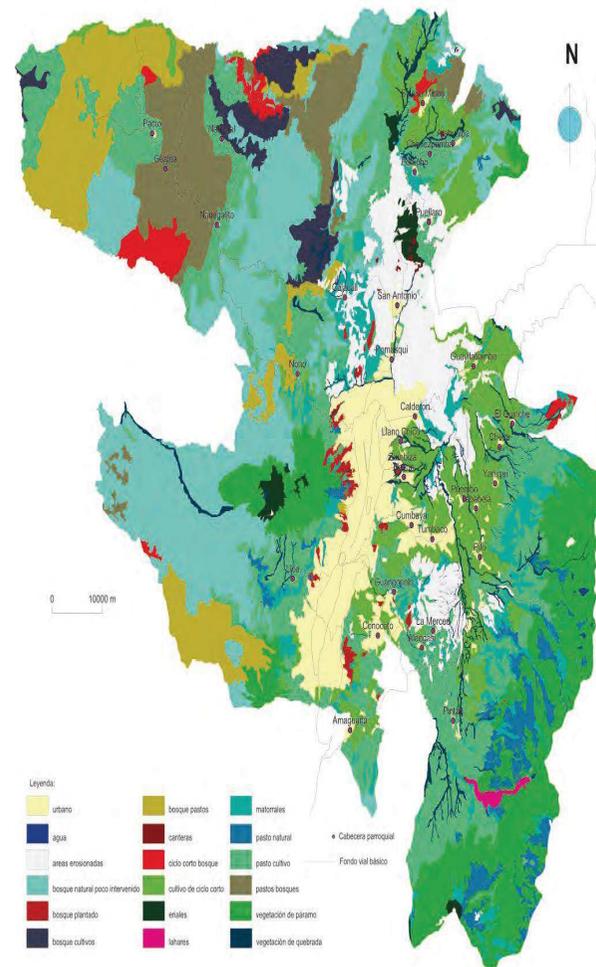


Figura 5: Uso de Suelo - Plan General de Desarrollo Territorial del D.M.Q
Tomado de Documento PGDT 2006-2010

1.1.3.4 PLAN METROPOLITANO DE ORDENAMIENTO TERRITORIAL 2012-2022

El 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.

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

Los principios para la formulación del PMOT son

Quito: ciudad- capital, distrito-región: 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 antrópicas, 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

1.1.4 CONDICIONES FÍSICO – AMBIENTALES

1.1.4.1 FACTORES NATURALES

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 como se observa en el Gráfico 1.

La extensión territorial del DMQ es de 4.232 km² y comprende una serie de pisos climáticos y formaciones vegetales que oscilan entre los 500 y 4500 m de altura (MECN, 2010, PP. 13).

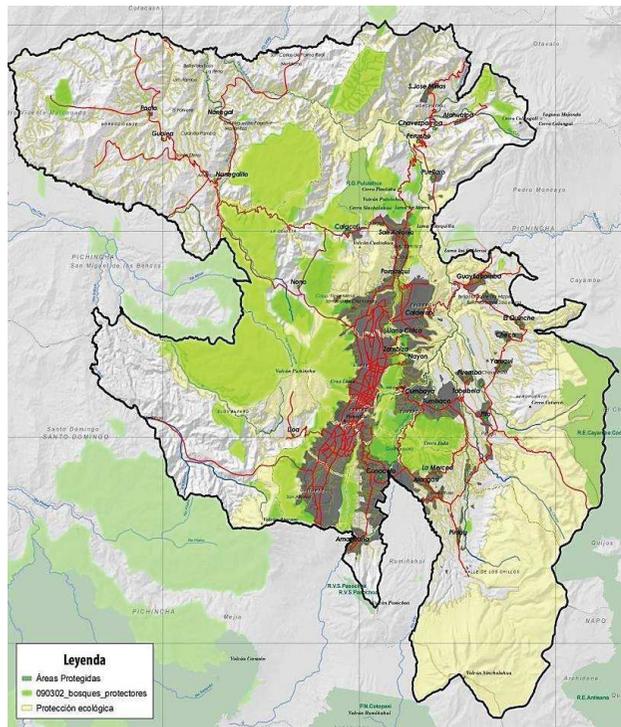


Figura 8: Ubicación del D.M.Q en Pichincha.
Tomado de Documento Quito Ambiente, 2011.

Ésta 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, lo que influyó directamente en la progresiva desaparición de lagunas como la de Iñaquito.

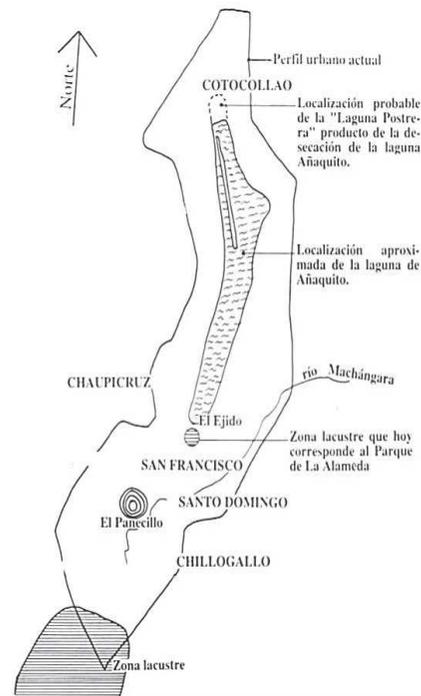


Figura 9: Ubicación de la Laguna Iñaquito
Tomado de Quito guía arquitectónica (1era Edic.) , 1991.

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.

Con respecto al gráfico 10 hacia el lado occidental las zonas cercanas a las áreas volcánicas son bosques, mientras que hacia el lado oriental la mayoría de las áreas verdes son de carácter agrícola. Además se aprecia como la mancha gris -perfil urbano- ha significado una ruptura entre la vegetación del lado oriental con el occidental.

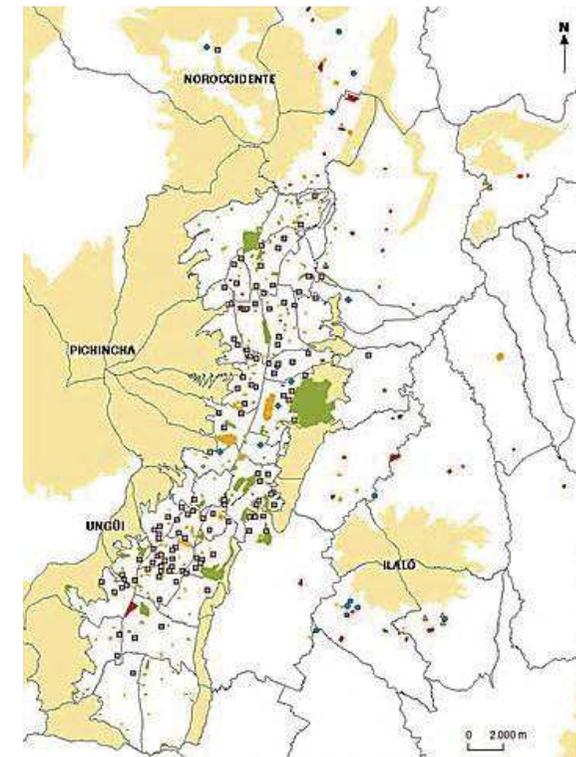


Figura 10: Distribución de áreas verdes en el D.M.Q
Tomado de DMTV, 2002.

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 Itchimbía, los cuales se enlazan por el oriente hacia a los valles de Cumbayá y Tumbaco respectivamente. En el caso del Parque Metropolitano se fragmentó por arterias viales de la ciudad como la Av. Eloy Alfaro hacia el oeste y la Av. Simón Bolívar hacia el norte.

1.1.4.2 ENTORNO FISICO

a) 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, con pendientes que van desde 0% a 15% y un recorrido de 50km.

El área urbana del Distrito Metropolitano de Quito está situada en un estrecho valle montañoso localizado al Este de las faldas del volcán Pichincha, lo que provocó que el núcleo urbano consolidado tenga actualmente de 5 a 8 km. de ancho.

En las zonas periféricas por fuera del núcleo urbano la ciudad ha crecido hacia los valles y planicies urbanas que se extienden al Este y Sur, entre cadenas de colinas y otros terrenos empinados (Valle de Chillos y Valle de Cumbayá).

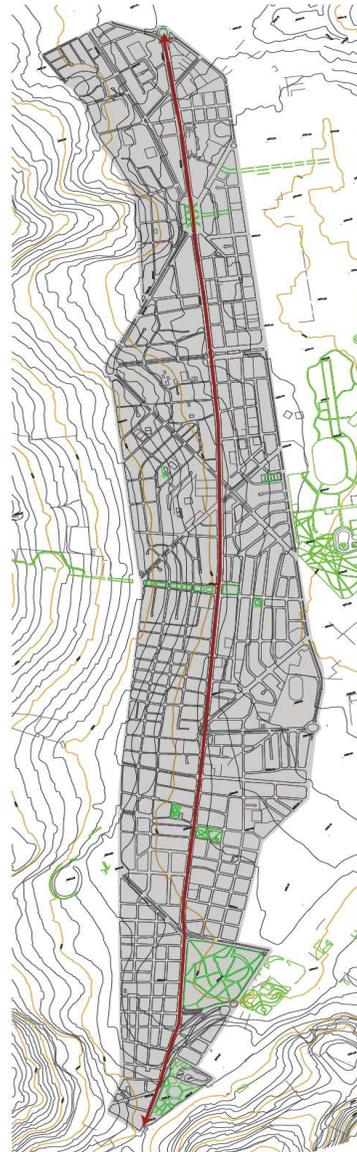


Figura 11: Mapa topográfico de la zona de estudio. Tomado de Documento SHTV - 2012

b) GEOMORFOLOGÍA

La geomorfología de la ciudad de Quito conjuga factores tectónicos, volcánicos y erosivos. La Cordillera Occidental tiene una altura que oscila entre los 3000 a 4800 msnm, con un ancho de 10K 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 Itchimbía en donde alcanzan hasta el 60%. La zona Oriental tiene una altura que oscila entre los 300 y 400msnm y está formada por una alineación de colinas (CEPEIGE, 1986).

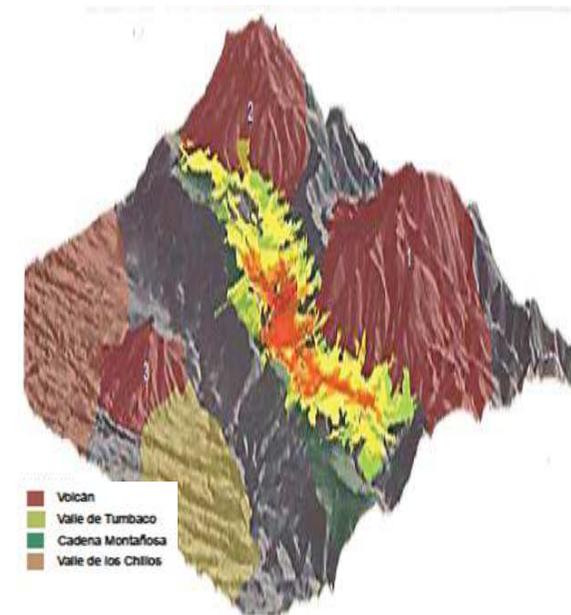


Figura 12: Vista del Noreste de Quito Tomado de Atlas Infográfico de Quito, 1992.

c) CARACTERÍSTICAS DEL SUELO

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



Figura 13: Zonas Sísmicas.
Tomado de EPN / MDMQ, 2001



Figura 14: Licuefacción del Suelo en el área de estudio.
Tomado de Dirección Metropolitana de Planificación Territorial, 2006.



Figura 15: Inundaciones en el área de estudio.
Tomado de Dirección Metropolitana de Planificación Territorial, 2006.

d) CLIMATOLOGIA

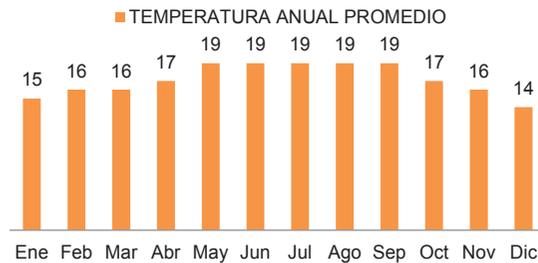
El Distrito Metropolitano de Quito se encuentra en la Región Sierra del país y acoge a bosques nublados, amplias superficies de valles interandinos y páramos.

El área Metropolitana de Quito corresponde a una zona “templada húmeda” con 71% de humedad promedio anual como se observa en la Tabla 3 y una temperatura promedio de 17 °c (Tabla 1), que varía durante el día entre 4°C y 28°C dependiendo el sitio y la época del año (WEATHERBASE, 2012).

Las precipitaciones en el DMQ provienen de las masas de aire del 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 la Tabla 2.

Las precipitaciones más abundantes (mayores a 1.400 mm) se encuentran cerca de los elevados volcánicos (Pichincha, Atacazo, Pasocha) 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 (FLACSO, 2011).

Tabla 2: Temperatura Anual Promedio.



Tomado de WEATHERBASE, 2012.

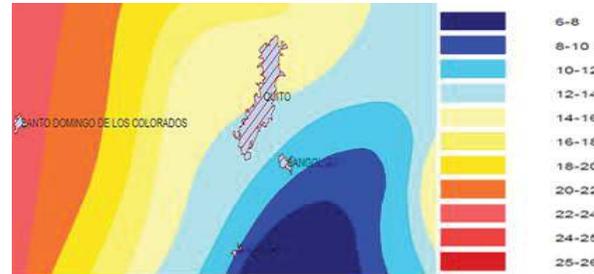
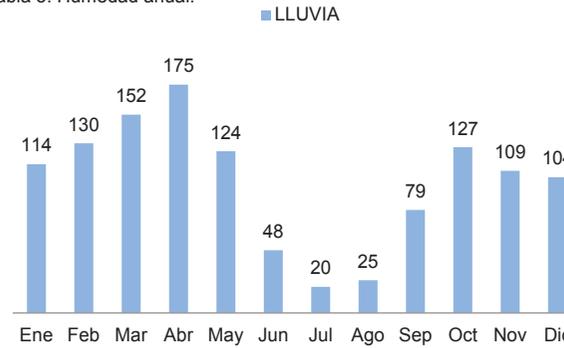


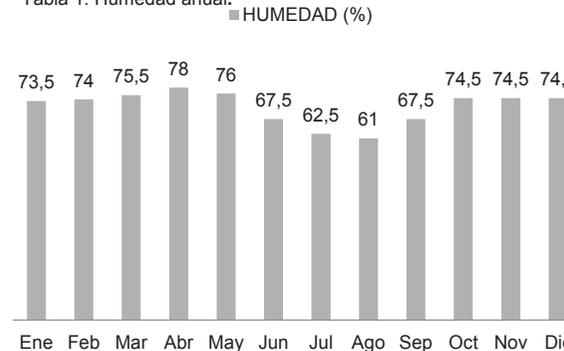
Figura 16: Temperatura Media Anual Tomado de INAMHI, 2012.

Tabla 3: Humedad anual.



Tomado de WEATHERBASE, 2012.

Tabla 1: Humedad anual.



Tomado de WEATHERBASE, 2012.

e) RADIACIÓN SOLAR

El Ecuador al estar ubicado en la mitad del mundo y en una latitud cero, tiene un espectro solar perpendicular durante 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 10.

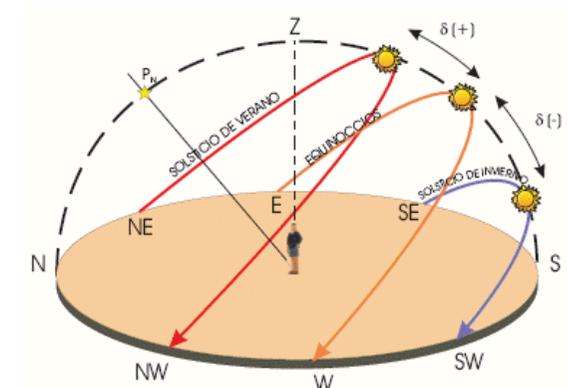


Figura 17: Solsticios. Tomado de EUSAL.

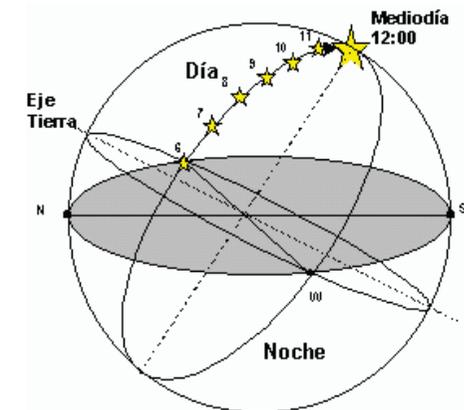


Figura 18: Recorrido Aparente del sol en equinoccio Tomado de El clima editorial

1.1.5 POBLACION Y DEMOGRAFIA

La densidad actual de la Av. 10 de Agosto en la zona norte de la franja de estudio, comprendida entre el Parque La Alameda hasta la Av. Mariana de Jesús, es de 47 habitantes/hectárea, donde se encuentran una gran cantidad de equipamientos públicos y al sur desde la Av. Mariana de Jesús hasta el Labrador es de 36 habitantes/hectárea (INEC,2011), la cual se ve reflejada por la influencia directa del “Aeropuerto Mariscal Sucre” y con un total de habitantes de 14.975, como se observa en la tabla 4.

En el área de intervención existen densidades muy variadas que van desde los 13 habitantes/hectárea hasta un límite de 220 habitantes/hectárea, a pesar que el porcentaje de lotes vacantes es de apenas 9%, pero existe una alta subutilización del suelo ya que la altura promedio oscila entre los dos y cuatro pisos, en especial a las calles paralelas y circundantes.

Tabla 4: Densidad del Área de estudio

DENSIDAD TOTAL DEL AREA DE ESTUDIO	
368 HECTAREAS 14975 HAB.	41 HABITANTES/HECTAREAS

DENSIDAD POR ZONAS	
ZONA NORTE 159 HAS 7435 HAB	47 HABITANTES/HECTAREAS
ZONA SUR 208 HAS 7540 HAB	36 HABITANTES/HECTAREAS

Tomado de INEC, 2011

En la zona de estudio la mayor edad poblacional de Todos los barrios oscila entre los 15 y 64 años como se Muestra en la tabla 5.

Tabla 5: Población por edades

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

Tomado de INEC, 2011

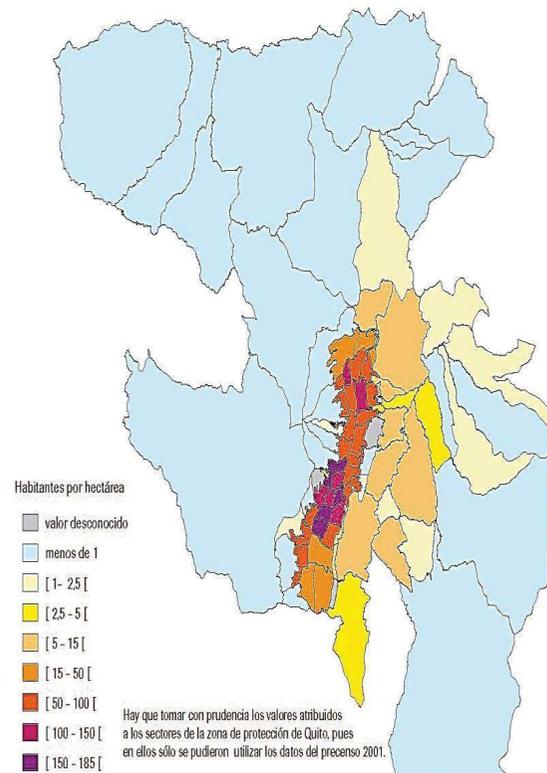
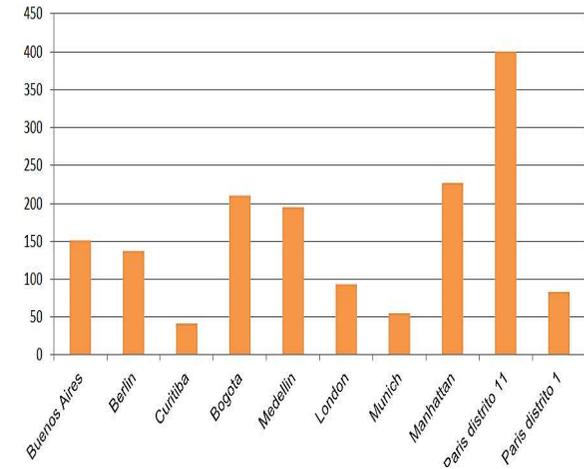


Figura 19: Densidad Poblacional por Parroquia del D.M.Q. Tomado de STHV, 2001

En los datos de densidades de la tabla 6 se tomó en cuenta las zonas urbanas de cada ciudad. 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 unas de las principales causas el comercio que existe a lo largo de la Avenida. Por esta razón el mayor rango de densidades esta alrededor de 0 – 50 Hab/Ha, como se observa en el Mapa 8. La densidad promedio de las ciudades del Gráfico 3 es de 160 Hab/Ha, pero no existe una óptima o ideal, ya que esta depende de distintos patrones que operan en la ciudad como topografía, forma de ocupación de suelo, usos, sistema de movilidad, espacios públicos, infraestructura, etc.

Tabla 6: Comparación de densidades de diferentes ciudades



Tomado de Documento POT, 2012

1.1.5.1 DENSIDAD EN LA AVENIDA 10 DE AGOSTO



RANGOS DENSIDADES BARRIALES

- 0 - 50 habitantes / hectárea
- 50 - 100 habitantes / hectárea
- 100 - 150 habitantes / hectárea
- 150 - 200 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
- IÑAQUITO 42 Hab/Ha
- JIPIJAPA 71 Hab/Ha
- RUMIPAMBA 62 Hab/Ha

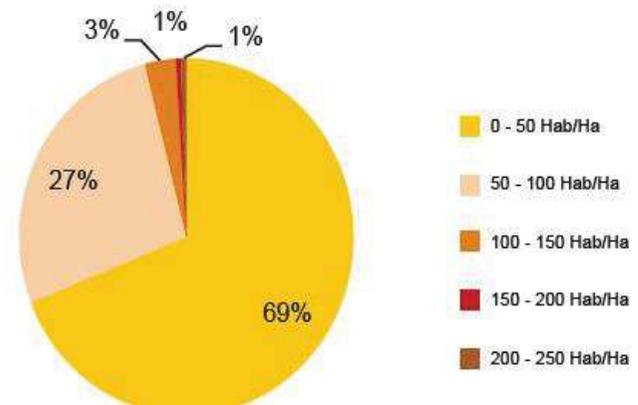


Figura 20: Densidad en la avenida 10 de agosto.
Tomado de INEC, 2011

1.2 INDICADORES URBANOS

1.2.1 ESTRUCTURA ESPACIAL

De acuerdo con el Plan Metropolitano de Ordenamiento Territorial 2012, la estructura espacial del Distrito Metropolitano de Quito está constituida esencialmente por una macro centralidad que el Municipio la denomina el “hipercentro”, esta se desarrolla entre la Villaflora al sur y el actual aeropuerto 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. Esta malla no solo se produce en el sentido longitudinal de la ciudad sino también transversalmente.

La Av. 10 de Agosto constituye uno de los corredores lineales más importantes del norte de la ciudad. Se desarrolla en sentido centro-norte y se caracteriza por ser el más antiguo de la ciudad. El área de estudio de la Av. 10 de Agosto, que corresponde desde su intersección con la calle Briceño hasta la intersección con la Av. Amazonas en el sector del actual Aeropuerto Mariscal Sucre, se encuentra dentro del denominado “hipercentro” de la ciudad. Como resultado de la investigación de campo y de manera específica respecto a los usos de suelo predominantes a lo largo de la Av. 10 de Agosto se ha establecido la existencia de 3 tramos:

1.- Tramo 1 (sur): Parque la Alameda – Av. Colón; en el que predomina la implantación de usos de carácter administrativo y gubernamentales.

2.- Tramo 2 (centro): Av. Colón – Av. Naciones Unidas; en el que es evidente la disminución de actividades comerciales y un predominio singular de los usos residenciales, este tramo marca la periferia del hipercentro.

3.- Tramo 3 (norte): Av. Naciones Unidas – El Labrador; en el que prevalece la existencia de uso comercial.

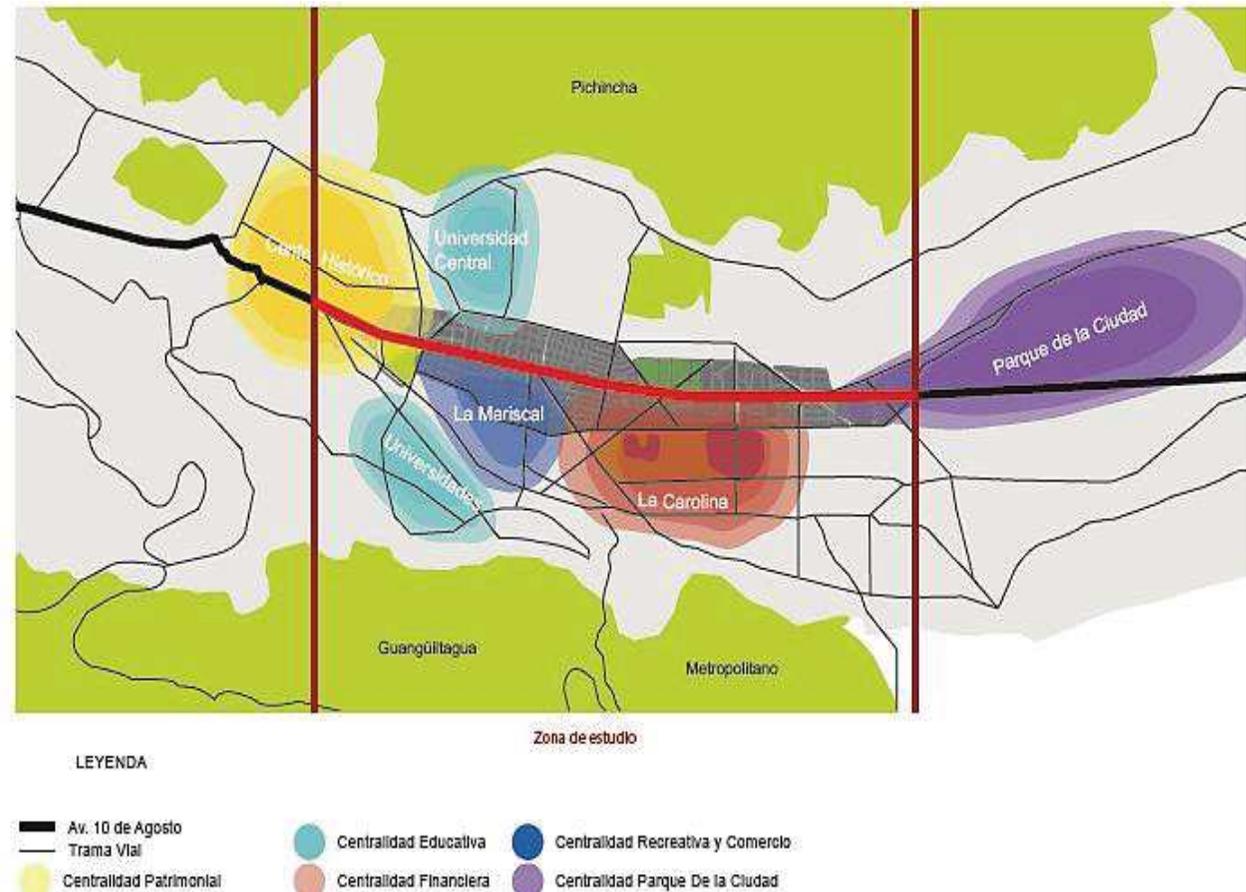


Figura 21: Centralidades en el Área de estudio

1.2.2 MORFOLOGIA URBANA

1.2.2.1 TRAZADO

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

La primera tipología, ubicada entre San Blas y la Av. Colón, se caracteriza por su correspondencia a la trama urbana planteada en el Centro Histórico, basada en las Leyes de Indias, esta trama consiste en manzanas ortogonales distribuidas a partir de ejes viales principales orientados en sentido norte-sur y este-oeste.

La segunda tipología, comprendida entre la Av. Colón y El Labrador, es producto del Plan Jones Odriozola (1942), esta tipología se caracteriza por la presencia de diagonales que cruzan la ciudad generando manzanas de diversas formas y tamaños, la irregularidad del tejido urbano en este tramo ha generado dos tipos de problemas:

Dificultad para crear conexiones viales en sentido este-oeste debido a la falta de continuidad que tienen La mayoría de las vías.

Problemas en el parcelamiento dentro de las manzanas, ya que existen lotes con geometría y tamaños irregulares que provocan la existencia de edificaciones que no generan un perfil urbano definido.



Figura 22: Identificación de los tipos de trazado por tramos.

1.2.2.2 MOVILIDAD

La avenida 10 de Agosto es el corredor longitudinal más largo de la ciudad, atraviesa una gran extensión de Quito en sentido norte – sur, y lo conecta con lugares fuera del DMQ; por esta característica soporta uno de los mayores flujos vehiculares.



Figura 23: Número de desplazamientos en transporte público hacia el hipercentro- año 2025. Tomado de Plan Maestro de Movilidad para el DMQ 2009 – 2025. DMT

La mayoría de los desplazamientos motorizados dentro del distrito se realizan hacia el hipercentro, estos desplazamientos tienen lugar en las vías más importantes, especialmente la Av. 10 de Agosto, la cual absorbe una gran cantidad de la movilidad, principalmente desde el norte.

El gran número de viajes realizados hacia el centro - norte de la ciudad, especialmente por esta vía, se deben a la alta concentración de equipamientos y edificaciones de carácter administrativo y de servicios que se encuentran en el tramo sur de la Avenida 10 de Agosto y su zona de influencia. La mayoría de los viajes hacia el hipercentro del DMQ son realizados en transporte público, aunque éste

no sea de la mejor calidad por no abastecer la demanda existente, o el más efectivo para poder movilizarse dentro de la ciudad por la desconexión del trazado en sentido este – oeste; se puede ver (gráficos 22 y 23) cómo los viajes motorizados públicos casi duplican a los desplazamientos particulares.

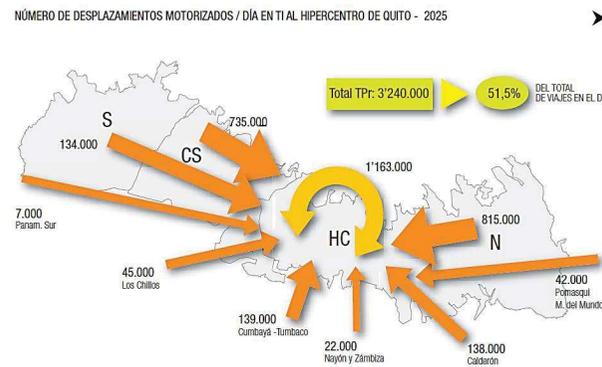


Figura 24: Número de desplazamientos en transporte privado hacia el hipercentro- año 2025. Tomado de Plan Maestro de Movilidad para el DMQ 2009 – 2025. DMT

Existen 153 buses que circulan por la Av. 10 de Agosto, lo cuales están vividos en 8 líneas las cuales son:

- Carapungo – El Ejido.
- Camal – Hipodromo.
- San Juan – El Ejido.
- La Bota – El Churo.
- La Marín – San Carlos.
- Carcelen Bajo – La Marín.
- Condado – La Marín.
- Carapungo – U. Central.

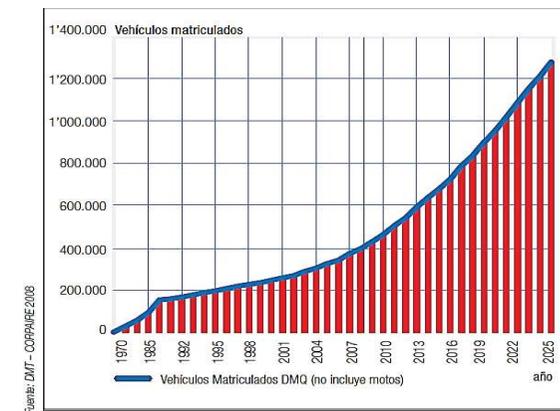
Tabla 7: Número de desplazamientos hacia el hipercentro por día

Número de Desplazamientos hacia el Hipercentro por Día		
PRIVADO:		
- Norte – Sur:	176.000	45.2%
- Sur – Norte:	159.000	
- Total de viajes en el DMQ:	700.000	
PÚBLICO		
- Norte – Sur:	277.000	54.8%
- Sur – Norte:	250.000	
- Total de viajes en el DMQ:	1'340.000	
— TOTAL DE VIAJES DEL DMQ		

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

Por otro lado, el crecimiento acelerado y continuo del parque automotor en el DMQ hizo que la infraestructura vial sea insuficiente, ya que desde 1985 hasta la fecha el número de vehículos se ha sextuplicado, como consecuencia de las facilidades dadas para la adquisición de automotores.

Tabla 8: Número de desplazamientos hacia el hipercentro por día.



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

La mayoría de los desplazamientos son realizados simultáneamente 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%. (*Municipio DMQ, 2009*)

Los distribuidores de tránsito existentes a lo largo de la avenida fueron construidos con una visión que privilegiaba al vehículo. Actualmente estas soluciones de tránsito fragmentan la avenida y agudizan los conflictos vehiculares, además de perjudicar a otros sistemas de movilidad (peatones, ciclistas, etc.)

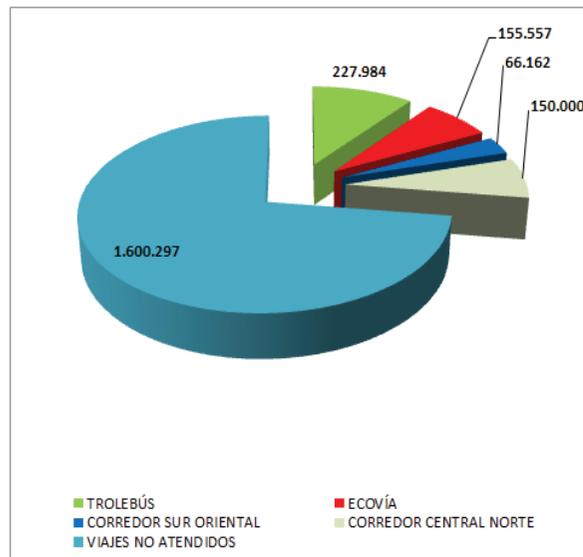


Figura 25 Indicador de Participación del Trole en el Mercado. Tomado de EPQ (Empresa de Pasajeros de Quito).

La avenida 10 de Agosto conforma un corredor comercial que se ha ido degenerando por varios motivos (falta de inversión inmobiliaria, deficiencia del espacio público, etc.), uno de los más influyentes es la presencia del carril exclusivo que utiliza el sistema Trolebús.

Trolebús

Es un bus 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 mucho más económica y rápida que la de un tranvía.

Es uno de los sistemas motorizados más ecológicos que existe en la actualidad.

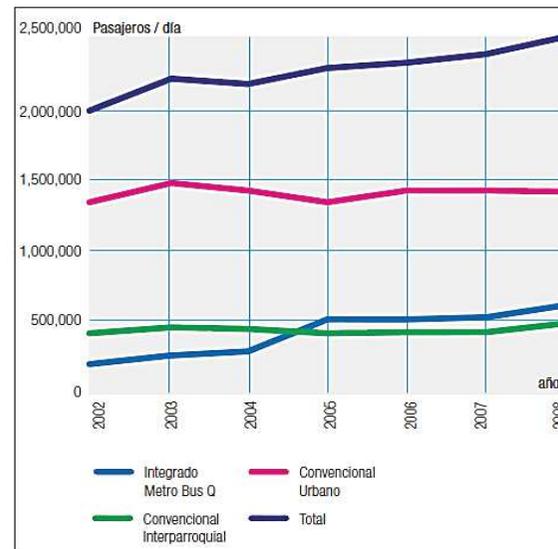


Figura 26: Demanda atendida por el transporte público 2002-2008 Tomado de Plan de Movilidad del D.M.Q, 2009

Como todo mecanismo eléctrico, el trolebús no produce emanaciones de CO₂, ya que es más eficiente que vehículos a combustión, y funciona con energía renovable.

Este sistema de transporte público es utilizado en las ciudades para desplazar una baja densidad de usuarios en distancias cortas.

La implementación del Trole en Quito ha conectado a la ciudad en sentido norte – sur, pero también ha causado una ruptura en sentido este – oeste debido a la interrupción de la continuidad vial que algunas avenidas podrían tener por la presencia del carril exclusivo, aspecto que resulta contradictorio al rol original que cumple un Trole dentro de las ciudades. Actualmente el Trole es el sistema de transporte público masivo con mayor participación en la movilidad del DMQ (*Gráfico 3*) ya que transporta alrededor de 230.000 personas por día, esto se debe a que la ruta atraviesa casi todo Quito, va desde la terminal sur Quitumbe hasta la estación norte La “Y”.

Para el año 2016 aproximadamente la mayoría de los usuarios del Trole utilizarán el nuevo y moderno sistema de Transporte Metro Q, cuyas paradas estarán ubicadas estratégicamente en base a la demanda de cada zona de la ciudad y a la factibilidad de la intermodalidad con respecto a otros medios de transporte, especialmente para el sentido este – oeste. Esto conlleva un replanteo del funcionamiento actual que tiene el Trolebús y las repercusiones que tendrá en la Av. 10 de Agosto.

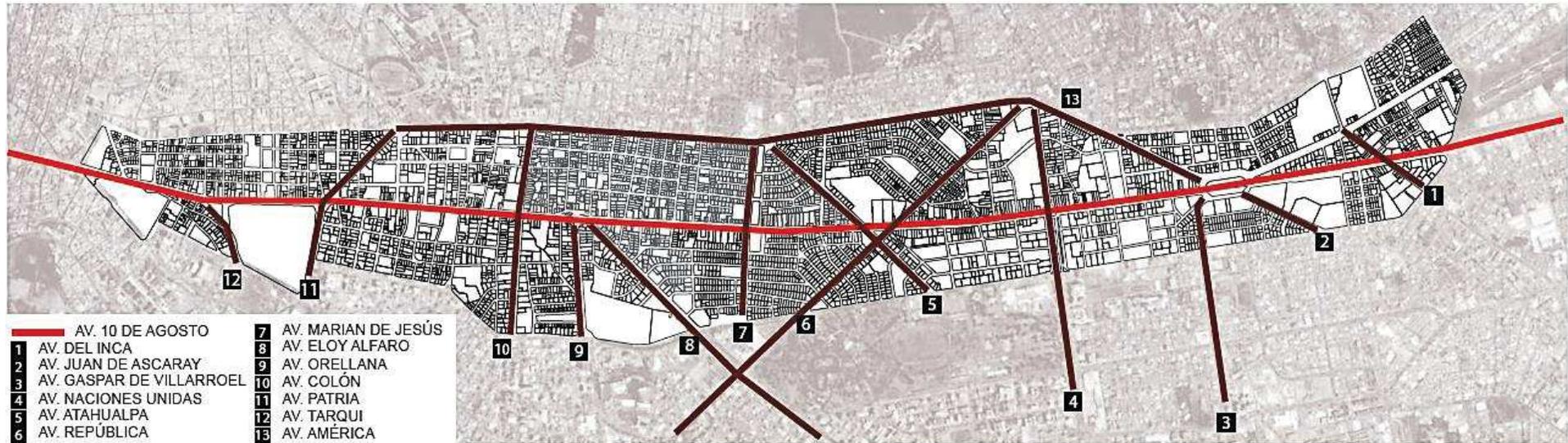


Figura 27: Vías Principales
Tomado de Taller de noveno, 2012

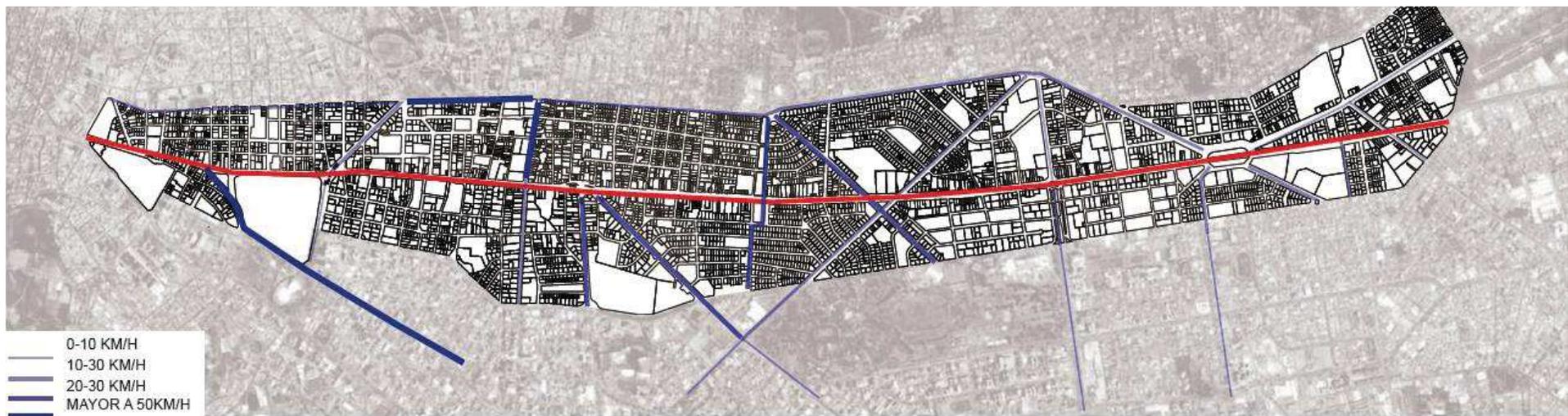
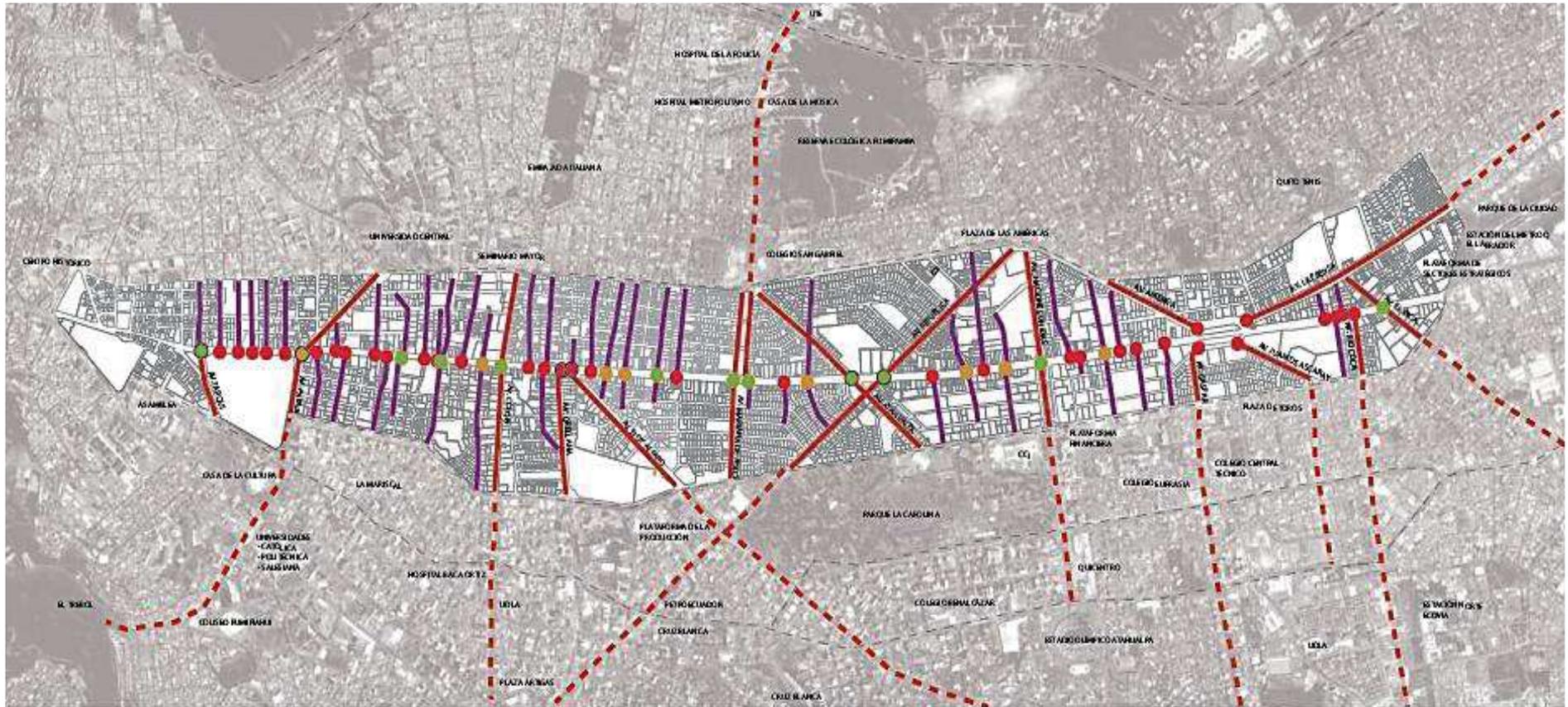


Figura 28: Promedio de Velocidades
Tomado de Taller de noveno, 2012



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

El trazado urbano y el camil exclusivo del Trole no facilitan una continuidad de las vías que atraviesan la Av. 10 de Agosto en sentido Este – Oeste, 19 vías cruzan el eje, de las cuales 8 son avenidas principales y 37 no cruzan, como la Av. Eloy Alfaro y la Av. Orellana, con posibilidad de tener una continuidad en 6 de estas, que actualmente no es factible debido a la presencia del trole.

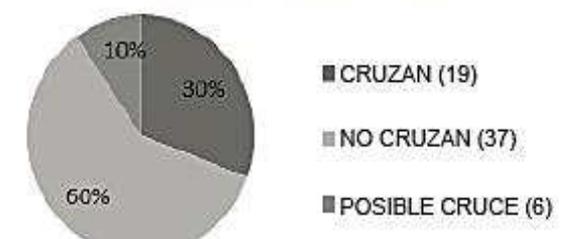


Figura 29: Cruces, intercepciones y enlaces
Tomado de Taller de Noveno, 2012

1.2.2.3 SUELO

Al tener en la Av. 10 de Agosto un uso principal múltiple como se observa en el Mapa 1, significa que se pueden desarrollar proyectos de vivienda, oficinas, comercio y equipamientos sin restricción de proporcionalidad de ninguna naturaleza, de conformidad con el cuadro # 11 del PUOS; es decir, que toda la altura de la 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, como se observa en el Mapa 3. Según el Plan Quito (1980) de la Dirección de Planificación del Municipio de Quito, el uso original planificado para esta zona era vivienda.

En el área de estudio predominan los lotes ocupados como se observa en el Mapa 6, pero existe una subocupación del suelo debido a edificaciones que en su mayoría no sobrepasan los tres pisos y una baja densidad de 41 Hab/Ha (INEC, 2011), dando como resultado un mayor esparcimiento de la mancha urbana.



Figura 30: PLAN DE USO Y OCUPACION DE SUELO
Tomado de Ordenanza 171 del Plan Metropolitano de Ordenamiento Territorial del DMQ.

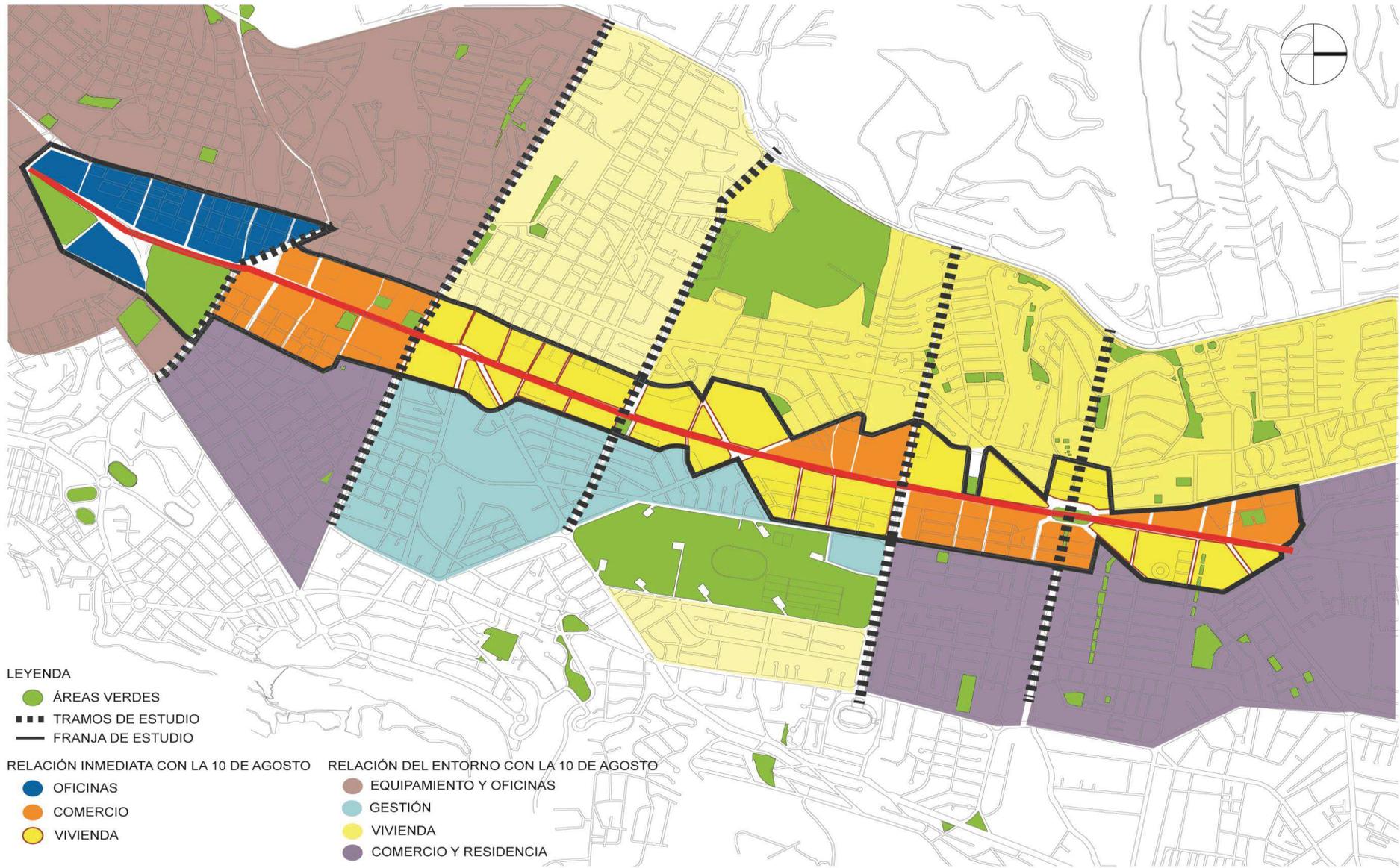


Figura 31: Vocaciones actuales
Tomado de Taller de Noveno, 2012

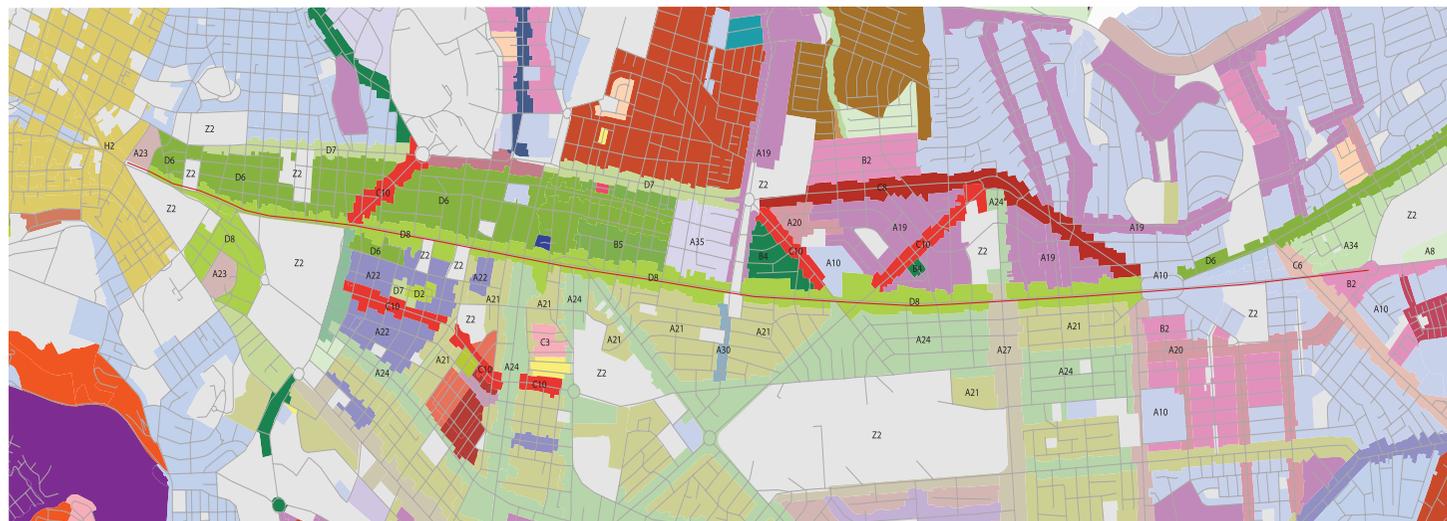
1.2.2.4 EDIFICACION

Las edificaciones forman parte de la morfología urbana de la ciudad, la cual se ha ido desarrollando a lo largo del tiempo y a su vez todos sus componentes que lo conforma como son la forma de ocupación, alturas de edificación y estado han cambiado a través del desarrollo de la Avenida 10 de Agosto, unos de los factores primordiales que influyo es la ubicación del actual aeropuerto Mariscal Sucre, el cual por su ubicación próxima a la zona de estudio Av. 10 de Agosto afecto directamente en la altura de edificación debido al cono de aproximación que genera el aeropuerto.

Otro de los factores que influyo en el deterioro de las edificaciones, es la contaminación de CO2 provocada por la gran cantidad de vehículos que transitan por la avenida.

La zonificación asignada por la ordenanza 171 del Plan Ordenamiento Territorial del D.M.Q. En la zona de estudio marca en gran parte del eje de la Av. 10 de Agosto es D8, es decir, que en este sector se permite una ocupación del suelo de máximo 10 pisos con 40 metros de altura, retiro posterior de 3 metros, distancia entre bloque de 6 metros. El coeficiente de ocupación de suelo en planta baja es de 70% (COS-PB) y el coeficiente de ocupación total del suelo es 700% (COS-Total). Tienen 600 metros cuadrados de lote mínimo y 15 metros de frente mínimo.

Cambia la zonificación del suelo a A10 desde el redondeo de la Y hasta el Labrador, es decir en este sector se permite una altura máxima de 4 pisos, teniendo 16 metros de altura total. El retiro frontal es de 5 metros, el retiro lateral es de 3 metros y el retiro posterior es de 3 metros. La distancia entre bloques es de 6 metros. El coeficiente de ocupación de suelo en planta baja es 50% (COS-PB) y el coeficiente de ocupación total del suelo es 200% (COS-Total). El lote mínimo tiene 600 metros cuadrados, y frente mínimo de 15 metros.



Ocupación y Edificabilidad

A8	A27	B11	D7
A10	A28	C3	D8
A19	A30	C6	H2
A20	A34	C8	Z2
A21	A35	C10	
A22	B2	D2	
A23	B4	D5	
A24	B5	D6	

Figura 32: Plano de Usos y Ocupación de Suelo
Tomado de Ordenanza 171 del Plan Metropolitano de Ordenamiento Territorial del DMQ

1.2.2.5 ESPACIO PÚBLICO

• Aceras

El tamaño de las aceras es irregular y varía entre tramos, desde la alameda hasta la Av. Mariana de Jesús donde encontramos tamaños desde 2-5 metros, siendo menor en el sector del centro histórico y la mayor en el sector del parque El Ejido; en la parte norte del área de estudio las aceras adquieren una forma regular con una constante de 3-4 metros siendo la única diferencia en la estación del trole con 7 metros de ancho, debido al flujo peatonal que existe en el sector.

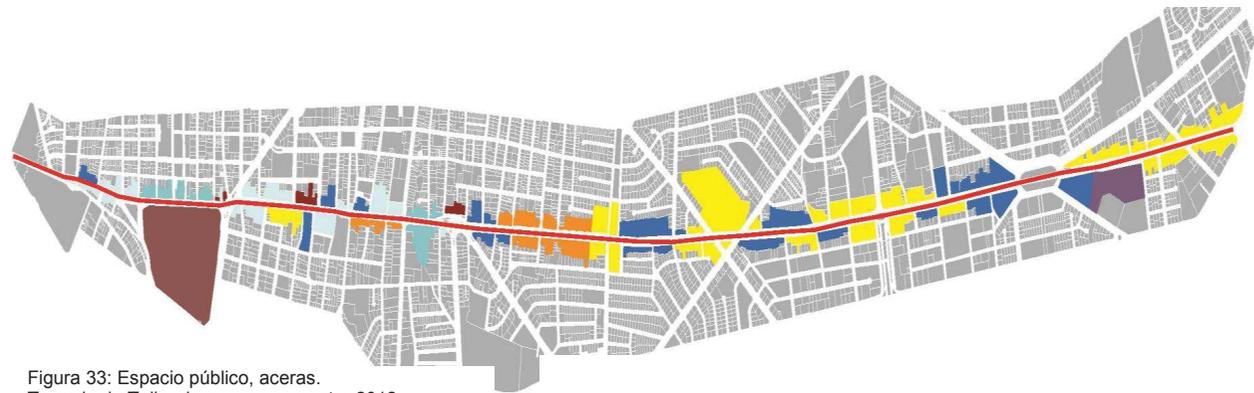


Figura 33: Espacio público, aceras.
Tomado de Taller de noveno semestre 2012.



• Espacio verdes

Los espacios verdes que denotan una menor escala se caracterizan por un marcado deterioro producido por el difícil acceso ya que se encuentran en puntos de alto tránsito vehicular, localizados en zonas que carecen de un movimiento importante de personas y de los principales Espacios verdes del área de estudio, lo que impulsa el abandono, el mal estado y la falta de carácter en la ciudad. Tenemos 3 zonas donde existen áreas verdes de mayor confluencia como la zona de la alameda y el ejido en la zona sur, mientras que en la zona norte se tiene el parque la carolina y el futuro parque de la ciudad, las cuales son potenciales áreas de crecimiento de las actuales centralidades en la ciudad.

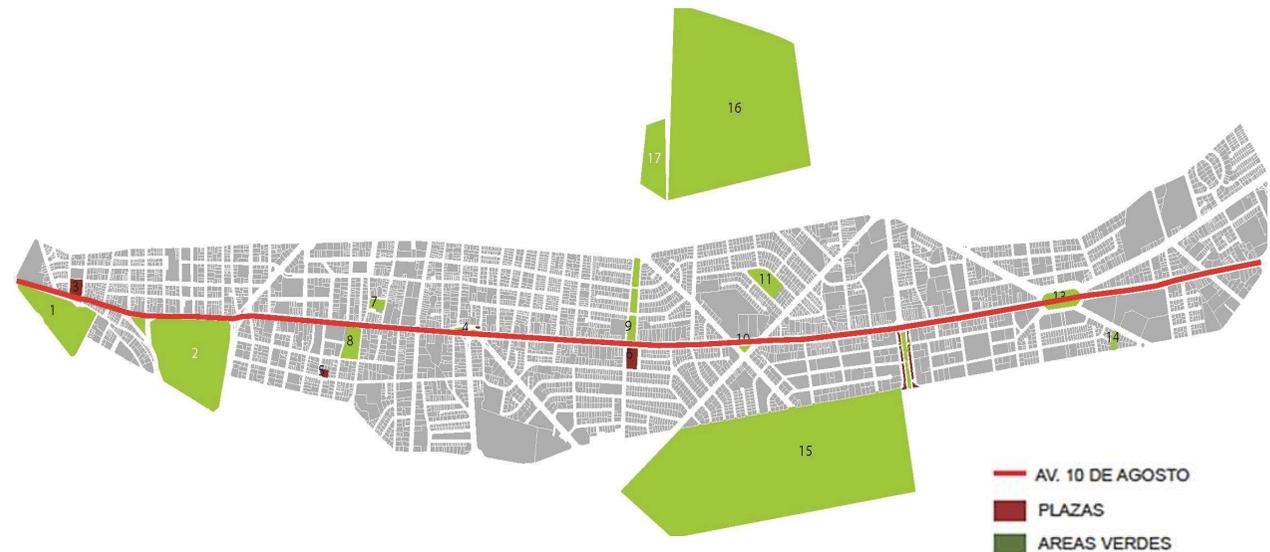


Figura 34: Espacios Públicos, parques, plazas
Tomado de Taller de Noveno, 2012

• EQUIPAMIENTO

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 (población flotante) en horas laborables en la zona sur, conexiones de equipamientos como es la avenida naciones unidas que entrelaza a dos centros comerciales muy concurridos, y espacios de entretenimiento en el barrio jipijapa al norte.

La avenida 10 de agosto se ha desarrollado como un eje , que en su alrededor o sobre el se ha formado un conjunto de diferentes tipos de equipamientos, principalmente los de instituciones publicas, pero por diferentes circunstancias las demas tipologias se han alejado hacia en sector oriental, alrededor del parque de la carolina por el desarrollo que se ha ido generando en los ultimos años.



- | | | | | |
|-------------------------------|-------------------------------------|---------------------------------|-------------------------------------|-----------------------------|
| 1 COLEGIO MEJIA | 14 SUB. DE TIERRA Y REFORMA AGRARIA | 27 MIES | 40 COLEGIO BORJA 3 | 53 COLEGIO SAN GABRIEL |
| 2 COLEGIO FEMENINO ESPEJO | 15 CIRCACIANA | 28 ESTACION DEL TROLE | 41 PLAZA DE LA AMERICAS | 54 IGLESIA MARIANA DE JESUS |
| 3 COLEGIO SIMON BOLIVAR | 16 MERCADO SANTA CLARA | 29 PLAZA DE TOROS | 42 UNIVERSIDAD TECNICA EQUINOCCIAL | 55 IGLESIA EVANGELICA |
| 5 COLEGIO MARISTA | 17 CLINICA MODERNA | 30 ZONAL EUGENIO ESPEJO | 43 CENTRO COMERCIAL EL CARACOL | 58 IGLESIA DE LA FAMILIA |
| 6 COLEGIO SPELLMAN FEM. | 18 CLINICA PICHINCHA | 31 REGISTRO CIVIL NORTE | 44 CENTRO COMERCIAL EL UNICORNIO | 57 IGLESIA DEL CARMELO |
| 7 COLEGIO ITALIA | 19 CLINICA PASTEUR | 32 MERCADO INAQUITO | 45 CENTRO COMERCIAL INAQUITO | 58 CLINICA DE LA MUJER |
| 8 ARCHIVO NACIONAL | 20 INEC | 33 CNT | 46 CENTRO COMERCIAL NACIONES UNIDAS | 59 UNIVERSIDAD CENTRAL |
| 4 COLEGIO DE ABOGADOS | 21 PALACIO DE JUSTICIA | 34 IAEN | 47 PLAZA DEPORTIVA | 60 CENTRO COMERCIAL ESPIRAL |
| 9 M. RELACIONES LABORALES | 22 IESS | 35 INIAP | 48 CENTRO COMERCIAL EL JARDIN | |
| 10 M. FINANZAS | 23 MIDUVI | 36 CONSEJO ELECTORAL DE PICHIN. | 49 QUITO TENNIS CLUB | |
| 11 M. RELACIONES EXTERIORES | 24 ELEJIDO | 37 BIEES | 50 QUICENTRO SHOPPING | |
| 12 MINISTERIO DE ELECTRICIDAD | 25 ALAMEDA | 38 MINISTERIO DE EDUCACION | 51 ESTADIO OLIMPICO ATAHUALPA | |
| 13 SENECYT | 26 BANCO CENTRAL | 39 CENTRO RECREACIONAL NORTE | 52 IGLESIA LA DOLOROSA | |

Figura 35: Equipamientos en la zona de estudio
Tomado de Taller de Noveno, 2012

1.2.3 MARCO REGULATORIO

En la propuesta urbana de la Av. 10 de Agosto se consideraron los siguientes planes y proyectos para la ciudad:

Plan Especial Bicentenario: consolidación del Parque de la Ciudad y redesarrollo de su entorno urbano.

Plan Maestro de la Movilidad para el DMQ 2009-2025.

Metro de Quito.

a) Plan Especial Bicentenario.

Este plan entrará en funcionamiento a partir de la salida del Aeropuerto Mariscal Sucre; el espacio que ocupa este equipamiento será destinado al nuevo Parque de la Ciudad aproximadamente 127 hectáreas., con lo cual se tiene previsto la re-densificación del sector.

Los objetivos principales de este plan son:

- **Sistema vial**

Mejorar la continuidad y permeabilidad de la trama urbana generando una mejor conexión entre barrios y sectores, de esta forma se canalizará el tráfico mediante la jerarquización de vías; así se mejorará la movilidad no motorizada y se podrá tener accesibilidad al parque desde cualquier punto de la ciudad.

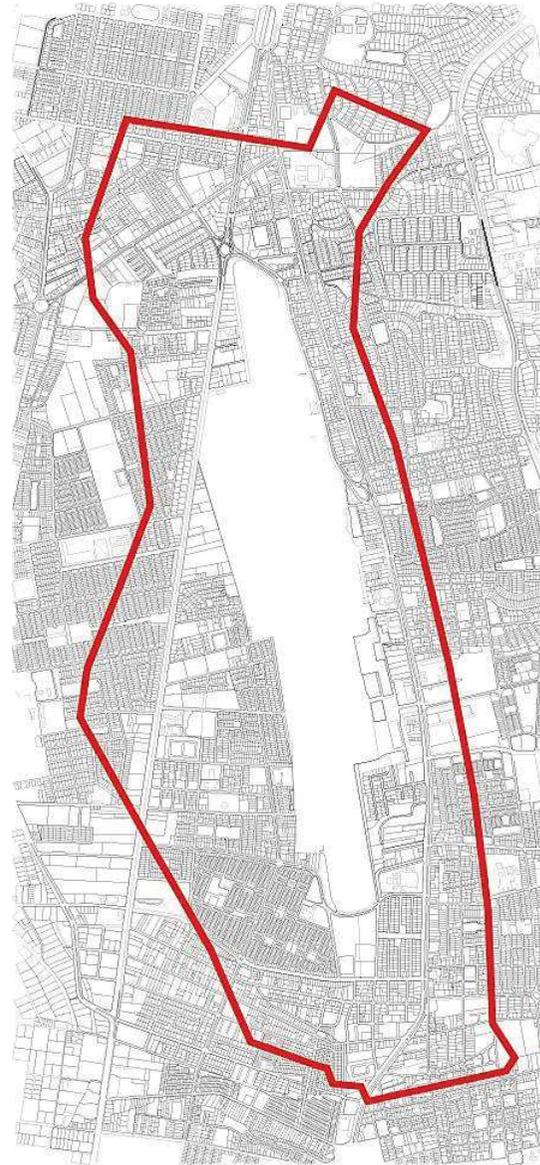


Figura 36: Área de Intervención de Plan Bicentenario
Tomado de Ordenanza Plan Especial Bicentenario

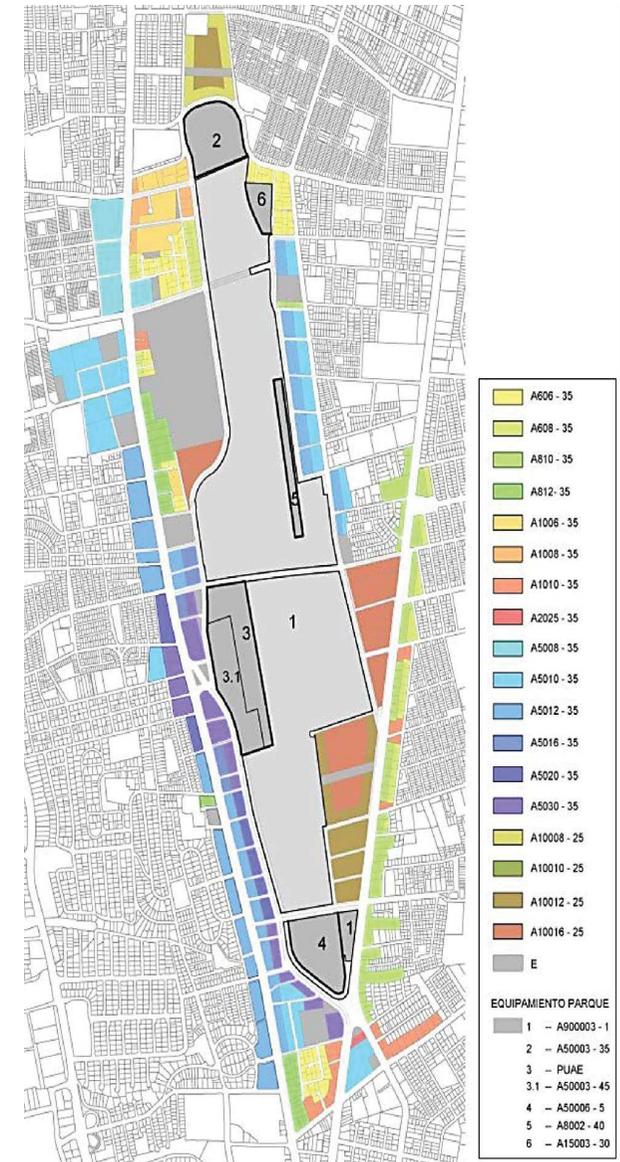


Figura 37: Zonificación Plan especial Bicentenario
Tomado de Ordenanza Plan Especial Bicentenario

- **Espacio publico y redes verdes urbanas.**

Se proponen equipamientos deportivos, culturales, de emprendimiento y de servicios, implementando a la vez un sistemas de biomasa para mejorar la calidad de vida y del aire, los cuales seran complementados mediante otros equipamientos propuestos en la Av. De 10 Agosto, estos ayudaran al movimiento constante en la zona.

Se apuesta a la creacion de un sistema de red verde urbana que promueva la conexión transversal de la ciudad, que refuerze los ecosistemas, que esta red se integre con el Parque de la ciudad con sistemas de parque locales de la zona de influencia.

- **Tratamientos urbanisticos.**

El plan propone una reestructuracion y unificacion de lotes, con un minimo de 600 y un maximo de 10000 metros cuadrados; para el desarrollo de nuevos proyectos de vivienda, comercio y oficinas.

Toda el área de influencia de la cabecera norte hacia el sur, se propone una altura de 6 a 12 pisos, mientras que desde El Labrador todas las edificaciones propuestas seran de 12 a 30 pisos. DMPT (2012). Ordenanza Plan Especial Bicentenario AIMS y entorno urbano. Dentro de los tratamientos urbanisticos se consideran varios aspectos para considerar su desarrollo, entre estos tenemos:

Nuevo Desarrollo. Son terrenos de grandes dimensiones subutilizados o con usos inadecuados en relación con los objetivos de desarrollo urbanísticos.

Redesarrollo. Son áreas con sistemas viales y de espacio público deficitario y fraccionamiento de lotes altos, disperejo o con desfavorables, que requieren de una reconfiguración de los sistemas públicos.

Renovación: son áreas aptas para una intensificación del uso y ocupación del suelo sin necesidad de ampliar los sistemas de soporte o con posibilidad de adecuaciones mínimas.



Figura 38: Plan Especial Bicentenario Vista del futuro
Tomado de Ordenanza Plan especial Bicentenario

b) METRO DE QUITO

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:

Los desplazamientos realizados en los sistemas de transporte público que se realizan son de la siguiente manera:

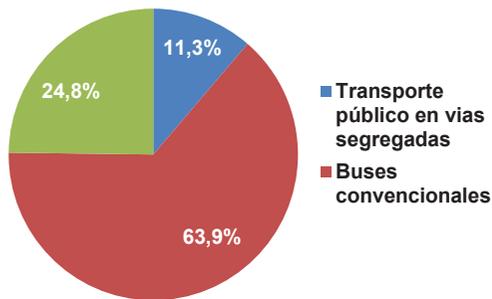


Figura 39: Desplazamiento de transporte público Tomado de Metro de Quito

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.

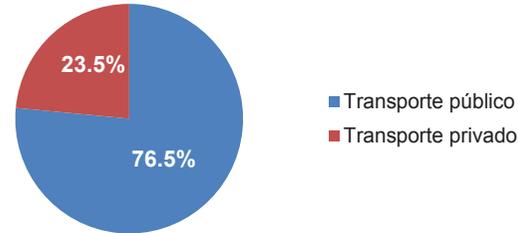


Figura 40: Porcentajes de desplazamientos en transporte público y privado en Quito. Tomado de Metro de Quito

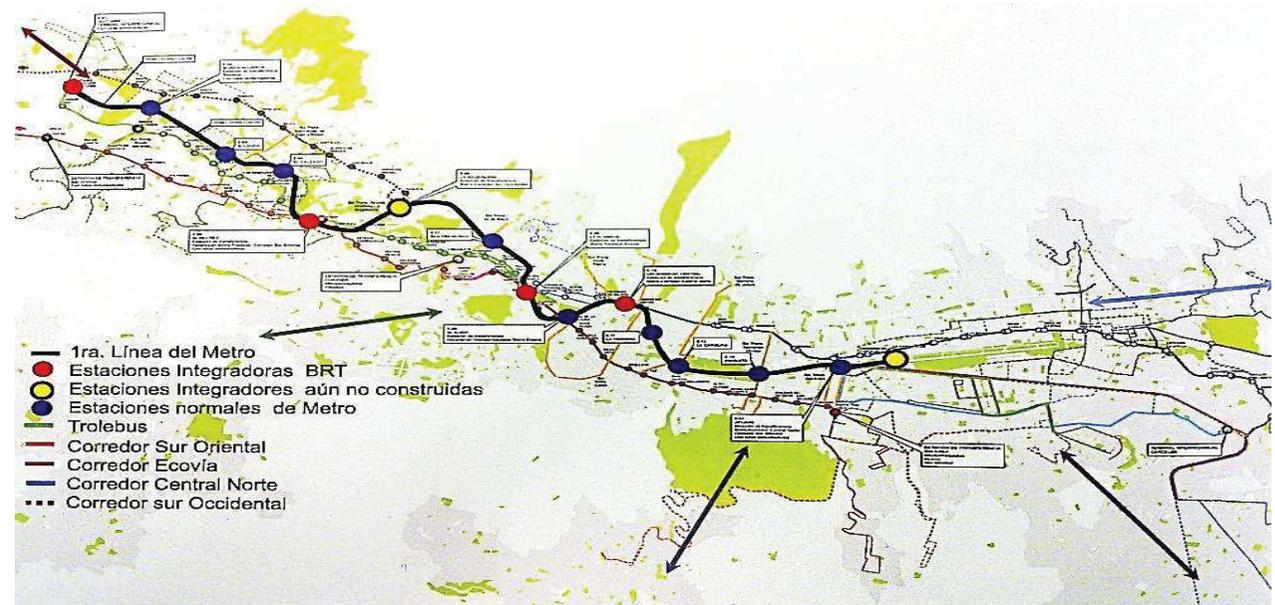


Figura 41: Sistema de Transporte Integral Quito Tomado de Metro de Quito

Beneficios del Metro de Quito:

Sistema de transporte público integrado, de alta capacidad, eficiente y sostenible, con visión de largo plazo.

Integración de la ciudad en 34 minutos.

Mejora de la salud por reducción de la accidentalidad y menor contaminación ambiental.

Generación de empleo.

Desarrollo urbano social y económico para la ciudad.

Inclusión socio-económica de los sectores ubicada en la periferia de la ciudad.

1.2.4 CONCLUSIONES

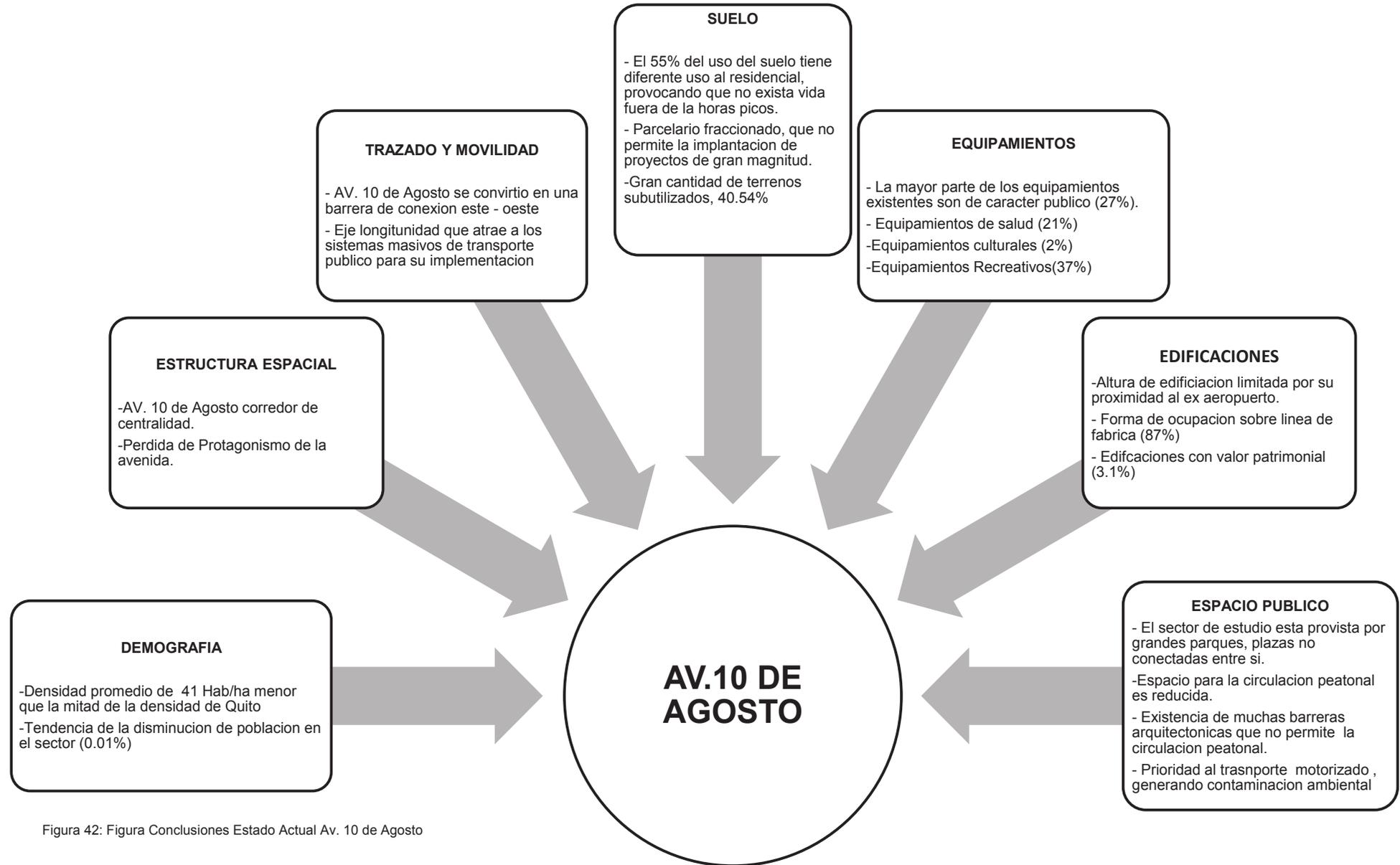


Figura 42: Figura Conclusiones Estado Actual Av. 10 de Agosto

2. CAPITULO II. PROPUESTA DE ORDENAMIENTO URBANO EN LA AV. 10 DE AGOSTO

2.1 VISION

AV. 10 DE AGOSTO, LA VÍA DEL BUEN VIVIR.

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 y atractivo espacio para vivir, trabajar y recrearse.

Se consolidará como el eje estructurante del sistema de espacio público del área de estudio y de su entorno, con espacios verdes que promuevan una mejor relación entre el hombre y la naturaleza; será un lugar con gran calidad medio ambiental; se convertirá en un sitio de encuentro que impulse el mejoramiento de la calidad de vida de sus habitantes y la inclusión e interacción social, reconociendo la diversidad cultural; contará con un sistema de movilidad que integre varios modos de transporte, priorizando al peatón y facilitando el acceso universal a sus diferentes destinos; y, garantizará la diversidad de usos para evitar grandes desplazamientos.

La Propuesta de Ordenamiento Territorial en la Av. 10 de Agosto incorporará los objetivos del Plan Nacional del Buen Vivir.

2.2 OBJETIVOS

2.2.1 OBJETIVOS GENERALES

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

2.2.2 OBJETIVOS ESPECIFICOS:

2.2.2.1 ESTRUCTURA ESPACIAL.

- Hacer de la Av. 10 de Agosto un nuevo centro múltiple para vivir, trabajar y recrearse. Un espacio de la ciudad 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.
- Integrar los tramos identificados en el área de estudio para generar una visión integral de la Av. 10 de Agosto.
- Hacer de la av. 10 de Agosto un elemento que relacione la zona occidental de la ciudad con el hipercentro del DMQ.
- Intervenir en puntos estratégicos que potencialicen el desarrollo integral de los ciudadanos y que impulsen la cohesión y el bienestar social.

2.2.2.2 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.
- Implementar un sistema de transporte amigable con el ambiente y el usuario y que sea complementario al nuevo sistema masivo Metro Q.
- Facilitar e incentivar la movilidad peatonal y el uso de transporte alternativo.
- Implementar una red de parqueaderos públicos a lo largo del área de estudio.

2.2.2.3 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 cambio para tener un mejor aprovechamiento del suelo y la implementación de todos los elementos necesarios para potencializar el desarrollo de la Av. 10 de Agosto.
- Dotar de un mejor nivel de servicios y actividades (a distancias adecuadas) para una integración barrial.
- Generar espacios públicos y equipamientos que favorezcan la cohesión social y permitan realizar actividades que se pueden desarrollar a lo largo del día, preservando ejes visuales específicos del sector.
- Recuperar el uso de suelo múltiple que plantea el PUOS a lo largo del eje, para evitar la concentración excesiva de actividades de un mismo tipo.
- Crear una red de equipamientos cívicos y simbólicos que refuercen el sentido de identidad, valores y pluriculturalidad de la comunidad.
- Generar equipamientos recreacionales (activo y pasivo) que impulsen la vida activa de la ciudadanía articulados y vinculados secuencialmente.

- Aprovechar la iluminación natural en los lotes mediante su forma de ocupación eliminando el fraccionamiento y permitiendo la unificación de lotes.

2.2.2.4 EQUIPAMIENTOS

- Definir el tipo de equipamientos a construirse en base a las deficiencias actuales y de acuerdo a la población proyectada para el 2025 (32 000 habitantes), en correspondencia con la Ordenanza Metropolitana 0171.
- Proponer una diversidad de equipamientos tanto culturales, como educativos, recreativos, de bienestar social, seguridad y transporte.
- Mejorar la calidad de vida de los habitantes con equipamientos que impulsen la inclusión e interacción social, reconociendo la diversidad cultural.

2.2.2.5 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 cambio.
- Plantear nuevas alturas de edificación para redensificar el área de estudio.
- Generar una relación directa de las edificaciones con el espacio público.

2.2.2.6 ESPACIO PÚBLICO

- Hacer de la 10 de agosto un bulevar que se articule al sistema de espacio público de su entorno.
- 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, con la intención de generar sombra, reducir la contaminación, mejorar la temperatura ambiental y el paisaje urbano, además de conectar los actuales espacios verdes con los ecosistemas cercanos al área urbana.
- Dotar de equipamientos a partir del espacio público existente y propuesto en el área de estudio.
- Crear espacios públicos que recuperen la identidad complementándolos con plataformas de diferentes índoles que permitan el intercambio y la expresión de ideas de la ciudadanía.
- Dar un uso público a las edificaciones con valor histórico.
- Eliminar las barreras arquitectónicas para garantizar la accesibilidad universal a lo largo de la vía.

2.3 ESTRATEGIAS

2.3.1 DEMOGRAFIA



Figura 43: Lotes susceptible al re densificarse en la Av. 10 de Agosto
Tomado de Taller de Noveno 2013

La avenida 10 de Agosto perdió su protagonismo lo que ha provocado que la mayor parte de las familias busquen nuevos lugares para residir dentro o fuera de la ciudad, provocando de esta manera la subutilización del suelo.

Se plantea impulsar la densificación del eje de la avenida 10 de agosto, por su categorización de lotes los cuales pueden estar en un 100% apto para redensificar, otros el 20 % y los demás lotes restantes se utilizaran para la generación de espacio público, que permita satisfacer las necesidades de la población.

POBLACION AV. 10 DE AGOSTO

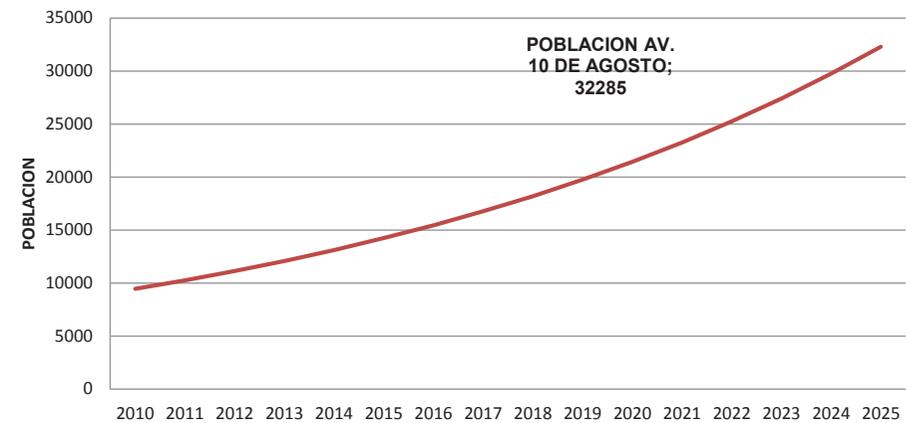


Figura 44: Proyección de población en la Av. 10 de Agosto
Tomado de Taller de Noveno, 2012

2.3.2 ESTRUCTURA ESPACIAL

La Av. 10 de Agosto va a expandir la influencia del hipercentro del DMQ mediante una red de equipamientos de diversos caracteres que se vinculen y se complementen entre ellos, con los servicios existentes, con las paradas del Metro Q y con el parque de la Ciudad.

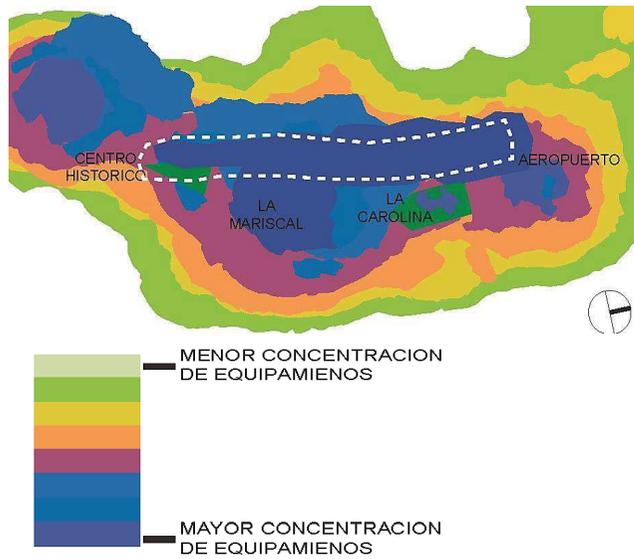


Figura 45: Nueva relación entre zona de estudio y el Hipercentro de Quito
Tomado de DMTP (2012) Plan Metropolitano de Ordenamiento Territorial 2012-2022

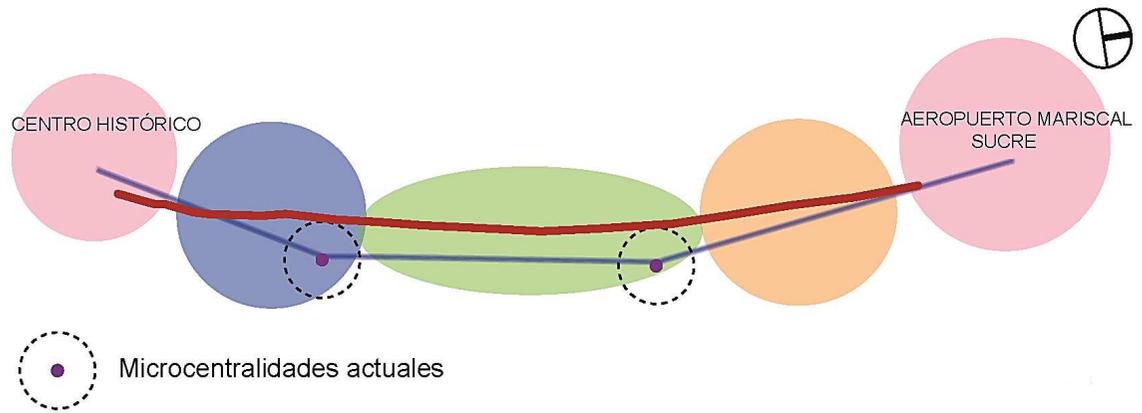


Figura 46: Micro centralidades actuales
Tomado de Taller de Noveno, 2012.

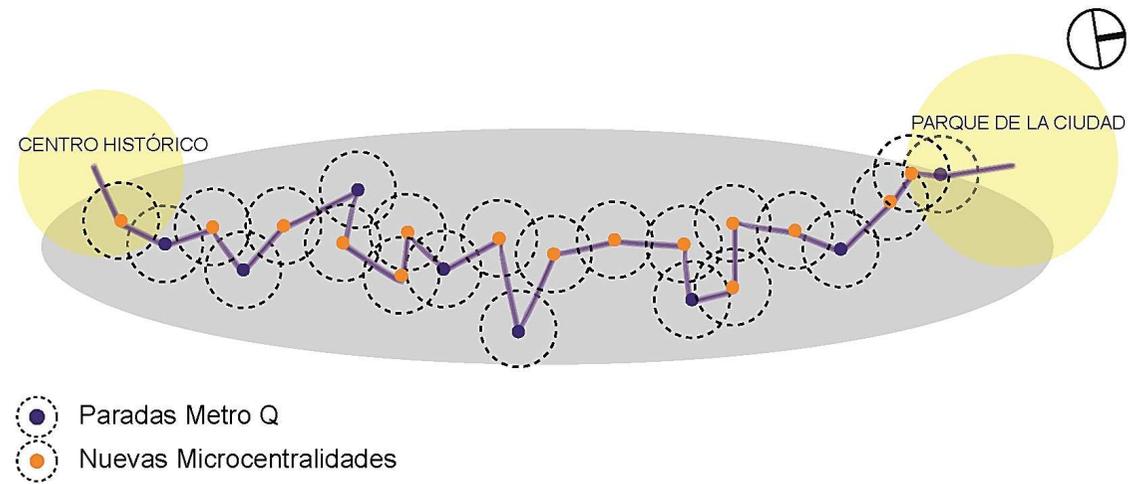


Figura 47: Red de Micro centralidades
Tomado de Taller de Noveno, 2012.

2.3.4 CONFIGURACION DEL ESPACIO PÚBLICO

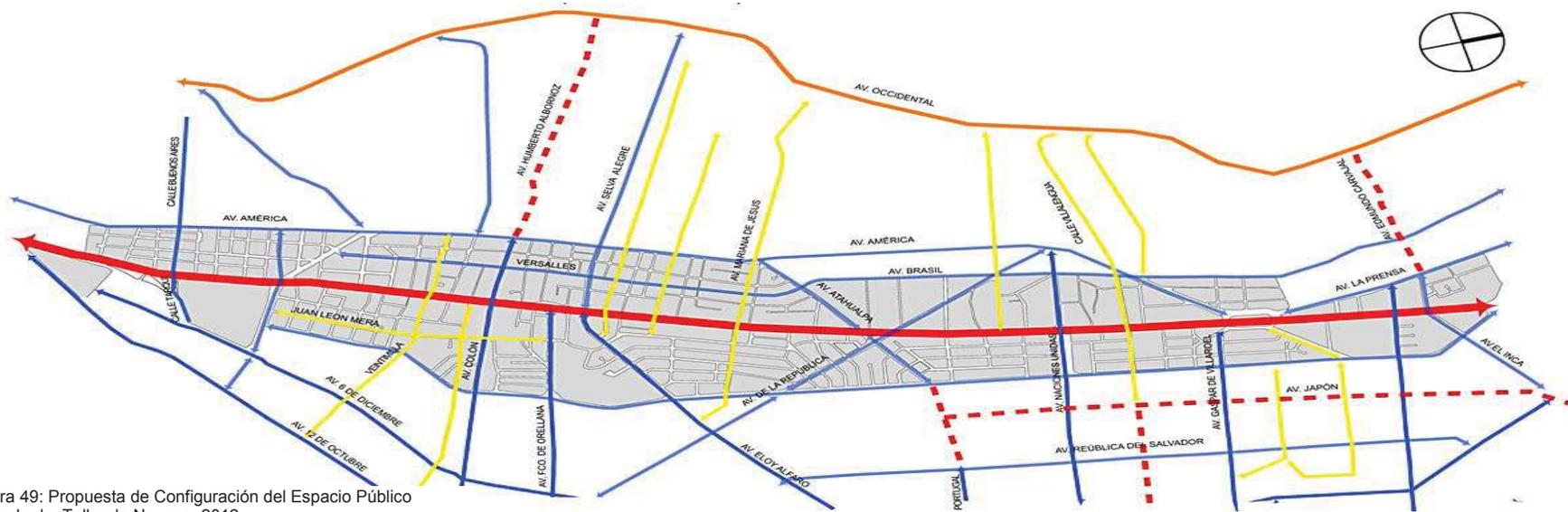


Figura 49: Propuesta de Configuración del Espacio Público
Tomado de Taller de Noveno, 2012

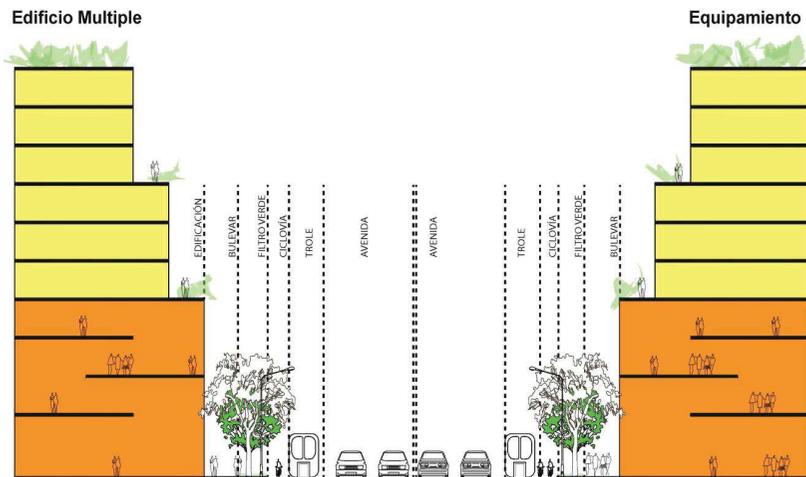


Figura 50: Corte esquemático
Tomado de Taller de Noveno, 2012

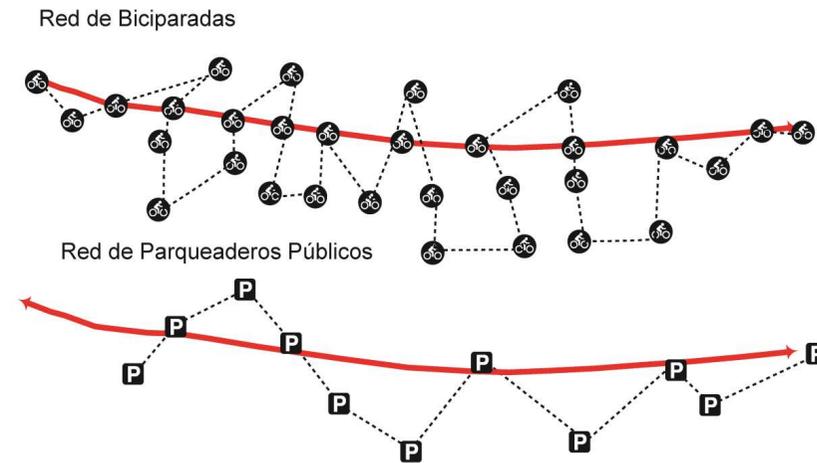


Figura 51: Esquema de funcionamiento de Biciparadas y estacionamientos público
Tomado de Taller de Noveno, 2012

2.3.5 SUELO

Generar nuevos proyectos de vivienda. Tramo 1 y 2: vivienda de mediana densidad complementada con servicios. Tramo 3: vivienda social y de alta densidad.

Plantear proyectos de uso múltiple (vivienda, comercio, oficinas y equipamientos que complementen a la vivienda) sobre todo el eje de la av. 10 de Agosto.

Desarrollar la red de equipamientos de acuerdo a la ubicación de los proyectos residenciales y espacio público.

Tramo 1: intervención en los lotes pequeños como espacio público y unificarlos para nuevos proyectos,

Tramo 2: conformación de nuevas manzanas y unificación de lotes susceptibles al cambio; Tramo 3: supermanzanas¹, las cuales dan prioridad al espacio público (peatón) reduciendo la circulación motorizada.

Ubicar los equipamientos y espacios públicos aprovechando los ejes visuales como las cordilleras y áreas verdes.

2.3.6 EQUIPAMIENTOS

De la lectura de la población proyectada versus la normativa se ve la necesidad de implementar los siguientes equipamientos:

- Educación: institutos de educación especial, institutos técnicos y escuelas taller.
- Cultural: centro cultural, centro de promoción popular y mediateca.
- Recreativo y Deportes: centro recreativo deportivo público.

- Transporte: parqueaderos públicos motorizados y no motorizados.
- Seguridad: cuartel de policía y centro de detención provisional.
- Uso múltiple: vivienda, oficinas y comercio.
- Crear una red de equipamientos que se ubican de acuerdo a los espacios públicos existentes y actuales, a los proyectos de vivienda y a los sistemas de transporte.

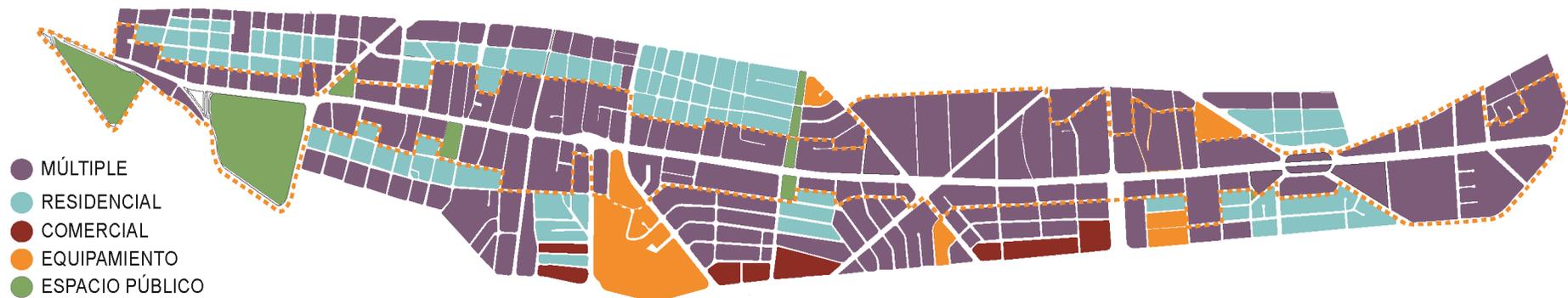


Figura 52: Propuesta de Usos de Suelo
Tomado de Taller de Noveno, 2012

2.3.7 SUPERMANZANAS

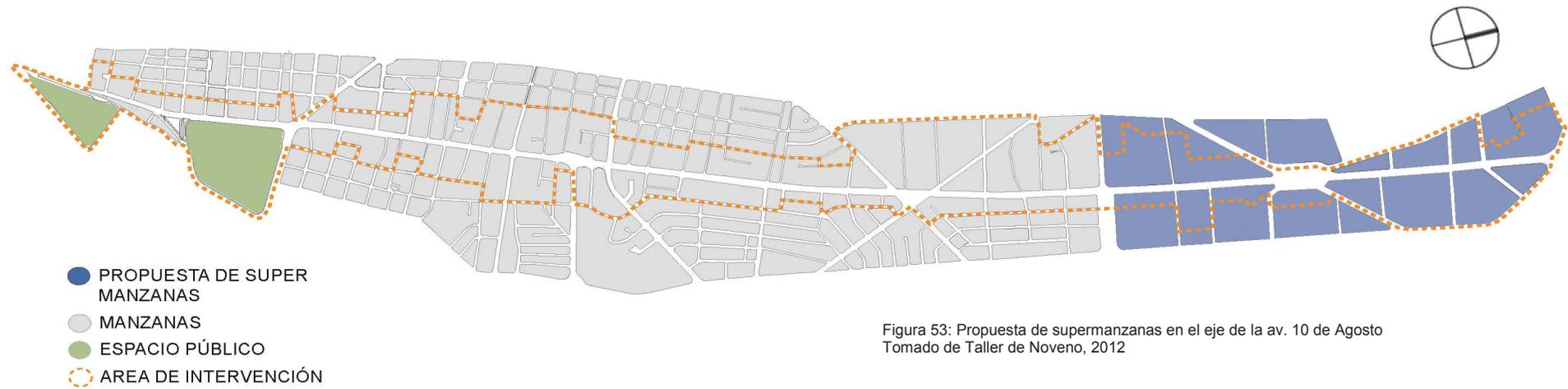


Figura 53: Propuesta de supermanzanas en el eje de la av. 10 de Agosto
Tomado de Taller de Noveno, 2012

Según el levantamiento de información realizada se determinó áreas de alta susceptibilidad al cambio donde se propone un concepto de supermanzanas con el objetivo de reutilizar el trazado actual mejorando su funcionamiento dentro de la ciudad.

Las súper manzanas se formarán a partir de la unión de 3 a 4 manzanas por lado dependiendo del tamaño actual de estas, pensando en un fácil desplazamiento del peatón para así incentivar el transporte no motorizado.

Una de las estrategias para el funcionamiento de las supermanzanas es la categorización de vías donde el transporte motorizado circula a una mayor velocidad por las vías periféricas y las vías internas tienen un bajo flujo vehicular lo que prioriza el desplazamiento no motorizado, generando una alta interacción social y continuidad espacial.

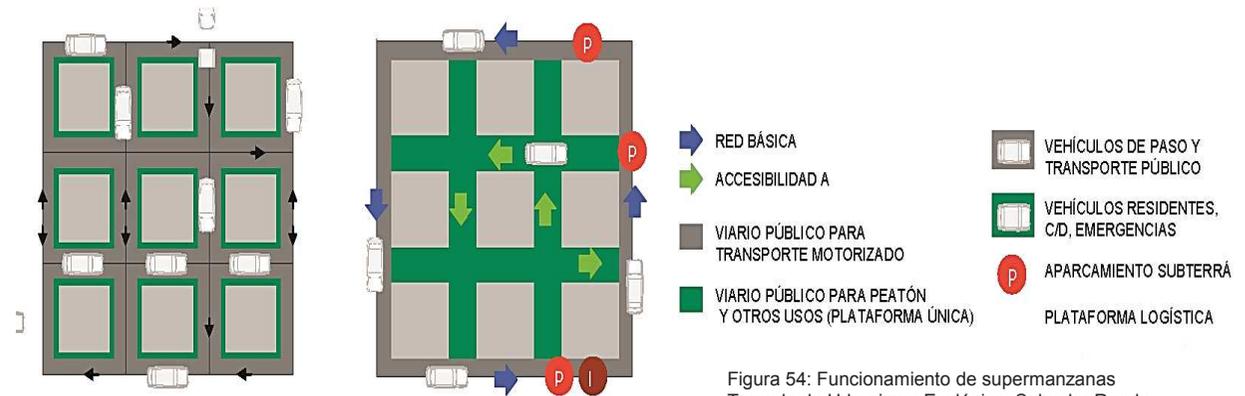


Figura 54: Funcionamiento de supermanzanas
Tomado de Urbanismo Ecológico, Salvador Rueda

2.3.8 EDIFICACION

Reutilizar, restaurar e integrar las edificaciones existentes (patrimoniales y con valor arquitectónico) al nuevo modelo de ciudad.

Cambiar el uso de las edificaciones existentes para complementar las necesidades de cada zona.

Normar las alturas de edificación considerando las plataformas y las nuevas formas de desarrollo. La norma de altura propuesta no rige para los equipamientos (ver figura).

Dotar de un uso comercial a los primeros pisos de las edificaciones

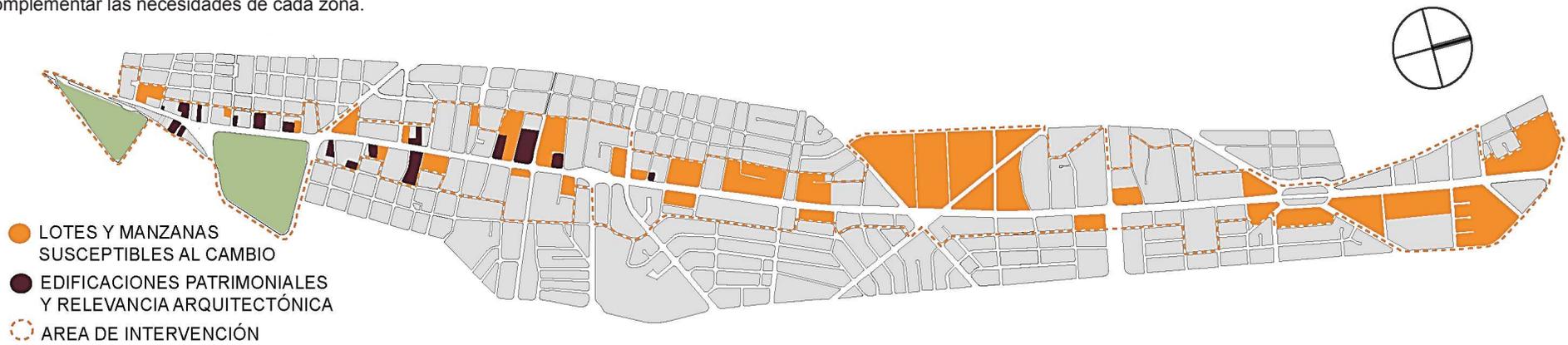


Figura 55: Zonas Susceptible en el eje de la Av. 10 de Agosto
Tomado de Taller de Noveno, 2012



Figura 56: Propuesta de Altura de Edificación en el eje de la Av. 10 de Agosto
Tomado de Taller de Noveno, 2012

2.3.9 RED VERDE Y ESPACIO PÚBLICO

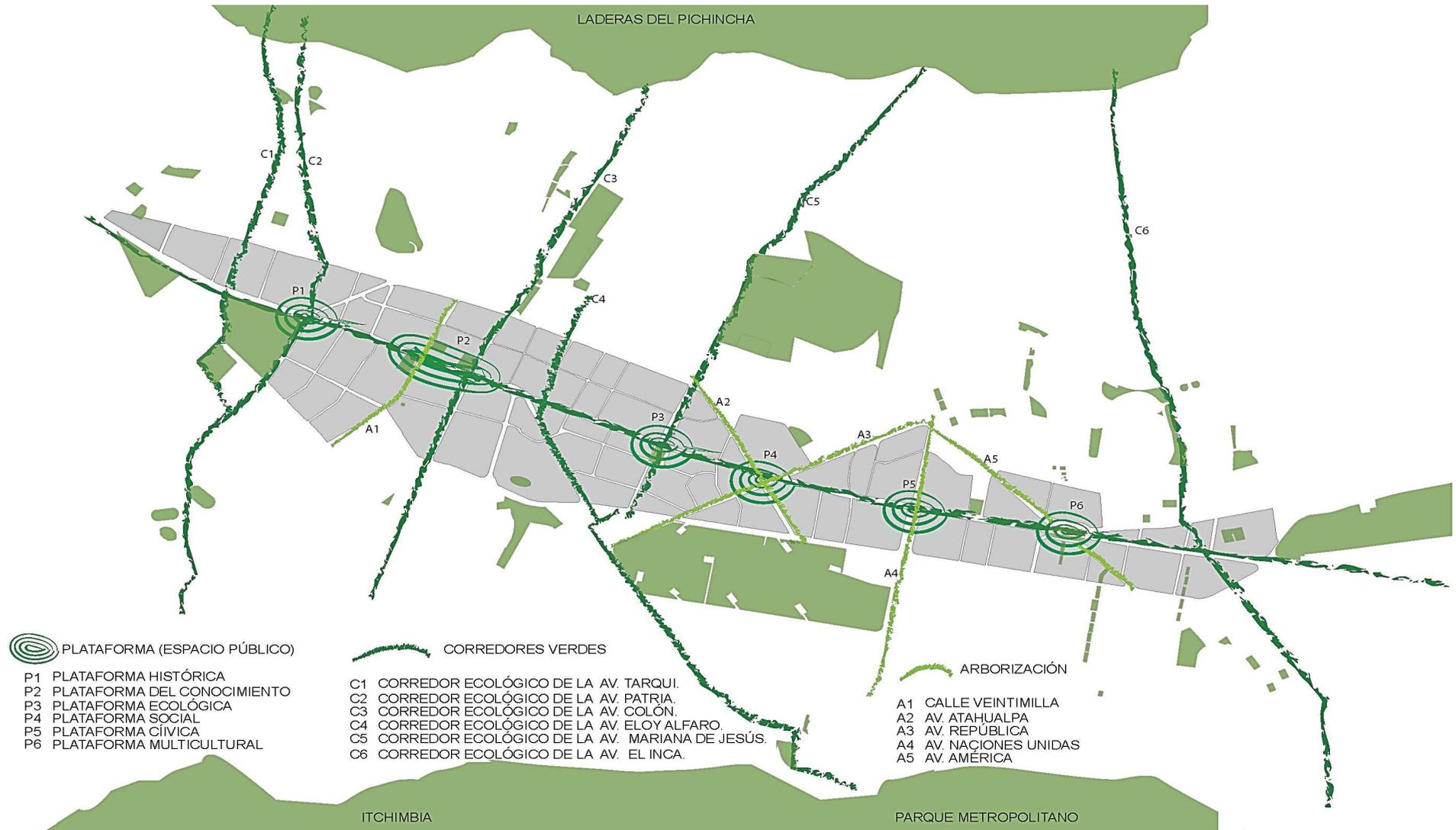


Figura 57: Propuesta de Red Verde y Espacio Público
Tomado de Taller de Noveno, 2012

- Utilizar los lotes de tamaño reducido que no pueden incorporarse con otros para implementar nuevos espacios públicos.
- Recuperar las aceras como principal estructurador de la red de espacio público de los sistemas alternativos de transporte.
- Implementar espacios arborizados en aceras, plazas, parques, y edificaciones, a distintos niveles, vertical y horizontalmente, utilizando los espacios verdes actuales y nuevos tipos de infraestructura verde para generar una red
- Crear corredores (reinserción de elementos naturales) verdes en los ejes transversales que ofrecen la oportunidad de conectar los ecosistemas oriental y occidental: Av. Tárqui, Av. Patria, Av. Colón, Av. Eloy Alfaro, Av. Mariana de Jesús, Av. El Inca,
- Arborización de los ejes: Calle Veintimilla Av. República.
- Recuperar el espacio público de la avenida a partir de la eliminación del carril exclusivo del trolebús, con la re funcionalización del actual sistema de transporte público (menor velocidad, menor cantidad de personas, mayor cantidad de paradas) con una mayor relación entre la vía y este modelo.

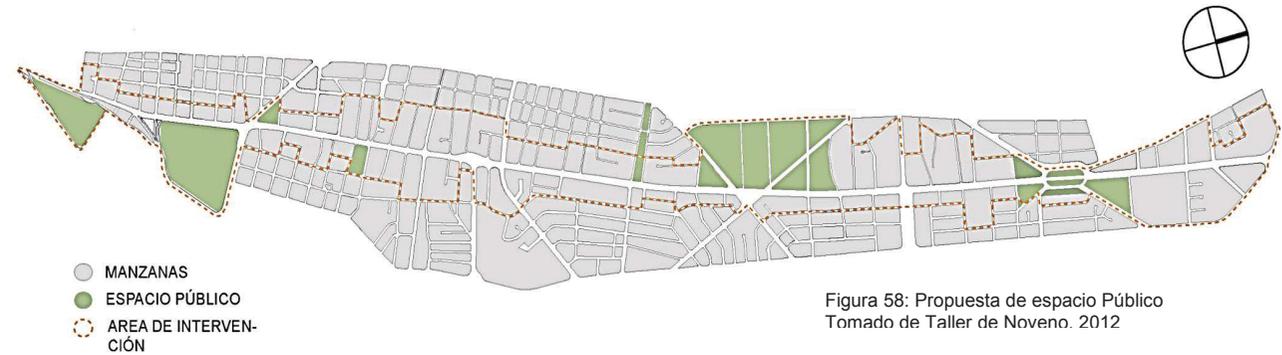


Figura 58: Propuesta de espacio Público
Tomado de Taller de Noveno. 2012

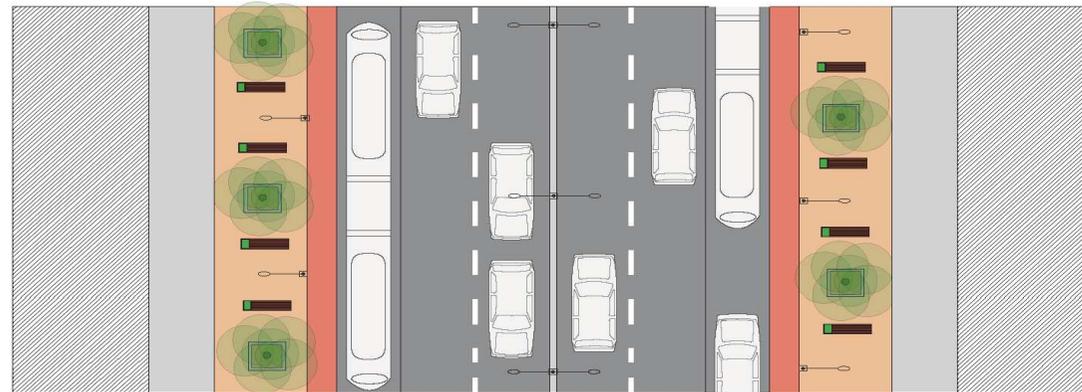
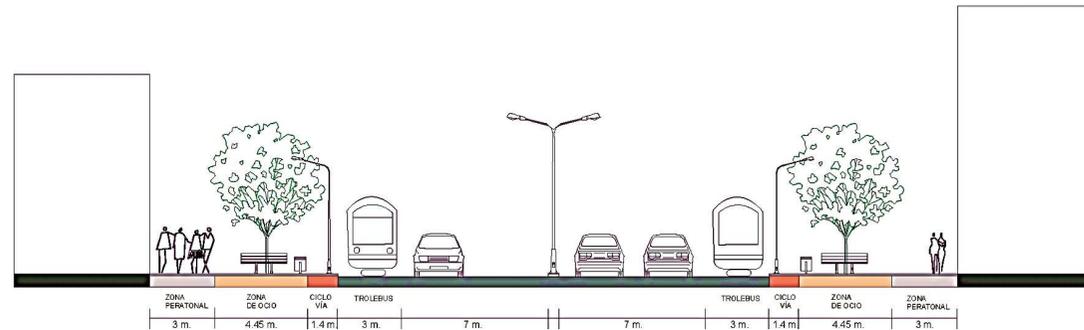


Figura 59: Corte esquemático de la Av. 10 de Agosto
Tomado de Taller de Noveno, 2012

3. CAPITULO III. FORMULACION DEL TEMA- DISEÑO URBANO

3.1 PLANTEAMIENTO DEL TEMA

3.1.1 INTRODUCCION AL TEMA

En la primera fase del trabajo de titulación (MET) se realizó un trabajo en conjunto con todos los estudiantes que conformaban el Taller de Noveno el cual culminó con la propuesta del Plan de Ordenamiento Urbano de la Avenida 10 de Agosto, del mismo que se desprendieron varios proyectos Arquitectónicos y Urbanos; siendo uno de estos el diseño urbano de todo el eje de la AV. 10 de Agosto para lo cual se lo dividió en cuatro tramos.

- **Tramo I:** Desde el Parque la Alameda hasta la Av. Colon
- **Tramo II:** Desde la Av. Colon hasta la Av. Mariana de Jesús
- **Tramo III:** Desde la Av. Mariana de Jesús hasta la Av. Naciones Unidas.
- **Tramo IV:** Desde la Av. Naciones Unidas hasta el Labrador.

Siendo el último tramo el elegido para desarrollar el diseño urbano este comprenderá el desarrollo de la estructura espacial, su morfología urbana como el trazado, movilidad, el uso de suelo, la altura de edificación y el espacio público.

A través del tiempo las ciudades en el mundo se han ido desarrollando tanto en su crecimiento territorial como en el

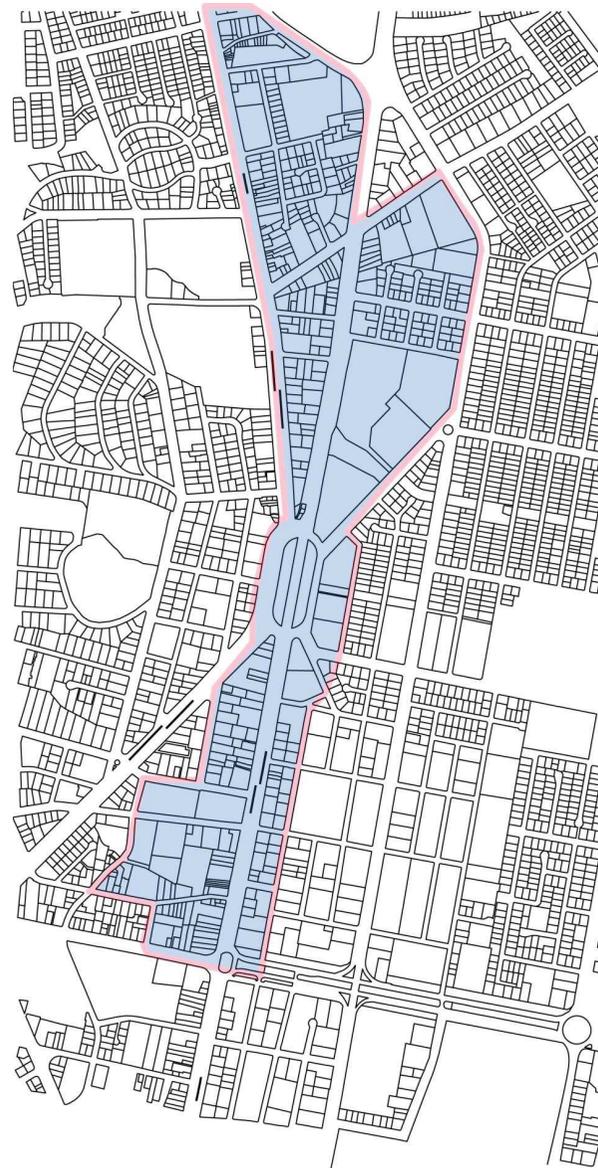


Figura 60: Zona de Intervención Tramo IV

número de habitantes, lo cual ha provocado necesidades en el ámbito urbano arquitectónico; y no es la excepción en el Distrito Metropolitano de Quito.

En la actualidad la ciudad de Quito se enfrenta al gran reto del cambio de ubicación del aeropuerto a las afueras de la urbe y la implementación del transporte masivo El Metro, lo cual va a generar una gran influencia en la transformación de la ciudad y más aún en los sectores y áreas que la rodean, la cual provocará la necesidad de controlar por medio de la planificación urbana el nuevo desarrollo urbano arquitectónico del sector.

De esta manera la Av. 10 de Agosto es una de las vías que va a ser vista con mayor importancia, interés e impacto con respecto a la ubicación del Nuevo Proyecto del Parque Bicentenario ya que la vía remata en la cabecera sur del parque, donde a futuro funcionará la estación de integración de transporte público como el Metro y los BRT (Trole – Metro vía- Ecovía)

3.1.2 SIGNIFICACIÓN Y ROLES DEL ÁREA DE ESTUDIO EN EL CONTEXTO URBANO DE LA CIUDAD.

La importancia que tiene la Av. 10 de Agosto va desde sus inicios ya que para el siglo XVIII se generó la conexión hacia la sierra central, posteriormente en el siglo XIX hacia la costa conociéndose como la vía Atacames, lo que indica claramente que la Av. 10 de Agosto generó su importancia como eje de conexión longitudinal, que permitía el cruce de norte a sur y viceversa en la ciudad, el cual a lo largo del tiempo se consolidó siendo hoy en día una de las avenidas más importantes de Quito.

La Av. 10 de Agosto jugo otro rol de mucha importancia, el ir marcando el desarrollo urbano de la ciudad, a medida que se alargaba la avenida hacia sus extremos se generaban los nuevos barrios de la ciudad de Quito, lo cual apoyaba al crecimiento longitudinal que actualmente tiene el D.M.Q.

Otro de los roles que cumple la avenida, es el de corredor de movilidad de transporte Público Masivo (TROLE), por sus beneficios topográficos la planicie regular que tiene la Av. 10 de Agosto y su relación con el hipercentro de la ciudad.

3.2 FUNDAMENTACION

3.2.1 ESTADO ACTUAL DEL ÁREA DE ESTUDIO.

La Av. 10 de Agosto atraviesa una de las etapas de mayor deterioro urbano por varios factores, uno de ellos fue la implantación de transporte público Trole Bus el cual genero un corredor central exclusivo, el cual provoco que en los carriles laterales ya no puedan parquearse los vehículos particulares y esto desemboco en el decaimiento económico de los negocios que existe a lo largo de la Av. 10 de Agosto.

En cuanto a la movilidad en la zona de estudio con la inclusión del carril exclusivo del trole se provocó la desconexión en el sentido Este – Oeste ya que de los 56 cruces existentes apenas 19 son útiles, lo que genera un problema de transito por que vuelve conflictivos estas vías de acceso en sentido transversal.

Existe una tendencia del mal uso del suelo, de la subutilización del mismo ya que no se aprovecha la

normativa en el caso de las alturas de edificación de acuerdo a los diferentes sectores de la zona de estudio.

La carencia de espacios públicos y el alto nivel de contaminación provocado por la gran cantidad de vehículos que transitan a lo largo del día por la Av. 10 de Agosto incitando que dicha avenida se convierta en una vía de paso poco atractiva para realizar actividades sociales, culturales, recreativas y entre otras, cumpliendo solamente su función básica de permitir la movilización vehicular principalmente, tanto así se puede observar que ha crecido el interés de los habitantes de no habitar en el sector y esto se muestra claramente con la densidad que existe actualmente en la zona de estudio la cual es de 41 habitantes / hectárea, desencadenando el poco interés de las inmobiliarias, constructoras en desarrollar grandes proyectos, de esta forma la Av. 10 de Agosto ha ido perdiendo su protagonismo.

3.2.2 PROSPECTIVA SEGÚN TENDENCIA DEL ESTADO ACTUAL

Analizando la realidad por la que atraviesa la Av. 10 de Agosto, la cual es el deterioro continuo en varios aspectos urbano-arquitectónico, culturales, sociales, económicos y de mantenerse este ritmo en un futuro la Av.10 de Agosto no será del agrado ni el interés de los ciudadanos en habitar e invertir en el sector, lo que provocara la desvinculación de las diferentes centralidades que existe alrededor del eje de la Av. 10 de Agosto.

En el campo ambiental el nivel de contaminación sigue en aumento, por la gran cantidad de vehículos que transitan por la vía, y la ausencia de transporte alternativo ecológico que sea amigable con el medio ambiente y promover el

fortalecimiento de las ciclovías tanto a largo del eje como a sus alrededores.

En los aspectos culturales y sociales, los pocos espacios públicos que existen en la zona de estudio tienen un estado precario que no brinda ni el servicio ni la comodidad a los ciudadanos para realizar sus actividades sociales.

Todo este conjunto de problemas ha fortalecido la pérdida de protagonismo de la vía, lo cual desencadena en los aspectos económicos, por que las personas ya no ven atractivo ir a pasear a la Av. 10 de Agosto, ni realizar negocios, trabajar y mucho menos vivir, lo que provocara que esta avenida solo quede con un nombre histórico, pero en función e importancia quedara como cualquier otro tipo de calle de la ciudad que sirva solo para movilización

3.2.3 SÍNTESIS DE LA PROPUESTA URBANA

La propuesta contempla los conceptos del Buen Vivir, en la que se busca que la Av. 10 de Agosto se convierta en un lugar con las mejores condiciones para la habitabilidad de los seres humanos.

Densificar la zona con una población de 30.000 habitantes, impulsando un desarrollo sostenible, consolidándose como el eje estructurante del sistema de espacio público y áreas verdes de la zona de estudio y de su entorno, buscando la relación entre el hombre y la naturaleza, disminuir los índices de contaminación ambiental, potencializar el comercio las actividades económicas, la inclusión e interacción social, promoviendo la diversidad de usos de suelo prolongando los horarios de actividades.

En cuanto a la Estructura Espacial, recuperar ese protagonismo consolidándose como un lugar o punto de

encuentro de actividades. Relacionar los tramos de la Avenida para generar una visión integral de todo el conjunto de la Av. 10 de Agosto.

Los lugares o zonas de conflictos identificados en la investigación previa se transformarían en las nuevas zonas de desarrollo por medio de un conjunto de equipamientos conformándose una serie de plataformas a lo largo de la Av. 10 de Agosto, las cuales tendrán su propia identidad y carácter de acuerdo a la vocación de cada tramo estudiado en la investigación urbana.

3.2.4 RELACIONES DE LA PROPUESTA URBANA Y EL TEMA DE TESIS

El tema a plantearse es el de “DISEÑO URBANO DEL EJE DE LA AV. 10 DE AGOSTO DEL TRAMO IV” (AV. NACIONES UNIDAS – LABRADOR), más que una relación, el tema de tesis es parte del Plan del Ordenamiento Urbano, porque en la zona de estudio se identificaron cuatro tramos diferentes, en los cuales se van a desarrollar micro centralidades a lo largo de toda la

En el Tramo cuatro se va a desarrollar la plataforma MULTICULTURAL la cual está ubicada en la zona de la “Y”, esta busca ejercer los objetivos del P.O.U, entre los principales la potencialización del espacio público y su relación con los equipamientos culturales, residenciales y comerciales que van existir alrededor de la plataforma.

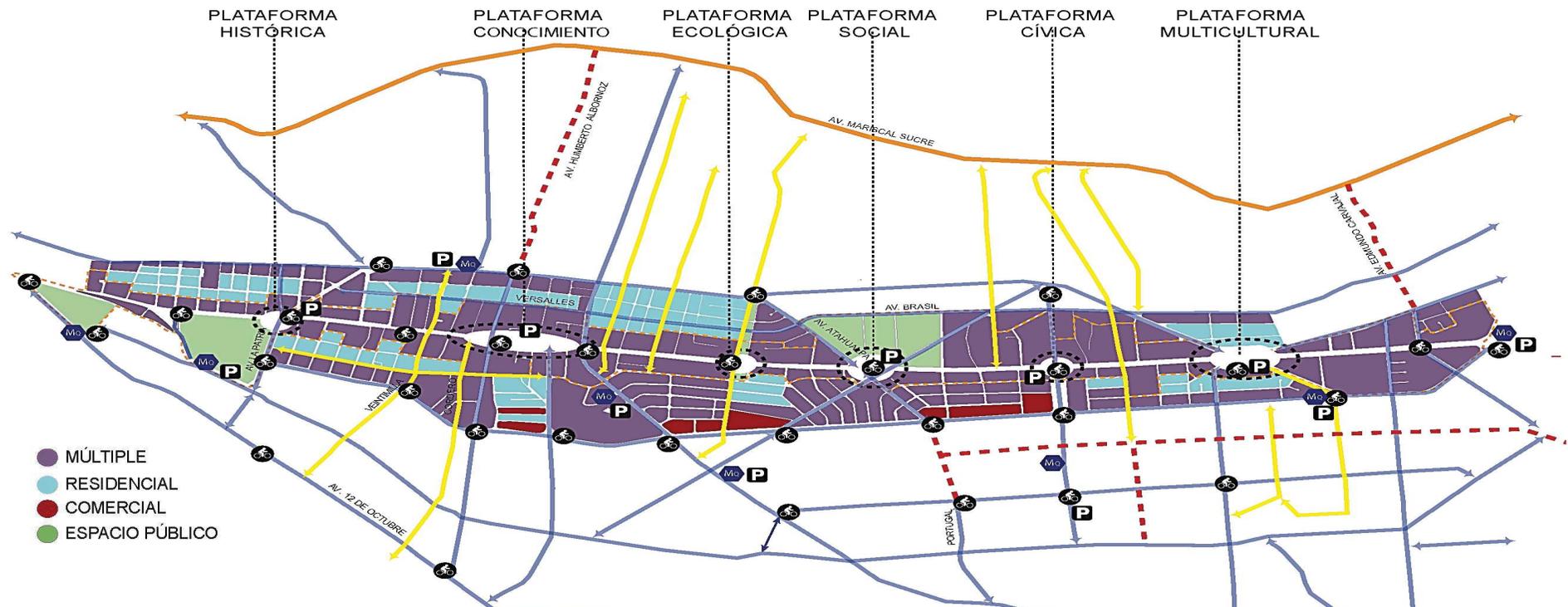


Figura 61: Propuesta de Plataformas en el P.O.T.
Tomado de Taller de Noveno, 2012

3.3 JUSTIFICACION

3.3.1 JUSTIFICACIÓN DEL TEMA EN LA PROPUESTA URBANA.

La zona de estudio se dividió en 4 tramos a lo largo de la Av. 10 de Agosto, para generar identidades diferentes, pero que a su vez maneje un lenguaje común e integral de diseño urbano a lo largo de la Av. 10 de Agosto.

Cada tramo va ser manejando de diferente forma de acuerdo a las características analizadas en la investigación de la zona de estudio, el tramo escogido por mi persona es el número cuatro el cual comprende desde la Av. Naciones Unidad hasta el Labrador Cabecera sur del ex Aeropuerto Mariscal Sucre.

El Plan de Ordenamiento Urbano realizado por el Taller de Noveno del año 2013, contempla entre sus objetivos el desarrollo del diseño urbano y arquitectónico a lo largo del eje de la Av. 10 de Agosto con el fin de recuperar la imagen y calidad urbana y devolver la importancia como el eje vial de movilización, eje vial comercial y sobre todo como el espacio adecuado para habitar.

Se busca recuperar el protagonismo que alguna vez tuvo la Av. 10 de Agosto, generando un conjunto de equipamientos cívicos, recreacionales, espacios públicos, edificios multiusos que refuerce las actividades económicas, sociales, culturales, de acuerdo a las plataformas generadas en el P.O.U.

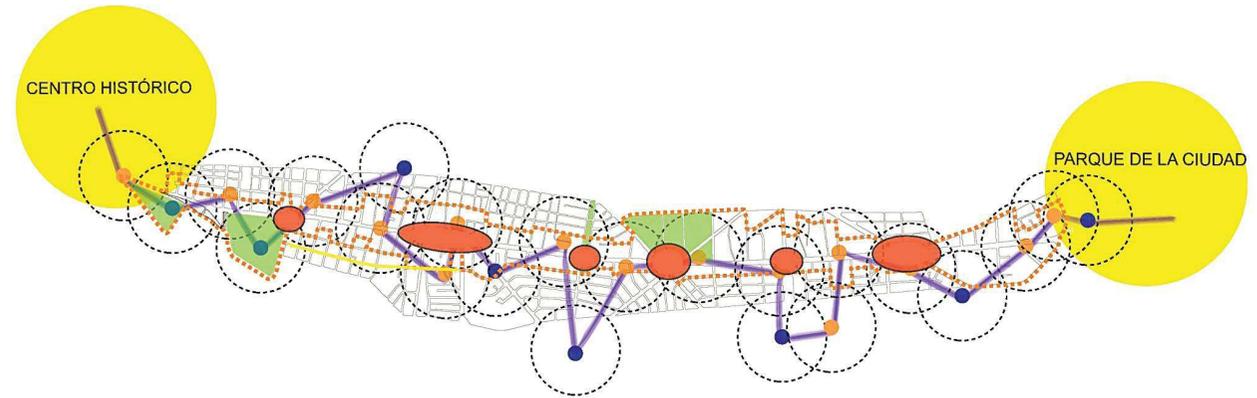


Figura 62: Propuesta de Red de Micro Centralidades
Tomado de Taller de Noveno, 2012

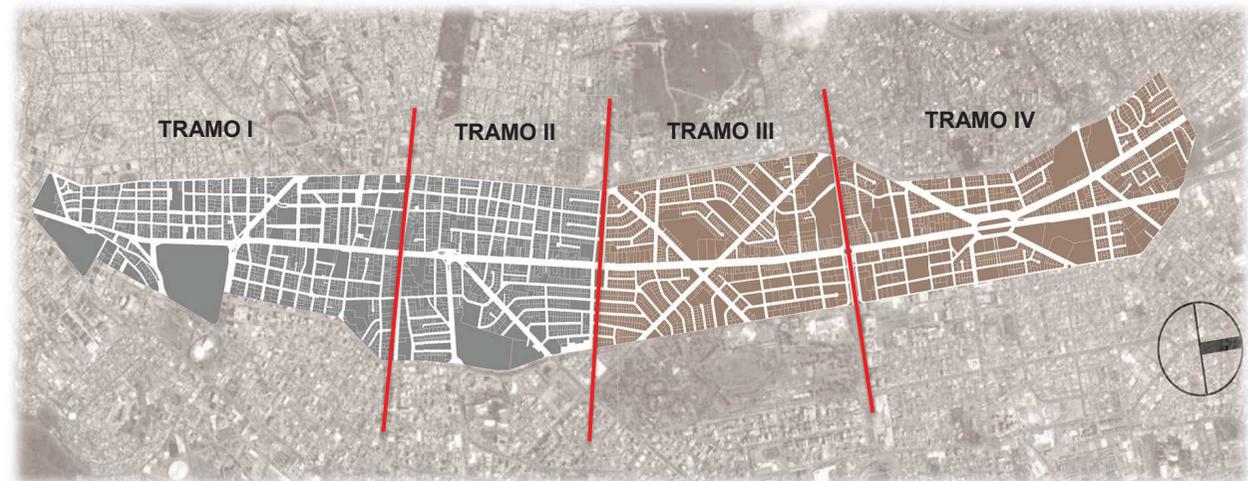


Figura 63: Zona de Estudio General y división en Tramos
Tomado de Taller de Noveno, 2012

3.3.2 ACTUALIDAD DEL TEMA



Figura 64: Redesarrollo del Entorno Urbano Parque Bicentenario
Tomado de Ordenanza Plan Especial Bicentenario

El tramo IV comprendido desde la Av. Naciones Unidas hasta El Labrador es muy importante, ya que ofrece la oportunidad de desarrollar en conjunto al entorno urbano que se va a generar a futuro con el nuevo Parque del Lago- Proyecto Bicentenario.

Esta zona va a ser la que tenga mayor influencia con respecto al proyecto del Bicentenario y la cual va a marcar el desarrollo de lo que queremos como la nueva Av. 10 de Agosto, buscado la integración más idónea con la ciudad.

3.3.3 PERTINENCIA DEL TEMA

Los temas son producto del análisis e investigación urbana generando un Plan de Ordenamiento Urbano en el cual se identificaron los puntos conflictivos que tiene la avenida a lo largo de su eje, destacando e identificado las diferentes características que tienen cada zona, y lo que se puede desarrollar a nivel académico, intelectual y su grado de complejidad el cual permitirá que se desarrolle como tema de tesis.

Solucionando los problemas que tiene la ciudad a nivel urbano, en el tramo cuatro se identificó claramente el redondel de la Y el cual es un punto de conflicto vehicular y cuenta con un espacio de área verde el cual no es utilizado, no cumple su función por varios factores a los que debo identificar y dar solución planteando la plataforma Multicultural respondiendo a los objetivos del P.O.U.

3.3.4 VIABILIDAD DE EJECUCIÓN DEL TEMA

El proyecto es cien por ciento viable ya que se cuenta con el tiempo suficiente en el décimo semestre, para realizar la investigación restante de tema elegido, con los recursos óptimos de la etapa previa de investigación y generación de la propuesta de temas de tesis para desarrollarse en el último nivel de estudio de la carrera de Arquitectura; para el control de tiempo se muestra el proceso de tesis en el plan de trabajo.



Figura 65: Redesarrollo del Entorno urbano Parque Bicentenario-
Cabecera Sur
Tomado de Ordenanza Plan Especial Bicentenario

3.4 OBJETIVOS GENERALES

3.4.1 SOCIALES

- Generar las condiciones óptimas para la relación funcional entre lo público y lo privado.
- Potencializar el desarrollo social de la zona por medio de la creación de espacios públicos que permita la interacción entre los ciudadanos.
- Crear proyecto estructurante con respecto a los diferentes tramos cumpliendo los objetivos del Plan de Ordenamiento Territorial.

3.4.2 ECONÓMICOS

- Ser un sector atractivo para la inversión inmobiliaria que permita el desarrollo y la densificación del sector de la Y.
- Generar y activar las actividades comerciales de la zona, buscando el mejoramiento de ingresos económicos a las familias que habiten en dicho sector.
- Generación de puntos comerciales atractivos a los turistas nacionales e internacionales.

3.4.3 CULTURALES

- Crear una red de equipamientos culturales, que se despliegue a lo largo de la zona de estudio.
- Generación de puentes entre las instituciones académicas, culturales, públicas, privadas con la comunidad promoviendo las disciplinas del saber humano y las artes.

3.4.4 AMBIENTALES

- Manejo sustentable de los recursos naturales, ecológicos encontrados en la zona de estudio y sus áreas de influencia.
- Disminuir la contaminación ambiental, proponiendo nuevos sistemas de movilización.
- Promover la utilización de nuevas energías alternativas que ayuden al medio ambiente.

3.5 OBJETIVOS ESPECIFICOS

3.5.1 URBANOS – TEMA

- Crear una nueva imagen Urbana de ciudad moderna, sustentable, incluyente y productiva que se relacione con la nueva centralidad de Quito el Parque Bicentenario.
- Normar y regular la transformación de los terrenos susceptibles al cambio generado por la salida del ex aeropuerto Mariscal Sucre.
- Generar las condiciones para la intensificación del uso y ocupación del suelo tantos de los lotes susceptibles al cambio como los subutilizados.
- Re-densificar la zona de la Y, por medio del estudio de altura de edificación con relación del Plan Bicentenario.
- Consolidar una red vial diversificada y funcional que asegure la movilidad, accesibilidad que promueva el transporte público.
- Consolidar un sistema de espacio público y áreas verdes que faciliten la configuración de vecindarios diversos e incluyentes.

- Que el redondel de la Y sea el centro de integración del espacio público y áreas verdes del tramo de estudio.
- Desarrollar un sistema de Boulevard con relación a los otros tramos que tienen la Av. 10 de Agosto.
- Generar un nuevo punto de encuentro económico – cultural- social por medio del espacio público atrayentes a la inversión privada.

3.5.2 ACADÉMICOS

- Desarrollar el pensamiento innovador, emprendedor aprovechando al máximo las oportunidades que se presente, guiados hacia el éxito.
- Adoptar la visión global, a través de la experiencia adquiridas por la universidad y la relación con profesores, compañeros.
- Aprender y comprender los sistemas estructurante del espacio urbano, para la aplicación en la vida profesional.

3.5.3 DE EXPERIMENTACIÓN Y CREACIÓN DE PROCESOS METODOLÓGICOS

- Experimentar nuevas alternativas de soluciones urbanas, que permitan el re-desarrollo equilibrado de zonas mediamente densificadas.
- Desarrollar un proceso metodológico urbano, de fácil comprensión tanto para el estudiante de arquitectura como para el ciudadano común, en cual aprendamos a entender como se hace ciudad.

3.6 ALCANCES

Esta tesis se conforma por dos etapas, siendo la primera la propuesta del Plan de Ordenamiento Territorial del Eje de la Avenida 10 de Agosto, y la segunda etapa complementaria es el diseño urbano de uno de los tramos del eje, dicha propuesta de diseño urbano estará compuesta por Planos urbanos como:

- Implantación
- Plantas
- Cortes
- Detalles
- Modelo en tres dimensiones

3.7 PLAN DE TRABAJO

Las fases para el desarrollo el trabajo de titulación son:

FASE I (MET)

DESARROLLO, PROPUESTAS DE ORDENAMIENTO TERRITORIAL.

Diagnóstico, análisis y evaluación de los problemas del ordenamiento territorial del espacio urbano.

- Investigación de los indicadores urbanos del área de estudio.
- Investigación del marco regulatorio aplicable al área de estudio.
- Conclusiones de la investigación de los indicadores del espacio urbano del arrea de estudio.

Creación de la alternativa conceptual de solución de los desequilibrios del espacio urbano.

- Teorías sobre la ciudad - alternativas conceptuales
- Propuesta conceptual: imagen objetivo o visión de futuro:

Definición de alternativa de diseño espacial

- Alternativas de diseño de al menos dos partidos de propuestas espaciales.
- selección de la alternativa de diseño espacial: la que mejor cumpla con la propuesta conceptual.

FASE II (MET)

CREACIÓN DE LA PROPUESTA DE ORDENAMIENTO TERRITORIAL.

- Estructura espacial: sistema de centralidades: centros, nodos, corredores, relaciones, etc.
- Morfología urbana: trazado urbano y movilidad.
- Proyectos estructurante
- Morfología urbana: edificaciones: edad, características generales, altura de edificación...
- Espacio público
- Proyectos estructurante de diseño urbano y arquitectónico.
- Propuesta de ordenamiento del territorio (P.O.T):

FASE III (TIT)

DESARROLLO DE PROYECTOS DE DISEÑO URBANO,

- Análisis y evaluación de los factores internos y externos relacionados con el diseño urbano.

- Lineamientos básicos de la propuesta de ordenamiento territorial.
- Evaluación del sitio y características del medio físico natural del proyecto
- Referentes/repertorios
- Conclusiones del análisis y evaluación de los factores internos y externos que inciden sobre el diseño urbano.

CONCEPTUALIZACIÓN Y EVALUACIÓN DE LAS ALTERNATIVAS DE SOLUCIÓN DE LOS PROBLEMAS DEL DISEÑO URBANO

- Propuesta conceptual: imagen objetivo o visión de futuro:
- Elaboración de alternativas de diseño espacial:
- Selección de la alternativa

FASE IV (TIT)

CREACIÓN DE LA PROPUESTA DE DISEÑO URBANO

Anteproyecto: síntesis del proceso de análisis y las propuestas: conceptual y espacial:

Proyecto definitivo: desarrollo detallado de los elementos básicos de la propuesta de diseño urbano: modelos 3D, plantas arquitectónicas, acotadas y con sus

FASE V (TIT)

Trabajo autónomo estudiantil

4. CAPITULO IV. MARCO TEORICO CONCEPTUAL

4.1 DEFINICION TEORICA DE LOS COMPONENTES URBANOS.

4.1.1 ¿QUE ES EL URBANISMO?

Dentro del urbanismo existe una gran cantidad de conceptos, definiciones e interpretaciones, una de la más allegada a la realidad del proyecto es la que manifiesta (Cerdá, 1867) *"El urbanismo es el arte de proyectar y construir las ciudades de forma que sean satisfechas todas las premisas que garantizan la vida digna de los hombres y la eficacia de la gran empresa que constituye la ciudad."*

Lo importante de la definición en la visión en conjunto de todos los elementos que conforma la ciudad y siendo siempre el principal protagonista el ser humano.



Figura 66: Componentes Urbanos

4.1.2 VISION SISTEMATICA DE LA CIUDAD

A través del tiempo las ciudades en el mundo se han visto envueltas en muchos cambios, transformaciones que ha provocado que cada una de las ciudades sean vistas de diferentes maneras, pero todas ellas han ido evolucionando su propio sistema de funcionamiento.

Hoy en día las ciudades conforman una unidad en la que estas tienen sus propios atributos y dimensiones y su funcionamiento en conjunto permite el desarrollo de la ciudad.



Figura 67: Visión Sistemática de la Ciudad

4.1.3 ESPACIO PÚBLICO

Según (García, 2013) *"El espacio público corresponde a aquel territorio de la ciudad donde cualquier persona tiene derecho a estar y circular libremente (como un derecho); ya sean espacios abiertos como plazas, calles, parques, etc.; o cerrados como bibliotecas públicas, centros comunitarios, etc."*

Dentro de la ciudad y más aún en la zona de estudio el espacio público es tan limitado y el poco que existe es tan mal usado, y poco respetado empezando por la misma ciudadanía que se apropia de los diferentes espacios o lugares. Dichos espacios deben ser flexibles y permitir variedad de actividades.

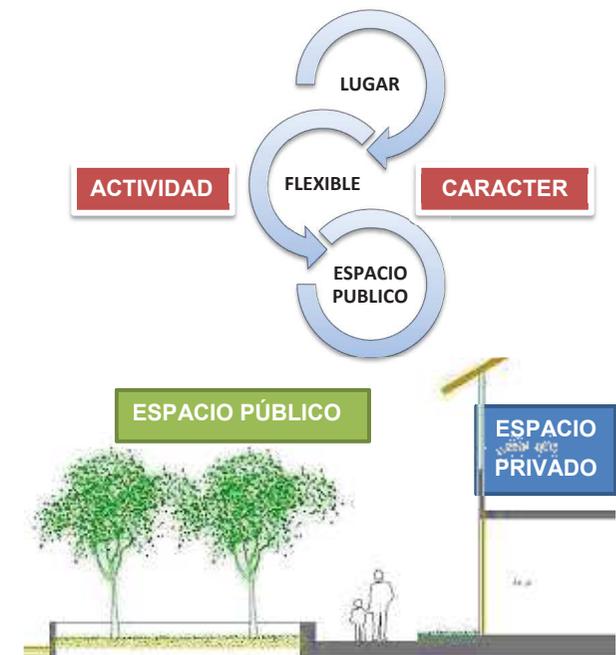


Figura 68: Características del Espacio Publico

4.2 TEORIAS SOBRE DISEÑO URBANO APLICABLES AL AREA DE ESTUDIO

Para realizar la intervención urbana del eje de la avenida 10 de agosto se considera varios aspectos, criterio y teorías que se han desarrollado a lo largo del tiempo y que ha permitido la evolución del urbanismo.

4.2.1 CRITERIOS

Estructura Urbana. relacionar varios espacio conformado un solo conjunto.

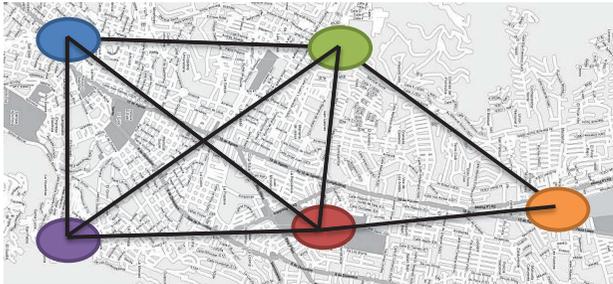


Figura 69: Esquema de Centralidad

Jerarquía de usos. diferencias claramente las áreas y edificaciones de importancia.

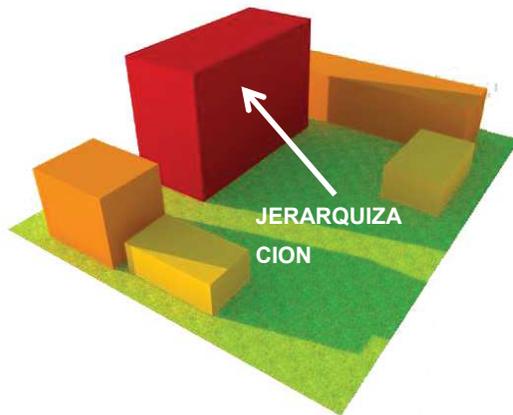


Figura 70: Esquema de Jerarquización

Accesibilidad - Circulación. facilitar la movilidad tanto peatonal como vehicular.

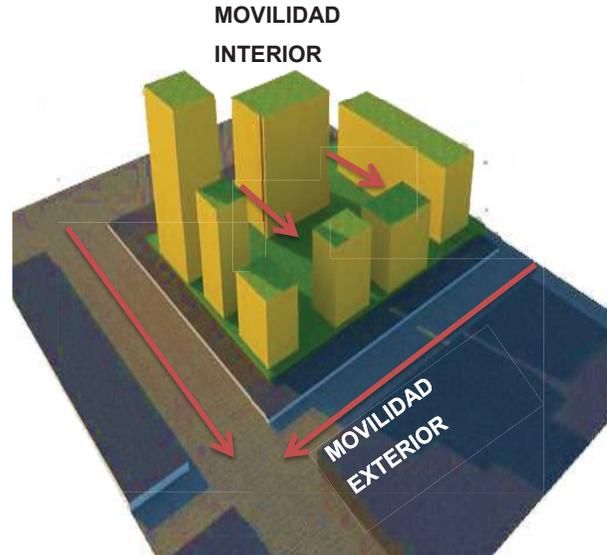


Figura 71: Esquema de Accesibilidad en las Manzanas

Densidad. mantener el equilibrio en el sector en la zona y su totalidad en la ciudad. Determinar entre la densidad baja, media y alta sin sobreexplotar el espacio.

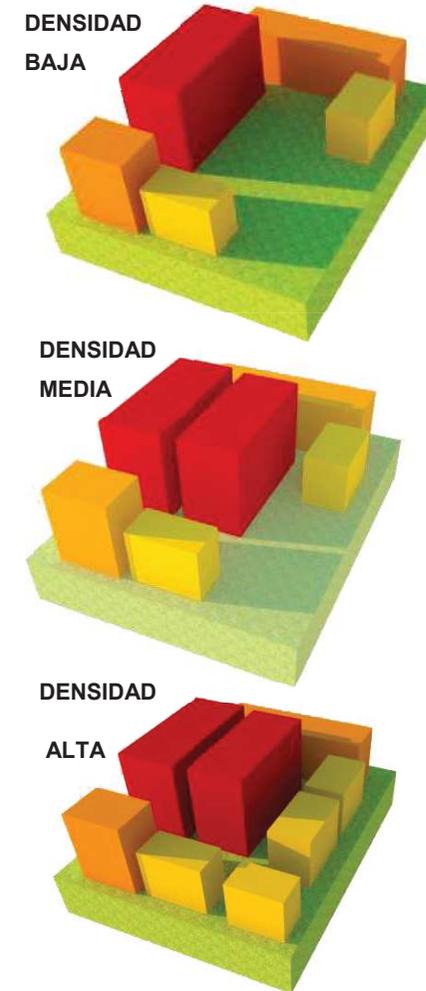


Figura 73: Esquema de Tipos de densidad Urbana



Figura 72: Esquema de Espacios interiores en la manzana

4.2.2 INDICADORES DE CALIDAD URBANA

4.2.2.1 PERMEABILIDAD

Generación de circuitos internos que permita el ingreso libremente hacia la manzana y en conexión con la demás.

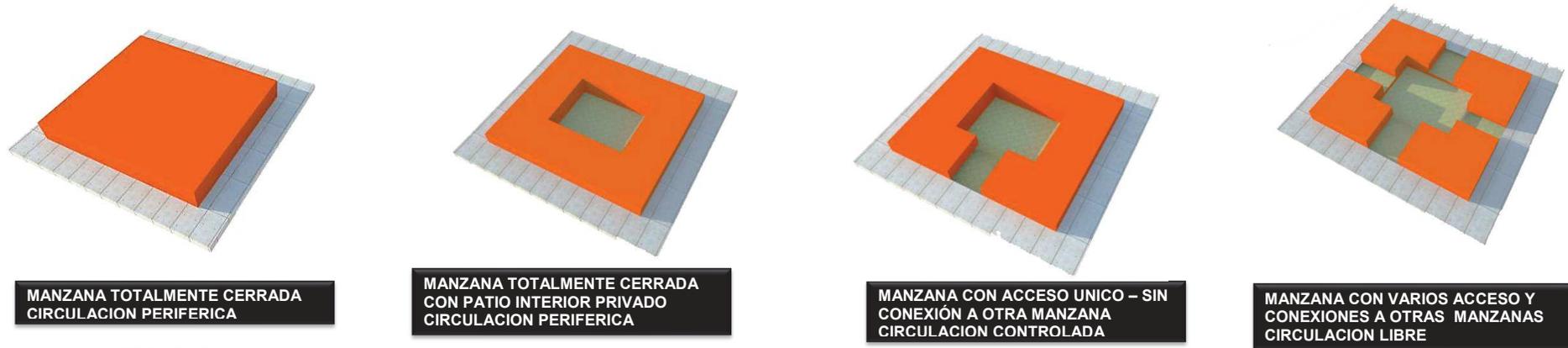


Figura 74: Esquemas de Funcionamiento de manzanas – Permeabilidad

4.2.2.2 VITALIDAD

Potencialización de los diferentes componentes que conforman el urbanismo, principalmente entre la edificación, usuarios, actividades generando una cohesión social.

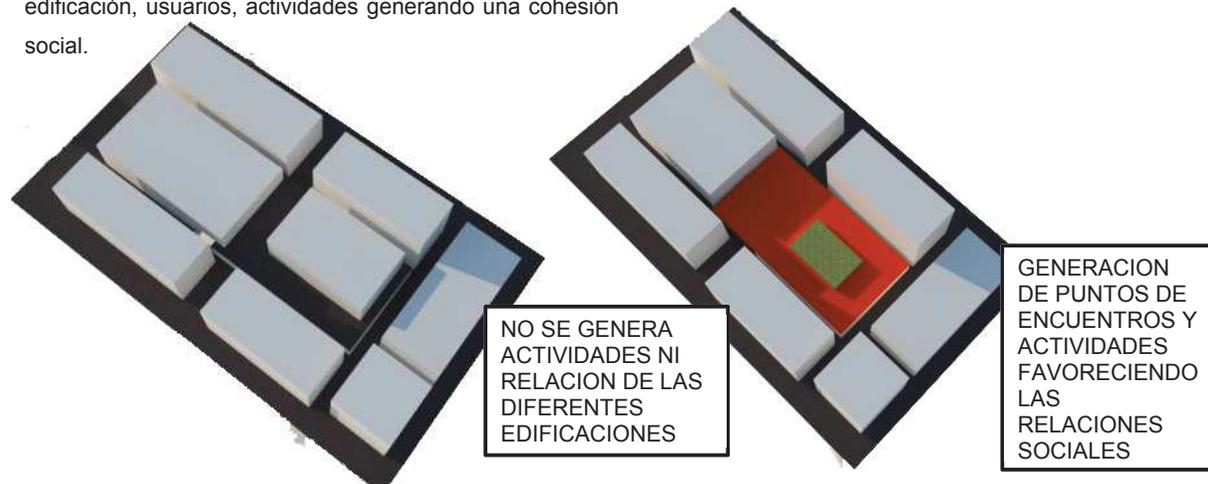


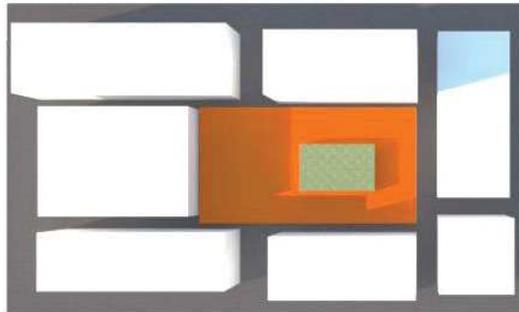
Figura 75: Esquema diferencias entre amanzanamiento tradicional vs amanzanamiento generando vitalidad



Figura 76: Componentes generadores de Cohesión Social

4.2.2.3 VARIEDAD

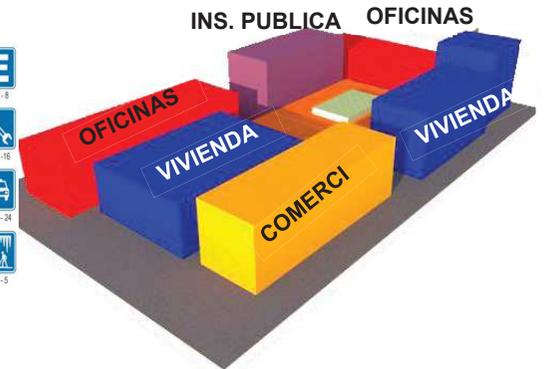
Combinar los diferentes usos de suelos, provocando el uso mixto de los diferentes espacios promoviendo el funcionamiento en conjunto de las diferentes edificaciones.



**Usos de suelos repetidos
Espacios y funciones monótonas**



**Diversidad de usos de suelo
Variedad de actividades**



Funciones Mixtas-diversidad de actividades

Figura 77: Esquema de funcionamiento de la variedad de usos de suelo

4.2.2.4 LEGIBILIDAD

Comprensión y entendimiento del espacio urbano y sus relaciones por parte del usuario, dando énfasis en la circulación, desplazamientos y orientación.



Figura 78: Esquema de funcionamiento del criterio de Legibilidad espacial.

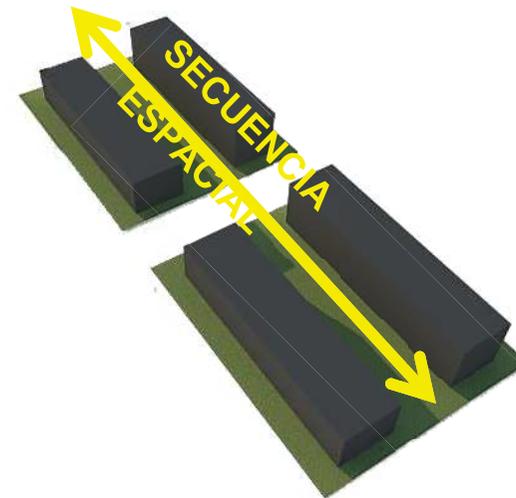


Figura 79: La legibilidad como secuencia espacial.

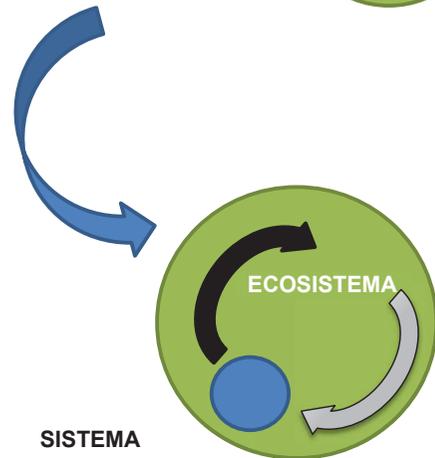
4.2.2.5 CONTAMINACION URBANA

A través del tiempo las ciudades del mundo, se han visto implicada en unos de los mayores problemas que es la contaminación ambiental.

Las ciudades están buscando alternativas para poder revertir dicha contaminación o por lo menos tratar de ser ciudades amigables con su medio ambiente.

El aprender de la misma naturaleza que es el mejor ejemplo en sus procesos cíclicos que tiene, respetando los mismos y poniéndolo en práctica en el medio urbano.

SISTEMA LINEAL - DEGENERATIVO



SISTEMA CIRCULAR REGENERATIVO

Figura 80: Funcionamiento del Ecosistema



REALIDAD – HORMIGON MANCHA GRIS

TRANSFORMAR LA CIUDAD

NATURALEZA - VERDE URBANO
PRIORIZAR



Figura 81: Mancha Gris (hormigón) Vs Mancha Verde (naturaleza)

4.2.3 MODELO DE CIUDAD

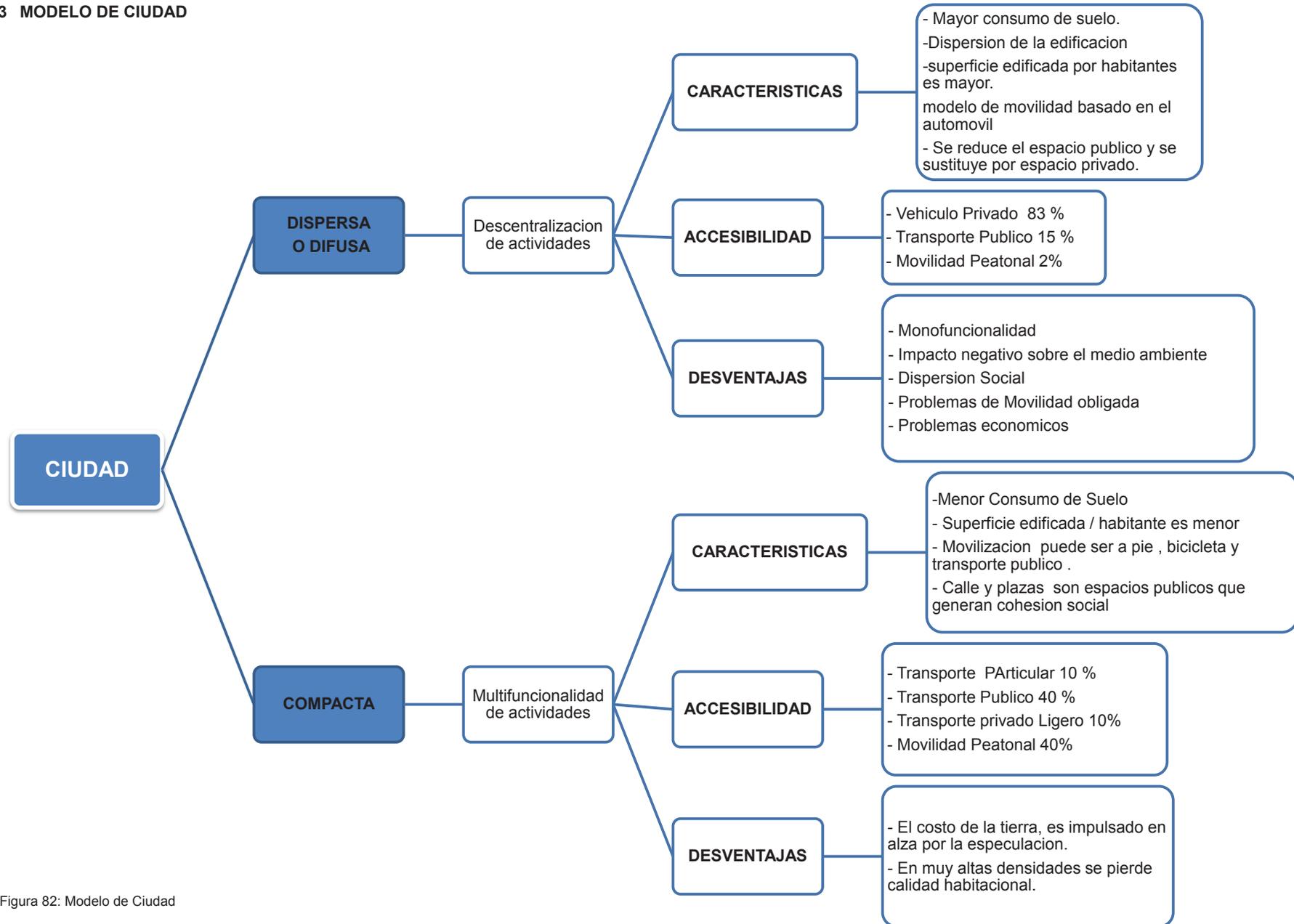


Figura 82: Modelo de Ciudad

4.2.4 LOTIFICACION Y AMANZANAMIENTO

TIPO PARRILLA

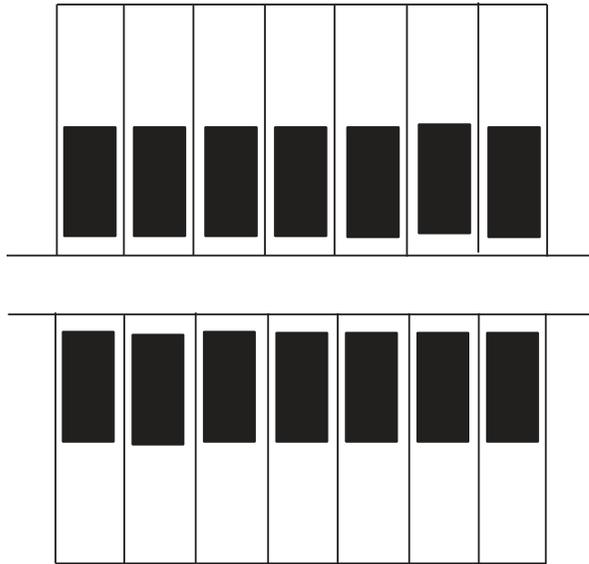


Figura 83: Tipo de Manzana Parrilla

Tabla 10: Características de Manzana Tipo Parrilla

TIPO PARRILLA	
USO DE SUELO	
PRIVADO	50 – 60 %
PUBLICO	20 – 30 %
SEMIPUBLICO	10 – 20 %
DENSIDAD	BAJA
TENENCIA	Lotes privados
DESCRIPCION	
Este tipo de lotificación no permite el contacto social, se convierte en monótona visualmente y da mayor preferencia a lo privado.	

TIPO CAMINERIA

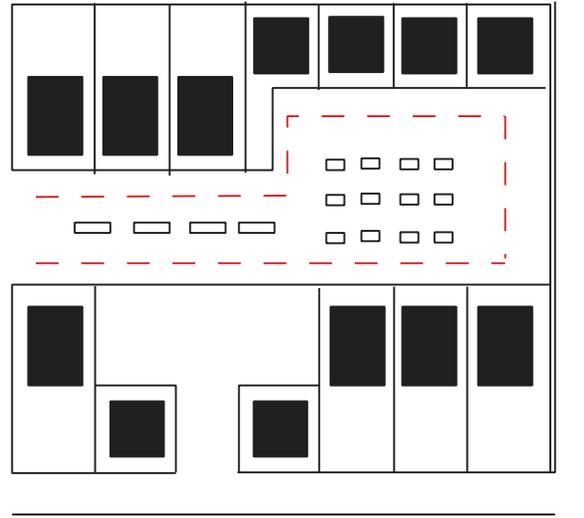


Figura 84: Tipo de Manzana Camineria

Tabla 11: Características de Manzana Tipo Camineria

TIPO CAMINERIA	
USO DE SUELO	
PRIVADO	55 – 65 %
PUBLICO	15 – 35 %
SEMIPUBLICO	10 – 20 %
DENSIDAD	BAJA/MEDIA
TENENCIA	Lotes privados
DESCRIPCION	
Las viviendas tiene solo acceso peatonal, por medio de cominerías, concentrado el ingreso principal en un solo punto , con un parqueadero común	

TIPO CLUSTER

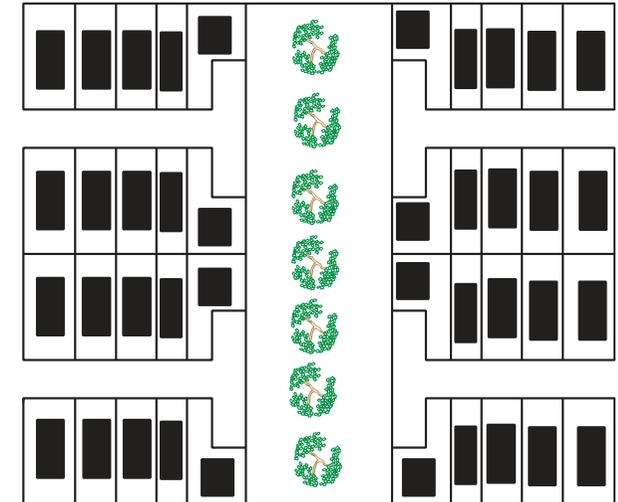


Figura 85: Tipo de Manzana Clúster

Tabla 12: Características de Manzana Tipo Clúster

TIPO CLUSTER	
USO DE SUELO	
PRIVADO	60 – 70 %
PUBLICO	25 – 40 %
SEMIPUBLICO	10 – 20 %
DENSIDAD	BAJA/MEDIA
TENENCIA	Lotes privados
DESCRIPCION	
Independiza sus vías de acceso con las vías principales de su alrededor que genera el desplazamiento de paso por alrededor de la manzana.	

TIPO SUPERMANZANA

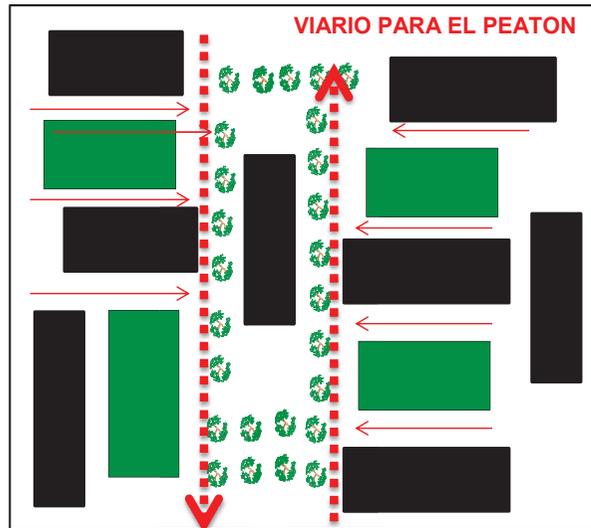


Figura 86: Manzana Tipo Supermanzana

Tabla 13: Características de Manzana Tipo Parrilla

TIPO SUPERMANZANA	
USO DE SUELO	
PRIVADO	20 – 30 %
PUBLICO	30 – 50 %
SEMIPUBLICO	10 – 20 %
DENSIDAD	ALTA
TENENCIA	Lotes privados/ Áreas comunes publicas
DESCRIPCION	
Prioriza el espacio público generando áreas culturales, recreativas, áreas verdes de uso comunitario principalmente...	

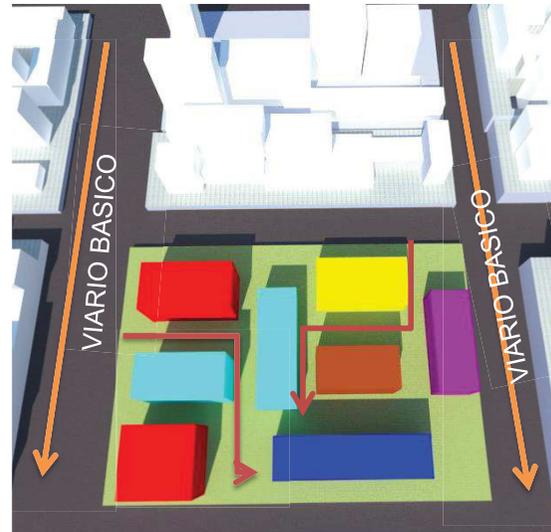


Figura 87: Funcionamiento de la Súper Manzana

CARACTERISTICAS DE SUPERMANZANA

- Uso mixto donde se incluyen viviendas, oficinas y comercio principalmente.
- Genera más energía de la que consume.
- Máximo aprovechamiento del suelo, edificio en altura.
- Zonas verdes y recreativas.
- Zonas comunes de socialización (salón de eventos, comedor comunitario, etc).

“La supermanzana es una intervención de organización urbana que aporta soluciones a las principales disfunciones ligadas a la movilidad, mejorando la disponibilidad y calidad del espacio público para el peatón. La red de viarios básicos abraza varias manzanas del tejido urbano, de ahí la denominación de supermanzanas, las cuales quedan definidas por el perímetro que dibuja la red”. (Rueda Palenzuela, 2008)

Este Tipo de supermanzana es la que mayor adaptación tiene en el proyecto, ya que en la zona de estudio lo que menos existe es espacio público y conexiones entre las diferentes manzanas que permitan el desplazamiento de los peatones libremente por el interior de cada una de ellas, provocando la interacción entre los diferentes componentes del urbanismo.

4.3 DIAGNOSTICO GENERAL (ESTADO ACTUAL)

4.3.1 DEFINICION DEL ÁREA DE ESTUDIO



Figura 88: Zona de Intervención de Diseño Urbano tramo IV

La zona de intervención de diseño urbano es el tramo IV que está comprendido por la Av. Naciones Unidas y el Labrador (Cabecera Sur del Parque Bicentenario).

Dicho tramo corresponde a la zona de estudio general del eje de la Av. 10 de Agosto comprendido entre la Alameda y el Labrador. Este es el último tramo en sentido Sur – Norte el cual permite la conexión y vinculación del Centro Financiero La Carolina con la nueva centralidad que se generara con el Parque Bicentenario, y a su vez la importancia que tiene la Avenida 10 de Agosto en la movilidad de la ciudad como elemento de conector hacia el centro y sur de la ciudad. La avenida contara con un sistema de plataformas de equipamientos distribuidas a lo largo del eje, las cuales abastecerán las necesidades principales de la ciudadanía del sector.

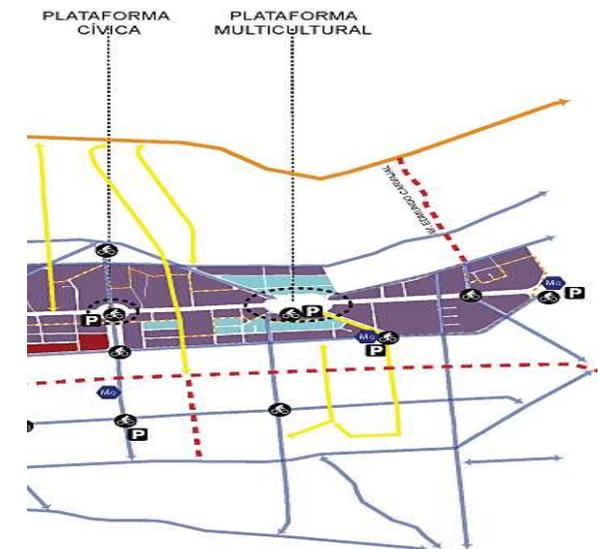


Figura 89: Esquema de Plataformas en la Av. 10 de Agosto Tramo IV

4.3.2 TRAZADO

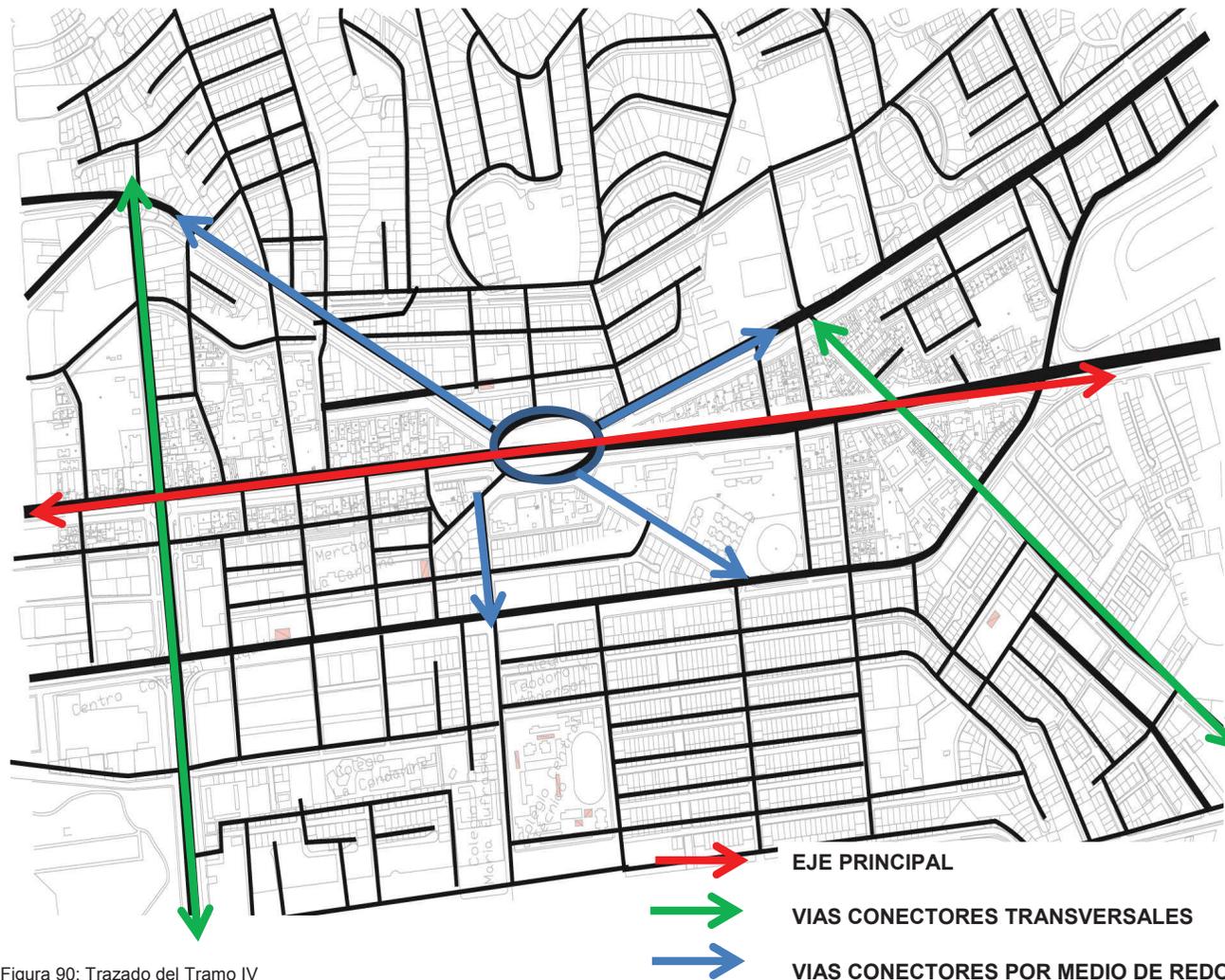


Figura 90: Trazado del Tramo IV

El trazado en el tramo IV, en mayor parte es regular dando mayor presencia al sentido longitudinal Norte – Sur y viceversa, en el sentido Oeste – Este existe poca conectividad apenas hay dos vías que cruzan la Av. 10 de Agosto directamente como son las Av. Naciones Unidas y la Av. El Inca las cuales permite la conexión de la ciudad en sentido transversal.

Y otras dos vías como la Av. América que cruza diagonalmente transformándose en la calle Juan de Ascaray; y la Av. La Prensa conectándose con las Av. Gaspar de Villarreal, ambas vías se conectan por medio de un redondeo-intercambiador que en horas pico trae conflictos en la movilidad del sector.

La avenida 10 de Agosto, se convierte en un eje divisorio de la ciudad generando características diferentes de cada lado, lo que no permite la cohesión e integración de la zona en todos los aspectos urbanos.

El objetivo principal es lograr que el trazado en el sentido transversal de la ciudad se conecte para generar mayor fluidez en la movilidad tanto peatonal como vehicular, cohesionar la zona generando zonas comunes dentro del sector.

4.3.3 SUELO

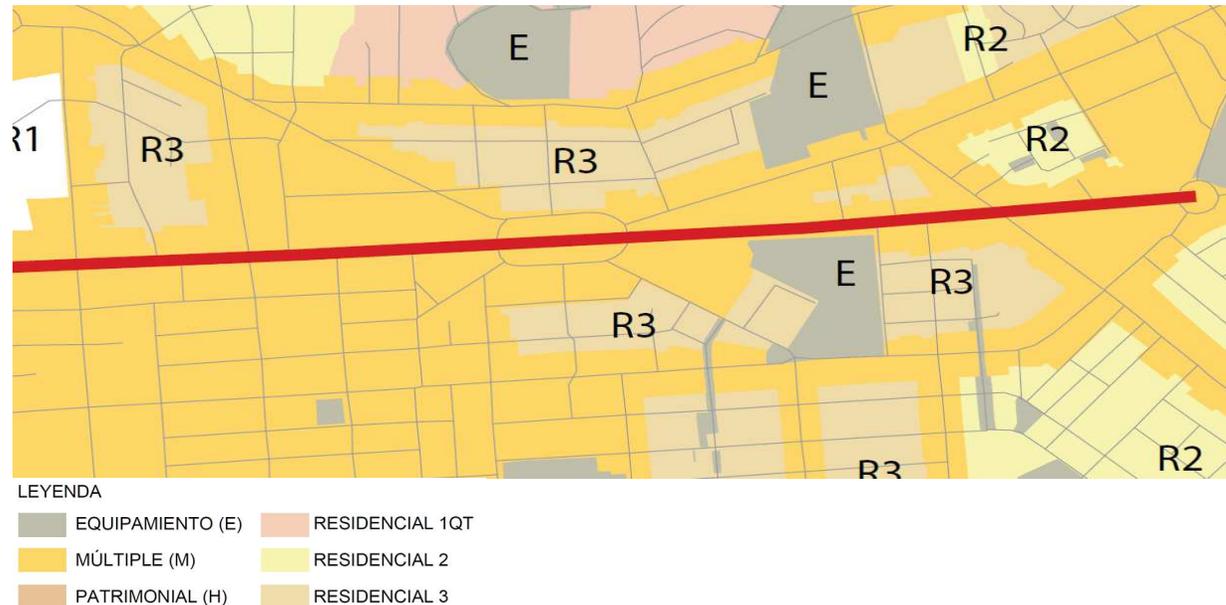


Figura 91: Uso de suelo en la zona de intervención Tramo IV
Tomado de Ordenanza 171 del Plan Metropolitano de Ordenamiento Territorial del DMQ



Figura 92: Suelo Susceptible al Cambio

El uso de suelo de acuerdo a la normativa vigente del Distrito Metropolitano de Quito, nos indica que en el sector de estudio predomina el uso de suelo Múltiple, lo cual es una ventaja que no permitirá que optimizar el uso del suelo en la zona de estudio.

Intercalando los diferentes usos de suelo, principalmente los de comercio, residencia y oficinas y con varios equipamientos que ayuden a satisfacer las necesidades de los habitantes del sector principalmente y con esto reactivar la zona, la cual hoy por hoy se encuentra deshabitada y maneja un funcionamiento diurno con actividades comerciales y laborales; lo que hace que en la noches la zona se convierte en un lugar desolado y peligroso por la falta de actividades y de residentes principalmente.

Dicho sector ha perdido su protagonismo, desinterés de las promotoras inmobiliarias, lo que ha provocado un estancamiento del mejoramiento urbano del sector.

Realizado el estudio de campo se determinó por medio de algunas variables como, altura de edificación, tamaño de lote y forma de lote.

Cuál de los lotes, manzanas es más susceptibles al cambio y poder conformar un diseño urbano más integral repotenciando el sector en todos sus aspectos respetando las vocaciones identificadas en el estudio, tomado en cuenta que este sector será el vínculo entre el Parque Bicentenario y la zona financiera de la ciudad.



Figura 93: Uso del Suelo Tramo IV
Tomado de Taller de Noveno, 2013



Figura 94: Tamaño de Lotes en el Tramo IV
Tomado de Taller de Noveno, 2013



Figura 95: Ocupación del Suelo Tramo IV
Tomado de Taller de Noveno, 2013

USO DEL SUELO

- VIVIENDA
- EQUIPAMIENTO
- OFICINAS
- COMERCIO

TAMAÑO DE LOTES

- | | | |
|--|--|--|
| 0 - 200 | 2000 - 2500 | 7000 - 8000 |
| 200 - 500 | 2500 - 3000 | 8000 - 9000 |
| 500 - 800 | 3000 - 4000 | 9000 - 10.000 |
| 800 - 1200 | 4000 - 5000 | 10.000 - 15.000 |
| 1200 - 1500 | 5000 - 6000 | 15.000 - 20.000 |
| 1500 - 2000 | 6000 - 7000 | 30.000 - 40.000 |

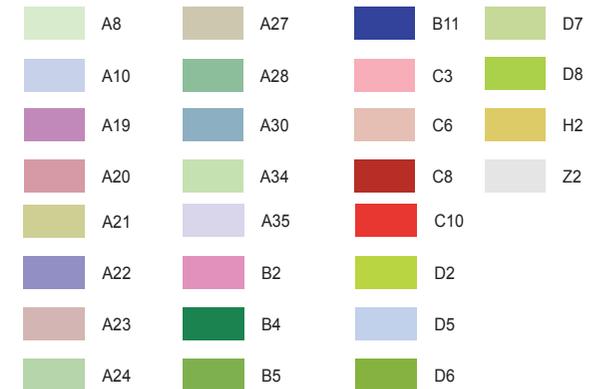
OCUPACION DEL SUELO

- OCUPADO
- SUBOCUPADO
- VACANTE

4.3.4 EDIFICACION



Ocupación y Edificabilidad



La edificación sobre el eje de la avenida 10 de Agosto en el tramo de la Av. Naciones Unidas hasta el redondel de la “Y”, esta zonificada por el código D8 el cual marca una altura de 10 pisos, y el segundo tramo desde la “Y” hasta el labrador con la zona A10 la cual indica una altura de 4 pisos, todo esto debido a la ubicación del antiguo aeropuerto Mariscal Sucre, pero en la actualidad en dicho terreno se construirá el Parque Bicentenario el cual provoca una gran oportunidad al cambio de todo el territorio que lo rodea, por lo cual dicha normativa queda obsoleta y se buscara densificar el territorio con nuevas edificaciones que tenga mayor altura y respetando los nuevos parámetros del urbanismo ecológico, creando así una nueva ciudad.

Figura 96: Plan de Uso y Ocupación de Suelo en el Tramo IV
Tomado de Ordenanza 171 del Plan Metropolitano de Ordenamiento Territorial del DMQ. PUOS-Z1. Anexo 11.

Tabla 14: Zonificación para Edificación y Habilitación de Suelo

N	ZONA	EDIFICACION					HABILITACION DEL SUELO					
		ALTURA		RETIROS			DISTANCIA ENTRE BLOQUES	COS PB	COS TOTAL	LOTE MININO	FRENTE MINIMO	
		PISO	M	F	L	P	M	%	%	m2	m	
A10	A604-50	4	16	5	3	3	6	50	200	600	15	
A19	A606-50	6	24	5	3	3	6	50	300	600	15	
A21	A608-50	8	32	5	3	3	6	50	400	600	15	
A34	A603-50	3	12	5	3	3	6	50	150	600	15	
B2	B304-50	4	16	5	3	3	6	50	200	300	10	
C6	C406-70	6	24	5	0	3	6	70	420	400	12	
D6	D406-70	6	24	0	0	3	6	70	420	400	12	
D8	D6010-70	10	40	0	0	3	6	70	700	600	15	
Z2	ZC	V	V	V	V	V	V	V	V	V	V	

Tomado de Ordenanza 171 del Plan Metropolitano de Ordenamiento Territorial del DMQ. PUOS-Z1. Anexo 11.



Figura 97: Altura de Edificación en el Tramo IV

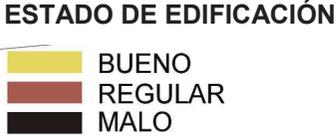


Figura 98: Estado de Edificación

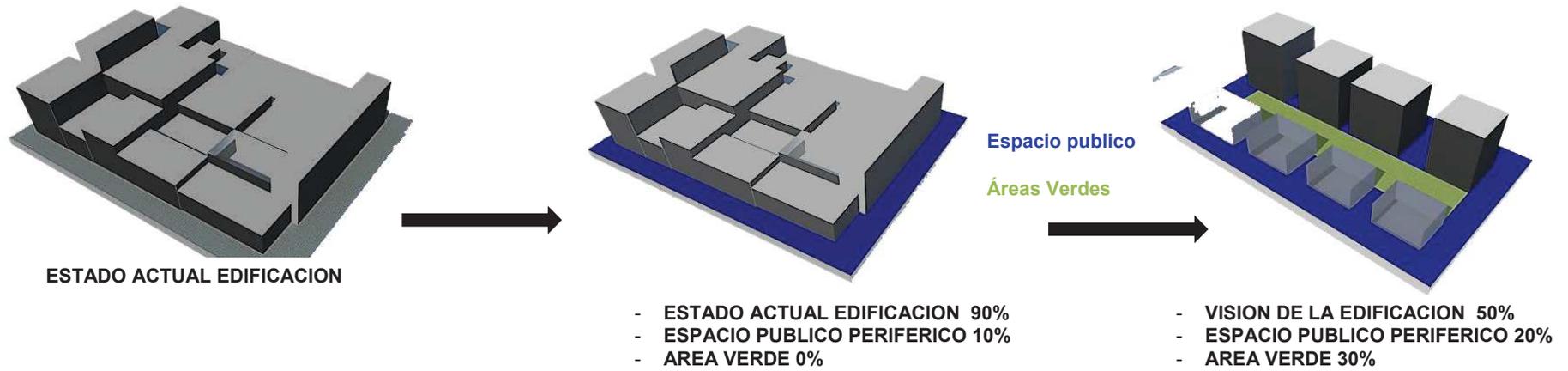


Figura 99: Proceso del estado de edificación

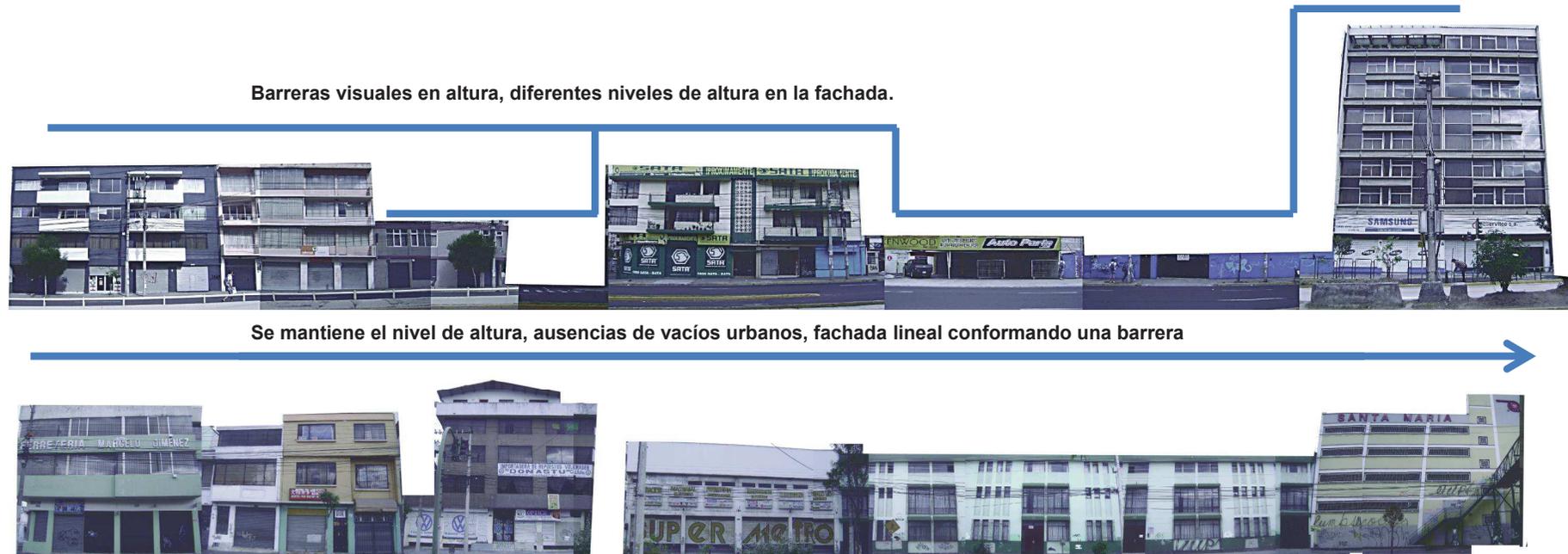
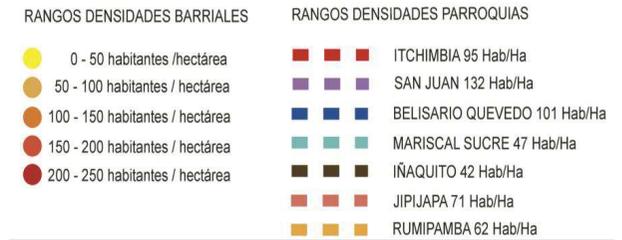


Figura 100: Frente oriental de la Av. 10 de Agosto (tramo UNP – ALFONSO PEREIRA)

4.3.5 DENSIDAD



Es muy notorio que la densidad en el Tramo IV es muy baja de (0 – 50 Hab/ha), la cual de acuerdo a la normativa no se le ha sacado provecho, y esto debido a lo cercano al ex aeropuerto de la ciudad, actualmente hay que potencializar y hacer de este sector atractivo aprovechando el crecimiento en altura, siendo este el cambio principal del sector como imagen urbana.

Figura 101: Densidad en el Tramo IV
Tomado de INEC, Censo 2011

Tabla 15: Cuadro estadístico de densidad poblacional según Normativa del D.M.Q.

LOTE			SEGÚN NORMATIVA MUNICIPAL VIGENTE							LEVANTAMIENTO				POBLACION									
MANZANA	AREA M2	AREA (Ha)	FORMA DE OCUPACION	COS/PB %	COS/TOTAL %	ALTURA DE EDIFICACION	ÁREA DE ESPACIO PÚBLICO	ÁREA DE EDIFICACION EN P.B.	ÁREA TOTAL DE EDIFICACION	ÁREA EDIFICADA ACTUAL PB	% EDIFICACION ACTUAL PB	ÁREA DE ESPACIO PÚBLICO	% ESPACIO PÚBLICO	VIVIENDA MINIMA M2	30 % DE CIRCULACION	PISO COMERCIO 2 NIVELES	ÁREA UTIL DE EDIFICACION	COMPOSICION FAMILIAR	NUMEROS DE VIVIENDAS	NUMERO DE PERSONAS	DENSIDAD HAB/HA	DENSIDAD HAB / M2	
1	A	19,310.00	1.93	D8	70	700	10	5,793.00	13,517.00	135,170.00	16,640.00	86.17	2,670.00	13.83	100.00	40,551.00	27,034.00	67,585.00	4.00	675.85	2,703.40	1,400.00	0.14
2	B	47,124.00	4.71	D8	70	700	10	14,137.20	32,986.80	329,868.00	41,876.00	88.86	5,248.00	11.14	100.00	98,960.40	65,973.60	164,934.00	4.00	1,649.34	6,597.36	1,400.00	0.14
3	C	17,970.00	1.80	D8	70	700	10	5,391.00	12,579.00	125,790.00	14,917.00	83.01	3,053.00	16.99	100.00	37,737.00	25,158.00	62,895.00	4.00	628.95	2,515.80	1,400.00	0.14
4	D	33,595.00	3.36	D8	80	800	10	6,719.00	26,876.00	268,760.00	29,301.00	87.22	4,294.00	12.78	100.00	80,628.00	53,752.00	134,380.00	4.00	1,343.80	5,375.20	1,600.00	0.16
5	E	22,512.00	2.25	A10	50	200	4	11,256.00	11,256.00	45,024.00	18,487.00	82.12	4,025.00	17.88	100.00	13,507.20	22,512.00	9,004.80	4.00	90.05	360.19	160.00	0.02
6	F	11,199.00	1.12	A10	50	200	4	5,599.50	5,599.50	22,398.00	9,157.00	81.77	2,042.00	18.23	100.00	6,719.40	11,199.00	4,479.60	4.00	44.80	179.18	160.00	0.02
7	G	15,680.00	1.57	A10	50	200	4	7,840.00	7,840.00	31,360.00	12,989.00	82.84	2,691.00	17.16	100.00	9,408.00	15,680.00	6,272.00	4.00	62.72	250.88	160.00	0.02
8	H	98,179.00	9.82	A34	50	150	3	49,089.50	49,089.50	147,268.50	90,470.00	92.15	7,709.00	7.85	100.00	44,180.55	98,179.00	4,908.95	4.00	49.09	196.36	20.00	0.00
9	I	22,841.00	2.28	B2	50	200	4	11,420.50	11,420.50	45,682.00	19,435.00	85.09	3,406.00	14.91	100.00	13,704.60	22,841.00	9,136.40	4.00	91.36	365.46	160.00	0.02
10	J	61,088.00	6.11	A10	50	200	4	30,544.00	30,544.00	122,176.00	56,437.00	92.39	4,651.00	7.61	100.00	36,652.80	61,088.00	24,435.20	4.00	244.35	977.41	160.00	0.02
11	K	5,536.00	0.55	A10	50	200	4	2,768.00	2,768.00	11,072.00	4,169.00	75.31	1,367.00	24.69	100.00	3,321.60	5,536.00	2,214.40	4.00	22.14	88.58	160.00	0.02
12	L	82,211.00	8.22	A10	50	200	4	41,105.50	41,105.50	164,422.00	73,308.00	89.17	8,903.00	10.83	100.00	49,326.60	82,211.00	32,884.40	4.00	328.84	1,315.38	160.00	0.02
13	M	18,620.00	1.86	A10	50	200	4	9,310.00	9,310.00	37,240.00	15,553.00	83.53	3,067.00	16.47	100.00	11,172.00	18,620.00	7,448.00	4.00	74.48	297.92	160.00	0.02
14	N	9,323.00	0.93	D8	70	700	10	2,796.90	6,526.10	65,261.00	7,368.00	79.03	1,955.00	20.97	100.00	19,578.30	13,052.20	32,630.50	4.00	326.31	1,305.22	1,400.00	0.14
15	O	9,213.00	0.92	D8	70	700	10	2,763.90	6,449.10	64,491.00	7,288.00	79.11	1,925.00	20.89	100.00	19,347.30	12,898.20	32,245.50	4.00	322.46	1,289.82	1,400.00	0.14
16	P	9,902.00	0.99	D8	70	700	10	2,970.60	6,931.40	69,314.00	7,854.00	79.32	2,048.00	20.68	100.00	20,794.20	13,862.80	34,657.00	4.00	346.57	1,386.28	1,400.00	0.14
17	Q	7,982.00	0.80	D8	70	700	10	2,394.60	5,587.40	55,874.00	6,226.00	78.00	1,756.00	22.00	100.00	16,762.20	11,174.80	27,937.00	4.00	279.37	1,117.48	1,400.00	0.14
18	R	9,838.00	0.98	D8	70	700	10	2,951.40	6,886.60	68,866.00	7,828.00	79.57	2,010.00	20.43	100.00	20,659.80	13,773.20	34,433.00	4.00	344.33	1,377.32	1,400.00	0.14
ZONA 4		502,123.00	50.21					21.49	287,272.40	1,810,036.50	439,303.00	83.59	62,820.00	16.41			692,480.75		6,924.81	26,321.91	524.21	0.05	

4.3.6 ESPACIO PÚBLICO

4.3.6.1 ACERAS

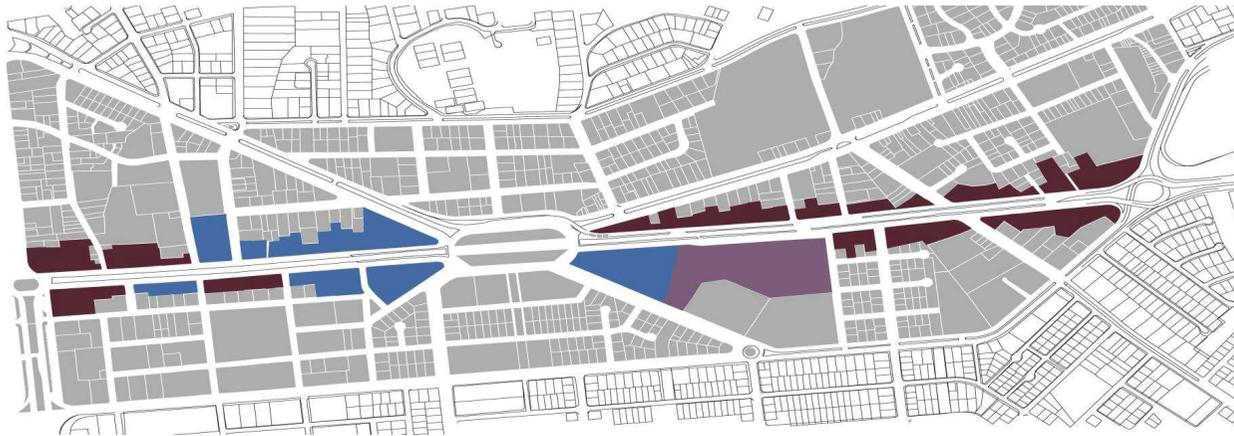
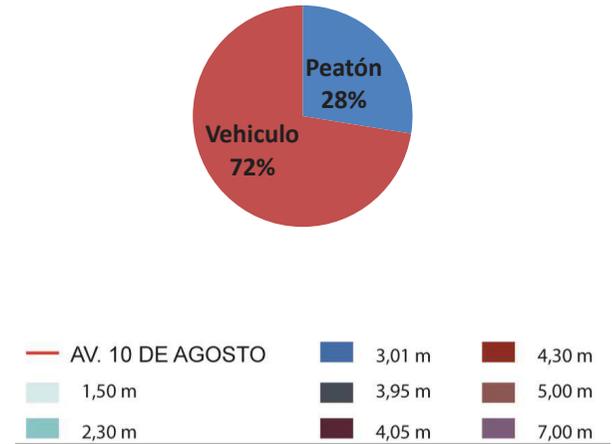


Figura 102: Anchos de Acera en el Tramo IV
Tomado de Taller de Noveno, 2012

Distribucion del espacio



Dentro de la zona de estudio se observó que existe una irregularidad en el ancho de acera, lo que dificulta la uniformidad del sector, lo que provoca problemas para los ciudadanos, siempre dando mayor prioridad al vehículo, esto es lo que se demuestra en los corte; el área para el peatón y área verde tienen el menor porcentaje de espacio disponible, provocando que los peatones no transite normalmente durante todas las horas del día. Se prioriza el transporte público con carril exclusivo en dos sentidos.

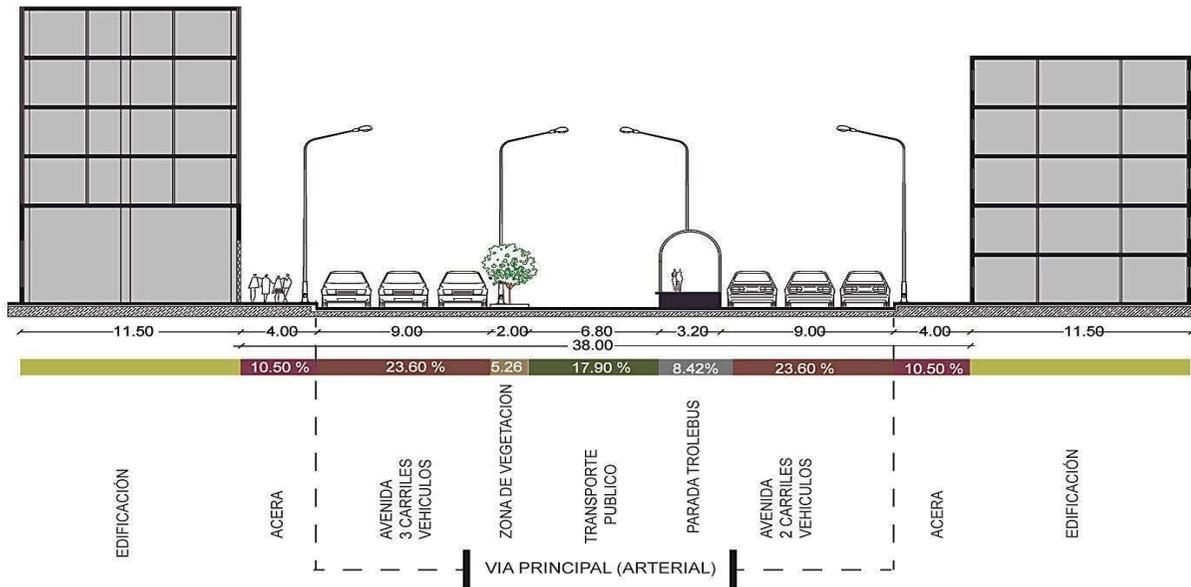


Tabla 16: Distribución de Espacios en la Acera

SISTEMA	ANCHO	PORCENTAJE
ACERAS	8 m	21,05
TRANSPORTE PUBLICO	6,8 m	17,89
TRANSPORTE PRIVADO	18 m	47,37
AREA VERDE (PARTERRE)	5,2 m	13,68
TOTAL	38	100,00

Figura 103: Corte Transversal de la Avenida 10 de Agosto y Villalengua
Tomado de Taller de Noveno, 2012

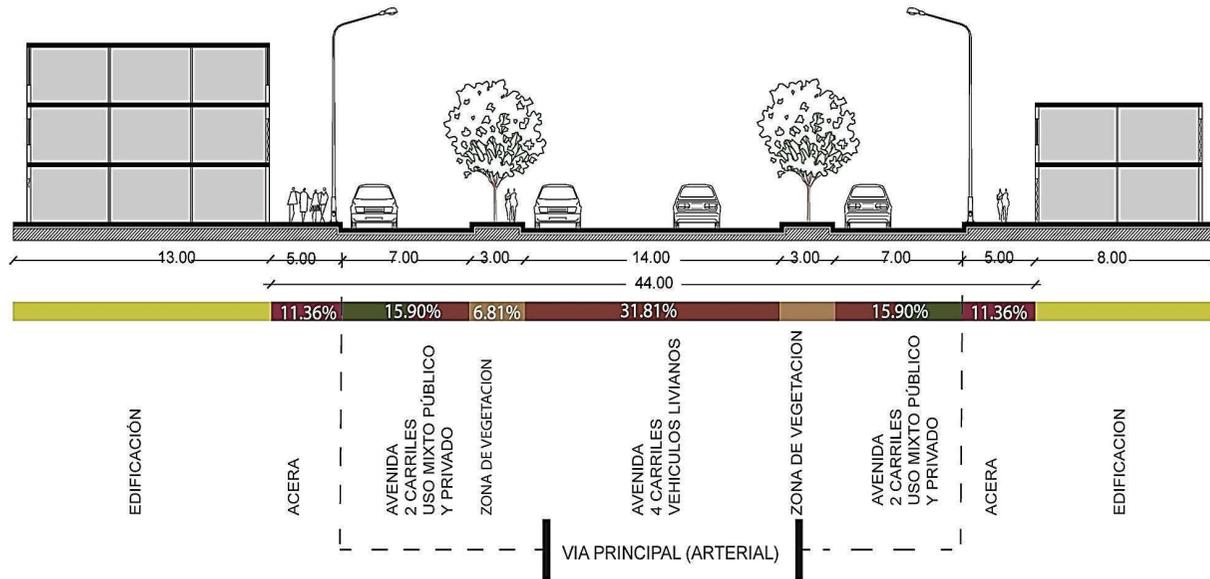


Tabla 17: Distribución de Espacios en la Acera

SISTEMA	ANCHO	PORCENTAJE
ACERAS	10 m	22,73
TRANSPORTE PUBL/PRI	14 m	31,82
TRANSPORTE PRIVADO	14 m	31,82
AREA VERDE (PARTERRE)	6 m	13,64
TOTAL	44	100,00

Distribucion del Espacio

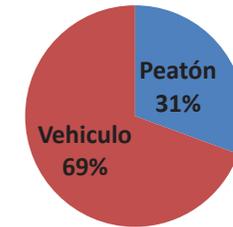


Figura 104: Corte Transversal Avenida 10 de Agosto y Av. El Inca Tomado de Taller de Noveno, 2012



Figura 105: Av. 10 de Agosto y José Arizaga

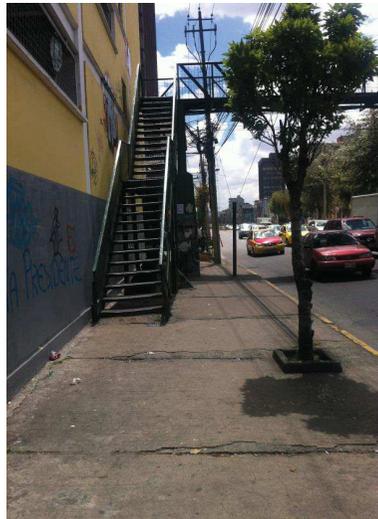


Figura 106: 10 de Agosto y Villalengua



Figura 107: Av. Diez de Agosto



Figura 108: Av. 10 de Agosto y Carondelet

4.3.6.2 ÁREAS VERDES



Figura 109: Áreas verdes en el Tramo IV
Tomado de Taller de Noveno, 2012

Es muy notorio que en la zona del Tramo IV, el área verde es mínima, que prevalece la mancha de gris de las edificaciones, y las pocas áreas verdes que existen se encuentran en mal estado, lo cual provoca el abandono y desuso por parte de los ciudadanos del entorno.

Dichos espacios no brindan ningún tipo de servicio, hoy en día se han convertido en espacios residuales, mucho de esto por falta de actividades, de conexión, de servicios.

La ausencia de espacios verdes ha provocado que las personas busquen nuevos lugares en la ciudad para habitar y realizar sus actividades recreativas, ya que en la zona los niveles de calidad urbana son mínimos.



Figura 110: Plaza Sebastián de Benalcázar (La Y)



Figura 111: Redondel del Labrador



Figura 112: Bulevar Naciones Unidas



4.4 ANALISIS Y SÍNTESIS DEL DIAGNOSTICO GENERAL

Tabla 18: Cuadro de Áreas de Sistemas Urbano

CUADRO DE AREAS DE SISTEMA		
SISTEMAS	AREA (m2)	PORCENTAJE(%)
VIAL (SOLO 10 DE AGOSTO)	91.880,00	13,74
ACERA	62.820,00	9,39
PLAZAS	11.978,00	1,79
AREAS VERDES	0,00	0,00
EDIFICACION	502.123,00	75,08
AREA DE INTERVENSION TOTAL	668.801,00	100,00

SISTEMAS URBANOS

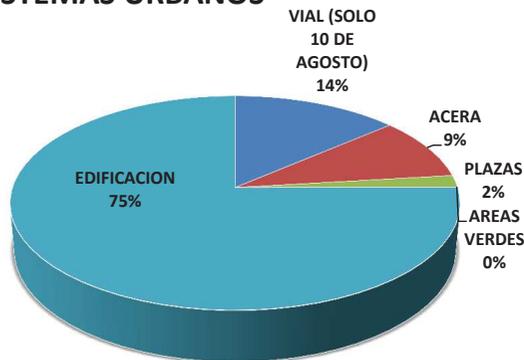


Figura 113: Porcentajes de los componentes del Sistema Urbano Tramo IV

Tabla 19: Análisis y Síntesis del Diagnostico General del Tramo IV

ANALISIS Y SINTESIS DEL DIAGNOSTICO GENERAL DEL TRAMO IV		
COMPONENTE	PROBLEMA	OBJETIVO
AREA DE ESTUDIO	Eje de la Av. 10 de Agosto tramo IV, desde la Av. Naciones Unidas hasta el Labrador	Mejorar la variables de la calidad urbana, haciendo del sector un elemento integrador de todo el entorno.
ESTRUCTURA ESPACIAL	Av. 10 de Agosto esta embebida en el hipercentro del D.M.Q. Principal elemento conector de la ciudad Norte - Sur y entre la centralidad Financiera y la centralidad del Labrador.	Fortalecer la macro centralidad entre los centros existen.
TRAZADO / MOVILIDAD	Trazado regular en la zona, poca conexión transversal, se prioriza la movilidad en sentido longitudinal. Transporte publico con carril exclusivo.	Priorizar la movilidad peatonal, y jerarquizar el desplazamiento transversal del sector.
SUELO	El sector cuenta con gran potencialidad de cambio en su imagen urbana, debido a la susceptibilidad al cambio que tienes por varios factores como la irregularidad en la forma del lote, y el tamaño del mismo	Optimizar el uso del suelo, aprovechando la gran ventaja de su ubicación entre los centros principales de la ciudad
EDIFICACION	Edificaciones que se vieron sujetas a la proximidad al ex aeropuerto, lo cual no permitió el aprovechamiento principalmente en altura.	Optimizar y aprovechar el crecimiento en altura , generando una nueva imagen urbana del sector
DENSIDAD	Factor importante la ubicación del ex aeropuerto de la ciudad, lo que desmotivo a los ciudadanos a vivir por el sector , lo que motivo a la inversión inmobiliaria sea escasa, habiendo apenas una densidad de 0-50 Hab/ha, lo mas bajo a lo largo del eje de la Av. 10 de Agosto	Aumentar la densidad del sector en un promedio mínimo de 200 Hab/ha
ESPACIO PUBLICO	Plazas, parques , áreas verdes etc., totalmente carente en este tramo, desvinculación total de las áreas verdes del entorno. Se prioriza a la edificación y a la vías vehiculares.	Equilibrar el espacio publico vs el espacio privado, generando conexiones de todas la áreas verdes

ANÁLISIS ACTUAL DEL SITIO



Figura 114: Ejes viales en la Zona de Estudio.

-  Eje principal de estudio
-  Vías principales
-  Zona de intervención- diseño urbano

DENSIDAD - POBLACIÓN

No existe ninguna relación con la densidad que plantea la normativa con respecto a la realidad, se nota que existe un grave problema, en la que los ciudadanos han abandonado estos lugares para irse a otros que brinden mejores servicios que permita tener mejor calidad de vida.

 Áreas verdes- recreativas

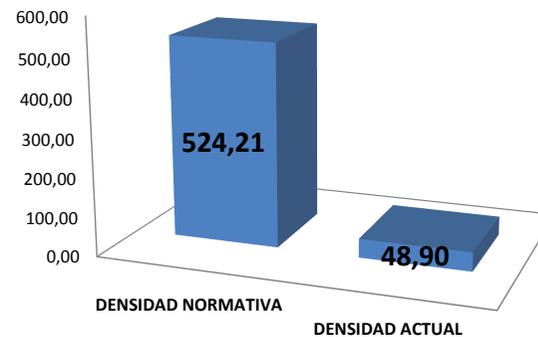


Figura 115: Comparación Densidad Normativa VS Densidad Actual.

Análisis del Sitio

El tramo IV está localizado desde la Av. Naciones Unidas y El Labrador, el por que de su ubicación es el remate del eje vial de la Av. 10 de Agosto por el lado norte y su relación directa con el nuevo Parque Bicentenario.

Potencializar esta relación para generar una identidad del sector la cual cuente con todos los servicios que provoque cohesión social.

Características del Lugar

Ubicación perfecta, debido a su posicionamiento a las centralidades de la ciudad como es el Centro Financiero y el nuevo centro que se generará en el Parque Bicentenario.

Vía de conexión principal a lo largo de la ciudad tanto de norte a sur como de sur a norte.

PROBLEMATICA

TRAZADO Y MOVILIDAD

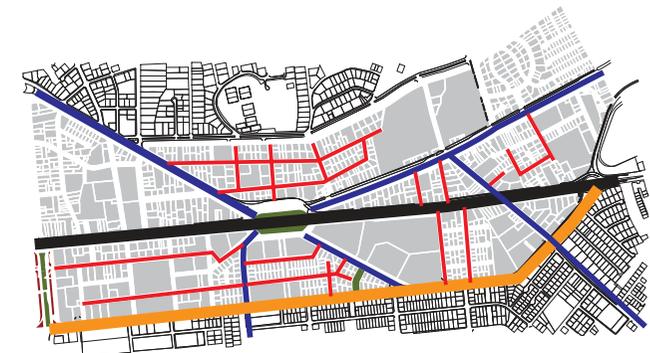


Figura 116: Desconexión en las Vías de la Zona de Estudio.

Desconexión transversal en el sector, a penas dos vías cruzan directamente la Av. 10 de Agosto

SUELO



■ Suelo Susceptible al cambio

Figura 117: Susceptibilidad del Suelo en la Zona de Estudio

Entre el 70 y 90 por ciento del suelo urbano de la zona de estudio es susceptible al cambio, mas que un problema es una oportunidad para poder potencializar este territorio, y buscar nuevas alternativas de desarrollo.

ESPACIO PÚBLICO

Las dimensiones que existe en las acera de la Av. 10 de Agosto tienen un ancho de 5m, el cual no es malo pero existe muchas actividades que se realizan en la misma lo que provoca conflictos al momentos de desplazarse.

No existe vía exclusiva para los usuarios de bicicleta, ni espacios de permanencia que permite la interacción social. Áreas verdes- recreativas dentro de la zona no existe.



Figura 144: Acera Av. 10 de Agosto

El área verde es mínima en comparación a la edificada lo que hace que muchas de las personas que residen en el sector busque otros lugares para la recreación. Los fines de semana o días feriados, la actividad es nula en el sector, provocado por este desequilibrio.

Tabla 20: Área Edificada VS Área Verde

AREA EDIFICADA VS AREA VERDE			
AREA VERDE	11.526,84	2,24	
AREA EDIFICADA	502.123,00	97,76	
	513.649,84	100,00	

EDIFICACION



Figura 118: Altura de Edificación en la Zona de Estudio.

En la zona de estudio existe un desequilibrio en las alturas de edificación, lo que provoca que no exista una imagen urbana equilibrada, tanto así que las fachadas hacia la avenida 10 de Agosto son muy diferentes.

ESTADISTICAS DE LOS SISTEMAS

- ACERAS
- TRANSPORTE PUBLICO
- TRANSPORTE PRIVADO
- AREAS VERDES (PARTERRE)

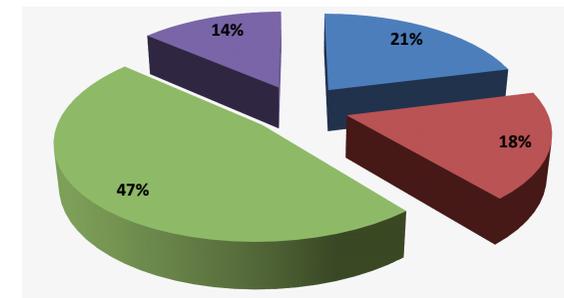


Figura 119: Estadísticas de los Espacios Utilizados por los diferentes Sistema Urbanos

4.5 ANALISIS DE REPERTORIO

Tabla 21: Análisis de Repertorios Urbanos

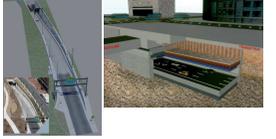
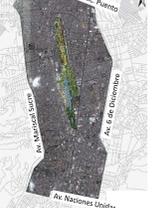
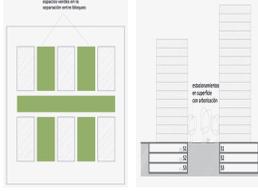
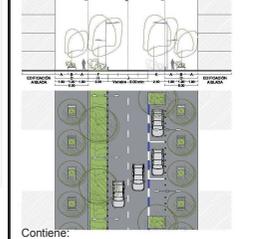
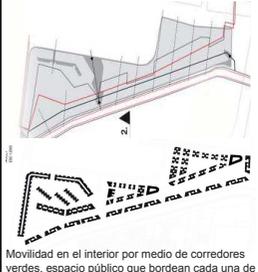
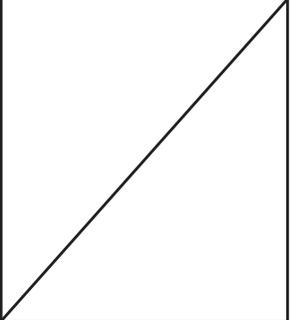
NOMBRE DEL PROYECTO	ESTRUCTURA ESPACIAL	MOVILIDAD	ESPACIO PUBLICO	USOS DE SUELO	LOTES / EDIFICACION	BULEVARD	SUSTENTABILIDAD
<p>Central Artery Corridor Master Plan Boston . USA.</p>  <p>Tomado de Central Artery -Master Plan, Boston.</p>	 <p>Generación de una centralidad lineal al borde del eje de la vía principal , creando conexiones entre una y otra. Y como gran elemento conector el boulevard central</p>	 <p>Conexión transversal como longitudinal del sector. Movilidad generada por niveles, a nivel de subsuelo transporte público masivo y transporte privado. Movilidad a nivel de planta, prioriza al peatón generando bulevares y áreas verde , ciclovías para transporte alternativo.</p>	 <p>Corredor Lineal de espacio público, que articula longitudinalmente todo el sector, generando un gran porcentaje de área verde - recreativa para el público en general. Dando prioridad al espacio público vs el privado.</p>	 <p>Comercio-ofinas Área verde - recreativa</p> <p>Uso de suelo predominante sobre el eje de la vía es comercial y oficinas. Prioriza las áreas verdes sobre la avenida.</p>	 <p>Se mantiene la forma de los lotes y las edificaciones existentes con su forma de ocupación aislada. Que los recorridos peatonales sea por el borde de la manzana. Existe integración de la edificación a nivel de planta baja.</p>	 <p>Contiene: - Área de seguridad - Zona de Arborización - Franja de Iluminación - Zona de paso libre - Zona de permanencia</p>	 <p>Al generar varios niveles de plataformas y pasar la mayor parte del transporte privado a niveles de subsuelo, se genera niveles alto de contaminación. Pero se libera el nivel en superficie generando una nueva imagen urbana - verde.</p>
<p>PLAN ESPECIAL BICENTENARIO Quito, Ecuador</p>  <p>Tomado de Ordenanza del Plan Especial Bicentenario Secretaría de Ordenamiento Territorial , Hábitat y Vivienda del D.M.Q</p>	 <p>Centralidad Metropolitana el Labrador Centralidad Sectorial Cabeza Norte</p> <p>Generación de Microcentralidades que se unen y forma el gran hipercentro de la ciudad de Quito. Estas centralidades se dividen de acuerdo a su función principal, como política- administrativa, recreativa.</p>	 <p>Sistema Principal Sistema Secundario</p> <p>Conexión transversal de la ciudad como prioridad, jerarquizar las avenidas en sentidos longitudinal generando mayor fluidez en los desplazamientos.</p>	 <p>Eje de espacio público conectores de barrio Eje principal de espacio Público Parque lineales con potencial ecológico Eje de espacio publico y red verde</p> <p>Generación de un sistema de espacio público integrador de los diferentes barrios y sectores. Priorizando el espacio público para el peatón, creando bulevares que permitan el desplazamiento integro de los peatones.</p>	 <p>Mixto Equipamiento Residencial</p> <p>Priorida al uso mixto, para diversificar el uso del suelo, generando y prolongando actividades. Equipamiento que abastece las necesidades de los habitantes del sector principalmente. Uso residencial que permita densificar el sector y así generar vida de ciudad.</p>	 <p>Edificación aislada que permita la generación de espacios verdes- recreativos en cada manzana haciendola a esta permeable y optimizar los recursos naturales como el asoleamiento, iluminación y ventilación. Edificación con subsuelos para satisfacer las necesidades de parqueaderos.</p>	 <p>Contiene: - Área de seguridad - Zona de parqueo - Franja de Iluminación - Zona de paso libre</p>	 <p>Recolección de Aguas Lluvias Terrenos superiores a 5000 m2 Sistema de autobastecimiento</p> <p>Implantar nuevos sistemas de recolección de agua lluvia, que permita ahorrar el consumo y de esta manera optimizar en la reutilización para el riego de las áreas verdes.</p>

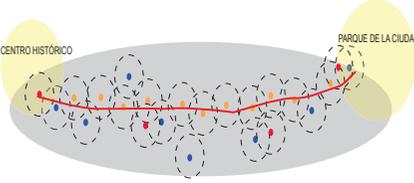
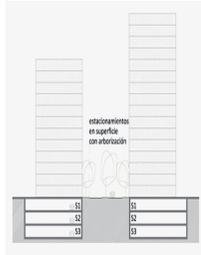
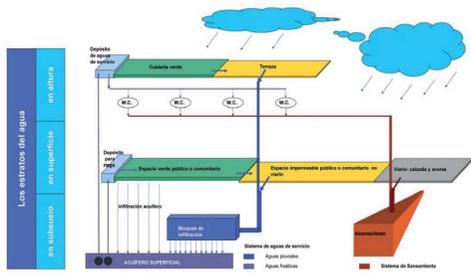
Tabla 22: Análisis de Repertorios Urbanos

NOMBRE DEL PROYECTO	ESTRUCTURA ESPACIAL	MOVILIDAD	ESPACIO PÚBLICO	USOS DE SUELO	LOTES / EDIFICACION	BULEVARD	SUSTENTABILIDAD
<p>Plan de Ordenación del Sector Llevant de Figueres España</p>  <p>Tomado de Agencia de Ecología Urbana de Barcelona</p>	 <p>Red de centralidades Multiusos dentro del sector de estudio, que permita satisfacer las necesidades de los habitantes.</p>	 <p>ESPACIO DE ESPACIO PABO DEDINADO AL PEATON El espacio se optimiza generando una gran cantidad de espacio verde y público, mejorando la calidad de vida y la calidad urbana a nivel paisajista.</p>	 <p>El espacio se optimiza generando una gran cantidad de espacio verde y público, mejorando la calidad de vida y la calidad urbana a nivel paisajista.</p>	 <p>Uso de suelo mixto, generando equipamientos principalmente de educación, salud, bienestar social, cultura, repotenciando la vivienda de media y alta densidad.</p>	 <p>Uso de la supermanzana generando grandes espacio público en planta baja, manejo de niveles de subsuelo para instalaciones, y edificación en altura optimizando la densidad</p>	 <p>Acéras combinadas con el área verde creando una sola plataforma de espacio público, y dividiendo en niveles de subsuelo el transporte público.</p>	<p>Manejo del sistema de recolección de agua lluvia para el riego del espacio verde público o comunitario</p>
<p>PLAN PARCIAL EL CANGREJAL BOGOTA, COLOMBIA</p>  <p>Tomado de Arq. Mario Benavides Plan Parcial el Cangrejal Bogotal</p>	 <p>Conexión de micro centralidades en el sector, conformando un solo sistema general de equipamientos.</p>	 <p>Movilidad en el interior por medio de corredores verdes, espacio público que bordean cada una de las manzanas, y una vía principal de acceso vehicular</p>	 <p>Espacio público generado al borde e interior de cada una de las manzanas que conforman en área de estudio, dando así un sistema de conexión de espacio público y áreas verdes.</p>	 <p>Uso de suelo mixto mezclando principalmente el uso de vivienda, comercio, oficinas, y equipamientos intercalando sus usos de acuerdo a la proximidad sobre la vía principal.</p>	 <p>Carácter Sempúblico, Carácter Privado, Carácter Público. Varios tipos de manzanas Cerrada- carácter privado abierta- carácter público semiabierta- carácter público. Dinamismo en la forma de la edificación y en su forma de ocupación.</p>	 <p>Bulevares perimetrales de la manzana, con zona de caminería y zona de área verde. Bulevares interiores de conexión del espacio público entre las diferentes manzanas.</p>	

5. CAPITULO V. PROPUESTA DE DISEÑO URBANO

5.1 CONCEPTUALIZACIÓN

Tabla 23: Conceptualización de Proyecto de Diseño Urbano

ESTRUCTURA ESPACIAL	TRAZADO / MOVILIDAD	ESPACIO PÚBLICO	USO DE SUELO
 <p>Núcleos de micro centralidades dispuesto a lo largo del eje de la av. 10 de Agosto, dichas centralidades tendra un radio de influencia de acuerdo al equipamiento existentes, con la mezcla de usos de suelo que se integraran por medio de plazas, parques.</p>	 <p>REPARTO DEL ESPACIO VIARIO DESTINADO AL PEATÓN Valor máximo = 40% de espacio viario destinado al peatón. Valor propuesto: Espacio viario destinado al peatón para el 90% de los tramos de calle (m2)</p> <ul style="list-style-type: none"> 0-40% 40%-60% 60%-80% 80%-100% <p>Priorizar al peatón, vías internas en las manzanas generando vida pública- social. Respetar el trazado vial -vehicular, para no generar mayor conflicto de lo existente.</p>	 <ul style="list-style-type: none"> Eje de espacio público conectores de barrio Eje principal de espacio Público Parque lineales con potencial ecológico Eje de espacio público y red verde <p>Parques- plazas sean elementos conectores y articuladores de todo el sector, conformando una red de espacio Público.</p>	 <p>Aprovechamiento de la diversidad de usos de suelo, principalmente :</p> <ul style="list-style-type: none"> - vivienda - comercio, - oficinas - áreas verdes.
<p>LOTES/ EDIFICACION</p>  <p>Manzanas con lotes regulares , y el verde como elemento integrador.</p>  <p>Aprovechamiento en altura, y parqueaderos a nivel de subsuelo.</p>	<p>BULEVARD</p>  <p>Variación de tipos de bulevares con diferenciación de actividades.</p> <p>Contiene:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Área de seguridad - Zona de Arborización - Franja de Iluminación - Zona de paso libre - Zona de permanencia 	<p>SUSTENTABILIDAD</p>  <p>Conformación de un sistema de redes de recolección de aguas lluvias, uso de energías renovables como energía solar.</p> <p>Fortalecer el sistema nativo, y dar facilidad a la movilidad Peatonal.</p>	<p>DENSIDAD</p>  <p>Bordear la av. 10 de agosto de dos tipos de densidad. Alta (AD) , fomentar las actividades sociales comerciales. Media (MD) , busca fomentar las actividades sociales de familia y comunidad.</p>

5.2 PROGRAMACIÓN

Tabla 24: Programación Urbana (Espacio Público vs Espacio Privado)

LOTE			ACTUAL				PROPUESTA				
MANZANA	AREA M2	AREA (Ha)	ÁREA PRIVADA	%	ÁREA PUBLICA	%	AREA PRIVADA	%	AREA PUBLICA	%	
1	A	19.310,00	1,93	16.640,00	86,17	2.670,00	13,83				
2	B	47.124,00	4,71	41.876,00	88,86	5.248,00	11,14	14.404,89	30,57	32.719,11	69,43
3	C	17.970,00	1,80	14.917,00	83,01	3.053,00	16,99	5.608,00	31,21	12.362,00	68,79
4	D	33.595,00	3,36	29.301,00	87,22	4.294,00	12,78	10.380,00	30,90	23.215,00	69,10
5	E	22.512,00	2,25	18.487,00	82,12	4.025,00	17,88	8.245,46	36,63	14.266,54	63,37
6	F	11.199,00	1,12	9.157,00	81,77	2.042,00	18,23	4.605,82	41,13	6.593,18	58,87
7	G	15.680,00	1,57	12.989,00	82,84	2.691,00	17,16	6.333,25	40,39	9.346,75	59,61
8	H	98.179,00	9,82	90.470,00	92,15	7.709,00	7,85				
9	I	22.841,00	2,28	19.435,00	85,09	3.406,00	14,91				
10	J	61.088,00	6,11	56.437,00	92,39	4.651,00	7,61				
11	K	5.536,00	0,55	4.169,00	75,31	1.367,00	24,69	1.000,00	18,06	4.536,00	81,94
12	L	82.211,00	8,22	73.308,00	89,17	8.903,00	10,83	38.530,66	46,87	43.680,34	53,13
13	M	18.620,00	1,86	15.553,00	83,53	3.067,00	16,47	5.680,05	30,51	12.939,95	69,49
14	N	9.323,00	0,93	7.368,00	79,03	1.955,00	20,97	3.065,14	32,88	6.257,86	67,12
15	O	9.213,00	0,92	7.288,00	79,11	1.925,00	20,89	2.805,00	30,45	6.408,00	69,55
16	P	9.902,00	0,99	7.854,00	79,32	2.048,00	20,68	3.414,63	34,48	6.487,37	65,52
17	Q	7.982,00	0,80	6.226,00	78,00	1.756,00	22,00	2.509,88	31,44	5.472,12	68,56
18	R	9.838,00	0,98	7.828,00	79,57	2.010,00	20,43	2.978,00	30,27	6.860,00	69,73
ZONA 4	502.123,00	50,21	439.303,00	83,59	62.820,00	16,41	59.983,36	33,27	191.144,22	66,7	

PROMEDIO DE ÁREA ACTUAL

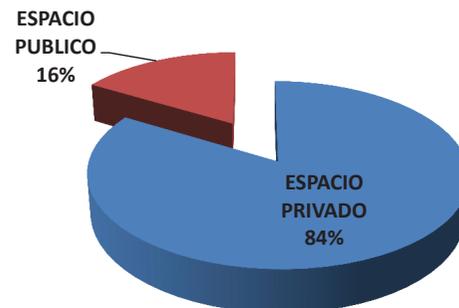


Figura 120: Promedio de área actual en el Tramo IV

PROMEDIO DE ÁREA PROPUESTA

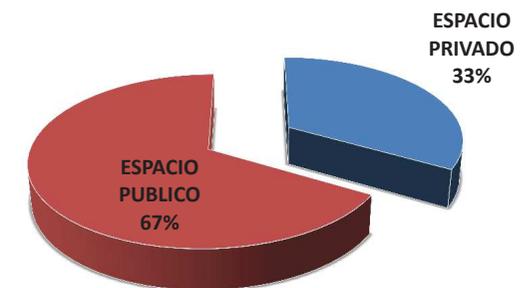


Figura 121: Promedio de áreas Propuesta Tramo IV

5.3 ALTERNATIVA DE PLAN MASA Tabla 25: Alternativa de Plan Masa - Propuesta Urbana

	ESTRUCTURA ESPACIAL	MOVILIDAD	ESPACIO PUBLICO	USOS DE SUELO	LOTES / EDIFICACION	BULEVARD	SUSTENTABILIDAD	MATRIZ DE SELECCION														
PLAN MASA 1	<p>Via principal como conector de centralidades, respetando la trama actual (Corredor de centralidad)</p>	<p>Movilidad mixta tanto en a nivel de suelo como a subsuelo, dando preferencia al transporte privado.</p>	<p>Corredor central de espacio publico, como elemento conector de plazas, parques, areas verdes.</p>	<p>AV. 10 DE AGOSTO</p> <p>Prioridad al uso comercial sobre el eje de la Av. 10 de Agosto, y en la parte posterior Vivienda.</p>	<p>Mantener la lotificacion existente, respetando la construccion a linea de fabrica; variando la edificacion en aspectos de alturas.</p>	<p>Bulevard central con paseo peatonal y ciclovia, y bulevard laterales, eliminacion de carriles exclusivo transporte publico.</p>	<p>Terrazas -cubiertas verdes, recoleccion de aguas lluvias para mantenimiento de areas verdes de espacio publico.</p>	<p>Per = Permeabilidad Vi = Vitalidad Va = Variedad</p> <p>Le = Legibilidad De = Densidad Co = Contaminación</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>Per</th> <th>Vi</th> <th>Va</th> <th>Le</th> <th>De</th> <th>Co</th> <th>TOTAL</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>---</td> <td>X</td> <td>---</td> <td>X</td> <td>X</td> <td>X</td> <td>4</td> </tr> </tbody> </table>	Per	Vi	Va	Le	De	Co	TOTAL	---	X	---	X	X	X	4
Per	Vi	Va	Le	De	Co	TOTAL																
---	X	---	X	X	X	4																
PLAN MASA 2	<p>Trama peatonal dinamica que rompe con la ortogonalidad del trazado actual, generando nodos de conexi3n y actividades de los diferentes espacios publicos.</p>	<p>Movilidad a nivel de superficie, tanto transporte privado como publico, preferencia al peaton y transporte alternativo -ciclovia -corredores peatonales</p>	<p>Corredor peatonal que se desplaza a lo largo del sector, con movimiento dinamico que une y conecta las diferentes manzanas, generando remates visuales.</p>	<p>AV. 10 DE AGOSTO</p> <p>Uso de suelo mixto diversificado tanto a nivel de superficie como en altura, generando variada de usos y funciones.</p>	<p>Lotess regulares, con edificaciones aisladas que permiten optimizar el asoleamiento, ventilacion. Recorridos verdes en el interior de manzana.</p>	<p>Bulevard al borde de la manzana y en el interior con conexi3n de espacios publicos con las otras manzanas</p>	<p>Reservorio para infiltraci3n de aguas lluvias</p> <p>alcantarillado</p> <p>Area de captaci3n de aguas lluvias</p>	<table border="1"> <tbody> <tr> <td>X</td> <td>X</td> <td>X</td> <td>X</td> <td>X</td> <td>X</td> <td>6</td> </tr> </tbody> </table>	X	X	X	X	X	X	6							
X	X	X	X	X	X	6																
PLAN MASA 3	<p>Micro centralidades en cada manzana como eje estructurador de equipamientos y espacio publico.</p>	<p>100 % espacio publico a nivel de superficie y a nivel de subsuelo sistema de conexi3n del transporte privado y publico.</p>	<p>Corredores perifericos bordeando las manzanas, respetando el trazado existentes</p>	<p>AV. 10 DE AGOSTO</p> <p>Priorizar el uso de vivienda buscando densificar el sector.</p>	<p>Lotess regulares que conforman un corazon de manzana (espacio publico), fachada corrida a linea de fabrica.</p>	<p>Bulevard con preferencia a la movilidad del peat3n mas que al area verde, bordeando la manzana</p>	<p>Obtener energia solar por medio de paneles en las terrazas y fachadas este- oeste de cada edificación</p>	<table border="1"> <tbody> <tr> <td>---</td> <td>X</td> <td>X</td> <td>---</td> <td>X</td> <td>X</td> <td>4</td> </tr> </tbody> </table>	---	X	X	---	X	X	4							
---	X	X	---	X	X	4																

5.4 ESTRATEGIA GENERALES - PROPUESTA DE DISEÑO URBANO

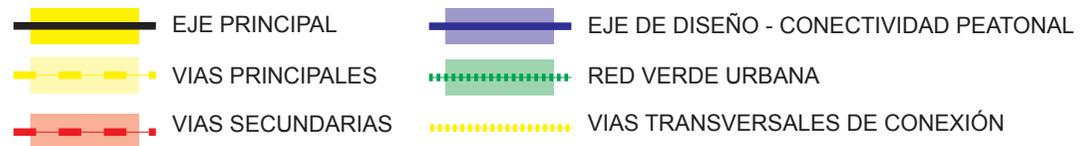
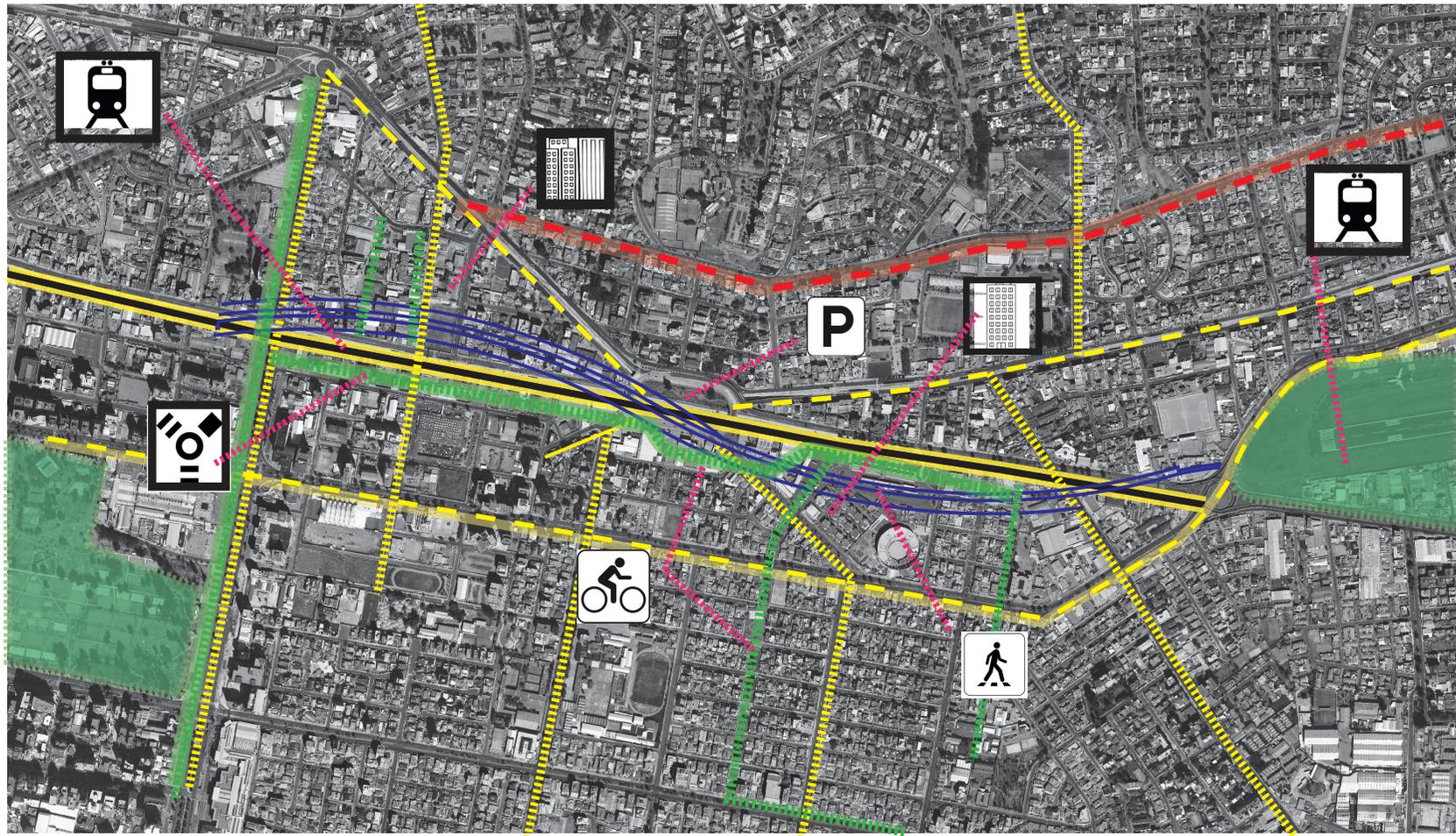


Figura 122: Estrategias de Diseño Urbano

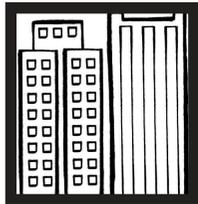
ESTRATEGIA GENERALES

COMPACTA



La ciudad hoy debe funcionar de manera compacta donde las actividades y los lugares se encuentra lo mas cerca posible. Ahorro de tiempo y energia para movilizarse de un lugar a otro.

DENSIDAD



Optimizar el uso suelo , crecimiento en altura esto genera mezcla de actividades. Se evita el crecimiento hacia las periferias.

TRANSPORTE



Conectarse con el nuevo sistema de transporte publico EL METRO, promover el uso de transporte público, evitando el uso del vehiculo particular. Conectarse a todos los lugares que se encuentre en el entorno.

CONEXIÓN



Generar sistemas de conexiones viales tanto para el transporte público y privado y con mayor prioridad para el peatón y los transportes alternativos ecológicos.

Figura 123: Simbologías de Estrategias de Diseño Urbano

CICLOVIA



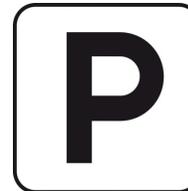
Incentivar al uso de transporte alternativos que cuiden al medio ambiente y que permita el desplazamiento de tramos cortos con conexión de los diferentes sistema de transporte público.

PEATON



Priorizar al peatón , que se sienta seguro de desplazarse por las diferentes calles, vias, senderos, parques , plazas etc. siempre y cuando estan se encuentre conectadas.

ESPACIO PUBLICO



Generar espacios publicos para la interaccion de los ciudadanos promoviendo la vida de sociedad en conjunto.

VARIEDAD



La variedad de usos de suelo tanto en planta baja como en altura, promueven que exista una mejor calidad urbana, cohesión social de los diferentes grupos (comerciales, trabajadores y residentes). Siendo asi lugares mas animados que atraen a los ciudadanos.

Figura 124: Simbologías de Estrategias de Diseño Urbano

5.5 DESARROLLO DEL PROYECTO

5.5.1 DESARROLLO DE LA ESTRUCTURA ESPACIAL

ESTRUCTURA ESPACIAL D.M.Q.

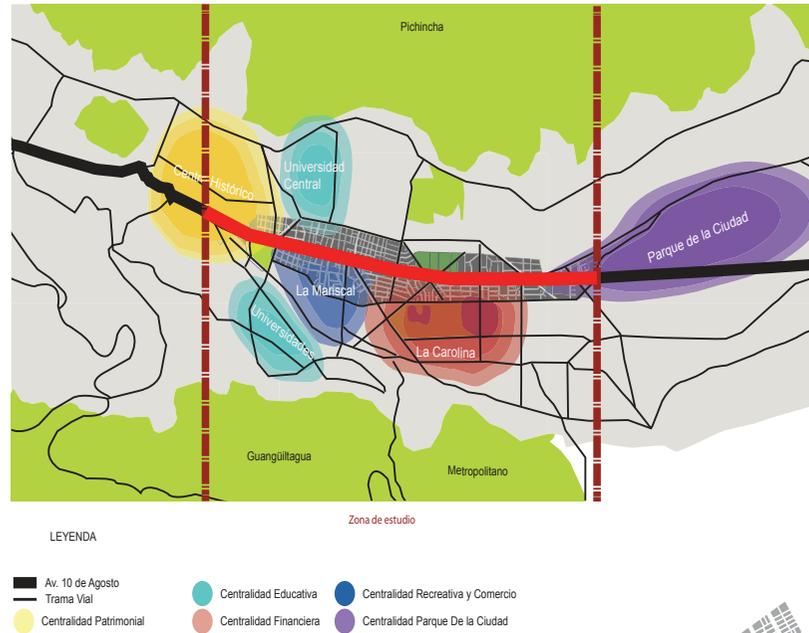


Figura 125: Estructura Espacial D.M.Q.

ESTRUCTURA ESPACIAL TRAMO IV.

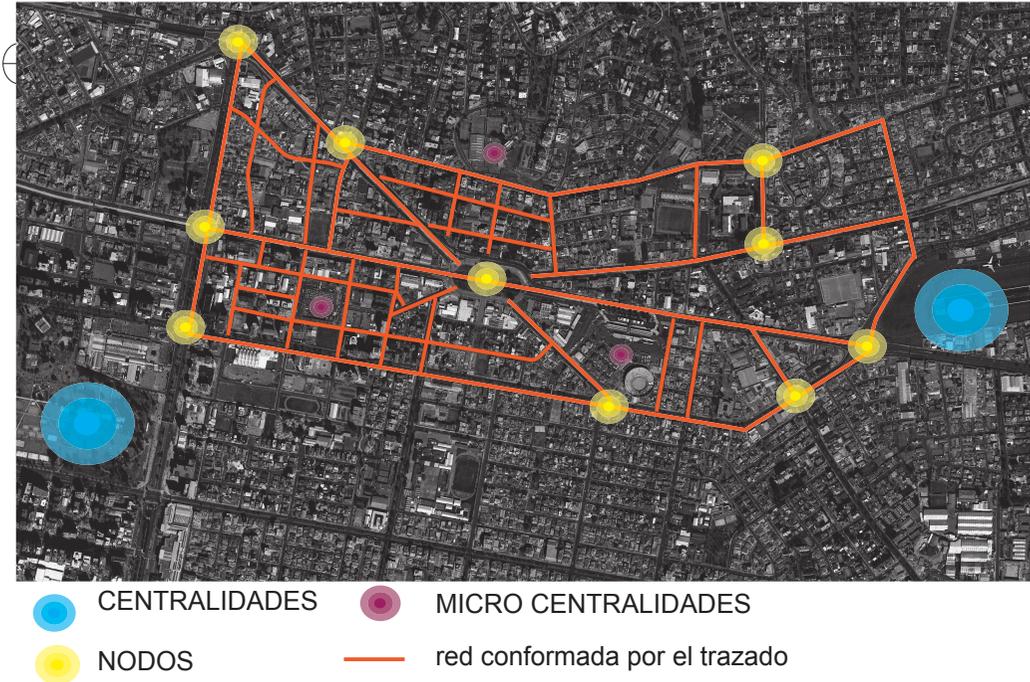


Figura 126 : Estructura Espacial Tramo IV.

Mantener las centralidades actuales, generar un nuevo corredor de centralidad dinámico que se apropie del interior de manzanas, conectados los diferentes espacios como plazas, parques, edificios. Generador de circuitos peatonales entre los diferentes centros del sector.

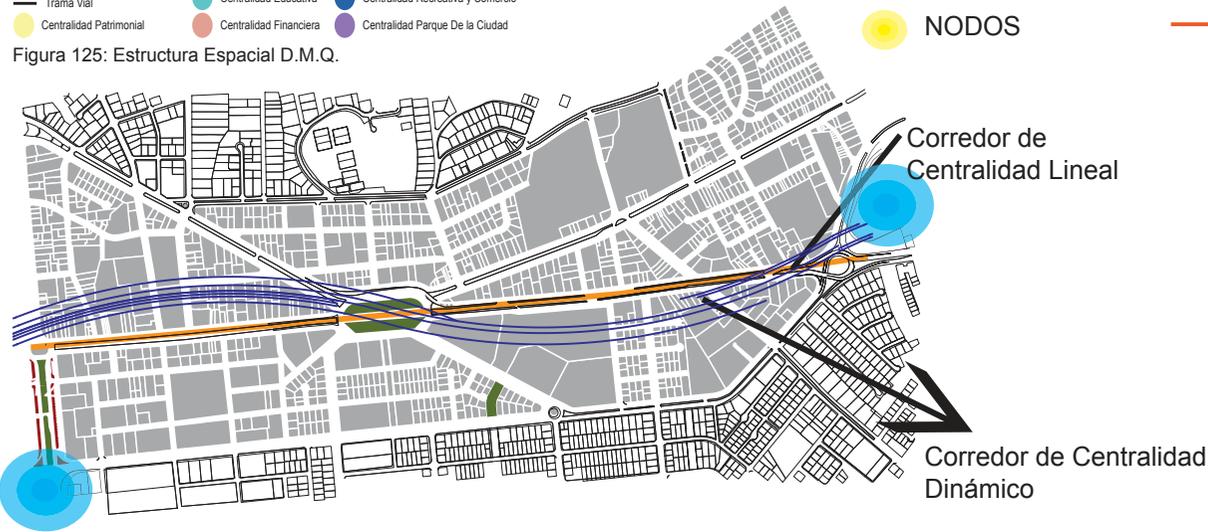


Figura 127 : Esquema de Funcionamiento del Corredor de Centralidad.

5.5.2 DESARROLLO DEL TRAZADO Y MOVILIDAD

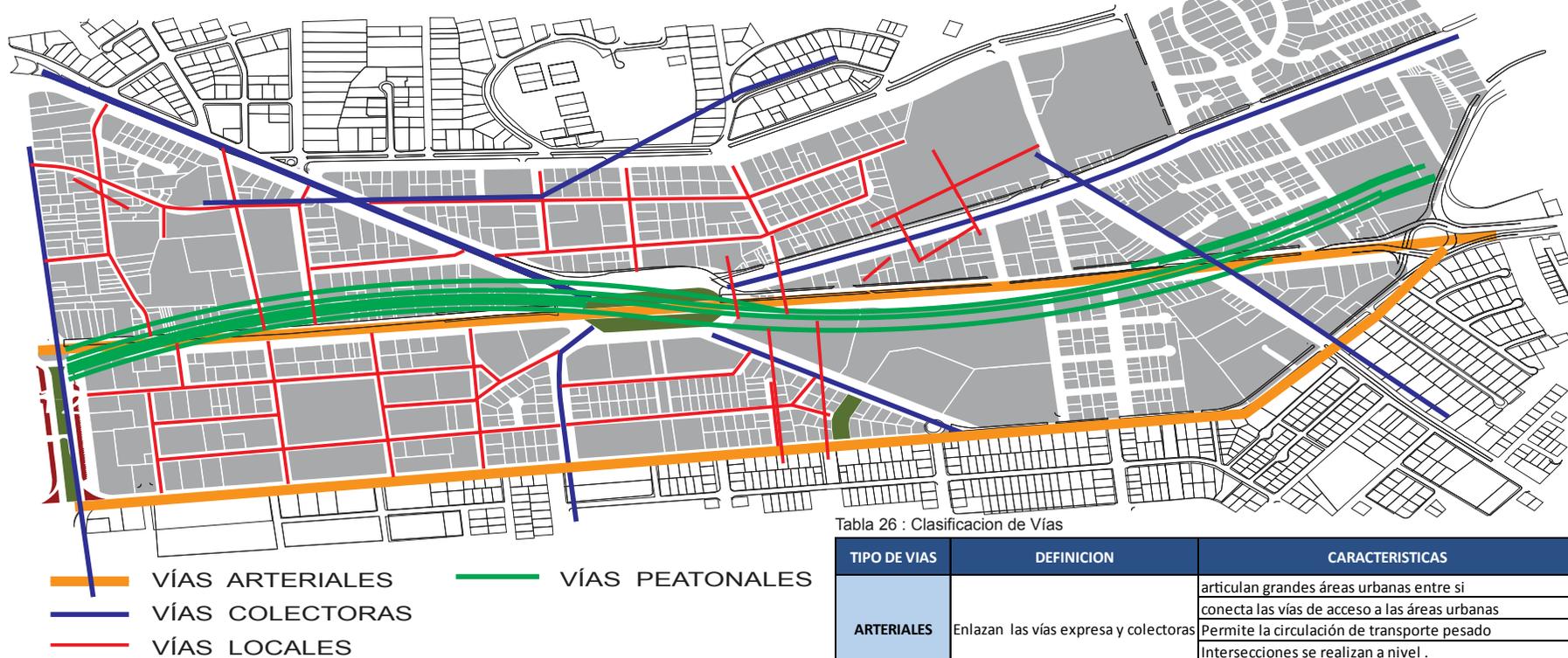


Figura 128 : Funcionamiento del Sistema Vial en la Zona de Estudio IV.

Como zona consolidada el trazado se mantendrá, priorizando recuperar vías de conexiones transversales, que faciliten el desplazamiento tanto de los vehículos privados y públicos priorizando siempre al peatón. Se desarrollará un sistema de vías peatonales al interior de cada una de las manzanas que permitan la movilización en la zona de estudio relacionándose una a otra. Un sistema de ciclovías diferenciado a las vías, calles que no moleste ni interrumpa el tránsito de los vehículos.

Tabla 26 : Clasificación de Vías

TIPO DE VÍAS	DEFINICION	CARACTERISTICAS	VELOCIDAD PROMEDIO km/h
ARTERIALES	Enlazan las vías expresa y colectoras	articulan grandes áreas urbanas entre si conecta las vías de acceso a las áreas urbanas Permite la circulación de transporte pesado Intersecciones se realizan a nivel . No admite estacionamientos de vehículos	50
COLECTORAS	Enlazan las vías arteriales y las vías locales .	Articulan sectores Urbanos. Transporte pesado con regulaciones. Se permite el estacionamiento lateral. Intersecciones a nivel	50
LOCALES	se constituyen en el sistema vial urbano menos y se conecta con las vías colectoras.	Tiene prioridad la circulación peatonal Excepcionalmente se permite el tráfico pesado de media y baja capacidad Da acceso a los predio frentista Todas las intersecciones son a nivel. permite el estacionamiento lateral	30
VÍAS PEATONALES	Son de uso exclusivo del tránsito peatonal.	Da acceso a los predio frentista Todos las intersecciones son a nivel No se permite el estacionamientos de vehículos se permite el acceso de vehículos de emergencia y servicios Permite la movilidad no motorizada al interior de sector	

Tomado de Ordenanza Metropolitana 172 / Reglas Técnicas de Arquitectura y Urbanismo / pag 2

5.5.3 DESARROLLO DEL USO DE SUELO Y EDIFICACIÓN



Con el objetivo de recuperar el espacio público y la conectividad entre las manzanas de la zona estudio se plantea manejar el concepto de permeabilidad el cual permite reestructurar el parcelario con el fin de que todas las edificaciones se encuentre aislada y de por si se genere el espacio público requerido (aceras, áreas verdes, áreas recreativas). Priorizando siempre al peatón en sus diferentes actividades principalmente la de movilización y recreación.

CONCEPTO PERMEABILIDAD EN LA MANZANA

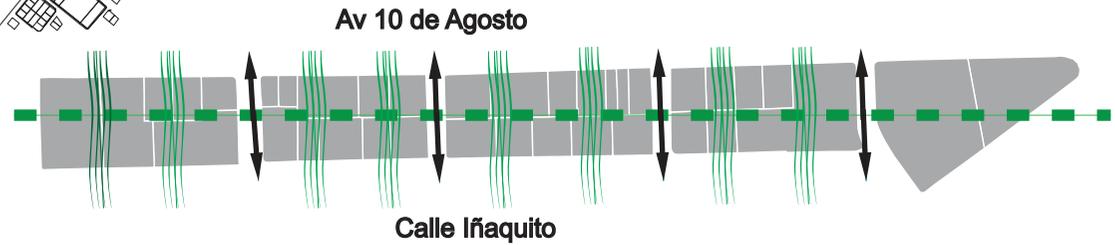


Figura 129: Permeabilidad en la Manzana

TIPOLOGIA MANZANA

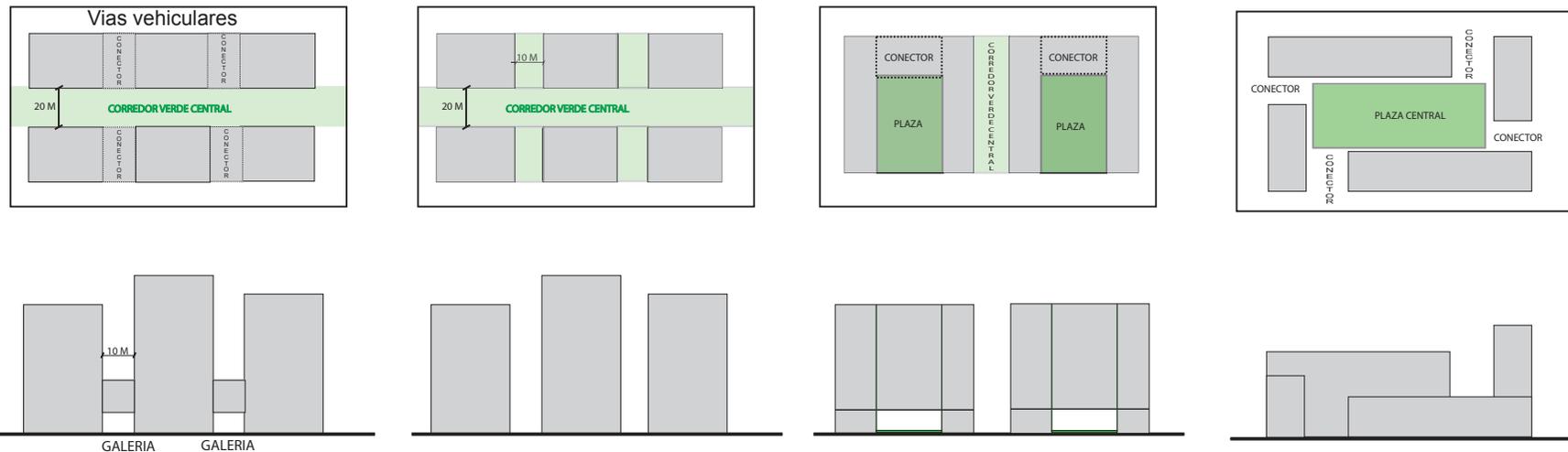


Figura 130: Tipología de Manzana Urbana

5.5.3.1 RETIROS Y TRATAMIENTOS DE MANZANA

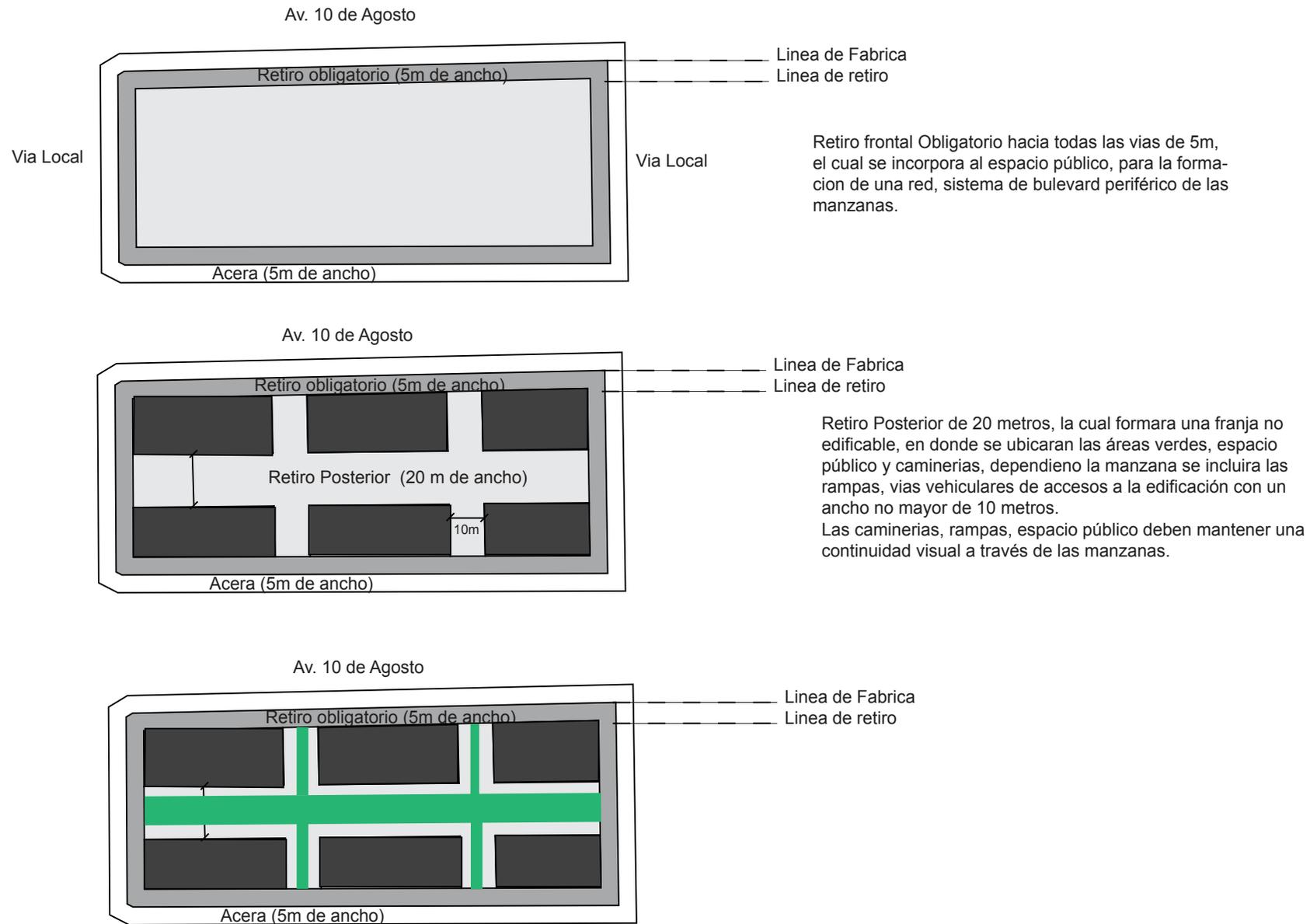


Figura 131: Retiros y Tratamientos de las diferentes Manzanas Urbanas

5.5.3.2 ASOLEAMIENTO

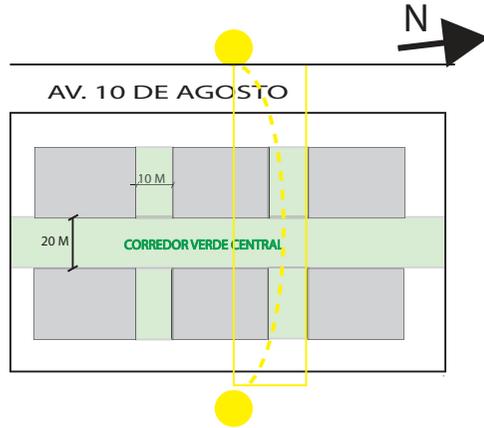
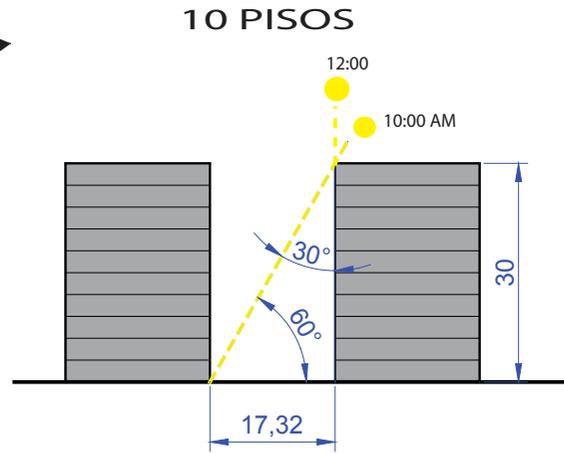
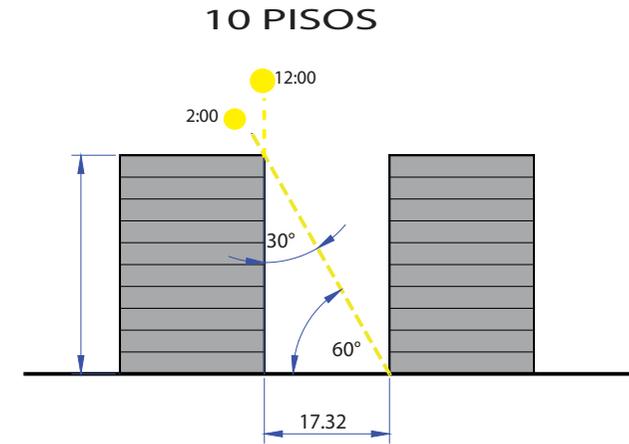


Figura 132: Asoleamiento en planta.



EN LA MAÑANA

Figura 133: Proyección de Sombra en la Mañana

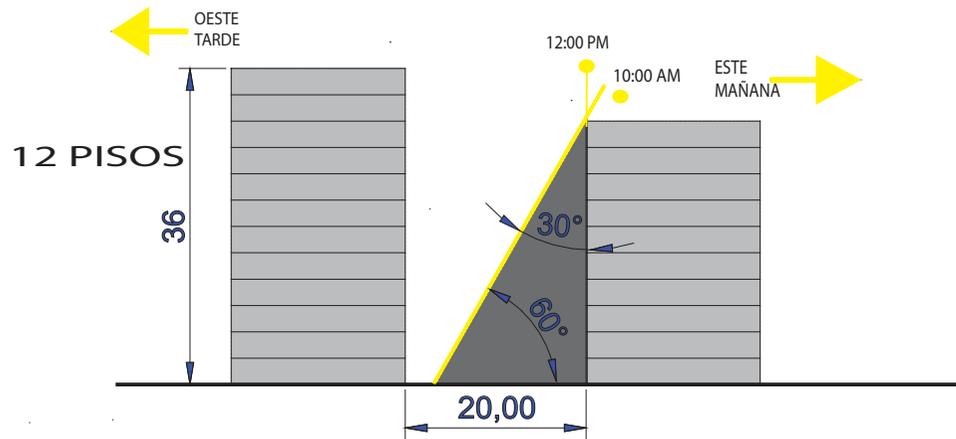


EN LA TARDE

Figura 134: Proyección de Sombra en la Tarde

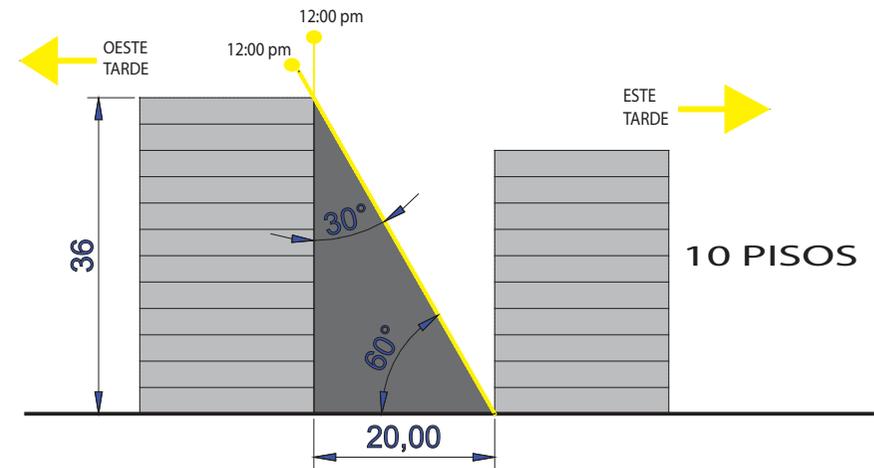
La orientación de la fachada larga debe estar orientada en sentido este- oeste, para obtener el mayor provecho de la luz natural del sol.

Con esta propuesta se garantiza que los frentes internos tenga asoleamiento directo de 4 horas y los frentes que están sobre las vías de la misma manera 4 horas de asoleamiento directo.



EN LA MAÑANA

Figura 135: Proyección de Sombra en la Mañana



EN LA TARDE

Figura 136: Proyección de Sombra en la Tarde

SOMBRAS GENERADAS DURANTE EL DIA

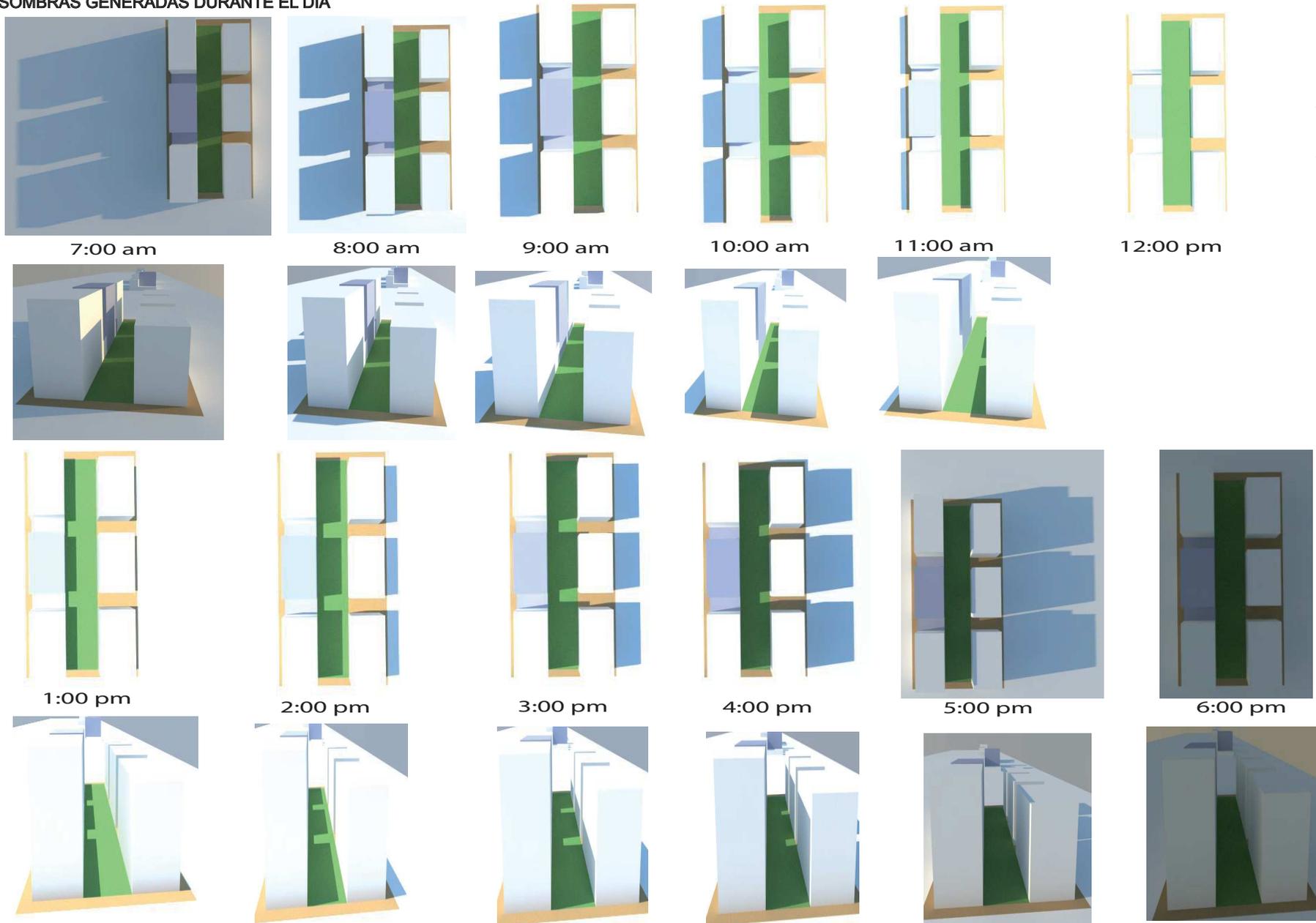


Figura 137: Análisis de Sombras Generadas a lo largo del Dia.

5.5.3.3 USOS DE SUELO

MANZANA TIPO PLANTA BAJA HASTA EL TERCER PISO ALTO

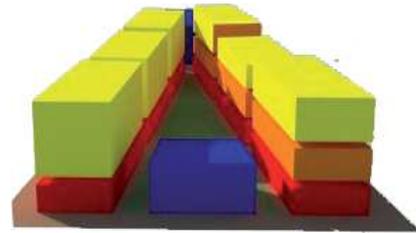


Figura 138: Uso del Suelo en Planta Baja

MANZANA TIPO CUARTO PISO ALTO EN ADELANTE



Figura 139: Uso del Suelo a partir del Cuarto Piso Alto



Promover el uso de suelo mixto , variedad entre vivienda , equipamiento , comercio , oficinas , y áreas verdes - recreativas , tanto a nivel de planta baja como en altura. Cada una de ellas interactuando entre si , incenti- vando la variedad y animacion de cada una de las manzanas , que los ciudadanos se sienta atraidos por ir y permanecer en los lugares.

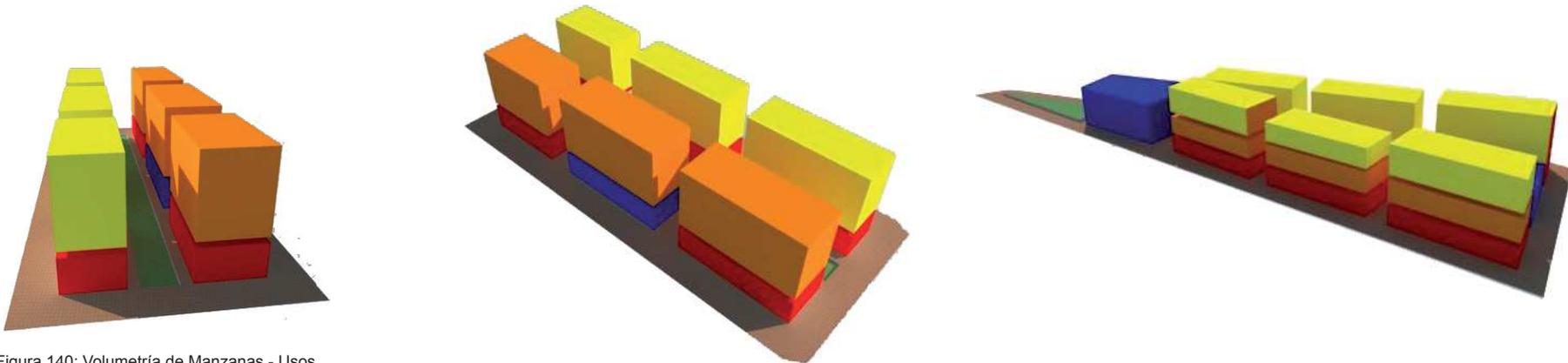


Figura 140: Volumetría de Manzanas - Usos

5.5.4 DESARROLLO DEL ESPACIO PÚBLICO Y ÁREAS VERDES



Figura 141: Eje de Espacio Público y Áreas Verdes.

Creación de una red de verde urbano y espacio público, que conecte las diferentes manzanas con relación visual, tanto en el borde de manzana como en el interior, marcando recorridos peatonales y del transporte alternativo Ciclo Vía.

Tabla 27: Propuesta de Espacio Público en Aceras

DIMENSIONES Y PORCENTAJES BULEVARD		
SISTEMAS	ANCHO	PORCENTAJE (%)
VIA	10,50	44,68
ACERA PASO LIBRE	3,30	14,04
ACERA ZONA DE PERMANENCIA	3,00	12,77
CICLOVIA	1,50	6,38
ZONA DE ARBORIZACION	4,00	17,02
ZONA DE COLUMNA DE LUZ	1,00	4,26
CINTA GOTERA	0,20	0,85
TOTAL DE BULEVARD	23,50	100,00

Equilibrar el espacio destinado al vehículo vs el espacio público del peatón (acera, caminerías), incluir un sistema de ciclovías sin afectar al tránsito vehicular, generar un red verde tanto en la acera como en los parterres centrales de la avenida, enlazando las diferntes manzanas y vías del entorno del sector de estudio.

Tabla 28: Propuesta de Distribución de Espacio del Sistema Urbano

PORCENTAJES		
SISTEMAS	ANCHO	PORCENTAJE (%)
VEHICULO	10,50	44,68
PEATON	8,00	34,04
AREA VERDE	5,00	21,28
TOTAL	23,50	100,00

PORCENTAJES DE OCUPACION

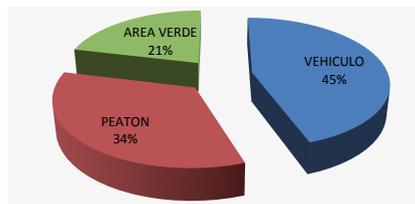


Figura 142: Porcentajes de ocupación de los Espacio del Sistema Urbano

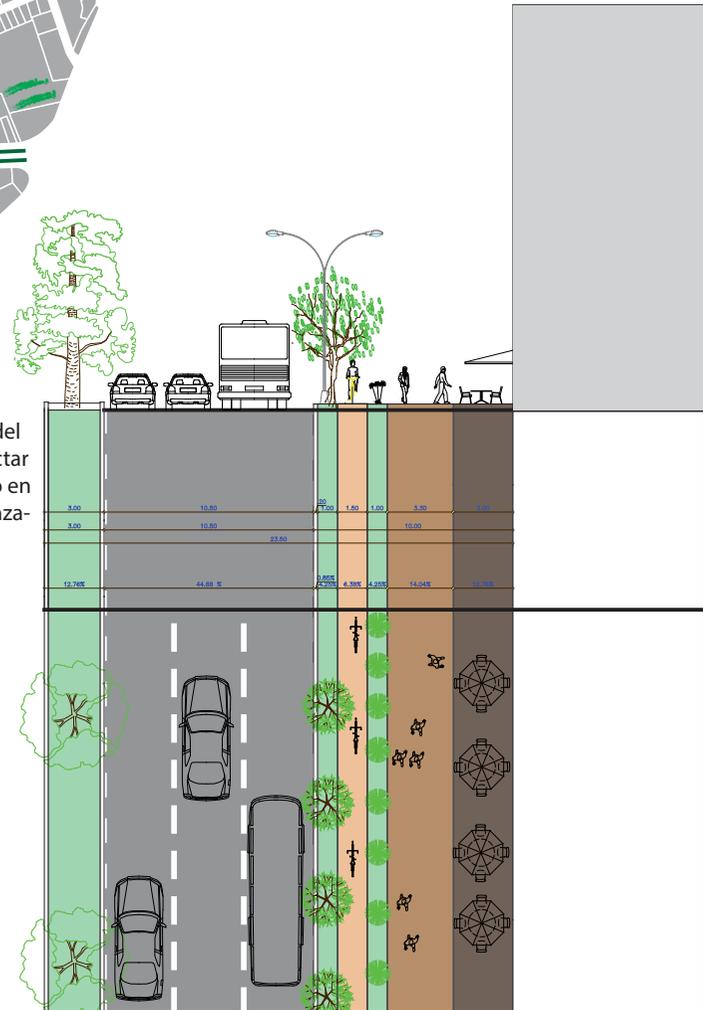
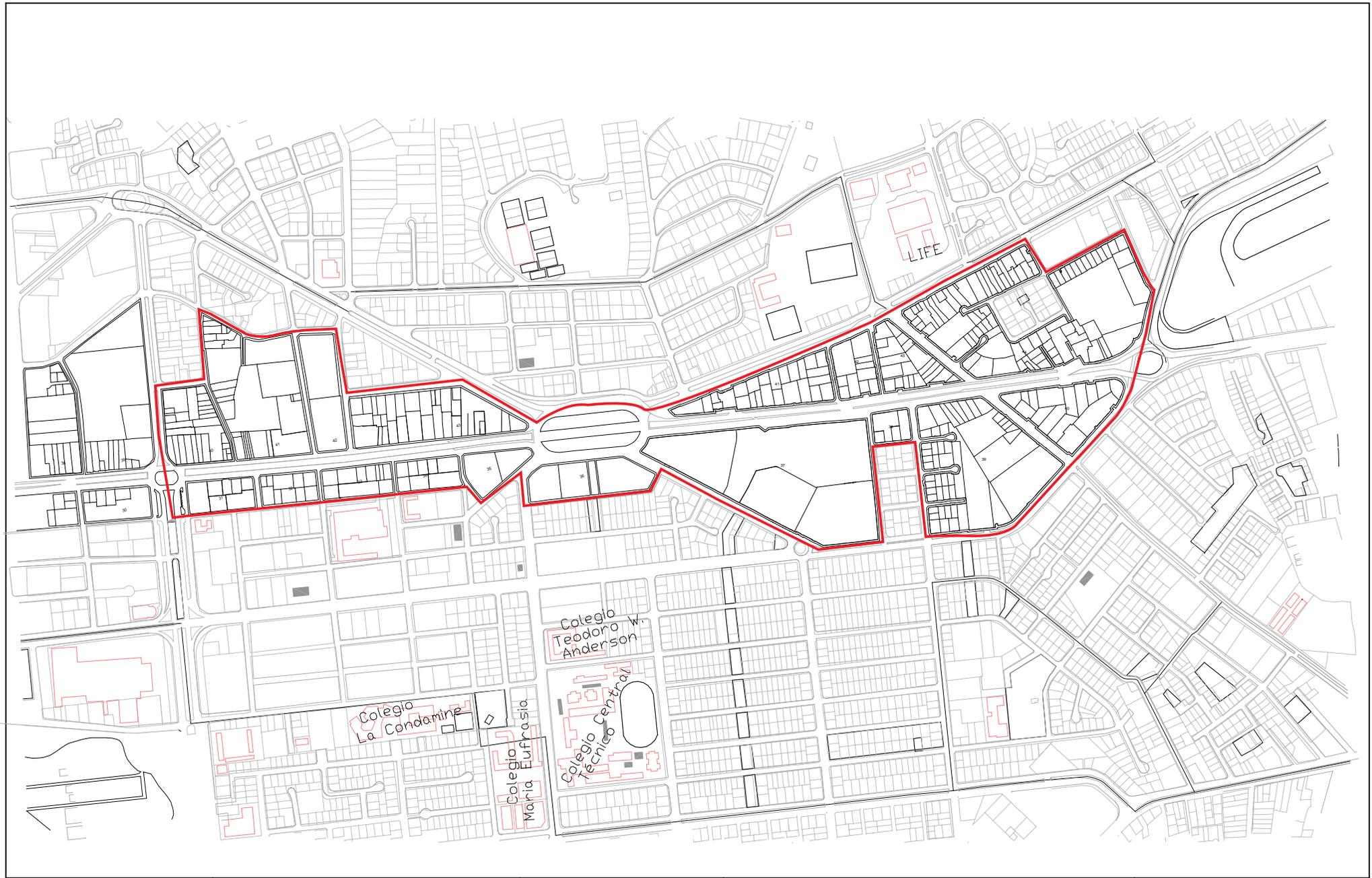


Figura 143: Esquema de Funcionamiento del Bulevard Av. 10 de Agosto



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

CONTENIDO:
Zona de Intervención

ESCALA: 1:10.000

LÁMINA: URB-01

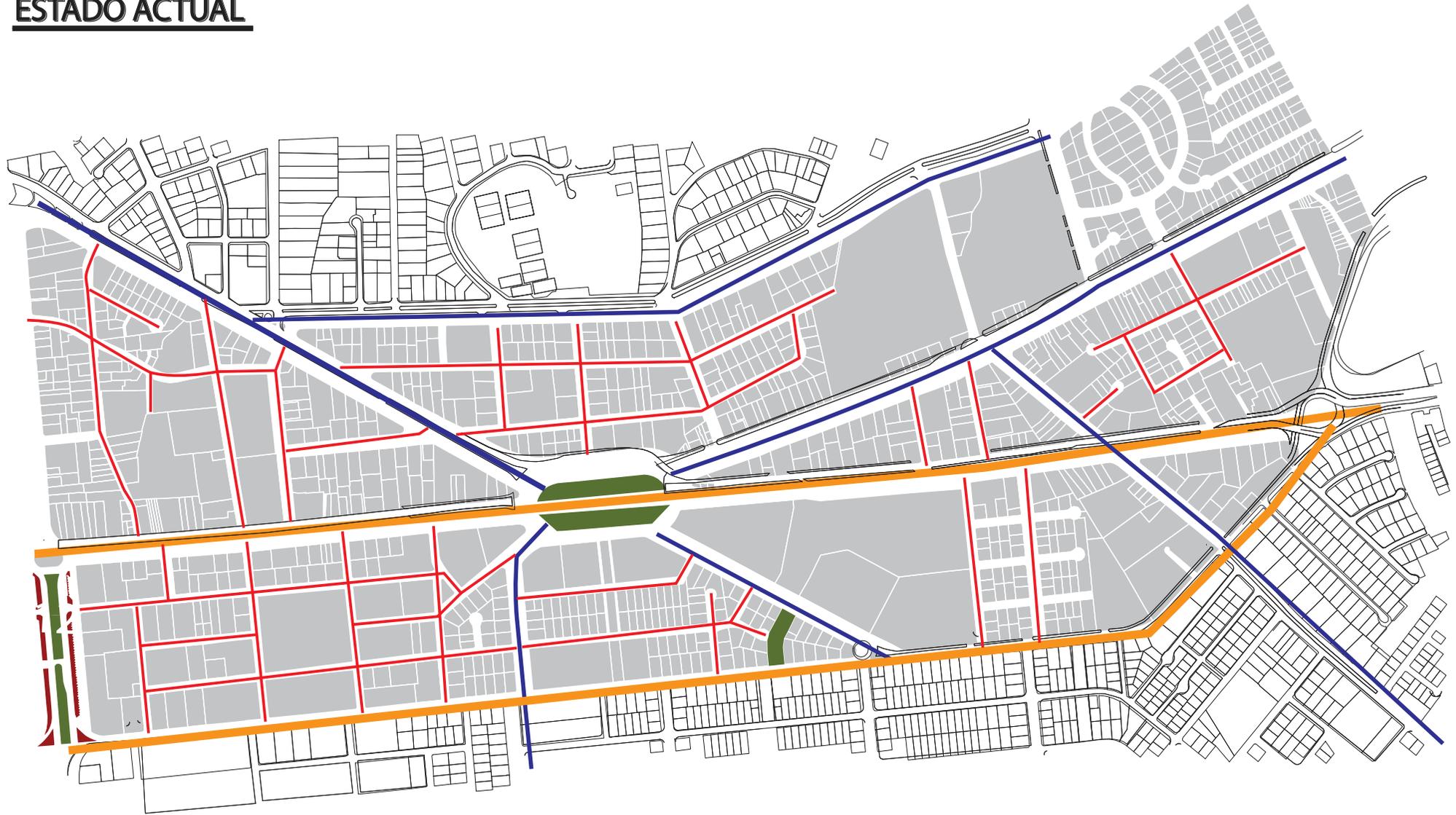
SIMBOLOGÍA:

 Delimitación del área de
intervención

UBICACIÓN:



ESTADO ACTUAL



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

CONTENIDO: Jerarquización Vial

ESCALA: 1:10.000

LÁMINA: URB-02

SIMBOLOGÍA:

-  VÍAS ARTERIALES
-  VÍAS COLECTORAS
-  VÍAS LOCALES
-  VÍAS PEATONALES

UBICACIÓN:



ESTADO ACTUAL



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

CONTENIDO:
Usos de suelo

ESCALA: 1:10.000

LÁMINA: URB-03

SIMBOLOGÍA:

-  VIVIENDA
-  EQUIPAMIENTO
-  OFICINAS
-  COMERCIO

UBICACIÓN:



ESTADO ACTUAL



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

CONTENIDO: Altura de edificación actual

ESCALA: 1:10.000

LÁMINA: URB-04

SIMBOLOGÍA:

1 PISO	7 PISOS	13 PISOS
2 PISOS	8 PISOS	14 PISOS
3 PISOS	9 PISOS	16 PISOS
4 PISOS	10 PISOS	17 PISOS
5 PISOS	11 PISOS	19 PISOS
6 PISOS	12 PISOS	20 PISOS



ESTADO ACTUAL



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

CONTENIDO; Ocupación del
Suelo

ESCALA: 1:10.000

LÁMINA: URB-05

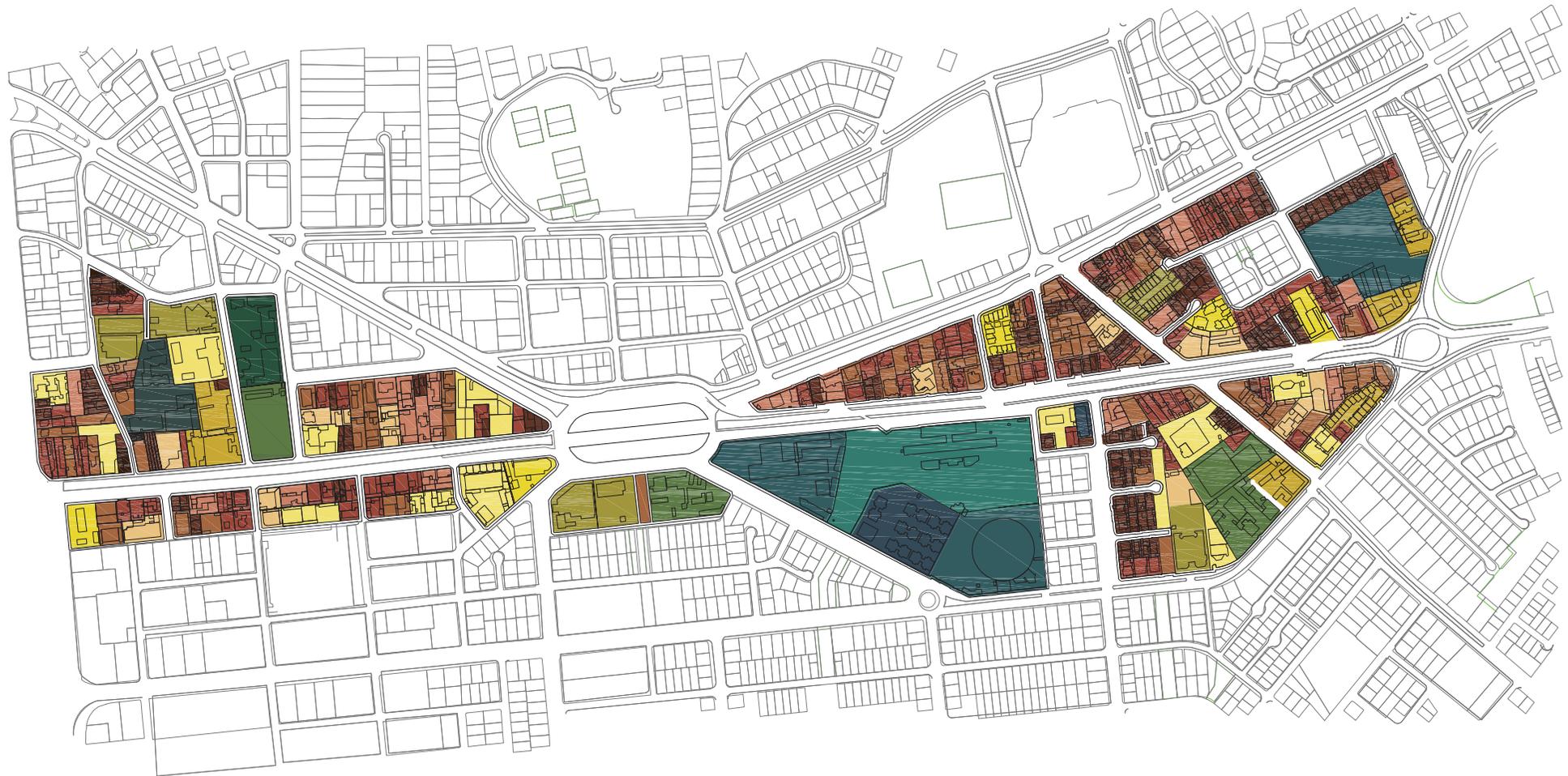
SIMBOLOGÍA:

-  Ocupado
-  Subocupado
-  Vacante

UBICACIÓN:



ESTADO ACTUAL



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

CONTENIDO: Tamaño de Lote

ESCALA: 1:10.000

LÁMINA: URB-06

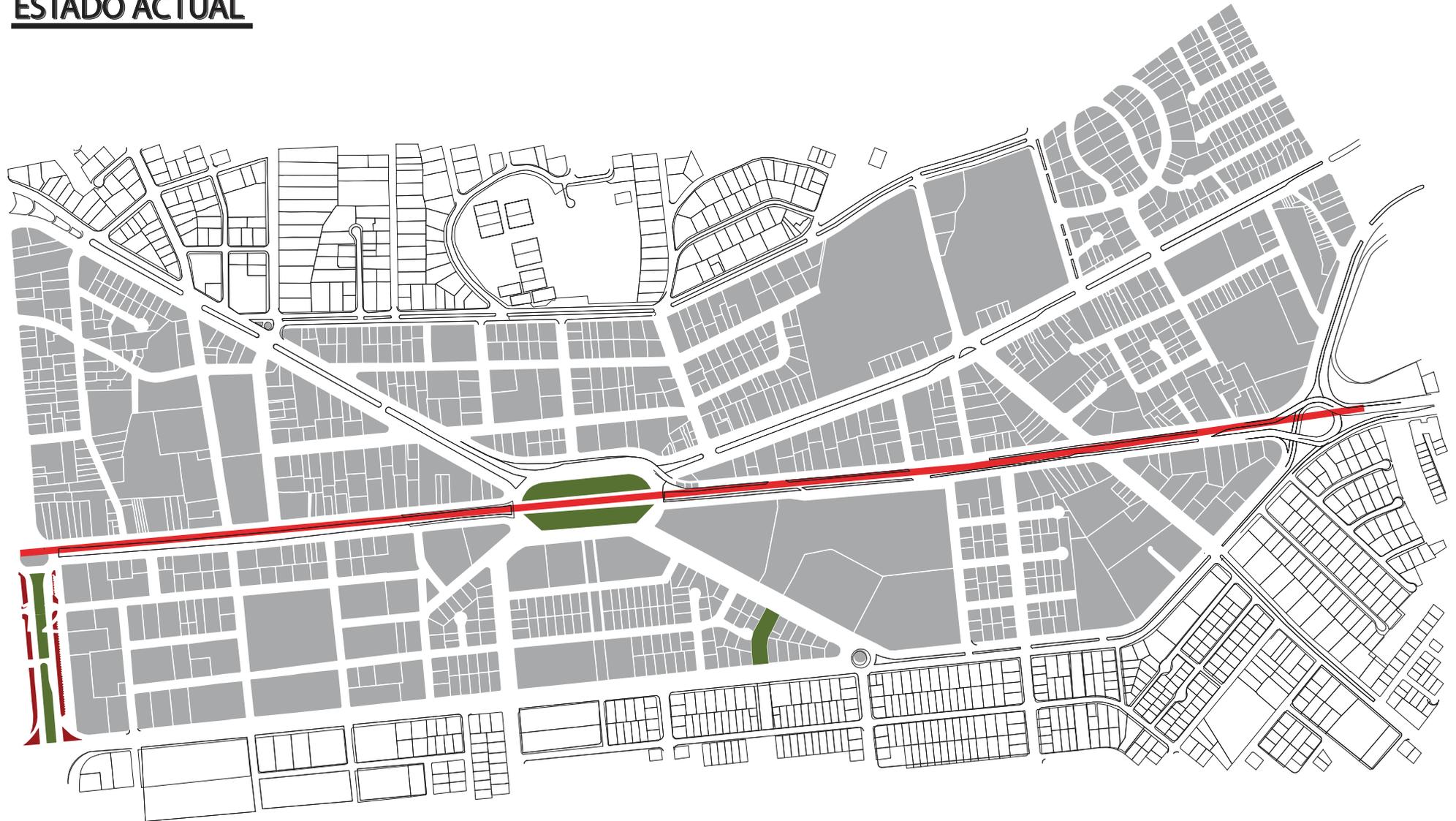
SIMBOLOGÍA:

0 - 200	2000 - 2500	7000 - 8000
200 - 500	2500 - 3000	8000 - 9000
500 - 800	3000 - 4000	9000 - 10.000
800 - 1200	4000 - 5000	10.000 - 15.000
1200 - 1500	5000 - 6000	15.000 - 20.000
1500 - 2000	6000 - 7000	30.000 - 40.000

UBICACIÓN:



ESTADO ACTUAL



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

CONTENIDO: Áreas Verdes - actual

ESCALA: 1:10.000

LÁMINA: URB-07

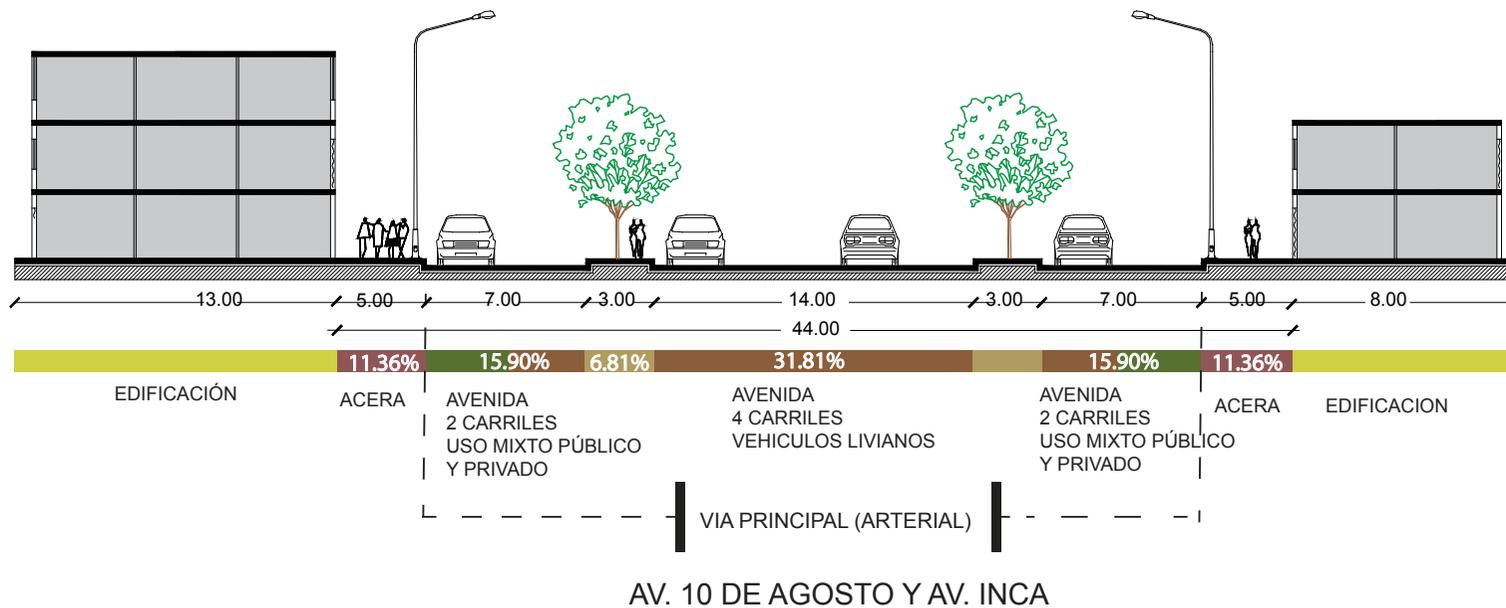
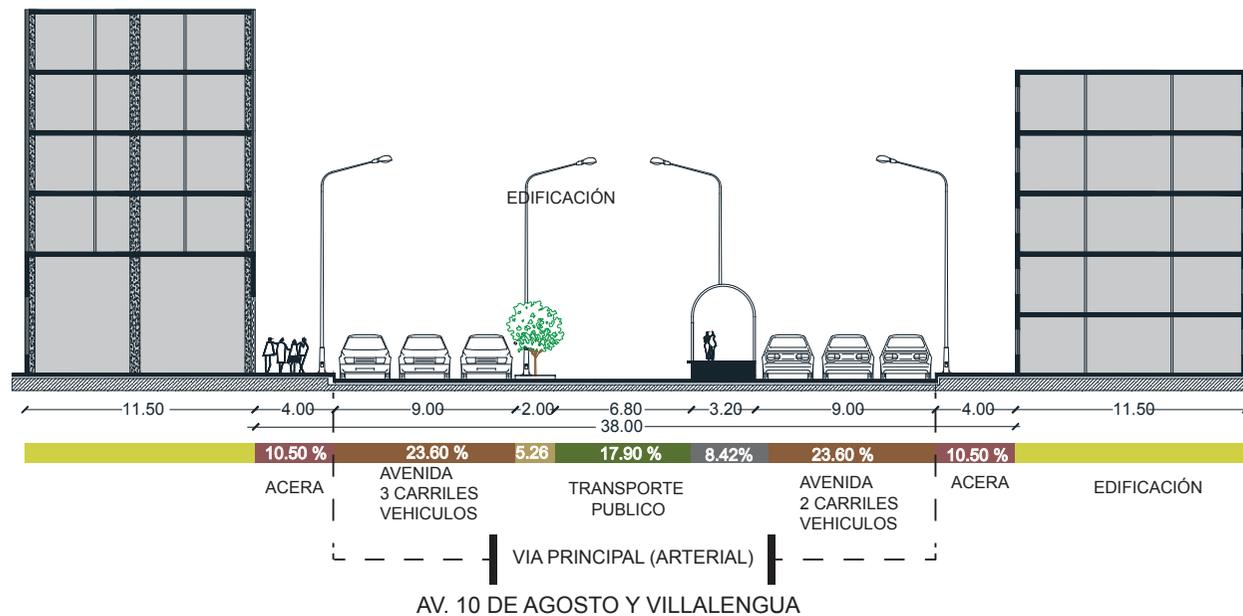
SIMBOLOGÍA:

- AV. 10 DE AGOSTO
- AREAS VERDES

UBICACIÓN:



ESTADO ACTUAL



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

CONTENIDO: Cortes tipo Av. 10 de agosto

ESCALA: S/E

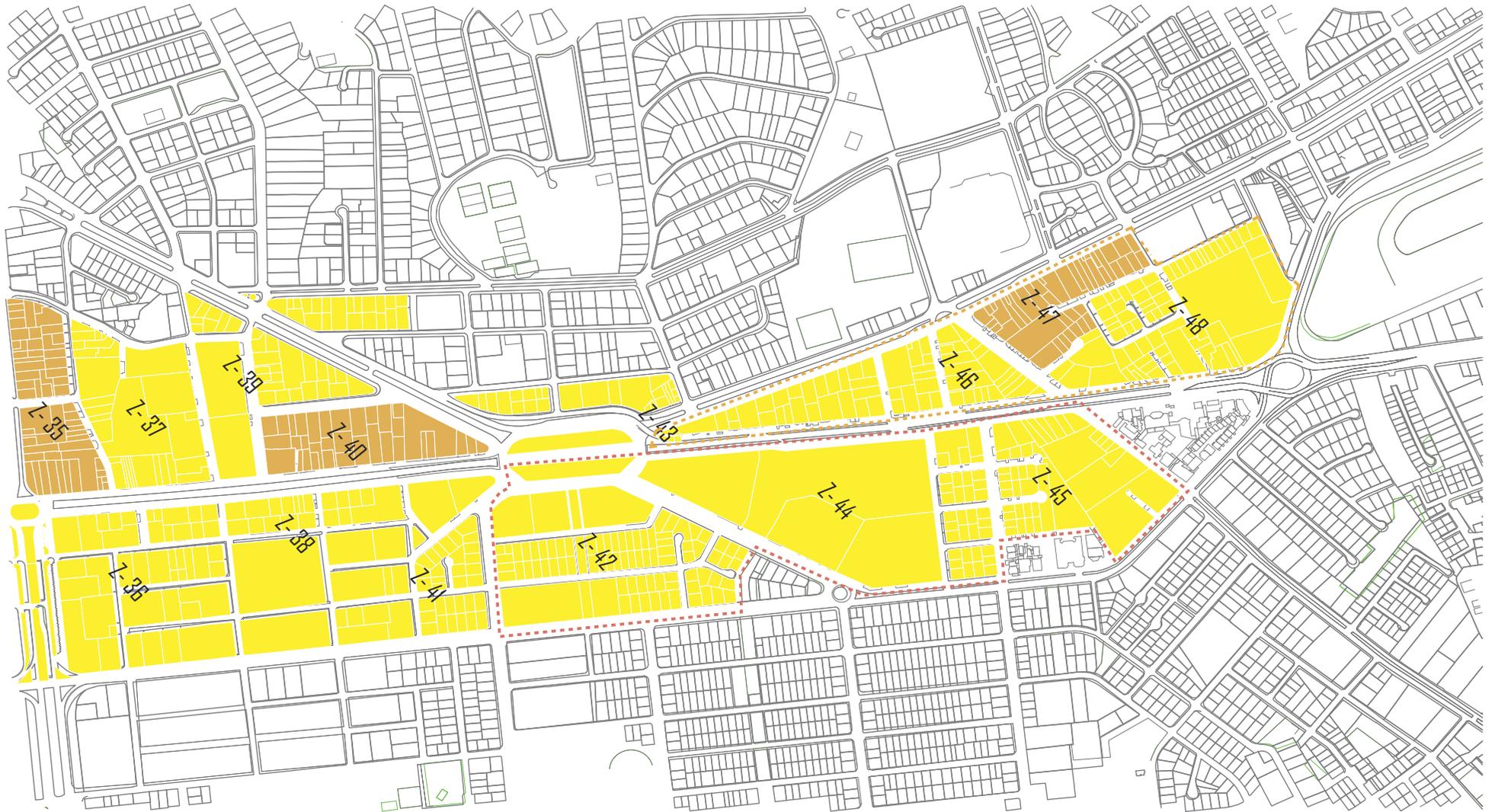
LÁMINA: URB-08

SIMBOLOGÍA:

UBICACIÓN:



ESTADO ACTUAL



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

CONTENIDO:
Densidad en la zona de estudio

ESCALA: 1:10.000

LÁMINA: URB-09

SIMBOLOGÍA:

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

UBICACIÓN:





**PROPUESTA DISEÑO URBANO
AV.10 DE AGOSTO
(AV. NACIONES UNIDAS - EL LABRADOR)**

 <p>UNIVERSIDAD DE LAS AMERICAS UNIVERSITY OF THE AMERICAS</p>	<p>TEMA: Diseño Urbano de la Av. 10 de Agosto Tramo IV</p>	<p>ESCALA: 1:75</p>	<p>SIMBOLOGIA:</p> <ul style="list-style-type: none">  Adoquin Cuadrado varios colores 15x15x6cm  Areas verdes  Adoquin Rectangular color rojo naranja de 20x10x6 cm  Adoquin con Textura 30x30x6 cm  Lotes - edificación  Ciclovías-dos sentidos 	<p>UBICACION:</p> 
<p>CONTENIDO: Planta Diseño Urbano Numeración Manzanas</p>		<p>LAMINA: URB-09-1</p>		

PROPUESTA



TEMA: Diseño Urbano de la Av. 10 de Agosto Tramo IV
CONTENIDO: Usos de suelo en Planta Baja

ESCALA: 1:10.000
LÁMINA: URB-10

SIMBOLOGÍA:
■ COMERCIO
■ VIVIENDA
■ OFICINA
■ EQUIPAMIENTO



PROPUESTA



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

CONTENIDO: Usos de suelo a partir del 3er piso alto

ESCALA: 1:10.000

LÁMINA: URB-11

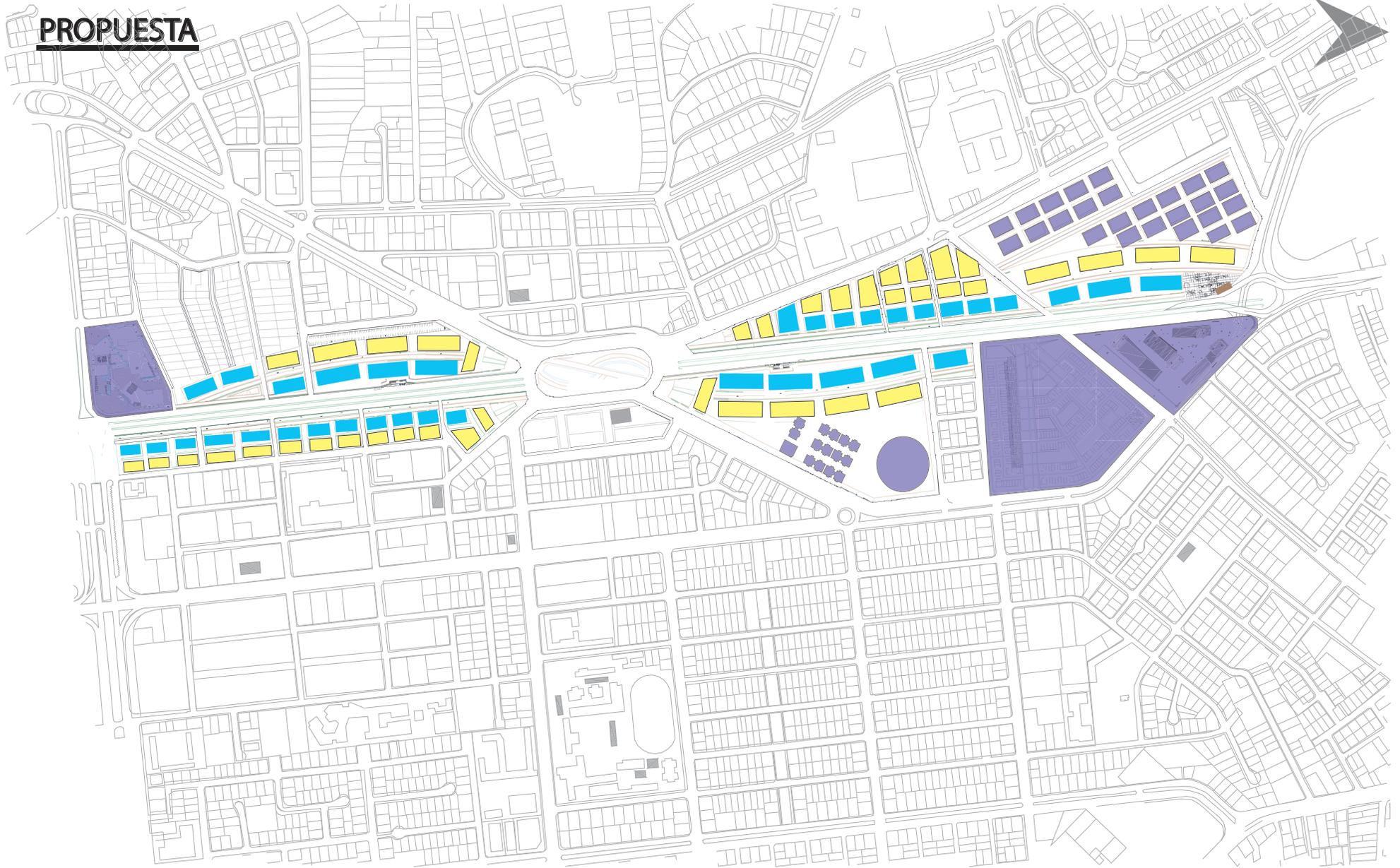
SIMBOLOGÍA:

- COMERCIO
- VIVIENDA
- OFICINA
- EQUIPAMIENTO

UBICACIÓN:



PROPUESTA



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

CONTENIDO: Altura de edificación

ESCALA: 1:10.000

LÁMINA: URB-12

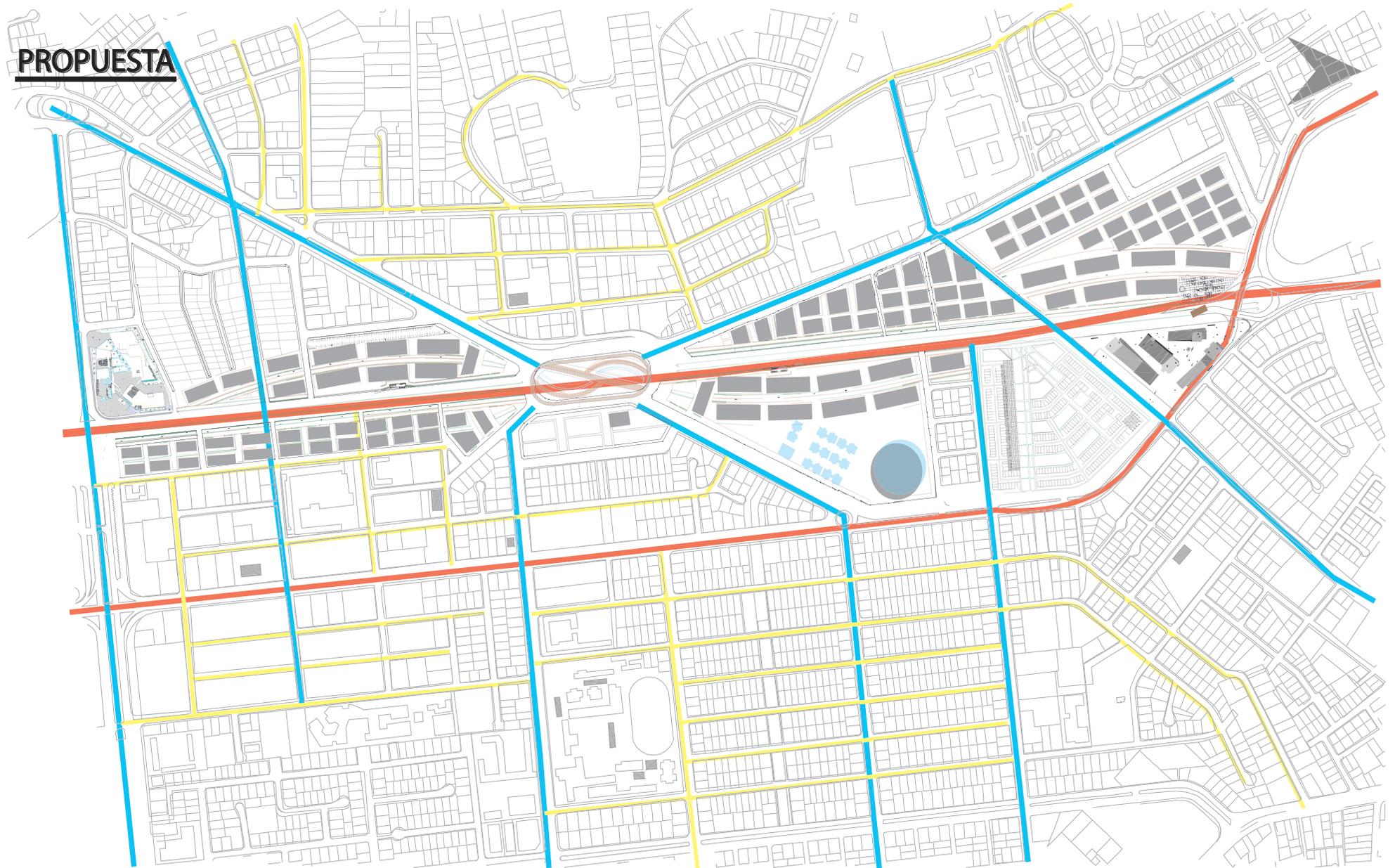
SIMBOLOGÍA:

-  AISLADA 12 PISOS
-  AISLADA 8 PISOS
-  MENOR 8 PISOS

UBICACIÓN:



PROPUESTA



TEMA: Diseño Urbano de la Av. 10 de Agosto Tramo IV
CONTENIDO: Jerarquización Vial

ESCALA: 1:10.000
LÁMINA: URB-13

SIMBOLOGÍA:
Vía Arterial
Vía Colectora
Vía Local



PROPUESTA



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

CONTENIDO: Sistema de Red Verde Urbana y espacio Público

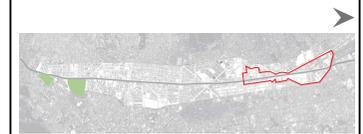
ESCALA: 1:10.000

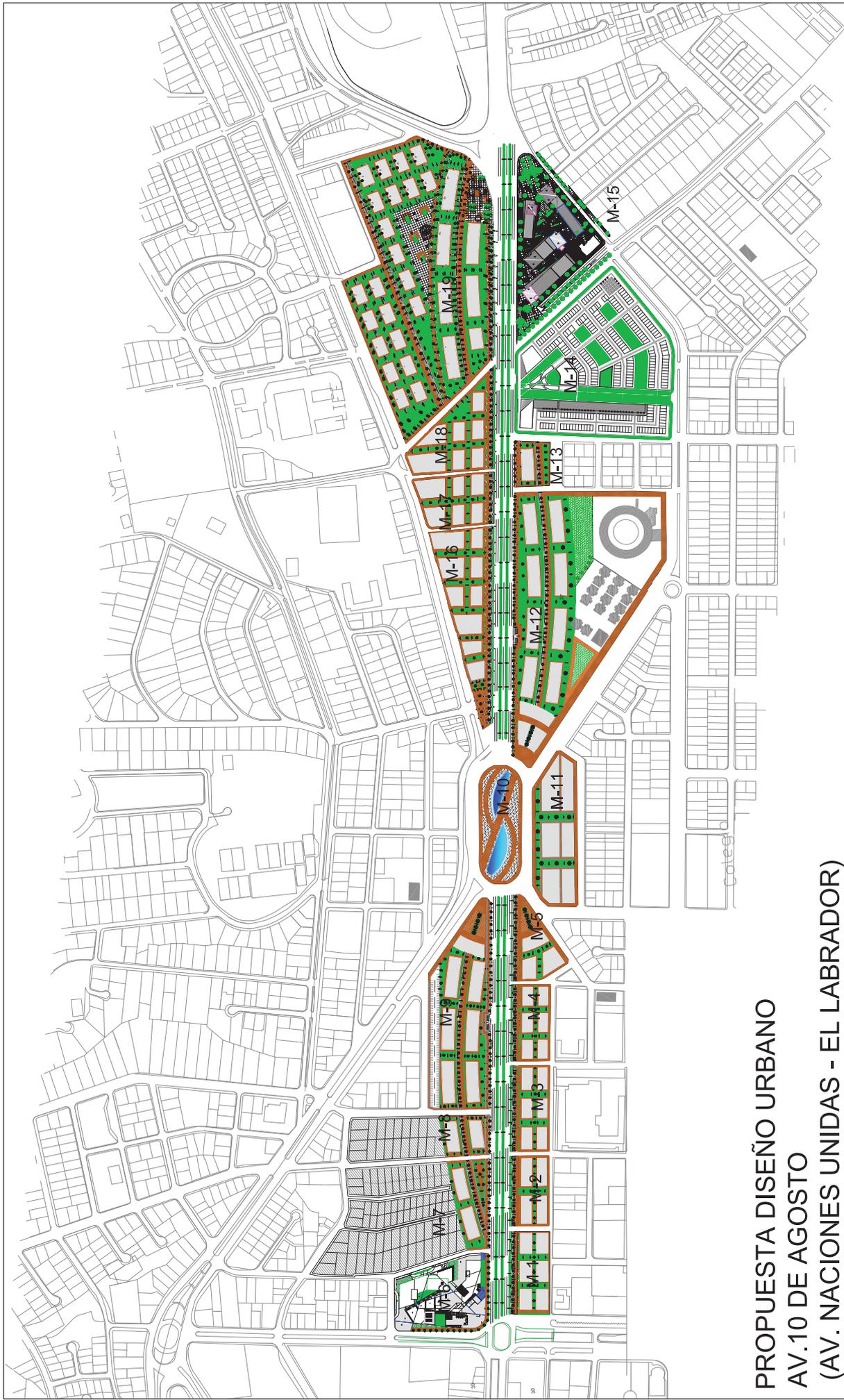
LÁMINA: URB-14

SIMBOLOGÍA:

- Áreas verdes
- Ejes de espacio público

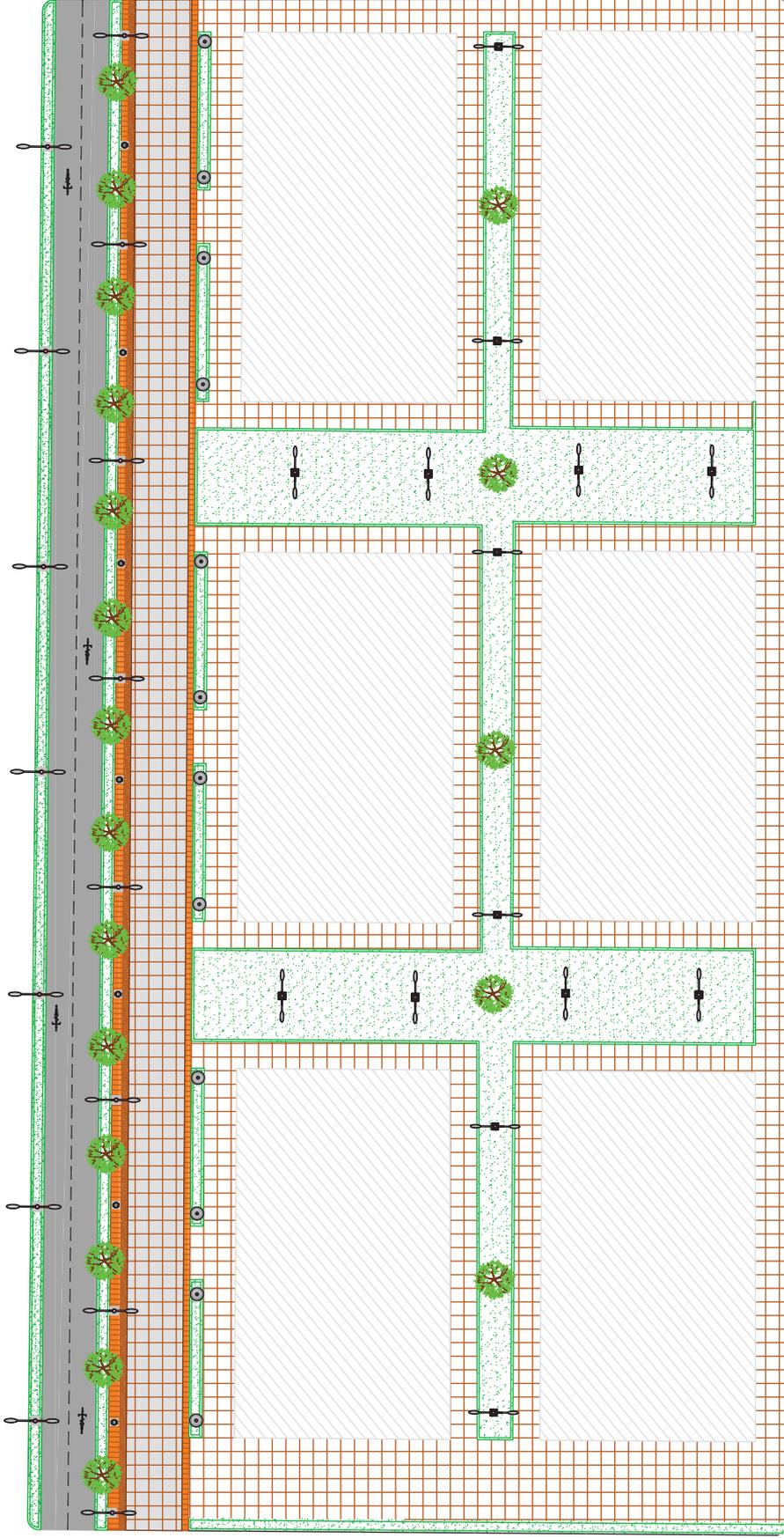
UBICACIÓN:





**PROPUESTA DISEÑO URBANO
AV.10 DE AGOSTO
(AV. NACIONES UNIDAS - EL LABRADOR)**

	<p>TEMA: Diseño Urbano de la Av. 10 de Agosto Tramo IV</p>	<p>ESCALA: 1:75</p>	<p>SIMBOLOGIA:</p> <ul style="list-style-type: none"> Adoquín Cuadrado varios colores 15x15x6cm Áreas verdes Adoquín Rectangular color rojo naranja de 20x10x6 cm Adoquín con Textura 30x30x6 cm Lotes - edificación Ciclovías- dos sentidos
<p>CONTENIDO: Planta Diseño Urbano Numeración Manzanas</p>	<p>LAMINA: URB-15</p>	<p>UBICACION:</p>	



MANZANA 01

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

ESCALA: 1:40

CONTENIDO: Planta Urbana- Diseño de Manzana

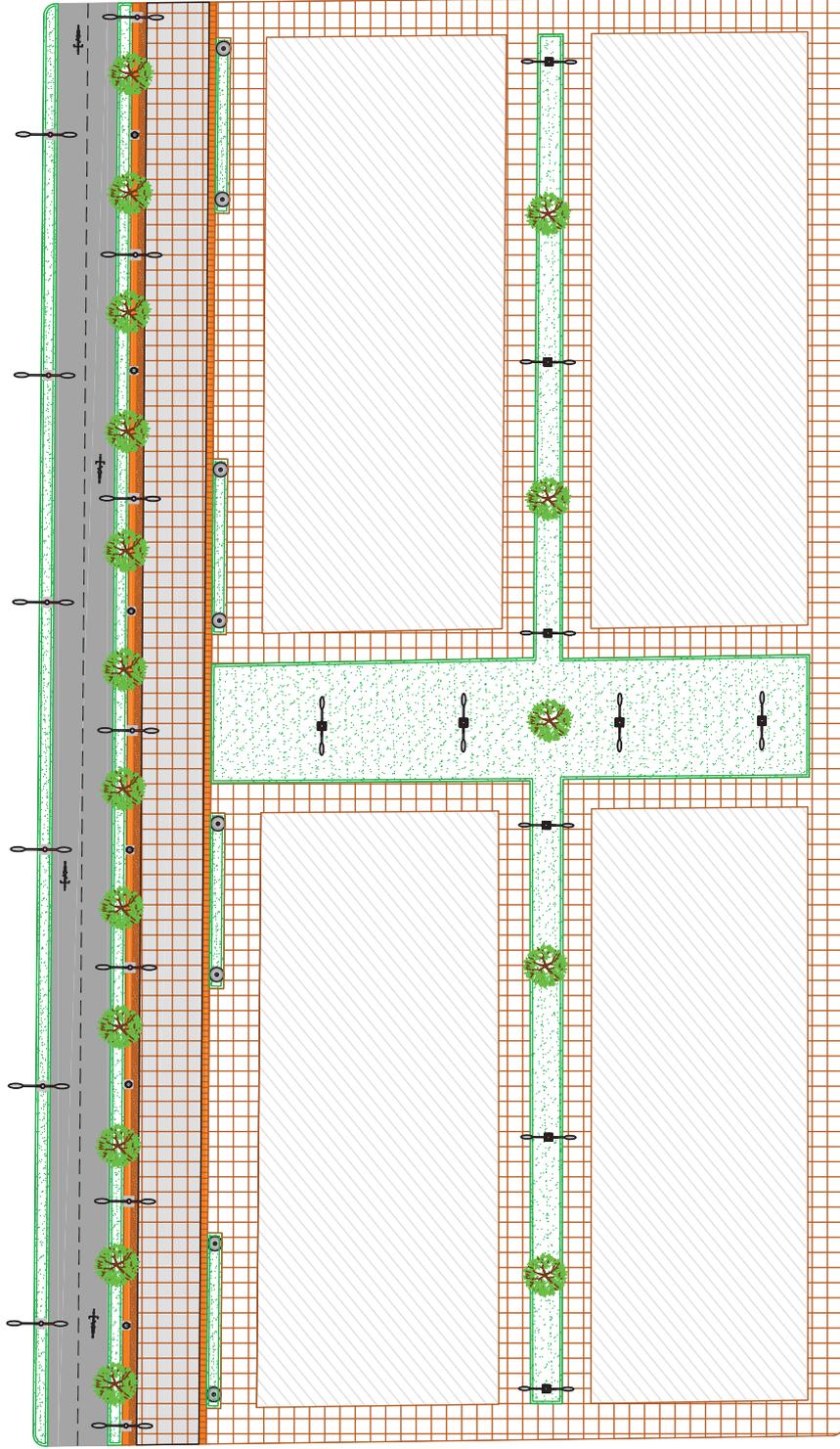
LAMINA: URB-16

SIMBOLOGIA:

	Adoquin Cuadrado varias cobres 15x15x6cm		Áreas verdes		Lotes - edificación
	Adoquin Rectangular color rojo naranja de 20x10x6 cm		Adoquin Cuadrado varias cobres 15x15x6cm		Ciclovia-dos sentidos
	Adoquin con Textura 30x30x6 cm				

UBICACION:





MANZANA 02

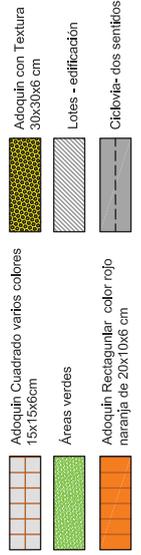
TEMA: Diseño Urbano de la Av. 10 de Agosto Tramo IV

ESCALA: 1:40

CONTENIDO: Planta Urbana- Diseño de Manzana

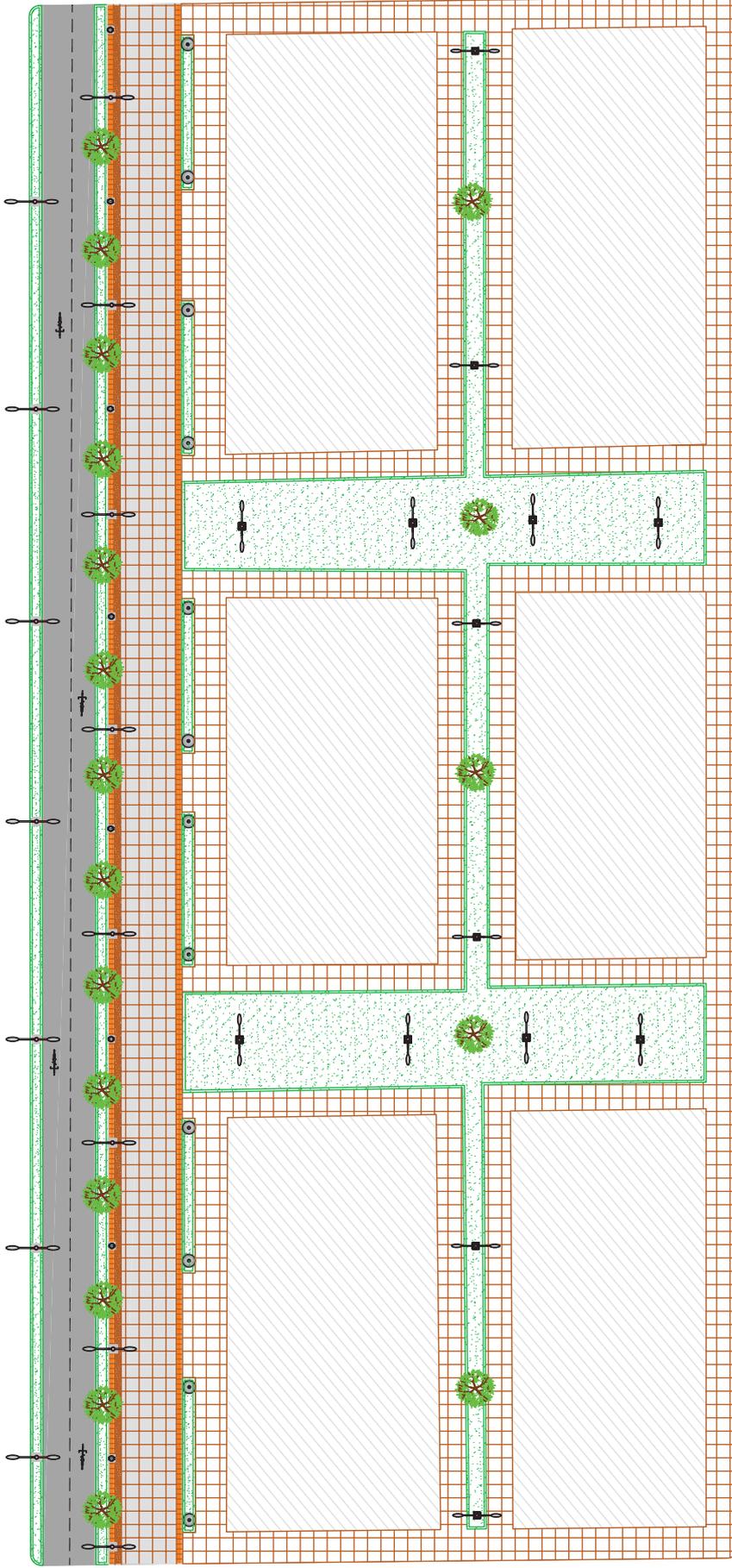
LAMINA: URB-17

SIMBOLOGIA:



UBICACION:





MANZANA 03

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

ESCALA: 1:40

CONTENIDO: Planta Urbana- Diseño de Manzana

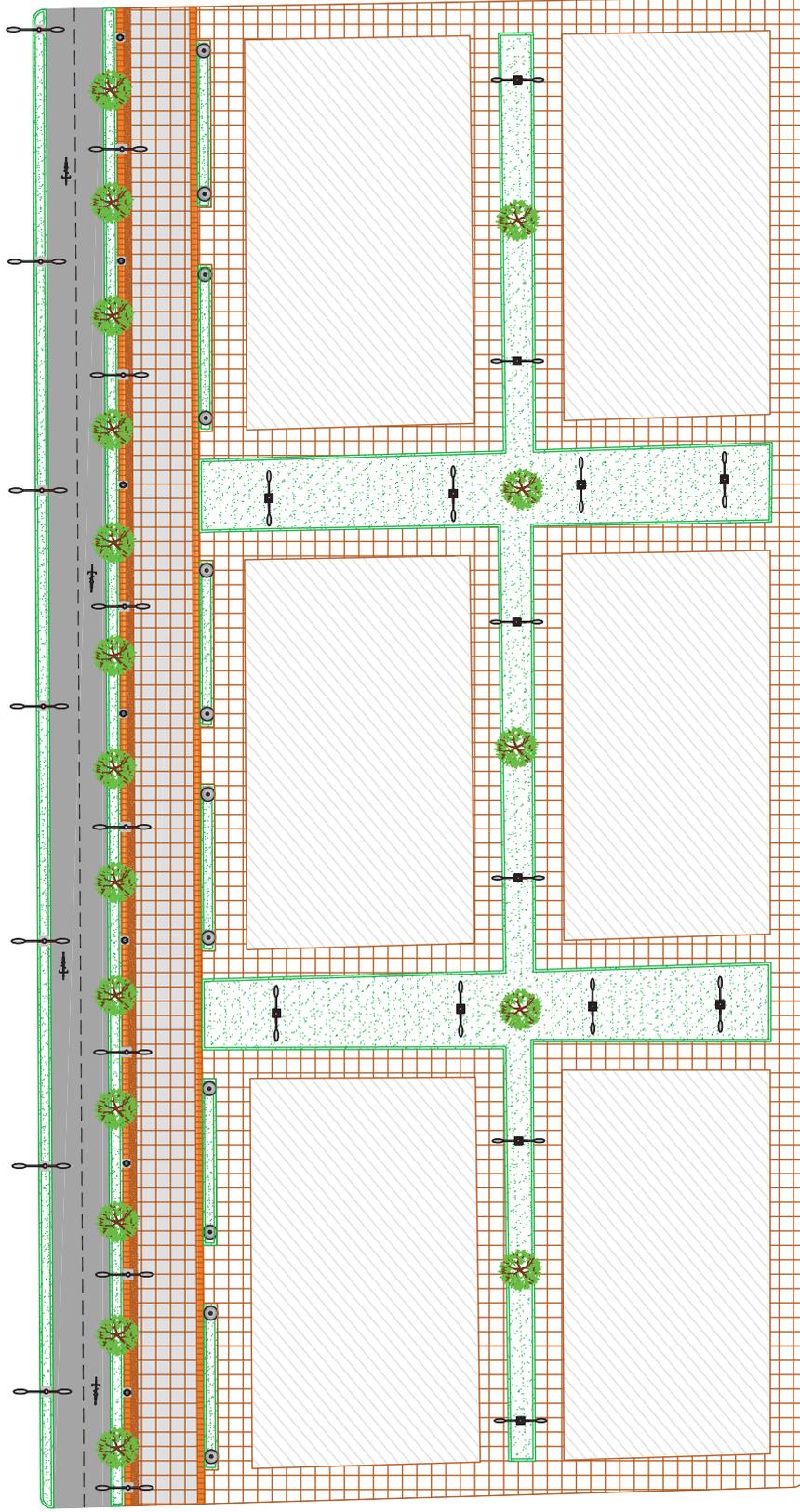
LAMINA: URB-18

SIMBOLOGIA:

	Adoquin Cuadrado varias cobres 15x15x6cm		Lotes - edificación
	Areas verdes		Ciclovia- dos sentidos
	Adoquin Rectangular color rojo naranja de 20x10x6 cm		
	Adoquin con Textura 30x30x6 cm		

UBICACION:





MANZANA 04

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

ESCALA: 1:40

CONTENIDO: Planta Urbana- Diseño de Manzana

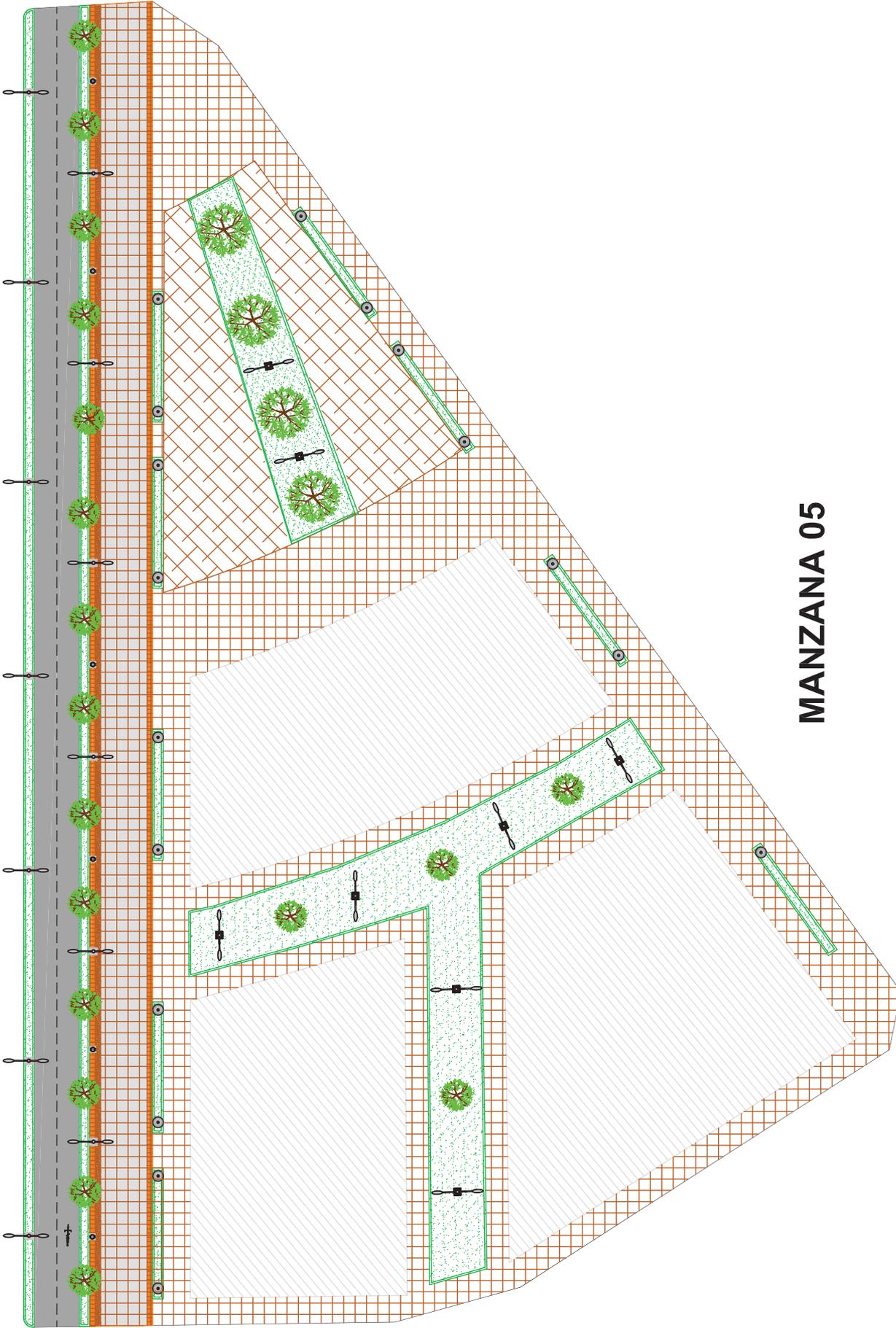
LAMINA: URB-19

SIMBOLOGIA:

	Adoquin Cuadrado varitas cobres 15x15x6cm		Áreas verdes		Lotes - edificación
	Adoquin Rectangular color rojo naranja de 20x10x6 cm		Ciclovías- dos sentidos		

UBICACION:





MANZANA 05

UBICACION:



SIMBOLOGIA:

	Adoquin Cuadrado varias cobres 15x15x6cm		Adoquin con Textura 30x30x6 cm
	Areas verdes		Lotes - edificación
	Adoquin Rectangular color rojo naranja de 20x10x6 cm		Ciclovía- dos sentidos

ESCALA:
1:40

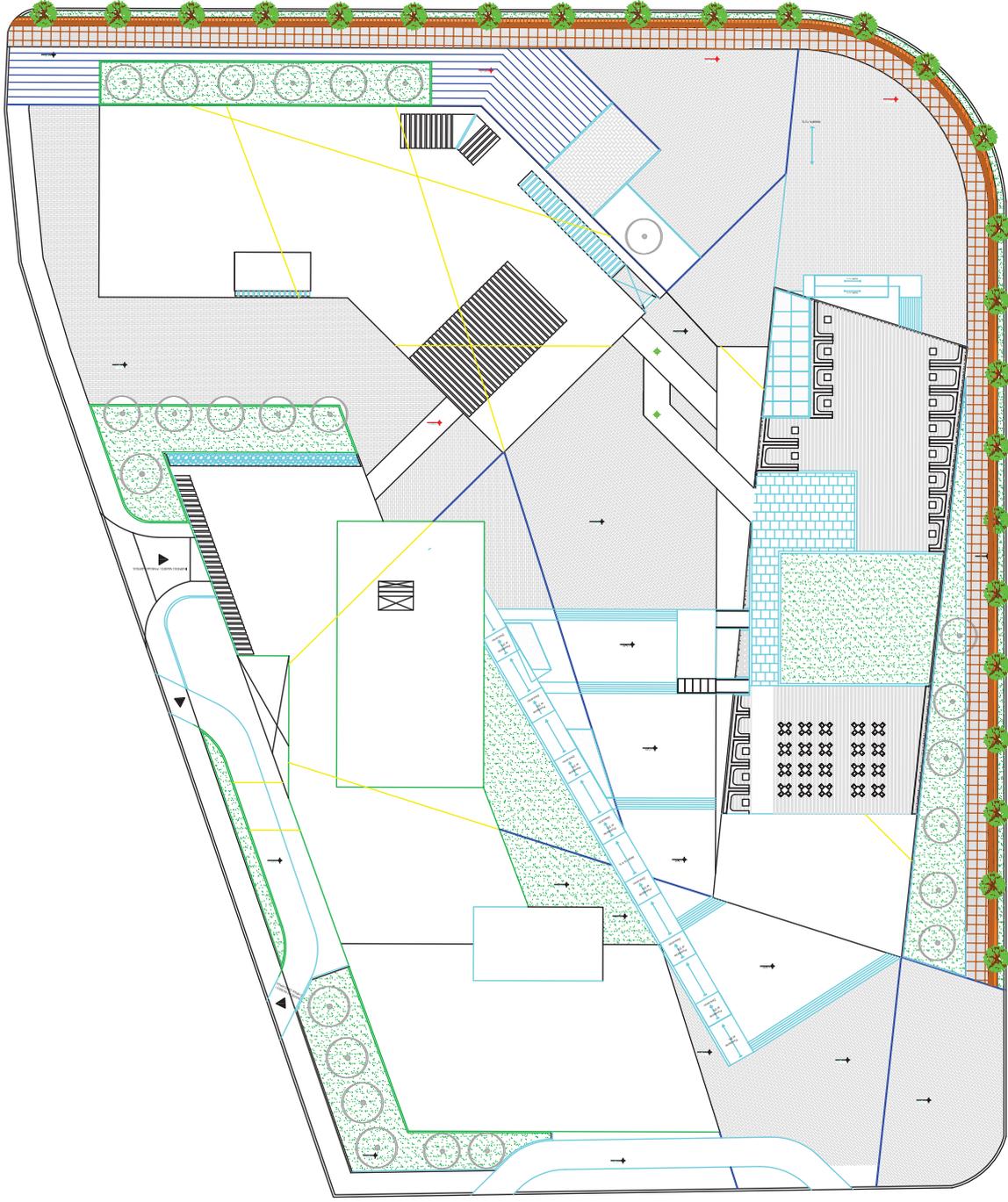
TEMA: Diseño Urbano de la Av. 10 de Agosto Tramo IV

LAMINA:
URB-20

CONTENIDO: Planta Urbana- Diseño de Manzana



MANZANA 06



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

ESCALA: 1:50

CONTENIDO: Planta Urbana- Diseño de Museo - Proyecto Independiente

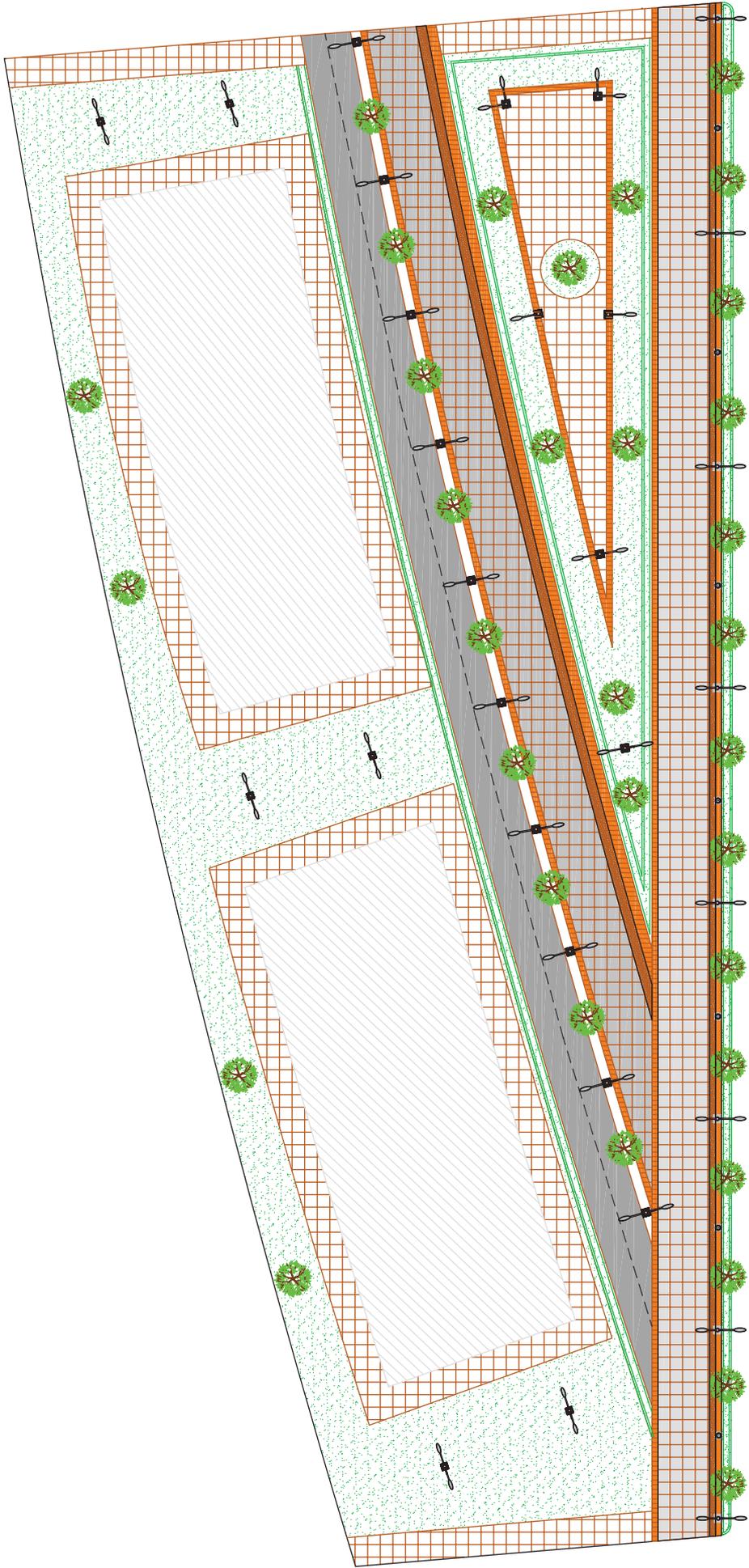
LAMINA: URB-21

SIMBOLOGIA:

-  Adoquin Cuadrado varitas cobres 15x15x6cm
-  Areas verdes
-  Adoquin Rectangular color rojo naranja de 20x10x6 cm
-  Adoquin con Textura 30x30x6 cm
-  Lotes - edificación
-  Ciclovías-dos sentidos

UBICACION:





MANZANA 07

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

CONTENIDO: Planta Urbana- Diseño de Manzana

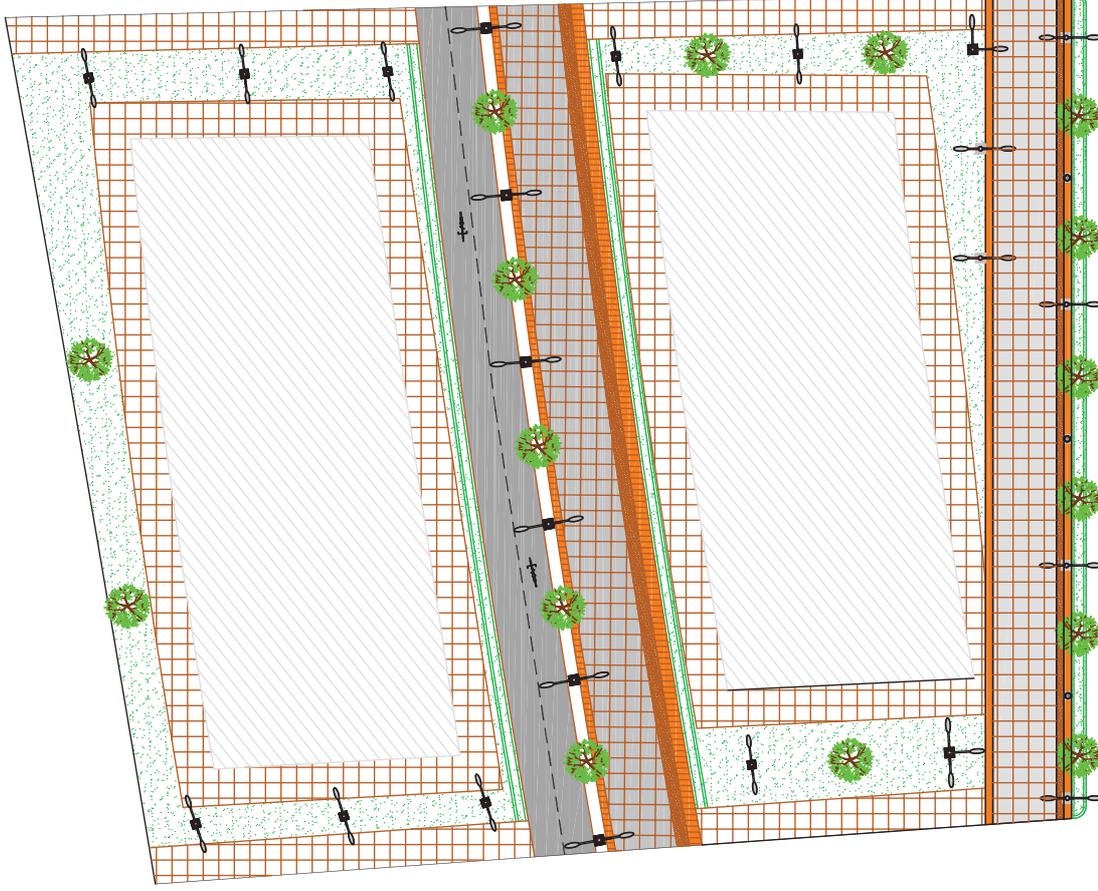
ESCALA: 1:40

LAMINA: URB-22

- SIMBOLOGIA:**
- Adoquin Cuadrado varios colores 15x15x6cm
 - Adoquin con Textura 30x30x6 cm
 - Areas verdes
 - Adoquin Rectangular color rojo naranja de 20x10x6 cm
 - Lotes - edificación
 - Ciclovías- dos sentidos



MANZANA 08



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

ESCALA: 1:40

CONTENIDO: Planta Urbana- Diseño de Manzana

LAMINA: URB-23

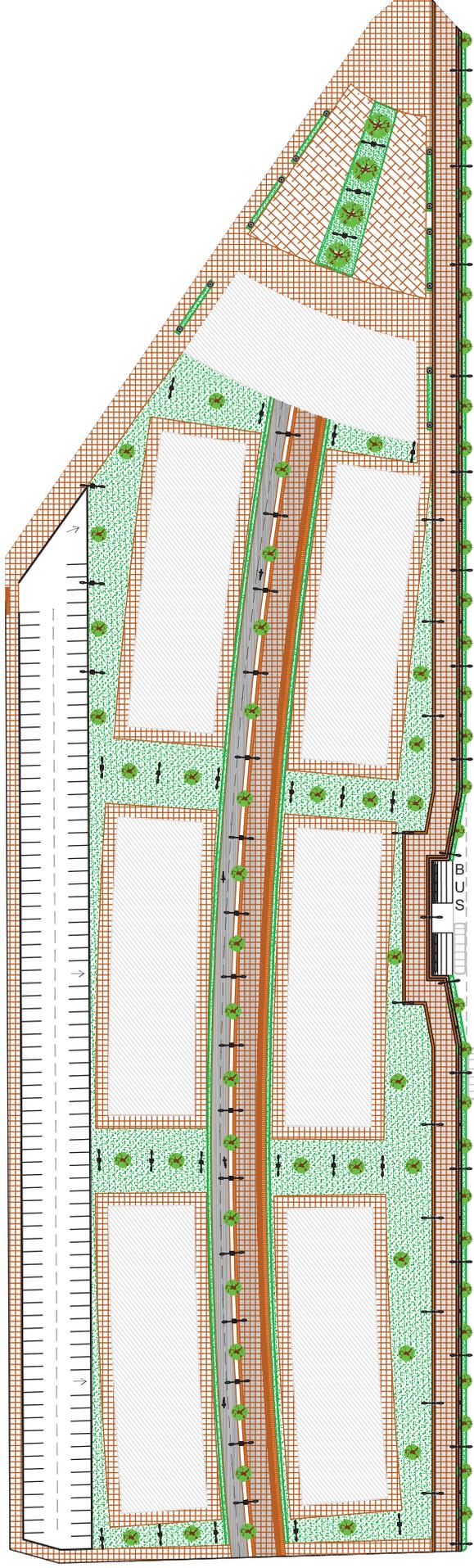
SIMBOLOGIA:

-  Adoquin Cuadrado varias cobres 15x15x6cm
-  Areas verdes
-  Adoquin Rectangular color rojo naranja de 20x10x6 cm
-  Adoquin con Textura 30x30x6 cm
-  Lotes - edificación
-  Ciclovía- dos sentidos

UBICACION:



MANZANA 09



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

CONTENIDO: Planta Urbana- Diseño de Manzana

ESCALA: 1:75

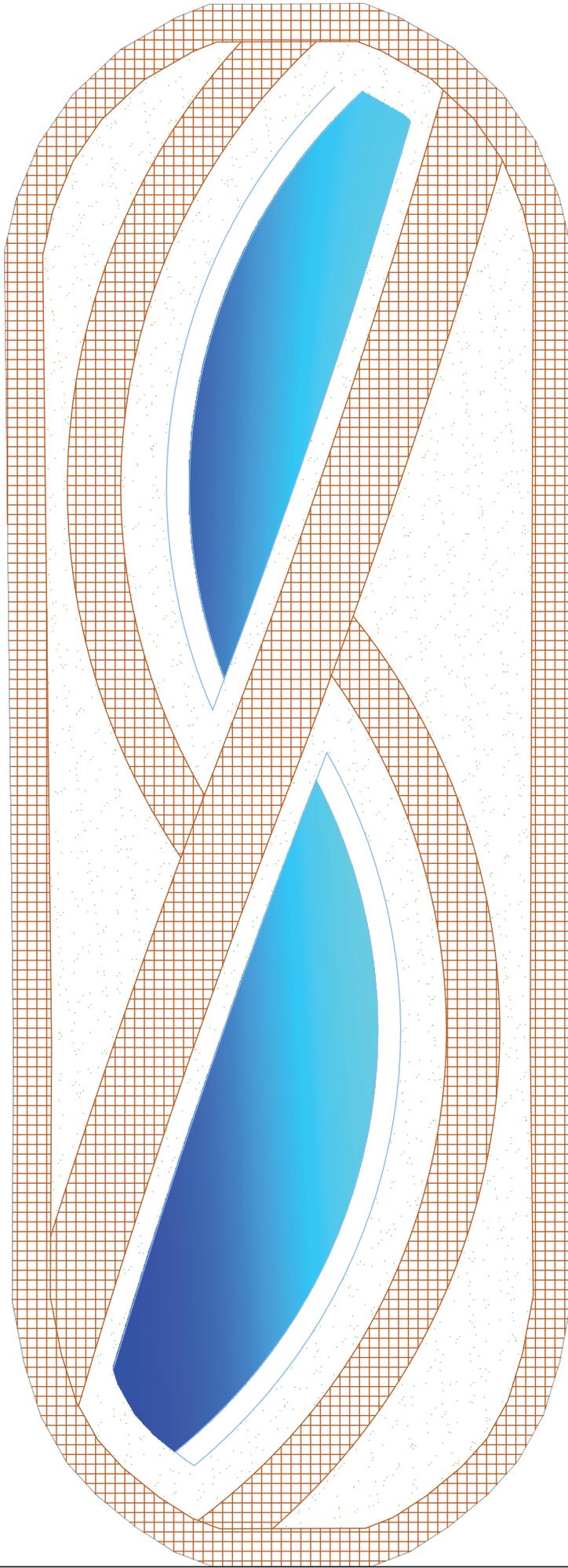
LAMINA: URB-24

SIMBOLOGIA:

-  Adoquin Cuadrado varias cobres 15x15x6cm
-  Areas verdes
-  Adoquin Rectangular color rojo naranja de 20x10x6 cm
-  Adoquin con Textura 30x30x6 cm
-  Lotes - edificación
-  Ciclovías- dos sentidos

UBICACION:





MANZANA 10

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

ESCALA:
1:50

CONTENIDO: Planta Urbana- Diseño de Manzana

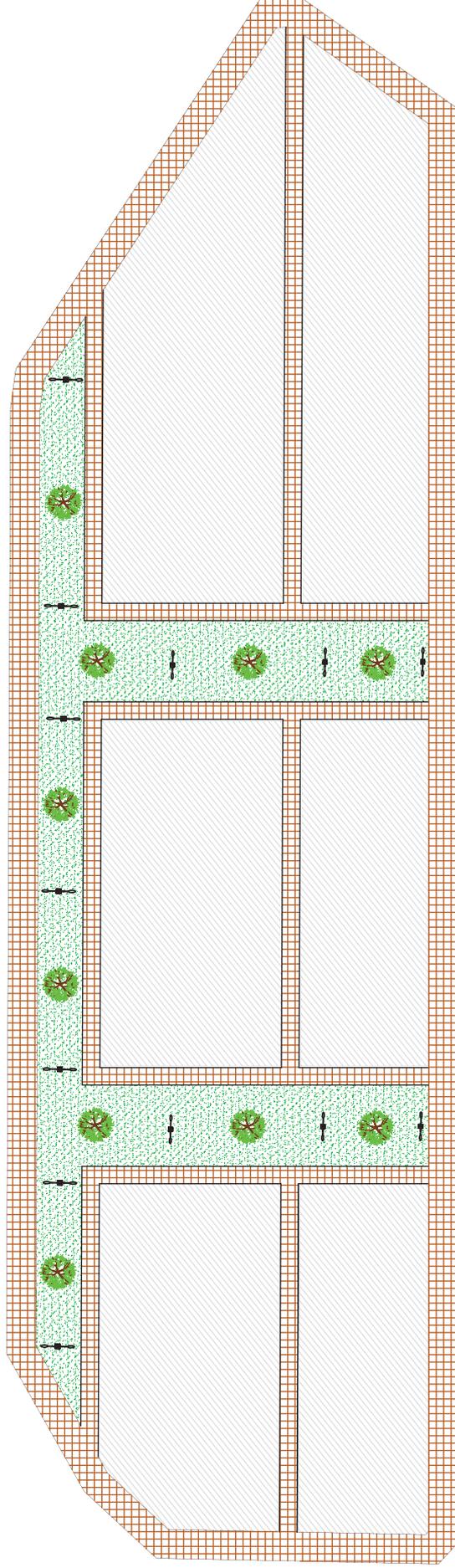
LAMINA:
URB-25

UBICACION:



SIMBOLOGIA:

	Adoquin Cuadrado varios colores 15x15x6cm		Adoquin con Textura 30x30x6 cm
	Áreas verdes		Pileta de Agua
	Adoquin Rectangular color rojo naranja de 20x10x6 cm		Ciclovia- dos sentidos



MANZANA 11

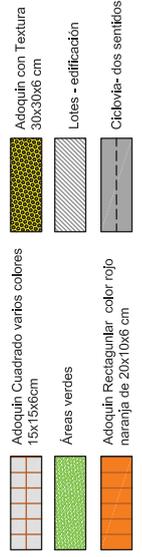
TEMA: Diseño Urbano de la Av. 10 de Agosto Tramo IV

ESCALA:
1:60

CONTENIDO: Planta Urbana- Diseño de Manzana

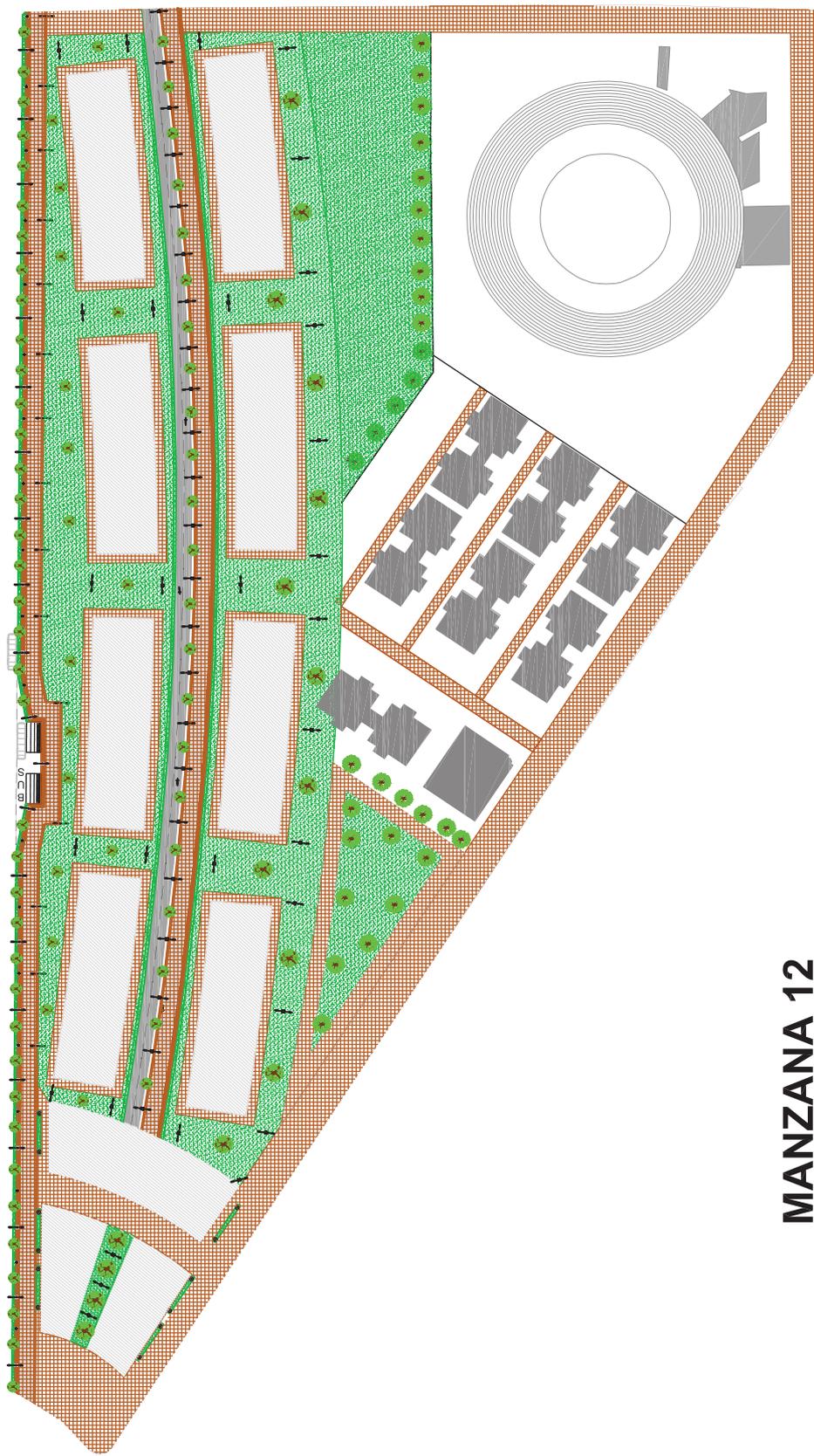
LAMINA:
URB-26

SIMBOLOGIA:



UBICACION:





MANZANA 12



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

ESCALA: 1:100

CONTENIDO: Planta Urbana- Diseño de Manzana

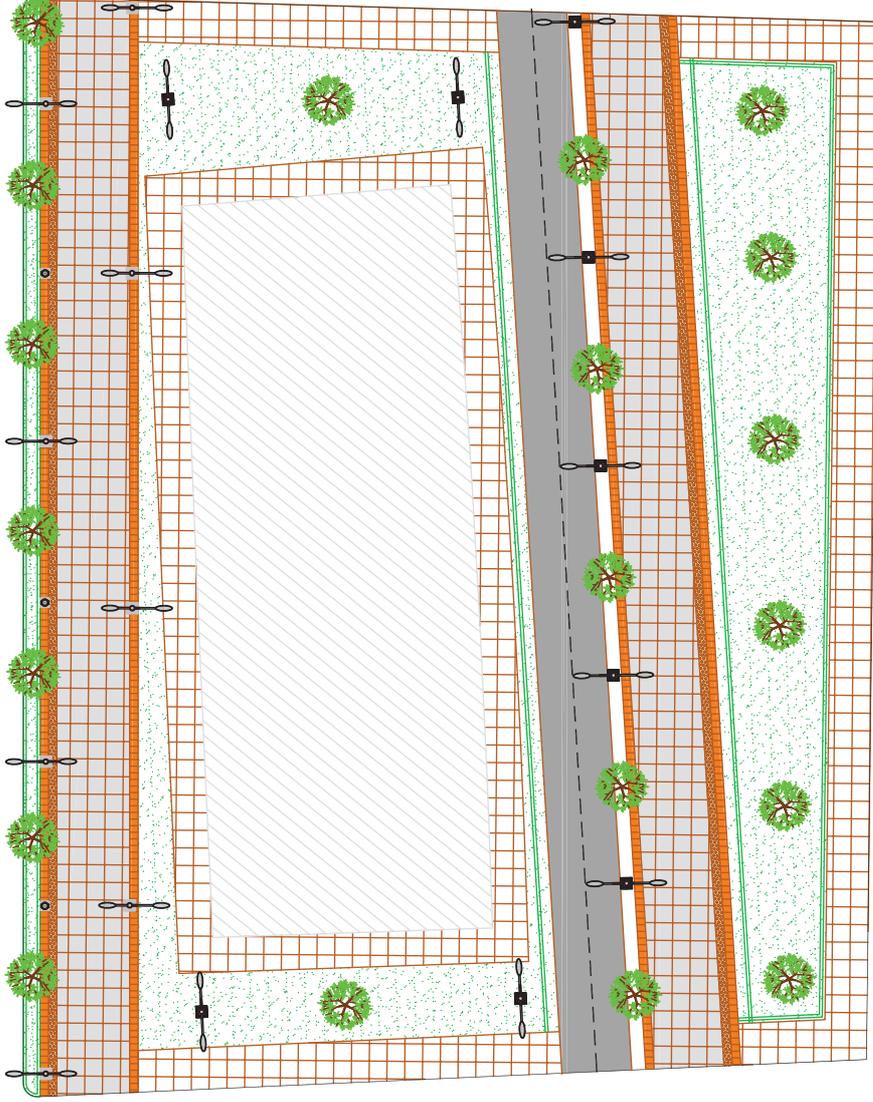
LAMINA: URB-27

SIMBOLOGIA:

-  Adoquín Cuadrado varios colores 15x15x6cm
-  Areas verdes
-  Adoquín Rectangular color rojo naranja de 20x10x6 cm
-  Adoquín con Textura 30x30x6 cm
-  Lotes - edificación
-  Ciclovías-dos sentidos

UBICACION:





MANZANA 13

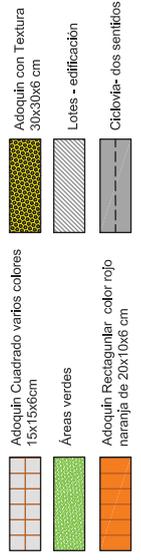
TEMA: Diseño Urbano de la Av. 10 de Agosto Tramo IV

ESCALA: 1:40

CONTENIDO: Planta Urbana- Diseño de Manzana

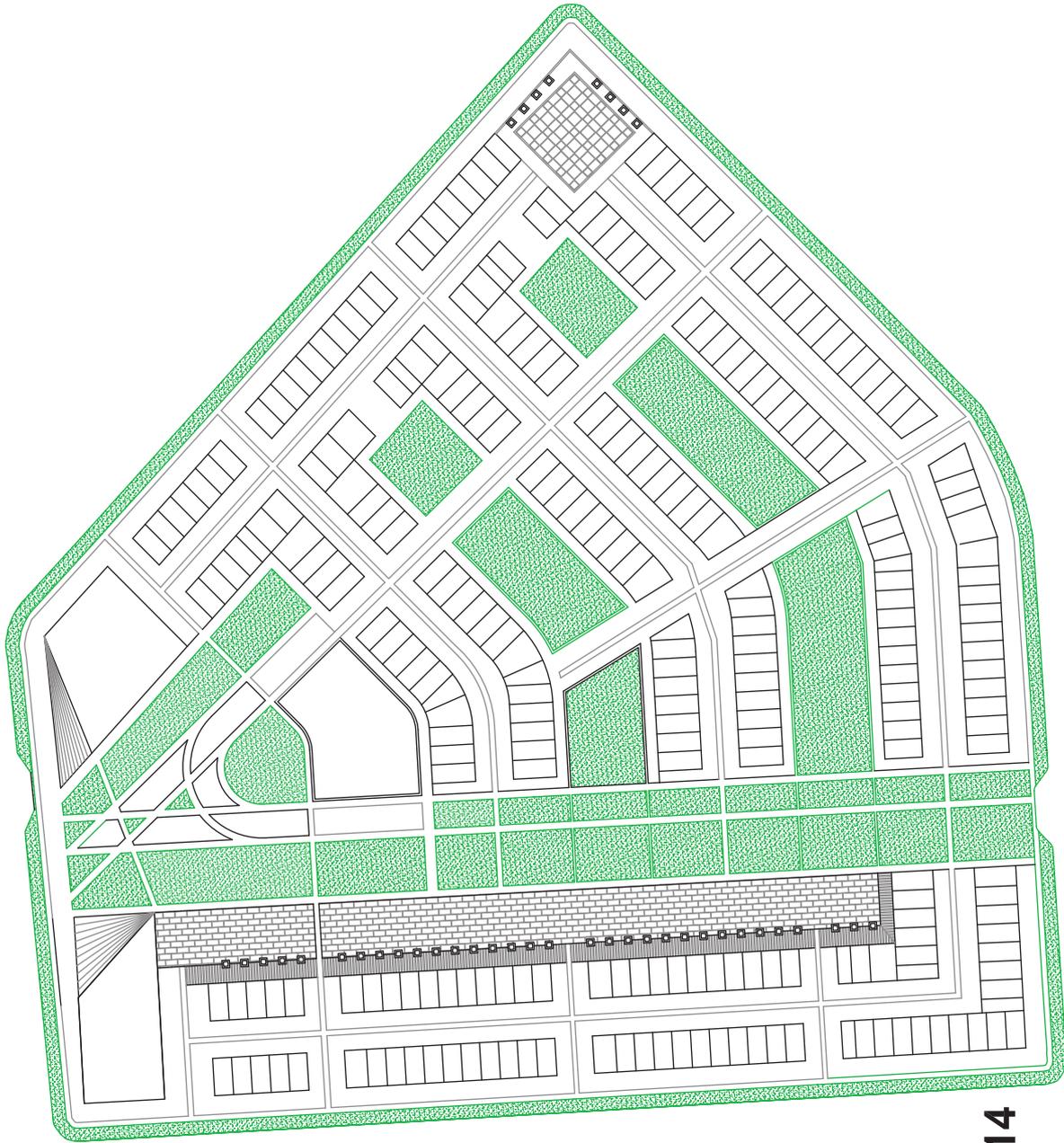
LAMINA: URB-28

SIMBOLOGIA:



UBICACION:





MANZANA 14

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

ESCALA: 1:100

CONTENIDO: Planta Urbana- Diseño de Vivienda- super manzana

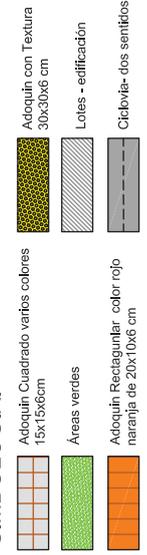
LAMINA: URB-29

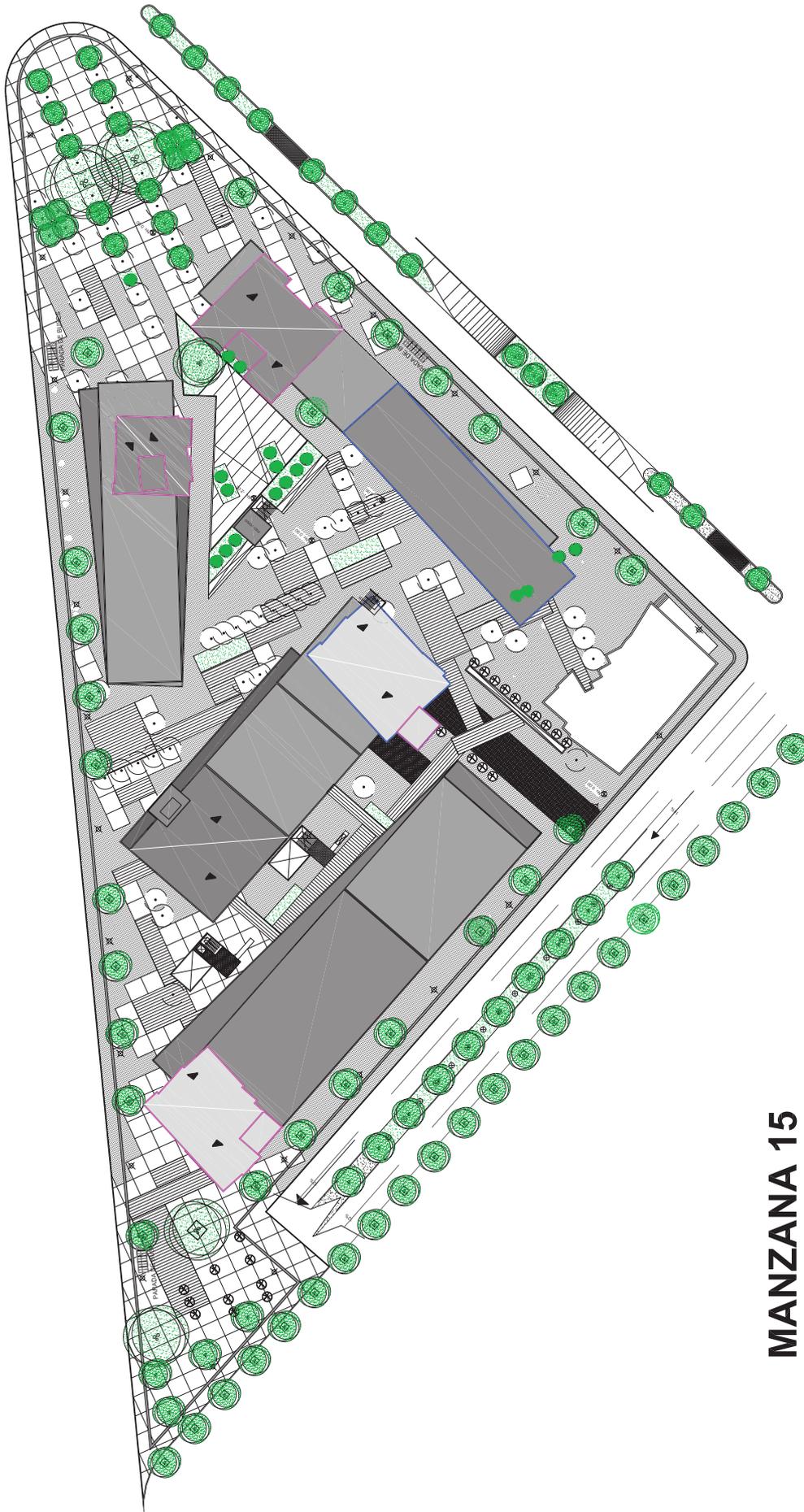


UBICACION:



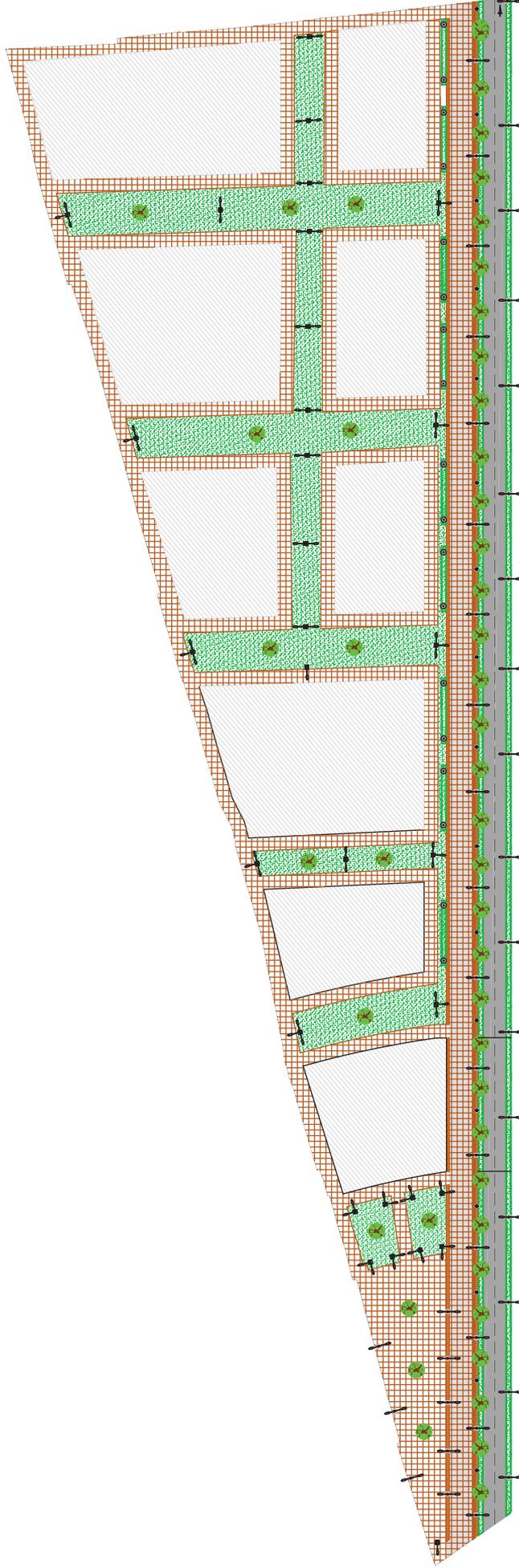
SIMBOLOGIA:





MANZANA 15

 <p>UNIVERSIDAD DE LAS AMÉRICAS UNIVERSITY OF THE AMERICAS</p>	<p>TEMA: Diseño Urbano de la Av. 10 de Agosto Tramo IV</p>	<p>ESCALA: 1:75</p>	<p>SIMBOLOGIA:</p> <ul style="list-style-type: none">  Adoquin Cuadrado varias cobres 15x15x6cm  Areas verdes  Adoquin Rectangular color rojo naranja de 20x10x6 cm  Adoquin con Textura 30x30x6 cm  Lotes - edificación  Ciclovías-dos sentidos 	<p>UBICACION:</p> 
<p>CONTENIDO: Planta Urbana- Diseño de Manzana</p>		<p>LAMINA: URB-30</p>		



MANZANA 16

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

ESCALA: 1:75

CONTENIDO: Planta Urbana- Diseño de Manzana

LAMINA: URB-31

SIMBOLOGIA:

	Adoquín Cuadrado varios colores 15x15x6cm		Áreas verdes		Adoquín Rectangular color rojo naranja de 20x10x6 cm
	Lotes - edificación		Adoquín con Textura 30x30x6 cm		Ciclovías- dos sentidos

UBICACION:



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

CONTENIDO: Planta Urbana- Diseño de Manzana

ESCALA: 1:50

LAMINA: URB-32

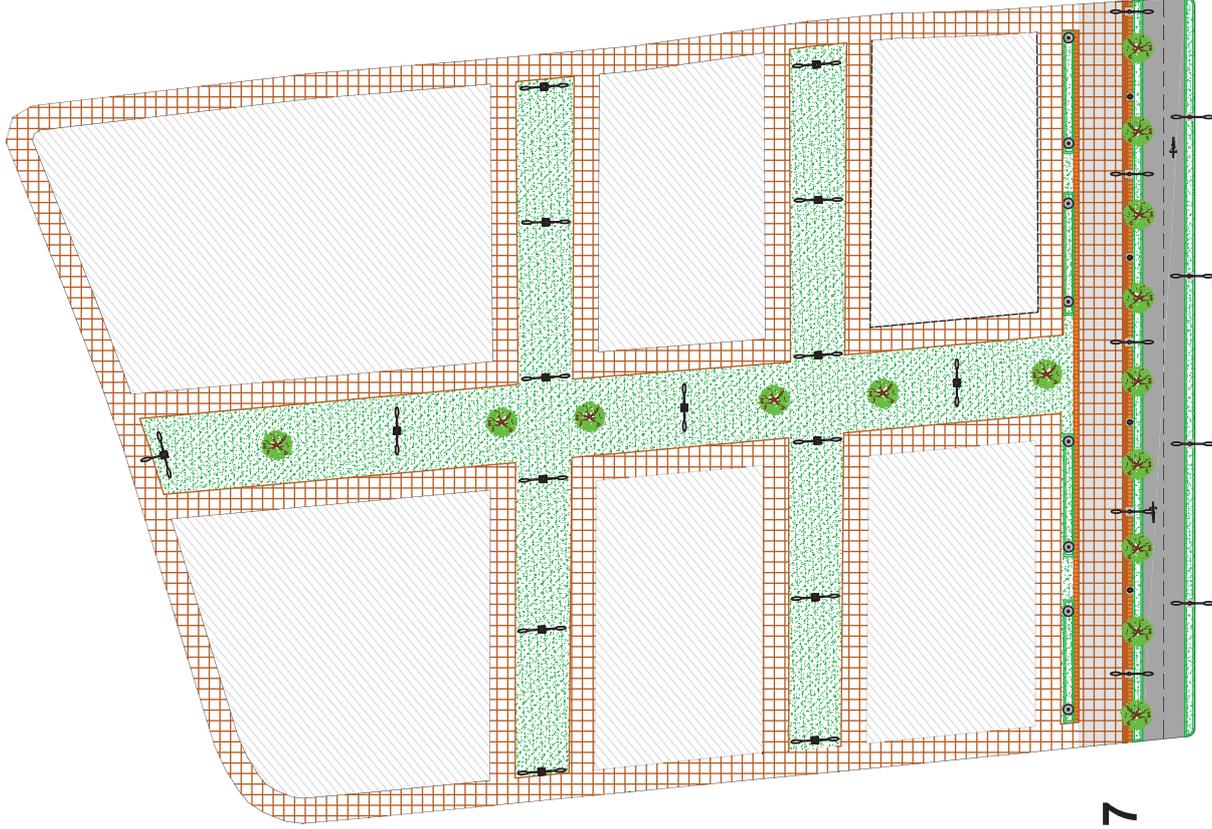
SIMBOLOGIA:

-  Adoquín Cuadrado varias cobres 15x15x6cm
-  Areas verdes
-  Adoquín Rectangular color rojo naranja de 20x10x6 cm
-  Adoquín con Textura 30x30x6 cm
-  Lotes - edificación
-  Ciclovías- dos sentidos

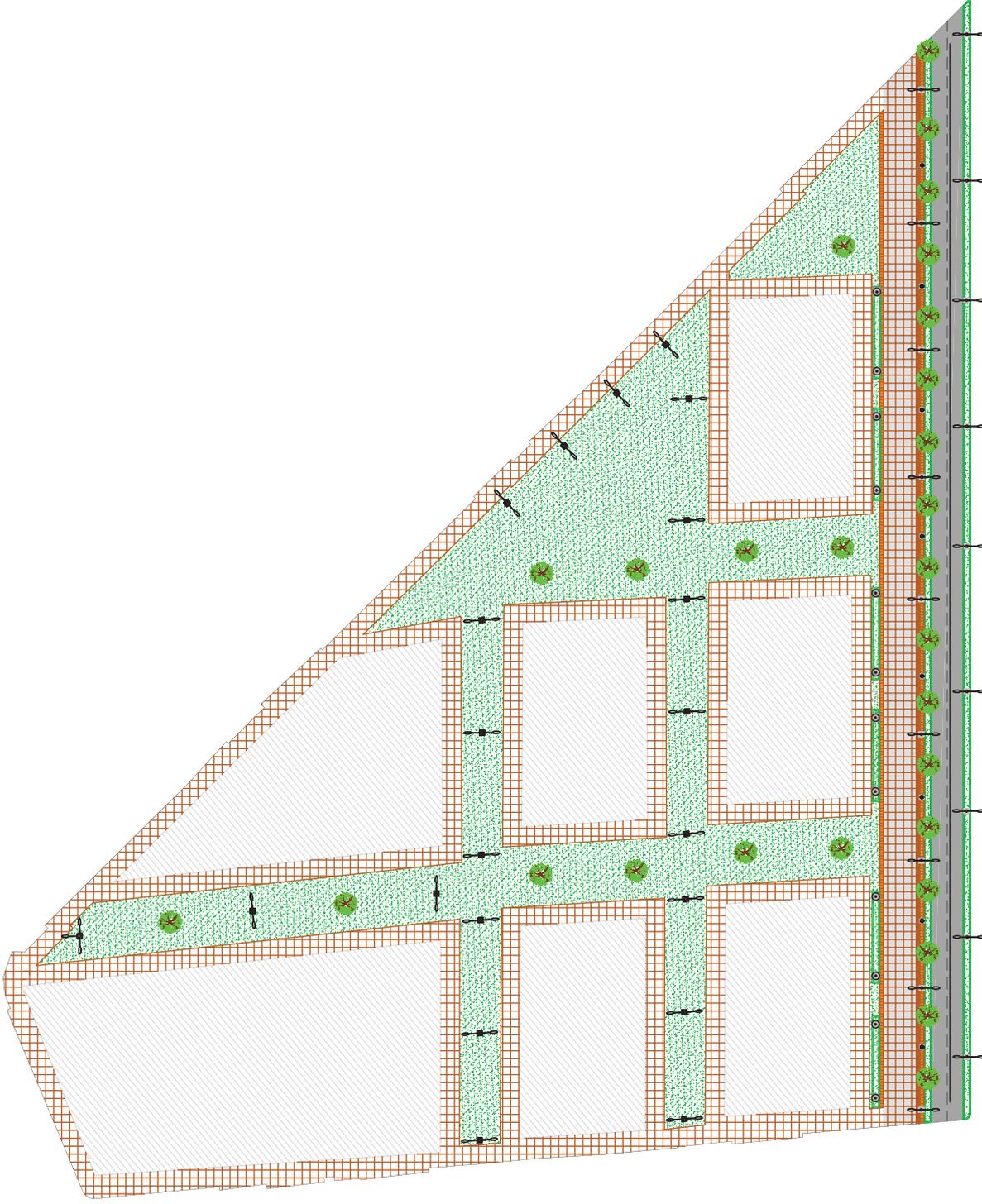
UBICACION:



MANZANA 17



MANZANA 18



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

ESCALA: 1:50

LAMINA: URB-33

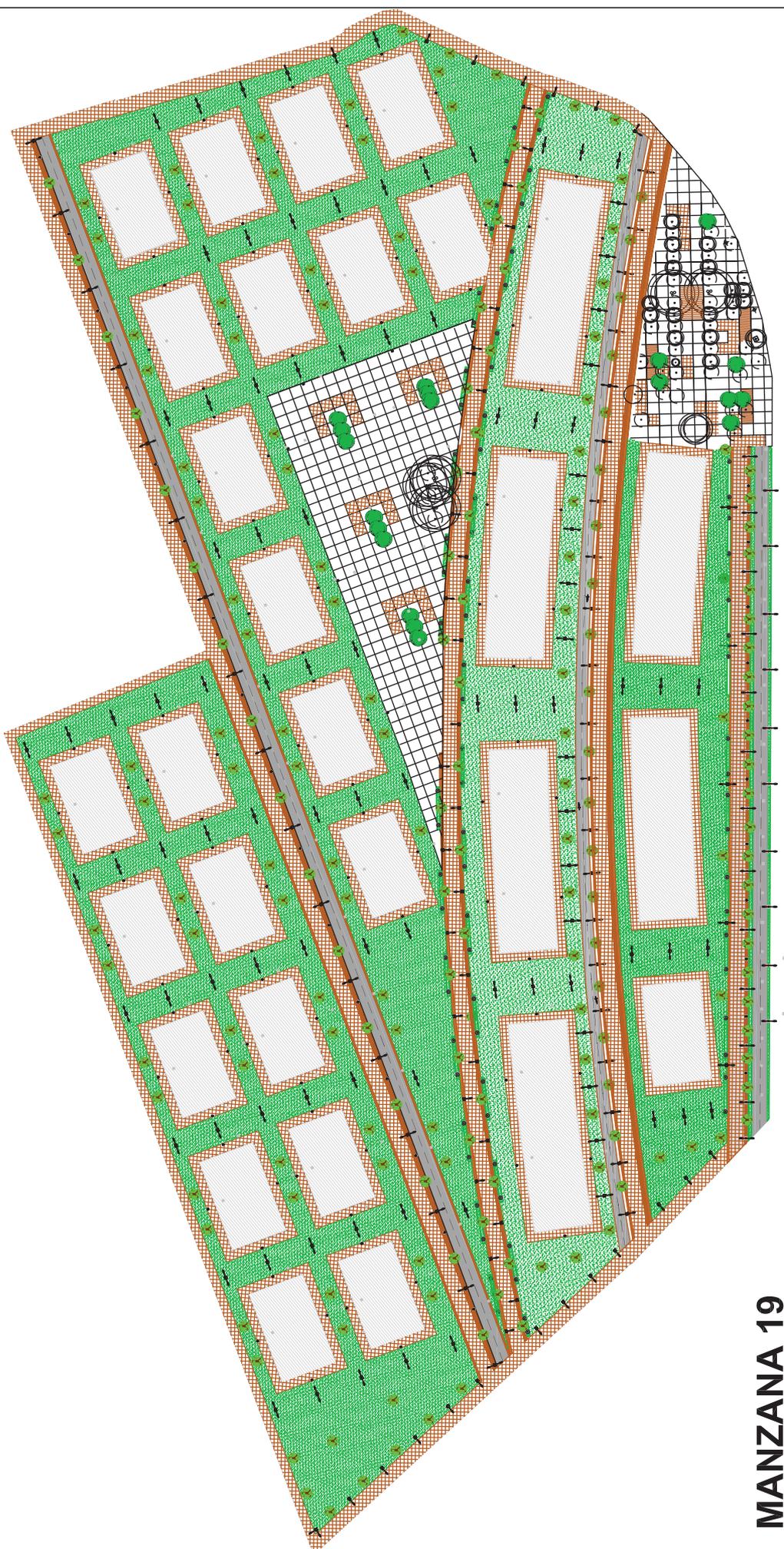
CONTENIDO: Planta Urbana- Diseño de Manzana

SIMBOLOGIA:

-  Adoquin Cuadrado varios colores 15x15x6cm
-  Areas verdes
-  Adoquin Rectangular color rojo naranja de 20x10x6 cm
-  Adoquin con Textura 30x30x6 cm
-  Lotes - edificación
-  Ciclovías- dos sentidos

UBICACION:





MANZANA 19

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

ESCALA: 1:110

CONTENIDO: Planta Urbana- Diseño de Manzana

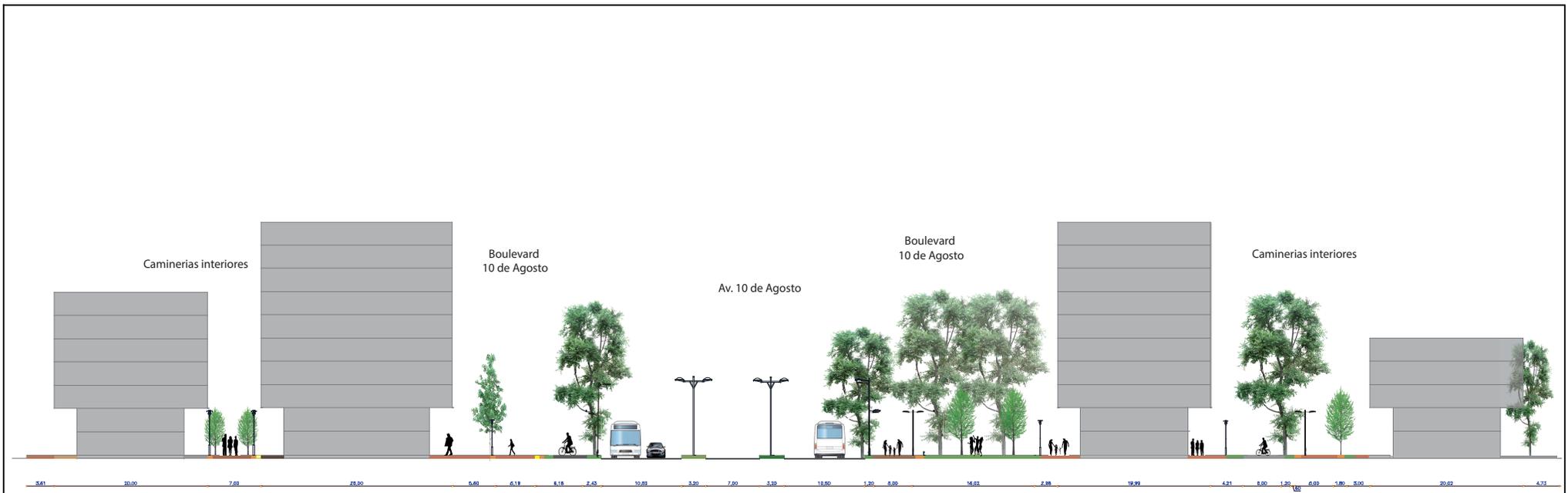
LAMINA: URB-34

SIMBOLOGIA:

-  Adoquin Cuadrado varias cobres 15x15x6cm
-  Areas verdes
-  Adoquin Rectangular color rojo naranja de 20x10x6 cm
-  Adoquin con Textura 30x30x6 cm
-  Lotes - edificación
-  Ciclovías-dos sentidos

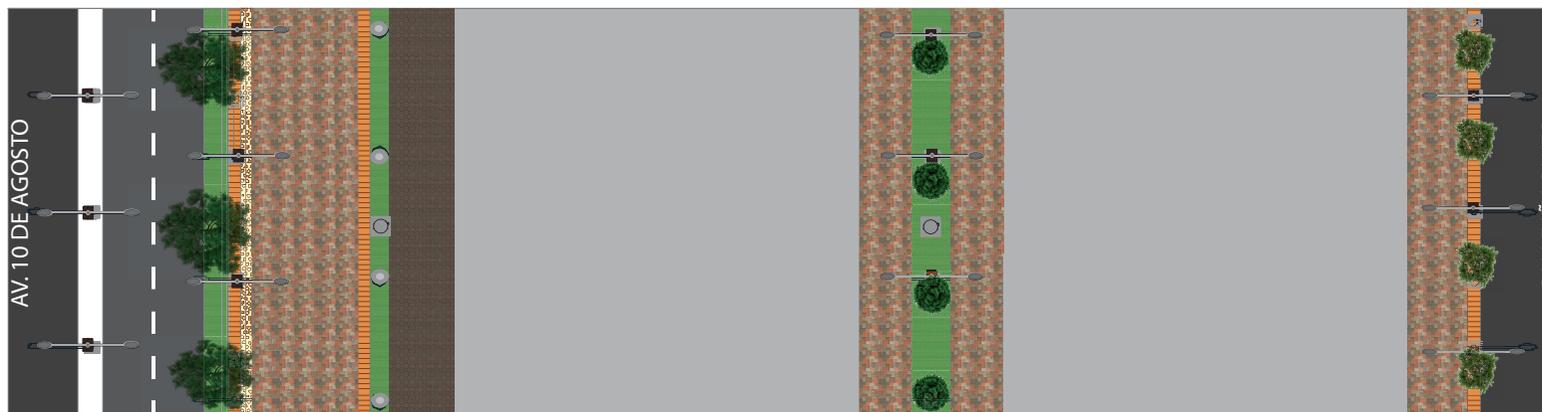
UBICACION:





CORTE TRANSVERSAL 1
AV. 10 DE AGOSTO TRAMOREDONDEL LA Y - RIO COFANES

<p>UNIVERSIDAD DE LAS AMERICAS Laureate International Universities</p>	<p>TEMA: Diseño Urbano de la Av. 10 de Agosto Tramo IV</p>	<p>ESCALA: 1:250</p>	<p>SIMBOLOGÍA:</p> <ul style="list-style-type: none"> Acera Area verde Franja de seguridad de invidentes Franja de arborizacion, alumbrado peatonal Vias Edificacion Ciclo via 	<p>UBICACIÓN:</p>
	<p>CONTENIDO: Cortes tipo Av. 10 de agosto</p>	<p>LÁMINA: URB-35</p>		



CORTE TRANSVERSAL 2
AV. 10 DE AGOSTO TRAMO NACIONES UNIDAS - UNION NACIONAL DE PERIODISTAS



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

CONTENIDO: Cortes tipo Av. 10 de agosto

ESCALA: 1:250

LÁMINA: URB-36

SIMBOLOGÍA:

- Acera
- Area verde
- Franja de seguridad invidentes
- Franja de arborizacion, alumbrado peatonal
- Vias
- Edificacion
- Ciclo via

UBICACIÓN:





CCORTE TRANSVERSAL TIPO AV. 10 DE AGOSTO
 TRAMO BARON DE CARONDELET - JOSE VILALENGA



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

CONTENIDO: Cortes tipo Av. 10 de agosto

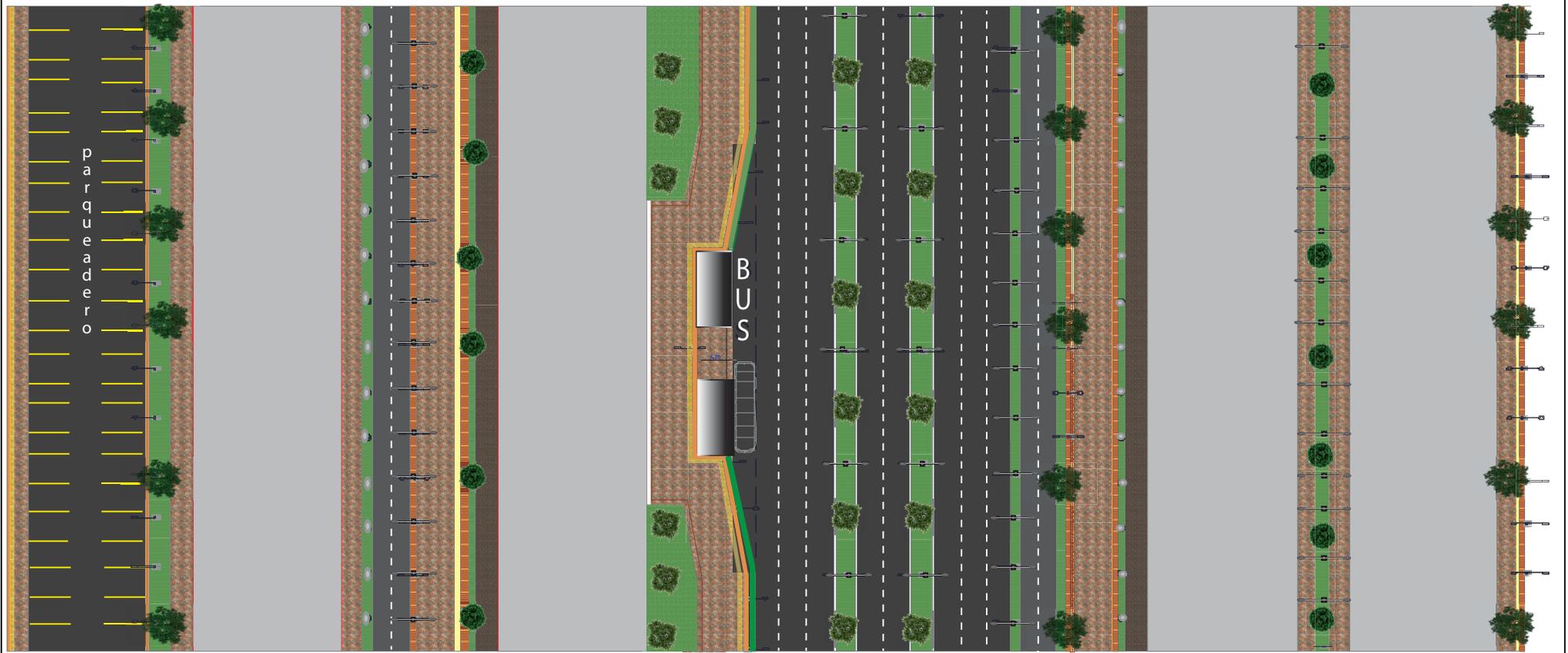
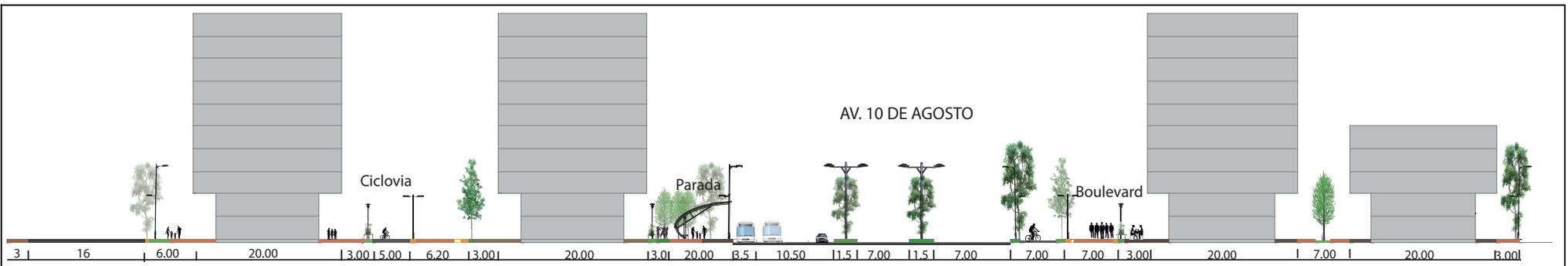
ESCALA: 1:500

LÁMINA: URB-37

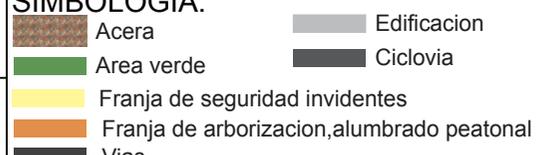
SIMBOLOGÍA:

Acera	Edificación
Area verde	Ciclovía
Franja de Seguridad Invidentes	
Franja de arborizacion, alumbrado peatonal	
Vías	

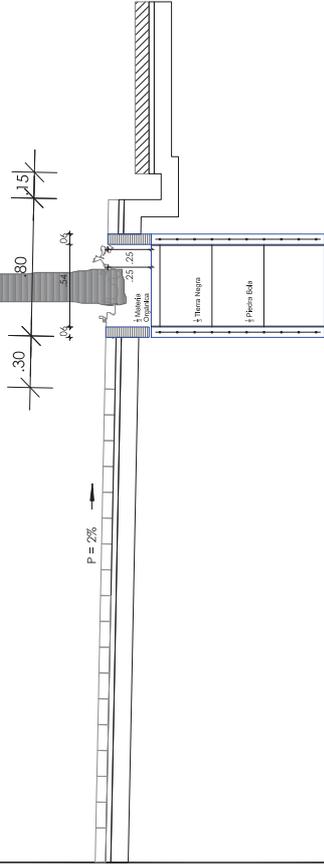
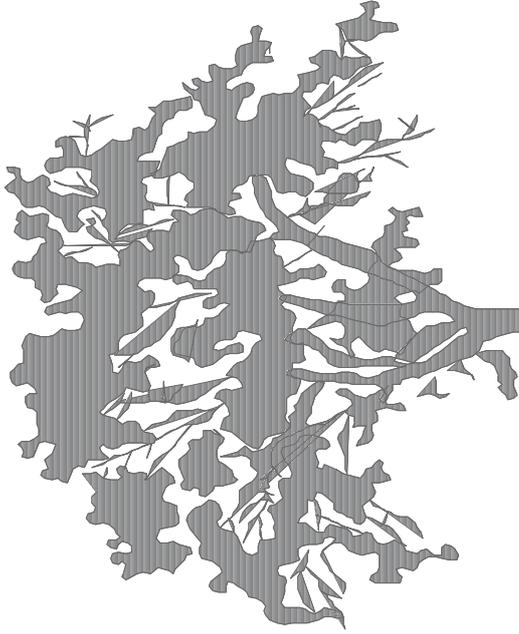




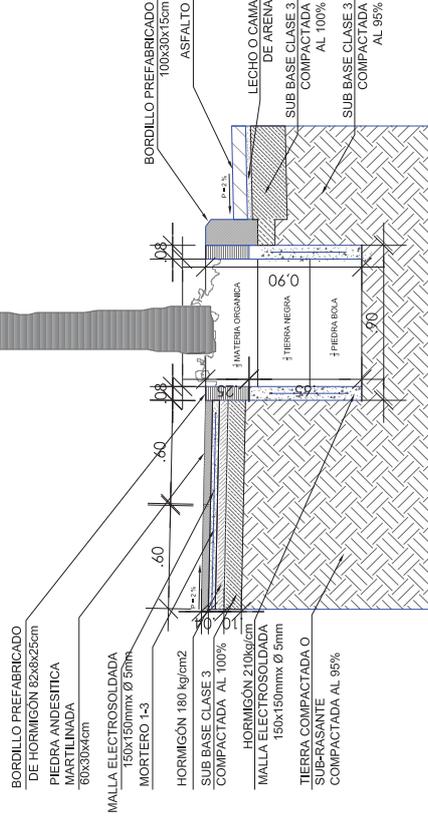
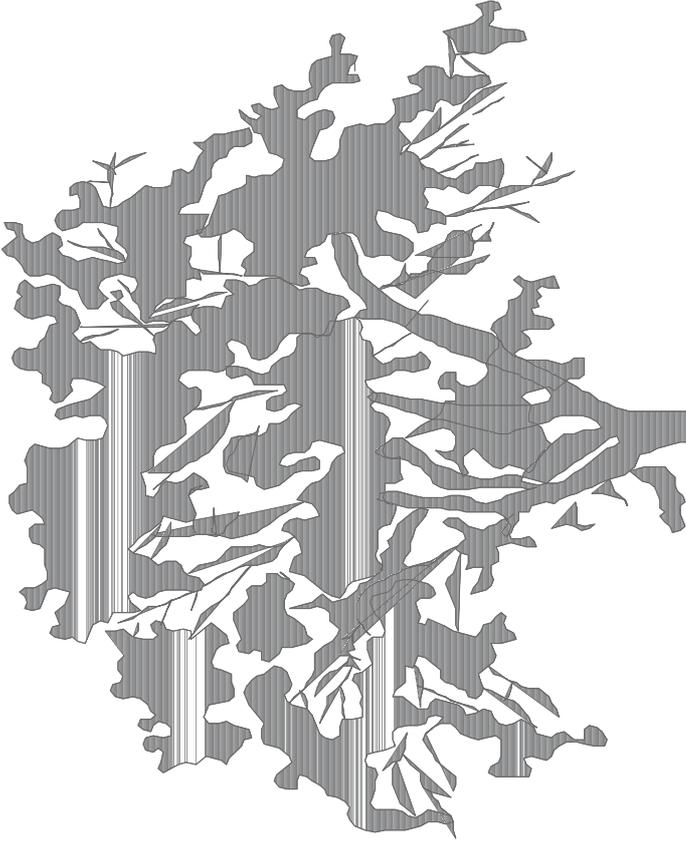
**CORTE TRANSVERSAL 3
AV. 10 DE AGOSTO TRAMO JUAN DIGUJA - AVENIDA AMERICA**

	TEMA: Diseño Urbano de la Av. 10 de Agosto Tramo IV	ESCALA: 1:500	SIMBOLOGÍA: 	UBICACIÓN: 
	CONTENIDO: Cortes tipo Av. 10 de agosto	LÁMINA: URB-38		

LÍNEA DE FABRICA



CORTE -DETALLE DE
INSTALACION DE ARBOL



CORTE -DETALLE DE
INSTALACION DE ARBOL

TEMA:
Diseño Urbano Tramo IV

CONTENIDO: Detalle de Instalacion
de Árbol en Acéra

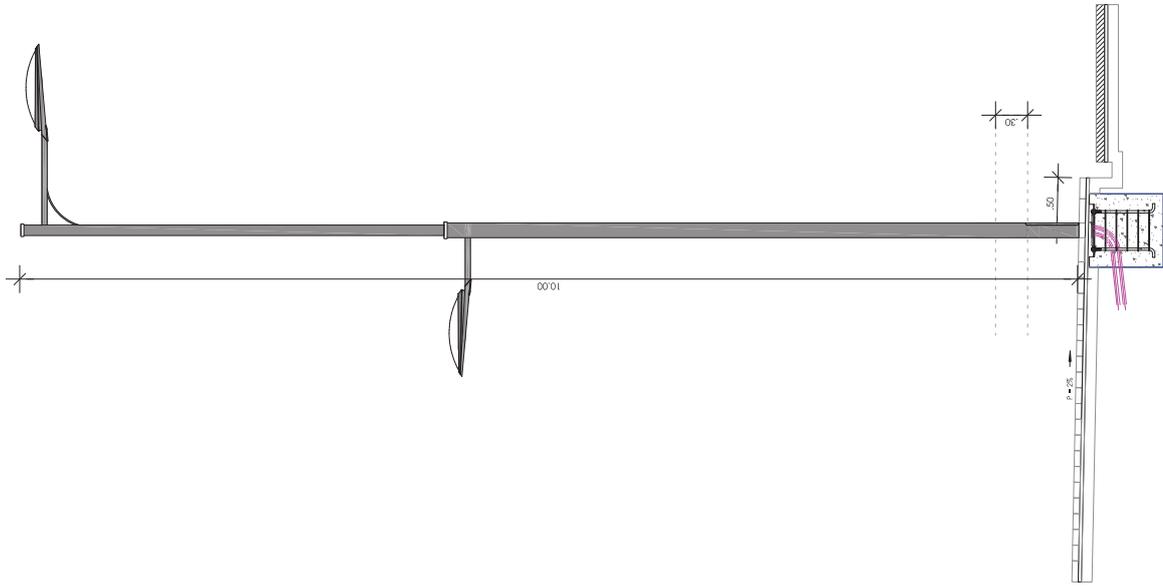
ESCALA:
1:25

LAMINA:
TEC-01

SIMBOLOGIA:

UBICACION:





Detalle de Columna de Luz Peatón- Vehículo

TEMA:
Diseño Urbano Tramo IV

CONTENIDO: Detalle de Alumbrado
Público Vial y Peatonal

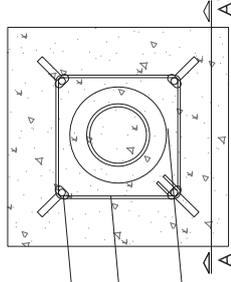
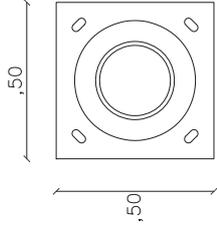


ESCALA:
1:50

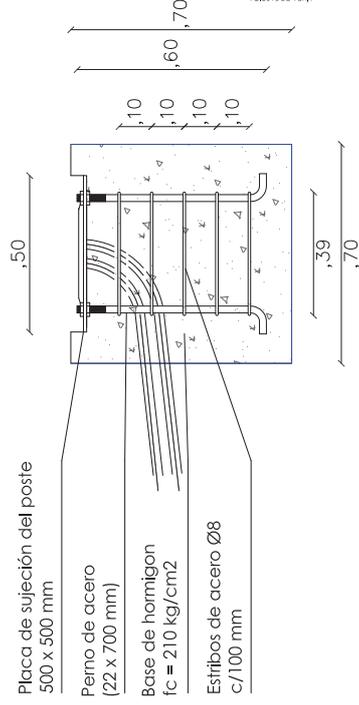
LAMINA:
TEC-02

SIMBOLOGIA:

UBICACION:

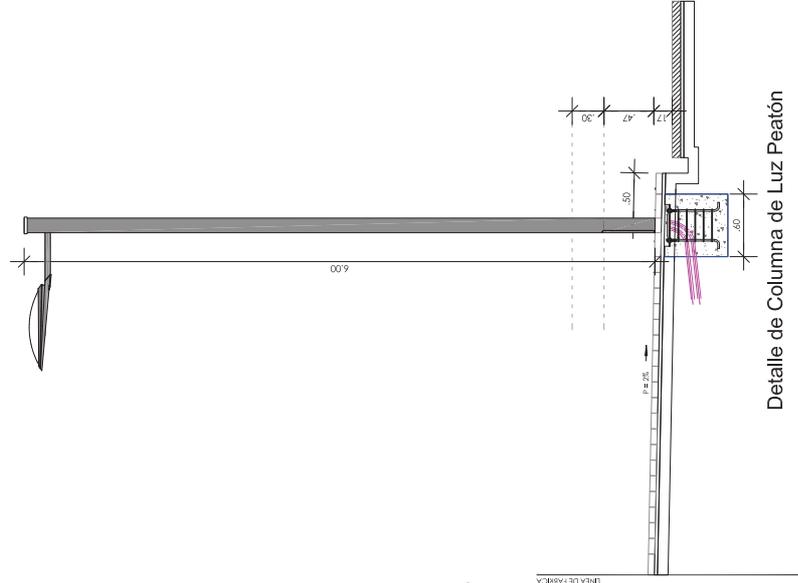


Perno de acero (22 x 700 mm)
Estribos de acero Ø8 c/100 mm
Base de hormigon
fc = 210 kg/cm2

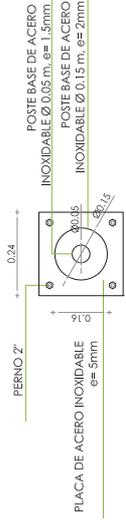
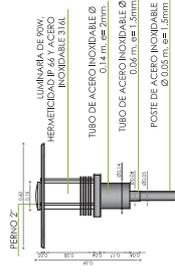
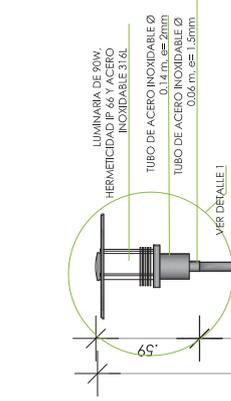
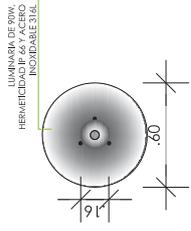


Detalle del Anclaje del poste

Placa de sujeción del poste
500 x 500 mm
Perno de acero
(22 x 700 mm)
Base de hormigon
fc = 210 kg/cm2
Estribos de acero Ø8
c/100 mm



Detalle de Columna de Luz Peatón



Escr:10

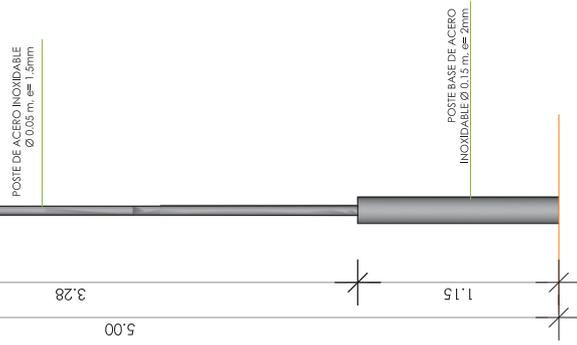
PLANTA

FACHADA

PLACA DE ANCLAJE

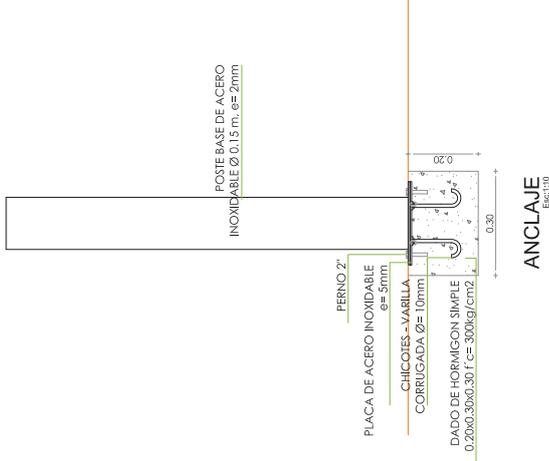


ISOMETRIA



ELEVACION FRONTAL

ISOMETRIA



TEMA:

Diseño Urbano Tramo IV

ESCALA:

1:10

SIMBOLOGIA:

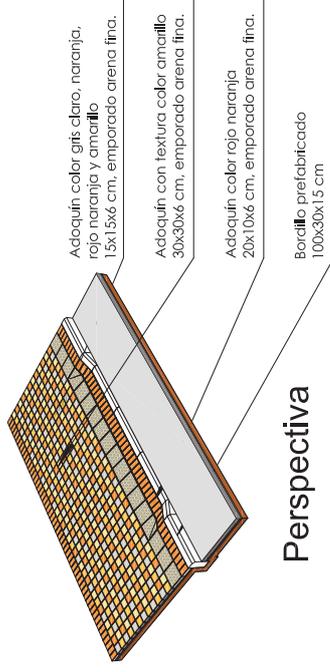
UBICACION:



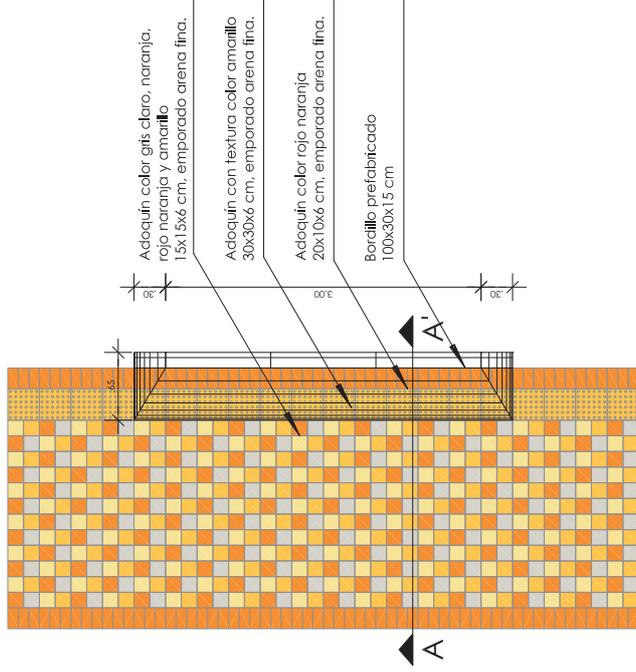
CONTENIDO: Detalle de Iluminación en Áreas Verdes.

LAMINA:
TEC-03

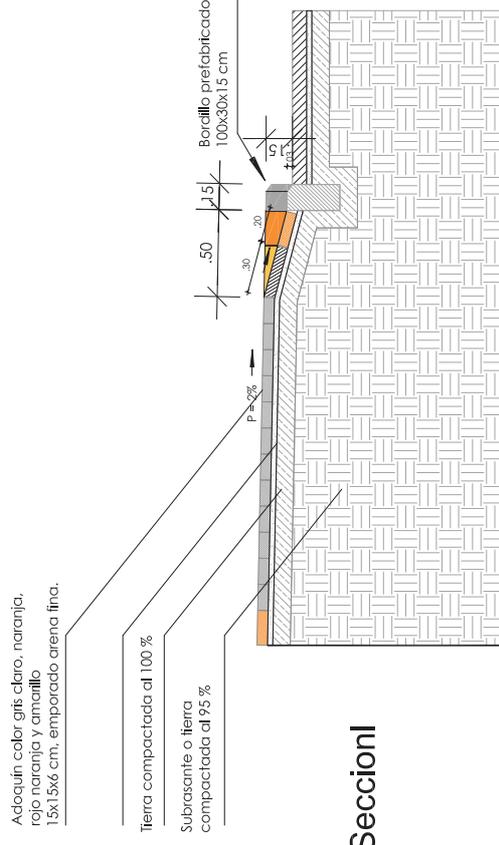




Perspectiva



Planta



Sección I

TEMA:

Diseño Urbano Tramo IV

ESCALA:

1:50

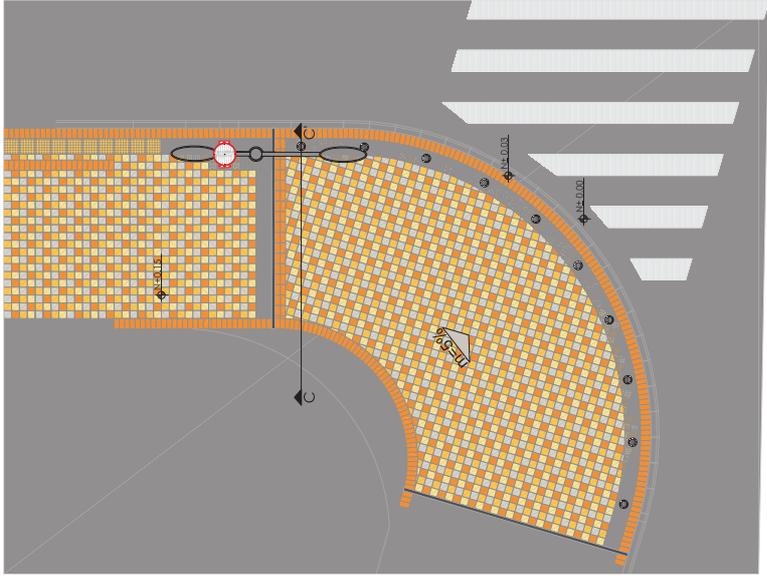
SIMBOLOGIA:

UBICACION:

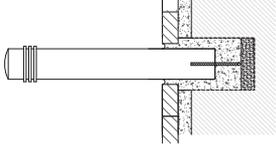


CONTENIDO: Detalle de Rampa Vehicular en Acéra de Adoquín

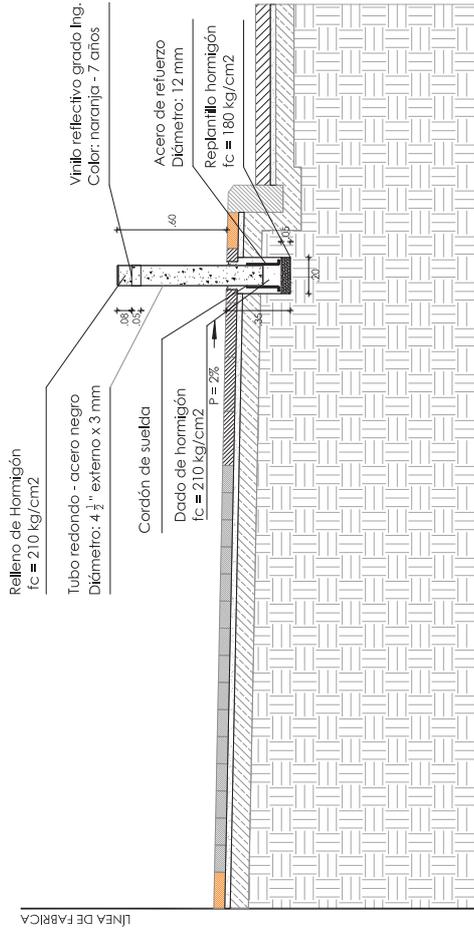




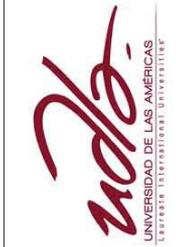
Planta



ELEVACION



CORTE C-C'



TEMA:
Diseño Urbano Tramo IV

CONTENIDO: Detalle de Esquina
con Bolardo

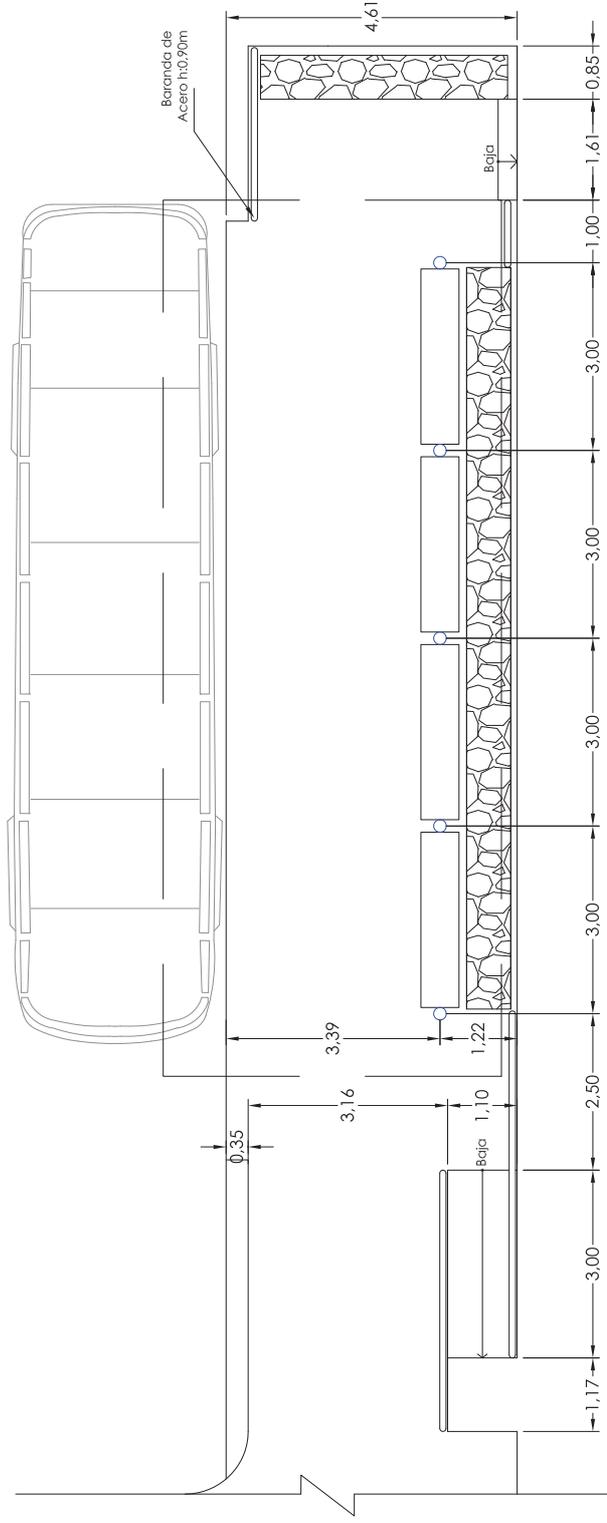
ESCALA:
1:20

LAMINA:
TEC-05

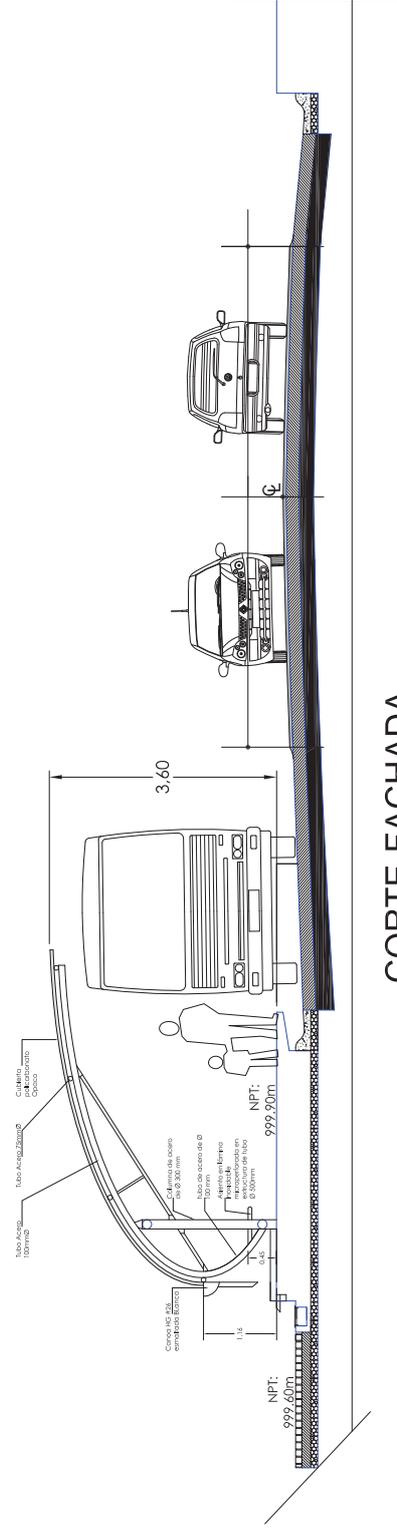
SIMBOLOGIA:

UBICACION:





PLANTA



CORTE-FACHADA



UBICACION:

SIMBOLOGIA:

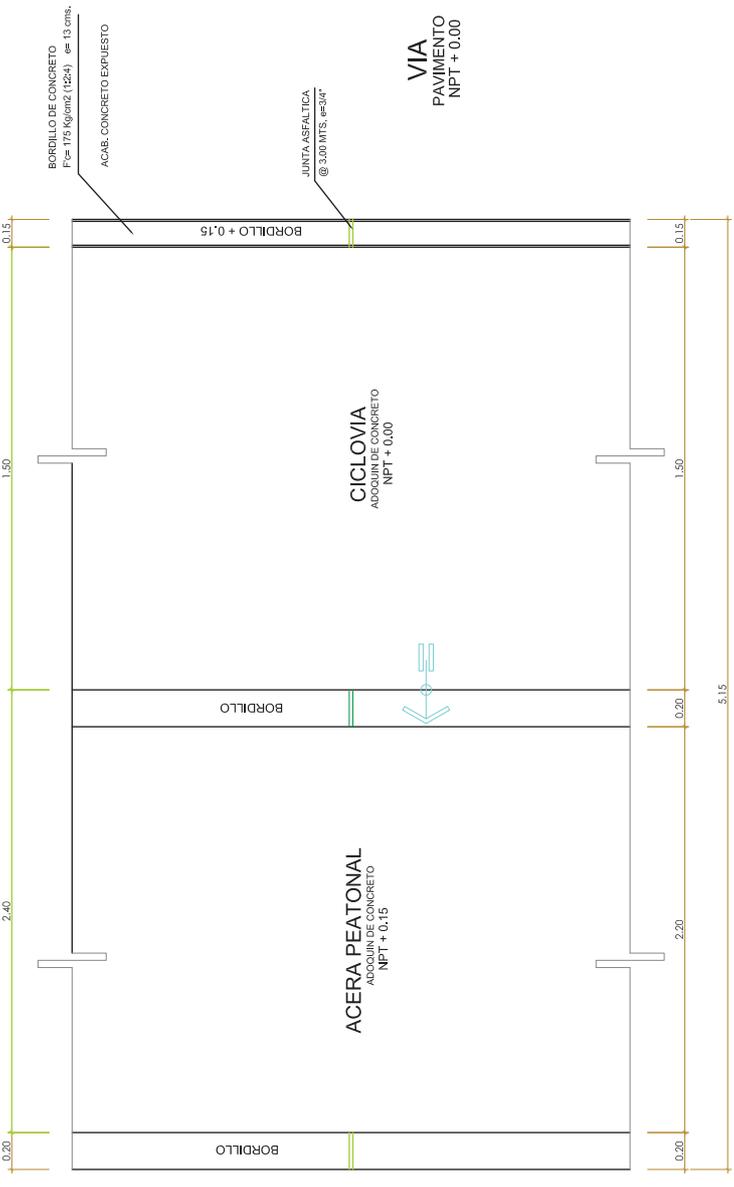
ESCALA:
1:100

LAMINA:
TEC-06

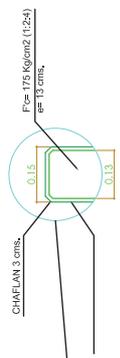
TEMA:
Diseño Urbano Tramo IV

CONTENIDO: Detalle de la
Parada de Bus

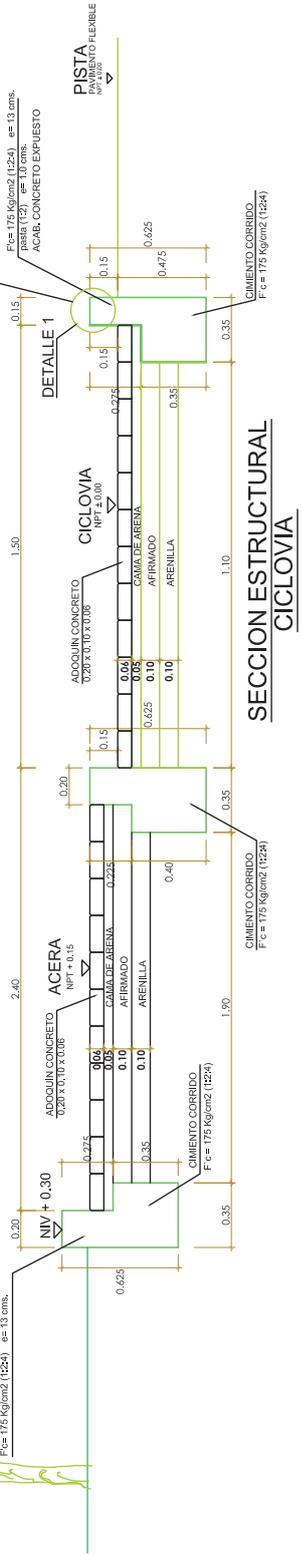




DETALLE CICLOVIA (CV)
ESC. 1/100



DETALLE 1



TEMA: Diseño Urbano
Tramo IV

ESCALA: 1:40

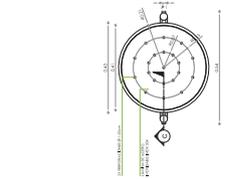
CONTENIDO: Detalle de Ciclovía

LAMINA: TEC-07

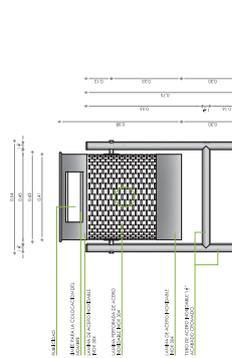
SIMBOLOGIA:

UBICACION:

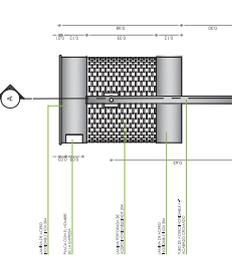




Planta

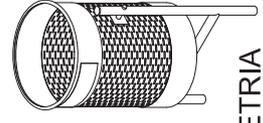
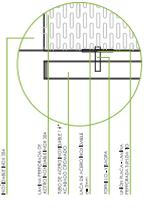


Vista Frontal



Vista Lateral

Placa de acero inoxidable e=2mm.

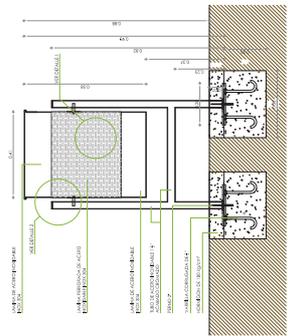


ISOMETRIA

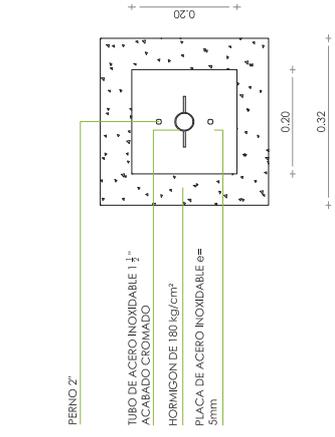


Vista Lateral ESC:1:10

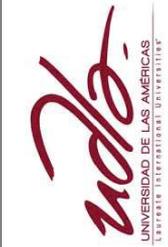
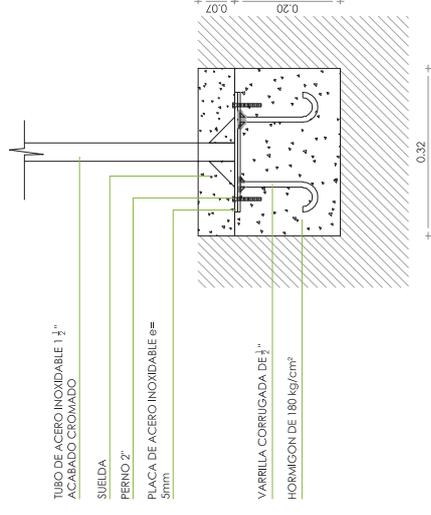
Vista Lateral ESC:1:10



CORTE A



PLANTA Y SECCION DE ANCLAJE ESC: 1:10



TEMA:
Diseño Urbano Tramo IV

CONTENIDO: Detalle de la Basurero

ESCALA:
Escala indicadas

LAMINA:
TEC-08

SIMBOLOGIA:

UBICACION:





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

CONTENIDO:
Vista área del proyecto

ESCALA: 1:10.000

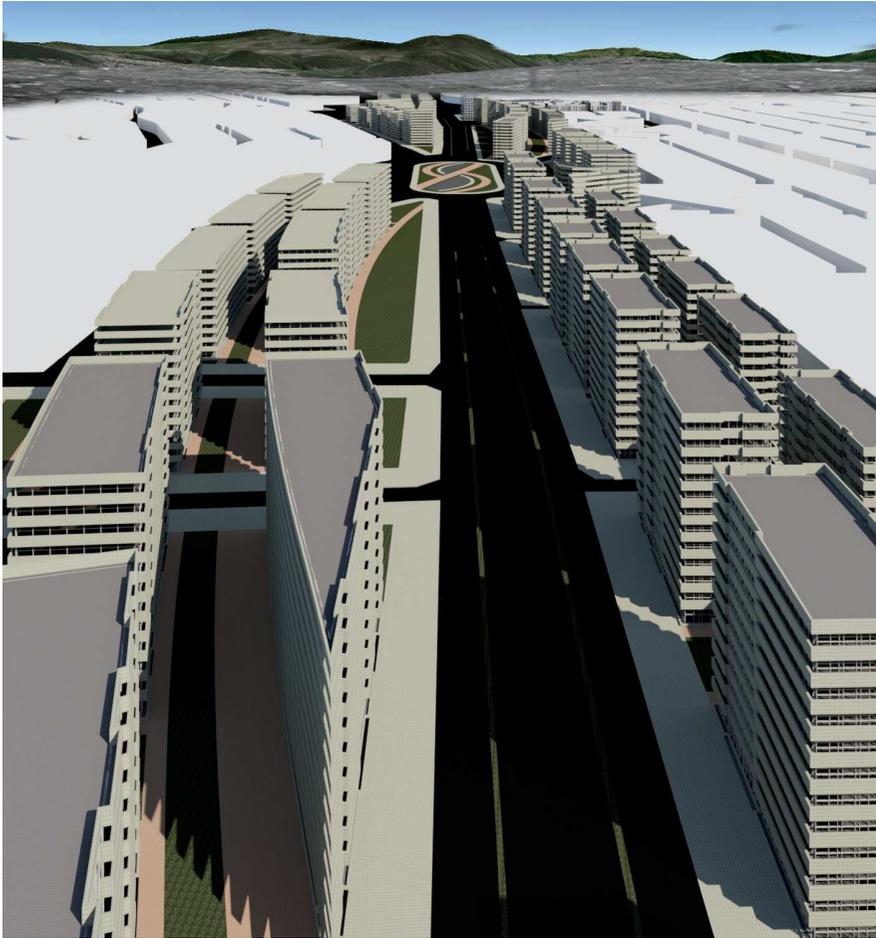
LÁMINA: PERS-01

SIMBOLOGÍA:

UBICACIÓN:



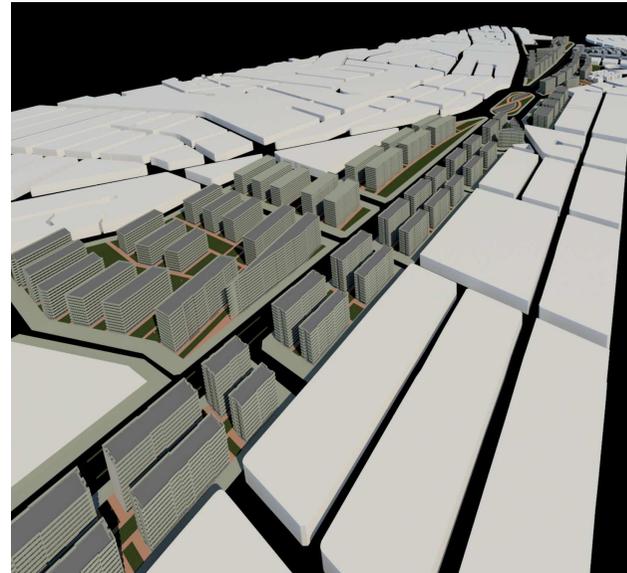




VISTA AEREA DE SUR A NORTE AV. 10 DE AGOSTO



INTERSECCION AV. NACIONES UNIDAS Y 10 DE AGOSTO



VISTA AEREA LATERAL AV 10 DE AGOSTO



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

CONTENIDO: Vista área del proyecto

ESCALA: 1:10.000

LÁMINA: PERS-03

SIMBOLOGÍA:

UBICACIÓN:

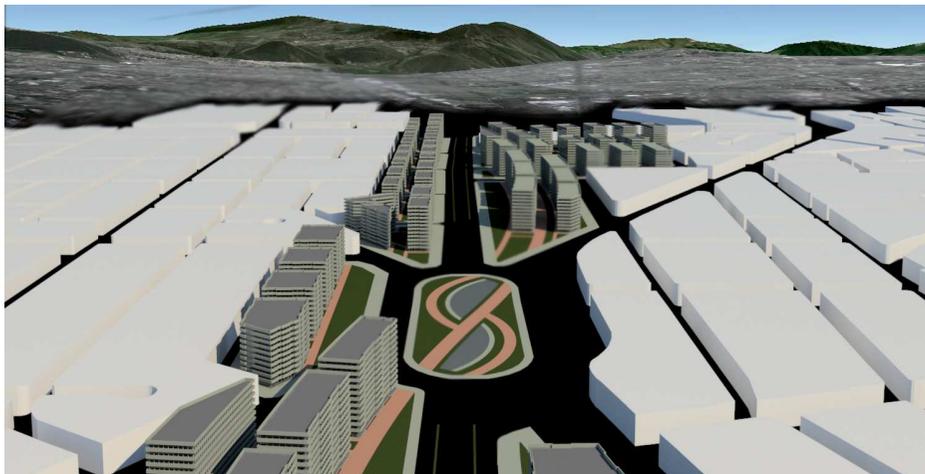




VISTA DEDE EL REDONDEL DE LA Y HACIA EL SUR - INTERSECCION
AV. 10 DE AGOSTO Y GASPAR DE VILLAROEL



VISTA DEDE EL REDONDEL DE LA Y HACIA EL SUR - INTERSECCION
AV. 10 DE AGOSTO Y AV. AMERICA



VISTA AEREA DE SUR A NORTE



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

CONTENIDO: Varias vista en
3d

ESCALA: 1:10.000

LÁMINA: PERS-04

SIMBOLOGÍA:

UBICACIÓN:





VISTA DEDE EL REDONDEL DE LA "Y" HACIA EL NORTE - INTERSECCION



BOULEVARD AV. 10 DE AGOSTO



REMATE DE ESQUINAS ALREDEDOR DEL REDONDEL DE LA "Y"



ESPECIES VEGETALES EN LA ZONA DE ESTUDIOS



ESPECIES VEGETALES EN PARQUES DE RECREACION

ESPECIES VEGETALES EN LA ZONAS URBANAS



ACACIA DEALBATA



SAUCE CUENCANO



MORERA



ALAMO VERDE



TRUENO ARBOL



TILO AMARILLO

Especies recomendadas:

Arboles:

Acacia longifolia
Acacia dealbata
Acacia melanoxylon
Acacia maitlandii
Alamo verde
Araucaria
Arup blanco
Arrayán
Capulí
Calistemo llorón
Calistemo blanco
Calistemo rojo piramidal
Cedro
Cedrillo
Ciprés piramidal
Caucho
Casuarina

Arboles:

Celbo
Cholán
Fitósfero
Fresno
Grevillea
Higuera
Jacarandá
Molle
Nispero
Nogal
Platán
Romerillo
Sauce cuencano
Sauce llorón
Sauce piramidal
Trueno
Yalomán

Arbustos:

Cucarda millitaris
Cucarda rellena
Cucarda syriacus
Farol chino
Laurel ornamental
LLIn llin
Tilo amarillo
Tilo verde
Retama
Arup colombiano
Buganvilla
Eves
Flor de mayo
Flor de Panamá
Floripondio
Higuera
Lechero rojo

Arbustos:

Morera
Trueno seto

Palmas:

Palma fénix
Coco cumbi
Molino de viento



HIGUERA



TRUENO ARBOL



LLIN LLIN

CONSIDERACIONES BÁSICAS

En ambos caso se consideran arboles de tamaño largo con excelente robustez con porte derecho y simétrico tronco recto mínimo de 2.20 metros libres de ramas, frondoso que generen sombra. Evitar arboles de raíces gruesas que eviten el levantamiento de pavimi

Referencia: Plano de especies recomendadas según zonas ecológicas. Gerencia de Parques y Jardines. Unidad de Geomática. EMOP-Q. Gerencia de Parques y Jardines. Unidad de Arborización.



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

CONTENIDO: Mapa de ubicación de especies recomendadas

ESCALA: S/E

LÁMINA: AMB-01

SIMBOLOGÍA:

UBICACIÓN:



ESPECIES VEGETALES EN AMBIENTES URBANOS

SIMBOLOGÍA	NOMBRE COMUN	NOMBRE TECNICO	ALTURA (m)	DIAMETRO (m)	FORMA DE COPA	DENSIDAD FOLLAJE	COLOR FOLLAJE	COLOR FLOR	NATIVO	INTRODUCIDO	CLIMA
	Algarrobo o Faique	Caesalpinia spinosa	3 – 5	15		abundante	verde claro	amarillo con tintes rojizos	NATIVO		seco
	Nacedero	Euphorbia cotinifolia	2 – 3	3		abundante	rojo vino	amarillentas		Centroamérica y algunos lugares de Sudamérica	se desarrolla en los andes
	Chirimoya	Annona cherimola	3 – 5	8		abundante	tonos verdes y amarillos	blanco	Nativo, Andes de Colombia, Perú y Bolivia		tropical, sub tropical
	Guaba	Inga insignis	4 – 5	8		abundante	verde oscuro	crema	distribución nativa dudosa pero es conocida en Colombia, Ecuador y Perú		tropical, sub tropical
	Molle	Shinus molle	4 – 8	10		abundante	verde oscuro	amarillento	Ecuador y Peru		templados
	Yalomán	Delostoma integrifolium	5	5 – 10		medio	verde oscuro brillante, plumizo	Flores en racimo de color morado claro campanuladas	Andes del Ecuador		templados
	Cholán	Tecoma stans	3 – 10	5 – 10		medio	verde oscuro brillante, plumizo	Flores de color amarillo en forma de embudo	Sudamérica tropical y subtropical y Centroamérica		region interandina
	Tilo	Sambucus nigra	3 – 8	3 – 5		medio	tonos verdes claros	blancas o cremas		Europa meridional, Asia central y norte de África	region interandina
	Urupán	Paraserianthes lophantha	3 – 5	5		abundante	tonos verdes	amarillo claro con tonalidades verdosas		Nueva Guinea y Norte de Australia	templados



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

CONTENIDO: Arboles - especies urbanas

ESCALA: S/E

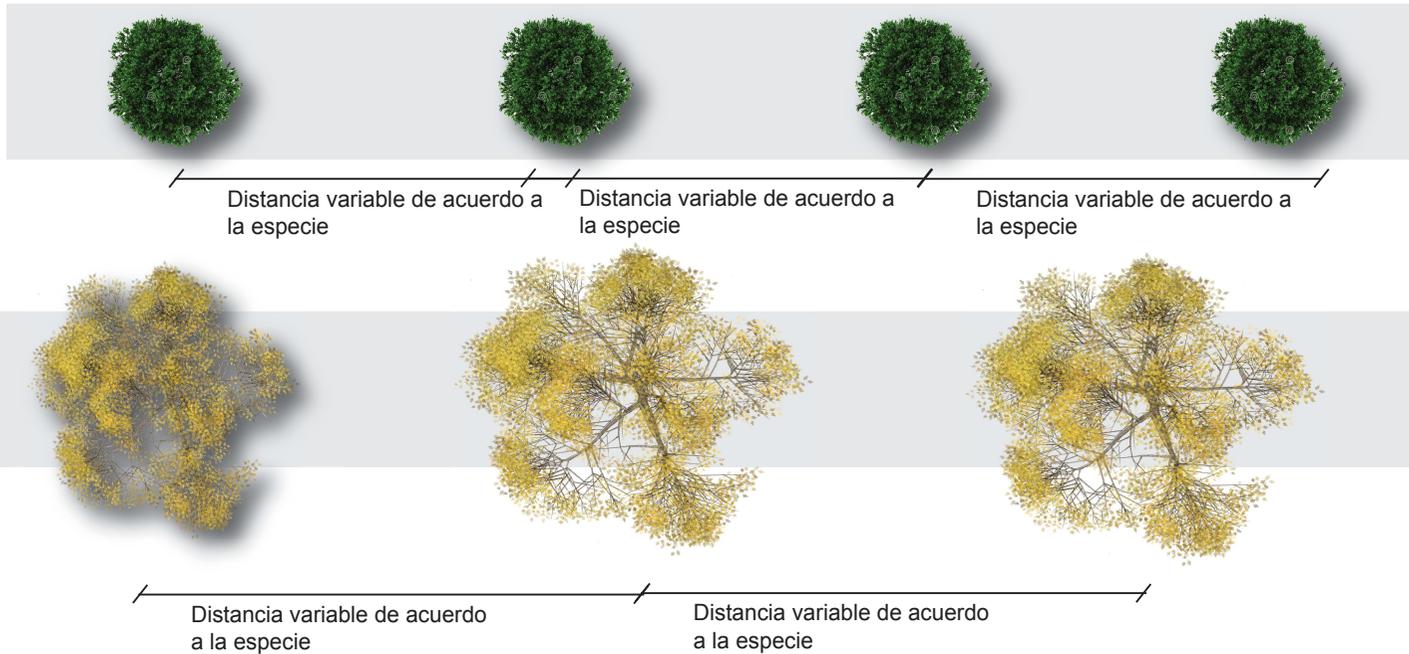
LÁMINA: AMB-02

SIMBOLOGÍA:

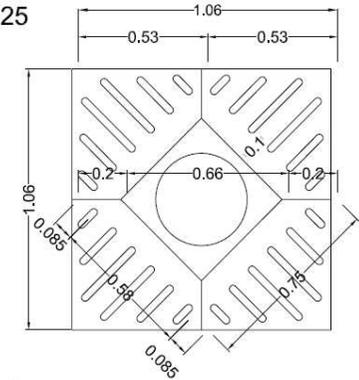
UBICACIÓN:



TIPO DE PLANTACION

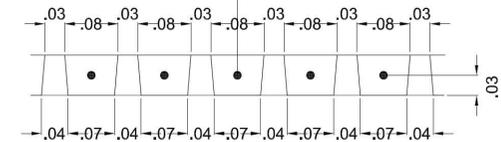


PLANTA
Esc. 1:25

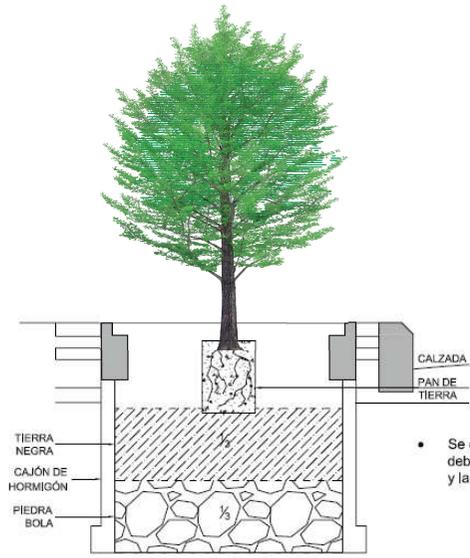
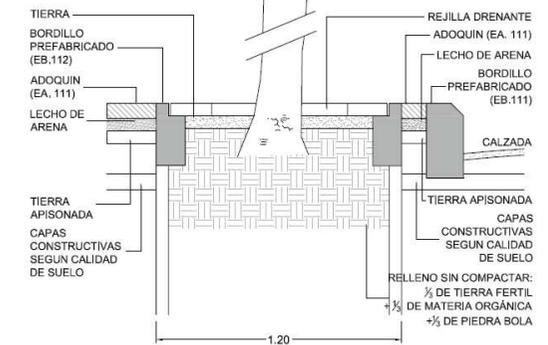


SECCIÓN REJILLA DRENANTE
Esc. 1:10

REFUERZO 1 Ø 12 mm. EN EL CENTRO A 30 mm. DEL FONDO



SECCION
Esc. 1:25



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

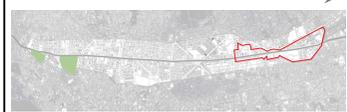
CONTENIDO: Tipo de plantacion

ESCALA: S/E

LÁMINA: AMB-03

SIMBOLOGÍA:

UBICACIÓN:



REFERENCIA

- Rueda Palenzuela, S. (25 de Junio de 2008). *Weare the city heroes*. Recuperado de http://wearethecityheroes.wordpress.com/2013/02/01/supermanzanas_-movilidad-espacio-publico- y- accesibilidad-en-el-barrio-de-gracia-barcelona/
- Cerdá, I. (1867). *Teoría general de la urbanización y aplicación de sus principios y doctrinas a la reforma y ensanche de Barcelona*. Madrid: Imprenta Española.
- Ciudad Del Saber Sostenible. (12 de 12 de 2013). *Ciudad del Saber*. Recuperado de <http://ciudadelsaber.org/es/fundacion/ciudad-sostenible>
- Consejo Metropolitano de Quito. (2012). *Reglas Técnicas de Arquitectura y Urbanismo*. Quito: Publicaciones Municipio del Distrito Metropolitano de Quito.
- Fariña, J. (01 de Junio de 2012). *El Blog de Jose Fariña*. Recuperado de <http://elblogdefarina.blogspot.com.es/2013/06/estandares-y-densidad-subjetiva.html>
- García, M. (18 de Noviembre de 2013). *ub*. Recuperado de <http://www.ub.edu/multigen/donapla/espacio1.pdf>
- Martínez Gaete, C. (12 de Diciembre de 2012). *Plataforma Arquitectura*. Recuperado de <http://www.plataformaurbana.cl/archive/2013/06/06/densidad-vs-habitabilidad-en-las-grandes-ciudades-del-mundo/>
- Rivas, V. (12 de Dicimbre de 2013). *slideshare*. Recuperado de <http://www.slideshare.net/victoriarivas22/diseo-urbano-1244784>
- Rogers, R. (12 de Diciembre de 2013). *Eje Peatonal*. Recuperado de <http://ejepeatonal.com/article115.html>
- Rueda, S. (12 de diciembre de 1998). *El Juego Abstracto*. Recuperado de <http://eljuegoabstracto.wordpress.com/2012/07/25/concepto-de-ciudad-compacta-y-ciudad-difusa/>
- Urzúa Ramírez, P. (18 de noviembre de 2013). *slideshare*. Recuperado de <http://www.slideshare.net/urzuaraq/diseo-urbano-11727716>
- Viceministerio de Vivienda, Desarrollo Urbano y Agua Potable de Colombia. (1995). *Ciudades y Ciudadanía - La política urbana del salto Social*. Bogota, Colombia: Tercer Mundo Editores.