

CAPITULO 1: INVESTIGACIÓN DISTRITO METROPOLITANO DE QUITO

En este capítulo se realiza un resumen del Volumen I. Se explica la situación actual del Distrito Metropolitano de Quito y mediante mapeos se muestra el análisis realizado y la problemática de la ciudad, que es la carencia en el sector sur de infraestructura de calidad, efectuado por el Taller Internacional de Arquitectura y Urbanismo (TIAU) bajo la tutoría del Arq. Hernán Orbea.

1.1 Quito

Quito, capital político administrativo del país, constituye la segunda ciudad del Ecuador en población y su prioridad como centro principal de la sierra se incrementa, debido al relativo desarrollo de las ciudades secundarias.

1.2 Análisis de Ciudad

La concentración poblacional en los principales centros del país, conlleva un costo social elevado. Los requerimientos y demandas de la población son cada vez mayores y se encuentran contra la capacidad de oferta del gobierno. Este desequilibrio junto a los de carácter estructural, hace que los déficits se mantengan e incrementen, sobre todo en infraestructura básica, vivienda y equipamientos comunitarios, en particular en los asentamientos urbano-populares.

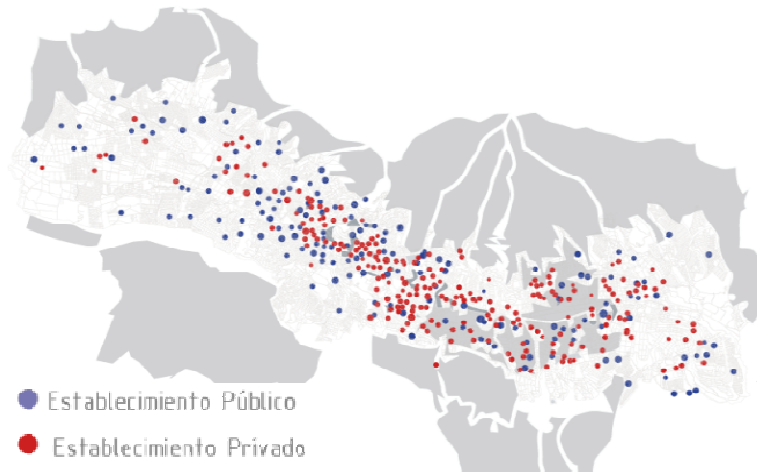
En relación a servicios educativos, de salud, bienestar social, recreación, etc., la situación se presenta con iguales carencias, particularmente en la zona sur de Quito.

Para cubrir la necesidad de los ciudadanos al momento de acceder a una educación se ofertan gran variedad de opciones, convirtiendo a la educación en un negociado, lo cual debería ser por derecho gratuito y de excelente nivel. Al contar con gran cantidad de establecimientos, la calidad de los mismos es baja. La ciudad hasta hoy no encuentra un sistema sustentable para maximizar los recursos y distribuirlos cualitativamente¹.

¹ Volumen I, Ámbito Social, pág. 49.

MAPEO 1:

Establecimientos Educativos en el DMQ

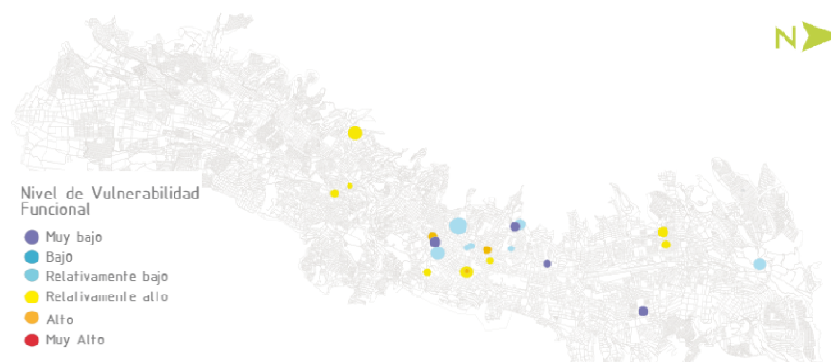


Fuente: <http://www4.quito.gov.ec>
Intervenido por: Carla Chavez

En el plano a continuación se ubican los establecimientos de salud de mayor relevancia en el Distrito Metropolitano incluyendo los de vulnerabilidad funcional baja, sin dejar de ser importantes, todos considerados en el mapa por el radio de acción o por el nivel de concurrencia. Se puede observar la mayor agrupación concentrada en la centro de la ciudad, en donde inició la ciudad consolidada².

MAPEO 2:

Instituciones de Salud en el DMQ



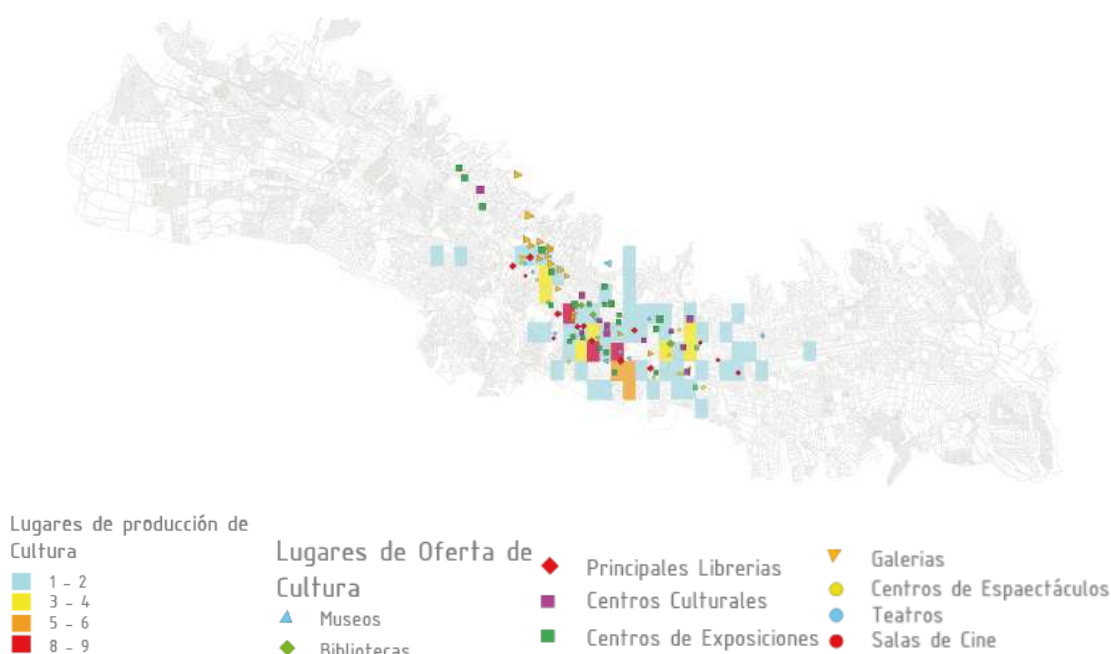
Fuente: <http://www4.quito.gov.ec>
Intervenido por: Carla Chavez

² Volumen I, Ámbito Social, pág. 45.

Actualmente, la consolidación de lugares de producción de Cultura se posiciona predominantemente desde el centro Histórico de la ciudad hacia el Centro Norte-Zona La Mariscal, provocada en su mayoría por la aparición de una zona residencial que en sus inicios acogió a extranjeros y quiteños que fueron expandiéndose desde el centro consolidado y posteriormente a una presencia hotelera posicionando a esta zona como la productora de cultura e intercambio cultural más grande del la ciudad³.

MAPEO 3:

La Cultura en el DMQ



Fuente: <http://www4.quito.gov.ec>

Intervenido por: Carla Chavez

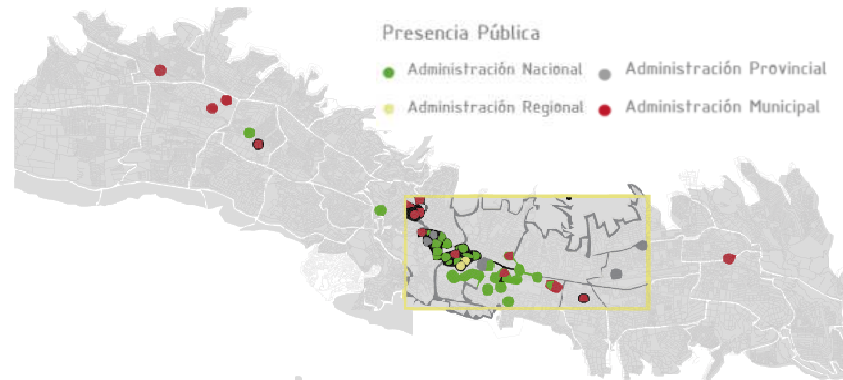
Los pocos edificios de equipamiento, que se construyen por parte del gobierno nacional o local, conforman elementos particulares del espacio público barrial, sin embargo, la calidad de este tipo de realizaciones es deprimente⁴.

³ Volumen I, Ámbito Social, pág. 47.

⁴ Volumen I, Ámbito Social, pág. 46.

MAPEO 4:

Presencias de lo Público en el DMQ



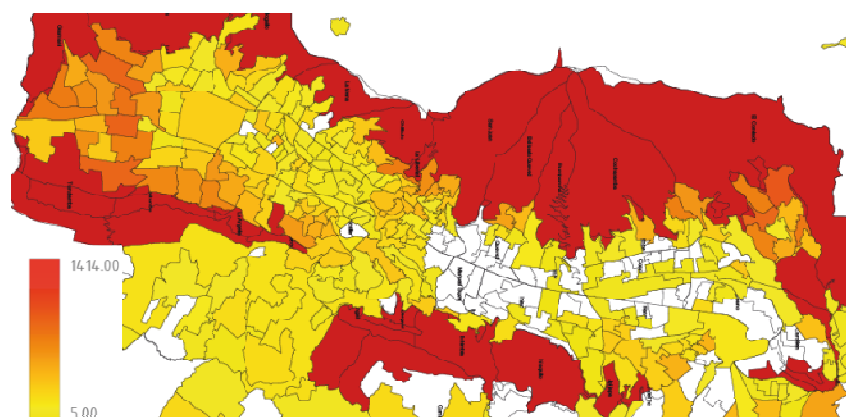
Fuente: <http://www4.quito.gov.ec>

Intervenido por: Carla Chavez

Se pone en evidencia, como en la mayoría de ciudades latinoamericanas el nivel de hogar – pobreza crece mientras se acerca la cota de baja densidad y periferia, en el caso de la ciudad de Quito este fenómeno no es la excepción; los territorios menos atendidos se van convirtiendo en asentamientos bastante consolidados pero sin gozar de derechos ni servicios de la zonas “legales” de la ciudad⁵.

MAPEO 5:

Hogar-Pobreza en el DMQ



Fuente: <http://www4.quito.gov.ec>

Intervenido por: Carla Chavez

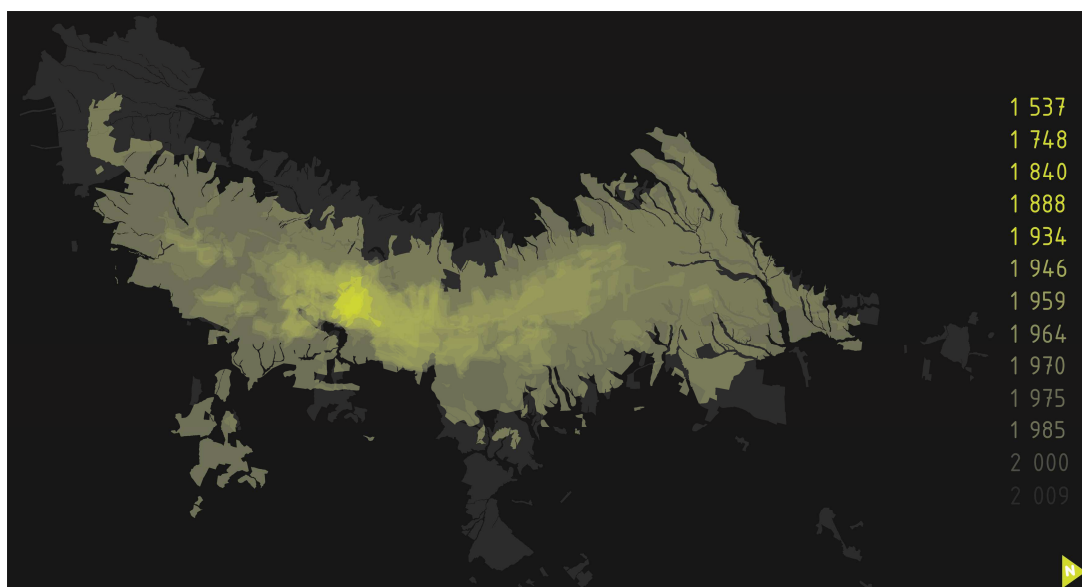
⁵ Volumen I, Ámbito Social, pág. 48.

1.2.1 Crecimiento de la Mancha Urbana

La forma nuclear que había mantenido la ciudad durante el primer siglo a partir de su fundación, se fue convirtiendo en longitudinal, condicionada por factores topográficos que limitan sus costados oriental y occidental⁶.

MAPEO 6:

Crecimiento de la Mancha Urbana



Fuente: <http://www4.quito.gov.ec>

Intervenido por: Mauro Palacios

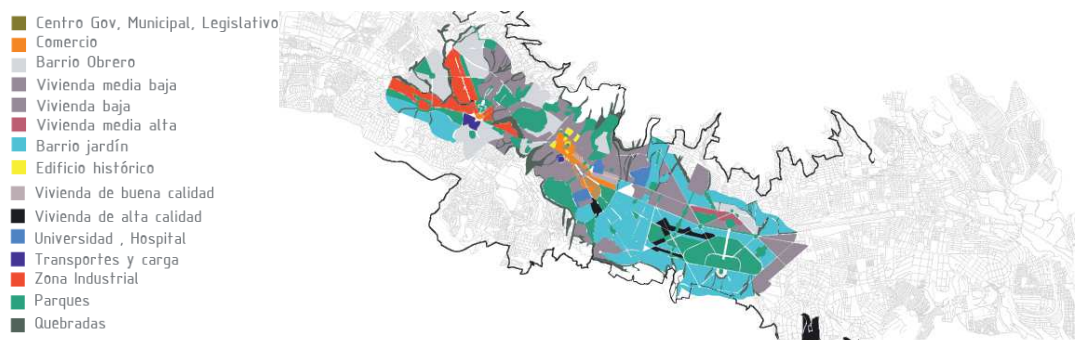
En 1930, la lógica de implantación había logrado conservar una ciudad compacta, aunque estratificada que dejó de ser funcional evidenciando entonces la necesidad de racionalizar el funcionamiento del suelo a través de un instrumento, conocido como “Plan Jones”⁷ que proponía un reordenamiento, racionalizar su crecimiento, incorporar nuevas áreas al desarrollo de Quito, modificar la trama central y delimitar usos en la ciudad.

⁶ Volumen I, Introducción a la Mancha Urbana, pág. 13.

⁷ Volumen I, Diagnóstico Histórico, pág. 43.

MAPEO 7:

Plan Urbano Jones de Odriozola 1942



Fuente: <http://www4.quito.gov.ec>

Intervenido por: Marcelo Villacís

1.2.2 Movilidad

Para el año de 1950 el proceso de transformaciones de la ciudad se acelera como consecuencia de la agudización de los desequilibrios en el modelo de gestión, la concentración de servicios y las intervenciones en los dos grandes polos urbanos del país: Quito y Guayaquil, la modernización del Estado, la concentración de las actividades administrativas en Quito y el incremento de los flujos migratorios, hacen de estas las condicionantes a que el acceso a la parte central de Quito se haya convertido en un caos.

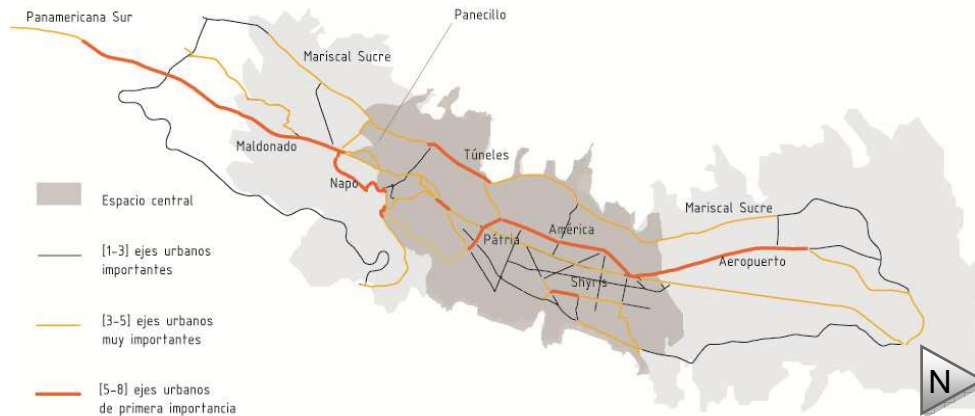
El objetivo del análisis de movilidad es determinar los ejes de mayor importancia que permiten llegar al sector determinado, (el espacio central) y cubrir su interior. El método de diferenciación y jerarquización de las avenidas se fundamenta sobre todo en su papel respecto al espacio central determinado por su estructuración, importancia, tipo de intercambios que soportan y características geométricas.

Las pocas alternativas de acceso (desde el sur y el este) se explican por la presencia de barreras orográficas e hidrográficas (colinas orientales y El Panecillo) que deben ser circunvaladas y atravesadas⁸.

⁸ Volumen I, Restitución de la Movilidad, pág. 16.

MAPEO 8:

Principales vías de la Ciudad



Fuente: <http://www4.quito.gov.ec>

Intervenido por: Andrea Hidalgo

Una vez realizado el análisis sobre movilidad en el Distrito Metropolitano de Quito, podemos determinar la vulnerabilidad del sistema, conociendo tanto los ejes longitudinales como los transversales de mayor y menor afluencia tenemos así los puntos nodales de mayor importancia de concentración vehicular⁹.

MAPEO 9:

Puntos nodales de concentración vehicular



Fuente: <http://www4.quito.gov.ec>

Intervenido por: Andrea Hidalgo

⁹ Volumen I, Restitución de la Movilidad, pág. 20.

1.2.3 Infraestructura

Desde su fundación el 6 de diciembre de 1534 la ciudad tuvo muchos inconvenientes con el tratamiento de aguas servidas e iluminación, servicios básicos para esa época.

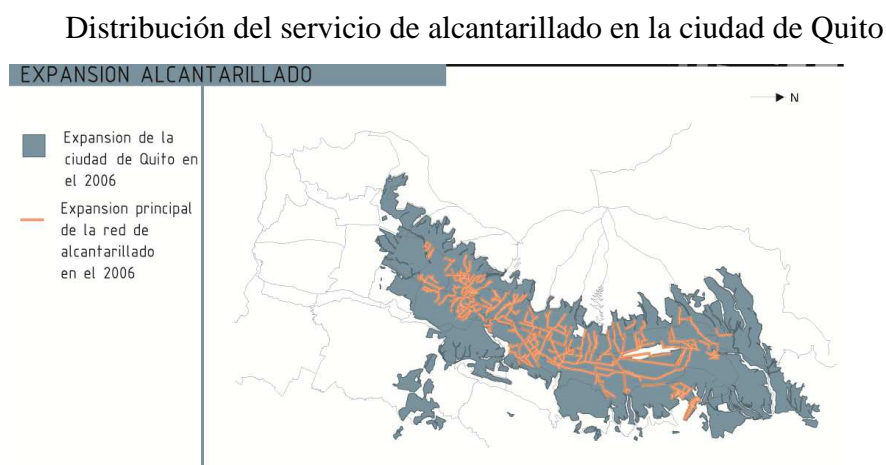
El crecimiento de la infraestructura se dio en varias etapas conformadas de la siguiente manera:

1.2.3.1 Alcantarillado

La construcción del actual sistema de alcantarillado de la ciudad de Quito se inició a principios de siglo XX en el Centro Histórico, al ser canalizadas las primeras quebradas de las múltiples que cruzan la ciudad en sentido occidente-oriente.

En el año de 1996 la red de evacuación de las aguas servidas de Quito se extiende en 2.027 km, de los cuales 442 constituyen los colectores principales. Cubre 10.616 ha, es decir aproximadamente el 60 % de la superficie de la ciudad, atendiendo aproximadamente al 75 % de las viviendas. Siendo una red de tipo unitario, es decir que recoge en las mismas canalizaciones las aguas servidas y las aguas lluvia¹⁰.

MAPEO 10:



Fuente: Dirección Metropolitana De Planificación Territorial
Intervenido por: Cristhian Viteri

¹⁰ Volumen I, Evolución de la Infraestructura Urbana, pág. 29.

1.2.3.2 Electricidad

El 5 de noviembre de 1946 el I. Municipio compró "La Eléctrica Quito" con todas sus instalaciones y equipos. En este entonces contaba con 15.790 abonados y una demanda máxima de 7.840 KW.

La actual empresa eléctrica de Quito se ha dado abasto al 85 % de la ciudad, y continúan con los planes de crecimiento.

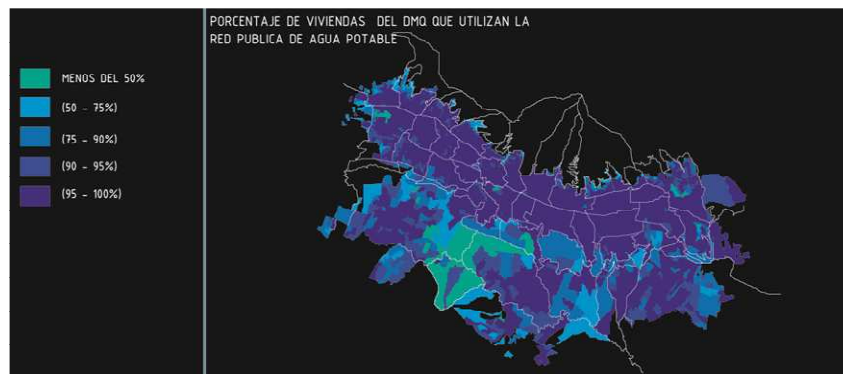
Los nuevos proyectos de ciudad como el aeropuerto en el sector de Tababela ha impulsado la demanda, sin embargo en el sur de la ciudad no presentan proyectos de expansión¹¹.

1.2.3.3 Agua Potable

El 23 de Junio de 1960, se crea la Empresa Municipal de Agua Potable, cuyo objetivo principal era facilitar las ampliaciones que exige el incremento poblacional.

MAPEO 11:

Distribución del Servicio de Agua Potable en la Ciudad de Quito



Fuente: Dirección Metropolitana De Planificación Territorial

Intervenido por: Cristhian Viteri

El crecimiento de las obras de infraestructura en Quito se desarrolla a finales del siglo XIX y comienzos del siglo XX con un mismo sistema; crece a medida que la ciudad lo hace, partiendo desde el centro histórico a sus periferias norte y sur.

¹¹ Volumen I, Evolución de la Infraestructura Urbana, pág. 32.

En términos generales, la población del DMQ presenta relativamente altos niveles de dotación de servicios especialmente en el área urbana.

En la actualidad prácticamente la mayoría de la población tiene acceso a la electricidad, más del 70% a agua potable y alcantarillado y 39% a teléfono según la fuente de la EMAAP en 1995¹².

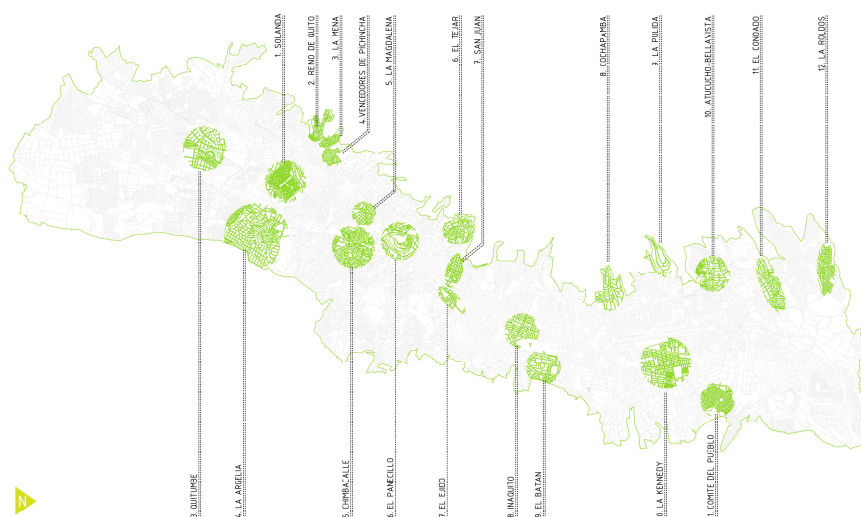
1.2.4 Trama urbana

En Quito podemos observar que su crecimiento se fue dando desde la meseta central tomando la retícula ortogonal implantada por los españoles y que se fue expandiendo progresivamente hasta llegar a consolidarse.

Dado que el espacio vacante era limitado y de alto valor económico los habitantes decidieron tomarse las laderas. Estos asentamientos ilegales no tienen una planificación y la trama urbana se ha dado de forma espontánea sin ningún tipo de organización o regulación, lo que ha provocado que sean de difícil accesibilidad¹³.

MAPEO 12:

Incidencia Geográfica en el Trazado



Fuente: Archivos TIAU 2009

Intervenido por: Érica Parra

¹² Volumen I, Evolución de la Infraestructura Urbana, pág. 35.

¹³ Volumen I, Incidencia Geográfica en el Trazado, pág. 21.

1.2.5 Centralidades existentes

El crecimiento de la mancha urbana ha cambiado no así el núcleo socio económico en torno al cual se desarrollan las diferentes actividades vitales del Distrito Metropolitano.

Los programas de la ciudad no dan abasto y las distancias a recorrer para realizar las actividades cotidianas están colapsando el sistema de estructura urbana de la ciudad actual, el mismo que no fue planeado para futuras expansiones.

Al ser sectores de alta afluencia siempre presentan todo tipo de disfunciones urbanas, tales como la accesibilidad a estas zonas que se vuelven caóticas en horas pico, o al ser en su mayoría lugares de mucha actividad comercial en las noches se vuelven áreas desoladas, lo que genera sectores de alta peligrosidad.

Las actividades para el desarrollo, se muestran en las zonas en donde se encuentran situadas las empresas esenciales para el Distrito Metropolitano de Quito, las que son las principales generadoras de empleo. Se hace evidente la poca presencia de las mismas en la zona Sur de la ciudad a pesar de haberse posicionado como la zona más productiva y con mayor manejo de efectivo de la capital, una ironía si hablamos de la zona con mayor grado de vulnerabilidad social, económica y cultural de la meseta consolidada de Quito¹⁴.

MAPEO 13:



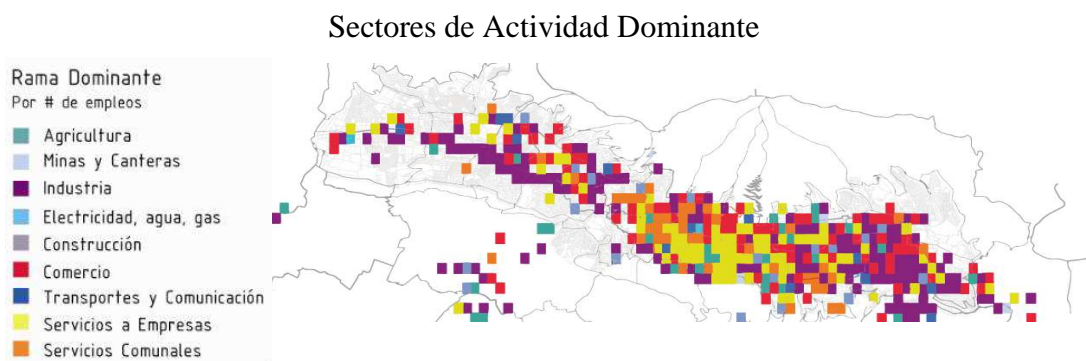
Fuente: <http://www4.quito.gov.ec>

Intervenido por: Carla Chavez

¹⁴ Volumen I, Ámbito Económico, pág. 54.

Según el mapa de sectores de actividad dominante la zona industrial estuvo planteada en las periferias, las cuales con el paso del tiempo, el crecimiento poblacional y la expansión natural de la ciudad, han sido y terminaran de ser absorbidas por la trama urbana consolidada, los límites se han expandido y no existe un nuevo planteamiento y manejo de estas zonas para el futuro¹⁵.

MAPEO 14:



Fuente: <http://www4.quito.gov.ec>

Intervenido por: Carla Chavez

Con todo el análisis realizado sobre la ciudad de Quito y conociendo las centralidades existentes, se determinan las zonas de mayor vulnerabilidad y precariedad, tomando en cuenta los sectores más olvidados por parte de la gestión pública y privada, atravesados por sistemas geográficos y que sean de gran reminiscencia histórica.

Es por esto que se llega a la conclusión que la zona sur es la más carente de infraestructura, sobre todo de espacio público de calidad.

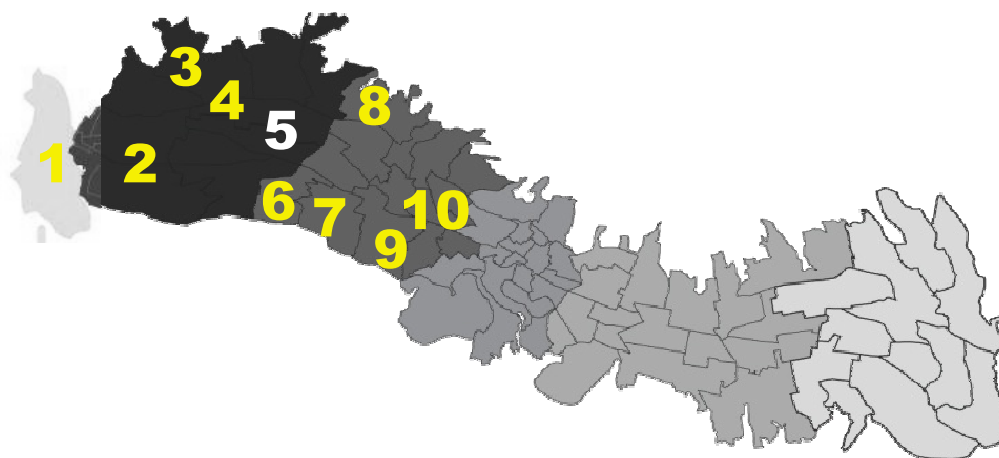
Es así que para la propuesta urbana se determinan 10 grupos de barrios, que sean los de mayor necesidad de intervención por distintos factores, ya sean estas laderas o mesetas con sectores intervenidos o no pero que de igual manera la poca presencia del estado aun no haya generado en los moradores del sector apropiación por los mismos.

¹⁵ Volumen I, Ámbito Económico, pág. 54.

Sectores estudiados: 1.Cutuglagua, 2.El Beaterio, 3.Nuevos Horizontes, 4.La Ecuatoriana, 5.Quitumbe, 6.Lucha de los Pobres, 7.La Argelia, 8.La Mena, 9.La Ferroviaria, 10.El Calzado. Abarcando más de 40 barrios y realizando alrededor de 300 encuestas.

MAPEO 15:

Zonas Estudiadas en el DMQ



1 Cutuglagua, 2.El Beaterio, 3.Nuevos Horizontes, 4.La Ecuatoriana, **5.Quitumbe**, 6.Lucha de los Pobres, 7.La Argelia, 8.La Mena, 9.La Ferroviaria, 10.El Calzado

Fuente: Archivos TIAU 2009

En este Trabajo de Fin de Carrera se escoge Quitumbe como la parroquia susceptible a ser intervenida, tomando como premisas que es una zona con precariedad, que a pesar de la presencia del estado, existen lugares que han sido relegados y desatendidos, con presencia de vacíos urbanos, sistemas geográficos, consideraciones históricas, etc., pero que además cuenta con un nodo de transferencia, conexión y distribución con la llegada del Terminal Terrestre a la zona, lo que genera un gran potencial de desarrollo para el sur de Quito.

CAPÍTULO 2: ANÁLISIS DE REFERENTES

Para los estudios posteriores acerca de la zona escogida, Quitumbe, se realiza el análisis de 2 referentes urbanos, que permitan extraer criterios funcionales, formales, tecnológicos, etc., que sirvan de base al momento de plantear una propuesta urbana integral.

Tomando como punto de partida se estudia el referente de Medellín y la metodología implantada por La Empresa de Desarrollo Urbano (**EDU**) en cada Proyecto Urbano Integral (**PUI**), la misma que fue adoptada por el Taller Internacional de Arquitectura y Urbanismo (TIAU), poniendo principal énfasis en el espacio público generado.

Se escoge también **Potsdamer Platz de Berlín**, para entender cómo el espacio público de acuerdo a una visión histórica de lo que este lugar fue para Berlín en distintas épocas históricas, desarrolla una plaza donde las distintas actividades que se realizan en él se convierten en el eje que guía las diversas funciones, muy distintas entre sí, pero que se realizan dentro de una misma área. Un proyecto que en cada mobiliario propuesto rememora las condiciones del pasado, explotando su espacio público y convirtiéndose en un sitio que brinda cabida a toda la población.

2.1 Medellín

Medellín¹⁶ es una ciudad y municipio colombiano, capital del departamento de Antioquia, situada en el noroccidente del país, en el centro del Valle de Aburrá ubicado en la Cordillera Central y atravesado por el río Medellín. Cuenta, con una población de 2.3 millones de habitantes, lo que la convierte en la segunda ciudad más poblada de Colombia, sólo superada por Bogotá. Por su parte, el área metropolitana de la ciudad, conformada por otros 9 municipios, tiene una población de 3.312.165 habitantes. Además, dada su cercanía con los dos océanos y el interior del país, está posicionada como una de las urbes con mejor ubicación geoestratégica del continente.

¹⁶ <http://es.wikipedia.org>

Como capital del departamento, Medellín alberga las sedes de la Gobernación de Antioquia, la Asamblea Departamental, el Tribunal Departamental, el Área Metropolitana, la Fiscalía General, Instituciones y Organismos del Estado; además, es la sede de empresas oficiales, como las departamentales EDATEL, Teleantioquia; y las municipales Empresas Públicas de Medellín -EPM- y Telemedellín. En el plano económico, se destaca como uno de los principales centros financieros e industriales de Colombia, sede de numerosas empresas nacionales e internacionales.

Además, la ciudad se destaca como uno de los principales centros culturales de Colombia. También es sede de importantes festivales de amplia trayectoria y reconocimiento tanto local, nacional como internacional. Asimismo se destaca la actividad académica y científica, ya que algunas de las universidades colombianas más importantes tienen su sede en la ciudad.

Desde finales de los 80 hasta comienzos de este siglo Medellín fue una de las ciudades más peligrosas. En 1.991, se presentó una tasa de 381 homicidios por cada 100.000 habitantes, la tasa más alta de los últimos 20 años¹⁷. Barrios como Santo Domingo Sabio, ubicados en laderas eran blancos de violencia y asesinatos a diario. En el 2.006, tienen la tasa más baja de los último 20 años: 29.3 homicidios por cada 100.000 habitantes. Inferior a la tasa de ciudades como Caracas (37.1), Río de Janeiro (48.3), Ciudad de México (37.1) y ciudades estadounidenses como Detroit(47.1) y Baltimore (43.2).

En estos últimos años Medellín no solo ha transformado la seguridad, sino que ha invertido en educación, cultura, salud, vivienda, plazas y parques con carácter de urbanismo social generando proyectos estratégicos de espacio público para el encuentro ciudadano, ubicados en las zonas con más bajo índice de desarrollo humano.

En cuanto a educación se realizaron proyectos denominados parques bibliotecas que desarrollan actividades culturales y de recreación, que constan de una biblioteca,

¹⁷ Documento, Medellín en Cifras

auditorios, salas de lectura, salones de uso múltiple y espacios exteriores. Estos proyectos se han construido dentro o cerca de los PUI y todos se encuentran enlazados mediante un sistema de transporte público, por lo que se forma un circuito cultural a lo largo y ancho de la ciudad.

FOTOGRAFÍA 1:

Parque Biblioteca La Ladera “León de Greiff



Fuente: Archivos TIAU 2009

Intervención por: Arq. Giancarlo Mazzanti

FOTOGRAFÍA 2:

Orquideorama del Jardín Botánico



Fuente: Empresa de Desarrollo Urbano de Medellín

Intervención por: Arquitectos Alejandro Bernal, Felipe Mesa, J. Paul Restrepo y Camilo Restrepo

FOTOGRAFÍA 3:

Parque de los Deseos



Fuente: Archivos TIAU 2009

Intervención por: Arq. Urbanista Felipe Uribe

FOTOGRAFÍA 4:

Parque Explora



Fuente: Archivos TIAU 2009

Intervención por: Arq. Alejandro Echeverri

Después del METRO de Medellín, el METROPLÚS¹⁸ es la obra física de mayores dimensiones y mayor impacto en los últimos 11 años. Es el paso definitivo para el Sistema Integrado de Transporte porque permitirá la integración de tarifas, organizar el transporte público y proyectar la vinculación metropolitana al tema. Se generan 25 kilómetros de carriles exclusivos para Metroplús en Medellín.

El METROCABLE Es el principal proyecto de movilidad para el Proyecto Urbano Integral de las comunas. Con la ejecución del proyecto de cable aéreo se posibilita la creación de nuevos espacios para la recreación y la convivencia, además de la infraestructura para permitir la movilidad segura, ágil, cómoda y económica.

FOTOGRAFÍA 5:

Metrocable



Fuente: Archivos TIAU 2009

Intervención por: Empresa de Desarrollo Urbano de Medellín

2.1.1 Modelo de gestión pública¹⁹

En el 2002, con el objeto de ejecutar Proyectos Urbanos Integrales orientados al beneficio de la comunidad, pasó de Empresa Comercial e Industrial del Orden Municipal Parque de San Antonio a llamarse Empresa de Desarrollo Urbano (EDU).

¹⁸ <http://edu.gov.co>

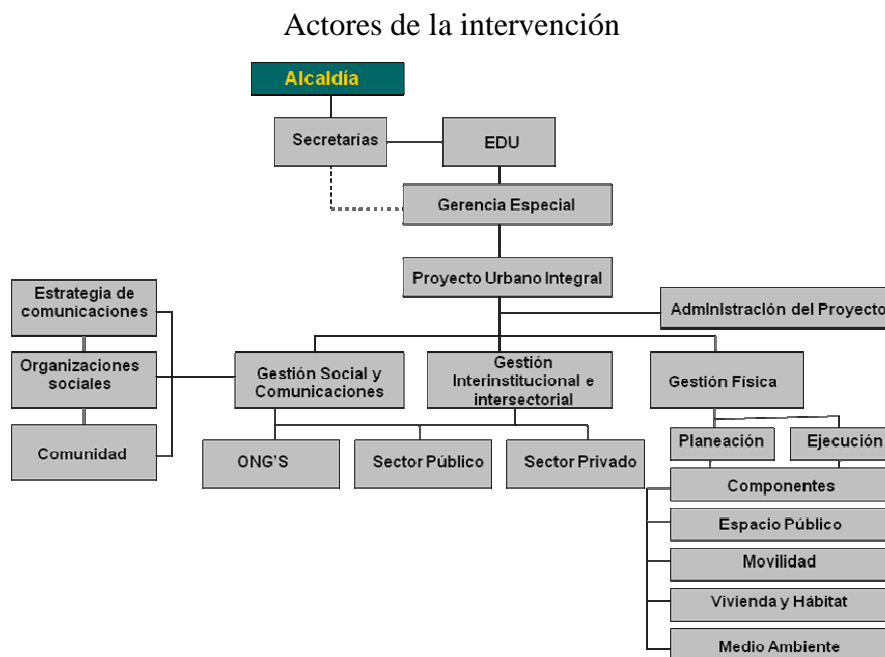
¹⁹ Documento, Presentación General EDU

La EDU pretende desarrollar Proyectos Urbanos Integrales estratégicos para la concreción del Plan de Desarrollo Municipal a través de los diferentes tratamientos urbanos definidos en el Plan de Ordenamiento Territorial (renovación urbana, mejoramiento barrial, redesarrollo, conservación patrimonial y extensión urbana) y sus instrumentos de aplicación (planes parciales y planes zonales), desde los componentes de espacio público, vivienda, equipamientos y movilidad. Gracias a la creación de estos proyectos pretenden constituir en modelos de gestión y actuación a partir de políticas de sostenibilidad y respeto por el medio ambiente y la forma de habitar la ciudad.

La participación de capitales privados y de la ciudadanía en la concepción, el diseño, la ejecución y la evaluación de los Proyectos para hacer más integrales y efectivos sus impactos en el mejoramiento de la calidad de vida de los habitantes.

El modelo está diseñado para que la comunidad sea parte permanente del proceso. Lo que legitima cada una de las intervenciones desarrolladas dentro del esquema del Proyecto Urbano Integral.

CUADRO 1:



Fuente: Empresa de Desarrollo Urbano de Medellín

2.1.2 Proyectos Urbanos Integrales

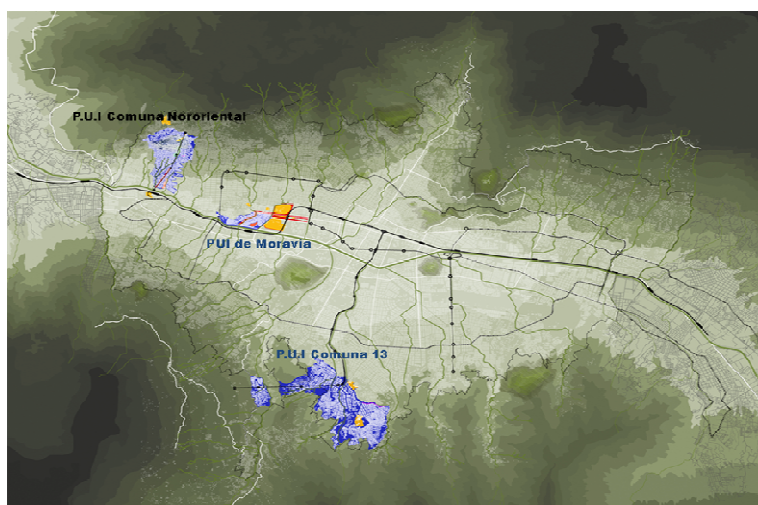
Es un modelo de intervención integral aplicado exitosamente por la Alcaldía de Medellín por intermedio de la EDU, en zonas de la ciudad con los más bajos índices de desarrollo humano. Su objetivo es transformar un territorio determinado desde los componentes social, físico e interinstitucional.

Incorpora en un sector definido todos los elementos de desarrollo, de forma simultánea y planeada, ejecutando obras de infraestructura que cumplan con los más altos estándares de calidad y consolidando a la vez un proyecto participativo donde las comunidades son un actor fundamental para el desarrollo, porque, no solo se tienen en cuenta sus necesidades e intereses, sino que se involucran en la sostenibilidad y cuidado de su entorno, en un ambiente democrático de corresponsabilidad.

Las principales características de este modelo de intervención integral son: coordinación interinstitucional, consolidación habitacional, recuperación, mejoramiento y construcción de espacios públicos, mejoramiento de las condiciones de movilidad, adecuación de equipamientos colectivos y recuperación del medio ambiente.

MAPEO 16:

Localización de los PUI



Fuente: Empresa de Desarrollo Urbano de Medellín

2.1.3 Taller de imaginarios

Se efectúan reuniones de socialización en los sectores donde se construirán los proyectos. La socialización cuenta con el acompañamiento de los equipos de gestión social del proyecto y de adquisiciones en aquellos sectores en los que será necesaria la compra de predios para la ejecución de obras.

El insumo principal para estas reuniones fue la articulación previa por parte de los diferentes proyectos que desarrolla la EDU en toda la ciudad. De este modo van ganando en el propósito de optimizar recursos y proyectar coherencia y solidez en las mediaciones de la EDU en la construcción de ciudad.

Para los proyectos la meta es efectuar jornadas de imaginarios en las que será posible reconocer las expectativas y sueños de las poblaciones que se beneficiarán con el proyecto. Serán convocados padres y madres de familia, cuidadores, madres comunitarias, líderes de las comunidades, niñas y niños representantes de la primera infancia.

FOTOGRAFÍA 6:

Imaginarios



Fuente: Empresa de Desarrollo Urbano de Medellín

Se espera gracias a los imaginarios que estos espacios sean para el encuentro, la participación, el esparcimiento y la sensibilización sobre los diferentes temas. Así se logra que la gente se apropie de los espacios ya que sienten que lo que ellos dibujaron fue tomado en cuenta y puesto en el proyecto, llevando a crear identidad y a respetar estos espacios.

2.2 Potsdamer Platz en Berlín, 1990²⁰

Luego de la primera guerra mundial Potsdamerplatz era el símbolo de la ciudad de Berlín. Durante los años '20, fue foco de la vida urbana más bullente de Europa. El lugar se encontraba lleno de hoteles, lugares de entretenimiento, burdeles, bares, restaurantes y el primer semáforo de Europa.

FOTOGRAFÍA 7:

Potsdamer Platz, 1930



Fuente: http://www.eks-pb.de/a_bis_zett/musikseiten/comedian_harmonists_berlin.htm

²⁰ <http://plataformaurbaana.cl>

Después los acontecimientos que se encargaron de borrar la huella de este lugar como el régimen Nazi, la segunda guerra mundial, durante la guerra fría, norteamericanos, rusos y británicos se repartieron el área y terminaron de destruir, todo aquello que pudiera recordar el régimen Nazi. Durante este período se convirtió en el cruce más congestionado entre oriente y occidente, inmediatamente clausurado al levantarse el muro en 1961.

FOTOGRAFÍA 8:

Potsdamer Platz 1945



Fuente: <http://evangelische-kirche-berlin-wilmersdorf.de/Einrichtungen/partnerschaft/doc07/berlhist4.htm>

2.2.1. Ubicación

Es una importante plaza pública y de tráfico en el centro de Berlín, Alemania, se extiende sobre un kilómetro al sur de la Puerta de Brandeburgo y el Reichstag (edificio del Parlamento Alemán), y cerca de la esquina sureste del Tiergarten, parque.

Lleva el nombre de la ciudad de Potsdam, a unos 25 km al sur oeste, y marca el punto en que la antigua carretera de Potsdam pasaba a través del muro de Berlín.

PLANIMETRÍA 1:

Área de Potsdamerplatz en el centro de Berlín



Fuente: http://www.plataformaurbana.cl/copp/albums/userpics/10020/urb3-2_2004-postdamerplatz.pdf

FOTOGRAFÍA 9:

Vista satelital del conjunto Potsdamer Platz, ingresos



Fuente: googleearth 2006

Intervenido por: Andrea Hidalgo

2.2.2. Partido Funcional

Cuando cae el muro de Berlín comienza la tarea de reunificar emocional y físicamente ambas Alemanias en un plazo lo más corto posible. Con gobiernos incapaces de tal esfuerzo será necesaria la intervención de capitales corporativos. Esta regeneración es una respuesta a cómo unir dos ciudades, y sobre todo cómo se integra a la ciudad histórica y diversa una pieza de ciudad, de tan hondo valor simbólico, construida según intereses de mercado. Desde el punto de vista de la inserción en la ciudad histórica la intervención tiene una inmediatez difícilmente compatible, que puede acabar en la utilización mono funcional de los espacios por parte del sector terciario y el rechazo de la comunidad. La demanda de protagonismo en cada parte del nuevo postdamerplatz puede amenazar su unidad y la continuidad con la ciudad histórica legible como conjunto. Sin embargo estos son los ingredientes del dinamismo de la ciudad y es necesario enfrentarlos para poder regenerar este centro. Algunas claves que nos señala este caso son la participación ciudadana y la búsqueda de soluciones adecuadas en concursos.

Para reconectar, integrar a Berlín, se debe recurrir a aquellos lugares cuya carga simbólica sea potente. Lo primero es identificar espacios o puntos de la ciudad capaces de incidir de manera significativa sobre su carácter, como: El Río de Berlín único elemento urbano que el muro no había logrado romper. El eje vial norte-sur, cortado por el muro en el Checkpoint Charlie. Alexanderplatz, centro de Berlín oriental, absolutamente destruido. Potsdamerplatz, de una carga histórica tremendamente relevante como corazón del viejo Berlín.

Con respecto al Parque Tiergarten, preexistencia que se localiza al norte de Potsdamerplatz, lo que Renzo Piano hace es continuar una larga línea de tilos que viene desde allí y se introduce en el nuevo proyecto y finalmente con respecto al Landwehrkanal, límite sur del proyecto, el gesto que hace el arquitecto es acuñarlo dentro del proyecto en forma de un gran espejo de agua. Renzo Piano consideraba el agua en movimiento como una metáfora del proceso de curación entre el Este y el Oeste, como si fuera una brecha sobre la que se ha tendido un puente. Además el agua

confirma la estrecha relación de Berlín con la naturaleza, conectando el verde al norte, con el agua al sur.

2.2.3. Espacios

Los visitantes tienen la posibilidad de pasear al borde del agua, o cruzar por encima de ella a través del puente. No se excluye totalmente al auto, aunque se ven frenados por los giros bruscos en el tramado. Los peatones gozan de una prioridad absoluta.

FOTOGRAFÍA 10:

Espejo de agua, Potsdamer Platz



Fuente: Nueva Arquitectura del Paisaje, Robert Holden

Intervención por: Arq. Renzo Piano

El acceso libre al agua es un principio fundamental de este proyecto, lo que implica que el agua deba mantenerse limpia y accesible.

La variedad de los efectos del agua utilizando modelos computarizados a escala real, hacen de este un lugar especial para la gente.

FOTOGRAFÍA 11:

Ciudadanos disfrutando del agua



Fuente: Nueva Arquitectura del Paisaje, Robert Holden

Intervención por: Arq. Renzo Piano

Los árboles y las plantas afirman el lugar de la naturaleza en medio de la actividad comercial.

FOTOGRAFÍA 12:

Zonas de filtrado de gravilla y juncos que extrae los nutrientes.



Fuente: Nueva Arquitectura del Paisaje, Robert Holden

Intervención por: Arq. Renzo Piano

Medellín se analizó para tomar todas las pautas necesarias de su metodología y aplicarlas al territorio escogido en este Trabajo de Fin de Carrera. Al haber estudiado detalladamente su investigación, proceso y resultado se llega a la conclusión que fue la mejor técnica, apostado por la EDU para erradicar la violencia de esa ciudad y mejorar la calidad de vida en los estratos populares, dándoles equipamientos de calidad que propicien el desarrollo de las zonas.

Potsdamer Platz fue un referente más concreto de equipamiento público que me sirvió para saber cómo la memoria colectiva y la significación de un lugar con alto valor histórico se pone en evidencia y potencialidad en una plaza que conmemora en sus intenciones de diseño, en su propuesta paisajista, en la ubicación y disposición del mobiliario, el pasado del lugar.

CAPÍTULO 3: QUITUMBE

Una vez analizado los referentes y determinado el sector, se realiza el estudio general de la zona, para conocer aspectos históricos, demográficos, geográficos, socioculturales, territoriales y estado actual de la zona antes de realizar un reconocimiento físico.

3.1 Historia

Antiguamente la Zona de Quitumbe fue una laguna. El desarrollo histórico se remonta a la época prehispánica, en la que el asentamiento de Chillogallo cumplía una función importante al ser uno de los centros de articulación en la ruta al Noroccidente conocida como De los Yumbos.

En la Época Hispánica, con la política española se estableció el sistema de haciendas que se desarrolló de forma paralela al Centro Histórico.

En el año de 1999 se crea el plan Ciudad Quitumbe promovido por el Distrito Metropolitano de Quito ocupando los terrenos de las haciendas El Carmen, Ortega y La Balbina del sur de la Ciudad. Vecina de la fundación Fundeporte, cuyas áreas forman parte del plan general que abarca 315 ha.

FOTOGRAFÍA 13:

Hacienda El Carmen



Fuente: Google Earth

Ciudad Quitumbe se creó con el objetivo de descongestionar el centro histórico, al ofrecer habitación, equipamiento y servicios además de un nuevo centro administrativo. El plan fue concebido como un pedazo de ciudad e incluyó la planificación territorial y la dotación de redes, infraestructura y equipamiento.

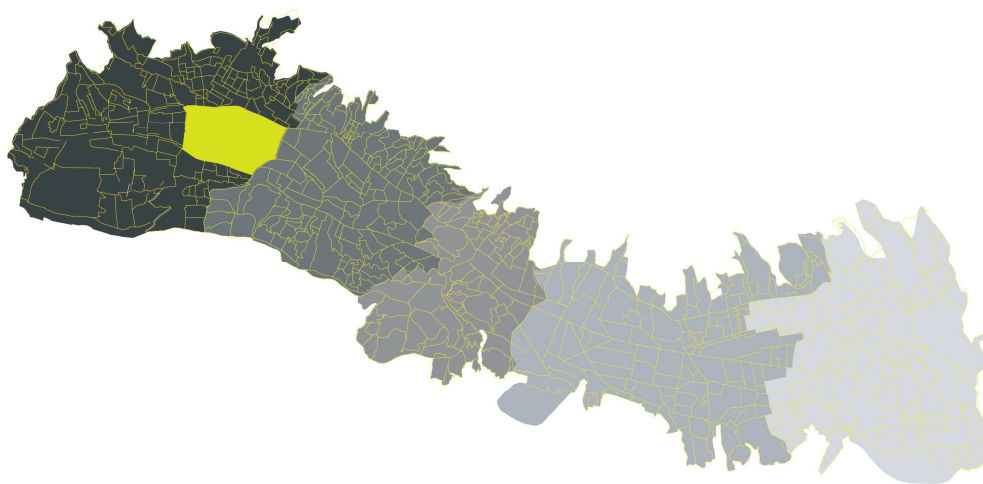
3.2 Aspectos demográficos

En la Administración Quitumbe habitan 269.000 personas distribuidas en 350 barrios pertenecientes a 5 parroquias: Guamaní, Turubamba, La Ecuatoriana, Quitumbe y Chillogallo.

El sistema de barrios analizados son los pertenecientes a la Parroquia Quitumbe y aledaños a la franja de equipamiento propuesta por el Plan Ciudad Quitumbe. Tiene un área de 532,2 hectáreas y se considera la proyección de la población a través de la Administración Zonal Quitumbe para el 2008, será de 26.606 habitantes.

MAPEO 17:

Área analizada de la Parroquia Quitumbe en el DMQ



Fuente: Distrito Metropolitano de Quito

Intervenido por: Andrea Hidalgo

Existe una población de 13103 hombres y 13512 mujeres con una densidad demográfica de 50 habitantes por hectárea.

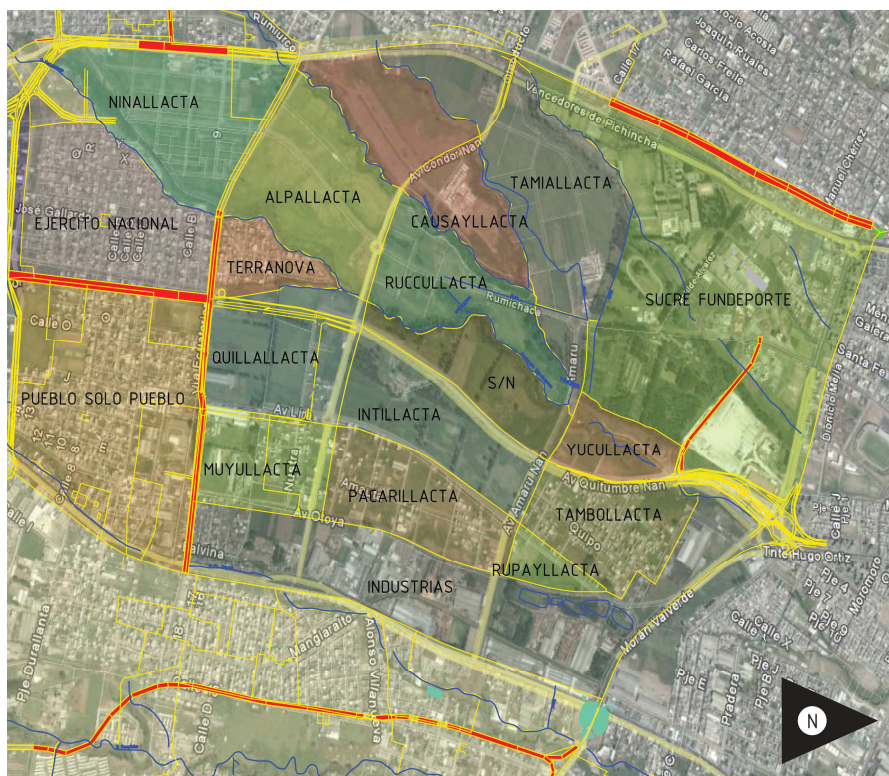
3.3 Aspectos geográficos

Colinda al norte por el área urbana de la administración Eloy Alfaro, al sur con las parroquias Turubamba y Guamaní, al este con El Camino del Inca y al oeste con las parroquias La Ecuatoriana y Chillogallo.

La zona analizada consta de los barrios Ninallacta, Alpallacta, Causayllacta, Tamiallacta, Sucre Fundeporte, Ejercito Nacional, Terranova, Ruccullacta, Sin Nombre 13, Pueblo Solo Pueblo, Quillallacta, Intillacta, Yucullacta, Tambollacta, Pacarillacta, Muyullacta, Rupayllacta e Industrias.

MAPEO 18:

Grupo de Barrios Quitumbe



Fuente: Google Earth

Intervenido por: Andrea Hidalgo

La atraviesan las quebradas Ortega, Urupungo, Sanchayacu, Capulí, Caupichu y La Chorrera.

FOTOGRAFÍA 14:

Quebrada Ortega



Fuente: Andrea Hidalgo

Intervenido por: Municipio de Quito

3.4 Aspectos socioculturales

Según el último censo realizado el 25 de Noviembre del 2001 por el Instituto Nacional de Estadísticas y Censos (INEC) muestra que Quitumbe tiene una tasa de analfabetismo del 46.1% y el nivel de instrucción está repartido en:

Ninguna: 335 habitantes

Primaria: 4470 habitantes

Secundaria: 6714 habitantes

Superior: 1373 habitantes

Postgrado: 12 habitantes

La gran mayoría de la población tiene procedencia andina gracias a la migración interna desde provincias como Cotopaxi, Chimborazo y Bolívar. Esto ha provocado que los habitantes de Quitumbe celebren muchas fiestas ancestrales.

FOTOGRAFÍA 15:

Inti Raymi-Fiesta del Sol



Fuente: Administración Zonal Quitumbe

Libro: Quitumbe Informe de Gestión 2000-2008

La población predominante es joven, constituida por familias ampliadas, cuya ocupación principal es en el sector terciario.

3.5 Aspectos territoriales

El territorio en Quitumbe describe el centro del conjunto que tomó como base la cuadrícula de la ciudad colonial, se sintetizaron valores simbólicos autóctonos, pequeñas plazas y senderos peatonales, la valorización del sol, la tierra y el agua.

Se incluye el centro administrativo, municipal, religioso y cívico cultural y el centro de comercio y servicios, en los que predomina el uso peatonal. Las áreas residenciales multifamiliares ocupan el 40% de la superficie del conjunto con alturas máximas a 8 pisos y con buena accesibilidad a sus barrios gracias al buen estado de sus vías.

La topografía de Quitumbe presente una pendiente del 3%, que al ser comparada con otros barrios nos damos cuenta que se encuentra en una meseta rodeada por montañas.

FOTOGRAFÍA 16:

Vista Aérea Quitumbe 1991



Fuente: Administración Zonal Quitumbe

FOTOGRAFÍA 17:

Vivienda en Quitumbe



Fuente: Andrea Hidalgo

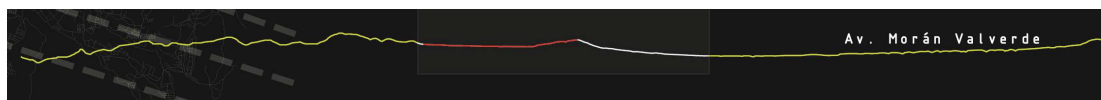
3.5.1 Medio natural

La zona de Quitumbe presenta un microclima propio: temperatura promedio de 10 a 11 grados Celsius., inferior al promedio de Quito (13°C), con vientos predominantes direcciones NE E-S 2.0 A 3.7 Km/h de velocidades promedio y precipitación mensual promedio 112 m.m; anual 1400mm.

Es una zona estable desde el punto de vista geológico, de material consolidado, con pendientes suaves en un 77% del área, con zonas colindantes de pendientes no mayores al 40% apta para uso urbano. En el área es mínima la afectación por riesgos volcánicos

MAPEO 19:

Corte Transversales Av. Morán Valverde



Fuente: Archivos TIAU 2009

Intervenido por: Juan Gabriel Andrade

Quitumbe forma parte del acuífero sur de Quito, buena permeabilidad y alta escorrentía. Está regada por una serie de afluentes menores que alimenta el río Machangara, el nivel freático de la zona es alto.

Posee un suelo con excelentes condiciones para la agricultura, suelo que progresivamente ha sido ocupado y fraccionado en un proceso irreversible, de tipo espontaneo y con muy poca intervención de planificación.

3.5.2 Proceso urbano

El proceso de urbanización se inicia en los años 70, coincidente con el inicio del periodo petrolero que acelera los procesos migratorios desde el interior hacia los principales centros urbanos del país.

Hasta 1982, un 90% de la zona de Quitumbe era tierra cultivable, únicamente 10.6 ha. tenían un uso urbano y 483ha. estaban en proceso de urbanización a nivel de fraccionamiento del suelo.

De un total de 109 barrios identificados, solo 10 obtuvieron previamente la autorización municipal, el resto, los 99 son asentamientos en los que la presencia popular es dominante.

3.5.3 Características viales

Es una zona en proceso de formación; su desarrollo se ha dado en un comienzo concentrando la ocupación sobre los ejes viales longitudinales: Panamericana Sur y Mariscal Sucre.

Más allá de estos dos ejes no existe ninguna red estructurada en sentido N/S y peor E/O, lo que da lugar a una trama urbana incompleta, conformada por fragmentos urbanos aislados carentes de relaciones espaciales y funcionales.

3.6 Plan Ciudad Quitumbe, 1990

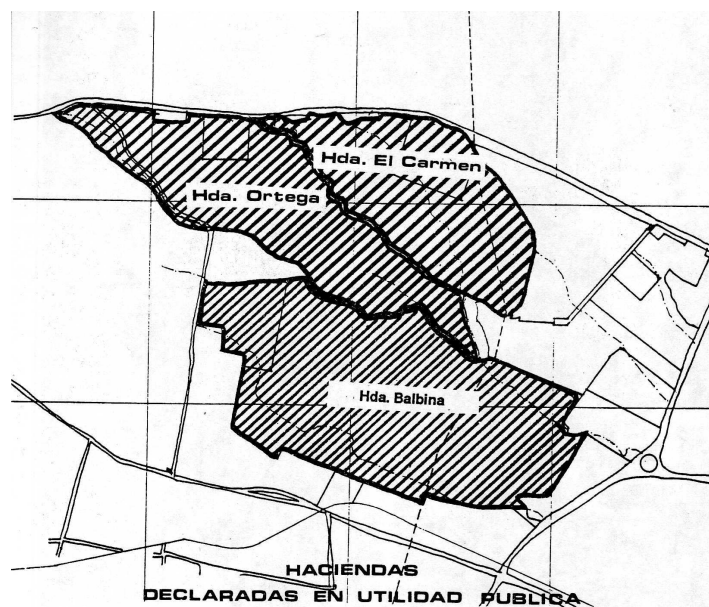
En Quitumbe se puso en práctica el concepto de descentralización administrativa de la ciudad creando un Centro Sur, con todas las Características del Centro Histórico y concordante con el Centro Norte. Centros entendidos como polos de desarrollo planificados y que permiten la más amplia participación ciudadana en las tareas del crecimiento urbano.

Se contempla en sus propuestas y diseños la participación de la población como entes sociales organizados y el mejoramiento de la calidad del ambiente y de la vida de la población.

El Consejo Municipal de Quito en sesión del 23 de Enero de 1989, declaró de utilidad pública el territorio de las haciendas La Balbina, El Carmen y Ortega, localizadas al sur de la Ciudad, con extensión de 250.59 hectáreas, para destinarlas al proyecto El Plan Ciudad Quitumbe.

PLANIMETRÍA 2:

Haciendas declaradas en utilidad pública



Fuente: Libro, Plan Ciudad Quitumbe

Así surge como una propuesta de planificación integral e innovadora con perspectivas e implicaciones de corto y largo plazo para el desarrollo de la ciudad y particularmente de la zona sur.

La propuesta incorpora la estructuración del nuevo Centro Sur de Quito (administrativo, comercial y de servicios), la dotación de equipamientos y la generación de alternativas de empleo y producción.

Construir en el corazón del sur, el polo articulador de su futuro desarrollo, en el que se concentren el conjunto de actividades, usos y flujos urbanos.

3.6.1 Objetivos del Plan

- Crear una nueva estructura de ciudad policéntrica, que permita la desconcentración de funciones del espacio central, en el resto de la ciudad y la región.

- Racionalizar la estructura del sistema vial dándole jerarquía y funcionalidad.
- Identificar y dinamizar las identidades sociales urbanas (barrios, comunas, parroquias) fundamento de la estructura de la ciudad de hoy y del futuro.
- Proporcionar un sistema de manejo ambiental, que permita establecer los parámetros de equilibrio entre la naturaleza y los cambios propiciados por las actividades humanas.

3.7 Objetivos del Trabajo de Fin de Carrera para Quitumbe

- Conexión de los sistemas viales propuestos por Plan Ciudad Quitumbe, que permitan establecer relaciones entre los diferentes equipamientos preexistentes en el sector.
- Generación de ejes estructurantes, con vocaciones específicas que den carácter a las vías generando una propuesta urbana integral.
- Aprovechar las condiciones territoriales para proponer espacios de comercialización, cultura, ocio, contemplación de los sistemas geográficos gracias al paisaje natural existente.
- Revalorizar las costumbres ancestrales que aún permanecen arraigadas en la memoria colectiva y que se manifiestan en distintos eventos, generando identidad en la comunidad mediante la creación de equipamientos que rememoren el pasado del lugar.

CAPÍTULO 4: INVESTIGACIÓN Y METODOLOGÍA APLICADA

Una vez analizado los referentes y estudiado el sector de intervención, se realiza el reconocimiento físico de la zona, donde para recolectar información más certera se realizan encuestas e imaginarios, (metodología, TIAU) a manera de estudio general sobre la zona escogida, este primer diagnóstico permitirá desarrollar criterios de intervención urbanos y arquitectónicos, el análisis cualitativo y cuantitativo de los elementos representativos tales como vías, equipamientos, lotes de oportunidad, entre otras y generará un sistema de datos que servirá de apoyo en la construcción de la propuesta urbana integral.

4.1 El urbanismo social

4.1.1 Definición y metodología de trabajo

El urbanismo social pone los instrumentos y recursos del urbanismo al servicio del ser humano como centro del discurso y se bebe también de las fuentes del urbanismo cívico que tiene como grandes pilares la transparencia y la participación ciudadana. Se trata de un modelo de urbanismo sostenible, transparente y participativo, que busca proteger a los más débiles, que se preocupa por el pleno desarrollo de todos los barrios de la ciudad, que apuesta firmemente por la construcción de vivienda y que quiere mejorar la calidad de vida de nuestra generación, y de las generaciones que nos van a suceder.

Saber escuchar a la comunidad, que expresa sus necesidades, sus sueños y sus ideales de una ciudad mejor. Constituyen la semilla de un proceso de participación donde la ciudad vuelca todas sus expectativas y sirve como principal insumo para que se fije el que todos los proyectos deben tener el componente social. Es entonces la realidad de transformar un territorio bajo un esquema participativo.

La construcción colectiva de ciudad con la participación decisiva de sus protagonistas, los propios ciudadanos, lleva implícita una verdadera política de transparencia hacia las acciones públicas que favorecen a los habitantes y generan dinámicos polos de desarrollo en la ciudad.

4.2 Aplicación metodología de Medellín en Quitumbe

Como complemento esencial al estudio teórico del sector es necesario el reconocimiento físico y trabajo de campo, actividad que se realizó en cada uno de los barrios inscritos en la zona de intervención, para entender cómo se desarrolla y cómo se convive.

Este reconocimiento del lugar se efectuó con el acompañamiento constante de organizaciones de la comunidad lo que generó un primer proceso de socialización y difusión de componentes del proyecto, a fin de lograr un acercamiento al sector y finalmente construir de manera compartida un diagnóstico que permita delimitar áreas de posible desarrollo para proyectos. Se identifican puntos de reunión importantes como las casas barriales, las quebradas Ortega y Sanchayacu, la presencia del Parque Las Cuadras, la Administración Zonal Quitumbe, El Terminal Terrestre del Sur, la Última Estación del Trole y proyectos como, el Quicentro del Sur, entre otros.

La premisa principal de urbanismo social sostiene que: La gente es el alma de los proyectos barriales, por ende su ejecución deberá escuchar sus peticiones y el desarrollo será con un grupo común de trabajo, de esta manera con la idea de tener un acercamiento con la gente del barrio, del día 30 de marzo hasta el 7 de abril del 2009, Andrea Hidalgo, Cesar y Santiago (estudiantes de la FADA) obtienen una muestra tomada a 130 personas mediante encuestas para determinar: problemática, la necesidad más urgente, la esperanza de los moradores y soluciones desde su punto de vista.

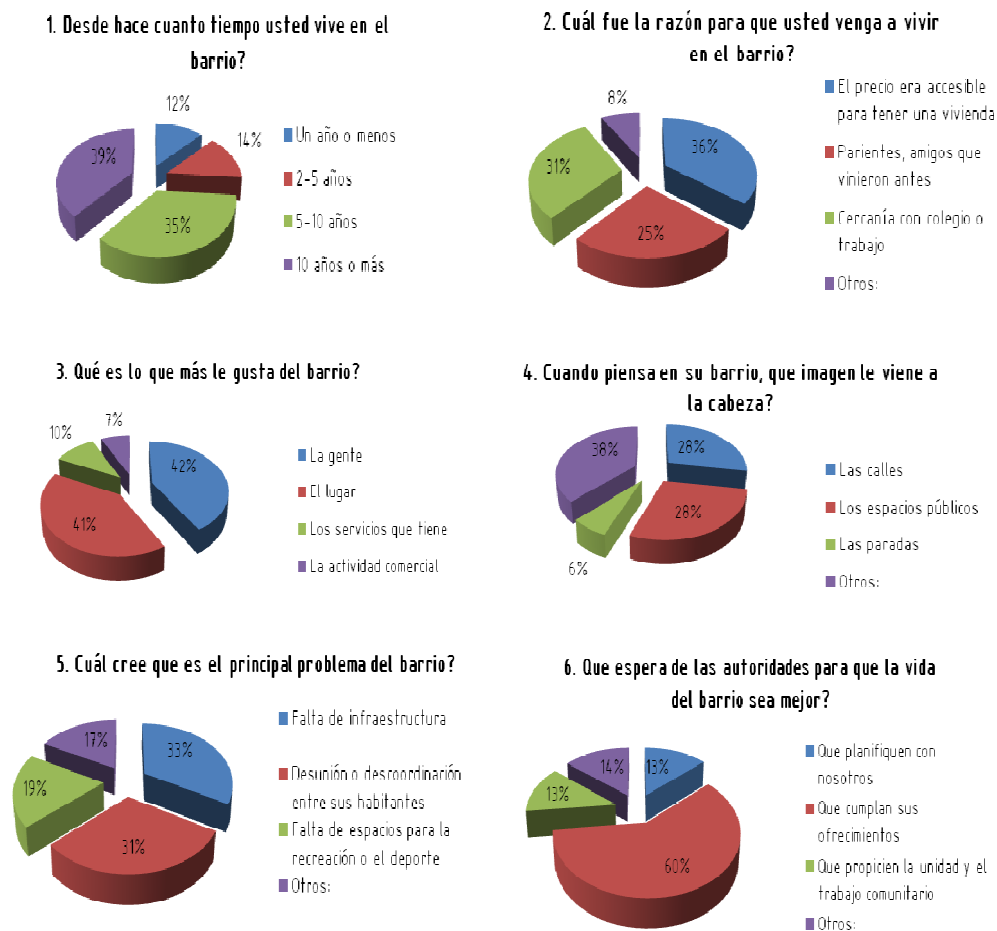
La encuesta se fórmula con las siguientes preguntas a un total de 130 personas:

1. ¿Desde hace cuanto tiempo usted vive en el barrio?
2. ¿Cuál fue la razón para que usted venga a vivir en el barrio?
3. ¿Qué es lo que más le gusta del barrio?
4. ¿Cuándo piensa en su barrio, que imagen le viene a la cabeza?
5. ¿Cuál cree que es el principal problema del barrio?
6. ¿Qué espera de las autoridades para que la vida del barrio sea mejor?

7. ¿Qué cree que pueden hacer los moradores para mejorar la situación del barrio?
8. ¿Que está dispuesto a hacer usted para mejorar la vida del barrio?
9. ¿A más de buenos servicios básicos, qué cree que deba tener el barrio para mejorar?
10. ¿Cuál cree que es el principal problema del barrio?
11. ¿Cómo cree que se pueda solucionar ese problema?
12. ¿Cómo cree que la gente pueda llevarse mejor en el barrio?
13. ¿Qué es lo mejor que ha hecho el barrio hasta ahora?
14. ¿Si usted pudiera soñar, cómo quisiera que fuera su barrio?
15. ¿Dé una idea para que el barrio mejore y sea un lugar ideal para vivir?

Los resultados obtenidos de cada una de las preguntas se tabulan obteniendo resultados que nos arrojan a posible soluciones:

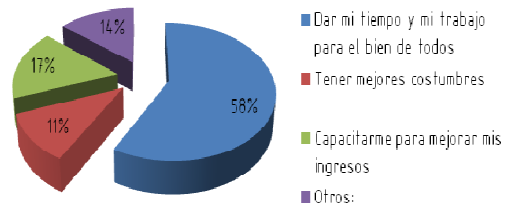
GRÁFICO 1



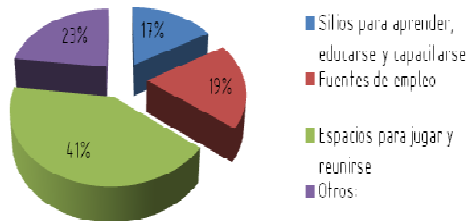
7. Que cree que pueden hacer los moradores para mejorar la situación del barrio?



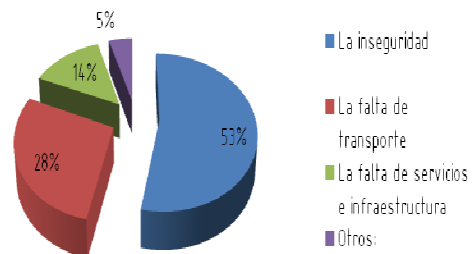
8. Que está dispuesto a hacer usted para mejorar la vida del barrio?



9. A más de buenos servicios básicos, qué cree que deba tener el barrio para mejorar?



10. Cuál cree que es el principal problema del barrio?



Autor: Andrea Hidalgo R.

Como trabajo paralelo a la realización de encuestas a los moradores del sector, se programaron talleres de encuentro con la comunidad a fin de lograr el intercambio de ideas y puesta en común de sus necesidades.

La finalidad de estos talleres, denominados “Talleres de Imaginarios”, es vincular a la comunidad, de tal manera que manifiesten públicamente sus necesidades, plasmen sus ideales, “se imaginen su territorio”; esta es una oportunidad abierta de participación comunitaria y generadora de sentido de pertenencia para los futuros espacios.

FOTOGRAFÍA 18:

Imaginario Silvia

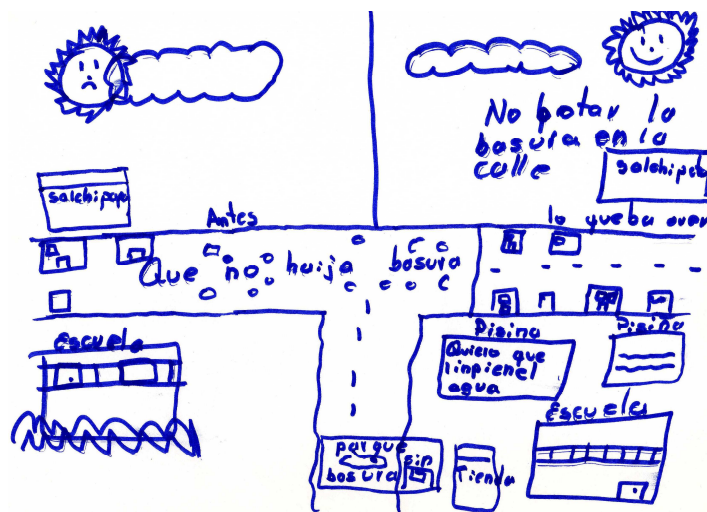


Autor: Silvia Villacrés (10 años)

Fuente: Andrea Hidalgo

FOTOGRAFÍA 19:

Imaginario Teresa

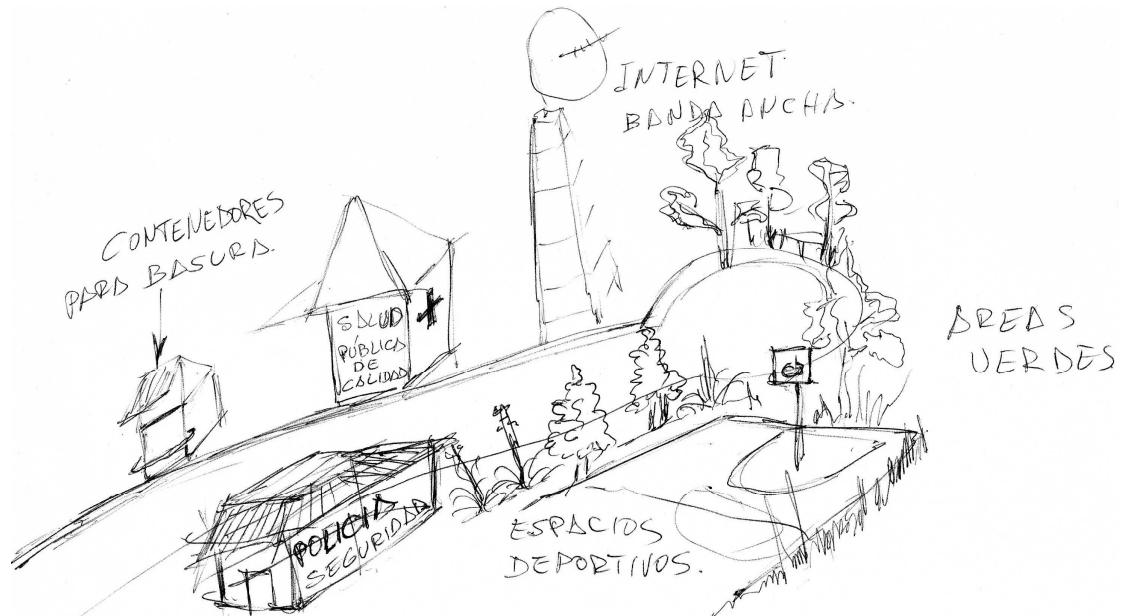


Autor: Teresa Alava (12 años)

Fuente: Andrea Hidalgo

FOTOGRAFÍA 20:

Imaginario José



Autor: José García (35 años)

Fuente: Andrea Hidalgo

FOTOGRAFÍA 21:

Imaginario Maximina



Autor: Maximina Valencia (25 años)

Fuente: Andrea Hidalgo

4.3 Resultados de la metodología

Posteriormente se realiza la compilación de los resultados de la experiencia de las encuestas y los imaginarios con la comunidad, a fin de que se revelen las ideas de los mismos con respecto a cómo quieren que sean sus barrios y a así llegar a conclusiones de diseño proporcionadas por los mismos moradores.

Obteniendo los siguientes resultados²¹:

4.3.1 Factores de agrado del barrio

Los habitantes coinciden que lo que más les gusta del barrio son la gente y el lugar, esto gracias a que los precios del suelo son accesibles y la cercanía a las diferentes actividades diarias a realizar por la población, han hecho de estas las principales motivaciones que tuvieron los habitantes al buscar un mejor lugar para asentarse en el sur de la ciudad.

Al pensar en su barrio la población tiene más cercano el recuerdo de obras recientes realizadas por el Municipio en cogestión con los moradores, infraestructura vial, equipamiento, que aun siendo escasas y de baja inversión pública, han causado suceso entre los habitantes.

SÍNTESIS: SU GENTE-INFRAESTRUCTURA-EQUIPAMIENTO

4.3.2 Problemas expuestos

Las encuestas muestran a Quitumbe como un grupo de barrios donde predomina la desunión entre vecinos, al ser relativamente nueva y conformarse como el nuevo centro para el sur, las personas que han ido adquiriendo la vivienda en estos lugares no han generado vida en comunidad y al carecer de espacios para la cohesión social se desarrolla la vida hacia dentro de sus grandes multifamiliares.

SÍNTESIS: DESUNIÓN-IDENTIDAD –INFRAESTRUCTURA

²¹ Resultados tomados del Volumen I, Resultados y Problemática, pág. 97

4.3.3 Disposición de la gente

Los ciudadanos responden que con unidad y esfuerzo se asumen los retos para un beneficio colectivo. Es por esto que están dispuestos a dar su tiempo para realizar actividades en comunidad y así mejorar la situación de sus barrios.

SÍNTESIS: COMPROMISO-UNIDAD

4.3.4 Mayor problema percibido

La población de Quitumbe indicó que para mejorar su nivel de vida los barrios necesitan sitios que generen empleo, para educarse y aprender, para jugar y reunirse. Ahora en la mayoría de barrios de la ciudad de Quito el principal problema radica en la inseguridad, seguido por la carencia de infraestructura y de equipamientos de calidad.

SÍNTESIS: INFRAESTRUCTURA-INSEGURIDAD

4.3.5 El barrio soñado

Los moradores de los diferentes barrios analizados de la Parroquia Quitumbe imaginan su barrio con calles y parques más limpios, con seguridad, lugares que fortalezcan el aprendizaje donde puedan realizar investigación y se promueva el desarrollo sobre todo intelectual de los habitantes del sector. También buscan tener mayor cohesión social para poder hacer más eficaz el trabajo en comunidad.

SÍNTESIS: EQUIPAMIENTOS QUE PROMUEVAN LA INVESTIGACIÓN-COHESIÓN SOCIAL

4.4 Análisis FODA

Una vez realizadas las encuestas y tabuladas, se hace un análisis FODA que es una herramienta de análisis estratégico. Es un cuadro de comparación donde se encuentran las fortalezas, oportunidades, debilidades y amenazas del barrio, desde los componentes de movilidad, espacio público, medio ambiente, vivienda,

equipamientos, seguridad y convivencia, para así poder saber en qué están fallando las autoridades o la misma comunidad.

4.4.1 Fortalezas

- Gran terreno bacante.

Quitumbe es un lugar con muchos terrenos baldíos y de mucha potencialidad.

- La comunidad busca el trabajo en conjunto.

Están dispuestos a colaborar, dar su tiempo y disponibilidad para tener un mejor desarrollo integral.

- Apoyo a las microempresas.

Gracias a la administración zonal Quitumbe que proporciona conocimiento, materiales y espacios para sus negocios las microempresas de cuyes, huevos de codornices y plantas ornamentales han progresado.

- Ciudadela planificada.

Quitumbe se encuentra bien servida, consta de servicios básicos y transporte.

- Nueva infraestructura.

Cuenta con el Nuevo Terminal Terrestre del Sur, el Quicentro del Sur, entre otros que han generado más fuentes de empleo.

4.4.2 Oportunidades

- Quitumbe como el nuevo centro del Sur.

Al contar con todo tipo de infraestructura, ser un sector organizado, planeado y al contar con todos los servicios básicos, han hecho de este lugar el escogido por muchos para habitar en el sur.

- Topografía.

Quitumbe al encontrarse en una meseta la pendiente no supera el 3% de inclinación.

- Ciudad Quitumbe.

Es la propuesta concebida por el Municipio de Quito que pone a esta zona del sur como potencial para el desarrollo de la inversión pública y privada. Cuenta con el Parque las Cuadras, El Hospital del Padre Carolo, El Mercado las Cuadras, El Quicentro del Sur, muchos proyectos de vivienda, además aquí se encuentra la

administración Zonal Quitumbe que abarca las parroquias Guamaní, Turubamba, La Ecuatoriana, Quitumbe y Chillogallo.

- El bajo costo del suelo.

Al hablar de la zona sur de la ciudad podemos decir que la mayoría de las persona que vienen de otras provincias de nuestro país buscan los precios más accesibles para vivir y ahora además del bajo costo de suelo en Quitumbe se puede aspirar a tener una gran calidad de vida gracias a todos los servicios con la que esta parroquia cuenta.

4.4.3 Debilidades

- Sitios de reunión.

Al no tener espacios de calidad tienen una baja concepción del espacio público y no cuentan con espacios para promover la cohesión social entre vecinos.

- Insalubridad.

La comunidad que se encuentra cerca de las quebradas ven a las mismas como una debilidad ya que si no son tratadas presentan un alto riesgo de propagar enfermedades.

- Falta de emprendimiento.

La comunidad se ha despreocupado y la directiva no ayuda al progreso de sus barrios.

4.4.4 Amenazas

- Administración Zonal.

Los moradores del lugar la ven como una amenaza que no les deja hacer con su territorio lo que ellos quisieran.

- Migración.

Es otra amenaza ya que al convertirse en el nuevo centro del sur, todo el mundo quiere ir a vivir allá por su cercanía a las nuevas fuentes de empleo y porque cuenta con todos los servicios básicos.

- El Terminal Terrestre.

Con la llegada del terminal a Quitumbe la delincuencia crecerá.

Las respuestas arrojadas mediante la toma de imaginarios y encuestas muestran a la zona de Quitumbe como el nuevo centro del sur, que aún estando abastecida de todos los servicios básicos no mantiene contenta a la población que la habita. Esto se debe a

que siendo un pedazo de ciudad muy bien organizada, con vías casi en su totalidad pavimentadas, dotada de transporte urbano, comercio e instaurando la tipología de vivienda multifamiliar, no cuenta con equipamiento comunitario de calidad para la cohesión social.

A partir de las conclusiones anteriormente mencionadas, proporcionadas por la comunidad para el diseño, la definición de un área de intervención, y la definición de la vocación definitiva del proyecto a realizar, se ejecutó la primera tentativa de proyecto urbano.

CAPÍTULO 5: DESCRIPCIÓN DE LA PROPUESTA URBANA GENERAL

Continuando con la metodología adoptada de Medellín y gracias a la compilación de información, diagnósticos y análisis realizados sobre el grupo de barrios, se ejecuta una primera propuesta urbana con el objetivo de forjar un plan general con áreas de intervención, estrategias y componentes, generando directrices urbanas y arquitectónicas para el diseño y la ejecución del Sistema Integrado de Equipamientos (SIE).

Para la priorización de los proyectos de espacio público dentro del SIE, se realiza una valoración urbana, a fin de estructurar centralidades zonales, barriales y vecinales como principal apuesta urbana y arquitectónica, los mismos que quedarán a manera de implantaciones.

El SIE define fases de intervención acordes a las expectativas urbanas a desarrollar y de la misma manera a las necesidades inmediatas expuestas por la comunidad.

5.1 Principios reguladores

El espacio público (trazado, parques, plazas) y los edificios públicos (equipamiento central) constituyen el hilo conductor de la concepción y construcción de la ciudad y se convierten en el instrumento proyectual, para reconstruir y dar unidad a la ciudad a partir de sus elementos constitutivos: la zona, el sector, el barrio, la calle, la unidad vecinal, y de esta manera, responder en forma adecuada al conjunto de actividades urbanas que se desarrollan sobre él.

El conjunto de la estructura urbana propuesta se entiende como una ciudad integral y no como un conjunto de proyectos aislados de vivienda, empleo o equipamiento.

5.2 Propuesta Urbana Plan Ciudad Quitumbe

El trazado urbano plantea recuperar varios patrones urbanos de la ciudad e introducir, para el área residencial otros patrones que incorporen áreas productivas individuales o colectivas presentes en el desarrollo espontáneo de los asentamientos populares.

Sistema Metropolitano

La avenida Quitumbe constituye el eje principal y portador de la movilidad urbana. La Av. Mariscal Sucre se ha convertido en la arteria más importante de interconexión de Quito hacia la región sur y occidental del país.

La confluencia de las quebradas, el vivero Municipal y FUNDEPORTE se convierten en el gran parque de Quitumbe.

Sistema Zonal

Se estructura por una serie de avenidas que permiten la conexión con las principales vías del tejido urbano adyacente y por los espacios y equipamientos distritales (área central) núcleos de equipamiento zonal, caminería peatonal, etc.; que organizan las áreas de vivienda y las áreas centrales, las áreas verdes, de recreación, de producción, los ejes comerciales, etc.

Sistema Local

Conformado a partir de una retícula de calles vehiculares y peatonales que definen las unidades básicas urbanas: el sector, el barrio, las unidades vecinales, la localización de los núcleos de equipamiento local, etc.; a partir de las cuales se organiza el conjunto de espacio residencial.

5.2.1 El espacio urbano

Los sectores están conformados por territorios circunscritos por vías principales o accidentes geográficos de significación, conformándose en áreas relativamente homogéneas.

Hacia el costado occidental de la avenida Quitumbe, se conformó el gran parque urbano que contiene los más significativos equipamientos distritales. Es un área de alta densidad de uso, conformada por varias cuadras, que combinaron usos de vivienda con usos múltiples. En este sector se privilegió la circulación vehicular.

El sector conformado por barrios de vivienda unifamiliar y multifamiliar con actividades productivas y comerciales hacia las vías, en las que se plantea una recuperación del uso del portal, como protector de los fenómenos climáticos que en el sur se presentan con mucha fuerza (el sol, la lluvia, el viento). Cada barrio tiene espacios de uso comercial que albergan equipamientos locales y áreas verdes.

Los sectores en el área de las quebradas, los barrios y los lugares de acceso a los multifamiliares son espacios que facilitan la convivencia y relaciones sociales, articulando los espacios de vivienda con las zonas de producción y de trabajo.

5.3 Sistema vial-ejes

El sistema vial ha sido resuelto para satisfacer los requerimientos y las demandas internas del plan, de la zona sur y su articulación al conjunto de la ciudad.

Tomando la trama vial se propone una serie de ejes que integren a los sistemas de vivienda, equipamiento, zonal, barrial, sectorial y ciudad.

A.- Eje Pedagógico

Vía longitudinal de acceso a los edificios educativos, donde se desarrollaran diferentes actividades culturales.

Vía Colectora de 4 carriles:

Arborización en las dos veredas de la vía.

Tratamiento en fachadas de las construcciones existentes.

Mejoramiento del Alumbrado Eléctrico.

Distintos tratamientos en las veredas que sirva como guía para personas discapacitadas.

B.- Eje de Integración Social

Cordón suturador de diferentes espacios recreativos, en el cual se genera un ambiente de desarrollo comunitario en distintas actividades.

Vía Semi-Expresa:

Arborización.

Tratamiento en fachadas de las construcciones existentes.

Mejoramiento del Alumbrado Eléctrico.

Distintos tratamientos en las veredas que sirva como guía para personas discapacitadas.

Vía Semi Peatonal:

La calle y la vereda estén al mismo nivel pero con diferentes tratamientos de pisos.

Mojones con luz.

C.- Eje Industrial-Productivo

Vía netamente de acceso a fábricas del sector con la característica de generar espacios de permanencia para el esparcimiento social.

Vía Local:

Mejoramiento del Alumbrado Eléctrico.

Distintos tratamientos en las veredas que sirva como guía para personas discapacitadas.

Señalización.

D.- Eje Inter Arterial

Vía de gran escala que junta dos ejes principales de la ciudad generando accesibilidad al sector desde los dos flancos.

Vía Expresa:

Arborización en las dos veredas de la vía.

Tratamiento en fachadas de las construcciones existentes.

Mejoramiento del Alumbrado Eléctrico.

Distintos tratamientos en las veredas que sirva como guía para personas discapacitadas.

Pasos peatonales.

Señalización.

E.- Eje Natural

Quebradas que insertan la naturaleza de las montañas aledañas a un sector saturado de infraestructura mediante la recuperación y apropiación de las mismas.

Peatonal:

Saneamiento de Quebradas.

Pasamanos.

Tratamiento de pisos.

Alumbrado.

5.4 Circulación peatonal

La red peatonal tiene en consideración los tiempos de recorridos de la población desde y hacia sus lugares de residencia, en función a las frecuencias diarias de corta distancia, evitando la subordinación del peatón al paso de los vehículos y a la acción de las inclemencias del tiempo.

La circulación del peatón tendrá preferencia sobre el tráfico vehicular.

El sistema peatonal permite conectar las zonas residenciales con los equipamientos, las áreas recreativas y el centro en el que además, se prevé la peatonización de gran parte del mismo.

5.5 Ciclovías

Aprovechando la topografía del terreno se desarrolla un circuito de ciclovías que fomentará el uso de la bicicleta como práctica deportiva y medio de transporte y movilización.

Este es un medio de transporte no contaminante, adecuado a nuestra realidad que brinda la posibilidad de movilizar masivamente a la población.

El circuito de ciclovías consiste en varios anillos de circulación que ligan los diversos sectores, cerrados de acuerdo a los destinos de los ciclistas, tales como equipamientos barriales, sectoriales, parques zonales, comercios, trabajo, etc.

Tanto la caminería peatonal como las ciclovías se han localizado en recorridos de elevado valor paisajístico, privilegiando la relación entre el medio natural y el usuario.

5.6 Los proyectos arquitectónicos

Tras analizar las franjas de equipamiento propuestas por Plan Ciudad Quitumbe se toma como potenciales territorios para la propuesta del sistema integrado de equipamientos, al ser franjas que atraviesan diferentes barrios y los une tanto transversalmente como longitudinalmente es la mejor puesta en práctica para resolver la problemática mostrada en el proceso de investigación.

Para los proyectos arquitectónicos, que quedaran a manera de implantaciones, se toman tres terrenos bacantes de la franjas de equipamientos para proponer diferentes programas según su ubicación en el territorio.

1.- Centro de Tecnología Aplicada

Potenciar la educación como núcleo de la integración de la ciudadanía, que involucre a toda la población en sus distintos niveles de escolaridad, edad o estrato.

Investigación y Desarrollo

Biblioteca

Mediateca

Centro de Investigación

Integración de la comunidad

Auditorio

Centro Tecnológico

Administración

Gestión

Productividad

2.- Sistema de Integración Social

Inducción a la actividad social que tiendan a un sano esparcimiento de la población a través de prácticas deportivas, recreativas y lúdicas que propicien la integración de la población aprendiendo y divirtiéndose.

Desarrollo

Gimnasio

Gimnasio de Gimnasia

Gimnasio de Baloncesto

Estadio Olímpico

Complejo de Piscinas (Saltos Ornamentales)

Investigación

Aulas de Clases

Laboratorios de Computación

Servicios

Comedor

Centro de Atención al Atleta

Residencia Universitaria

3.- Redes de Innovación y Emprendimiento

Propone la producción de actividad económica con valor agregado, a través de procesos industriales y artesanales que aprovechen los recursos humanos de la Parroquia Quitumbe.

Centros de Distribución y Apoyo Logístico

Centros de distribución y venta de productos, bodegaje, estaciones de transferencia de carga, talleres, almacenamiento.

Parque Tecnológico

Centros de estudio, centros de investigación aplicada a las actividades productivas.

Centro comercial

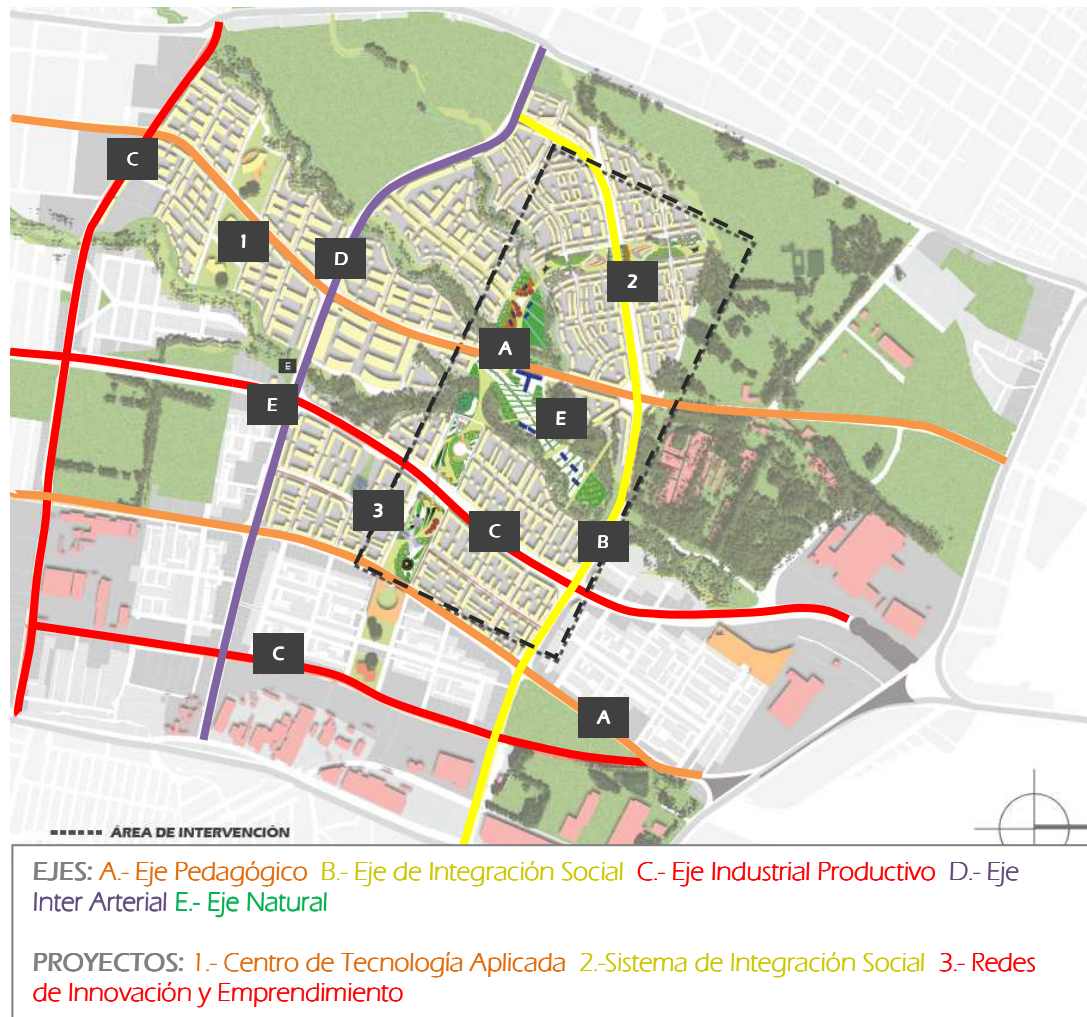
Centros comerciales, centros de distribución y venta, eventos, ferias de exhibición y exposiciones.

Zona de protección ecológica

Áreas verdes, esparcimiento, circuitos ecológicos, centros de observación e investigación, centros de información.

MAPEO 20:

Propuesta Urbana General



En conclusión la propuesta urbana general se desarrolla en base a requerimientos de la comunidad, conectando el barrio a la ciudad y permitiendo su funcionamiento como nodo dentro del sector. Resuelve las carencias de espacio público con proyectos que proporcionan nuevas actividades dentro del barrio.

Habiendo generado una propuesta urbana que sutura al barrio con la ciudad se ve como primordial aporte a la comunidad de Quitumbe intervenir en la franja de equipamiento, que al atravesar los distintos ejes, barrios y conectar diferentes puntos nodales del sector se vuelve en el potencial proyecto a ser desarrollado para resolver la problemática expuesta por los ciudadanos, la falta de cohesión social.

CAPÍTULO 6: ANÁLISIS FRANJA DE EQUIPAMIENTO

Concebido el proyecto urbano se determina la zona a ser intervenida que sea de mayor importancia, donde se desarrollará el proyecto de espacio público. Para el estudio se toma la franja de equipamiento donde se proyectará a detalle los elementos y diseño que conformaran el espacio urbano y el paisaje, mientras que las piezas arquitectónicas quedaran a manera de implantaciones.

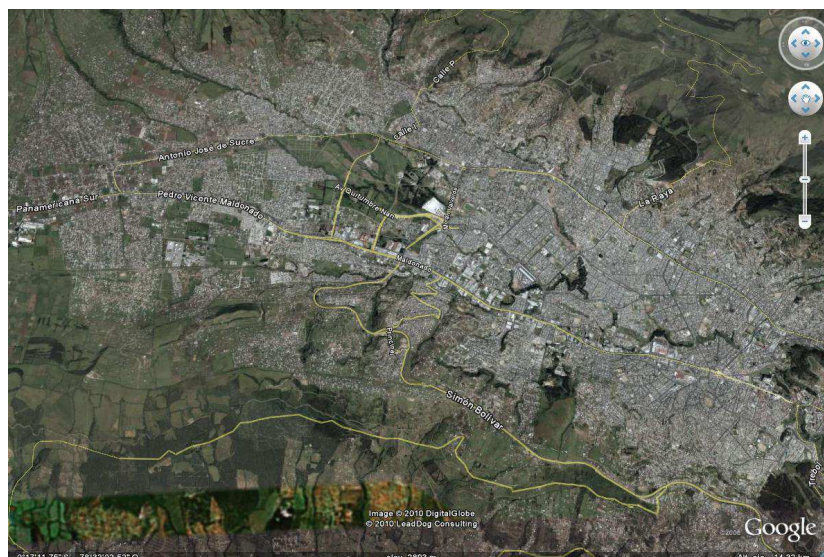
En este capítulo se explica la morfología, problemática y condiciones del terreno donde se implantará el proyecto de espacio público.

6.1 Justificación

Se toma el Eje de Equipamiento comprendido por las avenidas Maldonado, Mariscal Sucre, Morán Valverde y Guayanay, propuesto por Ciudad Quitumbe para el desarrollo del sistema integrado de equipamientos.

FOTOGRAFÍA 22:

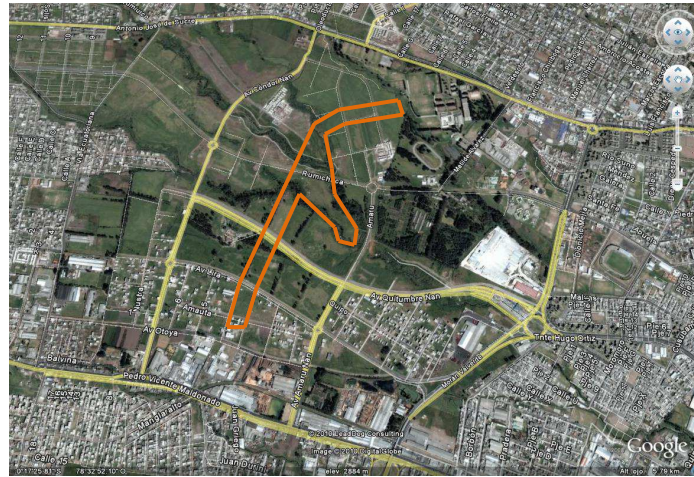
Vista satelital del sur de Quito y su geografía



Fuente: Google Earth

FOTOGRAFÍA 23:

Vista satelital de ubicación del terreno dentro del contexto urbano



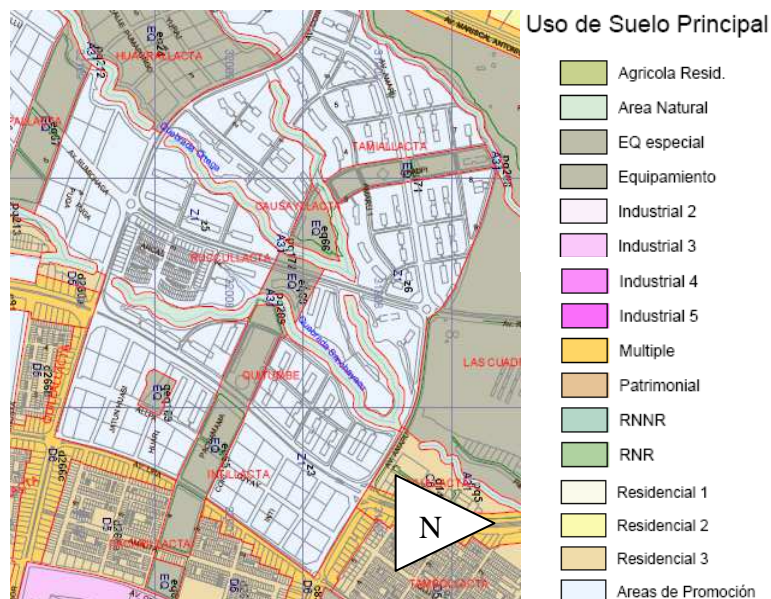
Fuente: Google Earth

Intervenido por: Andrea Hidalgo R.

Los usos de suelo de equipamiento se admitirán únicamente en los ejes destinados para el efecto, en los que se ubicarán servicios de educación, salud, recreación, cultura, comercio, seguridad, protección de incendios y otros equipamientos de uso colectivo. Sé prohíbe el uso de suelo para equipamiento de servicio público.

PLANIMETRÍA 3:

Planos de Uso, Ocupación y Edificabilidad, Zona Quitumbe



Fuente: Colegio de Arquitectos de Quito

Se generará un sistema de equipamiento recreativo cultural en los paseos de las quebradas.

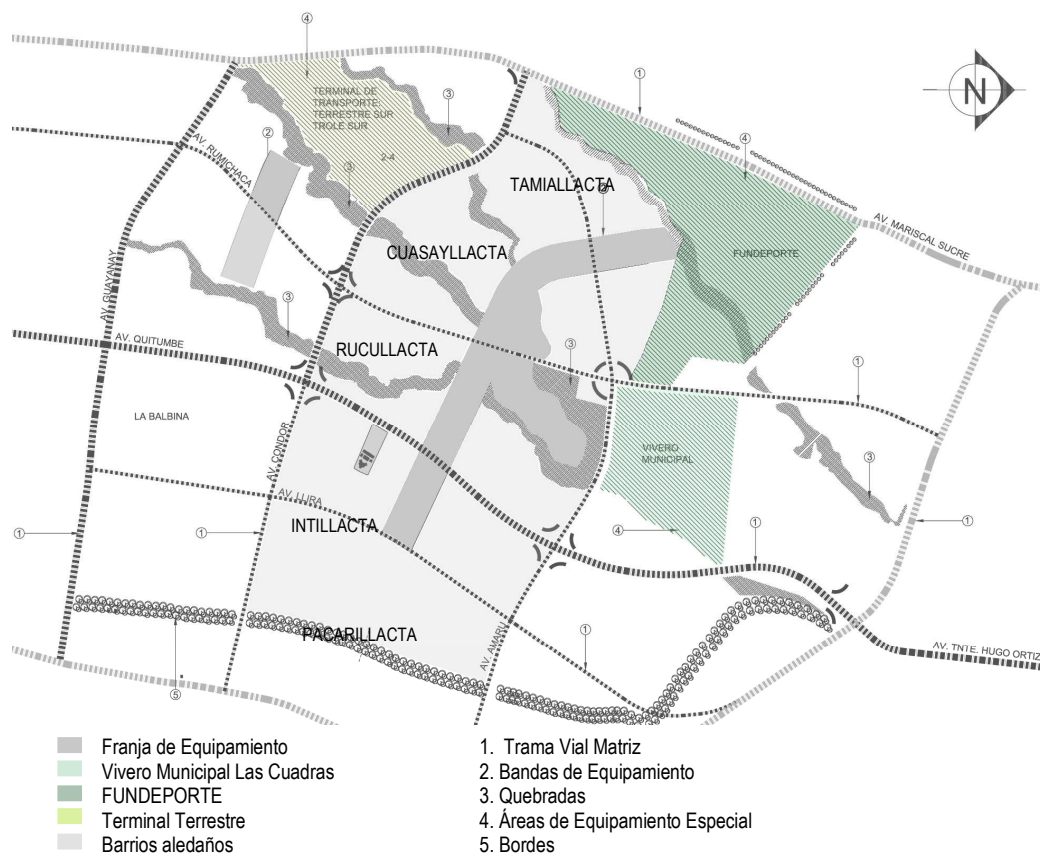
Se toma el espacio público como lugar de encuentro que estructura, organiza y vincula todo el proyecto funcional y morfológicamente. Contiene los equipamientos de uso colectivo de mayor dimensión y significación del sector.

6.2 Límites

La Franja de Equipamiento limita al norte con el parque Las Cuadras, al noroeste con Fundeporte, al noreste con la Av. Maldonado y al sur con los barrios Intillacta, Pacrillacta, Rucullacta, Cuasayllacta.

PLANIMETRÍA 4:

Límites Franja de Equipamiento



Fuente: Empresa Innovar, Quito

Intervenido por: Andrea Hidalgo

Se encuentra atravesado por las quebradas Ortega, Urupungo, Sanchayacu, Capulí, Caupichu y La Chorrera.

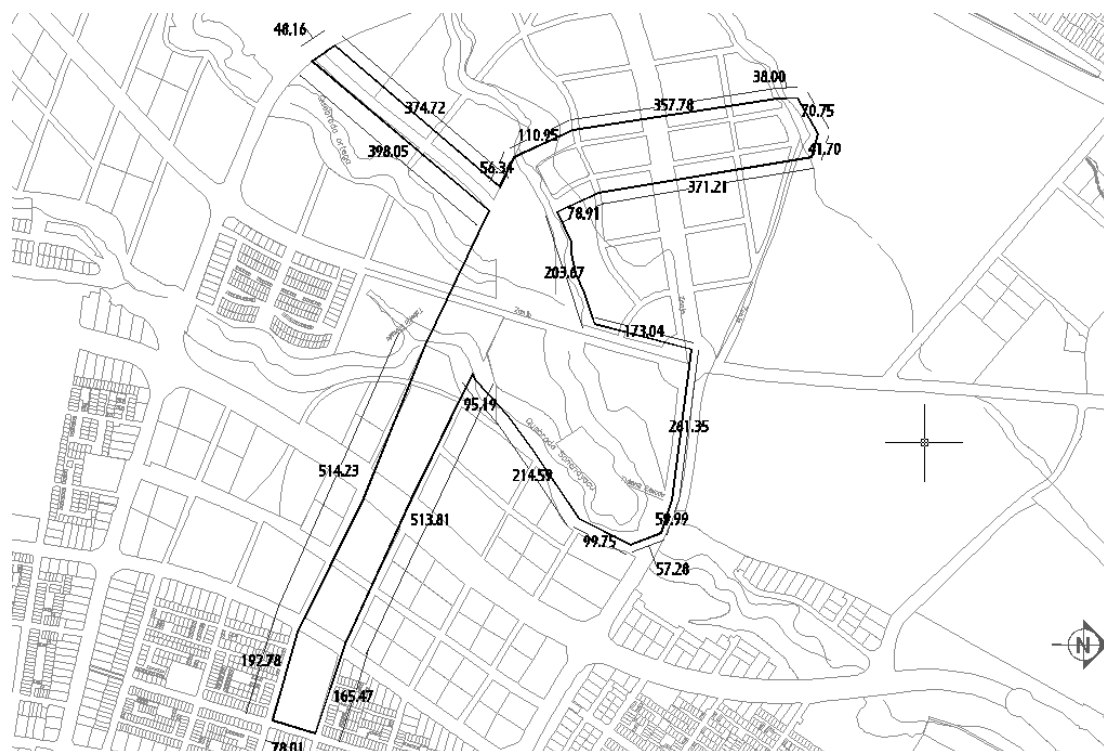
6.3 Dimensiones

El grupo de barrios comprenden 439.17 hectáreas, de las cuales 125.76 hectáreas están destinadas para la franja de equipamiento.

La franja de equipamiento recorre y atraviesa lo que en la época de la Colonia fueron las haciendas El Carmen, Ortega y La Balbina. Es así que el terreno dejó de ser tierras de cultivo para formar parte del consolidado físico del barrio, pero mantuvo su forma, es por esta razón que no posee trazado interno, sólo vías que lo limitan.

PLANIMETRÍA 5:

Plano del terreno y sus dimensiones



Fuente: Administración Zonal Quitumbe

Autor: Andrea Hidalgo

6.4 Entorno

La franja de equipamiento se encuentra rodeada de nueva propuesta de vivienda, multifamiliares. También le atraviesan quebradas y en especial se encuentra conectada con Fundeporte, su cercanía con la última Estación del Trole y el Nuevo Terminal Terrestre hacen que este lugar sea de fácil accesibilidad.

FOTOGRAFÍA 24:

Nueva Vivienda



Autor: Andrea Hidalgo

FOTOGRAFÍA 25:

Estación Trole y Terminal Terrestre

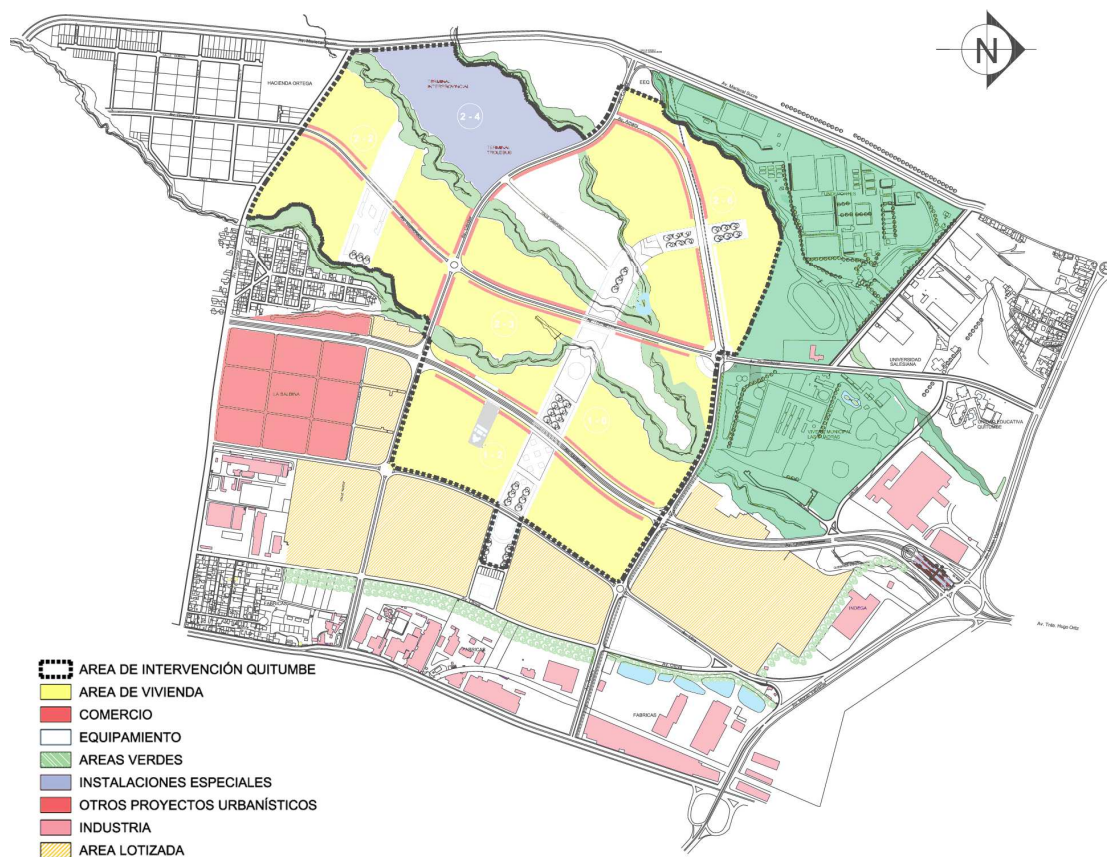


Autor: Andrea Hidalgo

El entorno inmediato se divide en 3 zonas, una natural conformada por el Parque y Vivero Municipal Las Cuadras, FUNDEPORTE y las montañas, al norte, noreste y noroeste; una zona industrial conformada por envasadoras de gaseosas, madereras, fábricas de cerámica y de alimentos que se evidencia sobre la Av. Pedro Vicente Maldonado; y el sector urbano consolidado por barrios residenciales con tratamiento especial, construcciones en hormigón entre los 3 y 8 pisos de altura, siendo la media total de tres niveles.

PLANIMETRÍA 6:

Propuesta uso general del suelo Ciudad Quitumbe



Fuente: Empresa Innovar, Quito

El sector de la franja de equipamiento se encuentra muy cercano también a la Hacienda El Carmen, La Universidad Salesiana, el Mercado las Cuadras, la Hacienda Ortega, el Hospital Padre Carolo, La Administración Zonal Quitumbe, entre otros.

6.5 Vías

Las vías en torno a la franja de equipamiento, en sentido norte sur son las avenidas: Lira, Quitumbe, y Rumichaca y en sentido este oeste las avenidas Amaru y Cóndor Ñan.

La Av. Quitumbe es la más importante vía del sector por ser la de mayor dimensión sobre la cual pasa uno de los sistemas de transporte de mayor cobertura de la ciudad que forma parte del trazado lineal más largo formado por diferentes rutas que empieza en el centro norte de la ciudad y termina en el Terminal Terrestre Sur de Quitumbe.

Esta Avenida tiene un perfil edilicio de edificaciones de hasta 8 pisos en la intersección con otras avenidas, que sirven como vivienda, comercio, convirtiéndose en un boulevard para recorrer.

FOTOGRAFÍA 26:

Avenida Quitumbe Ñan

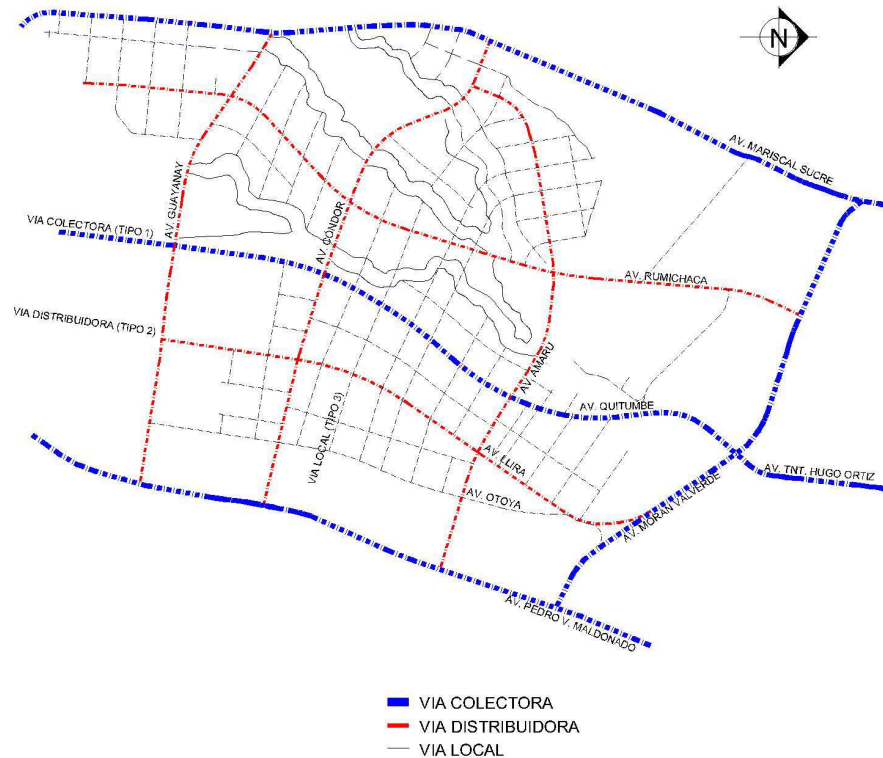


Autor: Andrea Hidalgo

Ciudad Quitumbe propone el siguiente sistema vial:

PLANIMETRÍA 7:

Vías



Fuente: Empresa Innovar, Quito

COLECTORA: Avenida Quitumbe (Teniente Ortiz) - 48m de ancho
Doble sentido - 6 carriles vehiculares de 21m de ancho (c/carril de 3.50m)
2 carriles trolébus de 7m de ancho (c/carril de 3.50m)
Parterre central para arborización y paradas trolébus - 4m de ancho
2 aceras laterales de 8m de ancho cada una.

DISTRIBUIDORAS: de 25,20 a 42,30m de ancho
Doble sentido - 4 carriles vehiculares de 14m de ancho (c/carril de 3.50m)
2 fajas laterales: una acera de 5 m de ancho y zona de protección del poliducto de 23.30m de ancho que incluye acera

LOCALES: de 10,00 a 18,20m de ancho

3- A Calle Pumapungo de 18,20 m de ancho

Doble sentido - 2 carriles vehiculares de 7 m (c/carril de 3.50 m)

2 carriles para estacionamientos discontinuos de 2.25 m de ancho cada uno

2 aceras laterales de 2,35m

PEATONALES

Aceras de 1,50 a 8,00m de ancho de acuerdo al tipo de vía

Pasajes peatonales 4.50 a 10.00m de ancho

Paseos en las quebradas de 3.25m de ancho

6.6 Ruido

La Av. Quitumbe es el principal eje de contaminación por ruido. Por ésta circulan líneas de transporte urbano siendo el carril de trole bus el de mayor importancia.

Al tener todo tipo de vías a su alrededor el ruido se hace presente en la franja pero gracias a sus grandes dimensiones se va perdiendo a medida que se va ingresando a las diferentes plazas.

La implantación de los equipamientos debe tender a cerrarse mediante la vegetación creando nuevos espacios que se desvinculen de la ciudad haciéndonos parecer que nos encontramos en un gran parque y así evitar que el ruido de los vehículos moleste en las actividades.

6.7 Visuales

Mientras se recorre la franja de equipamiento se va teniendo diferentes visuales gracias a su ubicación, se pueden ver las antiguas fábricas, las grandes avenidas, las quebradas, la infraestructura preexistente y las viviendas del sector.

FOTOGRAFÍA 27:

Vista de la Franja de Equipamiento



Autor: Andrea Hidalgo

FOTOGRAFÍA 28:

Vista desde de la Franja de Equipamiento



Autor: Andrea Hidalgo

6.8 Vientos

La franja de equipamiento presenta vientos predominantes en direcciones noreste, este y sur.

DIAGRAMA 1:



Fuente: Empresa Innovar, Quito

Intervenido por: Andrea Hidalgo

6.9 Asoleamiento

El área se ve afectada por la intensidad de la lluvia y al presentar un microclima propio promedio de 10 a 11 grados C. inferior al promedio de Quito que es de 13 grados C. no existe mucha presencia del sol, lo que hace del lugar más bien frío.

Al contorno de la franja de equipamiento se ha propuesto edificaciones en altura de hasta 4 pisos que puedan ser una barrera contra el sol.

CAPÍTULO 7: MODELO CONCEPTUAL

7.1 Concepto

La riqueza simbólica, tradicional y cultural del pueblo andino es reinterpretada tomando la esencia de ésta, mas no haciendo una traducción literal.

Cultura: Conjunto de conocimientos, manifestaciones, modos de vida, costumbres de una época o grupo social, que expresan la vida tradicional de un pueblo. La cultura no puede ser buena o mala es inherente a cada sociedad, es simplemente lo que la identifica.

Cultura local: la gran mayoría de la población de la zona tiene procedencia andina gracias a la migración interna desde provincias como Cotopaxi, Chimborazo y Bolívar. Estos grupos muestran sus propias expresiones socioculturales y artísticas así como su grado de organización comunitaria dando especial importancia al uso del espacio público y áreas verdes para efectuar sus fiestas, priestazgos y rituales religiosos.

DIAGRAMA 3:



7.1.1 Reinterpretación simbólica

Tomando en cuenta el carácter primordial a ser desarrollado en la franja de equipamiento, se extraen los valores fundamentales como son la cohesión social, la

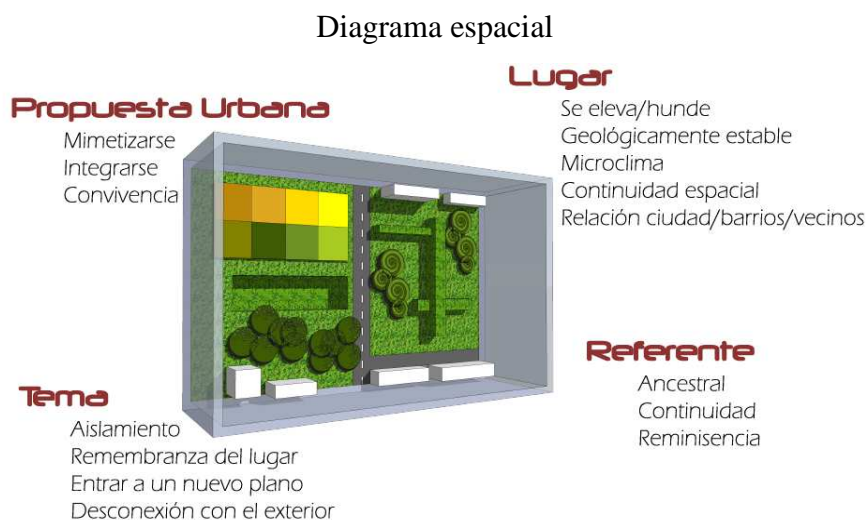
libertad espacial, continuidad visual, interacción, que representan la memoria colectiva de la comunidad para crear una propuesta urbana que combine estas cualidades.

De la misma manera se hace una reinterpretación simbólica de las representaciones socioculturales y artísticas, así como una remembranza de la actividad agrícola ícono de este lugar. Analizando la cultura andina se extraen la noción que poseían de identificación en el espacio de los componentes del Tahuantinsuyo: 4 estados, Chinchaysullo, Collasuyo, Contisuyo, Antisuyo, a partir de la cancha, plaza. Estas nociones básicas son aplicadas en la propuesta urbana.

7.1.2 Extracción Espacio - Función

Los espacios y sus funciones nacen de la reinterpretación simbólica, logrando crear sitios dentro de una nueva morfología que recurre a la noción andina y a elementos que nacen del saber popular y descansan en la memoria de la comunidad, a los que se recrea en forma de portales, plazuelas, senderos peatonales o chaquiñanes, el resalte del muro, la valoración del agua y del sol, el tratamiento del color térreo, retomándolos con sentido de contemporaneidad.

DIAGRAMA 4:



Autor: Andrea Hidalgo

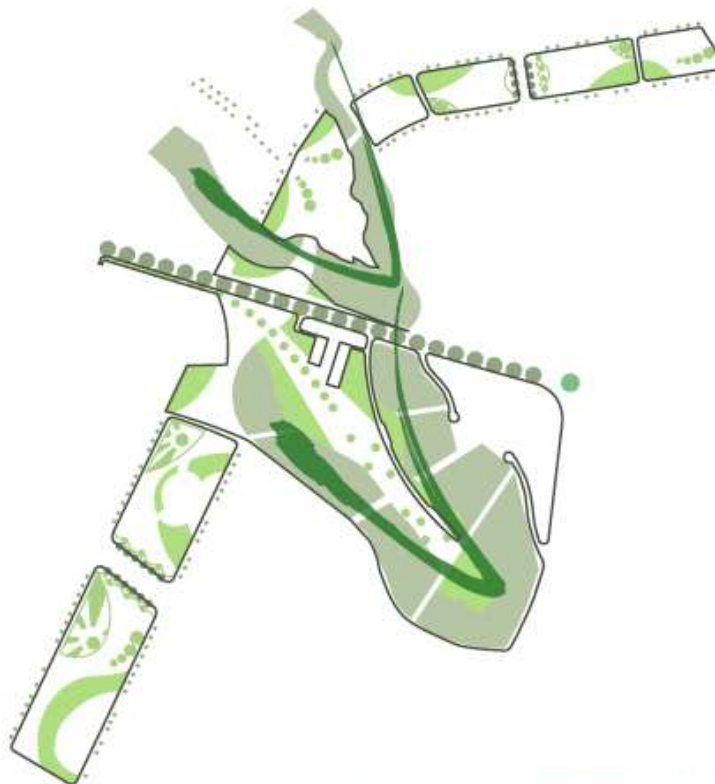
El espacio público se funde en el paisaje, es una extensión del mismo y un vínculo con el entorno urbano inmediato. Por esta razón, existen plazas que se deprimen del nivel 0.00 donde se dan actividades públicas para que no interrumpan la continuidad visual del paisaje.

7.2 Criterios formales

El proyecto urbano tiene que ser transitable, permeable y continuo; que permita la flexibilidad en su uso y rompa lo estático del entorno. Reflejar contemporaneidad sin caer en lo literal, pero manteniendo y respetando rasgos del entorno, relacionándose perfectamente a la realidad del espacio inmediato, dándole vida, mejorando la calidad de uso y restituyendo claves morfológicas, como lo son las quebradas, a través de artificios naturalizados.

DIAGRAMA 5:

Diagrama de artificios naturalizados dentro de la franja de equipamiento

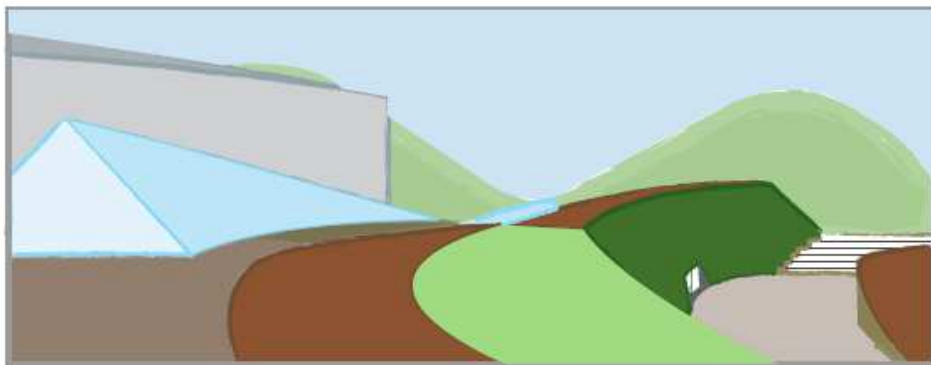


Autor: Andrea Hidalgo R.

Se potencia las formas en su estado actual y se las pone en valor creando así arquitectura de fácil acoplamiento y que sigue una relación armónica con el paisaje y la ciudad a través de una fusión con el entorno.

DIAGRAMA 6:

Diagrama de relación arquitectura paisaje



Autor: Andrea Hidalgo R.

De la topografía aparecen elementos escultóricos que albergan arquitectura que evocan al pasado del lugar, cuya forma nos recuerda las montañas cultivadas. Estas formas únicas interactúan con los visitantes que pueden recorrerlos, y sirven como paseos elevados para los transeúntes a pie o en bicicleta.

DIAGRAMA 7:

Diagrama elementos escultóricos (arquitectura)



Autor: Andrea Hidalgo R.

7.3 Criterios Materiales

Históricamente Quitumbe presenta edificaciones coloniales en mampostería para conformar paredes externas y divisorias de espacios interiores, recurriendo a la techumbre de vigas de madera y al entrepiso de la misma composición. La mampostería fue el resultado de estabilizar tierra arenosa con cal hidratada, a la cual se incorporan fragmentos de roca, cascotes y ripios de ladrillos; conociéndose esta modalidad con el termino de tapia. La presencia, más o menos abundante, de materiales de pequeño tamaño en la tapia, y su aglutinación o cementación parcial es la causa del polvillo que se desprende de este tipo de muros, queja de los usuarios de los inmuebles que lo contienen. Otro de sus defectos es la capacidad para almacenar humedad, por su estructura terrea, lo que ocasiona que la pintura con que se le cubra se desgaste rápidamente y sobre ella crezcan musgos.

FOTOGRAFÍA 29:

Fotografía de edificación antigua en Quitumbe



Autor: Andrea Hidalgo R.

En la actualidad son pocas las edificaciones preexistentes de madera y tapia. Estas son preservadas como patrimonio siendo la hacienda El Carmen y Ortega algunas de ellas.

Con el paso del tiempo y a partir de los años 70 la tapia y la madera ha sido reemplazada por el hormigón, material más duradero y fácil de preservar, pero su uso indiscriminado es un atentado al medio natural donde se implanta la ciudad.

FOTOGRAFÍA 30:

Antigua vivienda en Quitumbe



Autor: Andrea Hidalgo R.

A raíz de la ejecución del Plan Ciudad Quitumbe el perfil edilicio de la zona cambió fue tomando una tipología de vivienda de multifamiliares en ciertas zonas, con presencia en abundancia de materiales como el hormigón.

Esta zona al estar poblándose tan rápidamente los criterios en cuanto a diseño arquitectónico no se están haciendo presentes y las viviendas solo están cumpliendo su función sin aportar al paisaje del lugar.

FOTOGRAFÍA 31:

Multifamiliares en Quitumbe



Autor: Andrea Hidalgo R.

7.4 Relación cromática- espacio público

El entramado de pisos de distintos materiales y texturas, la abundante vegetación su mayoría en tonalidades verdes pero creando anomalía con vegetación de colores morado, rosado, amarillo y blanco y con elementos escultóricos pintados o revestidos son abstracciones de la cultura andina que imprimen color al espacio público.

Se suprime el color que la pintura puede dar a los muros o paredes de los elementos escultóricos para dar paso al color que el paisaje fusionado con la propuesta urbana de diferentes tipos de vegetación contrarrestan con el entorno construido de los multifamiliares.

CAPÍTULO 8: IMPLANTACIÓN

8.1 Ubicación

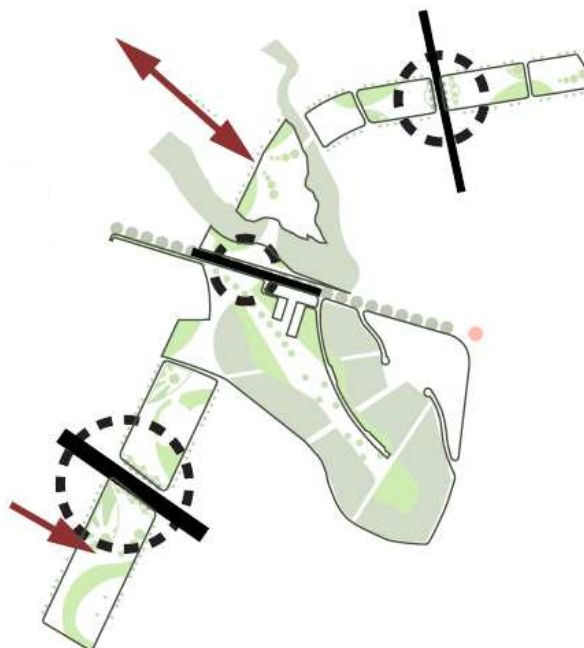
Se toman los terrenos de la franja de equipamiento y se ubican los elementos escultóricos (objetos arquitectónicos) en el terreno con el objetivo de dejar grandes espacios en sus periferias y ocupando el menor espacio posible para dar mayor prioridad al espacio público, que es de suma importancia en este lugar ya que al encontrarse rodeado de vivienda es el único respiro que tiene el sector. De este modo el objeto se percibe como parte del paisaje, libre y rodeado de actividad.

8.2 Accesos y circulaciones

Al estar rodeado de vías, la franja es accesible desde cualquier punto, convirtiéndose así en un espacio público muy importante para ese sector de la ciudad. Estar junto a Fundeporte y al Parque Las Cuadras a un extremo y al otro cerca de la Administración Zonal Quitumbe ayuda a fortalecer ejes de conexiones entre equipamientos.

DIAGRAMA 8:

Diagrama de accesos y circulaciones



Autor: Andrea Hidalgo R.

La circulación se da dentro de la franja en todas las direcciones posibles, y los accesos a la misma se encuentran en diversos puntos garantizando el ingreso desde cualquier parte. Las circulaciones en el interior están direccionadas de forma longitudinal siguiendo el sentido de la banda y los objetos arquitectónicos, y son un sistema de circulaciones que conectan nodos urbanos de manera que no se interrumpa con cada cambio de actividad y espacio. De esta manera la franja crea una trama en base a tensiones existentes y potenciales para juntar nodos urbanos en la banda.

8.3 Ejes, proyecciones y direccionalidad

La franja de equipamiento al recorrer en forma longitudinal al grupo de barrios analizados se la toma como nexo conector del sistema urbano de equipamientos sectoriales, siendo punto de partida para la parte sur de la banda el nodo urbano de la Administración Zonal Quitumbe,

Para la parte norte el nodo de Fundeporte sigue las mismas directrices que el trazado sur de la franja.

En la parte central el nodo articulador es el que nace a partir de una conexión con el nuevo Terminal Terrestre del Sur, que es de vital importancia porque ha generado un cambio significativo a las condiciones del lugar.

Estos dos sistemas, uno dinámico y otro estático que funciona como anomalía dentro de la banda de equipamiento al encontrarse en el centro de la misma y rodeada por quebradas, rompen con la monotonía que a lo largo de casi dos kilómetros de recorrido puede presentar la franja de equipamiento.

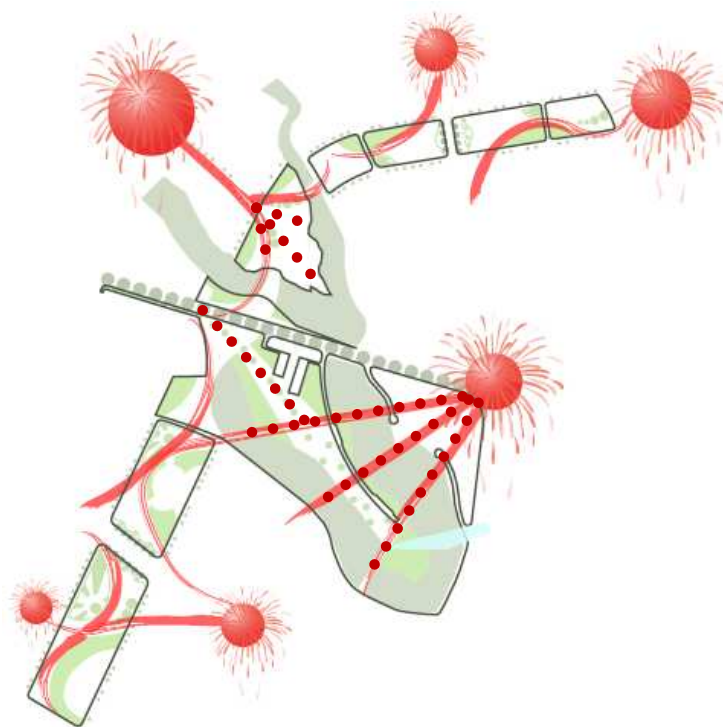
Los dos sistemas de ejes establecidos se entrecruzan en la parte central para formar una trama que será el trazado interno que seguirá la arquitectura y que relaciona las circulaciones, flujos vehiculares y peatonales del barrio, garantizando que estos flujos distintos se continúen y articulen.

La traza propuesta se origina en el desarrollo de soluciones integradas, de modo que la totalidad de un esquema arquitectónico y urbano se unifique, generando un efecto general mayor que la suma de las partes. Es por este motivo que el principio creador para las líneas generatrices del proyecto es la traza orgánica, en ese enfoque orgánico es crucial la manera en que los elementos individuales, se conectan visual y funcionalmente con el contexto de su emplazamiento y en conjunto con la zona.

Producto de estas matrices surge una nueva composición, una trama en la que se verifica, con claridad la sinuosidad de las conexiones que consiguen la apertura de varias visuales que funden lo natural con lo construido.

DIAGRAMA 9:

Diagrama de la trama



Autor: Andrea Hidalgo R.

8.4 Síntesis espacial

Al articular la trama se pueden obtener ejes principales y secundarios, que se toman como direccionantes para la implantación de las distintas actividades u objetos arquitectónicos a desarrollarse dentro de la banda, y de sus conectores. La trama se utiliza para diseñar el espacio público, esto es de vital importancia debido a que el entramado responde a ejes del entorno que no se pueden romper para no impedir la continuidad entre los diferentes nodos articuladores. Las diferentes edificaciones deben adaptarse a la trama y sus direcciones establecidas para no ser un obstáculo en la correspondencia de los espacios.

El concepto de contacto, visuales y caminerías continuas, promovidas mediante las formas orgánicas.

8.5 Relación entorno natural y construido

La franja de equipamiento se encuentra en una “zona de tensión” al estar en medio y separar dos zonas con la misma actividad tipológica de vivienda.

Esta particularidad exige que el proyecto sea el punto de encuentro y unión de estas dos zonas, reflejando arquitectura urbana y contemporánea en medio de espacios naturales y abiertos como una proyección del paisaje natural, de las montañas dentro de la ciudad.

DIAGRAMA 10:



Autor: Andrea Hidalgo R.

CAPÍTULO 9: DESCRIPCIÓN SISTEMA INTEGRADO DE EQUIPAMIENTO QUITUMBE, COMUNIDAD JARDÍN

9.1 Generalidades franja de equipamiento

El espacio público será tratado como lugar de encuentro que estructura, organiza y vincula todo el proyecto funcional y morfológicamente.

Contiene los equipamientos de uso colectivo de mayor dimensión y significación del sector comprendido por las avenidas Maldonado, Mariscal Sucre, Morán Valverde y Guayanay.

La franja de equipamiento alberga una serie de actividades totalmente diferentes según los usos de suelo, en los que se ubicarán servicios de educación, salud, recreación, cultura, culto, comercio, seguridad y otros equipamientos de uso colectivo.

En la banda de equipamiento se localizará el comercio especializado y servicios varios, como usos complementarios al de vivienda.

Las bandas de equipamiento tendrán un COS de Planta Baja = 30%, y una altura de edificación de hasta 4 pisos. COS TOTAL = 120 %. El 70% restante será destinado a áreas verdes, plazas cívicas y barriales. No podrán parcelarse las áreas destinadas a las franjas de equipamiento, además se prohíbe en estos espacios construir cercas o cerramientos que impidan la libre accesibilidad del público.

9.1.1 Equipamientos educativo, cultural y recreativo

El equipamiento educativo, deportivo, cultural y relacionado será de uso compartido entre estudiantes, clubes, organizaciones en general y la comunidad, de manera de racionalizar la ocupación del suelo y ahorrar recursos.

Se lleva adelante actividades comunitarias en el edificio, como realización de reuniones, conferencias, educación y capacitación de adultos. Los miembros de la

comunidad participan en la organización, toma de decisión y en la previsión de recursos para el mantenimiento y buen desempeño de los equipos e instalaciones.

Pautas de diseño para los equipamientos

Facilitar el acceso de la comunidad a determinadas instalaciones del edificio, bibliotecas, centros de informática, salas de uso múltiple, instalaciones deportivas.

La utilización de los espacios exteriores del edificio, para actividades tales como exposiciones, teatro al aire libre, competiciones, fiestas comunitarias, etc, requieren una especial atención para completar y optimizar el uso de los espacios del edificio.

9.1.2 Quebradas: espacios de vegetación, recreo y paisaje

Las quebradas serán usadas como equipamiento recreativo (caminatas, ciclo paseo, contemplación), protección ambiental y afines.

Se generará un sistema de equipamiento recreativo cultural en los paseos de las quebradas.

Las quebradas y sus bordes, serán de uso comunitario, podrán ser destinadas a actividades de esparcimiento, recreación y cultura, por lo que podrán ser provistas de instalaciones y el mobiliario correspondiente, siempre y cuando no limiten su carácter de área de protección.

9.2 Franja de equipamiento

La distribución de las distintas tipologías de uso en la franja se generan a partir de su cercanía con los equipamientos zonales en 5 vocaciones principales: vocación comercial y de emprendimiento, vocación socio cultural, vocación recreativa, vocación de servicios y vocación educativa cultural. Reflejados cada uno según su vocación, elementos que se desarrollan como parques reforzando la idea de recuperar la memoria colectiva de lo que un día fue este lugar y donde se mezclan talentos y oficios, paisaje, necesidades y ganas de progresar soportados en una franja natural de

equipamientos que integra todos los proyectos arquitectónicos, que quedarán a manera de implantaciones, con actividades al aire libre.

PLANIMETRÍA 8:

Implantación

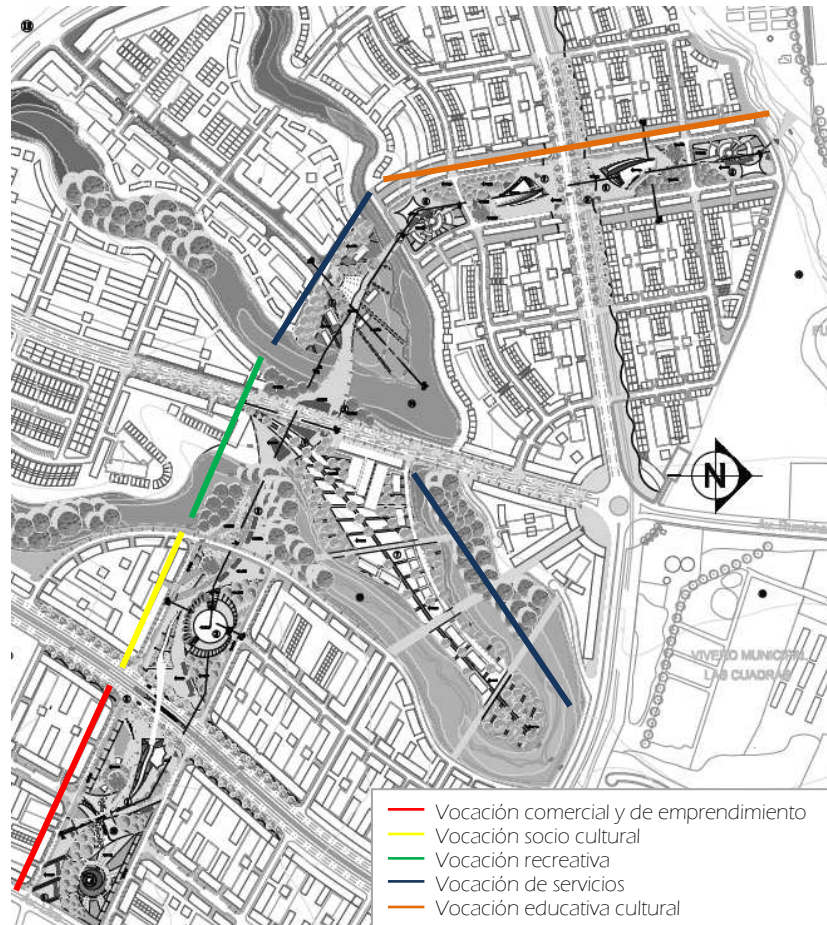


- | | | |
|---|--|------------------------|
| ① Plaza Comercial y de Emprendimiento CARI CANCHA | ⑥ Parada de Bus | ⑪ FUNDEPORTE |
| ② Plaza Cultural RAIMI CANCHA Eventos | ⑦ Vivienda Temporal | ⑫ PARQUE LAS CUADRAS |
| ③ Parques Temáticos PUGLLAY Quebradas | ⑧ Plaza de la Educación- Colegios AMALUTA CANCHA | ⑬ TERMINAL TERRESTRE |
| ④ Plaza de la Comunidad | ⑨ Museo de la Cultura Andina | ⑭ QUEBRADA ORTEGA |
| ⑤ Boulevard | ⑩ Espejo de Agua | ⑮ QUEBRADA SANCHAYACU |
| | | ⑯ ADMINISTRACIÓN ZONAL |

Autor: Andrea Hidalgo R.

PLANIMETRÍA 9:

Vocación tipológica en la Franja de Equipamiento



Autor: Andrea Hidalgo R.

9.2.1 Programa

En los equipamientos los volúmenes se disponen siguiendo los ejes trazados en la franja, cada uno alberga una actividad diferente. Estos volúmenes con el espacio público se entrecruzan para dar continuidad al espacio interior.

Los objetos arquitectónicos deben permitir la relación permanente con el espacio público, el ingreso de luz y la conservación de calor, porque el clima es un factor condicionante de la arquitectura.

9.2.1.1 Plaza comercial y de emprendimiento, Cari Cancha

Al ser estos los equipamientos más cercanos a la Administración Zonal Quitumbe de vocación comercial y de emprendimiento, desarrollarán plazas y arquitectura que complemente las actividades que la administración zonal desarrolla con la comunidad.

La apariencia de los diferentes volúmenes, surgen de la tierra como grandes esculturas, permeables y con transparencias.

PLANIMERTRÍA 10:

Ubicación Cari Cancha



Autor: Andrea Hidalgo R.

La circulación que se propone es una perimetral al borde de las vías en el nivel 0.00 y los ingresos se realizan por las esquinas o la intersección de la franja con otra vía.

La idea de dar un espacio público amplio tiene dos objetivos, el primero es no interrumpir la superficie peatonal y el segundo es que este espacio albergue gran cantidad de habitantes que asisten a este equipamiento, ya sea porque son moradores de los barrios aledaños o porque van a hacer uso de las instalaciones.

El equipamiento potenciará la productividad de la zona promoviendo las microempresas comunitarias, de producción, transformación y comercialización de: cuyes, plantas ornamentales y huevos de codorniz. También en las plazas se proporciona lugares para el consumo y la comercialización de estos productos.

La arquitectura en forma de esculturas que surgen de la tierra albergará aulas para la capacitación en temas técnicos y administrativos, necesarios para la producción de estos.

La materialidad que se propone es adoquín, adoquín ecológico, césped, piedra laja, hormigón, hormigón prefabricado como caminería para el espejo de agua, y para el edificio recubrimiento verde.

PLANIMETRIA 11:

Trazado espacio público



Autor: Andrea Hidalgo R.

Los elementos presentes en la plaza son:

La continuidad.- El proyecto pretende deprimir las plazas de uso comercial para darle mayor privacidad al usuario y no irrumpir con la continuidad del paisaje. A partir del nivel 0.00 se deprime -1.75m.

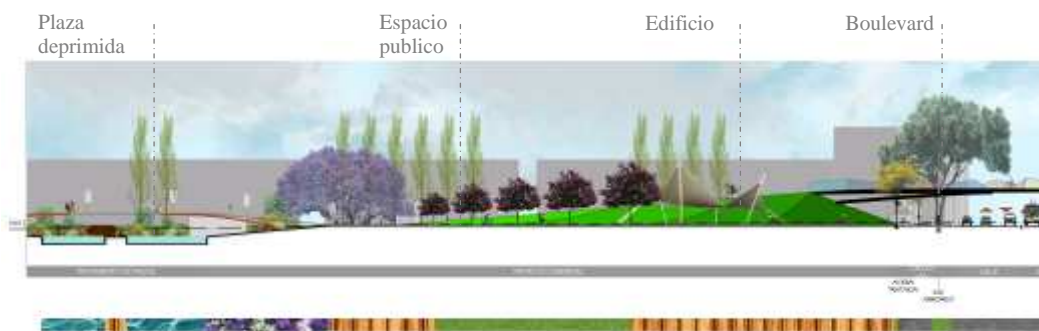
Los ingresos.- A las plazas deprimidas son a través de rampas de material de hormigón texturizado, y en las plazas a nivel de la vía de piedra royal dorada.

La vegetación.- El tamaño y el color con ayuda de especies como jacaranda y el arupo en los espacios de descanso, y contemplación o como eje paisajista de direccionalidad. El álamo como remate visual a la salida de cada urbanización y delimitando la plaza de la ciudad. El fresno como clave paisajista de continuidad de la franja y finalmente en el boulevard la presencia de cedro y cholán como zona de transición entre lo urbano y lo natural.

En la siguiente sección se explica cómo se conforma el espacio.

PLANIMETRÍA 12:

Sección Cari Cancha



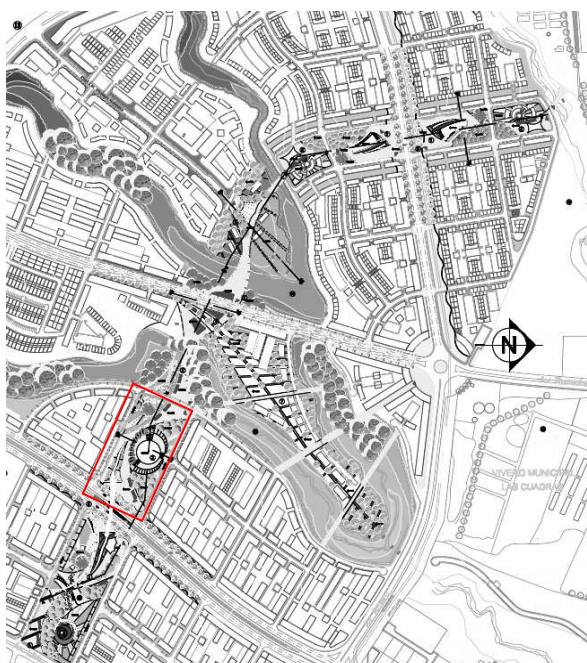
Autor: Andrea Hidalgo R.

9.2.1.2 Plaza cultural y eventos, Raimi Cancha

Este equipamiento revalorizará las tradiciones a través del renacimiento de actividades ancestrales que rescaten la identidad local, promoverá la inclusión del adulto mayor en festivales comunitarios, incentivará la participación de niños y jóvenes en concursos, intercolegiales, académicos y de artes escénicas.

PLANIMERTRÍA 13:

Ubicación Raimi Cancha



Autor: Andrea Hidalgo R.

En este sector se ubica un área para la instalación de espectáculos al aire libre, con una plaza que se deprime 1.50 m. del nivel 0.00 para generar espacios de graderíos para el escenario. Este conjunto de instalaciones estarán tratadas con arborización y vegetación en una propuesta armónica entre espacios construidos y naturaleza.

PLANIMETRÍA 14:

Trazado espacio público



Autor: Andrea Hidalgo R.

La arquitectura en este caso albergará espacios para la preparación según el tipo de evento a realizarse.

Los elementos presentes en la plaza son:

La continuidad.- El proyecto pretende deprimir las plazas de uso cultural para la creación de graderíos y no irrumpir con la continuidad del paisaje con vegetación capaz de provocar sensaciones.

Los ingresos.- A las plazas deprimidas son a través de rampas de material de hormigón texturizado o escaleras y en las plazas a nivel de la vía de piedra royal dorada.

La vegetación.- El tamaño y el color con ayuda de especie como jacaranda en los espacios de descanso, y contemplación. La araucaria como remate visual de vía y de separación del espacio entre la plaza para eventos y el espacio público de circulación. El fresno como clave paisajista de continuidad de la franja y finalmente en el boulevard la presencia de cedro y cholán como zona de transición entre lo urbano y lo natural.

En la siguiente sección se explica cómo se conforma el espacio.

PLANIMETRÍA 15:



Autor: Andrea Hidalgo R.

PLANIMETRÍA 16:



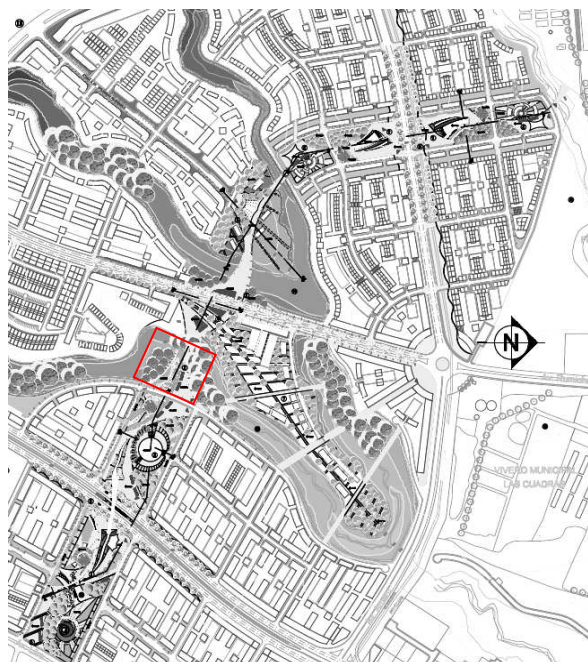
Autor: Andrea Hidalgo R.

9.2.1.3 Parques temáticos Pugllay

Los terrenos centrales y rodeados de quebradas de la franja son de vocación recreativa. Se crearán parques temáticos con la idea de incentivar la recuperación de las quebradas. Se conservan o recuperan constituyéndose en elementos que organicen y estructuren la trama urbana, posibilitando la relación de la ciudad con el contexto natural. Serán tratadas como espacio público recreativo, cultural y de protección ecológica; contendrán los elementos de equipamiento respectivos, y en todo caso estarán dotados de servicios públicos sanitarios, a razón de una batería completa para hombres y mujeres por cada unidad urbana o manzana.

PLANIMERTRÍA 17:

Ubicación parque temático



Autor: Andrea Hidalgo R.

Las franjas de protección o retiro obligatorio de las quebradas se destinarán a recorridos peatonales, sitios de contemplación o miradores, áreas recreativas infantiles y ciclovías y dispondrán de una vía de circulación vehicular restringida.

PLANIMETRÍA 18:

Trazado espacio público



Autor: Andrea Hidalgo R.

Los elementos presentes en la plaza son:

La continuidad.- El proyecto pretende crear puentes sobre las quebradas que conecten todas las plazas y no irrumpa con la continuidad del paisaje.

Los ingresos.- En las plazas a nivel de la vía de piedra royal dorada siguiendo la trama urbana general o de adoquín gris por la trama urbana sectorial.

La vegetación.- El tamaño y el color con ayuda de especies como el nogal como clave paisajista de continuidad de la franja. En los espacios de contemplación y descanso la presencia de vegetación baja como las vincas, cactáceas negra, penco, uñas de señorita, asiento de suegra, bella Elena y escancel. Finalmente como recuperación de las quebradas la presencia del ciprés, aliso, guaba, pumamaqui, tilo y aroma.

En la siguiente sección se explica cómo se conforma el espacio.

PLANIMETRÍA 19:

Sección parques temáticos Pugllay



Autor: Andrea Hidalgo R.

PLANIMETRÍA 20:

Sección parques temáticos Pugllay



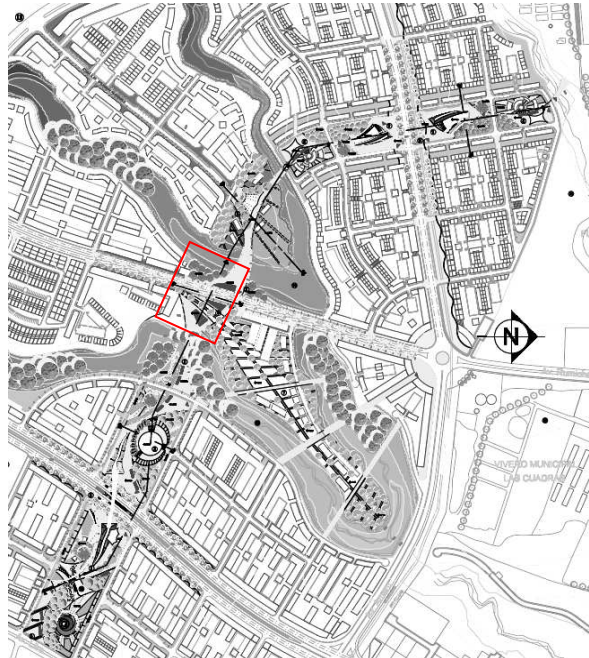
Autor: Andrea Hidalgo R.

9.2.1.4 Plaza de la Comunidad

Los terrenos a los costados de la Av. Rumichaca son tomados para propiciar equipamiento de tipo comunitario. Al tener como resultado en las encuestas realizadas a la comunidad que el mayor problema latente es la carencia de espacios para que los moradores se reúnan y dialoguen sobre problemas que aquejan a los diferentes barrios, se crea este espacio que al estar central en la banda de equipamiento es parte de todos los barrios analizados.

PLANIMERTRÍA 21:

Ubicación plaza de la comunidad



Autor: Andrea Hidalgo R.

Son plazas que siguen el trazado urbano general con una serie de pérgolas que conforman el espacio propiciando las actividades al aire libre.

PLANIMERTRÍA 22:

Trazado espacio público



Autor: Andrea Hidalgo R.

Los elementos presentes en la plaza son:

La continuidad.- El proyecto propone la utilización de pérgolas en distintas alturas que no rompan con la secuencia de la franja y no irrumpa con la continuidad del paisaje.

Los ingresos.- En las plazas a nivel de la vía de piedra royal dorada.

La vegetación.- El tamaño y el color con ayuda de especies como el sauce llorón como clave paisajista de continuidad de la franja, y bajo los cuales se da mobiliario llamativo para jerarquizar el espacio. Finalmente la palmera fénix en vías.

En la siguiente sección se explica cómo se conforma el espacio.

PLANIMETRÍA 23:

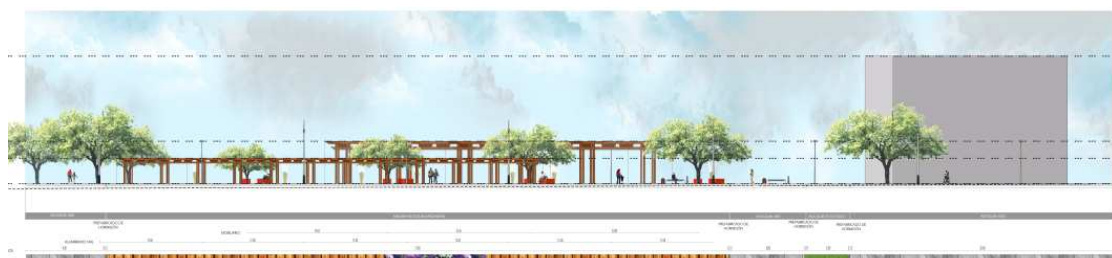
Sección Plaza de la Comunidad



Autor: Andrea Hidalgo R.

PLANIMETRÍA 24:

Sección Plaza de la Comunidad



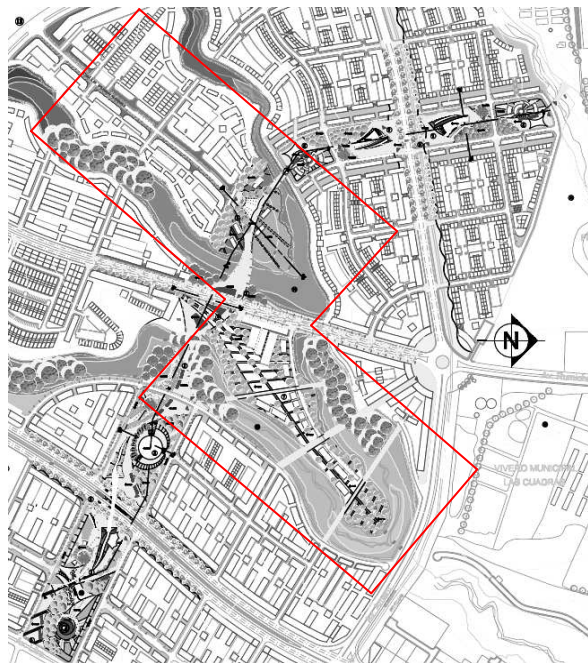
Autor: Andrea Hidalgo R.

9.2.1.5 Vivienda temporal

Con la llegada del terminal terrestre a la zona no se previó la necesidad de tipología de uso de suelo para vivienda temporal, es por esto que se toman los terrenos totalmente rodeados por quebradas y con mayor valor escénico para la creación de hostales, restaurantes, lugares para el ocio y la distracción nocturna, con circulaciones vehiculares restringidas y un dominante uso peatonal.

PLANIMERTRÍA 25:

Ubicación vivienda temporal



Autor: Andrea Hidalgo R.

Como anomalía del proyecto y como son terrenos centrales se propone un trazado generado a partir de las conexiones con los diferentes nodos de la ciudad.

El terreno el lado este se conforma a partir de la intersección de las vías Rumichaca y Amaru, generando una trama totalmente ortogonal que contrarresta a la utilizada en el resto de la franja.

Por el contrario el terreno del lado oeste de la franja surge a partir de la conexión con el nodo urbano de la última estación del trole y el nuevo terminal terrestre del sur,

creando una plaza central de distribución a los equipamientos. Hacia arriba de vocación educativa-cultural y hacia abajo de vocación productiva-comercial, cultural-escénica, recreativa pedagógica y de servicios.

PLANIMETRÍA 26:

Trazado espacio público



Autor: Andrea Hidalgo R.

Los elementos presentes en la plaza son:

La continuidad.- A través de la vegetación más ordenada y regularizada se sigue con la secuencia de la franja.

Los ingresos.- En las plazas a nivel de la vía de piedra royal dorada o en adoquín gris.

La vegetación.- El tamaño y el color con ayuda de especies como el sauce llorón como clave paisajista de continuidad de la franja, y bajo los cuales se da mobiliario llamativo para jerarquizar el espacio. Finalmente la acacia como separador de espacios entre vivienda y vivienda temporal.

En la siguiente sección se explica cómo se conforma el espacio.

PLANIMETRÍA 27:



Autor: Andrea Hidalgo R.

PLANIMETRÍA 28:



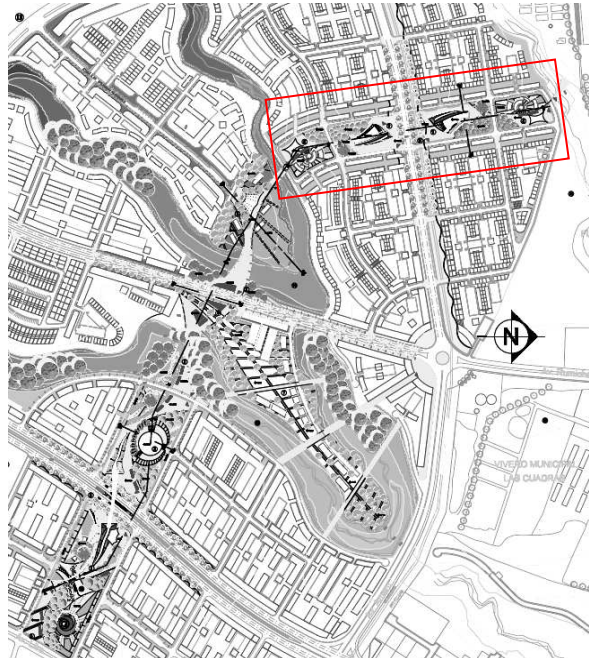
Autor: Andrea Hidalgo R.

9.2.1.6 Plaza de la educación, Amauta cancha y Museo de la Cultura Andina

Como tramo final de la franja tenemos los terrenos con proyectos de vocación educativa cultural en los que se desarrollarán equipamientos para educación primaria pre kínder y kínder y un museo sobre la cultura andina.

PLANIMETRÍA 29:

Ubicación Amauta cancha y Museo de la Cultura Andina



Autor: Andrea Hidalgo R.

El trazado sigue la trama general con la particularidad que en los extremos se deja grandes espacios para la ocupación de escuelas compuestas radialmente en base a un centro común y la otra mitad del terreno se ocupa para actividades compartidas entre los habitantes de los barrios aledaños y los estudiantes de las escuelas. Los otros dos equipamientos que dan hacia la Av. Amaru presentan una plaza que se deprime del nivel natural para generar el ingreso al Museo de la Cultura Andina.

PLANIMETRÍA 30:

Trazado del espacio público



Autor: Andrea Hidalgo R.

Los elementos presentes en la plaza son:

La continuidad.- El proyecto pretende deprimir las plazas de uso cultural para no irrumpir con la continuidad del paisaje.

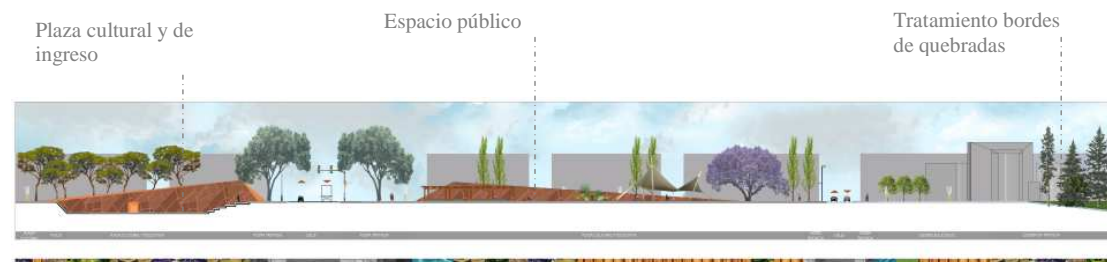
Los ingresos.- A las plazas deprimidas son a través de rampas de material de hormigón texturizado y en las plazas a nivel de la vía con trazado urbano general de piedra royal dorada o de adoquín gris si sigue el trazado urbano sectorial.

La vegetación.- El tamaño y el color con ayuda de especie como jacaranda en los espacios de descanso y contemplación. La magnolia como clave paisajista de continuidad de la franja y finalmente en el boulevard la presencia de cedro y cholán como zona de transición entre lo urbano y lo natural.

En la siguiente sección se explica cómo se conforma el espacio.

PLANIMETRÍA 31:

Sección Amauta cancha y Museo de la Cultura Andina



Autor: Andrea Hidalgo R.

PLANIMETRÍA 32:

Sección Museo de la Cultura Andina



Autor: Andrea Hidalgo R.

9.2.2 Relación Espacial

La franja se implanta tomando en consideración que hacia el lado este de la misma el entorno es más urbano y responde a una necesidad presente en la Administración Zonal. En el centro de la franja se produce un entorno más productivo y servicial y a medida que se avanza se va dando el encuentro con la parte natural constituida por FUNDEPORTE, al Noreste.

Las distintas plazas toman esta situación del entorno natural y físico para su desarrollo teniendo como primer punto la ubicación de la arquitectura que se muestre presente pero que no interrumpa con el paisaje urbano, que sea casi imperceptible. De la misma manera las plazas se tornan protagonistas del espacio y la vegetación es la que pasa a formar un hilo conductor entre plaza y plaza.

PLANIMETRÍA 33:

Corte desarrollado franja de equipamiento



Autor: Andrea Hidalgo R.

9.2.3 Intenciones de paisaje

El proyecto paisajístico trata de crear al visitante estados que intensifiquen las sensaciones y den carácter al recorrido urbano, la percepción del proyecto se incrementa gracias al uso de vegetación, texturas elementos escultóricos y mobiliario.

En todo la franja se ha tratado de crear una continuidad natural que recorre todo el proyecto con distintas especies vegetales en cada tramo de la franja. Este concepto se refleja en cualquier elemento y su disposición dentro del parque.

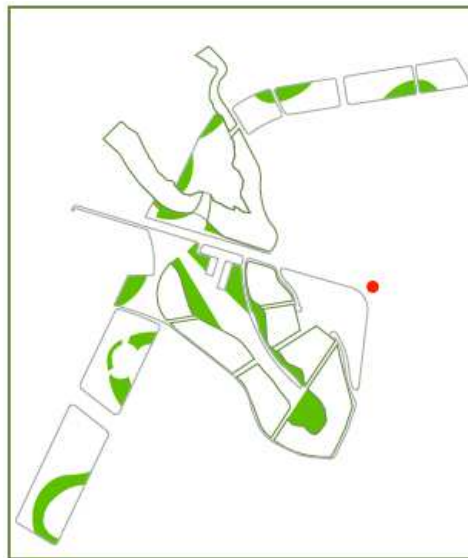
La idea de utilizar la vegetación como eje conductor y repartidor de los diferentes equipamiento ya que a partir de este se desarrollan el resto de patrones en el diseño.

Masa Boscosa

Propone una desconexión parcial del mundo exterior creando una barrera para la ciudad pero como elemento de continuidad del proyecto mediante especies frondosas y densas.

DIAGRAMA 11:

Diagrama de ubicación de masa boscosa en la franja

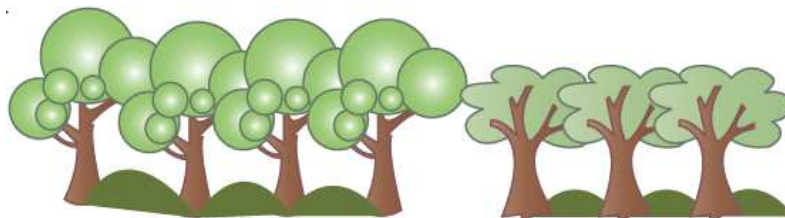


Autor: Andrea Hidalgo R.

Si bien la vegetación es densa en cada equipamiento, cambia la especie para comunicarnos que estamos entrando en otro lugar donde se da otra actividad.

DIAGRAMA 12:

Diagrama cambios de masa boscosa



Autor: Andrea Hidalgo R.

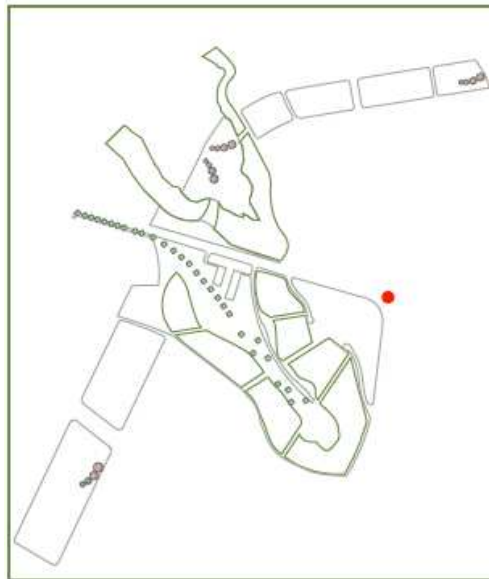
Se componen de camellones en la parte inferior y follaje denso en la parte superior.

Tira de árboles

Indican direccionalidad en los distintos equipamientos y se presenta al inicio mitad y final de la franja.

DIAGRAMA 13:

Diagrama de ubicación de tira de árboles en la franja

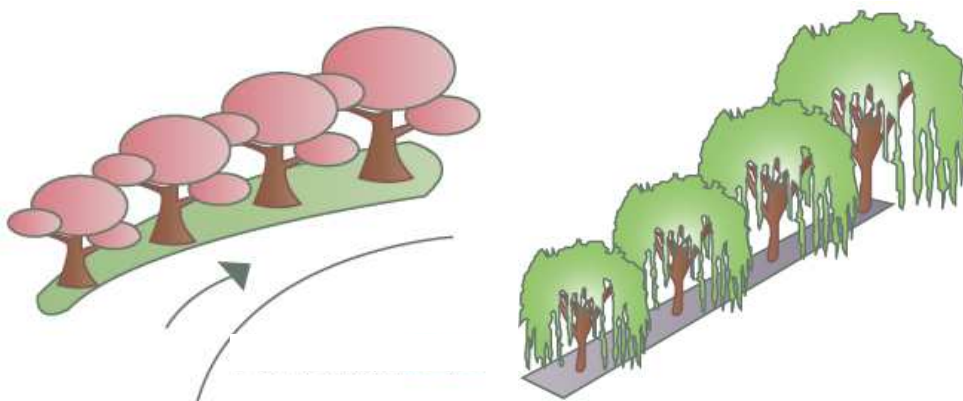


Autor: Andrea Hidalgo R.

La vegetación nos permite ver a través de ella, los árboles se van separando y su follaje no es tan denso. Tienen un color o forma característica.

DIAGRAMA 14:

Diagrama tira de árboles



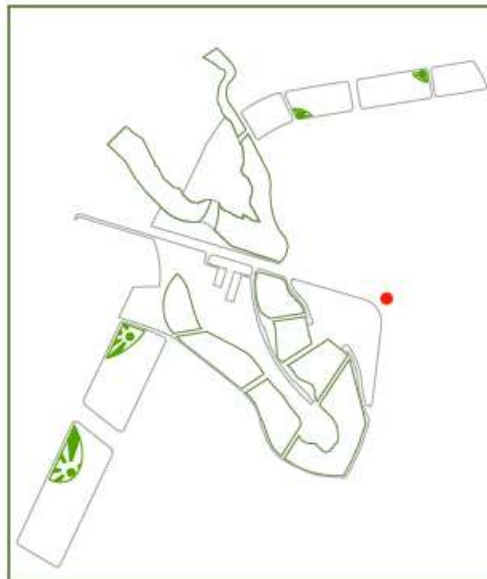
Autor: Andrea Hidalgo R.

Árbol emblemático

Denota sitios de descanso y contemplación jerarquizando el espacio.

DIAGRAMA 15:

Diagrama de ubicación árbol emblemático en la franja



Autor: Andrea Hidalgo R.

Es un solo árbol de grandes dimensiones y color llamativo.

DIAGRAMA 16:

Diagrama árbol emblemático



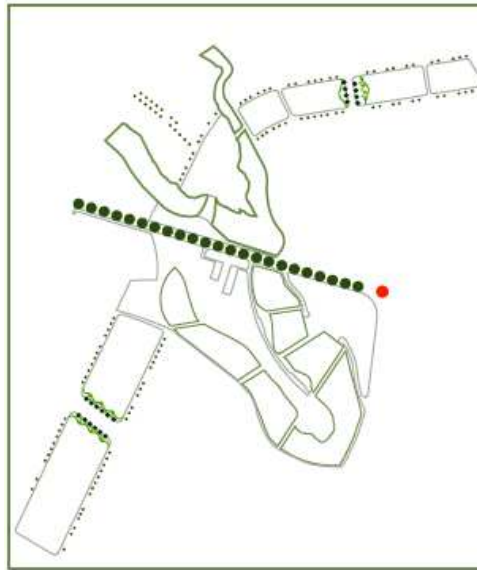
Autor: Andrea Hidalgo R.

Árbol en calles y boulevard

La vegetación se regulariza formando una secuencia de árboles para direccionar el eje sobre la calle y así propiciar un recorrido lineal de color.

DIAGRAMA 17:

Diagrama de ubicación de árboles en calles y boulevard en la franja

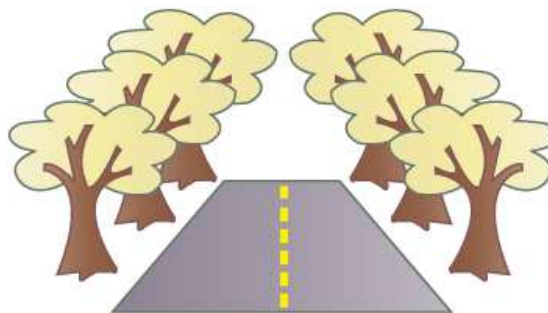


Autor: Andrea Hidalgo R.

En calles los árboles bordean al proyecto y en avenidas atraviesan al proyecto con árboles más representativos.

DIAGRAMA 18:

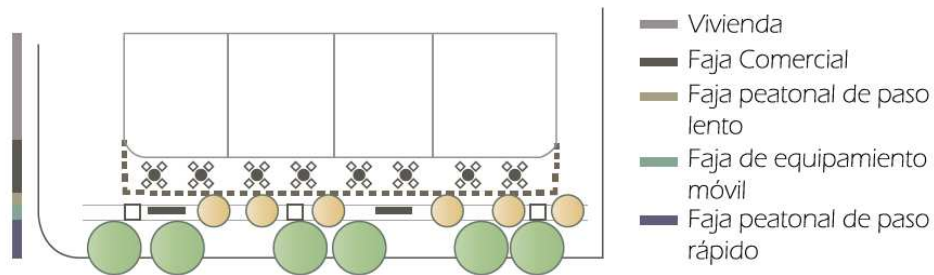
Diagrama árboles en calles



Autor: Andrea Hidalgo R.

DIAGRAMA 19:

Diagrama en planta vías boulevard



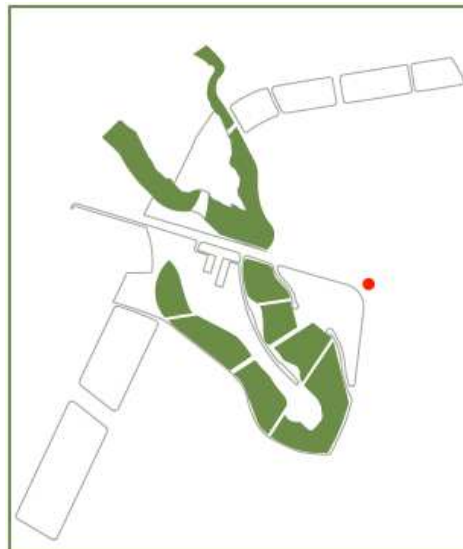
Autor: Andrea Hidalgo R.

Árboles en quebradas

Se mantiene la vegetación preexistente como remembranza de lo que fue este lugar en el pasado y se implantan nuevas especies para el mejoramiento de las quebradas.

DIAGRAMA 20:

Diagrama de ubicación de árboles en quebradas en la franja



Autor: Andrea Hidalgo R.

Se incentiva la recuperación de las quebradas como actividad que dé sustento a los parques propuestos por la franja de equipamiento.

DIAGRAMA 21:

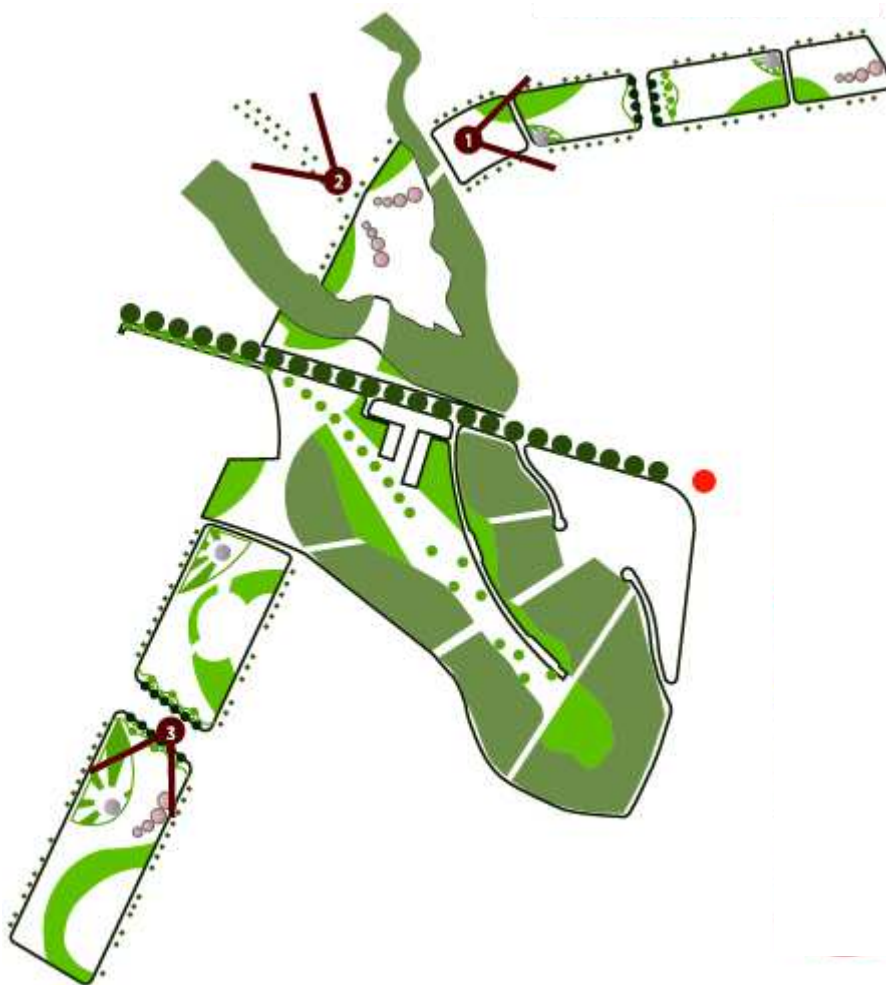
Diagrama en corte de árboles en quebradas



Autor: Andrea Hidalgo R.

DIAGRAMA 22:

Diagrama partido de paisaje



Autor: Andrea Hidalgo R.

Espacios

Los espacios para las artes se deprimen en el suelo aprovechando un espacio para graderíos. Existen también espacios de contemplación que se deprimen para otorgar mayor privacidad, permitiendo así crear taludes de césped para que los niños jueguen mientras los padres descansan.

DIAGRAMA 23:

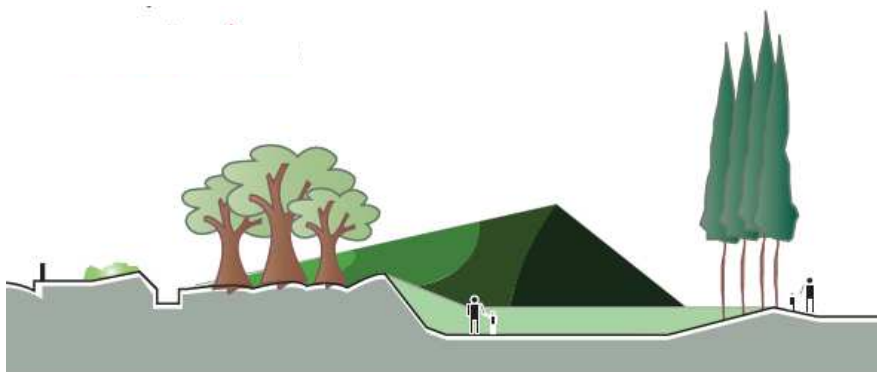
Diagrama en planta de espacios para las artes y contemplación



Autor: Andrea Hidalgo R.

DIAGRAMA 24:

Diagrama en corte de espacios de contemplación



Autor: Andrea Hidalgo R.

Ejes

Son marcados mediante especies vegetales verticales y altas, masa boscosa y tira de árboles.

La vegetación rectora de continuidad en todo el recorrido, dejando vacíos para marcar pausas.

DIAGRAMA 25:

Diagrama en corte rector de continuidad

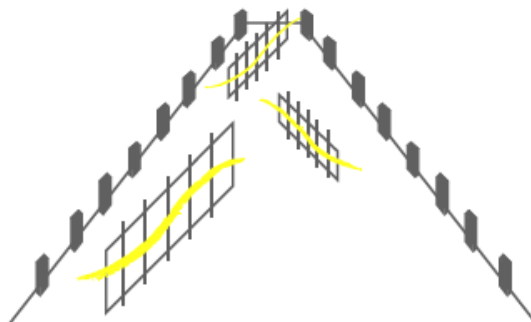


Autor: Andrea Hidalgo R.

La luminaria y el mobiliario guían el camino de la vista en todo el recorrido.

DIAGRAMA 26:

Diagrama de luminaria y mobiliario como rector de continuidad



Autor: Andrea Hidalgo R.

9.2.4 Especies Vegetales

Álamo plateado

El nombre científico del Álamo blanco es *Pópulus alba*. Se llama así por el envés gris o blanco de sus hojas. También se les conoce como Chopos. De hojas simples,

alternas y caedizas, habitualmente anchas y de bordes enteros. De crecimiento rápido, pueden alcanzar una altura de 30 metros y un diámetro de 4 metros y florece de marzo a abril, antes de que se vuelva a cubrir de hojas.

Árbol caducifolio tiene menos necesidades hídricas que su pariente el Álamo negro, además es muy resistente a la sequía y la polución lo que le permite subsistir mejor el clima. Es muy común ver el suelo alrededor del árbol cubierto de nuevos vástagos.

En el proyecto esta especie se ubica como remate de los ingresos a los diferentes barrios, debido a su gran altura y su pequeño diámetro remarca su ubicación indicándonos que algo sucede ahí.

Sauce llorón

Normalmente tiene de 8 a 12 m de altura, aunque a veces puede llegar a los 15 m e incluso 20. Su tronco es robusto. Con una copa globosa característica a causa de su típica ramificación. Tiene unas ramas delgadas, flexibles, muy alargadas y colgantes, que pueden llegar a tocar el suelo.

En el proyecto esta especie ubicará en zonas lúdicas, debido a su ramificación, de esta manera será parte del mobiliario presente en áreas verdes, parques temáticos y en plazas antecesoras a la vivienda temporal.

Ciprés

El ciprés es una conífera de hoja perenne de la familia de las Cupresáceas. De gran altura (hasta 30 m.), puede llegar a vivir más de 500 años. Corteza con grietas verticales, desfibrada. Las ramas crecen verticales formando una copa columnar estrecha y espesa, acabada en punta. Se ramifica casi desde la base. Hojas verde oscuro, muy pequeñas, con forma de escama. Flores insignificantes en primavera.

En el proyecto esta especie se utiliza para recuperar las quebradas, además con la intención de crear una cortina en altura que envuelva a los equipamientos que se encuentran entre quebradas.

Cholán

Las flores del cholán son de color amarillo brillante y muy fragante. La variedad más conocida en nuestro medio tiene el nombre de velutina, que significa peluda, ya que es más vellosa que otras variedades de árboles.

“

El cholán es una de las especies más resistentes a las condiciones adversas de suelo y humedad. Puede llegar a una altura de 6 m y un diámetro de 8m.

En el proyecto el cholán es usado para remarcar el eje boulevard, ayudando su color amarillo y su altura en este propósito.

Acacia Amarilla

De nombre científico *Acacia melanoxylon*, es una especie del sur este de Australia y Tazmania, es un árbol robusto con tronco grueso y denso follaje, puede llegar a los 12m de diámetro en su follaje y de 8 a 12 metros de altura, su hoja es verde y alargada, desarrolla vainas de color café.

En el proyecto esta especie se usa como elemento divisorio de espacios.

Arupo

De nombre científico *Chionanthus pubescens*, puede llegar a los 5m de diámetro y de 3 a 5m de altura es una árbol autóctono que se origino en los andes del Ecuador, en la provincia de Loja. Es un árbol muy ramificado de hojas enteras y con flores rosadas muy llamativas.

En el proyecto este árbol direcciona el recorrido del eje intervenido, así como remarcar los espacios de ingreso o acceso.

Cedro

El cedro, es un género de las coníferas, forman parte varias especies de árboles de gran tamaño, de madera olorosa, copa cónica o vertical, muy utilizados para la ornamentación. Los cedros son grandes árboles, de 25m. de altura.

En el proyecto el cedro se utilizará en los boulevard que dan a las grandes una especie que refleje que delimite lo urbano de lo natural.

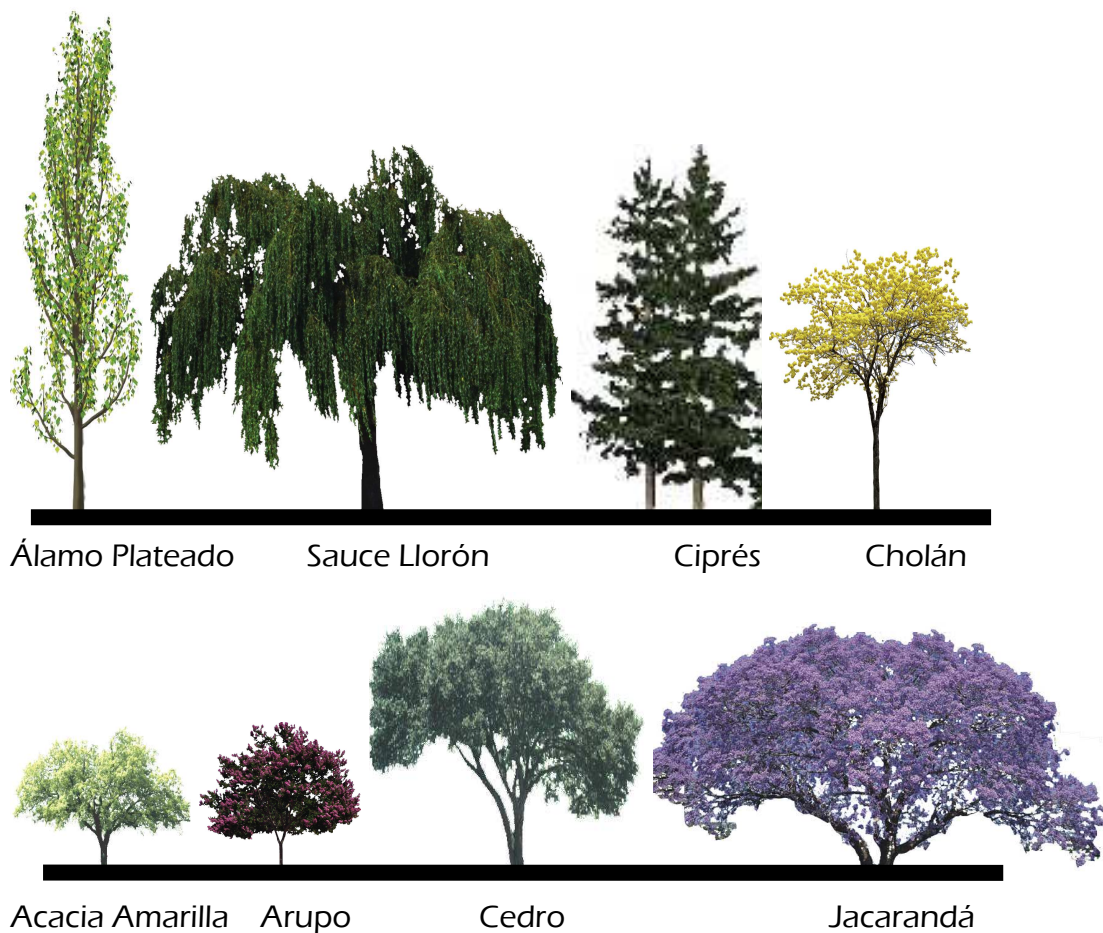
Jacarandá

Los jacarandás, son un género de la familia de las bignoniáceas, típicos de la América intertropical y subtropical específicamente del norte de Argentina y Brasil, su diámetro puede llegar a los 20m y en altura 20m.

En el proyecto este árbol remarca los espacios de contemplación y genera pausas en las plazas.

DIAGRAMA 27:

Diagrama de especies vegetales



Autor: Andrea Hidalgo R.

9.2.5 Tipos de Pisos

Como en un principio el concepto es la continuidad natural mediante el paisaje y la revalorización de la memoria colectiva, se busca generar la mayor cantidad de verde posible.

Dentro de la textura de pisos se presentan grandes áreas de verdes, espacios de reunión donde primará la arenilla y la piedra laja y el espacio continuo de plazas en piedra royal color dorada.

Césped

Se usa en alcorques y áreas verdes de contemplación y descanso.

Adoquín

En áreas con alto tráfico peatonal, como un material resistente.

Adoquín ecológico

Para anunciar ingresos, ejes y mobiliario en plazas y parques.

Piedra Laja y Arenilla

Este material es natural se usa en plazas de contemplación donde se encuentra un árbol emblemático (jacarandá).

Hormigón Texturizado

Para remarcar los ingresos de equipamientos y plazas deprimidas bajo el nivel 0.00, utilizado en rampas.

9.2.6 Expresión en tres dimensiones del espacio urbano

RENDER 1:

Plaza Comercial y de Emprendimiento, Cari Cancha



Autor: Andrea Hidalgo R.

RENDER 2:

Relación plaza comercial y contexto urbano, vecinal



Autor: Andrea Hidalgo R.

RENDER 3:

Plaza Cari Cancha, puente



Autor: Andrea Hidalgo R.

RENDER 4:

Plaza Cari Cancha, espejo de agua



Autor: Andrea Hidalgo R.

RENDER 5:

Relación plaza Cari Cancha y contexto urbano, zonal



Autor: Andrea Hidalgo R.

RENDER 6:

Plaza Cultural y de Eventos, Raimi Cancha



Autor: Andrea Hidalgo R.

RENDER 7:

Plaza Cultural y de Eventos, Raimi Cancha, teatro al aire libre



Autor: Andrea Hidalgo R.

RENDER 8:

Plaza Raimi Cancha, chorros de agua



Autor: Andrea Hidalgo R.

RENDER 9:

Plaza Raimi Cancha, espacios de contemplación



Autor: Andrea Hidalgo R.

RENDER 10:

Relación plaza Raimi Cancha y contexto urbano, zonal



Autor: Andrea Hidalgo R.

RENDER 11:

Boulevard Comercial



Autor: Andrea Hidalgo R.

RENDER 12:

Caminerias bordes de Quebradas



Autor: Andrea Hidalgo R.

RENDER 13:

Recorridos Plazas



Autor: Andrea Hidalgo R.

CONCLUSIONES GENERALES URBANAS

- Se integran los espacios públicos existentes como el parque y vivero municipal Las Cuadras, Fundeporte, el Terminal Terrestre y la Administración Zonal Quitumbe propiciando su interacción.
- Se regenera el trazado vial con vegetación y tratamiento de espacio público en las calles, plazas y parques.
- Se propician espacios públicos de convivencia, oportunidad y equidad mediante la realización de actividades comunales, parques temáticos, paseos, equipamientos que responden a las necesidades y su entorno, puntos de encuentro.
- La trama urbana integra todo el barrio a través de ejes temáticos y vegetación propuesta, conecta cada equipamiento, fortalece oportunidades económicas de las familias y propicia la permanencia de la gente en su barrio.
- Al regenerarse las quebradas se vuelven potencialidades para el espacio público que recorren las zonas intervenidas y le dan un valor agregado de paisaje a la propuesta urbana.
- Las encuestas e imaginarios se reflejan en la propuesta urbana en todo momento respondiendo en gran parte a las necesidades de educación, cultura y servicios básicos.

CONCLUSIONES PROYECTO DE ESPACIO PÚBLICO

- Se revaloriza un proyecto de la municipalidad (banda de equipamiento, Plan Ciudad Quitumbe) aportando a la idea inicial, sumándole, un desarrollo peatonal y paisajístico sobre la franja propuesta.
- Los proyectos de espacio público activarán el comercio, la cultura, la educación, la necesidad de vivienda temporal y la recreación
- El proyecto tiene como principal usuario al peatón, dejando de lado al vehículo.
- El proyecto de paisaje favorece los ejes de direccionalidad a lo largo de toda la franja de equipamiento, jugando con el cambio de especies, color, textura y altura.
- Se recupera elementos presentes en la memoria colectiva y se aprovechan las oportunidades naturales del terreno para generar el mínimo impacto posible en el sitio.
- En general, se logrará la participación de la comunidad, la identificación de nuevas áreas de oportunidades y problemáticas, el sentido de pertenencia de la comunidad con el proyecto, espacios públicos que permiten el encuentro y la convivencia de los habitantes. Y, lo más importante, recuperar la confianza en las zonas y en la ciudad, y encontrar ciudadanos comprometidos con el desarrollo de su comunidad.

PRESUPUESTO

PUCE. FACULTAD DE ARQUITECTURA DISEÑO Y ARTES						
REGENERACIÓN URBANA EN QUITUMBE						
PRESUPUESTO APROXIMADO DEL PROYECTO						
						Abril / 2010
ITEM	DESCRIPCIÓN	UNIDAD	CANTIDAD	VALOR UNITARIO	VALOR TOTAL	%
1	PRELIMINARES				69.590,25	2,40
1.1	Localización, trazado y replanteo del proyecto. Se utilizará equipo de precisión, personal experto. Se hará con la frecuencia que lo indique la interventoría. Incluye demarcación con pintura, línea de trazado, corte de piso, libretas, planos.	m2	43875,07	1,50	65812,61	
1.2	Descapote a máquina. Incluye cargue transporte y botada de material sobrante en botaderos oficiales. Medido en sitio	m3	1079,33	3,50	3777,64	
2	MOVIMIENTOS DE TIERRA				303.694,71	10,47
2.1	Excavaciones					
2.1.1	replanteo y nivelacion	m2	43875,07	1,50	65812,61	
2.1.2	Excavación de 0 a 2 m en material heterogeneo bajo cualquier grado de humedad. medido en sitio. Incluye entibado temporal, cargue, transporte y botada de material	m3	25315,67	6,66	168602,36	
2.1.3	Excavación de 2 a 4 m en material heterogeneo bajo cualquier grado de humedad. medido en sitio. Incluye entibado temporal, cargue, transporte y botada de material	m3	1859,56	10,00	18595,60	
2.2	Llenos					
2.2.1	Llenos compactados a maquina en material seleccionado proveniente de las excavaciones. incluye transporte local. densidad del 90% de la máxima obtenida en el ensayo del próctor modificado.	m3	9170,82	5,25	48146,81	
2.2.2	Llenos en arenilla compactados mecanicamente hasta obtener una densidad del 95% de la máxima obtenida en el ensayo del próctor modificado.	m3	483,30	5,25	2537,34	
3	CANALIZACION				40.617,37	1,40
3.1	Tubería					
3.1.1	Tubería de pvc "Novaloc" de Diametro 6 pulgadas, instalado	ml	189,35	205,00	38817,37	
3.1.2	Tubería de pvc "Novaloc" de Diametro 1 pulgada, instalado	ml	18,00	100,00	1800,00	
4	CONCRETOS				129.170,23	
4.1	Concretos Estructura					
4.1.1	Construcción de muro de contención en concreto 21Mpa. Incluye mano de obra y formaleta, según diseño. No incluye refuerzo	m3	95,01	75,38	7161,85	
4.2	Concreto					
4.2.1	Construcción de rampa en concreto e=8cm sobre entresuelo, según diseño.	m2	634,17	15,00	9512,55	
4.2.2	Construcción de graderío en concreto e=8cm sobre entresuelo, según diseño.	ml	653,26	28,21	18428,38	
4.3	Prefabricados					
4.3.1	Cuneta	ml	2689,99	18,23	49038,52	
4.3.2	Bordillo recto	ml	1884,72	15,07	28402,73	
4.3.3	Bordillo curvo	ml	781,80	15,58	12180,44	
4.3.4	Prefabricado de Hormigon h= 1m	m2	211,70	21,00	4445,75	
5	ACERO DE REFUERZO Y ESTRUCTURAS METALICAS				389.127,48	13,41
5.1	Acero de Refuerzo					
5.1.1	F y = 420 Mpa. (4.200 kg/cm²). Zapatas	kg	1542,00	5,55	8558,10	
5.1.2	F y = 420 Mpa. (4.200 kg/cm²). Muros de contencion	kg	68428,00	5,55	379775,40	
5.2	Mallas Electrosoldadas					
5.2.1	Mallas Electrosoldadas para muro vegetal	un	33,00	24,06	793,98	
6	Mobiliario				187.239,00	6,45
6.1	Alcorques, incluye escavacion y mano de obra 1.60 X1.20 M	un	141,00	102,00	14382,00	
6.2	Luminarias Vehiculares incluye instalacion	un	66,00	1000,00	66000,00	
6.3	Luminarias Peatonales en vías incluye instalacion	un	50,00	920,00	46000,00	
6.4	Luminarias Peatonales incluye instalación	un	34,00	500,00	17000,00	
6.5	Luminarias Peatonales piso	un	256,00	120,00	30720,00	
6.6	Basureras incluye instalacion	un	73,00	95,00	6935,00	
6.7	Bancas de concreto simple	un	12,00	135,00	1620,00	
6.8	Bancas de madera y acero	un	29,00	158,00	4582,00	

BIBLIOGRAFÍA

Empresa de Desarrollo Urbano de Medellín. Resumen Metodología. 28 de Diciembre del 2008. Empresa de Desarrollo Urbano de Medellín.

Empresa de Desarrollo Urbano de Medellín. Resumen Metodología + Imágenes. 28 de Diciembre del 2008. Empresa de Desarrollo Urbano de Medellín.

Empresa de Desarrollo Urbano de Medellín. Organigrama Equipo De Trabajo. 28 de Diciembre del 2008. Empresa de Desarrollo Urbano de Medellín.

Empresa de Desarrollo Urbano de Medellín. Talleres Imaginarios. 28 de Diciembre del 2008. Empresa de Desarrollo Urbano de Medellín.

Empresa de Desarrollo Urbano de Medellín. Presentación General EDU. 28 de Diciembre del 2008. Empresa de Desarrollo Urbano de Medellín.

Empresa de Desarrollo Urbano de Medellín. Medellín en Cifras. 28 de Diciembre del 2008. Empresa de Desarrollo Urbano de Medellín.

Libro Plan Ciudad Quitumbe, 1991, Plan Distrito Metropolitano, Ilustre Municipio de Quito.

Libro Quitumbe Informe de Gestión 2000-2008, Administración Zonal Quitumbe.

Imhof Michel & Krempel León. Berlin new architecture / A guide to new buildings. From 1989 to 2002. Art in America, noviembre, 1995.
http://www.plataformaurbana.cl/copp/albums/userpics/10020/urb3-2_2004-postdamerplatz.pdf

Verdager, Carlos. Berlínmetrópolis. Spree, Potsdamerplatz, Friedrichstrasse, Alexanderplatz. A&V Monografías de arquitectura.

http://www.plataformaurbana.cl/copp/albums/userpics/10020/urb3-2_2004-postdamerplatz.pdf

Berry Reames & Mc Greal Stanley. European cities and property markets. Primera edición 1995. http://www.plataformaurbana.cl/copp/albums/userpics/10020/urb3-2_2004-postdamerplatz.pdf

Arquitectural Review, enero-marzo, 1999.
http://www.plataformaurbana.cl/copp/albums/userpics/10020/urb3-2_2004-postdamerplatz.pdf

Medellín. (2009, 27) de mayo. Wikipedia, La enciclopedia libre. Fecha de consulta: 08:06, junio 4, 2009 from <http://es.wikipedia.org/w/index.php?title=Medell%C3%ADn&oldid=26705819>.

Empresa de Desarrollo Urbano de Medellín. Viernes, 24 de abril de 2009. http://edu.gov.co/index.php?option=com_frontpage&Itemid=47

Esther Díaz. La ciencia y el imaginario social. Buenos Aires, Biblos, 1996 (editora y co-autora).

MATERIAL PROPORCIONADO

Empresa de Desarrollo Urbano (EDU), Medellín, 2008

Ilustre Municipio de Quito, empresa Innovar

Administración Zonal Quitumbe

ANEXOS

Formato de encuestas.

ENCUESTA COMUNIDAD			
Nombre		NSE	
Barrio		M	
Calle / Coordenadas		F	
18-25	25-35	35-50	50+
1 Desde hace cuanto tiempo usted vive en el barrio?			
Un año o menos	2-5 años	5-10 años	10 años o más
2Cuál fue la razón para que usted venga a vivir en el barrio?			
El precio era accesible para tener una vivienda	Parientes, amigos que vinieron antes	Cercanía con colegio o trabajo	Otros:
3 Qué es lo que más le gusta del barrio?			
La gente	El lugar	Los servicios que tiene	La actividad comercial
4 Cuando piensa en su barrio, que imagen le viene a la cabeza?			
Las calles	Los espacios públicos	Las paradas	Otros:
5Cuál cree que es el principal problema del barrio?			
Falta de infraestructura	Desunión o descoordinación entre sus habitantes	Falta de espacios para la recreación o el deporte	Otros:
6 Que espera de las autoridades para que la vida del barrio sea mejor?			
Que planifiquen con nosotros	Que cumplan sus ofrecimientos	Que propicien la unidad y el trabajo comunitario	Otros:
7 Que cree que pueden hacer los moradores para mejorar la situación del barrio?			
Unirse más	Reclamar para hacer cumplir las ofertas	Pensar y actuar en comunidad	Otros:
8 Que está dispuesto a hacer usted para mejorar la vida del barrio?			
Dar mi tiempo y mi trabajo para el bien de todos	Tener mejores costumbres	Capacitarme para mejorar mis ingresos	Otros:
9 A más de buenos servicios básicos, qué cree que deba tener el barrio para mejorar?			
Sitios para aprender, educarse y capacitarse	Fuentes de empleo	Espacios para jugar y reunirse	Otros:
10Cuál cree que es el principal problema del barrio?			
La inseguridad	La falta de transporte	La falta de servicios e infraestructura	Otros:
11 Cómo cree que se pueda solucionar ese problema?			
12 Cómo cree que la gente pueda llevarse mejor en el barrio?			
13 Que es lo mejor que ha hecho el barrio hasta ahora?			
14 Si usted pudiera soñar, cómo quisiera que fuera su barrio?			
15 Dé una idea para que el barrio mejore y sea un lugar ideal para vivir?			