

PONTIFICIA UNIVERSIDAD CATÓLICA DEL ECUADOR  
FACULTAD DE ARQUITECTURA, DISEÑO Y ARTES  
CARRERA DE ARQUITECTURA

TRABAJO DE TITULACIÓN  
PREVIO A LA OBTENCIÓN DEL TÍTULO DE ARQUITECTA

“ZONA METRO EJIDO: RECUPERACIÓN DE ESPACIO PÚBLICO Y RED  
VERDE URBANA, INGRESO AL POLÍGONO UNIVERSITARIO CON  
EQUIPAMIENTO INTEGRADOR DE VINCULACIÓN CON LA  
COMUNIDAD”.

Volumen I

ESTUDIANTE: HEIDI LIZETH ARIAS CÁRDENAS

DIRECTOR: MTR. ARQ. OSVALDO PALADINES

QUITO – ECUADOR

2024

## PRESENTACIÓN:

El Trabajo de Titulación: “ZONA METRO EJIDO: RECUPERACIÓN DE ESPACIO PÚBLICO Y RED VERDE URBANA, INGRESO AL POLÍGONO UNIVERSITARIO CON EQUIPAMIENTO INTEGRADOR DE VINCULACIÓN CON LA COMUNIDAD”. Se entrega en un DVD que contiene:

- El Volumen I: Investigación que da sustento al proyecto arquitectónico.
- El Volumen II: Planos y memoria gráfica del proyecto arquitectónico.
- Fotografías de la maqueta, el recorrido virtual, todo en formato PDF.

## **AGRADECIMIENTO**

Quiero dar mi gratitud a Dios, mi Padre Amado, quien me ha guiado a lo largo de mi vida, no ha soltado mi mano y sobre todo en mi carrera, donde no solo fui formada en la parte profesional, sino también en mi carácter como persona.

Agradezco a mis maestros a quienes no solo me han ayudado como excelentes profesionales sino como amigos.

Agradezco a mis Padres, sin duda ellos son ese pilar que hizo posible él que yo esté aquí, no solo económicamente, sino en cada tarea, amanecida y entrega.

A mi hija Emilita “Mi Moce” porque solo ella y yo sabemos TODO lo que nos costó este proceso, que lo atravesamos juntas, y que aún en su corta edad, me alentaba a seguir y no rendirme.

A mi esposo David, quién desde un inicio me alentaba a luchar por lograr esta meta y culminar todo este proceso.

A mi bebita Elisa porque su existencia fortaleció mi corazón y me ayudó a superar mis miedos.

## **DEDICATORIA**

“5 Los que sembraron con lágrimas, con regocijo segarán.

6 Irá andando y llorando el que lleva la preciosa semilla;

Mas volverá a venir con regocijo, trayendo sus gavillas.”

**Salmos 126:5-6**

Quiero dedicar este trabajo a Dios, quién me puso aquí para ser formada con su amor y también a todas las madres solteras quienes como yo luchan por sus hijitos, que a pesar de lo difícil que puede llegar a ser, estudiar y ser mamás, no es imposible, lo que cuesta ahora, es la recompensa del mañana.

## Índice de Contenidos

Índice de Contenidos.....	i
Índice de Figuras.....	iii
INTRODUCCIÓN .....	1
ANTECEDENTES .....	1
OBJETIVO GENERAL.....	11
OBJETIVOS ESPECÍFICOS.....	11
JUSTIFICACIÓN .....	11
METODOLOGÍA.....	14
1 CAPITULO 1 MARCO TEORICO.....	17
1.1 El Desarrollo Sostenible.....	17
1.1.1 Dimensiones de la sostenibilidad.....	17
1.1.2 Los ODS.....	18
1.1.3 Urbanismo sostenible.....	18
1.2 El derecho a la ciudad .....	19
1.3 La ciudad Paseable.....	20
1.4 La ciudad jardín.....	<b>¡Error! Marcador no definido.</b>
1.5 La Red Verde Urbana de Quito.....	20
1.5.1 Corredores de revitalización ecológica.....	21
2 CAPÍTULO 2 ANALISIS URBANOS .....	22
2.1 Problemáticas con el actual modelo de ciudad.....	23
2.1.1 Proceso Histórico Social.....	23
2.1.2 Lógicas de Movilidad .....	26
2.1.3 Lógicas de Centralidad .....	28

2.1.4	Integración de la Red Verde Urbana.....	29
2.2	El Sistema Metro, un nuevo modelo de ciudad.....	32
2.4	Estrategias Urbanas .....	36
2.4.1	Área de Intervención.....	40
2.4.2	Reestructuración de la Movilidad .....	38
2.4.3	Estrategias desde el patrimonio Histórico.....	<b>¡Error! Marcador no definido.</b>
2.4.4	Reconexión de la Red Verde Urbana de Quito.....	<b>¡Error! Marcador no definido.</b>
3	CAPÍTULO 3 PROPUESTA URBANA .....	40
4	CAPITULO 4 PROPUESTA ARQUITECTÓNICA.....	49
5	CAPÍTULO 5 ASESORÍAS TECNICAS	
	5.1 Asesoría de Paisaje	
	5.2 Asesoría de Sustentabilidad	
	5.3 Asesoría Estructural	
6	CAPÍTULO 6 - CONCLUSIONES	
7	PRESUPUESTO	
8	INFORME FAVORABLE	
9	INFORME DE TURNIN	

## Índice de Figuras

Figura 1 Parque el Ejido 1977, vista desde EL DORADO. Fuente: Quito Nostálgico, pag Instagram.....	2
Figura 2 Estudio de Bienes Inmuebles Patrimoniales Declarados en el Barrio Urbano La Floresta. Inventario Selectivo del D.M.Q. Fuente Instituto Municipal de Patrimonio (Archivo 2020).....	3
Figura 3 Porcentaje de viajes al Hipercentro del DMQ. Fuente: PMDOT 2015-2025.....	4
Figura 4 Propuesta de Parque de Borde. Fuente: Taller Vertical VII-VIII PUCE, FADA 2019....	5
Figura 5 Reestructuración de estacionamientos en el Hiper Campus. Fuente: Taller Vertical VII-VIII PUCE, FADA 2019.....	6
Figura 6 Vinculación con la Sociedad UPS. Fuente: UPS, sitio web.....	9
Figura 7 Estructura Organizacional del departamiento de "Vinculación con la Comunidad" de la PUCE. Fuente:PUCE, sitio web.....	9
Figura 8 Red de Ciclovías Emergentes en Quito. Fuente: L. A. Network "Quito se une a las ciudades con un Plan de Ciclovias Emergentes frente al Covid-19.....	10
Figura 9 Plan Integral para el Hipercentro de la Ciudad. Fuente: Taller Profesional "Quito, Ciudad Paseable, 2020".....	12
Figura 10 Análisis de Caminabilidad en el Corredor Ecológico Metropolitano. Fuente: Taller Profesional "Quito, Ciudad Paseable, 2020".....	13
Figura 11 Usuarios diarios Estación Metro Ejido. Adaptado de: Entrevista a Metro de Quito. Fuente: Taller Profesional "Quito Ciudad Paseable 2020".....	13
Figura 12 Nuevo Modelo de Ciudad, Multiescalaridad del Sistema Metro. Fuente:Taller Profesional "Quito Ciudad Paseable 2020".....	23
Figura 13 Hechos relevantes en el desarrollo histórico de la Mancha Urbana de Quito. Fuente: Taller Profesional "Quito Ciudad Paseable" 2020.....	25
Figura 14 Línea de Tiempo de las lógicas de Movilidad en Quito. Fuente: Taller Profesional "Quito Ciudad Paseable" 2020.....	26
Figura 15 Modelo Actual de Movilidad. Fuente: Taller Profesional "Quito Ciudad Paseable" 2020.....	27
Figura 16 Perfil Urbano en el Recorrido de 1km desde las estaciones de Metro Fuente: Taller Profesional "Quito Ciudad Paseable" 2020.....	27

Figura 17 Distribución de Usuarios por Estación Metro. Fuente: Taller Profesional "Quito Ciudad Paseable" 2020 .....	28
Figura 18 Línea de Tiempo de las lógicas de Centralidad de Quito. Fuente: Taller Profesional "Quito Ciudad Paseable" 2020 .....	28
Figura 19 Línea de tiempo sobre la Red Verde Urbana de Quito. Fuente: Taller Profesional "Quito Ciudad Paseable" 2020 .....	29
Figura 20 Mapeo de árboles patrimoniales en los parques El Ejido y El Árbolito. Fuente: Taller Profesional "Quito Ciudad Paseable" 2020 .....	30
Figura 21 Multi-escalaridad del Sistema Metro Fuente: Taller Profesional "Quito Ciudad Paseable" 2020 .....	33
Figura 22 Sector Metro 1 (articulación de las Zonas Metro El Ejido, La Alameda y Universidad Central. Fuente: Taller Profesional "Quito Ciudad Paseable" 2020 .....	35
Figura 24 Corredor Ecológico Metro de Revitalización. Fuente: Taller Profesional "Quito Ciudad Paseable" 2020 .....	31
Figura 25 Perfil Urbano del Corredor Ecológico de Revitalización Metro. Fuente: Taller Profesional "Quito Ciudad Paseable" 2020 .....	31
Figura 23 Vista hacia la futura ubicación del Corredor Metro de Revitalización. Fuente: Taller Profesional "Quito Ciudad Paseable" 2020 .....	32
Figura 26 Levantamiento fotográfico del recorrido desde la boca del Metro. Fuente: Elaboración Propia .....	38
Figura 27 Vinculación del Polígono Cultural con el Polígono Universitario. Fuente: Taller Vertical VII-VIII PUCE, FADA.....	37
Figura 28 Implantación del Proyecto Urbano Arquitectónico. Fuente: Elaboración Propia .....	40
Figura 29 Distribución de las áreas verdes por usuario en el Hipercampus. Fuente: Taller Vertical VII-VIII PUCE, FADA.....	39
Figura 30 Vistas de la Casa Patrimonial de la PUCE, FADA. Fuente: Elaboración Propia; <b>¡Error! Marcador no definido.</b>	
Figura 32 Corte Longitudinal. Fuente: Elaboración Propia.....	41
Figura 33 Sistema de Circulación en subsuelo Vista en planta. Fuente: Elaboración Propia. ....	<b>¡Error! Marcador no definido.</b>



## **INTRODUCCIÓN**

El presente Trabajo de Titulación consiste en plantear un Proyecto Urbano Arquitectónico, PUAR, que retoma las propuestas desarrolladas durante el Taller VII-VIII 2019 y el Taller Profesional “Quito, Ciudad Paseable, 2020”, que formaron parte de la colaboración de la FADA, PUCE en la agenda Habitat III+3.

Como punto de partida, se reconoce el proyecto desarrollado por el Municipio conocido como “Hiper Campus Universitario” que reúne las sedes de tres sedes universitarias ubicadas sobre la Av. 12 de Octubre, en el Centro Norte de la Quito además de la Universidad Andina Simón Bolívar (UASB), por la Av. Toledo. La idea pretende que los recursos e infraestructura de cada una puedan ser usados de forma más eficiente, con nuevos planteamientos complementarios, creando proyectos de equipamiento flexible y de uso múltiple, enfocado en la vinculación de este Hiper Campus con la comunidad.

El Hiper Campus se adapta a la búsqueda de un “Nuevo Modelo de Ciudad” que se planteó en el Taller Profesional “Quito, Ciudad Paseable, 2020”, a partir de la incorporación del sistema Metro de Quito. De este modelo de ciudad surge la necesidad de conectar la futura Red Verde Urbana con la propuesta de un “Corredor Ecológico Metropolitano” que aprovecha la zona de la ciudad donde la sección transversal es más corta, de 7 km. de ancho. Se pretende coser los 2 límites urbanos este-oeste como zonas de protección ambiental: la Ladera del Pichincha y la ribera del río Machángara.

El desafío para el presente PUAR es crear un equipamiento para la vinculación universitaria y comunitaria, como un articulador entre el Hiper Campus y el corredor Metropolitano.

## **ANTECEDENTES**

El crecimiento de la ciudad de Quito, desde sus primeras expansiones en la década de 1920, como se puede observar al analizar los planos históricos del archivo municipal de la ciudad, se ha caracterizado por la expansión en función de las conexiones vehiculares norte-sur, que han contribuido a la desaparición del paisaje hídrico original de la ciudad (Peltré, 1989). Esta expansión a contribuido a la pérdida de la biodiversidad original, a medida que la mancha urbana crecía (DelPino, 2017).

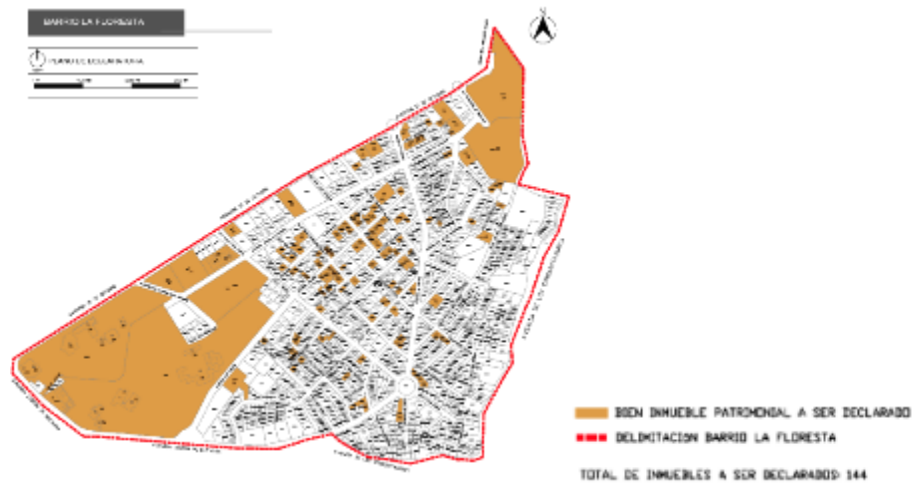
Uno de los sectores en los que esta pérdida ecológica es más notoria, es el sector el Ejido Norte, testigo de las primeras expansiones urbanas y la implementación de las primeras propuestas de ciudad jardín en Quito (Kingman, La ciudad y los otros. Quito 1860-1940 , 2006), un espacio que en 200 años perdió una laguna que llevaba varios siglos allí (Del Pino, 2005).



Figura 1 Parque el Ejido 1997, vista desde EL DORADO.

Fuente: Quito Nostálgico, pag Instagram.

Como evidencia de este crecimiento, existe barrios con una concentración alta de edificios patrimoniales en la zona, que además de valor arquitectónico, son un aporte a la memoria cultural de la ciudad.



*Figura 2 Estudio de Bienes Inmuebles Patrimoniales Declarados en el Barrio Urbano La Floresta. Inventario Selectivo del D.M.Q. Fuente Instituto Municipal de Patrimonio (Archivo 2020)*

Esta expansión hacia el norte de la ciudad se fundamentó en el modelo de zonificación de la ciudad promulgado por el CIAM (Carlos López, 2016), lo que favoreció a la concentración de servicios en ciertas áreas de la ciudad. Estas son las zonas mayor dotadas de servicios y con el precio del suelo es más alto.

El modelo de ciudad planteado en el vigente “Plan Metropolitano de Desarrollo y Ordenamiento Territorial” (PMDOT 2015-2025) reconoce que la generación del hipercentro de Quito que concentran los servicios, genera la presencia de periferias desabastecidas que funcionan como barrios dormitorio. Esto causa varias problemáticas, entre ellas la congestión vehicular, por la cantidad de viajes que se producen de las periferias, desde y hacia el centro norte de la ciudad.

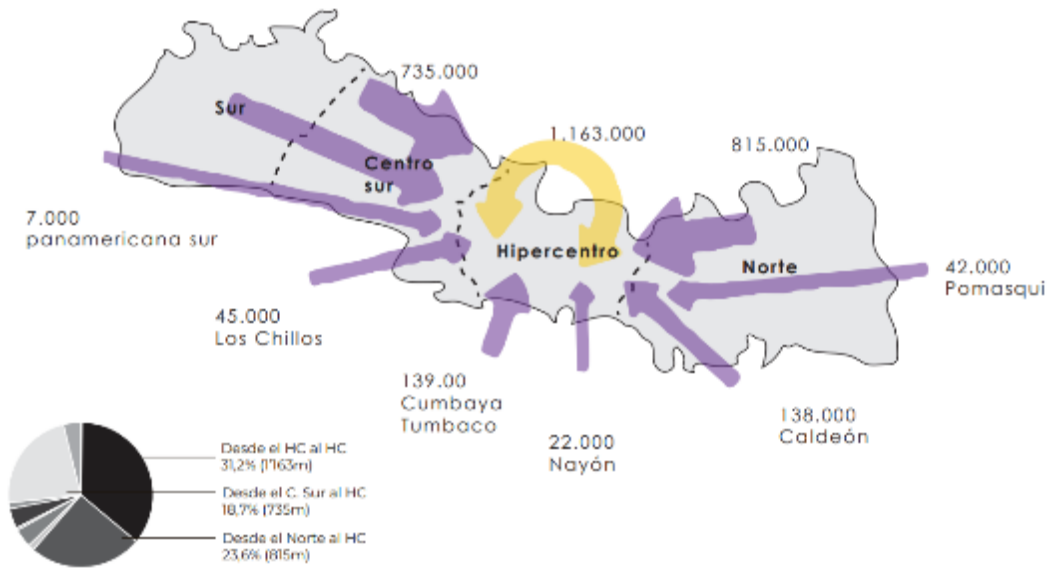


Figura 3 Porcentaje de viajes al Hipercentro del DMQ. Fuente: PMDOT 2015-2025

Este fenómeno identificado por algunos autores como segregación espacial se repite en la mayoría de las ciudades de Latino América, donde las personas con menor capacidad adquisitiva, se ven relegadas a vivir en sectores con menor acceso a servicios y lejos de las actividades productivas (Carrión & Erazo, 2012).

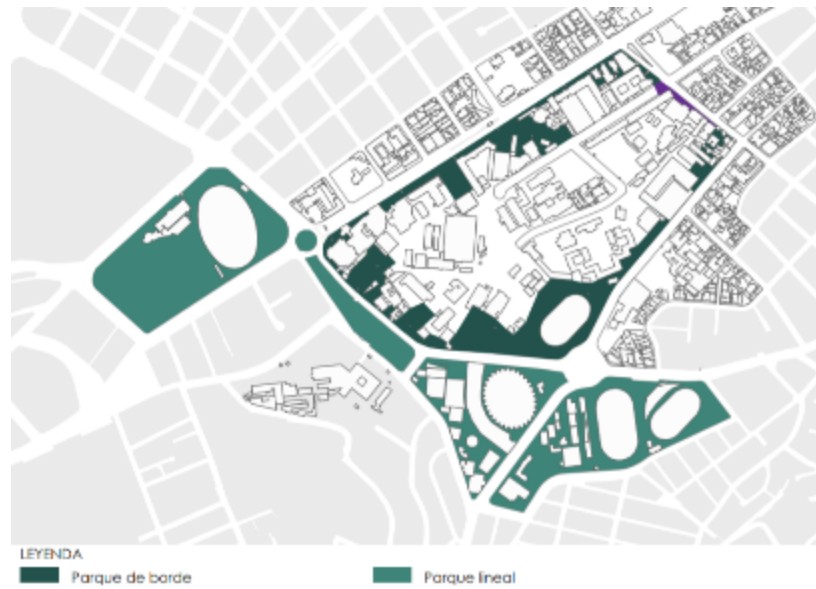
“El “hipercentro” concentra los espacios de mejor calidad y con la mayor inversión pública, en tanto el mayor déficit cuantitativo y cualitativo de espacio público tiende a concentrarse en los barrios social y económicamente más vulnerables.” (Concejo Metropolitano del DMQ, 2015, pág. 29).

En la zona identificada en el DMQ como el hipercentro, se ubican en una misma hipermanzana, tres sedes universitarias:

- PUCE, inauguración de la sede sobre la Av. 12 de Octubre en 1954 (CES, 2019).
- EPN, campus Rubén Orellana, sobre la Av. 12 de Octubre en 1964 (EPN, s.f.)
- UPS, inauguración de la sede sobre la Av. 12 de Octubre en 1994 (UPS, s.f.)

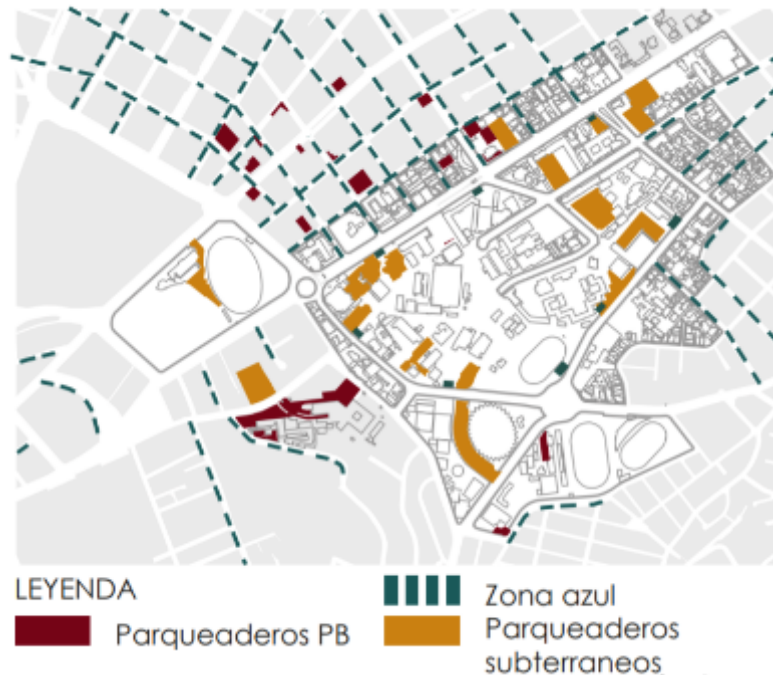
Durante el 2019 el Taller Vertical presentó a la comisión de las universidades: PUCE, UPS y EPN, una propuesta para la integración de los tres campus universitarios. La propuesta contemplaba la colaboración entre las universidades respecto a su infraestructura y una

reestructuración de sus accesos y sus perímetros. Los bordes se concibieron como un parque lineal, para mejorar la cantidad de áreas verdes existentes por usuario y la vinculación con la ciudad.



*Figura 4 Propuesta de Parque de Borde. Fuente: Taller Vertical VII-VIII PUCE, FADA 2019*

La generación de este parque de borde es soportada por una reestructuración de las lógicas viales al interior del “Hiper Campus”, retirando los estacionamientos a nivel de planta baja, y reubicándolos en los subsuelos de los campus, o los subsuelos de edificaciones fuera de la hipermanzana. Además se contemplaba la vinculación con el Polígono Deportivo que pertenece a la Concentración Deportiva de Pichincha, para integrar los estacionamientos en planta baja, de su sede, que se encuentran subutilizados y están frente al Hiper Campus.



*Figura 5 Reestructuración de estacionamientos en el Hiper Campus. Fuente: Taller Vertical VII-VIII PUCE, FADA 2019*

Esta propuesta formó parte de la colaboración de la PUCE con el Municipio en el evento de Habitat III +3, en el que se presentó la adopción parcial del mismo por parte de la Comisión de universidades, para la ejecución de una plaza que una los tres campus.

Este enfoque se adoptó posteriormente por el Taller Profesional “Quito, Ciudad Paseable” en el 2020 cuando se propuso un nuevo modelo de ciudad a partir de la implementación del Metro, como complemento del parque lineal universitario. Se planteó un corredor metro ecológico, que conecte las dos laderas verdes (límites urbanos de Quito) al este y al oeste de la ciudad, uniéndose en un eje ecológico de movilidad vehicular restringida, una vía rápida de automóviles soterrada, desde la calle Toledo, hasta la Av. Mariscal Sucre, pasando por la Av. Patria y la Av. Universitaria.

El Corredor Ecológico propuesto pasa por varios polígonos urbanos: el Polígono Universitario del Hiper Campus, que se vincula con el Polígono Cultural, conformado por la Casa de la Cultura Ecuatoriana, en Parque del Arbolito y el Parque Ejido que tiene una importancia histórica notable en la ciudad, acentuada por las convulsiones sociales en las últimas dos décadas.

Durante las protestas del 2000, este parque metropolitano fue un centro de reunión para las delegaciones indígenas y de otros colectivos sociales, a partir del cual se generaban las caminatas hasta el Palacio de Gobierno. En esa época, la Casa de la Cultura Ecuatoriana abrió sus puertas como albergue para los manifestantes que venían de distintos puntos del país, hasta la capital. Ambos hechos se repitieron en las protestas del 2019.

Según autores como Eduardo Kingman, el uso de este espacio como epicentro de las protestas no es fortuito, ni se debe únicamente a la estratégica posición de su ubicación en relación al Centro Histórico de la Ciudad, sino que es una manifestación de apropiación de las clases sociales desplazadas de los sistemas de poder que controlan las partes más favorecidas de la ciudad:

“Los indios utilizaron el parque como base de operaciones, no solo por ser una zona cercana al Parlamento, a partir de la cual era más fácil asediarlo e instalar un parlamento alternativo (otras voces, otro discurso), sino por sus connotaciones simbólicas como lugar de paso o frontera...

La presencia indígena marcaría la existencia de dos ciudades. <<Era como si existiesen dos ciudades hacia el norte y hacia el sur de la Av. Patria.>> Una suerte de fronteras entre mundos culturales diversos, una demarcación clara de límites.

Mientras las clases altas y media-altas se mueven en el norte, <<de manera normal>>, los indígenas se movilizan hacia el centro de la ciudad.” (Kingman, La ciudad como reivindicación: el levantamiento indígena de enero de 2000 y la toma de Quito, 2001, págs. 71, 72).

Durante las protestas de 2019, este mismo fenómeno se repitió, el epicentro de las concentraciones de los manifestantes de distintas provincias del Ecuador, fue el parque Ejido, en el que se levantaron campamentos para los días en los que se sostuvieron las protestas, y desde el que se organizaban las caminatas al Centro Histórico (La Hora, 2019). Adicionalmente, la Casa de La Cultura Ecuatoriana, La Pontificia Universidad Católica del Ecuador, y la Universidad Politécnica Salesiana, funcionaron como albergues para los manifestantes y sus familias, además

de ser puntos de acopio para las donaciones que la población hacía llegar para sostenerlos (Human Rights Watch, 2020), mientras que la Escuela Politécnica Nacional habilitó un comedor comunitario con los mismos fines, y como apoyo a los estudiantes de provincia que no pudieron volver a sus hogares, y sobrepasaron las posibilidades de sus presupuestos (EPN, s.f.).

Para este fin se utilizaron estacionamientos o canchas al aire libre, como fue el caso de la EPN y la UPS, y se adecuó el coliseo de la PUCE y las áreas sociales de la Facultad de Ingeniería.

“Este miércoles 30 de octubre de 2019, los estudiantes de la Escuela Politécnica Nacional (EPN), la Universidad Central del Ecuador, la Universidad Politécnica Salesiana (UPS), la Pontificia Universidad Católica del Ecuador (PUCE) y la Universidad Andina Simón Bolívar (UASB) recibieron un reconocimiento por el cumplimiento irrestricto de los fines establecidos en la Constitución en concordancia con la Ley Orgánica de Cultura, durante las protestas sociales acaecidas en el mes de octubre del presente año.” (EPN, s.f.)

La adaptación emergente de las instalaciones fue posible ya que la intensidad de las manifestaciones y los enfrentamientos, obligaron al sece de las actividades académicas en el Campus, sin embargo, esta situación permitió visibilizar las siguientes condiciones para a generación del Hiper Campus:

- La agilidad de colaboración entre universidades, bajo propósitos claramente comunes, aun en medio de un estado de crisis.
- La colaboración universitaria en el Hiper Campus está soportada por la Ley Orgánica de Cultura.
- La infraestructura de cada sede, es deficiente si se considera al Hiper Campus fragmentado, sin embargo, en un modelo de colaboración se complementan y potencian entre sí.
- La ubicación del Hiper Campus, y toda la dotación de servicios que poseen, representan una oportunidad única de servicio a la comunidad.

Y estos puntos, durante la emergencia sanitaria por el Covid-19 durante el 2020 y el 2021, han permitido que las universidades formen parte del soporte al Estado, como brindando servicio de

laboratorio para el diagnóstico (Ministerio de Salud, 2020) y han “aliado la capacidad de inmunización diaria del Ministerio de Salud” (Radio Quito, 2021) sumando sus instalaciones y personal a la campaña de vacunación.

Cada una de las universidades del Hiper Campus, cuentan con un departamento para la vinculación con la colectividad:

- EPN: Unidad de Vinculación con la Sociedad (UVS)
- UPS: Vinculación con la Sociedad
- PUCE: Vinculación con la Colectividad



Figura 6 Vinculación con la Sociedad UPS. Fuente: UPS, sitio web



Figura 7 Estructura Organizacional del departamento de "Vinculación con la Comunidad" de la PUCE.

Fuente:PUCE, sitio web

Además, la UASB cuenta también con un Comité de Vinculación con la Comunidad, fortalecido por la participación de distintos movimientos sociales (Edison Paredes, 2012).

Finalmente, son destacables los avances en el plan de ciclovías de la ciudad, impulsado a partir de las necesidades de distanciamiento social provocadas durante la pandemia de la Covid 19.

“Se basa en un análisis de casos externos de otras ciudades como: Bogotá, Nueva York, Berlín, Filadelfia, México DF y Cuenca que han propuesto o implementado planes parecidos enfocados a sus realidades.

El proyecto se dio a conocer el 23 de abril en la Sesión Extraordinaria 031 de la Comisión de Movilidad. Por el Director de Modos de Transporte Sostenible, Fernando de la Torre, quien compartió cómo se implementarán las ciclovías en la ciudad y el plan de difusión y seguridad que tiene el Municipio con este proyecto.” (Calderón, 2020)

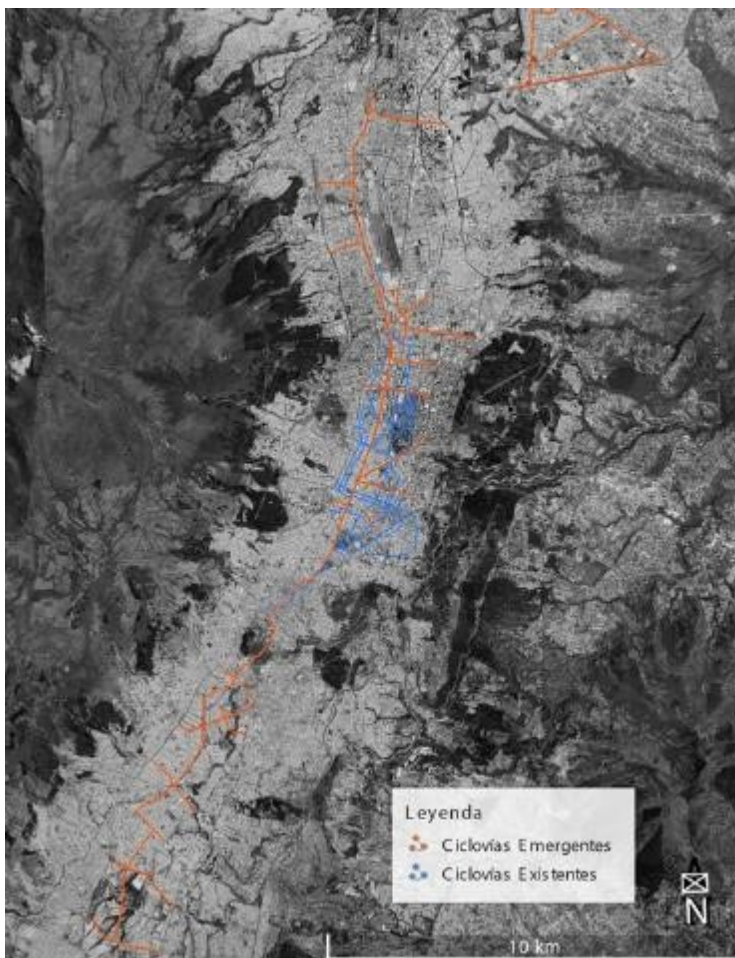


Figura 8 Red de Ciclovías Emergentes en Quito. Fuente: L. A. Network "Quito se une a las ciudades con un Plan de Ciclovías Emergentes frente al Covid-19"

## **OBJETIVO GENERAL URBANO**

Conectar a través de un corredor de integración ecológico el Polígono Cultural e Hiper-campus con el Polígono Universitario de la U Central, a través de un sistema de espacio público que conecte estos dos conjuntos con la Red Verde Urbana.

## **OBJETIVOS ESPECÍFICOS URBANOS**

- Generar recorridos caminables desde la boca del metro, hacia los equipamientos educativos y así lograr que el acceso al espacio público sea equitativo para todos los usuarios.
- Generar flujos peatonales que activen el espacio público, utilizando el interés de los usuarios y los equipamientos.

## **OBJETIVO GENERAL ARQUITECTÓNICO**

Generar un equipamiento que responda a las necesidades del Hiper-campus Universitario para ofrecer servicios de vinculación con la comunidad.

## **OBJETIVOS ESPECÍFICOS ARQUITECTONICOS**

- Articular la arquitectura con el patrimonio vegetal y el paisaje, a través de patios que integren las edificaciones patrimoniales. (y con el espacio público y el espacio verde)

## **JUSTIFICACIÓN**

La zona de El Ejido, presenta varias oportunidades de vinculación urbana. Su ubicación geográfica sobre la red de vías que representa el recorrido más corto, que atraviesa la ciudad en totalidad de este a oeste en solo 7 km (40 minutos de caminata aproximadamente), y en el que se baso el Taller Profesional “Quito, Ciudad Paseable, 2020”, para estructurar un corredor de revitalización ecológica de escala metropolitana.



*Figura 9 Plan Integral para el Hipercentro de la Ciudad. Fuente: Taller Profesional “Quito, Ciudad Paseable, 2020”*

En la parte central del corredor ecológico, existe el parque Ejido, una de las áreas verdes más importantes de Quito. Es el Espacio público con mayor concentración de árboles patrimoniales, 127 de un total de 448 (El Comercio, 2020). El potencial de revitalización ecológica del sector demanda del Hiper Campus, una configuración diferente de sus áreas abiertas. Reducir las superficies duras destinadas al vehículo para mejorar la cantidad de área verde por usuario, para alcanzar los estándares de la OMS, que solo es posible si se vincula al Polígono universitario con el Cultural, que engloba al parque Ejido.

Estas razones apoyan la propuesta de un “Parque de borde” sobre todo el perímetro del Hiper Campus, como estrategia para favorecer la caminabilidad y conferirle la cualidad de paseabilidad.



Figura 10 Análisis de Caminabilidad en el Corredor Ecológico Metropolitano. Fuente: Taller Profesional “Quito, Ciudad Paseable, 2020”

Se busca mejorar la infraestructura en favor de la experiencia del peatón, dado que la expectativa de usuarios por día en la estación Metro de Quito, supera los 71 mil (MetrodeQuito, 2020).

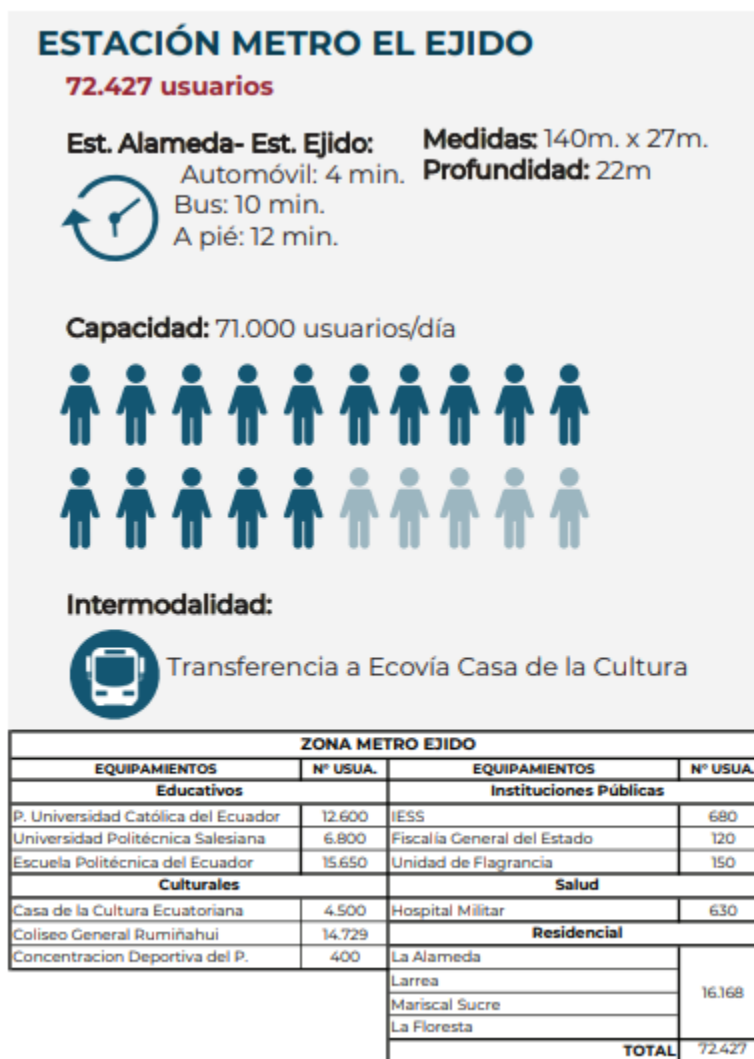


Figura 11 Usuarios diarios Estación Metro Ejido. Adaptado de: Entrevista a Metro de Quito. Fuente: Taller Profesional "Quito Ciudad Paseable 2020"

Las necesidades de vinculación con la colectividad o con la sociedad, de cada universidad, son una respuesta a las necesidades de la sociedad desde la posición privilegiada de los campus universitarios y también hacia la población estudiantil económicamente vulnerable. Según un informe de la SENESCYT del 2016, el “68% de los universitarios a nivel nacional, provienen de familias de escaso recursos” (El Telégrafo, 2016). En la PUCE el 60% de los estudiantes sostienen sus carreras por Becas o descuentos por la categorización socioeconómica (Salazar, 2020).

## **METODOLOGÍA**

### **Charlas y conferencias:**

El taller “Quito Ciudad Paseable 2020” participó de varias charlas con expertos, como con el Estudio “Cero 80” quienes formularon el Plan Especial Santa Prisca, para el Municipio Metropolitano de Quito en el 2010. Este significó una referente sobre el impacto de los flujos peatonales en la reactivación de las economías locales de un sector y en la identificación de arquitectura de valor como la incorporación del patrimonio en la reactivación de una zona en abandono.

Se recibieron insumos de la charla de unos de los miembros de la formulación del proyecto “Plan Maestro DOT Estación Magdalena”. Se realizó la Conferencia Magistral “Periodismo de datos para contar las ciudades” de FLACSO Ecuador, durante septiembre del 2019 impartida por Nicolas Grossman, responsable del departamento de Datos Abiertos en Propearti, que sirvieron como referencia del uso de estos repositorios para el diagnóstico de problemáticas urbanas.

### **Estudios e Investigaciones:**

Se realizó una investigación de tipo “no experimental” (Archerandio, 2002) basada en levantamiento de información documental y con herramientas de estudio de campo. Esta investigación se distribuyó en cuatro ejes, para generar el diagnóstico del actual modelo de ciudad:

- **Proceso Histórico Social:** para el análisis de la evolución histórica de la ciudad y las lógicas y momentos importantes de la expansión de la mancha urbana, identificación de los edificios patrimoniales, el rol del paisaje y del espacio público en el imaginario colectivo de los habitantes de Quito.
- **Lógicas de Movilidad:** Desarrollo histórico de la movilidad, problemáticas, necesidades y oportunidades que presenta para la actualidad de la ciudad.
- **Lógicas de Centralidad:** identificación del uso y aprovechamiento del suelo, diversidad de actividades, activación de la planta baja, identificación de itinerarios urbanos importantes en la zona, identificación de edificaciones subutilizadas y predios de oportunidad.
- **Integración de la Red Verde Urbana:** estudio del impacto de la expansión de la mancha urbana de Quito en los recursos hídricos y naturales del territorio, las oportunidades de regeneración de las mismas y la contribución del patrimonio natural y de paisaje para la mejora de las experiencias urbanas en la ciudad.

### **Salidas de campo:**

Se realizaron visitas guiadas a las tres estaciones de Metro que se encuentra en el sector escogido para el desarrollo de la intervención, en las que se levantó información del personal de obra sobre la cantidad de usuarios diaria esperada para cada estación, además las planimetrías.

### **Entrevistas y encuestas:**

Con el propósito de identificar las oportunidades de vinculación para la formulación de un hipercampus, se desarrolló una serie de entrevistas con personal de los departamentos de vinculación con la sociedad, o con la comunidad, dependiendo de la institución.

Para el análisis de los recorridos desde las bocas del metro hacia los destinos de mayor afluencia en los itinerarios peatonales de cada Zona Metro, se elaboró un instrumento de evaluación de la caminabilidad al que se llamó “Matriz de Auditoria Peatonal”, basada en las demandas para el urbanismo sostenible, sobre las que se hallará explicación puntual en el Marco Teórico.

Con este instrumento se realizó un diagnóstico puntual en visitas de campo, en las que se analizó detalladamente en trayecto desde la boca del Metro de la Estación El Ejido, hasta el

Hipercampus, su perímetro en totalidad y su conexión con equipamientos de importancia metropolitana, como el Hospital Militar. También se aplicó dicho análisis a la conexión del Hipercampus con los Polígonos Cultural y Deportivo. En todos los trayectos, se dedicó un apartado especial al tema de cruces, al estado de las aceras, y a la condición que brinda al espacio público, el perímetro conformado por la arquitectura y el cerramiento.

## CAPÍTULO 1 MARCO TEÓRICO

El presente trabajo parte desde el diagnóstico del actual modelo de ciudad para generar una propuesta que asume la futura inauguración del sistema de transporte público del Metro de Quito y su correspondiente influencia en las dinámicas espaciales, sociales, económicas y ambientales de la ciudad. Es una oportunidad de intervenir en las lógicas de organización de la misma, para que favorezcan la experiencia urbana del peatón y para que Quito responda a las exigencias del urbanismo sustentable al que apunta la “Nueva Agenda Urbana 2030” de la Organización de las Naciones Unidas (ONU), como estrategia para el cumplimiento de los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS).

### 1.1 El Desarrollo Sostenible

El “Desarrollos Sostenible” es un término acuñado desde el informe de Brundtland de 1987, redactado por la ONU llamado “Nuestro Futuro Común”, en el que se definió de la siguiente manera:

“Satisfacer las necesidades de las generaciones presentes sin comprometer las posibilidades de las del futuro para atender sus propias necesidades.” (Larrouyet, 2015)

#### 1.1.1 Dimensiones de la sostenibilidad

La ONU ha definido tres pilares que determinan el alcance o no de este desarrollo y estos son:

- **Economía:** propone un cambio de paradigma para el desarrollo económico, que exige una mejora de los servicios más que un aumento de la cantidad de producto, y que a su vez apunta hacia procesos de producción “limpios y eficientes” enfocada al valor agregado de las materias primas.
- **Medio Ambiente:** exige un cambio en el abordaje de los fenómenos humanos, sometiéndolos a una “lógica de ecosistemas” que supone analizar no solo el fenómeno puntual, sino el mismo en relación a todos los demás fenómenos con los que está conectado. La principal variable con la cual relacionarlo supone el soporte físico, compuesto por el medio en el que se desarrolla, y los recursos con los que se produce. Al respecto, el objetivo del desarrollo sostenible para la dimensión ambiental, en resumen, es el siguiente: la

generación de residuos debe limitarse a la capacidad del medio para asimilarla, y el uso de los recursos debe limitarse a la capacidad de regeneración de los mismos por el medio.

- La sociedad: la dimensión social se orienta a la mejora de la calidad de vida reconociendo la necesidad que esta tiene del desarrollo económico, pero también de la conservación del ambiente en el que se vive, y asumiendo salvar las tensiones aparentes entre ambos a través de la formación de capital humano y social que afirme el cambio de paradigma en las organizaciones sociales.

### **1.1.2 Los ODS**

Los diecisiete Objetivos de Desarrollo Sustentable (ODS) fueron formulados por la ONU en el 2015, publicados en la “Agenda 2030 sobre el Desarrollo Sostenible”. Estos han sido incluidos por todos sus miembros al interno de sus políticas nacionales.

Los ODS van desde el “fin de la pobreza” hasta conseguir la “solidez de las instituciones” el último objetivo, refuerza a todos los demás siendo la formación de “alianzas para lograr los objetivos” (ONU, 2015).

### **1.1.3 Urbanismo sostenible**

Es la respuesta desde el urbanismo a la concepción del “Desarrollo Sostenible” y responde directamente a los ODS: 6 “Agua Limpia y Saneamiento”, 7 “Energía Asequible y no Contaminable”, 9 “Industria, innovación e infraestructura” y 11 “Ciudades y Comunidades Sostenibles”.

El pronunciamiento de la ONU respecto a esta disciplina se resume en un esfuerzo que tuvo lugar en la conferencia de las Naciones Unidas sobre la Vivienda y el Desarrollo Urbano, realizado en Quito, durante octubre de 2016. Este pronunciamiento se recoge en el documento aprobado en dicha conferencia “Nueva Agenda Urbana 2030”.

En esta agenda se enuncia el “Plan de aplicación de Quito para la Nueva Agenda Urbana” que consiste de los siguientes compromisos descrito por la Secretaría Habitat III (2017):

- Reconocer el impacto que tiene el diseño de los espacios urbanos, y el acceso a infraestructura y servicios básicos, en los procesos de cohesión social, igualdad e inclusión.
- Fomentar un desarrollo urbano y rural que facilite y promueva la participación plena de todos los habitantes.
- Promover el acceso equitativo a las oportunidades y beneficios que ofrece la urbanización.

- Respetar los derechos humanos de los refugiados.
- Fortalecer la función de coordinación de los sistemas de gobierno y la colaboración de las entidades públicas y organizaciones no gubernamentales en la prestación de servicios básicos.
- Reconocer la necesidad de apoyar la prestación de servicios urbanos resilientes, desde todos los ámbitos de la sociedad.
- Promover políticas en materia de vivienda a nivel nacional, subnacional y local.
- Promover el desarrollo de políticas y enfoques habitacionales integrados, que sean equitativos, que presten especial atención a la proximidad.
- Estimular la diversidad en las ofertas de vivienda adecuada y segura, asequible y accesible para grupos humanos con diferentes ingresos.
- Promover el acceso equitativo y asequible a infraestructura física social básica y sostenible.
- Promover la seguridad de la tenencia reconociendo la pluralidad de tipos de tenencia y el desarrollo en conjunto de derechos sobre la tierra y la propiedad.
- Promover la creación de espacios públicos seguros, inclusivos, accesibles, verdes y de calidad, que sean zonas multifuncionales para la interacción social y la inclusión, la salud y el bienestar humano.
- Aprovechar de forma sostenible el patrimonio natural y cultural, tanto tangible como intangible, en las ciudades y los asentamientos humanos, mediante políticas urbanas y territoriales integradas e inversiones adecuadas.

Lo anteriormente citado, es la dimensión del “Plan de aplicación de Quito para la Nueva Agenda Urbana” sobre “El desarrollo urbano sostenible en pro de la inclusión social y la erradicación de la pobreza” en el que se basa el presente Trabajo de Titulación, sin embargo, existen dos dimensiones más que no se detallan en este Marco Teórico, pero que son las siguientes: “Prosperidad urbana sostenible e inclusiva y oportunidades para todos” y “Desarrollo urbano resiliente y ambientalmente sostenible” (Secretaría Habitat III, 2017).

## **1.2 El derecho a la ciudad**

El “derecho a la ciudad” es un término acuñado por el filósofo Henri Lefebvre en 1968 publicado en su libro con el mismo título. Este concepto aborda la problemática sobre el derecho

a la tierra y la propiedad urbana, desde la universalización del acceso a los servicios urbanos, sin embargo, también es una crítica al modelo de ciudad moderna, al que acusa de haber cambiado el “valor de uso” de la experiencia urbana, concibiendo el territorio urbano como una mercancía únicamente cuantificada por su extensión y su servicio. De esta manera Lefebvre identifica una serie de carencias respecto a la identidad y habitabilidad de las ciudades y la obstrucción que estas presentan para la apropiación que sus habitantes tengas respecto a ella (Mathivet, 2009).

### **1.3 La ciudad Paseable**

La “ciudad paseable” es un modelo de ciudad formulado por el Centro de Estudios y Experimentación de Obras Públicas (CEDEX) del Ministerio de Medio Ambiente y Medio Rural y Marino del Gobierno de España, en 2013, y que desembocó en una guía para “el diseño de Modelos Urbanos Orientados a los Modos no Motorizados”.

Los parámetros a los que responde son los siguientes: a) Motivos de desvío en recorridos peatonales, b) percepción de atractivos y barrera en los desplazamientos peatonales, c) incidencia de la configuración de la trama urbana en los desplazamientos peatonales, d) incidencia del acontecimiento de las calles en la frecuentación peatonal, e) incidencia de la tipología edificatoria y de su relación con la calle, f) los atropellos y su relación con la morfología urbana y g) incidencia de las vías rápidas en la distribución geográfica de la clientela comercial (CEDEX, 2009).

Los resultados de dicha investigación plasmados en la guía “La ciudad paseable” fueron utilizados por el Taller “Quito ciudad paseable” 2020, para la realización de la Matriz de Auditoria Peatonal.

### **La Red Verde Urbana de Quito**

La Red Verde Urbana de Quito es proyecto urbano a futuro planteado por la Secretaria de Territorio, Hábitat y Vivienda de la Dirección Metropolitana de Desarrollo Urbanístico de Quito en el libro “Hacia un Modelo de Ciudad Sustentable: Red Verde Urbana y Ecobarrios” publicado en 2014.

La Red Verde Urbana reconoce los valores ambientales, económicos, sociales y patrimoniales que tienen los recursos hídricos, naturales y de biodiversidad para las ciudades y en su modelo urbano reconoce tres tipologías para la recuperación del entramado de estos recursos:

a) Red Verde Urbana Ecológica, b) Red Verde Urbana de Revitalización y c) Red Verde Urbana de Patrimonio Natural y Cultural (Ávila et. al., 2014).

### **1.3.1 Corredores de revitalización ecológica**

La revitalización de la Red Verde Urbana es entendida como la estrategia para re-activar y re-potenciar al espacio público, generando habitabilidad en el mismo e incentivar así el uso de la ciudadanía, dentro de esta estrategia, se identifican “Áreas de Revitalización” para la construcción de la “red del espacio público” a través de la articulación de los “Corredores de Revitalización” que se dividen en cinco por el énfasis en sus funciones: a) Cultural, b) Recreativa, c) Patrimonial, d) Económica y e) Circulación (Ávila et. al., 2014).

Dentro del espacio público existente se identifican como lugares con potencial para ser corredores de revitalización a las vías peatonales, locales, colectoras, arteriales, semi expresas y expresas, como también a los parques lineales, ya sean de borde de quebrada, de borde de río, sobre parterre o sobre acera (Ávila, Larco, & Scholtz, 2014).

## CAPITULO 2 ANÁLISIS URBANOS

El Taller Profesional "Quito Ciudad Paseable 2020", analizó las problemáticas del Hipercentro de Quito desde la perspectiva que respondía a las necesidades de una ciudad compacta, en términos del PMDOT 2015-2025, un sistema de centralidades múltiples. Tomó como punto de partida la implementación del sistema de movilidad pública Metro de Quito, para generar un nuevo modelo de ciudad, que tenga por prioridad la experiencia del peatón en el espacio público y que “de ciudad como un ecosistema integral, que supere el antropocentrismo, aprovechando sus procesos históricos, y proponiendo nuevas lógicas de centralidades y movilidad, fortaleciendo la Red Verde Urbana del DMQ.” (Taller Profesional Quito Ciudad Paseable 2020, 2020).

Las zonas a intervenir fueron establecidas por la actual afluencia de usuarios al día contando con Zona Metro Alameda (ZA) con 30.754, Zona Metro Ejido (ZE) con 72.427 y Zona Metro UCE (ZC) con 82.847 usuarios. Además, se priorizó las estaciones Metro que están cercanas a los campus universitarios, que ocupan hasta el 45% de las áreas de intervención en cada Zona Metro, respectivamente.

### **Estudio de campo no experimental:**

Esta investigación arrojó los siguientes objetivos:

- Reactivar el eje de la Av. Patria enfatizando la memoria geológica del sector. Activar la vivienda de interés social y de interés público en la zona, eliminando la brecha sociocultural provocada por la segregación espacial en el hipercentro de la ciudad.
- Reorganizar la zona del Hipercentro para que cada zona metro esté provista de los 5 elementos principales para una óptima funcionalidad como son: Vivienda, Áreas verdes, Salud, Cultura y Educación.
- Incentivar la caminabilidad y los transportes ecológicos, tomando como soporte un radio de 1km caminable a partir de las bocas de metro.

- Desarrollar un modelo de ciudad que garantice el transporte sustentable, que se adapte al nuevo sistema metro de Quito.
- Mantener la zona de áreas protegidas, y expandirlas hacia la ciudad promoviendo un ecosistema más verde.
- Crear conexiones con los grandes corazones verdes de la ciudad recuperando los espacios subutilizados de la zona metro.
- Potenciar la relación el patrimonio de paisaje a través de las visuales existentes que ofrece la ciudad.
- Recuperar hitos de arquitectura moderna abandonados, al adaptarlos a nuevas funciones que respondan a las exigencias de la sociedad actual.

(Taller Profesional Quito Ciudad Paseable 2020, 2020)

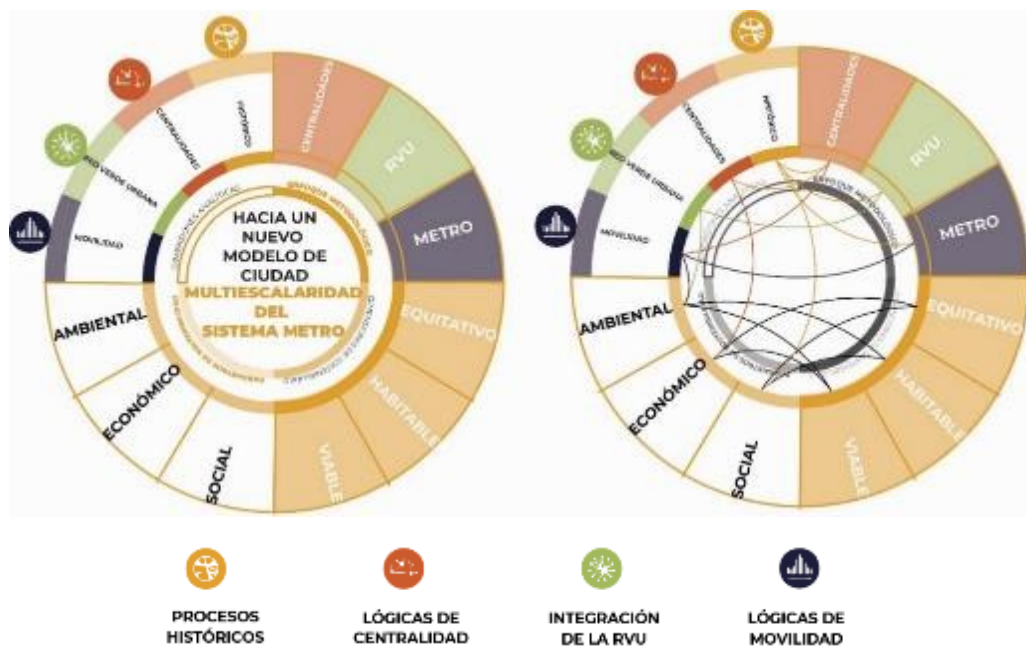


Figura 12 Nuevo Modelo de Ciudad, Multiescalaridad del Sistema Metro. Fuente:Taller Profesional "Quito Ciudad Paseable 2020"

## Problemáticas con el actual modelo de ciudad

### Proceso Histórico Social

Tras una revisión de los distintos planes de organización urbana de la ciudad, se sostiene la conclusión de que el modelo de múltiples centralidades, se ha sostenido desde la primera expansión

urbana de la ciudad después del asentamiento colonial, que se dio en la década de 1920 (Paladines, 2017).

Tras un análisis en paralelo de los planos urbanos desde 1920 hasta la actualidad, que se encuentra en el repositorio del Archivo Municipal, y contrastando los resultados con los estudios sobre el Paisaje Hídrico original de Quito, realizados por Inés Del Pino, se llega a la conclusión de que Quito ha perdido un 70% de sus quebradas originales, principalmente al norte de la ciudad, y se ha determinado que el recorrido de las mismas coincide con vías importantes en la conexión Este-Oeste de la ciudad, como lo es la Av. Colón, y parte de la Av. Patria, este hecho se relaciona con la pérdida de las lagunas de los ejidos en la ciudad. Estos análisis llevaron también a determinar que la expansión de la mancha urbana de la ciudad seguía las lógicas de expansión de las vías de automóviles de rápida circulación que generaron un anillo perimetral sobre la ciudad, y que algunas de estas vías reproducen la traza de los caminos Incas “Man Izquierdo” y “Man Derecho” que intersecan al norte del monte “El Panecillo” en el centro de la ciudad, en el cruce de las actuales avenidas 10 de Agosto y Gran Colombia, conformando el ángulo agudo en el que se cierra el parque “La Alameda” (Del-Pino I. , 2017).

El desarrollo urbano de Quito desde las dinámicas sociales de la primera expansión urbana en la época de la “modernización” se realizó por representantes como el dueño de las haciendas de Cumbayá “Pallares Zaldumbide”, quien dirigió a los demás terratenientes de Quito para que la élite promoviera la urbanización del suelo. Se fomentó la formación de cooperativas con interés en la tenencia de tierras para el fraccionamiento de las haciendas (López & Rojas, 2016) con la posterior instalación de palacetes en las áreas más cercanas al actual Centro Histórico.

El centro administrativo de la ciudad fomentó la concentración de servicios urbanos en lo que ahora se reconoce como “hipercentro” de Quito, que desembocó en el desarrollo de una centralidad altamente favorecida y periferias desabastecidas de servicios urbanos. Se concluye que (sostenida también por varios estudiosos de las dinámicas de las ciudades latinoamericanas) el modelo actual de ciudad provoca una segregación del espacio, que es una manifestación y a su vez una herramienta de la segregación social (Carrión & Erazo, 2012).

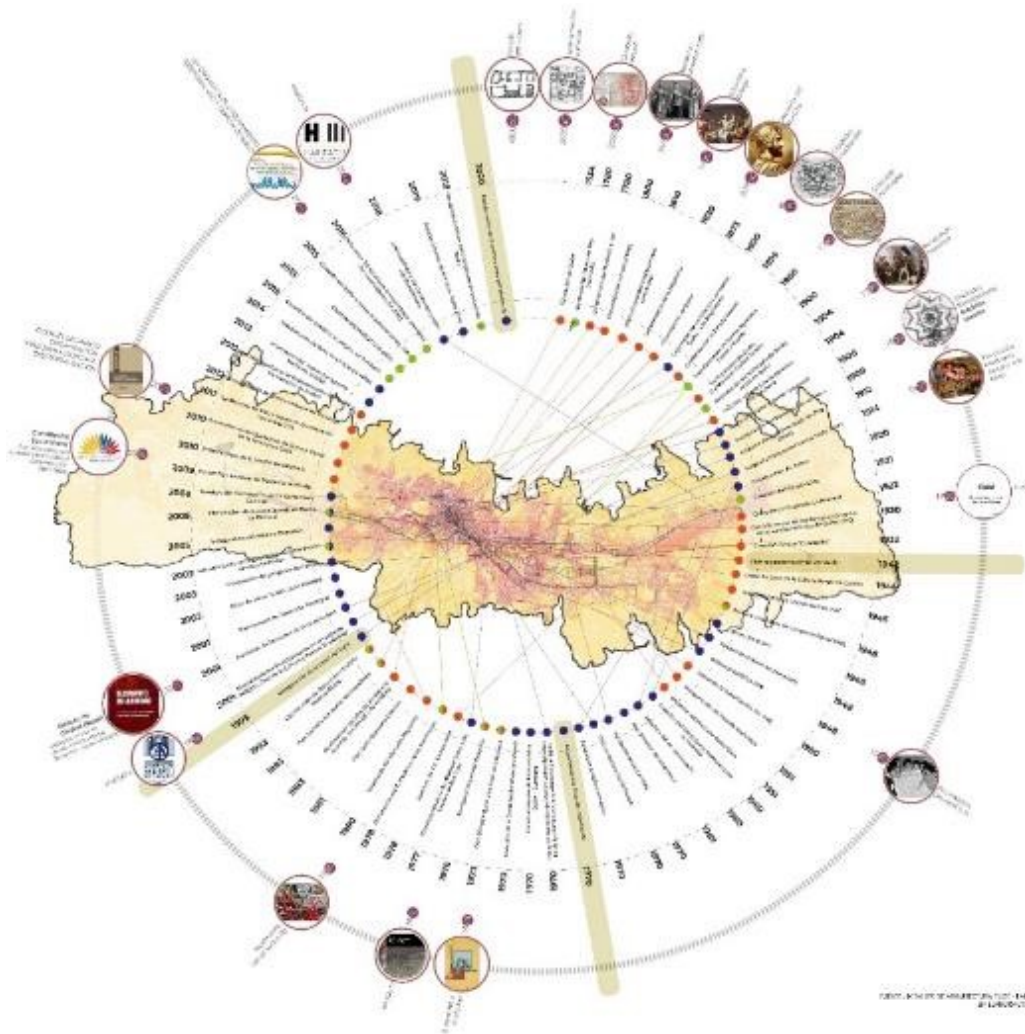


Figura 13 Hechos relevantes en el desarrollo histórico de la Mancha Urbana de Quito.

Fuente: Taller Profesional "Quito Ciudad Paseable" 2020

Se realizó un análisis de los “Inventarios Selectivos” del Instituto Metropolitanos de Patrimonio, de las parroquias urbanas: Manuel Larrea, Santa Clara, San Juan, Belisario Quevedo, La Mariscal, La Floresta, El Polígono Universitario, El Centro Histórico, El Dorado y La Vicentina, en busca de las edificaciones inventariadas y de interés, a ser conservadas.

Se identificó que la mayoría de edificaciones inventariadas fuera del Centro Histórico, fueron realizadas durante las primeras expansiones del período de “modernización” y corresponden a los estilos arquitectónicos: Modernismo; Ecléctico, Neo-historicista, Racionalismo, Neo-múdejar, Neo Colonial y Neo Historicista (IMP, 2019).

### 1.3.2 Lógicas de Movilidad

Las dinámicas de Movilidad se analizaron en el siguiente orden:

- Impacto del crecimiento del parque automotor en Quito: identificación de predios destinados a estacionamiento.
- Red de transporte público: distancia y conexión de las estaciones e integración con el sistema de transporte metro.
- Itinerarios peatonales: condición de los recorridos peatonales en relación a la accesibilidad peatonal desde las bocas del metro.



Figura 14 Línea de Tiempo de las lógicas de Movilidad en Quito.  
Fuente: Taller Profesional "Quito Ciudad Paseable" 2020

La integración de todos los sistemas de transporte público es necesaria para garantizar una accesibilidad equitativa al espacio público y a los servicios urbanos, ya que la red de transporte público solo alcanza el potencial de abastecer a las periferias si se considera como un conjunto y no como elementos aislados.

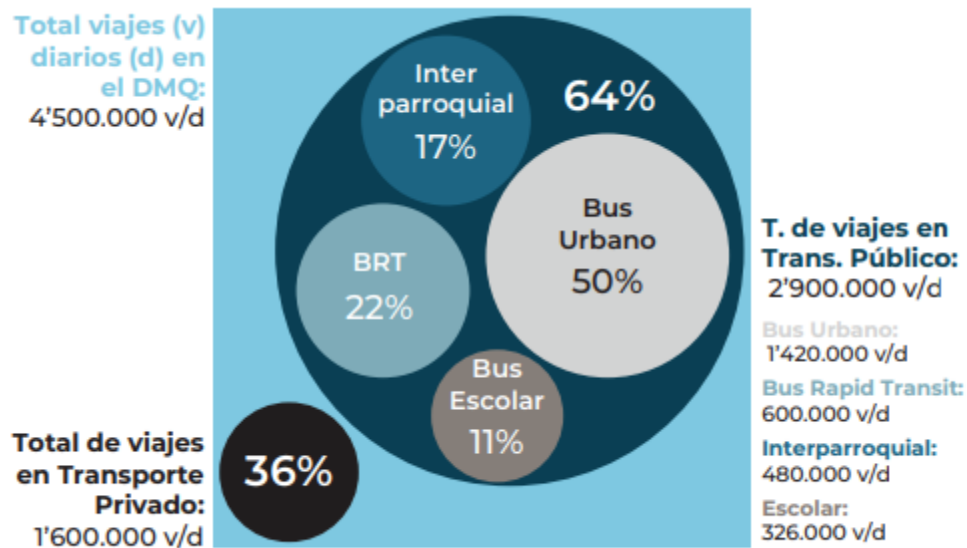


Figura 15 Modelo Actual de Movilidad.

Fuente: Taller Profesional "Quito Ciudad Paseable" 2020

Se realizó un análisis sobre la factibilidad de conectar a la ciudad en sentido transversal Este-Oeste, a través de un sistema de vía rápida soterrado, que libere el espacio en planta baja para los peatones y para un sistema de transporte público sostenible.



Figura 16 Perfil Urbano en el Recorrido de 1km desde las estaciones de Metro

Fuente: Taller Profesional "Quito Ciudad Paseable" 2020

Se analizó el espacio público en función de la afluencia de peatones esperada para cada estación metro y se llega a la conclusión de que no solo la falta de plazas de recibimiento y distribución podrían ser un obstáculo para la caminabilidad, sino que a esta situación se suma el abandono de las aceras, la poca sección que estas tienen, y se presenta la necesidad de reestructurar todos los cruces peatonales cercanos a la boca del metro.



los palacetes en La Mariscal, hacían de este sector el favorito por las clases más pudientes, que convirtieron su carácter de barrio de lujo al territorio que comprende este sector y delimita con el Parque La Corolina.

### 1.3.3 Integración de la Red Verde Urbana

La importancia ecológica del sector estudiado se encuentra en estrecha relación con el desarrollo histórico del entorno urbano, que ha conservado en el parque El Arbolito, la mayor cantidad de ejemplares de árboles patrimoniales que existen en un espacio público, dentro de la ciudad.



Figura 19 Línea de tiempo sobre la Red Verde Urbana de Quito.

Fuente: Taller Profesional "Quito Ciudad Paseable" 2020

A pesar del potencial de su biodiversidad, estas áreas verdes se encuentra en constante amenaza por la contaminación que representan las avenidas en su perímetro, mismas que por su extensión, tienen el potencial de convertirse en Corredores de Revitalización de escala metropolitana.



*Figura 20 Mapeo de árboles patrimoniales en los parques El Ejido y El Árbolito.*

*Fuente: Taller Profesional "Quito Ciudad Paseable" 2020*

### **Corredor de integración y revitalización ecológica Este-Oeste:**

Se identificó en la Av. Patria la oportunidad de conectar dos laderas con gran diversidad ecológica, ya que es uno de los sectores de la ciudad más estrechos en su trayecto transversal Este-Oeste, cubriendo un recorrido de tan solo 4 km. Se plantea entonces la peatonización de toda su extensión, planteando la reestructuración vial actual, hacia el subsuelo de estas vías.

El Corredor de Integración se establece como la articulación de todo el "Sector Metro 1". Consiste en una Corredor de Revitalización Ecológica que va desde el ingreso a la ciudad en la terminación de la Av. Toledo, pasando por la Calle Ladrón de Guevara (límite sur del Hipercampus) convirtiéndose en la Av. Patria (perímetro norte del Polígono Cultural), y continúa con la reestructuración del Puente del Guambra, para tomar la Av. Universitaria (Perímetro sur del Hipercampus Universidad Central).

Este corredor Ecológico inicia en un Hipercampus, conectándose con la plaza Universitaria que lo conecta al Oeste con el Polígono Deportivo y culmina en la reestructuración de la Plaza Indoamérica, que es el acceso a otro campus universitario.

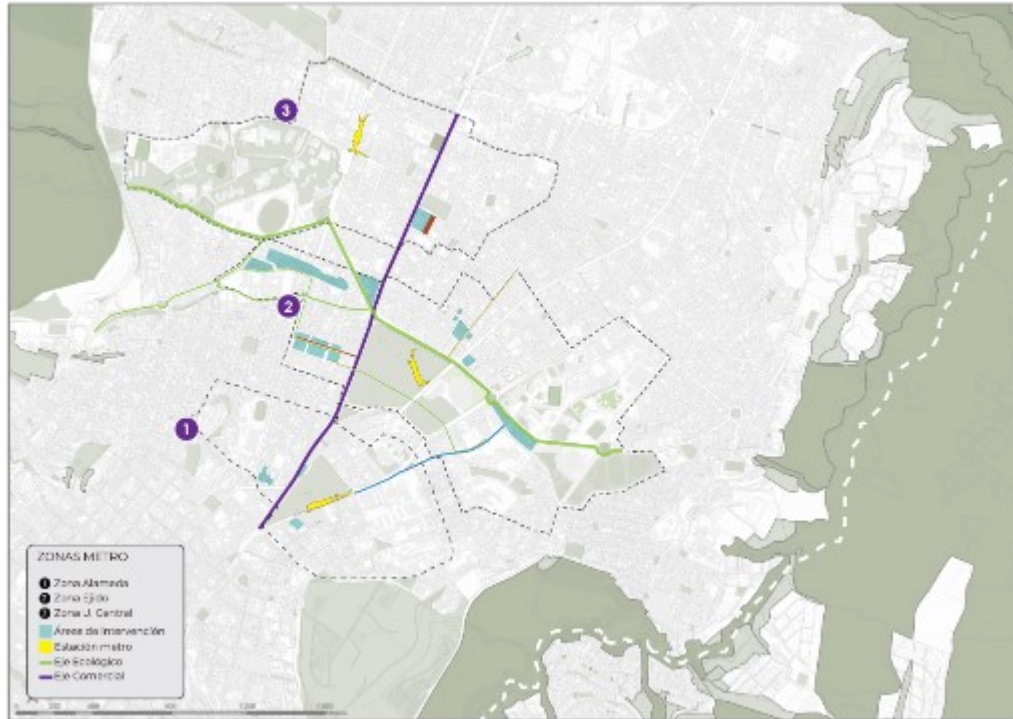


Figura 21 Corredor Ecológico Metro de Revitalización.

Fuente: Taller Profesional "Quito Ciudad Paseable" 2020

Por su extensión, este Corredor de Revitalización Ecológica, cumplirá las veces de corredor de función cultural, ya que conecta varios hitos relevantes para la ciudad, y permite el tránsito libre peatonal, entre cinco universidades en Quito.



Figura 22 Perfil Urbano del Corredor Ecológico de Revitalización Metro.

Fuente: Taller Profesional "Quito Ciudad Paseable" 2020

El soterramiento de la conexión vehicular en toda su extensión del Corredor Metro, provee a los campus universitarios una oportunidad única de integración con el espacio público, extendiendo sus plazas de recibimiento.



*Figura 23 Vista hacia la futura ubicación del Corredor Metro de Revitalización.*

*Fuente: Taller Profesional "Quito Ciudad Paseable" 2020*

En el caso del Hiper-campus de la Av. 12 de Octubre, se plantea una reestructuración vehicular del actual Redondel de "La Insidia", reemplazándolo por una plaza de vinculación con el Polígono Cultural.

#### **1.4 El Sistema Metro**

Se concibe a la ciudad como una oportunidad para el cumplimiento de los derechos humanos, y al derecho a la ciudad como una sumatoria de todos ellos (Plataforma Mundial del Derecho a la Ciudad, 2014) y al Metro de Quito, como una oportunidad para generar un nuevo modelo de ciudad. Este modelo de ciudad debe ser un ecosistema integral, que supere el antropocentrismo, aprovechando sus procesos históricos, y proponiendo nuevas lógicas de centralidades y movilidad, fortaleciendo la Red Verde Urbana del DMQ. En este marco se genera una propuesta denominada "Multi-escalaridad del Sistema Metro"

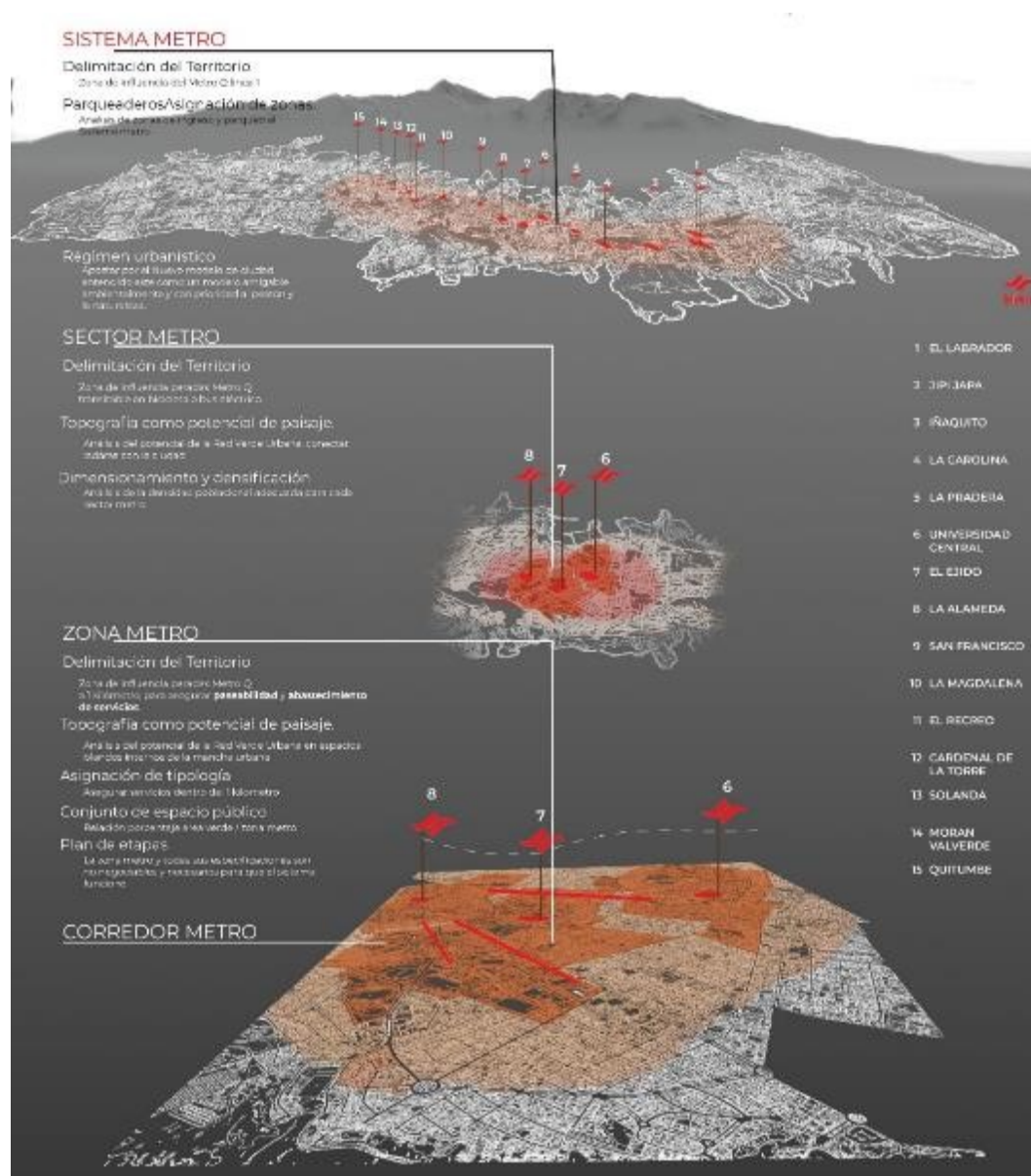


Figura 24 Multi-escalaridad del Sistema Metro  
Fuente: Taller Profesional "Quito Ciudad Paseable" 2020

Se concibe a cada Zona Metro como un “Plan Especial” urbano. El enfoque metodológico concluye que la paseabilidad es la característica más pertinente para garantizar el cumplimiento del derecho a la ciudad y la integración de la RVU, pues es una consecuencia de la apropiación del sistema de espacio público, y de la coexistencia de la compacidad y complejidad de un territorio, enriquecida por el fortalecimiento del patrimonio natural y de paisaje.

Se concentran los esfuerzos en la consolidación de un primer “Sector Metro”, resultante de la articulación de:

- Zona Metro La Alameda
- Zona Metro Ejido
- Zona Metro UCE

Que por sus características demográficas y la cercanía de servicios dentro de 1km de distancia de cada boca del Metro, son las más propicias para generar un modelo de ciudad paseable: el “Plan Especial Sector Metro”

### **Sector Metro**

El Sector Metro, se propone como una nueva categoría de Plan Especial, por no ajustarse a las normativas vigentes. Se convierten en una propuesta (modelo) de planificación para el DMQ, que refuerza el derecho a la ciudad, desde el transporte público, y la paseabilidad.

Concibe el sistema de espacio público, en áreas y corredores, y bajo esa lógica, acoge las tres dimensiones ambientales que propone la RVU (Conservación, Revitalización y Patrimonio del paisaje y la cultura).

Es el marco de la RVU lo que también amplía la definición del espacio público, al incluir sus dimensiones aéreas y subterráneas.

Delimitación del área de planeamiento.

- Norte: La Isla y Av. Cristóbal Colón
- Sur: Calles Valparaíso y Gral. Briseño
- Este: Av. Mariscal Sucre (entre Juan Acevedo Selva Alegre y Av. Universitaria)
- Oeste: Parque Itchimbia
- Área: 6118159 m<sup>2</sup>
- Altura Máxima: 2964 msnm: Límite inferior de la Ladera del Pichincha (Av. Mariscal Sucre).
- Altura Mínima: 2799 msnm: Plaza Brasil

## Zona Metro

Se concibe como la “unidad mínima y fundamental” del sistema Metro, y se encuentra delimitada por el radio máximo de 1km desde la boca de la estación de Metro.

Esta distribución del territorio responde a las necesidades de acotar los recorridos para lograr condiciones de caminabilidad en un perfil topográfico altamente accidentado como el de Quito, que presenta pendientes pronunciadas en toda su extensión de este a oeste en la ciudad.

Esta necesidad de proximidad de los servicios básico lleva a establecer 7 factores necesarios en la diversidad de usos de una Zona Metro, los cuales son: educación, salud, cultura, áreas verdes, vivienda, comercio y espacios administrativos, todos ellos conectados por una red funcional de espacio público (Taller Profesional Quito Ciudad Paseable, 2020).



Figura 25 Sector Metro 1 (articulación de las Zonas Metro El Ejido, La Alameda y Universidad Central).

Fuente: Taller Profesional "Quito Ciudad Paseable" 2020

## **CAPITULO 3 PROPUESTA URBANA**

### **Diagnóstico urbano**

En el diagnóstico urbano se pueden evidenciar problemas, sociales, culturales y ambientales, ya que dentro de la zona de intervención existe una carencia de actividad nocturna, lo que afecta en la seguridad de la Zona. Por la falta de viviendas en el sector es motivo como para que en el día exista exceso de actividad en comparación de la noche que se puede ver un efecto de abandono. En cuanto a lo ambiental, existe un recorte de áreas verdes, siendo como detonante principal superficies duras, en su mayoría. Por lo que es sumamente indispensable pensar en esta cohesión ambiental que permitirá mejor habitabilidad, caminabilidad, y espacios de estancia confortantes.

### **Problemáticas físicas, sociales y ambientales**

Dentro de los problemas Físicos es importante recalcar que en un 80% las áreas de caminabilidad están desgastadas y sin en su mayoría zonas estrechas y duras, se ha dado mucha jerarquía a la importancia del auto dentro de la ciudad, dejando de lado las áreas verdes recreativas. En cuestión a la problemática social, existen desfases en horarios de habitabilidad dentro de la zona, ya que desde las 8 pm hasta el día siguiente

### **Estrategias Urbanas**

Las estrategias urbanas que se utilizarán en la propuesta urbana se enmarcan dentro de las conclusiones obtenidas a partir del estudio de los tres temas principales que se realizaron:

1. Aplicación del concepto de Red Verde urbana a un sector de la ciudad con carencia de espacios públicos.
2. Desarrollo de un corredor ecológico que integre el borde Oeste de la ciudad, bosque protector del Pichincha, con el borde Este donde se encuentra el río Machángara. Esta zona

es la parte más angosta de la ciudad, lo que facilita esta operación. Esta estrategia permitirá conectar la zona universitaria de Hipercampus con la Universidad Central.

3. La propuesta reconoce la importancia del proyecto “HiperCampus Universitario”, que en la actualidad se encuentra en fase de desarrollo y que ha sido aceptado por las universidades involucradas. La propuesta se implanta en el borde lineal verde propuesto, lo refuerza y complementa el proyecto urbanístico creando un lugar público que articula las necesidades de la comunidad.

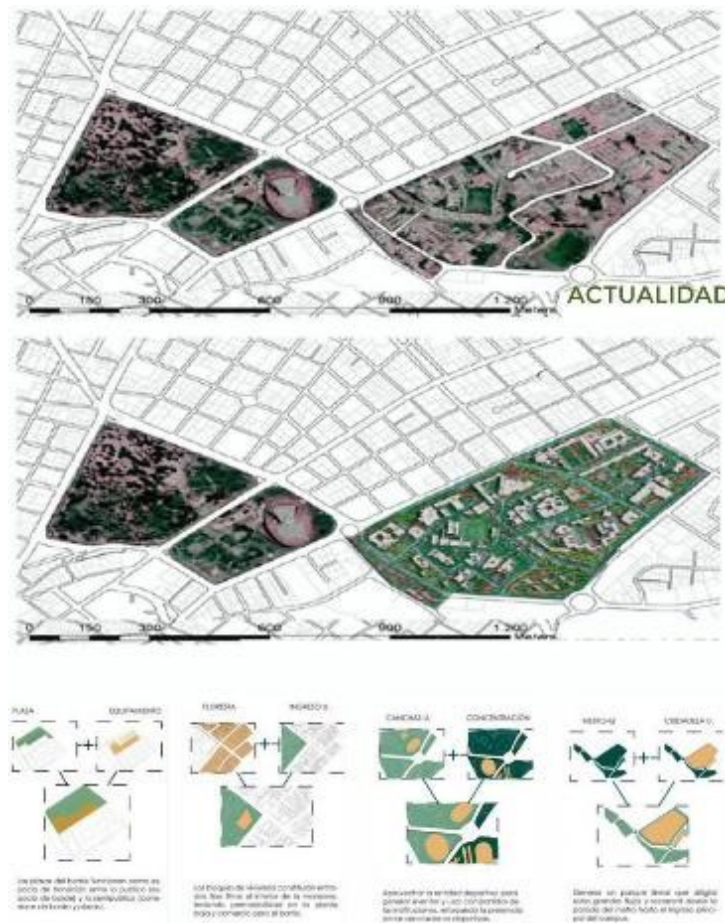


Figura 26 Vinculación del Polígono Cultural con el Polígono Universitario.

Fuente: Taller Vertical VII-VIII PUCE, FADA

## Propuesta Urbano Arquitectónica



*Figura 27 Levantamiento fotográfico del recorrido desde la boca del Metro.*

*Fuente: Elaboración Propia*

El remate del Corredor Metro es también el Remate de la Zona Metro El Ejido, de la que un 40% de su área total está conformada por el Hiper-campus. Esto hace necesaria una reestructuración de todo su perímetro, evocando la vocación de servicio a la comunidad que las universidades tienen, para hacer del Hiper-campus, un equipamiento metropolitano al servicio de la ciudad, que genere dinámicas sociales de las que la Academia pueda enriquecerse.

El parque de borde es un sistema de espacios públicos, que cumplen las veces de filtros en los flujos peatonales, y se constituye el perímetro del hiper-campus, y su vinculación con la ciudad.

Estos espacios públicos se dividen en:

- Plazas de borde: funcionan como espacios de recibimiento, para la transición entre lo público y lo semipúblico.
- Edificios de equipamiento en el perímetro de las plazas: proveen de una planta baja libre con diversidad de servicios de interés público.
- Parque lineal: espacios de estancia y recreación en todo el perímetro del Hiper-campus, que conectan con las plazas de borde.

### Reestructuración de la Movilidad

La generación del parque de borde se vuelve necesaria para alcanzar condiciones mínimas de habitabilidad en relación a la cantidad de áreas verde por usuario en el hiper-campus, que bajo el modelo actual, se encuentran bajo los parámetros de la Organización Mundial de la Salud.



Figura 28 Distribución de las áreas verdes por usuario en el Hipercampus.

Fuente: Taller Vertical VII-VIII PUCE, FADA

A esta estrategia se suma la articulación de múltiples pasajes verdes que atraviesan el campus y que reemplazan las áreas que en la actualidad están destinadas a estacionamientos vehiculares, estos se reubican en los estacionamientos en subsuelo de la zona, y en los estacionamientos subutilizados de los Polígonos Cultura y Deportivo.

A partir de la propuesta de parque de borde, se propone la integración de las edificaciones patrimoniales del Hipercampus con el espacio público. En el caso de la Casona sobre la Av. 12 de Octubre y Ladrón de Guevara, se elimina el cerramiento y se libera su perímetro en planta baja para potenciar su carácter de equipamiento de recibimiento, siendo el primer edificio de cara a la ciudad y al Corredor Ecológico, proveyendo así de un perímetro activo al proyecto arquitectónico planteado.

## CAPÍTULO 4 PROYECTO ARQUITECTÓNICO

### Área de Intervención

En el extremo sureste del Hipercampus, de cara a la vinculación con el Polígono Cultura, se identifica un predio de oportunidad detrás de la Facultad de Arquitectura de la PUCE, que ofrece una conexión directa a través del Pasaje España, con el Hospital Militar y el área verde en el que se sitúa.



*Figura 29 Implantación del Proyecto Arquitectónico.*

*Fuente: Elaboración Propia*

Este predio permite también la rehabilitación de la casa patrimonial de la Facultad de Arquitectura y el espacio público, proveyéndole dos frentes urbanos de interés a esta pieza patrimonial.

### Partido Arquitectónico

Se generan dos superficies, la primera al aire libre con un carácter de **jardín** del Hipercampus, la segunda, bajo ella, replica el concepto de la Casa Patrimonial de la Facultad, convirtiéndose en una especie de **Casa Patio** bajo tierra, que alojara en el subsuelo, las actividades del equipamiento para la vinculación con la sociedad.



*Figura 30 Corte Longitudinal.*

*Fuente: Elaboración Propia*

### **Programa Arquitectónico**

A pesar de estar enterrado, el equipamiento debe responder a las lógicas de transición aun en su interior, por lo que se inicia al sur, con las actividades de atención a la comunidad, desarrolladas en las oficinas, hacia el oeste y en la superficie, se ofrecen una serie de servicios gastronómicos y comerciales que acompañan a los flujos peatonales que llegan desde el Pasaje España, finalmente, adosada a la Facultad de Arquitectura y en el extremo norte del predio, se encuentran las actividades más privadas, relacionadas al manejo e impartición de información interna.



### **Sistema de Circulación**

Para mantener el carácter de jardín, se retrae los ductos de circulación vertical al fondo del predio, que descienden al interior del equipamiento conectándose con las distintas caminerías,

estas plataformas peatonales inician y terminan en patios sirven a su vez de áreas de distribución para las distintas alas del equipamiento.

### **Sistema de Envolvente**

Los muros de la edificación en el subsuelo confieren distintos caracteres dependiendo las funciones del espacio, hacia los perímetros, en respuesta a las edificaciones existentes, estos son muros de contención en hormigón ciclópeo que se dejan vistos hacia el interior, proveyendo al espacio la sensación de subsuelo, sin embargo, en las divisiones, se utiliza una combinación de muros de adobe con cimentación en hormigón ciclópeo, para replicar el lenguaje constructivo de la casa patio y honrar la condición de estar enterrado, además de proveer de regulación térmica al espacio, finalmente, los portales de vidrio y las cubiertas verdes son la integración necesario con los patios subterráneos, y conforman el espacio de jardín en el nivel de la calle.

## CAPITULO 5 ASESORÍAS TÉCNICAS

### Asesoría de paisaje

En la asesoría de paisaje lo más importante es formar el tejido verde urbano a lo largo de la calle ladrón de Guevara hasta el redondel de las focas que se conecta con la Av. Patria ya que así sirve para conectar las dos laderas existentes a través del corredor verde urbano.

A escala de proyecto dentro de la FADA – PUCE, continua con el concepto de parque – bosque de borde, en el que se plantea retirar los parqueaderos en planta baja y brindar áreas verdes, adicional a esto continuar con el esquema urbano de paisaje de árboles altos que puedan brindar sombra, y un recorrido de caminabilidad más comfortable.

A escala del proyecto Arquitectónico lo que se busca es señalar los ingresos a través de tipos de arborización, entonces los colores marcan una diferencia dejando notar el proyecto. Adicional que se busca atraer fauna natural para la conservación de especies y la perpetuación de áreas verdes como un requisito vital dentro del sistema urbano y de ciudad.



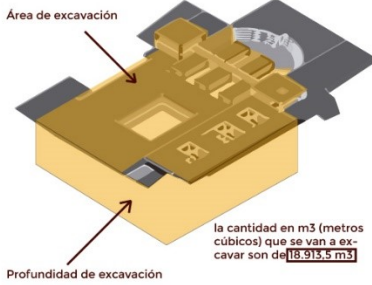
### **Asesoría de sustentabilidad**

En la Asesoría de Sustentabilidad lo que se propone es cumplir con brindar un ambiente confortable dentro y fuera del proyecto, sin la necesidad de usar agentes externos a los naturales, primero se hizo un análisis de confort térmico para determinar las condiciones ambientales y de habitabilidad del proyecto, se realizaron cambios en las fachadas y arborización por lo que se propuso ventilación cruzada en los lugares donde se concentra más el calor, y de esta manera aprovechar los recursos naturales.

En el área de residuos, se realizó un calculo un aproximado de los residuos en base al calculo de personas vs el programa arquitectónico propuesto. Realizando esos cálculos se obtuvieron ciertos parámetros que sirvieron para determinar el proceso que se va a llevar a cabo para reciclar y también el lugar donde se van a acumular los residuos.

Como parte de esta asesoría también se usó el 80% de la tierra que se va a sacar del proyecto para la reestructuración de planta baja alrededor de las universidades, ya que lo que se busca es generar caminabilidad y con este recurso se puede realizar el cambio que se propone en ciertas áreas donde se debe rellenar. Con el 20% restante se realizaron unos asientos sustentables que van a estar por todo el proyecto, en los cuales se propone que sean parte de las áreas verdes, como se visualiza en las imágenes.

La excavación y los residuos de tierra es un importante elemento para contemplar al momento de diseñar. Y de esta manera contribuir con el medio ambiente para generar una ruleta de usos de los residuos.



LUGARES DONDE SE VA A RELLENAR CON TIERRA DE EXCAVACIÓN



RESOLUCIÓN 1

- ESPACIO # ① 111.66m2 x 6m= 669.96 m3
- ESPACIO # ② 357.38m2 x 4m= 1.429 m3
- ESPACIO # ③ 592.84m2 x 3m= 1.778.52 m3
- ESPACIO # ④ 315.96m2 x 4m= 1.263.84 m3
- ESPACIO # ⑤ 53.62m2 x 2m= 107.24 m3
- ESPACIO # ⑥ 1415.06m2 x 7m= 9.905.42 m3
- ESPACIO # ⑦ 215.62m2 x 5m= 1.078.1 m3
- ESPACIO # ⑧ 167.03m2 x 5m= 835.15 m3

TOTAL DE EXCAVACIÓN = 18.913,5 M3

TOTAL PARA RELLENOS = 17.067,23 M3

TOTAL RESIDUOS DE TIERRA = 1.846,27 M3

RESOLUCIÓN 2

TOTAL RESIDUOS DE TIERRA = 1.846,27 M3



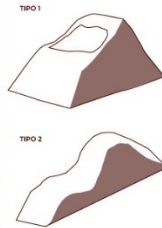
PUCE =  
 80 ASIENTOS TIPO 1  
 80 ASIENTOS TIPO 2

SALESIANA =  
 20 ASIENTOS TIPO 1  
 30 ASIENTOS TIPO 2

TOTAL POLÍGONO UNIVERSITARIO =  
 240 ASIENTOS TIPO 1 = 240M3  
 280 ASIENTOS TIPO 2 = 560M3

POLI =  
 120 ASIENTOS TIPO 1  
 140 ASIENTOS TIPO 2

ANDINA =  
 20 ASIENTOS TIPO 1  
 30 ASIENTOS TIPO 2



Para este tipo de asientos se necesita **1m3** de tierra

Para este tipo de asientos se necesita **2m3** de tierra

TOTAL PARQUES Y BORDES =  
 246 ASIENTOS TIPO 1 = 246M3  
 400 ASIENTOS TIPO 2 = 800M3

CALCULO  
 RESIDUO = 1.846,27 M3  
 SUMA TOTAL DE M3 DE ASIENTOS = 1.846 M3

Total de RESIDUOS = 0.23 M3

Asesoría estructural

En la asesoría estructural lo que se busca es realizar los cálculos aprendidos en las asesorías con los cuales se busca cumplir con el propósito del proyecto que es poder mantener y sostener las áreas verdes en la superficie. Para esto se utiliza estructura de Hormigón, columnas, vigas y en varios tramos muros de contención, ya que el proyecto al ser hacia subsuelos debe contar con varios de ellos.



## CAPITULO 6 CONCLUSIONES FINALES

### 6.1 Conclusiones Finales

En el taller de titulación lo que se pretende es analizar el modelo de ciudad actual proponiendo una dinámica que se basa en el desarrollo sostenible, el derecho a la ciudad y la ciudad paseable. Parte del nuevo modelo de ciudad toma a consideración el Metro de Quito como un sistema de multiescalaridad que brinda posibles intervenciones claves que a su vez permitan cumplir con una cercanía a los equipamientos importantes, a la movilidad urbana considerando los 15 minutos y el 1 km caminable, el aprovechamiento de las nuevas áreas verdes que forman parte de la red verde urbana como puntos de conexión y de esta manera incrementar la cohesión social.

Siguiendo la misma línea de las zonas metro se escogen para el análisis la Zona Metro Alameda, la Zona Metro Ejido y la Zona Metro Universidad Central. Las investigaciones nos arrojan a conclusiones como que en un rango de un 1 kilómetro se debe contar con ciertos equipamientos indispensables, que el nuevo flujo de personas incrementará en cada zona metro generando activación de espacios públicos, áreas verdes y activando también la zona comercial y de trabajo.

Bajando la escalaridad, en la Zona Metro Ejido se visualiza un espacio con mucho potencial de caminabilidad y de paisaje, ya que se encuentra en medio de las 2 laderas verdes más icónicas de la ciudad de Quito. Gracias a su topografía es posible una caminabilidad acertada y productiva, lo que permite acercarse a aquellos equipamientos que forman parte de los más importantes de la ciudad. Los parques con los que cuenta dicha Zona también están incluidos dentro del patrimonio de áreas verdes y arborización de la ciudad. A pesar de eso la Zona cuenta con un desfase en cuanto a la vivienda, ya que es una zona que en el día se reactiva de gran manera pero en las noches sufre de abandono, por lo que existen propuestas urbanas que ofrecen reactivar la zona complementando la vivienda como parte de los equipamientos indispensables dentro de cada Zona Metro.

Dentro de las Zonas con mayor demanda de personas está el Hiper Campus, conformado por las Universidades existentes y al ser un punto estratégico donde el 60% de usuarios de la Zona Metro Ejido van a dirigirse, se contempla proyectos urbanos que incorporan las demandas de caminabilidad, y de servicios para la Zona, de la misma manera se ve un factor viable de conexión de laderas a través del corredor metro, de la cuál las Universidades forman parte. Por esa razón se

enfaticó en las áreas verdes de borde caminables en dicha zona específicamente, para poder abastecer con la demanda de usuarios dentro y fuera del Hiper Campus.

A nivel Arquitectónico el trabajo de titulación pretende enfatizar el análisis dentro de los lotes de oportunidad tales como los parqueaderos en planta baja, ya que parte de los proyectos del Hiper Campus lo que se realiza es la supresión de parqueaderos en planta baja definitivamente, aprovechando dichas zonas como ofertas de servicios hacia la ciudad.

Los servicios de Vinculación dentro del Hiper Campus, ha permitido hasta la actualidad, el poder ofertar a personas de escasos recursos un trato privilegiado, ofreciendo servicios reales y de calidad, pero ha carecido de un espacio privilegiado y específico dentro de la Zona donde se puedan realizar dichas actividades.

El Programa Arquitectónico busca enfatizar en aquellos servicios que se cuentan como indispensables dentro de las ofertas académicas. Lo que se obtiene es un espacio habitable y a su vez que ofrece todos estos servicios, brindando a la ciudad la posibilidad de tener un servicio de calidad, y una permanencia agradable mientras se da el uso del equipamiento.

## BIBLIOGRAFÍA

- Archerandio, L. (2002). *Iniciación a la práctica de la investigación*. Editorial Universidad Rafael Landívar.
- Arian, M. (NA). *Urban space*. Barcelona: Instituto monsa de ediciones, SA.
- Ávila, A., Larco, M., & Scholtz, B. (2014). *Hacia un Modelo de Ciudad Sustentable: Red Verde Urbana y Ecobarrios*. Quito: Dirección Metropolitana de Desarrollo Urbanístico del Municipio del Distrito Metropolitano de Quito.
- Barajas, D. (2016). *Viviendas Productivas*. Madrid: ETSAM, Departamento de proyectos arquitectónicos.
- Blasco, A. (2016). El modelo original de la ciudad-jardín (Garden City). *Urban Networks*.
- Burguess, B. (1995). *Bicycle Touring in Vermont And Vermont's Science Byways Program*. Vermont: Vermont Agency of Transportation.
- busquets, j. (2000). *Una nueva mirada hacia el proyecto urbanístico*. Bilbao: Nicolodi.
- Calderón, M. (26 de abril de 2020). Quito se une a las ciudades con un Plan de Ciclovías Emergentes frente al Covid-19. *L. A. Network*. Obtenido de <https://la.network/quito-se-une-a-las-ciudades-con-un-plan-de-ciclovias-emergentes-frente-al-covid-19/>
- Carlos López, R. R. (2016). *Movilidad Residencial de la élite. Pasado y presente de la élite quiteña*. . Quito: FLACSO Ecuador.
- Carrión, F., & Erazo, J. (2012). *La forma urbana de Quito: una historia de centros y periferias*. Quito: BULLETIN de l'Institut Français d'Études Andines.
- Carrión, F., & Vallejo, R. (2000). Quito: Contexto político-administrativo. En F. Dureau, *Metrópolis en Movimiento, una comparación internacional* (págs. 465-472). Bogotá: Alfaomega.
- CEDEX. (2009). *La ciudad paseable*. Madrid: Gobierno de España.
- CES. (2019). *ROC-SO-24-No.408-2019*. Quito: El Consejo de Educación Superior, República del Ecuador.
- Comisión de suelo y Ordenamiento Territorial . (2013). *Ordenanza No 0474*. Quito: NA.
- Concejo Metropolitano del DMQ. (13 de febrero de 2015). Plan Metropolitano de Desarrollo y Ordenamiento Territorial. *VOLUMEN II PROPUESTA: COMPONENTE ESTRATÉGICO*.

- Del Pino, I. (2005). *Algunas Reflexiones sobre el Ecuador prehisánico y la ciudad Inca de Quito*. Quito: PUCE.
- Del-Pino, I. (2010). *Centro histórico de Quito, una centralidad urbana hacia el turismo*. Quito: FLASCO–Sede Ecuador/Abya Yala. Quito.
- DelPino, I. (2017). *Espacio Urbano en la Historia de Quito: Territorio, traza y espacios ciudadanos*. Bogotá: Universidad Nacional de Colombia, Facultad de Artes.
- Del-Pino, I. (2017). *Espacio Urbano en la historia de Quito: Teritorio, traza y espacios ciudadanos*. Bogotá: Tesis doctoral. Universidad Nacional de Colombia.
- Distrito metropolitano de Quito. (2008). *Plan especial La Floresta*. Quito: NA.
- Distrito metropolitano de Quito. (2015). *Plan Metropolitano de desarrollo y ordenamiento Territorial*. Quito: NA.
- Echavarrí Julio, L. F., & Mateus, P. (2013). *La ciudad Paseable*. Madrid: CEDEX, Gobierno de España, Ministerio de Fomento, Ministerio de Medio Ambiente y Medio Rural y Marino .
- Edison Paredes. (2012). *La Andina y La Colectividad: Un Camino de Diálogos y Encuentros*. Quito: Universidad Andina Simón Bolívar, Sede Ecuador. Boletín Informativo Spondylus.
- El Comercio. (29 de febrero de 2020). 127 árboles patrimoniales en el parque El Ejido del Centro de Quito. Obtenido de <https://www.elcomercio.com/actualidad/quito/arboles-patrimoniales-parque-ejido-quito.html>
- El Telégrafo. (2016). 68% de los nuevos universitarios pertenece a familias de escasos recursos económicos. *El Telégrafo*. Obtenido de <https://www.letelegrafo.com.ec/noticias/sociedad/4/68-de-los-nuevos-universitarios-pertenece-a-familias-de-escasos-recursos-economicos>
- EPN. (s.f.). 147 AÑOS DE EXCELENCIA UNIVERSITARIA. *Escuela Politécnica Nacional*. Obtenido de <https://www.epn.edu.ec/147-anos-de-excelencia-universitaria/>
- EPN. (s.f.). Solidaridad y Servicio Humanitario Caracterizan a la POLI. *Escuela Politécnica Nacional*. Obtenido de <https://www.epn.edu.ec/solidaridad-y-servicio-humanitario-caracterizan-a-la-poli/>
- Gehl, J., & Svarre, B. (2013). *How to study public life*. Washington: Island Press.

- Guerrero, A. (1 de marzo de 2020). 127 árboles patrimoniales en el parque El Ejido del Centro de Quito. *El Comercio*. Obtenido de <https://www.elcomercio.com/actualidad/arboles-patrimoniales-parque-ejido-quito.html>
- HIC. (2005). *Producción social del habitat*. Cairo: HIC GS.
- Human Rights Watch. (6 de abril de 2020). Ecuador: Lecciones de las Protestas de 2019. *Human Rights Watch org*. Obtenido de <https://www.hrw.org/es/news/2020/04/06/ecuador-lecciones-de-las-protestas-de-2019>
- IMP. (2019). *Inventario Selectivo del Instituto Metropolitano de Patrimonio*. Quito: IMP.
- IMPU. (mayo de 2019). Inventario de Edificaciones Patrimoniales en el Barrio Larrea. (H. A. Isabela Pineda, Entrevistador)
- Jardín Botánico de Quito. (2013). *Catálogo de los árboles patrimoniales del Distrito Metropolitano de Quito*. Quito: Fundación Botánica de los Andes.
- Kingman, E. (10 de abril de 2001). La ciudad como reivindicación: el levantamiento indígena de enero de 2000 y la toma de Quito. *ICONOS*, págs. 68-79.
- Kingman, E. (2006). *La ciudad y los otros. Quito 1860-1940*. Quito: ATRIO, FLACSO Sede Ecuador, Universidad Rovira.
- La Hora. (11 de octubre de 2019). La movilización indígena se concentra al rededor de la Asamblea. *La Hora*. Obtenido de <https://lahora.com.ec/losrios/noticia/1102278655/la-movilizacion-indigena-se-concentra-al-rededor-de-la-asamblea>
- Laconte, P. (1996). *Un Espace urbain pour tous*. Mai: Les Cahiers de l'IAURP.
- Larrouyet, M. (2015). *Desarrollo sustentable: origen, evolución y su implementación para el ciudades del planeta*. Buenos Aires: RIDAA Repositorio Institucional Digital de Acceso Abierto de la Universidad Nacional de Quilmes. Obtenido de [https://ridaa.unq.edu.ar/bitstream/handle/20.500.11807/154/TFI\\_2015\\_larrouyet\\_003.pdf?sequence=1](https://ridaa.unq.edu.ar/bitstream/handle/20.500.11807/154/TFI_2015_larrouyet_003.pdf?sequence=1)
- Ledezma, M., & Rivera, N. (2010). *La permacultura una alternativa en los sistemas constructivos sustentables*. Nuevo León: Facultad de Arquitectura, UANL.
- Leland, R. (1993). *entender la arquitectura*. Barcelona: Gustavo Gili.
- López, C., & Rojas, R. (2016). *Movilidad Residencial de la élites pasado y presente de la élite quiteña. Contested cities*. Quito: FLACSO Ecuador.

- Mathivet, C. (2009). *El derecho a la ciudad: claves para entender la propuesta de crear "Otra ciudad porible"*. Habitat International Coalition.
- Metro de Quito. (Diciembre de 2018). Archivos de Transparencia 2018. Obtenido de <https://www.metrodequito.gob.ec/el-proyecto/transparencia-2/transparencia-2018/>
- MetrodeQuito. (septiembre de 2020). Visita de campo a las estaciones Metro: Alameda, Ejido y UCE. (C. P. Taller Profesional "Quito, Entrevistador)
- Ministerio de fomento . (2009). *La ciudad paseable* . Madrid : ministerio de fomento .
- Ministerio de Salud. (30 de abril de 2020). Laboratorios Autorizados por el MSP\_ACCESS para realizar pruebas PCR y laboratorios que realizan toma de muestras COVID 19. Universidades. *Agencia de Aseguramiento de la calidad de los servicios de salud y medicina prepagada*. Obtenido de <http://www.calidadsalud.gob.ec/wp-content/uploads/2020/05/30-04-universidades.pdf>
- Molano, F. (2015). *El derecho a la ciudad: de Henri Lefebvre a los análisis sobre la ciudad capitalista contemporánea*. Bogotá: FOLIOS.
- Naciones Unidas. (2015). *La Agenda para el Desarrollo Sostenible*. ONU. Obtenido de <https://www.un.org/sustainabledevelopment/es/#:~:text=En%202015%2C%20la%20ONU%20aprob%C3%B3,sin%20dejar%20a%20nadie%20atr%C3%A1s.>
- ONU. (2015). *Objetivos de Desarrollo Sostenible*. Naciones Unidas. Obtenido de <https://www.un.org/sustainabledevelopment/es/>
- Paladines, O. (2017). *Aproximación crítica al modelo de centralidades urbanas: consideraciones para el diseño de espacios públicos de inclusión en un corredor verde, Parque Lineal Caupicho, sur de Quito*. Quito: Tesis de Maestría, Maestría en Diseño Urbano y Territorial, PUCE, FADA.
- Peltré, P. (1989). *Quebradas y riesgos naturales en Quito, período 1900-1988*. Quito: Corporación Editora Nacional, Colegio de Geógrafos del Ecuador.
- Pontificia Universidad Católica del Ecuador . (2004). *Quito 30 años de arquitectura Moderna*. Quito: trama.
- Pontificia Universidad Católica del Ecuador . (2009). *ciudad y arquitectura republicana de Ecuador 1850 - 1950*. Quito: centro de publicaciones Pontificia Universidad Católica del Ecuador .

- Pozueta, J., Lamíquiz, F., & Porto, M. (2013). *La Ciudad Paseable*. Madrid: CEDEX.
- Radio Quito. (05 de mayo de 2021). 25 Universidades apoyan en la vacunación contra covid-19. *CONEXIÓN PUCE*. Obtenido de [https://puceapex.puce.edu.ec/conexionpuce/radio-quito-25-universidades-apoyan-en-la-vacunacion-contracovid-19/page/8/?et\\_blog](https://puceapex.puce.edu.ec/conexionpuce/radio-quito-25-universidades-apoyan-en-la-vacunacion-contracovid-19/page/8/?et_blog)
- Salazar, D. (2020). *Propuesta alternativa para la categorización socioeconómica de los estudiantes de la PUCE-Q, año 2018*. Pontificia Universidad Católica del Ecuador Facultad de Economía.
- Secretaría de territorio y vivienda . (2019). *Plan especial la Mariscal* . Quito: NA.
- Secretaría Habitat III. (2017). *Nueva Agenda Urbana*. Quito: Naciones Unidas.
- Taller Profesional Quito Ciudad Paseable 2020. (2020). *La Multiescalaridad del Sistema Metro*.
- Tohaira, M. (2015). Permacultura urbana hacia la sostenibilidad. *EL País*, [https://elpais.com/elpais/2015/02/27/seres\\_urbanos/1425019854\\_142501.html](https://elpais.com/elpais/2015/02/27/seres_urbanos/1425019854_142501.html).
- UPS. (s.f.). Reseña Histórica. *Universidad Politécnica Salesiana del Ecuador*. Obtenido de <https://www.ups.edu.ec/resena-historica>

## **PRESUPUESTO**

QUITO, 29 DE SEPTIEMBRE DEL 2024						
SEÑORES: PONTIFICIA UNIVERSIDAD CATÓLICA DEL ECUADOR						
DIRECCION: MATRIZ AV.12 DE OCTUBRE Y LADRÓN DE GUEVARA						
OBRA: RECUPERACIÓN DE ESPACIO PÚBLICO Y APLICACIÓN DE LA RED VERDE URBANA EN LA ZONA METRO EL EJIDO: CORREDOR ECOLÓGICO DE INTEGRACIÓN Y EQUIPAMIENTO UNIVERSITARIO DE VINCULACIÓN CON LA COMUNIDAD.						
PRESUPUESTO						
OBRA: RECUPERACIÓN DE ESPACIO PÚBLICO Y APLICACIÓN DE LA RED VERDE URBANA EN LA ZONA METRO EL EJIDO: CORREDOR ECOLÓGICO DE INTEGRACIÓN Y EQUIPAMIENTO UNIVERSITARIO DE VINCULACIÓN CON LA COMUNIDAD.					PROFORMA: 000-000-001	
FECHA: 06-06-2023			TIEMPO DE ENTREGA		235 días laborables	
CODIGO	ITEMS	CANTIDAD	UNIDAD	VALOR POR ML/M2/U.	TOTAL	
<b>1. PRELIMINARES Y ALBAÑILERÍA</b>						
1.01	Demolición de paredes de mampostería de 20cm y 15cm de espesor	60,00	m2	\$ 5,00	\$	300,00
1.02	Demolición de piso de cerámica y porcelanato	60,00	m2	\$ 3,50	\$	210,00
1.03	Desmontaje de puertas metálicas (enrollables y corredizas)	4,00	U.	\$ 40,00	\$	160,00
1.04	Desmontaje de mamparas de vidrio	15,00	m2	\$ 10,00	\$	150,00
1.05	Desmontaje de puertas de madera	2,00	U.	\$ 20,00	\$	40,00
1.06	EXCAVACIÓN CON MÁQUINA (INCLUYE DESALOJO)	900,00	Gbl.	\$ 100,00	\$	90.000,00
1.07	Excavación y fundición de pilotes	182,00	Gbl.	\$ 450,00	\$	81.900,00
1.08	Armado y fundición de columnas	182,00	Gbl.	\$ 300,00	\$	54.600,00
1.09	Armado y fundición de losas	4,00	Gbl.	\$ 250,00	\$	1.000,00
1.10	Armado de paredes de bloque	1450,00	m2	\$ 20,00	\$	29.000,00
1.11	Boquetes para ductos de renovación de aire	1,00	Gbl.	\$ 100,00	\$	100,00
1.12	Provisión e instalación de baldosa de alto tráfico 40x30cm	185,00	m2	\$ 47,00	\$	8.695,00
1.13	Provisión e instalación de piso flotante	3250,00	m2	\$ 100,00	\$	325.000,00
1.14	Provisión e instalación de inodoro color blanco	21,00	U.	\$ 120,00	\$	2.520,00
1.15	Provisión e instalación de lavamanos color blanco	24,00	U.	\$ 60,00	\$	1.440,00
1.16	Provisión e instalación de cerámica en pared de baño H=1,8m	99,00	m2	\$ 22,00	\$	2.178,00
1.17	Taco decorativo de hormigón en fachada	14,00	m <sup>3</sup>	\$ 15,00	\$	210,00
1.18	Fachaleta de arcilla en zócalo de fachada H=1,00	12,00	m2	\$ 20,00	\$	240,00
1.19	Corrección de Instalación de Drenaje sanitaria y de vitrinas de cafetería	1,00	Gbl.	\$ 200,00	\$	200,00
<b>1. SUB-TOTAL</b>					\$	<b>597.083,00</b>
<b>2. ESTRUCTURA METÁLICA</b>						
2.1	Provisión e instalación de pasamano de metal negro (incluye pintura)	180,00	ml.	\$ 150,00	\$	27.000,00
<b>2. SUB-TOTAL</b>					\$	<b>27.000,00</b>
<b>3. SISTEMA HIDROSANITARIO</b>						
3.01	Puntos de AAPP	21,00	U.	\$ 30,00	\$	630,00
3.02	Puntos de AASS	21,00	U.	\$ 30,00	\$	630,00
3.03	Instalación de Tubería AASS para congelador	1,00	Gbl.	\$ 80,00	\$	80,00
<b>3. SUB-TOTAL</b>					\$	<b>1.340,00</b>
<b>4. ACABADOS</b>						
4.01	Aplicación de empaste en paredes interiores	335,00	m2	\$ 3,35	\$	1.122,25
4.02	Aplicación de sellador en paredes interiores	335,00	m2	\$ 1,90	\$	636,50
4.03	Pintura interior en paredes beige	335,00	m2	\$ 3,35	\$	1.122,25
4.04	Pintura blanco de tumbado	5780,00	m2	\$ 3,50	\$	20.230,00
<b>4. SUB-TOTAL</b>					\$	<b>23.111,00</b>
<b>5. ALUMINIO Y VIDRIO</b>						
5.01	Mamparas de aluminio y vidrio natural perfilera tipo posado, vidrio claro laminado 6mm	3,60	m2	\$ 240,00	\$	864,00
5.02	Puertas de aluminio y vidrio dobles 2.80x3,00	4,60	m3	\$ 241,00	\$	1.108,60
5.03	Puertas de aluminio y vidrio dobles 2.80x1,00	36,00	m2	\$ 190,00	\$	6.840,00
5.04	Bisagras tipo Jackson - Instalación	2,00	U.	\$ 230,00	\$	460,00
5.05	Puerta de aluminio natural con alucubond en baños	21,00	U.	\$ 220,00	\$	4.620,00
<b>5. SUB-TOTAL</b>					\$	<b>13.892,60</b>
<b>6. CAFETERÍA</b>						
6.01	Provisión e instalación de cerámica blanca en pared	2,00	m2	\$ 36,00	\$	72,00
6.02	Puerta tamboreada de madera con articulación de vaivén	1,00	U.	\$ 300,00	\$	300,00
<b>6. SUB-TOTAL</b>					\$	<b>372,00</b>
<b>7. VARIOS Y LIMPIEZA</b>						
7.01	Desalzo de materiales	250,00	Viajes	\$ 90,00	\$	22.500,00
7.02	Limpieza general	1,00	Gbl.	\$ 3.000,00	\$	3.000,00
<b>7. SUB-TOTAL</b>					\$	<b>25.500,00</b>
<b>SUB TOTAL</b>					\$	<b>688.298,60</b>
DIRECCIÓN TÉCNICA Y RESPONSABILIDAD					7%	\$ 48.180,90
<b>BASE</b>					\$	<b>736.479,50</b>

Arq. Heidi Arias  
 Responsable técnico

## **INFORME FAVORABLE**

**INFORME FAVORABLE TRABAJO DE TITULACIÓN (T.T.)  
CARRERA DE ARQUITECTURA  
FADA – PUCE**

**ESTUDIANTE:** HEIDI LIZETH ARIAS CÁRDENAS

**DIRECTOR T.T.:** OSVALDO PALADINES

**NOMBRE DEL T.T.:**

ZONA METRO EJIDO: RECUPERACIÓN DE ESPACIO PÚBLICO Y RED VERDE URBANA, INGRESO AL

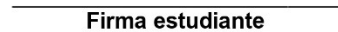
POLÍGONO UNIVERSITARIO CON EQUIPAMIENTO INTEGRADOR DE VINCULACIÓN CON LA COMUNIDAD

**FECHA ENTREGA TT:** \_\_\_\_\_ **FECHA EGRESO:** \_\_\_\_\_

El presente Informe certifica que el Trabajo de Titulación presentado cumple con el nivel de calidad y desarrollo, así como con todos los requerimientos y parámetros de presentación establecidos por la Carrera de Arquitectura previo a la obtención del título de Arquitecto(a) y habilita al estudiante para presentarse a la Disertación de Grado.



Firma Director T.T.





Firma estudiante

**ASESORÍAS**



**ASESORÍA 1 PAISAJISMO** \_\_\_\_\_ **ASESORÍA 2 SUSTENTABILIDAD** \_\_\_\_\_

Nombre asesor: Francisco Ramirez C. Nombre asesor: Andrea Parra Ullauri

Firma asesor:  Firma asesor: 


**ASESORÍA 3 ESTRUCTURAS** \_\_\_\_\_ **ASESORÍA 4 DOCUMENTO** \_\_\_\_\_

Nombre asesor: ALEX ALBUJA ESPINOSA Nombre asesor: OSVALDO PALADINES ZURITA

Firma asesor:  Firma asesor: 

**ASESORÍA 5 TURNITIN 4 %** \_\_\_\_\_ **ASESORÍA 6 ARQUITECTÓNICO - URBANO** \_\_\_\_\_

Nombre asesor: OSVALDO PALADINES ZURITA Nombre asesor: \_\_\_\_\_

Firma asesor:  Firma asesor: \_\_\_\_\_

## INFORME DE TURNIN

Turnitin Informe de Originalidad Visualizador de documentos

Procesado el: 30-sept.-2024 12:03 -05  
Identificador: 2470487497  
Número de palabras: 8694  
Entregado: 1  
Vol I Por Heidi Arias

Índice de similitud	Similitud según fuente
4%	Internet Sources: 4% Publicaciones: 1% Trabajos del estudiante: 1%

Incluir citas  Incluir bibliografía  excluyendo las coincidencias < 15 de las palabras modo:

1% match (Internet desde 08-jun.-2023) <a href="http://repositorio.puce.edu.ec">http://repositorio.puce.edu.ec</a>	<input type="checkbox"/>
<1% match (Internet desde 20-jul.-2024) <a href="https://repositorio.puce.edu.ec/server/api/core/bitstreams/b362cf1c-f170-47db-aa02-1fa7ad559ef8/content">https://repositorio.puce.edu.ec/server/api/core/bitstreams/b362cf1c-f170-47db-aa02-1fa7ad559ef8/content</a>	<input type="checkbox"/>
<1% match () Tantaleán Olano, Gladis Mariela. "Políticas públicas en movilidad urbana sostenible para prevenir contagios por COVID-19, Trujillo 2021", "Universidad Cesar Vallejo", 2021	<input type="checkbox"/>
<1% match (Internet desde 24-sept.-2023) <a href="https://www.bcie.org/fileadmin/bcie/projects/500831/5_PERFIL_AMBIENTAL_AS_SAN_JORGE_-_BUENOS_AIRES.PDF.pdf">https://www.bcie.org/fileadmin/bcie/projects/500831/5_PERFIL_AMBIENTAL_AS_SAN_JORGE_-_BUENOS_AIRES.PDF.pdf</a>	<input type="checkbox"/>
<1% match (Internet desde 19-nov.-2020) <a href="https://documentop.com/desarrollo-sostenible-urbanizacion-y-desigualdad-en-america-latina_5a16Sad41723ddc70664c01.html">https://documentop.com/desarrollo-sostenible-urbanizacion-y-desigualdad-en-america-latina_5a16Sad41723ddc70664c01.html</a>	<input type="checkbox"/>
<1% match (Internet desde 04-dic.-2020) <a href="https://issuu.com/pineda746/docs/isabela_pineda_ensayo_hist_rico">https://issuu.com/pineda746/docs/isabela_pineda_ensayo_hist_rico</a>	<input type="checkbox"/>
<1% match (Internet desde 08-may.-2023)	<input type="checkbox"/>