



**UNIVERSIDAD UTE**

FACULTAD DE ARQUITECTURA Y URBANISMO

CARRERA DE ARQUITECTURA

**TRABAJO DE INTEGRACIÓN CURRICULAR**

PREVIA A LA OBTENCIÓN DEL TÍTULO DE ARQUITECTO

**DISEÑO URBANO DE EJE ARTICULADOR ENTRE  
EL PARQUE ISLA ISABELA Y PLAZA DE TOROS  
DE LA PARROQUIA JIPIJAPA DEL D.M.Q.**

**AUTOR: RUBIO VARGAS BRAYAN JOSHUA**

**DIRECTOR: ARQ. JUAN JOSÉ CASTRO MSC.**

QUITO, FEBRERO 2021

## FORMULARIO DE REGISTRO BIBLIOGRÁFICO

### PROYECTO DE TITULACIÓN

DATOS DE CONTACTO	
CÉDULA DE IDENTIDAD:	1719319764
APELLIDO Y NOMBRES:	RUBIO VARGAS BRAYAN JOSHUA
DIRECCIÓN:	CL.GONZALO PIZARRO Y LÍNEA FERREA N4374
EMAIL:	josh301992@hotmail.com
TELÉFONO FIJO:	022378215
TELÉFONO MOVIL:	0992861404

DATOS DE LA OBRA	
TÍTULO:	DISEÑO URBANO DE EJE ARTICULADOR ENTRE EL PARQUE ISLA ISABELA Y PLAZA DE TOROS DE LA PARROQUIA JIPIJAPA DEL D.M.Q.
AUTOR O AUTORES:	BRYAN JOSHUA RUBIO VARGAS
FECHA DE ENTREGA DEL PROYECTO DE TITULACIÓN:	04-ABRIL2021
DIRECTOR DEL PROYECTO DE TITULACIÓN:	ARQ. JUAN JOSÉ CASTRO MSC.
PROGRAMA	PREGRADO <input checked="" type="checkbox"/> POSGRADO <input type="checkbox"/>
TÍTULO POR EL QUE OPTA:	ARQUITECTO
RESUMEN: Mínimo 250 palabras	El proyecto titulado "Diseño urbano de eje articulador entre el parque isla Isabela y plaza de toros de la parroquia Jipijapa del D.M.Q.", se encuentra ubicado en la intersección de las calles Rio Coca y Amazonas. Mediante los respectivos estudios urbanos, climáticos y sociales se generaron diferentes entornos urbanos que permitan una correcta apropiación del

	<p>espacio público de acuerdo a las necesidades de los usuarios peatonales y vehiculares, aprovechar el recurso histórico y paisajístico de la plaza de toros y como este se conecta con un entorno natural existente que es el parque de la isla Isabela, la transición de los espacios públicos a los espacios semipúblicos y privados, la crisis sanitaria puso en evidencia la inexistencia de espacios públicos de calidad, que permitan a sus habitantes tener buena salud física y mental. El proyecto consta de dos franjas cuyos espacios están distribuidos a los niveles de privacidad de los usuarios residentes y flotantes, los espacios se conectan a nivel de visuales por medio de miradores, a nivel de acera por medio de texturas y mobiliario, así como también espacios lúdicos en espacios abiertos para expresiones artísticas como el teatro callejero y grounding, reducir el impacto medioambiental mediante la integración de la vegetación propuesta con la vegetación existente, mediante el uso de vegetación en espacios donde solo existe concreto, ya que se busca retomar el verde del cual la ciudad ha ido perdiendo debido a la expansión urbana generada por los fenómenos sociales y políticos de la actualidad, el uso del muro como un elemento vinculador en espacios con actividad residencial que se abren y cierran conforme las visuales de las fachadas lo permitan.</p>
<b>PALABRAS CLAVES:</b>	<b>Quito, Urbanismo, eje articulador, transición</b>

**ABSTRACT:**

The project entitled "Urban design of the articulating axis between the Isabela Island Park and the bullring of the Jipijapa parish of D.M.Q.", is located at the intersection of Rio Coca and Amazonas streets. Through the respective urban, climatic and social studies, different urban environments were generated that allow a correct appropriation of public space according to the needs of pedestrian and vehicular users, take advantage of the historical and landscape resource of the bullring and how it is connected With an existing natural environment that is the Isabela Island Park, the transition from public spaces to semi-public and private spaces, the health crisis highlighted the lack of quality public spaces that allow its inhabitants to have good physical health and mental. The project consists of two strips whose spaces are distributed at the levels of privacy of the resident and floating users, the spaces are connected at the visual level through viewpoints, at the sidewalk level through textures and furniture, as well as spaces playful in open spaces for artistic expressions such as street theater and grounding, reduce the environmental impact by integrating the proposed vegetation with the existing vegetation, through the use of vegetation in spaces where there is only concrete, since it seeks to retake the green of the which the city has been losing due to the urban expansion generated by current social and political phenomena, the use of the wall as a linking element in spaces with residential activity



	that open and close as the visuals of the facades allow.
KEYWORDS	Quito, Urbanism, articulating axis, transition

Se autoriza la publicación de este Proyecto de Titulación en el Repositorio Digital de la Institución.



f: \_\_\_\_\_

RUBIO VARGAS BRAYAN JOSHUA

171931976-4

## DECLARACIÓN Y AUTORIZACIÓN

Yo, **RUBIO VARGAS Y BRAYAN JOSHUA**, CI 1719319764 autor del proyecto titulado: **DISEÑO URBANO DE EJE ARTICULADOR ENTRE EL PARQUE ISLA ISABELA Y PLAZA DE TOROS DE LA PARROQUIA JIPIJAPA DEL D.M.Q.** previo a la obtención del título de **ARQUITECTO** en la Universidad UTE.

1. Declaro tener pleno conocimiento de la obligación que tienen las Instituciones de Educación Superior, de conformidad con el Artículo 144 de la Ley Orgánica de Educación Superior, de entregar a la SENESCYT en formato digital una copia del referido trabajo de graduación para que sea integrado al Sistema Nacional de información de la Educación Superior del Ecuador para su difusión pública respetando los derechos de autor.
2. Autorizo a la BIBLIOTECA de la Universidad UTE a tener una copia del referido trabajo de graduación con el propósito de generar un Repositorio que democratice la información, respetando las políticas de propiedad intelectual vigentes.

Quito, 5 agosto 2021



f: \_\_\_\_\_

RUBIO VARGAS BRAYAN JOSHUA

171931976-4

## CERTIFICADO

Por medio de la presente certifico que el Sr. **Brayan Joshua Rubio Vargas**, ha realizado y concluido su trabajo de titulación, titulado: "**DISEÑO URBANO DE EJE ARTICULADOR ENTRE EL PARQUE ISLA ISABELA Y PLAZA DE TOROS DE LA PARROQUIA JIPIJAPA DEL D.M.Q.** " para la obtención del título de **ARQUITECTO** de acuerdo con el plan aprobado previamente por el Consejo de Investigación de la facultad de Arquitectura y Urbanismo.

De igual manera asumo la responsabilidad por los resultados alcanzados en el presente trabajo de titulación.

Atentamente,



---

ARQ. JUAN JOSÉ CASTRO

**DIRECTOR DE TRABAJO DE TITULACIÓN**

## **DECLARACION JURAMENTADA DEL AUTOR**

Yo, Brayan Joshua Rubio Vargas, portador de la cédula de identidad N°171931976-4, declaro que el trabajo aquí descrito es de mi autoría, que no ha sido previamente presentado para ningún grado o calificación profesional; y, que he consultado las referencias bibliográficas que se incluyen en ese documento.

La Universidad UTE puede hacer uso de los derechos correspondientes a este trabajo, según lo establecido por la Ley de Propiedad Intelectual, por su Reglamento y por la normativa institucional vigente.



f: \_\_\_\_\_

RUBIO VARGAS BRAYAN JOSHUA

171931976-4

## **DEDICATORIA**

El presente trabajo final está dedicado primero a Dios, quien siempre me brindo fuerza e inspiración en los momentos más difíciles de la carrera, por la manifestación de su amor a través de las personas que supo poner en mi vida, familiares, pareja, amigos y maestros.

## **AGRADECIMIENTOS**

A mis padres Diana e Iván por su infinito amor y paciencia ante todas mis victorias y derrotas, a mi padre como ex militar siempre me inculcó los valores de la lealtad y el orden, a mi madre el pilar de mi vida quien con su amor y paciencia me supo mantener por el camino correcto.

A mi hermana Andrea, mi amiga y consejera en toda esta travesía, a mis abuelitos y tíos, quienes con sus oraciones y consejos me supieron alentar.

A mis sobrinas Ivanna y Kiara, las luces de mis ojos mi inspiración quienes supieron agudizar en mí el sentido de responsabilidad.

A mi novia Cristina por su lealtad, amor y cariño, y su apoyo emocional hacia mi persona.

A los docentes que me supieron presionar sin caer en la mediocridad, los que vieron en mí más que una buena o mala nota, y supieron brindarme un consejo, a la universidad UTE por haberme abierto las puertas y darme la oportunidad de superarme como persona y profesional.

## **RESUMEN**

El proyecto titulado "Diseño urbano de eje articulador entre el parque isla Isabela y plaza de toros de la parroquia Jipijapa del D.M.Q.", se encuentra ubicado en la intersección de las calles Rio Coca y Amazonas. Mediante los respectivos estudios urbanos, climáticos y sociales se generaron diferentes entornos urbanos que permitan una correcta apropiación del espacio público de acuerdo a las necesidades de los usuarios peatonales y vehiculares, aprovechar el recurso histórico y paisajístico de la plaza de toros y como este se conecta con un entorno natural existente que es el parque de la isla Isabela, la transición de los espacios públicos a los espacios semipúblicos y privados, la crisis sanitaria puso en evidencia la inexistencia de espacios públicos de calidad, que permitan a sus habitantes tener buena salud física y mental. El proyecto consta de dos franjas cuyos espacios están distribuidos a los niveles de privacidad de los usuarios residentes y flotantes, los espacios se conectan a nivel de visuales por medio de miradores, a nivel de acera por medio de texturas y mobiliario, así como también espacios lúdicos en espacios abiertos para expresiones artísticas como el teatro callejero y grounding, reducir el impacto medioambiental mediante la integración de la vegetación propuesta con la vegetación existente, mediante el uso de vegetación en espacios donde solo existe concreto, ya que se busca retomar el verde del cual la ciudad ha ido perdiendo debido a la expansión urbana generada por los fenómenos sociales y políticos de la actualidad, el uso del muro como un elemento vinculador en espacios con actividad residencial que se abren y cierran conforme las visuales de las fachadas lo permitan.

## **ABSTRACT**

The project entitled "Urban design of the articulating axis between the Isabela Island Park and the bullring of the Jipijapa parish of D.M.Q.", is located at the intersection of Rio Coca and Amazonas streets. Through the respective urban, climatic and social studies, different urban environments were generated that allow a correct appropriation of public space according to the needs of pedestrian and vehicular users, take advantage of the historical and landscape resource of the bullring and how it is connected With an existing natural environment that is the Isabela Island Park, the transition from public spaces to semi-public and private spaces, the health crisis highlighted the lack of quality public spaces that allow its inhabitants to have good physical health and mental. The project consists of two strips whose spaces are distributed at the levels of privacy of the resident and floating users, the spaces are connected at the visual level through viewpoints, at the sidewalk level through textures and furniture, as well as spaces playful in open spaces for artistic expressions such as street theater and grounding, reduce the environmental impact by integrating the proposed vegetation with the existing vegetation, through the use of vegetation in spaces where there is only concrete, since it seeks to retake the green of the which the city has been losing due to the urban expansion generated by current social and political phenomena, the use of the wall as a linking element in spaces with residential activity that open and close as the visuals of the facades allow.

## Contenido

1. Título .....	1
2. Argumentación del tema.....	1
3. Importancia .....	2
4. Justificación .....	2
5. Planteamiento del problema .....	3
6. Formulación del problema .....	3
6.1. Objetivo General .....	3
6.2. Objetivos Específicos.....	3
7. Metodología de investigación .....	4
8. Resultados esperados .....	5
9. Factibilidad del proyecto .....	5
9.1. Factibilidad ambiental.....	5
9.2. Factibilidad económica.....	6
9.3. Factibilidad legal.....	6
9.4. Factibilidad técnica.....	6
10. MARCO TEÓRICO CONCEPTUAL DEL PROYECTO.....	9
10.1. Marco Conceptual .....	9
1.1.1. Conceptos básicos .....	9
11. Marco Histórico.....	21
11.1. Mancha Urbana Quito.....	22
11.2. Urbanismo 1960 .....	25
11.3. Urbanismo 1980 .....	27
11.4. Urbanismo 1993 .....	28
12. Marco Referencial .....	31
13. PRECEDENTES GENERALES Y ESPECÍFICOS DEL PROYECTO.....	41
13.1. Análisis Socio - Espacial .....	41
1.1.2. Análisis Demográfico.....	41
1.1.3. Análisis económico y de empleo del lugar .....	43
1.1.4. Análisis socio - cultural .....	44
14. Análisis Físico Ambiental .....	45
14.1. Ubicación general del objeto de estudio .....	45
14.2. Definición de límites y enclaves .....	46



14.3.	Análisis de relieve de la zona .....	46
14.4.	Análisis hidrográfico .....	47
14.5.	Análisis de Precipitaciones .....	50
14.6.	Análisis de Vientos .....	52
14.7.	Análisis de riesgos .....	53
1.1.5.	Riesgos Naturales y Antrópicos .....	53
15.	ANÁLISIS MACRO URBANO .....	57
15.1.	Análisis morfo tipológico (Trama) .....	57
15.2.	Análisis morfo tipológico (Tejido) .....	58
15.3.	Análisis de Uso de suelo .....	59
15.4.	Equipamientos.....	61
15.5.	Accesibilidad y vialidad.....	62
15.6.	Movilidad peatonal y transporte.....	64
15.7.	Espacios públicos.....	65
15.8.	Área verde .....	67
15.9.	Análisis de infraestructura .....	69
16.	Análisis de relaciones funcionales.....	71
16.1.	Análisis de sitio .....	71
1.1.6.	Ubicación específica del sitio .....	71
1.1.7.	Características topográficas .....	72
1.1.8.	Características de intervención .....	72
17.	IDEA FUERZA – CONCEPTO DE INTERVENCIÓN.....	73
17.1.	Partido arquitectónico emotivo sensorial.....	73
17.2.	Ejes de composición .....	75
17.3.	Programa arquitectónico .....	78
1.1.9.	Identificación de necesidades .....	78
1.1.10.	Programación .....	79
1.1.11.	Organigrama de necesidades .....	80
1.1.12.	Zonificación .....	81
18.	Propuesta de diseño urbano .....	82
18.1.	Funcional .....	82
18.2.	Formal .....	83
18.3.	Ambiental y sostenibilidad .....	85

18.4.	El color .....	86
18.5.	Materiales y acabados.....	87
18.6.	Plan masa .....	88
19.	Presupuesto .....	90
20.	Conclusiones.....	91
21.	GLOSARIO .....	92
22.	Bibliografía .....	93
23.	ANEXOS .....	96

## **INTRODUCCIÓN**

### **1. Título**

Diseño urbano de eje articulador entre el parque de la isla Isabela y plaza de toros de la parroquia Jipijapa del D.M.Q.

### **2. Argumentación del tema**

Realizar un proyecto que permita la conexión entre el parque de la isla Isabela y plaza de toros, debido a que son conexiones existentes con un potencial histórico y espacial atractivo, el comercio que se produce en los límites de esta zona es moderadamente alto.

El circuito de conexión se deberá integrar al entorno urbano existente generando espacios que permitan la cohesión social de sus habitantes, y que estos satisfagan las necesidades de los mismos.

El eje articulador estará diseñado de manera que responda las necesidades de los usuarios, mediante la generación de espacios flexibles que permitan una circulación peatonal y vehicular segura, de igual manera se puede integrar elementos de mobiliario urbano que generen una mayor asepsia debido a la emergencia sanitaria.

Rescatar el recurso paisajístico mediante la reducción de alumbrado público, ya que el sector cuenta con visuales naturales importantes como la del volcán Pichincha, y el cielo natural de Quito, el sector no presenta edificios de gran altura.

Extensión de la vegetación existente, el sector tuvo una intervención urbana alrededor del año 2005, colocando nuevo tejido vegetal sobre la calle río coca, de manera que esta se pudo conectar con la vegetación existente de los camellones situados en las partes periféricas, avenida amazonas y 10 de agosto, mediante la propuesta del eje articulador se busca generar nueva vegetación que permita vincularse a la ya existente del lugar.

El sitio carece de mobiliario urbano que ofrezca un mejor confort y seguridad para los usuarios del lugar, muchas personas adoptan sentarse en los bordes de las veredas para poder descansar, de igual manera no hay lugares en los cuales se puedan cubrir de la radiación solar y lluvias que son muy fuertes en la capital, hay que aprovechar el dinamismo que genera el comercio y que las personas tengan espacios en los cuales puedan realizar actividades recreativas, el mobiliario urbano se distribuirá estratégicamente así como su cuantificación.

En el área de estudio la población que predomina es la población flotante, pese a que en el sitio predomina el espacio residencial, la apropiación del automóvil ha ido desplazando al peatón, por lo que el poco espacio público ha sido invadido por el mismo.

### **3. Importancia**

El proyecto ayudara a que las personas puedan recuperar el espacio público, y que este espacio tenga todo lo necesario para satisfacer las necesidades de confort y seguridad, así como también un comercio más organizado y ordenado.

El proyecto tendrá espacios flexibles y salubres que permitan contener el virus COVID-19, garantizando una movilidad segura a los transeúntes especialmente la de niños y ancianos, estos espacios deberán ser amplios, ventilados y con la iluminación natural necesaria. El uso de la materialidad para el diseño de calzadas que permitan una movilidad peatonal agradable, así como también el uso espacios públicos que mantengan la actividad social de la cual se va careciendo mientras la pandemia avanza.

### **4. Justificación**

La parroquia Jipijapa según el estudio de factibilidad del D.M.Q del 2010, tiene un equipamiento educativo, un equipamiento recreativo, dos equipamientos de otros usos y dos equipamientos de transporte, estos se distribuyen en las partes periféricas de nuestra área de estudio.

La parroquia carece de equipamientos de cultura, sanidad y comercial, en el área de estudio el espacio de viviendas corresponde al 80% mientras el 30%

restante se distribuye de la siguiente manera: 11% comercio, 3% comercio vivienda, 4,9% industria y 1,16% oficinas, demostrando la carencia de espacio público, cultural, recreación y salubridad.

La inseguridad de la parroquia vecina Ñaquito es alta especialmente el robo a vehículos parqueados, así como también a los transeúntes que recorren la plaza de toros Quito ya que por la tarde ese sector pasa abandonado.

## **5. Planteamiento del problema**

En la actualidad el problema del COVID-19 ha dejado en descubierto la falta de interés y descuido por parte del municipio hacia sus habitantes, quedando en evidencia la carencia de espacios públicos que garanticen entornos salubres, seguros y confortables, la incompatibilidad de usos de suelo ya que terrenos que deberían tener un uso residencial han sido usados como comercio o industria generando tránsito vehicular y peatonal considerable.

## **6. Formulación del problema**

¿Cómo conectar el parque de la isla Isabela con la plaza de toros de la parroquia Jipijapa del D.M.Q.?

### **6.1. Objetivo General**

Realizar el diseño urbano de un eje articulador entre el parque de la isla Isabela y plaza de toros en la parroquia Jipijapa del D.M.Q.

### **6.2. Objetivos Específicos**

- Fundamentar mediante el análisis técnico de normativas, conceptos urbanos sobre espacio público y análisis referenciales sobre proyectos con similares características.
- Establecer estrategias de diseño que permitan articular los espacios propuestos, considerando las actividades sociales, culturales, así como sus bordes o cerramientos, para garantizar un buen funcionamiento e integración por parte de los usuarios.

- Definir el diseño urbano del eje articulador en base a la conexión del parque isla Isabela y la plaza de toros Quito, para poder aprovechar el recurso histórico y paisajístico que ofrecen ambos, la plaza de toros es ocupada en ciertos periodos de tiempo por lo que esta fluctuación de usuarios flotantes es un recurso del cual también puede prescindir el proyecto.

## 7. Metodología de investigación

ESTRUCTURA	INVESTIGACIÓN		MÉTODOS
	ANÁLISIS		
CAPITULO I	Problemática Argumentación Problema Objetivos Resultados	Conceptos Antecedentes Referentes Normativa	Análisis bibliográfico histórico, lógico, Análisis - Síntesis
	DIAGNÓSTICO		
CAPITULO II	Análisis Socio – Cultural Perfiles Topográficos Recolección de información Accesibilidad	Riesgos Vialidad  Síntesis	Observaciones de campo Antecedentes históricos Bibliográficos Análisis - Síntesis
	DESARROLLO		
CAPITULO III	Concepto Programación Grillas Organigrama Análisis de precios	Tecnologías Estructura Materiales Instalaciones	Métodos de diseño Análisis – Síntesis Análisis de costos Modelación
	CONCLUSIONES		

*Gráfico:1*  
*Fuente: Marco Metodológico*  
*Elaboración: Propia*

El desarrollo del proyecto se efectuará en tres fases, de acuerdo a la estructura metodológica que permitirá conocer y entender el proyecto, así como sus objetivos establecidos para su ejecución.

El capítulo I contiene los conceptos preliminares obtenidos de fuentes bibliográficas e internet, estos conceptos se basan en normativas, antecedentes y referentes para poder aumentar los objetivos de la problemática y sus posibles resultados.

El capítulo II se analizará el diagnóstico en base a la fluctuación de los usuarios en el entorno de la parroquia Jipijapa y como esta se relaciona con el espacio público y la transición hacia el espacio privado, esto se sustentará en base los análisis socio cultural, contexto urbano y vialidad, con la recolección de esta información se podrá tener un mejor estudio del lugar y hallar las posibles soluciones.

El capítulo III es el desarrollo de la propuesta urbana mediante el uso conceptual, grillas, organigramas, métodos de diseño, métodos de análisis y síntesis, que permitan generar un proyecto funcional que se adapte a las necesidades del lugar.

## **8. Resultados esperados**

Generar un diseño urbano en el cual se pueda conectar la plaza de toros Quito y el parque de la isla Isabela, mediante un eje que articule las diferentes actividades realizadas por los diferentes tipos de usuarios, comercial, flotante y residencial, los espacios propuestos deben brindar confort, seguridad, y recreación. Mejorar la calidad espacial permitiendo generar espacios flexibles en los cuales los diferentes tipos de usuarios puedan integrarse sin exclusión alguna, de igual manera se piensa que el proyecto a futuro pueda servir como eje conector a otros proyectos que se vayan a realizar a sus alrededores. Finalmente, a nivel personal esta emergencia sanitaria ha permitido tener conciencia de cuán importante es brindar espacios que permitan reducir el estrés emocional y físico, debido a que la cuarentena conllevó un encierro tanto mental como físico, por ende, no se debe dejar de prescindir de actividades sociales y recreativas, ya que el ser humano necesita de ambas para mantener su equilibrio emocional y físico.

## **9. Factibilidad del proyecto**

### **9.1. Factibilidad ambiental**

Arborizar mediante el uso de vegetación propia del lugar en sitios estratégicos, la vegetación ayudará a reducir la cantidad de radiación solar sobre fachadas y

alzados. El uso espacios verdes que permitan vincular la dureza del concreto de la ciudad con la naturaleza que se vierte desde las faldas del volcán Pichincha, y que esta espera exaltada a su encuentro, debido al bloqueo generado por el constante crecimiento de la selva de concreto.

### **9.2. Factibilidad económica**

Mediante la creación de espacios públicos en un área histórica como lo es la plaza de toros, se puede ayudar a la recuperación económica de las personas que tienen comercios a sus alrededores, por lo que encausar un acuerdo con el Municipio de Quito y sus habitantes para la recaudación de cierto porcentaje de las ganancias producidas por estos comercios, retroalimentando la inversión solicitada al municipio.

De igual manera se puede incluir un sistema de participación activa que permita encausar el manejo de presupuesto proveniente de inversores nacionales, establecer una relación estado-sociedad, para establecer una mejor comunicación.

### **9.3. Factibilidad legal**

Se cuenta con la normativa referente para el diseño urbano de un eje articulador, así como también existe la legalidad de apoyar iniciativas que permitan regenerar espacios urbanos públicos, es deber del estado garantizar el buen vivir de sus ciudadanos.

“Es el espacio de la participación ciudadana que plantea demandas y propuestas, que exige responsabilidad a las administraciones y empresas, ofrece alternativas y cooperación para ejecutar y gestionar programas y proyectos sociales, culturales, de promoción económica o de solidaridad” (Jordi Borja, 2003, pág. 95).

### **9.4. Factibilidad técnica**

Usar el método de alambrado soterrado para poder reducir la contaminación visual generada por el alambrado público, recuperar el recurso paisajístico.



Usar mobiliario urbano que permita integrar comodidad y seguridad, el mobiliario urbano que permita la recolección de agua lluvia para la auto sustentación de la vegetación que se le implante, mobiliario que tenga su propia iluminación mediante celdas fotovoltaicas.

Uso de la materialidad como la madera para brindar ese ambiente de calidez de hogar, junto al concreto brindar esa sensación de lo privado en un espacio público.

# CRONOGRAMA MAYO - SEPTIEMBRE



Actividades		CRONOGRAMA DE ACTIVIDADES																							
		2020												2021											
		Mayo			Junio			Julio			Agosto			Septiembre	Octubre	Noviembre	Diciembre	Enero	Febrero	Marzo					
		6 al 13	14 al 20	21 al 27	28 al 3	4 al 7	10 al 17	18 al 24	24 al 29	1 al 8	9 al 12	15 al 22	23 al 29	1 al 5	6 al 12	13 al 19	1 al 30	1 al 31	1 al 30	1 al 31	1 al 31	1 al 28	1 al 31		
CAP I	Análisis Socio Cultural																								
	Análisis Físico Ambiental																								
	Análisis Macro Urbano																								
	Análisis del sitio																								
	Síntesis y Corrección																								
CAP II	Marco Conceptual																								
	Marco Histórico																								
	Marco Referencial																								
	Síntesis y Corrección																								
Introducción	Título																								
	Argumentación																								
	Importancia																								
	Justificación																								
	Objetivos																								
	Metodología																								
	Resultados esperados																								
CAP III	Introducción conceptos teóricos																								
	Síntesis y Análisis de la propuesta																								
	Aspecto Funcional																								
	Aspecto Formal																								
	Aspecto Estructural																								
	Aspecto Materiales Construcción																								
Aspecto Presupuestario																									
Conclusiones y recomendaciones																									
Referencia Bibliográfica																									
Revisar Documento Final																									

**Gráfico:2**  
**Fuente:** Marco Metodológico  
**Elaboración:** Propia

## **10. MARCO TEÓRICO CONCEPTUAL DEL PROYECTO**

El siguiente capítulo tiene como objetivo sustentar mediante la comprensión de conceptos la forma en la que se sustenta el proyecto.

### **10.1. Marco Conceptual**

#### **1.1.1. Conceptos básicos**

##### **Definición de ciudad**

Debido a los grandes avances tecnológicos como humanos hemos entrado a una nueva era, la ciudad crece y poco a poco lo urbano va absorbiendo todo, ante nuestros ojos vemos como se dan estos cambios y es nuestro trabajo poder percibirlos para tomar acciones que encausen estos cambios a buen puerto.

Equipamientos, espacios públicos, circulaciones vehiculares, el uso de la calle, toda su estructura social ha cambiado de manera vertiginosa, es decir una desconcentración de las mismas ha provocado un cambio tecnológico en la economía, lo que ha orillado a la población a concentrarse en los puntos donde se genera más aglomeraciones, como son comercios, oficinas y estaciones de transporte.

Sin embargo, toda la estructura actual que conforma la ciudad, se ha tornado imprescindible, a pesar del desorden y caos que puedan generarse en estas, la vida social se ha volteado hacia lo urbano. A pesar que las ciudades fueron creadas por el hombre, el hombre es el que se debe adaptar a ellas como si estas lo moldearan a su entorno, es decir se lo han convertido en un hombre urbano.

En las ciudades hay una gran cantidad de energía, de igual manera la gente que sale de lo rural ve en ellas la oportunidad de poder mejorar su condición "social" pero también las ciudades son frágiles tienden a desorganizarse, generan caos, contaminación e inseguridad. Muchas veces se cree que el espacio social este moldeado por la sociedad, sin embargo, debemos entender que todo proyecto y su

evolución siguen normativas y criterios que permitan un mejor desarrollo del mismo de manera que permita integrarse a las personas que los habiten. Así tenemos el lema de Le Corbusier que por lo que él pudo tener esa visión de arquitecto sumado a su sangre sueca en la que llevaba la precisión, complejidad de los mecanismos de relojes fabricados por ellos, pudo definir a “las casas como máquinas para vivir” se puede decir lo mismo de las ciudades ya que tienen mecanismos complejos que las hacen funcionar para que sus habitantes las puedan vivir.

Cabe recalcar la interpretación de la ciudad moderna como “una ciudad sin historia, que sigue un ciclo de dependencia, que no necesita mantenimiento, que si es pequeña se expande, si es vieja se autodestruye y se regenera, es superficial igual que un estudio de Hollywood” (Koolhaas, 2014, pág. 41).

### **Definición de espacio público**

Se puede considerar que el espacio público es una característica que define una ciudad, alrededor de este espacio se pueden construir una gran variedad de espacios, siendo privados que a la vez puedan estar llenos de personas, pero cerrados, espacios públicos vacíos sin afluencia de personas, pero de grandes dimensiones y abiertos.

Se puede definir que el espacio público tiene dos funciones la primer la de ordenar la funcionalidad de los elementos que se construyan a sus alrededores, circulaciones peatonales y vehiculares, y la segunda el espacio social a nivel colectividad y comunidad, con espacios públicos o políticos. El espacio público es un espacio contenedor y de conexión de la ciudad, donde las personas ejercen su derecho al buen vivir, distraerse, sociabilizar, hacer actividades deportivas, circular y desplazarse sobre ellos, “la experiencia pública, social, de cada ciudad no es sino una puesta en escena, una representación, de la movilidad corporal y mental de sus habitantes, hombre de la vita activa, el individuo urbano se expone al exterior, fuera de su casa, se abre al espacio público y a la experiencia de la pluralidad humana” (Duch, 2015, pág. 389).

### **Definición de paisaje urbano**

“El paisaje es la imagen de un lugar natural y/o antropizado, comprendido por un observador inmerso en el mismo, la arquitectura del paisaje busca la construcción de imágenes y la configuración de los espacios exteriores” (T.I.P.U., 2003, pág. 80).

El paisaje urbano se puede definir por la forma que este tenga, la forma en la que sus componentes se relacionan entre sí, de manera que los ciudadanos puedan llevar una vida cotidiana eficiente, es entonces esta vida la que genera e influye en la generación de paisajes que se adapten al entorno.

### **Definición de pandemia**

Según la OMS se define como pandemia a la propagación mundial de una enfermedad, es decir cuando se propaga un nuevo virus gripal en el planeta sin que haya personas que sean inmunes a éste. Los virus que han afectado a la humanidad y han causado este tipo de fenómenos ha sido por lo general transmitido por animales.

Este tipo de pandemias llegan a afectar a toda la población, especialmente ancianos, niños y personas con otro de tipo de enfermedades. “Cuando una gran parte de la población ha sido infectada con el virus, aunque el porcentaje de las que las padezcan en estado grave sea bajo el número de casos en total llegan a ser muy elevados. De igual manera para este tipo de pandemias el factor climático es otra variable que puede aportar o emporar su propagación, siendo la época de invierno la que mayores estragos causaría” (*Salud, 2020*).

### **Definición de COVID-19**

Según la OMS (Organización Mundial de la Salud) el coronavirus es un virus de las tantas familias de virus que se derivan de la gripe, causan enfermedades tanto a animales como a humanos. El primer brote se dio en China en la ciudad de Wuhan en diciembre del 2019.

La forma en la que se transmite el virus es por medio de contacto de una persona infectada a otra, las personas que ya están infectadas lo hacen por medio de las gotículas que salen al toser, pero este virus al ser pesado cae en el suelo, por lo que se recomienda estar al menos a un metro de distancia de una persona a otra.

“Este virus puede permanecer sobre superficies que rodean a las personas como mesas, barandillas, bancas, de modo que las personas pueden infectarse al entrar en contacto con la superficie contaminadas, luego de acercarse las manos a boca y nariz” (*Salud, 2020*).

### **Medidas que se deben adoptar COVID-19**

- Aislamiento al menos un metro de distancia
- Espacios higiénicos para lavarse las manos
- Espacios con buena iluminación y ventilación
- Aislamiento domiciliario de al menos 15 días
- A nivel usuario debe tener un espacio personal amplia con retrete y lavamanos, debe aislarse del resto de la familia.

“El PAIA, a partir del reconocimiento de las formas de contagio, recomendaciones, medidas de prevención y particularidades de cada caso, define los lineamientos y las acciones arquitectónicas viables. Se orienta a adecuar los espacios a los actuales requerimientos, sin que esto comprometa su funcionalidad y calidez” (Arq. Raybel Cueva Mejía, 2020, pág. 8).

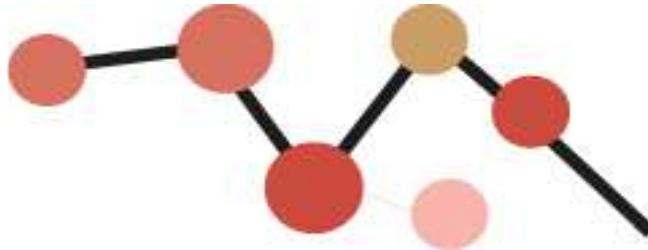
“El tiempo de vida del virus sobre superficies metálicas y plásticas es de 72 horas mientras en superficies de cobre es de 4 horas y menos de 24 horas en superficies de cartón” (*Salud, 2020*).

### **Urbanismo Táctico**

“El Urbanismo Táctico puede ser entendido como un instrumento para eliminar estas barreras que impiden a las personas desarrollar sus capacidades, como por ejemplo, la desconfianza en la clase política, la falta de involucramiento ciudadano, o la insalvable inequidad medioambiental, económica y social con que se enfrentan día a día los ciudadanos más desaventajados que viven en áreas urbanas” (Steffens, 2013, pág. 14).

Uno de los objetivos del urbanismo táctico en Latinoamérica es que sea capaz de replicarse y adaptarse a las necesidades de los usuarios, los usuarios son los que toman decisiones, decisiones las cuales deben canalizarse hacia políticas que

permitan una mejor planificación futura, ya que la planificación es un proceso complejo, pero al tener un control más pequeño desde el usuario y los espacios en los cuales transita.



*Gráfico:3*  
*Fuente: QGIS*  
*Elaboración: Propia*

Mediante el uso de estas tácticas urbanas se puede lograr proyectos ágiles y dinamizadores, combinado con una planificación a largo plazo se buscan las mejores estrategias livianas y rápidas que permitan reducir costos, así como también una participación activa de la sociedad. El urbanismo táctico busca intención para generar cambios, busca los principales problemas para conseguir una solución, se concentra en problemas locales para una sociedad local, asume riesgos menores con el objetivo de conseguir recompensas mayores, busca resultados realistas, así como también motivar a la ciudadanía en darse cuenta de que son sus propias acciones las que pueden mejorar o emporar su entorno.

El urbanismo táctico en Latinoamérica se enfoca en reducir la desigualdad social transformando los problemas en soluciones, fomentar la participación ciudadana para que sean capaces de generar recursos económicos y fomentar el uso de transporte sustentable como la bicicleta.

Mediante el uso de la bicicleta se busca generar espacios sociales y la reducción de transporte pesado y contaminante por liviano y ecológico, mejorar la relación social entre el usuario peatón y usuario vehicular, ya que estos usuarios son los agilizan la vida de una ciudad. Desplegar servicios y equipamientos que sean de carencia en el lugar para la situación COVID-19 servicios sanitarios que brinden seguridad y asepsia en sus ciudadanos, así como también actividades que

fomenten una salud mental y física óptima como espacios de recreación, espacios que recorran la ciudad y a la vez construyan lazos entre sus habitantes generando una sociedad dinámica. El uso de tecnología de bajo costo al servicio de los usuarios, como recolectores de agua lluvia que permitan mantener una calle limpia y agradable visualmente. Generar actividades que generen conciencia y recursos en sus habitantes como el reciclaje y usar estos recursos para jugar con la materialidad de espacios creados para las personas. Promover la producción agrícola dentro del área de intervención para mejorar su calidad de vida y gestionar de una mejor manera los espacios que están subutilizados por el área privada y pública, otra ventaja de la huerta urbana es que sea capaz de replicarse a proyectos aledaños.



Gráfico:4

Fuente: Google

“Las ciudades tienen la capacidad de proveer algo para todo el mundo, sólo porque, y sólo cuando, están creadas por todos” *Jane Jacobs*.

La ciudad la construye sus habitantes en un proceso colaborativo, el proceso colaborativo es una herramienta poderosa para la planificación urbana ya que entiende la sociedad a diferentes escalas y esto genera una mejor comunicación entre pobladores y gobierno.

### **COVID-19 y el urbanismo**

“La falta de recursos ya no es excusa para no actuar. La idea de que sólo se deben tomar medidas después de que se hayan encontrado todas las respuestas y los recursos es una receta segura para la parálisis. La planificación de una ciudad es



un proceso que permite correcciones; es sumamente arrogante creer que la planificación solo se puede hacer después de que se hayan controlado todas las variables posibles " (Lydon, 2012, pág. 4)

Las ciudades antes de que el virus se propagara eran zonas de gran diversidad cultural, escandalosa y dinámica, en la actualidad con la pandemia se han tornado inhóspitas, vacías, tristes y sin vida, la economía urbana el motor vital del ciudadano se ha detenido, y esto nos hace recapacitar sobre cómo van a ser las ciudades después de esta crisis.

“Una ciudad justa necesita incorporar un estado emprendedor, que no solo provea bienestar sino también crecimiento económico como acumulación de capital” (Córdoba, 2014). Una ciudad que sea capaz de producir en tiempos difíciles, que sus ciudadanos sean el motor principal para esta causa.

Lo que antes le daba vida a la ciudad hoy en día son una amenaza, puntos de encuentro social, el comercio entre vendedores y usuarios, se han tornado en zonas de alto contagio. El teletrabajo se ha tornado en una gran oportunidad para las personas que buscan la manera de subsistir de mantener vivos sus negocios o emprendimientos, por lo que trabajar a 100km o 5km no se ha tornado un problema. “Todavía hay expectativas de la manera que el virus vaya impactando en la ciudad, pero ya podemos observar cómo mientras avanza muchas personas van perdiendo sus trabajos porque las empresas públicas y privadas prefieren recortar personal a perder su negocio, el desempleo y los recortes salariales repercuten de manera directa en la ciudad ya que las comunidades dependen de estas para poder llevar una vida digna” (Zaheer Allam, 2020).

Servicios que se encarguen de dar entretenimiento, ocio y transporte tienen un destino incierto, mientras negocios de emprendimientos han dado la transición al online, esto representa un problema para la gran variedad de culturas que se movilizan en el entorno urbano, surgen dudas de cómo se van a desenvolver las industrias de cultura, creatividad y entretenimiento, ya que son las que más demanda de personas tiene, por lo que con la crisis del coronavirus perderán el interés en invertir en ellas llevándolas a convertirse en servicios de lujo.

No debemos olvidar de incluir en los proyectos a los ciudadanos que construyen la ciudad, los pequeños emprendimientos, el ciudadano que busca la manera de sobrevivir el día a día, las condiciones de dinero y desigualdad siempre existirán y será difícil hacerlas desaparecer por lo que en la situación actual nos lleva a ver la forma de reestructúralas y generar un equilibrio, generar ciudades sustentables, no apoyar las industrias “Goliat”, al ver los problemas de una manera diferente seremos capaces de reducir costos de manera significativa, para generar beneficios a los comercios “informales” y a los pequeños emprendimientos que son los engranajes que hacen que la ciudad pueda funcionar, crear tejidos más equitativos que vayan a la par de medidas económicas por parte del gobierno hacia un cambio más inclusivo que permita enriquecernos de la gran variedad cultural que conforma la sociedad actual.

“Una ciudad viva es y necesita ser, una semi – trama, la semi-trama es una colección de conjuntos, si solo si, cuando dos grupos se superponen pertenecen a la colección, los conjuntos con elementos en común también pertenecen a la colección” (Alexander, 1978, pág. 28).

La forma en la que se conciben las ciudades es como la de un árbol, un ser vivo formado por una composición compleja, o estructuras de conjuntos formadas por personas, autos, vegetación, jardines, etc., cuando conjuntos de elementos se pertenecen funcionan de una mejor manera, es la forma de ver a la ciudad moderna como un árbol lo que mutila la concepción de ciudad.

Si se puede pensar en una ciudad como una estructura formada por una serie de conjuntos y a la vez de subconjuntos, podemos determinar que cada clase de conjuntos está conformada por elementos del mismo tipo, y las relaciones que se pueden dar entre elementos, así como también elementos disociados.

Esta estructura está conformada como un todo y muchas de ellas no tienen relación entre sí, al ver el proyecto como un árbol uno puede discernir los elementos que puedan o no favorecer al proyecto, las manzanas son envueltas por las vías a manera de arterias que nutren a la vez por otras arterias o vías principales, todo conforma un todo, pero analizando desde lo más pequeño a lo más grande.

Concepto crear espacios públicos que permitan un mejor desarrollo psicológico, físico de las personas que habitan en lugar, así como también de las personas que lo transitan, mediante la generación de espacios de transición que van de lo más privado, semiprivado y público.

“La unidad Block en sí no es el elemento nuclear de la ciudad, sino una forma compuesta hecha de muchos elementos subsidiarios discretos o unidades de bloque constituyentes. El bloque típico, si es reducido en tamaño para convertirse en un solo edificio unitario, carecerá del tamaño y la adaptabilidad para corresponder con los requisitos espaciales externos y se disocia de la textura circundante” (Peterson, 2005, pág. 5).

En el sector los bloques de mayor altura se distribuyen en las partes periféricas y comerciales, por lo que al proponer espacios sociales en los mismos rompería el conflicto espacial de bloque.

“El derecho a la ciudad es por tanto mucho más que un derecho de acceso individual o colectivo a los recursos que esta almacena o protege; es un derecho a cambiar y reinventar la ciudad de acuerdo con nuestros deseos. Es, además, un derecho más colectivo que individual, ya que la reinvención de la ciudad depende inevitablemente del ejercicio de un poder colectivo sabré el proceso de urbanización” (Harvey, 2012, pág. 20).

### **Espacio Flexible**



*Gráfico:5  
Elaboración: Propia*

Es la capacidad de un edificio o ambiente para poder adaptarse a diferentes necesidades, esta modificación espacial estará dada por los usuarios, también se puede considerar el aspecto de la reutilización de la estructura.

Se deberá tener espacios que cuenten con las dimensiones adecuadas, que sean de calidad y o en cantidad optimizar el uso del espacio y no desperdiciarlo generando espacios inútiles, es decir que la flexibilidad también se genera de acuerdo a las proporciones espaciales que nos de las necesidades sociales, estos espacios deben tener una buena accesibilidad, para la situación COVID-19 se debe manejar de una mejor manera las barreras físicas ya que un uso desproporcionado de las mismas pueden ocasionar que la flexibilidad se vea truncada.

Los espacios flexibles se pueden aprovechar de una mejor manera si se tiene claro el tipo de características que tiene los habitantes, las actividades que más realizan y sus carencias. Mediante el uso de elementos arquitectónicos urbanos (piletas, monumentos, escalinatas, miradores, etc.) se puede generar focos de tracción que permitan dinamizar actividades entre usuarios y mejorar la calidad paisajística del entorno.

Mediante la generación de espacios mutables se busca entornos dinámicos que permitan adaptarse a las diferentes actividades que puedan surgir a lo largo del tiempo, las actividades que se generen en el lugar pueden modificar el entorno de manera permanente o temporal, sin embargo, las características que tenga el área de intervención condicionaran las actividades que se generen en los espacios mutables.

La flexibilidad del espacio público no debe limitarse únicamente a la superficie, también se debe analizar los niveles subterráneos, esto se debe realizar para que

al momento de proyectar cualquier tipo de infraestructura esta pueda evolucionar al mismo tiempo que crece la ciudad, evitando posibles demoliciones en el futuro.

Otra manera de poder flexibilizar la infraestructura del entorno urbano es poder usar los niveles de subsuelos para la generación de parqueaderos, de esta manera se obtiene un mayor espacio para los peatones.

Se puede usar la tecnología como una herramienta que permita mejorar la flexibilidad de los espacios públicos, la urbiótica es una herramienta tecnológica urbana que recoge información del tráfico vehicular y esta la transmite de manera inalámbrica a las personas, esto permite que los usuarios puedan optimizar su tiempo, reducir la contaminación acústica y sonora y lo más importante optimizar el espacio que queda libre de vehículos. También se puede combinar la tecnología con la materialidad de los suelos, generando recorridos que permitan una mejor conexión entre espacios públicos y privados, de esta manera los espacios y actividades van evolucionando de manera conjunta, recorridos de tránsito continuo generan una mejor flexibilidad facilitando que actividades comerciales, exposiciones, ferias puedan establecerse sobre los espacios propuestos.

La flexibilidad urbana también se puede generar mediante el uso de mobiliario urbano adecuado, pero este mobiliario urbano debe nacer de las necesidades de las personas, para que su uso se pueda complementar con el espacio que lo rodea, el mobiliario urbano debe tener la capacidad de poder reubicarse de un lugar a otro

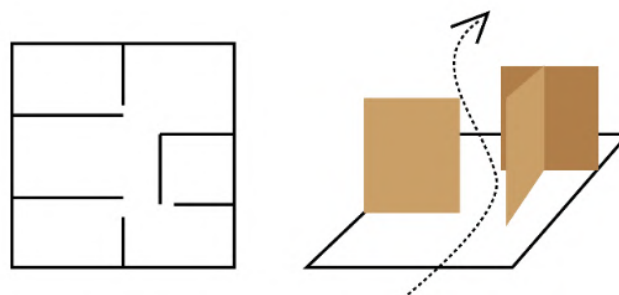
según las necesidades que el lugar vaya adquiriendo. El mobiliario multiuso ofrece una rápida adaptación al lugar de acuerdo a su actividad.



*Gráfico:6*  
*Fuente: Google*

### **Flexibilidad COVID-19**

Hay la facilidad de que en estos espacios que son flexibles se puedan generar módulos de separación, para poder mantener el distanciamiento social de 1 m a 2m. La pandemia ha reducido el uso del vehículo en un 80% aproximadamente, por lo que el espacio libre puede ser optimizado para los usuarios, de cierta forma la pandemia retoma algo de flexibilidad urbana, flexibilidad urbana que se estaba perdiendo debido a las malas decisiones adoptadas por el factor político, es evidente la falta de comunicación entre estado y ciudadanos.

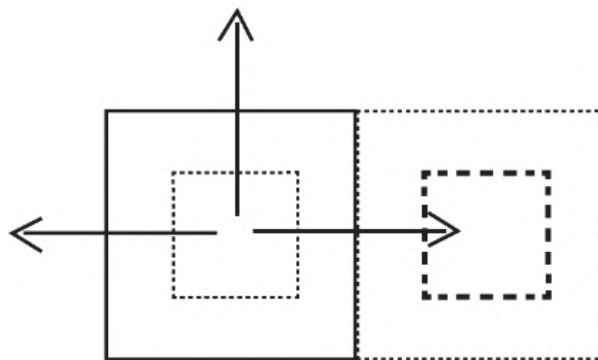


*Gráfico:7*  
*Elaboración: Propia*

Factores como la contaminación ambiental y acústica también se ha visto reducida, favoreciendo a que se pueda retomar actividades lúdicas, recreativas y físicas con el debido control sanitario, a medida que se combate la pandemia no se debe dejar que la sociedad pierda interacción entre sí.

### **Espacio Permeable**

Es la relación de conexión entre los espacios públicos y privados, el interior con el entorno, generando sensaciones sensoriales, visuales y sonoras.



*Gráfico:8  
Elaboración: Propia*

Mediante la permeabilidad se puede conectar espacios públicos, privados, tangibles e intangibles (solo visual) por medio de filtros, la comunicación entre estos espacios no se puede perder, mediante la identificación de bordes flexibles se puede generar una permeabilidad que integre espacios de forma efectiva, bordes flexibles son fachadas abiertas cuyo espacio se puede retomar para ciertas actividades, esto motiva a una sociedad más comunicativa.

### **11. Marco Histórico**

“De acuerdo con su proceso histórico observamos que los pueblos existen gracias a que son organismos flexibles, gracias a su capacidad de interacción con las fuerzas del Estado. Desde las políticas coloniales de reconversión de los pueblos de indios (a principios del siglo xvii), ocurre una recreación original, lo cual por paradójico que suene, es una capacidad de transformación que se constituye como un proceso de larga duración” (García, 2010, pág. 206).

Los pueblos “originarios” se adaptaron a los diferentes tipos de producción, dando origen a una economía de comunidad, esta economía pasaría a ser controlada por una entidad denominada como estado, lo que provocaría una serie de procesos históricos en los cuales siempre ha estado presente lo político en la sociedad, una forma de evidenciar todo esto es al observar la ciudad y como esta ha ido conformándose de acuerdo a todo el transcurso histórico.

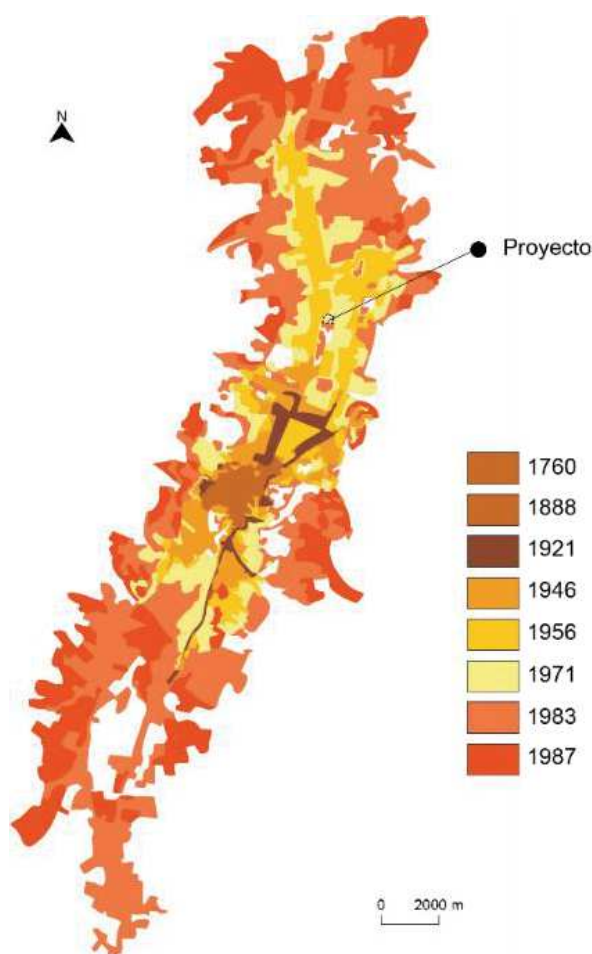
En este capítulo se analizará la evolución espacial del área de estudio a nivel urbano, así como las posibles necesidades a la situación COVID-19. Muchos piensan que la ciudad de Quito inicio con la fundación española el 6 de diciembre de 1534, pero según varios hallazgos de osamentas en el volcán Ilaló ubicado entre los valles de Tumbaco y Los Chillos ya existían habitantes remontándose al menos 10,000 años a.C.

### **11.1. Mancha Urbana Quito**

En la mancha urbana se observa el crecimiento histórico de la ciudad, iniciando en el 1760, dando origen al centro de Quito luego el crecimiento de la ciudad se daría hacia el sur y norte en los años 50 y 70 respectivamente, en nuestra área de estudio las áreas delimitantes corresponden a una etapa más antigua, esta etapa corresponde a los años 50 ya que lo que más se debía priorizar era la accesibilidad, de igual manera esta accesibilidad para la movilidad de sus ciudadanos no estaría desarrollada del todo hasta llegar a los años 70, con el avance tecnológico e industrial se podría contar con sistemas de transporte más modernos que permitan recorrer mayores distancias en el menor tiempo posible.

En la actualidad se puede observar en la mancha urbana el efecto de conurbación que tiene la ciudad en sus periferias, debido a que las industrias, puestos de trabajo, comercios se han descentralizado, así como también el cambio de lugar de equipamientos importantes como el nuevo aeropuerto, residencias y nuevos centros comerciales donde confluyen muchas personas de la ciudad al valle.





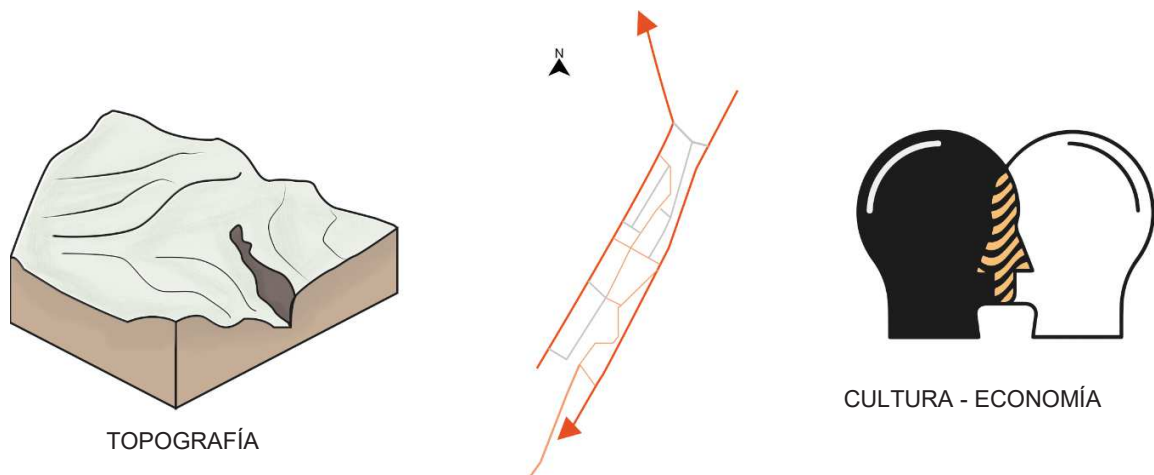
*Gráfico:9*  
*Fuente: AIQ-SUIM*  
*Elaboración: AIQ-SUIM*

La segregación social estuvo siempre presente en la construcción de toda ciudad, un ejemplo fue Roma “Los honestiores vivían en las domus de las colinas e incluso en palatia, y los humiliores en los barrios centrales de la ciudad, en las cellas o cubículs de las insulae” (Capel, La morfología de las ciudades, 2005, pág. 72).

Había barrios mejores y peores, de ricos y pobres, aunque en la mayor parte dominaba una abigarrada mezcla, que incluso podía darse en los más “contrastados”. Con es claro ejemplo podemos entender que las primeras ciudades en el continente no fueron la excepción y en su gran mayoría la forma se configuraba a los principios anteriormente mencionados, el estudio de la historia permite una

mejor comprensión de la transformación urbana y como poco a poco el territorio indígena se fue configurando a los espacios actuales.

“La historia de la ciudad es la de su espacio público. Las relaciones entre los habitantes y entre el poder y la ciudadanía se materializan, se expresan en la conformación de las calles, las plazas, los parques, los lugares de encuentro ciudadano, en los monumentos” (Jordi Borja, 2003, pág. 9).



*Gráfico:10*  
*Fuente: Google*  
*Elaboración: Ilustraciones Propias*

Los factores que más influyeron en la forma urbana de la ciudad de Quito a lo largo de su historia son: topográfico ya que las primeras plataformas se ubicaron a las faldas del volcán Pichincha entre las quebradas por las cual fluye el rio Machángara, movilidad que se fue dando de acuerdo a la situación socio-económica que atravesaba el país, económica ya que el centro estaría asignado al motor comercial y de control político-religioso, finalizando con el ámbito cultural ya que las personas que se consideraban como de “condición social alta” serían las que la administren, y las personas de “menos condición social o racial” residirían hacia las afueras de la ciudad.

El desarrollo de la ciudad es lento, continuo y paulatino por lo que el estado empieza a adquirir un mayor poder adquisitivo al igual que se empiezan a generar nuevas

políticas que irían evolucionando de acuerdo a las necesidades de las personas. El desarrollo del sector productivo redefinió la relación entre el centro de la ciudad y sus periferias, al mismo tiempo que la ciudad se expande empiezan aparecer nuevas necesidades y por ende se necesita nuevas políticas que permitan conllevarlos de una manera óptima y controlada.

“Si las ciudades carecen de espacios públicos, carecen de sociedad, carecen de la oportunidad de mantener actualizados a sus habitantes sobre el mundo y sobre el ambiente en el que viven” (Ocampo, 2015, pág. 8).

Por este motivo el sector político debe ir en mano de la sociedad ya que se deben generar una política que permita generar entornos que adapten a las necesidades de sus habitantes, y para ello políticas que incentiven el desarrollo de espacios públicos ya que son en estos espacios donde ocurre el trájín de vida, generar un espacio de democracia que se pueda adaptar a las diferentes épocas que vivimos como sociedad.

### **11.2. Urbanismo 1960**

Quito empezó a modernizarse en los años 60, lo cual influenció a que personas de todas las “clases sociales” empezaran a migrar, tratando de buscar mejores condiciones de vida, pero sería los años 70 la que dio inicio a la industrialización en la ciudad, todo esto según el historiador Juan Paz y Miño marco en Quito la oportunidad para el cambio.

“Un aspecto de la localización de las ciudades que afecta negativamente a las ciudades de hoy es que, en general, todas las ciudades se localizaban en áreas fértiles o inmediatas a éstas, pues esto permitía obtener fácilmente los alimentos para la población urbana. Con el crecimiento experimentado por las ciudades en los dos últimos siglos, éstas han ocupado rápidamente los valles de dónde provenía su alimento y, en muchos casos, tienden a acabar con las tierras más fértiles de su territorio” (Ducci, 1998, pág. 23) .

Es en etapa este fue uno de los problemas que se repite en todas las ciudades que sufren cambios económicos, mientras el desarrollo industrial y residencial avanza la

ciudad se ve consumida y cede hasta que las tierras productivas se ven afectadas, suelos que antes producían hortalizas ahora están cubiertos por capas de cemento que en pos del desarrollo económico se vieron “sacrificadas”. En este periodo el área de intervención se caracterizó por la producción agrícola y ganadera, siendo en su gran mayoría lotes libres por los cuales atravesaban las calles que cruzaban la ciudad en sentido norte sur.

CRECIMIENTO POR EJES

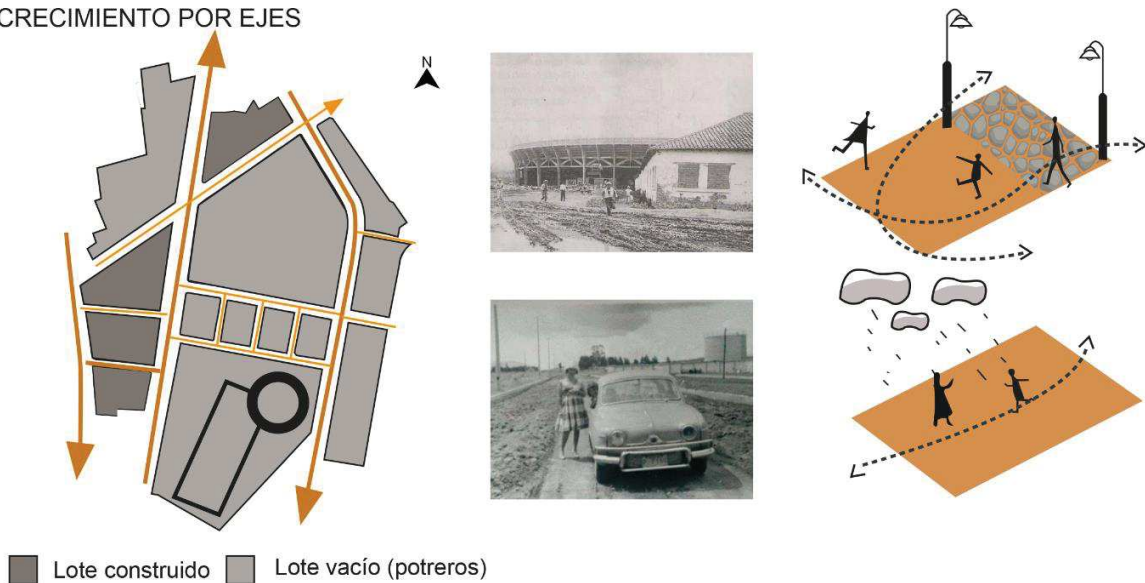
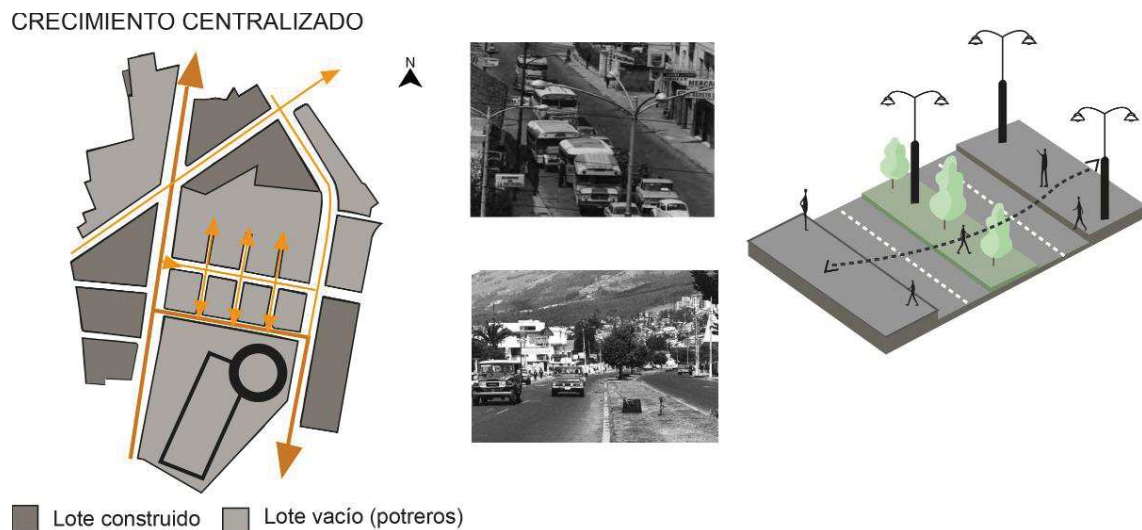


Gráfico:11  
Fuente: Fotografías Google  
Elaboración: Ilustraciones Propias

El crecimiento urbano en el área de estudio ubicada hacia el norte se dio por medio de los ejes de las avenidas 10 de agosto y Amazonas, ya que eran puntos de paso hacia el nuevo aeropuerto de Quito, sin embargo, ya que la zona tenía la plaza de toros recientemente construida los terrenos colindantes pasaron a ser usados como potreros y haciendas de cultivo, por lo que se carecía de un espacio público en específico. El peatón al carecer de espacios cómodos y seguros para circular este lo hacía de manera libre, de igual manera el clima no perdonaba nada por lo que las vías de tercer orden que aún eran de tierra y piedra cuando llovía se convertían en lodazales inmensos. El sector contaba con alumbrado público modesto y daba algo de seguridad a las personas que vivían cerca del lugar.

### 11.3. Urbanismo 1980

Para los años 80 el crecimiento urbano en el área de estudio se dio de manera centralizada, debido a una nueva división de lotes debido a que en esta etapa priorizaron el manejo de usos de suelo ya que había muchos problemas de apropiaciones de terrenos e informalidad, los peatones ya contaban con aceras por las que podían circular con mayor seguridad y comodidad, el alumbrado público se extendió, y se procedió a integrar camellones en las avenidas principales mejorando el entorno paisajístico.



*Gráfico:12*  
*Fuente: Fotografías Google*  
*Elaboración: Ilustraciones Propias*

El peatón al tener todos estos nuevos elementos su trayectoria de movilidad empezó a variar, ya no era libre como antes ahora era un poco más ordenada. Los potreros y cultivos seguían en el lugar ya que suministraban a la ciudad de carne y verduras. De cierta manera se buscó descentralizar la ciudad para tener una mejor administración regional en lo que se refiere a equipamientos, usos de suelo y red vial. El territorio estuvo en un proceso de transformación de la forma semi – productiva a la auto sustentación industrial, estos procesos se acumularon en de manera local a través del desarrollo industrial y comercial, el territorio urbano en

Quito creció en un 500% para aquella época, se modificaron los usos de suelo por lo que se produjo una recolocación de sectores residenciales, industriales y comerciales, personas de bajos recursos pudieron acceder a viviendas hacia los llamados “barrios periféricos”, el sector automotor creció seis veces más por lo que igual se dio prioridad espacial hacia el uso del mismo mediante la generación de recorridos que permitieran circular en toda la ciudad. El desarrollo urbano en el lugar también eliminó restricciones que se imponían a los usos de suelo, consolidándose la construcción acorde las necesidades de la población.

El desarrollo capitalista generó un crecimiento económico en el sector industrial y comercial mucho más amplio, nace incentivos para la creación de promotores en la construcción, se empieza a monopolizar y explotar este nuevo campo laboral que al mismo tiempo va generando segregaciones sociales.

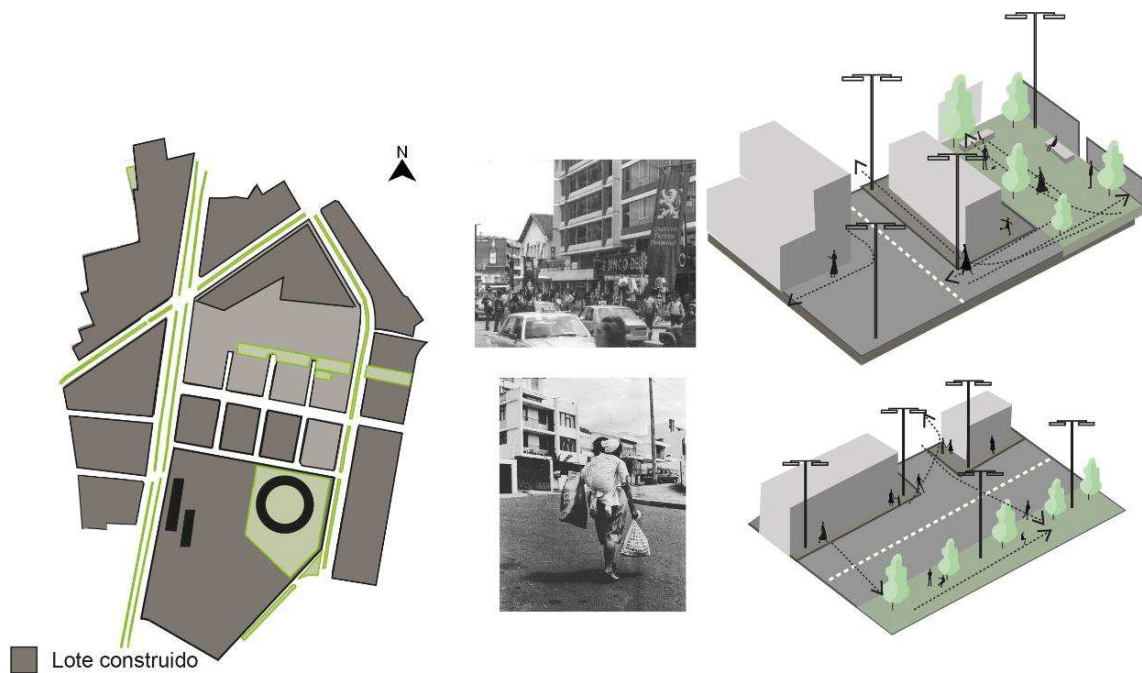
En este periodo de tiempo la tasa de crecimiento poblacional paso a ser la más alta en un 4,7%, por lo que la administración debía enfrentar un crecimiento urbano considerable, así como también los problemas que generan.

#### **11.4. Urbanismo 1993**

La presión de vivienda se hizo más notable por el crecimiento urbano, suelos que eran usados para la producción de alimentos fueron destinados a vivienda, consecuentemente apareció un espacio público para sus habitantes con el parque de la Isla Isabela con mobiliario urbano, además de mejorarlo paisajísticamente, el área verde de los camellones y plaza de toros también incremento generando un equilibrio entre naturaleza y hombre, el sistema de transporte también mejoro construyendo la parada de trole norte dotando a la ciudad de un sistema de transporte masivo.

El crecimiento poblacional género que poco a poco las necesidades de las personas fueran más evidentes, siendo una de estas el tendido eléctrico que abarcó mucho más espacio al igual que servicios de agua potable y alcantarillado. El tendido eléctrico genero ambientes mucho más seguros por lo que las personas puedan transitar hasta altas horas de noche.





**Gráfico:13**

*Fuente: Fotografías Google*

*Elaboración: Ilustraciones Propias*

El desarrollo socioeconómico del lugar dio origen a que se mejoran estos aspectos urbanos, de igual manera al añadirle la parada de trole las personas vieron en ella un recurso del cual aprovechar ya que era un gran paso de población flotante de toda la ciudad, esto género que las viviendas tengan un uso mixto ocupando la planta baja para locales y el alta como residencia, las aceras serian en la mayor parte del tiempo ocupadas por el automóvil. También aumentaría el comercio informal, debido a la gran extensión de los camellones de las avenidas estos pasarían a ser los espacios públicos preferidos por parte de este sector, por lo cual la movilidad peatonal pasa a ser entre libre pero también masiva y desordenada a pesar de que también mejoro la señalización vial y peatón.

“De manera general se puede decir que la industria se ha convertido en un echo urbano, y que el paisaje industrial y urbano se encuentran íntimamente relacionados” (Capel, Capitalismo y morfología urbana, 1975, pág. 70).

El continuo desarrollo tecnológico generara diferentes formas de vincular la arquitectura a la sociedad, ya que la industria es la que genera los recursos a sus habitantes y al mismo tiempo modifica el entorno urbano.

La revolución industrial que se produjo en la ciudad permitió un avance tecnológico y médico, por lo que la tasa de mortalidad disminuyo y al igual que la fertilidad fueron factores decisivos para el crecimiento demográfico.

En el área de intervención se puede decir que fue ocupada por personas que migraron para buscar oportunidades económicas, sin embargo, esta migración también traería consecuencias como:

- Al aumentar la producción industrial se busca nueva tecnología que facilite el trabajo y que de igual manera se pueda entregar lo más rápido posible, pero este desarrollo tecnológico también reduce la mano de obra y por consecuencia más desempleo.
- La población sigue creciendo por consecuencia hay más demanda de producción, por lo que si se mantiene un nivel de producción baja no habrá manera de que pueda ocuparse de toda el área que abarca.
- Se produce un aumento en la población rural debido a la baja tasa de mortalidad.



12.

Marco Referencial

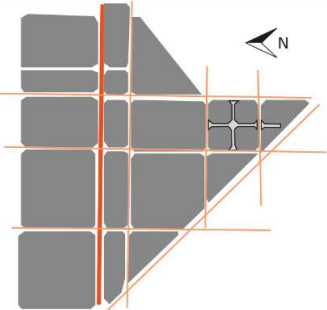
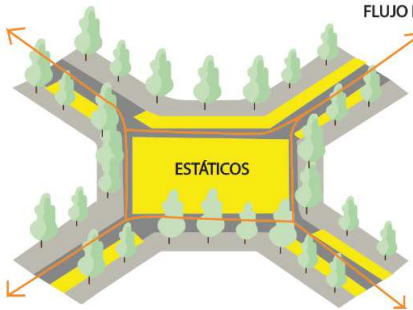
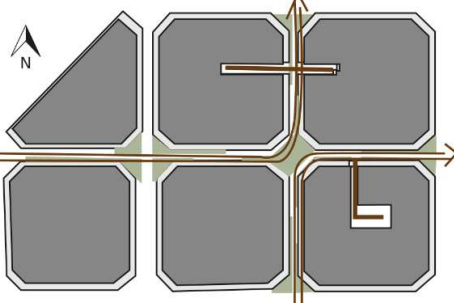
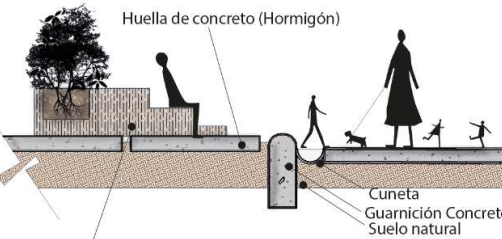
REFERENTE INTERNACIONAL	<p>Plaza Superilla de Sant Antoni / Leku Studio</p> <p>Ubicación Barcelona / España Estado Construido Año: 2019 Área: 16 180 m<sup>2</sup></p>		
OBSERVACIONES	ANÁLISIS FUNCIONAL	ANÁLISIS ESTRUCTURAL	CONCLUSIONES
<p>Este proyecto tiene similitud con el área de intervención ya que su trama es ortogonal.</p>			<p>El uso de franjas como estrategia urbana permite generar espacios de mayor flexibilidad, el uso de la bicicleta como medio de transporte alternativo para reducir el índice de contaminación como también la apropiación de espacios públicos.</p>
<p>La delimitación de los bordes esta dado por los ejes viales de mayor y menor jerarquía.</p>	<p>El proyecto nace de los cruces peatonales que conforman el trazado urbano, generando un recorrido en manzanas de mayor tamaño.</p>	<p>El recorrido tiene dos franjas de uso flexible, la de color amarillo que son zonas de estadia y la gris que es la de uso peatonal y movilidad (bicicleta).</p>	<p>Las conexiones también se generaron a través de recorridos internos de fachadas, estos recorridos se dieron mediante la horizontalidad y verticalidad de los ejes urbanos existentes.</p>
<p>El diseño se conecta a nivel de usuario, es decir desde la acera-calle.</p>			<p>El uso de mobiliario urbano que ofrece dos servicios (estadia y uso de vegetación), es de material de madera, la calle esta en buen estado.</p>
<p>El proyecto se encuentra en una zona altamente densificada.</p>	<p>El recorrido peatonal se integra también a los vacios interiores de las manzanas, generando una conexión continua.</p>	<p>El uso de mobiliario urbano que ofrece dos servicios (estadia y uso de vegetación), es de material de madera, la calle esta en buen estado.</p>	

Gráfico:14  
Elaboración: Ilustraciones Propias

OBSERVACIONES	ANÁLISIS FUNCIONAL		CONCLUSIONES
El uso de baldosas pintadas para generar espacios de diferentes usos.			El uso sistemas que sean generosos con el ambiente, estos sistemas también son los que permiten generar componenetes nuevos que se adapten a la modulación que se estableció, esta flexibilidad es la que ofrece una gran cantidad de nuevas disposiciones.
Las esquinas en forma de diagonal de los lotes generan visuales mas amplias.	<p>El uso de módulos de colores para la generación de una malla reticular, esta malla se puede extender para la distribución de espacios.</p>	<p>Espacios de transición a nivel del peatón mediante tres módulos: vegetal, plataformas de madera y bancas peatonales, la transición es generada poer la circulación peatonal o bicicleta.</p>	
Los espacios internos de las áreas públicas son mas personales y al mismo tiempo sociales.			Es un proyecto que se puede extender, permitiendo que el usuario sea el que riga la espacialidad de acuerdo a su conveniencia y necesidad, se sustituyó el ruido generado por el tráfico por el ruido de personas conversando y niños jugando.
La configuración de las baldosas esta dada por la ortogonalidad del área de intervención .	<p>Se usaron tres mallas reticulares con patrones que definan al usuario y por ende su espacio: peatón, movilidad vehicular, movilidad en bicicleta.</p>	<p>El recorrido que genera esta formado por el espacio individual que se genero por la malla de baldosa gráfica.</p>	
<p style="text-align: center;">ASPECTOS DESFAVORABLES</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Hay que invertir un poco mas en el presupuesto de limpieza ya que se genera mucha basura.</li> <li>- Las supermanzana al abarcar mayor área así como dar prioridad al peatón también permite que área de contaminación sea mayor.</li> </ul>			

Gráfico:15  
Elaboración: Ilustraciones Propias

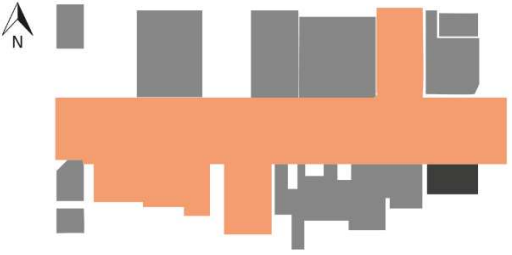
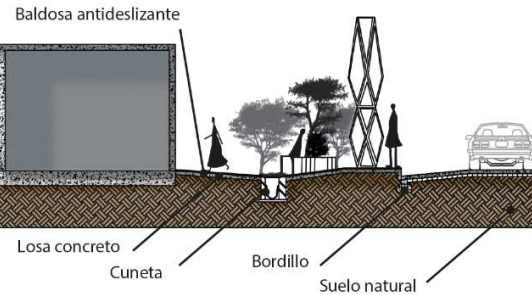
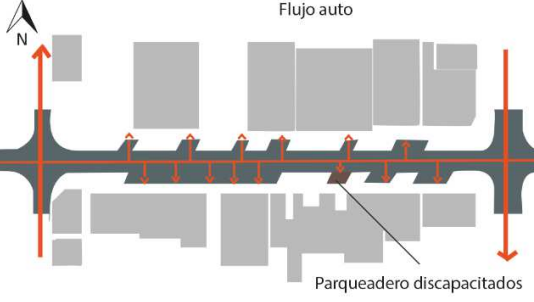
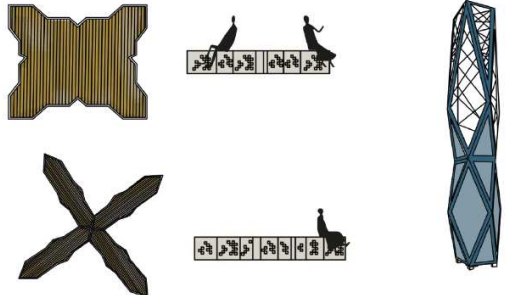
REFERENTE INTERNACIONAL	Bazar Cultural Afgano del Distrito / HASSELL		Ubicación Melbourne / Australia Estado Construido Año: 2014 Área: 1500 m <sup>2</sup>
OBSERVACIONES	ANÁLISIS FUNCIONAL	ANÁLISIS ESTRUCTURAL	CONCLUSIONES
Este proyecto también se rigue por los cruces peatonales.			El concepto inicial está dado por la cultura en este caso la afgana, siendo la calle el punto de partida para dotar al lugar de una identidad en comunidad como también la reunión.
Los bordes están delimitados por la densificación poblacional.	El proyecto se integra al recorrido peatonal, como también a la continuidad de las fachadas.	Su estructura está dada por aceras de hormigón, en los recorridos peatonales con patinas azuladas sobre el concreto, canelatas y bordillos.	
Este proyecto se estableció en una zona altamente comercial.			El mobiliario urbano fue fuertemente considerado desde su forma y uso, ya que las bancas son de madera y al mismo tiempo luminarias, la luz sobresale por medio de placas metálicas con inscripciones en afgano, demostrando que un proyecto se debe concebir a lo más ínfimo, el buen manejo del mobiliario permitió quitar el alambreado eléctrico.
El lugar carece de pendientes pronunciadas o topografía compleja.	No excluye al vehículo, lo integra así como también a las personas con discapacidad que lo usan para movilizarse en la ciudad.	El mobiliario urbano nace del concepto inicial, integrándose desde el recorrido inicial al usuario que lo vive, fomenta el uso de las estructuras escultóricas.	

Gráfico:16  
Elaboración: Ilustraciones Propias

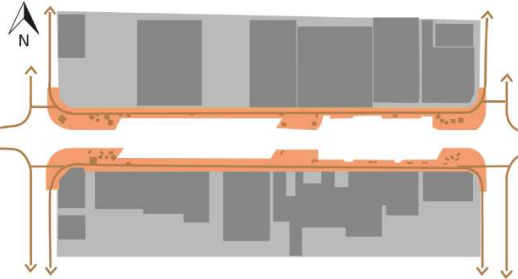
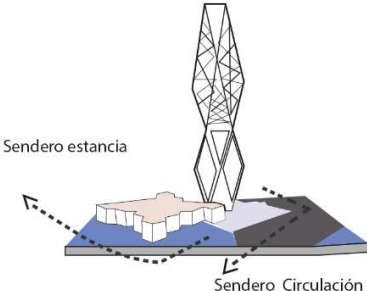
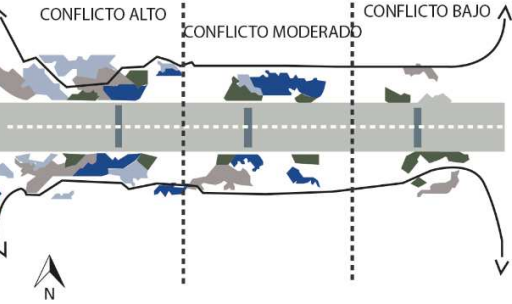

OBSERVACIONES	ANÁLISIS FUNCIONAL		CONCLUSIONES
<p>La intervención se realiza en una vía de uso secundario delimitada por dos principales</p>			<p>La cultura fué un factor decisivo en el diseño del proyecto, ya que el área de estudio se encontraba en otro sitio ajeno a su cultura, por lo que un diseño que llame a la unión de las personas de esta cultura debía ser sumamente prioritario, es decir un proyecto totalmente funcional.</p>
<p>El sitio no presenta en sus periferias área verde notable.</p>	<p>El mobiliario urbano esta distribuido de manera en que la población flotante circula.</p>	<p>Las configuración espacial tambien esta dada por la materialidad del moviliario urbano, marcando sendas por las que usuario pueda transitar.</p>	<p>El uso de la "geometría de la reunión" para diseño de espacios públicos, figuras circulares pueden tener diferentes configuraciones, esto genera un mayor atractivo visual y funcional. Al ser una cultura musulmana la influencia de mujer y hombre permitio que los espacios públicos sean mas dispersos.</p>
<p>En el lugar se dispone un lote como parqueadero abierto al final del recorrido.</p>			<p>El uso de la "geometría de la reunión" para diseño de espacios públicos, figuras circulares pueden tener diferentes configuraciones, esto genera un mayor atractivo visual y funcional. Al ser una cultura musulmana la influencia de mujer y hombre permitio que los espacios públicos sean mas dispersos.</p>
<p>El crecimiento en altura esta dado por el comercio teniendo tres edificios cuyo altura no es mayor a los 5 pisos</p>	<p>Los espacios públicos y de estadia mas fuertes se encuentran en las zonas de mayor conflicto, divide al circuito en tramos horarios.</p>	<p>El diseño de las platinas peatonales y espacios públicos esta inspirado en el concepto de mezcla azul o también llamada "GEOMETRÍA DE LA REUNIÓN".</p>	<p>El uso de la "geometría de la reunión" para diseño de espacios públicos, figuras circulares pueden tener diferentes configuraciones, esto genera un mayor atractivo visual y funcional. Al ser una cultura musulmana la influencia de mujer y hombre permitio que los espacios públicos sean mas dispersos.</p>
<p style="text-align: center;">ASPECTOS DESFAVORABLES</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Destino mucho espacio a parqueaderos, se pudo abarcar mas área peatonal.</li> <li>- Se pudo integrar el proyecto al parqueadero público, sin embargo este quedo intacto.</li> </ul>			

Gráfico:17  
Elaboración: Ilustraciones Propias



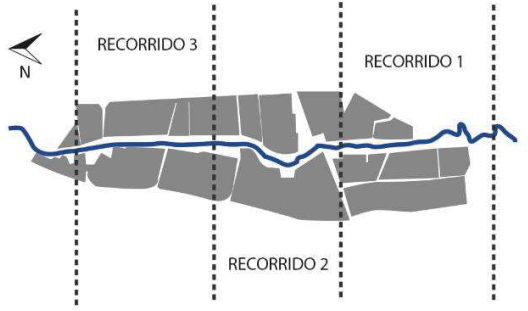
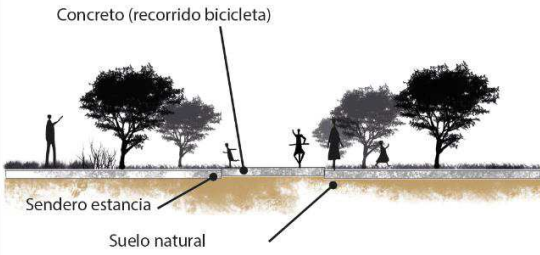
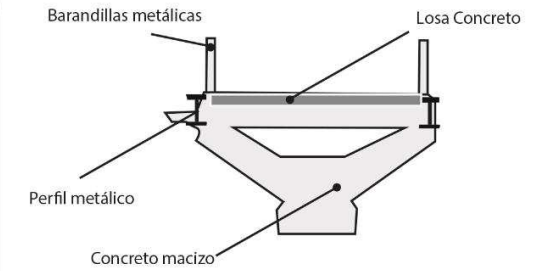
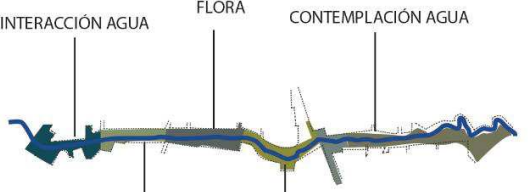

REFERENTE NACIONAL	Eje Articulador Río Machángara		Ubicación Cuenca / Ecuador Estado Conceptual Año: 2019
OBSERVACIONES	ANÁLISIS FUNCIONAL	ANÁLISIS ESTRUCTURAL	CONCLUSIONES
Este proyecto sigue el borde natural que es el río.			Abarca el concepto de agua como elemento dinamizador, sigue el el borde natural, intenta recuperar el recurso de la agricultura, flora y fauna.
El área de estudio presenta topografía compleja, por lo que hay un mayor manejo de recursos visuales .	El proyecto se divide en diferentes recorridos, siendo tres, cruzan a lo largo del eje natural.		El echo de tener el río lo convierte en un gran potencial verde, se busca rescatar la naturaleza, es por ello que no integra al vehículo en el recorrido.
Los bordes permeables estan formados por las construcciones existentes.		<p>La propuesta presenta una materialidad en hormigón, con puentes de uso peatonal y discapacitados.</p>	
El sitio no es de alta actividad comercial, pero si residencial.	 <p>En cada uno de los recorridos se proponen espacios públicos de interacción, el concepto del agua se vincula de inicio a fin.</p>		

Gráfico:18  
Elaboración: Ilustraciones Propias

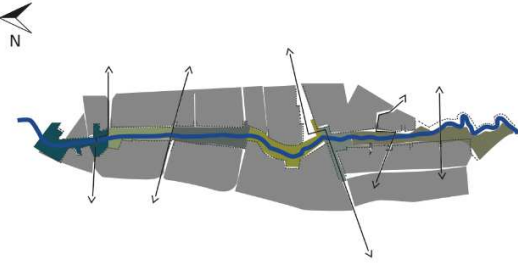
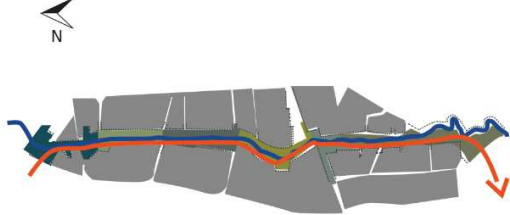
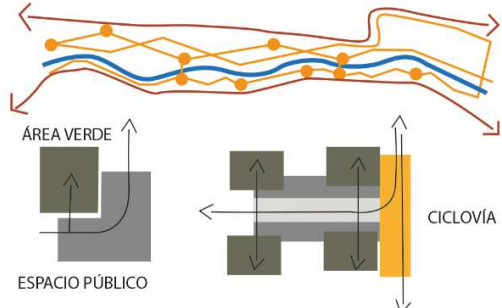
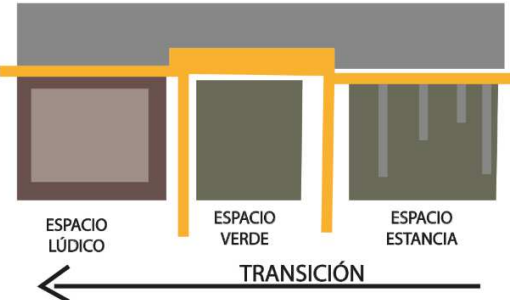
OBSERVACIONES	ANÁLISIS FUNCIONAL		CONCLUSIONES
<p>La zona presenta crecimiento en altura moderado 4-5 pisos.</p>			<p>Mediante el espacio público se puede generar un eje que permita vincular a la ciudad con estrategias sustentables, también se busca que el peatón pueda acceder a estos espacios.</p>
<p>El sitio no presenta en construcciones históricas que se vean afectadas.</p>	<p>Para poder articular el proyecto se consideran los ejes transversales de las vías existentes generando un recorrido perimetral.</p>	<p>Los fachadas de los asentamientos informales deberán estar cerradas hacia el río, ya que se debe evitar malos olores.</p>	
<p>El recorrido no prioriza el uso del vehículo, enfatiza el recorrido peatonal y acceso a discapacitados</p>			<p>Mediante la creación de senderos peatonales y ciclovía se manejó una relación de permeabilidad con el río. La permeabilidad permitió generar un recorrido lineal integrando elementos como la flora y fauna.</p>
<p>Al final del recorrido se conecta con un colegio público.</p>	<p>Se generan nodos de accesibilidad para discapacitados, se sitúan en ambos sentidos del proyecto, hay espacios públicos y verdes que se conectan por medio de la ciclovía.</p>	<p>La transición se da en los espacios verdes, estancia y lúdicos, espacios que se integran a diferentes actividades.</p>	
<p style="text-align: center;">ASPECTOS DESFAVORABLES</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Falto pensar la materialidad de los lugares públicos.</li> <li>- Falto analizar el manejo de la iluminación y mobiliario urbano.</li> </ul>			

Gráfico:19  
Elaboración: Ilustraciones Propias

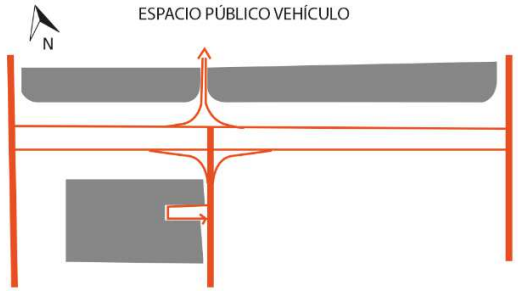
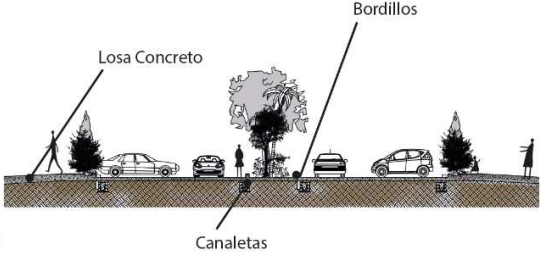
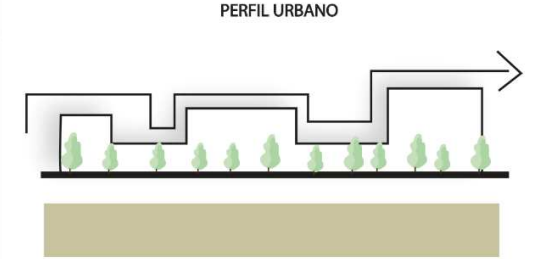
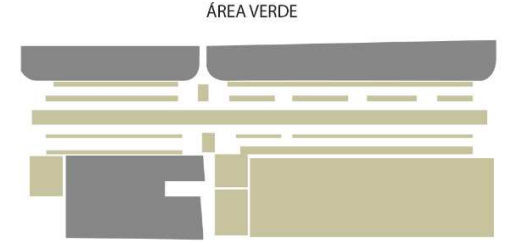
REFERENTE NACIONAL	Bulevar Naciones Unidas		Ubicación Quito / Ecuador Estado Construido Año: 2016
OBSERVACIONES	ANÁLISIS FUNCIONAL	ANÁLISIS ESTRUCTURAL	CONCLUSIONES
Este proyecto también se rigue por los ejes viales, siendo estos los que delimitan la intervención	 <p>ESPACIO PÚBLICO VEHÍCULO</p>	 <p>Losa Concreto Bordillos Canaletas</p>	El proyecto dio un cambio radical al lugar ya que antes el espacio público era ocupado por negocios privados, mediante el uso de vegetación en el sentido de mayor afluencia se busca mejorar la calidad de vida .
El sector es de alta actividad comercial, residencial y recreativa	El recorrido vehicular es fuerte en los ejes norte sur, divide en dos secciones al interior para descongestionar.	 <p>PERFIL URBANO</p>	Los recorridos peatonales tienen poca contaminación visual, se removieron algunos postes de luz, es un espacio adaptado para la circulación vehicular y peatonal.
Este proyecto no presenta pendientes considerables.	 <p>ÁREA VERDE</p>	El recorrido tiene una materialidad de concreto y espacios verdes, sistemas de drenajes para las fuertes lluvias, el perfil urbano es considerable por lo que la vegetación usada esta entre los 5-8m.	
El lugar presenta una fuerte desnificación en altura.	La vegetación se situa en la via de mayor afluencia y generadora de contaminación, funcionan también como colchones acústicos.		

Gráfico:20  
Elaboración: Ilustraciones Propias

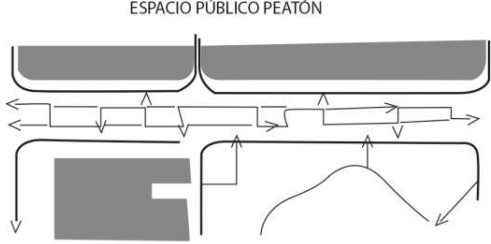
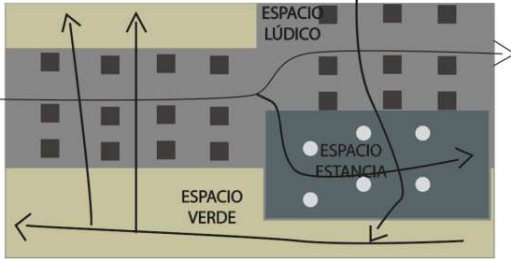
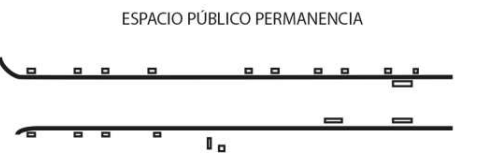
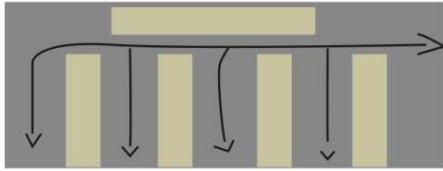
OBSERVACIONES	ANÁLISIS FUNCIONAL		CONCLUSIONES
El sitio presenta área verde considerable	 <p>ESPACIO PÚBLICO PEATÓN</p>	 <p>ESPACIO LÚDICO ESPACIO ESTANCIA ESPACIO VERDE</p> <p>TRANSICIÓN</p>	<p>Los recorridos de espacios públicos y semi públicos permiten una mejor cohesión social, generando ambientes sociables agradables. El recorrido es un borde permeable tanto para el peatón como el vehículo, ya que hay calles que ingresan a edificios de gran comercio generando una mayor interacción.</p>
El flujo vehicular es alto, debido a su influencia comercial y residencial	<p>Los circuitos peatonales permiten ingresar a los comercios del lugar, la vegetación se distribuye de manera que los usuarios puedan usarlas como sendas.</p>	<p>Las configuración de los espacios públicos esta dada por elementos de bloques de concreto sobre los cuales se sitúan esculturas, la transición se da en los espacios de agua y verde.</p>	
Al ser una zona con mucha afluencia de personas es insegura.	 <p>ESPACIO PÚBLICO PERMANENCIA</p>		<p>El uso de elementos como bloques de concreto a manera de pedestales hace que contraste lo rústico del lugar con la naturaleza, los espacios de agua también se integran al recorrido ya que en los veranos fuertes el recorrido tiende a ser interminable para los peatones que lo transitan.</p>
Existe apropiación del espacio público por parte de vendedores informales.	<p>El mobiliario urbano se distribuye a lo largo del recorrido siendo las zonas comerciales donde mas cantidad se encuentra.</p>	<p>El bulevar se integra conecta con el perfil verde del parque de la Carolina, generando una transición.</p>	
<p style="text-align: center;">ASPECTOS DESFAVORABLES</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Al tener un alto flujo peatonal como algo positivo también lo torna negativo ya que se torna inseguro.</li> <li>- El material del suelo en verano genera dolor en los pies ya que se tiende a recalentarse demasiado, el circuito de agua no es suficiente</li> <li>- La vegetación no es suficiente para el nivel de contaminación acústica, ya que circulan todo tipo de transporte pesado.</li> </ul>			

Gráfico:21  
Elaboración: Ilustraciones Propias



## **1.4 Marco legal**

El diseño urbano del proyecto se llevará a cabo mediante los siguientes lineamientos establecidos por la normativa del Distrito Metropolitano de Quito.

### **1.4.1 Ordenanza 3457**

#### **Art.22 Vías peatonales**

*“Son vías usadas exclusivamente por peatones, pueden ser usadas por vehículos de residentes si estos circulan a baja velocidad, finalmente casos especiales emergencia, recoger basura, mudanzas, etc.”.* (QUITO, 2020, pág. 33)

Mediante esta normativa se puede establecer los criterios que necesita una vía de uso peatonal, ya que es uno de los objetivos del proyecto en el cual el peatón retoma el espacio urbano.

#### **Art.23 Cruces peatonales**

*“Son las dimensiones que ese establecen para que este tipo de espacio sea totalmente funcional”* (QUITO, 2020, pág. 35), como debe ir la señalización, el ancho de giro a 90°. Es necesario para el proyecto urbano ya parte de la intervención se realizará en cruces peatonales más conflictivos.

#### **Art.25 Ciclovía**

*“Están destinadas al tránsito de bicicletas y, en casos justificados a motocicletas de hasta 50 cc”* (QUITO, 2020, pág. 36), en el proyecto se busca nuevos medios de transporte que permitan una mejor movilidad peatonal, en el caso de pandemias el uso vehicular es más restringido.

#### **Art.42 Equipamiento de servicios sociales y públicos**

El proyecto cuenta con áreas potenciales que serán destinadas a espacios públicos

#### **Art.45 Redes de agua potable, alcantarillado, energía eléctrica y teléfonos**

Los espacios públicos diseñados deberán tener acceso al agua debido a que son áreas de desinfección ante la pandemia COVID-19.

#### Art.50 Clasificación del mobiliario

En el área de intervención se considerarán espacios para reductores de velocidad, áreas verdes, arboles, parterres, elementos surtidores de agua, recipientes para basura, luminarias peatonales y vehiculares.

#### Art.55 Elementos de ambientación

Se considera el tipo de iluminación de acuerdo a la configuración espacial.

#### Art.58 Pavimentos en espacios de circulación peatonal

El tipo de pavimento que se utilice en el proyecto sea lo más cercano a los índices de calidad que requiere la norma, la materialidad es algo esencial en el proyecto ya que se pueden generar diferentes ambientes urbanos mediante la variación de su forma y color.

#### Art.59 Criterios morfológicos de manejo

Saber elegir y ubicar la vegetación para intervenir un paisaje urbano.

#### Art.60 Criterios de manejo técnico ambientales

La forma en la que se va sembrara los árboles sin que estas interfieran en estructuras aledañas, en el proyecto se replanteara el arbolado de acuerdo a los recorridos que se generen.

#### Art.62 Criterios de alternativas apropiadas de vegetación urbana

El tipo de vegetación autóctona, ya que son las que mejor perduran en el entorno.

#### Art.64 Señalización

Es el tipo de señalización que se utilizara en los espacios públicos y privados que se vayan a proponer.

## 13. PRECEDENTES GENERALES Y ESPECÍFICOS DEL PROYECTO

### 13.1. Análisis Socio - Espacial

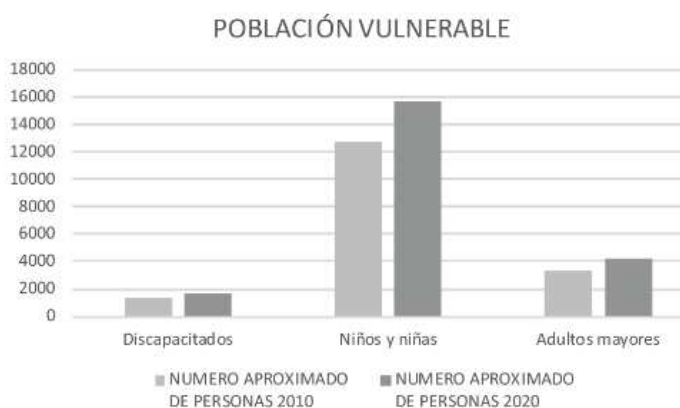
#### 1.1.2. Análisis Demográfico

GRUPOS DE POBLACIÓN EDAD Y SEXO		
GRUPOS DE EDAD	2010	2020
Menores a 1 año	431	535,894
De 1 a 4 años	1803	2241,804
De 5 a 9 años	2170	2698,122
De 10 a 14 años	2207	2744,127
De 15 a 19 años	2591	3221,583
De 20 a 24 años	3484	4331,916
<b>De 25 a 29 años</b>	<b>3562</b>	<b>4428,899</b>
De 30 a 34 años	3101	3855,704
De 35 a 39 años	2504	3113,409
De 40 a 44 años	2151	2674,498
De 45 a 49 años	2158	2683,202
De 50 a 54 años	2053	2552,647
De 55 a 59 años	1721	2139,847
De 60 a 64 años	1365	1697,206
De 65 a 69 años	1083	1346,574
De 70 a 74 años	853	1060,598
De 75 a 79 años	591	734,834
De 80 a 84 años	457	568,222
De 85 a 89 años	272	338,198
De 90 a 94 años	101	125,581
De 95 a 99 años	15	18,651
De 100 años o mas	4	4,973
<b>TOTAL</b>	<b>34677</b>	<b>43116,491</b>

Según el último censo del 2010 la parroquia Jipijapa tiene una población aproximada de 34,367 habitantes, mediante un cálculo aproximado la población para del año 2020 se aproxima a los 43,116 habitantes, siendo la población en las edades de 25 a 25 años la que predomina en el sector. En el sector también tenemos población vulnerable conformada por niños y niñas 15,773 habitantes, adultos mayores 4,198 habitantes y discapacitados 1,644 habitantes respectivamente.

En los cálculos realizados si consideramos la tasa de mortalidad provocada por el COVID-19 que es del 2% podemos obtener un estimado de 32,88 personas del

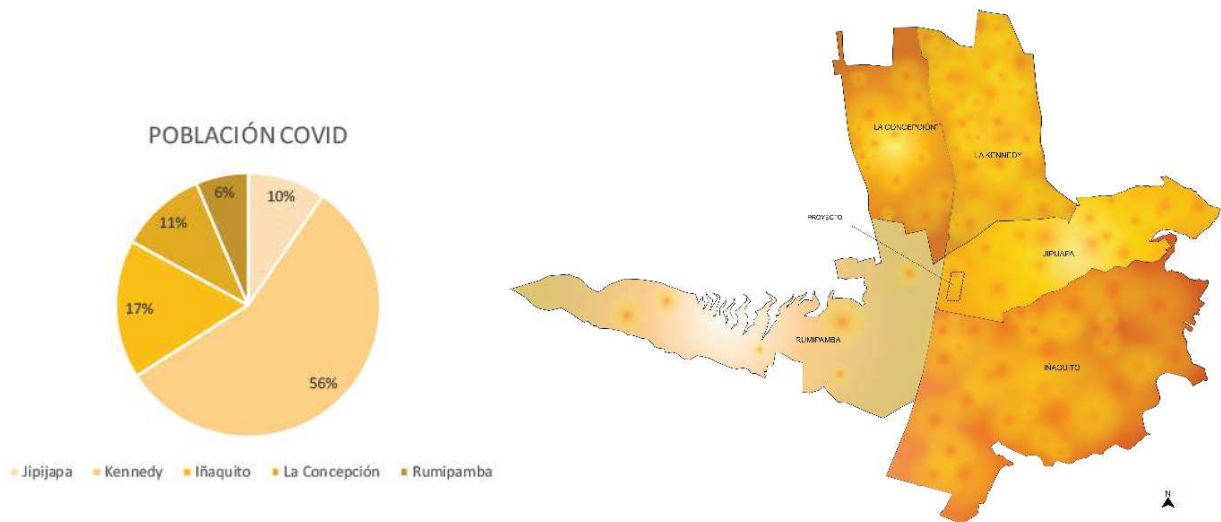
sector vulnerable como afectadas.



*Gráfico: 22-23*  
*Fuente: DMPQ*  
*Elaboración: Propia*

Se consideró este análisis de edades para este tema ya que se puede observar que las personas jóvenes y niños son las más altas y esto servirá para considerar puntos dinamizadores enfocados al urbanismo, así como también la cantidad de población

vulnerable que deberá tener sus espacios de protección y adaptación, así como accesos para las personas con discapacidad. La población infectada por el COVID-19 en el sector Jipijapa en el mes de mayo es de 15 personas, sin embargo, sus parroquias vecinas son focos de infección que se deberán considerar siendo la parroquia Kennedy con la mayor cantidad de infectados 64 personas, seguida por Iñaquito 51 personas, La Concepción 24 personas. El grado de población infectada en el sector del proyecto tiene un grado moderado.



*Gráfico: 24-25  
Fuente: INEC  
Elaboración: Propia*

La densidad poblacional en el sector es de moderada a alta ya que la circulación de personas hacia la estación del metro es alta, es decir la población flotante hacia el sector Iñaquito lo hace un punto de afluencia de personas.

El sector de la Jipijapa es un punto de paso para la población flotante de Quito ya que el sector también se caracteriza por el mercado automovilístico, industrial y las pocas viviendas que son convertidas en negocios de tapicerías e imprentas. La población flotante presenta un mayor riesgo de contagio ya que es la que circula por toda la ciudad, llevando consigo una mayor carga viral, se debe generar un proyecto que permita controlar este tipo de población para brindar mayor seguridad a la población de riesgo que se encuentra en el área de estudio.

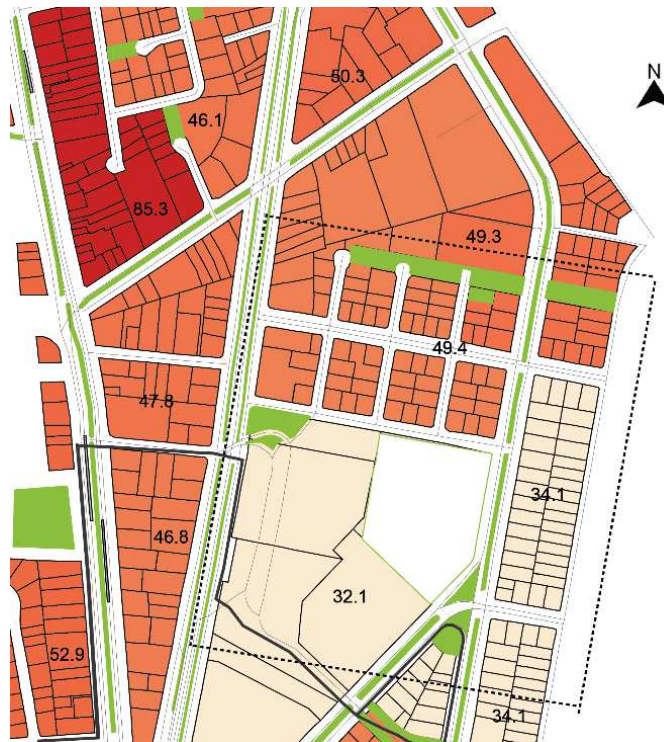
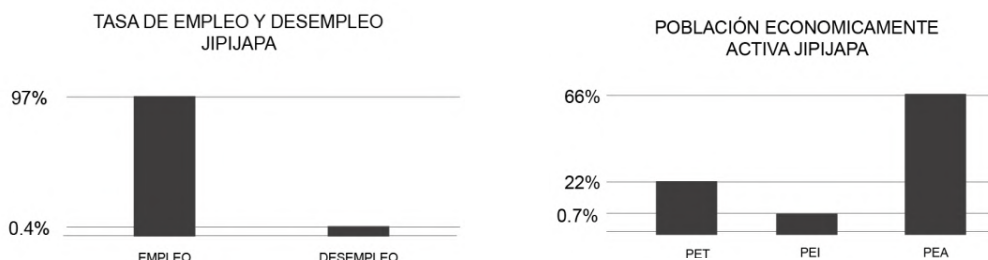


Gráfico: 26  
Fuente: INEC-2010  
Elaboración: Propia

### 1.1.3. Análisis económico y de empleo del lugar

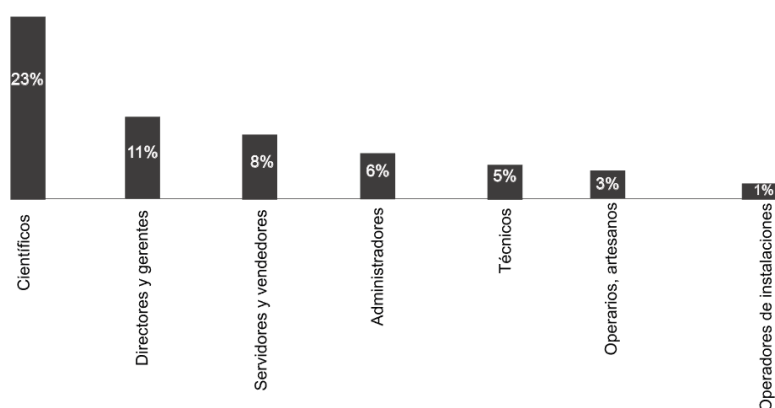
Si algo caracteriza a este sector es que es una zona residencial donde hay viviendas de 2 a 3 pisos, estas viviendas residían personas de la tercera edad, pero la mayoría vendió sus casas para poner sus pequeñas empresas, es por eso que el sector residencial se ve cercado por el comercial. Según el censo 2010 realizado en la parroquia Jipijapa por PEA, la población económicamente activa es de 66,1%, la tasa de desempleo es de 0,4% y de empleo el 97%.



Existe un grupo de profesionales que laboran en el sector estos son:

Gráfico:27-28  
Fuente: INEC-2010  
Elaboración: Propia

#### PROFESIONES - JIPIJAPA



*Gráfico:29*  
*Fuente: INEC-2010*  
*Elaboración: Propia*

Existen tres tipos de comercios en la zona estos son: comercio local, barrial y sectorial. En este caso el comercio que más influye es el sectorial que está comprendido en un 78% mientras el barrial en un 9% y el local en un 13%.

#### 1.1.4. Análisis socio - cultural

En el sector Jipijapa adoptó ese nombre de la provincia costera del país, el nacimiento de este barrio no fue distinto a las demás. Nació como parte de una gran hacienda siguiendo el crecimiento de la ciudad hacia las periferias. En los años 60 fue la mejor hacienda ganadera y en ella se celebraba la Feria Internacional de Ganado Holstein Srisian del Ecuador, ha esta feria asistían ganaderos de toda la sierra como Cayambe, Latacunga y Machachi, en esta feria se premiaba al mejor ejemplar vacuno, los más ancianos del lugar cuentan que uno de los asistentes más frecuentes había sido el ex presidente de la república Galo Plaza. El 20 de mayo de 1966 bajo la ordenanza municipal se construye la Cooperativa Jipijapa dando origen a este barrio.

El sector servía como potreros para la cría de ganado y cultivos de maíz, suministraban de carne y vegetales la ciudad de Quito, así como también se convertía en un lugar muy concurrido cuando se realizaban las famosas corridas de toros.



Gráfico:30-31

Fuente: google

Elaboración: El Comercio

Asumo que fue este pasado ganadero lo que dio origen a la plaza de toros en el año de 1917, de igual manera en este sitio se celebraba las fiestas de Quito, gracias a esto el sector se convertiría en un punto de comercio de la ciudad.

La parroquia Jipijapa tiene una gran variedad de población siendo en su gran mayoría mestizos en un 71,9%, blancos 22%, indígenas 2,98%, afro ecuatorianos 2,14%, montubio 1,4%, mulato 1,0%, negros 0,3% y 0,9 otro.

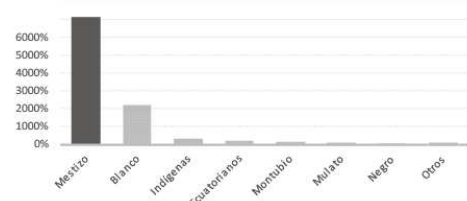


Gráfico:32

Fuente: INEC-2010

Elaboración: Propia

## 14. Análisis Físico Ambiental

### 14.1. Ubicación general del objeto de estudio



PICHINCHA

QUITO

JIPIJAPA

ZONA

Gráfico:33

Fuente: PDOT

Elaboración: Propia



#### 14.2. Definición de límites y enclaves

La parroquia Jipijapa tiene una superficie de 623.49 km<sup>2</sup>, el área de estudio está delimitado por las avenidas 10 de agosto, la prensa y Amazonas, con un perímetro de 68,229 m<sup>2</sup>. La avenida 10 de agosto es la de mayor longitud y la que atraviesa a toda la ciudad en el sentido norte sur, de igual manera la avenida amazonas tiene mucha afluencia de personas debido a que es un área de mucho comercio, trabajo y recreación. También tenemos al norte la isla tortuga como un punto de afluencia de personas para actividades de recreación al aire libre.

LÍMITES ZONA 2	
NORTE	Parroquia Kennedy el Inca
SUR	Parroquia Iñaquito
ESTE	Parroquia Zámbara, Nayón
OESTE	Parroquia Belisario Quevedo, Rumipamba

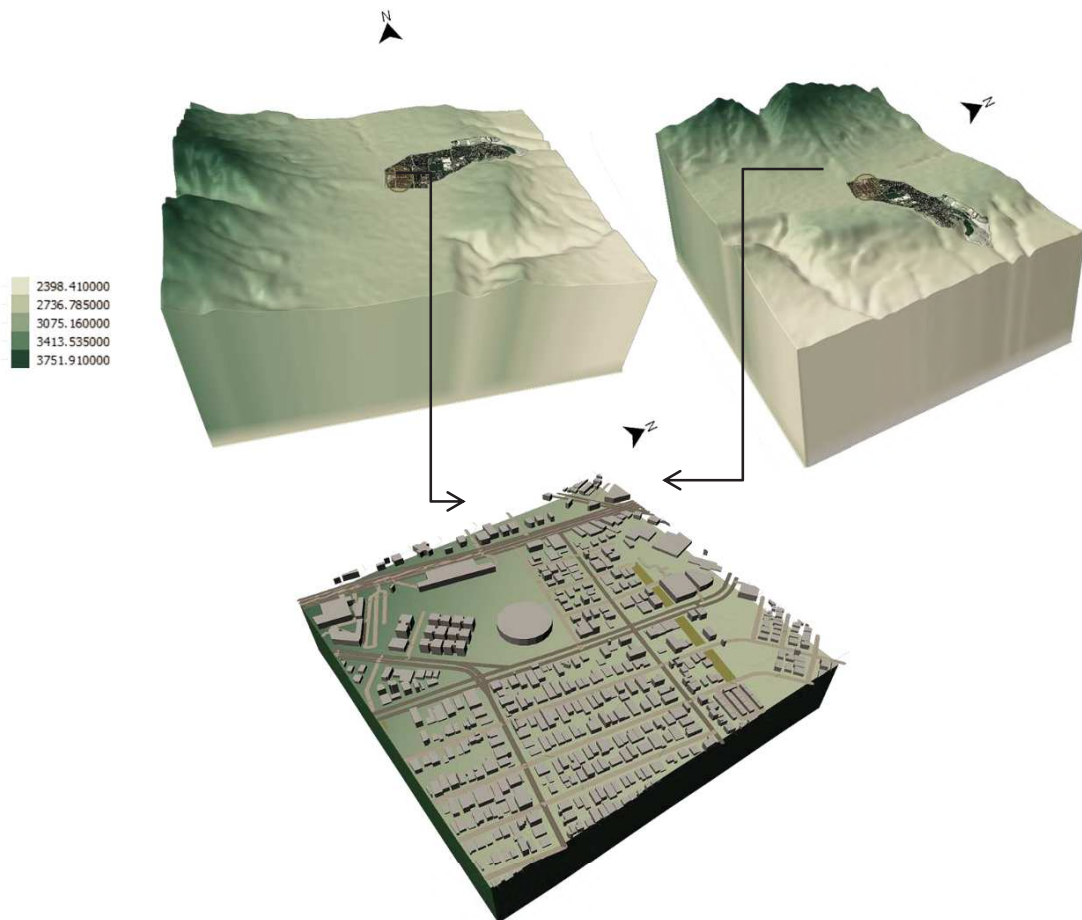
*Gráfico:34*  
*Fuente: INEC-2010*  
*Elaboración: Propia*

#### 14.3. Análisis de relieve de la zona

El Distrito Metropolitano de Quito se ubica en la provincia de Pichincha, en la parte norte de la Cordillera de los Andes, en dirección de Norte a Sur. Pichincha tiene un área de 1.358.100 hectáreas, la ciudad se expande de manera longitudinal debido al perfil montañoso, conformando un núcleo urbano cuyas dimensiones son 5 a 8 km. En las zonas periféricas es decir en la parte exterior del núcleo urbano, el crecimiento se ha extendido a los valles y planicies hacia el Este y el Sur de la parte central de la ciudad principal.



En la zona de intervención se tiene una cota de 2736 m.s.n.m, hacia el lado este se encuentra una quebrada con un desnivel de 2300 m.s.n.m y hacia el lado oeste la ladera del volcán Pichincha a 3751 m.s.n.m, la parte central se encuentra a nivel por lo que no presenta pendientes o desniveles considerables.

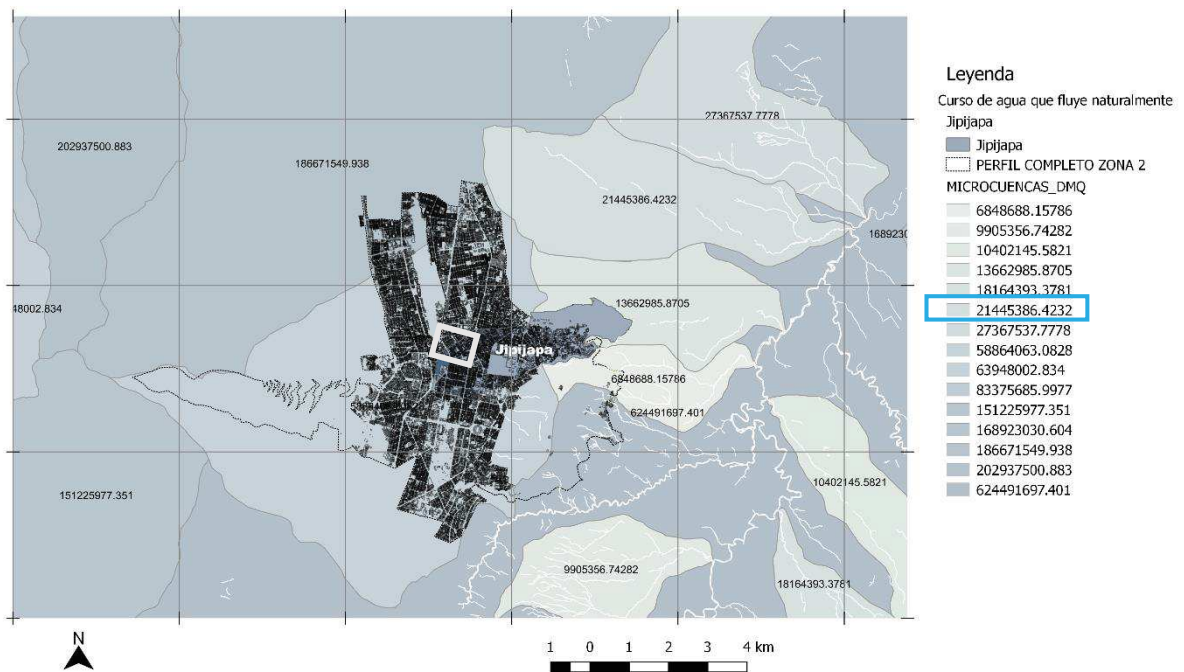


*Gráfico:35*  
*Fuente: Gobierno Abierto*  
*Elaboración: Propia*

En la zona de intervención se tiene una cota de 2736 m.s.n.m, hacia el lado este se encuentra una quebrada con un desnivel de 2300 m.s.n.m y hacia el lado oeste la ladera del volcán Pichincha a 3751 m.s.n.m, la parte central se encuentra a nivel por lo que no presenta pendientes o desniveles considerables.

#### **14.4. Análisis hidrográfico**

El sector no presenta cuencas hidrográficas de importancia, sin embargo, tiene varias microcuencas subterráneas de nivel moderado, así como también se encuentra rodeado de otras micro cuencas que albergan agua de manera considerable, hacia el sector sur a las faldas de la parroquia de Ñaquito se encuentra el río Machángara.



**Gráfico:36**  
Fuente: Gobierno Abierto  
Elaboración: Propia

## 2.1 Análisis climático

### 2.1.1 Análisis de Radiación

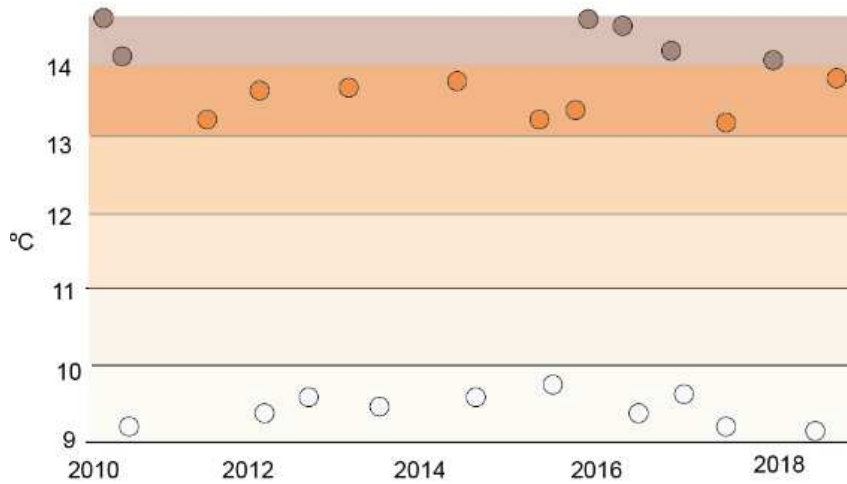


Gráfico:37 Promedio Clima  
 Fuente: NASA-POWER  
 Elaboración: Propia

La temperatura promedio de Quito en la época más caliente son en los meses de agosto y septiembre y está alrededor de los 19 °C, y no por debajo de los 9 °C, los datos obtenidos sobre el clima de la parroquia que más predominó por el periodo de 8 años cuadran obteniendo como conclusión que el sector presenta un clima cálido moderadamente caluroso, es por esto que también considera la radiación que incide en el lugar.

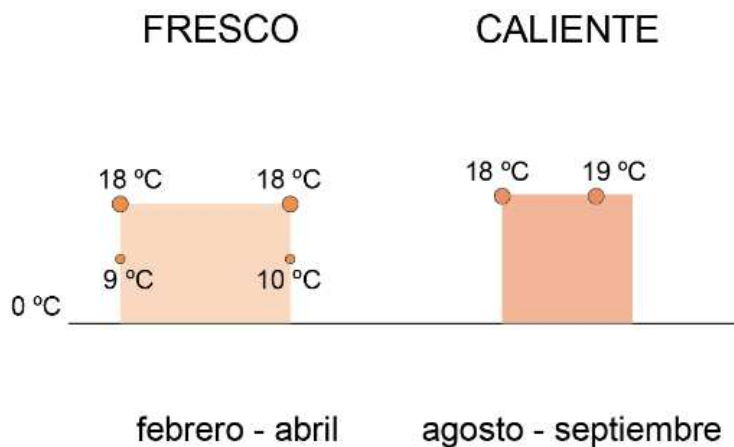
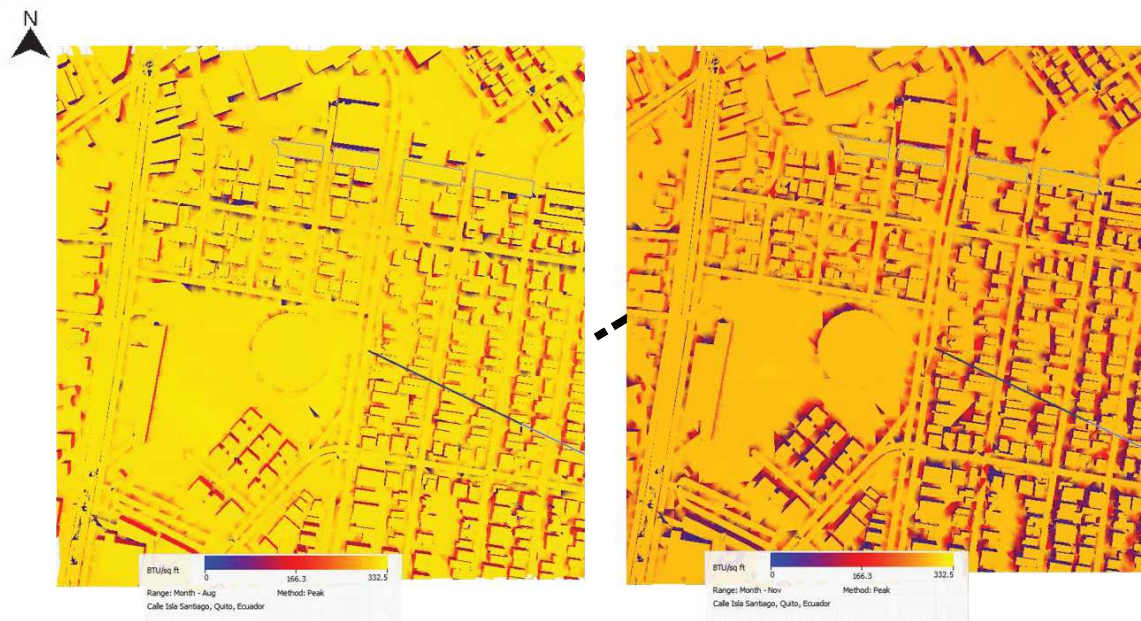


Gráfico:38 Promedio Clima  
 Fuente: NASA-POWER  
 Elaboración: Propia



*Gráfico:30-40 Radiación*

*Fuente: FORMIT*

*Elaboración: Propia*

En el mes de agosto el índice de radiación solar es el más alto debido a que es el mes más caluroso, el sector no presenta edificios de gran altura por lo que no existe sombras que generen confort a nivel urbano, en el mes de noviembre la radiación disminuye un poco, los únicos espacios que generan algo de enfriamiento son los espacios contiguos que se generan en los puntos de viviendas más hacinadas, sin embargo al ser una zona comercialmente activa no se han tomado las medidas en el manejo de radiación.

#### **14.5. Análisis de Precipitaciones**

“Las lluvias extremas en la ciudad de Quito están constituidas por los valores máximos diarios de las precipitaciones, y ello sugiere que es muy probable que las precipitaciones máximas diarias se relacionen básicamente con la condición orográfica por la influencia del callejón interandino, el cual promueve el ascenso de las masas cálidas de aire a las capas altas de la atmósfera y su posterior condensación” (Pourrut 1995).

“Se considera que la causa básica del proceso de convección es el contraste de temperaturas formado como resultado del calentamiento del aire en la superficie terrestre y el enfriamiento en las capas superiores, o debido a la elevación mecánica sobre una superficie frontal originando las lluvias orográficas. En este caso, los flancos de la Cordillera Occidental, cuyo punto más alto es el volcán Pichincha con 4680 msnm, que literalmente bordea Quito en su perímetro occidental, promueven la ocurrencia de precipitaciones con intensidades variables sobre el entorno urbano de la ciudad, con una relación inversa en sus valores de lámina de precipitación por unidad de tiempo y en el perímetro oriental de la ciudad próximo a los valles de Los Chillos y Tumbaco con carácter predominantemente orográfico con rasgos convectivos” (Chávez 1994).

Las precipitaciones en el lugar son muy altas en el mes de abril con 163 mm, y el mes más seco con tan solo 13 mm corresponde al mes de agosto, la temporada mojada dura desde el 9 de diciembre al 9 de mayo, y la más seca del 26 de mayo al 9 de diciembre.

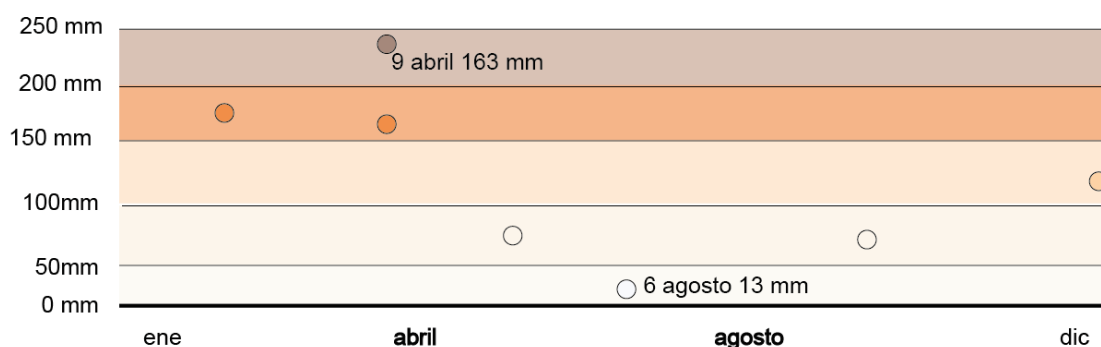


Gráfico:41 Precipitaciones  
Fuente: Weather Spark  
Elaboración: Propia



## 14.6. Análisis de Vientos

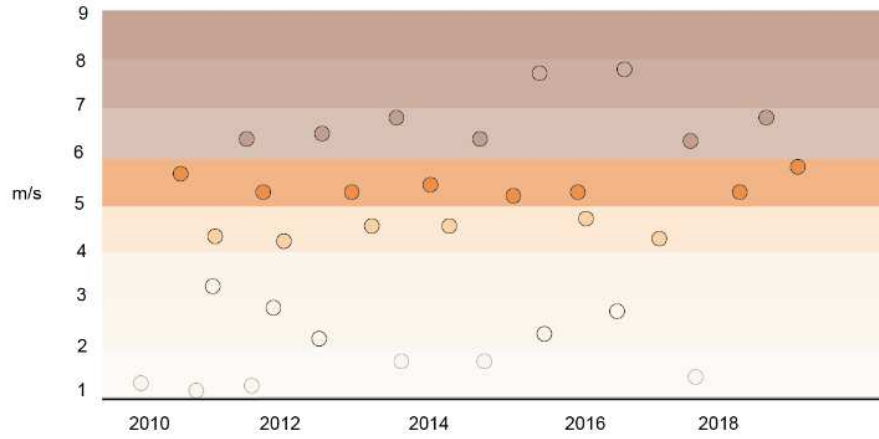


Gráfico:42 Promedio Clima  
Fuente: NASA-POWER  
Elaboración: Propia

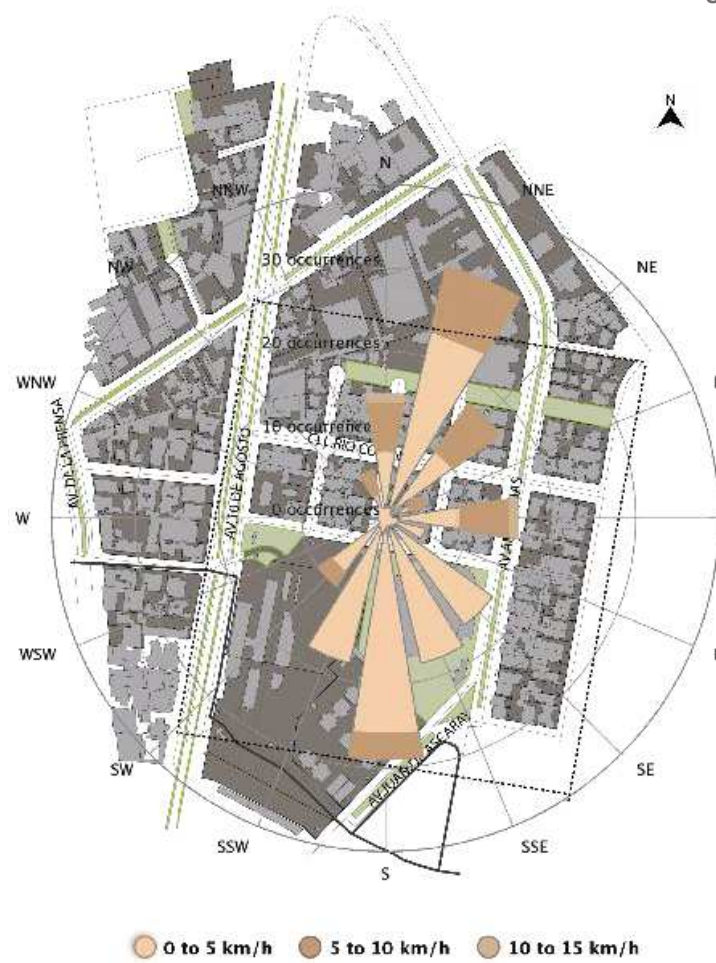


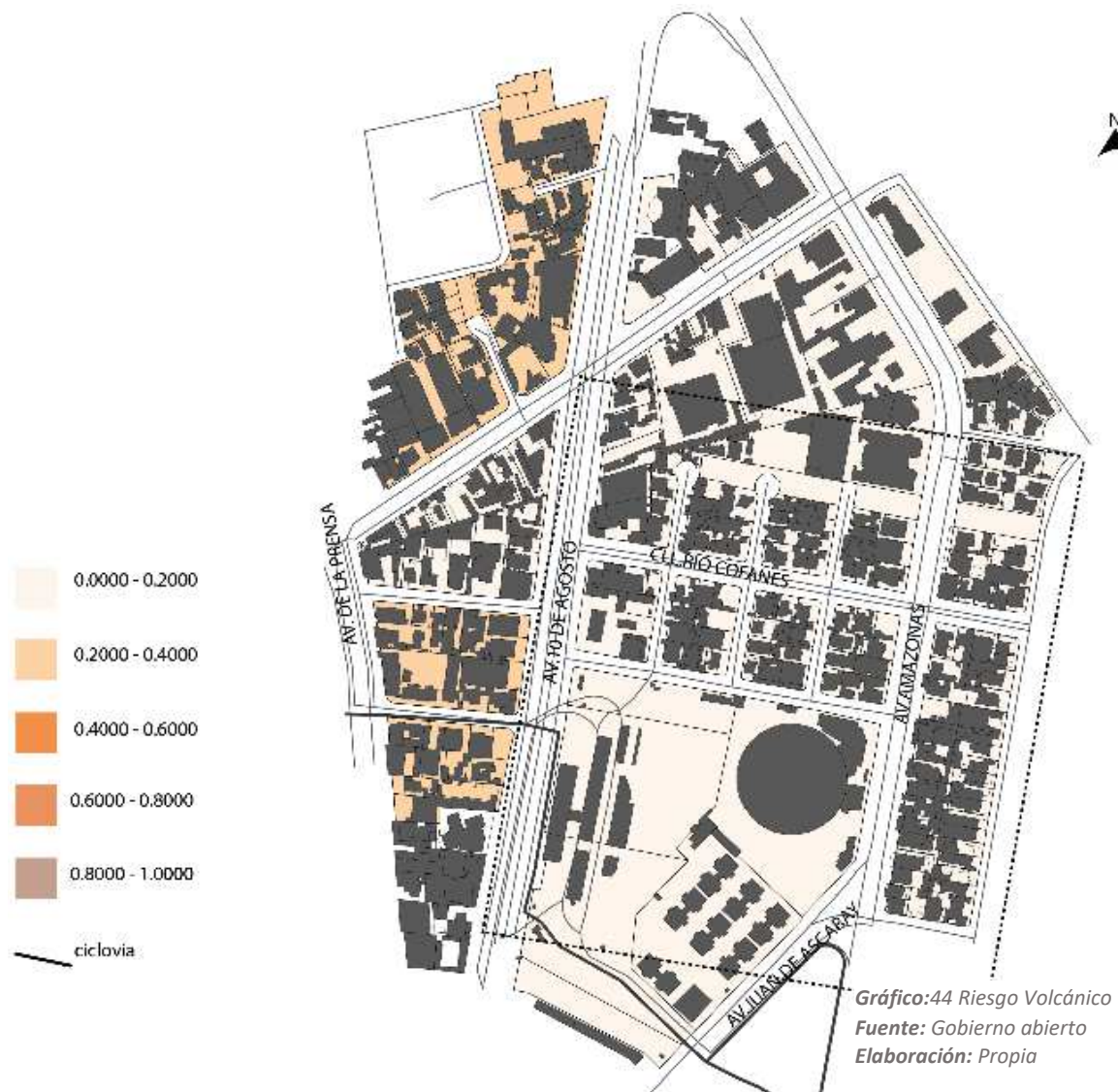
Gráfico:43 Vientos Jipijapa  
Fuente: NASA-POWER  
Elaboración: Propia

El viento en la parroquia Jipijapa esta debajo de los 9 m/s, llegando a un pico máximo de 8,3 m/s. Los vientos de mayor fuerza provienen dirección norte-sur, los meses que corresponden a estos vientos son junio, julio y agosto llegando a alcanzar los 8,9 m/s, y el mes con los vientos más calmados es abril con una velocidad de 4,6 m/s, proveniente de la dirección sur. Los vientos más frecuentes provienen de la dirección este con una velocidad aproximada de 5 m/s.

## 14.7. Análisis de riesgos

### 1.1.5. Riesgos Naturales y Antrópicos

Los riesgos naturales y antrópicos es información con la cual se puede planificar el proyecto de manera preventiva, en la ciudad de Quito y en toda Latinoamérica son



muy frecuentes los sismos, deslaves provocados por fuertes lluvias o erupciones volcánicas, por lo que tener constancia de esta problemática nos permitirá tener un margen de cuanto puede incidir en el proyecto

Uno de los riesgos en la parroquia Jipijapa es la volcánica debido a que al lado oeste a 8,5 km aproximadamente se encuentra la ladera del volcán pichincha, en una posible erupción nuestra zona no corre riesgo.



*Gráfico: 45 Riesgo Inundaciones*

*Fuente: Gobierno abierto*

*Elaboración: Propio*



Las inundaciones en el sector del trole y sus terrenos colindantes son altas, debido a la fuerte lluvia y el sistema de drenajes de las avenidas que se taponan por la basura.

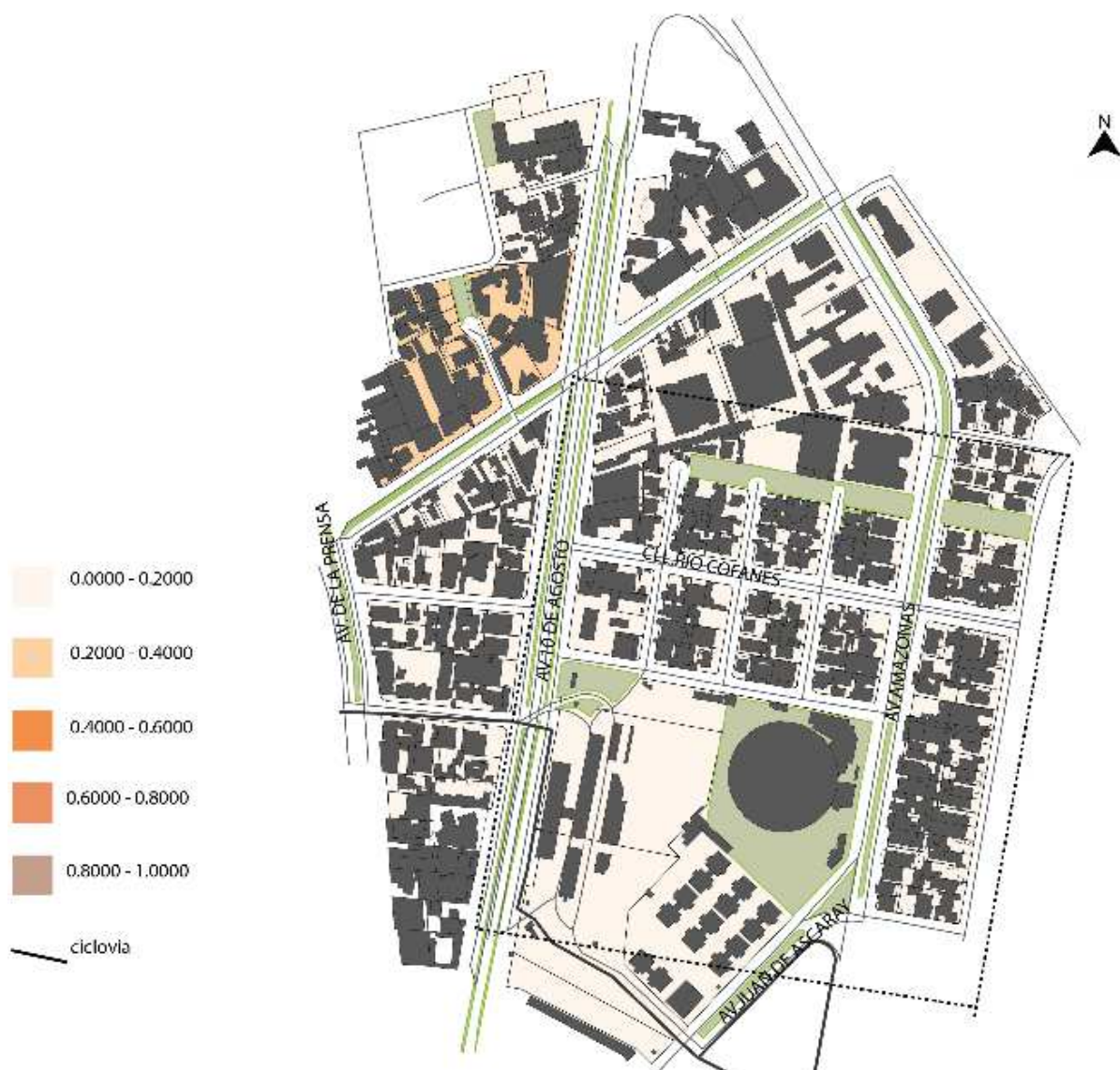


Gráfico:46 Riesgo Incendios  
Fuente: Gobierno abierto  
Elaboración: Propia

El riesgo de incendio disminuye a medida que nos acercamos a la parroquia debido a que la vegetación se extiende hacia los bordes este y oeste, además de que la zona no cuenta con una cantidad considerable de la misma.



Gráfico:47 Riesgo Seguridad  
Fuente: Gobierno abierto  
Elaboración: Propia

Debido a que la zona es altamente comercial esto también la hace vulnerable a la delincuencia común, esto es por lo general en la tarde.

## 15. ANÁLISIS MACRO URBANO

### 15.1. Análisis morfo tipológico (Trama)

La trama que tiene el sector de intervención es en su mayoría manzanas de forma regular, a medida que el territorio se expande estas empiezan a adquirir una forma irregular, cada manzana tiene una medida aproximada de 67 m x 80 m. La forma ortogonal de las manzanas permite un mejor desplazamiento vehicular y peatonal, sin embargo, en las periferias hay manzanas de mayor proporción por lo que el tiempo de desplazamiento peatonal es mayor.



*Gráfico:48*  
*Fuente: QGIS*  
*Elaboración: Propia*



## 15.2. Análisis morfo tipológico (Tejido)

En la zona de estudio el tejido que predomina es el compacto y semicompacto, en las periferias el tejido se empieza a dispersar. Es decir, en la zona de estudio el tejido es más consolidado, con una alta ocupación del suelo, debido a la nueva ubicación de la parada del metro El Labrador, el lote sur de la antigua estación el potencial vacío con más valor en la región.



*Gráfico:49*  
*Fuente: QGIS*  
*Elaboración: Propia*

### 15.3. Análisis de Uso de suelo

El uso de suelo que más predomina en la zona de estudio es residencial urbano 3 donde la vivienda es la que genera mayor impacto urbano, usos como industria, comercio y equipamiento está condicionado, debido a esto existen comercios de carácter barrial e industrial de mediano impacto, en el industrial resalta el campo automotriz.



Gráfico:50  
 Fuente: QGIS  
 Elaboración: Propia



**Gráfico:51**  
**Fuente: QGIS**  
**Elaboración: Propia**

La vivienda que más predomina en el área de estudio es la de 2 y 3 pisos, seguido por viviendas de 4 pisos, debido a la flexibilidad de usos de suelo referentes a comercios hay viviendas de uso mixto, destinándose esta en planta baja y el resto de pisos a vivienda.



Las viviendas de mayor altura se encuentran en la parte sur, siendo estas un conjunto residencial cerrado, en la avenida Amazonas se disponen comercios de baja altura como talleres de automóviles.

#### 15.4. Equipamientos

El área de estudio tiene tres equipamientos en un radio de 500 m siendo estos:



Gráfico:52  
Fuente: QGIS  
Elaboración: Propia

Salud: cuenta con un centro médico de carácter zonal.

Cultural: la plaza de toros que es usada solo para eventos organizados e igual una iglesia Nuestra Señora del Carmen, siendo esta última de carácter zonal.

Comercio: cuenta con tres tipos de comercios, zonal, sectorial y barrial, siendo el comercio zonal el que más predomina en las periferias y barrial en nuestra área de estudio.

Recreación: el parque de la isla Isabela es uno de los mayores espacios de recreación en la zona de estudio.

### **15.5. Accesibilidad y vialidad**

El área de estudio se encuentra entre vías principales siendo, al este Av. Amazonas, oeste Av.10 de agosto, al norte Cl. Río Coca, estas vías son consideradas como alto tráfico, el estado físico de estas vías es moderadamente bueno, las calles terciarias que se encuentran en el interior de la zona de estudio el estado vial es moderado.

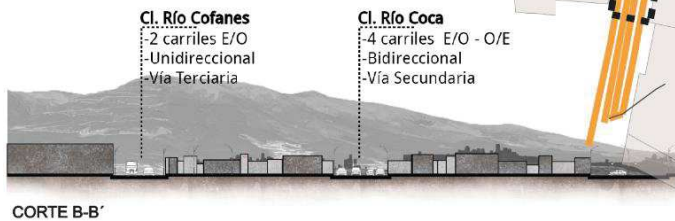
El tráfico promedio en la zona de estudio se obtuvo de las siguientes horas 8:00 am, 15:00 pm y 20:00 pm, comprobando que son las vías periféricas, así como las de sentido O/E las que más congestión vehicular generan, los carriles libres de las vías en sentido N/S de tráfico bajo por lo general son usados como parqueaderos. El mayor conflicto de accesibilidad se da en la calle rio coca debido al tráfico generado en los puntos de intersección entre las avenidas Amazonas y 10 de agosto, provocando atascos, estos problemas se dan debido a que el sector está caracterizado por tener un nivel económico moderado.





**JERARQUÍA VIAL**

-  **VÍAS PRINCIPALES**  
Velocidad: 50 km/h  
Nº carriles: 3-8  
Material: asfalto  
Estado: medio bueno
-  **VÍAS SECUNDARIAS**  
Velocidad: 30 km/h  
Nº carriles: 2-3  
Material: asfalto  
Estado: medio bueno
-  **VÍAS TERCIARIAS**  
Velocidad: <30 km/h  
Nº carriles: 1-2  
Material: asfalto  
Estado: medio bajo
-  **RECREACIÓN**
-  **ÁREA DE ESTUDIO**



**Gráfico:53**  
**Fuente: QGIS**  
**Elaboración: Propia**

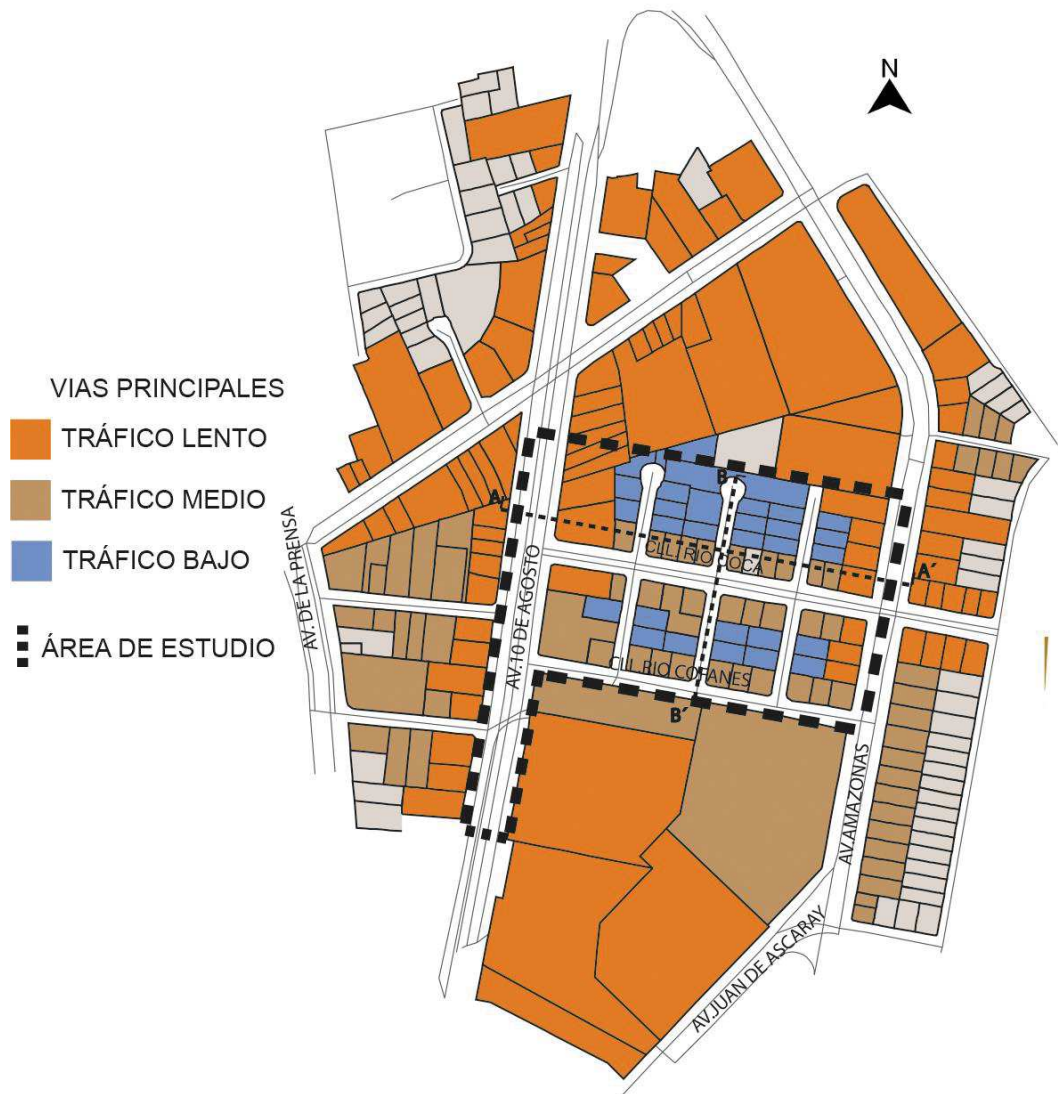


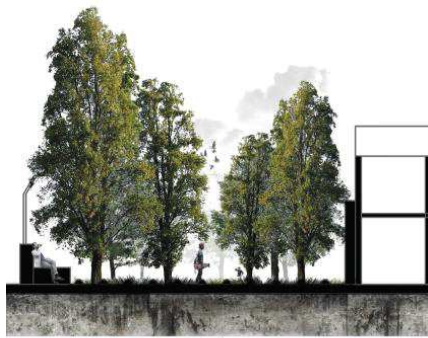
Gráfico:54  
 Fuente: QGIS  
 Elaboración: Propia

### 15.6. Movilidad peatonal y transporte

El sector cuenta con un sistema de transporte bueno, ya que hacia el norte se ubica la nueva estación del metro, la cual movilizara a los pobladores a lo largo de toda la ciudad en sentido norte sur y viceversa. En nuestra zona de estudio las principales líneas de transporte son la ecovía y trole, ambas se ubican en los límites de nuestra área de estudio. Se ha dado prioridad a la movilidad vehicular sin embargo al pasar



momento de cruzar y por ultimo carriles de calles apropiadas por vehículos como parqueaderos.



ESPACIO PÚBLICO  
PARQUE ISLA ISABELA



ESPACIO SEMIPÚBLICO  
PARQUEADERO GASOLINERA

ESPACIO PÚBLICO  
CAMELLONES DE AVENIDAS

*Gráfico:56-57*

*Fuente: Google*

*Elaboración: Propia*

Semipúblico: son espacios cuyo tránsito es más limitado y controlado, se limitan mediante muro, rejas o cercas, en la zona de estudio estos espacios son la antigua parada de trole, y el parqueadero de una gasolinera.

Privado: espacios más controlados como los parqueaderos de los comercios.



ESPACIO PÚBLICO  
VEREDAS-PARQUEADEROS

ESPACIO PRIVADO  
PARQUEADEROS DE LOCALES

*Gráfico:58*

*Fuente: Google*

*Elaboración: Propia*

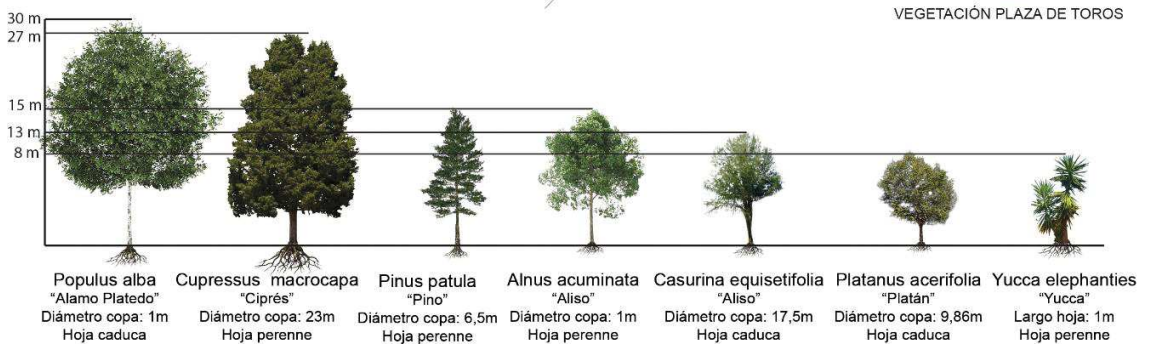




Gráfico:59  
 Fuente: QGIS  
 Elaboración: Propia

### 15.8. Área verde

El área de estudio tiene una gran variedad de vegetación, especialmente en los camellones de las vías 10 de agosto y Amazonas, esta vegetación genera sombra y confort para las personas que circulan en lugar especialmente vendedores informales, existe área verde en lotes privados y en el parque de la isla Isabela, hay árboles patrimoniales en los camellones de la Av. 10 de agosto.



**Gráfico:60**

Fuente: QGIS/Google maps

Elaboración: Propia

### 15.9. Análisis de infraestructura

La red de alcantarillado cubre la extensión del área de estudio al igual que el eléctrico. Los mapas son un aproximado de la cantidad de iluminación, así como su posible red de alcantarilla, debido a que en el documento de la red pública la red principal de recolección se sitúa en las avenidas principales.

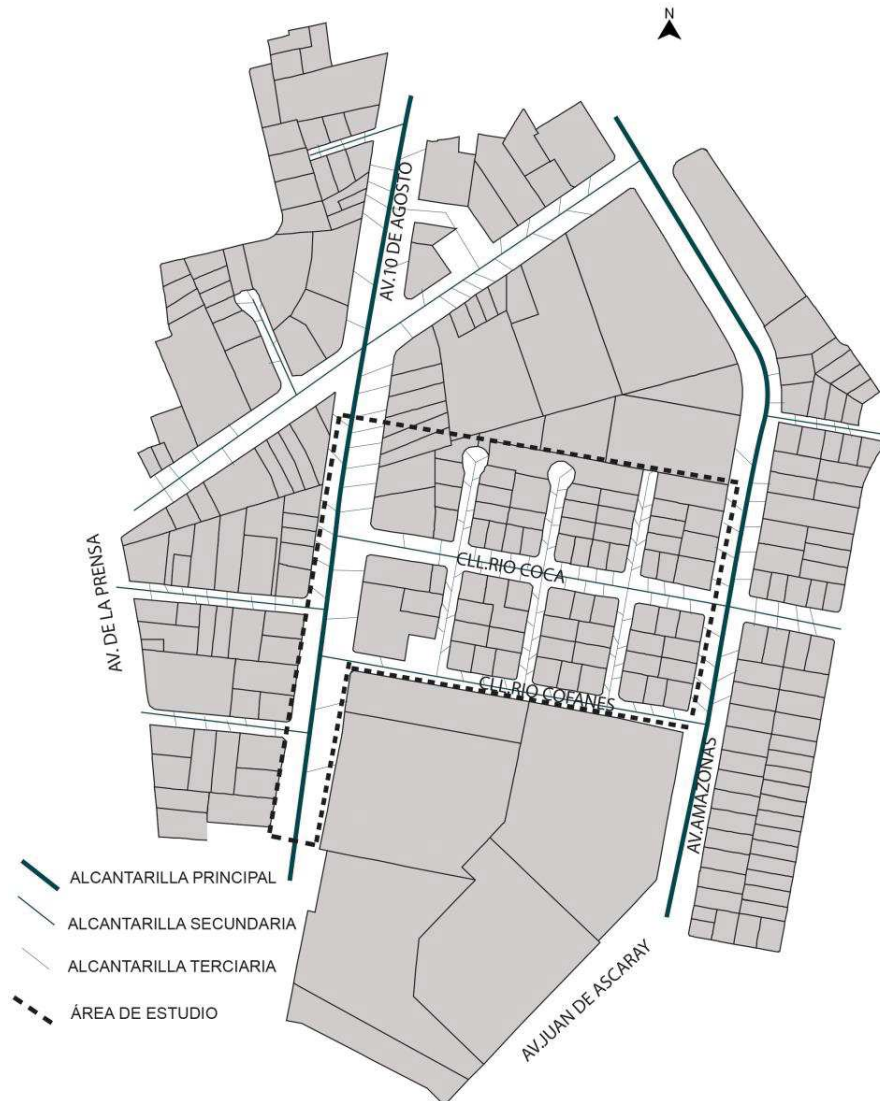


Gráfico:61  
Fuente: QGIS  
Elaboración: Propia



El tendido eléctrico está compuesto por postes de 10m aproximadamente separados a una distancia de 10 - 20m, nuestra área de estudio cuenta con 99 postes aproximadamente.



Gráfico:62-63-64  
Fuente: QGIS/Google maps  
Elaboración: Propia

El servicio de agua potable a nivel parroquial es de 90.10%, la demanda de agua por ciudadano es de 10,9 m/s3. La red de agua potable cumple con las necesidades



para los pobladores del lugar. Cuentan con un sistema de recolección de basura pie de vereda los días martes, jueves y sábado de 19h00-3h00, en horario nocturno realizado por la administración zonal Eugenio Espejo.

## **16. Análisis de relaciones funcionales**

En el sector la relación funcional con el resto de la ciudad es que al ser un centro de muchas actividades comerciales y tener la parada del metro del Labrador cerca, hay un continuo paso de población flotante, que por lo general son de edad joven y adulta. El comercio que más destaca en las periferias de la zona de estudio es el automotriz, y en el centro tiendas barriales o pequeños restaurantes.

### **16.1. Análisis de sitio**

#### **1.1.6. Ubicación específica del sitio**



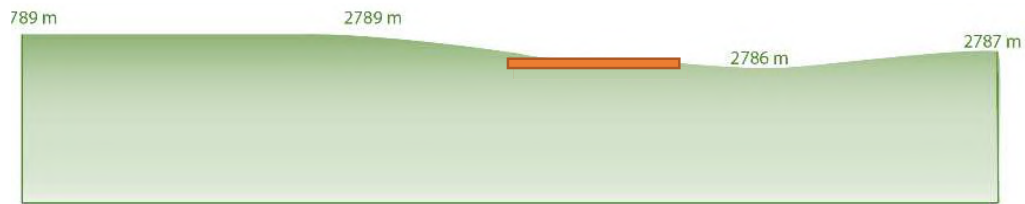
*Gráfico:65*  
*Fuente: QGIS*  
Elaboración: Propia

El terreno se encuentra entre las avenidas 10 de agosto y Amazonas, en la parroquia Jipijapa al norte de la antigua plaza de toros Quito. Los accesos

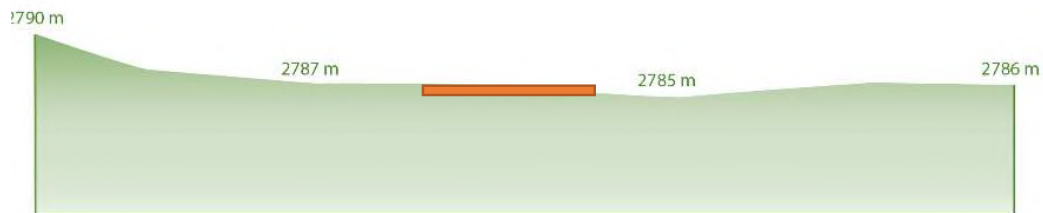
principales al proyecto serán por la Av. 10 de agosto y la Cl. Río Coca, que son las avenidas con mayor flujo peatonal y vehicular.

### 1.1.7. Características topográficas

La topografía del área de estudio al no ser tan pronunciada se puede aprovechar para poder generar espacios a los que se puedan acceder sin dificultad.



CORTE A-A'



CORTE B-B'

Gráfico:66  
Fuente: CAD  
Elaboración: Propia

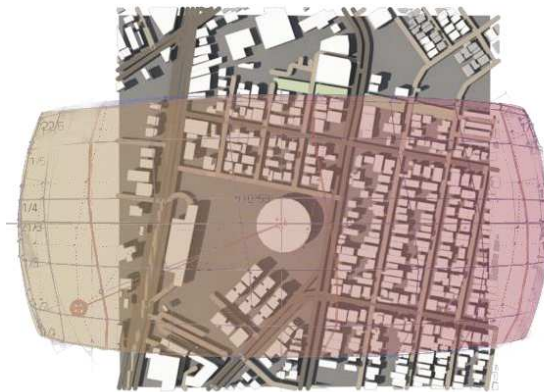
Las construcciones forman un tejido compacto, pero se aprovechará la forma de sus manzanas para que la intervención no sea de alto impacto.

### 1.1.8. Características de intervención



Gráfico:67  
Fuente: Google  
Elaboración: Propia

Visuales hacia el volcán Pichincha, aprovechar la forma de las manzanas y sus amplias esquinas para tener visuales más amplias, generar vegetación que se adapte al entorno y permita generar un ambiente confortable para los peatones que transiten el proyecto, generar conexiones hacia los camellones de la Av. 10 de agosto que son usadas por vendedores informales.



*Gráfico:68*  
*Fuente: Google*  
Elaboración: Propia

Uso de vegetación orientada hacia los meses que generan mayor radiación solar agosto y noviembre, generar sombra ventilación. Generar aislamiento mediante el uso de vegetación en los circuitos flexibles.

## **17.IDEA FUERZA – CONCEPTO DE INTERVENCIÓN**

### **17.1. Partido arquitectónico emotivo sensorial**

Mediante el análisis de los diferentes tipos de actividades intermitentes generadas por los usuarios residencial, comercial y flotante, sobre la calle España ubicada entre el parque de la isla Isabela y plaza de toros Quito, generar un eje articulador urbano cuyos espacios públicos y de transición se articulen mediante las actividades anteriormente mencionadas. Los nuevos espacios generados deberán ser dinámicos, de acuerdo a los diferentes tipos de escenarios que haya en el lugar, es

decir en áreas residenciales se deberá generar espacios que se extiendan hacia el espacio público, sin dejar de lado la privacidad del cual también presiden, en áreas comerciales generar espacios que también brinden cierta privacidad, pero sin dejar de lado el aspecto social del cual están caracterizados. El proyecto también articula la emergencia sanitaria, con espacios abiertos iluminados y ventilados, que brinden seguridad al usuario que los transita.

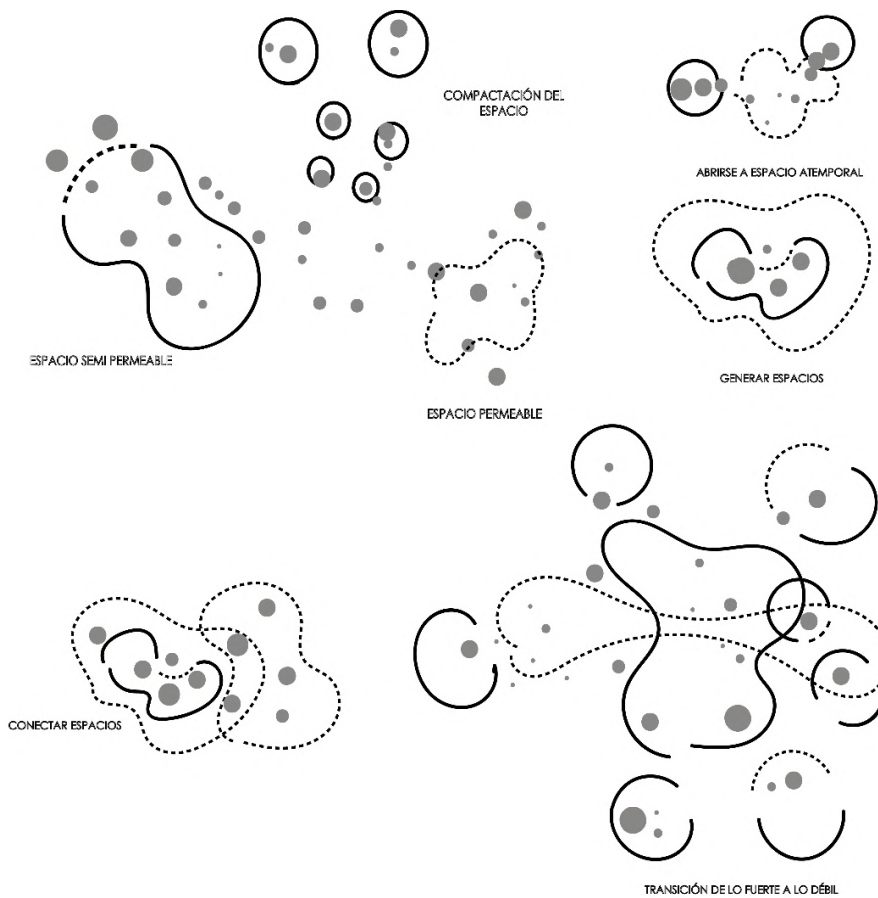
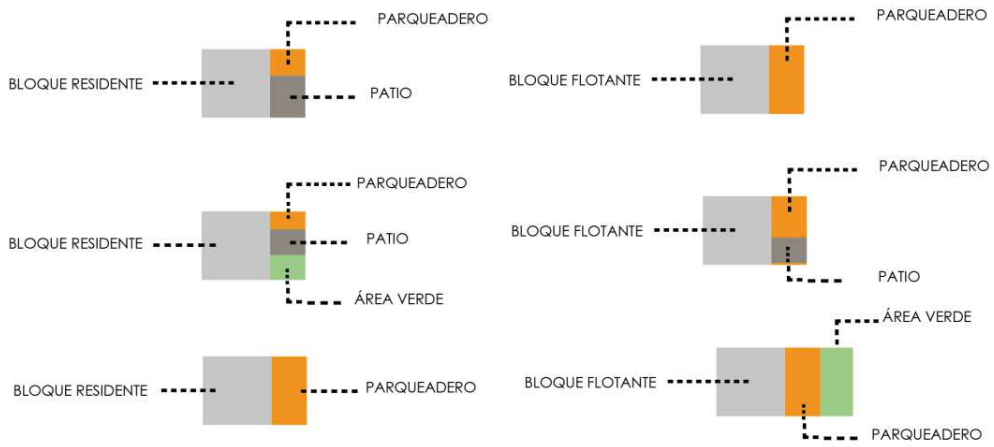


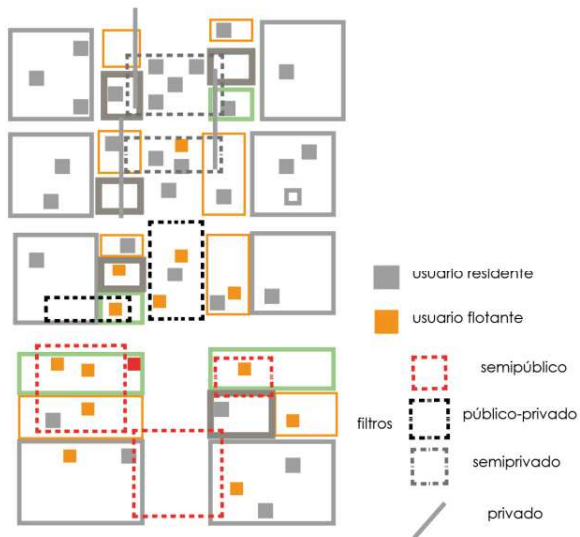
Gráfico:69  
Elaboración: Propia

De manera esquemática se puede abstraer la forma en la que el usuario se mueve a través del espacio y como estos espacios van trascendiendo de acuerdo a sus necesidades, como se bloquean y se abren hacia otros, como las el encuentro con otros usuarios se entrelazan siendo esta la actividad social.

### RELACIÓN ESPACIAL



### RELACIÓN USUARIO ESPACIO



*Gráfico:70*  
Elaboración: Propia

Se propone un recorrido lineal principal que conecte las áreas de mayor tránsito peatonal y vehicular generando recorridos de transición con la trama urbana del lugar de acuerdo sus bordes más flexibles y estáticos.

### 17.2. Ejes de composición

El eje principal del proyecto se encuentra en la calle Isla España que conecta la Plaza de Toros Quito con el parque de la Isla Isabela, conformando el eje principal del recorrido peatonal y vehicular, este eje se vinculará con la calle Río Coca y

avenida Amazonas, mediante el uso de suelo y afluencia de personas, se pudo identificar un lote como potencial para poder articularlo como espacio sociable al eje principal.

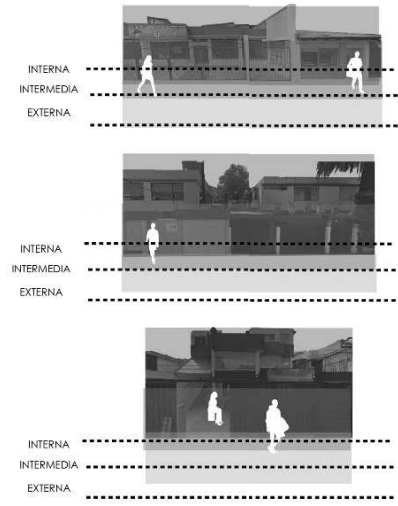
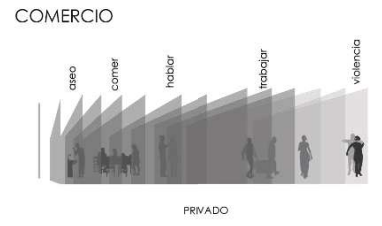
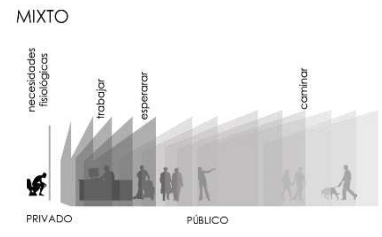
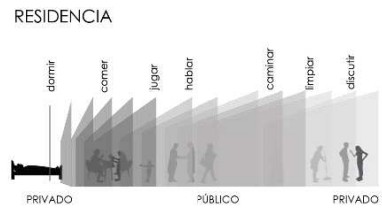
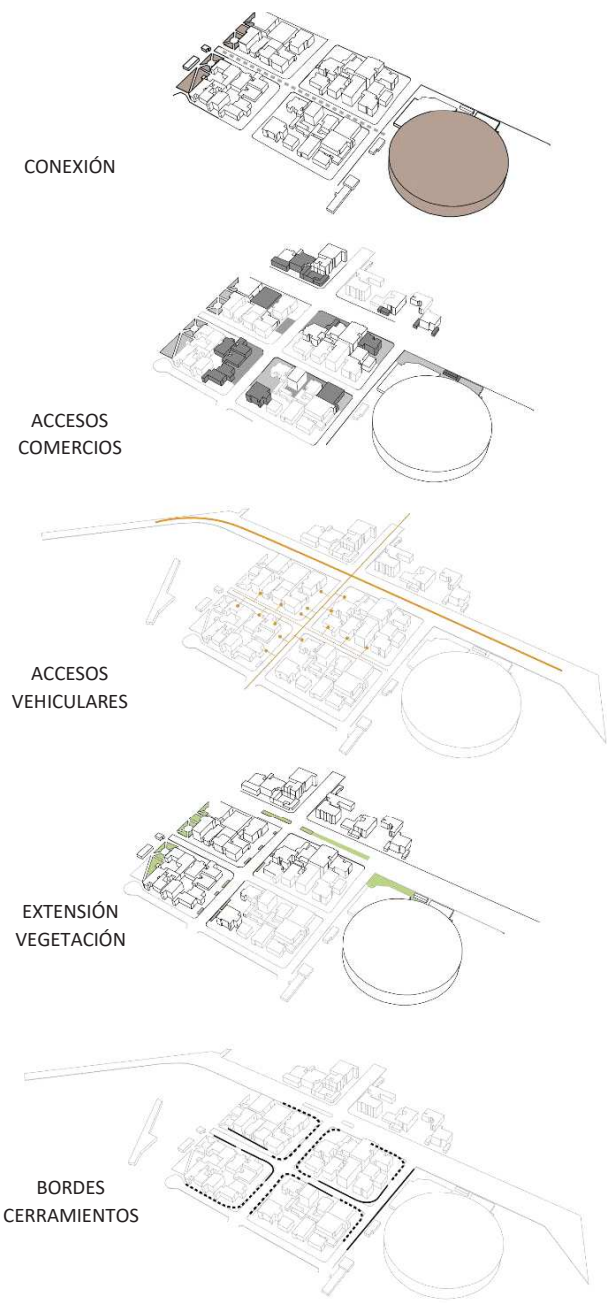
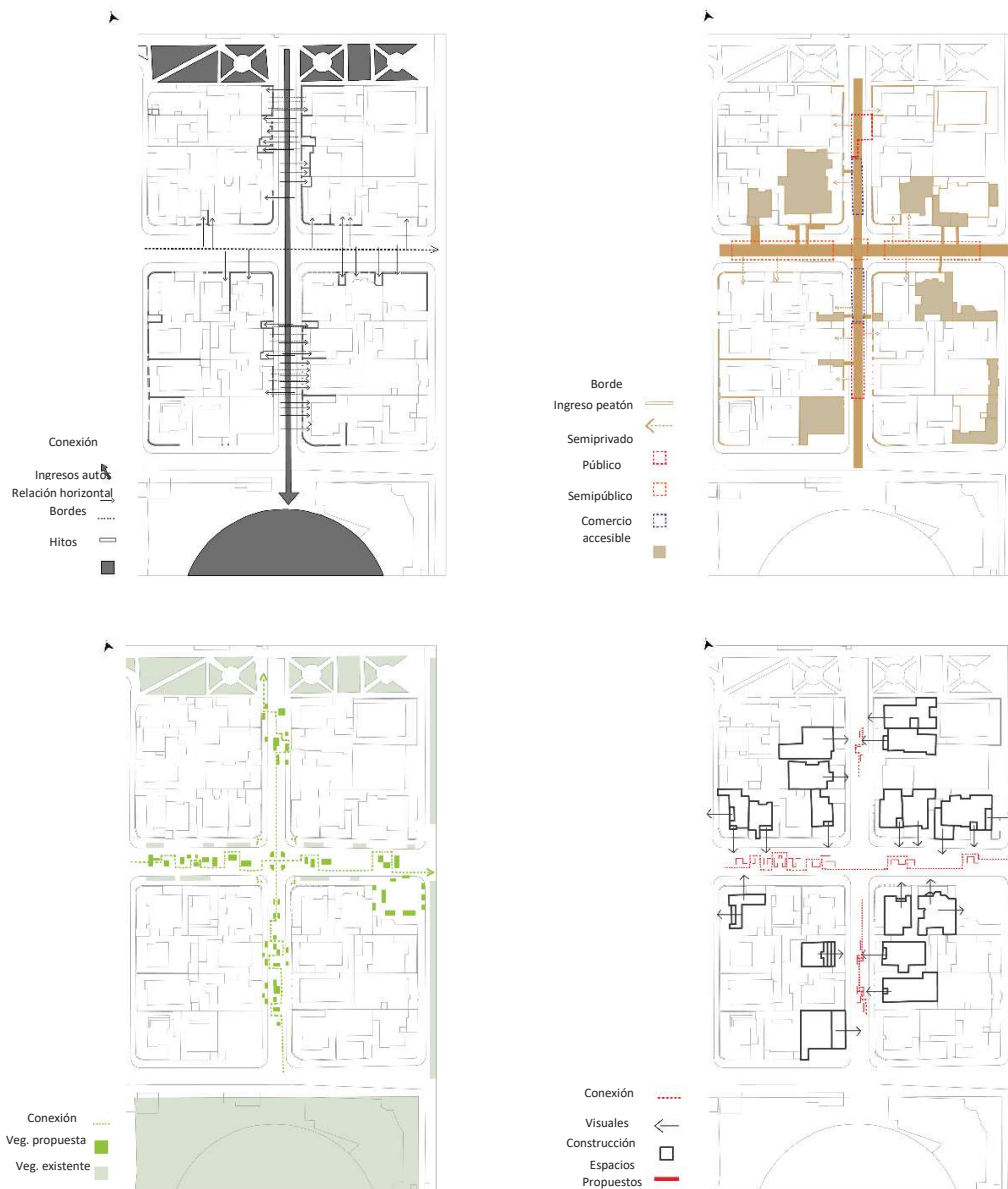


Gráfico: 71-72  
Elaboración: Propia



Mediante el análisis de bordes flexibles (comercios) y bordes rígidos (vivienda) se puede identificar el espacio que se puede extender para el usuario, en los nodos se propone generar espacios de estancia y contemplación para finalmente en los remates colocar plazas como ingreso al proyecto.



**Gráfico:73**  
Elaboración: Propia



### 17.3. Programa arquitectónico

#### 1.1.9. Identificación de necesidades

Se identificará las principales necesidades sanitarias y espaciales en la parroquia Jipijapa, debido al virus COVID-19 la forma de vivir la ciudad cambio abruptamente, factores como asilamiento, lavado de manos y distanciamiento se suman como factores para analizar al momento de rediseñar espacios urbanos que garanticen un entorno seguro para sus habitantes.

ZONA	ESPACIO	NECESIDAD	ACTIVIDAD
<b>Plaza pública</b>	Área comercial	Vender	Generar recursos
	Área verde	Caminar, distraerse	Reducir estrés emocional y físico
	Espacio lúdico	Concentración, observar	Actividad mental
	Espacio activo	Actividad Física	Mejorar salud
<b>Plaza semiprivada</b>	Espacio lúdico	Observar, leer, socializar	Actividad social
	Área verde	Relajar, distraer	Reducir estrés emocional y físico
	Espacio activo	Uso de energía	Actividad física, social
<b>Plaza semipública</b>	Espacio activo	Mentalidad activa	Sociabilizar
	Área verde	Caminar, distraerse	Reducir estrés físico, emocional
	Mirador	Distracción visual	Expresar emociones
	Área meditación	Concentración, pensar	Reducir estrés emocional
<b>Ágora</b>	Área verde	Relajar, distraer	Reducir estrés emocional y físico

	Ágora	Expresión corporal	Actividad físico social
	Caminería	Conexión espacios semipúblicos	Circulación peatonal
<b>Complementarios</b>	Parqueaderos	Ubicar autos	Aparcar autos
	Desechos	Manejar residuos	Desechar residuos

### 1.1.10. Programación

PROGRAMACIÓN ARQUITECTÓNICA				
ZONA	ESPACIO	ACTIVIDAD	ÁREAS	TOTAL
ÁREA PÚBLICA	Plaza Pública	Recreación, salud emocional	285	2148,1
	Teatro abierto	Expresión corporal, sociabilizar	128,8	
	Área verde	Salud mental, distraer, relajarse	320,1	
	Circulación peatonal	Transitar, encuentro	928,5	
	Rampas vehiculares	Acceder	90,2	
	Area relajación	Distraer, sociabilizar, ejercitar	395,5	
ÁREA SEMIPÚBLICA	Área semipública	Sociabilizar, distraer	490,5	1037,06
	Mirador	Observar, relajarse, distraer	26,6	
	Rampas peatonales	Acceder	56,62	
	Circulación peatonal	Transitar, encuentro	285,5	
	Rampas vehiculares	Acceder	72,84	
	Área verde	Salud mental, distraer, relajarse	92,5	
	Espejos de agua	Recreación, salud emocional	12,5	
COMPLEMENTARIOS	Circulación vehicular	Espacio automóvil	1450,1	1465,1
	Manejar desechos	Control desechos	15	
			<b>TOTAL</b>	<b>4650,26</b>

Gráfico:74  
Fuente: Google  
Elaboración: Propia

### 1.1.11. Organigrama de necesidades

En el organigrama se observan las relaciones espaciales de acuerdo a las zonas que se proponen en el área de intervención.

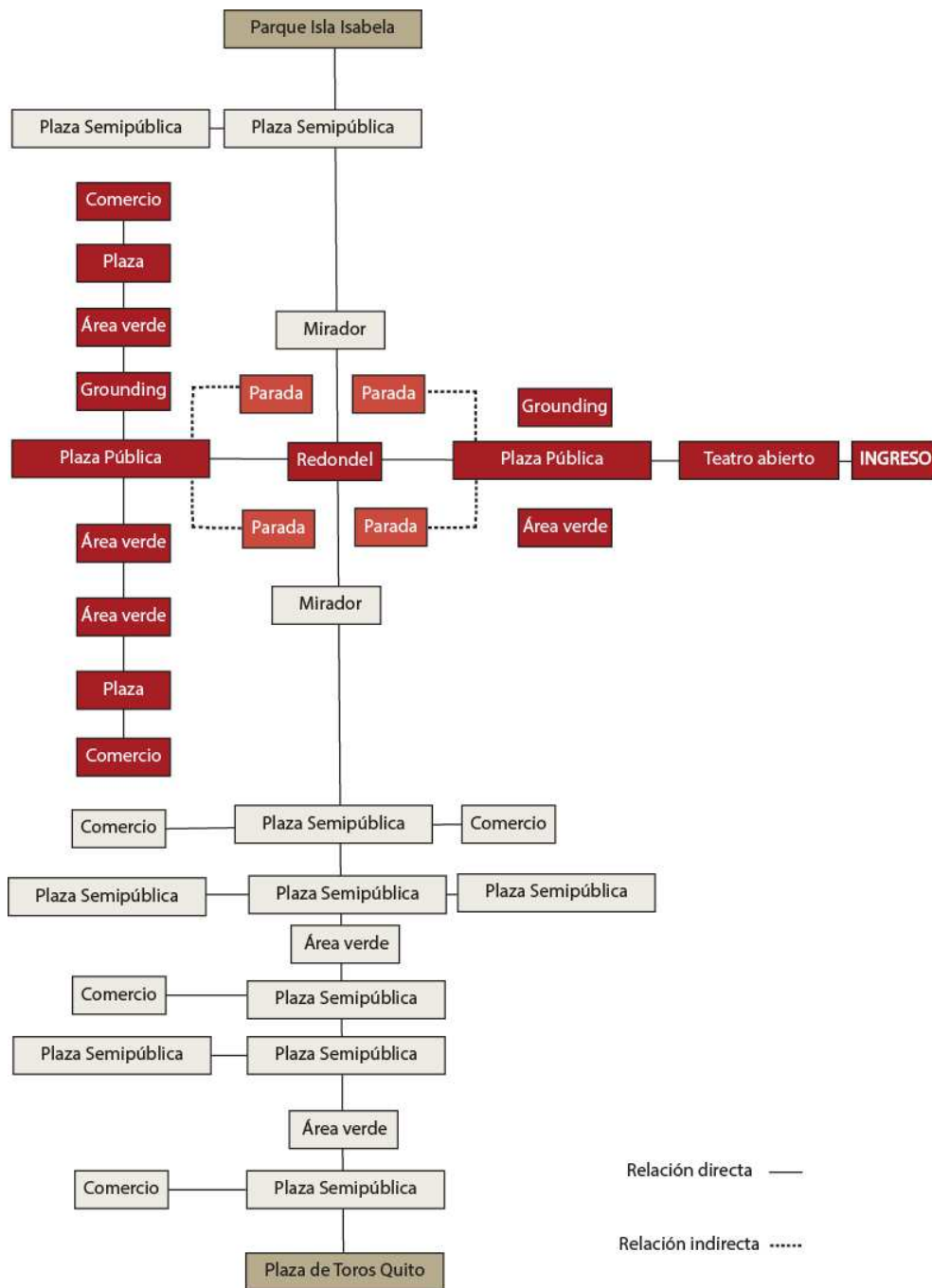


Gráfico:75  
Elaboración: Propia

### 1.1.12. Zonificación

Zonificar mediante las actividades que generan los usuarios residenciales, comerciales y flotantes, para determinar que los sitios en los que se van a generar los espacios propuestos, sean funcionales de acuerdo a las necesidades de cada tipo de zona. Los ejes están compuestos de acuerdo a la zonificación de usuarios, el eje principal de la calle España, marca una transición de actividades públicas en un área verde como le es en el parque de la isla Isabela, cruzando por actividades privadas y semiprivadas que se dan en los comercios y residencias, para terminar en la plaza de toros donde se realizan actividades sociales en ciertos periodos de tiempo como lo son las fiestas de Quito, eventos musicales y culturales, los espacios articuladores están conectadas dando prioridad a la movilidad peatonal, este eje se integrará respetando el entorno urbano existente, lo que se busca mediante los ejes es descentralizar las actividades para poder dinamizar los proyectos aledaños.



**Gráfico:76**  
**Fuente: Google**  
**Elaboración: Propia**

“Este proceso en las condiciones de locomoción, como el desarrollo de las nociones higiénicas y el mayor gusto artístico y estético, obligan a las ciudades a ponerse al día sino aceptan que se las trate de anticuadas o retardadas” (Almandoz, 2013, pág. 146)

## **18. Propuesta de diseño urbano**

### **18.1. Funcional**

#### **Distanciar**

Mediante mobiliario urbano que cuente con distanciamiento, este mobiliario urbano será colocado de acuerdo a las áreas propuestas con actividad social moderada, ya que se busca el distanciamiento, pero sin dejar de lado la actividad social. El uso de vegetación como elemento distanciamiento en el mobiliario urbano propuesto ya que lo natural no genera impacto emocional negativo.

#### **Conectar**

Conectar los espacios propuestas mediante un eje principal en las calles río coca y española, mediante esta conexión se busca mejorar interacción con el entorno, de igual manera se propone la conexión visual mediante la recuperación paisajística, las tres principales conexiones están dadas por lúdico, comercio y recreación.

#### **Usuario**

Es un proyecto que busca integrar a los diferentes tipos de usuarios mediante una espacialidad que ellos mismo la configuran, esta configuración se da viviendo el lugar, así como también el deterioro de la misma debido a la pandemia, sin embargo, en el área de intervención hay una cantidad de niños alrededor de 16.000 mientras adultos mayores y discapacitados suman un aproximado de 6.000, por lo que el proyecto deberá garantizar el acceso y seguridad al proyecto.

#### **Uso de suelo**

En el área de intervención sobresale el uso de suelo residencial, seguido por equipamientos y uso de suelo múltiple, a pesar de tener un uso residencial dos lotes lo usan como industria y los últimos dos como comercio, de igual manera pocas viviendas de uso mixto residencial y comercio, los lotes que son ajenos al uso de

suelo del sector serán seleccionados como potenciales libres para el proyecto urbano.

### **Medio ambiente**

Usar vegetación propia del lugar para arborizar tramos principales del proyecto, que permitan crear filtros naturales de aislamiento, así como también protección contra la radiación solar y absorción del exceso de agua lluvia.

#### **18.2. Formal**



*Gráfico:77*  
*Fuente: Rhino*  
Elaboración: Propia

### **Plazas**

Mediante la generación de nuevas plazas se permitirá una mejor integración de las personas, generar entornos que brinden salud física y mental, pilares fundamentales en el combate contra el virus COVID-19. Plazas que permitan a los usuarios residenciales tener vida social sin perder privacidad.



*Gráfico:78*  
*Fuente: Rhino*  
Elaboración: Propia



## **Senderos**

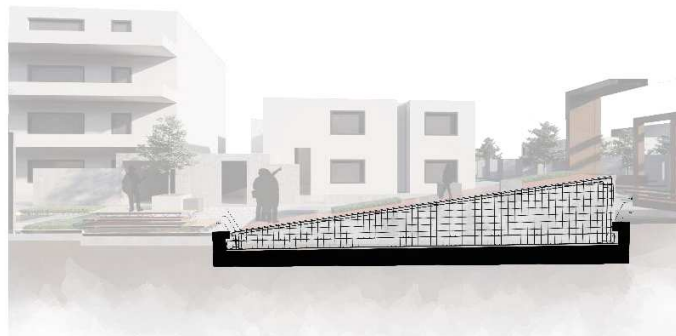
Los senderos permiten articular los diferentes espacios que se van a proyectar, mediante el uso de la materialidad sobre estos se busca generar diferentes tipos de sensaciones y configuraciones que capten la atención de los usuarios que transiten en ellas, generando un atractivo visual a nivel de calle que indique el ingreso hacia el proyecto.

## **Muro**

Mediante el uso del muro como elemento integrador y separador, el muro deberá ir colocado en los espacios propuestos de manera que estos se abran y se cierran hacia donde los estudios de movilidad, transición y flujo de usuario sea con mayor, media y baja frecuencia, de igual manera el muro como elemento generador de espacios, mediante proceso de sustracción. El grosor del muro también es algo importante ya que se debe hacer perceptible sin exageración.

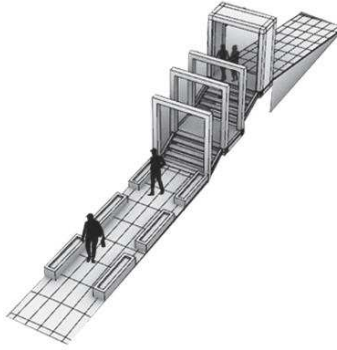
### **3.1 Constructivo**

Para la ejecución del proyecto se propone estructuras de hormigón ya que su esbeltez se puede combinar con las diferentes materialidades en los recorridos peatonales, plaza y verde, además que se puede unificar a la materialidad del entorno existente.



*Gráfico:79*  
*Fuente: Photoshop*  
*Elaboración: Propia*

Se propone soterrar el alambrado eléctrico del área de intervención ya que es excesivo y daña las visuales hacia el volcán Pichincha, se busca aprovechar los bordes de las manzanas para generar visuales de mayor amplitud.



*Gráfico:80*  
*Fuente: Rhino*  
Elaboración: Propia

### **18.3. Ambiental y sostenibilidad**

#### **Cohesión social**

Son áreas que se ubican en los principales accesos, funcionan remate y puntos de atracción para las personas que transiten por el proyecto, este espacio tendrá un aforo abierto ya que la Av. Amazonas, en las intersecciones del semáforo, cuenta con gran actividad de comercio callejero, así como también malabaristas callejeros, por lo que establecer un área en el que se puedan expresar con seguridad y la vez permitan la captación de personas sería lo ideal.

Contienen el espacio público en los cuales los usuarios realizan sus actividades, estos núcleos se consolidarán en base al aislamiento ya que deberán ser bifuncional es decir conectarse a nivel macro y aislarse a nivel micro, lo cual permitirá un mejor control del espacio público propuestos.


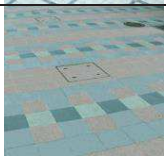




#### **Sostenible**

Mediante la arborización de corredores se busca generar conexiones con el entorno construido del lugar, usar materiales que permitan una mejor absorción del agua para mantener el atractivo visual que se genera con los mismo, usando la





vegetación existen en los lugares donde incidan problemas de contaminación visual y acústica.

#### 18.4. El color

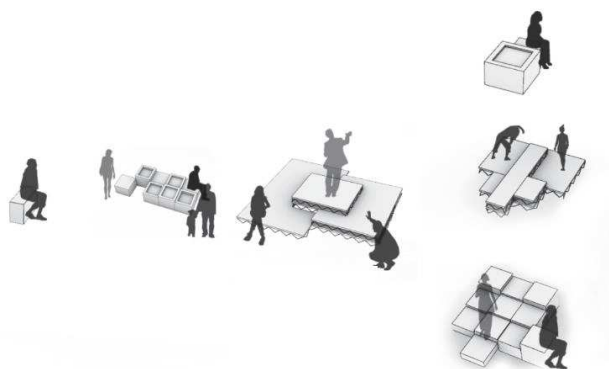
Se identificará cada una de las zonas mediante la materialidad del color que se le asigne a cada una, para cominerías se mantendrá el color gris combinado con blanco, de igual manera se busca generar diferentes tipos de sensaciones visuales y emociones para los espacios sociales, recreativos y comerciales.

TIPOS DE PAVIMENTOS				
COLOR	MATERIAL	CARACTERÍSTICA	UBICACIÓN	GRÁFICO
Blanco, rojo, gris	Granita	Duro	Plazas	
Negro, amarillo, naranja, gris	Granita	Duro	Plazas, recorrido peatonales	
Café, gris	Hormigón biprocesado	Duro	Plazas, recorridos peatonales	
Gris, verde	Hormigón armado moldeado	Duro- Blando	Recorridos peatonales, plazas	
Gris, verde	Hormigón armado moldeado	Duro-Blando	Recorridos peatonales, plazas	
Gris, verde	Hormigón armado moldeado	Duro-Blando	Recorridos peatonales	

Negro	Losa PODO	Blando	Señalización	
-------	-----------	--------	--------------	---

TIPOS DE ÁRBOLES				
NOMBRE	ALTURA (m)	NOMBRE CIENTÍFICO	INCLUSIVIDAD RAICES	GRÁFICO
Cepillo rojo	3-4	Callistemon citrinus	No	
Arupo	6-8	Chionanthus pubescense	No	
Aliso	5-25	Alnus acuminata	No	
Arrayán	10-20	Myrcianthes hall	No	

### 18.5. Materiales y acabados



*Gráfico:81*  
Fuente: Rhino  
Elaboración: Propia

## Mobiliario

El mobiliario para plazas se utilizarán bancas, basureros de cobre, se puede usar una combinación con mobiliario echo con concreto para bancas o cualquier espacio a la que se necesite moldear. Se puede combinar elementos como el cobre y la madera para generar más variaciones de sensaciones como lo rústico.

## Caminerías

El eje principal será renovado con hormigón asfaltico de color negro, ya que se puede reciclar el hormigón usado para poder ahorrar cierta cantidad de dinero y contaminación ejes peatonales adoptarán colores naranja, gris y amarillo, se colocará en los espacios de huertas urbanas hormigón armado modelado, las caminerías de las huertas urbanas será de hormigón armado modelado y finalmente se usará en los bordes de las calles losa PODO para señalización.

## Luminarias

Para brindar seguridad e iluminación en las áreas públicas se usará iluminación LED integrada en el propio mobiliario urbano. Se busca priorizar el uso de iluminación suave para que esta se integre con la naturaleza generada por la arborización.

### 18.6. Plan masa

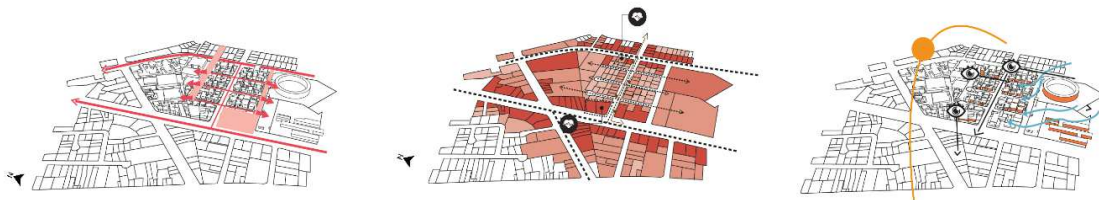


Gráfico:82  
Elaboración: Propia

En el aspecto topográfico los espacios vacíos en las cotas más altas, para las inundaciones generar bloques mediante el uso de vegetación, drenajes para evitar la caída de agua hacia la parte de la antigua estación ya que es la que más sufre este tipo de problema.

Viento y la radiación generar espacios más abiertos en las manzanas más hacinadas que permita la ventilación y aprovechamiento de la dirección del viento, riesgo de seguridad generar zonas de encuentro desplazadas que generen circulación para reducir áreas desoladas.

De acuerdo a todos los análisis anteriormente realizados los espacios realizados en el proyecto tendrán las siguientes características:

- Los espacios propuestos se generaron de acuerdo a las actividades de los usuarios.
- Mediante los análisis de accesos vehiculares y peatonales hacia el sector residencial, comercial y mixto se generaron espacios tanto públicos como semipúblicos.
- Los espacios al ser flexibles pueden ser usados para cualquier tipo de actividad social o física.
- El mobiliario urbano cuenta con el debido distanciamiento sin dejar de lado la actividad social, ya que se colocaron en lugares donde se concentra mayor actividad peatonal por el comercio.
- Espacios de carácter terapéutico tanto psicológico como físico, integrando la tierra como elemento terapéutico y recursos paisajísticos como visuales hacia elementos históricos atractivos y el uso de vegetación.



## 19. Presupuesto

TITULO	DISEÑO URBANO DE EJE ARTICULADOR ENTRE EL PARQUE ISLA ISABELA Y PLAZA DE TOROS DE LA PARROQUIA JIJIJAPA DEL D.M.Q.				
	<b>COSTO TOTAL DE OBRA</b>	44189,4075	USD		
	<b>ÁREA DE CONSTRUCCIÓN</b>	1200	m <sup>2</sup>		
	<b>COSTO POR METRO CUADRADO</b>	215,5	USD/m <sup>2</sup>		
CÓDIGO	ACTIVIDADES	U.	CANTIDAD	P.U.	P.TOTAL
<b>A OBRAS PRELIMINARES</b>					
A1	Cerramiento provisional h=2.70 con lona verde y pingos	m <sup>2</sup>	580,45	6,2	3598,79
A2	Bodega y oficina provisional	m <sup>2</sup>	15	46,33	694,95
<b>B MOVIMIENTO DE TIERRAS</b>					
B1	Replanteo y nivelación	m <sup>2</sup>	25,15	1,68	42,252
B2	Excavación: maquinaria pesada	m <sup>3</sup>	30,5	10,24	312,32
B3	Limpieza y desalojo de material	m <sup>3</sup>	45,5	0,29	13,195
<b>C CIMENTACIÓN PÓRTICO</b>					
C1	Zapatillas aisladas de hormigón armado f'c=140kg/cm <sup>2</sup>	m <sup>3</sup>	0,9	120,92	108,828
C2	Malla electrosoldada 5mm cada 10 cm	m <sup>2</sup>	6	4,61	27,66
C3	Varillas corrugadas ø12	kg	120,56	10,66	1285,1696
C4	Acero estructural tipo G	kg	160	12,15	1944
C5	Contrapiso E=10cm f'c=210kg/cm <sup>2</sup>	m <sup>2</sup>	9,5	137,35	1304,825
<b>D HIDROSANITARIAS</b>					
D1	Caja de revisión	u	6	75,35	452,1
D2	Tubos para drenaje ø6"	m	174,98	20,05	3508,349
D3	Desagues	u	11	7,5	82,5
D4	Medidor de agua	u	1	27,5	27,5
D5	Tubería agua P.V.C. 1/2"	m	280,45	1,68	471,156
D6	Tubería agua P.V.C. 1"	m	270,56	2,84	768,3904
D7	Grifo de riego	u	15	4,5	67,5
D8	Aspersor localizado	u	18	4,5	81
D9	Válvula de tramos	u	7	32,5	227,5
<b>E INSTALACIONES ELÉCTRICAS</b>					
E1	Acometida eléctrica 110v	m	30,25	10,4	314,6
E2	Tablero de control ge-4ptos	u	2	55,25	110,5
E3	Luminaria LED LEDVANCE	m	38,5	5,6	215,6
E4	Luminaria LED de pared	u	5	24,5	122,5
E5	Luminaria LED 5 pto	u	9	41,2	370,8
E6	Fotocelda	u	5	15,2	76
E7	Tomacorriente doble	u	6	4,5	27
E8	Tubería soterrada #12	m	350,45	1,8	630,81
E9	Caja de registro cajetin	u	15	2,2	33
<b>F INFRAESTRUCTURA</b>					
F1	Bordillos hormigón simple 10x15	m	215	20,11	4323,65
F2	Asfalto 10cm	m <sup>2</sup>	1545,25	14,85	22946,963
<b>TOTAL</b>					<b>44189,408</b>

## 20. Conclusiones

- Mediante la normativa se puede crear espacios seguros, que garanticen que el proyecto funcione.
- Evita la generación de problemas a futuro, para las personas que transiten en el proyecto.
- Permite que seamos más conscientes con el presupuesto.
- El desarrollo en el área de estudio se dio en parte a tres equipamientos muy importantes el primero el aeropuerto de Quito, la plaza de toros y la parada de buses estación trole norte.
- La forma de la trama se fue dando de acuerdo a las necesidades del lugar, en los 60 paso de producir comida para la ciudad para en los años siguientes usar el suelo fértil para viviendas.
- En esta etapa de crisis la agricultura sería de gran ayuda, por lo que retomarla para el proyecto como un factor integrador histórico sería fundamental.
- Por historia los espacios públicos en el área de estudio se han dado hacia las partes periféricas, ya que se buscó mejorar el paisaje de la ciudad, por lo que se debe buscar una forma de conectar hacia el interior del proyecto.
- Los espacios flexibles son los ideales para poder manejar este tipo de situaciones ya que se puede modular espacios de aislamiento.
- La flexibilidad permite generar espacios agradables para vivir.
- Este momento de crisis puede generar un urbanismo más consiente e igualitario, así como también marcar más desigualdad.
- Mediante el uso de suelo se pudo realizar la identificación de espacios potenciales para el proyecto, de manera que se pueda articular al eje principal propuesto.
- Mediante el uso de la materialidad se busca generar diferentes tipos de ambientes que cumplan con las necesidades de los usuarios.
- Según los estudios realizados por OMS “Organización Mundial de la Salud” materiales como acero y vidrio es donde más tiempo vive el virus de 3 a 4

días y en materiales como el cobre 3h, por lo que se debe replantear por un mobiliario que cumpla con esta condición.

- Mediante el análisis de estos factores se puede brindar la asepsia que tanto necesita el sector, ya que se busca tener un estilo de vida de calidad y reducir el impacto psicológico que atraviesan sus pobladores.

## 21. GLOSARIO

### A

aceras

Parte de la vía pública destinada a la circulación de peatones., 65

antropizado

es un paisaje creado o transformado por la mano del ser humano., 11

articulador

conformados por bordes de particular actuación como rotulas o nodos regionales, corredores o elementos naturales que articulan un territorio y travesías o espacios agrícolas residuales, resultados de afectaciones de infraestructura., 2

### C

calzadas

Parte de la vía pública destinada a la circulación de peatones., 3

camellones

disposición del suelo para colocar vegetación, 28

colindantes

Que colinda con otro terreno o construcción, especialmente cuando tiene una pared común con él., 27

conurbación

es una región que comprende una serie de ciudades, pueblos grandes y otras áreas urbanas que, a través del crecimiento poblacional y su crecimiento físico se fusionan., 23

convección

transferencia de calor que se produce únicamente por medio de materiales, la evaporación del agua o fluidos., 52

### D

desconcentración

Reparto de poderes o responsabilidades que se concentran en una persona u organismo., 9

diagnóstico

proceso de reconocimiento, análisis y evaluación de una cosa o situación para determinar sus tendencias, solucionar un problema o remediar un mal., 5

discernir

Distinguir algo de otra cosa, señalando la diferencia que hay entre ellas., 16

disociados

Separar las cosas que estaban unidas., 16

### M

metodológica

El concepto hace referencia al plan de investigación que permite cumplir ciertos objetivos en el marco de una ciencia., 5

migran

cambiar de lugar en el que se vive, 6

mutables

cambia con facilidad., 19

### P

paradójico

comportamiento de manera contradictoria., 22

### R

rural

Del campo y de las labores propias de la agricultura y la ganadería., 9

S

segregación

concentración de grupos que tienen características socioeconómicas similares y que pueden reconocerse en el espacio urbano., 24

soterrado

acción en llevar algo debajo de la superficie para ocultarlo o para permitir que se desarrolle enterrado., 7

subsidiarios

acción de responsabilidad que se sule por otra del mismo valor de responsabilidad., 17

T

táctico

relacionado con los procedimientos seguidos para obtener un fin., 13

U

urbíotica

llevar la tecnología más innovadora a la sociedad a través de su aplicación en entornos urbanos., 20

## 22. Bibliografía

Abierto, G. (01 de Junio de 2020). *Gobierno Abierto*. Obtenido de Gobierno Abierto: <http://gobiernoabierto.quito.gob.ec/>

Alexander, C. (1728). *Nuevas ideas sobre diseño urbano*. Buenos Aires: Lala Méndez Mosquera.

Almandoz, A. (2013). *Modernización urbana en América Latina*. Santiago de Chile: U.C.

Arq. Raybel Cueva Mejía, A. A. (2020). *Arquitectura frente a la emergencia sanitaria*. tangram colectivo.

Autumn. (2011). *Coloring The Patchwork Metropolis*. Dallas: EMU.

Ávalos, I. (1996). *La buena vida*. México: G.Gili.

Baeza, A. C. (2016). *Varia ARCHITECTONICA*. Madrid: Maireia Libros.

Calvino, I. (2015). *Las Ciudades Invisibles*. La Habana: IUC.

Capel, H. (1975). *Capitalismo y morfología urbana*. Barcelona: Gráficas Diamante.

Capel, H. (2005). *La morfología de las ciudades*. Barcelona: Del Serbal.

Córdoba, M. B. (2014). *Introducción a la teoría de la planificación territorial*. Sevilla: Kadmos.

Ducci, M. E. (1998). *Introducción al Urbanismo*. México D.F: Trillas.

Duch, L. (2015). *Antropología de la Ciudad*. Barcelona: Herder Editorial, S. L., Barcelona.

Eisenman, P. (1963). *The Formal Basis of Modern Architecture*. New York: Autumn.

Elmqvist, T. (2013). *Urbanization, Biodiversity and Ecosystem Service*. Springer: A Global Assessment.

- EPMAPS. (16 de abril de 2020). *Estudios de Actualización del Plan Maestro alcantarillado y agua Quito*. Obtenido de Estudios de Actualización del Plan Maestro alcantarillado y agua Quito: [www.aguaquito.gob.ec](http://www.aguaquito.gob.ec)
- Galicia, S. P. (2015). *Urbanismo Informal*. México: Azcapotzalco.
- García, A. C. (2010). *Metrópolis desbordadas*. México, D.F: D.R.
- Harvey, D. (2012). *Ciudades rebeldes*. Madrid: Varona, S. A.
- Heller, E. (2008). *Psicología del color*. Barcelona: G.G.
- Jacobs, J. (1961). *Muerte y vida de las grandes ciudades*. Navarra: Gráficas Lizarra.
- Jordi Borja, Z. M. (2003). *El espacio público, ciudad y ciudadanía*. Barcelona: Electa.
- José A. Mansilla, J. M. (2018). *Del planeamiento urbanístico*. Benos Aires: Scripta Nova.
- Juan Luís Rivas Navarro, B. B. (2013). *Spaces and Flows: An International Journal of Urban and Extraurban Studies*. Illinois, USA: ISSN.
- Koolhaas, R. (2014). *Rem Koolhaas Acerca de la Ciudad*. Barcelona: Gustavo Gili, SL, Barcelona, 2014.
- Krier, R. (1979). *Urban Space*. Hong Kong: Academy Editions.
- Lefebvre, H. (2013). *La producción del espacio*. Madrid: G.A.
- Lefebvre, H. (2015). *REAPROPIACIONES DE HENRI LEFEBVRE*. Santiago, Chile: TRIA NGULO.
- Lefebvre, H. (2017). *El derecho a la ciudad*. Madrid: C.S.
- Lengen, J. V. (1981). *Manual del arquitecto descalzo*. México : Concepto S.A.
- Lydon, M. (2012). *Tactical Urbanism*. New York: The Street Plans Collaborative.
- Lynch, F. K. (2015). *Arquitectura forma espacio y orden*. Barcelona: Gustavo Gili.
- Marinas, J. M. (2016). *La ciudad contemporánea*. Madrid: Biblioteca Nueva.
- movilidad, S. d. (04 de Junio de 2020). *Secretaria de movilidad*. Obtenido de Secretaria de movilidad: <https://www.quito.gob.ec/index.php/secretarias/secretaria-de-movilidad>
- Mumford, L. (1996). *LA CIUDAD EN LA HISTORIA*. New York: landa.ca.
- Nº003, O. M. (15 de mayo de 2020). *Ordenanza Metropolitana Nº003*. Obtenido de Ordenanza Metropolitana Nº003: [www7.quito.gob.ec](http://www7.quito.gob.ec)
- Ocampo, X. (2015). *Calles compartidas*. Buenos Aires: LAB.
- Pablo Landa Ruiloba, D. M. (2018). *Cómo leer lo colectivo en el espacio construido*. México : labcd.
- Peterson, S. (2005). *Urban Design Tactics*. California: GG.
- Philip Johnson, M. W. (1988). *Arquitectura deconstructivista*. Barcelona: G. Gili.

- PMDOT. (03 de Junio de 2020). *PMDOT*. Obtenido de PMDOT:  
<https://www.quito.gob.ec/documents/PMDOT.pdf>
- Primera Reunión del Foro Regional de Salud Urbana*. (2008). México, D.F.: D.R. .
- QGIS. (01 de Junio de 2020). Quito, Pichincha, Ecuador.
- QUITO, E. C. (2020). ORD-3457. En E. C. QUITO, *ORD-3457* (pág. 33). Quito.
- Rogers, R. (1997). *Ciudades para un pequeño planetas*. Barcelona: Gustavi Gill S.A.
- Rossi, A. (1966). *Arquitectura en la ciudad*. Milán, Italia: GG.
- Solá, R. M. (1973). *Las formas del crecimiento urbano*. Barcelona: etsab.
- Steffens, K. (2013). *Urbanismo Táctico Latinoamericanos*. New York: Creative Commons (CC).
- T.I.P.U., A. R. (2003). *Arquitectura y Ciudad del Proyecto al Eco Proyecto*. Argentina: Nobuko.
- Terán, F. d. (1980). *ARQUITECTURA Y URBANISMO*. Madrid: Giner.
- Wyrobisz, A. (2013). *La ordenanza de Felipe II del año 1573 y la construcción de ciudades coloniales españolas*. Portugal: W. Reps.
- Zaheer Allam, G. S. (16 de Junio de 2020). *Plataforma Arquitectura*. Obtenido de Plataforma Arquitectura: [https://www.plataformaarquitectura.cl/cl/939060/covid-19-una-oportunidad-para-atender-la-desigualdad-urbana?ad\\_source=search&ad\\_medium=search\\_result\\_all](https://www.plataformaarquitectura.cl/cl/939060/covid-19-una-oportunidad-para-atender-la-desigualdad-urbana?ad_source=search&ad_medium=search_result_all)



## **23. ANEXOS**



UNIVERSIDAD UTE  
FACULTAD DE ARQUITECTURA Y URBANISMO

PROYECTO DE INTEGRACIÓN CURRICULAR

"DISEÑO URBANO DE EJE  
EJE ARTICULADOR ENTRE EL  
PARQUE ISLA ISABELA Y PLAZA  
DE TOROS DE LA PARROQUIA  
DEL D.M.Q."

ALUMNA/O:

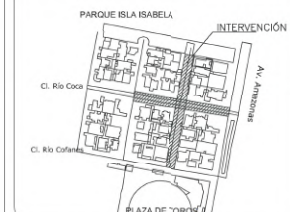
RUBIO VARGAS BRAYAN

DIRECTOR/A TRABAJO INTEGRACIÓN CURRI.:

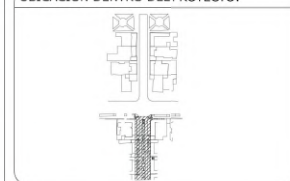
ARQ. JUAN JOSÉ CASTRO

UBICACIÓN DEL PROYECTO:

PROVINCIA	CANTÓN	PARROQUIA
Pichincha	Quito	Jipijapa



UBICACIÓN DENTRO DEL PROYECTO:



TEMA:

PLANOS ARQUITECTONICOS

CONTENIDO:

IMPLANTACIÓN

ORIENTACIÓN:



LAMINA:

01  
DE 03

ESCALA:

INDICADAS

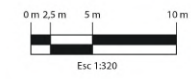
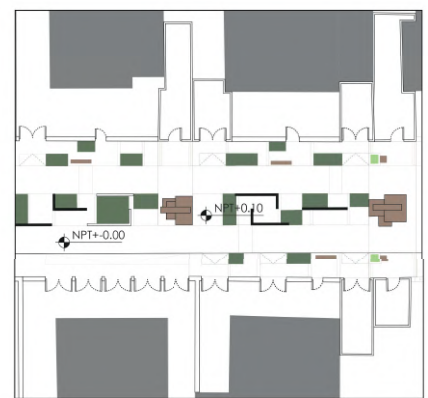
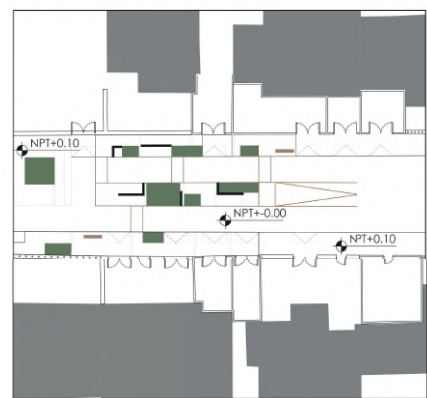
FECHA:

07 de abril 2021

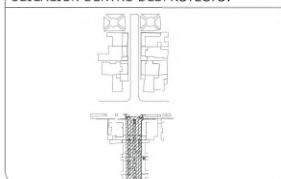
REVISADO POR:

Arq. Juan José Castro

ARQ. REVISOR / ING. REVISOR



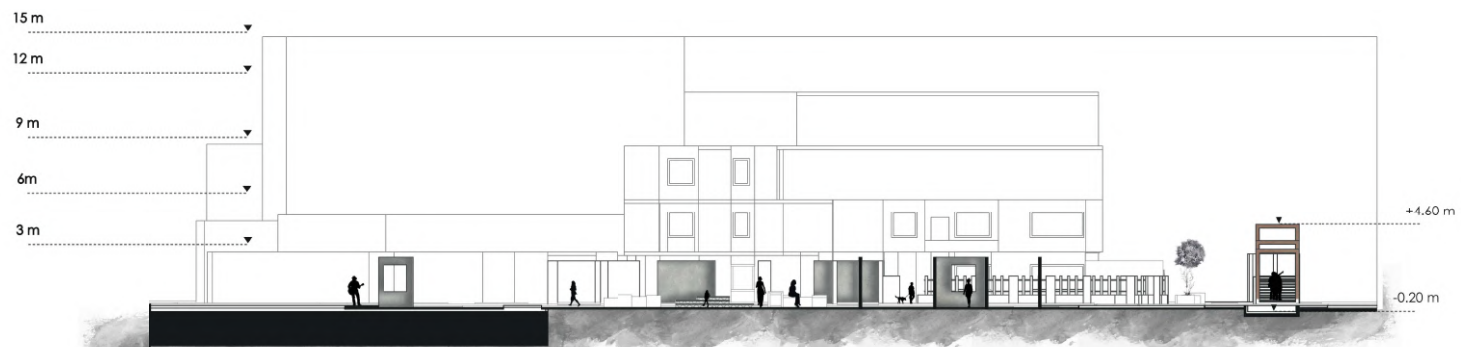
- ACCESOS
- INGRESO VEHICULAR
- LUMINARIA LED
- BANCA
- JARDINERA
- ÁREA VERDE
- CONSTRUCCIÓN
- PLAZA
- MURO
- CERRAMIENTO



CORTE A-A'



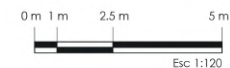
CORTE B-B'



CORTE C-C'



CORTE D-D'







UNIVERSIDAD UTE  
FACULTAD DE ARQUITECTURA Y URBANISMO

PROYECTO DE INTEGRACIÓN CURRICULAR

"DISEÑO URBANO DE EJE  
EJE ARTICULADOR ENTRE EL  
PARQUE ISLA ISABELA Y PLAZA  
DE TOROS DE LA PARROQUIA  
DEL D.M.Q."

ALUMNA/O:

RUBIO VARGAS BRAYAN

DIRECTOR/A TRABAJO INTEGRACIÓN CURRI.:

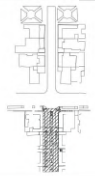
ARQ. JUAN JOSÉ CASTRO

UBICACIÓN DEL PROYECTO:

PROVINCIA Pichincha	CANTÓN Quito	PARROQUIA Jipijapa
------------------------	-----------------	-----------------------



UBICACIÓN DENTRO DEL PROYECTO:



TEMA:

PLANOS ARQUITECTONICOS

CONTENIDO:

RENDERS

ORIENTACIÓN:



LAMINA:

03  
DE 03

ESCALA:

INDICADAS

FECHA:

07 de abril 2021

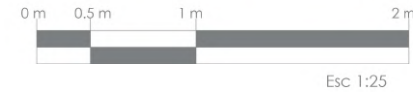
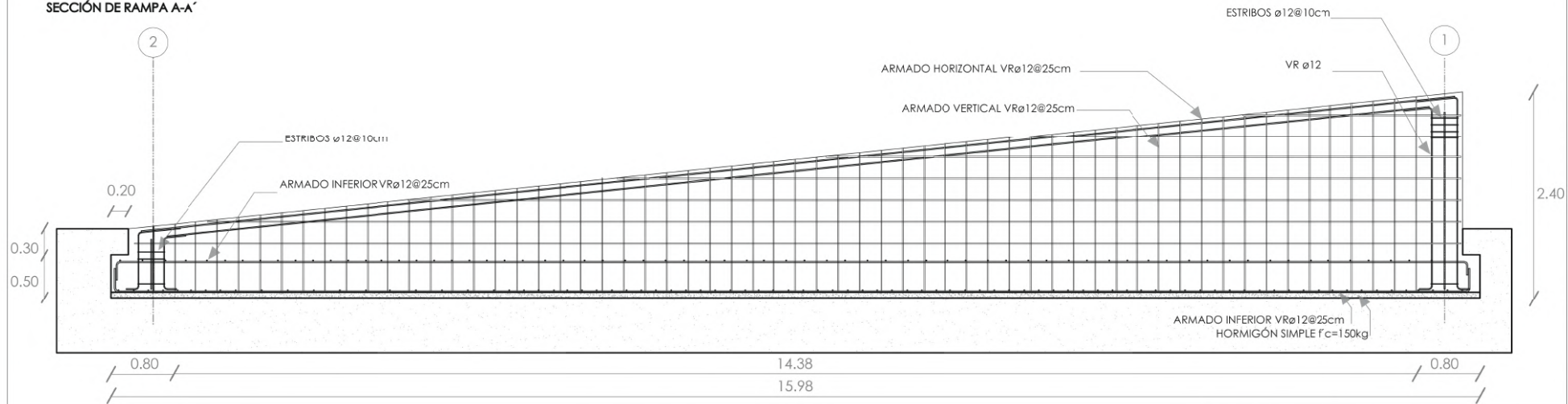
REVISADO POR:

Arq. Juan José Castro

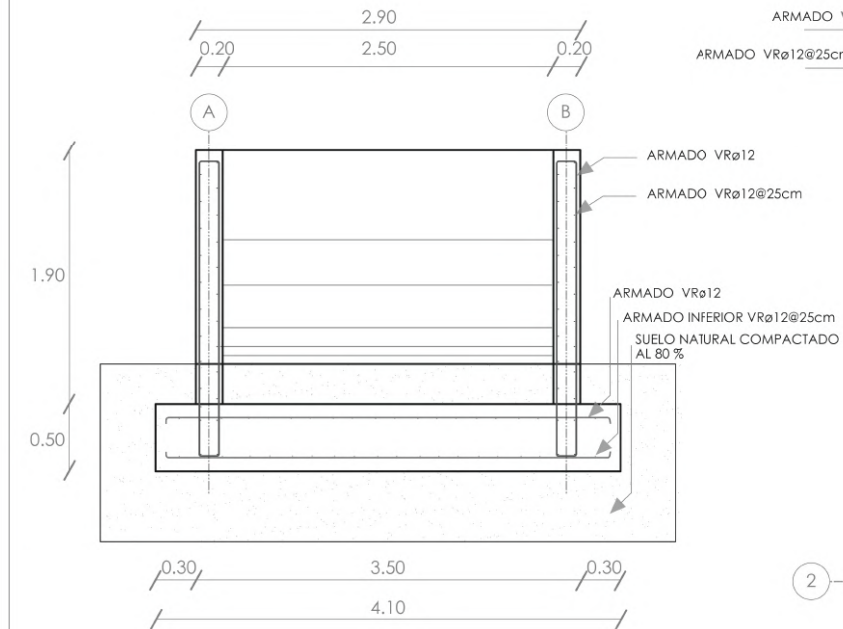
ARQ. REVISOR / ING. REVISOR



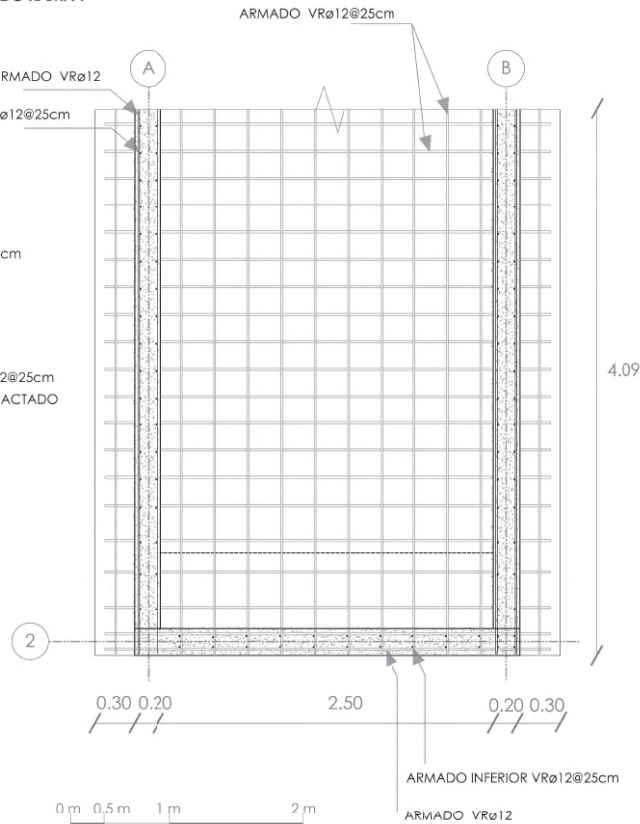
SECCIÓN DE RAMPA A-A'



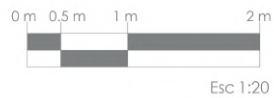
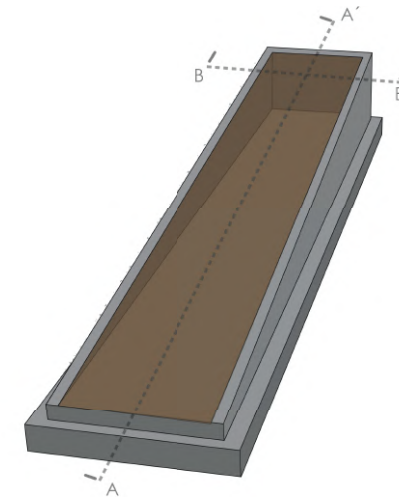
SECCIÓN FRONTAL DE RAMPA B-B'



ARMADO RAMPA



PERSPECTIVA DE RAMPA



UNIVERSIDAD UTE  
FACULTAD DE ARQUITECTURA Y URBANISMO

PROYECTO DE INTEGRACIÓN CURRICULAR

"DISEÑO URBANO DE EJE  
EJE ARTICULADOR ENTRE EL  
PARQUE ISLA ISABELA Y PLAZA  
DE TOROS DE LA PARROQUIA  
DEL D.M.Q."

ALUMNA/O:

RUBIO VARGAS BRAYAN

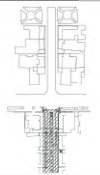
DIRECTOR/A TRABAJO INTEGRACIÓN CURRI.:

ARQ. JUAN JOSÉ CASTRO

UBICACIÓN DEL PROYECTO:



UBICACIÓN DENTRO DEL PROYECTO:



TEMA:

PLANOS ARQUITECTONICOS

CONTENIDO:

PLANO DETALLE RAMPA

ORIENTACIÓN:



LAMINA:

01  
de 04

ESCALA:

INDICADAS

FECHA:

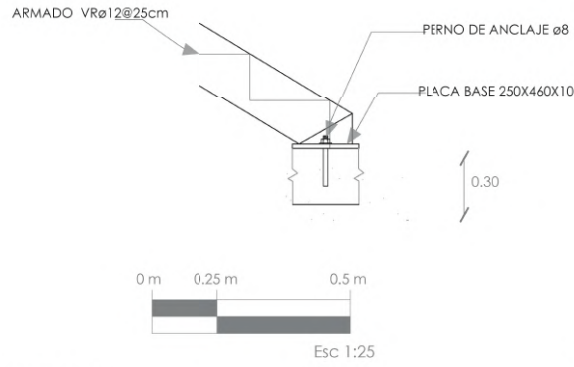
06-abril-2021

REVISADO POR:

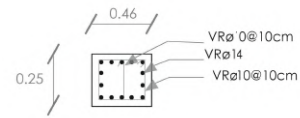
ING. JAVIER ALMEIDA

ARQ. REVISOR / ING. REVISOR

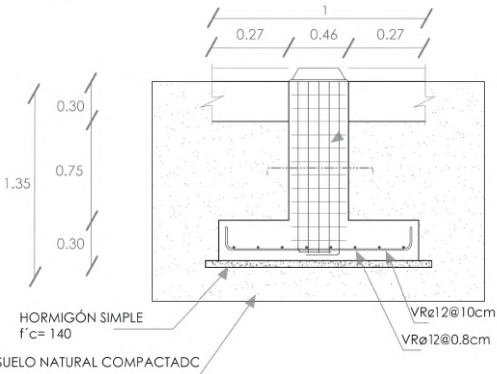
UNIÓN VIGA PLACA



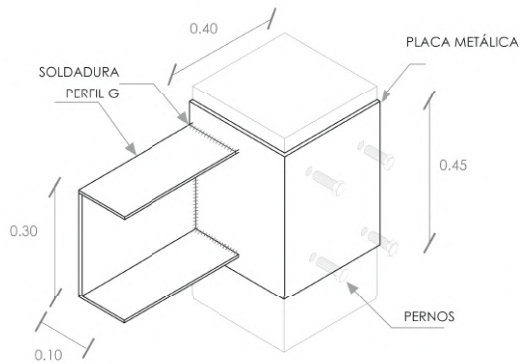
CORTE C-C'



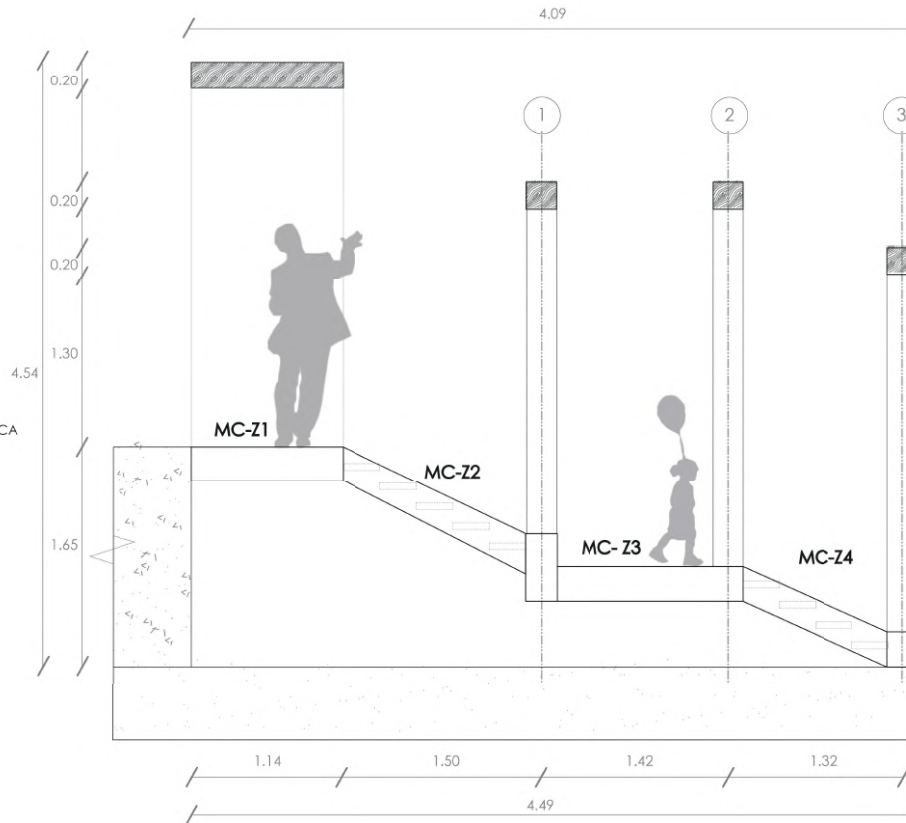
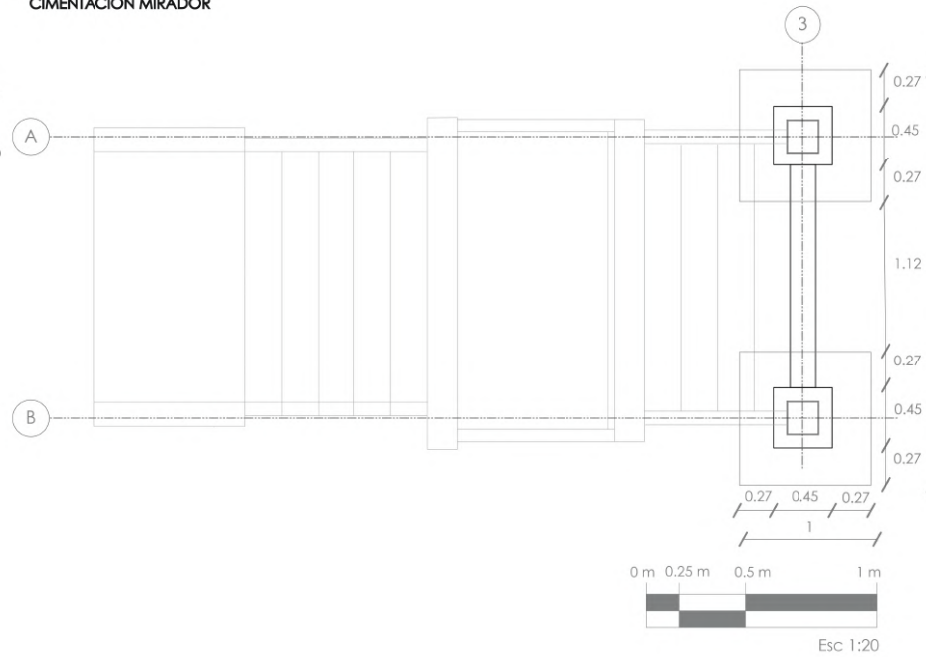
PERFIL ZAPATA



UNIÓN PERFIL G CON PLACA METÁLICA



CIMENTACIÓN MIRADOR



ISOMETRÍA PÓRICO MIRADOR

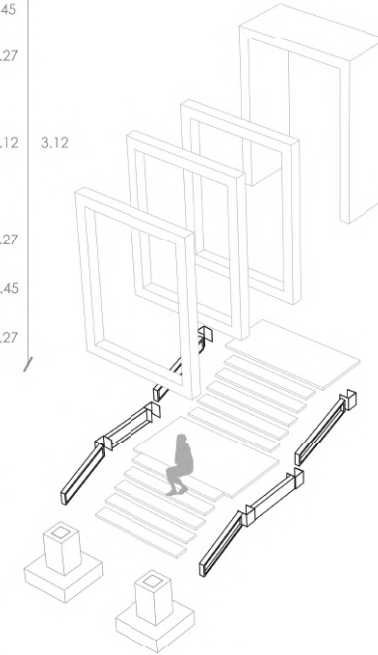


TABLA PERFILES G

NÚMERO PERFIL	MC	TIPO
	MC-Z1	300X100X30X4 1140
MC-Z2	300X100X30X4 1500	
MC-Z3	300X100X30X4 1420	
MC-Z4	300X100X30X4 1320	



UNIVERSIDAD UTE  
FACULTAD DE ARQUITECTURA Y URBANISMO

PROYECTO DE INTEGRACIÓN CURRICULAR

"DISEÑO URBANO DE EJE  
EJE ARTICULADOR ENTRE EL  
PARQUE ISLA ISABELA Y PLAZA  
DE TOROS DE LA PARROQUIA  
DEL D.M.Q."

ALUMNA/O:

RUBIO VARGAS BRAYAN

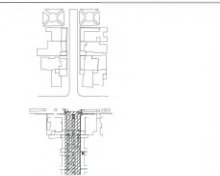
DIRECTOR/A TRABAJO INTEGRACIÓN CURRI.:

ARQ. JUAN JOSÉ CASTRO

UBICACIÓN DEL PROYECTO:



UBICACIÓN DENTRO DEL PROYECTO:



TEMA:

PLANOS ARQUITECTONICOS

CONTENIDO:

PLANO DETALLE PÓRICO MIRADOR

ORIENTACIÓN:



LAMINA:

02  
de 04

ESCALA:

INDICADAS

FECHA:

07-abril-2021

REVISADO POR:

ING. JAVIER ALMEIDA

ARQ. REVISOR / ING. REVISOR





UNIVERSIDAD UTE  
FACULTAD DE ARQUITECTURA Y URBANISMO

PROYECTO DE INTEGRACIÓN CURRICULAR

"DISEÑO URBANO DE EJE  
EJE ARTICULADOR ENTRE EL  
PARQUE ISABELA Y PLAZA  
DE TOROS DE LA PARROQUIA  
DEL D.M.Q."

ALUMNA/O:

RUBIO VARGAS BRAYAN

DIRECTOR/A TRABAJO INTEGRACIÓN CURRI.:

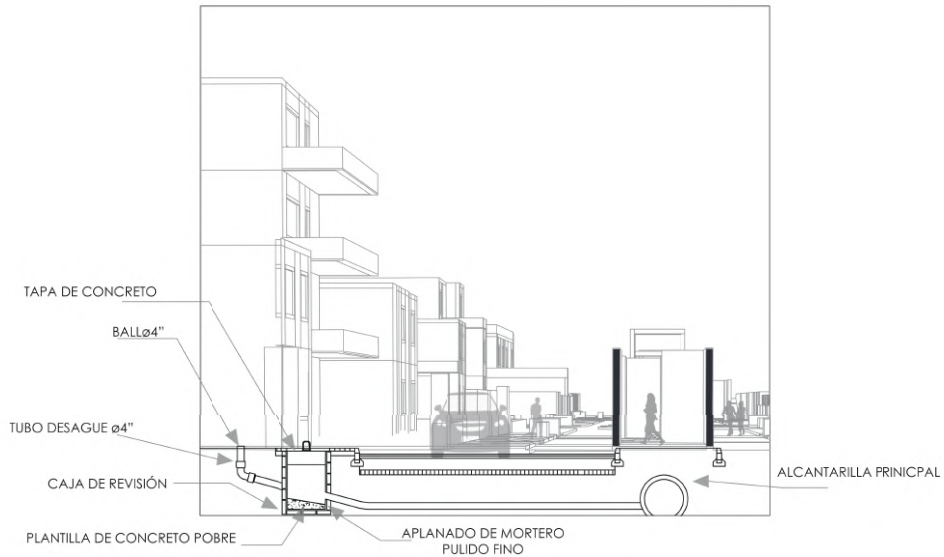
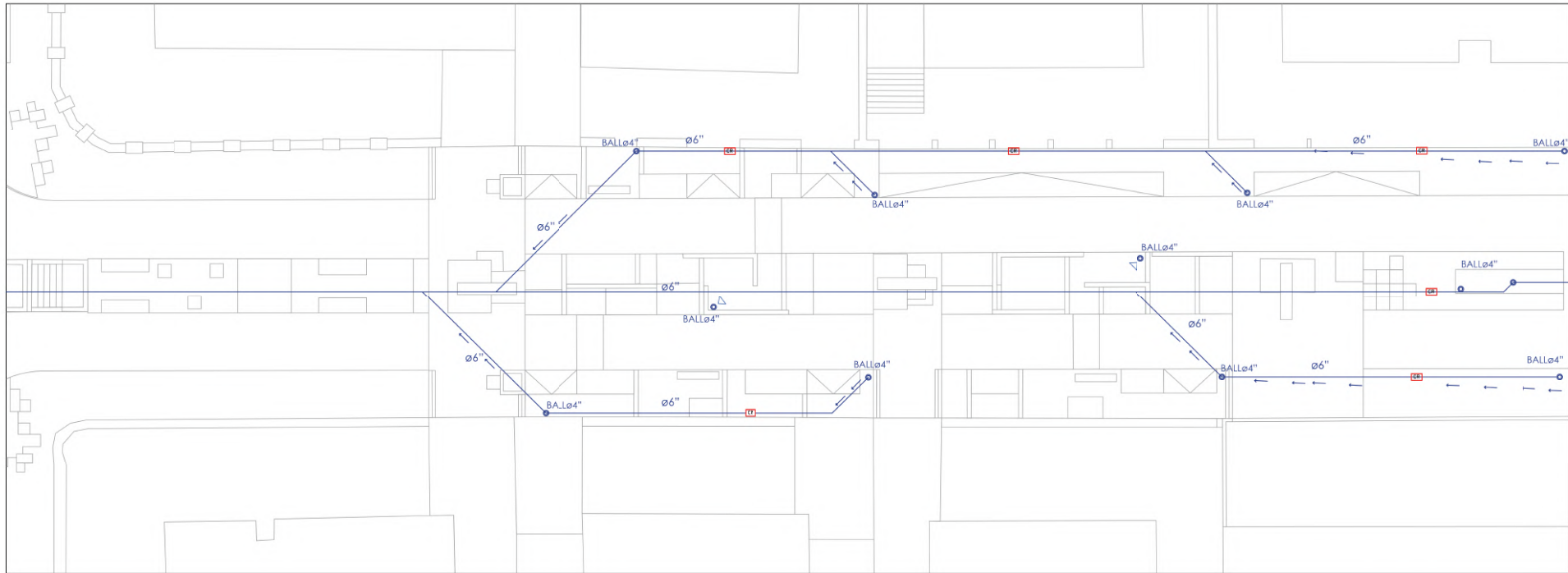
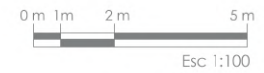
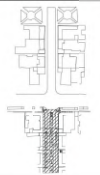
ARQ. JUAN JOSÉ CASTRO

UBICACIÓN DEL PROYECTO:

PROVINCIA	CANTÓN	PARROQUIA
Pichincha	Quito	Jipijapa



UBICACIÓN DENTRO DEL PROYECTO:



LEYENDA INST.HIDRAÚLICA	
	CAJA DE REVISIÓN
	TUBERÍA
	PUNTOS DE DESAGUE

TEMA: PLANOS HIDROSANITARIOS

CONTENIDO: INSTALACIÓN DE DRENAJE

ORIENTACIÓN:

LAMINA: 03 DE 04

ESCALA: INDICADAS

FECHA: 07-abril-2021

REVISADO POR: ING. JAVIER ALMEIDA

ARQ. REVISOR / ING. REVISOR



UNIVERSIDAD UTE  
FACULTAD DE ARQUITECTURA Y URBANISMO

PROYECTO DE INTEGRACIÓN CURRICULAR

"DISEÑO URBANO DE EJE  
EJE ARTICULADOR ENTRE EL  
PARQUE ISABELA Y PLAZA  
DE TOROS DE LA PARROQUIA  
DEL D.M.Q."

ALUMNA/O:

RUBIO VARGAS BRAYAN

DIRECTOR/A TRABAJO INTEGRACIÓN CURRI.:

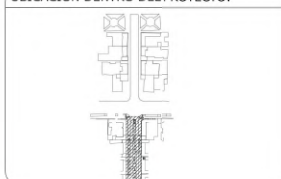
ARQ. JUAN JOSÉ CASTRO

UBICACIÓN DEL PROYECTO:

PROVINCIA	CANTÓN	PARROQUIA
Pichincha	Quito	Jipijapa



UBICACIÓN DENTRO DEL PROYECTO:



TEMA:

PLANOS HIDROSANITARIOS

CONTENIDO:

INSTALACIÓN AG-JA POTABLE

ORIENTACIÓN:



LAMINA:

04  
DE  
04

ESCALA:

INDICADAS

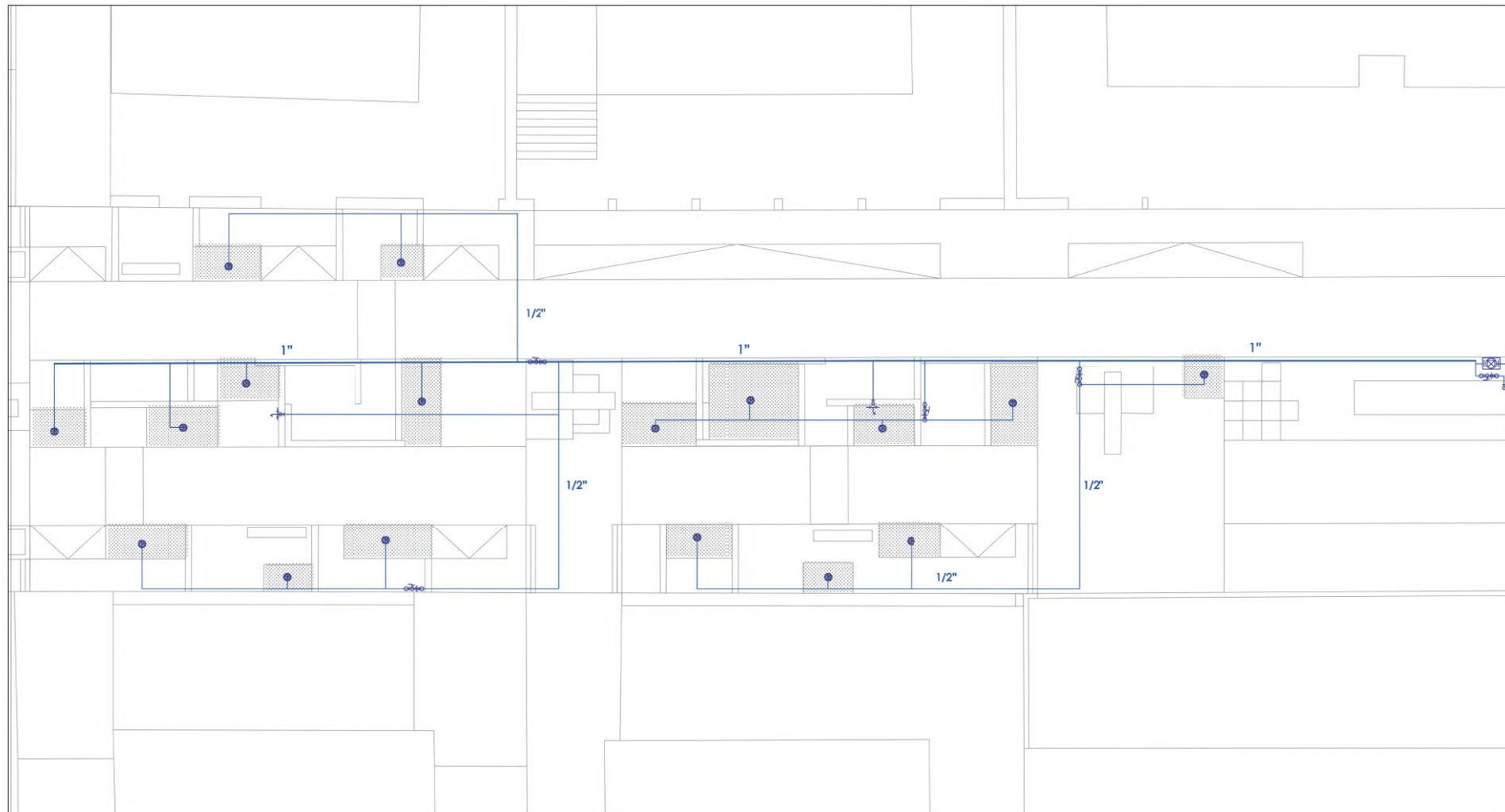
FECHA:

14 DE MARZO 2018

REVISADO POR:

ING. JAVIERALMEIDA

ARQ. REVISOR / ING. REVISOR



Esc 1:70

### LEYENDA INST.AGUA POTABLE

	MEDIDOR DE AGUA
	TUBERIA PARA AGUA FRIA PVC-CL 10
	VALVULA COMPUERTA EN TRAMO HORIZONTAL
	CODO DE 90° SUBE
	GRIFO DE RIEGO DE 1/2"
	ASPERSOR LOCALIZADO



UNIVERSIDAD UTE  
FACULTAD DE ARQUITECTURA Y URBANISMO

PROYECTO DE INTEGRACIÓN CURRICULAR

"DISEÑO URBANO DE EJE  
EJE ARTICULADOR ENTRE EL  
PARQUE ISLA ISABELA Y PLAZA  
DE TOROS DE LA PARROQUIA  
DEL D.M.Q."

ALUMINADO:

RUBIO VARGAS BRAYAN

DIRECTOR/A TRABAJO INTEGRACIÓN CURRICULAR:

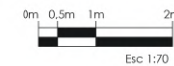
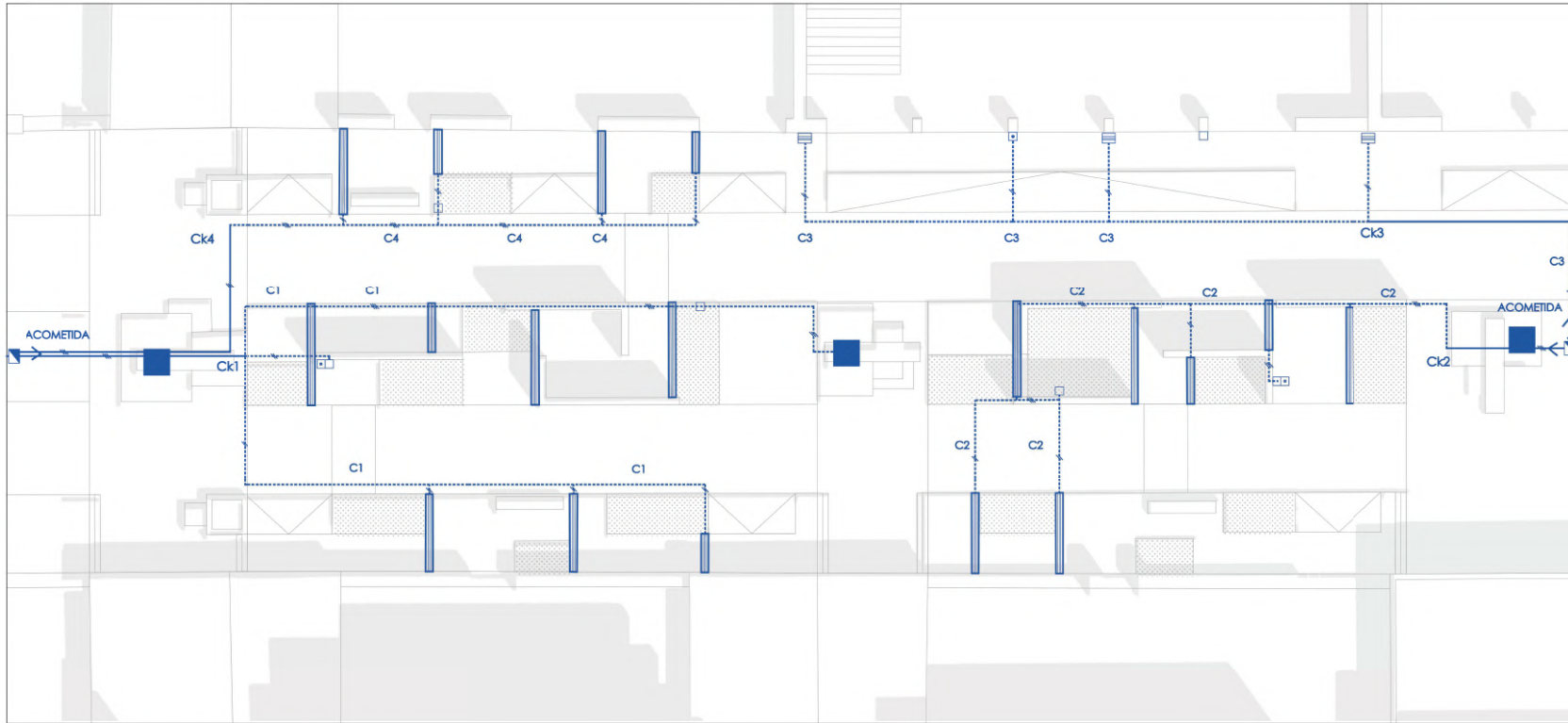
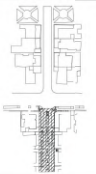
ARQ. JUAN JOSÉ CASTRO

UBICACIÓN DEL PROYECTO:

PROVINCIA: QUITO PARROQUIA: Jipijapa



UBICACIÓN DENTRO DEL PROYECTO:



CÓDIGO	MARCA FÁBRICA	DESCRIPCIÓN	VOLTAJE ALIMENTACIÓN (Voltios)	LUMEN (lm)	CANTIDAD	IMAGEN	SÍMBOLO
7015630	LEDVANCE	BARRA LED EN PISO	600/220	1350	18		
7014806	LEDVANCE	LÁMPARA DE PARED LED	100/240	1100	3		
256417	NOHO	LUMINARIA LED DIFUSA EXTERIOR-INTERIOR	230	2000	8		

LEYENDA INST.ELÉCTRICA ILUMINACIÓN	
	TABLERO ELÉCTRIC
	CIRCUITO DE ILUMINACIÓN POR PISO PVC. 1/2" AWG #12
	LUZ LED DE 5 PUNTOS NOHO 230W
	BARRA DE LUZ LED EN PISO 14.4W SECOM
	CAJA DE REGISTRO
	FUJICELULA
	LÁMPARA LED DE PARED 10W
	NÚMERO DE ALAMBRES 2
	NÚMERO DE ALAMBRES 3
	ACOMETIDA

TEMA: PLANOS ELÉCTRICOS

CONTENIDO: INSTALACIONES ELÉCTRICAS LUMINARIAS

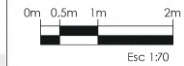
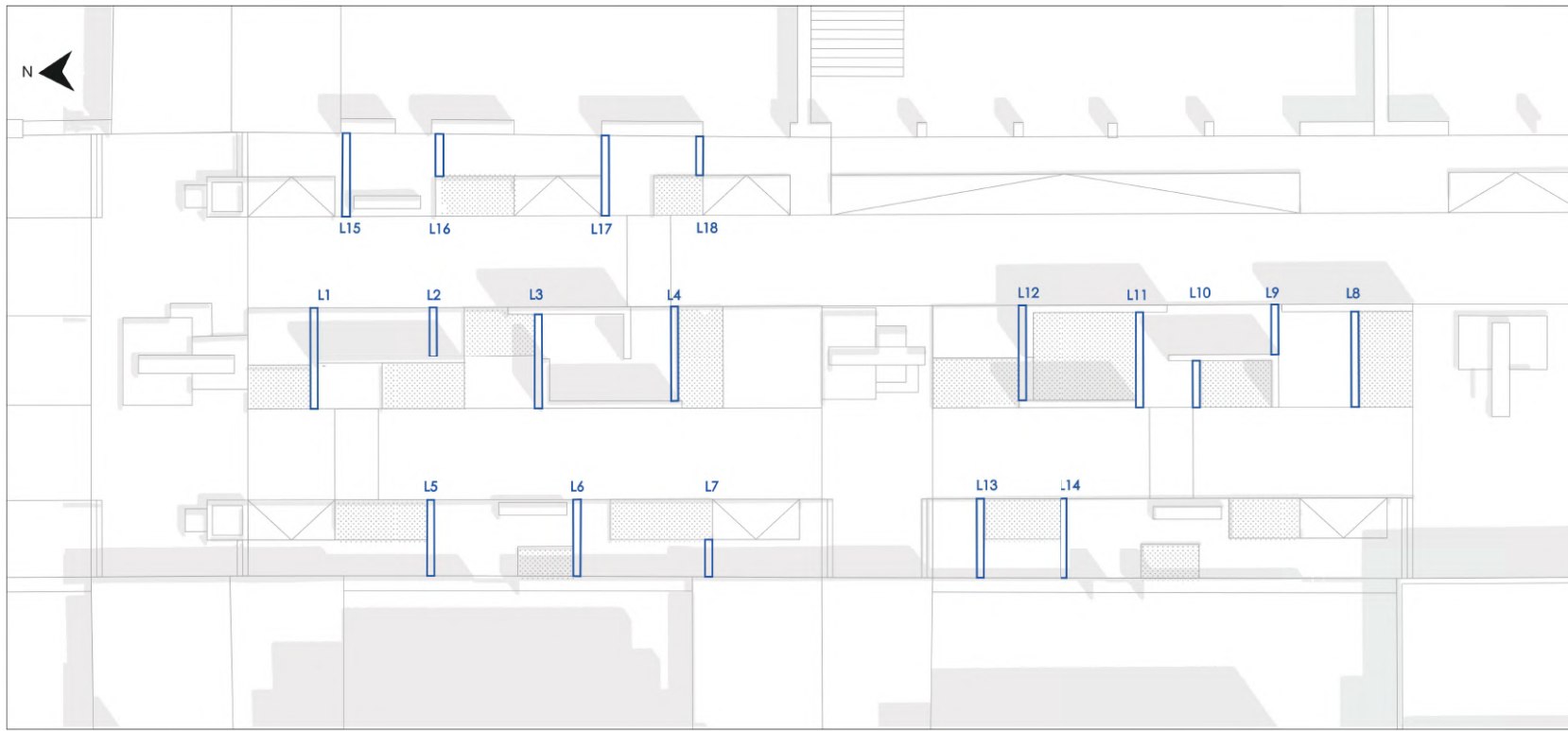
ORIENTACIÓN: LÁMINA: 01 DE 05

ESCALA: INDICADAS

FECHA: 07-abril-2021

REVISADO POR: ARQ. PATRICIA SIMBAÑA  
ARQ. REVISOR / ING. REVISOR





UNIVERSIDAD UTE  
FACULTAD DE ARQUITECTURA Y URBANISMO

PROYECTO DE INTEGRACIÓN CURRICULAR

"DISEÑO URBANO DE EJE  
EJE ARTICULADOR ENTRE EL  
PARQUE ISLA ISABELA Y PLAZA  
DE TOROS DE LA PARROQUIA  
DEL D.M.Q."

ALUMNA/O:

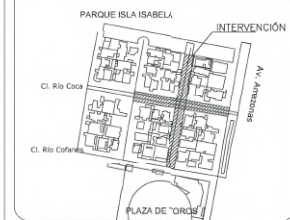
RUBIO VARGAS BRAYAN

DIRECTOR/A TRABAJO INTEGRACIÓN CURRI.:

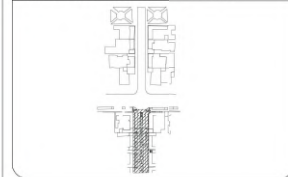
ARQ. JUAN JOSÉ CASTRO

UBICACIÓN DEL PROYECTO:

PROVINCIA	CANTÓN	PARROQUIA
Pichincha	Quito	Jipijapa



UBICACIÓN DENTRO DEL PROYECTO:



TEMA:

PLANOS ELÉCTRICOS

CONTENIDO:

DIMENSIONES LUMINARIAS LED Y RENDERS

ORIENTACIÓN:



LAMINA:

02  
DE  
05

ESCALA:

INDICADAS

FECHA:

07-abril-2021

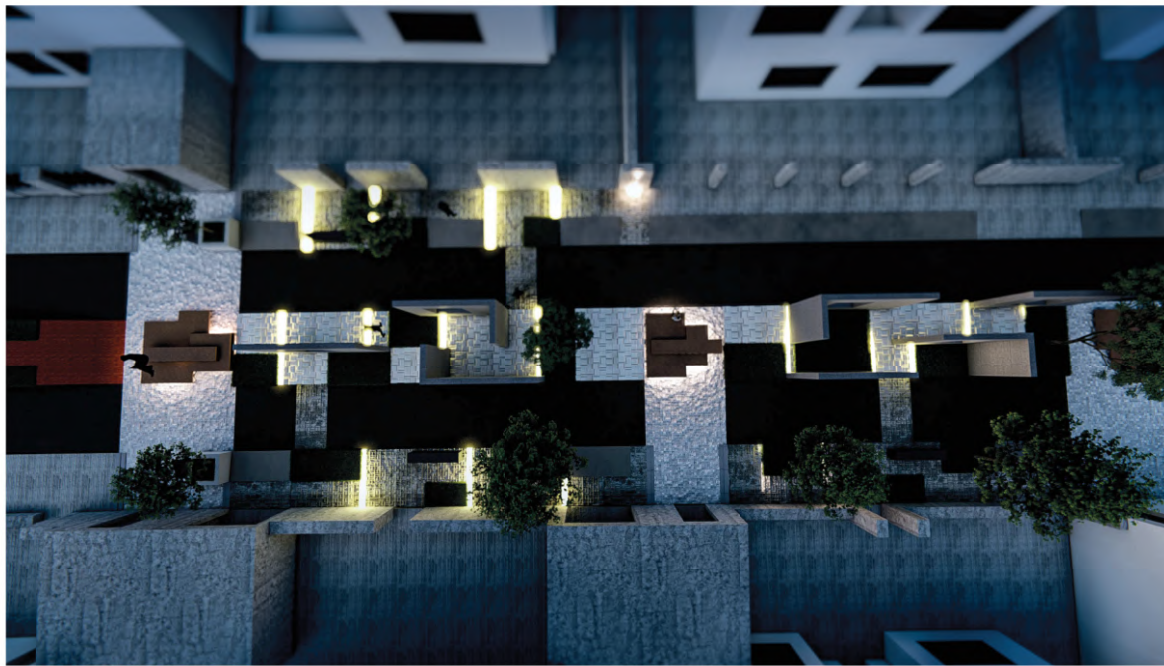
REVISADO POR:

ARQ. PATRICIA SIMBAÑA

ARQ. REVISOR / ING. REVISOR

CIRCUITO	NÚMERO LUMINARIA	DIMENSIONES (m)	Potencia por metro (W)	CIRCUITO	NÚMERO LUMINARIA	DIMENSIONES (m)	Potencia por metro (W)	
C1	L1	0.20 x 2.80	67.2	C2	L10	0.20 x 1.28	30.72	
	L2	0.20 x 1.35	32.4		L11	0.20 x 2.66	63.84	
	L3	0.20 x 2.66	63.84		L12	0.20 x 2.66	63.84	
	L4	0.20 x 2.66	63.84		L13	0.20 x 2.66	63.84	
	L5	0.20 x 2.16	51.84		L14	0.20 x 2.66	63.84	
	L6	0.20 x 2.16	51.84		C4	L15	0.20 x 2.35	56.4
	L7	0.20 x 1.06	25.44			L16	0.20 x 1.22	29.28
C2	L8	0.20 x 2.66	63.84	L17		0.20 x 2.26	54.24	
	L9	0.20 x 1.35	32.4	L18		0.20 x 1.14	27.36	





UNIVERSIDAD UTE  
FACULTAD DE ARQUITECTURA Y URBANISMO

PROYECTO DE INTEGRACIÓN CURRICULAR

"DISEÑO URBANO DE EJE  
EJE ARTICULADOR ENTRE EL  
PARQUE ISLA ISABELA Y PLAZA  
DE TOROS DE LA PARROQUIA  
DEL D.M.Q."

ALUMNA/O:

RUBIO VARGAS BRAYAN

DIRECTOR/A TRABAJO INTEGRACIÓN CURRI.:

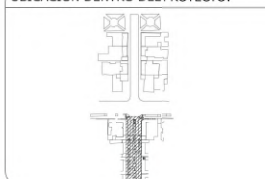
ARQ. JUAN JOSÉ CASTRO

UBICACIÓN DEL PROYECTO:

PROVINCIA	CANTÓN	PARROQUIA
Pichincha	Quito	Jipijapa



UBICACIÓN DENTRO DEL PROYECTO:



TEMA:

PLANOS ELÉCTRICOS

CONTENIDO:

INSTALACIONES ELÉCTRICAS LUMINARIAS

ORIENTACIÓN:



LAMINA:

03  
DE  
05

ESCALA:

INDICADAS

FECHA:

07-abril-2021

REVISADO POR:

ARQ. PATRICIA SIMBAÑA

ARQ. REVISOR / ING. REVISOR





UNIVERSIDAD UTE  
FACULTAD DE ARQUITECTURA Y URBANISMO

PROYECTO DE INTEGRACIÓN CURRICULAR

"DISEÑO URBANO DE EJE  
EJE ARTICULADOR ENTRE EL  
PARQUE ISLA ISABELA Y PLAZA  
DE TOROS DE LA PARROQUIA  
DEL D.M.Q."

ALUMNA/O:

RUBIO VARGAS BRAYAN

DIRECTOR/A TRABAJO INTEGRACIÓN CURR.:

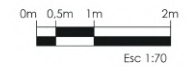
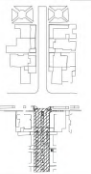
ARQ. JUAN JOSÉ CASTRO

UBICACIÓN DEL PROYECTO:

PROVINCIA: QUITO  
PARROQUIA: Jipijapa



UBICACIÓN DENTRO DEL PROYECTO:



TEMA:

PLANOS ELÉCTRICOS

CONTENIDO:

INSTALACIONES TOMACORRIENTES

ORIENTACIÓN:



LAMINA:

04  
DE  
05

ESCALA:

INDICADAS

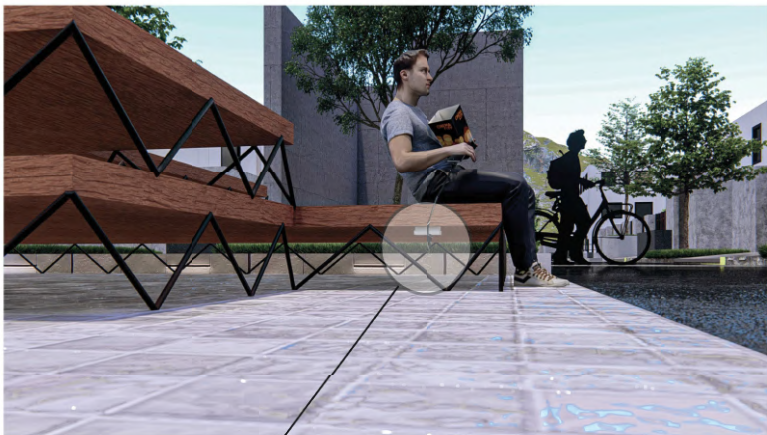
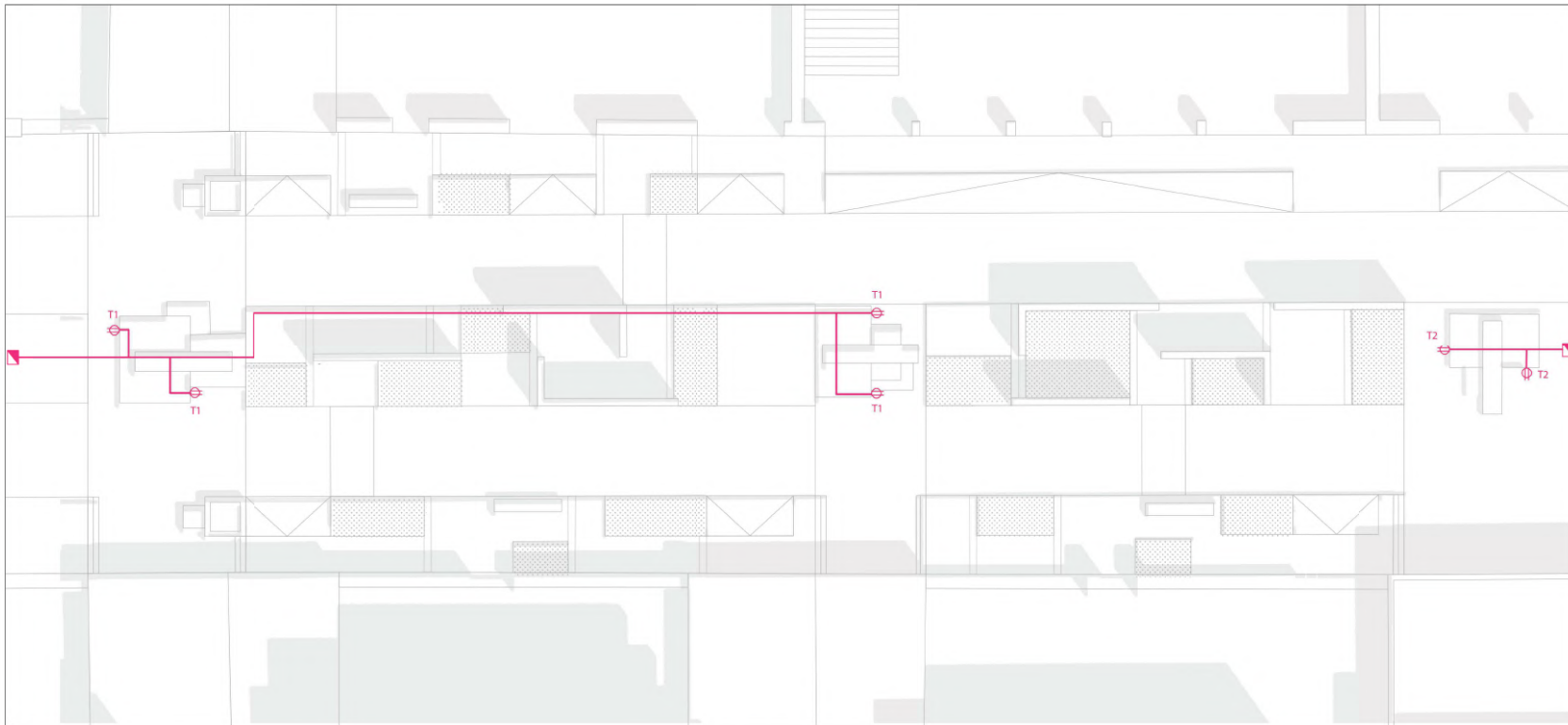
FECHA:

07-abril-2021

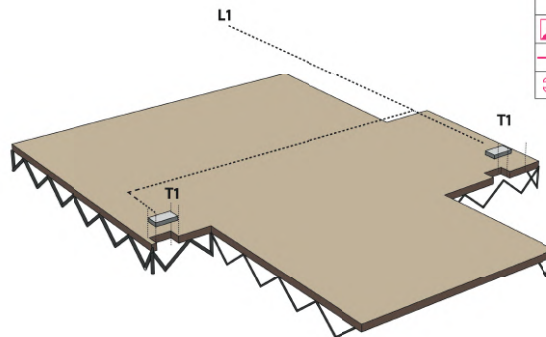
REVISADO POR:

ARQ. PATRICIA SIMBAÑA

ARQ. REVISOR / ING. REVISOR



PUNTO DE CARGA



LEYENDA INST.ELÉCTRICA TOMACORRIENTES	
	TABLERO ELÉCTRICO
	TUBERÍA PISO-BANCO
	TOMACORRIENTE 110V





UNIVERSIDAD UTE  
FACULTAD DE ARQUITECTURA Y URBANISMO

PROYECTO DE INTEGRACIÓN CURRICULAR

"DISEÑO URBANO DE EJE  
EJE ARTICULADOR ENTRE EL  
PARQUE ISLA ISABELA Y PLAZA  
DE TOROS DE LA PARROQUIA  
DEL D.M.Q."

ALUMNA/O:

RUBIO VARGAS BRAYAN

DIRECTOR/A TRABAJO INTEGRACIÓN CURRICULAR:

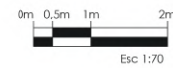
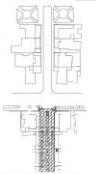
ARQ. JUAN JOSÉ CASTRO

UBICACIÓN DEL PROYECTO:

PROVINCIA: Pichincha  
CANTÓN: Quito  
PARROQUIA: Jipijapa



UBICACIÓN DENTRO DEL PROYECTO:



## SIMBOLOGÍA INCENDIOS

	TUBERÍA DE HIERRO GALVANIZADO ASTM-A-120
	COLUMNA DE AGUA PARA INCENDIOS (MI) ACERO NEGRO/ GALVANIZADA
	TOMA SIAMESA (S)
	RADIO HIDRANTE 15m
	PELIGRO ELÉCTRICO

TEMA:

PLANOS ELÉCTRICOS

CONTENIDO:

SEÑALIZACIÓN CONTRA INCENDIOS

ORIENTACIÓN:



LÁMINA:

05  
DE  
05

ESCALA:

INDICADAS

FECHA:

07-abril-2021

REVISADO POR:

ARQ. PATRICIA SIMBAÑA

ARQ. REVISOR / ING. REVISOR



# FACULTAD DE ARQUITECTURA Y URBANISMO

## INFORME DEL DIRECTOR DEL TRABAJO DE TITULACION FAU-UT-006

**Para:** Arq. Daniele Rocchio Msc.  
**Decano de la Facultad de Arquitectura y Urbanismo**

**De:** Arq. Juan José Castro Ruiz Msc / PhD  
**Director del Trabajo de Titulación**

**Asunto:** Culminación del Trabajo de Titulación del Sr. Rubio Vargas Brayan Joshua

**Fecha:** 01 de abril 2021

---

De mis consideraciones:

Por la presente informo a Usted que el Sr. Rubio Vargas Brayan Joshua, ha cumplido satisfactoriamente con el desarrollo del Trabajo de Titulación previo a la obtención del título de Arquitecto.

El Trabajo de Titulación cuyo título dice: "DISEÑO URBANO DE EJE ARTICULADOR ENTRE EL PARQUE ISLA ISABELA Y PLAZA DE TOROS DE LA PARROQUIA JIPIJAPA DEL D.M.Q" ha sido desarrollado de acuerdo con lo normado en los reglamentos de la Universidad y siguiendo las directrices establecidas por la Facultad.

Agradeceré a Usted dar el trámite correspondiente ya que el Trabajo de Titulación está apto para ser enviado para su calificación y posterior defensa ante el tribunal correspondiente.

Atentamente,

Arq. Juan José Castro Ruiz

**DIRECTOR DE TRABAJO DE TITULACION**




## Document Information

---

<b>Analyzed document</b>	URKUND RUBIO.docx (D100355701)
<b>Submitted</b>	3/31/2021 11:40:00 PM
<b>Submitted by</b>	Juan Jose Castro
<b>Submitter email</b>	juanj.castro@ute.edu.ec
<b>Similarity</b>	1%
<b>Analysis address</b>	juanj.castro.ute@analysis.orkund.com

## Sources included in the report

---

<b>W</b>	URL: <a href="http://repositorio.ug.edu.ec/bitstream/redug/12614/1/DAYANA%20MAYORGA-TEISIS%20PDF.pdf">http://repositorio.ug.edu.ec/bitstream/redug/12614/1/DAYANA%20MAYORGA-TEISIS%20PDF.pdf</a> Fetched: 3/29/2021 3:51:12 PM	 <b>1</b>
<b>W</b>	URL: <a href="https://repositorio.uide.edu.ec/bitstream/37000/4065/1/T-UIDE-0806.pdf">https://repositorio.uide.edu.ec/bitstream/37000/4065/1/T-UIDE-0806.pdf</a> Fetched: 5/15/2020 4:47:51 AM	 <b>1</b>
<b>W</b>	URL: <a href="https://www.plataformaarquitectura.cl/cl/939060/covid-19-una-oportunidad-para-aten...">https://www.plataformaarquitectura.cl/cl/939060/covid-19-una-oportunidad-para-aten ...</a> Fetched: 3/31/2021 11:42:00 PM	 <b>1</b>

---

## Entire Document

---

INTRODUCCIÓN 1. Título Diseño urbano de eje articulador entre el parque de la isla Isabela y plaza de toros de la parroquia Jipijapa del D.M.Q. 2. Argumentación del tema Realizar un proyecto que permita la conexión entre el parque de la isla Isabela y plaza de toros, debido a que son conexiones existentes con un potencial histórico y espacial atractivo, el comercio que se produce en los límites de esta zona es moderadamente alto. El circuito de conexión se deberá integrar al entorno urbano existente generando espacios que permitan la cohesión social de sus habitantes, y que estos satisfagan las necesidades de los mismos. El eje articulador XE " articulador: conformados por bordes de particular actuación como rotulas o nodos regionales, corredores o elementos naturales que articulan un territorio y travesías o espacios agrícolas residuales, resultados de afectaciones de infraestructura." estará diseñado de manera que responda las necesidades de los usuarios, mediante la generación de espacios flexibles que permitan una circulación peatonal y vehicular segura, de igual manera se puede integrar elementos de mobiliario urbano que generen una mayor asepsia debido a la emergencia sanitaria. Rescatar el recurso paisajístico mediante la reducción de alumbrado público, ya que el sector cuenta con visuales naturales importantes como la del volcán Pichincha, y el cielo natural de Quito, el sector no presenta edificios de gran altura. Extensión de la vegetación existente, el sector tuvo una intervención urbana por el año 2005 aproximadamente, por lo que se generó vegetación de manera que se pueda integrar con la vegetación existente ubicada en la Av. Amazonas, el proyecto busca articular este recurso de manera que pueda integrarse a los espacios que se proponen para los usuarios que se consideraron. El sitio carece de mobiliario urbano que ofrezca un mejor confort y seguridad para los usuarios del lugar, muchas personas adoptan sentarse en los bordes de las veredas para poder descansar, de igual manera no hay lugares en los cuales se puedan cubrir de la radiación solar y lluvias que son muy fuertes en la capital, hay que aprovechar el dinamismo que genera el comercio y que las personas tengan espacios en los cuales puedan realizar actividades recreativas, el mobiliario urbano se distribuirá estratégicamente así como su cuantificación. En el área de estudio la población que predomina es la población flotante, pese a que en el sitio predomina el espacio residencial, la apropiación del automóvil ha ido desplazando al peatón, por lo que el poco espacio público ha sido invadido por el mismo. 3. Importancia El proyecto ayudara a que las personas puedan recuperar el espacio público, y que este espacio tenga todo lo necesario para satisfacer las necesidades de confort y seguridad, así como también un comercio más organizado y ordenado. El proyecto tendrá espacios flexibles y salubres que permitan mitigar el virus COVID-19, que garanticen una movilidad segura de los transeúntes especialmente de niños y ancianos, estos espacios deberán ser amplios, ventilados y con la iluminación natural necesaria. El uso de la materialidad para el diseño de calzadas que permitan una movilidad peatonal agradable, así como también el uso del muro como elemento integrador. 4. Justificación La parroquia Jipijapa según el estudio de factibilidad del D.M.Q del 2010, tiene un equipamiento educativo, un equipamiento recreativo, dos equipamientos de otros usos y dos equipamientos de transporte, estos se distribuyen en las partes periféricas de nuestra área de estudio. La parroquia carece de equipamientos de cultura, sanidad y comercial, en el área de estudio el espacio de viviendas corresponde al 80% mientras el 30% restante se distribuye de la siguiente manera: 11% comercio, 3% comercio vivienda, 4,9% industria y 1,16% oficinas, demostrando la carencia de espacio público, cultural, recreación y salubridad. La inseguridad de la parroquia vecina Lñaquito es alta especialmente el robo a vehículos parqueados, así como también a los transeúntes que recorren la plaza de toros Quito ya que por la tarde ese sector pasa abandonado. 5. Planteamiento del problema En la actualidad el problema del COVID-19 ha dejado en descubierto la falta de interés y descuido por parte del municipio hacia sus habitantes, quedando en evidencia la carencia de espacios públicos que garanticen entornos salubres, seguros y confortables, la incompatibilidad de usos de suelo ya que terrenos que deberían tener un uso residencial han sido usados como comercio o industria generando tránsito vehicular y peatonal considerable, de igual manera estos espacios deben ir de acuerdo a las necesidades de los usuarios que los ocupen. 6. Formulación del problema ¿Cómo conectar el parque de la isla Isabela con la plaza de toros de la parroquia Jipijapa del D.M.Q.? 6.1. Objetivo General Realizar el diseño urbano de un eje articulador entre el parque de la isla Isabela y plaza de toros en la parroquia Jipijapa del D.M.Q. 6.2. Objetivos Específicos

- Fundamentar mediante análisis técnico de normativas, conceptos urbanos sobre espacio público y análisis referenciales sobre proyectos con similares características.
- Establecer estrategias de diseño que permitan articular los espacios propuestos, considerando las actividades sociales, culturales y espaciales para garantizar un buen funcionamiento e integración por parte de los mismos.
- Definir el diseño urbano del eje articulador en base a dos recursos existentes muy importantes y atractivos para los que transitan el lugar, como lo es la plaza de toros y el parque de la isla Isabela, por esto se debe considerar los conceptos, normas y estudios urbanos establecidos.

## 7. Metodología de investigación

El proyecto se efectuará en tres fases, de acuerdo a la estructura metodológica de investigación, de esta manera se permitirá conocer y entender el proyecto, así como también los objetivos establecidos para su ejecución. El capítulo I contiene los conceptos preliminares obtenidos de fuentes bibliográficas e internet, estos conceptos se basan en normativas, antecedentes y referentes para poder aumentar los objetivos de la problemática y sus posibles resultados. El capítulo II se analizará el diagnóstico XE " diagnóstico: proceso de reconocimiento, análisis y evaluación de una cosa o situación para determinar sus tendencias, solucionar un problema o remediar un mal." en base a la identificación de los tipos de usuarios en la parroquia Jipijapa y como esta se relaciona con el espacio público y el usuario, esto se sustentará en base los análisis socio cultural, contexto urbano y vialidad, con la recolección de esta información se podrá tener un mejor estudio del lugar y hallar las posibles soluciones. El capítulo III es el desarrollo de la propuesta urbana mediante el uso conceptual, se usarán relación de grillas, organigramas, métodos de diseño, métodos de análisis y síntesis, que permitan generar un proyecto funcional que se adapte a las necesidades del lugar. 8. Resultados esperados Generar un diseño urbano en el cual se pueda generar una conexión entre la plaza de toros y el parque de la isla Isabela, mediante un eje que articule las diferentes actividades que se generan de acuerdo a los tipos de usuarios, los espacios generados les brinden el confort, seguridad, y recreación necesaria. Mejorar la calidad espacial permitiendo generar espacios flexibles en los cuales los diferentes tipos de usuarios puedan integrarse sin exclusión alguna, de igual manera se piensa que el proyecto a futuro pueda servir como eje conector a otros proyectos que se vayan a realizar a sus alrededores. Finalmente, a nivel personal esta emergencia sanitaria ha permitido tener conciencia de cuán importante es brindar espacios que permitan reducir el estrés emocional y físico, ya que la cuarentena conllevó a un encierro tanto físico como mental. 9. Factibilidad del proyecto

9.1. Factibilidad ambiental Arborizar mediante el uso de vegetación propia del lugar en sitios estratégicos, la vegetación ayudará a reducir la cantidad de radiación solar sobre las fachas y alzadas. El uso del muro como elemento integrador urbano, abrirse y cerrarse conforme la lectura del contexto, el muro no se debe usar solo como un elemento de separación, al colocarlo en lugar indicado este también podrá congrega personas hacia los espacios que se generen. 9.2. Factibilidad económica Mediante la creación de espacios públicos en un área histórica como lo es la plaza de toros, podría ayudar a una recuperación económica a las personas que tienen comercios a los alrededores de la misma, por lo que encausar un acuerdo con el Municipio de Quito para la recaudación de cierto porcentaje por parte de estos comercios para recuperar la inversión puede ser factible. De igual manera se puede incluir un sistema de participación activa que permita encausar el manejo de presupuesto proveniente de inversores nacionales, establecer una relación estado-sociedad, para establecer una mejor comunicación. 9.3. Factibilidad legal Se cuenta con la normativa referente para el diseño urbano de un eje articulador, así como también existe la legalidad de apoyar iniciativas que permitan regenerar espacios urbanos públicos, es deber del estado garantizar el buen vivir de sus ciudadanos. "Es el espacio de la participación ciudadana que plantea demandas y propuestas, que exige responsabilidad a las administraciones y empresas, ofrece alternativas y cooperación para ejecutar y gestionar programas y proyectos sociales, culturales, de promoción económica o de solidaridad" CITATION Jor03 \p 95 \l 12298 (Jordi Borja, 2003, pág. 95).

9.4. Factibilidad técnica Usar el método de alambrado soterrado XE " soterrado: acción en llevar algo debajo de la superficie para ocultarlo o para permitir que se desarrolle enterrado." para poder reducir la contaminación visual generada por el alambrado público, recuperar el recurso paisajístico. Usar mobiliario urbano que permita integrar comodidad y seguridad, el mobiliario urbano que permita la recolección de agua lluvia para la auto sustentación de la vegetación que se le implante, mobiliario que tenga su propia iluminación mediante celdas fotovoltaicas. Uso de dispensadores de agua para el lavado de manos y estaciones para reparaciones de bicicleta con todas las herramientas necesarios ubicadas en puntos estratégicos.

## CRONOGRAMA MAYO - SEPTIEMBRE

10. MARCO TEÓRICO CONCEPTUAL DEL PROYECTO El siguiente capítulo tiene como objetivo sustentar mediante la comprensión de conceptos la forma en la que se sustenta el proyecto. 10.1. Marco Conceptual

1.1.1. Conceptos básicos Definición de ciudad Debido a los grandes avances tecnológicos como humanos hemos entrado a una nueva era, la ciudad crece y poco a poco lo urbano va absorbiendo todo, ante nuestros ojos vemos como se dan estos cambios y es nuestro trabajo poder percibirlos para tomar acciones que encausen estos cambios a buen puerto. Equipamientos, espacios públicos, circulaciones vehiculares, el uso de la calle, toda su estructura social ha cambiado de manera vertiginosa, es decir una desconcentración XE " desconcentración: Reparto de poderes o responsabilidades que se concentran en una persona u organismo." de las mismas ha provocado un cambio tecnológico en la economía, lo que ha orillado a la población a concentrarse en los puntos donde se genera más aglomeraciones, como son comercios,



oficinas y estaciones de transporte. Sin embargo, toda la estructura actual que conforma la ciudad, se ha tornado imprescindible, a pesar del desorden y caos que puedan generarse en estas, la vida social se ha volteado hacia lo urbano. A pesar que las ciudades fueron creadas por el hombre, el hombre es el que se debe adaptar a ellas como si estas lo moldearan a su entorno, es decir se lo han convertido en un hombre urbano. En las ciudades hay una gran cantidad de energía, de igual manera la gente que sale de lo rural XE " rural: Del campo y de las labores propias de la agricultura y la ganadería." ve en ellas la oportunidad de poder mejorar su condición "social" pero también las ciudades son frágiles tienden a desorganizarse, generan caos, contaminación e inseguridad. Muchas veces se cree que el espacio social este moldeado por la sociedad, sin embargo, debemos entender que todo proyecto y su evolución siguen normativas y criterios que permitan un mejor desarrollo del mismo de manera que permita integrarse a las personas que los habiten. Así tenemos el lema de Le Corbusier que por lo que él pudo tener esa visión de arquitecto sumado a su sangre sueca en la que llevaba la precisión, complejidad de los mecanismos de relojes fabricados por ellos, pudo definir a "las casas como máquinas para vivir" CITATION LeC \l 12298 (Corbusier) se puede decir lo mismo de las ciudades ya que tienen mecanismos complejos que las hacen funcionar para que sus habitantes las puedan vivir. Cabe recalcar la interpretación de la ciudad moderna como "una ciudad sin historia, que sigue un ciclo de dependencia, que no necesita mantenimiento, que si es pequeña se expande, si es vieja se autodestruye y se regenera, es superficial igual que un estudio de Hollywood" CITATION Rem14 \p 41 \l 12298 (Koolhaas, 2014, pág. 41). Definición de espacio público Se puede considerar que el espacio público es una característica que define una ciudad, alrededor de este espacio se pueden construir una gran variedad de espacios, siendo privados que a la vez puedan estar llenos de personas, pero cerrados, espacios públicos vacíos sin afluencia de personas, pero de grandes dimensiones y abiertos. Se puede definir que el espacio público tiene dos funciones la primera la de ordenar la funcionalidad de los elementos que se construyan a sus alrededores, circulaciones peatonales y vehiculares, y la segunda el espacio social a nivel colectividad y comunidad, con espacios públicos o polítics. El espacio público es un espacio contenedor y de conexión de la ciudad, donde las personas ejercen su derecho al buen vivir, distraerse, sociabilizar, hacer actividades deportivas, circular y desplazarse sobre ellos, "la experiencia pública, social, de cada ciudad no es sino una puesta en escena, una representación, de la movilidad corporal y mental de sus habitantes, hombre de la vida activa, el individuo urbano se expone al exterior, fuera de su casa, se abre al espacio público y a la experiencia de la pluralidad humana" CITATION Llu15 \p 389 \l 12298 (Duch, 2015, pág. 389). Definición de paisaje urbano "El paisaje es la imagen de un lugar natural y/o antropizado XE " antropizado: es un paisaje creado o transformado por la mano del ser humano." , comprendido por un observador inmerso en el mismo, la arquitectura del paisaje busca la construcción de imágenes y la configuración de los espacios exteriores" CITATION Arq03 \p 80 \l 12298 (T.I.P.U., 2003, pág. 80). El paisaje urbano se puede definir por la forma que este tenga, la forma en la que sus componentes se relacionan entre sí, de manera que los ciudadanos puedan llevar una vida cotidiana eficiente, es entonces esta vida la que genera e influye en la generación de paisajes que se adapten al entorno. Definición de pandemia Según la OMS se define como pandemia a la propagación mundial de una enfermedad, es decir cuando se propaga un nuevo virus en el planeta sin que haya personas que sean inmunes a éste. Los virus que han afectado a la humanidad y han causado este tipo de fenómenos ha sido por lo general transmitido por animales. Este tipo de pandemias llegan a afectar a toda la población, especialmente ancianos, niños y personas con otro de tipo de enfermedades. "Cuando una gran parte de la población ha sido infectada con el virus, aunque el porcentaje de las que las padezcan en estado grave sea bajo el número de casos en total llegan a ser muy elevados. De igual manera para este tipo de pandemias el factor climático es otra variable que puede aportar o emporar su propagación, siendo la época de invierno la que mayores estragos causaría" (Salud, 2020). Definición de COVID-19 Según la OMS (Organización Mundial de la Salud) el coronavirus es un virus de las tantas familias de virus que se derivan de la gripe, causan enfermedades tanto a animales como a humanos. El primer brote se dio en China en la ciudad de Wuhan en diciembre del 2019. La forma en la que se transmite el virus es por medio de contacto de una persona infectada a otra, las personas que ya están infectadas lo hacen por medio de las gotículas que salen al toser, pero este virus al ser pesado cae en el suelo, por lo que se recomienda estar al menos a un metro de distancia de una persona a otra. "Este virus puede permanecer sobre superficies que rodean a las personas como mesas, barandillas, bancas, de modo que las personas pueden infectarse al entrar en contacto con la superficie contaminadas, luego de acercarse las manos a boca y nariz" (Salud, 2020). Medidas que se deben adoptar COVID-19

- Aislamiento al menos un metro de distancia - Espacios higiénicos para lavarse las manos - Espacios con buena iluminación y ventilación - Aislamiento domiciliario de al menos 15 días - A nivel usuario debe tener un espacio personal amplia con retrete y lavamanos, debe aislarse del resto de la familia. "El PAIA, a partir del reconocimiento de las formas de contagio, recomendaciones, medidas de prevención y particularidades de cada caso, define los lineamientos y las acciones arquitectónicas viables. Se orienta a adecuar los espacios a los actuales requerimientos, sin que esto comprometa su funcionalidad y calidez" CITATION Arq20 \p 8 \l 12298 (Arq. Raybel Cueva Mejía, 2020, pág. 8). "El tiempo

de vida del virus sobre superficies metálicas y plásticas es de 72 horas mientras en superficies de cobre es de 4 horas y menos de 24 horas en superficies de cartón" (Salud, 2020). Urbanismo Táctico "El Urbanismo Táctico puede ser entendido como un instrumento para eliminar estas barreras que impiden a las personas desarrollar sus capacidades, como por ejemplo, la desconfianza en la clase política, la falta de involucramiento ciudadano, o la insalvable inequidad medioambiental, económica y social con que se enfrentan día a día los ciudadanos más desaventajados que viven en áreas urbanas" CITATION Kur13 \p 14 \l 12298 (Steffens, 2013, pág. 14). Uno de los objetivos del urbanismo táctico en Latinoamérica es que sea capaz de replicarse y adaptarse a las necesidades de los usuarios, y que estos puedan tomar decisiones canalizadas hacia políticas que permitan una mejor planificación para el futuro, esto a la vez es un proceso complejo, por lo que se debe tener un control a escala más pequeña como la de usuario y los espacios por los cuales transita.

Mediante el uso de estas tácticas urbanas se puede lograr proyectos ágiles y dinámicos, combinado con una planificación a largo plazo se buscan las mejores estrategias que permitan aligerar para reducir costos, así como también una participación activa de la sociedad. El urbanismo táctico XE " táctico: relacionado con los procedimientos seguidos para obtener un fin." busca intención para generar cambios, busca los principales problemas para conseguir una solución, se concentra en problemas de una sociedad local, minimiza riesgos con el objetivo de conseguir recompensas mayores, busca resultados realistas, con el fin de motivar a la ciudadanía en darse cuenta de que son sus propias acciones las que pueden mejorar o emporar su entorno. El urbanismo táctico en Latinoamérica se enfoca en reducir la desigualdad social brindando soluciones a los problemas, fomentar la participación ciudadana para que sean capaces de generar recursos económicos y fomentar el uso de transporte sustentable como la bicicleta. Mediante el uso del muro se busca generar espacios sociales que permitan mejorar la relación usuario residencial, comercial y mixto, ya que estos usuarios son los agilizan la vida de una ciudad. Desplegar estos muros de manera que brinden seguridad y asepsia en sus ciudadanos, así como también actividades que fomenten una salud mental y física óptima como espacios de recreación, espacios que recorran la ciudad y a la vez construyan lazos entre sus habitantes generando una sociedad dinámica. El uso de tecnología de bajo costo al servicio de los usuarios, como recolectores de agua lluvia que permitan mantener una calle limpia y agradable visualmente. Generar actividades que generen conciencia y recursos en sus habitantes como el reciclaje y usar estos recursos para jugar con la materialidad de espacios creados para las personas. Promover la producción agrícola dentro del área de intervención para mejorar su calidad de vida y gestionar de una mejor manera los espacios que están subutilizados por el área privada y pública, otra ventaja de la huerta urbana es que sea capaz de replicarse a proyectos aledaños.

"Las ciudades tienen la capacidad de proveer algo para todo el mundo, sólo porque, y sólo cuando, están creadas por todos" Jane Jacobs. La ciudad la construye sus habitantes con la colaboración de cada uno, el proceso colaborativo es una herramienta poderosa para la planificación urbana ya que entiende la sociedad a diferentes escalas y esto genera una mejor comunicación entre pobladores y gobierno. COVID-19 y el urbanismo

"La falta de recursos ya no es excusa para no actuar. La idea de que sólo se deben tomar medidas después de que se hayan encontrado todas las respuestas y los recursos es una receta segura para la parálisis. La planificación de una ciudad es un proceso que permite correcciones; es sumamente arrogante creer que la planificación solo se puede hacer después de que se hayan controlado todas las variables posibles "CITATION Mik12 \p 4 \l 12298 (Lydon, 2012, pág. 4) Las ciudades antes de que el virus se propagara eran zonas de gran diversidad cultural, escandalosa y dinámica, en la actualidad con la pandemia se han tornado inhóspitas, vacías, tristes y sin vida, la economía urbana el motor vital del ciudadano se ha detenido, y esto nos hace recapacitar sobre cómo van a ser las ciudades después de esta crisis. "Una ciudad justa necesita incorporar un estado emprendedor, que no solo provea bienestar sino también crecimiento económico como acumulación de capital" CITATION Man14 \l 12298 (Córdoba, 2014). Una ciudad que sea capaz de producir en tiempos difíciles, que sus ciudadanos sean el motor principal para esta causa. Lo que antes le daba vida a la ciudad hoy en día son una amenaza, puntos de encuentro social, el comercio entre vendedores y usuarios, se han tornado en zonas de alto contagio. El teletrabajo se ha tornado en una gran oportunidad para las personas que buscan la manera de subsistir de mantener vivos sus negocios o emprendimientos, por lo que trabajar a 100km o 5km no se ha tornado un problema. "Todavía hay expectativas de la manera que el virus vaya impactando en la ciudad, pero ya podemos observar cómo mientras avanza muchas personas van perdiendo sus trabajos porque las empresas públicas y privadas prefieren recortar personal a perder su negocio, el desempleo y los recortes salariales repercuten de manera directa en la ciudad ya que las comunidades dependen de estas para poder llevar una vida digna" CITATION Zah20 \l 12298 (Zaheer Allam, 2020). Servicios que se encarguen de dar entretenimiento, ocio y transporte tienen un destino incierto, mientras negocios de emprendimientos han dado la transición al online, esto representa un problema para la gran variedad de culturas que se movilizan en el entorno urbano, surgen dudas de cómo se van a desenvolver las

industrias de cultura, creatividad y entretenimiento, ya que son las que más demanda de personas tiene, por lo que con la crisis del coronavirus perderán el interés en invertir en ellas llevándolas a convertirse en servicios de lujo. No debemos olvidar de incluir en los proyectos a los ciudadanos que construyen la ciudad, los pequeños emprendimientos, el ciudadano que busca la manera de sobrevivir el día a día, las condiciones de dinero y desigualdad siempre existirán y será difícil hacerlas desaparecer por lo que en la situación actual nos lleva a ver la forma de reestructúralas y generar un equilibrio, generar ciudades sustentables, no apoyar las industrias "Goliat", al ver los problemas de una manera diferente seremos capaces de reducir costos de manera significativa, para generar beneficios a los comercios "informales" y a los pequeños emprendimientos que son los engranajes que hacen que la ciudad pueda funcionar, crear tejidos más equitativos que vayan a la par de medidas económicas por parte del gobierno hacia un cambio más inclusivo que permita enriquecernos de la gran variedad cultural que conforma la sociedad actual. "Una ciudad viva es y necesita ser, una semi – trama, la semi-trama es una colección de conjuntos, si solo si, cuando dos grupos se superponen pertenecen a la colección, los conjuntos con elementos en común también pertenecen a la colección" CITATION Crh \p 28 \l 12298 (Alexander, 1728, pág. 28). La forma en la que se conciben las ciudades es como la de un árbol, un ser vivo formado por una composición compleja, o estructuras de conjuntos formadas por personas, autos, vegetación, jardines, etc., cuando conjuntos de elementos se pertenecen funcionan de una mejor manera, es la forma de ver a la ciudad moderna como un árbol. Si se puede pensar en una ciudad como una estructura formada por una serie de conjuntos y a la vez de subconjuntos, podemos determinar que cada clase de conjuntos está conformada por elementos del mismo tipo, y las relaciones que se pueden dar entre elementos, así como también elementos disociados XE " disociados: Separar las cosas que estaban unidas." . Esta estructura está conformada como un todo y muchas de ellas no tienen relación entre sí, al ver el proyecto como un árbol uno puede discernir XE " discernir: Distinguir algo de otra cosa, señalando la diferencia que hay entre ellas." los elementos que puedan o no favorecer al proyecto, las manzanas son envueltas por las vías a manera de arterias que nutren a la vez por otras arterias o vías principales, todo conforma un todo, pero analizando desde el elemento más pequeño al más grande. Concepto crear espacios públicos que permitan un mejor desarrollo psicológico, físico de las personas que habitan en lugar, así como también de las personas que lo transitan, mediante la generación de espacios de transición que van de lo más privado, semiprivado y público. "La unidad Block en sí no es el elemento nuclear de la ciudad, sino una forma compuesta hecha de muchos elementos subsidiarios XE " subsidiarios: acción de responsabilidad que se suple por otra del mismo valor de responsabilidad. " discretos o unidades de bloque constituyentes. El bloque típico, si es reducido en tamaño para convertirse en un solo edificio unitario, carecerá del tamaño y la adaptabilidad para corresponder con los requisitos espaciales externos y se disocia de la textura circundante" CITATION Ste05 \p 5 \l 12298 (Peterson, 2005, pág. 5). En el sector los bloques de mayor altura se distribuyen en las partes periféricas y comerciales, por lo que al proponer espacios sociales en los mismos rompería el conflicto espacial de bloque. "El derecho a la ciudad es por tanto mucho más que un derecho de acceso individual o colectivo a los recursos que esta almacena o protege; es un derecho a cambiar y reinventar la ciudad de acuerdo con nuestros deseos. Es, además, un derecho más colectivo que individual, ya que la reinención de la ciudad depende inevitablemente del ejercicio de un poder colectivo sabré el proceso de urbanización" CITATION Dav12 \p 20 \l 12298 (Harvey, 2012, pág. 20). Espacio Flexible Es la capacidad de un edificio o ambiente para poder adaptarse a diferentes necesidades, esta modificación espacial estará dada por los usuarios, también se puede considerar el aspecto de la reutilización de la estructura. Se deberá tener espacios que cuenten con las dimensiones adecuadas, que sean de calidad y o en cantidad optimizar el uso del espacio y no desperdiciarlo generando espacios inútiles, es decir que la flexibilidad también se genera de acuerdo a las proporciones espaciales que nos de las necesidades sociales, estos espacios deben tener una buena accesibilidad, para la situación COVID-19 se debe manejar de una mejor manera las barreras físicas ya que un uso desproporcionado de las mismas pueden ocasionar que la flexibilidad se vea truncada. Los espacios flexibles se pueden aprovechar de una mejor manera si se tiene claro el tipo de características que tiene los habitantes, las actividades que más realizan y sus carencias. Mediante el uso de elementos arquitectónicos urbanos (piletas, monumentos, escalinatas, miradores, etc.) se puede generar focos de tracción que permitan dinamizar actividades entre usuarios y mejorar la calidad paisajística del entorno. Mediante la generación de espacios mutables XE " mutables: cambia con facilidad. " se busca entornos dinámicos que permitan adaptarse a las diferentes actividades que puedan surgir a lo largo del tiempo, las actividades que se generen en el lugar pueden modificar el entorno de manera permanente o temporal, sin embargo, las características que tenga el área de intervención condicionaran las actividades que se generen en los espacios mutables. La flexibilidad del espacio público no debe limitarse únicamente a la superficie, también se debe analizar los niveles subterráneos, esto se debe realizar para que al momento de proyectar cualquier tipo de infraestructura esta pueda evolucionar al mismo tiempo que crece la ciudad, evitando posibles demoliciones en el futuro. Otra manera de poder flexibilizar la infraestructura del entorno urbano es poder usar los niveles de subsuelos para la generación de parqueaderos, de esta manera se obtiene un mayor espacio para los peatones. Se puede usar la tecnología como una herramienta que permita mejorar la flexibilidad de los espacios públicos, la urbiótica XE " urbiótica: llevar la tecnología

más innovadora a la sociedad a través de su aplicación en entornos urbanos. " es una herramienta tecnológica urbana que recoge información del tráfico vehicular y esta la transmite de manera inalámbrica a las personas, esto permite que los usuarios puedan optimizar su tiempo, reducir la contaminación acústica y sonora y lo más importante optimizar el espacio que queda libre de vehículos. También se puede combinar la tecnología con la materialidad de los suelos, generando recorridos que permitan una mejor conexión entre espacios públicos y privados, de esta manera los espacios y actividades van evolucionando de manera conjunta, recorridos de tránsito continuo generan una mejor flexibilidad facilitando que actividades comerciales, exposiciones, ferias puedan establecerse sobre los espacios propuestos. La flexibilidad urbana también se puede generar mediante el uso de mobiliario urbano adecuado, pero este mobiliario urbano debe nacer de las necesidades de las personas, para que su uso se pueda complementar con el espacio que lo rodea, el mobiliario urbano debe tener la capacidad de poder reubicarse de un lugar a otro según las necesidades que el lugar vaya adquiriendo. El mobiliario multiuso ofrece una rápida adaptación al lugar de acuerdo a su actividad. Flexibilidad COVID-19 Hay la facilidad de que en estos espacios que son flexibles se puedan generar módulos de separación, para poder mantener el distanciamiento social de 1 m a 2m. La pandemia ha reducido el uso del vehículo en un 80% aproximadamente, por lo que el espacio libre puede ser optimizado para los usuarios, de cierta forma la pandemia retoma algo de flexibilidad urbana, flexibilidad urbana que se estaba perdiendo debido a las malas decisiones adoptadas por el factor político, es evidente la falta de comunicación entre estado y ciudadanos. Factores como la contaminación ambiental y acústica también se ha visto reducida, favoreciendo a que se pueda retomar actividades lúdicas, recreativas y físicas con el debido control sanitario, a medida que se combate la pandemia no se debe dejar que la sociedad pierda interacción entre sí. Espacio Permeable Es la relación de conexión entre los espacios públicos y privados, el interior con el entorno, generando sensaciones, visuales y sonoras.

Mediante la permeabilidad se puede conectar espacios públicos, privados, tangibles e intangibles (solo visual) por medio de filtros, la comunicación entre estos espacios no se puede perder, mediante la identificación de bordes flexibles se puede generar una permeabilidad que integre espacios de forma efectiva, bordes flexibles son fachadas abiertas cuyo espacio se puede retomar para ciertas actividades, esto motiva a una sociedad más comunicativa.

11. Marco Histórico "De acuerdo con su proceso histórico observamos que los pueblos existen gracias a que son organismos flexibles, gracias a su capacidad de interacción con las fuerzas del Estado. Desde las políticas coloniales de reconversión de los pueblos de indios (a principios del siglo xviii), ocurre una recreación original, lo cual por paradójico XE " paradójico: comportamiento de manera contradictoria. " que suene, es una capacidad de transformación que se constituye como un proceso de larga duración" CITATION Ale10 \p 206 \l 12298 (García, 2010, pág. 206). Los pueblos "originarios" se adaptaron a los diferentes tipos de producción, dando origen a una economía de comunidad, esta economía pasaría a ser controlada por una entidad denominada como estado, lo que provocaría una serie de procesos históricos en los cuales siempre ha estado presente la relación estado-sociedad, una forma de evidenciar todo esto es al observar la ciudad y como esta ha ido conformándose de acuerdo a todo el transcurso histórico. En este capítulo se analizará la evolución espacial del área de estudio a nivel urbano, así como las posibles necesidades de los diferentes tipos de usuarios. Muchos piensan que la ciudad de Quito inicio con la fundación española el 6 de diciembre de 1534, pero según varios hallazgos de osamentas en el volcán Illaló ubicado entre los valles de Tumbaco y Los Chillos ya existían habitantes remontándose al menos 10,000 años a.C. 11.1. Mancha Urbana Quito En la mancha urbana se observa el crecimiento histórico de la ciudad, iniciando en el 1760, dando origen al centro de Quito luego el crecimiento de la ciudad se daría hacia el sur y norte en los años 50 y 70 respectivamente, el lugar del proyecto cuenta con áreas delimitantes corresponden a una etapa más antigua, esta etapa corresponde a los años 50 ya que lo que más se debía priorizar era la accesibilidad, de igual manera esta accesibilidad para la movilidad de sus ciudadanos no estaría desarrollada del todo hasta llegar a los años 70, con el avance tecnológico e industrial se podría contar con sistemas de transporte más modernos que permitan recorrer mayores distancias en el menor tiempo posible. En la actualidad se puede observar en la mancha urbana el efecto de conurbación XE " conurbación: es una región que comprende una serie de ciudades, pueblos grandes y otras áreas urbanas que, a través del crecimiento poblacional y su crecimiento físico se fusionan. " que tiene la ciudad en sus periferias, debido a que las industrias, puestos de trabajo, comercios se han descentralizado, así como también el cambio de lugar de equipamientos importantes como el nuevo aeropuerto, residencias y nuevos centros comerciales donde confluyen muchas personas de la ciudad al valle. La segregación XE " segregación: concentración de grupos que tienen características socioeconómicas similares y que pueden reconocerse en el espacio urbano. " social estuvo siempre presente en la construcción de toda ciudad, un ejemplo fue Roma "Los honestiores vivían en las domus de las colinas e incluso en palatia, y los humiliores en los barrios centrales de la ciudad, en las cellas o cubiculs de las insulae" CITATION Hor05 \p 72 \l 12298 (Capel, 2005, pág. 72). Había barrios mejores y peores, de ricos y pobres, aunque en la mayor parte dominaba una abigarrada mezcla, que incluso podía darse en los más "contrastados". Con es claro ejemplo podemos entender que las primeras ciudades en el continente no fueron la

excepción y en su gran mayoría la forma se configuraba a los principios anteriormente mencionados, el estudio de la historia permite una mejor comprensión de la transformación urbana y como poco a poco el territorio indígena se fue configurando a los espacios actuales. "

100%

**MATCHING BLOCK 1/3**

W

[http://repositorio.ug.edu.ec/bitstream/redug/1 ...](http://repositorio.ug.edu.ec/bitstream/redug/1...)

La historia de la ciudad es la de su espacio público. Las relaciones entre los habitantes y entre el poder y la ciudadanía se materializan, se expresan en la conformación de las calles, las plazas, los parques, los lugares de encuentro ciudadano, en los monumentos"

CITATION Jor03 \p 9 \l 12298 (Jordi Borja, 2003, pág. 9). Los factores que más influyeron en la forma urbana de la ciudad de Quito a lo largo de su historia son: topográfico ya que las primeras plataformas se ubicaron a las faldas del volcán Pichincha entre las quebradas por las cual fluye el rio Machángara, movilidad que se fue dando de acuerdo a la situación socio-económica que atravesaba el país, económica ya que el centro estaría asignado al motor comercial y de control político-religioso, finalizando con el ámbito cultural ya que las personas que se consideraban como de "condición social alta" serían las que la administran, y las personas de "menos condición social o racial" residirían hacia las afueras de la ciudad. El desarrollo de la ciudad es lento, continuo y paulatino por lo que el estado empieza a adquirir un mayor poder adquisitivo al igual que se empiezan a generar nuevas políticas que irían evolucionando de acuerdo a las necesidades de las personas. El desarrollo del sector productivo redefinió la relación entre el centro de la ciudad y sus periferias, al mismo tiempo que la ciudad se expande empiezan aparecer nuevas necesidades y por ende se necesita nuevas políticas que permitan conllevarlos de una manera óptima y controlada. "Si las ciudades carecen de espacios públicos, carecen de sociedad, carecen de la oportunidad de mantener actualizados a sus habitantes sobre el mundo y sobre el ambiente en el que viven" CITATION Xim15 \p 8 \l 12298 (Ocampo, 2015, pág. 8). Por este motivo el sector político debe ir en mano de la sociedad ya que se deben generar una política que permita generar entornos que se adapten a las necesidades de sus habitantes, y para ello políticas que incentiven el desarrollo de espacios públicos ya que son en estos espacios donde ocurre el trajín de vida, generar un espacio de democracia que se pueda adaptar a las diferentes épocas que vivimos como sociedad. 11.2. Urbanismo 1960 Quito empezó a modernizarse en los años 60, lo cual influenció a que personas de todas las "clases sociales" empezaran a migrar, tratando de buscar mejores condiciones de vida, pero sería los años 70 la que dio inicio a la industrialización en la ciudad, todo esto según el historiador Juan Paz y Miño marco en Quito la oportunidad para el cambio. "Un aspecto de la localización de las ciudades que afecta negativamente a las ciudades de hoy es que, en general, todas las ciudades se localizaban en áreas fértiles o inmediatas a éstas, pues esto permitía obtener fácilmente los alimentos para la población urbana. Con el crecimiento experimentado por las ciudades en los dos últimos siglos, éstas han ocupado rápidamente los valles de dónde provenía su alimento y, en muchos casos, tienden a acabar con las tierras más fértiles de su territorio" CITATION Mar98 \p 23 \l 12298 (Ducci, 1998, pág. 23) . Es en etapa este fue uno de los problemas que se repite en todas las ciudades que sufren cambios económicos, mientras el desarrollo industrial y residencial avanza la ciudad se ve consumida y cede hasta que las tierras productivas se ven afectadas, suelos que antes producían hortalizas ahora están cubiertos por capas de cemento que en pos del desarrollo económico se vieron "sacrificadas". En este periodo el área de intervención se caracterizó por la producción agrícola y ganadera, siendo en su gran mayoría lotes libres por los cuales atravesaban las calles que cruzaban la ciudad en sentido norte sur.

El crecimiento urbano en el área de estudio ubicada hacia el norte se dio por medio de los ejes de las avenidas 10 de agosto y Amazonas, ya que eran puntos de paso hacia el nuevo aeropuerto de Quito, sin embargo, ya que la zona tenía la plaza de toros recientemente construida los terrenos colindantes XE " colindantes: Que colinda con otro terreno o construcción, especialmente cuando tiene una pared común con él. " pasaron a ser usados como potreros y haciendas de cultivo, por lo que se carecía de un espacio público en específico. El peatón al carecer de espacios cómodos y seguros para circular este lo hacía de manera libre, de igual manera el clima no perdonaba nada por lo que las vías de tercer orden que aún eran de tierra y piedra cuando llovía se convertían en lodazales inmensos. El sector contaba con alumbrado público modesto y daba algo de seguridad a las personas que vivían cerca del lugar.

11.3. Urbanismo 1980 Para los años 80 el crecimiento urbano en el área de estudio se dio de manera centralizada, debido a una nueva división de lotes debido a que en esta etapa priorizaron el manejo de usos de suelo ya que había muchos problemas de apropiaciones de terrenos e informalidad, los peatones ya contaban con aceras por las que podían circular con mayor seguridad y comodidad, el alumbrado público se extendió, y se procedió a integrar camellones XE " camellones: disposición del suelo para colocar vegetación " en las avenidas principales mejorando el entorno paisajístico. El peatón al tener todos estos nuevos elementos su trayectoria de movilidad empezó a variar, ya no era libre como antes ahora era un poco más ordenada. Los potreros y cultivos seguían en el lugar ya que suministraban a la ciudad de carne y



verduras. De cierta manera se buscó descentralizar la ciudad para tener una mejor administración regional en lo que se refiere a equipamientos, usos de suelo y red vial. El territorio estuvo en un proceso de transformación de la forma semi – productiva a la auto sustentación industrial, estos procesos se acumularon en de manera local a través del desarrollo industrial y comercial, el territorio urbano en Quito creció en un 500% para aquella época, se modificaron los usos de suelo por lo que se produjo una recolocación de sectores residenciales, industriales y comerciales, personas de bajos recursos pudieron acceder a viviendas hacia los llamados “barrios periféricos”, el sector automotor creció seis veces más por lo que igual se dio prioridad espacial hacia el uso del mismo mediante la generación de recorridos que permitieran circular en toda la ciudad. El desarrollo urbano en el lugar también eliminó restricciones que se imponían a los usos de suelo, consolidándose la construcción acorde las necesidades de la población. El desarrollo capitalista generó un crecimiento económico en el sector industrial y comercial mucho más amplio, nace incentivos para la creación de promotores en la construcción, se empieza a monopolizar y explotar este nuevo campo laboral que al mismo tiempo va generando segregaciones sociales. En este periodo de tiempo la tasa de crecimiento poblacional paso a ser la más alta en un 4,7%, por lo que la administración debía enfrentar un crecimiento urbano considerable, así como también los problemas que generan.

11.4. Urbanismo 1993 La presión de vivienda se hizo más notable por el crecimiento urbano, suelos que eran usados para la producción de alimentos fueron destinados a vivienda, consecuentemente apareció un espacio público para sus habitantes con el parque de la Isla Isabela con mobiliario urbano, además de mejorarlo paisajísticamente, el área verde de los camellones y plaza de toros también incremento generando un equilibrio entre naturaleza y hombre, el sistema de transporte también mejoro construyendo la parada de trole norte dotando a la ciudad de un sistema de transporte masivo. El crecimiento poblacional género que poco a poco las necesidades de las personas fueran más evidentes, siendo una de estas el tendido eléctrico que abarcó mucho más espacio al igual que servicios de agua potable y alcantarillado. El tendido eléctrico genero ambientes mucho más seguros por lo que las personas puedan transitar hasta altas horas de noche. El desarrollo socioeconómico del lugar dio origen a que se mejoran estos aspectos urbanos, de igual manera al añadirle la parada de trole las personas vieron en ella un recurso del cual aprovechar ya que era un gran paso de población flotante de toda la ciudad, esto género que las viviendas tengan un uso mixto ocupando la planta baja para locales y el alta como residencia, las aceras serian en la mayor parte del tiempo ocupadas por el automóvil. También aumentaría el comercio informal, debido a la gran extensión de los camellones de las avenidas estos pasarían a ser los espacios públicos preferidos por parte de este sector, por lo cual la movilidad peatonal pasa a ser entre libre pero también masiva y desordenada a pesar de que también mejoro la señalización vial y peatón. “De manera general se puede decir que la industria se ha convertido en un echo urbano, y que el paisaje industrial y urbano se encuentran íntimamente relacionados” CITATION Hor75 \p 70 \l 12298 (Capel, Capitalismo y morfología urbana, 1975, pág. 70). El continuo desarrollo tecnológico generara diferentes formas de vincular la arquitectura a la sociedad, ya que la industria es la que genera los recursos a sus habitantes y al mismo tiempo modifica el entorno urbano. La revolución industrial que se produjo en la ciudad permitió un avance tecnológico y médico, por lo que la tasa de mortalidad disminuyo y al igual que la fertilidad fueron factores decisivos para el crecimiento demográfico. En el área de intervención se puede decir que fue ocupada por personas que migraron para buscar oportunidades económicas, sin embargo, esta migración también traería consecuencias como:

- Al aumentar la producción industrial se busca nueva tecnología que facilite el trabajo y que de igual manera se pueda entregar lo más rápido posible, pero este desarrollo tecnológico también reduce la mano de obra y por consecuencia más desempleo.
- La población sigue creciendo por consecuencia hay más demanda de producción, por lo que si se mantiene un nivel de producción baja no habrá manera de que pueda ocuparse de toda el área que abarca.
- Se produce un aumento en la población rural debido a la baja tasa de mortalidad.

## 12. Marco Referencial

1.4 Marco legal El diseño urbano del proyecto se llevará a cabo mediante los siguientes lineamientos establecidos por la normativa del Distrito Metropolitano de Quito.

1.4.1 Ordenanza 3457 Art.22 Vías peatonales “Son vías usadas exclusivamente por peatones, pueden ser usadas por vehículos de residentes si estos circulan a baja velocidad, finalmente casos especiales emergencia, recoger basura, mudanzas, etc.”.CITATION ELC20 \p 33 \l 12298 (QUITO, 2020, pág. 33) Mediante esta normativa se puede establecer los criterios que necesita una vía de uso peatonal, ya que es uno de los objetivos del proyecto en el cual el peatón retoma el espacio urbano. Art.23 Cruces peatonales “Son las dimensiones que ese establecen para que este tipo de espacio sea totalmente funcional”CITATION ELC20 \p 35 \l 12298 (QUITO, 2020, pág. 35), como debe ir la señalización, el ancho de giro a 90°. Es necesario para el proyecto urbano ya parte de la intervención se realizará en cruces peatonales más conflictivos. Art.25 Ciclovía “Están destinadas al tránsito de bicicletas y, en casos justificados a motocicletas de hasta 50 cc”CITATION ELC20 \p 36 \l 12298 (QUITO, 2020, pág. 36), en el proyecto se busca nuevos medios de transporte que permitan una mejor movilidad peatonal, en el caso de pandemias el uso vehicular es más restringido. Art.42 Equipamiento de servicios sociales y públicos El proyecto cuenta con áreas potenciales que serán destinadas a espacios públicos Art.45 Redes de agua potable, alcantarillado, energía eléctrica y

teléfonos Los espacios públicos diseñados deberán tener acceso al agua debido a que son áreas de desinfección ante la pandemia COVID-19. Art.50 Clasificación del mobiliario En el área de intervención se considerarán espacios para reductores de velocidad, áreas verdes, arboles, parterres, elementos surtidores de agua, recipientes para basura, luminarias peatonales y vehiculares. Art.55 Elementos de ambientación Se considera el tipo de iluminación de acuerdo a la configuración espacial. Art.58 Pavimentos en espacios de circulación peatonal El tipo de pavimento que se utilice en el proyecto sea lo más cercano a los índices de calidad que requiere la norma, la materialidad es algo esencial en el proyecto ya que se pueden generar diferentes ambientes urbanos mediante la variación de su forma y color. Art.59 Criterios morfológicos de manejo Saber elegir y ubicar la vegetación para intervenir un paisaje urbano. Art.60 Criterios de manejo técnico ambientales La forma en la que se va sembrara los árboles sin que estas interfieran en estructuras aledañas, en el proyecto se replanteara el arbolado de acuerdo a los recorridos que se generen. Art.62 Criterios de alternativas apropiadas de vegetación urbana El tipo de vegetación autóctona, ya que son las que mejor perduran en el entorno. Art.64 Señalización Es el tipo de señalización que se utilizara en los espacios públicos y privados que se vayan a proponer.

13. PRECEDENTES GENERALES Y ESPECÍFICOS DEL PROYECTO 13.1. Análisis Socio - Espacial 1.1.2. Análisis Demográfico Según el último censo del 2010 la parroquia Jipijapa tiene una población aproximada de 34,367 habitantes, mediante un cálculo aproximado la población para del año 2020 se aproxima a los 43,116 habitantes, siendo la población en las edades de 25 a 25 años la que predomina en el sector. En el sector también tenemos población vulnerable conformada por niños y niñas 15,773 habitantes, adultos mayores 4,198 habitantes y discapacitados 1,644 habitantes respectivamente. En los cálculos realizados si consideramos la tasa de mortalidad provocada por el COVID-19 que es del 2% podemos obtener un estimado de 32,88 personas del sector vulnerable como afectadas. Se consideró este análisis de edades para este tema ya que se puede observar que las personas jóvenes y niños son las más altas y esto servirá para considerar puntos dinamizadores enfocados al urbanismo, así como también la cantidad de población vulnerable que deberá tener sus espacios de protección y adaptación, así como accesos para las personas con discapacidad. La población infectada por el COVID-19 en el sector Jipijapa en el mes de mayo es de 15 personas, sin embargo, sus parroquias vecinas son focos de infección que se deberán considerar siendo la parroquia Kennedy con la mayor cantidad de infectados 64 personas, seguida por Iñaquito 51 personas, La Concepción 24 personas. El grado de población infectada en el sector del proyecto tiene un grado moderado. La densidad poblacional en el sector es de moderada a alta ya que la circulación de personas hacia la estación del metro es alta, es decir la población flotante hacia el sector Iñaquito lo hace un punto de afluencia de personas. El sector de la Jipijapa es un punto de paso para la población flotante de Quito ya que el sector también se caracteriza por el mercado automovilístico, industrial y las pocas viviendas que son convertidas en negocios de tapicerías e imprentas. La población flotante presenta un mayor riesgo de contagio ya que es la circula por toda la ciudad, llevando consigo una mayor carga viral, se debe generar un proyecto que permita controlar este tipo de población para brindar mayor seguridad a la población de riesgo que se encuentra en el área de estudio. 1.1.3. Análisis económico y de empleo del lugar Si algo caracteriza a este sector es que es una zona residencial donde hay viviendas de 2 a 3 pisos, estas viviendas residían personas de la tercera edad, pero la mayoría vendió sus casas para poner sus pequeñas empresas, es por eso que el sector residencial se ve cercado por el comercial. Según el censo 2010 realizado en la parroquia Jipijapa por PEA, la población económicamente activa es de 66,1%, la tasa de desempleo es de 0,4% y de empleo el 97%. Existe un grupo de profesionales que laboran en el sector estos son: Existen tres tipos de comercios en la zona estos son: comercio local, barrial y sectorial. En este caso el comercio que más influye es el sectorial que está comprendido en un 78% mientras el barrial en un 9% y el local en un 13%. 1.1.4. Análisis socio - cultural En el sector Jipijapa adoptó ese nombre de la provincia costera del país, el nacimiento de este barrio no fue distinto a las demás. Nació como parte de una gran hacienda siguiendo el crecimiento de la ciudad hacia las periferias. En los años 60 fue la mejor hacienda ganadera y en ella se celebraba la Feria Internacional de Ganado Holstein Friesian del Ecuador, ha esta feria asistían ganaderos de toda la sierra como Cayambe, Latacunga y Machachi, en esta feria se premiaba al mejor ejemplar vacuno, los más ancianos del lugar cuentan que uno de los asistentes más frecuentes había sido el ex presidente de la república Galo Plaza. Es el año de 1966 por orden de la municipalidad se construye la Cooperativa Jipijapa, marcando el nacimiento de la misma. El sector servía como potreros para la cría de ganado y cultivos de maíz, suministraban de carne y vegetales la ciudad de Quito, así como también se convertía en un lugar muy concurrido cuando se realizaban las famosas corridas de toros. Asumo que fue este pasado ganadero lo que dio origen a la plaza de toros en el año de 1917, de igual manera en este sitio se celebraba las fiestas de Quito, gracias a esto el sector se convertiría en un punto de comercio de la ciudad. La parroquia Jipijapa tiene una gran variedad de población siendo en su gran mayoría mestizos en un 71,9%, blancos 22%, indígenas 2,98%, afro ecuatorianos 2,14%, montubio 1,4%, mulato 1,0%, negros 0,3% y 0,9 otro.

14. Análisis Físico Ambiental 14.1. Ubicación general del objeto de estudio La parroquia Jipijapa tiene una superficie de 623.49 km<sup>2</sup>, el área de estudio está delimitado por las avenidas 10 de agosto, Río Coca y Amazonas, con un perímetro de

68,229 m<sup>2</sup>. La avenida 10 de agosto es la de mayor longitud y la que atraviesa a toda la ciudad en el sentido norte sur, de igual manera la avenida Amazonas tiene mucha afluencia de personas debido a que es un área de mucho comercio, trabajo y recreación. También tenemos al norte la isla Tortuga como un punto de afluencia de personas para actividades de recreación al aire libre.

14.2. Análisis de relieve de la zona El Distrito Metropolitano de Quito se ubica en la provincia de Pichincha, en la parte norte de la Cordillera de los Andes, en dirección de Norte a Sur. Pichincha tiene un área de 1.358.100 hectáreas, la ciudad se expande de manera longitudinal debido al perfil montañoso, conformando un núcleo urbano cuyas dimensiones son 5 a 8 km. En las zonas periféricas es decir en la parte exterior del núcleo urbano, el crecimiento se ha extendido a los valles y planicies hacia el Este y el Sur de la parte central de la ciudad principal. En la zona de intervención se tiene una cota de 2736 m.s.n.m, hacia el lado este se encuentra una quebrada con un desnivel de 2300 m.s.n.m y hacia el lado oeste la ladera del volcán Pichincha a 3751 m.s.n.m, la parte central se encuentra a nivel por lo que no presenta pendientes o desniveles considerables.

14.3. Análisis hidrográfico El sector no presenta cuencas hidrográficas de importancia, sin embargo, tiene varias microcuencas subterráneas de nivel moderado, así como también se encuentra rodeado de otras micro cuencas que albergan agua de manera considerable, hacia el sector sur a las faldas de la parroquia de Iñaquito se encuentra el río Machángara.

2.1 Análisis climático

2.1.1 Análisis de Radiación La temperatura promedio de Quito en la época más caliente son en los meses de agosto y septiembre y está alrededor de los 19 °C, y no por debajo de los 9 °C, los datos obtenidos sobre el clima de la parroquia que más predominó por el periodo de 8 años cuadran obteniendo como conclusión que el sector presenta un clima cálido moderadamente caluroso, es por esto que también considera la radiación que incide en el lugar. En el mes de agosto el índice de radiación solar es el más alto debido a que es el mes más caluroso, el sector no presenta edificios de gran altura por lo que no existe sombras que generen confort a nivel urbano, en el mes de noviembre la radiación disminuye un poco, los únicos espacios que generan algo de enfriamiento son los espacios contiguos que se generan en los puntos de viviendas más hacinadas, sin embargo al ser una zona comercialmente activa no se han tomado las medidas en el manejo de radiación.

14.4. Análisis de Precipitaciones "Las lluvias extremas en la ciudad de Quito están constituidas por los valores máximos diarios de las precipitaciones, y ello sugiere que es muy probable que las precipitaciones máximas diarias se relacionen básicamente con la condición orográfica por la influencia del callejón interandino, el cual promueve el ascenso de las masas cálidas de aire a las capas altas de la atmósfera y su posterior condensación" (Pourrut 1995). "Se considera que la causa básica del proceso de convección XE " convección: transferencia de calor que se produce únicamente por medio de materiales, la evaporación del agua o fluidos. " es el contraste de temperaturas formado como resultado del calentamiento del aire en la superficie terrestre y el enfriamiento en las capas superiores, o debido a la elevación mecánica sobre una superficie frontal originando las lluvias orográficas. En este caso, los flancos de la Cordillera Occidental, cuyo punto más alto es el volcán Pichincha con 4680 msnm, que literalmente bordea Quito en su perímetro occidental, promueven la ocurrencia de precipitaciones con intensidades variables sobre el entorno urbano de la ciudad, con una relación inversa en sus valores de lámina de precipitación por unidad de tiempo y en el perímetro oriental de la ciudad próximo a los valles de Los Chillos y Tumbaco con carácter predominantemente orográfico con rasgos convectivos" (Chávez 1994). Las precipitaciones en el lugar son muy altas en el mes de abril con 163 mm, y el mes más seco con tan solo 13 mm corresponde al mes de agosto, la temporada mojada dura desde el 9 de diciembre al 9 de mayo, y la más seca del 26 de mayo al 9 de diciembre.

14.5. Análisis de Vientos El viento en la parroquia Jipijapa esta debajo de los 9 m/s, llegando a un pico máximo de 8,3 m/s. Los vientos de mayor fuerza provienen dirección norte-sur, los meses que corresponden a estos vientos son junio, julio y agosto llegando a alcanzar los 8,9 m/s, y el mes con los vientos más calmados es abril con una velocidad de 4,6 m/s, proveniente de la dirección sur. Los vientos más frecuentes provienen de la dirección este con una velocidad aproximada de 5 m/s.

14.6. Análisis de riesgos

1.1.5. Riesgos Naturales y Antrópicos Uno de los riesgos en la parroquia Jipijapa es la volcánica debido a que al lado oeste a 8,5 km aproximadamente se encuentra la ladera del volcán Pichincha, en una posible erupción nuestra zona no corre riesgo. Las inundaciones en el sector del trole y sus terrenos colindantes son altas, debido a la fuerte lluvia y el sistema de drenajes de las avenidas que se taponan por la basura. El riesgo de incendio disminuye a medida que nos acercamos a la parroquia debido a que la vegetación se extiende hacia los bordes este y oeste, además de que la zona no cuenta con una cantidad considerable de la misma. Debido a que la zona es altamente comercial esto también la hace vulnerable a la delincuencia común, esto es por lo general en la tarde.

15. ANÁLISIS MACRO URBANO

15.1. Análisis morfo tipológico (Trama) La trama que tiene el sector de intervención es en su mayoría manzanas de forma regular, a medida que el territorio se expande estas empiezan a adquirir una forma irregular, cada manzana tiene una medida aproximada de 67 m x 80 m. La forma ortogonal de las manzanas permite un mejor desplazamiento vehicular y peatonal, sin embargo, en las periferias hay manzanas de mayor proporción por lo que el tiempo de desplazamiento peatonal es mayor.

15.2. Análisis morfo tipológico (Tejido) En la zona de estudio el tejido que predomina es el compacto y semicompacto, en las periferias el tejido se empieza a dispersar. Es decir, en la zona de estudio el tejido es más consolidado, con una alta ocupación del suelo, debido a la nueva ubicación de la parada del metro El Labrador, el lote sur de la antigua estación el potencial vacío con más valor en la región. 15.3. Análisis de Uso de suelo El uso de suelo que más predomina en la zona de estudio es residencial urbano 3 donde la vivienda es la que genera mayor impacto urbano, usos como industria, comercio y equipamiento está condicionado, debido a esto existen comercios de carácter barrial e industrial de mediano impacto, en el industrial resalta el campo automotriz. La vivienda que más predomina en el área de estudio es la de 2 y 3 pisos, seguido por viviendas de 4 pisos, debido a la flexibilidad de usos de suelo referentes a comercios hay viviendas de uso mixto, destinándose esta en planta baja y el resto de pisos a vivienda. Las viviendas de mayor altura se encuentran en la parte sur, siendo estas un conjunto residencial cerrado, en la avenida Amazonas se disponen comercios de baja altura como talleres de automóviles. 15.4. Equipamientos El área de estudio tiene tres equipamientos en un radio de 500 m siendo estos: Salud: cuenta con un centro médico de carácter zonal. Cultural: la plaza de toros que es usada solo para eventos organizados e igual una iglesia Nuestra Señora del Carmen, siendo esta última de carácter zonal. Comercio: cuenta con tres tipos de comercios, zonal, sectorial y barrial, siendo el comercio zonal el que más predomina en las periferias y barrial en nuestra área de estudio. Recreación: el parque de la isla Isabela es uno de los mayores espacios de recreación en la zona de estudio.

15.5. Accesibilidad y vialidad El área de estudio se encuentra entre vías principales siendo, al este Av. Amazonas, oeste Av.10 de agosto, al norte Cl. Río Coca, estas vías son consideradas como alto tráfico, el estado físico de estas vías es moderadamente bueno, las calles terciarias que se encuentran en el interior de la zona de estudio el estado vial es moderado. El tráfico promedio en la zona de estudio se obtuvo de las siguientes horas 8:00 am, 15:00 pm y 20:00 pm, comprobando que son las vías periféricas, así como las de sentido O/E las que más congestión vehicular generan, los carriles libres de las vías en sentido N/S de tráfico bajo por lo general son usados como parqueaderos. El mayor conflicto de accesibilidad se da en la calle rio coca debido al tráfico generado en los puntos de intersección entre las avenidas Amazonas y 10 de agosto, provocando atascos, estos problemas se dan debido a que el sector está caracterizado por tener un nivel económico moderado. 15.6. Movilidad peatonal y transporte El sector cuenta con un sistema de transporte bueno, ya que hacia el norte se ubica la nueva estación del metro, la cual movilizara a los pobladores a lo largo de toda la ciudad en sentido norte sur y viceversa. En nuestra zona de estudio las principales líneas de transporte son la ecovía y trole, ambas se ubican en los límites de nuestra área de estudio. Se ha dado prioridad a la movilidad vehicular sin embargo al pasar tantas líneas de bus y ser un sector comercial hay población flotante joven, la misma que se desplaza a pie hacia sus negocios o residencias.

15.7. Espacios públicos En el área de estudio tenemos diferentes espacios urbanos como: Público: son espacios de libre acceso y sin control, tenemos: el parque de isla Isabel que es frecuentado por moradores del lugar, las aceras XE " aceras: Parte de la vía pública destinada a la circulación de peatones. " son ocupadas como puntos de descanso por personas de la tercera edad, camellones de las vías principales, apropiadas por vendedores informales o transeúntes que buscan cortar camino al momento de cruzar y por ultimo carriles de calles apropiadas por vehículos como parqueaderos. Semipúblico: son espacios cuyo tránsito es más limitado y controlado, se limitan mediante muro, rejas o cercas, en la zona de estudio estos espacios son la antigua parada de trole, y el parqueadero de una gasolinera. Privado: espacios más controlados como los parqueaderos de los comercios. 15.8. Área verde El área de estudio tiene una gran variedad de vegetación, especialmente en los camellones de las vías 10 de agosto y Amazonas, esta vegetación genera sombra y confort para las personas que circulan en lugar especialmente vendedores informales, existe área verde en lotes privados y en el parque de la isla Isabela, hay árboles patrimoniales en los camellones de la Av. 10 de agosto. 15.9. Análisis de infraestructura La red de alcantarillado cubre la extensión del área de estudio al igual que el eléctrico. Los mapas son un aproximado de la cantidad de iluminación, así como su posible red de alcantarilla, debido a que en el documento de la red pública la red principal de recolección se sitúa en las avenidas principales. El tendido eléctrico está compuesto por postes de 10m aproximadamente separados a una distancia de 10 - 20m, nuestra área de estudio cuenta con 99 postes aproximadamente. El servicio de agua potable a nivel parroquial es de 90.10%, la demanda de agua por ciudadano es de 10,9 m<sup>3</sup>/s3. La red de agua potable cumple con las necesidades para los pobladores del lugar. Cuentan con un sistema de recolección de basura pie de vereda los días martes, jueves y sábado de 19h00-3h00, en horario nocturno realizado por la administración zonal Eugenio Espejo. 16. Análisis de relaciones funcionales En el sector la relación funcional con el resto de la ciudad es que al ser un centro de muchas actividades comerciales y tener la parada del metro del Labrador cerca, hay un continuo paso de población flotante, que por lo general son de edad joven y adulta. El comercio que más destaca en las periferias de la zona de estudio es el automotriz, y en el centro tiendas barriales o pequeños restaurantes. 16.1. Análisis de sitio 1.1.6. Ubicación específica del sitio El terreno se encuentra entre las avenidas 10 de agosto y Amazonas, en la parroquia Jipijapa al norte de la antigua plaza de toros Quito. Los accesos principales al proyecto serán

por la Av. 10 de agosto y la Cl. Río Coca, que son las avenidas con mayor flujo peatonal y vehicular. 1.1.7. Características topográficas La topografía del área de estudio al no ser tan pronunciada se puede aprovechar para poder generar espacios a los que se puedan acceder sin dificultad.

Las construcciones forman un tejido compacto, pero se aprovechará la forma de sus manzanas para que la intervención no sea de alto impacto. 1.1.8. Características de intervención Visuales hacia el volcán Pichincha, aprovechar la forma de las manzanas y sus amplias esquinas para tener visuales más amplias, generar vegetación que se adapte al entorno y permita generar un ambiente confortable para los peatones que transiten el proyecto, generar conexiones hacia los camellones de la Av. 10 de agosto que son usadas por vendedores informales. Uso de vegetación orientada hacia los meses que generan mayor radiación solar agosto y noviembre, generar sombra ventilación. Generar aislamiento mediante el uso de vegetación en los circuitos flexibles.

## 17. IDEA FUERZA – CONCEPTO DE INTERVENCIÓN

17.1. Partido arquitectónico emotivo sensorial Mediante el análisis de los diferentes tipos de actividades intermitentes generadas por los usuarios residencial, comercial y flotante, sobre la calle España ubicada entre el parque de la isla Isabela y plaza de toros Quito, generar un eje articulador urbano cuyos espacios públicos y de transición se articulen mediante las actividades intermitentes anteriormente mencionadas. Los nuevos espacios generados deberán ser dinámicos, de acuerdo a los diferentes tipos de escenarios que haya en el lugar, es decir en áreas residenciales se deberá generar espacios que se extiendan hacia el espacio público, sin dejar de lado la privacidad del cual también presiden, en áreas comerciales generar espacios que también brinden cierta privacidad, pero sin dejar de lado el aspecto social del cual están caracterizados. El proyecto también articula la emergencia sanitaria, con espacios abiertos iluminados y ventilados, que brinden seguridad al usuario que los transita. Se propone un recorrido lineal principal que conecte las áreas de mayor tránsito peatonal y vehicular generando recorridos de transición con la trama urbana del lugar de acuerdo sus bordes más flexibles y estáticos. Comment54 La idea del proyecto nace del análisis tres usuarios siendo estos usuario residencial, usuario comercial y usuario flotante. Cada uno de los usuarios tiene una forma diferente de apropiarse del espacio, usuario residencial maneja un espacio privado más cerrado, usuario comercial maneja un espacio un poco más abierto y atemporal, el usuario mixto maneja espacios de transición que se dan desde lo público calle a los privado, residencias y comercios, lo que busca el proyecto es que el usuario sea el que le de forma al proyecto para que de esta manera se puedan articular los espacios propuestos. 17.2. Ejes de composición Comment56 El eje principal del proyecto se encuentra en la calle Isla España que conecta la Plaza de Toros Quito con el parque de la Isla Isabela, Comment57 conformando el eje principal del recorrido peatonal y vehicular, este eje se vinculará con la calle Río Coca y avenida Amazonas, se zonifico el proyecto de acuerdo a las actividades de los usuarios, se analizaron ingresos vehiculares y peatonales, de los cuales se realizó una trama que permita respetar el recorrido hacia estos, se determinaron los cerramientos más débiles y fuertes para poder establecer una conexión visual con los espacios públicos propuestos. Mediante el análisis de terrazas se pudo determinar las visuales de las paredes que se proponen en los espacios semiprivados ubicados en áreas residenciales, la pared junto área verde será visibles desde la terraza sin dejar de lado la privacidad que el área residencial requiere. En el eje de la calle río coca se proponen espacios sociales que mediante el flujo de personas que se generan en los comercios puedan ser accesibles, para de esta manera poder integrarse al proyecto, en los nodos se propone generar espacios de estancia y contemplación como remates colocando plazas como ingreso al proyecto, el remate se encuentra en la avenida Amazonas ya que al ser una vía de alto tráfico vehicular, el comercio que se genera en la calle es alto siendo uno de estos el teatro callejero. 17.3. Programa arquitectónico 1.1.9. Identificación de necesidades Se identificó las necesidades de los diferentes tipos de usuarios, residencial, comercial y mixto de la parroquia Jipijapa, debido al virus COVID-19 la forma de vivir la ciudad cambio abruptamente, factores como aislamiento, que es uno de los principales motivos que conlleva a un desgaste físico-emocional, por lo que se debe considerar espacios que vayan acorde al usuario y sus necesidades sin descuidar el factor de la vida en el área pública, espacios públicos que tengan elementos aislantes como el uso del muro, espacios abiertos que cuenten con buena iluminación y ventilación, uso de tecnología como la de luminarias LED, que permitan reducir la carga viral.

ZONA ESPACIO NECESIDAD Comment60 ACTIVIDAD Comment61

Plaza pública Área verde Caminar, distraerse Reducir estrés emocional y físico

Espacio lúdico Concentración, observar Actividad mental

Espacio activo Actividad Física Mejorar salud

Comercio abierto Servicio Sanitario Aseo Higiene personal



Huertas Sembrar, cultivar Generar recursos

Lúdico abierto Espacio activo Mentalidad activa Socializar

Servicio sanitario Aseo Higiene personal

Teatro Distracción Expresar emociones

Área meditación Concentración, pensar Reducir estrés emocional

Área deportiva Área deportiva Actividad Física Mejorar salud

Servicio Sanitario Aseo Higiene personal

Área verde Observar, relajar Reducir estrés emocional y físico Complementarios Parquederos Ubicar autos Aparcar autos

Desechos Manejar residuos Desechar residuos 1.1.10. Programación Comment63

1.1.11. Organigrama de necesidades Comment65 En el organigrama se observan las relaciones espaciales de acuerdo a las zonas que se proponen en el área de intervención. 1.1.12. Zonificación SIN ESQUEMAS/DIAGRAMAS NO SE ENTIENDE Zonificar mediante las actividades que generan los usuarios residenciales, comerciales y flotantes, para determinar que los sitios en los que se van a generar los espacios propuestos, sean funcionales de acuerdo a las necesidades de cada tipo de zona. Los ejes están compuestos de acuerdo a la zonificación de usuarios, el eje principal de la calle España, marca una transición de actividades públicas en un área verde como le es en el parque de la isla Isabela, cruzando por actividades privadas y semiprivadas que se dan en los comercios y residencias, para terminar en la plaza de toros donde se realizan actividades sociales en ciertos periodos de tiempo como lo son las fiestas de Quito, eventos musicales y culturales, los espacios articuladores están conectadas dando prioridad a la movilidad peatonal, este eje se integrará respetando el entorno urbano existente, lo que se busca mediante los ejes es descentralizar las actividades para poder dinamizar los proyectos aledaños. "Este proceso en las condiciones de locomoción, como el desarrollo de las nociones higiénicas y el mayor gusto artístico y estético, obligan a las ciudades a ponerse al día sino aceptan que se las trate de anticuadas o retardadas" CITATION Art13 \p 146 \l 12298 (Almandoz, 2013, pág. 146) 18. Propuesta de diseño urbano 18.1. Funcional Comment69 Comment70 Comment71 Distanciar Mediante mobiliario urbano que cuente con distanciamiento, este mobiliario urbano será colocado de acuerdo a las áreas propuestas con actividad social moderada, ya que se busca el distanciamiento, pero sin dejar de lado la actividad social. El uso de vegetación como elemento distanciamiento en el mobiliario urbano propuesto ya que lo natural no genera impacto emocional negativo. Conectar Conectar los espacios propuestos mediante un eje principal en las calles río coca y española, mediante esta conexión se busca mejorar interacción con el entorno, de igual manera se propone la conexión visual mediante la recuperación paisajística, las tres principales conexiones están dadas por lúdico, comercio y recreación. Usuario Es un proyecto que busca integrar a los diferentes tipos de usuarios mediante una espacialidad que ellos mismo la configuran, esta configuración se da viviendo el lugar, así como también el deterioro de la misma debido a la pandemia, sin embargo, en el área de intervención hay una cantidad de niños alrededor de 16.000 mientras adultos mayores y discapacitados suman un aproximado de 6.000, por lo que el proyecto deberá garantizar el acceso y seguridad al proyecto. Uso de suelo En el área de intervención sobresale el uso de suelo residencial, seguido por equipamientos y uso de suelo múltiple, a pesar de tener un uso residencial dos lotes lo usan como industria y los últimos dos como comercio, de igual manera pocas viviendas de uso mixto residencial y comercio, los lotes que son ajenos al uso de suelo del sector serán seleccionados como potenciales libres para el proyecto urbano. Vegetación El uso de vegetación Usar vegetación propia del lugar para arborizar tramos principales del proyecto, que permitan crear filtros naturales de aislamiento, así como también protección contra la radiación solar y absorción del exceso de agua lluvia. Comment72 18.2. Formal Comment74 Plazas Mediante la generación de nuevas plazas se permitirá una mejor integración de las personas, generar entornos que brinden salud física y mental, pilares fundamentales en el combate contra el virus COVID-19. Plazas que permitan a los usuarios residenciales tener vida social sin perder privacidad. Senderos Los senderos permiten articular los diferentes espacios que se van a proyectar, mediante el uso de la materialidad sobre estos se busca generar diferentes tipos de sensaciones y configuraciones que capten la atención de los usuarios que transiten en ellas, generando un atractivo visual a nivel de calle que indique el ingreso hacia el proyecto. Muro Mediante el uso del muro como elemento integrador y separador, el muro deberá ir colocado en los espacios propuestos de manera que estos se abran y se cierran hacia donde los estudios de movilidad, transición y flujo de usuario sea con mayor, media y baja frecuencia, de igual manera el muro como elemento generador de espacios, mediante proceso de sustracción. El grosor del muro también es algo importante ya que se debe hacer perceptible sin exageración. Comment75 3.1 Constructivo Para la ejecución del proyecto se propone estructuras de hormigón ya que su esbeltez se puede combinar con las diferentes materialidades en los recorridos

peatonales, plaza y verde, además que se puede unificar a la materialidad del entorno existente. Se propone soterrar el alambrado eléctrico del área de intervención ya que es excesivo y daña las visuales hacia el volcán Pichincha y plaza de toros, se busca aprovechar los bordes de las manzanas para generar visuales de mayor amplitud. Comment76 La madera que brinda la calidez del hogar, usada en pórticos miradores hacia la plaza de toros cuya materialidad es semejante. 18.3. Ambiental y sostenibilidad Comment78 Cohesión social Son áreas que se ubican en los principales accesos, funcionan remate y puntos de atracción para las personas que transiten por el proyecto, este espacio tendrá un aforo abierto ya que la Av. Amazonas, en las intersecciones del semáforo, cuenta con gran actividad de comercio callejero, así como también malabaristas callejeros, por lo que establecer un área en el que se puedan expresar con seguridad y la vez permitan la captación de personas sería lo ideal. Contienen el espacio público en los cuales los usuarios realizan sus actividades, estos núcleos se consolidarán en base al aislamiento ya que deberán ser bifuncional es decir conectarse a nivel macro y aislarse a nivel micro, lo cual permitirá un mejor control del espacio público propuestos. Sostenible Mediante la arborización de corredores se busca generar conexiones con el entorno construido del lugar, usar materiales que permitan una mejor absorción del agua para mantener el atractivo visual que se genera con los mismo, usando la vegetación existen en los lugares donde incidan problemas de contaminación visual y acústica. 18.4. El color Comment79 Se identificará cada una de las zonas mediante la materialidad del color que se le asigne a cada una, para cominerías se mantendrá el color gris combinado con blanco, de igual manera se busca generar diferentes tipos de sensaciones visuales y emociones para los espacios sociales, recreativos y comerciales. TIPOS DE PAVIMENTOS COLOR MATERIAL CARACTERÍSTICA UBICACIÓN GRÁFICO

Blanco, rojo, gris Granita Duro Plazas

Negro, amarillo, naranja, gris Granita Duro Plazas, recorrido peatonales

Café, gris Hormigón biproprensado Duro Plazas, recorridos peatonales

Gris, verde Hormigón armado moldeado

Duro- Blando Recorridos peatonales, plazas

Gris, verde Hormigón armado moldeado Duro-Blando Recorridos peatonales, plazas

Gris, verde Hormigón armado moldeado Duro-Blando Recorridos peatonales

Negro Losa PODO Blando Señalización

TIPOS DE ÁRBOLES NOMBRE ALTURA (m) NOMBRE CIENTÍFICO INCLUSIVIDAD RAICES GRÁFICO

Cepillo rojo

3-4

Callistemon citrinus

No

Arupo

6-8

Chionanthus pubescense

No

Aliso 5-25 Alnus acuminata No

Arrayán 10-20 Myrcianthes hall

No

18.5. Materiales y acabados Mobiliario El mobiliario para plazas se utilizarán bancas, basureros de cobre, se puede usar una combinación con mobiliario echo con concreto para bancas o cualquier espacio a la que se necesite moldear. Se puede combinar elementos como el cobre y la madera para generar más variaciones de sensaciones como lo rústico. Caminerías El eje principal será renovado con hormigón asfáltico de color negro, ya que se puede reciclar el hormigón usado para poder ahorrar cierta cantidad de dinero y contaminación Comment82 ejes peatonales adoptarán colores

naranja, gris y amarillo, se colocará en los espacios de huertas urbanas hormigón armado modelado, las caminerías de las huertas urbanas será de hormigón armado modelado y finalmente se usará en los borde de las calles losa PODO para señalización. Luminarias Para brindar seguridad e iluminación en las áreas públicas se usará iluminación LED integrada en el propio mobiliario urbano. Se busca priorizar el uso de iluminación suave para que esta se integre con la naturaleza generada por la arborización. 18.6. Plan masa Intuiciones En el aspecto topográfico los espacios vacíos en las cotas más altas, para las inundaciones generar bloques mediante el uso de vegetación, drenajes para evitar la caída de agua hacia la parte de la antigua estación ya que es la que más sufre este tipo de problema. . Comment85 El proyecto está relacionado con el entorno existente, desde el diseño de los espacios públicos al uso y extensión de la vegetación propia del lugar, los espacios se relacionan a nivel visual y peatonal mediante el uso de diferentes niveles en los pórticos miradores. 19. Conclusiones Comment87 • Mediante la normativa se puede crear espacios seguros, que garanticen que el proyecto funcione. • En la calle España existe variedad de usuarios, ya que conecta dos nodos interesantes como lo es el parque de la isla Isabela y la plaza de toros, estos usuarios marcan una transición del espacio público al privado, por lo que son prescindibles para dar vida al proyecto. • Evita la generación de problemas a futuro, para las personas que transiten en el proyecto. • Permite que seamos más consientes con el presupuesto. • El desarrollo en el área de estudio se dio en parte a tres equipamientos muy importantes el primero el aeropuerto de Quito, la plaza de toros y la parada de buses estación trole norte. • La forma de la trama se fue dando de acuerdo a las necesidades del lugar, en los 60 paso de producir comida para la ciudad para en los años siguientes usar el suelo fértil para viviendas. • En esta etapa de crisis la agricultura sería de gran ayuda, por lo que retomarla para el proyecto como un factor integrador histórico sería fundamental. • Por historia los espacios públicos en el área de estudio se han dado hacia las partes periféricas, ya que se buscó mejorar el paisaje de la ciudad, por lo que se debe buscar una forma de conectar hacia el interior del proyecto. • Los espacios flexibles son los ideales para poder manejar este tipo de situaciones ya que se puede modular espacios de aislamiento. • La flexibilidad permite generar espacios agradables para vivir. • Este momento de crisis puede generar un urbanismo más consiente e igualitario, así como también marcar más desigualdad. • Mediante el uso de suelo se pudo realizar la identificación de espacios potenciales para el proyecto, de manera que se pueda articular al eje principal propuesto. • Mediante el uso de la materialidad se busca generar diferentes tipos de ambientes que cumplan con las necesidades de los usuarios. • Según los estudios realizados por OMS "Organización Mundial de la Salud" materiales como acero y vidrio es donde más tiempo vive el virus de 3 a 4 días y en materiales como el cobre 3h, por lo que se debe replantear por un mobiliario que cumpla con esta condición. • Mediante el análisis de estos factores se puede brindar la asepsia que tanto necesita el sector, ya que se busca tener un estilo de vida de calidad y reducir el impacto psicológico que atraviesan sus pobladores.

## 20. ANEXO (LÁMINA)

## 21. GLOSARIO INDEX \h "A" \c "2" \z "1033"

### A aceras

Parte de la vía pública destinada a la circulación de peatones., 65 antropizado es un paisaje creado o transformado por la mano del ser humano., 11 articulador conformados por bordes de particular actuación como rotulas o nodos regionales, corredores o elementos naturales que articulan un territorio y travesías o espacios agrícolas residuales, resultados de afectaciones de infraestructura., 2

### C calzadas

Parte de la vía pública destinada a la circulación de peatones., 3 camellones disposición del suelo para colocar vegetación, 28 colindantes Que colinda con otro terreno o construcción, especialmente cuando tiene una pared común con él., 27 conurbación es una región que comprende una serie de ciudades, pueblos grandes y otras áreas urbanas que, a través del crecimiento poblacional y su crecimiento físico se fusionan., 23 convección tranferencia de calor que se produce únicamente por medio de materiales, la evaporación del agua o fluidos., 52

### D desconcentración

Reparto de poderes o responsabilidades que se concentran en una persona u organismo., 9 diagnóstico proceso de reconocimiento, análisis y evaluación de una cosa o situación para determinar sus tendencias, solucionar un problema o remediar un mal., 5 discernir Distinguir algo de otra cosa, señalando la diferencia que hay entre ellas., 16 disociados Separar las cosas que estaban unidas., 16

### M metodológica

El concepto hace referencia al plan de investigación que permite cumplir ciertos objetivos en el marco de una ciencia., 5  
migran cambiar de lugar en el que se vive, 6 mutables cambia con facilidad., 19

P paradójico

comportamiento de manera contradictoria., 22

R rural

Del campo y de las labores propias de la agricultura y la ganadería., 9

S segregación

concentración de grupos que tienen características socioeconómicas similares y que pueden reconocerse en el espacio urbano., 24 soterrado acción en llevar algo debajo de la superficie para ocultarlo o para permitir que se desarrolle enterrado., 7 subsidiarios acción de responsabilidad que se sule por otra del mismo valor de responsabilidad., 17

T táctico

relacionado con los procedimientos seguidos para obtener un fin., 13

U urbiótica

llevar la tecnología más innovadora a la sociedad a través de su aplicación en entornos urbanos., 20

22. Bibliografía Abierto, G. (01 de Junio de 2020). Gobierno Abierto. Obtenido de Gobierno Abierto: <http://gobiernoabierto.quito.gob.ec/> Alexander, C. (1728). Nuevas ideas sobre diseño urbano. Buenos Aires: Lala Méndez Mosquera. Almandoz, A. (2013). Modernización urbana en América Latina. Santiago de Chile: U.C. Arq. Raybel Cueva Mejía, A. A. (2020). Arquitectura frente a la emergencia sanitaria. tangram colectivo. Autumn. (2011). Coloring The Patchwork Metropolis. Dallas: EMU. Ávalos, I. (1996). La buena vida. México: G.Gili. Baeza, A. C. (2016). Varia ARCHITECTONICA. Madrid: Mairea Libros. Calvino, I. (2015). Las Ciudades Invisibles. La Habana: IUC. Capel, H. (1975). Capitalismo y morfología urbana. Barcelona: Gráficas Diamante. Capel, H. (2005). La morfología de las ciudades. Barcelona: Del Serbal. Córdoba, M. B. (2014). Introducción a la teoría de la planificación territorial. Sevilla: Kadmos. Ducci, M. E. (1998). Introducción al Urbanismo. México D.F: Trillas. Duch, L. (2015). Antropología de la Ciudad. Barcelona: Herder Editorial, S. L., Barcelona. Eisenman, P. (1963). The Formal Basis of Modern Architecture. New York: Autumn. Elmquist, T. (2013). Urbanization, Biodiversity and Ecosystem Service. Springer: A Global Assessment. EPMAPS. (16 de abril de 2020). Estudios de Actualización del Plan Maestro alcantarillado y agua Quito. Obtenido de Estudios de Actualización del Plan Maestro alcantarillado y agua Quito: [www.aguaquito.gob.ec](http://www.aguaquito.gob.ec) Galicia, S. P. (2015). Urbanismo Informal. México: Azcapotzalco. García, A. C. (2010). Metrópolis desbordadas. México, D.F: D.R. Harvey, D. (2012). Ciudades rebeldes. Madrid: Varona, S. A. Heller, E. (2008). Psicología del color. Barcelona: G.G. Jacobs, j. (1961). Muerte y vida de las grandes ciudades. Navarra: Gráficas Lizarra.

100%

**MATCHING BLOCK 2/3**

**W**

[https://repositorio.uide.edu.ec/bitstream/3700 ...](https://repositorio.uide.edu.ec/bitstream/3700...)

Jordi Borja, Z. M. (2003). El espacio público, ciudad y ciudadanía. Barcelona: Electa.

José A. Mansilla, J. M. (2018). Del planeamiento urbanístico. Benos Aires: Scripta Nova. Juan Luís Rivas Navarro, B. B. (2013). Spaces and Flows: An International Journal of Urban and Extraurban Studies. Illinois, USA: ISSN. Koolhaas, R. (2014). Rem Koolhaas Acerca de la Ciudad. Barcelona: Gustavo Gili, SL, Barcelona, 2014. Krier, R. (1979). Urban Space. Hong Kong: Academy Editions. Lefebvre, H. (2013). La producción del espacio. Madrid: G.A. Lefebvre, H. (2015). REAPROPIACIONES DE HENRI LEFEBVRE:.. Santiago, Chile: TRIA NGULO. Lefebvre, H. (2017). El derecho a la ciudad. Madrid: C.S. Lengen, J. V. (1981). Manual del arquitecto descalzo. México : Concepto S.A. Lydon, M. (2012). Tactical Urbanism. New York: The Street Plans Collaborative. Lynch, F. K. (2015). Arquitectura forma espacio y orden. Barcelona: Gustavo Gili. Marinas, J. M. (2016). La ciudad contemporánea. Madrid: Biblioteca Nueva. movilidad, S. d. (04 de Junio de 2020). Secretaria de movilidad. Obtenido de Secretaria de movilidad: <https://www.quito.gob.ec/index.php/secretarias/secretaria-de-movilidad> Mumford, L. (1996). LA CIUDAD EN LA HISTORIA. New York: landa.ca. N°003, O. M. (15 de mayo de 2020). Ordenanza Metropolitana N°003. Obtenido de Ordenanza Metropolitana N°003: [www7.quito.gob.ec](http://www7.quito.gob.ec) Ocampo, X. (2015). Calles compartidas. Buenos Aires: LAB. Pablo Landa Ruiloba, D. M. (2018). Cómo leer lo colectivo en el espacio construido. México : labcd. Peterson, S. (2005). Urban Design Tactics. California: GG. Philip Johnson, M. W. (1988). Arquitectura deconstructivista. Barcelona: G. Gili. PMDOT. (03

de Junio de 2020). PMDOT. Obtenido de PMDOT: <https://www.quito.gob.ec/documents/PMDOT.pdf> Primera Reunión del Foro Regional de Salud Urbana. (2008). México, D.F.: D.R. . QGIS. (01 de Junio de 2020). Quito, Pichincha, Ecuador. QUITO, E. C. (2020). ORD-3457. En E. C. QUITO, ORD-3457 (pág. 33). Quito. Rogers, R. (1997). Ciudades para un pequeño planetas. Barcelona: Gustavi Gill S.A. Rossi, A. (1966). Arquitectura en la ciudad. Milán, Italia: GG. Solá, R. M. (1973). Las formas del crecimiento urbano. Barcelona: etsab. Steffens, K. (2013). Urbanismo Táctico Latinoamericanas. New York: Creative Commons (CC). T.I.P.U., A. R. (2003). Arquitectura y Ciudad del Proyecto al Eco Proyecto. Argentina: Nobuko. Terán, F. d. (1980). ARQUITECTURA Y URBANISMO. Madrid: Giner. Wyrobisz, A. (2013). La ordenanza de Felipe II del año 1573 y la construcción de ciudades coloniales españolas. Portugal: W. Reps. Zaheer Allam, G. S. (16 de Junio de 2020).

Plataforma Arquitectura. Obtenido de Plataforma Arquitectura:

100%

**MATCHING BLOCK 3/3**

W

[https://www.plataformaarquitectura.cl/cl/93906 ...](https://www.plataformaarquitectura.cl/cl/93906...)

[https://www.plataformaarquitectura.cl/cl/939060/covid-19-una-oportunidad-para-atender-la-desigualdad-urbana?](https://www.plataformaarquitectura.cl/cl/939060/covid-19-una-oportunidad-para-atender-la-desigualdad-urbana?ad_source=search&ad_medium=search_result_all)

ad\_source=search&ad\_medium=search\_result\_all

Comment54 graficar

Comment56 graficar Comment57 sin un diagrama o esquema esto no se entiende Comment60 REVISAR LOS TÉRMINOS DE ESTA COLUMNA Comment61 Deben ser acciones no resultados Comment63 ??? Comment65 Graficar rehacer Comment69 ¿Por qué estos términos van en la zona funcional? Comment70 Comment71 Comment72 reformular Comment74 graficar Comment75 redactor mejor Comment76 graficar Comment78 las definiciones no tienen nada que ver con este tema Comment79 Ubicación en el Proyecto y por qué Qué es lo que se busca con cada material Comment82 ¿por qué? Comment85 No se entiende Redactor mejor Comment87 ¿cuáles fueron los hallazgos y aportes del proyecto? 1

46



## Hit and source - focused comparison, Side by Side

**Submitted text** As student entered the text in the submitted document.

**Matching text** As the text appears in the source.

1/3	SUBMITTED TEXT	45 WORDS	100% MATCHING TEXT	45 WORDS
	La historia de la ciudad es la de su espacio público. Las relaciones entre los habitantes y entre el poder y la ciudadanía se materializan, se expresan en la conformación de las calles, las plazas, los parques, los lugares de encuentro ciudadano, en los monumentos"		La historia de la ciudad es la de su espacio público. Las relaciones entre los habitantes y entre el poder y la ciudadanía se materializan, se expresan en la conformación de las calles, las plazas, los parques, los lugares de encuentro ciudadano, en los monumentos.	
	<p><b>W</b> <a href="http://repositorio.ug.edu.ec/bitstream/redug/12614/1/DAYANA%20MAYORGA-TESIS%20PDF.pdf">http://repositorio.ug.edu.ec/bitstream/redug/12614/1/DAYANA%20MAYORGA-TESIS%20PDF.pdf</a></p>			

2/3	SUBMITTED TEXT	13 WORDS	100% MATCHING TEXT	13 WORDS
	Jordi Borja, Z. M. (2003). El espacio público, ciudad y ciudadanía. Barcelona: Electa.		Jordi Borja, Z. M. (2000). El espacio público: ciudad y ciudadanía. Barcelona: Electa.	
	<p><b>W</b> <a href="https://repositorio.uide.edu.ec/bitstream/37000/4065/1/T-UIDE-0806.pdf">https://repositorio.uide.edu.ec/bitstream/37000/4065/1/T-UIDE-0806.pdf</a></p>			

3/3	SUBMITTED TEXT	1 WORDS	100% MATCHING TEXT	1 WORDS
	<a href="https://www.plataformaarquitectura.cl/cl/939060/covid-19-una-oportunidad-para-atender-la-desigualdad-urbana?">https://www.plataformaarquitectura.cl/cl/939060/covid-19-una-oportunidad-para-atender-la-desigualdad-urbana?</a>		<a href="https://www.plataformaarquitectura.cl/cl/939060/covid-19-una-oportunidad-para-atender-la-desigualdad-urbana">https://www.plataformaarquitectura.cl/cl/939060/covid-19-una-oportunidad-para-atender-la-desigualdad-urbana</a>	
	<p><b>W</b> <a href="https://www.plataformaarquitectura.cl/cl/939060/covid-19-una-oportunidad-para-atender-la-desigualdad-urbana">https://www.plataformaarquitectura.cl/cl/939060/covid-19-una-oportunidad-para-atender-la-desigualdad-urbana</a> ...</p>			