

UNIVERSIDAD TECNOLÓGICA “INDOAMERICA”



FACULTAD DE ARQUITECTURA, ARTES Y DISEÑO

TEMA:

DISEÑO URBANO DEL BORDE ACTIVO DE LA CALLE LOJA HASTA LA CALLE 24 DE MAYO, QUITO, 2020

Informe de investigación presentada como requisito previo a la obtención del título de Arquitecto

AUTOR:

Naranjo Valles Emilia Patricia

TUTOR:

Arq. Sonia Cueva, Ph. D

QUITO – ECUADOR

2021

AUTORIZACIÓN POR PARTE DEL AUTOR PARA LA CONSULTA, REPRODUCCIÓN PARCIAL O TOTAL, Y PUBLICACIÓN ELECTRÓNICA DEL TRABAJO DE TÍTULACIÓN

Yo, Emilia Patricia Naranjo Valles, declaro ser autor del Trabajo de Titulación con el nombre “Diseño urbano del borde activo de la calle Loja hasta la calle 24 de mayo Quito, 2020”, como requisito para optar al grado de “Arquitecto Urbanista” y autorizo al Sistema de Bibliotecas de la Universidad Tecnológica Indoamérica, para que con fines netamente académicos divulgue esta obra a través del Repositorio Digital Institucional (RDI-UTI).

Los usuarios del RDI-UTI podrán consultar el contenido de este trabajo en las redes de información del país y del exterior, con las cuales la Universidad tenga convenios. La Universidad Tecnológica Indoamérica no se hace responsable por el plagio o copia del contenido parcial o total de este trabajo.

Del mismo modo, acepto que los Derechos de Autor, Morales y Patrimoniales, sobre esta obra, serán compartidos entre mi persona y la Universidad Tecnológica Indoamérica, y que no tramitaré la publicación de esta obra en ningún otro medio, sin autorización expresa de la misma. En caso de que exista el potencial de generación de beneficios económicos o patentes, producto de este trabajo, acepto que se deberán firmar convenios específicos adicionales, donde se acuerden los términos de adjudicación de dichos beneficios.

Para constancia de esta autorización, en la ciudad de Quito, a los 05 días del mes de febrero de 2021, firmo conforme:

Autor: Emilia Patricia Naranjo Valles

Firma: .....

Número de Cédula: 1719251280

Dirección: Pichincha, Quito

Correo Electrónico: paty_1996naranjo@outlook.com

Teléfono: 0979296597

APROBACIÓN DEL TUTOR

En mi calidad de DIRECTOR del Proyecto: **“Diseño urbano del Borde Activo de la calle Loja hasta la calle 24 de mayo Quito,2020”** presentada por el ciudadano: Emilia Patricia Naranjo Valles estudiante del programa de Arquitectura, artes y diseño de la **“Universidad Tecnológica Indoamérica”**, considero que dicho informe investigativo reúne los requisitos y méritos suficientes para ser sometido a la revisión y evaluación respectiva por parte del Tribunal de Grado, que se designe, para su correspondiente estudio y calificación.

Quito, Febrero del 2021.

A handwritten signature in blue ink, appearing to be 'Sonia Cueva', written over a horizontal line.

EL TUTOR

Arq. Sonia Cueva Ph.D

DECLARACIÓN DE AUTENTICIDAD

El abajo firmante, declara que los contenidos y los resultados obtenidos en el presente proyecto, como requerimiento previo para la obtención del Título de Arquitecto, son absolutamente originales, auténticos y personales, de exclusiva responsabilidad legal y académica del autor.



Emilia Patricia Naranjo Valles

CI.1719251280

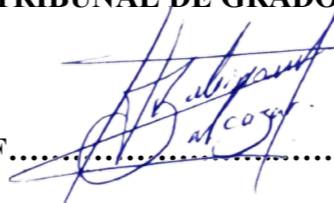
APROBACIÓN DEL TRIBUNAL DE GRADO

Proyecto de aprobación de acuerdo con el Reglamento de Títulos y Grados de la Facultad de Arquitectura y Artes Aplicadas de la Universidad Tecnológica Indoamérica.

Quito, Febrero 2021

Para constancia firman:

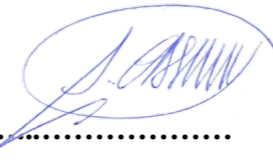
TRIBUNAL DE GRADO


F.....

PRESIDENTE: Arq. Robinson Balcázar


F.....

VOCAL: Arq. Daniela Zumárraga


F.....

VOCAL: Arq. Amadeu Casals

AGRADECIMIENTO

A todos mis docentes de la facultad por compartir conmigo todos sus conocimientos a lo largo de toda mi carrera y en especial a mi tutora de tesis por haberme guiado y que gracias a sus consejos pude culminar este trabajo de fin de carrera.

DEDICATORIA

En especial a mi madre y a mi padre que con un gran esfuerzo y dedicación me ayudaron a culminar mi carrera universitaria y me dieron el apoyo para no decaer. Asimismo, a mis hermanos que con sus palabras me alentaban y ayudaban en este largo proceso.

Emilia Patricia Naranjo Valles

ÍNDICE GENERAL

INDICE DE CONTENIDOS

PRELIMINARES

APROBACIÓN DEL TUTOR.....	iii
DECLARACIÓN DE AUTENTICIDAD	iv
APROBACIÓN DEL TRIBUNAL DE GRADO	v
AGRADECIMIENTO	vi
DEDICATORIA	vii
RESUMEN EJECUTIVO.....	xii
ABSTRACT.....	xiii
INTRODUCCIÓN	xiv
CAPÍTULO I	15
EL PROBLEMA	15
Tema	15
Línea de Investigación	15
Contextualización	15
1.1 Centros históricos en América Latina.....	15
1.2 Centro Histórico de Quito	16
Formulación del problema	16
2.1 Historia de la Av.24 de mayo.....	16
2.2 Inseguridad.....	17
2.3 La Av.24 de mayo como un límite	18
2.4 Abandono y mal uso del espacio público.....	18
2.5 Trabajadoras sexuales.....	18
2.6 Despoblamiento.....	18
2.7 Comercio informal.....	18
2.8 Árbol de Problemas	19
Justificación.....	20
3.1 Ordenanza Metropolitana 0260 Capítulo III, sección II “Del espacio público en las áreas patrimoniales del DMQ”	20
3.2 Ley orgánica de ordenamiento territorial, uso y gestión de suelo	20
3.3 Constitución de la República del Ecuador	20
3.4 Centro Histórico de Quito, Patrimonio de la Humanidad	20

3. 5 Proyecto del Corredor Metropolitano.....	20
3.6 Población que se vería beneficiada con el proyecto	21
Objetivos	21
4.1 Objetivo General	21
4.2 Objetivos Específicos	21
CAPÍTULO II.....	22
MARCO TEÓRICO	22
2. Concepto de “Revitalizar”.....	22
2.1 Inseguridad en las ciudades.....	22
2.2 Ciudad Dinámica	22
2.3 Centralidades	23
2.4 Mixticidad de usos	23
2.5 El espacio público	23
2.5.1 Deterioro del entorno urbano	24
2.5.2 Claves para recuperar espacios públicos y fomentar la vida urbana.....	24
2.6 Análisis de referentes	24
2.6.1 Intervención de la calle de Republica de Argentina, en el Centro Histórico de la ciudad de México	24
2.6.2 Renovación urbana del área centro de San Isidro, Argentina.....	25
2.6.3 La zona T de Bogotá, Colombia.....	25
CAPÍTULO III.....	26
METODOLOGÍA	26
3.1 Enfoque de la Investigación:	26
3.2 Modalidad de Investigación.....	26
3.2.1 Fase Diagnostica.....	26
3.2.2 Fase de Síntesis	26
3.2.3 Fase propuesta	26
4.1 Ubicación	28
CAPÍTULO IV.....	28
DIAGNÓSTICO Y PROPUESTA.....	28
4.2 Diagnóstico.....	28
4.2.1 Diagnóstico macro – Corredor Metropolitano de Quito.	28
4.2.2 Diagnóstico macro –Corredor Metropolitano de Quito Conector Panecillo-El Censo.....	29
4.2.3 Diagnóstico macro – Corredor Metropolitano de Quito Borde Activo de la Av.24 de mayo.....	29
4.2.4 Estado actual meso – Normativa.....	29

4.2.5	Estado actual meso – Usos de suelo.....	29
4.2.6	Estado actual meso – Ambiental y mobiliario urbano	30
4.2.7	Estado actual meso – Imagen Urbana.....	30
4.2.8	Estado actual meso – Movilidad y flujos	30
4.2.9	Estado actual meso - Visuales.....	30
4.2.10	Estado actual meso - Perfil Urbano y tipología de vivienda	30
4.2.11	Estado actual meso – Síntesis.....	30
4.2.12	Estado actual meso – indicadores urbanos	31
4.2.13	Estado actual micro – uso de suelo.....	31
4.2.14	Estado actual micro – Ambiental y mobiliario urbano	31
4.2.15	Estado actual micro - Imagen urbana.....	32
4.2.16	Estado actual micro - Movilidad.....	32
4.2.17	Estado actual micro - Visuales	32
4.2.18	Estado actual micro - Tipología de vivienda.....	32
4.2.19	Estado actual micro tramo 2A Y 2B - Síntesis.....	32
4.2.20	Resumen de las entrevistas realizadas	32
4.3	Propuesta	33
4.3.1	Propuesta conceptual	33
4.3.2	Propuesta zonificada.....	33
4.3.3	Lineamientos Generales para la Av. 24 de mayo	33
4.3.4	Lineamientos Generales para el tramo 2 de la Av. 24 de mayo	34
4.3.5	Planimetrías de la propuesta y cortes urbanos.....	34
4.3.6	Detalles de la propuesta	35
4.3.7	Renders o visualizaciones	35
CAPÍTULO V.....		97
CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES.....		97
5.1	Conclusiones.....	97
5.2	Recomendaciones	97
BIBLIOGRAFÍA.....		98
ANEXOS		100
Anexo 1: Guía de entrevistas semiestructuradas a residentes y líderes barriales de CHQ.....		100
Anexo 2: Guía de entrevistas semiestructuradas a población flotante del CHQ.		101

ÍNDICE DE GRÁFICOS

Ilustración 1 Vendedores ambulantes en el CHQ	16
Ilustración 2 Congestión vehicular CHQ.....	16
Ilustración 3 Avenida 24 de mayo y su Bulevar, con el Monumento a los Héroes Ignotos, Quito, 1922	17
Ilustración 4 Encuesta de demandas de la comunidad al municipio	17
Ilustración 5 Los 3 problemas principales de la Av.24 de mayo	17
Ilustración 6 Número y porcentaje de trabajadoras sexuales	18
Ilustración 7 Esquema de problemas.....	19
Ilustración 8 Encuesta de sectores hacia donde se dirige la población.....	21
Ilustración 9 Intervención en la calle República de Argentina, México.....	24
Ilustración 11 Propuesta del centro de San Isidro, Argetnina	25
Ilustración 10 Ubicación del comercio informal en el proyecto de la calle Argentina, México	25
Ilustración 12 La zona T de Bogotá	25
Ilustración 13 Usos planeados en la zona T de Bogotá	25
Ilustración 14 Esquema de metodología.....	27
Ilustración 15 Ubicación del proyecto.....	28

UNIVERSIDAD TECNOLÓGICA INDOAMÉRICA
FACULTAD DE ARQUITECTURA Y ARTES APLICADAS

RESUMEN EJECUTIVO

TEMA: DISEÑO URBANO DEL BORDE ACTIVO DE LA CALLE LOJA HASTA LA CALLE 24 DE MAYO QUITO, 2020

AUTOR: Emilia Patricia Naranjo Valles

TUTOR: Arq. Sonia Cueva, Ph.D

El presente trabajo de fin de carrera está enfocado en diseñar el borde sobre la Av. 24 de mayo entre la calle Loja y la avenida Pedro Vicente Maldonado ubicada en el centro histórico de Quito. Actualmente es una zona en la cual se encuentran múltiples problemáticas tales como delincuencia, inseguridad, prostitución, despoblamiento y abandono del espacio público lo que convierte a la avenida 24 de mayo en un límite entre el centro-norte y el centro-sur. Es por esto que se propone la rehabilitación de toda esta zona mediante una propuesta de mixticidad de usos tales como vivienda, comercio, cultural, comunitario, entre otros, logrando la activación del sector y del espacio público devolviendo así a los residentes seguridad y apropiación, además de convertir al sector en un atractivo turístico en donde confluyan personas de diferentes sectores de la ciudad. El presente trabajo está distribuido en 5 capítulos en los cuales se detallan tanto las problemáticas de la avenida, los objetivos tanto general como específicos, la justificación del proyecto así como también un marco teórico en el cual se desarrollan temas relacionados con el espacio público para luego detallar la propuesta que se basa principalmente en diseñar el borde de la avenida junto con el espacio público mediante usos nuevos los cuales tienen relación directa con las actividades planteadas en la misma dando una prioridad hacia el peatón. Gracias a la propuesta planteada se logra transformar la avenida en un espacio agradable tanto para la población residente como para la población flotante ayudando a reducir la inseguridad que actualmente existe en la misma.

DESCRIPTORES: av. 24 de mayo – mixticidad de usos – espacio público – rehabilitación – propuesta urbana – corredor Metropolitano

ABSTRACT

THEME: URBAN DESIGN OF THE ACTIVE EDGE FROM LOJA STREET TO 24 DE MAYO STREET QUITO, 2020

AUTHOR: Emilia Patricia Naranjo Valles

TUTOR: Ph.D Sonia Cueva

This thesis studies the border's design on 24 de mayo avenue between Loja street and Pedro Vicente Maldonado avenue, located in the historical center of Quito. Currently, this is an area with multiple problems such as crime, insecurity, prostitution, depopulation, and abandonment of public space, which turns 24 de Mayo Avenue into a boundary between the center-north and center-south. It is for this reason that it is proposed the rehabilitation of this area through a plan of mixed uses such as housing, commerce, culture, community, among others, achieving the activation of the sector and the public space, thus returning security and appropriation to the residents, in addition to turning the sector into a tourist attraction where people from different sectors of the city converge. This work is distributed in 5 chapters that detail the problems of the avenue. The general and specific objectives, justification of the project as well as a theoretical framework in which issues related to public space are developed and then detail the proposal, which is mainly based on designing the edge of the avenue together with the public space through new uses which are directly related to the activities proposed in the same giving priority to the pedestrian. Thanks to the proposal, the avenue will be transformed into a pleasant space for both the resident population and the floating population, reducing the insecurity that currently exists on the avenue

KEYWORDS: 24 de mayo avenue , metropolitan corridor, mixed uses,public space - rehabilitation , urban proposal

INTRODUCCIÓN

Los valores patrimoniales del Centro Histórico de Quito se han visto amenazados con el paso de los años por lo que las diferentes alcaldías en sus planes de trabajo contemplan propuestas y acciones en el centro histórico para su recuperación y conservación del mismo.

En el presente trabajo de fin de carrera se desarrolla la propuesta urbana para el tramo 2 de la Av. 24 de mayo, el cual está comprendido entre las calles Loja y Pedro Vicente Maldonado ubicadas en la parroquia Centro Histórico, la cual consiste en diseñar el borde de la misma mediante un cambio de uso de suelo logrando así una mixticidad de usos en las plantas bajas de los predios, además se realiza una rehabilitación del espacio público generando actividades que se relacionan directamente con los usos propuestos promoviendo una relación público-privada para lograr la activación del sector.

Esta propuesta fluye dentro del macro-proyecto del Corredor Metropolitano de Quito, el cual es un plan integral y sostenible para articular la ciudad. Este proyecto lanzó un concurso público de anteproyectos convocado por el Municipio del Distrito Metropolitano de Quito en el cual el objetivo era presentar propuestas urbanas y arquitectónicas para una reconfiguración integral de un eje de 55km. La propuesta ganadora fue la del equipo liderado por Grace Yépez quien contó con la ayuda de múltiples colaboradores tales como YES Innovation, Rama Estudio, Raíz Estudio, GMG diseño y construcción, Gabriela

Naranjo, UCE, Ziette Diseño y UrbanaData, dicha propuesta tiene como objetivo principal el re-inspirar Quito destacando la sostenibilidad y naturaleza dando prioridad al peatón con la creación de espacios públicos y micro centralidades multifuncionales.

El presente trabajo está distribuido de la siguiente manera :
Capítulo I: El problema en el cual se da a conocer el problema mediante una contextualización en América Latina y en el Centro Histórico de Quito para llegar así al planteamiento del problema de la Av. 24 de mayo, la cual ha estado sometida a muchos procesos de migración, segregación social y desigualdades económicas además, es una zona en la cual existen problemas tales como la inseguridad, despoblamiento, abandono y mal uso del espacio público, prostitución, comercio informal y es un espacio considerado como un límite entre el centro-norte y el centro-sur. A continuación, se presenta la justificación del proyecto y por último la formulación del objetivo general y los objetivos específicos.

En el Capítulo II: Marco Teórico se realizó una investigación teórica de conceptos relacionados con las ciudades y el espacio público tales como: el concepto de “revitalizar”, la inseguridad en las ciudades, ciudad dinámica, centralidades, mixticidad de usos, así como también 3 referentes latinoamericanos de intervenciones urbanas en América Latina.

En el capítulo III: Metodología se describe la metodología aplicada, la cual está basada en 3 niveles o fases de análisis las cuales son: diagnóstico, fase en la cual se realizaron múltiples diagnósticos a nivel macro (Corredor Metropolitano de Quito), meso (Av.24 de mayo) y micro (tramo 2 de la Av. 24 de mayo), fase síntesis en la cual se realizó una síntesis de los diagnósticos realizados y por último la fase propuesta en la cual se desarrolla toda la propuesta para el tramo, la cual cuenta con planimetrías, secciones, detalles y visualizaciones.

En el capítulo IV: Propuesta. Se da a conocer la intervención estableciendo la ubicación de la misma, el diagnóstico tanto macro, meso y micro de la zona a intervenir y por último el desarrollo de la propuesta la cual cuenta con planimetrías, secciones, detalles y visualizaciones.

Por último, en el Capítulo V: se establecen las conclusiones y las recomendaciones para el presente trabajo.

Las intervenciones urbanas en el ámbito de centros históricos son muy importantes ya que son espacios que se deben proteger, además se deben realizar acciones que rescaten y revitalicen los mismos debido a la valoración que éstos tienen tanto local, nacional y mundial, es por esto, que el presente trabajo de fin de carrera busca una rehabilitación que logre devolver a los residentes del sector esa apropiación hacia el mismo y promover a la población flotante visitarlo e incluso plantearse la posibilidad de trasladarse al sector a vivir.

CAPÍTULO I EL PROBLEMA

Tema

DISEÑO URBANO DEL BORDE ACTIVO DE LA CALLE
LOJA HASTA LA CALLE 24 DE MAYO, QUITO, 2020

Línea de Investigación

Sistemas territoriales urbanos y rurales.

Esta línea de investigación apunta a buscar respuestas a problemáticas relacionadas con el uso de la tierra, el ordenamiento territorial, la planificación, manejo y gestión de territorios rurales y urbanos, las relaciones socio ecosistemitas urbano-rurales, la movilidad y la regeneración urbana (Universidad Tecnológica Indoamérica,2017).

Contextualización

1.1 Centros históricos en América Latina

Los centros históricos en América Latina han sufrido un importante deterioro con el paso del tiempo causado principalmente por hechos económicos, sociales y naturales (Carrión, s.f).

Con el transcurso del tiempo y a la par de que las ciudades iban creciendo, se empieza a evidenciar la diferencia entre el centro histórico como tal y los centros urbanos, poco a poco se van creando las nuevas centralidades por lo que las ciudades latinoamericanas se convierten en ciudades policéntricas. A esto se le suma que las inversiones de las gestiones públicas y municipales se centran en las periferias provocando así que se deje de invertir en los centros históricos en el suministro de servicios e infraestructuras y además de la

inversión destinada al mantenimiento de los espacios públicos. Esto provoca el decaimiento del comercio tradicional provocando así que los residentes de los centros históricos de un estrato social medio y alto busquen nuevos espacios de residencia más cercanos a estas nuevas centralidades abandonando el área central. Este movimiento de población hace que la actividad comercial también se traslade con ellos, es decir, los habitantes se llevan al nuevo lugar de residencia la actividad comercial y las empresas de servicios. Esto provoca y desencadena la informalidad comercial en los mismos perdiendo así su identidad y dando como resultado un deterioro progresivo de los espacios públicos de los centros históricos Latinoamericanos (González,2010).

El flujo de población desde los centros hacia las periferias de las ciudades tuvo como consecuencia la migración de población rural hacia los cascos históricos. Luego de esto se produjo la incorporación de espacios verdes en las periferias sumado a la falta y el poco abastecimiento de transporte público que conecte los centros históricos con las centralidades de la ciudad trajo consigo que el núcleo central tenga un proceso de transformación convirtiéndose en espacios pobres y sin dinamismo perdiendo así su identidad como valor patrimonial de una ciudad llegando a considerarse como lugares degradantes en donde ya no se realizan actividades culturales y por el contrario se tiene la visión de que los centros históricos son espacios en donde se concentran todo tipo de males haciendo que la población visitante no quiera quedarse y más bien quiera salir lo más rápido posible (Scovazzi, 1996).

Como mencioné anteriormente el comercio informal es un denominador común a todos los centros históricos de las

ciudades latinoamericanas debido a la importante concentración de población popular, apropiándose de las plazas y de los espacios públicos (tiánguez) logrando “privatizar” el espacio público y provocando que se dejen de desarrollar diferentes actividades propias del mismo. Otro problema es la inseguridad que aunque ha existido siempre tanto en las ciudades como en sus centros, actualmente el crecimiento de la inseguridad es más notorio provocando efectos tales como la baja calidad de vida de la población residente de los cascos históricos generado principalmente por robos y homicidios ,esto trae consigo también la disminución del turismo ya que la población tiene cierto temor de visitar los centros históricos porque la zona se percibe como un lugar violento y peligroso afectando así a su imagen urbana (Carrión, s.f).

A pesar de que en los centros históricos existen todas las infraestructuras necesarias tales como pavimentos, aceras, alcantarillados, plazas, canalización de agua, recolección de basura, etc. la falta de un buen mantenimiento por la mala gestión municipal de las ciudades a lo que se le suma la congestión, la contaminación, la alta densidad poblacional y la pobreza urbana trae como consecuencia que una gran parte de la infraestructura quede anticuada haciendo que no se adapte a las necesidades actuales y dejando de ser funcionales. Actualmente se han creado nuevas necesidades tanto urbanas como arquitectónicas tales como zonas verdes, espacios abiertos entre otros, que en muchas ciudades y centros históricos latinoamericanos no tienen. Se puede decir que las carencias del tejido urbano que causan las problemáticas de los centros históricos de Latinoamérica y que son las causantes del deterioro tanto de las edificaciones como del espacio público son: la obsolescencia funcional, la física y la económica (Mutal, 2013).

1.2 Centro Histórico de Quito

El Centro Histórico de Quito está compuesto por un espacio de 376 ha y con aproximadamente 40.000 habitantes, su estructura vial y parcelaria es una retícula cuadrangular (damero) que se adapta a la topografía del lugar (Ministerio de desarrollo urbano y vivienda, s.f.).

Es un territorio en el cual se entrecruzan diferentes dinámicas urbanas lo que produce problemas en la urbe como por ejemplo la pérdida de la población residente del sector, la falta de incentivos económicos y oportunidades de desarrollo. y una alta concentración de población vulnerable caracterizada por ser población de escasos recursos. Otro problema al cual se enfrenta el centro de la ciudad es la movilidad, la inseguridad y la baja calidad ambiental (Municipio del distrito metropolitano de Quito, s.f.).

Uno de los problemas más importantes y más destacados que actualmente tiene el CHQ es el comercio informal que ha incentivado a la ocupación de veredas y de espacios públicos abiertos generando espacios caóticos (ver imagen 1). Otro gran problema es la movilidad, causado por las condiciones topográficas y urbanas, esto provoca una aglomeración vehicular a lo que se le suma la circulación de transporte público pesado que no es el adecuado para las dimensiones de las calles del centro generando así una prioridad hacia el vehículo antes que hacia el peatón (Ver imagen 2) (Picco,2016).



Ilustración 1 Vendedores ambulantes en el CHQ Fuente: Machado, 2019

El despoblamiento también es un problema grave ya que según los datos del INEC el CHQ en las últimas décadas presenta una despoblación bastante importante, de una población de 58.300 habitantes registrada en 1990, a 40.587 habitantes en el 2010, con una proyección para el 2014 de 36.610 habitantes, cuyo decrecimiento es del 2.5 por ciento. La población residente en el CHQ presenta un alto porcentaje de edad adulta (28 %, comprendida entre edades de 36 a 64 años y un 8% que sobrepasa los 65 años).

La población que habita en el CHQ presenta un alto porcentaje de desempleo, acompañada de una falta de identidad con el sector, a pesar de que es un sitio concurrido y con presencia de grandes equipamientos y servicios administrativos, la gente percibe que no es un espacio que brinda oportunidades para desarrollar su trabajo, por el contrario es percibido como un sitio de inseguridad por parte de sus habitantes, asociado a problemas sociales de indigencia, prostitución callejera, micro tráfico, alcoholismo, entre otros. Además de que presenta condiciones ambientales desfavorables como por ejemplo el ruido, contaminación atmosférica, acumulación de basura, etc (Municipio del Distrito Metropolitano de Quito, s.f.).



Ilustración 2 Congestión vehicular CHQ Fuente: El Comercio, 2012

Formulación del problema

La Av. 24 de mayo en estos casi 100 años de existencia ha estado inmersa en procesos de migración, tugurización, segregación social y desigualdades económicas a lo que se le añade problemas tales como inseguridad, despoblamiento, abandono y mal uso del espacio público, la prostitución, el comercio informal y el ser categorizada como un límite entre el centro – norte y el centro-sur.

2.1 Historia de la Av.24 de mayo

La avenida 24 de mayo en la época aborígen de Quito era la llamada quebrada” Ullaguanga-yacu “que significa “Quebrada de los gallinazos” nombre que cambió en el siglo XVII por quebrada Jerusalén debido a la llegada de los españoles. Ésta era una arteria principal de abastecimiento de agua para los moradores aledaños por lo que debido a esto familias indígenas se asentaron en los bordes de la quebrada y formaron chaquiñanes alrededor de la misma (Tello,2017).

A partir de la integración del canal de Panamá con Quito, la capital inició un crecimiento sostenido a partir de la década de 1920, por lo que se desarrollaron obras urbanas significativas y una de estas obras fue la creación de la Av.24 de mayo. Esta obra se inauguró en el año de 1922 y consistió en el relleno de la quebrada etapa dirigida por Francisco Andrade Marín y el municipio de Quito diseñó la avenida, convirtiéndose así hasta ese entonces en la vía más ancha y moderna de la ciudad (Corella y Vega,2015).

El diseño de la avenida se ceñía a los cánones europeos, convirtiéndose en un paseo para las familias Quiteñas que, a su vez, estaban rodeadas de edificaciones importantes que representaban el progreso de una época; así como de elementos importantes para la sociedad Quiteña (ver imagen 3).



Ilustración 3 Avenida 24 de mayo y su Bulevar, con el Monumento a los Héroes Ignotos, Quito, 1922
Fuente: Blog El cofrecito, 2017

Sin embargo, en el transcurso de la primera mitad del siglo XX, ocurrió un movimiento de las funciones de centralidad del centro tradicional, hacia el norte de la ciudad; las élites empezaron el proceso de migración del centro hacia nuevos sectores como la Alameda. Estos movimientos de migración hicieron que llegaran migrantes o visitantes de otros lugares, lo que convirtió a la avenida en un espacio de transición entre lo urbano y lo rural. Esto generó un cambio de uso de suelo, convirtiendo el sector en un espacio para actividades populares que poco a poco fueron deteriorando los espacios de la avenida; sumado a la llegada de nueva población migrante de otros grupos sociales, la avenida 24 de mayo se convirtió en un espacio de comercio y de vecindad de sectores medios y populares (Rivera,2014).

Para el año 1950 se desarrolló la prostitución en la avenida por lo que varias viviendas empezaron a funcionar como moteles a lo que se le agregó la venta de licor y estupefacientes en la calle, además todo el sector de San Roque se encontraba bordeado de comercio informal alcanzando a la avenida y formando así un lugar inseguro y con grandes problemas sociales (Corella y Vega,2015).

En el año 1980 se crea la vía vehicular para generar la conexión entre la occidental y el terminal terrestre para esto se crea el viaducto y sobre este una zona peatonal. Debido a esto el flujo peatonal se incrementó de una manera significativa, pero lejos de ser algo positivo esto generó inseguridad por lo que el fondo de Salvamento del Patrimonio Cultural (FONSAL) decide tomar acción y crear un proyecto para recuperar el espacio público pero dicho proyecto no se llevó a cabo. La avenida ha sido fruto de varios intentos de regeneración, pero ninguno ha tenido éxito hasta el último realizado en el 2011. Actualmente el Boulevard tiene ciertos aspectos positivos tales como los caminos peatonales y la prioridad al peatón, pero a pesar de ellos actualmente es un espacio muerto (Garcés,2016).

2.2 Inseguridad

A pesar de las múltiples intervenciones que se han realizado en la 24.de mayo ninguna de estas ha logrado mitigar la inseguridad que se percibe en el sector. La avenida es identificada como un lugar de decadencia ya que está compuesta por población de bajos recursos económicos tales como migrantes internos, trabajadoras sexuales, indigentes, entre otros (Ortega,2014).

En una encuesta que se realizó en el año 2010 por el economista Joaquín Paguay desarrollada para el proyecto “Rehabilitación Urbano Arquitectónica de la Av.24 de mayo “se puede evidenciar que existe una gran preocupación de los habitantes del sector por la inseguridad representando un 62 % de todos los encuestados. (ver imagen 4).

Dentro de la misma encuesta realizada por el Sr. Joaquín Paguay se puede observar que como parte del problema de la inseguridad destaca la venta de Drogas con un 40% (ver imagen 5).



Ilustración 4 Encuesta de demandas de la comunidad al municipio
Fuente: Paguay, 2010.

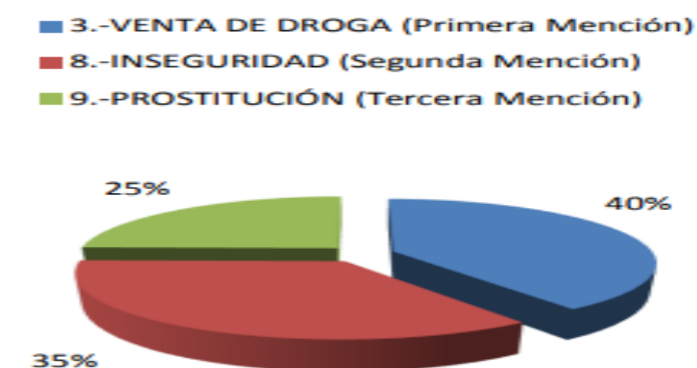


Ilustración 5 Los 3 problemas principales de la Av.24 de mayo
Fuente: Paguay,2010

Según un artículo del diario La Hora publicado en el año 2019:

“La Policía del Distrito Manuela Sáenz, responsable del sector, ha identificado la calle Imbabura, el Bulevar 24 de mayo, La Marín, el Centro Comercial Montúfar, el barrio San Roque y el corredor occidental como puntos calientes.” (La Hora, 2019)

En los sectores antes mencionados no solo se producen robos a personas sino también a instituciones financieras y a locales comerciales, además de otros delitos tales como hurtos a motocicletas y homicidios. En el boulevard de la Av. 24 de mayo se producen asesinatos en la calle a plena luz del día (Diario La Hora,2019).

2.3 La Av.24 de mayo como un límite

La quebrada de la Av. 24 de mayo empezó como un gran vacío natural y verde, cuando se realizó el relleno de la misma se creó el viaducto lo que hizo que se convirtiera en un vacío urbano importante. El diseño que tiene actualmente la avenida hace que tanto la población flotante como la población residente no quieran quedarse en el lugar debido a que la vegetación es escasa y existe un abandono por lo que actualmente la Av. 24 de mayo se lee como un vacío urbano debido a la falta de uso y actividad convirtiéndola en un límite entre el centro-norte con el centro-sur (Garcés,2019).

2.4 Abandono y mal uso del espacio público

El boulevard a pesar de ser un espacio público de gran tamaño este no se usa como tal, ya que actualmente existen ventas informales que obstaculizan la circulación de los peatones, además de la presencia de grupos de personas de estratos sociales bajos como mendigos e indigentes que se apropian del espacio público y hace que las personas que pasan por la avenida no quieran quedarse, por el contrario la población que pasa por ahí lo único que quiere hacer es pasar rápido por el miedo a sufrir algún tipo de agresión o robo, esto hace que el gran espacio público esté abandonado.

Frente a esta problemática el municipio ha desarrollado varias intervenciones y proyectos con el fin de generar transformaciones socio-económicas tanto en el CHQ como en la Av. 24 de mayo, pero dichas soluciones y proyectos parciales no han mejorado las condiciones de habitabilidad para los habitantes del sector, al contrario, se ha ido desarrollando una segregación socio-espacial entre el casco antiguo y los barrios existentes al sur-oeste y sur-este del actual Boulevard de la 24 de mayo (Navarrete.2017).

2.5 Trabajadoras sexuales

Este tipo de trabajo se relaciona directamente con actividades ilícitas tales como tráfico de drogas, alcoholismo, trata de personas, asaltos, entre otros lo que afecta directamente a los moradores del sector. En el año 2002 en la ciudad de Quito existían aproximadamente 5.000 mujeres que ejercían la prostitución y la gran mayoría se ubicaba en el centro histórico de Quito en el sector de la Av.24 de mayo, por esto convirtieron las viviendas en casas de tolerancia y en moteles que afectan la seguridad del sector. Debido a esto el municipio de Quito en el año 2006 cerró algunos de estos centros prometiendo a las trabajadoras sexuales una reubicación en el sector de la Cantera en el barrio de San Roque. Pero la falta de comunicación y socialización hacia los moradores del sector en donde las reubicaron hicieron que las trabajadoras sexuales fueran estigmatizadas y discriminadas por lo que regresaron a ejercer la prostitución de manera informal en la 24 de mayo hasta la actualidad (Tello,2017).

Sector	Nº de participantes	Porcentaje
24 de Mayo	40	20%
Plaza de Santo Domingo, San Marcos y La Marín ^A	65	32,5%
Plaza del Teatro	62	31%
Plaza del Teatro (trans femeninas)	10	5%
Plaza Grande	23	11,5%
Total	200	100%

Ilustración 6 Número y porcentaje de trabajadoras sexuales

Fuente: Álvarez y Sandoval, 2013

Como se puede observar en la imagen 6 del 100% de trabajadoras sexuales del CHQ un 20 % se encuentran en la Av. 24 de mayo con un rango de edad entre 36 y 50 años con una institución primaria como nivel de educación máxima (Álvarez y Sandoval,2013).

2.6 Despoblamiento

Debido al crecimiento progresivo del Quito norte y la mercantilización del valor del suelo los habitantes de la Av. 24 de mayo y del centro histórico dejaron sus propiedades ya que las mismas habían perdido su valor por lo que el sector se convirtió en un barrio popular. Además, la ocupación de viviendas por parte de indígenas que llegaban a la Av. 24 de mayo hizo que las “élites” abandonaran el sector para trasladarse a nuevos sitios de la ciudad. De esta manera el sector de la 24 fue un espacio de llegada y de salida, es decir, era un lugar en el cual acababan recorridos de transporte interprovincial, además se convirtió en una zona de comercio popular. Debido a esto se produjo un deterioro del sector causado por el descuido de las autoridades y de los pobladores. El despoblamiento también se produce como consecuencia de la apropiación de grupos sociales de bajo nivel económico tales como indigentes, trabajadoras sexuales, entre otros lo que clasifica al sector como peligroso ya que estos grupos sociales mantienen una gran cercanía con vicios y prácticas fuera de lo común provocando así un rechazo o cierto recelo por parte de la población residente y de la población flotante que acude al sector (Coronel ,2013).

2.7 Comercio informal

El comercio informal empezó a generarse en la década de los ochenta provocado por la emigración de la población del campo hacia la ciudad lo que hizo que se generara un patrón social y económico basado en el comercio informal. Actualmente en la Av.24 de mayo se observa una gran concentración de vendedores ambulantes que se apropian del espacio público generando un caos en el sector fomentando así la inseguridad en el mismo (Cabrera,2016).

2.8 Árbol de Problemas

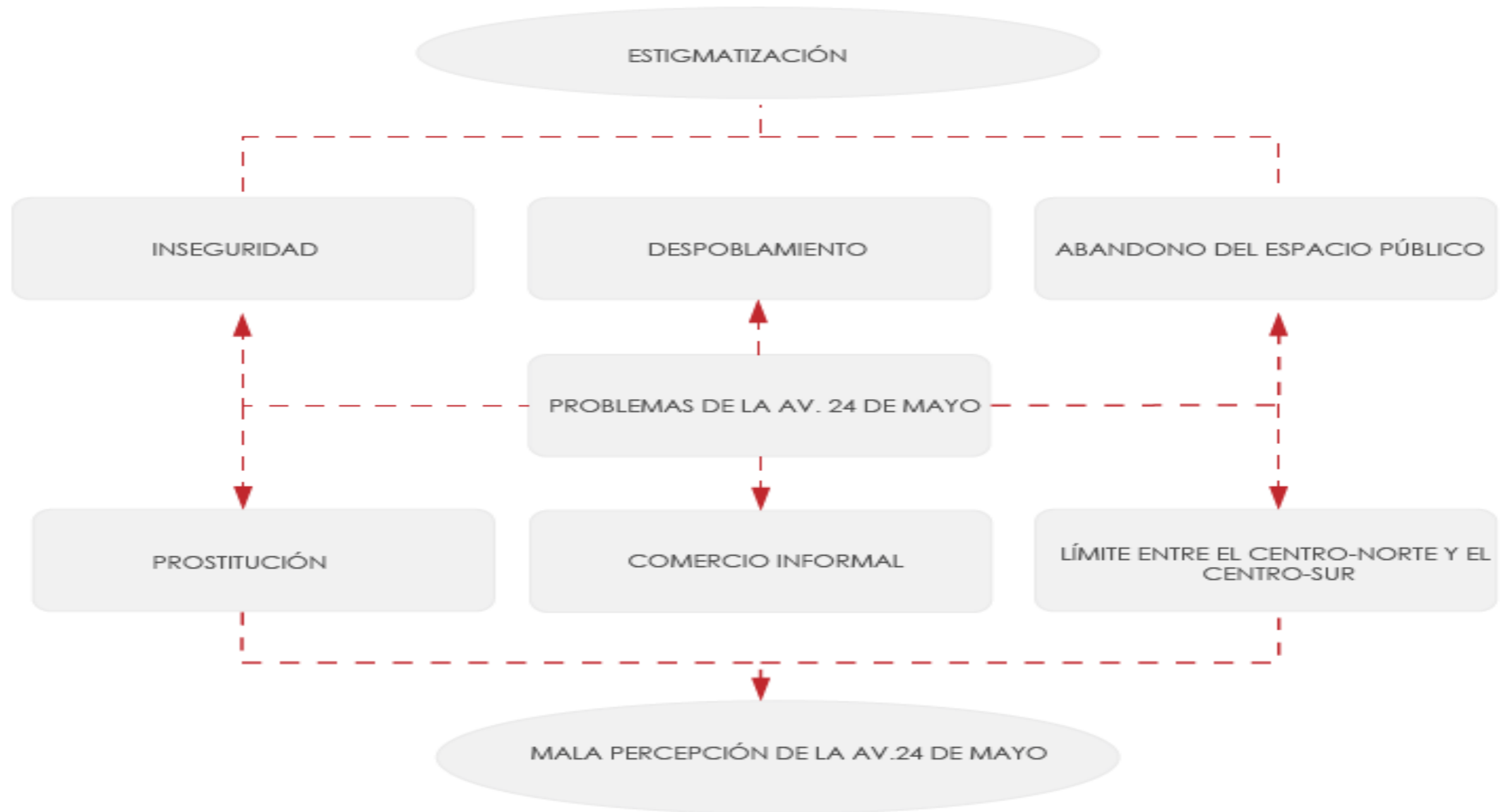


Ilustración 7 Esquema de problemas Fuente: Elaboración propia

Justificación

En la actualidad la avenida 24 de mayo tiene una circulación peatonal y una prioridad hacia él, pero a pesar de esto el boulevard es un espacio vacío y muerto (Garcés Miño,2019). Debido a esto el proyecto se justifica a través de normativas tanto de la ordenanza metropolitana como de la Constitución de la República del Ecuador además con el proyecto del Corredor Metropolitano y siendo la Av.24 de mayo un espacio que pertenece al casco antiguo del Centro Histórico declarado patrimonio de la Humanidad.

3.1 Ordenanza Metropolitana 0260 Capítulo III, sección II “Del espacio público en las áreas patrimoniales del DMQ”

Cito textualmente:

“Es competencia del alcalde metropolitano de Quito dirigir y promover las acciones destinadas a proteger el espacio público en las áreas patrimoniales del Distrito Metropolitano de Quito” (Ordenanza Metropolitana 0260, pag.16).

Las administraciones zonales respectivas de cada zona deben ejercer el control de los espacios públicos con la finalidad de preservarlos en coordinación con entidades municipales tales como la Empresa de desarrollo urbano de Quito (EMDUQ), con la Empresa municipal de movilidad y obras públicas (EMMOP), entre otras. Además, en el artículo 39 de la presente ordenanza llamado “Mantenimiento Especializado nos dice que: la Municipalidad del Distrito Metropolitano de Quito mediante la interacción del FONSAL y junto con el apoyo de EMAAP, el EMDUQ, EMASEO y demás entidades deben proceder al mantenimiento especializado de los espacios públicos en el Centro Histórico y áreas patrimoniales (Ordenanza Metropolitana 0260, s.f).

3.2 Ley orgánica de ordenamiento territorial, uso y gestión de suelo

En el capítulo II denominado “Principios rectores y derechos orientadores del ordenamiento territorial y planeamiento del uso y gestión del suelo” más concretamente en el artículo 7 nos describe que la población tiene el derecho a una vivienda adecuada y digna, a un hábitat seguro y saludable, pero sobre todo a un espacio público de calidad en el cual el usuario pueda disfrutar del patrimonio natural y cultural.

3.3 Constitución de la República del Ecuador

En la sección cuarta “Cultura y Ciencia” en el artículo 23 nos dice específicamente:

“Las personas tienen derecho a acceder y participar del espacio público como ámbito de deliberación, intercambio cultural, cohesión social y promoción de la igualdad en la diversidad” (Constitución de la República del Ecuador, pag.26).

3.4 Centro Histórico de Quito, Patrimonio de la Humanidad

El centro histórico de Quito es el mayor conjunto patrimonial de América Latina ya que contiene alrededor de 130 edificaciones y más de 5.000 inmuebles considerados como patrimonio histórico. La Av.24 de mayo pertenece al casco antiguo del mismo, el cual es un espacio en donde la sociedad se entremezcla con el pasado y su presente cultural, social y político. Quito es declarado Patrimonio de la Humanidad en 1978 por múltiples razones tales como: su privilegiada localización geográfica, por ser monumental y artístico, por su clima, pero sobre todo por su Centro Histórico, el cual es uno de los testimonios más fieles del arte hispano de América en donde se puede evidenciar la fusión del arte con el talento indígena (Albán,2011).

El centro histórico es un espacio público por excelencia debido a que es un espacio en donde existe una mezcla entre lo simbiótico (lugares de encuentro), lo simbólico (la identidad) y la “polis” (lo cívico). El CHQ funciona como una centralidad urbana (Fiordi,2013).

Además, es muy importante rescatar, proteger y revitalizar el centro histórico ya que se reconoce como un gran “espacio público” y no solo por sus calles y plazas sino por la valoración tanto local, nacional y mundial, es un espacio público que es para todo el mundo (Carrión, s.f).

3.5 Proyecto del Corredor Metropolitano.

El proyecto del Corredor Metropolitano tiene como objetivo reinsertar Quito y hacer de ella una ciudad ecológica y sustentable para esto se proponen diferentes estrategias tales como: estrategias de transición, acciones de transformación y 7 centralidades estructurales, para esto Quito es dividido en diferentes tramos en los que se desarrollan una gran cantidad de propuestas (ver lámina 1). Entre estas propuestas se encuentra el tramo Centro Histórico en donde se desarrolla el proyecto “Conector Panecillo - El Censo” que tiene como objetivo recuperar el área verde seminatural de conservación que es el Panecillo. El proyecto completo se plantea como una recuperación y revitalización de la zona en diferentes categorías tales como: espacio público, vivienda, rehabilitación de edificaciones, movilidad y recuperación del entorno natural y paisajístico de la ciudad (ver lámina 2). Dentro del Conector Panecillo - El Censo existen diferentes proyectos a desarrollar tales como el borde activo de la Av. 24 de mayo, el cual se desarrolla en el presente trabajo de fin de carrera, parques de bolsillo, los silos del censo, entre otros (Ver lámina 3) (Concurso Corredor Metropolitano de Quito,2018).

3.6 Población que se vería beneficiada con el proyecto

En el eje 24 de mayo habitan 9.918 personas según el censo 2010 y el número de hogares del sector es de 4.211. De esta población el 49.9% son mujeres y el 50.1 % son hombres (INEC,2010).

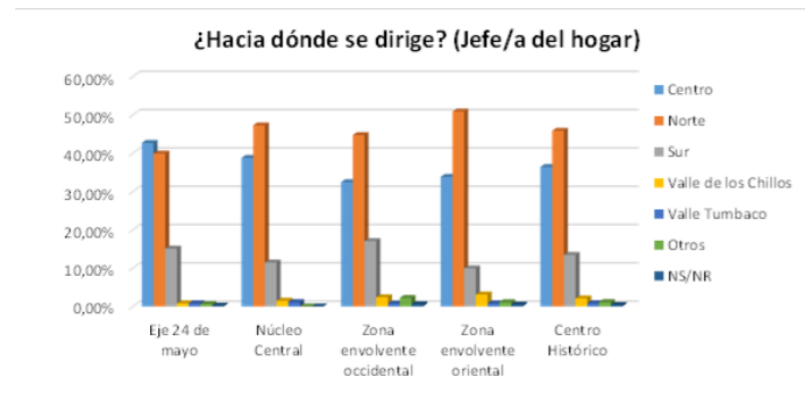


Ilustración 8 Encuesta de sectores hacia donde se dirige la población

Fuente: Instituto de la ciudad, 2010

Como se puede observar en la ilustración 8 en el eje 24 de mayo un 45% de personas provienen del centro histórico, un 40% proviene del norte de la ciudad y un 15% proviene del sur (Instituto de la ciudad ,2018).

Es por esto que el sector de la avenida 24 de mayo es una zona en la cual pasa mucha población flotante ya que la misma es una vía colectora que conecta el casco antiguo del Centro Histórico de Quito con otros barrios aledaños, además existe mucha población que trabaja en el sector.

Objetivos

4.1 Objetivo General

- Diseñar el borde y el espacio público del tramo 2 de la Av. 24 de mayo comprendido entre las calles Loja y Av. Pedro Vicente Maldonado.

4.2 Objetivos Específicos

- Promover espacios que generen apropiación por parte de la población del sector.
- Generar 3 zonas a lo largo de la Av.24 de mayo las cuales se destaquen por su vocación turística y residencial según sus características sociales, urbanas y morfológicas.
- Aportar a la reducción de la inseguridad del sector con la utilización de elementos arquitectónicos, urbanos y actividades sociales.
- Generar un vínculo entre el centro- norte y el centro-sur para así eliminar el límite y el vacío urbano que hoy representa la Av.24 de mayo.
- Proyectar una mixticidad de usos de suelo en el borde de la Av,24 mayo que genere actividades en el espacio público para así lograr la activación del lugar.
- Hacer de la Av.24 de mayo un eje verde peatonal que vincule la quebrada El Censo con el Geoparque.

CAPÍTULO II

MARCO TEÓRICO

En este capítulo se desarrollan diversos temas relacionados con el objetivo principal del presente trabajo, el cual es diseñar el borde y el espacio público de una vía importante del centro histórico de Quito que actualmente es considerada como un límite urbano para el sector, por lo tanto, se empieza haciendo un acercamiento al concepto de revitalizar el cual se asocia con otros términos como rehabilitación y renovación, junto a ello se revisa parte de la teoría desarrollada sobre inseguridad. A continuación, se revisan algunos conceptos que teorizan sobre herramientas que se debe tener presente en un proceso de revitalización como son: ciudad dinámica, centralidades, mixticidad de uso, espacio público y algunas claves para su recuperación. Finalmente se revisan tres referentes sobre actuaciones en el espacio público en tres ciudades latinoamericanas.

2. Concepto de “Revitalizar”

Los términos de rehabilitación y renovación urbana como tal tienen su origen en el siglo pasado debido a que la industrialización trajo consigo numerosas problemáticas sociales y urbanas que llevaron a la necesidad de regenerar los entornos urbanos afectados por las industrias en muchas ocasiones y en otras ocasiones por la pobreza. A partir de la década de 1950 surgen las principales políticas a favor de la rehabilitación y regeneración de cascos históricos, las ciudades británicas son las primeras en realizar las políticas, las cuales intentarían resolver la situación de degradación industrial y el desgaste de las infraestructuras. Existe una variedad de términos con características similares tales como “regeneración urbana”,

“rehabilitación urbana”, renovación urbana”, “revitalización urbana”, etc. pero en muchas ocasiones son utilizados de manera similar (Iraegui, 2015).

El concepto de revitalizar significa atender a los espacios de relación y a la calidad del espacio público tomando en cuenta la diversidad social y la diversidad de usos, la escala de proximidad y las actividades de barrio. La revitalización urbana es un recurso que usamos para reestablecer los efectos del deterioro tanto físicos, sociales o económicos de una ciudad. No sólo se toma en cuenta la renovación del espacio físico – espacial sino también es importante contemplar las dinámicas sociales de la zona para así lograr una intervención integral (Rodríguez,2015).

Por lo tanto, la revitalización urbana se puede entender como el recurso para revertir los efectos del deterioro tanto físico, social y económico en las ciudades. Mediante el desarrollo de lineamientos y estrategias para la formulación de políticas públicas de revitalización urbana se podrá dirigir las actuaciones necesarias para la planificación de un entorno urbano. El objetivo principal que tiene una revitalización urbana es conservar y rehabilitar el patrimonio en los cascos históricos para así volver a tener su funcionalidad promoviendo actividades comerciales y servicios tradicionales y así convertirlo en un centro más atractivo para el visitante (Taracena ,2013).

2.1 Inseguridad en las ciudades

Los problemas de inseguridad en muchas de las ciudades de todo el mundo tienen su origen por múltiples causas, por ejemplo, una de ellas es la desigualdad social, también existen otras causas tales como el crecimiento y el deterioro urbano, esto combinado con las crisis económicas que enfrentan los países

contribuye a que se desarrolle la inseguridad y el delito. Se puede decir también que la pobreza viene de la mano con el delito aumentando la inseguridad en diferentes barrios o zonas. Como consecuencia de todas estas variables se produce un término denominado “territorialización de la inseguridad ciudadana”, esto quiere decir que fenómenos como la inseguridad en zonas o barrios urbanos que, debido a sus características tanto socioeconómicas, políticas, culturales, laborales, etc. Hace que quienes habitan o frecuentan está determinada zona se consideren parte de la misma por lo que se categoriza al lugar como sector crítico o vulnerable (Ponce, 2016).

La percepción de inseguridad delimita la forma y el uso que se le da a un determinado espacio de la ciudad, esto ejerce una gran influencia en los procesos urbanísticos actuales. Los barrios y las zonas categorizados como “peligrosos” “son parte de una percepción dada por el tipo de personas que habitan el lugar, las dinámicas sociales y actividades desarrolladas por este tipo de personas, las cuales también generan una apropiación del espacio público desarrollando actividades que no son apropiadas (Salas.2015).

2.2 Ciudad Dinámica

En las ciudades de América Latina en las últimas décadas se ha dado un gran crecimiento en las metrópolis, lo que ha hecho que se formen unas “megaciudades” y por consecuencia el desarrollo de “el espacio de flujos”. Como consecuencia a esto se ha generado el desarrollo de nuevas formas y dinámicas espaciales (Kuri,2009).

Todas las ciudades deben ubicar sus espacios y sus actividades de acuerdo al uso que éstas tengan, es decir, deben ser compatibles para así no alterar de una manera drástica a la

población resiente, por ejemplo, una zona extremadamente ruidosa no es compatible con un uso residencial. Todos estos lugares y espacios deben ser diseñados para que todas las personas puedan utilizarlo desde niños hasta adultos mayores poniendo siempre como prioridad al peatón. Es importante que cuando se diseñan espacios en las ciudades éstos se resuelvan no sólo para el momento en el que una persona está de paso, sino también por si decide quedarse en el mismo, por eso importante diseñar espacios que incentiven o motiven al usuario a quedarse en el lugar. Las ciudades no deben estar compuestas únicamente por obras o equipamientos arquitectónicos, tampoco deben tener vida solo al interior de los mismos, sino que se deben crear ambientes complementarios en el espacio público en donde la gente pueda reunirse y conversar. Estos espacios pueden ser una plaza, un café, una gran calle peatonal, una avenida o la mezcla de varios (Correa,2017).

2.3 Centralidades

El concepto de centralidad se dio y obtuvo una mayor importancia con la teoría de los lugares centrales desarrollada por Walter Christaller, según esta teoría una ciudad se organiza a partir de una estructura jerarquizada de espacios centrales, dicha centralidad debe atraer personas de otras zonas para consumir los servicios que aporta la centralidad. Por lo tanto, la definición de centralidad es la siguiente:

“Espacios multifuncionales de diferentes escalas con un rol definido que atraen personas y bienes en donde se producen intensos intercambios colectivos”

Las centralidades se caracterizan por: tener una gran concentración de servicios y actividades, una buena accesibilidad tanto interna como desde otras zonas de la ciudad y por último la centralidad es un punto de referencia tanto para

la zona en la que se encuentra como para el resto de la ciudad. Así mismo las centralidades pueden ser a escalas metropolitanas, zonales, sectoriales y barriales (Cuenin y Silva, 2010).

Se entiende como centralidad al núcleo multifuncional y un articulador económico. Todas las áreas de una ciudad deben tener lugares con valores de centralidad en donde todos los habitantes de la misma puedan acceder con facilidad (Sánchez y Woolfson,2016).

La centralidad no es sólo un espacio, sino que engloba mucho más, una centralidad es la unión, la interacción y la superposición de muchas relaciones urbanas. El término de centralidad tampoco se puede definir como la acumulación de fachadas monumentales sino más bien es la diversidad de personas y estructuras en un espacio (Mayorga, 2015).

2.4 Mixticidad de usos

Muchos autores tales como Hirt (2016), Brambila (2015), Rodier (2014), Higuera(2009) o Knaap(2004) plantean que es muy necesario e importante dirigir el crecimiento de las ciudades hacia una diversidad, es decir, estos autores y sus propuestas se basan en definir una adecuada ubicación de diferentes tipos de usos de suelo tanto residenciales, comerciales, de servicios, equipamientos, etc. debido a que una ciudad con ésta característica genera un ambiente cómodo que satisface las necesidades de la población que habita en ella. Todos estos autores concuerdan en que si un espacio se provee de servicios y equipamientos suficientes logra que la población viva cerca de estos lugares ya que pueden ir a comprar, trabajar, atenderse e incluso recrearse en un mismo lugar lo que promueve el no uso excesivo de transporte privado tal como es el automóvil y esto hace que reduzca la contaminación y mejora el medio ambiente ya que las personas se mueven por el lugar peatonalmente o con

transporte alternativo como la bicicleta. Además, la mixticidad de usos de suelo ayuda a la vitalidad y mejora la seguridad en un barrio o sector por lo que generaría además ingresos económicos para el mismo. La diversidad de usos en un mismo lugar o espacio promueve la reducción de desplazamientos por parte de la población a otros lugares de la ciudad y fomenta zonas más seguras, además esto hace que exista un mayor encuentro entre población logando así una sensación de comunidad (Mendiola, 2017).

Contrarrestando las teorías y postulados que se establecieron en el CIAM (Congreso Internacional de Arquitectura Moderna) en la actualidad se plantea la necesidad de establecer y promover la relación entre áreas residenciales y la mayor cantidad de usos compatibles para así ayudar a la diversidad y al dinamismo en el espacio público logrando así recorridos urbanos que generen un impacto en la ciudad. Esta mixticidad de usos haría que la demanda de transporte privado se reduzca y por el contrario promovería la utilización del transporte público. Esto haría que el espacio público y las calles sean un espacio público por excelencia (Municipio de Medellín, s.f).

2.5 El espacio público

Un espacio público es un escenario ideal para la interacción entre los ciudadanos residentes y no residentes de un lugar o sector, además el espacio público es idóneo para la recreación de manifestaciones representativas de una sociedad o de un momento histórico, esto hace que se logre expresar la cultura y tradición de un lugar. Algunas de las funciones que debe tener el espacio público es establecer una conexión entre el espacio privado (Equipamientos) y el público, éste también debe lograr una circulación tanto de personas, bienes y servicios. Es

muy importante que en los espacios públicos se realicen actividades diversas y productivas para la población del sector. Actualmente en muchas ciudades y sectores tales como el centro histórico de Quito los espacios públicos urbanos tradicionales tales como una plaza o una calle se han transformado en un espacio transitorio teniendo la función únicamente de conectar otros espacios, además no existe un adecuado mantenimiento en los mismos haciendo que los espacios públicos se vuelvan desolados y descuidados lo que hacen que se conviertan en lugares peligrosos (Rangel, 2001).

El espacio público es un espacio de ocio, recreación y servicio para las personas y grupos de personas que se encuentran en el mismo para que estas disfruten de su tiempo libre. Es por esto que en la vida diaria de una persona se necesita de un espacio público que es la representación social de la población tanto de su historia como de sus intereses comunes, es un espacio de representación de la vida cotidiana, es por esto que es la imagen de la zona o lugar (Rivas, 2010).

Se puede decir que los espacios públicos se caracterizan por ser un espacio visible y accesible para todos lo que hace que se convierta en una centralidad localizable para la población, además tiene la característica de la adaptación, es decir, logra la capacidad de tener una diversidad de actividades y la adaptación a los nuevos usos (García, s.f).

2.5.1 Deterioro del entorno urbano

Las ciudades están en continuo crecimiento y transformación por lo que en cierta manera es “normal” que exista un deterioro urbano, por lo que es importante seguir un mantenimiento paulatino, pero por el contrario en muchos casos este mantenimiento no se lo da y el deterioro urbano se consolida a lo largo del tiempo. Es por ello que las intervenciones

integrales de espacios que se encuentran obsoletos a través de la renovación urbana es una gran oportunidad para contrarrestar el deterioro progresivo (Rodríguez,2015).

2.5.2 Claves para recuperar espacios públicos y fomentar la vida urbana

La importancia de los espacios públicos en la vida urbana ha estado presente desde la antigua Grecia hasta nuestros días. Y es que las posibilidades de encuentro y de debate en estos espacios influyen en cómo los habitantes participan en el desarrollo de su ciudad. Existen 3 claves para recuperar los espacios públicos las cuales son:

1. **CONSTRUCCIÓN DE COMUNIDADES VIBRANTES:** es necesario que las calles, plazas y veredas que están relacionadas directamente con los espacios públicos, permitan acceder de manera equitativa e igualitaria a todos los residentes. Este punto se puede cumplir cuando el diseño urbano está pensado desde el concepto de “calles completas”, que significa que las calles deben ser accesibles, seguras y centradas en las personas.
2. **IMPULSOS DESDE LA ECONOMÍA LOCAL:** un ejemplo de cómo se podría impulsar la economía del sector sería, por ejemplo, impulsar planes a corto plazo que también permitan recuperar los espacios públicos, tal como ocurre con las ferias y festivales culturales.
3. **ROL AMBIENTAL:** Es imprescindible que los espacios públicos tengan áreas verdes. Si los espacios públicos tienen áreas verdes, no solo están beneficiando a la población, sino que también están ayudando al ecosistema local logrando así la mitigación de los impactos ambientales, aumentando la capacidad de recuperación urbana y acortando la distancia entre las personas y la vegetación dentro del entorno urbano (Gaete,2017).

2.6 Análisis de referentes

A continuación, se presentan 2 referentes de intervención urbana desarrolladas en centros históricos en las cuales se puede ver la intervención en el espacio público y la relación del espacio público – privado y 1 referente en el cual se utiliza la mixticidad de usos para activar una calle en Bogotá.

2.6.1 Intervención de la calle de Republica de Argentina, en el Centro Histórico de la ciudad de México

Esta intervención se realizó para promover un corredor urbano comercial en el cual se respete y se tomen en cuenta las tradiciones y cultura de los habitantes del sector, además busca brindar espacios apropiados para los visitantes de la zona. La zona en donde se realiza la intervención es un lugar que tiene un gran deterioro urbano, un gran problema de viabilidad y de comercio informal. La propuesta tiene como objetivo la consolidación del flujo peatonal de la calle Argentina y para esto se toman acciones como: el ordenamiento del comercio informal existente en la zona, el desarrollo de zonas de esparcimiento y convivencia para la población y reducir el uso del transporte privado generando una dinámica agradable y logrando así un flujo natural de gente (Ver imagen 9) (Cruz, 2015).



Ilustración 9 Intervención en la calle República de Argentina, México
Fuente: Cruz, 2015



Ilustración 11 Ubicación del comercio informal en el proyecto de la calle Argentina, México

Fuente: Cruz, 2015

El mobiliario utilizado para la ubicación del comercio informal tiene como objetivo principal mejorar la imagen urbana utilizando un diseño común en el cual se consideran aspectos tanto estéticos como de sustentabilidad y funcionalidad (Ver imagen 10). Además, en la propuesta se utilizan predios con la intención de generar una conexión con un importante templo de la zona y así lograr un corredor cultural atractivo para el turismo (Nava, 2015).

2.6.2 Renovación urbana del área centro de San Isidro, Argentina

Esta propuesta a pesar de ser una zona de intervención más grande que una calle o una avenida es una propuesta que se enfoca principalmente en la identidad del sector, la calidad ambiental, la prioridad hacia el peatón, la accesibilidad y la sostenibilidad. Se logra un equilibrio entre la naturaleza y la ciudad logrando resolver los problemas de la zona tales como la densidad, la escasa presencia de vegetación y los pocos espacios destinados para el peatón. Para lograr la implementación de lo verde se proyectó una normativa para la incorporación de vegetación en los frentes dando a los privados incentivos y premios. Además, se crean islas vegetales con espacios de

descanso para el usuario. En la zona del casco histórico también se realiza una intervención en la cual se prioriza y enfatiza las visuales y perspectivas del centro histórico, además se refuerzan las conexiones peatonales mediante escaleras y rampas mecánicas (Ver imagen 11) (Cabezas, 2014).



Ilustración 10 Propuesta del centro de San Isidro, Argentina

Fuente: Cabezas, 2014

2.6.3 La zona T de Bogotá, Colombia

Este proyecto se toma en cuenta debido a que en ella la estrategia principal de recuperación urbana es activar zonas sin actividad mediante diversos usos de ocio e intercambio en la cual se pueda congregar a personas de distintas edades además de que fomenta la visita de turistas convirtiéndolo en una referencia para la ciudad (Ver imagen 12) (Sánchez, 2017).

Es una propuesta que genera una mixticidad de usos dirigidos más hacia el turista que hacia la población residente pero que logró disminuir la delincuencia en el sector al ser

actividades y usos que funcionan durante todo el día (Ver imagen 13).



Ilustración 12 La zona T de Bogotá

Fuente: Malemag, 2018

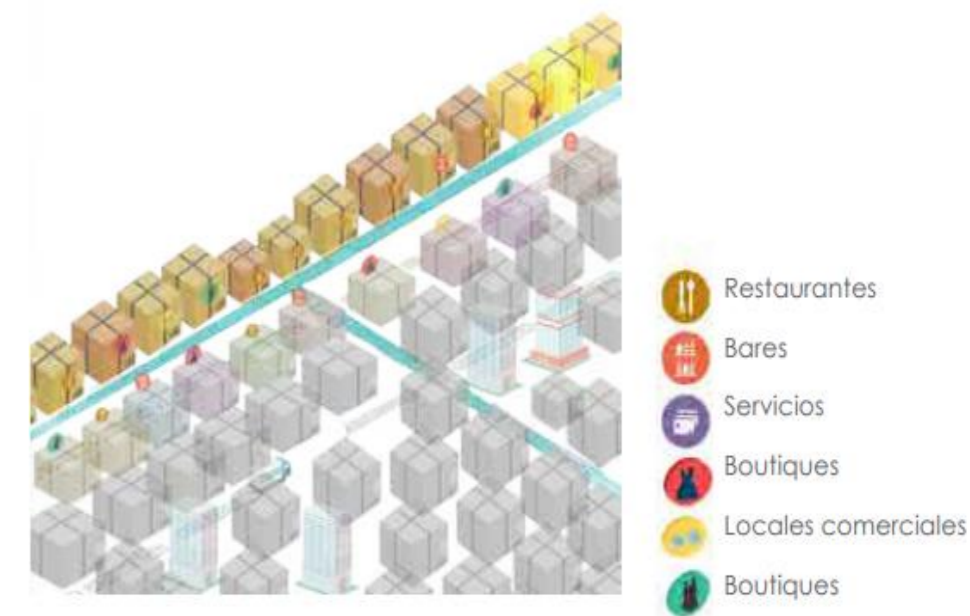


Ilustración 13 Usos planeados en la zona T de Bogotá

Fuente: Malemag, 2018

CAPÍTULO III

METODOLOGÍA

3.1 Enfoque de la Investigación:

Epistemología Mixta

3.2 Modalidad de Investigación.

La investigación está compuesta metodológicamente por tres fases o niveles de análisis: diagnóstico, síntesis y propuesta

3.2.1 Fase Diagnostica.

En esta fase se realizó un análisis de la propuesta del Corredor Metropolitano a un nivel macro, a un nivel meso se realizó el análisis del estado actual de la Av.24 de mayo y a un nivel micro (tramo 2 de la Av.24 de mayo) de igual manera se realizó el diagnóstico del estado actual.

Para la realización de los diagnósticos tanto meso como micro de la Av.24 de mayo se tomaron en cuenta dos aspectos: físico-espacial y social. Dentro del aspecto físico se consideraron distintos indicadores de la calidad del espacio público tales como: fachadas activas mapeadas a través de los usos de suelo(ver lámina 6), calidad ambiental y la calidad de las instancias a través de la identificación del mobiliario urbano(ver lámina 7), imagen urbana(ver lámina 8), convivencia de diversas formas de movilidad a través del mapeo vial(ver lámina 9) , visuales(ver lámina 10), perfil urbano(ver lámina 11) y algunos otros indicadores consultados como :espacios verdes públicos por habitante, espacio público total por habitante, relación entre actividad y residencia, reparto del viario público peatonal, densidad de árboles, titulados de 3er grado, aparcamiento para el vehículo privado, acceso al transporte público, densidad de habitantes y densidad de viviendas (ver láminas 21 y 22). Estas

mismas variables se utilizaron para el diagnóstico micro para así determinar las problemáticas del sector. En las variables y diagnósticos realizados se puede evidenciar el estado actual de la zona de intervención mediante mapeos y un levantamiento fotográfico.

Además, se utilizó información tomada de estudios previos y también se realizaron una serie de entrevistas semiestructuradas a residentes del sector, a población flotante y a líderes barriales. Para esto se realizaron 2 guías dirigidas para la población residente y líderes barriales y otra para la población flotante, en las cuales se realizaron preguntas tanto para saber las problemáticas del sector desde el punto de vista de la población y para saber la opinión de la gente en relación con el espacio público para poder tomarlo en cuenta a la hora de realizar la propuesta.

Adicional a esto se realizó recorridos de observación directa como usuario participante del espacio que se estudia haciéndose un registro fotográfico del estado actual y se tomaron notas de campo que sirvieron para la parte de diagnóstico. Además, para sustentar el diagnóstico social el cual se apoya principalmente en estudios previos se hacen también 5 entrevistas semiestructuradas: 2 a población residente, 2 a población flotante y 1 líder barrial (ver anexo 1 y 2 de guías de entrevistas).

3.2.2 Fase de Síntesis

Una vez realizado el diagnóstico tanto macro, meso y micro del sector se identificaron varias problemáticas que se tomarán en cuenta en la fase de la propuesta. Para esto se determinaron tanto los lineamientos generales para toda la Av.24 de mayo (Ver

láminas 25 y 26) y los lineamientos y estrategias para el tramo 2 realizado en el presente trabajo (ver lámina 27) y así poder determinar la propuesta conceptual a un nivel meso. Una vez determinados los lineamientos generales, la fase de la propuesta está alimentada por actividades y espacios sugeridos por la población residente y flotante extraídos de las entrevistas realizadas a los mismos, dando como resultado que el mayor problema que tiene la Av.24 de mayo es la inseguridad provocado por grupos sociales de un nivel económico bajo tales como trabajadoras sexuales y que gracias a este grupo de personas se desencadenan otros problemas tales como tráfico de drogas, robos, entre otros. Esta fase cuenta con el diagnóstico resumen donde se evidencian las problemáticas del sector (Ver lámina 12, 19 y 20).

3.2.3 Fase propuesta

Se inició con el planteamiento de la propuesta conceptual en la cual se realizó a nivel meso un concepto en cual se generaron 3 nodos según su vocación generando zonas de usos diversos conectados por un eje de vegetación y ciclovía. (Ver lámina 23) Después se desarrolló una propuesta de zonificación tomando en cuenta las problemáticas existentes en el sector para así determinar una propuesta de cambio de usos y actividades acordes a estos usos en el espacio público, para lograr una conexión entre lo público y lo privado. (Ver lámina 24). Después se realizaron planos y secciones urbanas, detalles y visualizaciones (Ver lámina 28 en adelante).

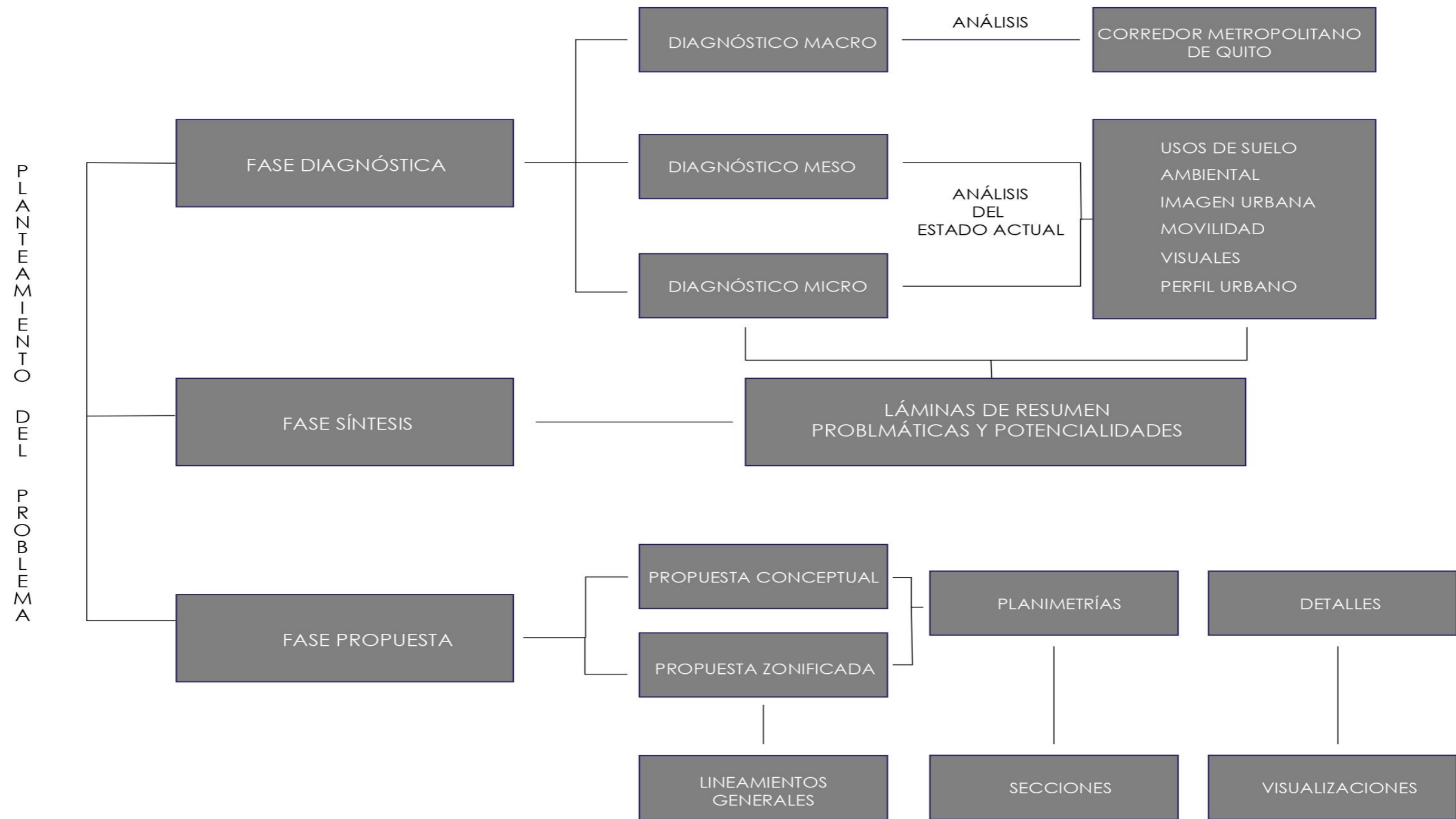


Ilustración 14 Esquema de metodología
Fuente: Elaboración propia

CAPÍTULO IV DIAGNÓSTICO Y PROPUESTA

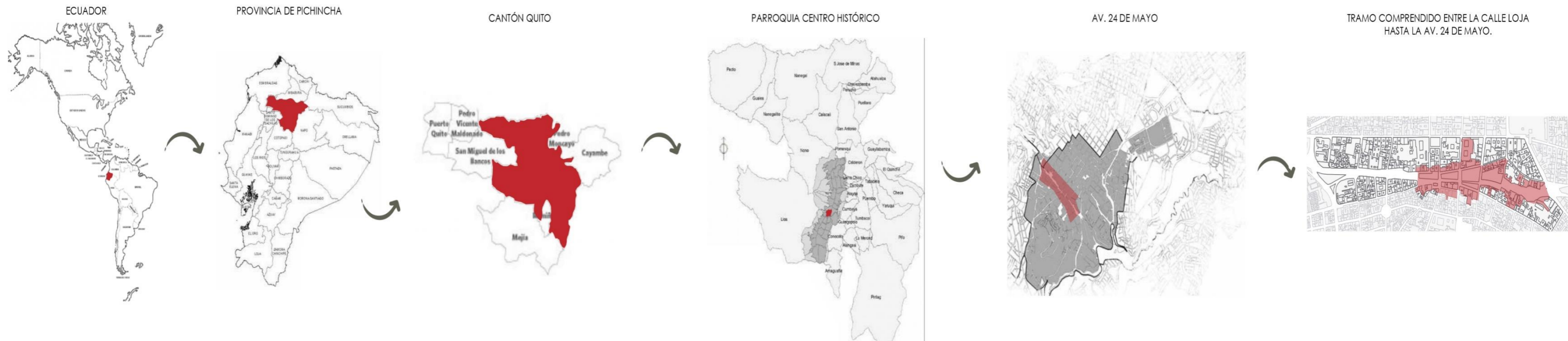


Ilustración 15 Ubicación del proyecto
Fuente: Elaboración propia

4.1 Ubicación

Como se puede observar en la imagen 15 la propuesta del presente trabajo se encuentra ubicada en América Latina, País: Ecuador en la parroquia Centro Histórico de Quito dentro del cantón Quito provincia de Pichincha. Es una de las 32 parroquias urbanas, la cual está limitada al norte con la parroquia de San Juan, al sur con las parroquias de Chimbacalle y la Magdalena, al este con la parroquia de La libertad y al oeste con la parroquia de Itchimbía. La zona de intervención se encuentra localizada sobre la Av. 24 de mayo entre las calles Loja y Av. Pedro Vicente Maldonado.

4.2 Diagnóstico

En la fase de diagnóstico se realizaron diversos análisis tanto macro (Corredor Metropolitano de Quito), meso (Av.24 de mayo) y micro (tramo 2 de la Av. 24 de mayo) en los cuales se evidencian las problemáticas del estado actual de la zona a intervenir. Primero se realizó un análisis macro completo del proyecto del Corredor Metropolitano en donde se analizó completamente la propuesta del mismo.

4.2.1 Diagnóstico macro – Corredor Metropolitano de Quito.

En vista de las problemáticas actuales de la ciudad de Quito entre las que destacan: el crecimiento urbano desmedido, ciudad

difusa y sin conexión, falta de herramientas de planificación y política pública y redes de transporte público deficientes e insuficientes se desarrolla una propuesta de intervención urbana para toda la ciudad de Quito. Dicha propuesta es la del Corredor Metropolitano, la cual tiene como objetivo principal reinsertar Quito como una ciudad ecológica y sustentable mediante una serie de estrategias como por ejemplo: estrategias de transición, herramientas de implementación, acciones de transformación, sostenibilidad urbana y resiliente y por último establecer 7 centralidades estructurales. Para ello se implementan una serie de objetivos a tomar en cuenta, los cuales son:

1. Re-estructurar la movilidad: tomando como eje principal el Metro de Quito.
2. Integrar el ambiente a la urbe: utilización de ejes verdes y vegetación para lograr una ciudad ecológica y sostenible.
3. Re-orientar el crecimiento urbano: dirigir el crecimiento de la ciudad hacia las periferias.

Para poder cumplir con los objetivos antes mencionados se establecen ciertas prioridades tales como: un nuevo modelo de movilidad con espacios públicos, planes parciales con tratamientos urbanos, nuevos conectores como el geoparque y la implementación de proyectos activadores. Para esto la ciudad de Quito se dividió en 7 tramos llamados centralidades estructurales los cuales son los tramos industriales ubicados en las periferias de la ciudad, los tramos mixtos, el tramo hipocentro y por último el tramo centro histórico. Cada uno de estos tramos poseen diferentes propuestas de proyectos tanto urbanos como arquitectónicos entre los que se destacan: parques industriales, parques lineales, planes parciales (Veintimilla), plazas, microcentros, centros deportivos, museos, entre otros (Ver lámina 1).

Como se mencionó anteriormente uno de los tramos de intervención del corredor es el tramo del Centro Histórico en el cual también existen diversas propuestas de intervención. Por lo que se realizó un mapa de equipamientos del mismo (Ver lámina 2).

4.2.2 Diagnóstico macro –Corredor Metropolitano de Quito Conector Panecillo-El Censo

La propuesta del Conector Panecillo - El Censo tiene como objetivo recuperar el área verde del Panecillo mediante un eje que lo vincule con la quebrada el Censo para así promover

un desarrollo económico y la atracción de turistas. Para ello se propone la regeneración del espacio público, la rehabilitación de las edificaciones del centro histórico, una movilidad relacionada con la recuperación del entorno natural y paisajístico por lo que se proponen diversos proyectos entre los que se destacan: vivienda agro productiva, rehabilitación San Lázaro-plataforma municipal, borde activo de la Av. 24 de mayo, los silos del censo y parques de bolsillo (Ver lámina 3).

4.2.3 Diagnóstico macro – Corredor Metropolitano de Quito Borde Activo de la Av.24 de mayo

Este proyecto se desarrolla en el presente trabajo de fin de carrera. Dentro de la propuesta del corredor metropolitano se plantea este proyecto como un eje en el cual se confluya una mixticidad de usos como vivienda, comercio, cultural y servicios para lograr la activación del lugar haciendo que se convierta en un atractivo turístico y comercial pero que al mismo tiempo se pueda desarrollar una vida de barrio (Ver lámina 4).

Para poder desarrollar la propuesta del borde de la avenida 24 de mayo se realizaron diagnósticos del estado actual de la misma en donde se analizaron variables tales como: normativa, usos de suelo, imagen urbana, movilidad y flujos, visuales, perfil urbano, entre otros.

4.2.4 Estado actual meso – Normativa

El proyecto al estar situado en la zona de amortiguamiento del centro histórico de Quito era necesario catalogar la zona a la cual pertenece la Av.24 de mayo y así determinar los usos que se prohíben en la misma ya que la propuesta consiste en reactivar el espacio público valiéndose de la activación de los bordes y la diversificación de actividades en el mismo. La propuesta se sitúa en el eje 24 de mayo regulado según la ordenanza metropolitana

0260 – Áreas y bienes patrimoniales en la cual se permiten usos de suelo establecidos en el PUOS a excepción de los siguientes:

- Uso comercial y servicios: dentro de esta categoría se prohíben usos como lavadoras de autos, gasolineras, mecánicas de semipesados y pesados e industrias I2, I3 e I4.
- Servicios sociales y públicos: dentro de esta categoría se prohíben los siguientes usos: instituciones educativas, clínicas y hospitales, centros deportivos y polideportivos y cementerios.
- Residencial: dentro de esta categoría se permite residencia tipo R1(vivienda con otros usos de barrio), R2(vivienda con usos sectoriales predominantes y R3(vivienda con usos zonales condicionados) (Ver lámina 5).

4.2.5 Estado actual meso – Usos de suelo

En la avenida predomina el uso de suelo mixto (comercio y vivienda), además también encontramos otros usos tales como: equipamiento educativo, conjuntos residenciales cerrados, equipamientos religiosos como, por ejemplo, la capilla del Robo o la iglesia del Carmen Alto, equipamientos culturales como el Museo de la ciudad o el Museo del Carmen Alto. En el sector el punto más importante es el boulevard el cual es un espacio público de gran tamaño pero que es inutilizado, en donde se ubican gremios de población de bajos recursos entre los que se destacan trabajadoras sexuales, indigentes, asaltantes, etc. (Ver lámina 6).

Es una zona en la cual existen equipamientos culturales y turísticos pero que son poco visitados debido al abandono del sector.

4.2.6 Estado actual meso – Ambiental y mobiliario urbano

En cuanto al análisis ambiental se puede concluir que en el sector se produce contaminación en el aire producida por el smog de los vehículos en las calles con mayor flujo vehicular. La acumulación de basura en el sector no es predominante sin embargo en los basureros si se produce una acumulación de la misma. También se puede observar que en el sector no existe vegetación como árboles únicamente existe vegetación pequeña en las jardineras ubicadas a lo largo de la avenida, por lo tanto, no existe una sombra adecuada motivo por el cual la gente no utiliza el mobiliario existente. En cuanto al mobiliario urbano en el sector existen luminarias, bancas, basureros y jardineras (Ver lámina 7).

4.2.7 Estado actual meso – Imagen Urbana

En cuanto a la imagen urbana del sector se puede observar que existen muros ciegos en diferentes puntos de la avenida lo que causa una mayor inseguridad, además existen grafitis en las fachadas de los inmuebles, como se mencionó anteriormente existe acumulación de basura en los basureros lo que daña a la imagen urbana del espacio público. También existen algunos inmuebles en muy malas condiciones que necesitan una rehabilitación integral (Ver lámina 8).

4.2.8 Estado actual meso – Movilidad y flujos

En el sector se puede observar que existe una vía colectora (Avenida Mariscal Sucre) la cual es una de las vías más importantes de la ciudad que conecta el norte con el sur. También existe la vía principal del sector que es la propia avenida 24 de mayo, además existen vías secundarias tales como la calle Chimborazo, Imbabura, Cuenca, Sebastián de Benalcázar, García Moreno y Venezuela, las cuales conectan el sector con el

centro histórico de Quito. Todas estas vías son vehiculares y peatonales.

Existen diferentes puntos de aglomeración de personas, estos puntos se localizan en la intersección de la calle Imbabura con la 24 de mayo punto en el cual empieza el boulevard, otro punto de aglomeración de personas es la calle Venezuela. En cuanto a los puntos de aglomeración de vehículos estos se localizan en: la intersección de la calle Chimborazo con la 24 de mayo, en la calle Venezuela y en la avenida Mariscal Sucre. El elemento característico del sector aparte del boulevard es el viaducto que ayuda al flujo vehicular del sector (Ver lamina 9).

4.2.9 Estado actual meso - Visuales

En el sector existen muchas visuales hacia el boulevard el cual es característico ya que es un espacio público muy grande pero que no es aprovechado por las personas, también existen visuales hacia el panecillo y hacia el centro histórico de Quito las cuales se convierten en las visuales predominantes del sector. En cuanto a las visuales problemáticas éstas se producen debido a la congestión vehicular y a los muros ciegos existentes ubicados en diferentes puntos de la avenida (Ver lámina 10).

4.2.10 Estado actual meso - Perfil Urbano y tipología de vivienda

La altura máxima de las edificaciones del sector es de 4 pisos, pero predominan inmuebles entre 2 y 3 pisos. Se puede determinar que en el sector existen 2 tipos de zonas según el tipo de vivienda las cuales son: la zona 1 del boulevard y la zona 2 en la cual no está el boulevard. En la primera zona se caracteriza por qué a las edificaciones si se les ha dado un mayor mantenimiento y tienen un mejor estado en fachada en cuanto a la zona 2 en la cual no se encuentra el boulevard se puede

concluir que los inmuebles y viviendas existentes no se les ha dado un buen mantenimiento por lo que algunos de los mismos se encuentran en muy malas condiciones,

La tipología de vivienda y edificaciones del sector son de estilo colonial al estar ubicadas en un centro histórico, estilo que se caracteriza por tener patios centrales, en fachada se pueden observar la teja de las cubiertas, los balcones, detalles en madera y colores neutros (Ver lámina 11).

4.2.11 Estado actual meso – Síntesis

Según el diagnóstico meso del sector se puede concluir que existen 3 zonas importantes cada una diferente a la otra: zona 1 del mercado San Roque, zona 2 del boulevard y la zona 3 residencial. La zona 1 del mercado San Roque se caracteriza por ser un espacio en el cual existen diferentes dinámicas urbanas que giran alrededor del Mercado San Roque por lo que existe venta informal, inseguridad producida por los robos y es una zona en la cual se produce una gran congestión vehicular en horas pico. La zona 2 del boulevard es una zona exclusiva de espacio público que inicialmente estaba destinado a ser una zona turística y cultural pero que actualmente no cumple con dicha función, por el contrario, es zona de inseguridad provocada por la acumulación de grupos sociales de bajos recursos tales como trabajadoras sexuales, asaltantes, indigentes, etc. Es una zona que tiene locales comerciales a nivel barrial y pocos locales de comida. La zona 3 es una zona exclusiva de residencia en la cual no existe comercio. Actualmente es una zona en la que existen muros ciegos bastante altos lo que provoca una mayor inseguridad. Además, es la salida del viaducto por lo que se prioriza más al vehículo que al peatón. La avenida 24 de mayo es un sector en el cual no existe actividad nocturna, es decir, existe una ausencia de actividades por la noche lo que

provoca que aumente mucho más la inseguridad (Ver lámina 12).

4.2.12 Estado actual meso – indicadores urbanos

Para obtener datos se analizaron 5 indicadores urbanos para así determinar de forma cuantitativa la problemática existente en el sector los cuales son: (ver láminas 21 y 22)

- Espacios verdes públicos por habitante: este indicador mide los jardines y espacios verdes públicos por habitante. El rango óptimo del presente indicador es de 9m²/Hab. Al realizar los cálculos se obtuvo un valor de 0.74m²/Hab. cifra que se encuentra muy por debajo del rango óptimo.
- Espacio público total por habitante: establece la relación entre el espacio público total frente a la población habitante. El rango óptimo de este indicador es de 10-15 m²/hab. En el sector analizado se obtuvo un valor de 2.21 m²/hab. Por lo que también se encuentra por debajo del valor óptimo.
- Relación entre actividad y residencia: es la relación entre actividades no residenciales y cantidad de vivienda existente. La convivencia entre las dos actividades permite la variedad y el equilibrio urbano El rango óptimo es de 100-200m²/viv. En el sector el valor de este indicador es de 170.46 m²/viv. Lo que ubica a este valor dentro del rango óptimo.
- Reparto del viario público peatonal: este indicador mide el porcentaje del viario destinado al peatón. El valor óptimo del mismo es de >75%.

Al realizar los cálculos de este indicador en el sector se obtuvo el 36% por lo que este valor se encuentra por debajo del valor óptimo.

- Densidad de árboles: establece la relación entre el número total de árboles y los metros lineales de cada tramo de calle. El valor óptimo es de 12.5 árboles por cada 100m de calle. En el sector el valor de este indicador nos da 8 árboles por cada 100m de calle por lo que de la misma manera es un valor que se encuentra por debajo del valor óptimo.
- Titulados de 3er grado: este indicador se determinó para conocer tanto el nivel de educación del sector como su nivel económico ya que por lo general los titulados de 3er grado suelen tener una remuneración mensual mayor a lo que no tienen un título de 3er nivel.
- Aparcamiento para vehículo: indicador que nos muestra la posibilidad de aparcamientos para el vehículo privado.
- Acceso al transporte público: este indicador se determinó para conocer el acceso que tiene actualmente la población del sector al transporte público y según el resultado obtenido el valor no está dentro del valor óptimo, pero no se aleja demasiado.
- Densidad de habitantes: el valor obtenido está por encima del valor óptimo pero este indicador es una señal para potenciar la movilidad y la demanda de productos y servicios.
-

- Densidad de vivienda: se obtuvo un valor muy por debajo del valor óptimo por lo que la densidad de viviendas es muy baja.

4.2.13 Estado actual micro – uso de suelo

Se realizó un diagnóstico del estado actual del tramo 2 del presente trabajo de fin de carrera el cual como se mencionó anteriormente está comprendido entre la calle Loja hasta la Av. Pedro Vicente Maldonado.

Para ello de igual manera se utilizaron las mismas variables utilizadas en el diagnóstico meso por lo que la primera variable es la de uso de suelo en donde se puede concluir que en el tramo el uso de suelo predominante es uso mixto (residencia y comercio en planta baja). Es un tramo caracterizado por la presencia del boulevard en el cual existen equipamientos como hostales, museos, entre otros pero que en su gran mayoría no son utilizados ni por la población residente ni por la población flotante. Antiguamente en este tramo existía la secretaría de gestión pública pero actualmente ya dejó de funcionar por lo que se redujo considerablemente la población flotante en el sector aumentando a la inseguridad que existe. Además, también se caracteriza por tener la salida del viaducto por lo que el tramo comprendido entre la calle Venezuela hasta la Av. Pedro Vicente Maldonado es de un alto flujo vehicular y no existe una prioridad hacia el peatón (Ver lámina 13).

4.2.14 Estado actual micro – Ambiental y mobiliario urbano

En el tramo se puede observar acumulación de basura en los basureros tanto del boulevard como en un espacio público inutilizado en la calle Venezuela y 24 de mayo. Además, se produce smog en las calles con mayor flujo vehicular sobre todo en la calle Venezuela ya que es una calle por la que transita el

transporte público. De igual manera solo existe vegetación de baja densidad en las jardineras del boulevard y algunos árboles entre la calle Venezuela y Pedro Vicente Maldonado. En cuanto al mobiliario urbano podemos encontrar bancas, jardineras, basureros y luminarias las cuales en su gran mayoría se encuentran en buenas condiciones a excepción de algunas que tienen graffitis pintados, roturas, etc. (ver lámina 14).

4.2.15 Estado actual micro - Imagen urbana

Se puede observar que actualmente existen variables que afectan a la imagen urbana del tramo como por ejemplo los graffitis pintados sobre las fachadas de la mayoría de los inmuebles y también en el mobiliario urbano. También se pueden destacar los muros ciegos existentes, la acumulación de basura en los basureros, los inmuebles en malas condiciones y la presencia de población de bajos recursos (ver lámina 15).

4.2.16 Estado actual micro - Movilidad

En el tramo existe una vía principal que es la propia Av. 24 de mayo y las vías colectoras Cuenca, Sebastián de Benalcázar, García Moreno, Venezuela y Guayaquil las cuales conectan el tramo con el centro histórico. Todas estas calles con de una sola vía a excepción de la Av. 24 de mayo la cual al salir de viaducto tiene doble sentido y 4 carriles para los vehículos.

El flujo peatonal se produce sobre todo en el boulevard y en las vías colectoras destacándose la calle García Moreno y Sebastián de Benalcázar (ver lámina 16).

4.2.17 Estado actual micro - Visuales

Las visuales predominantes del tramo son las que se obtienen hacia el Panecillo y hacia las montañas que rodean el centro histórico de Quito, en cuanto a las visuales problemáticas se producen por la congestión vehicular en la calle Venezuela y

por los muros ciegos existentes entre la misma calle Venezuela y Pedro Vicente Maldonado (Ver lámina 17).

4.2.18 Estado actual micro - Tipología de vivienda

En cuanto al estado actual de las viviendas del tramo se puede concluir que las viviendas ubicadas en el borde del boulevard de la Av.24 de mayo son inmuebles que se encuentran en buenas condiciones en donde existen muy pocos inmuebles que se encuentren en mal estado o en ruinas. Esto se debe a que en el boulevard se han realizado múltiples intervenciones para mejorar la situación del sector, pero ninguna ha dado los resultados esperados. Los inmuebles que se encuentran al final de la avenida, es decir, entre la calle Venezuela y Pedro Vicente Maldonado por el contrario existen muchos inmuebles en malas condiciones e incluso en ruinas por lo que se observa un gran contraste.

En cuanto a la cromática también se puede observar este contraste entre el boulevard y el final de la Avenida ya que en el boulevard se utilizan colores neutros acordes con los colores utilizados en el CHQ y al final de la calle encontramos colores oscuros y sobre todo destacan los inmuebles con el material visto, es decir, bloque visto, ladrillo visto debido a que son inmuebles y viviendas sin terminar.

La tipología de vivienda utilizada en el tramo es de tipo colonial que se caracteriza por la sencillez en las formas, destacan las cubiertas de teja y la madera como material predominante (Ver lámina 18).

4.2.19 Estado actual micro tramo 2A Y 2B - Síntesis

Para evidenciar a detalle el estado actual y la síntesis del diagnóstico micro del tramo trabajado en el presente trabajo de fin de carrera se dividió la síntesis en 2 tramos a una mayor

escala: el tramo 2 A y el tramo 2 B en donde se evidencia el plano del estado actual con el mobiliario existente, las problemáticas y las potencialidades.

En el tramo 2 A se puede concluir que una de las problemáticas más importantes es que el boulevard es un espacio público muy grande pero que está inutilizado ya que las personas no conviven, ni se reúnen, tampoco realizan actividades entre ellas debido a la inseguridad que existe actualmente. La población lo único que quiere es pasar rápido por el sector y no quedarse en el mismo, echo provocado por el miedo a los grupos de personas de bajos recursos que se apropian del espacio público. Además, es una zona que está marcada por ser un límite entre el centro-norte y centro-sur. En cuanto a las potencialidades se puede observar que el boulevard al ser un espacio grande tiene un gran potencial de cambio en el cual se pueden realizar múltiples actividades que hagan que el usuario quiera quedarse en el lugar. Es una zona en la cual las viviendas se encuentran en buenas condiciones (Ver lámina 19).

En el tramo 2B se puede decir que una de las problemáticas es que es una zona en la cual se da mucha prioridad hacia el vehículo Es una zona en la cual predomina el uso de suelo residencial pero que la gran mayoría de los inmuebles se encuentran en malas condiciones. También existe un espacio público tipo plaza pero que actualmente está prácticamente abandonada ya que está escondida y nadie pasa por allí (Ver lámina 20).

4.2.20 Resumen de las entrevistas realizadas

Para obtener una percepción acerca de la opinión y necesidades por parte de la población residente y flotante del sector y así tomarlo en cuenta en el diseño de la propuesta se realizaron una serie de entrevistas a los mismos en las cuales se

pudo determinar que la población tanto residente como flotante consideran el sector inseguro debido a la delincuencia que existe expresada por robos a los transeúntes, a esto se le suma la apropiación del espacio público por parte de grupos de población tales como trabajadoras sexuales, personas de bajos recursos, expendedores de sustancias ilegales, entre otros y que en muchas ocasiones están bajo los efectos del alcohol.

Además, como parte de las actividades que les gustaría que se desarrollen en la avenida mencionaron actividades artísticas y culturales, juegos infantiles y un parque ya que el parque más cercano es el Parque Cumandá y comentaron que les quedaba “muy lejos”. En cuanto a servicios y equipamientos consideran que debería existir más comercio y sobre todo hacían énfasis en la falta de farmacias. Comentaban que teniendo más comercio el sector cambiaría y ya no habría tanta delincuencia.

Una parte a destacar es que la población que habita el sector normalmente se desplaza peatonalmente por lo que es importante dar prioridad al peatón en la propuesta. En cuanto a la vegetación existente mencionaron que no existe mucha vegetación y que el mobiliario urbano casi no lo usan ya que normalmente lo usan los grupos de personas mencionadas anteriormente.

4.3 Propuesta

4.3.1 Propuesta conceptual

Para la propuesta conceptual, basándose en la vocación de cada sector, se determinaron 3 zonas las cuales son: 1) educación – ambiental, 2) boulevard 24 de mayo – turística y 3) residencial (Ver lámina 23). Además, se propone la creación de un borde activo, a través del cambio de usos de suelo y su compatibilidad con los usos del espacio público, generando una mixticidad de usos que dinamiza el sector.

La zona 1 es una zona en la cual se caracteriza por tener una relación directa con el geoparque, además de ser una zona educativa por lo que se proponen usos orientados a estudiantes y jóvenes. En esta zona se propone la implementación de espacios públicos, prioridad hacia el peatón, una mixticidad de usos y la relación entre lo público y lo privado.

La zona 2 es una zona en la cual se propone potenciar el boulevard existente mediante actividades que se desarrollen en el espacio público para lograr potenciar el turismo en el sector. Es una zona en la cual se implementa espacios públicos, prioridad hacia el peatón eliminando la vía que atraviesa el boulevard, una mixticidad de usos que tengan relación con las actividades del espacio público logrando así la relación público – privado.

La zona 3 es una zona residencial por lo que se propone mantener el uso de la misma y se desarrolla la implementación de un gran espacio colectivo familiar para lograr la apropiación de la población proponiendo un parque familiar.

Además de las 3 zonas propuestas se propone implementar un eje verde a lo largo de toda la avenida para generar un senderismo urbano y una ciclovía que atraviese de la misma manera toda la avenida logrando así dar prioridad hacia el peatón.

4.3.2 Propuesta zonificada

En la zonificación de la propuesta, alineados con el planteamiento del Corredor Metropolitano se propone la peatonización de diferentes calles tales como la calle Chimborazo, Cuenca y el boulevard. Se mantiene la vía vehicular subterránea (viaducto). Además, se propone la intervención de la av. 24 de mayo dividida en dos tramos (ver

lámina 24), siendo el tramo 2 el que se desarrolla en la presente tesis.

Se acoge a las paradas de transporte público existentes, al metro de Quito y a las paradas de Biciquito consideradas en la propuesta ganadora del Corredor Metropolitano y además se establece la ruta de la ciclovía, vinculada a la propuesta macro.

También se establecen los usos nuevos propuestos por predios del borde de todo el tramo a intervenir.

4.3.3 Lineamientos Generales para la Av. 24 de mayo

La propuesta de la Av. 24 de mayo se desarrolla en dos tramos como se mencionó anteriormente, uno de ellos realizado en otra tesis por lo que fue importante establecer unos lineamientos generales para ambos tramos ya que las propuestas a pesar de ser diferentes deben tener un hilo común mediante lineamientos y estrategias de diseño (ver láminas 25 y 26) para así tener concordancia a lo largo de toda la avenida. Es por esto que se desarrollan algunos lineamientos tales como:

- Catalizadores día – noche: para lograr una revitalización y rehabilitación de la avenida se proponen actividades y usos que funcionen tanto en el día como en la noche para ayudar a disminuir la delincuencia y la inseguridad en el sector.
- Activación de espacios públicos: para lograr la activación del espacio público se proponen diferentes actividades para todas las personas y así atraer a personas de diferentes estratos sociales.
- Diversidad de usos de suelo en plantas bajas: se propone una mixticidad de usos en las plantas bajas de las edificaciones, las cuales tendrán una

relación con las actividades propuestas en el espacio público logrando así un dinamismo en el sector y una rehabilitación del borde y convertirlo en un borde activo.

- Senderismo urbano: se propone ver el espacio público como un lugar que se debe recorrer a pie dando prioridad al peatón por lo que se propone un eje verde con arbolado a lo largo de toda la avenida.
- Estimulación de los sentidos: se propone la creación de atmósferas que estimule la permanencia en el sector logrando así que el usuario quiera quedarse y volver al lugar.
- Elementos urbano – arquitectónicos: Se proponen elementos urbanos acordes con cada espacio diseñado y que se adapten a todo tipo de usuario.

4.3.4 Lineamientos Generales para el tramo 2 de la Av. 24 de mayo

Una vez establecidos los lineamientos generales a seguir en los dos tramos éstos se aplican en el tramo del presente trabajo de la siguiente manera (ver lámina 27):

- Catalizadores día – noche: Se proponen usos en los cuales se puedan realizar actividades en el día tales como comercio, cafeterías, culturales, sociales, etc. Para esto se numeraron los predios que pueden funcionar en el día, pero también en la noche.
- Activación de espacios públicos: Se proponen espacios de convivencia social y de descanso a lo largo de todo el tramo proporcionando prioridad hacia el peatón por lo que se elimina la vía vehicular que atraviesa el boulevard. Además, también se proponen actividades en

el espacio público tales como: exposiciones al aire libre, eventos, ferias, arte callejero tales como músicos o titiriteros, humoristas, etc.

- Diversidad de usos en plantas bajas: para lograr cambiar la dinámica actual del tramo 2 de la Av.24 de mayo se proponen diversidad de usos en plantas bajas y la rehabilitación de inmuebles en mal estado. El objetivo principal es atraer usuarios de diferentes estratos sociales con usos tales como: cine y teatro cultural, centros culturales, administrativo, centro comunitario, pinacoteca, galerías de arte y exposiciones, salas de usos múltiples, salones de actos, talleres, comercio tanto barrial como turístico, cafeterías y restaurantes.
- Senderismo urbano: actualmente la Av.24 de mayo es una avenida en la cual casi no existe vegetación. Mediante la creación de un eje principal de árboles se logra una canopía urbana a lo largo de todo el tramo lo que provoca que el usuario quiera caminar sobre el mismo. Además, en los espacios de descanso se implementa vegetación más pequeña de diferentes colores.
- Estimulación de los sentidos: Se utiliza los colores neutros en las fachadas de las viviendas de todo el borde del tramo 2. Creación de atmósferas que asemejen la naturaleza para lograr el senderismo urbano mediante la utilización de texturas tales como la madera y colores como el verde, café, etc.
- Elementos urbano arquitectónicos: utilización de mobiliario urbano acorde con las texturas y materiales de las diferentes atmósferas creadas también se incorpora vegetación en el mobiliario. Además, se implementa en el diseño la normativa de distanciamiento social en el

mobiliario urbano para la actual emergencia sanitaria del COVID-19.

4.3.5 Planimetrías de la propuesta y cortes urbanos

Una vez establecidos el concepto, la zonificación y los lineamientos y estrategias de diseño se realizaron las planimetrías entre las que se encuentran la implantación general en donde se indica el tramo a intervenir en el presente trabajo de fin de carrera (Ver lámina 28). Después se realizaron las plantas por tramos para tener un mayor detalle obteniendo así 5 tramos (tramo 2A, 2B, 2C, 2D Y 2E) (Ver láminas de la 29 a la 33).

Para el diseño de las plantas se tomaron en cuenta todos los lineamientos y estrategias urbanas. Para ello se realizó un cambio de uso de suelo en los inmuebles de borde de la Av.24 de mayo y generar así un borde activo en donde los nuevos usos tienen relación directa con las actividades propuestas en el espacio público para lograr así un dinamismo en el sector. Entre los usos que se proponen se encuentran los siguientes: mixto 1 (comercio turístico en planta baja y residencia), mixto 2 (comercio barrial en planta baja y residencia), mixto 3 (restaurantes y cafeterías en planta baja y residencia), cultural (museos, centro cultural, salones de actos), comunitarios (talleres y centro comunitario), administrativo, pinacoteca, residencia y un parque familiar.

Como se mencionó anteriormente se generan actividades en el espacio público que tienen relación con los usos por lo que se proponen actividades tales como: espacios de descanso e interacción social, espacios con mesas para las restaurantes y cafeterías, exposiciones al aire libre de los talleres y pinacoteca, ferias al aire libre, comercio artesanal, espacios para artistas callejeros tales como pintores, músicos, etc. espacio para el punto de biciQuito, entre otros. Además, se propone un eje verde

arbolado que cruza por toda la avenida y que termina con el tramo 2E generando un bosque urbano logrando así la conexión con el geoparque, junto al mencionado eje verde arbolado se establece el carril de ciclovía de dos sentidos y la circulación peatonal principal todo esto se puede observar en las secciones urbanas desarrolladas (Ver láminas de la 34 a la 38).

4.3.6 Detalles de la propuesta

Se realizaron detalles en axonometría por tramos, por lo tanto, se tienen los siguientes detalles:

- Detalle 1: Espacio de mesas y ciclovía.
Este detalle se encuentra ubicado en el tramo 2A en el cual se evidencian el espacio de mesas destinadas a restaurantes o cafeterías, se puede ver la ciclovía y el eje verde propuesto a lo largo de toda la propuesta (Ver lámina 39).
- Detalle 2: exposición de talleres - espacio de mesas – espacio de descanso
Este detalle de igual manera se encuentra en el tramo 2A en el cual se puede observar el espacio de exposición de talleres al aire libre, el espacio de mesas de restaurantes y el espacio de descanso para las personas que visiten el lugar (Ver lámina 39).
- Detalle 3: ferias al aire libre
Este detalle se encuentra ubicado en el tramo 2B y se puede observar el espacio propuesto para las ferias al aire libre, además de la vegetación y el eje verde principal (Ver lámina 40).
- Detalle 4: Exposición de pinacoteca
Este detalle se encuentra de igual manera en el tramo 2B en el cual se puede observar el espacio

en donde se desarrolla la exposición de la Pinacoteca (uso nuevo propuesto), además del eje verde principal, la circulación principal y la calle Sebastián de Benalcázar (Ver lámina 40).

- Detalle 5: Plaza de encuentro. En este detalle se puede observar el espacio destinado a una plaza de encuentro y convivencia social y además se puede ver el espacio de exposición de esculturas es un detalle ubicado en el tramo 2C (Ver lámina 41).
- Detalle 6: Comercio artesanal
Se puede observar el espacio destinado al comercio artesanal espacio ubicado justo en la intersección con la calle García Moreno, la cual es altamente turística, también se puede observar el eje verde arbolado, la ciclovía y la circulación peatonal principal, este tramo se encuentra de igual manera en el tramo 2C (Ver lámina 41).
- Detalle 7: Parque familiar. Se puede observar el espacio destinado al parque familiar, es un espacio que se realizó debido a las encuestas realizadas a la población en donde mencionaban que necesitaban un parque para poder acudir con toda la familia y pasar un rato agradable es un detalle del tramo 2D (Ver lámina 42).
- Detalle 8: Av. 24 de mayo vehicular – parte del parque familiar. En este detalle se puede evidenciar la relación entre la vía vehicular y el parque familiar que es totalmente peatonal de igual manera se encuentra en el tramo 2D (Ver lámina 42).


- Detalle 9: Movilidad vehicular. Se propone la conservación de la Av.24 de mayo vehicular desde la salida del viaducto es una vía bastante ancha, la cual tiene 4 carriles. Además, se puede observar el eje verde principal y el bosque urbano propuesto en los costados para generar la conexión con el Geoparque es un detalle del tramo 2E (Ver lámina 43).

Además de los detalles desarrollados en las láminas de la 39 a la 43 en ellas también se puede observar tanto la vegetación utilizada, el mobiliario urbano y los materiales que se utilizaron a lo largo de todo el proyecto. Y aparte de los detalles antes mencionados se realizaron detalles técnicos del mobiliario urbano utilizado (Ver láminas de la 44 a la 46)

Se realizó una lámina de la propuesta en capas en la cual se puede observar 3 capas las cuales son: 1ra capa: es el plano base de la propuesta y se evidencia la circulación del proyecto tanto peatonal como vehicular, 2da capa: se puede evidenciar las actividades diversas fijas tales como los espacios de descanso, el comercio artesanal, las mesas para los restaurantes y cafeterías, entre otros y la 3ra capa en la cual se observan las actividades eventuales rotativas las cuales cambian según la temporada las cuales son ferias al aire libre, conciertos al aire libre, exposiciones de talleres, entre otros. (Ver lámina 47)

4.3.7 Renders o visualizaciones

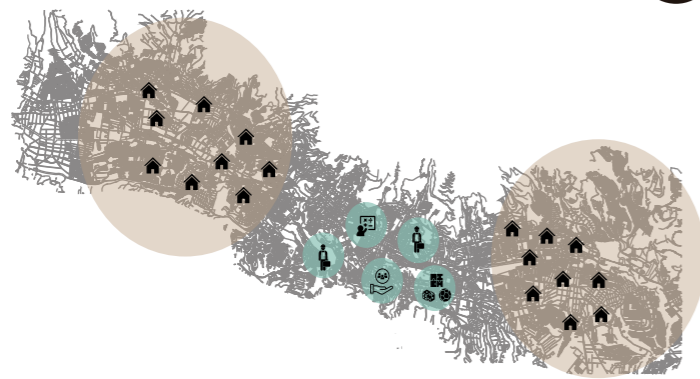
Se desarrollan diferentes visualizaciones de la propuesta de los diferentes tramos en las cuales se puede observar el cambio del tramo 2 de la Av.24 de mayo en relación a la situación que existe actualmente (Ver láminas de la 48 a la 58).

An aerial photograph of a city built on a hillside. The city is densely packed with buildings of various colors, including white, blue, and yellow. At the top of the hill, there is a prominent statue of a figure with outstretched arms. The background shows rolling hills and a sky filled with soft, white clouds. The word "DIAGNÓSTICO" is overlaid in the center of the image.

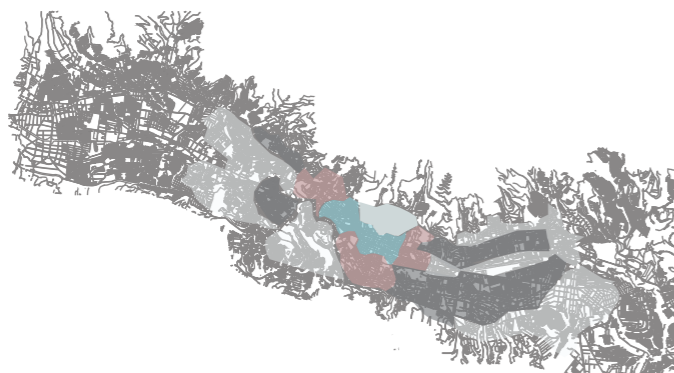
DIAGNÓSTICO

DIÁGNOSTICO MACRO - CORREDOR METROPOLITANO DE QUITO

PROBLEMÁTICAS DE QUITO

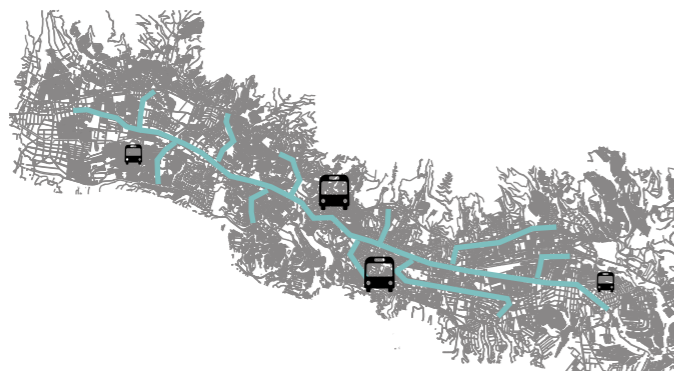


CIUDAD DIFUSA - SIN CONEXIÓN

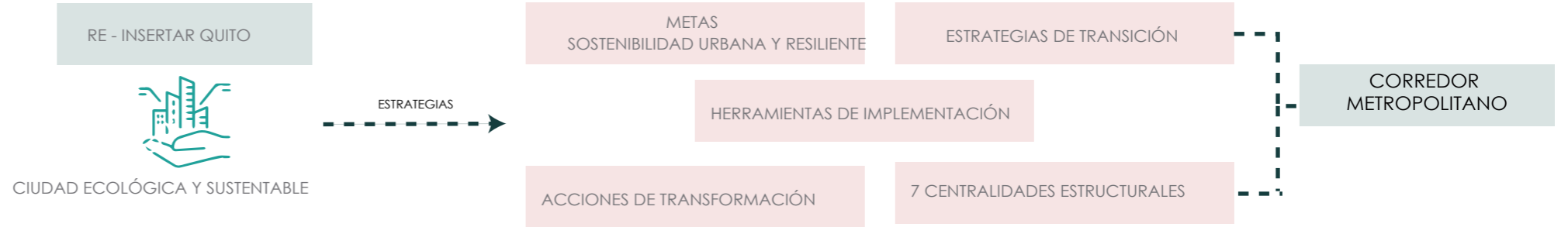


● 1921 ● 1946 ● 1971 ● 1987 ○ 2003 en adelante
CRECIMIENTO URBANO DESMEDIDO

FALTA DE HERRAMIENTAS DE PLANIFICACIÓN Y POLÍTICA PÚBLICA



REDES DE TRANSPORTE PÚBLICO INEFICIENTES E INSUFICIENTES



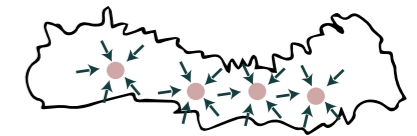
OBJETIVOS

1. RE-ESTRUCTURAR LA MOVILIDAD

2. INTEGRAR EL AMBIENTE DE LA URBE

3. RE-ORIENTAR EL CRECIMIENTO URBANO

SOLUCIONAN LOS PROBLEMAS DE LA CIUDAD



1. NUEVO MODELO DE MOVILIDAD + ESPACIOS PÚBLICOS

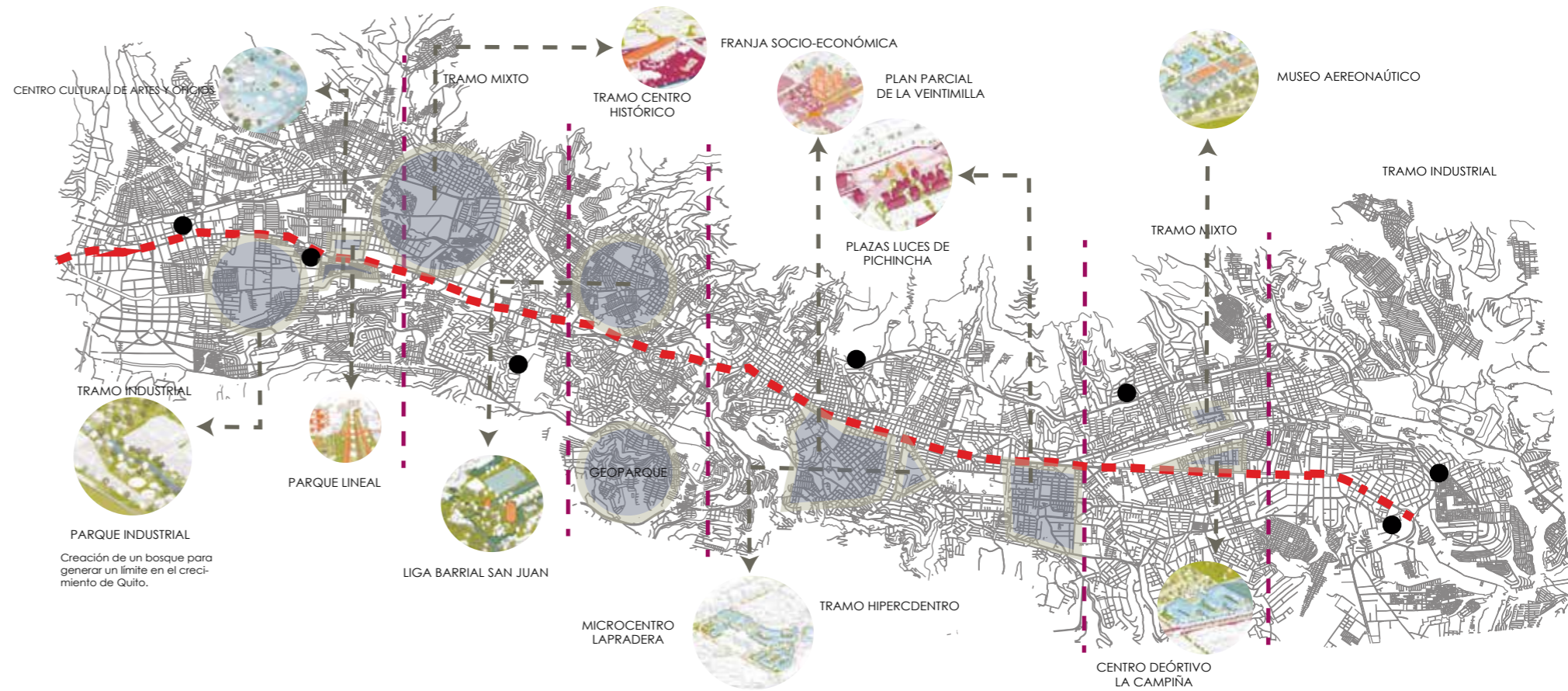
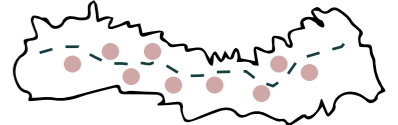
2. PLANES PARCIALES CON TRATAMIENTOS URBANOS

4. IMPLANTAR PROYECTOS ACTIVADORES

PRIORIDADES DE INVERSIÓN



3. NUEVOS CONECTORES (ACTIVADORES DE MOVILIDAD + GEOPARQUE)



UNIVERSIDAD TECNOLÓGICA INDOAMÉRICA
FACULTAD DE ARQUITECTURA Y ARTES APLICADAS

Trabajo de Fin de Carrera

Tema: Diseño urbano del borde activo de la calle Loja hasta la calle 24 de mayo Quito, 2020

Contenido: Diagnóstico macro - Corredor Metropolitano de Quito

Tutor de Tesis: Arq. Sonia Cueva

Autor: Patricia Naranjo

Fecha: febrero/2021

Escala: sin escala

Lámina:

1

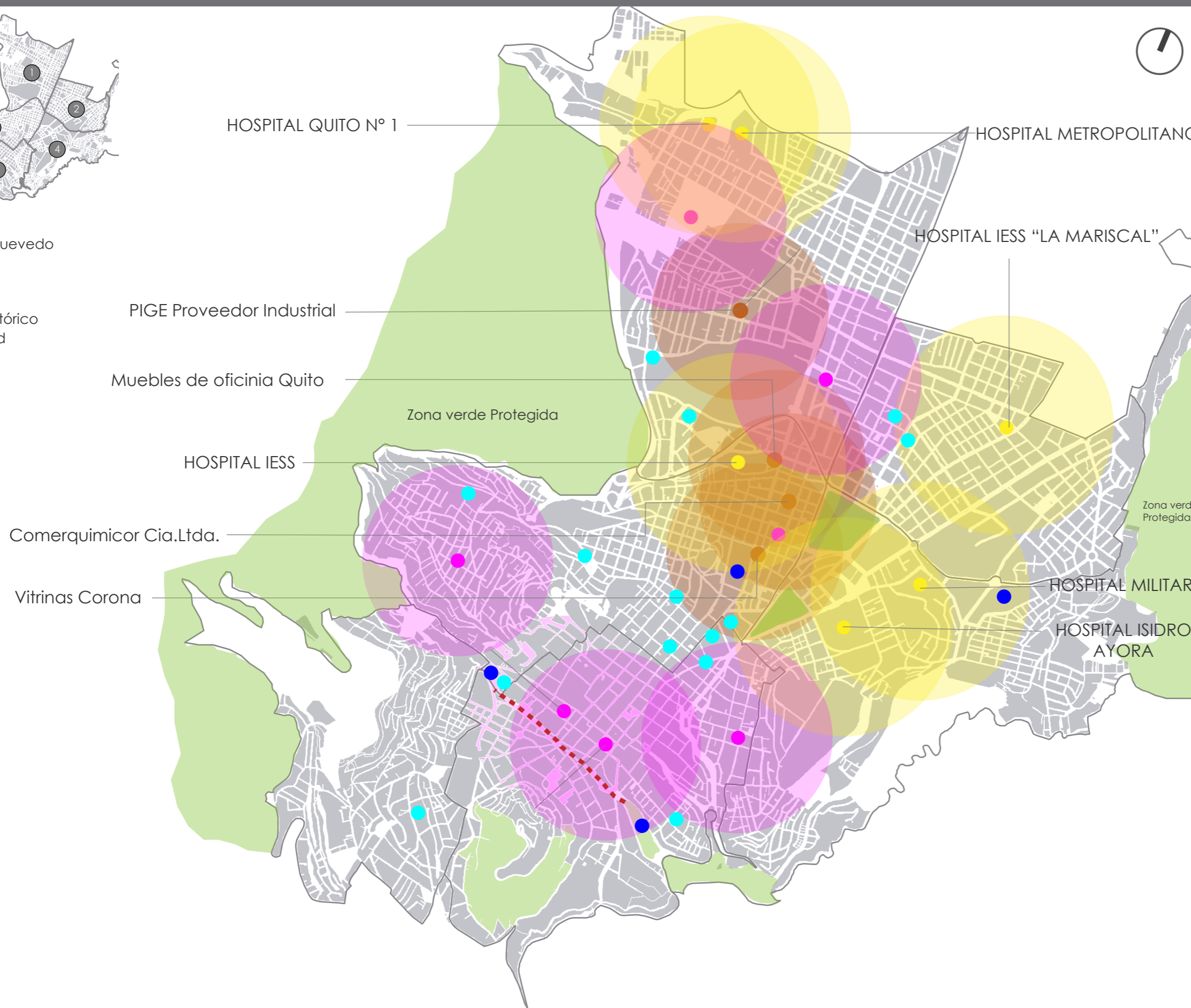
Página:

37

DIAGNÓSTICO MACRO - EQUIPAMIENTOS DEL CENTRO HISTÓRICO DE QUITO



- 1. Belisario Quevedo
- 2. Mariscal
- 3. San Juan
- 4. Itchimbia
- 5. Centro Histórico
- 6. La Libertad



LEYENDA Y SIMBOLOGÍA

- AV. 24 DE MAYO
- INDUSTRIAS DEL SECTOR
- RADIO DE INFLUENCIA (750M) INDUSTRIAS DE BAJO IMPACTO
- HOSPITALES
- RADIO DE INFLUENCIA (2000M) HOSPITALES
- CENTROS DE SALUD
- RADIO DE INFLUENCIA (1500M) CENTROS DE SALUD
- ESCUELAS Y COLEGIOS
- ZONAS VERDES
- COMPLEJOS DEPORTIVOS



UNIVERSIDAD TECNOLÓGICA INDOAMÉRICA
FACULTAD DE ARQUITECTURA Y ARTES APLICADAS

Trabajo de Fin de Carrera

Tema: Diseño urbano del borde activo de la calle Loja hasta la calle 24 de mayo Quito, 2020

Contenido: Diagnóstico macro - Equipamientos del centro histórico de Quito.

Tutor de Tesis: Arq. Sonia Cueva

Autor: Patricia Naranjo

Fecha: febrero/2021

Escala: 1:12000

Lámina:
2

Página:
38

DIAGNÓSTICO MACRO - CORREDOR METROPOLITANO DE QUITO (CONECTOR PANECILLO - EL CENSO)

CONECTOR PANECILLO EL CENSO



Plan Parcial 24 de Mayo - El Censo

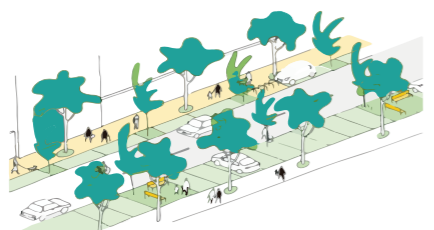
Límites: Calle Cumanda, Av. 24 de Mayo, Rocafuerte, Av. Santa Cruz, Av. Pedro Vicente Maldonado, Av. Carlos María de la Torre, Gral Emilio Terán, Gral. Miller, Av. Mariscal Sucre.



Espacio Público



Vivienda / Rehabilitación de Edificaciones



Movilidad- Recuperación del Entorno Natural Paisajístico



Vida Barrial



Parques de Bolsillo



Micromovilidad

Panecillo — 24 de Mayo
Quebrada del Censo

CORREDOR METROPOLITANO

- Circuito de Microbus
- Circuito de Paseo Verde Panecillo- censo
- Corredor
- Potenciación de Equipamientos
- Proyectos de Vivienda



Conexión Geoparque

Protección Ecológica
A nivel Macro podemos ver como la quebrada del censo forma parte de la red de protección ecológica, esto facilita la conservación no solo de áreas verdes sino también de los ecosistemas de esta región

Grano Urbano
podemos ver como el vacío ocupa una mayor superficie con respecto a las relaciones en resto de la ciudad, esto se debe a la serie de elementos naturales que le rodean.

Fernando Carrión



DIAGNÓSTICO MACRO - CORREDOR METROPOLITANO DE QUITO (BORDE ACTIVO 24 DE MAYO)



Principales objetivos del Borde Activo de la 24 de Mayo.

Calidad de Vida



Cultura



Espacio público



Vida en el Sector



Trabajo colectivo



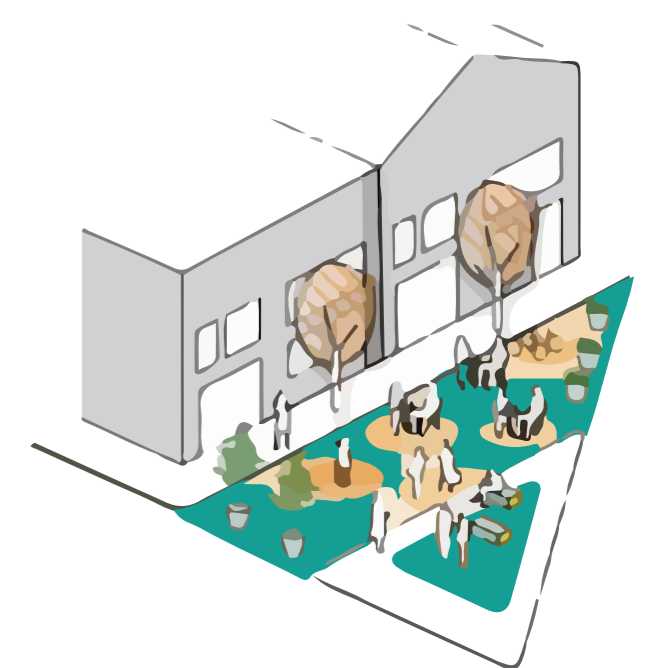
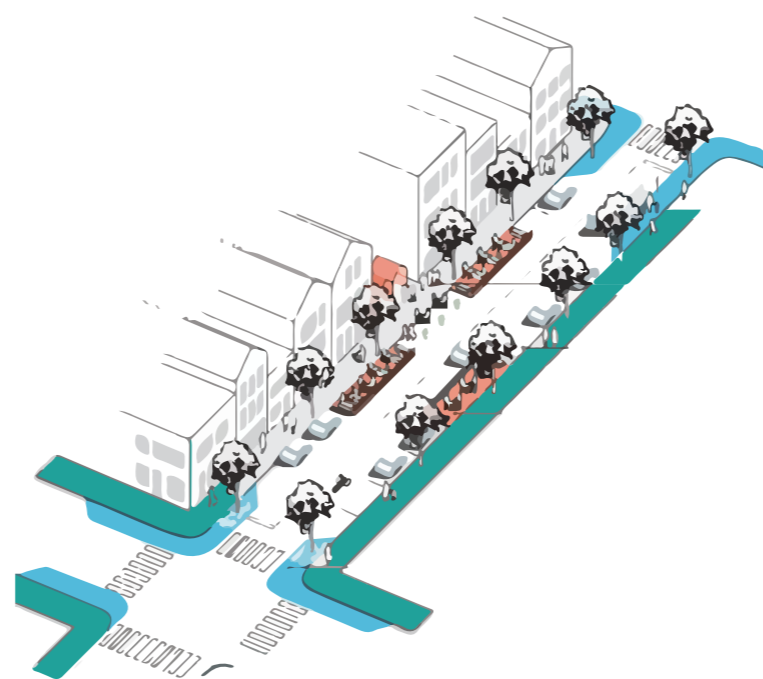
Movilidad



El objetivo es que confluya una mixticidad de usos como comercio, vivienda, cultura y servicios.

El objetivo es que confluya una mixticidad de usos como comercio, vivienda, cultura y servicios.

Mediante la mixticidad de usos se logrará la activación del lugar, haciendo que se convierta en un atractivo turístico y comercial, donde al mismo tiempo se pueda desarrollar una vida de barrio.



UNIVERSIDAD TECNOLÓGICA INDOAMÉRICA
FACULTAD DE ARQUITECTURA Y ARTES APLICADAS

Trabajo de Fin de Carrera

Tema: Diseño urbano del borde activo de la calle Loja hasta la calle 24 de mayo Quito, 2020

Contenido: Diagnóstico macro del corredor metropolitano de Quito - (Borde activo 24 de mayo)

Tutor de Tesis: Arq. Sonia Cueva

Autor: Patricia Naranjo

Fecha: febrero/2021

Escala: sin escala

Lámina:
4

Página:
40

Análisis Estado actual Meso - Normativa

LEYENDA

- ZONA ENVOLVENTE OCCIDENTAL
- NÚCLEO CENTRAL
- EL PANECILLO
- EJE 24 DE MAYO
- ZONA ENVOLVENTE ORIENTAL
- ZONA DE AMORTIGUAMIENTO



El proyecto se sitúa en el eje de la 24 de mayo el cual forma parte de la zona de amortiguamiento del centro histórico de Quito en la cual se regula la ordenanza metropolitana 0260 - Áreas y bienes patrimoniales en la cual se permiten usos de suelo establecido en el PUOS a excepción de los siguientes:

USO COMERCIAL Y SERVICIOS



LAVADORA DE AUTOS



GASOLINERAS



INDUSTRIAS 12,13 E 14



MECÁNICAS DE SEMIPESADOS Y PESADOS

SERVICIOS SOCIALES Y PÚBLICOS

Se prohíbe implantar equipamiento nuevo tales como:



INSTITUCIONES EDUCATIVAS



CLÍNICAS Y HOSPITALES



CENTROS DEPORTIVOS Y POLIDEPORTIVOS



CEMENTERIOS

RESIDENCIAL

Se permite residencia tipo:

Residencial 1
Vivienda con otros usos de barrio.

Residencial 2
Vivienda con usos sectoriales predominantes.

Residencial 3
Vivienda con usos zonales condicionados.



UNIVERSIDAD TECNOLÓGICA INDOAMÉRICA
FACULTAD DE ARQUITECTURA Y ARTES APLICADAS

Trabajo de Fin de Carrera

Tema: Diseño Urbano del borde activo de la calle Loja hasta la calle 24 de mayo Quito, 2020

Contenido: Análisis del estado actual Meso - Normativa

Tutor de Tesis: Arq. Sonia Cueva

Autor: Patricia Naranjo

Fecha: febrero/2021

Escala: 1:15000

Lámina:

5

Página:

41

Análisis Estado actual Meso - Usos de suelo



LEYENDA

- UNIDADES EDUCATIVAS
- ESTACIÓN SUB CENTRO SAN ROQUE #7
- CONJUNTO RESIDENCIAL (EDIFICIO DE 4 PISOS)
- CENTROS DE SALUD
- USO MIXTO (INMUEBLE DE 2 PISOS ,PB -COMERCIO ,1ER PISO VIVIENDA)
- USO MIXTO (INMUEBLE DE 3 PISOS,PB - COMERCIO ,2DO Y 3ER PISO VIVIENDA)
- USO MIXTO (INMUEBLE DE 2 O 3 PISOS,PB- RESTAURANTE Y SIGUIENTES PISOS VIVIENDA)
- USO MIXTO (INMUEBLE DE + 3 PISOS , PB - COMERCIO Y SIGUIENTES PISOS VIVIENDA)
- VIVIENDA DE 1 PISO (SOLO USO RESIDENCIAL)
- VIVIENDA DE 2 PISOS (SOLO USO RESIDENCIAL)
- VIVIENDA DE 3 PISOS (SOLO USO RESIDENCIAL)
- RELIGIOSO(IGLESIAS)
- MERCADOS
- PLAZAS PÚBLICAS
- MUSEOS
- HOSTALES
- ESTACIONAMIENTOS
- ADMINISTRATIVO
- INMUEBLES EN MALAS CONDICIONES
- UPC
- HITOS DEL SECTOR



Existen equipamientos educativos ,los cuales no se encuentran en buenas condiciones ,además alrededor de los cuales se crea comercio informal influenciado por el Mercado San Roque

①



Único conjunto residencial con mas de edificaciones de mas de 4 pisos.Se puede observar que están bastante deteriorados debido a que no les han dado mantenimiento continuo.

②



En se sector el uso predominante de suelo es el uso mixto : comercio barrial en planta baja y vivienda en los pisos superiores.La altura predominante es entre 2 y 3 pisos.

③



En se sector tambien existe uso exclusivo residencial normalmente inmuebles de 2 y 3 pisos,por lo general tienen un buen estado.

④



Existencia de equipamientos religiosos tales como la capilla del Robo o la iglesia del Carmen alto y culturales como el Museo de la Ciudad y el Museo del Carmen alto.

⑤

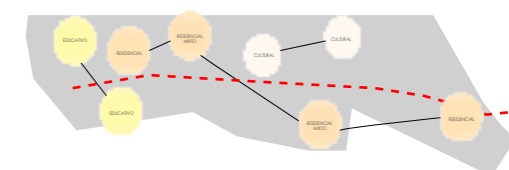


En el sector el punto mas importante es el boulevard 24 de mayo pero en la actualidad es un espacio público muy grande que no es usado por la población.

⑥

CONCLUSIÓN

Se puede concluir que en el sector el uso predominante de suelo es mixto ,es decir,comercio en planta baja y vivienda en los pisos superiores. Además la altura máxima es de 4 pisos pero predominan inmuebles de 2 y 3 pisos. Al ser el boulevard de la 24 de mayo existen algunos equipamiento culturales y turísticos pero el espacio público no es utilizado como tal.



UNIVERSIDAD TECNOLÓGICA INDOAMÉRICA
FACULTAD DE ARQUITECTURA Y ARTES APLICADAS

Trabajo de Fin de Carrera

Tema: Diseño urbano del borde activo de la calle Loja hasta la calle 24 de mayo Quito, 2020

Contenido: Análisis del estado actual Meso - Usos de suelo

Tutor de Tesis: Arq. Sonia Cueva

Autor: Patricia Naranjo

Fecha: febrero/2021

Escala: 1:3000

Lámina:

6

Página:

42

Análisis estado actual Meso - Ambiental y mobiliario urbano



LEYENDA

- ESPACIOS VERDES (CÉSPED)
- MOBILIARIO EXISTENTE
- ESPACIO PÚBLICO INUTILIZADO
- CONTAMINACIÓN DEL AIRE (SMOG)
- PUNTOS DE ACUMULACIÓN DE BASURA



CONTAMINACIÓN

En el sector se produce contaminación en el aire producida por el smog de los vehículos ya que es una avenida en la cual existe mucho flujo vehicular tanto público como privado.



SOMBRA

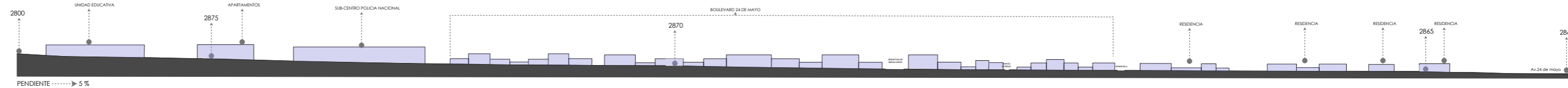
A largo del boulevard solo existe vegetación pequeña por lo que no brinda sombra suficiente por lo que no se usa el mobiliario urbano existente.



La acumulación de basura en el sector no es preocupante pero si existen puntos en los cuales se acumula basura sobretodo en los basureros.



Esta vegetación es la única que brinda sombra al usuario pero está ubicada en un lugar en el cual las personas no se quedan.



PERFIL TOPOGRÁFICO

Análisis Estado Actual Meso - Imagen Urbana



LEYENDA

- ZONA 1 (VIADUCTO)
- ZONA 2 (BOULEVARD)
- ZONA 3 (RESIDENCIAL)
- MUROS CIEGOS
- ESCALINATAS
- ACERAS EN MALAS CONDICIONES
- ACUMULACIÓN DE BASURA

MUROS CIEGOS



GRAFFITI



ACUMULACIÓN DE BASURA



INMUEBLES EN MAL ESTADO



ACERAS EN MALAS CONDICIONES



UNIVERSIDAD TECNOLÓGICA INDOAMÉRICA
FACULTAD DE ARQUITECTURA Y ARTES APLICADAS

Trabajo de Fin de Carrera

Tema: Diseño Urbano del Borde Activo de la calle Loja hasta la calle 24 de mayo Quito, 2020

Contenido: Análisis del estado actual meso - Imagen Urbana

Tutor de Tesis: Arq. Sonia Cueva

Autor: Patricia Naranjo

Fecha: febrero/2021

Escala: 1:3000

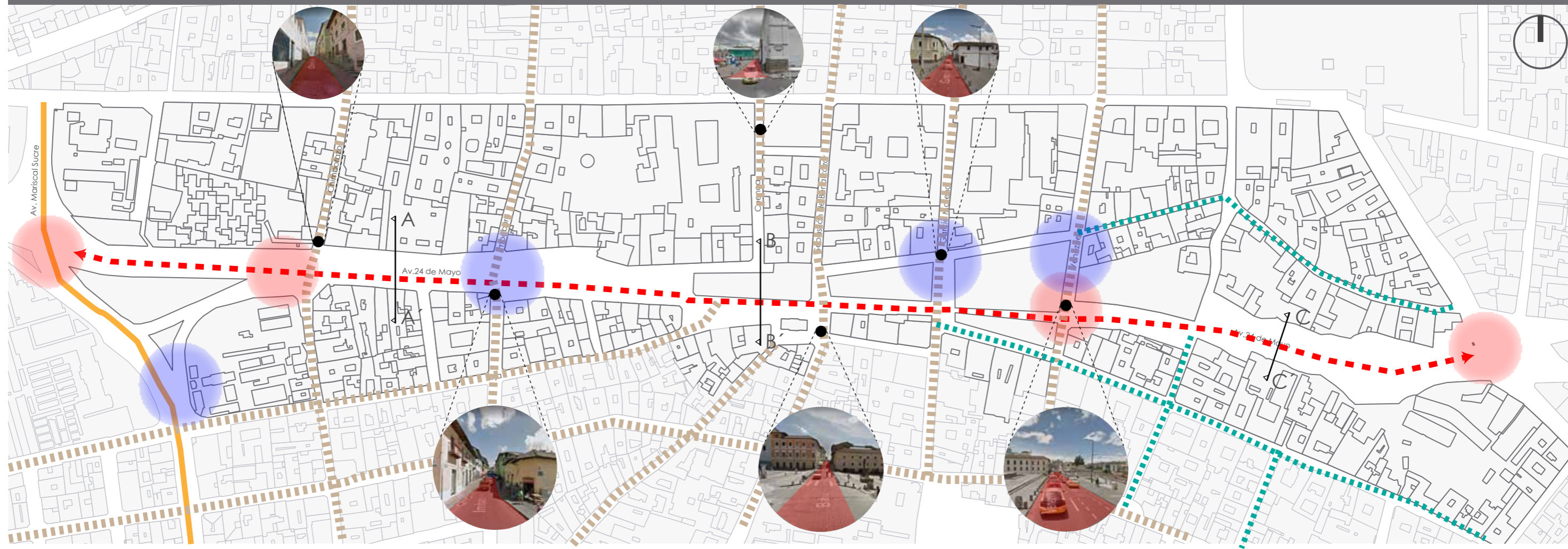
Lámina:

8

Página:

44

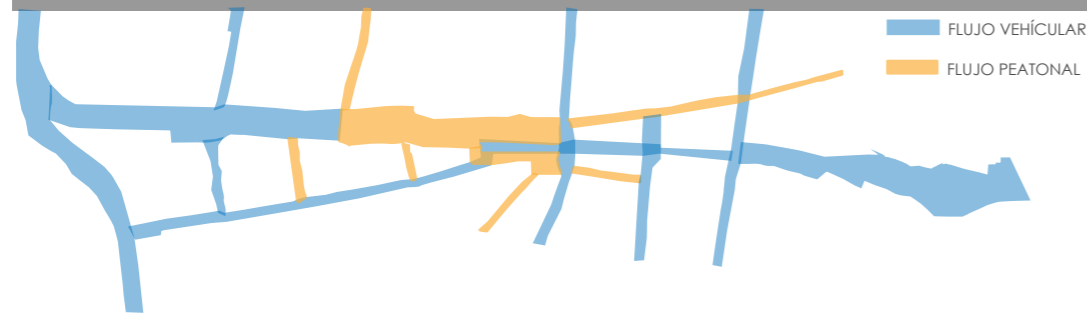
Análisis del estado actual Meso - Movilidad y flujos



LEYENDA

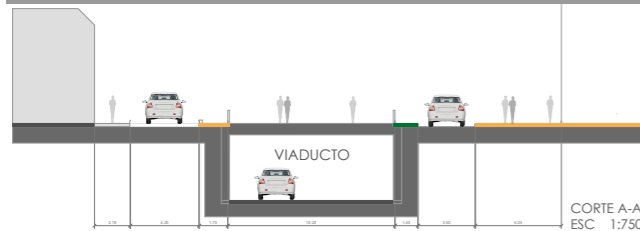
- - - VÍA PRINCIPAL
- VÍA COLECTORA
- - - VÍA SECUNDARIA
- - - VÍA LOCAL
- CONFLICTO VEHICULAR
- AGLOMERACIÓN DE PERSONAS

FLUJOS VEHÍCULARES Y PEATONALES



Como se puede observar el flujo vehicular se dan en las vías principales tales como la Av. Mariscal Sucre, Venezuela y en la 24 de mayo sobre el viaducto y los flujos peatonales se dan sobretodo en el boulevard y en las calles secundarias tales como la Cuenca o la Loja.

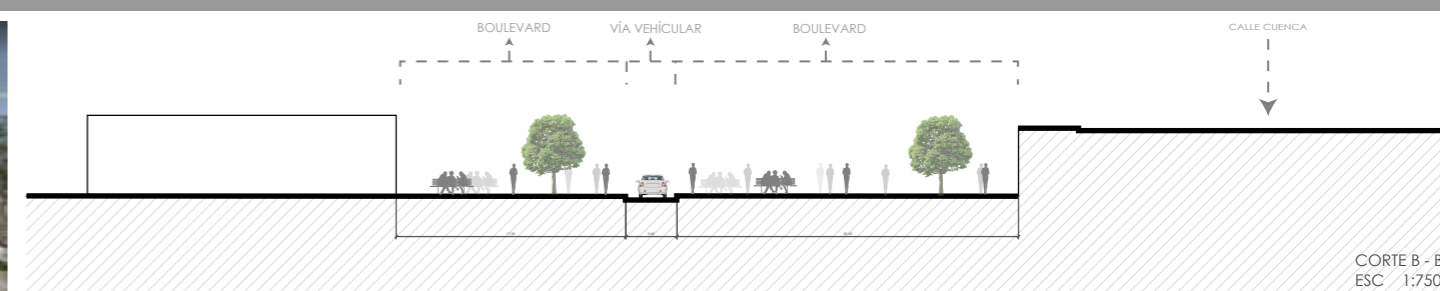
CORTES VIALES



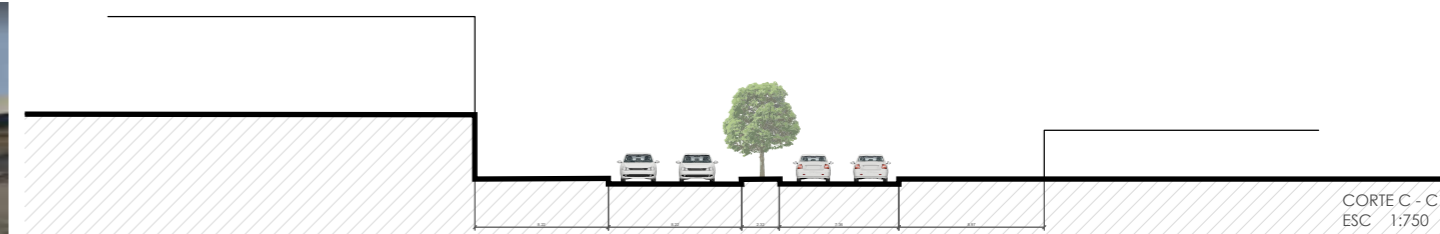
El viaducto ayuda a la movilidad de la 24 de mayo y prioriza la movilidad del peatón en el boulevard.



CORTES VIALES



El boulevard tiene un via de un solo sentido que lo atraviesa completamente desde la calle Loja hasta la calle Venezuela. Es una vía angosta de 3.80 m



La avenida 24 de mayo al salir del viaducto tiene 4 carriles, 2 de ellos sentido este-oeste y 2 de sentido oeste-este. Al salir del viaducto no se observa un conflicto vehicular grave. Una de las vías mide 8.22 m y la otra mide 7.36m

Análisis del estado actual Meso - Visuales



LEYENDA

- ZONA 1 (VIADUCTO)
- ZONA 2 (BOULEVARD)
- ZONA 3 (RESIDENCIAL)
- AGLOMERACIÓN DE PERSONAS
- AGLOMERACIÓN DE VEHÍCULOS
- VISUALES HACIA EL BOULEVARD
- VISUALES PREDOMINANTES
- VISUALES PROBLEMÁTICAS
- VISUALES HACIA CALLES

VISUALES HACIA EL BOULEVARD

En las visuales hacia el boulevard se puede observar que es un espacio público muy grande pero que no es aprovechado por el usuario, existe mucho mobiliario urbano que no se usa y prácticamente no existe vegetación.



VISUALES PREDOMINANTES

Hacia el Panecillo



Hacia el el CH



VISUALES PROBLEMÁTICAS

Congestión vehicular diaria



Hacia los muros ciegos



HACIA CALLES

Hacia la Bahía de Caráquez



Hacia la García Moreno



UNIVERSIDAD TECNOLÓGICA INDOAMÉRICA
FACULTAD DE ARQUITECTURA Y ARTES APLICADAS

Trabajo de Fin de Carrera

Tema: Diseño urbano del Borde Activo de la calle Loja hasta la calle 24 de mayo Quito, 2020

Contenido: Análisis del estado actual meso - Visuales

Tutor de Tesis: Arq. Sonia Cueva

Autor: Patricia Naranjo

Fecha: febrero/2021

Escala: 1:3000

Lámina:

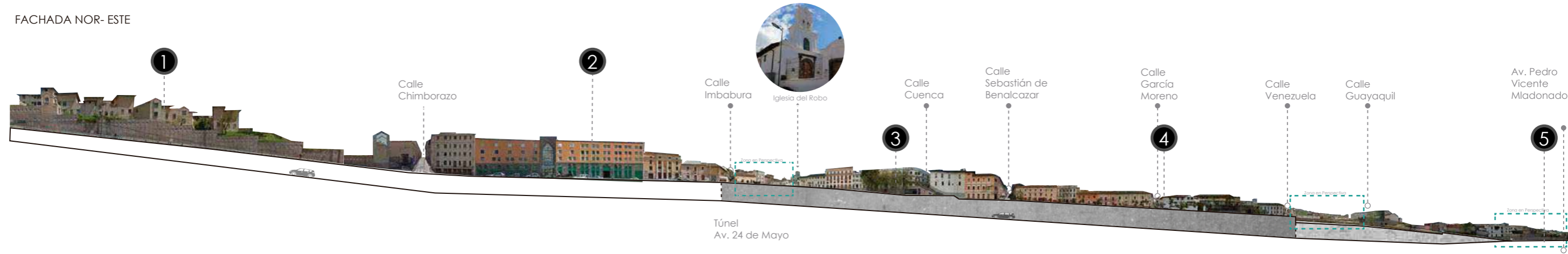
10

Página:

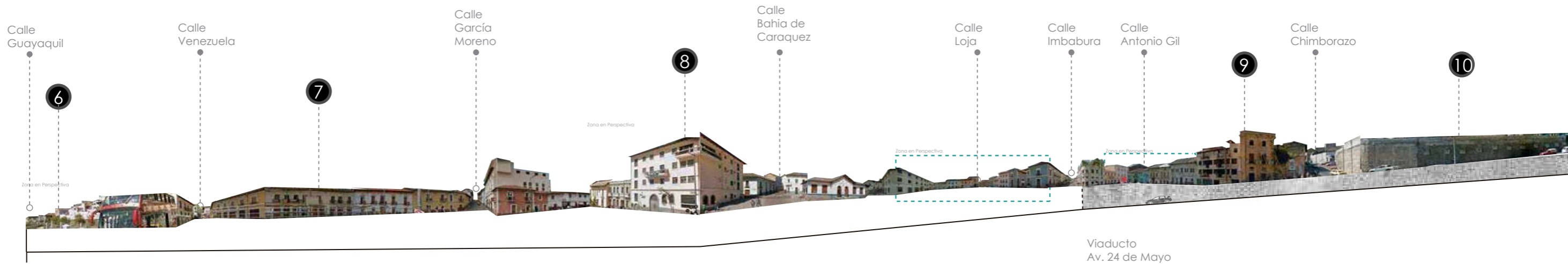
46

Análisis del estado actual Meso - Perfil Urbano y tipología de vivienda

FACHADA NOR- ESTE

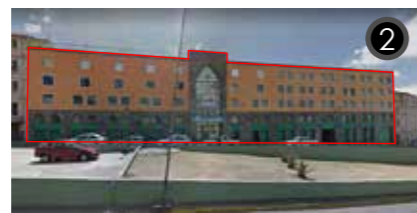


FACHADA NOR- OESTE



ESTADO ACTUAL DE LAS VIVIENDAS

TIPOLOGÍA DE LAS VIVIENDAS



En cuanto al estado actual de las viviendas se puede observar que en las zonas donde no está el boulevard, es decir, al principio de la avenida y al final el estado de las edificaciones no es bueno. No se les ha dado un correcto mantenimiento e incluso existen viviendas en ruinas.

Se puede observar que las viviendas que se encuentran en el borde del boulevard de la 24 de mayo son casas que se encuentran en su gran mayoría en buenas condiciones, esto al estar justo en una zona que supuestamente es turística.

Como se dijo anteriormente las viviendas que se encuentran al final de la vía están en malas condiciones además de tener muros ciegos bastante altos.

La zona de estudio al estar en un centro histórico patrimonial tiene un estilo colonial en la gran mayoría de sus edificaciones en donde se destacan los patios centrales propios de este estilo. En fachada se puede notar la teja en sus cubiertas, los balcones y colores neutros.



UNIVERSIDAD TECNOLÓGICA INDOAMÉRICA
FACULTAD DE ARQUITECTURA Y ARTES APLICADAS

Trabajo de Fin de Carrera

Tema: Diseño del borde activo de la calle Loja hasta la calle 24 de mayo Quito, 2020

Contenido: Análisis del estado actual meso- Perfil urbano y tipología de vivienda.

Tutor de Tesis: Arq. Sonia Cueva

Autor: Patricia Naranjo

Fecha: febrero/2021

Escala: sin escala

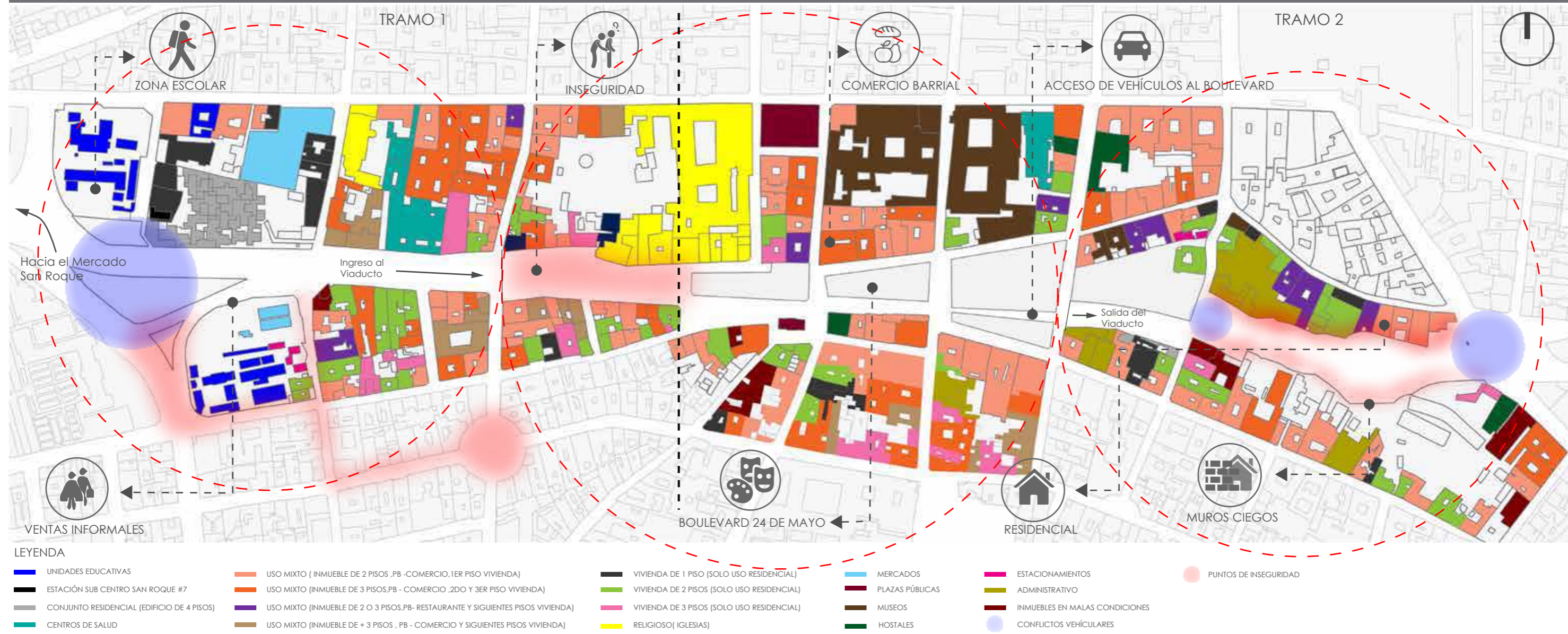
Lámina:

11

Página:

47

Análisis del estado actual Meso - Síntesis



ZONA 1 (MERCADO SAN ROQUE)

ZONA 2 (BOULEVARD 24 DE MAYO)

ZONA 3 (RESIDENCIAL-VEHÍCULAR)

CONCLUSIÓN



Zona en la cual las dinámicas urbanas giran alrededor del mercado San Roque en donde existe venta informal, además de inseguridad provocada por reuniones de pandillas y robo.- Zona en la cual se produce una gran congestión vehicular en horas pico.



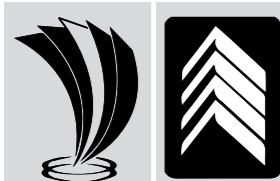
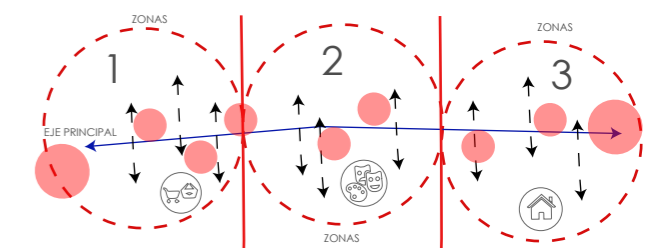
Zona exclusiva de espacio público que estaba destinado a ser turístico y cultural pero que actualmente no cumple con dicha función por el contrario sigue siendo una zona de inseguridad y acumulación de grupos sociales de bajos recursos. Es una zona que tiene locales comerciales a nivel barrial y locales de comida.



Zona exclusiva residencial, actualmente no existen comercios se caracteriza por tener un muro ciego muy alto lo que provoca inseguridad. Es una zona en la cual no se da prioridad hacia el peatón es exclusivamente vehicular al ser la salida del viaducto.



ACTIVIDAD DIURNA
 AUSENCIA DE ACTIVIDAD POR LA NOCHE
 ABANDONO = INSEGURIDAD
 MAYOR PODER ADQUISITIVO
 DESPLAZAMIENTO DE LOS VECINOS DEL CH
 TRASLADO DE PERSONAS DE ESCASOS RECURSOS
 DESARRAIGO Y VULNERABILIDAD SOCIAL
 GENTRIFICACIÓN
 FALTA DE INFRAESTRUCTURA
 CONDICIONES DE POBREZA



UNIVERSIDAD TECNOLÓGICA INDOAMÉRICA
 FACULTAD DE ARQUITECTURA Y ARTES APLICADAS

Trabajo de Fin de Carrera

Tema: Diseño urbano del borde activo de la calle Loja hasta la calle 24 de mayo Quito, 2020

Contenido: Análisis del estado actual meso - Síntesis

Tutor de Tesis: Arq. Sonia Cueva

Autor: Patricia Naranjo

Fecha: febrero/2021

Escala: 1:3000

Lámina:

12

Página:

48

Análisis del estado actual del tramo 2 micro - Uso de suelo



LEYENDA

UNIDADES EDUCATIVAS	USO MIXTO (INMUEBLE DE 2 PISOS ,PB -COMERCIO, 1ER PISO VIVIENDA)	VIVIENDA DE 1 PISO (SOLO USO RESIDENCIAL)	MERCADOS	ESTACIONAMIENTOS	HITOS DEL SECTOR
ESTACIÓN SUB CENTRO SAN ROQUE #7	USO MIXTO (INMUEBLE DE 3 PISOS,PB - COMERCIO ,2DO Y 3ER PISO VIVIENDA)	VIVIENDA DE 2 PISOS (SOLO USO RESIDENCIAL)	PLAZAS PÚBLICAS	ADMINISTRATIVO	
CONJUNTO RESIDENCIAL (EDIFICIO DE 4 PISOS)	USO MIXTO (INMUEBLE DE 2 O 3 PISOS,PB- RESTAURANTE Y SIGUIENTES PISOS VIVIENDA)	VIVIENDA DE 3 PISOS (SOLO USO RESIDENCIAL)	MUSEOS	INMUEBLES EN MALAS CONDICIONES	
CENTROS DE SALUD	USO MIXTO (INMUEBLE DE + 3 PISOS , PB - COMERCIO Y SIGUIENTES PISOS VIVIENDA)	RELIGIOSO(IGLESIAS)	HOSTALES	ESPACIO PÚBLICO INUTILIZADO	



En el tramo 2 de la avenida 24 de mayo predomina el uso residencial mixto, es decir, vivienda y comercio en planta baja. En la mayoría del tramo existe vivienda de 2 y 3 pisos, generalmente son inmuebles que se encuentran en buenas condiciones.



Al ser un tramo del boulevard existen equipamientos tales como hostales, es decir, existen equipamientos de servicio tanto para la población residente como para la población flotante.



En el tramo 2 de la avenida 24 de mayo también existen 2 centros comunitarios en los cuales se realizan eventos pero al ser una zona insegura y al no existir suficiente difusión de los mismos la población no asiste a los mismos.

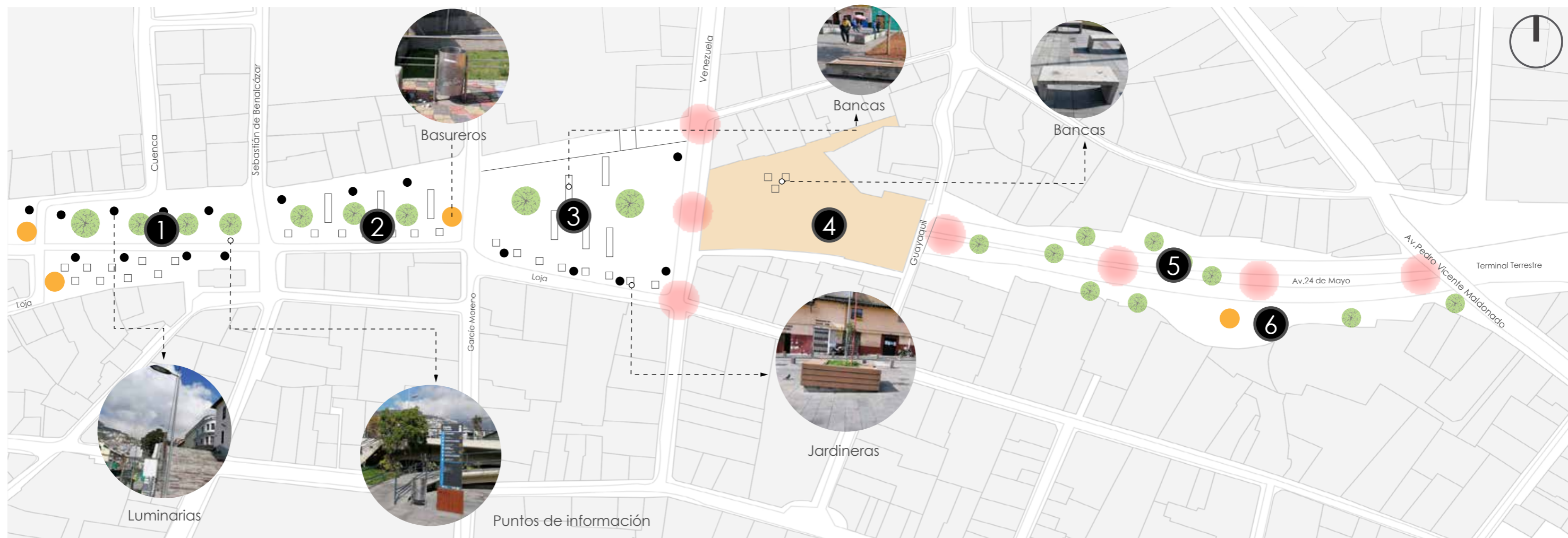


El proyecto de regeneración que se hizo en la avenida tuvo como objetivo convertir la misma en una zona cultural y turística en donde exista una dinámica urbana diferente por lo que también existe un centro cultural.



El centro histórico de Quito es una zona en la cual existían muchas entidades públicas de gobierno tales como secretarías y ministerios como por ejemplo la Secretaría nacional de gestión pública pero actualmente y debido a la inseguridad ya no existen.

Análisis del estado actual del tramo 2 micro - Ambiental y mobiliario urbano



LEYENDA

- ESPACIO PÚBLICO INUTILIZADO
- MOBILIARIO EXISTENTE
- CONTAMINACIÓN DEL AIRE (SMOG)
- PUNTOS DE ACUMULACIÓN DE BASURA
- LUMINARIAS

CONTAMINACIÓN

SOMBRA



Existe acumulación de basura en casi todos los basureros que existen en el sector.

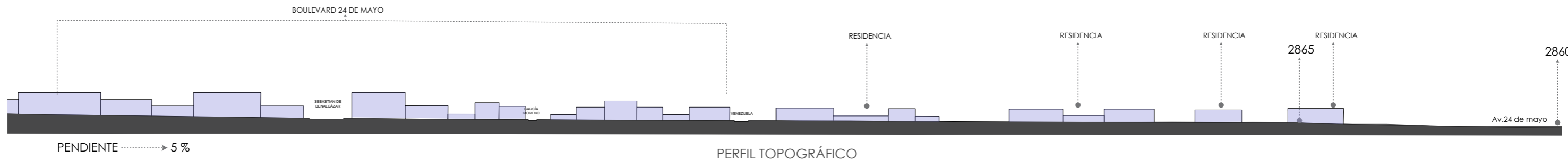
Solo existe vegetación pequeña en las jardineras distribuidas por todo el boulevard que no brinda una adecuada sombra.



En las calles de más tránsito vehicular existe contaminación por smog sobretodo cuando pasan los buses.



Como se observa en la imagen la vegetación existe es de baja densidad



PERFIL TOPOGRÁFICO



UNIVERSIDAD TECNOLÓGICA INDOAMÉRICA
FACULTAD DE ARQUITECTURA Y ARTES APLICADAS

Trabajo de Fin de Carrera

Tema: Diseño urbano del borde activo de la calle Loja hasta la calle 24 de mayo Quito, 2020

Contenido: Análisis del estado actual tramo 2 micro - ambiental y mobiliario urbano.

Tutor de Tesis: Arq. Sonia Cueva

Autor: Patricia Naranjo

Fecha: febrero/2021

Escala: 1:2000

Lámina:

14

Página:

50

Análisis del estado actual del tramo 2 micro - Imagen Urbana



LEYENDA

- ZONA 1 (BOULEVARD)
- ZONA 2 (SALIDA DEL VIADUCTO RESIDENCIAL)
- MUROS CIEGOS
- ESCALINATAS
- GRAFFITI
- ACUMULACIÓN DE BASURA
- INMUEBLES EN MAL ESTADO



UNIVERSIDAD TECNOLÓGICA INDOAMÉRICA
FACULTAD DE ARQUITECTURA Y ARTES APLICADAS

Trabajo de Fin de Carrera

Tema: Diseño urbano del borde activo de la calle Loja hasta la calle 24 de mayo Quito, 2020

Contenido: Análisis del estado actual del tramo 2 micro- Imagen Urbana

Tutor de Tesis: Arq. Sonia Cueva

Autor: Patricia Naranjo

Fecha: febrero/2021

Escala: 1:2000

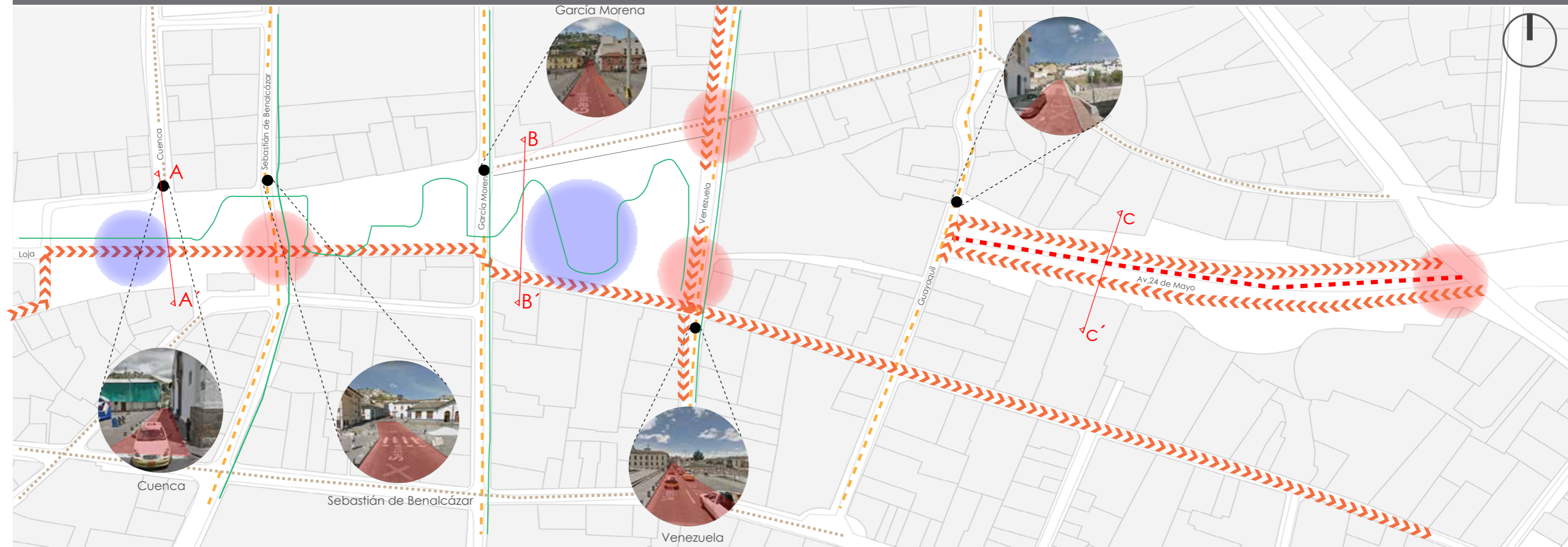
Lámina:

15

Página:

51

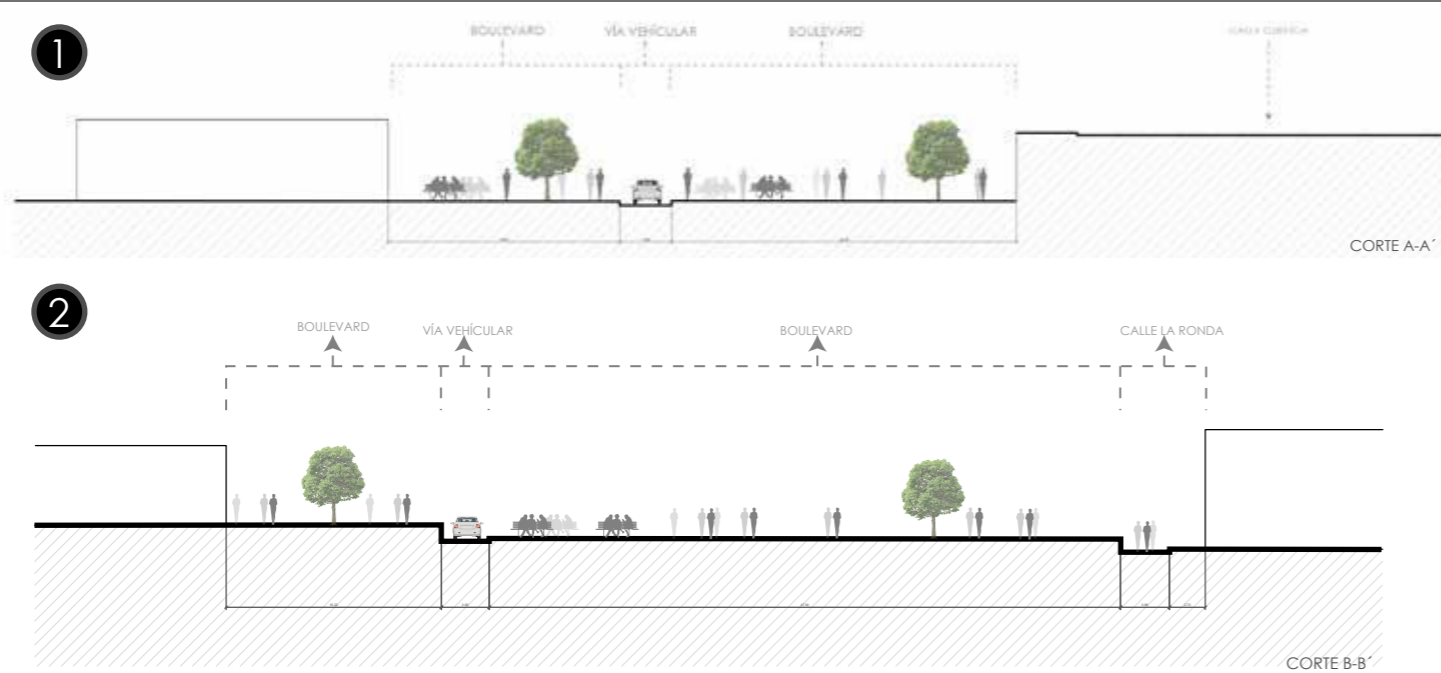
Análisis del estado actual del tramo 2 micro - Movilidad y Flujos



LEYENDA

- - - VÍA PRINCIPAL
- - - VÍA COLECTORA
- - - VÍA SECUNDARIA
- CONFLICTO VEHICULAR
- AGLOMERACIÓN DE PERSONAS
- FLUJO PEATONAL
- >>> FLUJO VEHICULAR

CORTES VIALES



El boulevard de la av.24 de mayo tiene una vía vehicular de 3.80 m de un solo sentido. Al salir del viaducto la avenida 24 de mayo tiene 4 carriles 2 en sentido este-oeste y 2 en sentido oeste-este. Uno de los carriles mide 8.22 m y el otro 7.36. El sector prioriza al vehículo antes de priorizar al peatón.



UNIVERSIDAD TECNOLÓGICA INDOAMÉRICA
FACULTAD DE ARQUITECTURA Y ARTES APLICADAS

Trabajo de Fin de Carrera

Tema: Diseño urbano del borde activo de la calle Loja hasta la calle 24 de Mayo Quito, 2020

Contenido: Análisis del estado actual tramo 2 micro - Movilidad y flujos

Tutor de Tesis: Arq. Sonia Cueva

Autor: Patricia Naranjo

Fecha: febrero/2021

Escala: 1: 2000

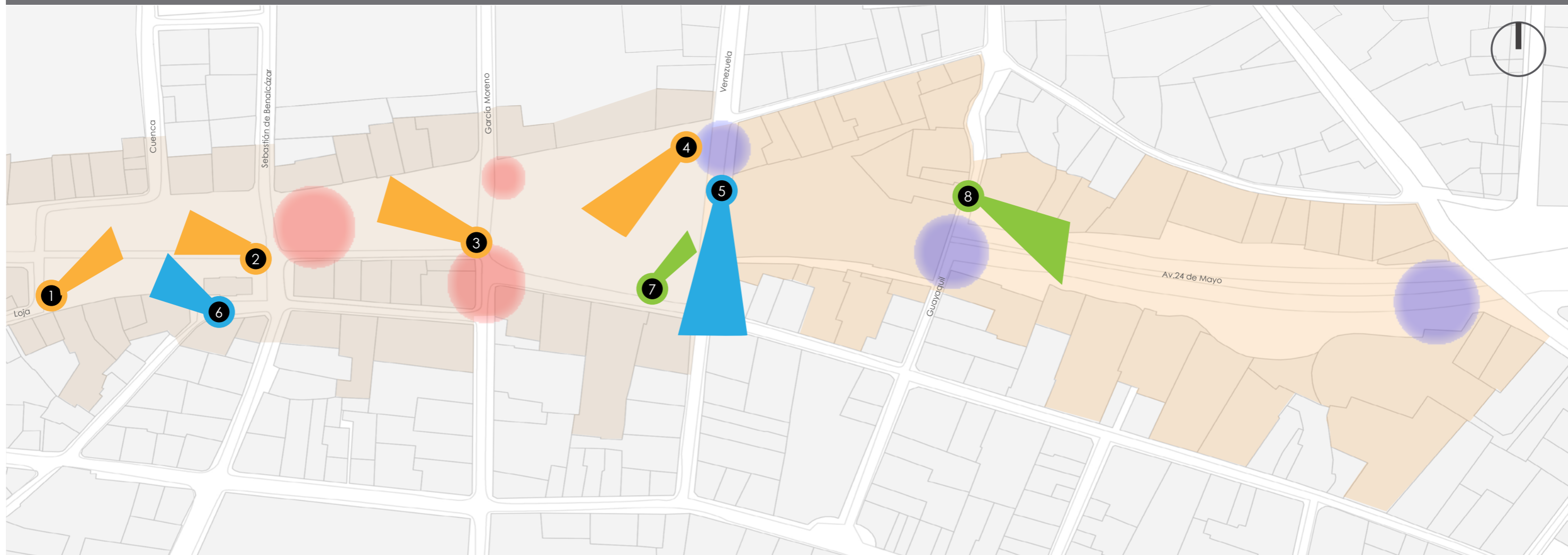
Lámina:

16

Página:

52

Análisis del estado actual del tramo 2 micro - Visuales



LEYENDA

- ZONA 1 (VIADUCTO)
- ZONA 2 (BOULEVARD)
- AGLOMERACIÓN DE PERSONAS
- AGLOMERACIÓN DE VEHÍCULOS
- VISUALES DEL BOULEVARD
- VISUALES PREDOMINANTES
- VISUALES PROBLEMÁTICAS

VISUALES DEL BOULEVARD



VISUALES PREDOMINANTES



VISUALES PROBLEMÁTICAS



UNIVERSIDAD TECNOLÓGICA INDOAMÉRICA
FACULTAD DE ARQUITECTURA Y ARTES APLICADAS

Trabajo de Fin de Carrera

Tema: Diseño urbano de la calle Loja hasta la calle 24 de mayo
Quito, 2020

Contenido: Análisis del estado actual tramo 2 micro - Visuales

Tutor de Tesis: Arq. Sonia Cueva

Autor: Patricia Naranjo

Fecha: febrero/2021

Escala: 1: 2000

Lámina:

17

Página:

53

Análisis del estado actual tramo 2 micro - Tipología de vivienda

ESTADO ACTUAL DE LAS VIVIENDAS

VIVIENDAS DEL BOULEVARD



VIVIENDAS FINAL DEL LA AVENIDA



Las viviendas que se encuentran sobre el borde activo del boulevard de la avenida 24 de mayo son viviendas que se encuentran en su gran mayoría en buen estado, es decir existen muy pocas viviendas que se encuentran en ruinas o en muy malas condiciones. Esto se debe a que estas viviendas se encuentran en una zona que ha sido rehabilitada anteriormente para conseguir que el lugar sea turístico y cultural pero este objetivo de la intervención no resultó ya que en el sector existe inseguridad causada por grupos de personas que hace que las personas no acudan al lugar.

Por el contrario a lo que se observa en las viviendas del boulevard que se encuentran en buenas condiciones, las viviendas que están al final de la avenida son viviendas que están en malas condiciones o incluso se encuentran en ruinas por lo que existe un contraste bastante grande, además es una zona en la cual se prioriza mucho al vehículo. Se puede decir que son viviendas a las cuales no les han brindado un buen mantenimiento. También se puede notar que son viviendas que no siguen con la tipología de las casas del CH y del boulevard.

CROMÁTICA USADA EN EL SECTOR

Al ser una zona que pertenece al Centro Histórico de Quito se maneja una cromática bastante neutra con colores en la gama del beige, amarillo y blanco.



Estos colores se utilizan en el borde del boulevard por el contrario al final de la vía predomina mucho el color gris del bloque visto o el rojo de ladrillo visto.



TIPOLOGÍA DE LAS VIVIENDAS

El estilo arquitectónico de las viviendas de la zona es un estilo Colonial al estar de un centro histórico.

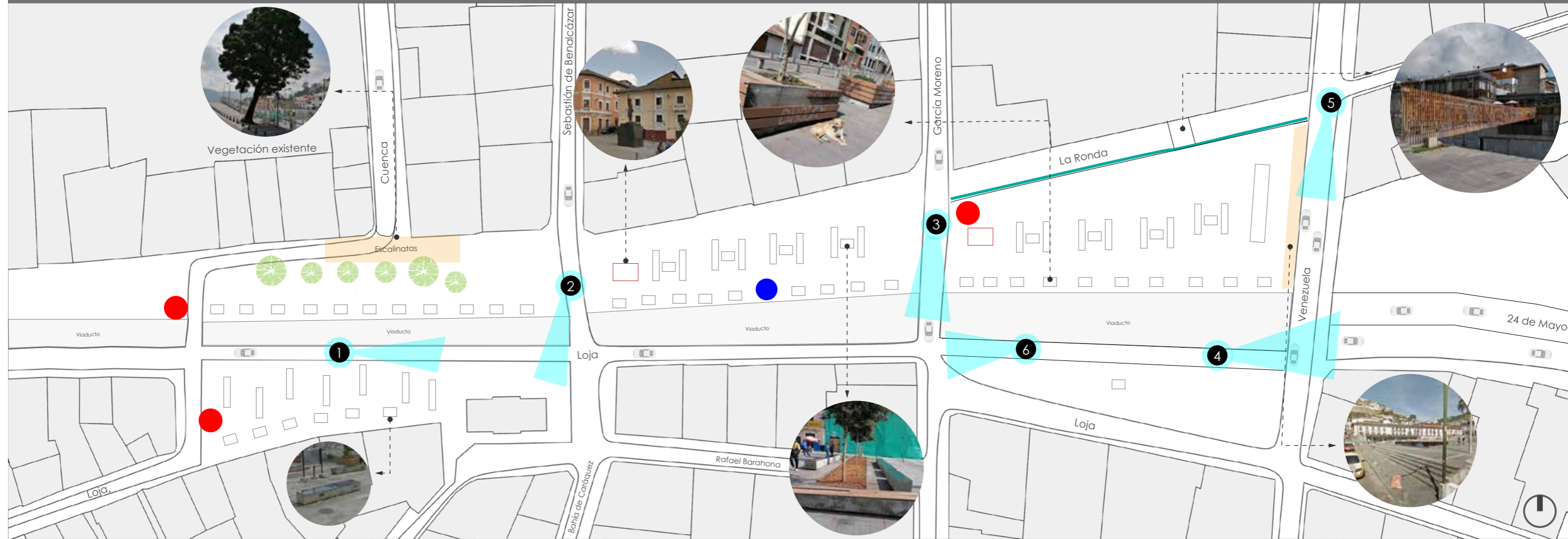


La arquitectura colonial del centro histórico de Quito se caracteriza por su sencillez en sus formas. Destacan las cubiertas de teja y la madera también es un material predominante.

La tipología de las viviendas son plantas ortogonales con patios centrales típicos de la época colonial. Además se utilizan colores neutros. Otra característica de las viviendas de estilo colonial son los balcones de las ventanas de los pisos superiores.



Análisis del estado actual tramo 2A micro



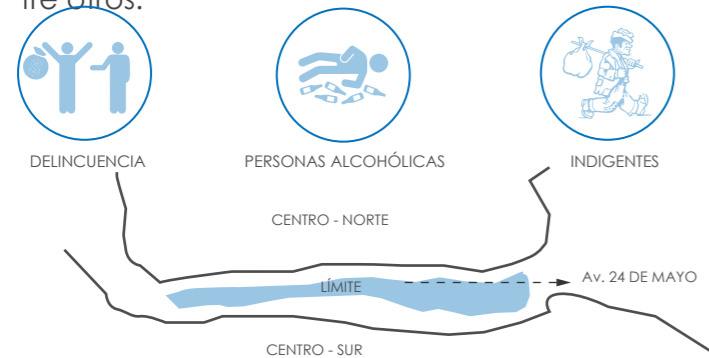
LEYENDA

- JARDINERAS
- ESCULTURAS
- ESCALINATAS
- ACUMULACIÓN DE BASURA
- MUROS CIEGOS
- BANCAS
- PARADA DE TRANSPORTE PÚBLICO

PROBLEMÁTICAS

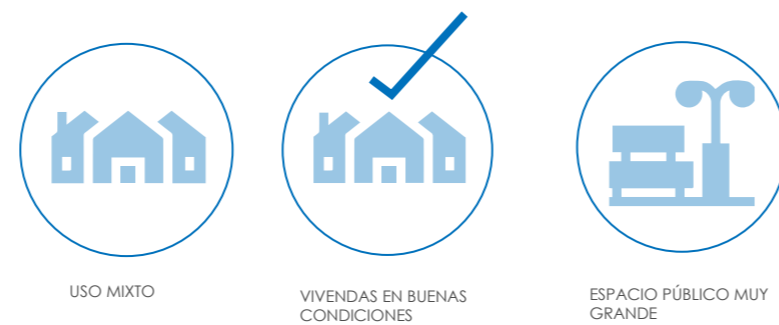
Una de las problemáticas más importantes del boulevard de la Av 24 de mayo es que es un espacio grande en el cual las personas no conviven, es decir, no usan este espacio para convivir, reunirse, etc. Es una zona que marca un límite entre el centro-norte y el centro-sur.

Otra de las problemáticas es la inseguridad que se da en el sector provocado por grupos de personas tales como indigentes, trabajadoras sexuales, borrachos, entre otros.



POTENCIALIDADES

El boulevard de la Av. 24 de mayo es un espacio público muy grande por lo que tiene potencial de proponer múltiples actividades que hagan que el usuario quiera ir al sector. Además la construcción del viaducto ha echo que en el boulevard no existan tantos vehículos y así reducir la congestión vehicular. Es una zona en la cual las viviendas se encuentran en buenas condiciones, es decir, hay muy pocas en mal estado o en ruinas.



VISUALES PREDOMINANTES



UNIVERSIDAD TECNOLÓGICA INDOAMÉRICA
FACULTAD DE ARQUITECTURA Y ARTES APLICADAS

Trabajo de Fin de Carrera

Tema: Diseño urbano del borde activo de la calle Loja hasta la calle 24 de mayo Quito, 2020

Contenido: Análisis del estado actual tramo 2A micro

Tutor de Tesis: Arq. Sonia Cueva

Autor: Patricia Naranjo

Fecha: febrero/2021

Escala: 1:1000

Lámina:

19

Página:

55

Análisis del estado actual tramo 2B micro



LEYENDA

- ESPACIOS VERDES (CÉSPED)
- ESCALINATAS
- ACUMULACIÓN DE BASURA
- MUROS CIEGOS
- INMUEBLES EN MAL ESTADO
- PARADA DE TRANSPORTE PÚBLICO

PROBLEMÁTICAS

Esta es una zona en la cual se da mucha prioridad al vehículo en vez del peatón. El uso de suelo predominante es residencial y estas viviendas muchas de ellas están en muy malas condiciones e incluso están en ruinas. Además en la mayoría de este tramo existe un muro ciego muy alto que hace que la imagen urbana no sea la mejor. De igual manera existe una especie de plaza pero como pasa en el boulevard la gente no asiste al mismo.



VIVIENDAS EN MALAS CONDICIONES



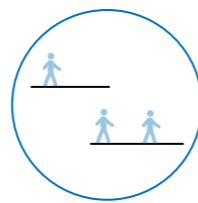
PRIORIDAD HACIA EL VEHÍCULO



MUROS CIEGOS MUY ALTOS



VEGETACIÓN



ESPACIO PÚBLICO CON DIFERENTES NIVELES



POBLACIÓN FLOTANTE DEL SECTOR PÚBLICO

POTENCIALIDADES

En esta zona existe un poco de zona verde de tipo césped en la cual existe vegetación. Además existe un espacio público tipo plaza con varias plataformas en la cual se pueden proponer múltiples actividades para el usuario. En la zona existen inmuebles en los cuales se desarrollan secretarías de gobierno por lo que existe mucha afluencia de usuarios del sector público por lo que en esta zona no existen muchos grupos vulnerables que se apropien del espacio público.

VISUALES PREDOMINANTES



VISUALES PROBLEMÁTICAS



UNIVERSIDAD TECNOLÓGICA INDOAMÉRICA
FACULTAD DE ARQUITECTURA Y ARTES APLICADAS

Trabajo de Fin de Carrera

Tema: Diseño urbano del borde activo de la calle Loja hasta la calle 24 de mayo Quito, 2020

Contenido: Análisis del estado actual del tramo 2B micro

Tutor de Tesis: Arq. Sonia Cueva

Autor: Patricia Naranjo

Fecha: febrero/2021

Escala: 1:1000

Lámina:

20

Página:

56

Análisis del estado actual - Indicadores urbanos



LEYENDA

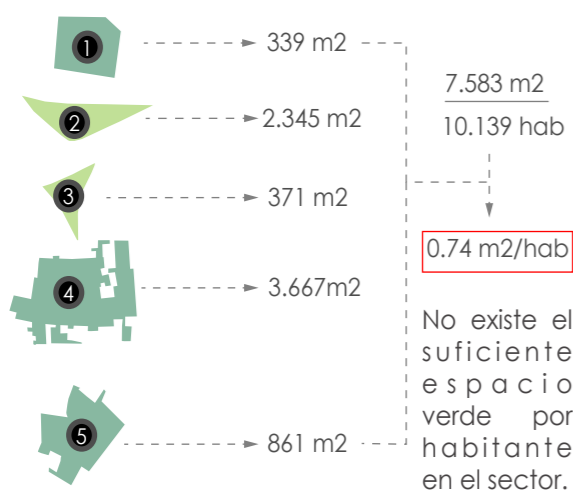
- ESPACIOS VERDES PÚBLICOS (CÉSPED)
- ESPACIOS VERDES PRIVADOS
- ESPACIOS PÚBLICOS
- ARBOLADO EXISTENTE
- ESPACIOS PEATONAL
- USO TERCIARIO
- VIVIENDAS

INDICADORES CUANTITATIVOS

ESPACIOS VERDES PÚBLICOS POR HABITANTE

Jardines y espacios verdes públicos y privados de acceso público por habitante

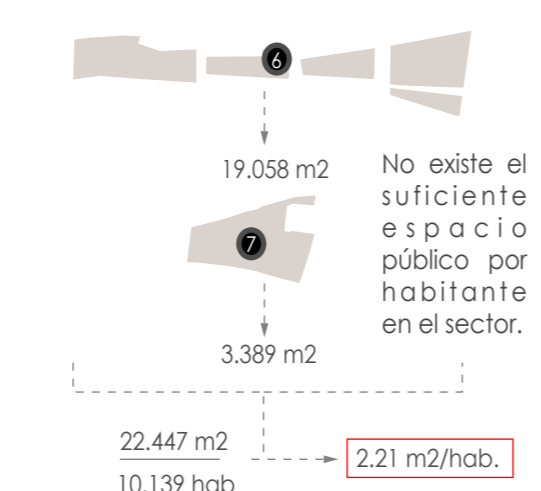
VALOR ÓPTIMO : 9m2/hab



ESPACIO PÚBLICO TOTAL POR HABITANTE

Establece la relación entre el espacio público total frente a la población habitante.

VALOR ÓPTIMO : 10 -15 m2/hab



RELACIÓN ENTRE ACTIVIDAD Y RESIDENCIA

Relación entre actividades no residenciales y cantidad de vivienda existente. La convivencia entre las dos actividades permite la variedad y equilibrio urbano.

VALOR ÓPTIMO : 100-200 m2/viv

área construida de uso terciario / número de viviendas



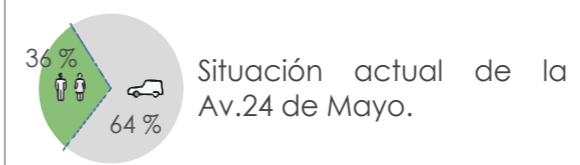
Según el indicador la relación está dentro del rango óptimo.

REPARTO DEL VIARIO PÚBLICO PEATONAL

Mide el porcentaje del viario destinado para el peatón.

VALOR ÓPTIMO : >75 %

área del viario público peatonal / área del viario público



DENSIDAD DE ÁRBOLES

Relación entre el número total de árboles y los metros lineales totales de cada tramo de calle.

VALOR ÓPTIMO : 12.5 árboles por cada 100 m de calle

de árboles / longitud



Existen actualmente 8 árboles cada 100m.



UNIVERSIDAD TECNOLÓGICA INDOAMÉRICA
FACULTAD DE ARQUITECTURA Y ARTES APLICADAS

Trabajo de Fin de Carrera

Tema: Diseño urbano del borde activo de la calle Loja hasta la calle 24 de mayo Quito, 2020

Contenido: Análisis del estado actual - Indicadores urbanos

Tutor de Tesis: Arq. Sonia Cueva

Autor: Patricia Naranjo

Fecha: febrero/2021

Escala: 1:3000

Lámina:

21

Página:

57

ANÁLISIS DEL ESTADO ACTUAL - INDICADORES URBANOS

INDICADOR DE COHESIÓN SOCIAL: TITULADOS DE 3ER GRADO

Indica la relación cuantitativa entre la población total y las personas con estudios de tercer grado (diplomatura, licenciatura y doctorado).

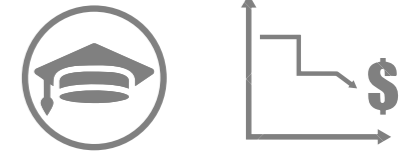
Nos ayuda tanto para saber el nivel de estudios de la población del sector como para conocer el nivel económico ya que por lo general los titulados de 3er grado obtienen una retribución salarial mayor que el resto de la población.

$$\text{Tit (\%)} = \frac{\text{titulados de 3er grado}}{\text{población total}} \times 100$$

VALOR ÓPTIMO : >30

$$\text{Tit (\%)} = \frac{243}{10.139} \times 100 = 2.3 \%$$

La av. 24 de mayo tiene un índice muy bajo de personas con título de 3er nivel por lo que la situación económica del sector es medio bajo.



APARCAMIENTO PARA EL VEHÍCULO PRIVADO FUERA DE LA CALZADA

Muestra la relación entre el N° de plazas de aparcamiento que se encuentra en la vía pública (aparcamiento libre) y el N° de plazas de aparcamiento que se localizan fuera (Aparcamientos públicos).

$$\text{Avp (\%)} = \frac{\text{plazas de aparcamiento fuera de la calzada}}{\text{total de plazas de aparcamiento}} \times 100$$

VALOR ÓPTIMO : >75 %

$$\text{Avp (\%)} = \frac{187}{386} \times 100 = 48 \%$$



Más parqueaderos públicos

ACCESO AL TRANSPORTE PÚBLICO

Los medios alternativos considerados son: las paradas de autobus urbano, las paradas de tranvía, la red de movilidad ciclista y las sendas peatonales.

Se realiza un área de influencia según la distancia considerada y se analiza la población que tiene cobertura al menos a 3 de los medios de transporte alternativos.

- Paradas de autobús urbano: 300 metros
- Paradas de tranvía: 500 metros
- Red de movilidad ciclista: 300 metros
- Sendas urbanas: 300 metros

$$\text{Ptalt (\%)} = \frac{\text{población con cobertura a las redes de transporte alternativo}}{\text{población total}} \times 100$$

VALOR ÓPTIMO : >80%

$$\text{Tit (\%)} = \frac{7.965}{10.139} \times 100 = 78 \%$$

El valor de la avenida 24 de mayo se acerca al rango óptimo.

ÍNDICE DE DENSIDAD DE HABITANTES

Mide la densidad de habitantes en hectáreas. Tendencias de consumo de suelo residencial y puede ser indicador indirecto del potencial de movilidad y de demanda de productos y servicios.

$$\text{Densidad de habitantes} = \frac{\text{N° de habitantes}}{\text{Superficie efectiva}}$$

VALOR ÓPTIMO : >120 hab/ha

$$\text{Densidad de habitantes} = \frac{10.139 \text{ hab}}{4,077 \text{ ha}} = 253,4 \text{ hab/ha}$$



A mayor densidad más población

ÍNDICE DE DENSIDAD DE VIVIENDA

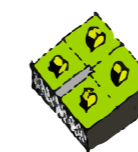
Mide la densidad de viviendas por hectárea, evidenciando el consumo de suelo residencial.

Para su cálculo se utiliza el N° de viviendas por manzana y la superficie total menos la superficie destinada a vías y equipamientos mayores y menores.

$$\text{Densidad Urbana} = \frac{\text{N° de viviendas}}{\text{Superficie efectiva}}$$

VALOR ÓPTIMO : 250- 350 viv/ha

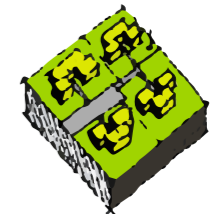
$$\text{Densidad Urbana} = \frac{132 \text{ viv}}{4,077 \text{ ha}} = 32,37 \text{ viv/ha}$$



Baja densidad de vivienda Casas unifamiliares

Situación Av.24 de mayo

Media densidad 40 unidades en 1 ha



Alta densidad 120 unidades en 1 ha



UNIVERSIDAD TECNOLÓGICA INDOAMÉRICA
FACULTAD DE ARQUITECTURA Y ARTES APLICADAS

Trabajo de Fin de Carrera

Tema: Diseño urbano del borde activo de la calle Loja hasta la calle 24 de mayo Quito, 2020

Contenido: Análisis del estado actual - Indicadores urbanos

Tutor de Tesis: Arq. Sonia Cueva

Autor: Patricia Naranjo

Fecha: febrero/2021

Escala: sin escala

Lámina:

22

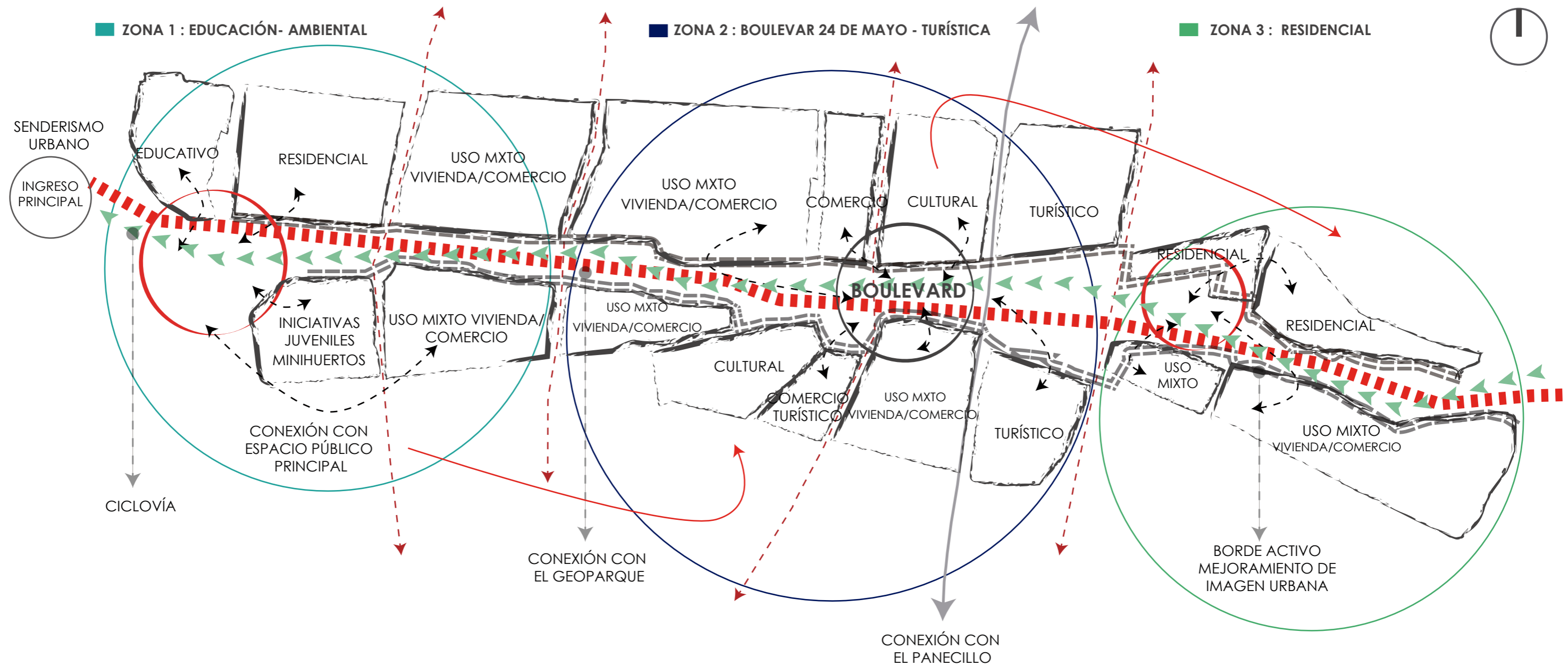
Página:

58

PROPUESTA



Concepto de la Propuesta



ZONA 1: EDUCACIÓN - AMBIENTAL

Esta zona se caracteriza por tener una conexión directamente con el geoparque además de ser una zona educativa por lo tanto se proponen usos orientados a estudiantes y jóvenes.

- IMPLEMENTACIÓN DE ESPACIOS PÚBLICOS
- PRIORIDAD HACIA EL PEATÓN
- MEJORAR LA CALIDAD DE VIDA
- MIXTICIDAD DE USOS
- RELACION ENTRE LO PÚBLICO Y PRIVADO

ZONA 2: BOULEVARD 24 DE MAYO- TURÍSTICO

Esta zona se caracteriza por tener el boulevard en el cual se implementará una mixtidad de usos, con lugares que acomodan una amplia gama de diferentes actividades para el peatón logrando así promover el turismo en el sector.

- IMPLEMENTACIÓN DE ESPACIOS PÚBLICOS
- PRIORIDAD HACIA EL PEATÓN
- REVITALIZAR EL SECTOR
- MIXTICIDAD DE USOS
- RELACION ENTRE LO PÚBLICO Y PRIVADO

ZONA 3: RESIDENCIA

Esta zona se caracteriza por ser residencial por lo tanto se implementará un gran espacio de uso colectivo que permitan la apropiación de los habitantes del sector

- IMPLEMENTACIÓN DE ESPACIOS PÚBLICOS
- PRIORIDAD HACIA EL PEATÓN
- MEJORAR LA CALIDAD DE VIDA
- REVITALIZAR EL SECTOR
- ACTIVIDADES PARA TODO EL PÚBLICO

Zonificación General de la Propuesta



UNIVERSIDAD TECNOLÓGICA INDOAMÉRICA
FACULTAD DE ARQUITECTURA Y ARTES APLICADAS

Trabajo de Fin de Carrera

Tema: Diseño Urbano del borde activo de la calle loja hasta la calle 24 de mayo, Quito 2020

Contenido: Zonificación General de la Propuesta

Tutor de Tesis: Arq. Sonia Cueva

Autor: Patricia Naranjo

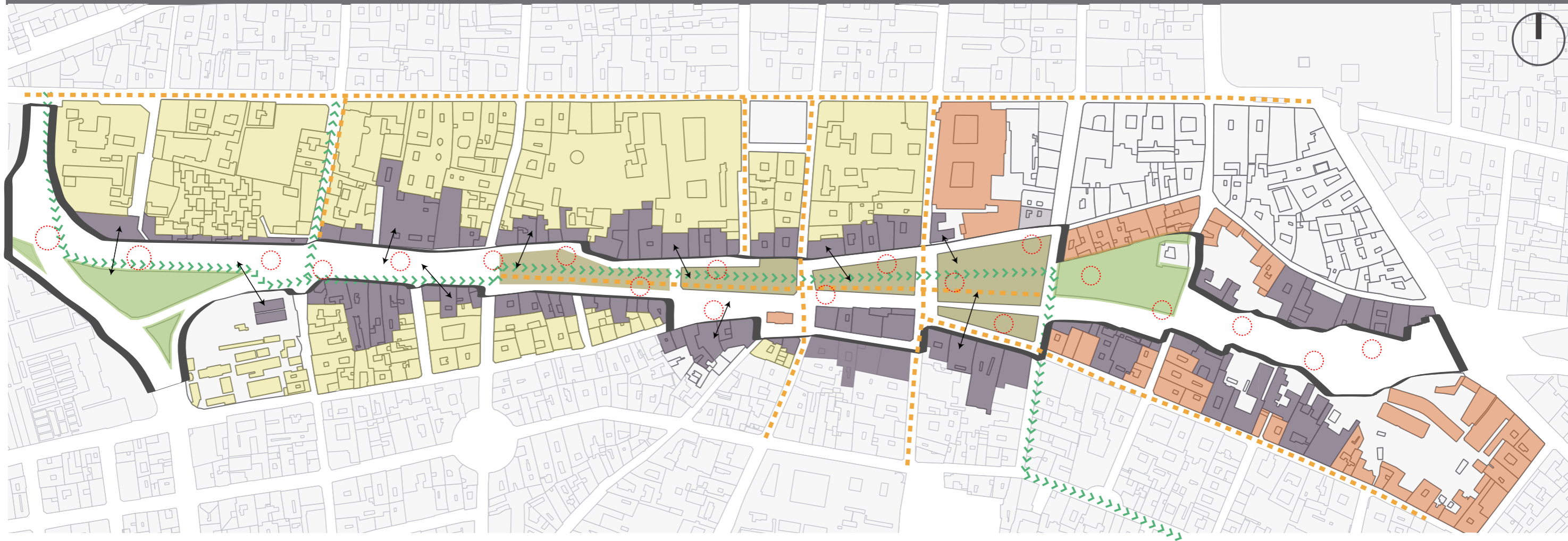
Fecha: febrero/2021

Escala: 1: 3000

Lámina:
24

Página:
61

LINEAMIENTOS GENERALES PARA LA AV. 24 DE MAYO



LEYENDA

- ÁREAS VERDES PROPIAS DE CADA ZONA
- BORDE ACTIVO (CAMBIO DE USO DE SUELO)
- BOULEVARD
- MEJORAMIENTO DE LA IMAGEN URBANA
- SE MANTIENE EL USO DE SUELO ACTUAL
- SENDERISMO URBANO
- CICLOVÍA
- PRORIDAD AL PEATÓN
- RELACIÓN ENTRE PÚBLICO Y PRIVADO
- CREACIÓN DE ESPACIOS PÚBLICOS

LINEAMIENTOS ESTRATEGICOS

- Urbano
- Arquitectónico
- Social
- Cultural
- Inclusión
- Desarrollo



Catalizadores día-noche



Activación de espacios públicos-



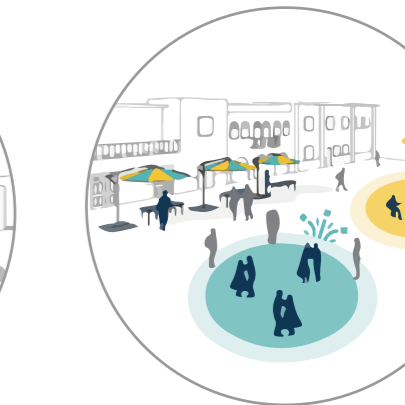
Diversidad de usos de suelos plantas bajas.



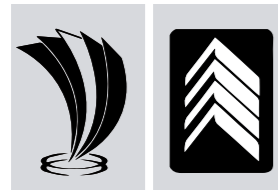
Senderismo urbano



Estimulación de sentidos



Actividades recreativas-elementos urbanos-arquitectónicos



UNIVERSIDAD TECNOLÓGICA INDOAMÉRICA
FACULTAD DE ARQUITECTURA Y ARTES APLICADAS

Trabajo de Fin de Carrera

Tema: Diseño urbano del borde activo de la calle Loja hasta la calle 24 de mayo Quito, 2020

Contenido: Lineamientos generales para la Av.24 de mayo

Tutor de Tesis: Arq. Sonia Cueva

Autor: Patricia Naranjo

Fecha: febrero/2021

Escala: 1:3000

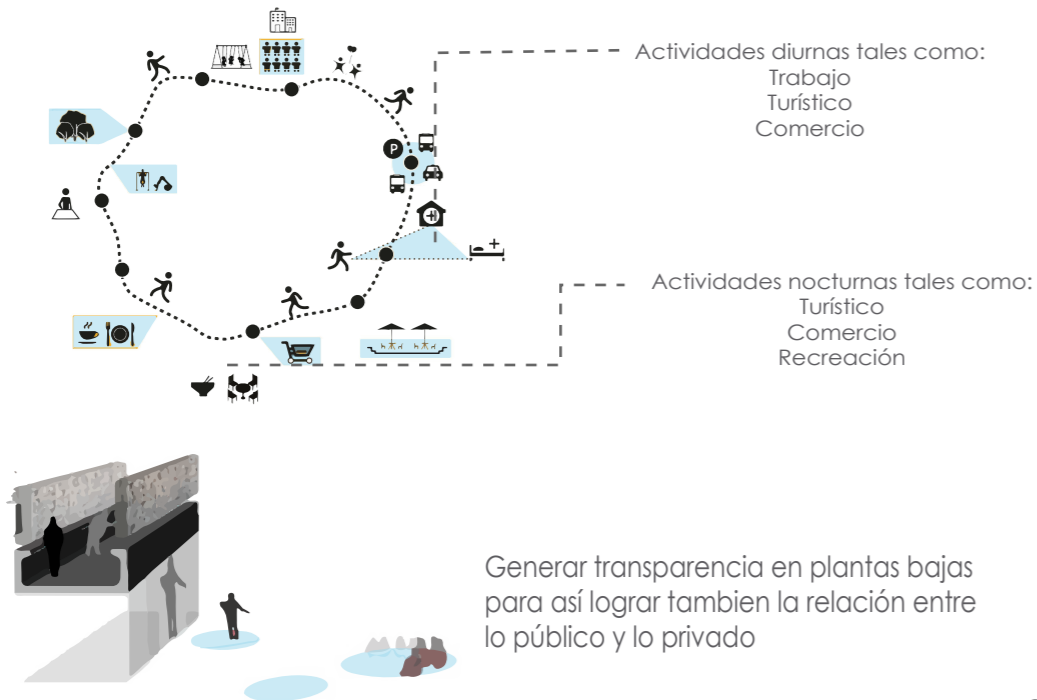
Lámina:
25

Página:
62

Lineamientos y estrategias Generales de la propuesta

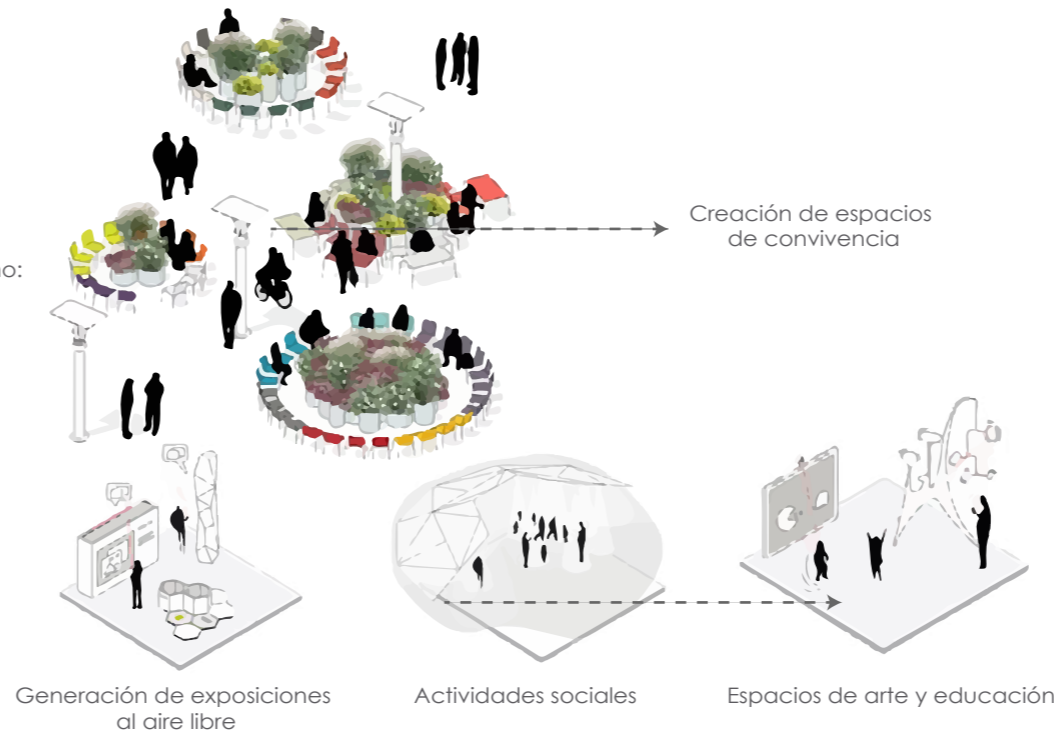
CATALIZADORES DÍA - NOCHE

Para lograr una revitalización en la calle se proponen actividades y usos que funcionen tanto en el día como en el noche para así lograr detener la delincuencia que existe en el sector.



ACTIVACIÓN DE ESPACIOS PÚBLICOS

Es prioridad la activación del espacio público generando actividades para todas las personas tanto jóvenes como adultos para así lograr atraer personas de diferentes estratos sociales y de diferentes partes de la ciudad.



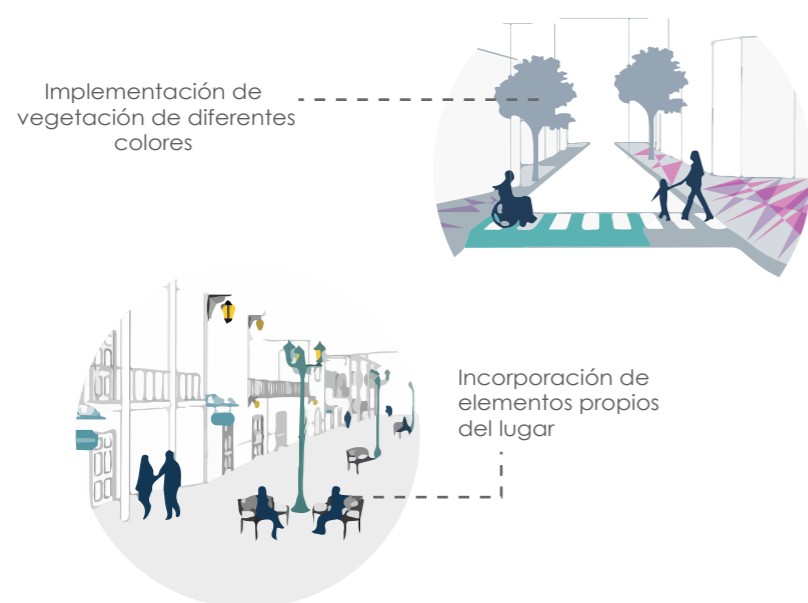
DIVERSIDAD DE USOS DE SUELO EN PLANTAS BAJAS

Se propone una mixticidad de usos en las plantas bajas de las edificaciones, las cuales tendrán una relación público-privado para así lograr un dinamismo en el sector.



SENDERISMO URBANO

Se propone ver el espacio público como lugar que se deben recorrer a pie, combinando deporte, arte, gastronomía, tradiciones, cultura y ganas de disfrutar de actividades al aire libre.



ESTIMULACIÓN DE LOS SENTIDOS

Estimular los sentidos durante la permanencia. Creando así atmósferas que haga que el usuario quiera quedarse y volver al lugar.

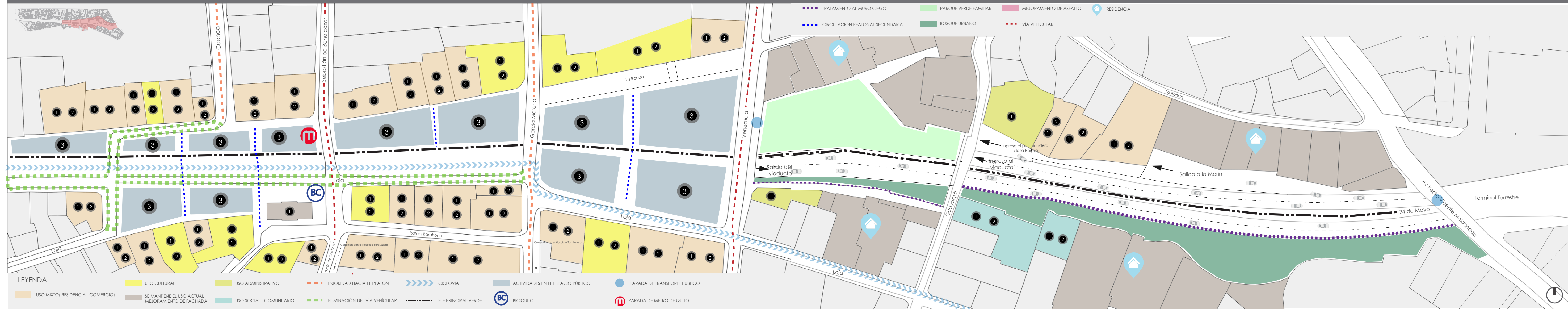


ELEMENTOS URBANO - ARQUITECTÓNICOS

Diseñar elementos urbanos arquitectónicos que logren adaptarse a las a las necesidades de quien camina por las calles, también mira desde el pavimento a las arquitecturas que los rodean.



Lineamientos y estrategias aplicadas en el tramo 2 de la Av.24 de mayo



CATALIZADORES DÍA-NOCHE - CAMBIO DE USO DE SUELO ACTIVACIÓN DE ESPACIOS PÚBLICOS DIVERSIDAD DE USOS EN PLANTAS BAJAS SENDERISMO URBANO ESTIMULACIÓN DE SENTIDOS ELEMENTOS URBANO - ARQUITECÓNICOS

1 CATALIZADORES PARA EL DÍA
Usos en los cuales se puedan realizar actividades en el día tales como comercio, cafeterías, trabajo, culturales, sociales, etc.

2 CATALIZADORES PARA LA NOCHE
Usos en los cuales se puedan realizar actividades en la noche tales como comercio, cafeterías, restaurantes, eventos culturales, etc.

Se crearán espacios de convivencia social y de descanso a lo largo de toda la avenida. Proporcionando prioridad para el peatón, para ello se elimina la vía que cruza el boulevard. Además se proponen actividades en las que se desarrolle una relación entre lo público y lo privado para lograr activar el borde de la Av. Se proponen actividades tales como: exposiciones tanto al aire libre como al interior de inmuebles, eventos, espacios de descanso, etc.

3

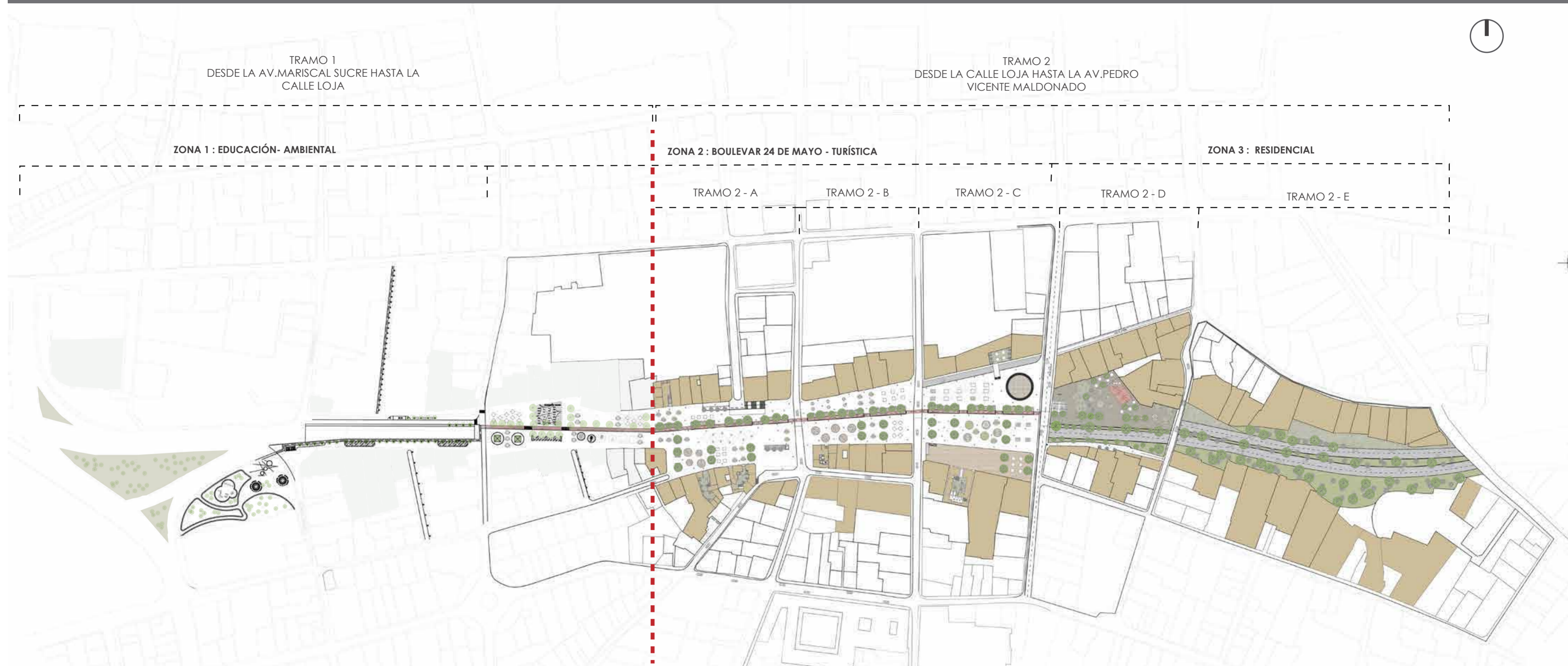
Para lograr cambiar la dinámica actual de la Av. 24 de mayo se propone una diversidad de usos en las plantas bajas y en inmuebles con potencial de cambio de uso tales como inmuebles en mal estado. El objetivo principal es atraer usuarios de diferentes estratos sociales para cambiar la imagen que se tiene actualmente de la avenida, para ello se proponen usos tales como:

Actualmente la Av. 24 de mayo es una avenida en la cual casi no existe vegetación. Mediante la creación de un eje principal de árboles se logra una canopia urbana a lo largo de toda la avenida lo que provoca que el usuario quiera caminar sobre la misma. Además en los ejes de circulación secundaria se implementa vegetación pequeña de diferentes colores para lograr una continuidad de pero un contraste de colores.

Utilización de colores neutros en las fachadas de las viviendas de todo el borde de la avenida 24 de mayo ya que se encuentra en un CH. Creación de atmósferas que asemejen naturaleza para lograr el senderismo urbano mediante la utilización de texturas tales como la madera y colores como el verde, café, etc.

Utilización de mobiliario urbano acorde con las texturas y materiales de las diferentes atmósferas creadas. Además de la implementación de señalización para las personas discapacitadas.

IMPLANTACIÓN GENERAL



TRAMO 1

TRAMO 2

EN EL TRAMO 1 SE ENCUENTRAN LA ZONA 1 : EDUCACIÓN - AMBIENTAL Y EL INICIO DE LA ZONA 2 :: BOULEVARD 24 DE MAYO - TURÍSTICA HASTA LA CALLE LOJA PUNTO EN EL CUAL COMIENZA EL TRAMO 2 DE LA PROPUESTA DE LA AV.24 DE MAYO. ES UN TRAMO EL CUAL TIENE UNA RELACIÓN DIRECTA CON EL GEOPARQUE EN LA CUAL SE BUSCA INCETIVAR LA EDUCACIÓN Y USOS DIRIGIDOS A ESTUDIANTES DEBIDO A QUE EXISTE UN COLEGIO ADEMÁS SE CARACTERIZA POR TENER EL INGRESO DEL VIADUCTO DE LA AVENIDA.

EL TRAMO 2 DE LA PROPUESTA ES EL TRAMO QUE SE DESARROLLA EN EL PRESENTE TRABAJO DE FIN DE CARRERA EN EL CUAL ESTÁN COMPRENDIDOS EL RESTO DE LA ZONA 2: BOULEVARD - TURÍSTICA Y LA ZONA 3 : RESIDENCIAL - COMERCIAL. EN ESTE TRAMO SE PROPONEN DIFERENTES USOS PARA CONESGUIR UNA MIXTICIDAD LOGRANDO DINAMIZAR AL SECTOR PARA ASÍ AYUDAR CON LA DISMINUCIÓN DE LA DELINCUENCIA EXISTENTE ACTUALMENTE. LA PROPUESTA CONSISTE EN EL DISEÑO DE UN BORDE ACTIVO AL LO LARGO DEL TRAMO MEDIANTE UN CAMBIO DE USO DE SUELO Y SU RELACIÓN CON EL ESPACIO PÚBLICO PORPONENDO ACTIVIDADES EN EL MISMO QUE TENGAN RELACIÓN CON LOS NUEVOS USOS PROPUESTOS. ADEMÁS SE PROPONE UN PARQUE FAMILIAR EN EL TRAMO 2 - D DEBIDO A QUE PARA LA POBLACIÓN RESIDENTE DEL SECTOR ES UNA NECESIDAD, ECHO RESPALDADO POR LAS ENTREVISTAS SEMIESTRUCTURADAS A LA POBLACIÓN RESIDENTE.

USOS QUE SE PROPONEN

- | | | | | | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|--|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| EDUCATIVO | RESIDENCIAL | MIXTO RESIDENCIA/COMERCIO | ESPACIOS VERDES | FERIAS EDUCATIVAS | MIXTO RESIDENCIA/SERVICIOS | BOULEVARD 24 DE MAYO | CULTURAL | MIXTO RESIDENCIA/COMERCIO | RESIDENCIAL | MIXTO RESIDENCIA/SERVICIOS | ESPACIOS VERDES | ADMINISTRATIVO | COMUNITARIO |



UNIVERSIDAD TECNOLÓGICA INDOAMÉRICA
FACULTAD DE ARQUITECTURA Y ARTES APLICADAS

Trabajo de Fin de Carrera

Tema: Diseño urbano del borde activo de la calle Loja hasta la calle 24 de mayo Quito, 2020

Contenido: Implantación general

Tutor de Tesis: Arq. Sonia Cueva

Autor: Patricia Naranjo

Fecha: febrero/2021

Escala: 1:2000

Lámina:

28

Página:

65

PLANTA DEL TRAMO 2 - A (REHABILITACIÓN DE INMUEBLES Y DEL ESPACIO PÚBLICO)



LEYENDA Y SIMBOLOGÍA

- USOS NUEVOS
- RESTAURANTE EN PLANTA BAJA
- RESIDENCIA
- COMERCIO TURÍSTICO EN PLANTA BAJA
- COMERCIO BARRIAL EN PLANTA BAJA
- CAFETERÍAS EN PLANTA BAJA
- SE MANTIENE EL USO ACTUAL
- - - - - RELACIÓN PÚBLICO PRIVADO
- DISTANCIAMIENTO SOCIAL (COVID-19)
- ← DISTANCIAMIENTO SOCIAL (2m min.)
- CINE Y TEATRO CULTURAL
- TALLERES
- MUSEO HISTÓRICO
- SALONES DE ACTOS
- CICLOVÍA
- BASUREROS



UNIVERSIDAD TECNOLÓGICA INDOAMÉRICA
FACULTAD DE ARQUITECTURA Y ARTES APLICADAS

Trabajo de Fin de Carrera

Tema: Diseño urbano del borde activo de la calle Loja hasta la calle 24 de mayo Quito, 2020

Contenido: Planta del tramo 2 - A

Tutor de Tesis: Arq. Sonia Cueva

Autor: Patricia Naranjo

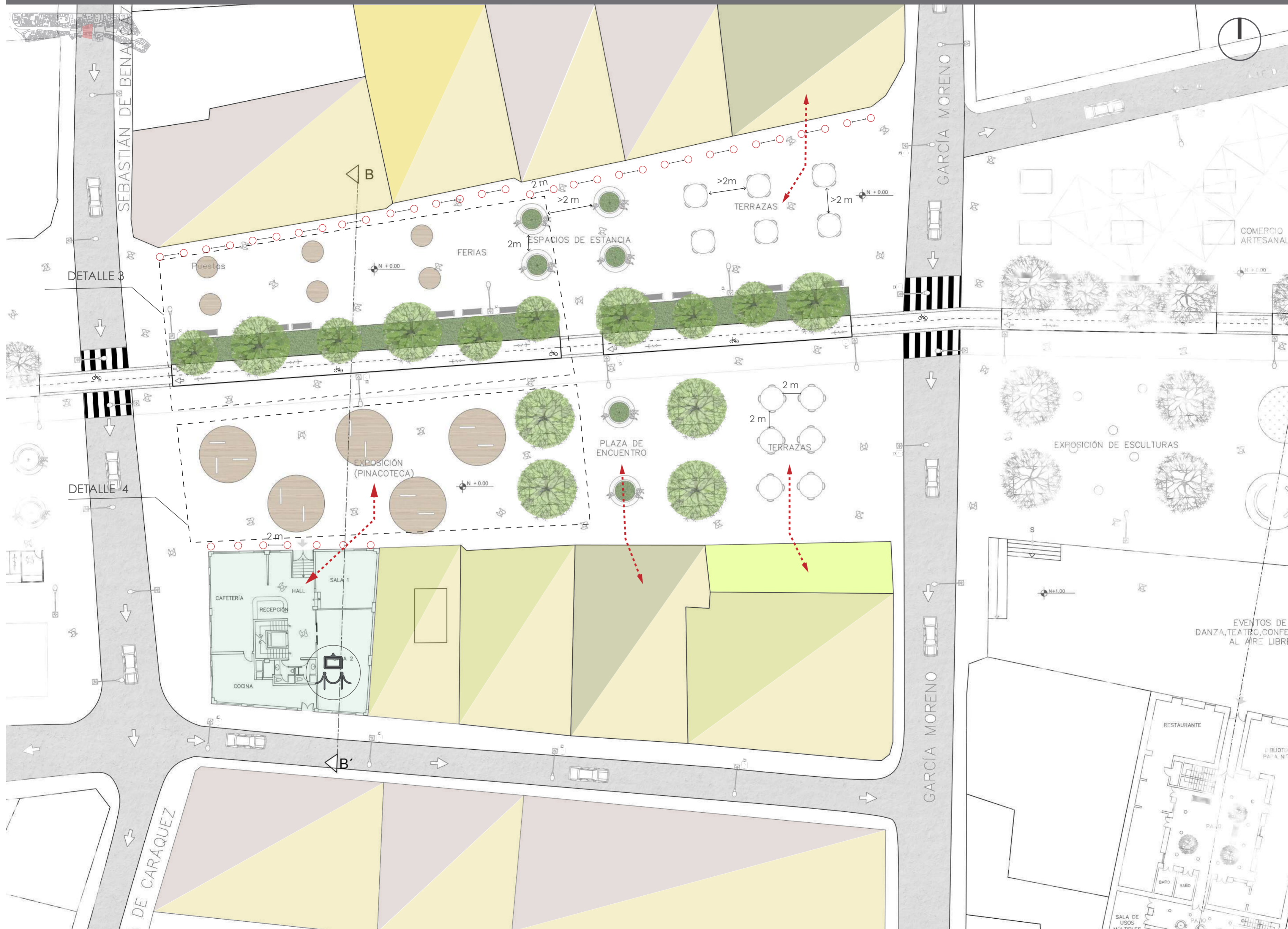
Fecha: febrero/2021

Escala: 1:250

Lámina:
29

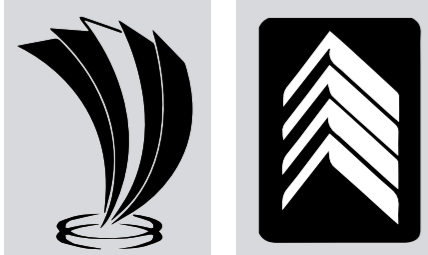
Página:
66

PLANTA TRAMO 2 - B (REHABILITACIÓN DE INMUEBLES Y DEL ESPACIO PÚBLICO)



LEYENDA Y SIMBOLOGÍA

- USOS NUEVOS
- RESTAURANTE EN PLANTA BAJA
- RESIDENCIA
- COMERCIO TURÍSTICO EN PLANTA BAJA
- COMERCIO BARRIAL EN PLANTA BAJA
- CAFETERÍAS EN PLANTA BAJA
- FARMACIA EN PLANTA BAJA
- SE MANTIENE EL USO ACTUAL
- ↔ RELACIÓN PÚBLICO-PRIVADO
- DISTANCIAMIENTO SOCIAL (COVID-19)
- ↔ DISTANCIAMIENTO SOCIAL (2m min.)
- P PINACOTECA
- 🚲 CICLOVÍA
- B BASUREROS



UNIVERSIDAD TECNOLÓGICA INDOAMÉRICA
 FACULTAD DE ARQUITECTURA Y ARTES APLICADAS
 Trabajo de Fin de Carrera

Tema: Diseño urbano del borde activo de la calle Loja hasta la calle 24 de mayo Quito, 2020
 Contenido: Planta tramo 2 - B

Tutor de Tesis: Arq. Sonia Cueva
 Autor: Patricia Naranjo

Fecha: febrero/2021
 Escala: 1:250

Lámina:
 30
 Página:
 67

PLANTA TRAMO 2 - C (REHABILITACIÓN DE INMUEBLES Y DEL ESPACIO PÚBLICO)



LEYENDA Y SIMBOLOGÍA

- USOS NUEVOS
- RESTAURANTE EN PLANTA BAJA
- RESIDENCIA
- COMERCIO TURÍSTICO EN PLANTA BAJA
- COMERCIO BARRIAL EN PLANTA BAJA
- CAFETERÍAS EN PLANTA BAJA
- SE MANTIENE EL USO ACTUAL
- RELACIÓN PÚBLICO-PRIVADO
- DISTANCIAMIENTO SOCIAL (COVID-19)
- DISTANCIAMIENTO SOCIAL (2m min.)
- 🎵 CENTRO CULTURAL
- 🏛️ MUSEO DE LA CIUDAD
- 🗑️ BASUREROS
- 🚲 CICLOVÍA



UNIVERSIDAD TECNOLÓGICA INDOAMÉRICA
FACULTAD DE ARQUITECTURA Y ARTES APLICADAS

Trabajo de Fin de Carrera

Tema: Diseño urbano del borde activo de la calle Loja hasta la calle 24 de mayo Quito, 2020

Contenido: Planta tramo 2 - C

Tutor de Tesis: Arq. Sonia Cueva

Autor: Patricia Naranjo

Fecha: febrero/2021

Escala: 1:250

Lámina:

31

Página:

68

PLANTA TRAMO 2 - D (CONSERVACIÓN DE INMUEBLES DE USO RESIDENCIAL, REHABILITACIÓN DE FACHADAS Y DISEÑO DE UN PARQUE FAMILIAR EN EL ESPACIO PÚBLICO EXISTENTE)



LEYENDA Y SIMBOLOGÍA

- ADMINISTRATIVO (CETSMEE)
- RESIDENCIA
- COMERCIO BARRIAL EN PLANTA BAJA
- SE MANTIENE EL USO ACTUAL
- CENTRO DE DESARROLLO SOCIAL
- DISTANCIAMIENTO SOCIAL (COVID-19)
- DISTANCIAMIENTO SOCIAL (2m min.)
- RELACIÓN PÚBLICO PRIVADO
- CICLOVÍA
- BASUREROS



UNIVERSIDAD TECNOLÓGICA INDOAMÉRICA
FACULTAD DE ARQUITECTURA Y ARTES APLICADAS

Trabajo de Fin de Carrera

Tema: Diseño urbano del borde activo de la calle Loja hasta la calle 24 de mayo Quito, 2020

Contenido: Planta del tramo 2 - D

Tutor de Tesis: Arq. Sonia Cueva

Autor: Patricia Naranjo

Fecha: febrero/2021

Escala: 1:250

Lámina:

32

Página:

69

PLANTA DEL TRAMO 2 - E (CONSERVACIÓN DE LA VÍA VEHICULAR, REHABILITACIÓN DE INMUEBLES Y MEJORAMIENTO DE FACHADAS)



LEYENDA Y SIMBOLOGÍA

- USOS NUEVOS
- RESIDENCIA
- COMERCIO BARRIAL EN PLANTA BAJA
- SE MANTIENE EL USO ACTUAL
- ADMINISTRATIVO (SECRETARÍA DE GESTIÓN PÚBLICA)
- CENTRO COMUNITARIO
- BASUREROS
- DISTANCIAMIENTO SOCIAL (COVID-19)



UNIVERSIDAD TECNOLÓGICA INDOAMÉRICA
FACULTAD DE ARQUITECTURA Y ARTES APLICADAS

Trabajo de Fin de Carrera

Tema: Diseño urbano del borde activo de la calle Loja hasta la calle 24 de mayo Quito, 2020

Contenido: Planta tramo 2 - E

Tutor de Tesis: Arq. Sonia Cueva

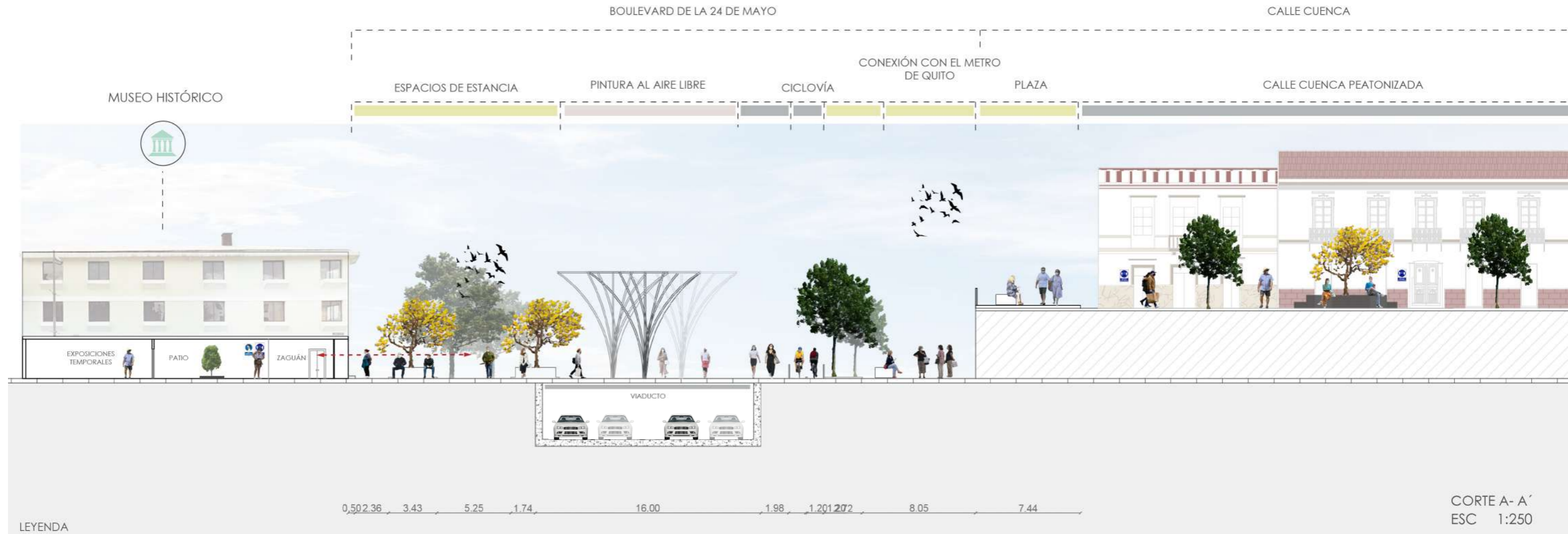
Autor: Patricia Naranjo

Fecha: febrero/2021

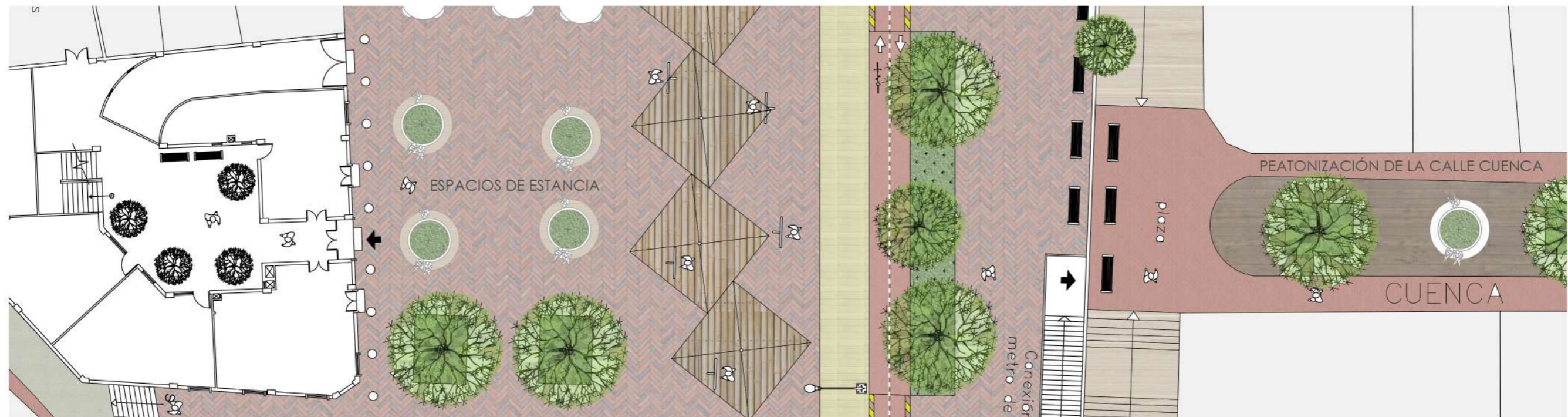
Escala: 1:250

Lámina:
33
Página:
70

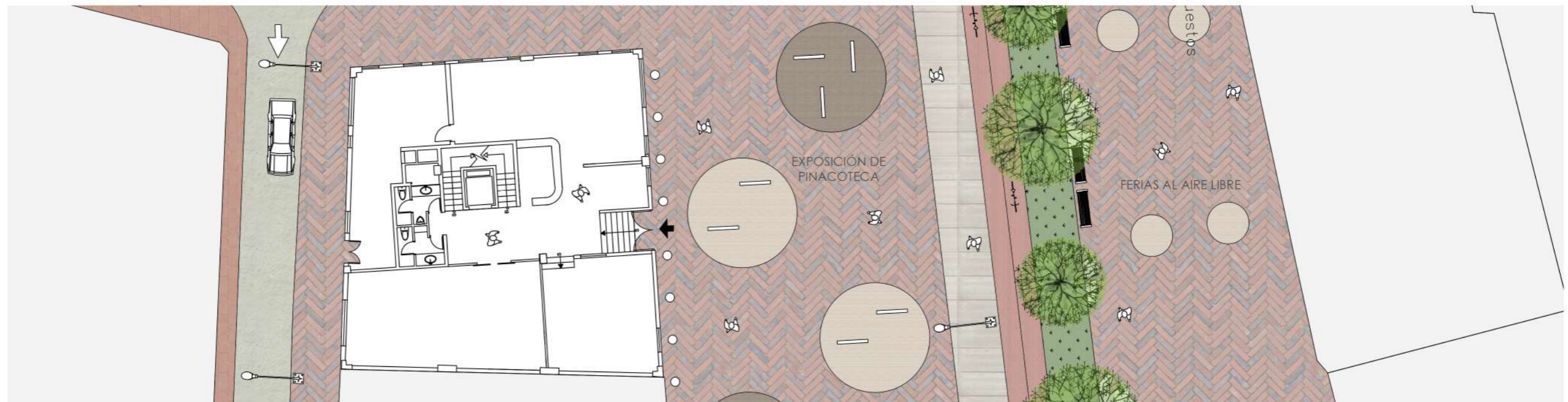
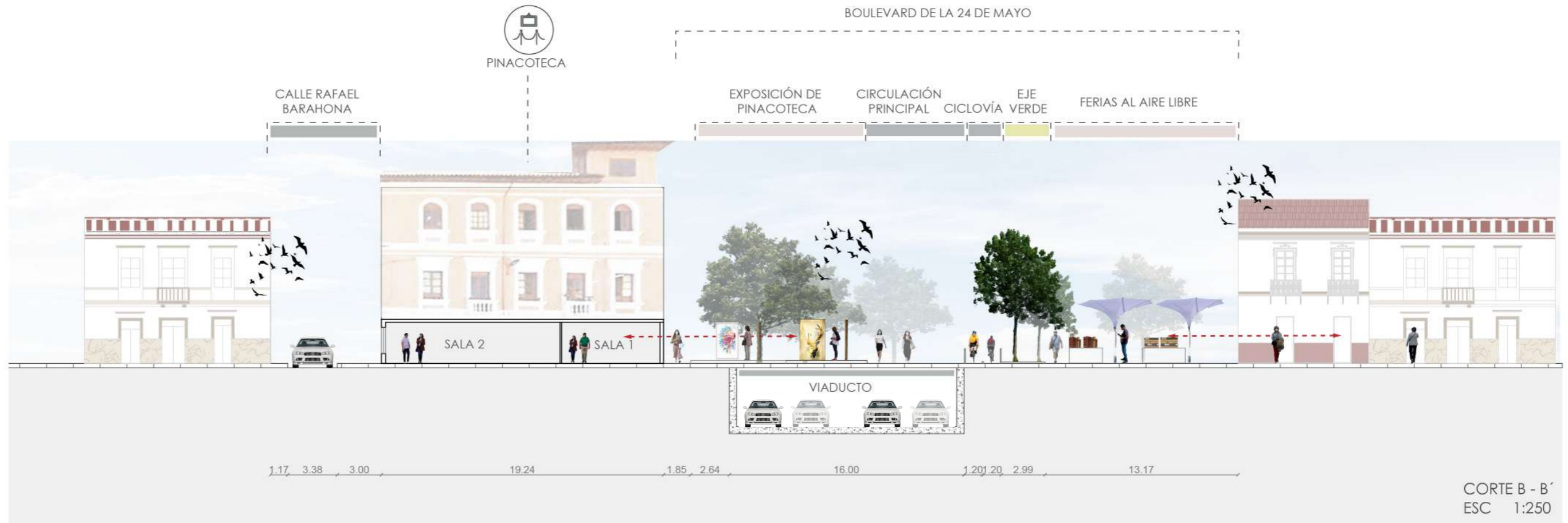
CORTE A - A' DE LA PROPUESTA (TRAMO 2A)



- LEYENDA
- CONEXIÓN/RELACIÓN PÚBLICO - PRIVADO
 - ACTIVIDADES DIVERSAS FIJAS
 - ACTIVIDADES EVENTUALES ROTATIVAS
 - MOVILIDAD
 - DISTANCIAMIENTO SIOCAL (COVID-19)
 - DISTANCIAMIENTO SIOCAL
 - USO OBLIGATORIO DE MASCARILLAS



CORTE B - B' DE LA PROPUESTA (TRAMO 2B)



LEYENDA

- - - - - CONEXIÓN/RELACIÓN PÚBLICO - PRIVADO
- ACTIVIDADES DIVERSAS FIJAS
- ACTIVIDADES EVENTUALES ROTATIVAS
- MOVILIDAD
- DISTANCIAMIENTO SOCIAL (COVID-19)



UNIVERSIDAD TECNOLÓGICA INDOAMÉRICA
FACULTAD DE ARQUITECTURA Y ARTES APLICADAS

Trabajo de Fin de Carrera

Tema: Diseño urbano del borde activo de la calle Loja hasta la calle 24 de mayo Quito, 2020

Contenido: Corte B-B' de la propuesta (Tramo 2B)

Tutor de Tesis: Arq. Sonia Cueva

Autor: Patricia Naranjo

Fecha: febrero/2021

Escala: 1:250

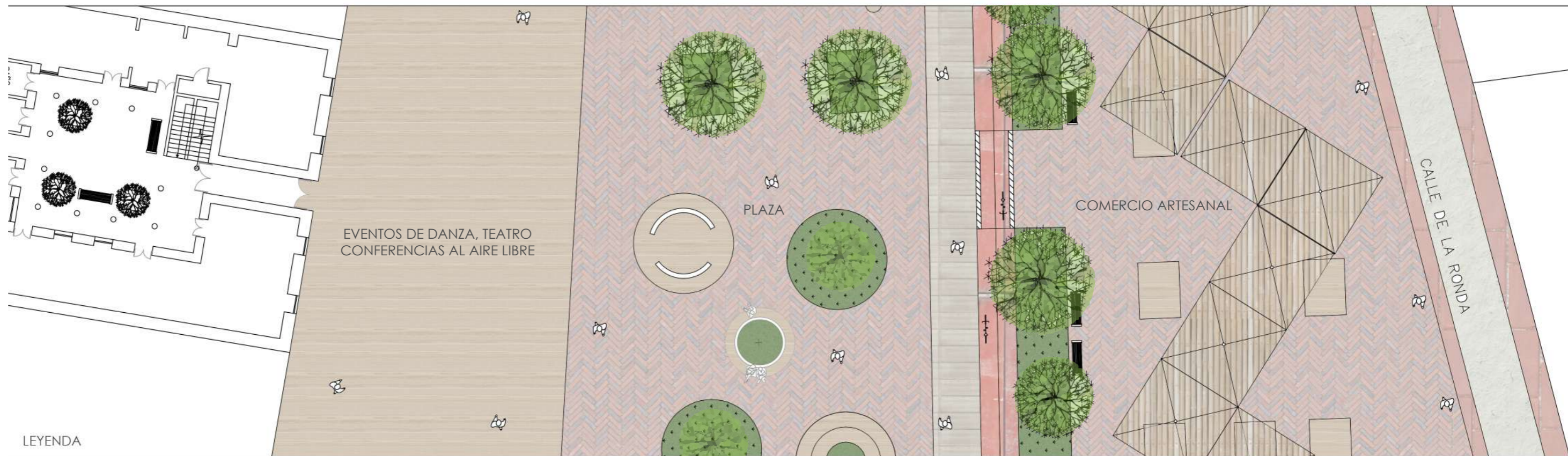
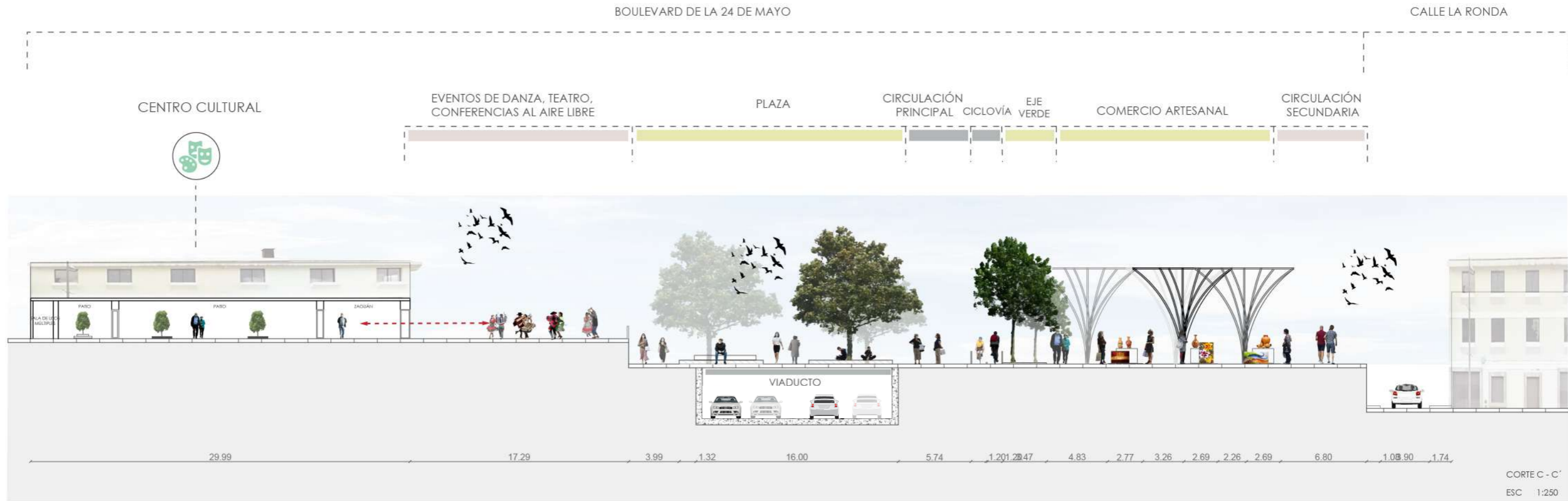
Lámina:

35

Página:

72

CORTE C - C' DE LA PROPUESTA (TRAMO 2C)



LEYENDA

- ← - - - - - → CONEXIÓN/RELACIÓN PÚBLICO - PRIVADO
- ACTIVIDADES DIVERSAS FIJAS
- ACTIVIDADES EVENTUALES ROTATIVAS
- MOVILIDAD



UNIVERSIDAD TECNOLÓGICA INDOAMÉRICA
FACULTAD DE ARQUITECTURA Y ARTES APLICADAS

Trabajo de Fin de Carrera

Tema: Diseño urbano del borde activo de la calle Loja hasta la calle 24 de mayo Quito, 2020

Contenido: Corte C-C' de la propuesta (Tramo 2C)

Tutor de Tesis: Arq. Sonia Cueva

Autor: Patricia Naranjo

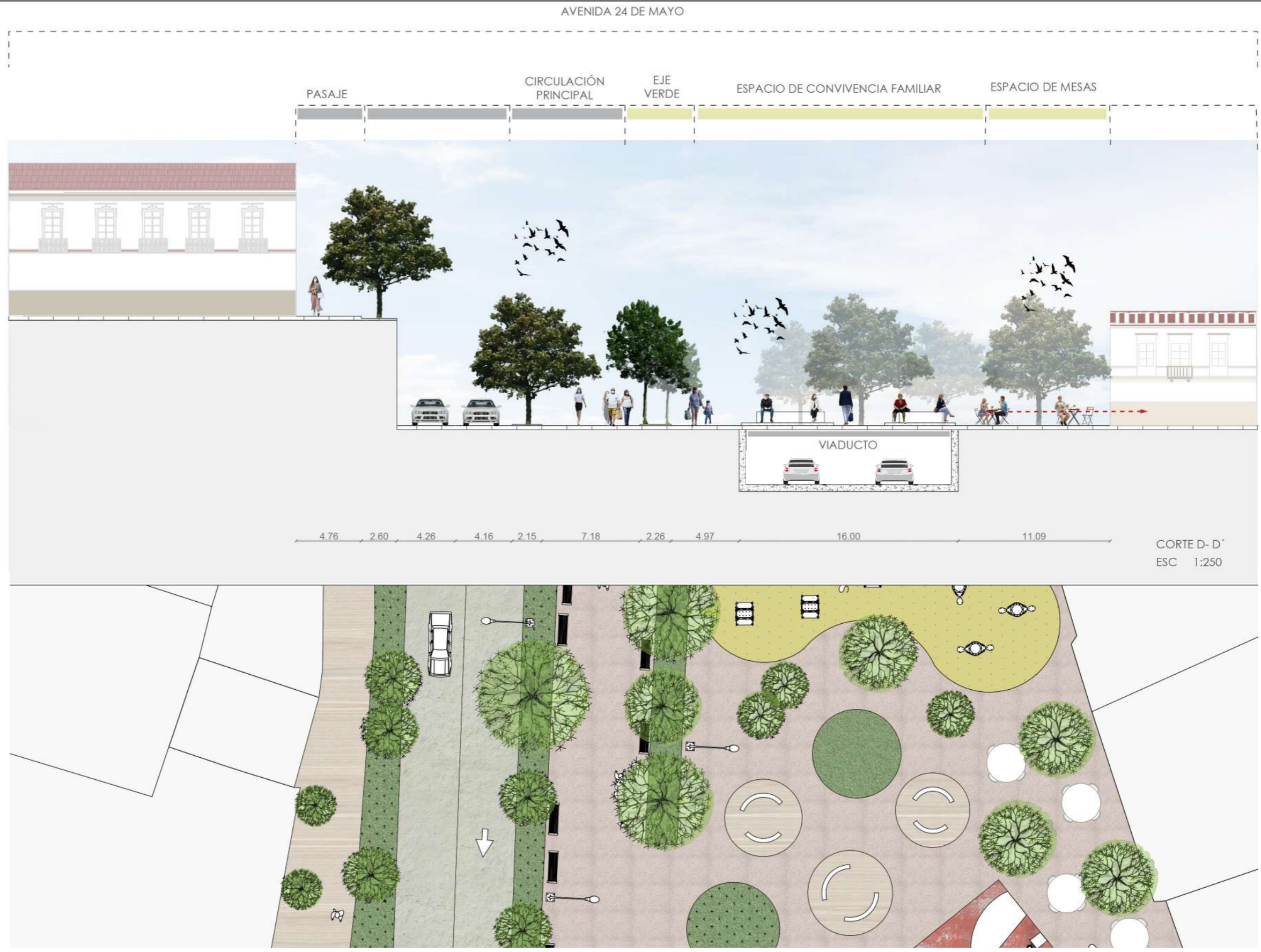
Fecha: febrero/2021

Escala: 1:250

Lámina:
36

Página:
73

CORTE D - D' DE LA PROPUESTA (TRAMO 2-D)



LEYENDA

- ← - - - - - → CONEXIÓN/RELACIÓN PÚBLICO - PRIVADO
- ACTIVIDADES DIVERSAS FIJAS
- ACTIVIDADES EVENTUALES ROTATIVAS
- MOVILIDAD



UNIVERSIDAD TECNOLÓGICA INDOAMÉRICA
FACULTAD DE ARQUITECTURA Y ARTES APLICADAS

Trabajo de Fin de Carrera

Tema: Diseño urbano del borde activo de la calle Loja hasta la calle 24 de mayo Quito, 2020

Contenido: Corte D-D' de la propuesta (Tramo 2D)

Tutor de Tesis: Arq. Sonia Cueva

Autor: Patricia Naranjo

Fecha: febrero/2021

Escala: 1:250

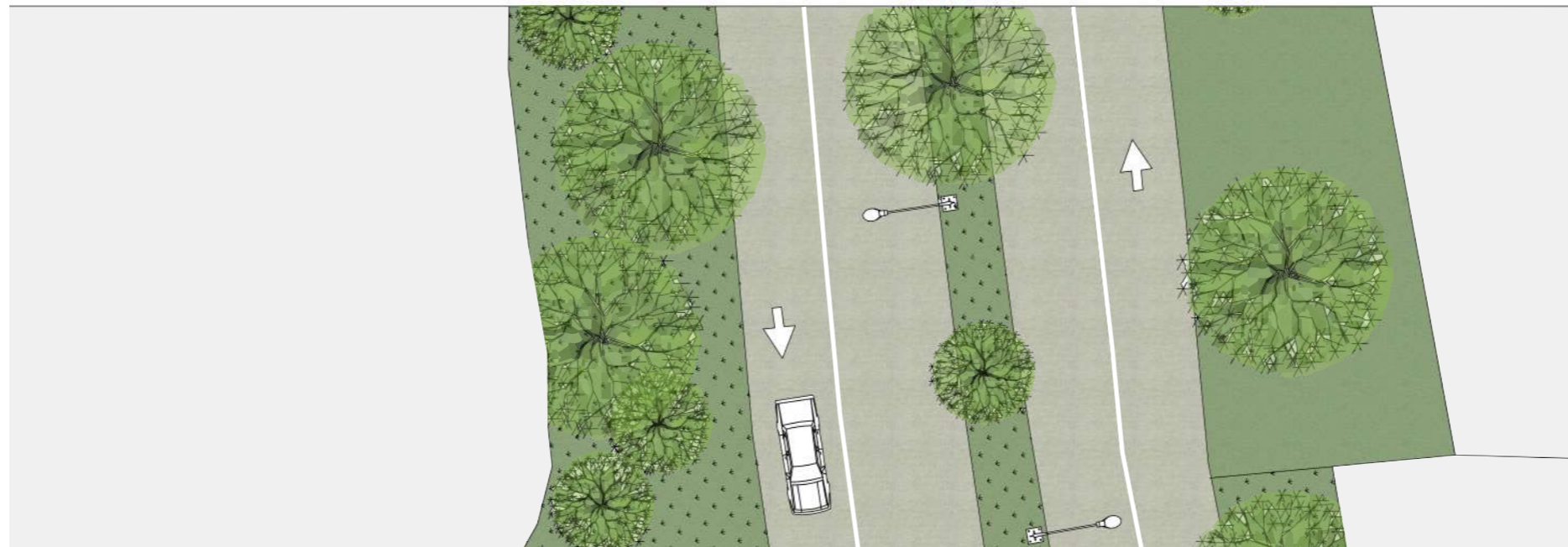
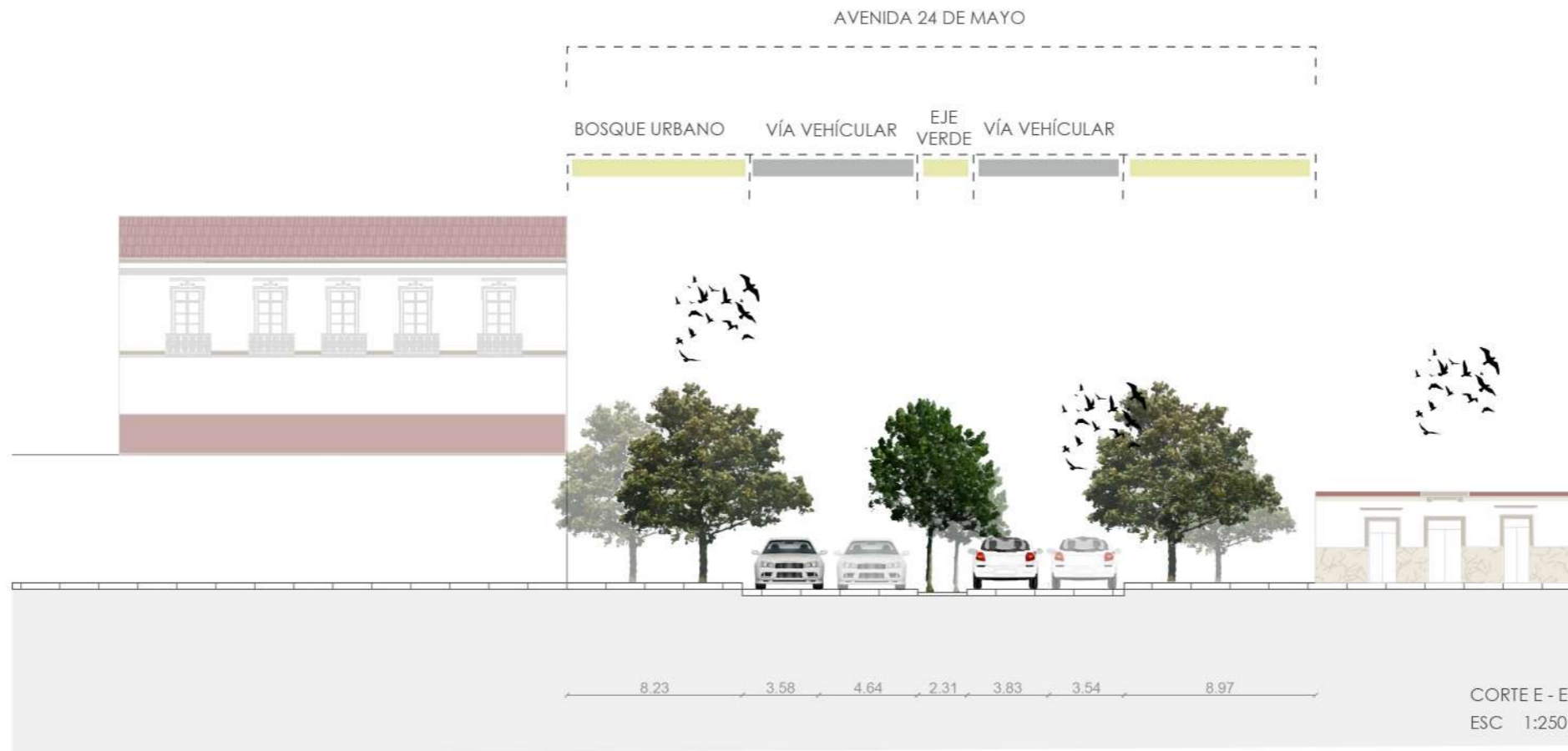
Lámina:

37

Página:

74

CORTE E - E' DE LA PROPUESTA (TRAMO 2-E)



LEYENDA

- ← - - - - - → CONEXIÓN/RELACIÓN PÚBLICO - PRIVADO
- ACTIVIDADES DIVERSAS FIJAS
- ACTIVIDADES EVENTUALES ROTATIVAS
- MOVILIDAD



UNIVERSIDAD TECNOLÓGICA INDOAMÉRICA
FACULTAD DE ARQUITECTURA Y ARTES APLICADAS

Trabajo de Fin de Carrera

Tema: Diseño urbano del borde activo de la calle Loja hasta la calle 24 de mayo Quito, 2020

Contenido: Corte E - E' de la propuesta (Tramo 2E)

Tutor de Tesis: Arq. Sonia Cueva

Autor: Patricia Naranjo

Fecha: febrero/2021

Escala: 1:250

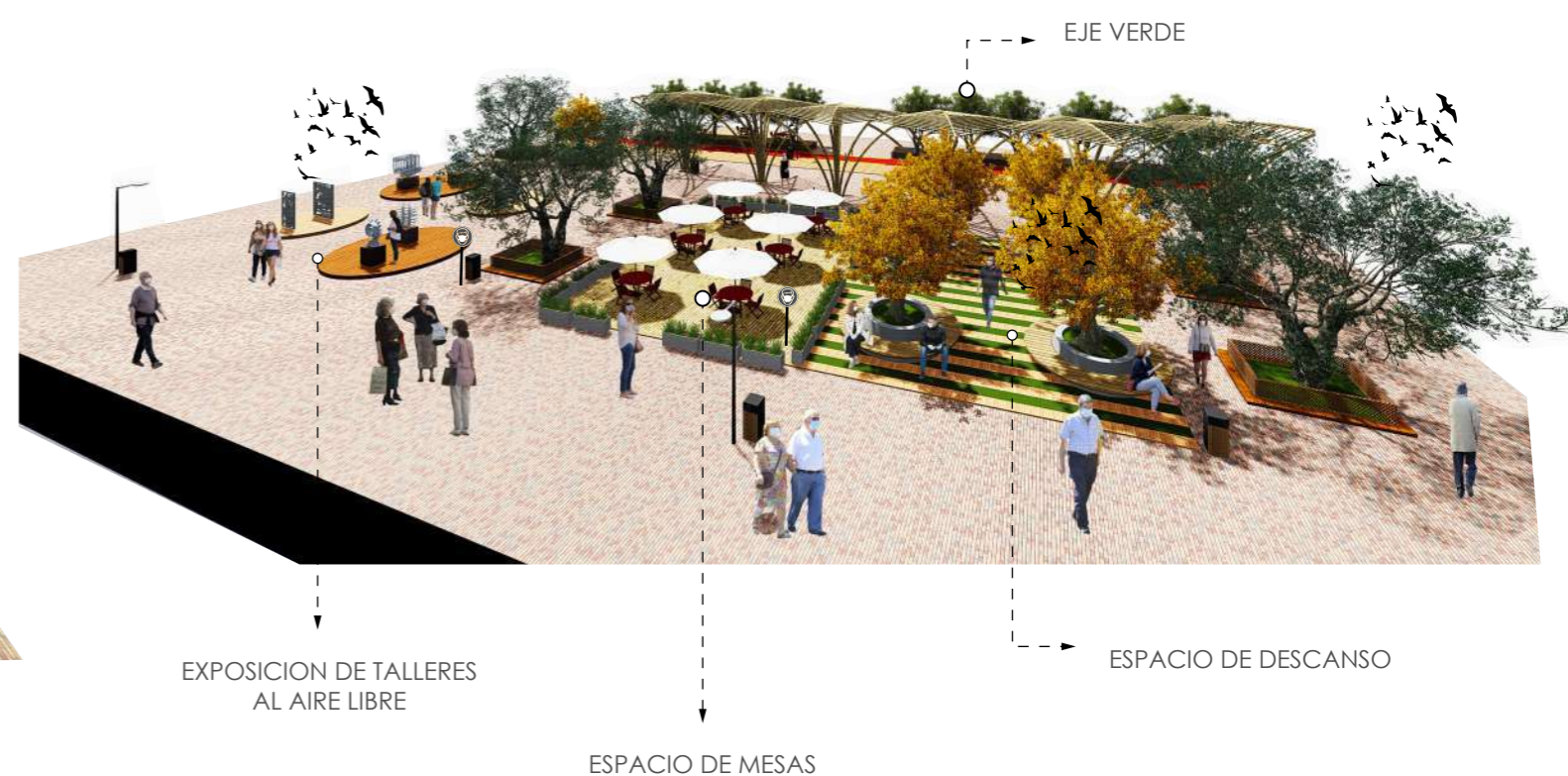
Lámina:
38
Página:
75

DETALLES DEL TRAMO 2 - A

DETALLE 1 : MESAS DE SERVICIO DE RESTAURANTES - CICLOVÍA



DETALLE 2: EXPOSICIÓN DE TALLERES - MESAS DE RESTAURANTES - ESPACIO DE DESCANSO



VEGETACIÓN UTILIZADA A LO LARGO DE LA PROPUESTA

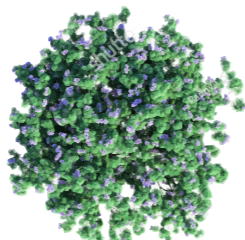
JACARANDA

ES UN ÁRBOL DE HASTA 15 m DE ALTURA.POSÉE HOJAS GRANDES Y UNAS FLORES AZUL VIOLETA.ESTE ÁRBOL SE UBICA A LO LARGO DEL PROYECTO ,ES EL ÁRBOL QUE SE UTILIZA FUERA DEL EJE VERDE PRINCIPAL ,ES DECIR, SE UBICA EN EL ESPACIO PÚBLICO,EN LOS ESPACIOS DE DESCANSO, ETC.

CORTE



PLANTA



ACACIA NEGRA

ES UN ÁRBOL ENTRE 8 Y 15 m DE ALTURA.POSÉE HOJAS DE COLOR AMARILLO PÁLIDO .ESTE ÁRBOL SE UBICA A LO LARGO DE TODO EL EJE VERDE PROPUESTO QUE ATRAVIESA TODA LA AVENIDA 14 DE MAYO PROPORCIONANDO SOMBRA A LA CICLOVÍA Y AL EJE DE CIRCULACIÓN PRINCIPAL DEL PROYECTO.

CORTE



PLANTA



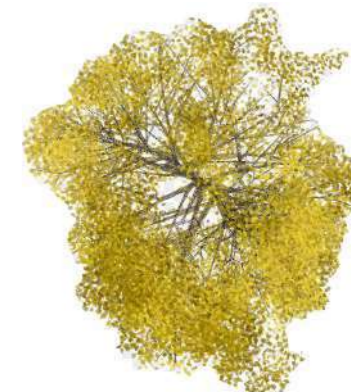
LIMA

ÁRBOL DE HASTA 5m DE ALTURA.POSÉE HOJAS OVALADAS CON FLORES BLANCAS Y FRUTO AMARILLO.EESTE ÁRBOL SE UTILIZA EN EL MOBILIARIO URBANO CON VEGETACIÓN AL POSEER FRUTOS ATRAE A FAUNA TALES COMO PÁJAROS PROPICIANDO ASÍ UNA BIODIVERSIDAD URBANA.

CORTE



PLANTA



UNIVERSIDAD TECNOLÓGICA INDOAMÉRICA
FACULTAD DE ARQUITECTURA Y ARTES APLICADAS

Trabajo de Fin de Carrera

Tema: Diseño urbano del borde activo de la calle Loja hasta la calle 24 de mayo Quito, 2020

Contenido: Detalles del tramo 2A

Tutor de Tesis: Arq. Sonia Cueva

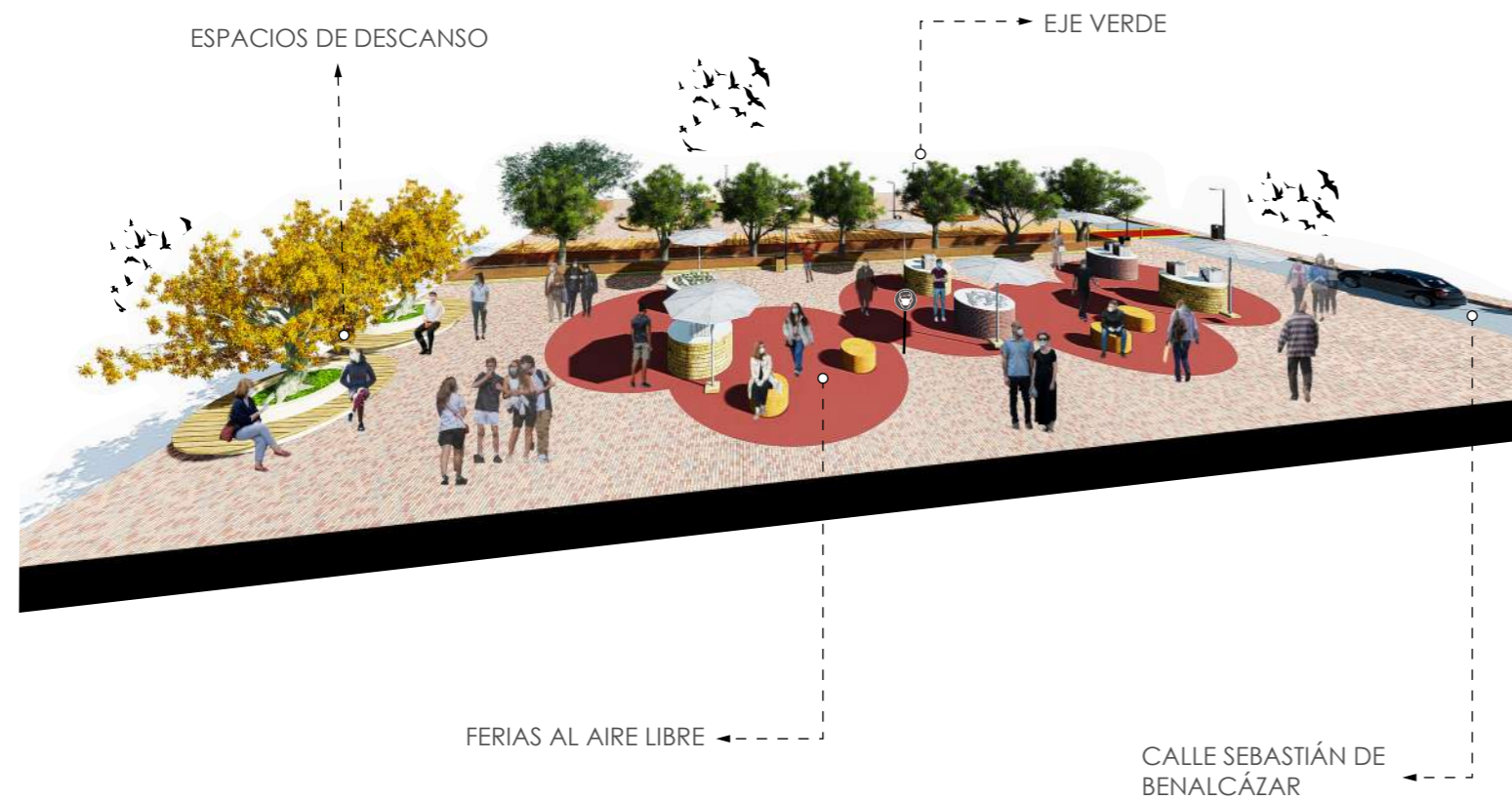
Autor: Patricia Naranjo

Fecha: febrero/2021

Escala: sin escala

Lámina:
39
Página:
76

DETALLE 3: FERIAS AL AIRE LIBRE



DETALLE 4 : EXPOSICION DE PINACOTECA



MOBILIARIO URBANO UTILIZADO A LO LARGO DE LA PROPUESTA

BANCA 1: CON VEGETACIÓN



MOBILIARIO CON VEGETACIÓN DE LA LIMA DE COLOR AMARILLO Y LOGRAR UN CONTRASTE CON LA VEGETACIÓN VERDE.

BANCA 2



MOBILIARIO PARA EL ESPACIO DE DESTINADO A LAS FERIAS AL AIRE LIBRE.

BASUREROS



BASUREROS CON UN MATERIAL EN MADERA.

PARASOLES PARA FERIAS AL AIRE LIBRE

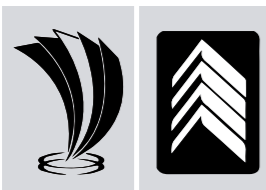


PARASOLES SENCILLOS QUE PUEDE TENER LA POBLACIÓN EN GENERAL DESTINADO A LAS FERIAS .ES UN PARASOL QUE SE PUEDE QUITAR Y PONER

ÁRBOLES QUE NO FORMAN PARTE DEL EJE VERDE



LOS ÁRBOLES QUE NO FORMAN PARTE DEL EJE VERDE Y SE SITUAN A LO LARGO DEL PROYECTO SE COLOCAL CON UNA JARDINERA LA CUAL TIENE UNA MALLA PARA EVITAR EL BOTE DE BASURA EN LA MISMA Y PROTEGER AL ÁRBOL.



UNIVERSIDAD TECNOLÓGICA INDOAMÉRICA
FACULTAD DE ARQUITECTURA Y ARTES APLICADAS

Trabajo de Fin de Carrera

Tema: Diseño urbano del borde activo de la calle Loja hasta la calle 24 de mayo Quito, 2020

Contenido: Detalles del tramo 2B

Tutor de Tesis: Arq. Sonia Cueva

Autor: Patricia Naranjo

Fecha: febrero/2021

Escala: sin escala

Lámina:
40

Página:
77

DETALLES DEL TRAMO 2 - C

DETALLE 5: PLAZA DE ENCUENTRO

DETALLE 6: COMERCIO ARTESANAL



MOBILIARIO URBANO UTILIZADO A LO LARGO DE LA PROPUESTA

BANCA 3: PARA EL EJE VERDE



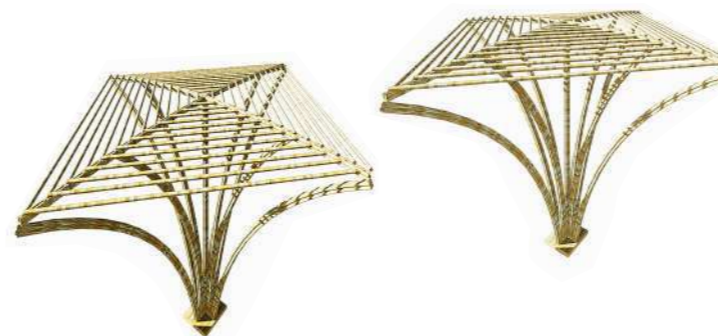
MOBILIARIO CON MADERA QUE SE SITÚA EN ALGUNAS PARTES AL COSTADO DEL EJE VERDE PRINCIPAL.

JARDINERAS



JARDINERAS SITÚADAS EN LAS MESAS DESTINADAS PARA LAS CAFETERÍAS Y RESTAURANTES DEL BORDE DE LA AVENIDA.

CUBIERTAS



CUBIERTAS DE BAMBÚ UBICADAS EN EL ESPACIO DESTINADO PARA LOS PINTORES AL AIRE LIBRE Y EN EL ESPACIO PARA EL COMERCIO INFORMAL.

MESAS



MESAS DESTINADAS DESTINADAS PARA LOS RESTAURANTES Y CAFETERIAS DE LOS BORDES.

LUMINARIAS



UBCADAS A LO LARGO DEL PROYECTO AL LADO DE LAS LUMINARIAS SE SITÚAN LOS BASUREROS.



UNIVERSIDAD TECNOLÓGICA INDOAMÉRICA
FACULTAD DE ARQUITECTURA Y ARTES APLICADAS

Trabajo de Fin de Carrera

Tema: Diseño urbano del borde activo de la calle Loja hasta la calle 24 de mayo Quito, 2020

Contenido: Detalles del tramo 2C

Tutor de Tesis: Arq. Sonia Cueva

Autor: Patricia Naranjo

Fecha: febrero/2021

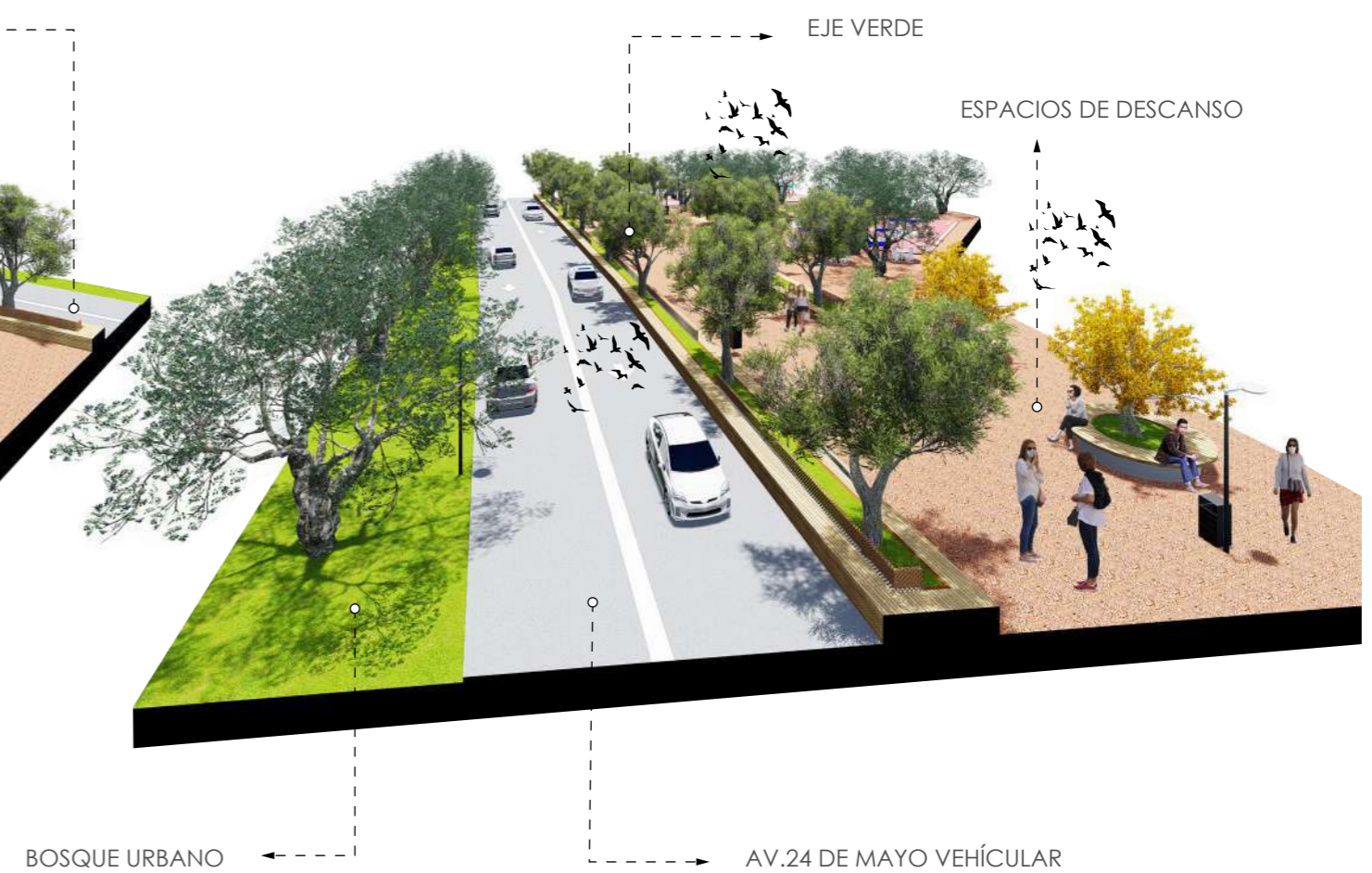
Escala: sin escala

Lámina:
41
Página:
78

DETALLE 7: PARQUE FAMILIAR



DETALLE 8: AV.24 DE MAYO VEHICULAR, PARTE DEL PARQUE FAMILIAR



MATERIALES UTILIZADOS A LO LARGO DE LA PROPUESTA

CÉSPED



Utilizado en las zonas en las cuales se implan-
tan árboles y sobre todo en el eje verde prin-
cipal y en espacios en los cuales las personas
pueden sentarse en el césped.

MADERA DE TECA



La madera de teca idónea para exteriores
utilizada para el espacio de circulación prin-
cipal que atraviesa todo el proyecto ubicado
a un costado de la ciclovia.

PISOS DE CAUCHO



Utilizado en el espacio destinado a los juegos
infantiles en el parque familiar, idóneo para
los niños ya que es un material suave por lo
que si nos niños se caen no se lastiman.

PIEDRA



Utilizado en el parque famiilar, es un piso de
piedra granulada disponible en mpultiplos colo-
res por lo que en el proyecto se utilizan colores
netros.



UNIVERSIDAD TECNOLÓGICA INDOAMÉRICA
FACULTAD DE ARQUITECTURA Y ARTES APLICADAS

Trabajo de Fin de Carrera

Tema: Diseño urbano del borde activo de la calle Loja hasta la
calle 24 de mayo Quito, 2020

Contenido: Detalles del tramo 2D

Tutor de Tesis: Arq. Sonia Cueva

Autor: Patricia Naranjo

Fecha: febrero/2021

Escala: sin escala

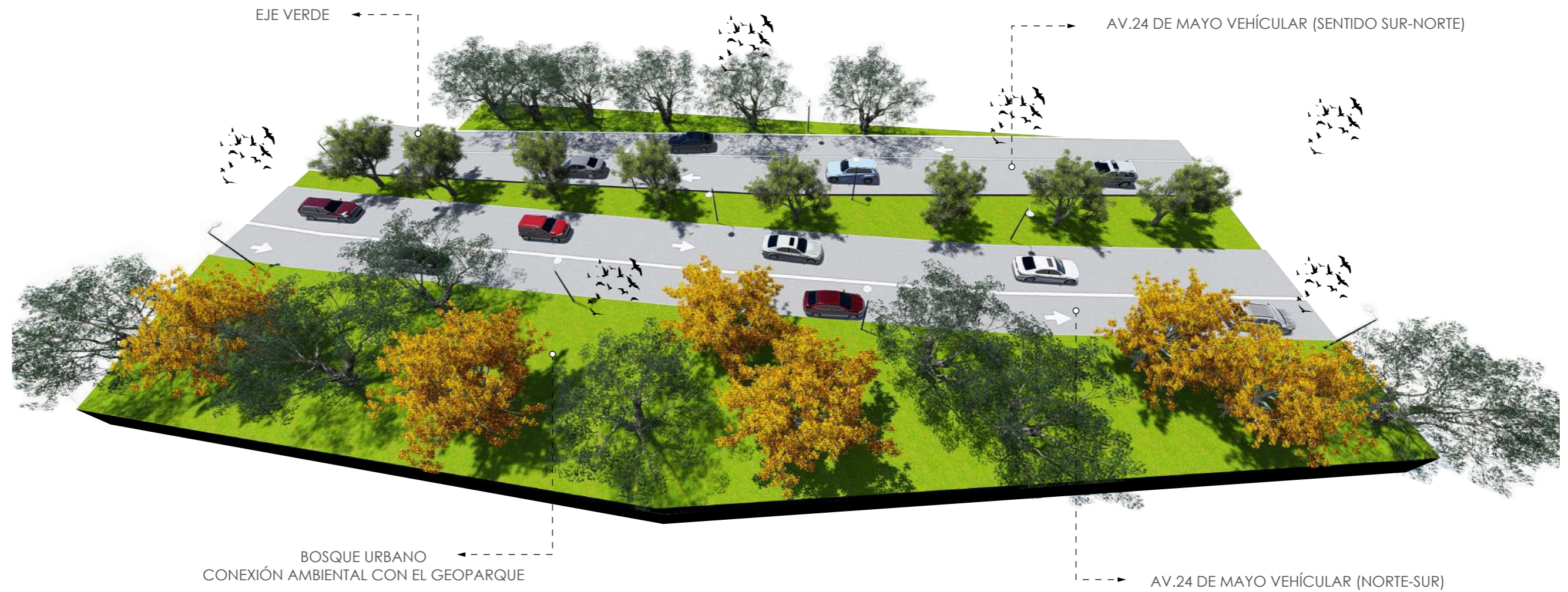
Lámina:

42

Página:

79

DETALLE 9 : MOVILIDAD VEHÍCULAR



MATERIALES UTILIZADOS A LO LARGO DE LA PROPUESTA

MADERA DE CAOBA



Utilizado en el mobiliario urbano ubicado a lo largo de todo el proyecto es un tipo de madera muy duradera ideal para exteriores.

ACERO INOXIDABLE



Combinado con elementos de madera el acero inoxidable es idóneo para exteriores. Se utiliza para los barandales de escaleras y la conexión con el metro.

ADOQUIN



Adoquines de colores utilizados en el piso del boulevard de la Av.24 de mayo.

ASFALTO (concreto)



Utilizado únicamente para los espacios destinados a los vehículos ya que se quiere evitar materiales duros para el proyecto.



UNIVERSIDAD TECNOLÓGICA INDOAMÉRICA
FACULTAD DE ARQUITECTURA Y ARTES APLICADAS

Trabajo de Fin de Carrera

Tema: Diseño urbano del borde activo de la calle Loja hasta la calle 24 de mayo Quito, 2020

Contenido: Detalle tramo 2E

Tutor de Tesis: Arq. Sonia Cueva

Autor: Patricia Naranjo

Fecha: febrero/2021

Escala: sin escala

Lámina:

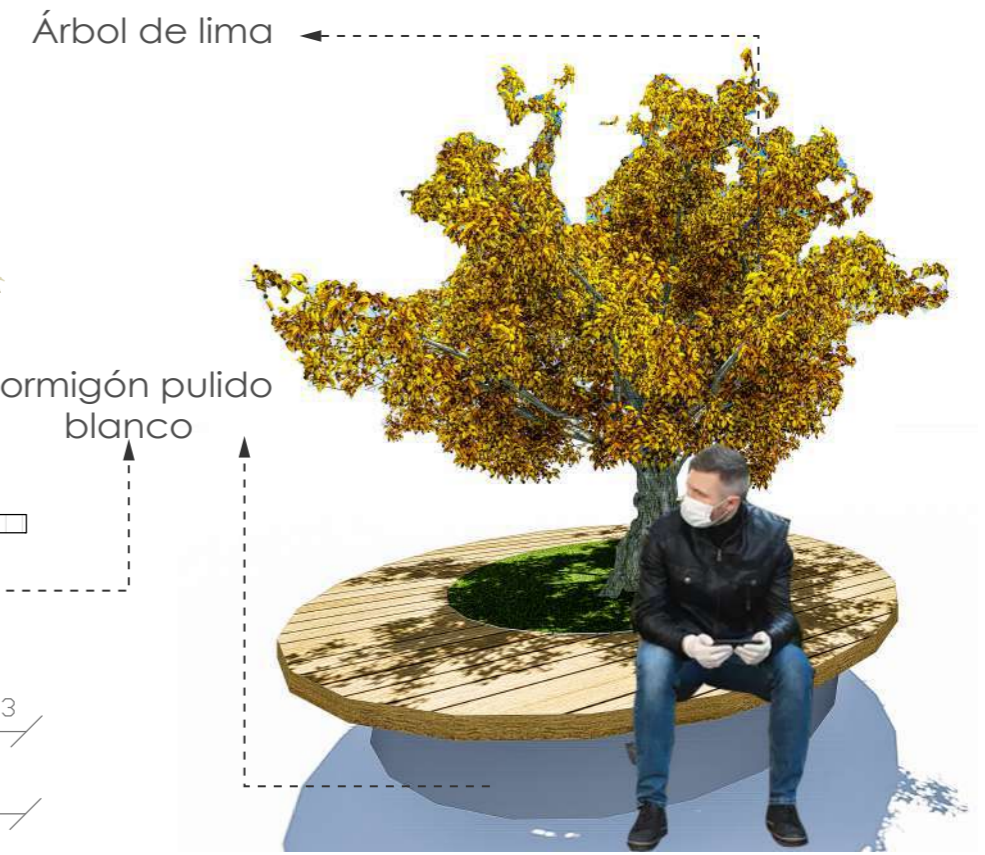
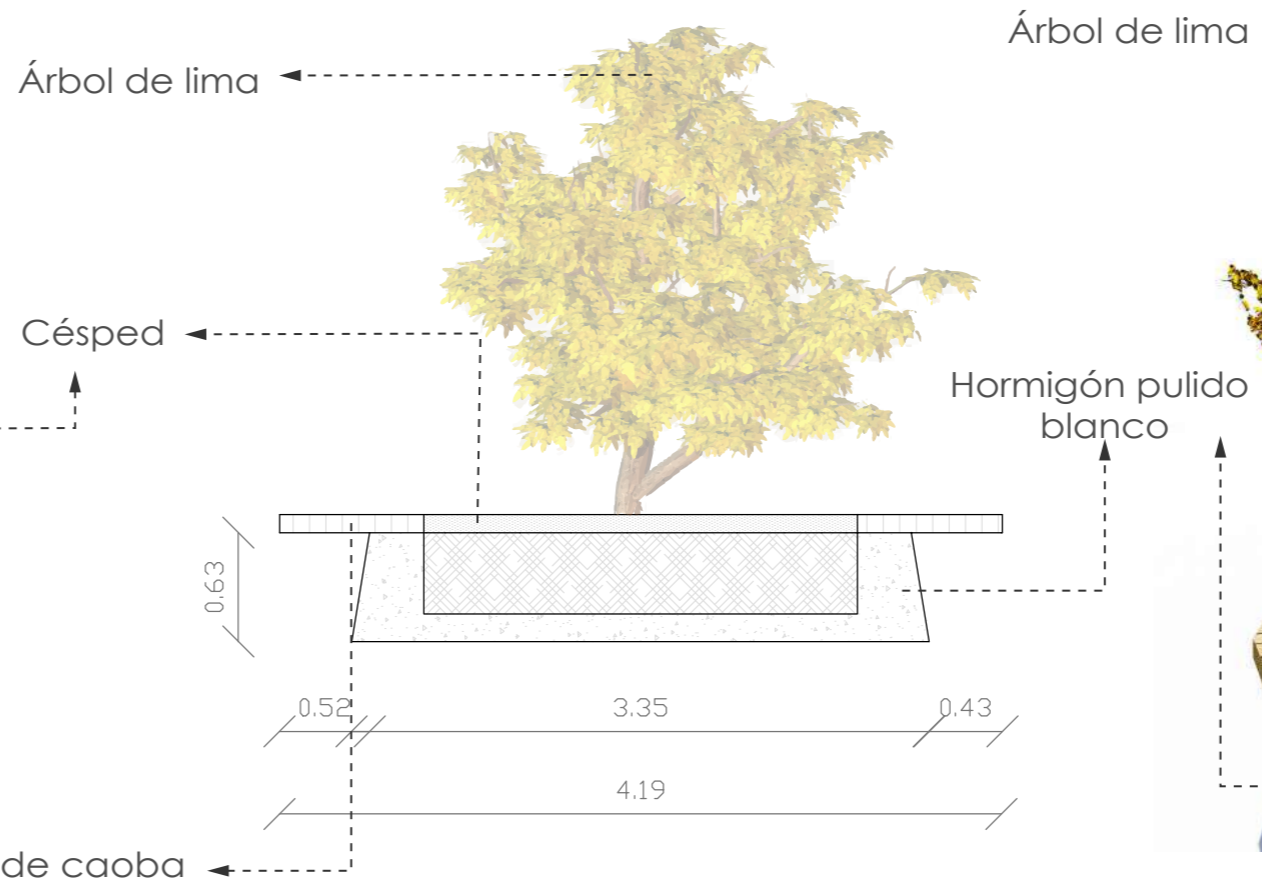
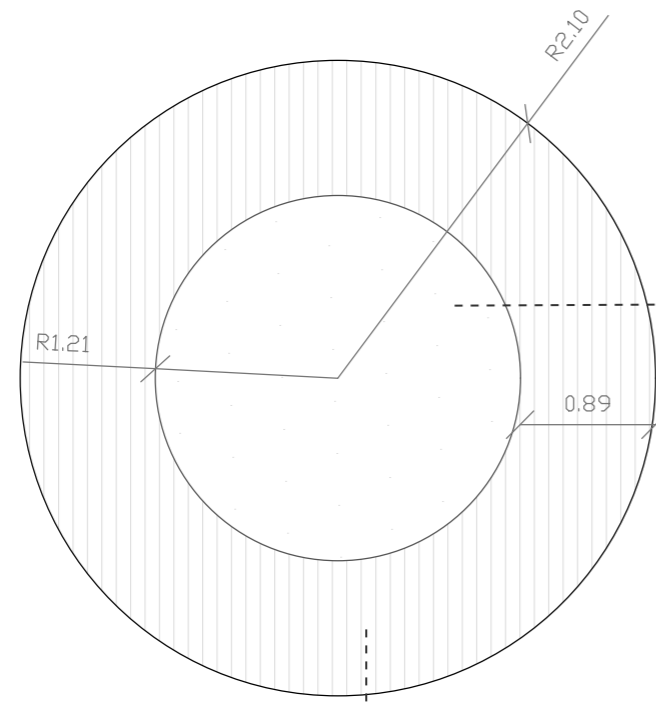
43

Página:

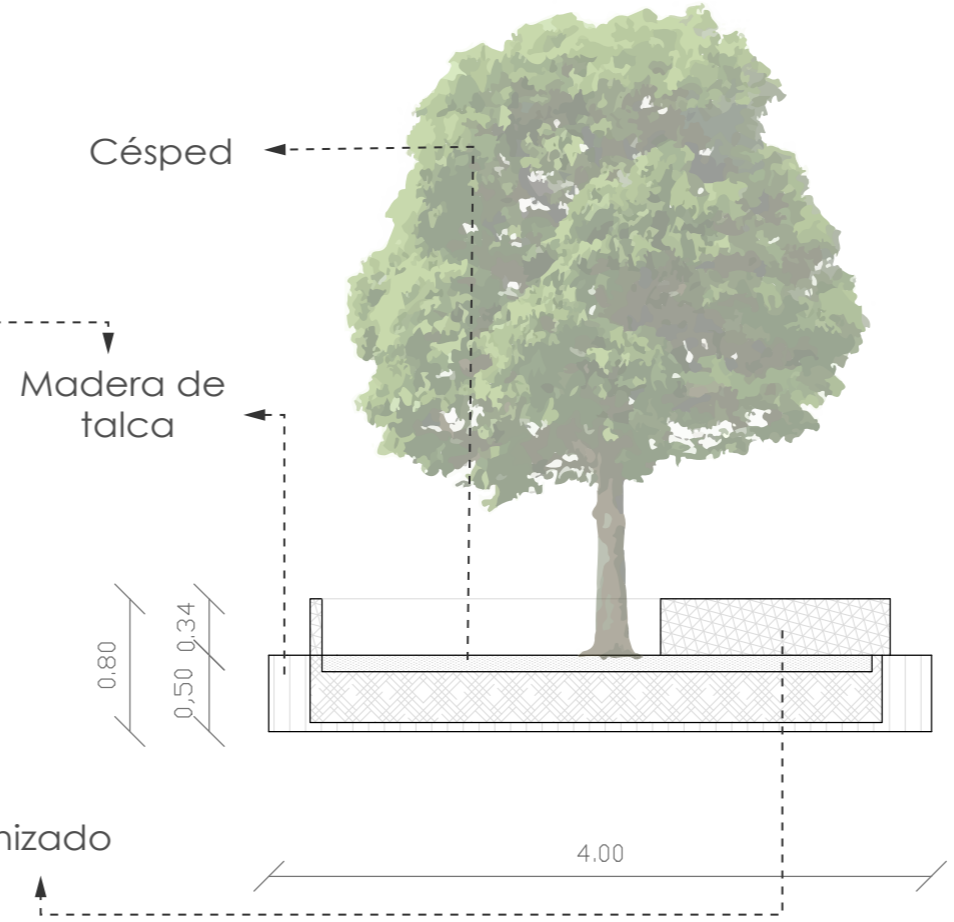
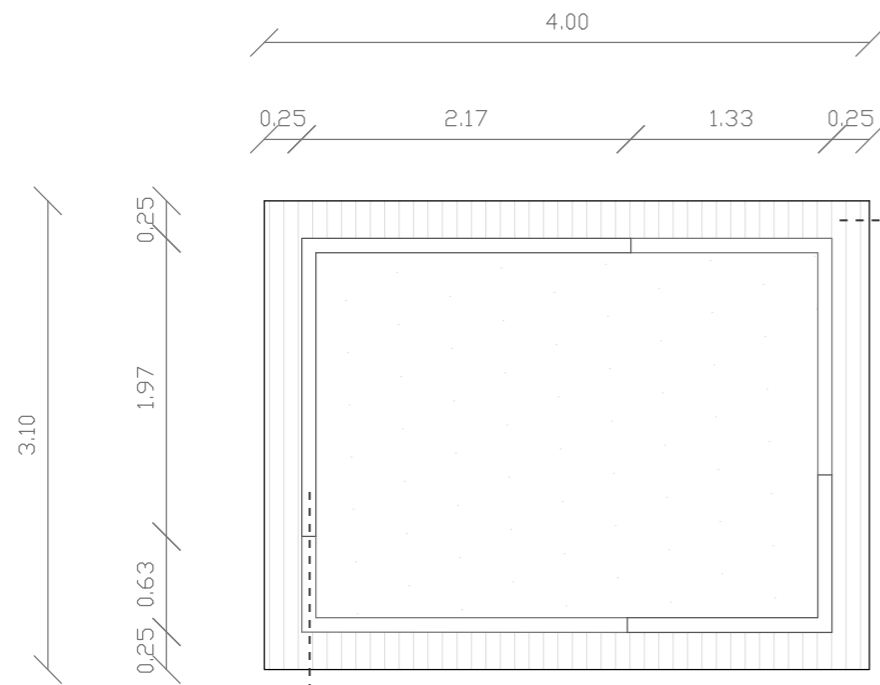
80

DETALLES TÉCNICOS DE MOBILIARIO URBANO

DETALLE DE MOBILIARIO CON ÁRBOL DE LIMA



DETALLE DE MOBILIARIO CON ÁRBOL JACARANDA



UNIVERSIDAD TECNOLÓGICA INDOAMÉRICA
FACULTAD DE ARQUITECTURA Y ARTES APLICADAS

Trabajo de Fin de Carrera

Tema: Diseño urbano del borde activo de la calle Loja hasta la calle 24 de mayo Quito, 2020

Contenido: Detalles técnicos de mobiliario urbano

Tutor de Tesis: Arq. Sonia Cueva

Autor: Patricia Naranjo

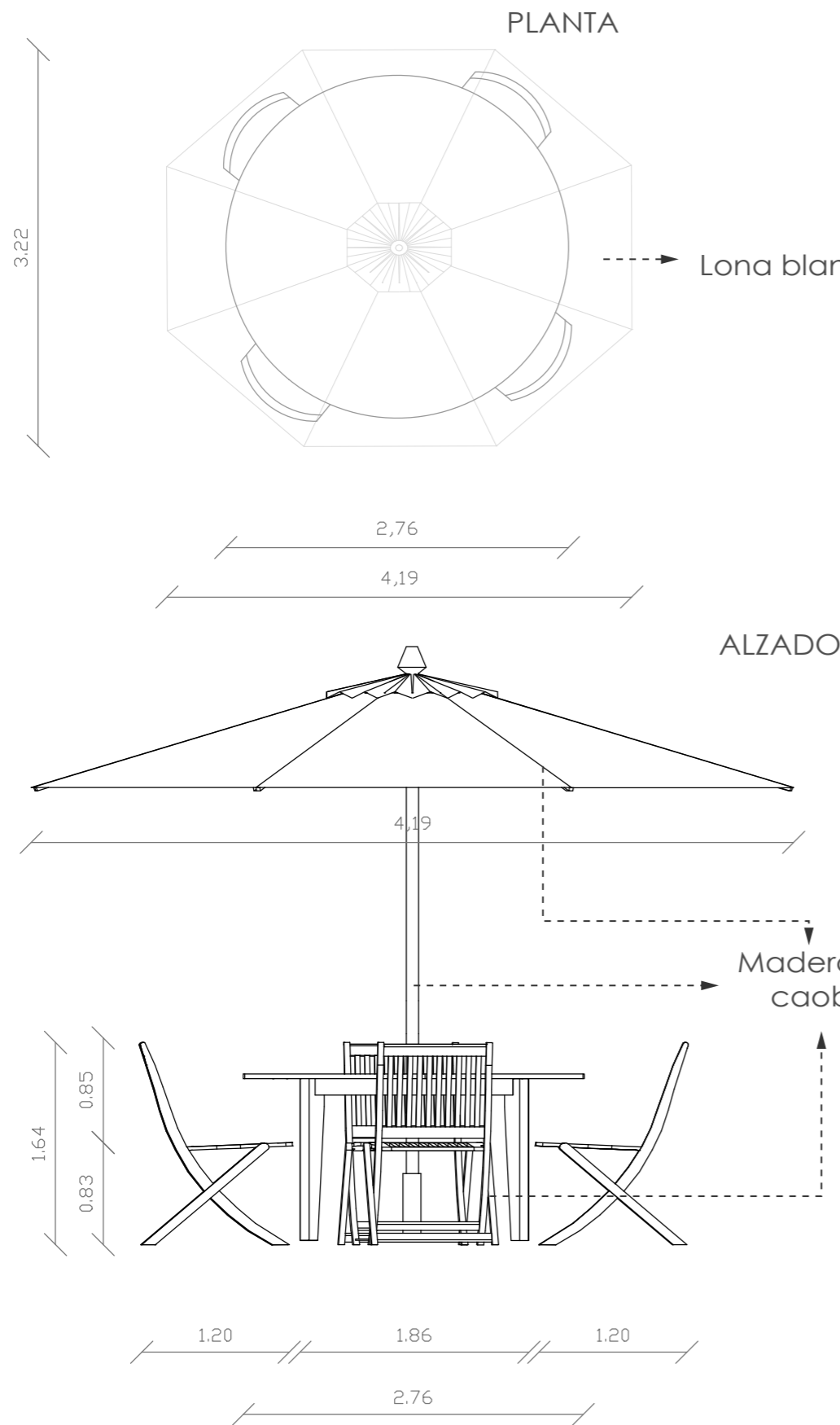
Fecha: febrero/2021

Escala: 1:50

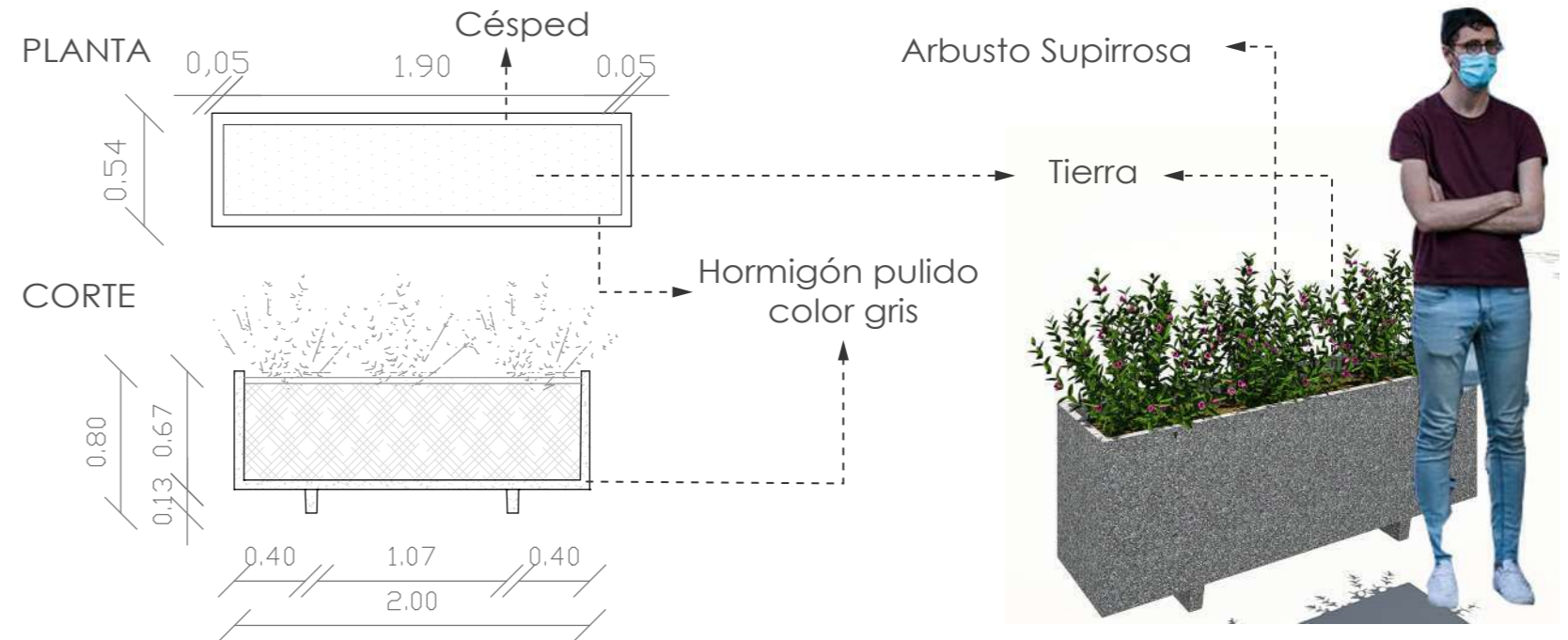
Lámina: 44
Página: 81

DETALLES TÉCNICOS DE MOBILIARIO URBANO

DETALLE DE MESAS EXTERIORES



DETALLE DE JARDINERAS

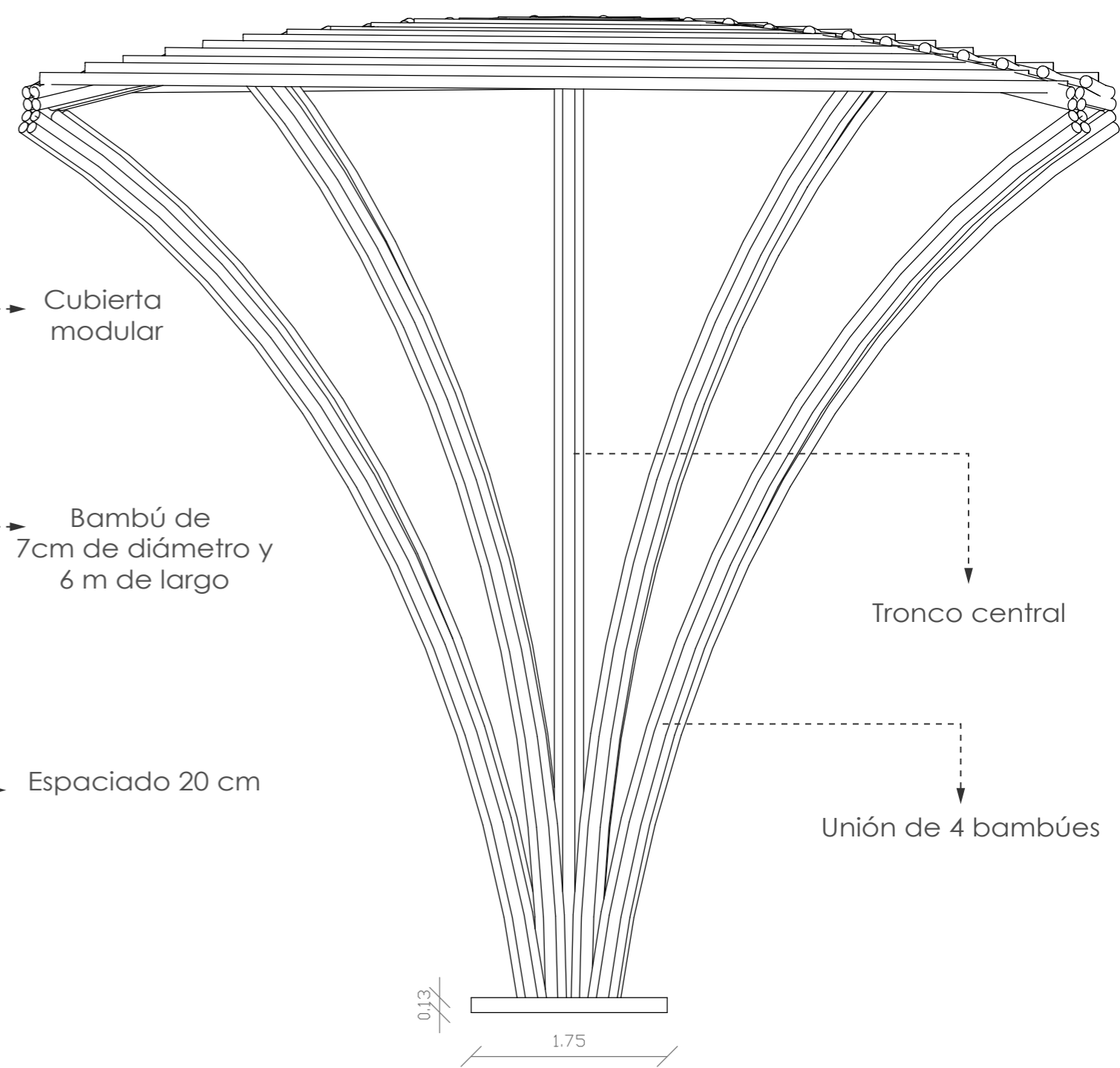
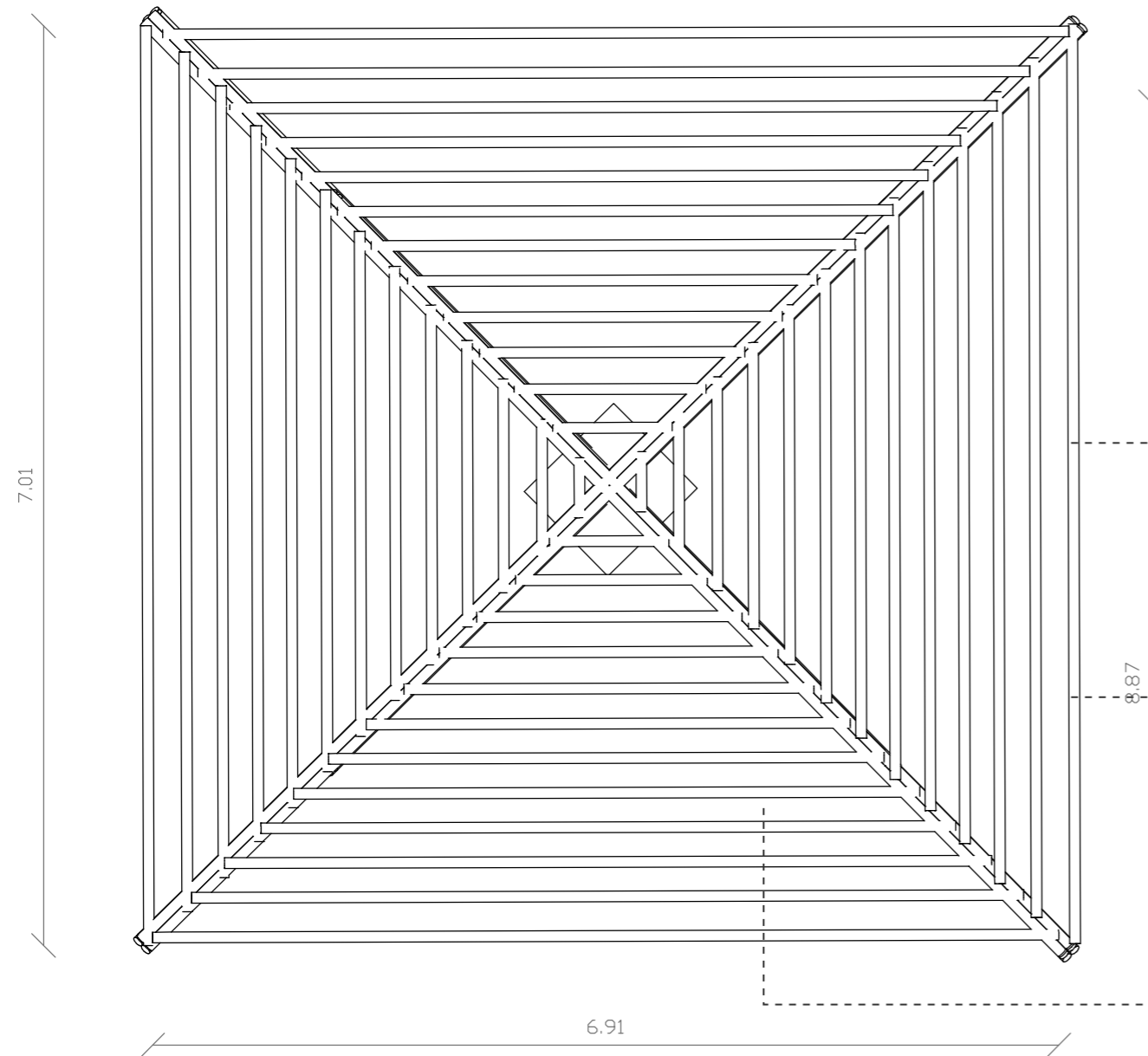


DETALLES TÉCNICOS DE MOBILIARIO URBANO

DETALLE DE CUBIERTA

PLANTA

ALZADO



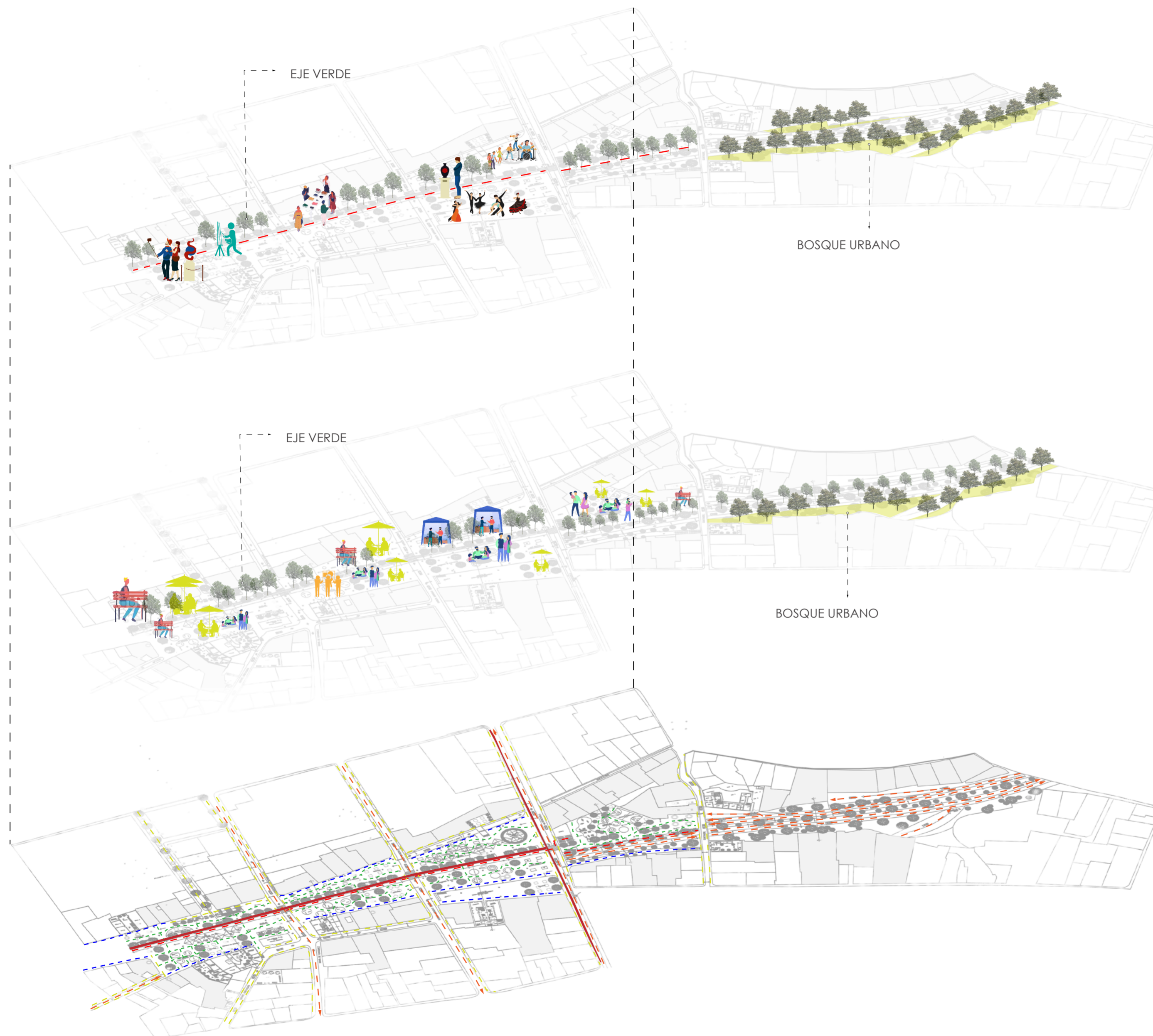
Cubierta de bambú que se utiliza en:

- Espacio para pintores al aire libre
- Espacio de comercio artesanal.

-Cuando no se encuentren los pintores se utiliza como elemento que proporciona sombra además de servir como punto de encuentro.



PROPUESTA EN CAPAS DEL TRAMO 2 DE LA AV.24 DE MAYO



ACTIVIDADES EVENTUALES ROTATIVAS

Se muestran las actividades en el espacio público las cuales son rotativas, es decir, no se desarrollan todo el tiempo sobre la avenida sino que van cambiando según el día, la temática o la temporada en la que nos encontremos.



ACTIVIDADES DIVERSAS FIJAS

Se muestran las actividades en el espacio público las cuales son fijas, es decir, son actividades que se desarrollan siempre a lo largo del año. Además se muestra el eje verde principal

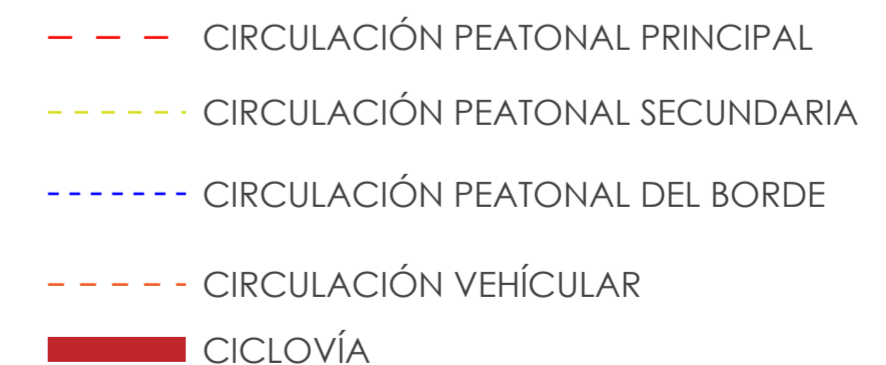
LEYENDA



PLANO BASE Y CIRCULACIÓN

Se muestra el plano de la propuesta base y se señalan los flujos de circulación tanto peatonal como vehicular. La propuesta se basa en la prioridad hacia el peatón por lo que se peatonizó la calle Cuenca y todo el boulevard de la Av.24 de mayo.

LEYENDA



VISUALIZACIONES DE LA PROPUESTA

VISUALIZACIÓN 1: SE PUEDE OBSERVAR EL EJE PRINCIPAL JUNTO A LA CICLOVÍA DE 2 CARRILES Y LA CIRCULACIÓN PEATONAL PRINCIPAL, ADEMPAS LOS ESPACIOS DE DESCANSO Y LAS MESAS DE LOS RESTURANTES Y CAFETERÍAS.



UNIVERSIDAD TECNOLÓGICA INDOAMÉRICA
FACULTAD DE ARQUITECTURA Y ARTES APLICADAS

Trabajo de Fin de Carrera

Tema: Diseño urbano del borde activo de la calle Loja hasta la calle 24 de mayo Quito, 2020

Contenido: Visualizaciones de la propuesta

Tutor de Tesis: Arq. Sonia Cueva

Autor: Patricia Naranjo

Fecha: febrero/2021

Escala: sin escala

Lámina:

48

Página:

85

VISUALIZACIONES DE LA PROPUESTA

VISUALIZACIÓN 2: SE PUEDE OBSERVAR EL ESPACIO DESTINADO PARA EL DESCANSO Y ENCUENTRO SOCIAL, ADEMÁS DE LAS MESAS PARA LOS RESTAURANTES Y CAFETERÍAS. TAMBIÉN SE PUEDE OBSERVAR EL MEJORAMIENTO Y LA UNIFICACIÓN DE LAS FACHADAS DE LOS INMUEBLES UTILIZANDO COLORES BLANCO Y BEIGE, DETALLES EN MADERA Y EL VIDRIO.



UNIVERSIDAD TECNOLÓGICA INDOAMÉRICA
FACULTAD DE ARQUITECTURA Y ARTES APLICADAS

Trabajo de Fin de Carrera

Tema: Diseño urbano del borde activo de la calle Loja hasta la calle 24 de mayo Quito, 2020

Contenido: Visualizaciones de la propuesta

Tutor de Tesis: Arq. Sonia Cueva

Autor: Patricia Naranjo

Fecha: febrero/2021

Escala: sin escala

Lámina:

49

Página:

86

VISUALIZACIONES DE LA PROPUESTA

VISUALIZACIÓN 3: SE PUEDE OBSERVAR EL ESPACIO DESTINADO PARA LA EXPOSICIÓN DE TALLERES. TAMBIÉN SE PUEDE OBSERVAR EL MEJORAMIENTO Y LA UNIFICACIÓN DE LAS FACHADAS DE LOS INMUEBLES UTILIZANDO COLORES BLANCO Y BEIGE, DETALLES EN MADERA Y EL VIDRIO.



UNIVERSIDAD TECNOLÓGICA INDOAMÉRICA
FACULTAD DE ARQUITECTURA Y ARTES APLICADAS

Trabajo de Fin de Carrera

Tema: Diseño urbano del borde activo de la calle Loja hasta la calle 24 de mayo Quito, 2020

Contenido: Visualizaciones de la propuesta

Tutor de Tesis: Arq. Sonia Cueva

Autor: Patricia Naranjo

Fecha: febrero/2021

Escala: sin escala

Lámina:

50

Página:

87

VISUALIZACIONES DE LA PROPUESTA

VISUALIZACIÓN 4: SE PUEDE OBSERVAR ESPACIOS DE DESCANSO, MESAS PARA RESTURANTES T CAFETERÍAS, Y EL ESPACIO DESTINADO PARA PINTORES AL AIRE LIBRE LA CUAL ES UNA ACTIVIDAD EVENTUAL ROTATIVA Y CUANDO NO ESTÉN PINTORES ES UN ESPACIO BAJO CUBIERTA QUE SIRVE PARA SOMBRA Y UN ESAPCIO DE ENCUENTRO.TAMBIÉN SE PUEDE OBSERVAR EL MEJORAMIENTO Y LA UNIFICACIÓN DE LAS FACHADAS DE LOS INMUEBLES UTILIZANDO COLORES BLANCO Y BEIGE, DETALLES EN MADERA Y EL VIDRIO.



UNIVERSIDAD TECNOLÓGICA INDOAMÉRICA
FACULTAD DE ARQUITECTURA Y ARTES APLICADAS

Trabajo de Fin de Carrera

Tema: Diseño urbano del borde activo de la calle Loja hasta la calle 24 de mayo Quito, 2020

Contenido: Visualizaciones de la propuesta

Tutor de Tesis: Arq. Sonia Cueva

Autor: Patricia Naranjo

Fecha: febrero/2021

Escala: sin escala

Lámina:

51

Página:

88

VISUALIZACIONES DE LA PROPUESTA

VISUALIZACIÓN 5: SE PUEDE OBSERVAR EL ESPACIO DESTINADO PARA EXPOSICIÓN TANTO DE TALLES COMO PARA PINACOTECA. TAMBIÉN SE PUEDE OBSERVAR EL MEJORAMIENTO Y LA UNIFICACIÓN DE LAS FACHADAS DE LOS INMUEBLES UTILIZANDO COLORES BLANCO Y BEIGE, DETALLES EN MADERA Y EL VIDRIO Y EL COLOR DE VEGETACIÓN UTILIZADA EN EL PROYECTO LA CUAL ES VERDE Y AMARILLO.



UNIVERSIDAD TECNOLÓGICA INDOAMÉRICA
FACULTAD DE ARQUITECTURA Y ARTES APLICADAS

Trabajo de Fin de Carrera

Tema: Diseño urbano del borde activo de la calle Loja hasta la calle 24 de mayo Quito, 2020

Contenido: Visualizaciones de la propuesta

Tutor de Tesis: Arq. Sonia Cueva

Autor: Patricia Naranjo

Fecha: febrero/2021

Escala: sin escala

Lámina:
52

Página:
89

VISUALIZACIONES DE LA PROPUESTA

VISUALIZACIÓN 6: SE PUEDE OBSERVAR EL EJE VERDE PRINCIPAL, LA CICLOVÍA Y LA ENTRADA DE LA CONEXIÓN DEL METRO YA QUE SE CONECTA CON LA PARADA DE SAN FRANCISCO SUBTERRÁNEAMENTE A TRAVÉS DE LA CALLE CUENCA. TAMBIÉN SE PUEDE OBSERVAR EL MEJORAMIENTO Y LA UNIFICACIÓN DE LAS FACHADAS DE LOS INMUEBLES UTILIZANDO COLORES BLANCO Y BEIGE, DETALLES EN MADERA Y EL VIDRIO.



UNIVERSIDAD TECNOLÓGICA INDOAMÉRICA
FACULTAD DE ARQUITECTURA Y ARTES APLICADAS

Trabajo de Fin de Carrera

Tema: Diseño urbano del borde activo de la calle Loja hasta la calle 24 de mayo Quito, 2020

Contenido: Visualizaciones de la propuesta

Tutor de Tesis: Arq. Sonia Cueva

Autor: Patricia Naranjo

Fecha: febrero/2021

Escala: sin escala

Lámina:
53
Página:
90

VISUALIZACIONES DE LA PROPUESTA

Visualización 7: Se puede observar la ciclovía, el eje de circulación principal y eje verde, además de las cubiertas que proporcionan sombra en caso de que no se estén los pintores al aire libre también se observa el espacio de exposición al aire libre y zonas de estancia.



UNIVERSIDAD TECNOLÓGICA INDOAMÉRICA
FACULTAD DE ARQUITECTURA Y ARTES APLICADAS

Trabajo de Fin de Carrera

Tema: Diseño urbano del borde activo de la calle Loja hasta la calle 24 de mayo Quito, 2020

Contenido: Visualizaciones de la propuesta

Tutor de Tesis: Arq. Sonia Cueva

Autor: Patricia Naranjo

Fecha: febrero/2021

Escala: sin escala

Lámina:

54

Página:

91

VISUALIZACIONES DE LA PROPUESTA

Visualización 8: Se puede observar la ciclovía, eje verde y circulación peatonal principal, además el espacio destinado al comercio artesanal que remata la calle García Moreno el cual al igual que el espacio destinado a los pintores al aire libre también posee cubiertas de bambú, estos son los únicos espacios que tienen este tipo de cubierta.



UNIVERSIDAD TECNOLÓGICA INDOAMÉRICA
FACULTAD DE ARQUITECTURA Y ARTES APLICADAS

Trabajo de Fin de Carrera

Tema: Diseño urbano del borde activo de la calle Loja hasta la calle 24 de mayo Quito, 2020

Contenido: Visualizaciones de la propuesta

Tutor de Tesis: Arq. Sonia Cueva

Autor: Patricia Naranjo

Fecha: febrero/2021

Escala: sin escala

Lámina:

55

Página:

92

VISUALIZACIONES DE LA PROPUESTA

Visualización 9: Se puede observar una plaza de encuentro la cual cuenta con múltiples espacio de estancia y de descanso para la población tanto con mobiliario urbano como como césped en el cual la gente puede sentarse y pasar un rato agradable al aire libre ya que cuenta con árboles que porporcionan sombra.



UNIVERSIDAD TECNOLÓGICA INDOAMÉRICA
FACULTAD DE ARQUITECTURA Y ARTES APLICADAS

Trabajo de Fin de Carrera

Tema: Diseño urbano del borde activo de la calle Loja hasta la calle 24 de mayo Quito, 2020

Contenido: Visualizaciones de la propuesta

Tutor de Tesis: Arq. Sonia Cueva

Autor: Patricia Naranjo

Fecha: febrero/2021

Escala: sin escala

Lámina:

56

Página:

93

VISUALIZACIONES DE LA PROPUESTA

Visualización 10: Se puede observar el último tramo de la propuesta en donde existen muros altos y el tratamiento que se propone en ellos, al ser muros que no se pueden quitar ya que son el soporte para las viviendas se propone realizar murales de arte cultural que cambiarían según la época.



UNIVERSIDAD TECNOLÓGICA INDOAMÉRICA
FACULTAD DE ARQUITECTURA Y ARTES APLICADAS

Trabajo de Fin de Carrera

Tema: Diseño urbano del borde activo de la calle Loja hasta la calle 24 de mayo Quito, 2020

Contenido: Visualizaciones de la propuesta

Tutor de Tesis: Arq. Sonia Cueva

Autor: Patricia Naranjo

Fecha: febrero/2021

Escala: sin escala

Lámina:

57

Página:

94

VISUALIZACIONES DE LA PROPUESTA

Visualización 11: Se puede observar de igual manera los muros del último tramo de la Av.24 de mayo y el tratamiento de murales de pintura que se aplica en ellos. Se propone que en estos murales se represente la cultura y la tradición quiteña.



UNIVERSIDAD TECNOLÓGICA INDOAMÉRICA
FACULTAD DE ARQUITECTURA Y ARTES APLICADAS

Trabajo de Fin de Carrera

Tema: Diseño urbano del borde activo de la calle Loja hasta la calle 24 de mayo Quito, 2020

Contenido: Visualizaciones de la propuesta

Tutor de Tesis: Arq. Sonia Cueva

Autor: Patricia Naranjo

Fecha: febrero/2021

Escala: sin escala

Lámina:

58

Página:

95

CAPÍTULO V

CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES

5.1 Conclusiones

- Se desarrollaron diferentes actividades en el espacio público relacionadas directamente con los usos propuestos en planta baja para lograr así una relación público-privada y garantizar que la población use los mismos y no se conviertan en espacios de paso, sino que la población quiera quedarse en el lugar.
- Se generaron 3 zonas en la Av. 24 de mayo en las cuales se propusieron diferentes usos y actividades tanto en el espacio público como en el privado. Dichas zonas se nombraron según su tipología y características tanto arquitectónicas como urbanas, por lo tanto, se obtuvieron la zona 1 (Ambiental – Educativa), la zona 2 (Turística – Boulevard 24 de mayo) y la zona 3 (Residencial) de las cuales se trabajaron en el presente trabajo de fin de carrera la zona 2 y la zona 3.
- Se propusieron actividades y espacios que ayudan a reducir a la inseguridad en el sector devolviendo a la población residente confianza para transitar por la avenida y logrando una apropiación por parte de la misma.
- Se diseñó un borde activo a lo largo del tramo 2 de la Av. 24 de mayo proponiendo una mixticidad de usos entre los que se destacan comercio, cultura, residencia y comunitario dichos usos se desarrollan en las plantas bajas para lograr así la activación del sector.
- Se brindó una prioridad hacia el peatón en contraste con lo que existe actualmente en la avenida en donde se da

prioridad al vehículo. Se peatonizó la calle Cuenca y todo el boulevard 24 de mayo promoviendo el uso de transporte alternativo como bicicleta y generando un senderismo urbano ya que la población puede transitar libremente por toda la avenida sin la preocupación de encontrarse con un vehículo.

- Mediante la propuesta la avenida se convierte en una conexión entre el Geoparque con la quebrada El Censo mediante la propuesta de un eje verde arbolado principal acompañado con un eje peatonal y la ciclovía logrando así uno de los objetivos de la propuesta del Corredor Metropolitano la cual era generar una ciudad sostenible en donde se priorice la naturaleza y el espacio público.
- Mediante el cambio de uso de suelo y las actividades propuestas en el espacio público se creó un dinamismo en el sector logrando la concurrencia tanto de la población residente como la de la población flotante logrando que la avenida deje de ser un límite y un vacío urbano para convertirse en una conexión y en un espacio importante del Centro Histórico de Quito.

5.2 Recomendaciones

- Siguiendo la metodología de un urbanismo táctico se recomienda ir desarrollando por partes o por tramos la propuesta antes de realizar grandes inversiones para ir testeando o probando la aceptación de la población tanto de las actividades propuestas en el espacio público como en los usos propuestos en las plantas bajas.
- En cuanto a los inmuebles que requieran de una rehabilitación integral y que no formen parte del borde de la avenida se recomienda una intervención en los mismos para así lograr una rehabilitación por completo

de todo el sector de la avenida tanto en los bordes como en sus inmediaciones.

- De igual manera se recomienda la rehabilitación de las calles aledañas a la Av. 24 mayo tales como la García Moreno, Venezuela, Sebastián de Benalcázar y la Imbabura para lograr una rehabilitación integral y promover la protección y conservación del centro histórico de Quito.

BIBLIOGRAFÍA

- Álvarez, S., & Sandoval, M. (2013). El trabajo sexual en el Centro Histórico de Quito.
- Asamblea Nacional Constituyente de Ecuador de 2007-2008. (2008). Constitución del Ecuador. *Registro Oficial*, 20 de Octubre, 173.
- Asamblea Nacional del Ecuador. (2016). Ley Orgánica de Ordenamiento Territorial, Uso y Gestión de Suelo. *Suplemento Del Registro Oficial 790, 5-VII-2016, LOOTUGS*, 31.
<https://www.habitatyvivienda.gob.ec/wp-content/uploads/downloads/2016/08/Ley-Organica-de-Ordenamiento-Territorial-Uso-y-Gestion-de-Suelo1.pdf>
<http://www.habitatyvivienda.gob.ec/wp-content/uploads/downloads/2016/08/Ley-Organica-de-Ordenamiento-Territorial>
- Carrión Mena, F. (2003). Lugares o flujos centrales: Los centros históricos, https://www.flacsoandes.edu.ec/sites/default/files/agora/files/1229016243.lugares_o_flujos_centrales._los_centros_historicos_2.pdf
- Consejo Metropolitano de Quito. (2008). *ORDM-260 - AREAS Y BIENES PATRIMONIALES.pdf* (p. 45).
- Coronel Cevallos, D. G. (2013). *Impacto social de las políticas patrimoniales en el Bulevar 24 de mayo en Quito - Ecuador*. 117. <https://repositorio.flacsoandes.edu.ec/handle/10469/5993>
- Correa, R. (2017). Revitalización urbana arquitectónica como eje turístico. <http://dspace.uazuay.edu.ec/handle/datos/7121>
- Cuenin, F., & Silva, M. (2010). Identificación y Fortalecimiento de Centralidades Urbanas El Caso de Quito. *Identificación y Fortalecimiento de Centralidades Urbanas. El Caso de Quito, IDB-TN-156* (Julio), 1–40. https://www.flacsoandes.edu.ec/sites/default/files/agora/files/1229016243.lugares_o_flujos_centrales._los_centros_historicos_2.pdf
- Albán Caravallo, D. (2011). Los derechos y obligaciones del Municipio de Quito y de los ciudadanos para la protección y conservación de su patrimonio cultural. *11*(2), 10–14.
- Fiori, M., & [y otros]. (2013). *Re Vivir el centro histórico Barcelona, La Habana, ciudad de México y Quito*. 214.
- Garcés, D. (2016). *UNIVERSIDAD SAN FRANCISCO DE QUITO USFQ Colegio de Arquitectura y Diseño Interior*. <http://repositorio.usfq.edu.ec/handle/23000/5788>
- García, M. de L., & Vázquez. (2017). Espacio Público. *BMC Public Health*, 5(1), 1–8.
<http://www.ub.edu/multigen/donapla/espacio1.pdf>
<https://ejournal.poltektegal.ac.id/index.php/siklus/article/view/298>
<http://repositorio.unan.edu.ni/2986/1/5624.pdf>
<http://dx.doi.org/10.1016/j.jana.2015.10.005>
<http://www.biomedcentral.com/1471-2458>
- González, A. (2013). *Los centros históricos latinoamericanos: estrategias de intervención, renovación y gestión. Periodo: 1980-2010*. 636–648. <http://hdl.handle.net/2099/14475>
- Habana, L. (2003). *CIUDADES Y CENTROS HISTORICOS DE AMERICA LATINA Y EL CARIBE ALGUNAS CONSIDERACIONES: EL FUTURO DE LAS CIUDADES HISTORICAS Por Sylvio Mutal Conferencia durante el II Encuentro sobre Manejo y Gestión de Centros Históricos*. 1–33. <http://www.heritageanddevelopment.org/files/article01.pdf>
- Iraegui Cuentas, E. (2015). *Conceptos de rehabilitación urbana. El caso del PER del casco viejo de Bilbao*. 1–31.
https://addi.ehu.es/bitstream/handle/10810/21229/TFG_IraeguiCuentas.pdf?sequence=1&isAllowed=y
- Kuri, P. R. (2009). Sociología urbana La ciudad y Los nuevos procesos urbanos. *Sociología Urbana*, 6, 163–187. <http://www.scielo.org.mx/pdf/crs/v3n6/v3n6a8.pdf>
- Maldonado, E. (2019). Universidad Politécnica Salesiana Sede Quito. *Tesis, Vi*, 1–57. <http://dspace.ups.edu.ec/bitstream/123456789/5081/1/UPS-CYT00109.pdf>
- Mayorga, M. (2015). Espacios de centralidad urbana y redes de infraestructura,
<http://publications.lib.chalmers.se/records/fulltext/245180/245180.pdf>
<https://hdl.handle.net/20.500.12380/245180>
<http://dx.doi.org/10.1016/j.jsames.2011.03.003>
<https://doi.org/10.1016/j.gr.2017.08.001>
<http://dx.doi.org/10.1016/j.precamres.2014.12>
- Mendiola, N. (2017). “El concepto de la diversidad urbana.” *Densidad, Diversidad y Policentrismo: ¿planeando Ciudades Más Sustentables?*, Pp.85-106.
- Ministerio de desarrollo urbano y vivienda. (2012). *Revitalización del Centro Histórico de Quito*. 38(3), 561–572.
- MUNICIPIO DE MEDELLÍN. (2006). *DOCUMENTO TÉCNICO DE SOPORTE POT [ACUERDO 46/2006]-Usos del suelo Urbano*.
[https://www.medellin.gov.co/irj/go/km/docs/wpcontent/Sites/Subportal del Ciudadano/Plan de Desarrollo/Secciones/Información General/Documentos/POT/UsosSueloUrbano.pdf](https://www.medellin.gov.co/irj/go/km/docs/wpcontent/Sites/Subportal%20del%20Ciudadano/Plan%20de%20Desarrollo/Secciones/Información%20General/Documentos/POT/UsosSueloUrbano.pdf)

- Municipio del Distrito Metropolitano de Quito. (2014). Problemática En Chq Y Áreas Patrimoniales. *Diagnóstico Estratégico – Áreas Históricas, 1*, 317–327.
- Ortega, J. (2014). *Universidad Andina Simón Bolívar Sede Ecuador Área de Letras Mención en Artes y Estudios Visuales Regeneración urbana , discurso patrimonial oficial y segregación social en la Av . 24 de Mayo.* (2014).
- Picco, T. (2016). *Sistema articulador de áreas verdes: Centro Histórico de Quito.*
- Ponce, M. (2016). *La inseguridad ciudadana como proceso aproximación conceptual y teórica.* 145–176.
- Rangel, M. (2001). El Caracter Social del Espacio Público en Mérida. Visión Físico Espacial. (2001). *Fermentum. Revista Venezolana de Sociología y Antropología, 11*(31), 319–338.
- Rivera, E. (2014). Incidencia de la participación ciudadana en las políticas de rehabilitación urbana: el caso de la avenida 24 de mayo, Quito-Ecuador. 2071-2079
- Rodriguez, S. (2015). *Titulo: La revitalización urbana y centros de ciudad.* 48. <https://repository.javeriana.edu.co/handle/10554/18150>
- Salas Torres, G. A. (2015). Major aspects of urban space and citizen security and safety seen from a Bogota perspective. *Revista Criminalidad, 57*(2), 301–317. http://www.scielo.org.co/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S1794-31082015000200009&lng=en&nrm=iso&tlng=es
- Sanchez, L., & Woolfson, O. (2016). Centro histórico de Quito: aportes para reflexionar sobre la preservación de las casas patio desde el estado de concientización usuaria. *Contexto. Revista de La Facultad de Arquitectura de La Universidad Autónoma de Nuevo León, X*(12), 29–38.
- Scovazzi, E. (1996). Centros Historicos Y Cultura Urbana En America Latina. *Ciudades, 3*. <https://core.ac.uk/download/pdf/61531205.pdf>
- Tello, C. (2017). Pasado, presente y futuro de la avenida 24 de mayo: impactos urbanos de la estación del metro del San Francisco. <http://repositorio.unan.edu.ni/2986/1/5624.pdf> <http://fiskal.kemenkeu.go.id/ejournal> <http://dx.doi.org/10.1016/j.cirp.2016.06.001> <http://dx.doi.org/10.1016/j.powtec.2016.12.055> <https://doi.org/10.1016/j.ijfatigue.2019.02.006> <https://doi.org/10.1>

ANEXOS

Anexo 1: Guía de entrevistas semiestructuradas a residentes y líderes barriales de CHQ.

ENTREVISTA A POBLACIÓN RESIDENTE Y LÍDERES BARRIALES

OBJETIVO: Conocer la opinión de la **población residente** del sector de la Av.24 de mayo y su entorno inmediato con el propósito de obtener información para el desarrollo de la propuesta de revitalización urbana.

POBLACIÓN RESIDENTE LÍDER BARRAL

- Calle en donde vive:
- Edad: a
- Conformación familiar:

- Solo
- Familia
- Con niños
- Con adultos mayores (3ra edad)

ENTREVISTA

1. ¿A qué se dedica?

- Trabajador independiente
- Empleado público o Empleado privado
- Que haceres domésticos (propia casa)
- Estudiante
- Otro

Usos y Actividades

2. ¿A qué espacios públicos acude usualmente (la población residente)? ¿Solo o con su familia?

- Plazas del centro histórico
- Parques recreativos
- Calles diversas del centro histórico
- Av.24 de mayo
- Otras calles
- Otras plazas

3. Desde su punto de vista ¿qué grupos de personas acuden a la Av. 24 de mayo?

4. Desde su punto de vista ¿Qué espacios le hacen falta para el buen desarrollo de su vida familiar?

5. ¿Qué actividades le(s) gustaría poder desarrollar en la calle o plazas?

- Juegos infantiles
- Gimnasio
- Actividades culturales
- Cafetería al aire libre
- Ferias
- Exposiciones al aire libre
- Espacios de encuentro
- Zonas abiertas (libres) para usos diversos
- Otros

Seguridad

6. ¿Considera que en el sector es seguro?

- SI
- NO
- Medianamente seguro

¿Por qué le parece inseguro?

7. ¿Cómo cree que se podría mejorar la seguridad del sector?

Calidad Ambiental

8. ¿Existe una limpieza adecuada del sector?

- SI
- NO

9. ¿Qué actividades generan falta de higiene? de mayor (1) a menor

- Acumulación junto a basureros
- Ventas informales
- Falta de basureros
- Necesidades biológicas
- Libación en el espacio público
- Otros

Infraestructura y servicios básicos

10. ¿Qué servicios o equipamientos le(s) gustaría que tuviera el sector? Ejemplo: centro de salud, escuela, iglesia u otro tipo de equipamiento

11. ¿Utiliza el mobiliario existente? (Bancas, otros)

12. ¿Qué otro tipo de mobiliario haría falta en el sector de la A. 24 de mayo y su entorno inmediato?

Actividades sociales y culturales

13. ¿Qué actividades sociales o culturales se desarrollan normalmente en el sector?

14. Según su opinión ¿Qué aspectos positivos y negativos la Av. 24 de mayo?

Positivos:

Negativos:

Movilidad y Alcance

15. ¿Qué medio de transporte usa(n) para movilizarse diariamente?

- Transporte público
- Transporte privado
- Bicicleta
- Peatonalmente
- Otros

PREGUNTAS EXTRAS PARA EL LÍDER BARRIAL

1. Como representante de la comunidad del sector ¿cuáles son los problemas más grandes que actualmente tiene la Av.24 de mayo y su entorno inmediato?

2. ¿Qué acciones o proyectos en curso considera positivos? Son

proyectos municipales

comunales

privados

Proyectos:

Entidad que lo ejecuta:

Positivo o Negativo

3. ¿Existe participación ciudadana en los proyectos municipales?

Anexo 2: Guía de entrevistas semiestructuradas a población flotante del CHQ.

ENTREVISTA A POBLACIÓN FLOTANTE

OBJETIVO: Conocer la opinión de la **población flotante** del sector de la Av.24 de mayo y su entorno inmediato con el propósito de obtener información para el desarrollo de la propuesta de revitalización urbana.

¿Ud. es residente, trabaja en el sector o está de visita?

Edad: A

1. ¿A qué se dedica?

- Trabajador independiente
- Empleado público o Empleado privado
- Que haceres domésticos(propia casa)
- Estudiante
- Otro

Frecuencia de usos

2. ¿Qué tan frecuentemente visita el sector?

- Diariamente
- 1 a 3 veces por semana
- 1 a 3 veces al mes
- Eventualmente

Seguridad

3. ¿Considera que en el sector es seguro? ¿por qué?

Calidad Ambiental

4. Califique la calidad ambiental, visual y auditiva en una escala del 1(muy mala) al 1(muy buena)

- Calidad ambiental
- Calidad visual
- Calidad auditiva

Infraestructura y servicios básicos

5. ¿Qué actividades o servicios le gustaría que se desarrollen en la Av. 24 de mayo?
Actividades que motivarían a visitar mas frecuentemente la zona

Características del sector

6. ¿Qué aspectos considera positivos y negativos en la Av.24 de mayo?

Positivos:

Negativos:

Movilidad

7. ¿Habitualmente que medio de transporte usa para llegar al sector?

- Transporte público
- Transporte privado
- Bicicleta
- Peatonalmente
- Otros

8. ¿Ud. viviría en el sector?

- SI
- NO

¿Qué tipo de actividades haría que Ud. viviera en el sector?