

PONTIFICIA UNIVERSIDAD CATÓLICA DEL ECUADOR

FACULTAD DE ARQUITECTURA, DISEÑO Y ARTES

TRABAJO DE TITULACIÓN
PREVIO A LA OBTENCIÓN DEL TÍTULO DE ARQUITECTO

**ZONA METRO ALAMEDA: REDES DE ESPACIO PÚBLICO
SEGURAS, REVALORIZACIÓN DEL PATRIMONIO.
EQUIPAMIENTO DE BIEN ESTAR, PROTECCIÓN Y ACOGIDA
PARA MUJERES, NIÑOS, NIÑAS Y ADOLESCENTES
SOBREVIVIENTES DE PROCESOS DE VIOLENCIAS.**

Volumen I

ISAÁC ANDRÉS LOJÁN CRUZ

DIRECTORA: MGTR. ARQ. MARÍA AUGUSTA LARCO MOSCOSO

QUITO – ECUADOR

2021

Presentación

El Trabajo de Titulación: ZONA METRO ALAMEDA: REDES DE ESPACIO PÚBLICO SEGURAS, REVALORIZACIÓN DEL PATRIMONIO. EQUIPAMIENTO DE BIEN ESTAR, PROTECCIÓN Y ACOGIDA PARA MUJERES, NIÑOS, NIÑAS Y ADOLESCENTES SOBREVIVIENTES DE PROCESOS DE VIOLENCIAS, se entrega en un DVD que contiene:
El Volumen I: investigación que da sustento al proyecto arquitectónico.
El Volumen II: planos y memoria gráfica del proyecto arquitectónico.
Una colección de fotografías de la maqueta, el recorrido virtual y la presentación para la defensa pública, todo en formato PDF.

Dedicatoria
A mis padres, hermano, hermanas y sobrino.

Agradecimiento

A las docentes de la FADA Shayarina Monard, Inés del Pino y a mi tutora
María Augusta Larco; por la inspiración que su trabajo me ha dado.

INDICE

Lista de Figuras.....	4
Lista de tablas	6
LÍNEA DE INVESTIGACIÓN	7
ANTECEDENTES.....	16
JUSTIFICACIÓN.....	19
OBJETIVOS	22
1.1 OBJETIVO GENERAL.....	22
1.2 OBJETIVOS ESPECIFICOS	22
Metodología	23
1. Capítulo I. Propuesta Urbana – Análisis del Problema Urbano de Quito.	27
1.1: Fundamentación Teórica.....	28
1.1.1: El derecho a la Ciudad.	28
1.1.2: La ciudad de los 15 minutos.....	30
1.1.3: Urbanismo desde la perspectiva de Género.	32
1.2: Dimensiones Analíticas.	33
1.2.1: Centralidades.	33
1.2.2: Red Verde Urbana.	39
1.2.3: Movilidad.	43
1.3: Propuesta Grupal Urbana.....	44
1.3.1: Sector Metro: propuesta desarrollada.	46
2. Capítulo II. Zona Metro Alameda	50
2.1.1: Zona Metro Alameda : Dimensión Histórica.	51
2.1.2: Movilidad: ZMA.....	52
2.1.3Red Verde Urbana: ZMA.....	53
3. Capítulo III. Urbanismo desde la perspectiva de género.....	56
3.1: Resumen sobre la violencia de género en el marco del desarrollo del urbanismo.....	56
3.1: Urbanismo feminista.....	57
3.2: Que es la violencia de género en el DMQ.	59
3.3: Violencia de género en torno a los Objetivos de Desarrollo Sostenible y la Ruta de Protección de Derechos del DMQ.	60
3.5: Zona Metro, Zona Segura.	65
4. Capítulo IV. Propuesta Urbana-Zona Metro Alameda.....	69
4.1. Redes de espacio público seguras.....	71
4.1.2. Eje de Rehabilitación.	74

4.1.3. Eje valorización de Arquitectura Moderna.....	75
5. Capítulo V. Proyecto Arquitectónico	83
5.1 Determinación del territorio como respuesta espacial y complementariedad con los equipamientos de las redes de espacio público seguras.	83
5.2 Idea del proyecto	85
5.2.1 Equipamiento de bienestar, protección y acogida	86
5.2.2 Proyecto urbano-arquitectónico.....	87
5.2.3 Conexión del proyecto urbano con el arquitectónico	89
5.3 Partido Arquitectónico existente	90
5.4 Partido Arquitectónico propuesto.....	92
5.5 Partido Técnico – Sistema Constructivo.....	94
5.6 Intervención sobre los bienes inmuebles.	95
6.0 Conclusiones: Desafíos de la ciudad frente a los cambios significativos en su planificación.	99
Bibliografía	102
Anexos.	104

Lista de Figuras

Figura 1. Mapa de Quito 1858, (extraído de http://sthv.quito.gob.ec/archivo-historico/).....	14
Figura 2. Mapa edificaciones republicanas 1820-1922, (elaboración propia.).....	15
Figura 3. Plan Regulador de Quito 1942, (Jones Odriozola.).....	¡Error! Marcador no definido.
Figura 4. Esquema Centralidades de Quito, 2008 (Fuente: Fortalecimiento de Centralidades de Quito.).....	37
Figura 5. Esquema de Viajes diarios en la ciudad de Quito, 2008 (Fuente: Fortalecimiento de Centralidades de Quito.).....	38
Figura 6. Esquema de áreas verdes y corredores potenciales, 2019 (Fuente: Taller “¿Quito, ciudad paseable?”)	41
Figura 7. Esquema Corredor Cultural “Zona Metro Alameda”, 2020	42
(Fuente: Taller “¿Quito, ciudad paseable?”).....	42
Figura 8. Sistema Metro, 2019 (Fuente: Taller “¿Quito, ciudad paseable?”).....	45
Figura 9. Sector Metro, 2019 (Fuente: Taller “¿Quito, ciudad paseable?”).....	46
Figura 10. Sector Metro, Análisis funcional de las Zonas Metro, 2019 (Fuente: Taller “¿Quito, ciudad paseable?”)	48
Figura 11. Edificio Arteta Alameda construido en 1956, (Fuente: desconocida.).....	52
Figura 12. Esquema Corredor “ruta segura” ZMA, 2020 (Fuente: Taller “¿Quito, ciudad paseable?”).....	54
Figura 14. Grupos de atención prioritaria y vulnerabilidad, 2008 (Fuente: Consejo de Protección de Derechos del Distrito Metropolitano de Quito.)	62
Figura 15. Esquema que plantea los 4 organismos que ejecutan el Plan de Protección e Inclusión en el Distrito Metropolitano de Quito, 2017 (Fuente: Consejo de Protección de Derechos del Distrito Metropolitano de Quito.)	64
Figura 16. Análisis usuario predominante Zona Metro Alameda, 2020 (Fuente: Taller “¿Quito, ciudad paseable?”)	65
Figura 17. Esquema de elementos de un crimen, 2011 (Fuente: CPTED.).....	66
Figura 18. Zona Metro Alameda, 2019 (Fuente: Taller “¿Quito, ciudad paseable?”).....	69
Figura 19. Punto de ruptura en la Zona Metro Alameda, 2019 (Fuente: Taller “¿Quito, ciudad paseable?”)	70
Figura 20. Predios de intervención, 2019 (Elaboración Loján, 2020)	70
Figura 21. Corredor “Ruta Segura” Zona Metro Alameda Segura, 2020 (Fuente: Taller “¿Quito, ciudad paseable?”)	71
Figura 21. Articular espacios públicos y extender la masa vegetal del parque La Alameda, 2020 (Fuente: Taller “¿Quito, ciudad paseable?”)	72
Figura 23. Control de temperatura en la propuesta “Corredor Cultural”, Zona Metro Alameda, 2020 (Fuente: Taller “¿Quito, ciudad paseable?”)	74

Figura 24. Estación de Bomberos #1, Edwin Adler Teller, 1960 (Fuente: Archivo del Cuerpo de Bomberos de Quito)	78
Figura 25. Publicación del edificio Arteta Phillips, 1956 (Fuente: SIAP N°3, diciembre 1956.)	78
Figura 27. Publicación del edificio Arteta Phillips, (Fuente: El Comercio, martes 6 de noviembre de 1956, p. 13.)	80
Figura 28. Análisis geométrico edificio Arteta Phillips, 2020 (Elaborado por Loján)	81
Figura 29. Modelo de sustentabilidad para el Sistema Metro., 2019 (Fuente: Taller “¿Quito, ciudad paseable?”)	82
Figura 30. Planta Baja Alameda, 2020 (Elaborado por Loján)	84
Figura 31. Escalinata de la virgen, corte, (Elaborado por Loján, 2020)	85
Figura 32. Esquema Idea del Proyecto, (Elaborado por Loján, 2020)	86
Figura 33. Esquema observar sin ser visto, (Elaborado por Loján, 2020)	87
Figura 34. Esquema observar sin ser visto, (Elaborado por Loján, 2020)	87
Figura 35. Matriz Auditoría Peatonal en Proyectos de Arquitectura, 2020 (Fuente: Taller “¿Quito, ciudad paseable?”)	88
Figura 35. Esquema de conexión entre espacios públicos, (Elaborado por Loján, 2020)	89
Figura 36. Planta Baja 10 de Agosto, (Elaborado por Loján, 2020)	90
Figura 37. Esquema Corte Funcional, (Elaborado por Loján, 2020)	91
Figura 38. Sistema de rieles en Casa de Acogida., 2021 (Fuente: propia.)	93
Figura #37	95
Sistema Constructivo Edificios Arteta.	95
Figura 39. Sistema Constructivo Edificios Arteta., 2009 (Fuente: Miradas de la arquitectura moderna en el Ecuador, Tomo I.)	95
Figura 40. Programa Arquitectónico, (Elaborado por Loján, 2020)	96
Figura 41. Planta Replanteo, (Elaborado por Loján, 2020)	97
Figura 42. Detalle circulación vertical, (Elaborado por Loján, 2020)	98
Figura 43. Detalle puente conector entre edificios, (Elaborado por Loján, 2020)	99

Lista de tablas

Tabla No.1, Edificio en desuso Zona Metro Alameda.....	61
--	----

LÍNEA DE INVESTIGACIÓN

El trabajo de titulación “ZONA METRO ALAMEDA: REDES DE ESPACIO PÚBLICO SEGURAS, REVALORIZACIÓN DEL PATRIMONIO. EQUIPAMIENTO DE BIEN ESTAR, PROTECCIÓN Y ACOGIDA PARA MUJERES, NIÑOS, NIÑAS Y ADOLESCENTES SOBREVIVIENTES DE PROCESOS DE VIOLENCIAS”, corresponde a la línea de investigación Ciudad y territorio, cultura, revalorización, calidad de vida, paisaje y vulnerabilidad, pone énfasis en la revalorización de la arquitectura moderna como parte del patrimonio construido y en los conceptos de sustentabilidad al enfrentar el abandono de zonas servidas en la ciudad y con ello evitar la expansión hacia zonas periféricas para adicionalmente disminuir el uso de recursos en construcción nueva a partir del reciclaje que a su vez se incluye en los conceptos principales del objetivo 11 de los Objetivos de Desarrollo Sostenibles, siendo: *“Conseguir que las ciudades y los asentamientos humanos sean inclusivos, seguros, resilientes y sostenibles. Afirmando así nuestra apuesta por un nuevo modelo de ciudad enfocado en el peatón y en un sistema integral de transporte que permita a todas y todos disfrutar de la ciudad”*. (Unidas, Objetivo 11: Lograr que las ciudades sean más inclusivas, seguras, resilientes y sostenibles, 2020)

INTRODUCCIÓN

“Si la modernidad llegó acompañada de un “envase moderno”, su final será el mismo que el de un producto semejante, tirado y tratado como basura, en fin, olvidado y muerto.

Pues en ese caso, me rehúso a que el ciclo se cierre, que se olviden y destruyan los aportes que la arquitectura moderna aún nos tiene que enseñar.

Aún estamos nosotros; los que estamos dispuestos a aprender de ella y de lo que aún no nos ha contado.

Y a contarle al mundo que como país tenemos un legado, poco contado, que tiene mucho valor arquitectónico que debe retomar vida y dar vida.”.

Fuente: Texto trabajado como recurso cualitativo de determinación del proyecto personal en el Taller X (2019).

El presente Trabajo de Titulación denominado “ZONA METRO ALAMEDA: REDES DE ESPACIO PÚBLICO SEGURAS, REVALORIZACIÓN DEL PATRIMONIO. EQUIPAMIENTO DE BIEN ESTAR, PROTECCIÓN Y ACOGIDA PARA MUJERES, NIÑOS, NIÑAS Y ADOLESCENTES SOBREVIVIENTES DE PROCESOS DE VIOLENCIAS. Consta de seis capítulos, los cuales explican el proceso realizado del Taller de Titulación “Quito, ¿Ciudad Paseable? , en torno al análisis multiescalar de manera crítica de la ciudad en relación con el Metro para Quito sobre el marco conceptual apuntalado desde el derecho a la ciudad, es así, el proyecto urbano – arquitectónico aborda como problemática el vaciamiento de ciertas zonas, el abandono en totalidad de edificios, los efectos generados y la implementación del urbanismo y cómo enfrentar la arquitectura y las respuestas urbanas desde la perspectiva de género como eje transversal en el desarrollo de este trabajo de titulación.

Partir de la pregunta: ¿Quito, Ciudad paseable?, plantea la discusión sobre el nuevo modelo de ciudad, que encuentra sus pilares principales en la ciudad paseable, el derecho a la ciudad, la ciudad cuidadora, la perspectiva de género en el desarrollo urbano sostenible y el rol de patrimonio construido y natural propuesto desde la red verde urbana; preceptos que permiten tener una lectura más apropiada sobre las distintas formas en las que se experimenta la vida en la ciudad.

A partir de la llegada del Metro de Quito, se entiende la influencia de este sistema de transporte sobre la ciudad como una oportunidad para convertirlo en un eje central de la planificación y del planteamiento del espacio público, los equipamientos, la ciudad de cercanía en donde se desarrollen las funciones esenciales de la vida (trabajo, vivienda, recreación, salud, cultura) en un nuevo modelo de ciudad a partir del mayor sistema de movilidad del Distrito Metropolitano de Quito, con 400.000 personas (Plan V, Hacemos peridismo, 2020) o “potenciales peatones” diariamente.

Esta es sin duda, la gran oportunidad de cambiar los patrones de movilidad con el que se ha consolidado la planificación y el comportamiento de quienes viven en el Distrito Metropolitano de Quito y convertir las zonas inmediatas de influencia de las estaciones del Metro en la apuesta del taller por generar un cambio hacia este nuevo cambio centrado en la accesibilidad, la reflexión sobre la ciudad de cercanía y el desarrollo sustentable.

La investigación realizada por el grupo del Taller Profesional I 2019-2020 tiene como marco teórico conceptual los principios constitucionales y directrices de la política territorial como El Derecho a la Ciudad planteando a la ciudad como el territorio en el que se hacen visibles y se perpetúan todos los derechos de todos sus habitantes y las personas, partir de considerar la función social y ambiental de la ciudad, adicionalmente los conceptos trabajados en textos como: “La ciudad paseable” del Centro de Estudios y Experimentación de Obras Públicas del Gobierno de España que

apuesta por pensar y planificar las ciudades y sus vivencias a partir de la experiencia del peatón, así como la publicación: Hacia un Modelo de Ciudad Sustentable: Red Verde Urbana y Ecobarrios de la Secretaría de Territorio, Hábitat y Vivienda del Distrito Metropolitano de Quito, que apuntala, pone en evidencia y propone repensar la ciudad desde el año 2013 considerando un urbanismo sustentable centrado en la naturaleza y los potenciales ambientales de la ciudad para rescatarlos, consolidarlos y redefinir el modelo actual, respetando el patrimonio natural y construido en la ciudad intentando cumplir con directriz de la función ambiental .

Se estructura un marco conceptual en el que el Taller Xque apoyará y guiará la investigación aterrizada en el territorio delimitado, enfocándose en el análisis a partir de los textos planteados como fundamentos.

Las propuestas de intervención se alinean al objetivo 11 de los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS): conseguir que las ciudades y los asentamientos humanos sean inclusivos, seguros, resilientes y sustentables.

Al mismo tiempo se estudia y se adoptan los conceptos sobre la Ciudad de los 15 minutos, la ciudad cuidadora, y el urbanismo feminista cuestionando conceptualmente, a partir de los textos estudiados, la ciudad de Quito y su modelo existente, para esto el taller determina 4 dimensiones analíticas con las que se llega a definir a nivel multiescalar una lectura de polígonos en el sector estudiado en torno a las estaciones del Metro, para afianzar una idea más precisa sobre el nuevo modelo de ciudad al que queremos llegar en cada uno de los proyectos, coincidiendo en los conceptos más básicos, los cuales junto con la llegada del Metro van a servir como la base de fundamentación para la implementación de lo que va a ser el Sistema Metro. Se obtiene así un recorte espacial definido en 3 estaciones del norte que servirán como base de inicial para plantear la propuesta del Taller, ubicando adicionalmente el recorte temporal a partir de la implementación del Metro el mismo que hasta la fecha no entra en operación y pretendemos que los aportes de investigación permitan registrar el estado anterior al funcionamiento, adoptar los aprendizajes de la pandemia de la

COVID-19 en el año 2020 y permitir hacia el año 2021 que estas reflexiones e investigación sean aportes previos a la operación.

El recorte espacial responde a las principales preocupaciones para afianzar los conceptos de la Ciudad Paseable, que se basan en las estaciones del Metro con mayor potencial de flujo peatonal, menor distancia de recorrido entre estación y equipamientos, en menor distancia transversal a la Línea 1 del Metro así como del mapeo de actividades educativas y laborales próximos al trayecto de la Línea 1 del Metro de Quito.

Con esto se entiende a las estaciones: La Alameda, El Ejido y Universidad Central como las estaciones con mayor flujo peatonal para plantear los conceptos de la ciudad paseable; se ha determinado y se espera que la afluencia en las distintas estaciones sea en La Alameda: 30.000 usuarios al día, El Ejido: 71.000 usuarios al día, Universidad Central: 81.000 usuarios al día. Al mismo tiempo que entendemos el gran valor histórico y natural que existen en estas zonas de influencia de las estaciones para la ciudad de Quito.

Consolidamos la investigación del Taller Profesional I 2019-2020 en base a cuatro dimensiones analíticas: Centralidades, Red Verde Urbana, Movilidad y Social Histórica, lo que permitió tener una lectura más clara y precisa del modelo de desarrollo urbano en el cual se desarrolla Quito, y al cual responden los problemas encontrados durante el análisis del sector.

A partir de la oferta de peatones que incluye el Metro, en las estaciones de La Alameda, El Ejido y Universidad Central, y la concentración de equipamientos que en casos como la Zona Metro Alameda llegan a ocupar un 80% de la totalidad de su territorio (ver figura XXX), se propone generar una nueva escala de centralidad, misma que será llamada Zona Metro y que desde los departamentos de planificación de la ciudad se ha adoptado.

Las centralidades responden a componentes principales tratados y definidos incluso por el Banco Interamericano de Desarrollo que establecen que considerarse una centralidad los que son: un centro, un límite y una distancia Máxima (Banco Interamericano de Desarrollo, 2010). Considerando a cada estación del Metro como un centro que ofrece peatones, a los equipamientos de mayor escala como el límite, y la distancia de 1 km (la distancia caminable en 10 minutos) como la distancia máxima.

Al articular las varias Zonas Metro por distancias próximas a 1km se generan nuevas agrupaciones de centralidades llamadas “Sector Metro (ver figura XX página XX), estas buscan articular y cubrir el territorio abordado que no se cubre con las Zonas Metro, teniendo como eje principal la movilidad alternativa como: Bicicleta, Scooter, sistema de transporte público eléctrico, entre otros.

El Sector Metro tiene como centro las distintas estaciones del Metro de Quito internas en su territorio, y como límite se encuentra la vivienda que llega hasta los límites inmediatos de la Meseta de Quito, y tiene una Distancia Máxima igual al recorrido de 15 minutos en bicicleta, para así fomentar el uso de la movilidad alternativa como movilidad predominante en el sector y así afianzar la ideología de la ciudad de los 15 minutos.

El Sistema Metro (ver figura 8 lámina 43) es la propuesta macro que está anclada a la Línea 1 del Metro Q, desde el Labrador hasta Quitumbe, y articula todos los Sectores metros.

Se plantea este sistema integral de centralidades multiescalares, desde el Sistema Metro como escala macro hasta la Zona Metro como la menor escala de centralidad, los cuales tejen el territorio de la ciudad de Quito transversalmente y apuestan por la oportunidad que genera el Metro Q para la transformación del sistema actual por el Nuevo Modelo de Ciudad.

Así, desde una lectura multiescalar a partir del Sistema Metro, analizar el territorio para alcanzar una mejor lectura que se apoya desde los 4 frentes analíticos

para encontrar problemáticas y oportunidades que luego permitan plantear estrategias de intervenciones urbanas y propuestas individuales que se apoyen sobre la propuesta urbana general.

Para definir una Zona Metro en la que trabajar se divide el taller en distintos grupos en el cual cada grupo ampliaba el análisis de cada una de las Zonas Metro, así la zona determinada para trabajar y ampliar la investigación fue la Zona Metro Alameda. Con límites claros, al Norte el Palacio Legislativo, el Este la Facultad de Ciencias Médicas de la Universidad Central, al Oeste el Centro de Arte Contemporáneo y al Sur el Antiguo Banco Central, todos estos equipamientos de escala Metropolitana y con un gran flujo de personas (más de 15,000 entre estos 4 equipamientos).

En este trabajo de titulación, “Zona Metro Alameda: Redes de Espacio Público Seguras, Revalorización del Patrimonio. Equipamiento de Bien Estar, Protección y Acogida Para Mujeres, Niños, Niñas y Adolescentes Sobrevivientes de Procesos de Violencias” se plantea como eje transversal la perspectiva de género para ayudar a tener una mejor intervención para el usuario predominante de esta zona que cuenta con un 62%, de mujeres.

La investigación y propuesta se apoya en el libro de Col·lectiu Punt 6 “Urbanismo feminista, para una transformación radical de los espacios de vida” (2019) y en el libro de Blanca Valdivia “Del Urbanismo Androcéntrico a la Ciudad Cuidadora” (2018) , planteando la intervención urbano-arquitectónica con estos principios, en el que la sostenibilidad de la vida está en el centro de todas las decisiones urbanas que se tomen en el Sistema Metro y la distinta forma de percibir la ciudad por parte de las personas sea tomada en cuenta y sea parte fundamental al momento del desarrollo de la planificación.

El contexto histórico de la arquitectura de la Zona Metro Alameda se ve influenciado principalmente por tres corrientes arquitectónicas, la arquitectura colonial que va desde 1.545 al 1.825 (fig. 1) según Del Pino que busca salir del Centro Histórico, seguido por la arquitectura republicana que data entre 1.820 y 1.922 (fig. 2); seguido

por el periodo de arquitectura moderna en Quito que pone al Palacio Legislativo como el primer referente de arquitectura moderna en Quito.

Según del Pino, y abre una corriente que se ve fuertemente influenciada por las lógicas de desarrollo territorial del momento, como el plan urbano de Jones Odriozola; por lo cual el análisis de la arquitectura moderna ecuatoriana es fundamental para entender las lógicas a las que responde morfológicamente la Zona Metro Alameda y gran parte de sus más importantes hitos arquitectónicos que pertenecen a la arquitectura moderna quiteña, como El Banco Central, El Palacio Legislativo, El edificio Arteta Alameda, entre otros.

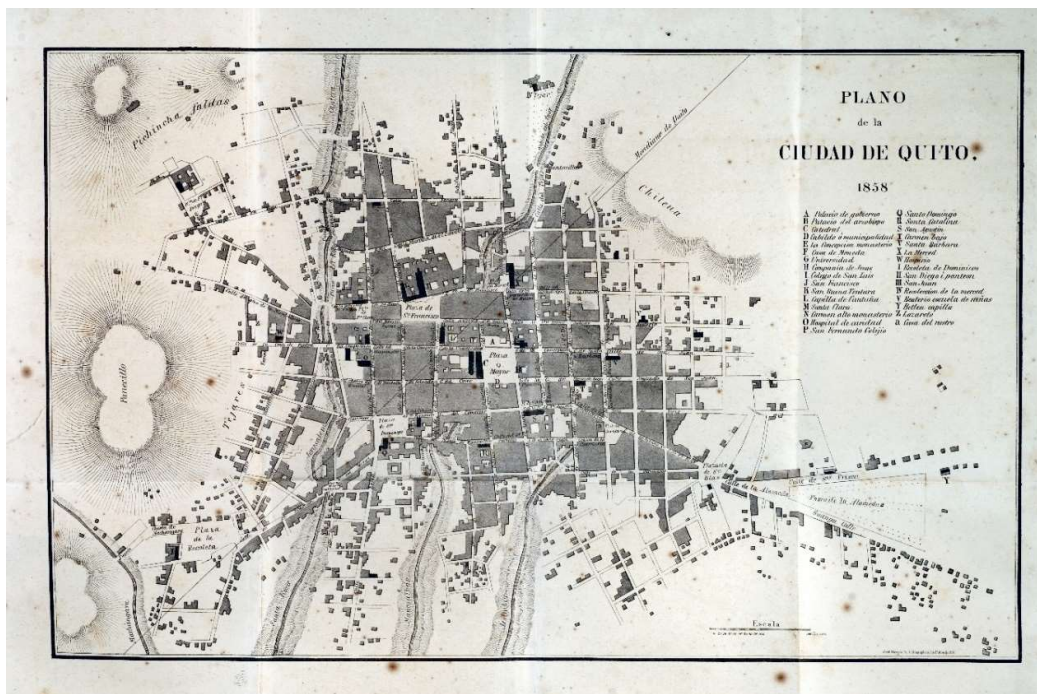


Figura 1. Mapa de Quito 1858, (extraído de <http://sthv.quito.gob.ec/archivo-historico/>)

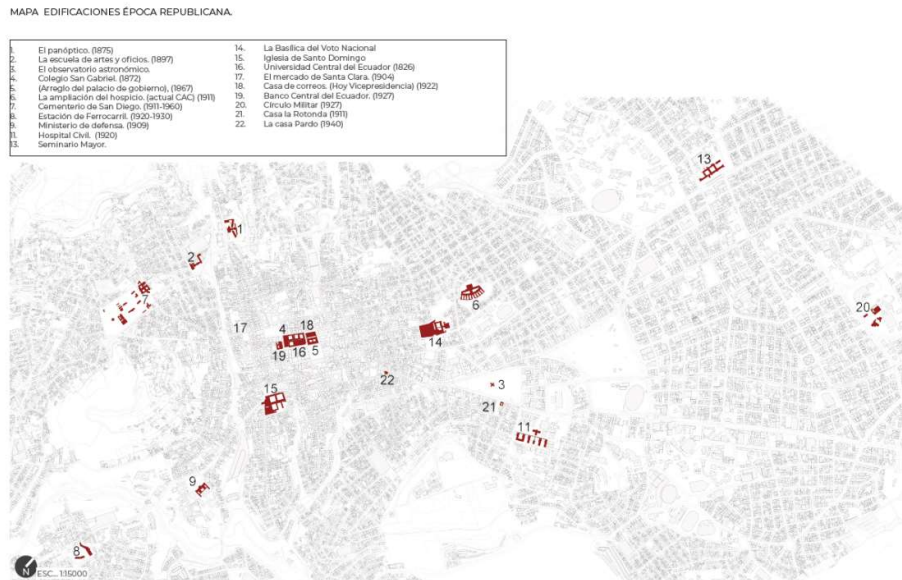


Figura 2. Mapa edificaciones republicanas 1820-1922, (elaboración propia.)

Como resultado del estudio realizado por el Taller X “Quito, ¿Ciudad Paseable?” en las distintas escalas y frentes analíticos se concluye que el proyecto arquitectónico enfrente la problemática del “vaciamiento” evidenciado en la Zona Alameda y en respuesta a ello sea un reciclaje de las antiguas edificaciones modernas, y el análisis urbano permite plantear los dos edificios “Casares y Arteta” como los edificios a intervenir debido a su implantación y ubicación, como punto más conflictivo y con mayor oportunidad de la Zona Metro Alameda con su potencial a tejer el sector y aumentar la posibilidad de plantear la conexión entre los dos espacios públicos más importantes de la ZMA (Zona Metro Alameda), el parque La Alameda y la plaza República, así como a poner en valor sus potenciales arquitectónicos, históricos y urbanos con los que cuentan, así afianzar y aportar al registro de piezas fundamentales de la escuela moderna ecuatoriana y quiteña, rescatándolos y rehabilitándolos a través de la implementación de equipamientos de primera acogida, bienestar para mujeres niñas, niños y adolescentes, relacionado con la salud.,

El proyecto se plantea como una intervención urbano-arquitectónica de la Zona Metro Alameda, que a partir de ahora llamaremos ZMA, apoyando principalmente sus conceptos de intervención urbana sobre los conceptos de la Ciudad Cuidadora ¹de Blanca Valdivia, y en los conceptos de Urbanismo Feminista de Col-lectiu Punt 6. ²; buscando visibilizar el desarrollo de actividades relacionadas con la esfera del cuidado, para así planificar en pro de estas posturas conceptuales y puntualizar las decisiones a las que responde mi proyecto.

ANTECEDENTES

Quito, el primer patrimonio cultural de la humanidad a partir del año 1978, es una ciudad que acumula patrimonios, huella del paso del tiempo, de su arquitectura y de los efectos de su planificación urbana, así, acciones que evidencian los aciertos y desaciertos a lo largo de su desarrollo. se ven plasmadas en sus calles, su arquitectura, su gente.

La ciudad crece y es entre los años 1942-2000, el mayor periodo expansivo de la ciudad, a su vez a mediados del siglo XIV y el año 2000, se establece otro periodo que por igual será en el que se implementarán la mayor cantidad de planes reguladores iniciando por el . Plan Odriozola (1942), Máster Plan de Modernización de Quito (1959), Plan de Urbanismo (1967), Plan Director (1993), Plan General de Desarrollo Territorial (2000), cinco en total.

Desde la declaratoria de Patrimonio Cultural de la Humanidad, Quito prioriza la importancia de la preservación del patrimonio construido monumental de la ciudad dejando así pocas acciones para preservar el patrimonio construido de escalas menores.

¹ Ciudad Cuidadora. Ubicar al cuidado de la vida como el centro de todas las decisiones de planificación urbana, pensando ciudades que nos cuiden, cuiden nuestro entorno, nos dejen cuidarnos y nos permita cuidar a otras personas.

² Urbanismo Feminista. Ciudades que permitan la convivencia y la vida en común de todas las personas en su diversidad.

Así como se evidencian claros esfuerzos, desde 1992-1998 hasta el 2015 por registrar los bienes patrimoniales en un inventario con más de 3400 bienes, elementos que, desde mi punto de vista, son fundamentales para el desarrollo de la cultura quiteña, como son el legado colonial y republicano impreso en su arquitectura.

Sobre la base de estos esfuerzos por inventariar los elementos fundamentales del patrimonio arquitectónico de la ciudad y del estudio para preservarlos deja en evidencia la carencia o incluso hasta la inexistencia de los instrumentos de control y preservación para la arquitectura moderna ecuatoriana, lo que se traduce en una pérdida fundamental para la arquitectura en nuestro país.

Durante el taller profesional I, se planteó la reflexión crítica sobre el modelo de desarrollo inequitativo de la ciudad y la oportunidad de cambiar este patrón a partir de la implementación del metro en la ciudad para ello se analizaron 3 estaciones del sistema: ZMA Zona Metro Alameda; (ZME) Zona Metro Ejido, (ZMUCE) Zona Metro Universidad Central. Se pudo analizar y trabajar el sector comprendido por las Zonas Metro: Alameda, Ejido y Universidad Central bajo la idea de la sostenibilidad, el respeto por la naturaleza y el medio ambiente, buscamos analizar el sector propuesto bajo 4 frentes analíticos, y así tener una lectura integral del sector.

La interpretación de estas dimensiones, Histórico, Centralidades, Red Verde Urbana y Movilidad, de manera individual permitió tener conclusiones enfocadas en estas prioridades en el marco y con influencia de los textos analizados por el taller, textos de Borja, Ortiz, Echavarri permitieron entender los fenómenos de la segregación en la ciudad, su falta de democratización y el desarrollo que ha enfrentado la ciudad permitiendo establecer conclusiones y recomendaciones para las futuras Zonas Metro.

Estudiar casos latinoamericanos con fenómenos similares permitió tener una serie de conclusiones sobre los sectores a trabajar y así entender los efectos y el potencial de las intervenciones bajo cuatro criterios analíticos y teóricos referentes, entre los cuales se priorizó la concreción del derecho a la ciudad, para establecer

estrategias de intervención y de oportunidad para alcanzar una ciudad democrática bajo la premisa de la ciudad paseable, ciudad de un kilómetro.

En el territorio, después de desarrollar la fase analítica, se identificaron problemas con mucha similitud a los textos de (Borja, 2011), como el caso de migraciones internas a partir del abandono de los centros históricos, como se puede apreciar en el caso de Quito. Principalmente en el sector de estudio del taller comprendido entre las futuras estaciones del metro de Quito: Universidad Central, Ejido y Alameda el presenta los mismos principios de abandonos marcados por distintos factores como: el precio del suelo, el imaginario de la gente o los modelos territoriales bajo los cuales la ciudad se ha desarrollado.

La presencia de dos equipamientos de salud de escala metropolitana Hospital Eugenio Espejo, La maternidad, así como la escuela Espejo, y la facultad de Ciencias Médicas de la Universidad Central del Ecuador arrojan datos cuantitativos sobre la zona metro poniendo como usuario predominante en los equipamientos de mayor demanda a mujeres con un 61% de la población total la zona metro analizada (no residencial).

Según la ruta de atención, protección y restitución de derechos de mujeres en situación de violencia, en el marco del sistema de protección integral, los actos de violencias en contra de la mujer se ven determinados por las distintas relaciones asimétricas de poder que se encuentran al interior de las viviendas y de las instituciones educativas y laborales (Derechos, 2017). Esto se refuerza con ideas con las que trabaja Valdivia en su obra “Del urbanismo androcéntrico a la ciudad cuidadora” que evidencia la función ligada a la sexualidad en la sociedad y el espacio público y como el desarrollo urbano moderno potencia este dualismo.

La Zona Metro Alameda (ZMA), que tiene como centro la estación del Metro Alameda, marca un punto de origen, que como parte de la investigación se identificaron varios destinos, que en esta zona presentan un predominio de uso de mujeres, los que a su vez serán los equipamientos de mayor escala de la ZMA, siendo esta Zona Metro una semilla de la “ciudad cuidadora”, que busca ubicar al cuidado de la vida como

centro de todas las decisiones de planificación urbana (Valdivia, 2018), dentro de la ciudad de Quito en la que la sostenibilidad de la vida este en el centro de las decisiones urbanas.

JUSTIFICACIÓN

Según Plan Metropolitano de Desarrollo y Ordenamiento Territorial (PMDOT) del Distrito Metropolitano de Quito (DMQ) se ha encarecido el suelo servido y se ha desplazado la vivienda a sectores periféricos de la ciudad, esto ha derivado en el abandono de las zonas más servidas de la ciudad, acompañado a procesos ya vistos antes como en Santiago de Chile del abandono y migraciones de las poblaciones con mayor estatus económico a zonas alejadas del centro de la ciudad y de su contaminación³, esto de la misma manera desplazando a poblaciones de menores recursos.

Los habitantes de las zonas residenciales abandonan el centro de la ciudad y se empieza a apuntalar el modelo de “Ciudad Dormitorio” una condición existente también en el caso de Quito con sus periferias residenciales a las afueras de la ciudad así como sus centro servido.

Así, el momento en el que la planificación se enfoca en el desarrollo de un urbanismo de centro y periferias con predominancia de viajes desde las periferias se entiende a este como un modelo auto céntrico inmanejable, la ciudad opta por ver el desarrollo territorial con otras lógicas, esto acompañado a la idea de densificación de equipamientos ubicados en el hipercentro, comprendido como las centralidades de: el Centro Histórico, La Mariscal y La Carolina, Estas centralidades satisfacen una demanda mucho mayor a la densificación actual del sector más próximo (hipercentro), intensificando así viajes más largos y generando una lógica de ciudades dormitorio en la periferia de la ciudad.

³ Como el caso de la salida del Centro Histórico de Quito a barrios del norte de la ciudad durante la época republicana y la actual salida de la ciudad a los valles.

La ciudad enfrenta un proceso en diversas áreas de la ciudad en el que los edificios modernos dejan de ser funcionales al no poder adaptarse a cambios funcionales, relaciones internas, sistemas, etc. lo que obliga a desentender sus lógicas originales para adaptarlos a los cambios que sufre continuamente la ciudad. A lo descrito, estas edificaciones se ven expuestas a procesos de venta sin o con poco éxito generando problemas, a lo que se suma la salida de equipamientos importantes, como es el caso del antiguo Hospital Militar, ubicado en San Juan, genera una depresión en las zonas analizadas. Esto se puede apreciar tanto en vivienda del sector como en las actividades económicas, como el caso analizado de los antiguos Hospitales Eugenio Espejo y Militar respectivamente, los que tienen una influencia directa con la vivienda y las actividades económicas del lugar.

La Zona Metro Alameda es un claro ejemplo de los procesos de depresión y abandono, debido a que, en un territorio de ochenta y una hectáreas, se encuentran los casos de los ex hospitales Eugenio Espejo y Militar, que a su salida generaron un decrecimiento que afectó al comercio focalizado que se encontraba próximo a estos equipamientos. Desencadenando procesos de abandono e inseguridad.

Por otra parte el mismo PMDOT menciona que las principales razones de enfermedad y muerte se pueden evitar, como pueden ser homicidios, accidentes de tránsito, muerte por terceros. Así como también problemas de discriminación, exclusión y violencia afectan de manera particular a determinados grupos como la juventud, las mujeres, la población LGBTI, entre otros (Secretaría de Territorio, Hábitat y Vivienda, 2015).

El artículo 341 de la Constitución de la República establece que:

El estado generará las condiciones para la protección integral de sus habitantes a lo largo de sus vidas, que aseguren los derechos y principios reconocidos en la Constitución en particular la igualdad en la diversidad y la no discriminación, y priorizará su acción hacia aquellos grupos que requieran consideración especial por la persistencia de desigualdades, exclusión,

discriminación o violencia, o en virtud de su condición etaria de salud o de discapacidad.

La protección integral funcionará a través de sistemas especializados, de acuerdo con la ley. Los sistemas especializados se guiarán por sus principios específicos y los del sistema nacional de inclusión y equidad social.

Así como lo menciona el art. 341 de la Constitución: *El organismo especializado a cargo de generar las condiciones para la protección integral del grupo tratado es el Sistema de Protección Integral, a través de la Ruta de atención, protección y restitución de derechos de mujeres en situación de violencia en el marco de protección integral.*

Por lo tanto este trabajo de titulación propone el desarrollo e implementación de un Equipamiento de bien estar en el punto intermedio del Itinerario Mejía (Estación Metro Alameda, Instituto Nacional Mejía) que articule el Parque Alameda y la Plaza República, y a su vez se ancle a la Ruta de atención, protección y restitución de derechos de mujeres en situación de violencia en el marco de protección integral del Sistema de Protección Integral de MDMQ como un organismo de atención que se entiende como un equipamiento destinado a la promoción de derechos, la atención y la restitución, a través de la rehabilitación y la re-funcionalización de dos obras de arquitectura moderna, El edificio Arteta y el edificio Casares.

El artículo 25 de la Normativa Técnica para el Inventario, Declaratoria, Delimitación, Desvinculación y Pérdida de calidad de bienes inmuebles patrimoniales señala “- *El Instituto Nacional de Patrimonio Cultural podrá resolver de oficio o a petición de parte, mediante resolución motivada, la incorporación de bienes inmuebles al Registro de Bienes de Interés Patrimonial, bajo uno o más de los siguientes criterios técnicos: a) Criterio Histórico-Simbólico.- El bien inmueble se encuentra asociado a procesos históricos y/o tradicionales vivias de carácter local, regional o nacional; y/o ligado a valores científicos y/o tecnológicos. b) Criterio Arquitectónico. - Representa*

la calidad del diseño del bien inmueble a nivel tipológico y morfológico, los elementos constructivos y decorativos relevantes, la tecnología utilizada en el sistema constructivo y utilización de materiales, el impacto visual que causa la edificación dentro de su entorno inmediato a nivel urbano o rural; y/o ligado a valores científicos y/o tecnológicos.” (Instituto Nacional de Patrimonio y Cultura, 2020)

El texto referido ubica a los bienes inmuebles seleccionados para este T.T. como bienes inmuebles adecuados para ser considerados bienes de interés patrimonial bajo los criterios que maneja la Normativa Técnica antes mencionada, como el Criterio Histórico siendo uno de estos bienes inmuebles mencionado en periódicos locales como El Comercio en el año 1956, y bajo el Criterio Arquitectónico, entendiendo a estos bienes inmuebles, Los edificios Arteta Phillips Alameda y Casares, como bienes inmuebles con gran valor arquitectónico. Los cuáles serán analizados y expuestos en este mismo documento más adelante.

OBJETIVOS

1.1 OBJETIVO GENERAL

Diseñar un proyecto urbano-arquitectónico en la Zona Metro Alameda, que enfrente los procesos de precarización y abandono que sufre actualmente la Zona Metro, que potencie redes de espacio público con enfoque de género y equipamientos seguros, revalorizando y rehabilitando hitos de la arquitectura moderna.

1.2 OBJETIVOS ESPECIFICOS

- Integrar el itinerario “Estación Metro Alameda – Instituto Nacional Mejía” como articulador de los espacios públicos del Parque Alameda y la Plaza República, para conectar y priorizar la paseabilidad de la Zona Metro Alameda y la conexión con espacios públicos y equipamientos preexistentes.
- Refuncionalizar edificios de arquitectura moderna ecuatoriana de primera generación no monumentales para su puesta en valor.

- Integrar el proyecto arquitectónico y su propuesta funcional a la ruta de atención, protección y restitución de derechos de mujeres en situación de violencia en el marco del sistema de protección integral, como un organismo de atención.
- Adaptar los edificios preexistentes a las necesidades y problemáticas actuales de la ciudad a través de su rehabilitación con el fin de aportar a la disminución de los impactos de obras nuevas, como al manejo de residuos generados por procesos de derrocamiento.

Metodología

El Taller: Quito, ¿ciudad paseable?, dirigido por la Arq. María Augusta Larco en el segundo semestre 2019-2020 y en el primer semestre 2020-2021, busca: *“Responder desde una visión analítica que incluya en la reflexión la importancia de la Red Verde Urbana RVU y de Espacio Público REP del Distrito Metropolitano de Quito como una estrategia para construir nuevos patrones sobre la relación entre la naturaleza, la sociedad y la ciudad.”* (Larco, 2019).

El Taller se enfocó en el entendimiento de la ciudad de Quito a través de cuatro distintos frenes analíticos (fig. 3): Histórico, Red Verde Urbana, Movilidad y Centralidades, para así tener una lectura integral del sector a trabajar, llegando a generar conclusiones que serán fundamentales para el trabajo de tesis.

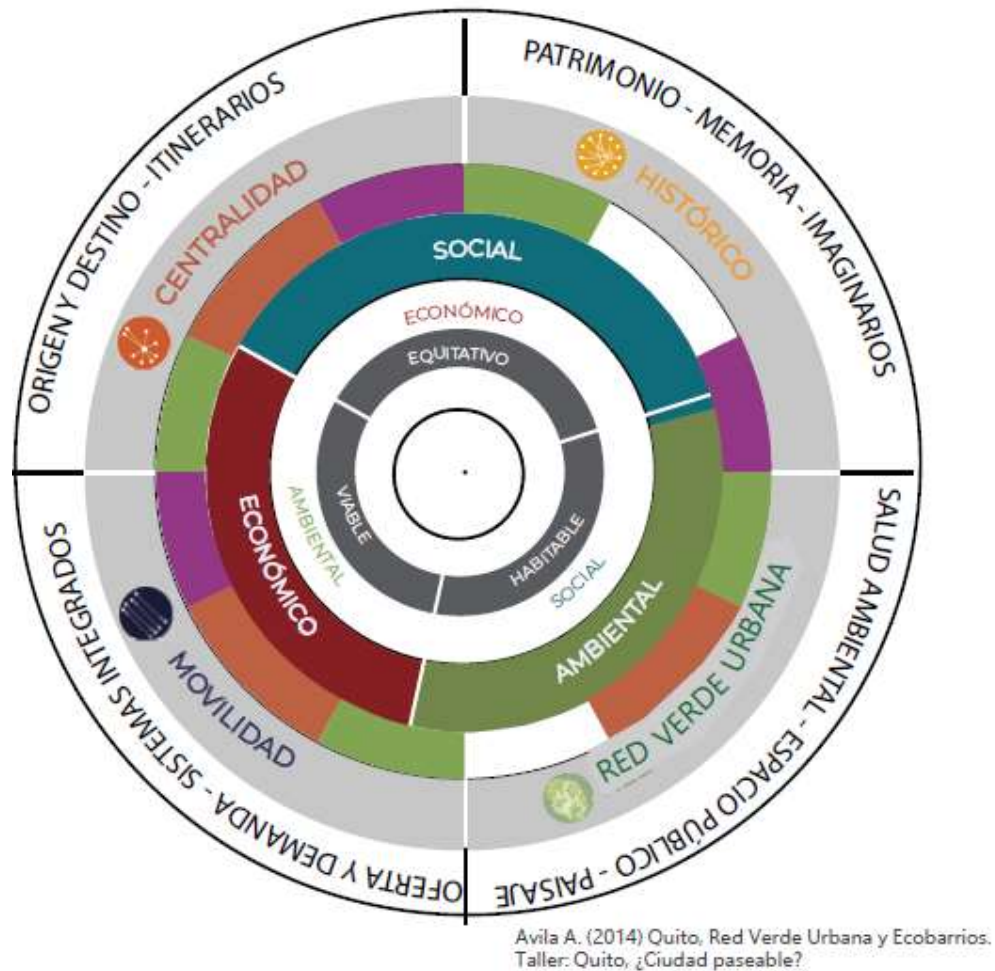


Figura 3. Esquema Dimensiones Analíticas, Taller: Quito, ¿ciudad paseable?, (2019).

La primera fase del Taller fue teórico-analítica cuando se realizó la revisión bibliográfica de varios textos entre ellos Ciudad Paseable como texto guía del taller, poder entender a la ciudad como el espacio físico en el que se pueden cumplir todos los derechos tomando al derecho a la ciudad como la unión de todos los derechos de los individuos, o a la ciudad como el espacio que hace o debe hacer posible el ejercicio de todos los derechos.

El siguiente paso fue la aproximación al lugar en el que se decidió intervenir, realizando visitas estratégicas a tres estaciones del Sistema Metro de Quito, La

Alameda, El Ejido y La Universidad Central. También se empezó hacer el análisis de estas tres zonas a través de cuatro frentes analíticos: histórico, red verde urbana, movilidad y centralidades.

Entendiendo que la base prioritaria para elegir a estas tres estaciones como la zona de estudio, fue las características ambientales, históricas y vocaciones que consideramos claves para apuntalar a las Zonas Metro como semillas que puedan dar recomendaciones a futuras Zonas Metro en su planificación y apuntalar un Sistema Metro con enfoque en el peatón, ya que los usuarios con mayor presencia de las Zona Metro Alameda, Zona Metro Ejido, Zona Metro Universidad Central son estudiantes, tanto universitarios como colegiales, quienes son potenciales peatones, así planteamos a este sector como idóneo para ser considerado y trabajado como un sector peatonal.

Para estudiar el Sector Metro, el taller realizó análisis del recorte espacial definido en tres distintas escalas, realizando matrices peatonales (ver página 84) en cada uno de los proyectos a intervenir para poder cuantificar y valorar el uso de suelo enfocado al peatón en cada uno de los proyectos, así también, se realizó el estudio de proximidades y paseabilidad por medio de dos herramientas, siendo estas los mapeos de caminabilidad desde la Estación Metro a los destinos con mayor demanda. Así como el uso de open data para cuantificar tiempos de caminabilidad y rutas en bicicleta actual en la ciudad y poder en base a eso proponer nuevas lógicas de uso del espacio público.

A partir de esto se disminuye la escala del análisis a una de las zonas metro a elegir por cada estudiante, en el caso de este T.T. se opta por trabajar la Zona Metro Alameda debido a la importancia histórica que representa esta Zona Metro para la ciudad, así como el gran aporte que tiene el desarrollo de la primera época moderna en la ciudad. Es por esto por lo que el trabajo en torno a la Zona Metro está ligado al desarrollo arquitectónico que se dio en este territorio. la definición y abordajes de las problemáticas a trabajar en cada Zona Metro se dieron siguiendo un esquema metodológico basado en: Análisis, Conclusiones, Intenciones y Propuesta. Proceso que

permitió plantear, cada una de las intenciones tanto a nivel urbano grupal, como a nivel arquitectónico individual.

Al abordar el territorio de la Zona Metro Alameda se realiza el análisis de usuarios predominantes en los equipamientos de mayor escala de la Zona Metro, obteniendo así datos cuantitativos que posicionan a las mujeres como el usuario predominante de esta Zona Metro con un 61% en los equipamientos de escala metropolitana de la Zona Metro Alameda, y con cerca del 70% de equipamientos relacionados con la salud y la educación superior.

Es con respecto a estos datos que se adopta una perspectiva de género en el análisis, incorporando autores como Rosero Casanovas, Adriana Cicoletto, Marta Fonseca, Blanca Valdivia, Sara Ortiz, entre otros. Que se alinearán a la metodología y que marcará nuevas pautas en la propuesta de este Trabajo de Titulación.

1. Capítulo I. Propuesta Urbana – Análisis del Problema Urbano de Quito.

El Sistema Metro deberá resolverse como un plan especial antes de la incorporación del Metro al Sistema Metropolitano de Transporte de Quito, y establecerse como la oportunidad para retomar la discusión sobre la ciudad de Quito, sus decisiones urbanas y poner sobre la mesa las propuestas que actualmente se han desarrollado en la ciudad, con el fin de que se nos permita, como parte de la academia, analizar dichas propuestas dando opinión, sobre las repercusiones que pueden tener sobre el desarrollo urbano, esas decisiones iniciales con miradas que excluyen esta lógica sistémica y de replicabilidad adaptándose a la realidad de los entornos y generando alternativas, y propuestas que consoliden este sistema replicable que ha desarrollado el taller respondiendo a las agendas internacionales y a la agenda urbana nacional, alineando la propuesta del Sistema Metro al objetivo 15 de la Nueva Agenda Urbana: *“Nos comprometemos a trabajar en pro de un cambio de paradigma urbano hacia la adopción de una Nueva Agenda Urbana que:*

a) Reorientará la manera de planificar, financiar, desarrollar, administrar y gestionar las ciudades y los asentamientos humanos, reconociendo que el desarrollo urbano y territorial sostenible es un elemento indispensable para alcanzar el desarrollo sostenible y la prosperidad para todos;

b) Reconocerá la función rectora de los Gobiernos nacionales, según proceda, en la definición y aplicación de políticas urbanas inclusivas y eficaces y leyes para el desarrollo urbano sostenible, así como las contribuciones igualmente importantes de los gobiernos subnacionales y locales, de la sociedad civil y otros interesados pertinentes, de manera transparente y responsable;

c) Adoptará enfoques de desarrollo urbano y territorial sostenibles e integrados, centrados en las personas, que tengan en cuenta la edad y el género, mediante la aplicación de políticas, la formulación de estrategias, la creación de capacidad y la adopción de medidas a todos los niveles, sobre la base de factores impulsores del cambio fundamentales” (Naciones Unidas, 2017)

El Sistema Metro pretende plantear a la meseta central de Quito como un sistema que responda a la ciudad de los 15 minutos, con enfoque de género y que puede efectivizar en las intervenciones urbanas y arquitectónicas el derecho a la ciudad.

1.1: Fundamentación Teórica.

Para realizar el análisis del modelo urbano actual de Quito, el taller recurre al análisis del componente histórico de la planificación urbana, paralelamente al análisis de los conceptos base del taller, El Derecho a la Ciudad, La Red Verde Urbana, La Ciudad de los 15 Minutos y el Urbanismo desde la perspectiva de Género. Conceptos que fueron guías para el desarrollo del proyecto urbano-grupal, así como el desarrollo de los proyectos arquitectónicos-individuales.

1.1.1: El derecho a la Ciudad.

“Henri Lefebvre (1901-1991) construyó su hipótesis de trabajo sobre el derecho a la ciudad como la posibilidad y la capacidad de los habitantes urbanos y principalmente de la clase obrera, de crear y producir la ciudad”
(Camargo, 2016)

La ideología de “El Derecho a la Ciudad” se acuña con el ensayo publicado por Henry Lefebvre, titulado *El derecho a la ciudad* mismo que se escribe en el año 1967 en este plantea que: *“El urbanismo moderno planteado por el Estado y el modelo capitalista era una estrategia que, mediante la producción y racionalización del espacio, mercantilizaba la vida urbana. El urbanismo moderno había generado una mayor segregación espacial, debido a la imposibilidad de que la clase obrera pudieran participar en las decisiones sobre la ciudad”* (Camargo, 2016).

Lefebvre planteó una crítica al urbanismo en base a los principios formulados por los Congresos Internacionales de Arquitectura Moderna (CIAM), según Lefebvre *“plantear la distribución de la ciudad en funciones sociales por parte del CIAM, contribuye de manera definitiva a la fragmentación y segregación en la ciudad.”* Para Lefebvre el urbanismo funcional lecorbusiano era tanto una ideología de clase como una estrategia burguesa de organización espacial. (F. Camargo, 2016)

“El derecho a la ciudad es por tanto mucho más que un derecho de acceso individual o colectivo a los recursos que esta almacena o protege; es un derecho a cambiar y reinventar la ciudad de acuerdo con nuestros deseos. Es, además, un derecho más colectivo que individual, ya que la reinención de la ciudad depende inevitablemente del ejercicio de un poder colectivo sobre el proceso de urbanización. La libertad para hacer y rehacernos a nosotros mismos y a nuestras ciudades es, como argumentare, uno de los más preciosos, pero más descuidados de nuestros derechos humanos” (Harvey, 2012)

La ideología de Lefebvre evidencia a la clase obrera en la ciudad moderna como un simple espectador incapaz de participar en las decisiones urbanas de la ciudad y lo incita a convertirse en un personaje activo dentro de la política, vivir el espacio que habita de forma activa y a participar activamente en las decisiones de desarrollo de la ciudad.

El taller “Quito, ciudad paseable” se apoya adicionalmente en los principales conceptos planteados por la Plataforma Global por el Derecho a la Ciudad, y encuentra aquí sus fundamentos que guían el desarrollo de la propuesta Sistema Metro, y que conducirán las propuestas individuales en las escalas más humanas de intervención, escalas urbano-arquitectónicas y proyectos de intervención urbana de escala humana.

El Derecho a la Ciudad es el derecho de todos los habitantes, presentes y futuros, permanentes y temporales, a habitar, usar, ocupar, producir, gobernar y disfrutar de ciudades, pueblos y asentamientos humanos justos, inclusivos, seguros y sostenibles, definidos como bienes comunes esenciales para una vida plena y decente. (Global platform for the right to the city, 2016)

- Ciudadanía Inclusiva: Una ciudad/asentamiento humano de ciudadanía inclusiva en el que todos los habitantes (permanentes o temporales) sean

considerados ciudadanos y se les trate con igualdad. (Plataforma Global por el Derecho a la Ciudad)

- Igualdad de Género: Una ciudad/asentamiento humano de igualdad de género, que adopte todas las medidas necesarias para combatir la discriminación contra las mujeres y las niñas en todas sus formas. (Plataforma Global por el Derecho a la Ciudad)
- Función Social: Una ciudad/asentamiento humano que cumpla sus funciones sociales, es decir, que garantice el acceso equitativo y asequible de todos a la vivienda, los bienes, los servicios y las oportunidades urbanas, en particular para las mujeres, los grupos marginados y las personas con necesidades especiales. (Plataforma Global por el Derecho a la Ciudad)
- Calidad de Espacios Públicos y Servicios: Una ciudad/asentamiento humano con espacios y servicios públicos de calidad que mejoren las interacciones sociales y la participación política, promuevan las expresiones socioculturales, abracen la diversidad y fomenten la cohesión social. (Plataforma Global por el Derecho a la Ciudad)

1.1.2: La ciudad de los 15 minutos.

La ciudad de los 15 minutos, concepto acuñado por La Ciudad Paseable (Echavarrí, Daudén, & Schettino, 2009) mismo que incluso se llega a ver materializado en la propuesta del urbanista Carlos Moreno y acogida por la alcaldesa de París Anne Hidalgo (Moreno, 2020), es un concepto que entrelaza 3 factores fundamentales, el espacio, las actividades diarias y el tiempo útil que estas representan, enfocados principalmente en el tránsito a pie.

A través de trayectos o itinerarios, el desarrollo de esta idea puede ser cuantificado y permite ser implementado como una alternativa al modelo de movilidad actual. Enfocado en la calidad del espacio, busca plantear como punto de primordial interés el cómo se vive la ciudad, visto desde el punto de análisis y el cómo se plantea que se viva la ciudad como intención.

El taller incorpora la idea de la ciudad de los 15 minutos a través de la propuesta de la ciudad del 1 km caminable, y 3 km en bicicleta, distancias que son capaz de ser recorridas en un tramo temporal de entre 10 y 15 minutos, evitando el uso de vehículos automotores, fomentando y visibilizando la ciudad vista desde la escala más humana, la escala del peatón, así permitiendo el disfrute de la ciudad y permitir vivirla todos los días.

“El radio de acción de los desplazamientos peatonales, si se toma como referencia máxima una duración de entre 20 y 30 minutos para el recorrido, se situaría entre los 1,5 y los 2,5 kilómetros para velocidades de 4-5 Km/h. A partir de dicho umbral, el modo a pie necesita asociarse con el transporte público para ser eficaz en los desplazamientos urbanos o sustituirse por el uso de la bicicleta.” (La Ciudad Paseable, CEDEX, 2009, p.42)

Adicionalmente se define la necesidad de anclar los conceptos de la ciudad paseable, con la llegada del Metro Q, y afianzarlo fomentando el uso de la bicicleta dentro del plan propuesto.

Los datos de la Autoridad Metropolitana del Transporte de Barcelona arrojan cifras de los desplazamientos a pie, colocando como media 21.6 minutos, en el año de 2001, mientras que, en Madrid la Encuesta Domiciliaria de Movilidad de 2004, muestra un promedio de 15,4 minutos, lo que supone un promedio de 1,15 Km caminables, cabe aclarar que en la ciudad de Quito no se ha desarrollado un estudio de estas características por lo que se decide utilizar los datos de Madrid y Barcelona en España.

“Debido a la topografía y a la baja presión atmosférica, en Quito la presión atmosférica es de 540 mmHg que equivale a 0.71 atmósferas lo que supone 29% menos que al nivel del mar.” (Paredes, Cueva, & Pinto, 2018). Lo que nos llevó a modificar el promedio de caminata planteado en la Ciudad Paseable, 1.15 km se ve reducido, para

la implementación de la distancia caminable en Quito, reduciendo a 1 km o 12 minutos transitables a pie y 3 km o 15 minutos transitables en bicicleta.

1.1.3: Urbanismo desde la perspectiva de Género.

La perspectiva de género es una dimensión conceptual que se complementa a la del taller , siendo fundamental para el desarrollo del proyecto arquitectónico “Zona Metro Alameda: Redes de Espacio Público Seguras, Revalorización del Patrimonio. Equipamiento de Bien Estar, Protección y Acogida Para Mujeres, Niños, Niñas y Adolescentes Sobrevivientes de Procesos de Violencias.”, a su vez para el desarrollo de su propuesta urbana inmediata y para el planteamiento de “Zona Metro Segura””, que es la propuesta urbana presentada como resultado del análisis del sector, sus problemas y oportunidades.

La perspectiva de género representa una dimensión necesaria de analizar el momento en el que en el análisis de usuarios del sector, en la Zona Metro Alameda - con una predominancia de mujeres de cerca del 65%, sobre hombres en los equipamientos de los entornos. Lo que a grandes rasgos presenta un importante flujo de cerca de 15,000 usuarias mujeres que utilizan los espacios públicos del territorio analizado.

Se desarrolla la propuesta apoyada en los principales conceptos del escrito “Del Urbanismo Androcéntrico a la Ciudad Cuidadora, de Blanca Valdivia” como base teórica para la propuesta urbana de la Zona Metro Alameda. Dando principal énfasis en el espacio público con el fin de visibilizar las actividades de todos quienes habitan y hacen uso del espacio público y entender a la ciudad como el núcleo que se crea a partir de cada una de las vivencias en la escala más humana, el espacio público.

El sistema metodológico utilizado por el taller plantea que en cada una de las dimensiones analíticas, se cumpla con la definición de: el análisis, las conclusiones, las

intenciones y la propuesta, asegurando así que exista un proceso bien estructurado que soporte cada una de las propuestas planteadas por el taller y cada grupo de trabajo.

1.2: Dimensiones Analíticas.

A continuación se explicarán cada una de estas dimensiones analíticas que son: Centralidades, Red Verde Urbana, Movilidad y la Dimensión Histórica, la mismas que se abordaron por equipos en el taller para poder obtener un análisis crítico y profundo del territorio abordado y a partir de las conclusiones y definición de problemáticas aportar con las intenciones que se convierten en estrategias de intervención y posterior a ello el desarrollo de las propuestas tanto a escala urbana como arquitectónica a partir de la definición de cada una de las Estaciones Metro analizadas.

1.2.1: Centralidades.

El análisis por parte del grupo de Centralidades empieza a partir de la definición del concepto “centralidad urbana”, entendidas como: “*son espacios multifuncionales de diferentes escalas, con un rol definido que atraen personas y bienes en donde se producen intensos intercambios colectivos*” Banco Interamericano de Desarrollo (2010). (BID, 2010) y a su vez Beuf concibe a la centralidad urbana como el espacio urbano que concentra, con el mas alto grado de densidad y diversidad, poblaciones, hitos y símbolos urbanos, usos, flujos e intercambios. (Beuf, 2020)

Entendiendo a una Centralidad como un concepto urbano que se constituye a partir de un centro, un límite y una distancia máxima; el análisis parte de la revisión histórica de la planificación urbana y la evolución del concepto “centralidad” en cada una de los tres perímetros definidos, empezando por la Plan Regulador de Quito, 1942 de Jones Odriozola, seguido del Plan Director de Urbanismo de 1967, seguido del Plan Director (1973-1993), seguido del Plan General de Desarrollo Territorial (2000-2020), seguido del Plan Metropolitano de Ordenamiento Territorial (2012-2022) hasta llegar al Plan Metropolitano de Ordenamiento Territorial (2015-2025).

Quito es una ciudad milenaria, es huella viviente del paso de la mayoría de sus etapas, la modernidad es un claro ejemplo de esto. La ciudad se ve influenciada por las principales corrientes urbanísticas del momento, por la economía del país y por su gente.

Este es el caso de la corriente moderna, viéndose reflejada en la implementación del Plan Regulador de Quito de 1942, de Jones Odriozola, mismo que responde a la conceptualización de centralidad planteada por el urbanismo funcional LeCorbusiano, en donde la organización espacial racional será el principal concepto de desarrollo, contando con elementos muy marcados como el centro financiero, las ciudades dormitorio y las carreteras. Un urbanismo que según Lefebvre era una ideología de clases y una estrategia burguesa de organización espacial. (Camargo, 2016)

El análisis del concepto centralidad en el Plan Director de Urbanismo de 1967 arroja datos importantes. El desarrollo urbano de la ciudad se mantiene bajo las mismas lógicas del Plan Regulador de Jones Odriozola, el fraccionamiento por funciones y la separación por clases -segregación-; sin embargo, el principal aporte de este plan es el apareamiento de los elementos de protección ambiental en los espacios verdes predominantes de la ciudad, para evitar así expansión desmedida y comprometer espacios verdes fundamentales para la ciudad.

Al ser capital, en Quito, la urbanización es el resultado de los distintos booms económicos, como de las definiciones e implementación de sus planes urbanos, sin embargo su proceso de urbanización informal, característica del crecimiento de la ciudad en América Latina con grandes asentamientos humanos en las periferias es decir la urbanización informal, la ciudad “no planificada” que en el caso de Quito al igual que sus símiles en la región en la segunda década del siglo XX superan el 60% de informalidad (Cuenca, 2019), son temas estudiados y tratados internacionalmente.

El caso del Plan Director de 1973-1993 entiende el desarrollo de centralidades en base a densidad poblacional(hab²), sin embargo, evidencia de una ciudad que busca como propósito densificar zonas servidas y aquellas que ha sido “planificadas” en la ciudad,

como el actual hipercentro. Lo que ha llevado a los problemas de encarecimiento de suelos servidos que adicionalmente concentran los servicios y equipamientos, el trabajo, la recreación, el estudio, el espacio público, la salud, etc.

El Plan General de Desarrollo Territorial 2000-2020, planteado en el periodo de alcaldía del General Paco Moncayo, a diferencia de sus predecesores, abandona la lógica del fraccionamiento por función de la ciudad, e interviene a partir de su concepto “vigorizar la capital” con objetivos estratégicos como: el rescate de la identidad cultural, la gobernabilidad sustentada en la ampliación de la democracia, el aprovechamiento sostenible de los recursos, entre otros. (Plan General de Desarrollo Territorial, Distrito Metropolitano de Quito. 2000-2020), esto ofrece un panorama de las diferencias en la gestión de este plan urbano con respecto a sus predecesores.

Los Planes Urbanos de Ordenamiento Territorial del Distrito Metropolitano de Quito previos al 2000 evidencian como se ha ido consolidando la segregación desde la planificación, ya su vez la política pública empieza a fortalecer los programas de regularización de barrios periféricos. Esta segregación espacial persiste hasta hoy en día y sigue siendo visible y ha sido el resultado después de un breve análisis a la ciudad de Quito, debido a que la ciudad en forma y función se desarrolló en base a los lineamientos planteados por el Plan Regulador de Jones Odriozola y que se verían reforzados por el Plan Regulador de Urbanismo del 67.

Al momento de realizar el análisis del Plan Metropolitano de Ordenamiento Territorial del 2012-2022 y el Plan Metropolitano de Ordenamiento Territorial del 2015-2025, el análisis realizado por el grupo “Centralidades” se enfocó principalmente en las diferencias entre estos dos planes, principalmente en la concepción de las 3 centralidades del hipercentro de la ciudad, siendo estos las centralidades de: La Carolina, La Mariscal y el Centro Histórico. Esto se debe principalmente a la apuesta por descentralizar las principales funciones en la ciudad, es así como en la ciudad se presentan cambios en sus dinámicas. Esto, se materializa en el cambio de la forma en la que se proponen estas centralidades por parte de estos planes.

A su vez es en el primer período en donde se desarrolla obra pública que permite equilibrar en zonas periféricas acercando hospitales, escuelas y colegios, se desarrollan proyectos como plataformas estatales que concentran servicios públicos y empleo público sin desarrollarse a totalidad, y es en esta etapa en donde se propone el sistema de transporte del Metro como democratizador de acceso a estas zonas.

Al momento de realizar el análisis del Plan Metropolitano de Ordenamiento Territorial y entender el funcionamiento de la escala de centralidades que trabaja el Distrito Metropolitano de Quito (fig. 4), el grupo centralidades llega a la conclusión de la necesidad de redefinir las centralidades, comprendiendo a la escala del barrio como “la escala más humana” y por lo tanto la de menor escala dentro de las centralidades.

Se concluye adicionalmente que esta falta de comprensión de la escala barrial y su rol en el sistema de centralidades consolidaron las lógicas que llevaron a la ciudad a tener los problemas que persisten hasta el momento, la segmentación de la ciudad por función anclada a la segmentación por barrios de la ciudad, solo hace falta ver la diferencia de oportunidades entre barrios céntricos de la ciudad y barrios de la periferia. Por lo que el del grupo de centralidades propone la reinterpretación de sistema de centralidades de la ciudad con el fin principal de articular la ciudad rompiendo con el estigma de una ciudad que se ha dividido durante tantos años.

Lo antes mencionado se ve reflejado en la gráfica a continuación en donde se puede ver la repartición desigual de los equipamientos en la ciudad, como en los esquemas de movilidad y viajes diarios al centro de la ciudad (fig. 5) esquema que representa la realidad de la ciudad a partir de los problemas generados por los parte de la planificación de la ciudad moderna (periodo 1942-1997)

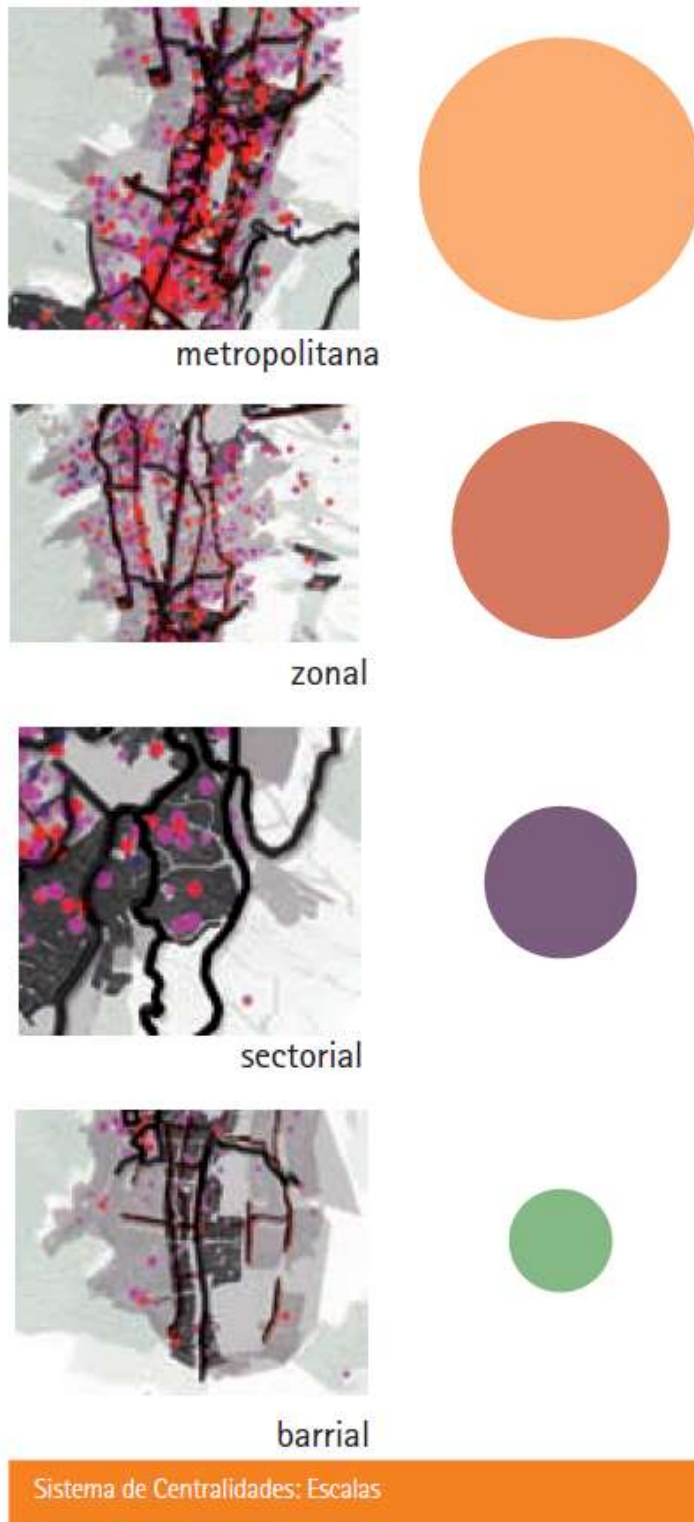


Figura 4. Esquema Centralidades de Quito, 2008 (Fuente: Fortalecimiento de Centralidades de Quito.)

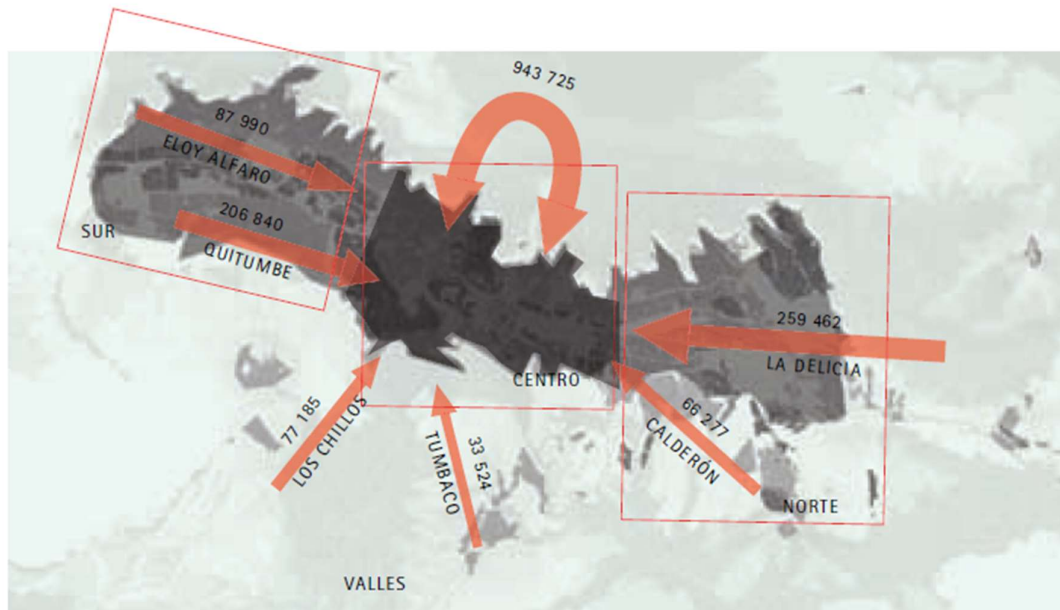


Figura 5. Esquema de Viajes diarios en la ciudad de Quito, 2008 (Fuente: Fortalecimiento de Centralidades de Quito.)

Entender la lógica con la que se han desarrollado las principales centralidades en la ciudad de Quito nos permite tener una lectura más acertada sobre el territorio. A partir de lo que se plantea la implementación de una nueva escala de centralidades, apoyadas en la llegada del Metro de Quito para asegurar que este nuevo modelo tenga como principal fin el apoyar a que la ciudad cambie la forma en la que nos movemos y la vivimos.

El nuevo concepto de “centralidad” que se plantea desde el taller, se rige bajo los conceptos principales estudiados en los planes de desarrollo de Quito. Con un centro definido como cada una de las 15 estaciones de la Línea 1 del Metro de Quito, debido a la gran oferta de potenciales peatones que estas representan para la ciudad. Con un límite que se conforma en la trama urbana a partir de los principales equipamientos más próximos a la Estación Metro, los mismos que son los principales destinos atractores de peatones del sector, así se conforman los itinerarios, mismos que

se estudiarán más adelante.
Con una distancia límite de 1 km debido a los estudios de la ciudad paseable que plantean a esta como una distancia caminable.

Esta nueva escala de centralidad que cumple con las características explicadas se define el nombre de Zonas Metro. Así, para aprovechar la característica longitudinal de Quito, es necesario expandir la influencia de estas centralidades para abordar la mayor cantidad de territorio urbano, así se conciben los Sectores Metro, que responden a la intención de articular la ciudad con la Línea 1 del Metro de Quito, enfocándose incentivar la movilidad alternativa, como bicicleta, scooter eléctrico, entre otros.

Como planteamiento para las centralidades se opta por buscar que las centralidades que se proponen sean diversas y compactas, con el fin de encontrar la mayoría de los viajes necesarios dentro de la misma Zona Metro, así cada una requiere cumplir con equipamientos de: cultura, educación, salud, con área verde, y espacio público, trabajo, y vivienda. Lo mencionado permite conformar funcionalmente a las Zonas Metro, y posteriormente a esta definición guiar el análisis del área de influencia de cada estación del Metro de Quito. Su resultado deficiente permitirá que dentro de las propuestas urbanas arquitectónicas se incluyan estas funciones y equipamientos, y con ello apuntalar y fortalecer las Zonas Metro.

1.2.2: Red Verde Urbana.

La fundamentación teórica del taller a partir de lo desarrollado como política rectora de espacio público en el año 2013 se ha consolidado en el texto “Red Verde Urbana y Ecobarrios, Hacia un Modelo de Ciudad Sustentable, Quito Distrito Metropolitano” este, se convierte para el taller, como para posicionar la propuesta grupal dentro de los conceptos de sustentabilidad y la recuperación del patrimonio ambiental y de paisaje con el que cuenta la ciudad de Quito, (patrimonio natural y construido).

El documento estudiado plantea 3 disfuncionalidades principales a las que se enfrentan las ciudades, estas vistas desde una escala territorial del Distrito Metropolitano y estableciendo a estas disfuncionalidades como problemas pendientes a resolver en la ciudad, y que son: la ciudad dispersa, la inequidad y segregación de usos urbanos y el consumo energético entendido en los hábitos de los ciudadanos: y su huella ecológica.

Quito como un caso disfuncional, nos obliga a que las propuestas tanto urbanas como arquitectónicas deban responder a la apuesta por resolver estas disfunciones de parte de la Red Verde Urbana; impulsando la ciudad Compacta, propiciando la equidad, mixticidad de Usos y ciudades con mejor espacio público y que se consoliden como más Paseables. Lo que nos permite tener conceptos definidos y comunes para todas las dimensiones analíticas que maneja el taller, como: la mixticidad de uso, las ciudades paseables, y las ciudades compactas.

Por parte del grupo “Red Verde Urbana”, se hacen apuestas muy claras sobre lo que se debe aprovechar en cuanto a la ciudad, apoyándose sobre los roles tratados como: el Rol Ecológico, el Rol de revitalización y el rol del Patrimonio del Paisaje Natural y Cultural.

Apuntalando la recuperación y fortalecimiento de ecosistemas urbanos, aprovechando elementos en la ciudad para fortalecer esta propuesta. Así como la habitabilidad en el espacio público, y de revitalización. Planteando ejes naturales dentro de las 3 Zonas Metro en las que se plantea el proyecto del taller, como los Ejes de la Av. Patria y el Eje Cultural de la Alameda, que aprovecha elementos sinérgicos para entrelazar áreas verdes desde el Ichimbía hasta el Pichincha (fig. 6).



Figura 6. Esquema de áreas verdes y corredores potenciales, 2019 (Fuente: Taller “¿Quito, ciudad paseable?”)

Se propone la puesta en valor de elementos fundamentales para la ciudad en pro de su rol de patrimonio natural, como lo son las escalinatas y el aprovechamiento de la topografía particular de Quito con el fin de rescatar estos elementos, y potenciar el patrimonio natural con el que cuenta cada Zona Metro. Esta propuesta se verá reflejada en el proyecto “Zona Metro Alameda: Redes de espacio público seguras, revalorización del patrimonio, equipamiento de bien estar, Protección y Acogida para mujeres, niños, niñas y adolescentes sobrevivientes de procesos de violencias, casa Yanapay” debido a la apuesta que se realiza por poner en valor un elemento de fundamental valor para la ciudad como lo es el Panecillo.

Al momento de plantear el Corredor “Zona Metro Segura, ruta segura” (fig. 7) en la Zona Metro Alameda es preocupación principal la puesta en valor del rol de Patrimonio Construido de la Ciudad, articulando polígonos de equipamientos de gran valor arquitectónico como: el antiguo Hospital Eugenio Espejo, el Teatro Capitol, la

Cruz Roja Ecuatoriana, el Instituto Nacional Mejía, la Escuela Espejo, el Centro de Arte Contemporáneo de Quito, entre otros a través de este corredor.

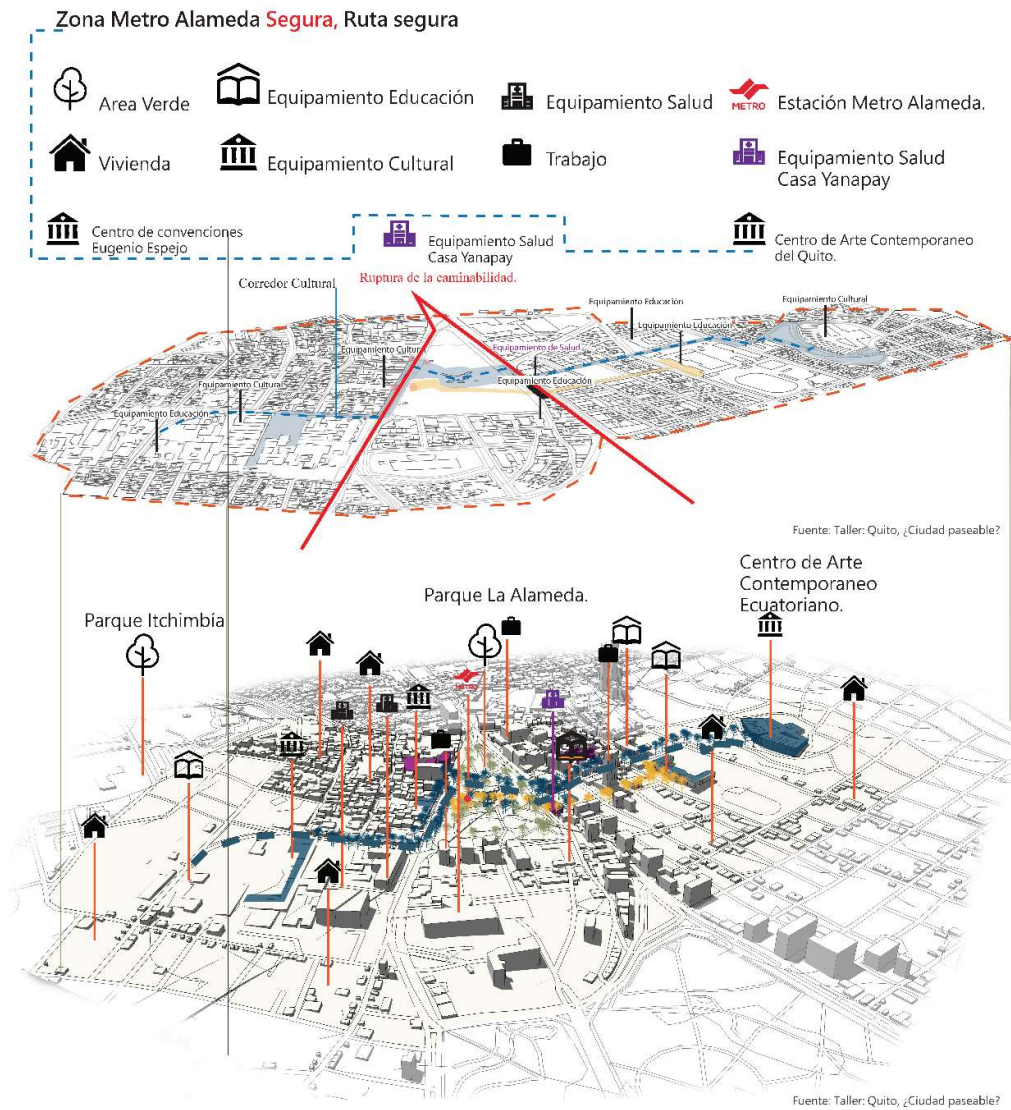


Figura 7. Esquema Corredor Cultural “Zona Metro Alameda”, 2020
(Fuente: Taller “¿Quito, ciudad paseable?”)

1.2.3: Movilidad.

El eje analítico “Movilidad” se enfoca en el análisis a profundidad de los planes de movilidad que ha tenido la ciudad de Quito, así como el estudio del actual sistema de movilidad con el que cuenta Quito.

Las conclusiones a las que se llega plantean que las líneas de buses de tránsito rápido (BRT) longitudinales con carril exclusivo se encuentra desprovistas de conexiones transversales integradas que permitan crear una intermodalidad eficaz que a su vez acerque estos servicios a las zonas más altas.

A su vez se determina que la Av. Patria se encuentra fuertemente conectada a las principales vías que se dirige a las periferias, constituyendo un eje vial importante tanto de entrada como de salida de la ciudad. Esto se ve fuertemente relacionado con el corredor verde como intervención común que se propondrá a partir de consolidar un corredor con potencial ecológico como una de las nuevas redes verdes Urbanas.

Lo que como propuesta grupal será un eje articulador que opte por deprimir la Av. Patria y con ello ganar en superficie espacio peatonal para la ciudad con tráfico restringido priorizando el transporte público y de habitantes del sector. Esta propuesta pretende ser alternativa de proyectos de la alcaldía y el Consejo Provincial de realizar una intervención agresiva con túneles, puentes e intervenciones en subsuelo en los parques Arbolito y Ejido como “soluciones a la movilidad” y acceso desde el valle de Los Chillos.

Se desarrolla de manera simultánea el análisis de las lógicas de movilidad peatonal de las Zonas Metro, se hace evidente que la red peatonal está fraccionada por el protagonismo que se le da al vehículo y la falta de una apropiación de la acera como un derecho público, degenerando la calidad de estos espacios y en peores casos, generando zonas inseguras.

Así, se propone una lógica de Ofertas y Demandas, en donde al tener equipamientos de escala metropolitana generan una demanda de usuarios, la cual debe ser satisfecha por una oferta de usuarios que será proporcionada por el Metro de Quito.

A partir de esto, se crean rutas frecuentes “ITINERARIOS” hacia los complejos, las cuales no están adecuadas para el volumen de personas principalmente de lunes a viernes por su vocación estudiantil e institucional. Esto plantea la obligación por repensar el espacio público, a partir de la llegada del Metro Q, y su gran cara peatonal que esta significa.

La mayor concentración de actividades económicas se encuentra en el núcleo de la Mariscal, provocando que estas actividades vayan disminuyendo hacia exterior del perímetro. En esta zona vemos reflejado al igual que en otras de la ciudad el desplazamiento de la vivienda a los valles promovido en los últimos años por la especialización de un tipo de suelo. Con el fin mixtificar el uso de suelo, punto en el que converge Movilidad y Centralidades, se busca implementar estrategias como la densificación poblacional en lugares céntricos de estas zonas de estudio.

1.3: Propuesta Grupal Urbana

La propuesta grupal se consolida a partir del cruce de información y conclusiones de los distintos frentes analíticos, que plantea la necesidad de la formulación de una propuesta macro capaz de abarcar las problemáticas abordadas en cada una de las dimensiones analíticas y las problemáticas identificadas como los déficits encontrados en el modelo de territorio actual de Quito entendiendo las directrices de la política urbana enmarcadas en el Derecho a la Ciudad, La Ciudad Paseable y el Urbanismo desde la Perspectiva de Género.

Esta propuesta macro se desarrolla y define de manera multiescalar empezando como: Sistema Metro (Fig. 8), se plantea en torno a la Línea 1 del Metro de Quito y podrá tener replicabilidad con las estrategias de intervención propuestas para la siguiente escala Zona Metro, pero con lecturas de la particularidad de sus distintos entornos para cada una de las 15 Zonas Metro, y los distintos Sectores Metro (unión de zonas metro) que se vayan identificando.

El Sistema Metro se plantea como un plan urbano que busca replantear el sistema multiescalar que maneja el actual DMQ y es por esto por lo que tiene la necesidad de ampliarse a las futuras Líneas del Metro de Quito (Fig. 8).

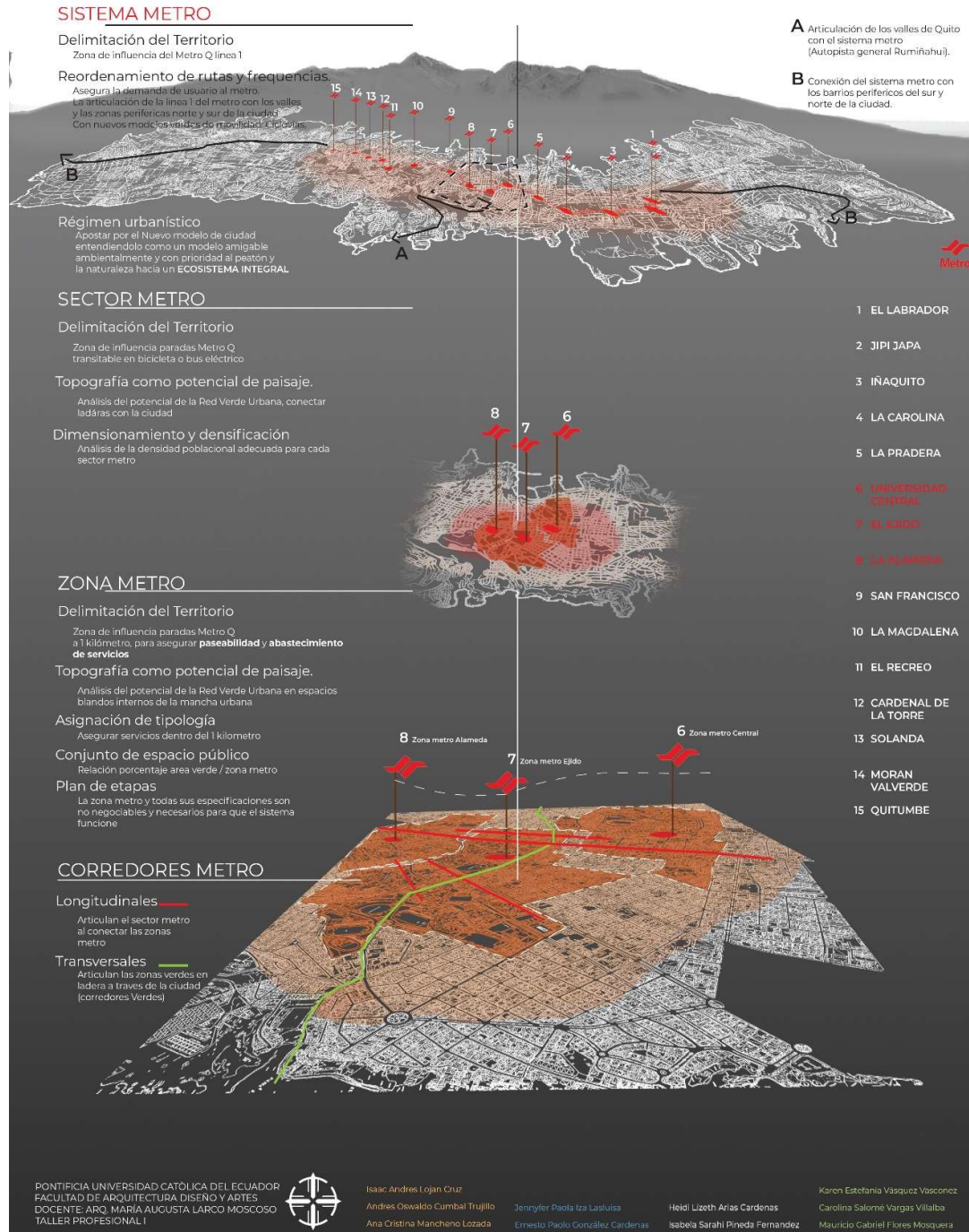


Figura 8. Sistema Metro, 2019 (Fuente: Taller “¿Quito, ciudad paseable?”)

1.3.1: Sector Metro: propuesta desarrollada.

El primer Sector Metro que se define para la ciudad y en el que trabajamos está conformado por las Zonas Metro: Alameda, Ejido y Universidad Central (fig. 9), este Sector Metro tiene como propósito principal articular el territorio urbano y natural que las Zonas Metro internas no consolidan. Apoyándose en la movilidad alternativa y la movilidad peatonal plantea consolidar espacio público y vivienda en el sector no abordado por la Zonas Metro.



Figura 9. Sector Metro, 2019 (Fuente: Taller “¿Quito, ciudad paseable?”)

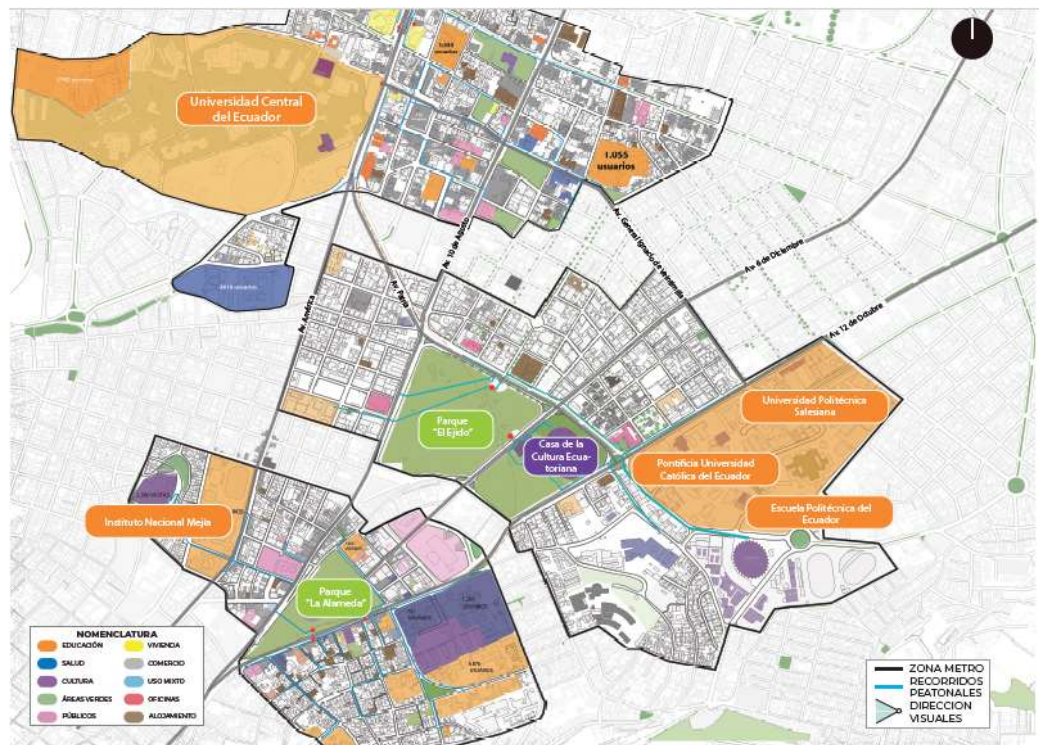
A continuación, se expondrán los resultados de las tres Zonas Metro estudiadas.

1.3.1.1: Zona Metro Universidad Central.

La Zona Metro Universidad Central tiene como centro la estación del Metro Q Universidad Central, como límites al Oeste el campus de la Universidad Central del Ecuador, al Este la Unidad Educativa Santo Domingo de Guzmán, al Norte el Seminario mayor y la av. Colón y al Sur el Hospital Carlos Andrade Marín.

El principal atractor de peatones en esta Zona Metro es la Universidad Central del Ecuador, con un estimado de 50,000 estudiantes en el campus. Y como principal oferta de peatones se tiene al Metro de Quito, esto plantea al campus de la Universidad Central del Ecuador como el final del Corredor natural propuesto sobre la Av. Patria, incorporando el rol de revalorización del patrimonio construido por los aportes logrados en el campus en la época de arquitectura moderna de Quito.

La Zona Metro Universidad Central es la que cuenta con la menor cantidad de espacio verde de este Sector Metro con un porcentaje menor al 2% (fig. 10), esto debido al campus universitario, y a la concentración de vivienda a su alrededor. Sin embargo, el área verde con el que cuenta la Universidad Central del Ecuador no puede ser considerada parte del área verde de la Zona Metro Universidad Central debido a la inaccesibilidad pública a esta área verde. Por lo que la propuesta principal para este equipamiento es la revalorización de su patrimonio construido a través de la apertura de sus áreas verdes al público, tal como fue planteado desde un inicio por el arquitecto Gilberto Gatto Sobral.



Fuente: Taller 9no Nivel 2019 FADA-PUCE

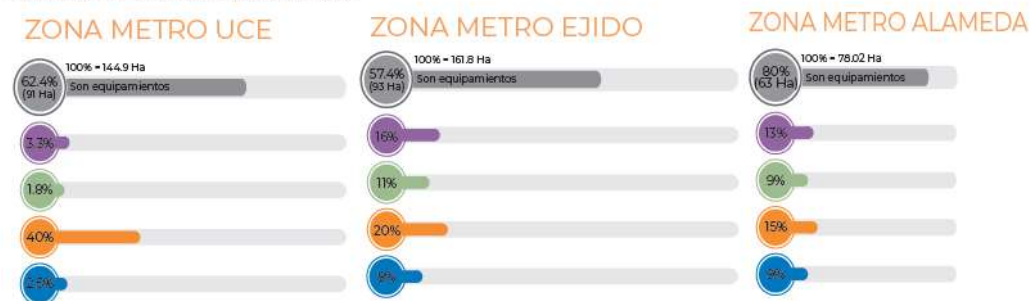


Figura 10. Sector Metro, Análisis funcional de las Zonas Metro, 2019
 (Fuente: Taller “¿Quito, ciudad paseable?”)

1.3.1.2: Zona Metro Ejido.

La Zona Metro Ejido tiene como centro la estación del Metro de Quito Ejido, tiene como límites al Norte La avenida Ignacio de Veintimilla, sin embargo, la Zona Ejido respeta una franja en la que se cruza con la Zona Metro Universidad Central para en esta franja intermedia plantear el fortalecimiento de la vivienda. Al Sur el Parque Ejido, al igual respetando una distancia con la Zona Metro Alameda para

plantear en esta franja el fortalecimiento de la vivienda, El Este la Concentración Deportiva de Pichincha y al Oeste la avenida América y el Colegio Simón Bolívar.

La Zona Metro Ejido es la Zona que tiene mayor área verde del Sector Metro, su corazón, el Parque Ejido que cuenta con 127 árboles patrimoniales de los 448 árboles patrimoniales de Quito. Guerrero A. (01 de marzo de 2020) 127 árboles patrimoniales en el parque El Ejido del Centro de Quito, El Comercio. Esto da una idea del gran valor patrimonial con el que cuenta esta Zona Metro, aparte de piezas arquitectónicas significativas para la ciudad, como El Tetro Prometeo, La Casa de la Cultura, El teatro Politécnico, entre otros.

La propuesta central de la Zona Metro Ejido es el corredor verde que se plantea sobre la avenida Patria, debido a que cruza la Zona Metro de Este a Oeste y conecta con la Zona Metro Universidad Central, recogiendo 4 de los proyectos de integrantes del Taller, proyectos ubicados en La Universidad Católica, el McDonald's de la 6 de diciembre y av. Patria, el cruce av. Patria y 10 de agosto, y el Teatro Universitario de la Universidad Central.

2. Capítulo II. Zona Metro Alameda

La Zona Metro Alameda se plantea como una zona de transición, concepto que se adopta a partir del análisis y de la interpretación de la influencia que tiene esta Zona en el desarrollo del urbanismo en Quito y en el registro histórico que se puede encontrar en esta Zona.

Debido a que esta Zona Metro es el tramo más corto entre el Pichincha y el Itchimbía esta Zona Metro es un reflejo de la salida del Centro histórico en distintos periodos, tanto en el periodo colonial, como en el periodo republicano tanto como en el periodo moderno. Encontrando en una corta área de 78 Ha la concentración de todos estos estilos arquitectónicos, así como también las diferentes corrientes urbanísticas, como la grilla en la que se implanta el Centro histórico, así como el planteamiento que se propone desde el plan de Odriozola con las diagonales que conducen a los principales equipamientos de la época.

La Zona Metro Alameda en comparación al resto del resto de Zonas Metro es la Zona que cuenta con la mayor concentración de equipamientos por M2, ya que estos representan el 80% del suelo construido del sector, dejando muy clara la preocupación por la vivienda en el punto más céntrico de la Zona.

El centro de esta Zona Metro es la estación del Metro Q La Alameda, y como límites tiene al Norte el Palacio Legislativo, al Sur el Banco central y el edificio de la Cruz Roja Ecuatoriana, al Este el parque Itchimbía y al Oeste el Centro de Arte Contemporáneo.

A partir del análisis realizado se llega a las conclusiones de un importante déficit de vivienda en el área central de la Zona, así como que uno de los principales problemas a es su gran carga vehicular por vías como la 10 de Agosto, que, en tramos tan estrechos se convierten en cuellos de botella, aparte de que es en este punto, La plaza República, se encuentran y comparten vía los sistema de bus de transito rápido Trole y Metrobús,

convirtiendo a este punto un sector con una complejidad alta para caminar y la desconexión visual genera puntos inseguros en este punto central.

2.1.1: Zona Metro Alameda : Dimensión Histórica.

La Zona Metro Alameda desde ahora ZMA , se consolida como una zona de transición de la salida de Quito del casco histórico, tanto a nivel histórico, como topográfico, como de movilidad y edificación. A lo que corresponde con el frente histórico del análisis del sector el análisis se enfoca en entender a que responden las decisiones tomadas en el desarrollo urbano y arquitectónico del sector. Entendiendo elementos de suma importancia para la ciudad como el palacio legislativo, mismo que del Pino considera el inicio de la época moderna en el Ecuador, edificio construido por la orden del presidente Camilo Ponce Enríquez, frente a la XI Conferencia Internacional de Cancilleres.

Esto, según del Pino marca un antes y un después en el quehacer arquitectónico en la ciudad, la nueva arquitectura llega acompañada de lenguajes modernos.

La ZMA, al igual que las Zonas Metro Ejido y Universidad Central son escenario en el que la nueva planificación urbana planteará sus hitos, y con el paso del tiempo estos se convertirían en patrimonio, sin embargo, ocurre todo lo contrario, estas zonas sufren despoblamientos, la salida de las principales funciones antes ubicadas en el centro ocasiona que la economía inmediata sufra depresiones y que estos hitos se conviertan en simples cascarones despojados de vida, hitos arquitectónicos (fig. 11) jóvenes en comparación a sus predecesores inmediatos, el estilo republicano y colonial.



Figura 11. Edificio Arteta Alameda construido en 1956, (Fuente: desconocida.)

En la década de los 40-50, la ZMA es el centro de la ciudad, y aquí se plantean los edificios bancarios y de oficinas privadas, como lo es el caso de la filantrópica, el edificio Arteta #1, la cruz Roja, el palacio legislativo, el edificio del Banco Internacional, el Edificio del Banco Internacional, entre otros. Esto, debido al boom bananero del que es beneficiado el país durante la década de los 50's, juntamente con los esfuerzos por planificar la ciudad en torno a ideas modernas.

2.1.2: Movilidad: ZMA

El análisis de la Zona Metro Alameda con respecto a la movilidad se enfoca en entender a esta zona como el trayecto de conexión del Centro Histórico de Quito, con el centro norte y con el resto de la ciudad, es un embudo que en menos de 500 metros encuentra el paso de los 3 principales BRT de la ciudad, el Trole, El Metrobús y la Ecovía, esto supone un gran reto para el desarrollo de la Zona Metro debido a la llegada del Metro Q. y la posibilidad de hacer apuestas por la movilidad peatonal en el sector.

La avenida 10 de agosto en calidad de eje articulador de todo el norte de la ciudad de Quito, en su punto final “antes de llegar al centro histórico y convertirse en la av. Guayaquil” remata sobre el monumento “El Churo”, mismo que permite tener una visual de 360 grados del entorno, como el punto más alto de la meseta de Quito desde la salida del Centro histórico, punto en el que se presume hubo un puesto de observación militar quitu, desde el que se tenía un margen visual de la planicie de Ñaquito. La av. 10 de agosto es el eje principal y único ingreso al Centro histórico de Quito desde el Norte.

2.1.3 Red Verde Urbana: ZMA

EL análisis del territorio se enfoca en cuantificar las áreas verdes, identificar los puntos que permitan aprovechar las Visuales de esta Zona Metro y las conclusiones se alinean a las conclusiones que ofrece el Sector Metro, ya que mucha de la vivienda que se concentra en la Zona Metro Alameda se concentra en las laderas, desplazada del centro siendo este un fenómeno muy común en la ciudad de Quito.

La propuesta principal desde la Red Verde Urbana se plantea a partir del objetivo de revalorizar el patrimonio cultural y natural de la Zona Metro, a través del Corredor “ruta segura” Alameda (fig. 12), con el fin de articular y poner en valor las piezas arquitectónicas de la Zona Metro Alameda, empezando desde la ladera del pichincha en el Centro de Arte Contemporáneo en las faldas del Pichincha, hasta llegar al límite Este, con el actual Centro de convenciones Eugenio Espejo, Antiguo hospital Eugenio Espejo. Potenciando la conectividad visual que se obtiene en las faldas del Itchimbia, tanto como en las faldas del Pichincha.



Figura 12. Esquema Corredor “ruta segura” ZMA, 2020 (Fuente: Taller “¿Quito, ciudad paseable?”)

2.1.4: Centralidades.

Por parte del frente analítico “Centralidades”, el análisis se enfoca en estudiar los focos de concentración de actividades del sector, sus principales equipamientos y carencias. Esto con el fin de entender las lógicas con las que se manejan.

Se marca una clara división en 3 segmentos, por un lado, de la av. 10 de agosto hacia el Oeste, por otro lado, el parque La Alameda, y por último de la Av. Gran Colombia hasta el Itchimbía, segmentación que se genera a partir de las lógicas vehiculares del sector, debido a que estas avenidas no son pensadas para generar estancia en el sector, ni en el parque, las vías están pensadas únicamente como un trayecto de paso para entrar al Centro Histórico, o para salir de este.

La ZMA tiene dinámicas e intensidades de uso distintas a lo largo del día, al contar con equipamientos de escala metropolitana, la Zona se fragmenta en tramos del

día, fenómeno que se aprecia al igual en las siguientes Zonas Metro, presentando intensidades de uso del territorio muy elevados durante las mañanas y tardes, y un uso del espacio deprimido durante las noches, esto se encuentra directamente ligado a los itinerarios de los usuarios.

Esta Zona Metro ve la salida del Centro Histórico, y con el paso de los años se consolida como la puerta de entrada al mismo, se hace el análisis en torno a la concentración de economía en torno a los equipamientos de gran escala del sector, como el actual Hospital Eugenio Espejo, entre otros. Llegando a la conclusión de un déficit de vivienda del sector, la vivienda en edificaciones de estilo moderno de la Zona Metro es escasa debido a la falta de políticas de protección en la construcción de vivienda durante las décadas de los 50's y 60's, según S. Monard, lo que resulta en la nula construcción de vivienda en altura en el sector en dicha época y que todos los edificios y piezas arquitectónicas sean bienes públicos y edificios destinados a oficinas.

3. Capítulo III. Urbanismo desde la perspectiva de género.

El presente capítulo pretende exponer el desarrollo de la propuesta urbana del proyecto individual, así como pretende explicar de mejor manera la propuesta arquitectónica en torno a las decisiones tomadas para la función planteada para el proyecto. Pretende utilizar los conocimientos adquiridos en el desarrollo del tema para la correcta intervención del lugar, enfocado en el usuario y sus necesidades. Para así reforzar la idea de la importancia de los espacios arquitectónicos en los procesos de recuperación tanto física como psicológica.

3.1: Resumen sobre la violencia de género en el marco del desarrollo del urbanismo.

En el contexto del desarrollo del urbanismo como ciencia, como una disciplina prácticamente nueva que nace a finales del siglo XIX con el Plan Cerdá de Ildefonso Cerdá. Este se desarrolla a partir del cambio de paradigma que significa la Revolución Industrial, y la nueva lectura de las esferas sociales, en la que el hombre abandona la labor de artesano en casa y sale al trabajo en las fábricas. Es en este punto cuando la división por género toma fuerza, y es asignado el rol del cuidado a la mujer, y el rol de la vida pública del trabajo al hombre.

Este estereotipo se consolida en el periodo postguerra, cuando son necesario los planes urbanos para reconstrucción de ciudades o la construcción de nuevas ciudades, consolidando la división por género de la ciudad. Esto se ve reforzado por nuevos modelos urbanos relacionados a la distribución funcional de la ciudad, sin embargo, sin entender la diferencia entre las esferas productiva y reproductiva de la sociedad.

Es en ese momento, cuando se decide dividir a la ciudad por sectores funcionales, cuando se es evidente el desarrollo de espacios públicos, casi siempre ligados al espacio de trabajo, esfera del trabajo, y dejando de lado necesidades y acciones a pro de las esferas reproductivas de la ciudad, la vivienda. Así el paso de los años culmina en ciudades muy parecidas al caso que se vive en Quito, en el que el

desarrollo urbano segmentado funcionalmente (Odrizola, 1942) se consolida, y da como resultado una ciudad fragmentada y segregadora.

Esto a la par de las olas del feminismo, la segunda ola del feminismo llega a comienzos del XX de la mano del movimiento social sufragista que de la mano de Betty Friedan y Simón de Beauvoir establecen que la mujer debe romper los estereotipos que determinan que es “ser mujer” dando paso así al surgimiento del feminismo radical. A la par en esta época en la que se desarrollaron planes ambiciosos que funcionarían bajo las ideas modernas LeCorbusianas sobre los planes urbanos, como en el caso Tokio 1960, o el caso de la reconstrucción Postguerra de Rotterdam de 1945, o en Latinoamérica con casos como el de Quito en 1942. Representando un cambio de pensamiento en ambas disciplinas, tanto el feminismo llegando a su tercera ola, como el urbanismo consolidando el urbanismo “Moderno”.

3.1: Urbanismo feminista

Se trabaja con 2 referentes principales para el desarrollo de la propuesta urbana-individual estos son: Del urbanismo androcéntrico a la ciudad cuidadora, Blanca Valdivia, y Urbanismo Feminista, para una transformación radical de los espacios de vida, Col-lectiu Punt 6.

La vida en la ciudad no es igual para todas las personas. ¿A quién beneficia la estructura y el diseño urbano de nuestras urbes? ¿Son justos para todo el mundo? ¿El diseño tiene en cuenta todas las maneras de vivir en la ciudad? No hay una respuesta única a estas preguntas, pero estas nos hacen interpelar al urbanismo como disciplina que se encarga del análisis de asentamientos humanos y del conjunto de técnicas que se utilizan para la intervención urbana.

Fuente: Col-lectiu Punt 6, Urbanismo Feminista p. 18

El urbanismo estandarizado o “para todos” responde a intereses particulares, las desigualdades sociales se ven perpetuadas por este modelo, al igual que nos lleva a una enorme crisis ecológica, ya que las ciudades se desarrollan como un conjunto en

continuo crecimiento con lógicas ilimitadas de consumo, desgastando recursos próximos a estas tanto como de territorios remotos, lo que termina en la expulsión de la población de sus entornos. De la misma manera, esta modelo perpetua grandes desigualdades sociales que se ven territorialmente a través de fenómenos como la mercantilización del espacio público, la especulación, la gentrificación, entre otros. Se reduce la inversión social y los servicios que están ligados con la esfera reproductiva de la ciudad.

El Urbanismo, en el que vivimos, como disciplina tiene rasgos patriarcales y androcéntricos. Concebido como una acción que se lleva a cabo en tercera persona y que transforma un territorio a decisión propia, sin contar con la participación de quienes usan dicho territorio. Es un modelo que refleja su masculinidad hegemónica a través de su espíritu de “Conquista del territorio”.

El enfoque feminista en el urbanismo plantea una línea crítica de pensamiento, que pone sobre la mesa la forma en la que se comprende, se piensa, se hace ciudad y su impacto en la vida de las personas que hacen ciudad. Esto representa una visión crítica de la visión urbana basada en la experiencia de vida centrada de manera universal y homogénea en el rol heteropatriarcal. (Col-lectiu Punt 6, Urbanismo Feminista p. 97).

Al igual que, en el libro “Urbanismo feminista, por una transformación radical de los espacios de vida” de Col-lectiu Punt 6 se expresa claramente cuál es su postura con respecto a concebir al escrito como “urbanismo feminista” en lugar de “urbanismo desde la perspectiva de género” y se debe a la apuesta que hace Col-lectiu Punt 6 a su propuesta con una clara intención política, con el fin de buscar soluciones claras y estructuradas, en lugar de simplemente plantear a esto como un objeto de estudio. A esto se debe la decisión por optar por el Urbanismo Feminista como acción política.

Del urbanismo androcéntrico a la ciudad cuidadora, centra su postura sobre las diferencias de las esferas divididas por géneros, y su implicación en la ciudad, y en su desarrollo. Es claro que la autora Blanca Valdivia es parte de Col-lectiu Punt 6, sin embargo, es clara su postura frente a la ciudad y hace su apuesta por, lo que sería su

tesis doctoral, La ciudad cuidadora. Calidad de vida urbana desde una perspectiva feminista.

La ciudad no se ha desarrollado en torno a espacios donde se desarrollen actividades relacionadas con la ciudad, esto deriva en una carencia de soporte físico que facilite la realización de las tareas relacionadas con el cuidado. Dar soluciones a necesidades vinculadas con la esfera reproductiva no se traduce en sectorizar los espacios, se traduce en preparar los espacios para una sociedad más justa y equitativa, donde las obligaciones, tanto de la esfera productiva y reproductiva sean equitativas. (Valdivia B. 2018)

El caso Quito pretende ser estudiado bajo estos ideales, y generar propuesta en torno a la intervención urbana y arquitectónica de este Trabajo de titulación, adoptando así el concepto de la Ciudad Cuidadora y el Urbanismo Feminista para plantear así propuestas que se entrelazarán con el concepto de “Zona Metro – Zona Segura” para consolidar la propuesta de intervención en el lugar e intervenir en los edificios identificados.

3.2: Que es la violencia de género en el DMQ.

La ONU, en la resolución sobre: La eliminación de la violencia contra la mujer, dice que violencia en contra de la mujer es “todo acto de violencia sexual que tenga o pueda tener como resultado un daño o sufrimiento físico, sexual o psicológico en contra de la mujer, así como las amenazas de tales actos, la coacción o la privación arbitraria de la libertad, tanto si se producen en la vida pública como en la vida privada. (ONU, 1993).

Durante la década de los 70, los compromisos internacionales por erradicar todo tipo de violencia contra la mujer, y contra cualquier miembro del núcleo familiar. La Asamblea General de Naciones Unidas aprueba la Convención Sobre la Eliminación de Todas las Formas de Discriminación contra la Mujer (1979), e insta a tomar medidas para modificar los patrones sociales y culturales de conducta de hombres y mujeres, eliminar prejuicios y prácticas basadas en la idea de inferioridad y superioridad de cualquiera de los sexos. Pérez C. (octubre 2004). La violencia intrafamiliar y su incidencia en el desarrollo de niños y niñas. Congreso Panamericano del Niño, congreso llevado a cabo en Chile.

Es necesario tener en cuenta que el espectro de “violencia de género” es muy amplio, por lo que es necesario aclarar que este Trabajo de Titulación busca trabajar la violencia en la etapa de corte del Ciclo de la Violencia, (Walker, 1978), cuando se decide abandonar el entorno en el que este se produce en cualquiera que sea su entorno y buscar ayuda. Así como en la prevención, como un programa articulado al sector y a sus instituciones educativas más cercanas, entorno en el que, según la encuesta realizada por el INEC de Violencia contra las mujeres en el año 2019, se da el 19.8% de casos de violencia que han sufrido las mujeres.

3.3: Violencia de género en torno a los Objetivos de Desarrollo Sostenible y la Ruta de Protección de Derechos del DMQ.

El objetivo 5 de los Objetivos de Desarrollo Sostenible, “Lograr la Igualdad entre géneros y empoderar a todas las mujeres y las niñas.” Menciona el avance obtenido durante las últimas décadas como: más niñas escolarizadas, se obliga a menos niñas al matrimonio precoz, así como la mayor influencia y participación de mujeres en posiciones políticas, entre otros. Plantea, a pesar de estos avances, la existencia de muchas dificultades: las leyes y las normas sociales discriminatorias continúan siendo generalizadas, 1 de cada 5 han sufrido violencia sexual o física.

El objetivo 5 de los Objetivos de Desarrollo Sostenible busca erradicar las desigualdades que se encuentran entre hombres y mujeres en cuanto a temas, como la

educación, el trabajo, la economía, la representación política, los derechos, entre otros. Tiene como objetivo eliminar todas las formas de violencia de género y establecer leyes de protección para la mujer, para así evitar las dificultades antes explicadas, como el matrimonio precoz, el maltrato infantil, la mutilación femenina, entre otros. Legislación que, en el Ecuador, en Quito se encuentra desarrollada a través del Sistema de Protección Integral por parte del Consejo de Protección de derechos del DMQ, Ordenanza Metropolitana No. 188

El estudio de la Zona Metro Alameda arroja conclusiones claras con respecto a los procesos de depresión y abandono del sector, lo que como en la paradoja de la ventana rota ha desencadenado en procesos de violencias, arrojando datos que demuestra que en la zona hay sectores con índices altos de crímenes, como lo es el barrio Sta. Prisca con (entre 106-250 robos por cada m2) (fig. 13).

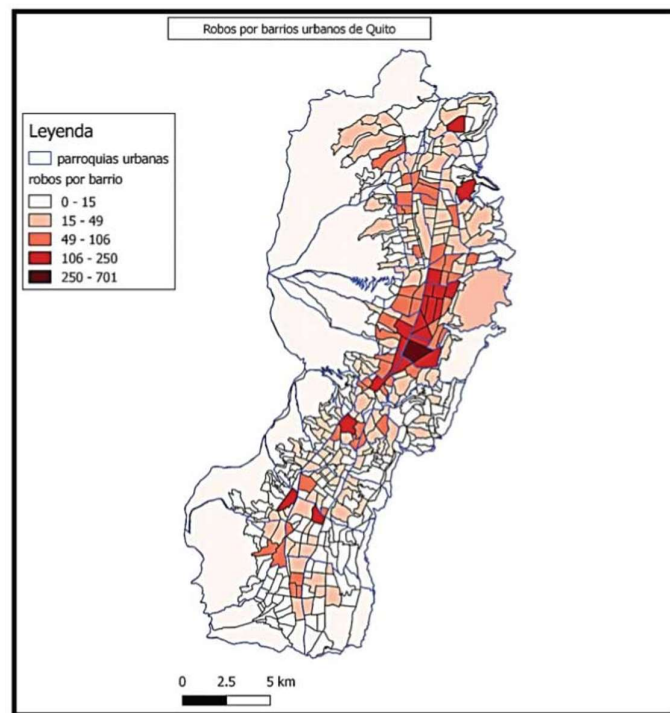


Figura 13. Esquema crímenes ciudad de Quito, 2019 (Fuente: Sistema integrado de administración de fiscalías, José Andrade.)

La inclusión y la igualdad a nivel territorial se han convertido en un tema relevante para el Estado, a raíz de la Constitución de 1998 y 2008, y de la importancia que se le ha dado en los últimos años al trabajo de organización y movilización de las organizaciones sociales (fig. 14). (Ordenanza Metropolitana No. 188, Concejo de Protección de Derechos, Quito. Noviembre 2017).



Figura 14. Grupos de atención prioritaria y vulnerabilidad, 2008 (Fuente: Consejo de Protección de Derechos del Distrito Metropolitano de Quito.)

En la Constitución de Montecristi, se logra incorporar en este cuerpo supra legal varios elementos normativos que no se limitaron solamente a un catálogo como lo habían hecho constituciones anteriores, al contrario, se introducen varios capítulos que tienden a visibilizar a los grupos de atención prioritaria, otros que establecen un expectante diseño institucional basado en sistemas y subsistemas de coordinación en los diferentes niveles de gobierno a favor de estos grupos de atención prioritaria, incluyendo las mujeres (Ordenanza Metropolitana No. 188, Concejo de Protección de Derechos, Quito. Noviembre 2017).

La propuesta plantea que el Municipio del Distrito Metropolitano de Quito aborde estos servicios priorizados para cada grupo de atención, y se cree espacios de respuesta integral, y en el artículo 47 plantea la creación de redes de protección de derechos “*Para asegurar la eficiencia y eficacia con calidad en la prestación de servicios de atención, protección, restitución de derechos, las entidades públicas, privadas y comunitarias se articularán en redes de protección, las mismas que desarrollarán e implementarán rutas de Atención, protocolos y otros mecanismos de*

coordinación interinstitucional.” (Ordenanza Metropolitana No. 188, Concejo de Protección de Derechos, Quito. Noviembre 2017).

Actualmente la construcción de esta ruta se logra debido a la articulación y participación de distintas instituciones públicas y privadas, así como de organizaciones sociales. La ruta de Atención Protección y Restitución de Derechos de Mujeres en Situación de Violencia en el Marco del Sistema de Protección Integral.

La ruta de Atención Protección y Restitución de Derechos de Mujeres en Situación de Violencia en el Marco del Sistema de Protección Integral define y plantea el Plan de Protección de Inclusión en el Distrito Metropolitano de Quito, plantea cuatro organismos que ejecutan el plan de protección dentro de la Ruta de protección de derechos, los que son: 1. Organismo de formulación, transversalización, observancia, seguimiento y evaluación de PP de protección de derechos, 2. Organismo de atención, 3. Organismo de protección y restitución de derechos y 4. Organismo de vigilancia, exigibilidad y control social (fig. 15). En el que el bloque 1 de este T.T. se alinea con el rol de Organismo de atención, y el bloque 2 se alinea con el rol de Organismo de protección y restitución de derechos.

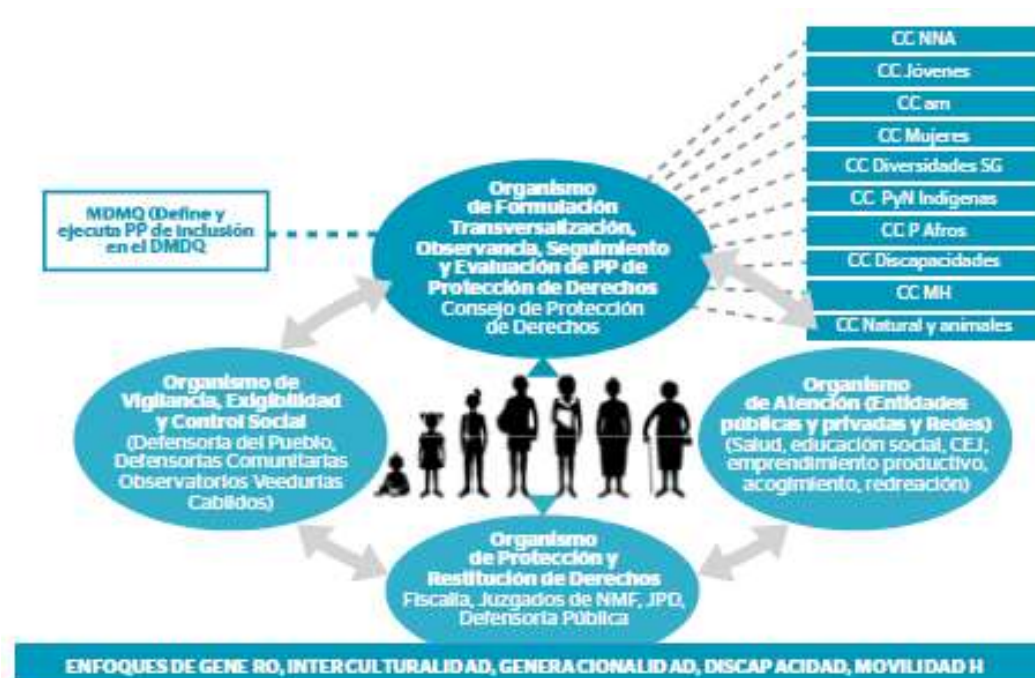


Figura 15. Esquema que plantea los 4 organismos que ejecutan el Plan de Protección e Inclusión en el Distrito Metropolitano de Quito, 2017 (Fuente: Consejo de Protección de Derechos del Distrito Metropolitano de Quito.)

Se plantea al urbanismo desde la perspectiva de género como un Eje a partir del análisis de usuarios de la Zona Metro Alameda, el cual arroja datos sobre la población temporal (trabajadoras y trabajadores) dejando una clara mayoría de usuarias mujeres por sobre los usuarios varones en los equipamientos principales con un total del 61% de los usuarios del sector (fig. 16). Lo que implica un análisis en torno a entender la Zona Metro Alameda desde la perspectiva de género.

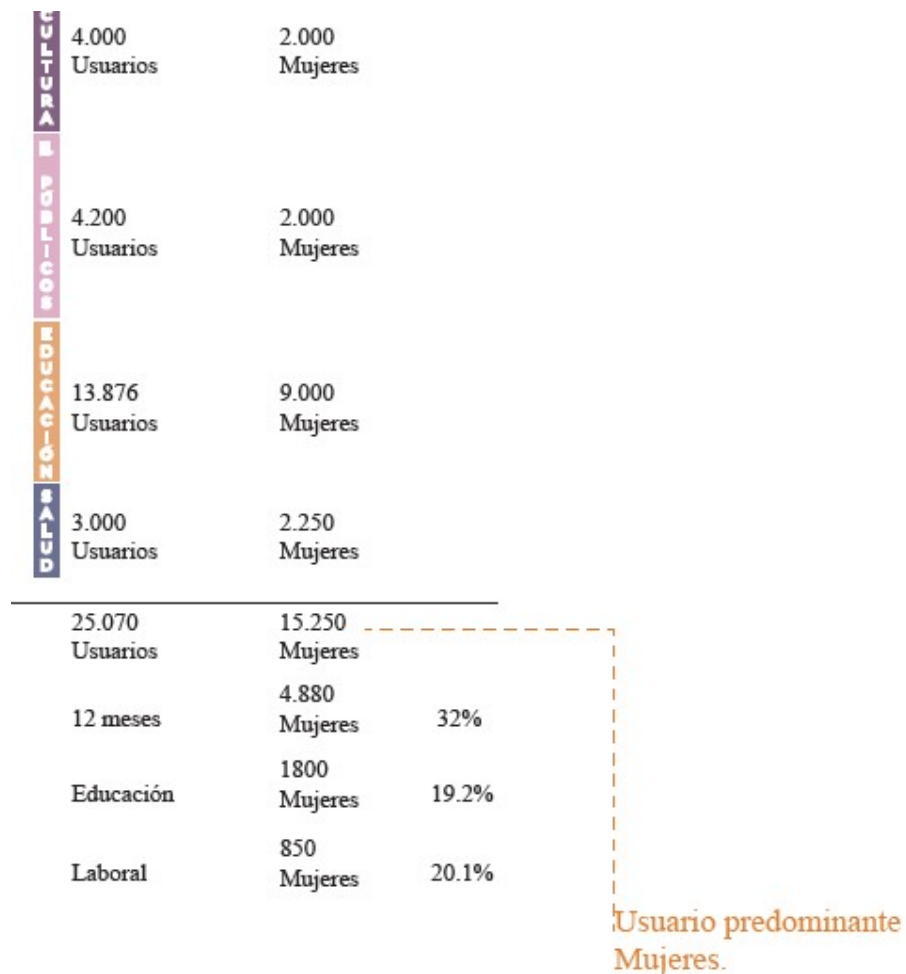


Figura 16. Análisis usuario predominante Zona Metro Alameda, 2020
 (Fuente: Taller “¿Quito, ciudad paseable?”)

3.5: Zona Metro, Zona Segura.

El concepto de la prevención del crimen a través del diseño urbano son conceptos que serán parte de este Trabajo de Titulación debido al análisis realizado en la Zona Metro Alameda dan índices del aumento de procesos de abandono en el sector. Durante el análisis realizado en la Zona Metro Alameda se realizó en estudio de 12 edificios ubicados próximos al parque Alameda (tabla 1), de los cuales 3 están en completo abandono, 6 de estos funcionan a menos de la mitad de su capacidad y los 3

restantes funcionan a más del 50% de su capacidad. Esto da claros índices sobre los procesos de abandono que está sufriendo el sector.

A la par del estudio del Crime Prevention Through Environmental Design, se entiende que los puntos con baja ocupación, como los puntos en desuso marcados la tabla 1 arrojan información sobre el estado en el que se encuentra la Zona Metro Alameda, y este mismo busca reducir las posibilidades a que se cometan crímenes que estén ligados a la oportunidad (fig. 17)



Figura 17. Esquema de elementos de un crimen, 2011 (Fuente: CPTED.)

Nombre Edificio	Dirección	Porcentaje de ocupación	Imagen
Edificio Arteta Alameda	Juan Pablo Arenas entre 10 de Agosto y Luis Felipe Borja	10%	
Edificio Casares	Juan Pablo Arenas entre 10 de Agosto y Luis Felipe Borja	50%	
Edificio Vivanco	Juan Pablo Arenas y 10 de Agosto	10%	
Edificio IME	Juan Pablo Arenas entre 10 de Agosto y Luis Felipe Borja	50%	
Edificio Donofre	Juan Pablo Arenas entre 10 de Agosto y Luis Felipe Borja	60%	
Edificio Alamo Real	Juan Pablo Arenas entre 10 de Agosto y Luis Felipe Borja	70%	
Edificio Pierrotet	Av. 10 de Agosto entre Tarqui y Luis Felipe Borja	60%	
Casa patrimonial #1	Manuel Larrea entre Juan Pablo Arenas y Checa	0%	
Edificio Martinez	Av. Sta. Prisca y Andrés Farget	10%	
Edificio Banco Internacional, Sta. Prisca	Av. Sta. Prisca y Manuel Larrea	50%	
Edificio Chinchay Montalvo	Av. Vargas y Sta. Prisca	40%	
Edificio #1	Luis Sodiro y Av. 6 de Diciembre	20%	

Tabla 1. Porcentaje de Ocupación edificios Zona Metro Alameda, 2020 (Fuente: Taller “¿Quito, ciudad paseable?”)

El Crime Prevention Through Environmental Design desarrolla una propuesta, apuntalando 5 pilares a tomarse en cuenta para la reducción del crimen en espacios inherentemente públicos como: Parques, Calles, Plazas, Plazoletas, entre otras, los cuales son: 1: Vigilancia Natural. 2: Control del Acceso Natural. 3: Reforzamiento Territorial. 4: Apoyo de Actividades. 5: Mantenimiento y Gestión.

Así mismo, este modelo busca evitar que se continúe con la teoría de la ventana rota, teoría desarrollada por James Wilson y George Kelling, apoyándose también sobre la perspectiva de género para concretar la propuesta urbana de intervención en el sector. Esta Zona Metro Alameda, planificada a partir de los conceptos del Derecho a la Ciudad, La Ciudad Paseable, Perspectiva de Género y Buscando la Prevención del Crimen, es a lo que llamaré Zona Segura. Ya que la ausencia del crimen no representa seguridad, pero el cumplimiento de estos conceptos nos acerca a lo que queremos apostar como un espacio seguro.

4. Capítulo IV. Propuesta Urbana-Zona Metro Alameda.

La ZMA (fig. 18), después del análisis en torno a los frentes analíticos se determina que el punto de intervención será la intersección entre las avenidas 10 de agosto, Juan Pablo Arenas y Luis Felipe Borja, debido al gran conflicto que significa este punto para la Zona Metro Alameda, tanto a nivel de desconexión visual como peatonal (fig. 19).



Figura 18. Zona Metro Alameda, 2019 (Fuente: Taller “¿Quito, ciudad paseable?”)

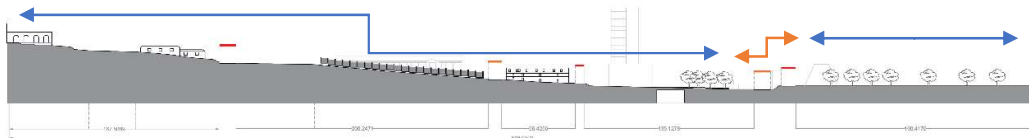


Figura 19. Punto de ruptura en la Zona Metro Alameda, 2019 (Fuente: Taller “¿Quito, ciudad paseable?”)

Estos predios irregulares (fig. 20) en los que se plantea la intervención son predios construidos, y las construcciones ahí situadas son edificios que colaboran a la desconexión, tanto visual como peatonal. El potencial de coser esta desconexión a través de la revalorización del patrimonio moderno construido con programas social y estar en el centro de la ruta segura



Figura 20. Predios de intervención, 2019 (Elaboración Loján, 2020)

4.1. Redes de espacio público seguras.

Este subcapítulo pretende explicar las decisiones tomadas en torno a los ejes principales para la intervención de la Zona Metro Alameda y su postura que se alinea con los roles propuestos por el grupo Red Verde Urbana. Trabajando con principal énfasis el Eje Cultural, el Eje de Rehabilitación y Seguridad.

4.1.1. Corredor “ruta segura” Zona Metro Alameda Segura.

El Eje Cultural (fig. 21) tiene como principal objetivo articular las piezas de mayor valor histórico y arquitectónico del sector, vinculándolos con las principales instituciones educativas para reforzar la promoción de la cultura en el sector, así como articular peatonalmente el parque La Alameda y la Plaza República (fig. 22) articulando las zonas más desconectadas del sector y permitiendo así fortalecer las relaciones peatonales entre equipamientos en el sector.



Figura 21. Corredor “Ruta Segura” Zona Metro Alameda Segura, 2020

(Fuente: Taller “¿Quito, ciudad paseable?”)

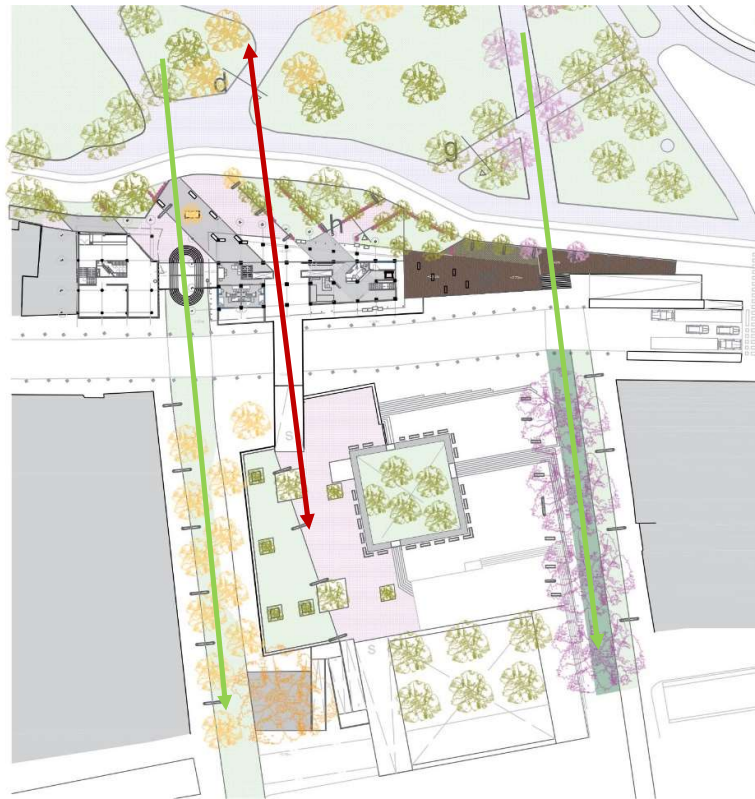


Figura 21. Articular espacios públicos y extender la masa vegetal del parque La Alameda, 2020 (Fuente: Taller “¿Quito, ciudad paseable?”)

El Corredor “ruta segura” Zona Metro Alameda Segura se concibe como la materialización del desarrollo del espacio público con enfoque de género, así como la implementación de lógicas de concepción de la seguridad según el Crime Prevention Through Environmental Design (CPTED) (Jeffery, 1960) debido a que apoya sus principales estrategias de diseño en reconocer las distintas formas de percibir y hacer uso de la ciudad.

Al mismo tiempo de dar prioridad al disfrute de los elementos de la ciudad a través de priorizar la movilización a pie, y la movilidad inclusiva que garantice el disfrute de la ciudad para todas y todos, a través de la utilización de espacios y elementos sinérgicos del sector, como parques, refuerza este concepto al extender la masa vegetal del parque La Alameda por las vías del sector y regarlas hacia la actual

Plaza República (fig. 22) , garantizando así el acceso general a espacios sinérgicos que conectan y permiten el ingreso de áreas verdes a la ciudad. Reforzando así la propuesta ambiental en la que se apoya el Corredor Cultural.

Por otra parte y como respuesta a los procesos de calentamiento de la ciudad debido a las islas de calor que generan los territorios urbanos, como en el caso de Quito, desde 1° hasta 4.2° de aumento de temperatura (Red Verde Urbana), se propone intervenir a partir de 2 intenciones: arborización, hasta llegar a cubrir el 40% del territorio con el área de la copa de los árboles se llegaría a reducir hasta un 15% la temperatura de ese sector puntual, y la intervención para permeabilizar el suelo ayuda a regular la temperatura y evitar inundaciones, llegando a reducir hasta en un 5% la temperatura del sector, reduciendo así hasta 3.2° (fig. 23).

Control de temperatura

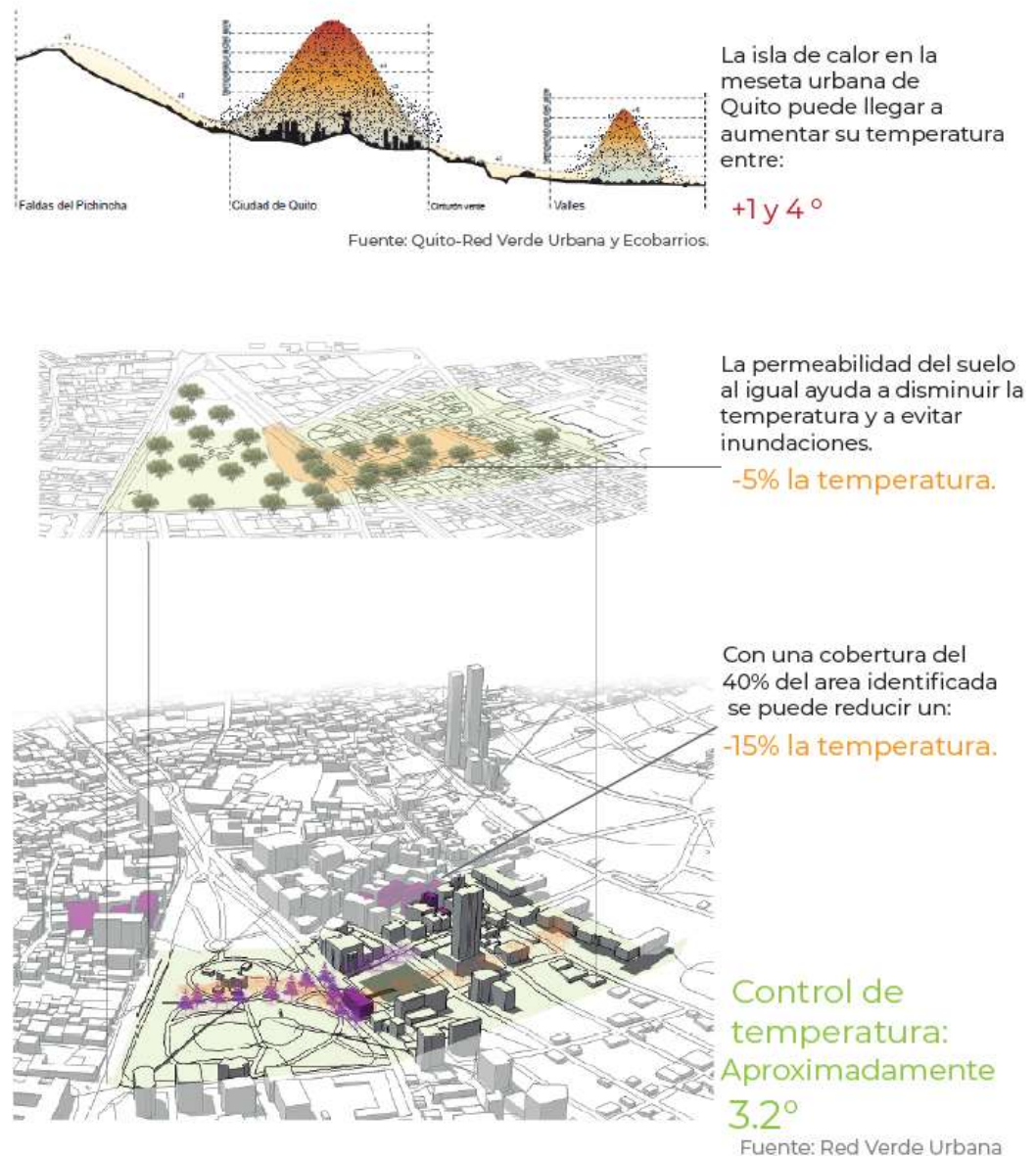


Figura 23. Control de temperatura en la propuesta “Corredor Cultural”, Zona Metro Alameda, 2020 (Fuente: Taller “¿Quito, ciudad paseable?”)

4.1.2. Eje de Rehabilitación.

El objetivo con el eje de Rehabilitación es recuperar los espacios, edificaciones, y tradiciones de las que es escenario la Zona Metro Alameda, es por esto por lo que priorizar el modelo enfocado en la peatonalización del espacio antes del auto es

fundamental.

Este eje tiene como inicio la Estación Metro Alameda, y como equipamiento destino al Instituto Nacional Mejía, debido a que este representa uno de los itinerarios más fuertes de La Zona Metro.

Se busca intervenir en elementos y piezas parte del panorama construido del lugar, estas piezas en específico son: El edificio Arteta, El edificio Casares, La Plaza república y el Parque Alameda, debido a la tensión que existe entre estos 4 elementos que espacialmente están articulados sin embargo por las lógicas de movilidad del sector se encuentran separados, ocasionando así que este cruce, la escalinata, sea cada vez menos transitada, vigilada y se permita que se deprima.

Es así como las apuestas que se hacen para recuperar y dar valor a estas 4 piezas. El Eje de Rehabilitación plantea la rehabilitación a través de la Re-funcionalización de dichas piezas. Permitiendo una nueva vida a las mismas a través de repensar los patrones en los que se vive la ciudad en este punto y en todo el Sistema Metro. Ya que la relación de la arquitectura con el ser humano se vive diferente dependiendo de la velocidad, distancia y la escala de esta.

Es este conjunto de elementos urbanos, los edificios y los espacios públicos, los que generan y se dan valor entre ellos, se entiende el valor político y social por su ubicación (ingreso al Centro Histórico de Quito) y su inherente simbolismo de “plaza”, Sin embargo, el valor de este conjunto de elementos no se ve representado en la realidad como se debería, esto debido al crecimiento desmedido de la ciudad y al abandono de estos sectores céntricos.

4.1.3. Eje valorización de Arquitectura Moderna.

Por su parte, el Eje de valorización de la corriente moderna de la arquitectura en el Ecuador y en Quito tiene como fin principal el análisis y la puesta en valor de las piezas de arquitectura moderna que aún se mantienen en la Zona Metro Alameda. Entendiendo al periodo de la Arquitectura Moderna empezar debido a la influencia uruguaya debido a la llegada de los 4 arquitectos uruguayos llegados a Quito para el desarrollo del Plan Regulador de Odriozola 1942, al igual que de la influencia de los arquitectos Checos Karl Kohn, Edwin Adler o el arquitecto Otto Glass. Hasta ver el fin de este movimiento con el boom brutalista de la arquitectura Quiteña.

Este eje pretende conectar estas piezas y recuperar muchas de las lógicas bajo las que fueron diseñados estos edificios, ya que pocos fueron diseñados para el modelo actual en el que vive la ciudad. A fin de catalogar los elementos claves de arquitectura que se encuentran en la Zona Metro Alameda y fomentar el estudio de las distintas Zonas Metro para poner en valor el que se ha convertido en un nuevo patrimonio, pues, en muchos casos ya ha superado el valor inicial con el que se diseñaron estos edificios, convirtiéndose en elementos fundamentales del imaginario urbano del sector, así como también de Quito.

El Instructivo para fichas de registro e inventario emitido por el INPC menciona que *“Cada proceso tiene su particularidad. Se inicia con el registro para señalar la existencia legal de un bien, luego se procede a inventariarlo, que es un proceso técnico en el cual se realiza un análisis detallado de cada uno de sus elementos constitutivos, y por último se lo cataloga para contar con estudios puntuales sobre ese bien patrimonial.”* (Instituto Nacional de Patrimonio Cultural , 2011)

Para entender estos bienes inmuebles, son aquellas obras que no pueden ser trasladadas de un lugar a otro sin que pierdan su esencia y que, por sus singulares valores simbólicos, históricos, culturales, características urbanas, tipológicas, etc... (Instituto Nacional de Patrimonio Cultural , 2011) se estudiará se debe tener en cuenta el contexto del país en el que se vivía y las influencias que llegan a desencadenar en estos ideales. Cabe mencionar para iniciar este recuento histórico al renombrado arquitecto

italo/suizo Francisco Durini Cáceres, de gran renombre dentro del quehacer arquitectónico de la ciudad de Quito, en el periodo en el que esta ciudad llegaba al final de uno de sus periodos más marcados como lo fue estilo arquitectónico republicano, que según del Pino tiene su fin en el año 1950.

El primer paso que se da a la modernidad desde el quehacer arquitectónico después del periodo republicano se ve materializado en la obra de Durini, debido a la implementación de nueva materialidad para la construcción y la “modernización de la ciudad”, esto sin embargo no se separa del estilo historicista neoclásico.

Este bien inmueble que se tiene en cuenta de este periodo para la aplicación del Eje de revalorización arquitectónica moderna es La casa Saenz Merino, ahora llamada Casona D’Alameda, se ubica dentro de la Zona Metro Alameda, con nuevos sistemas constructivos y nueva materialidad, como el hormigón y el acero.

Al igual que se comprende la salida de los estilos “historicistas” se ve la llegada de la modernidad al país con influencia extranjera, con la llegada de Kohn, Adler y Glass, en las que su arquitectura mantiene elementos morfológicos del contexto quiteño, sin embargo, se empiezan a ver elementos modernos en la composición de estas piezas. Como lo es el caso de la Edwin Adler Teller y se ve reflejado en una de sus obras más importantes como lo es la Estación de Bomberos #1, en el año 1950 (fig. 24).



Figura 24. Estación de Bomberos #1, Edwin Adler Teller, 1960 (Fuente: Archivo del Cuerpo de Bomberos de Quito)

El caso principal por estudiar debido a su ubicación, tanto geográfica como temporal, es el Edificio Arteta Phillips #1, obra del Arquitecto Lionel Ledesma Mariscal, propiedad de la Constructora Quito S.A. construido entre los años 1954-1956 (fig. 25). Esta pieza abandona los elementos contextuales que sus contemporáneos utilizaban, para implementar elementos meramente modernos. Esto se debe a que la llegada de la modernidad al país debía legar “en un envase moderno”, por lo que este edificio es un fiel encargo de esto.

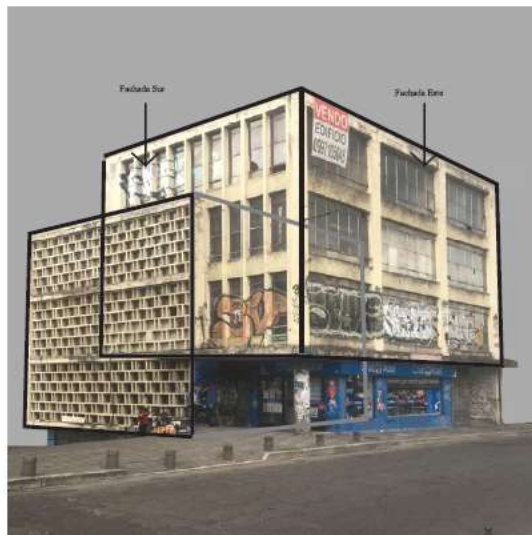


Figura 25. Publicación del edificio Arteta Phillips, 1956 (Fuente: SIAP N°3, diciembre 1956.)

El análisis del edificio se hace en torno a la interpretación geométrica de sus planos y fachadas, debido al lamentable fallecimiento del Arquitecto Ledesma en el año 2017, y la imposibilidad por realizar esta entrevista.

El análisis geométrico del Edificio Arteta Phillips 1 arroja unas claras decisiones volumétricas que se relacionan con su entorno (la escalinata de la virgen) principalmente. Es el resultado de un cubo perfecto desfasado de una malla de 3x3, que genera volumetrías que permiten dividir funcionalmente el edificio.

Estas decisiones volumétricas permiten tener una noción de las intenciones del arquitecto al momento de diseñar este importante edificio en una zona tan complicada. Como una de las decisiones más importantes y representativas del edificio, la separación y el desfase de los cubos para la separación de funciones internas del edificio (fig. 26). Esto sin lugar a duda es una estrategia muy moderna en el edificio.



Análisis Volumétrico.

El edificio Arteta Phillips es el resultado del desfase de dos cubos para así, internamente, permitir separar funciones principales, decisión que podremos apreciar en posteriormente en otros edificios como en el Hotel Tambo Real.



Así utiliza la intersección de estos cubos para colocar los espacios funcionales como baños, escaleras, etc...

Figura 26. Análisis Volumétrico del edificio Arteta Phillips 1, (Elaborado por Loján, 2020)

El edificio sorprende por su conexión por la escalinata, generando así 3 tipos de plantas bajas que funcionarán como una relación con el entorno en 3 diferentes niveles (fig. 27). Esto marca una clara separación funcional del edificio, conectando los locales comerciales con la Av. 10 de agosto debido a su importante flujo y conexión con el resto de la ciudad a través de esta, y el área de oficinas con el parque La Alameda conectando áreas de trabajo “modernas” con las áreas verdes del sector.



Figura 27. Publicación del edificio Arteta Phillips, (Fuente: El Comercio, martes 6 de noviembre de 1956, p. 13.)

A partir del análisis geométrico de las planimetrías (fig. 28) del edificio se logra tener mejor noción del proceso de diseño del edificio.

El edificio es el resultado de un diseño en base a proporciones áureas, raíces de 2 y raíces de 4 que podemos encontrar a lo largo de la volumetría del edificio, Esto nos permite deducir que las decisiones de diseño del edificio no son arbitrarias y toman en cuenta el contexto, como lo es la escalinata de la virgen, que es parte fundamental del diseño del edificio. Partiendo de la raíz de 1, un cuadrado perfecto, como base del diseño general.

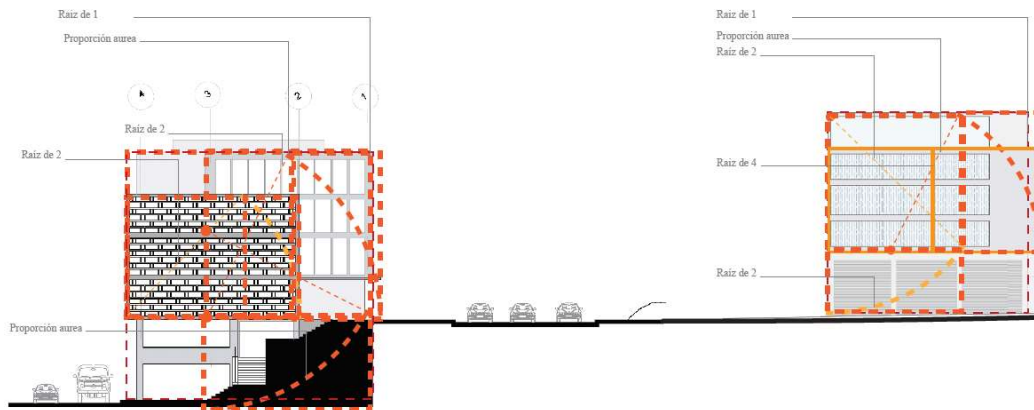


Figura 28. Análisis geométrico edificio Arteta Phillips, 2020 (Elaborado por Loján)

Es a partir del análisis de las piezas seleccionadas que se toma la decisión, debido al valor arquitectónico e histórico que estas representan, que se decide la rehabilitación y re-funcionalización de estas. Esto se apoya y se alinea con objetivos como los objetivos 11 y 13, mismas que se alinean con el desarrollo de prácticas y patrones de consumo sostenibles. Esto pensando en el desarrollo de una ciudad sostenible y reducir la cantidad de residuos y consumo que se perpetua desde el oficio de la construcción, el rehabilitar una obra en deterioro, dar nueva vida a esta y no generar más consumos planteando más construcción en un sector céntrico de la ciudad es propuesta principal del Taller: ¿Quito, Ciudad Paseable? (fig. 29).

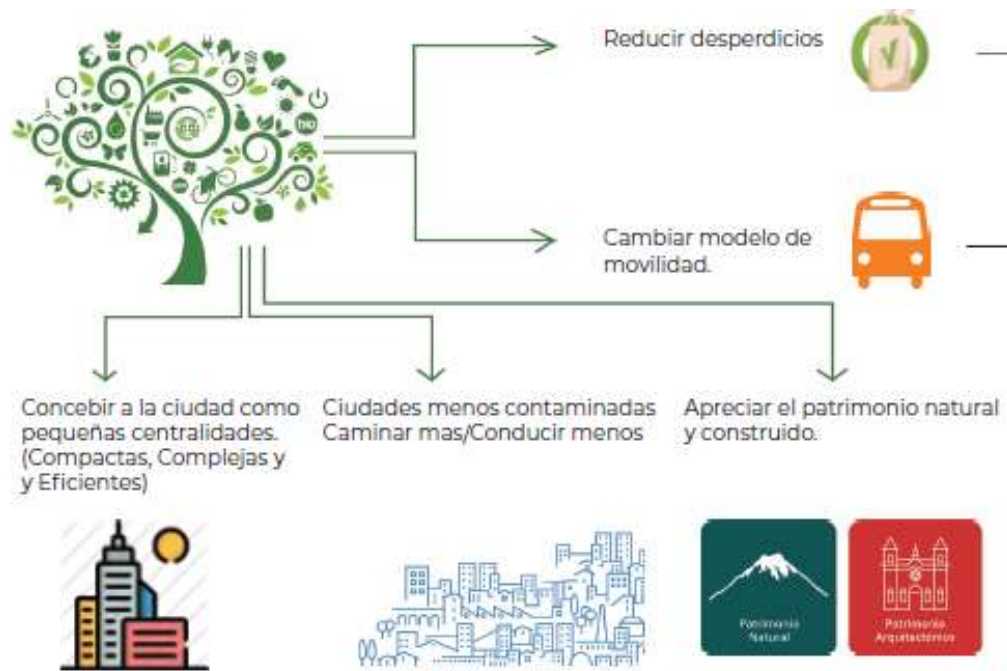


Figura 29. Modelo de sustentabilidad para el Sistema Metro., 2019 (Fuente: Taller “¿Quito, ciudad paseable?”)

5. Capítulo V. Proyecto Arquitectónico

A partir de las conclusiones de los análisis realizados en torno a los distintos frentes analíticos, y en correspondencia al marco conceptual del taller, se concluye en la necesidad de plantear, en la escala más baja del Sistema Metro, el proyecto arquitectónico enfocado en las principales deficiencias que se vieron en el sector.

Así, se plantea una rehabilitación y re-funcionalización de los edificios Casares y Arteta, con el objetivo de evitar aumentar los desperdicios y los consumos que representa una obra nueva posterior a derrocar y construir en el sector.

Se plantea un proyecto con perspectiva de género, debido a la ubicación y al usuario predominante del sector, y que esté relacionado con los procesos de violencia que se encuentran en el sector.

Por lo que el proyecto que se plantea para este Trabajo de Titulación es un Equipamiento de bienestar, una casa de acogida para mujeres, niñas, niños y adolescentes víctimas de procesos de violencia, así como la incorporación de un ala institucional para el funcionamiento y colaboración del Departamento de Violencia Intrafamiliar (DEVIF) así como de un aparato de protección de derechos de la ruta de protección del DMQ.

5.1 Determinación del territorio como respuesta espacial y complementariedad con los equipamientos de las redes de espacio público seguras.

El territorio abordado por este Trabajo de Titulación no solo comprende los edificios seleccionados, se extiende a las intenciones principales de los ejes de la intervención urbana, lo que incorpora las áreas comprendidas por los espacios públicos

de la Plaza República, parte del Parque Alameda, las avenidas: Juan Pablo Arenas, Antonio Ante y Luis Felipe Borja (fig. 30).

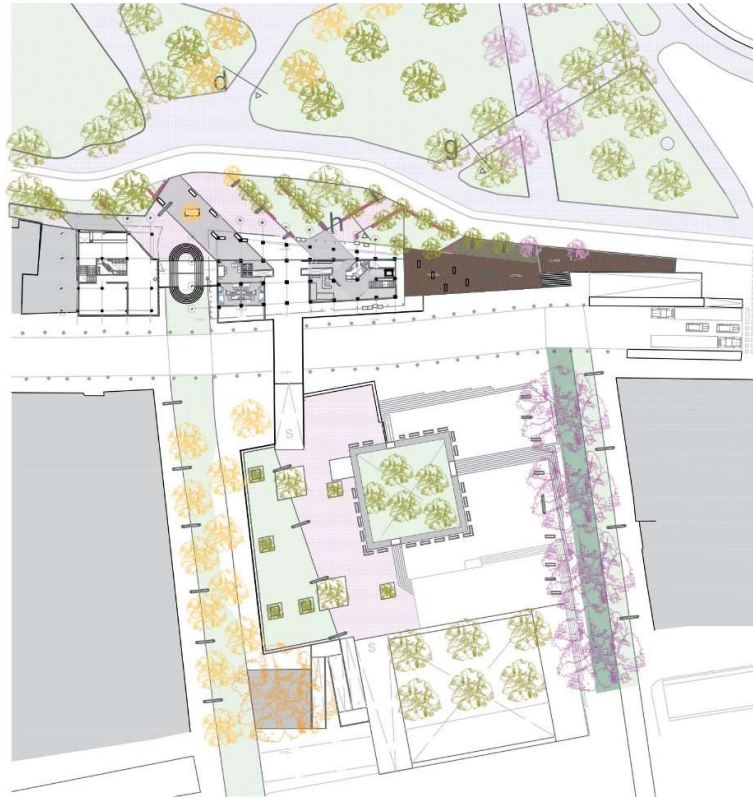


Figura 30. Planta Baja Alameda, 2020 (Elaborado por Loján)

La intervención del entorno urbano inmediato al proyecto (fig. 30) tiene como objetivo extender la masa vegetal del parque La Alameda e introducirlo a las vías Antonio Ante y Juan Pablo Arenas, pacificando la av. Juan Pablo Arenas y pacificando el 50% de la vía Antonio Ante.

Se interviene en la Av. Luis Felipe Borja alterando la forma de la vía, con el objetivo de generar más espacios peatonales en este punto intermedio entre los edificios y el parque La Alameda. Esto se apoya en el análisis realizado de las piezas arquitectónicas que pone en evidencia el carente espacio peatonal inmediato con el que cuentan estos edificios, por lo que se plantea la ampliación de los espacios peatonales. (fig. 31). Convirtiendo a este punto en un punto crucial para la correcta apreciación de estas piezas.



Figura 31. Escalinata de la virgen, corte, (Elaborado por Loján, 2020)

5.2 Idea del proyecto

El presente Trabajo de Titulación plantea la intervención política-social de las piezas analizadas Arteta y Casares. Con el propósito de ser un reflejo de los cambios que sufren las ciudades y las preocupaciones por las que se ven afectados en su contexto inmediato. Es por esto por lo que la intervención sobre elementos urbanos que un día fueron símbolo de la modernidad sufre cambios funcionales para remarcar las nuevas preocupaciones que tiene el nuevo modelo de ciudad (fig. 32).

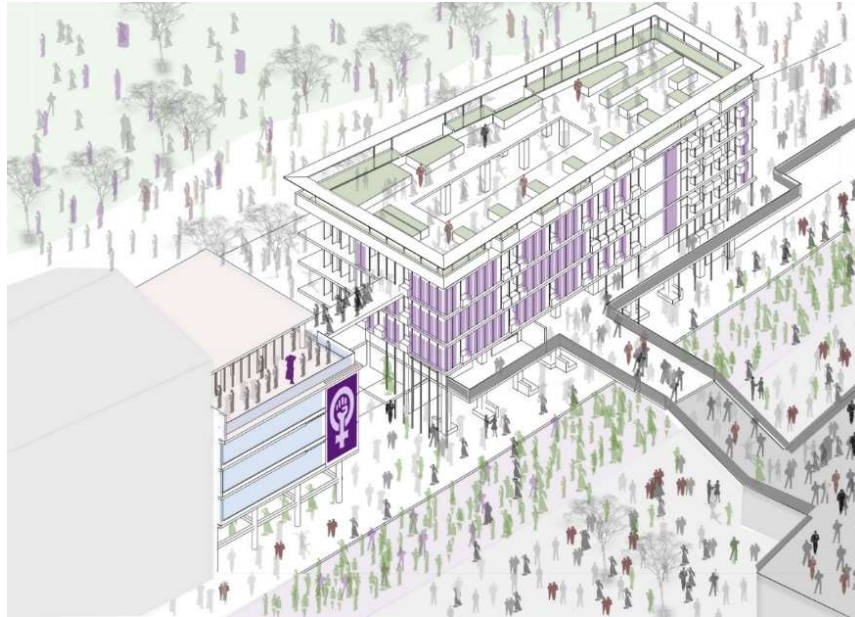


Figura 32. Esquema Idea del Proyecto, (Elaborado por Loján, 2020)

5.2.1 Equipamiento de bienestar, protección y acogida

El concepto principal bajo el que se rigen las decisiones del proyecto es el “generar seguridad a través de poder observar sin ser observado” (fig. 33-34), y los cambios de condición para puntualizar experiencias. Esto con el fin principal de volver cada experiencia interna del proyecto una experiencia que permita marcar y relacionarlo con el proceso que se lleve a cabo dentro de este equipamiento.

El concepto de “condición” aparece a partir de la importancia de diseñar cada momento de la ruta que adopta la usuaria para llegar e ingresar al equipamiento de bienestar, protección y acogida, y puntualizar esos momentos a lo largo de todo el recorrido realizado por todas las personas que hacen este equipamiento.

Todos estos momentos puntuales llamados “condición” se traducen en una ruta interna la que representa los procesos que se viven dentro de cada uno de estos espacios. Esto con el fin de acompañar el proceso de acogida, y recuperación de las usuarias con el proceso de diseño de estas rutas internas.

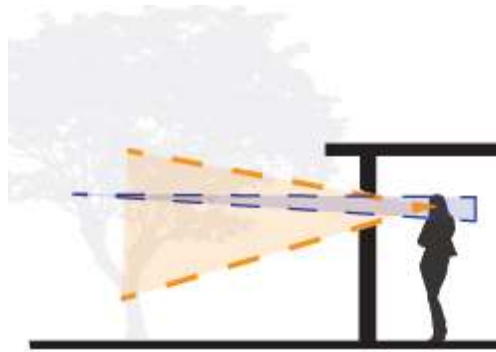


Figura 33. Esquema observar sin ser visto, (Elaborado por Loján, 2020)

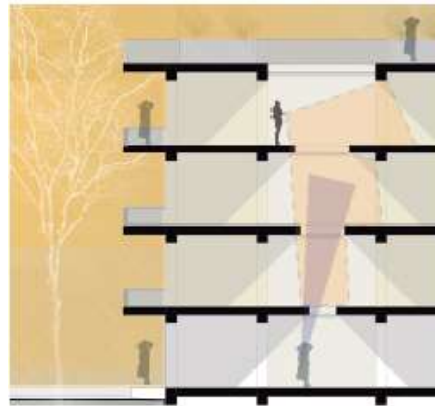

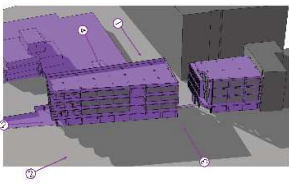
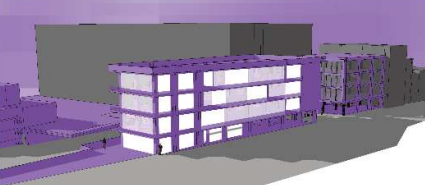

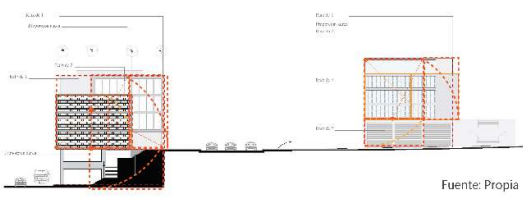


Figura 34. Esquema observar sin ser visto, (Elaborado por Loján, 2020)

5.2.2 Proyecto urbano-arquitectónico.

En esencia la intervención urbana inmediata al proyecto arquitectónico es la implementación de los principales conceptos trabajados desde la ciudad Paseable, esto a través de la elaboración de la matriz peatonal del proyecto (fig. 35), en la que se materializa la intervención urbana y arquitectónica de este T.T.

Matriz de auditoria peatonal.

Posición respecto al lote	Configuración de la fachada	
Proximidad del edificio al espacio público	Sección y cuerpos volados	
		
<p>Uno de los principales problemas de los actuales edificios es su falta de conexión directa con el parque y con la plaza republica, debido a la presencia de las vías 10 de Agosto y Luis Felipe Borja. Por esto, la decisión de cambiar la forma del espacio público inmediato a estos es necesaria, logrando así una conexión directa con los espacios públicos más cercanos.</p>	<p>1 Acceso desde bulevar 2 Acceso desde proyecto adyacente 3 Acceso desde plaza bienvenida Calle Luis Felipe Borja 4 Acceso desde Plaza República</p>	<p>La fachada se desarrolla a través del uso del proyecto, a través del concepto "Dar decisión", se busca permitir que las usartarias puedan transformar su espacio a través del proceso terapeutico que supone el proyecto. Así la fachada será el resultado de las distintas decisiones propias de cada una.</p>
<p>Análisis Formal y Geométrico.</p>	<p>Análisis Formal y Geométrico.</p>	
<p>El edificio es el resultado de un diseño proporcional, a raíz de 4, sin embargo utiliza progresiones geométricas para ubicar elementos importantes del edificio y para la separación volumétrica del mismo.</p>	<p>El edificio es el resultado de un diseño con base en proporciones áureas, raíces de 2 y raíces de 4 que podemos encontrar a lo largo de la volumetría del edificio.</p>	
<p>Así como es claro el uso geométrico de volumetrías claras en la fachada tanto como en planta.</p>	<p>Esto nos permite deducir que las decisiones de diseño del edificio no son arbitrarias y toman en cuenta el contexto, la escalinata, como parte principal del diseño del edificio. Partiendo de la raíz de 1, un cuadrado perfecto, como base del diseño general.</p>	
<p>Edificio Casares,</p>	<p>Edificio Arteta</p>	
		
<p>Fuente: Propia</p>		

MATRIZ DE AUDITORIA PETONAL EN PROYECTOS DE ARQUITECTURA



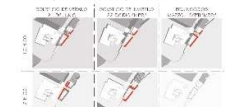







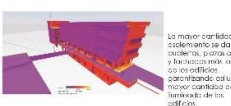




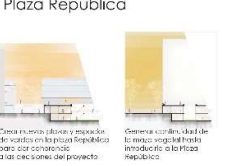
Factores relevantes a escala de Edificio		Confort climático y ambiental	Atractivo
Accesibilidad	Seguridad	7. Temperatura y sombras	Profundidad visual
<p>1. Destinos</p> 	<p>4. Vial</p> 		
<p>2. Itinerarios</p> 	<p>5. Vigilancia natural y refugio</p> 	<p>8. Viento</p> 	<p>Interés y riqueza</p> 
<p>3. Superficie Peatonal</p> 	<p>6. Frecuencias de uso</p> 	<p>9. Reflexión irradiación</p> 	<p>Escala</p> 
<p>Usos de la edificación: el programa</p> 	<p>Programa general de usos</p> 	<p>Lluvia</p> 	<p>Introducción del verde Plaza República</p> 

Figura 35. Matriz Auditoría Peatonal en Proyectos de Arquitectura, 2020
 (Fuente: Taller “¿Quito, ciudad paseable?”)

A propósito de conectar este equipamiento de bienestar con la Zona Metro Alameda y con la estación del Metro Q La Alameda, se hace el estudio de flujos peatonales y se determinan flujos importantes los cuales se resuelve conectando la Plaza república y el parque La Alameda a través de un puente peatonal que permita una conexión directa entre estos espacios públicos a través de la apertura de la planta baja del edificio Casares (fig. 36).

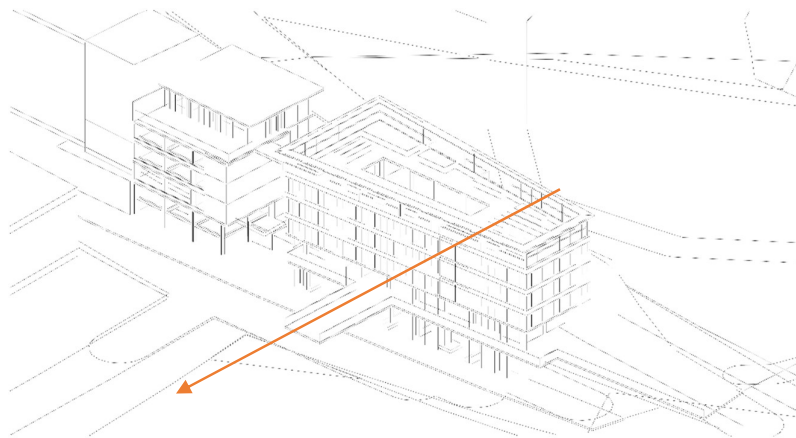


Figura 35. Esquema de conexión entre espacios públicos, (Elaborado por Loján, 2020)

5.2.3 Conexión del proyecto urbano con el arquitectónico

Las relaciones planteadas desde la propuesta urbana de la Zona Metro y desde una perspectiva de género como parte de la Ruta de atención y restitución de derechos de mujeres en situación de violencia en el marco del sistema de protección integral del DMQ pretenden utilizar este proyecto como un Organismo de atención. Mismo destinado a: La promoción de derechos (Prevención de violencia). A través de este organismo generar relaciones con las instituciones educativas más cercanas para la promoción y prevención de la violencia desde las etapas más cortas del desarrollo.

Es por esto por lo que la Planta Baja 10 de agosto de este Trabajo de Titulación (fig. 36) está enfocada en la exposición, socialización y enseñanza de los tipos de violencia y el trabajo que se realice en este equipamiento de bienestar.

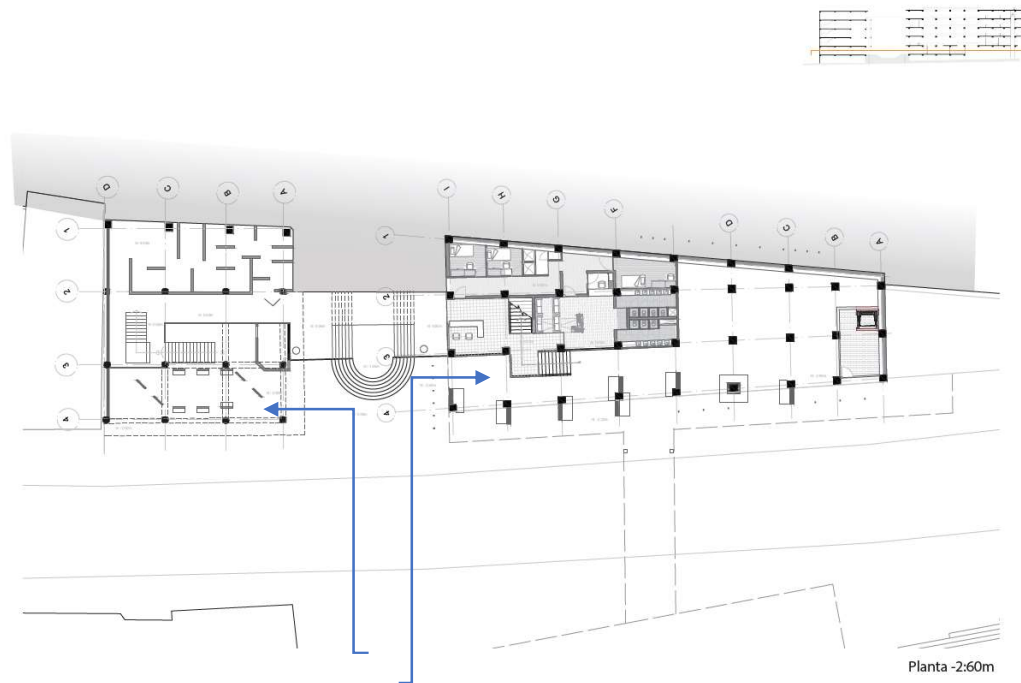


Figura 36. Planta Baja 10 de Agosto, (Elaborado por Loján, 2020)

El propósito de estas relaciones con las instituciones cercanas es fomentar el cambio y el trabajo previo a que ocurran estos episodios de violencia tanto dentro de la familia como fuera de ella, como en el entorno laboral. Al igual que incentivar a que se apropie del espacio público, cumpliendo con uno de los requisitos fundamentales del CPTED que es el control de vigilancia natural, disminuyendo así que se produzcan eventos violentos permitidos por la oportunidad que generan los espacios públicos con poca vigilancia natural.

5.3 Partido Arquitectónico existente

“Los mejores sastres aprenden dándole la vuelta a las prendas de vestir” fue la frase con la que inició el arquitecto Manuel Uribe el Taller Vertical 2018 en el que se trabajaría el proyecto de la “Ciudadela Universitaria”, haciendo alusión a que para aprender sobre arquitectura hay que nutrirse de arquitectura “dándole la vuelta” a las obras. Esto sin lugar a duda es parte fundamental de este Trabajo de Titulación, ya que

me he permitido conocer más a fondo ese legado arquitectónico mencionado en el manifiesto de apertura de esta tesis.

El análisis de estos bienes inmuebles a intervenir entender cuál es la lógica funcional bajo la que funcionan estos edificios, así como tener una noción de los sistemas constructivos que se utilizaron para la construcción de estos. En el caso de Ecuador en la década de los 50-60 predomina el uso constructivo del hormigón armado y el sistema constructivo de pórticos, mismo que sigue siendo el sistema constructivo más usado en el Ecuador.

Debido a que ambos edificios comparten las mismas funciones “oficinas y comercio” ambos comparten la misma distribución de funciones en altura, ubicando los locales comerciales en las plantas bajas relacionadas con las avenidas: 10 de agosto y Luis Felipe Borja, mientras que los bloques de oficinas se ubican en las plantas altas a partir de la primera planta sobre la Luis Felipe Borja (fig. 37).



Figura 37. Esquema Corte Funcional, (Elaborado por Loján, 2020)

5.4 Partido Arquitectónico propuesto

El partido arquitectónico que se propone para la re-funcionalización de estos edificios se concibe a partir de la necesidad de puntualizar las distintas etapas del proceso de recuperación de las personas que habitan el equipamiento, esto significa que es progresivo y el diseño se entrelaza con los procesos psicológicos y terapéuticos para reforzar estos. El partido arquitectónico se divide en 5 aspectos funcionales principales.

Empezando con la Planta baja de los 2 edificios, las áreas enfocadas a la exposición y socialización de los procesos y ciclos de violencia, que se encuentran articulados con las instituciones educativas cercanas.

Por parte del edificio Arteta Phillips #1, alberga al organismo de protección y restitución de derechos del Sistema de Protección del DMQ, el cual tiene como objetivo tener una relación más directa con instancias mayores y agilizar los procesos legales y jurídicos.

Las plantas bajas del edificio Casares, son espacios para la correcta y rápida actuación del Departamento de Violencia Intrafamiliar (DEVIF), conectando directamente con el área de “Primera Acogida” de la Casa de Acogida Yanapay.

La planta baja del edificio Casares juntamente con el departamento policial DEVIF, conforman el área de Primera Acogida, parte fundamental para la correcta formulación y puesta en marcha de los procesos de recuperación y acogida.

Este espacio se caracteriza por convertirse en el nuevo corazón funcional bajo el que se distribuirán las nuevas actividades planteadas dentro del edificio. El área de primera acogida es la única conexión directa que existe entre la vivienda de acogida, planteada en las plantas altas del edificio casares, y el exterior.

La primera Planta de la vivienda de acogida planteada en el edificio Casares se caracteriza por incluir vivienda que se modifica en torno sus habitantes y el colectivo, pero a su vez incluye en, su mayoría, áreas de trabajo y de terapia, todo esto con el objetivo de separar de la planta baja y del exterior inmediato.

La vivienda de “en acogimiento” que se trabaja en este T.T se desarrolla a través de la implementación de rieles (Fig. 38) y paneles, esto con el objetivo de que se permita dar forma a cada persona sobre su propia vivienda. Esto se plantea de esta manera con el fin de que la vivienda sea parte fundamental del proceso psicológico y de sanación, dando mejor información del proceso en el que se encuentra cada familia y se permita buscar mejores soluciones para terapias psicológicas entre otras.

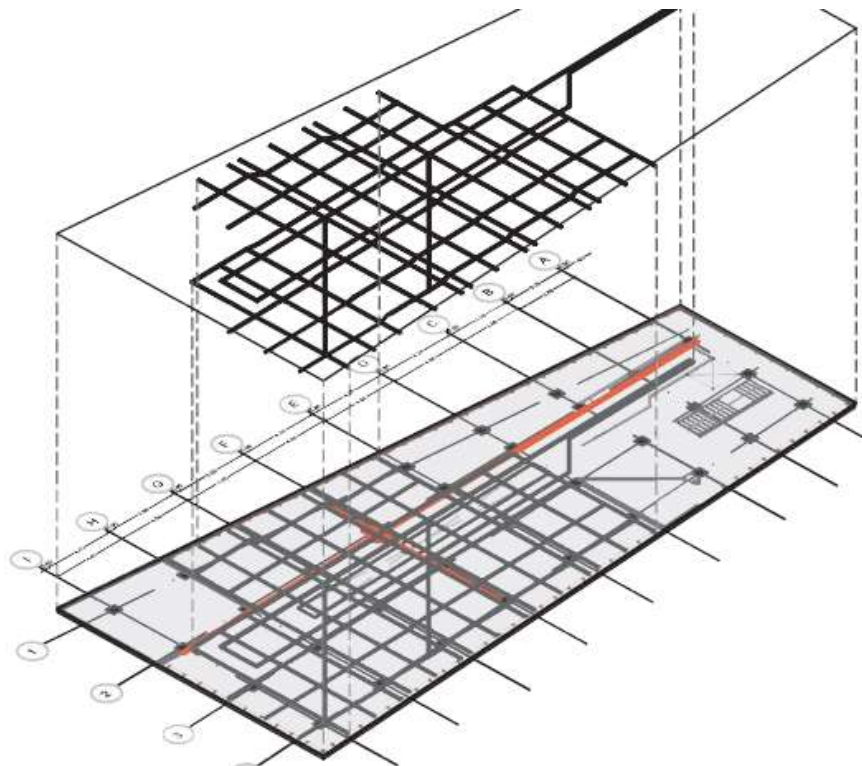


Figura 38. Sistema de rieles en Casa de Acogida., 2021 (Fuente: propia.)

La segunda Planta de la vivienda de Acogida se caracteriza por incluir actividades relacionadas al estudio, como guardería, talleres y otras actividades

productivas, pero con mayor presencia de la vivienda en esta planta. Esto pretende plantearse como el núcleo vertical del edificio, la zona más resguardada y con mayor control de visuales del edificio.

La tercera Planta, la planta habitable más alta, cuenta con espacios exclusivamente para la implementación del tipo de vivienda que trabaja este TT, vivienda modificable en torno a paneles que se armen tanto individualmente, como de forma colectiva. Esta planta guarda relación con la tercera planta del edificio Arteta Phillips, conectándose por medio de un puente uniendo estos dos espacios claves para el proyecto.

La cuarta Planta del Edificio Casares se convierte en un espacio verde, que busca ser un elemento sinérgico del Corredor Cultura, que busca extender la masa vegetal a la ciudad. Siendo así dicha cubierta un espacio-huerto de siembra a pro de la casa de acogida Yanapay.

Por último, el espacio abierto a triple altura del edificio Arteta Phillips es un espacio cuya función radica en la exposición y la potenciación de los espacios propuestos volumétricamente por el arquitecto Ledesma. Así generando un gran espacio cuya principal función es la de la apreciación del elemento arquitectónico como espectáculo.

5.5 Partido Técnico – Sistema Constructivo

Los edificios son construidos con sistemas estructurales aporticados, con hormigón armado. A pesar de que en estas décadas se acostumbraba a construir en vigas bandas, el sistema constructivo que propone Lionel Ledesma es con vigas descolgadas y con mayor sección que la losa, la cual es alivianada (fig. 39). Esto puede deberse a que el arquitecto realiza una especialización en Técnicas Modernistas de Construcción

en París en el año 1956. (Miradas a la arquitectura moderna en el Ecuador, Tomo 1. febrero 2009)

Figura #37

Sistema Constructivo Edificios Arteta.

Fuente: Miradas de la arquitectura moderna en el Ecuador, Tomo I.

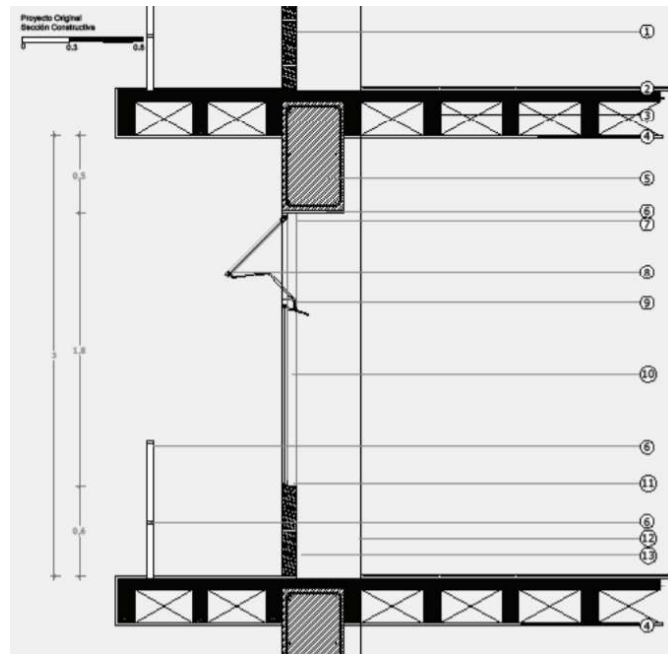


Figura 39. Sistema Constructivo Edificios Arteta., 2009 (Fuente: Miradas de la arquitectura moderna en el Ecuador, Tomo I.)

5.6 Intervención sobre los bienes inmuebles.

La intervención estructural que se plantea de parte de este TT para la intervención de los edificios supone 4 intervenciones principales, la primera es el derrocamiento de todo elemento “no estructural” del edificio casares. La segunda es la perforación de losas como especifican los planos Constructivos en el Volumen II de este TT con sus respectivos reforzamientos, y la tercera intervención estructural es la solución de la circulación vertical en estructura metálica, y la cuarta intervención corresponde a las intervenciones de los puentes para conectar la Plaza República con el parque La Alameda, y el puente para conectar los edificios Arteta Phillips y Casares.

Se derroca todo elemento no estructural y se mantiene la estructura para posteriormente cambiar de sistema de división interna y de cerramiento/fachada del edificio (fig. 40).

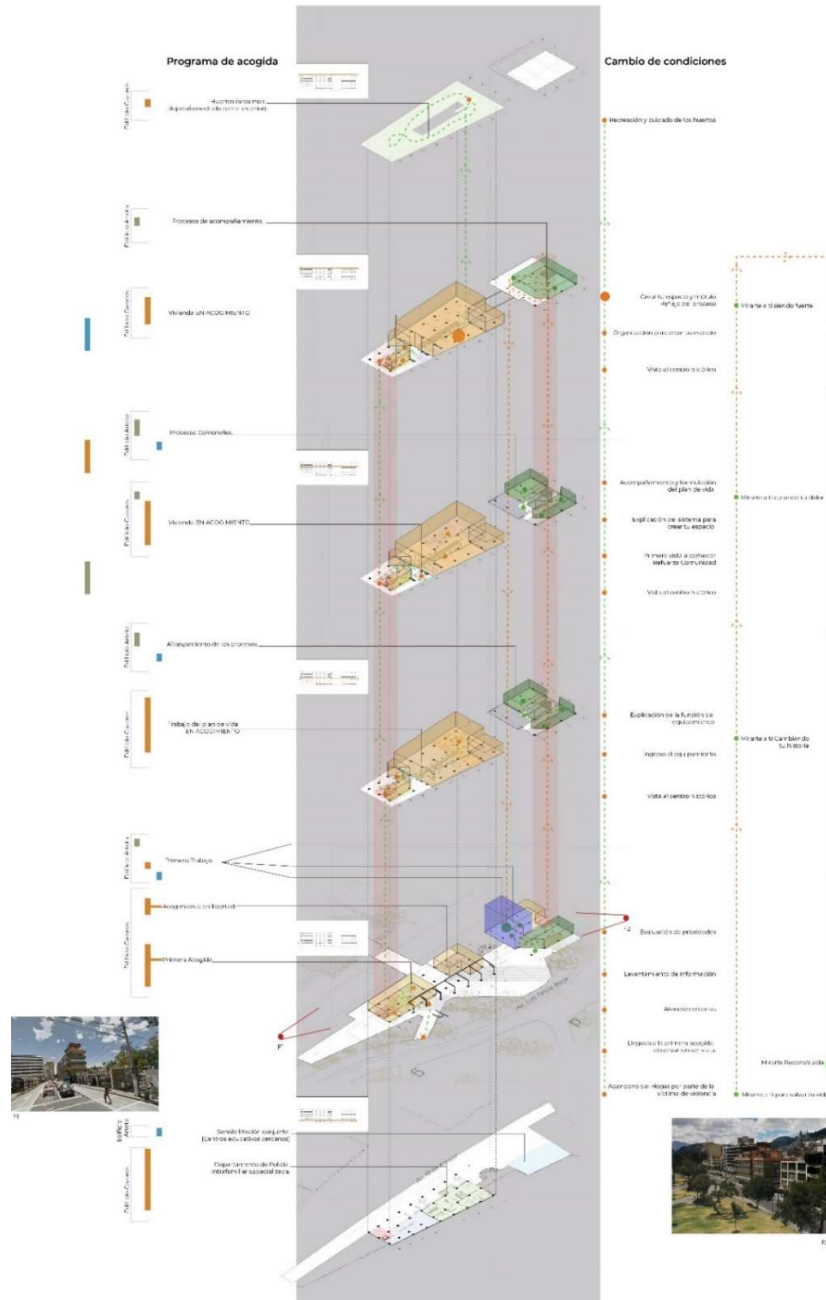


Figura 40. Programa Arquitectónico, (Elaborado por Loján, 2020)

Se perforan losas como lo especifican los planos constructivos (fig. 41) para permitir el ingreso de luz y ventilación natural al centro del edificio casares, esto con el objetivo de entender a la arquitectura preexistente de otra manera. Se corta las losas con cierras circulares de diamante mientras que el objeto a ser separado del edificio se sujeta a la losa superior para a luego ser removidas con grúas y ser ubicadas en la plaza sur del proyecto como el nuevo mobiliario público.

En el edificio Arteta se procede a la derrocar paredes de la Plana Baja 10 de Agosto, misma que se conecta directamente con la Av. 10 de Agosto, y se perforan losas para generar dobles y triples alturas como lo especifica el diseño, así como se perforan losas circularmente para permitir el paso del pilar que sostendrá el puente principal que une los dos edificios.

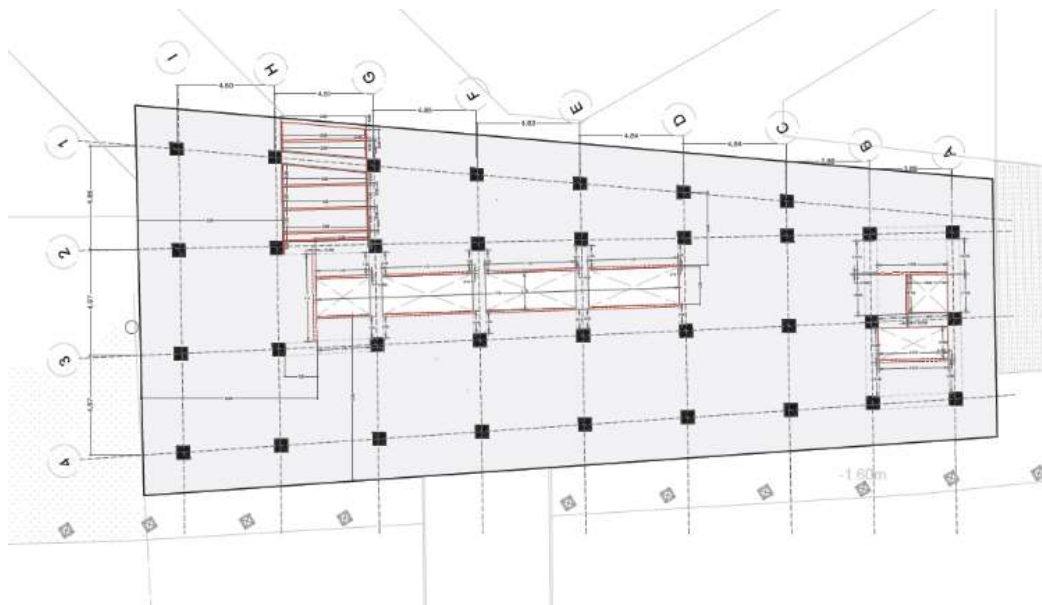


Figura 41. Planta Replanteo, (Elaborado por Loján, 2020)

Se utiliza estructura metálica para la elaboración de la nueva circulación vertical (fig. 42), esta se plantea como una estructura liviana para disminuir las cargas agregadas

al edificio y así disminuir el movimiento del centro de gravedad del edificio. Este sistema constructivo es un sistema colgante, debido a que la mayor carga la soporta la losa superior debido a las propiedades a tracción que presenta el acero como material.

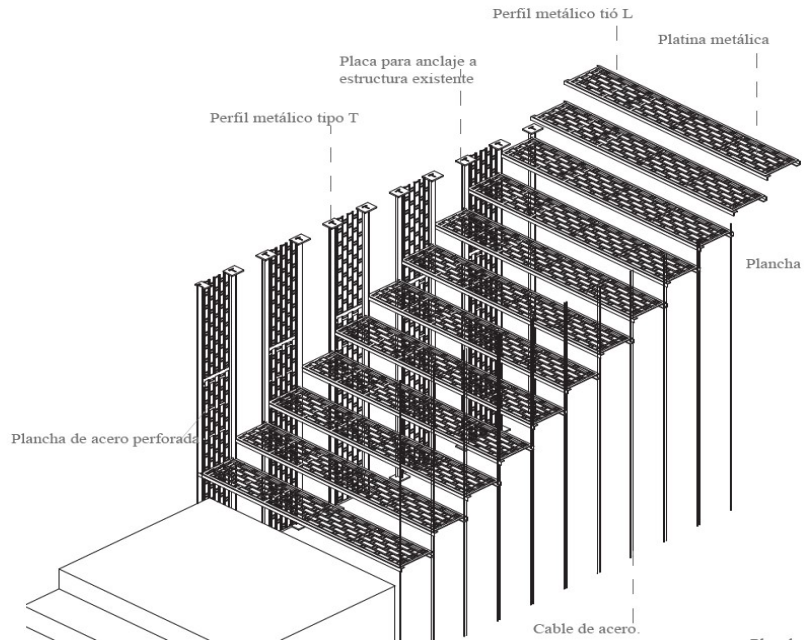


Figura 42. Detalle circulación vertical, (Elaborado por Loján, 2020)

El último sistema constructivo que se puede encontrar en la intervención del proyecto es el sistema de pilotes (fig. 43), que se encuentra en el puente que conecta el edificio Arteta y el edificio Casares. Se opta por este sistema constructivo por la dificultad que presenta el intervenir en la estructura existente y la altura necesaria para el paso del puente. Se opta por este sistema debido que anclarse a la estructura existente de los edificios es imposible sin alterar las fachadas existentes.

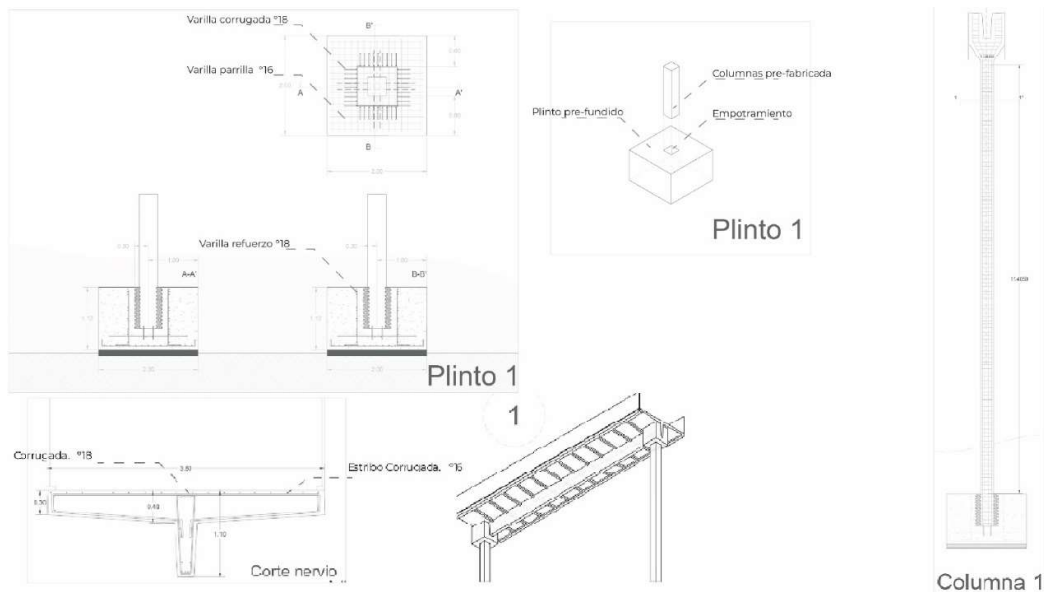


Figura 43. Detalle puente conector entre edificios, (Elaborado por Loján, 2020)

6.0 Conclusiones: Desafíos de la ciudad frente a los cambios significativos en su planificación.

Es claro que los desafíos a los que se enfrentan las ciudades son tan grandes como lo es la misma ciudad, sin embargo, considero que estos son necesarios para poner a prueba a nuestra sociedad. Esto plantea a la ciudad como reflejo directo de las preocupaciones principales de la sociedad, que en este caso en Quito han dejado de ver las implicaciones urbanas de incorporar el Metro para poder corregir temas pendientes entre ellos la vivienda social, la dotación de equipamientos, la generación de nuevas redes de espacio público.

La propuesta del Taller ¿Quito, ciudad paseable? es coherente con los conceptos que se plantea para el desarrollo del “nuevo modelo de ciudad” en la actual Quito a partir de la llegada del Metro Q, esto especifica que cumple con uno de los objetivos planteados por este T.T. Implementando estrategias como la de la ciudad de cercanía, y conceptos de perspectiva de género y de preservación del patrimonio natural tanto

como construido. Conceptos que adoptados por parte de este T.T. para el desarrollo integro de su propuesta urbana como arquitectónica permiten visibilizar en alternativas e imaginar con estas intervenciones un futuro que debe ser previo a la puesta en marcha del Metro.

La propuesta de intervención urbana que se alinea a las redes de protección del DMQ, materializa en la ZMA el primer corredor “ruta segura” el cual encuentra sus bases en la “Ruta de protección y restitución de derechos de mujeres en situación de violencia” así como utiliza las bases conceptuales del CPTED y del Urbanismo Feminista para conformar la primera “Zona Segura” planteando así a la Zona Metro Alameda como la primera Zona Metro Segura del Sistema Metro y de la ciudad de Quito.

Este Trabajo de Titulación se planteó desde el principio como un proyecto que apostaría por rechazar el modelo que ha perpetuado las desigualdades que hoy separa a quienes habitan en Quito, y se plantea como una intervención que busca poner en valor la historia de la arquitectura moderna de la ciudad, refuncionalizando los edificios en los que trabaja, proporcionando nueva vida y permitiendo introducir vivienda sin distinciones sociales y de distintos tipos a la Zona Metro Alameda.

El proyecto logra vincular su propuesta programática y funcional a la ruta de atención, protección y restitución de derechos de mujeres en situación de violencia en el marco del sistema de protección integral a través de plantearse como un organismo de atención, protección y restitución de derechos.

Como parte de la responsabilidad y consistencia con la mitigación frente al cambio climática y la sustentabilidad al mismo tiempo la intervención intenta reducir en su mayoría la generación de desechos y el consumo de recursos para su construcción, así como plantea la implementación de los conceptos para que la Zona Metro Alameda, tanto como la ZME y ZMUC, sean la semilla que inicia el cambio hacia un nuevo modelo de ciudad, La ciudad Paseable, La ciudad de derechos, la ciudad feminista.

Este T.T. logra poner sobre la mesa a dos bienes inmuebles de carácter moderno y a través de su análisis formal pretende entenderlo a profundidad y entender como fue diseñado por parte del arquitecto. Al realizar el análisis histórico del edificio y entender cuales fueron las causas por las que estos llegaron a abandonarse parcialmente se plantea la reutilización de estos, con el objetivo de dar nueva vida a los mismos y que se transformen con la sociedad y la ciudad.

Es a través de la intervención del Metro de Quito y del Sistema Metro que se busca plantear Zonas Metro Seguras y a partir de esto este T.T. busca plantearse como un proyecto de “bien estar” que implica la reflexión del acogimiento. Así generando comunidad y planteando a las usuarias como parte integral del uso del equipamiento como del uso rutinario de las rutas seguras planteadas en la Zona Metro Alameda.

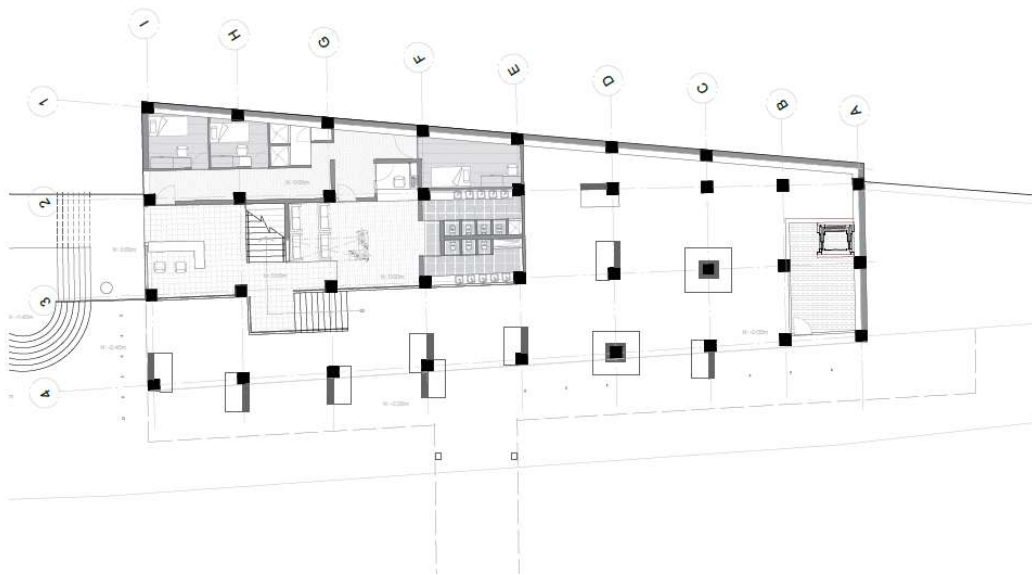
Bibliografía

- 6, C.-I. P. (2019). *Urbanismo Feminista, por una transformación radical de los espacios de vida*. Barcelona: Virus editorial i Distribuidora.
- Avila, A., M., M. A., & Scholtz, B. (2014). *Hacia un Modelo de Ciudad Sustentable*. Quito: Secretaría de Territorio, Hábitat y Vivienda.
- Banco Interamericano de Desarrollo. (2010). *Identificación y Fortalecimiento de Centralidades Urbanas El caso de Quito*. Quito.
- BID. (2010). *Identificación y Fortalecimiento de Centralidades Urbanas, El caso de Quito*. Quito: MDMQ.
- Borja, J. (2011). *Revolución urbana y derecho a la ciudad. Textos urbanos volumen VII*. Quito.
- Camargo, F. M. (2016). *El derecho a la ciudad: de Henri Lefebvre a los análisis sobre la ciudad capitalista contemporánea*. Bogotá.
- Carrera, M. L. (2015). *La revalorización de la arquitectura moderna*. Madrid: Universidad Francisco de Vitoria.
- city, G. P. (2016). *Global Platform for the right to the city*. Obtenido de Construyendo otro mundo posible: <http://www.righttothecityplatform.org.br/wp-content/uploads/2016/11/el-derecho-a-la-ciudad-ES-GPR2C.pdf>
- Consejo del derecho a la ciudad. (S.N de S.N de S.N). *el derecho a la ciudad: construyendo otro mundo*. Obtenido de Global platform to the right city: <http://www.righttothecityplatform.org.br/es/book-the-right-to-the-city-building-another-possible-world/el-derecho-a-la-ciudad-es-gpr2c/>
- Derechos, C. d. (2017). *Ruta de atención, protección y restitución de derechos de mujeres en situación de violencia en el marco del Sistema de Protección Integral*. Quito: Alto Comisionado de las Naciones Unidas para los Refugiados -ACNUR- Ecuador.
- DMQ, C. d. (2017). *Ordenanza Metropolitana que implementa y regula el sistema de protección integral en Distrito Metropolitano de Quito - No. 188*. Quito: Alcaldía del Distrito Metropolitano de Quito.
- Doméstica, C. N. (2015). *Plan de Acción 2016-2019: por una vida libre de violencia de género, con mirada generacional*. Uruguay.
- Echavarrí, J. P., Daudén, F. J., & Schettino, M. P. (2009). *La Ciudad Paseable*. Madrid: CEDEX ed.
- Escalante, S. O., & 6, C. P. (2017). Urbanismo desde la Perspectiva de Género. Buenas Prácticas Con perspectiva de derechos humanos. *Dfensor*, 5-9.
- Hernandes, B. (25 de agosto de 2020). *Cosas de Arquitectos*. Obtenido de Ciudad de 15 minutos: <https://www.cosasdearquitectos.com/2020/08/ciudad-de-15-minutos/>
- Instituto Nacional de Patrimonio Cultural . (2011). *Instructivo para fichas de registro e inventario, Bienes Inmuebles*. Quito: Ediecuatorial.
- Instituto Nacional de Patrimonio y Cultura. (08 de Junio de 2020). NORMA TÉCNICA PARA EL INVENTARIO, DECLARATORIA, DELIMITACIÓN, DESVINCULACIÓN Y PERDIDA DE CALIDAD DE BIENES INMUEBLES PATRIMONIALES. Quito, Pichincha, Ecuador.
- Jeffery, C. R. (1960). *Crime Prevention Through Environmental Design*. Chandler. Obtenido de CPTED.
- Larco Moscoso, M. a. (2019). Quito, ¿Ciudad paseable? Quito, Pichincha, Ecuador: Manuscrito.

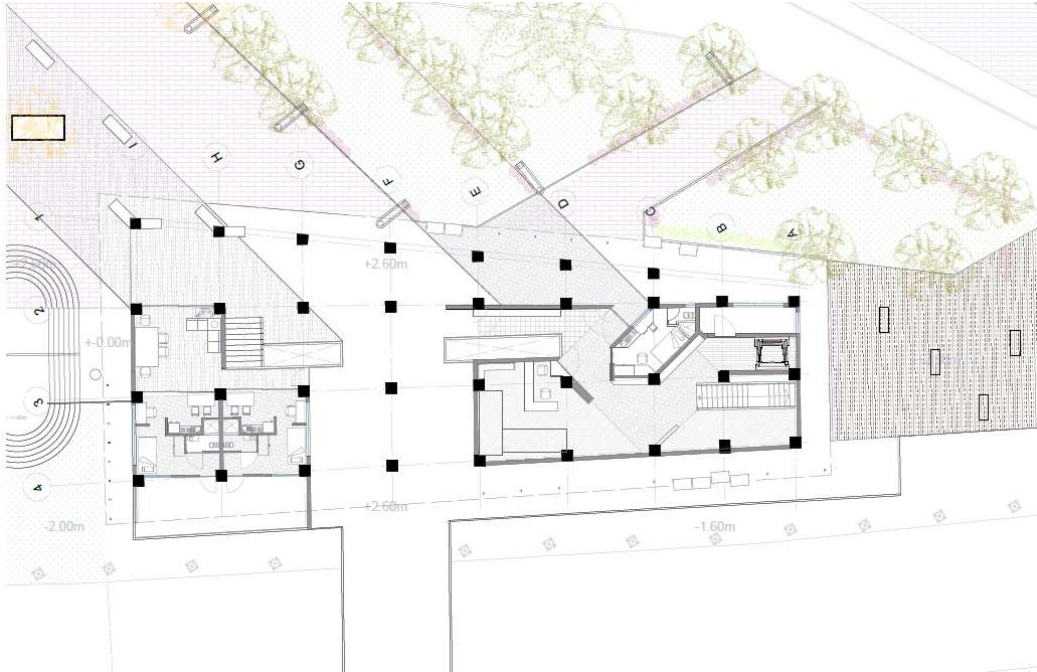
- Lefebvre, H. (1968). *El Derecho a la ciudad* .
- Monard, S. (2010). *Karl Kohn: arquitecto, Diseñador, Artista*. Quito, Ecuador: PUCE.
- Monard, S. (2015). *Arquitectura Moderna de Quito en el contexto de la XI Conferencia Interamericana, 1954-1960*. Universitat Politècnica de Catalunya Barcelonatech .
- Moreno, C. (16 de Febrero de 2020). *LA NETWORK* . Obtenido de <https://la.network/ciudad-de-los-15-minutos-en-que-consiste-la-propuesta-de-anne-hidalgo-para-su-segundo-mandato/>
- Mozo, M. E. (2011). La arquitectura y el urbanismo desde la Perspectiva de Género. *Feminismo/s*, 105-129.
- Murillo, K. M. (2017). Ciudades seguras con pena ciudadanía para todas las mujeres y niñas . *Dfensor*, 17-23.
- Oviedo, S. (2017). Sistema de Protección de la Niñez y Adolescencia para Ecuador. *Legislar para proteger a la niñez y la adolescencia* , (págs. 2-5).
- Paredes, G. C., Cueva, J. F., & Pinto, K. A. (2018). Quito Ciudad de Altura . *Inv. acad. Educación Vol 2*, 6-14.
- Plan V, Hacemos peridismo*. (15 de Diciembre de 2020). Obtenido de <https://www.planv.com.ec/historias/sociedad/metro-quito-secretos-su-construccion-y-sus-retos-el-2021#:~:text=Pero%20tienen%20una%20capacidad%20m%C3%A1xima,capacidad%20m%C3%A1xima%20para%201.500%20personas.>
- Públicas, E. M. (2009 - 2025). *Plan Maestro de Movilidad para el Distrito Metropolitano de Quito*. Quito : MDMQ.
- salinas, M. F. (2014). *Casa sin género* . Barcelona, España: Escuela técnica superior de arquitectura de Barcelona.
- Secretaría de Territorio, H. y., & Planificación, S. G. (2015). *Plan Metropolitano de Ordenamiento Territorial 2015-2025*. Quito: MDMQ.
- Secretaría de territorio, habitat y vivienda. (2005). Mapa Catastral del Distrito Metropolitano de Quito. Quito, Pichincha, Ecuador.
- Secretaría de Territorio, Hábitat y Vivienda. (2015). *Plan Metropolitano de Desarrollo y Ordenamiento Territorial*. Quito.
- Unidas, N. (2015). *Agenda para el desarrollo sostenible*. Obtenido de Naciones Unidas: <https://www.un.org/sustainabledevelopment/es/development-agenda/>
- Unidas, N. (2020). *Objetivo 11: Lograr que las ciudades sean más inclusivas, seguras, resilientes y sostenibles*. Obtenido de Naciones Unidas: <https://www.un.org/sustainabledevelopment/es/cities/>
- Valdivia, B. (2018). Del urbanismo androcéntrico a la ciudad cuidadora. Habitat y Sociedad. *Habitat y Sociedad*, 65-84.
- Vázquez, M. d. (2017). Derecho a la ciudad en las ciudades seguras para mujeres. Mejoramiento barrial en la Ciudad México . *Dfensor*, 11-15.
- Vialidad, D. M. (2002). *Plan Maestro de Transporte para el DMQ* . Quito: MDMQ.
- vivienda, M. d. (2000). *Plan General de Desarrollo Territorial DMQ 2000-2020*. Quito : MDMQ.

Anexos.

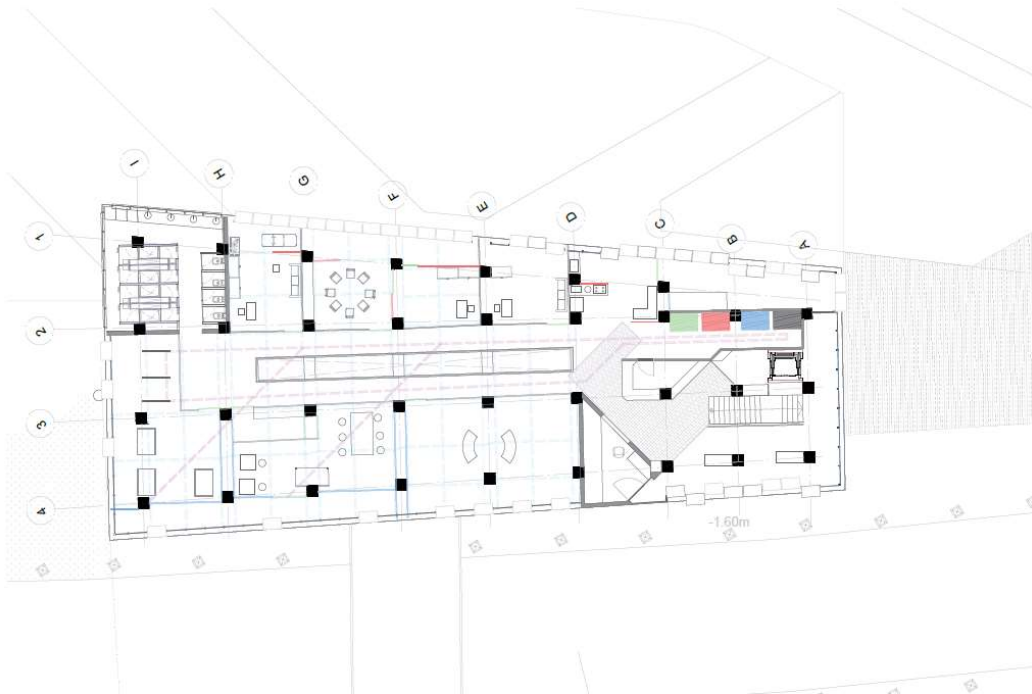
Planta Baja 10 de agosto.



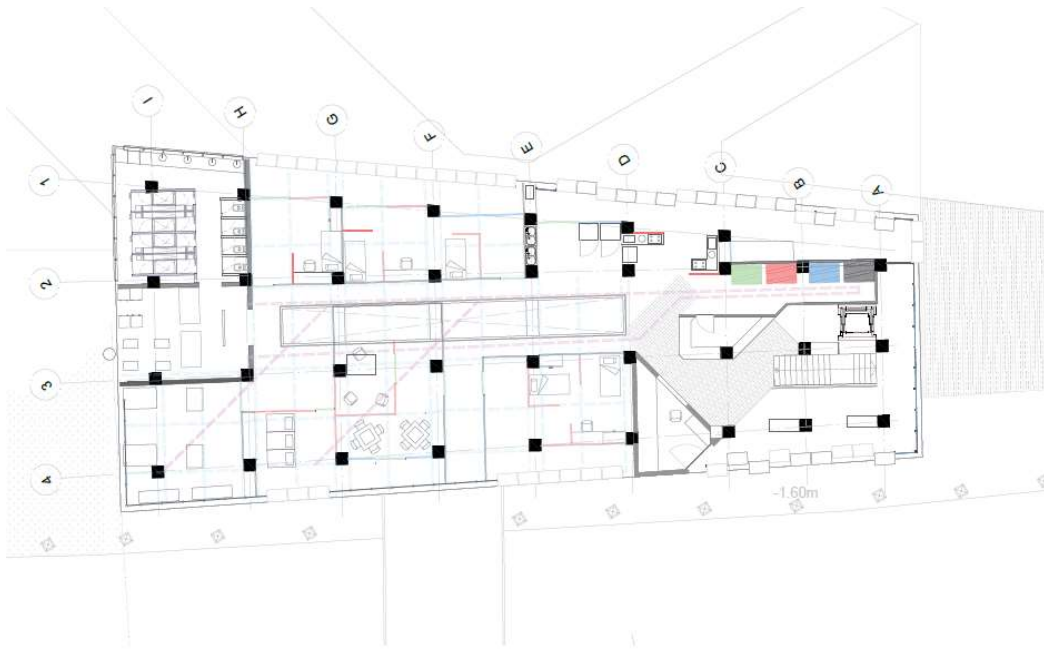
Planta Baja Alameda.



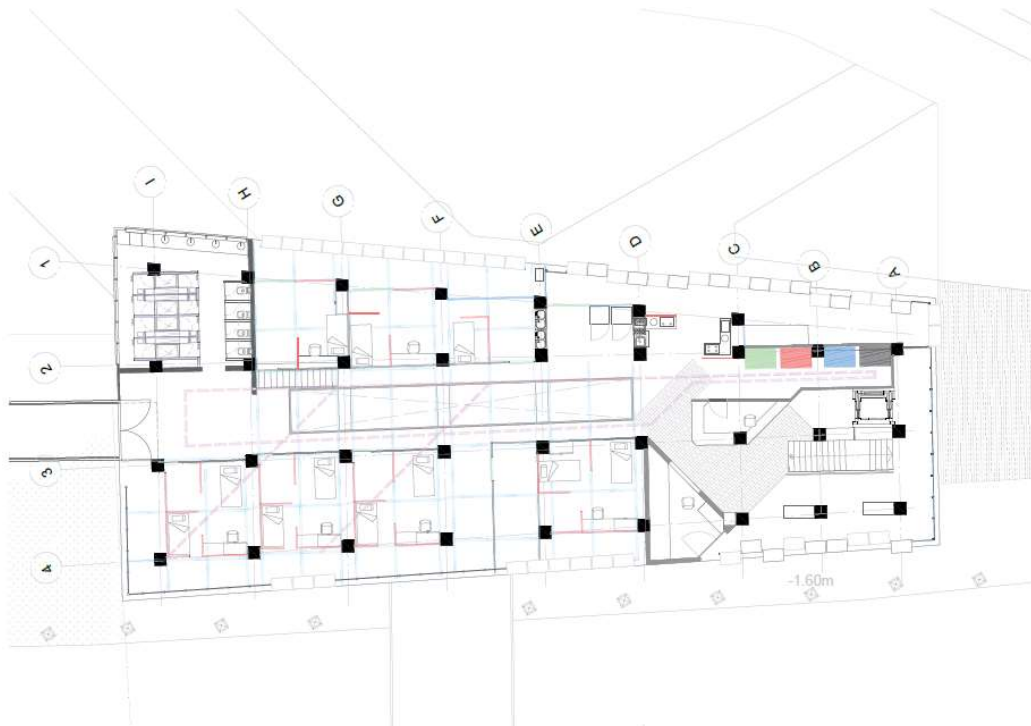
Primera Planta.



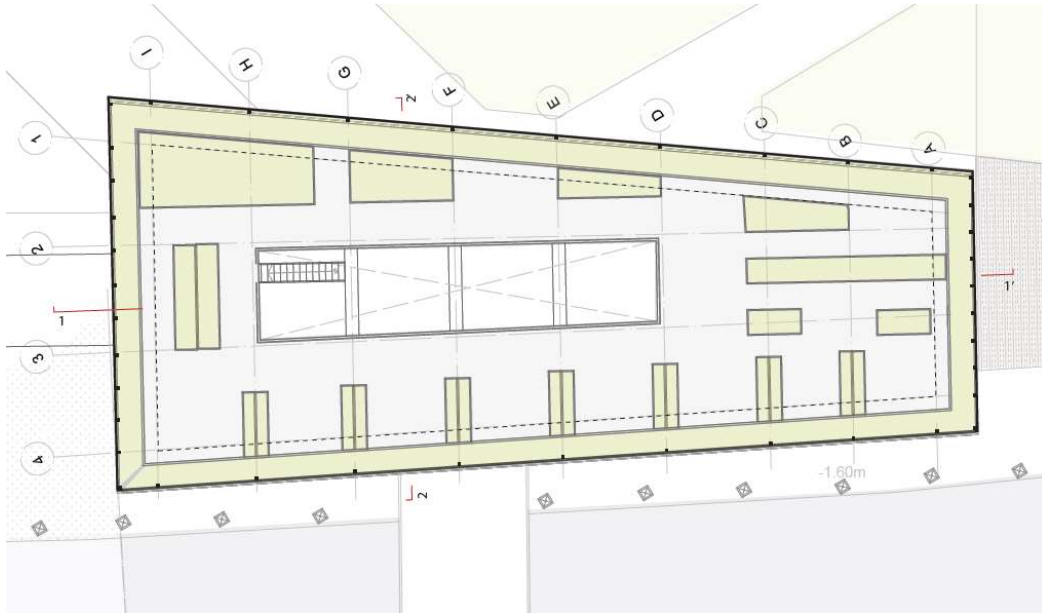
Segunda Planta.



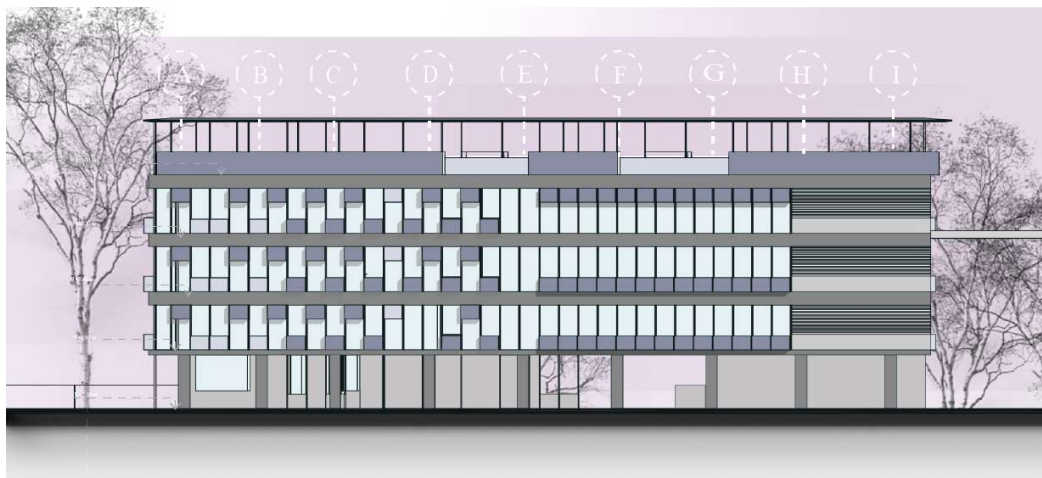
Tercera Planta.



Cubierta.

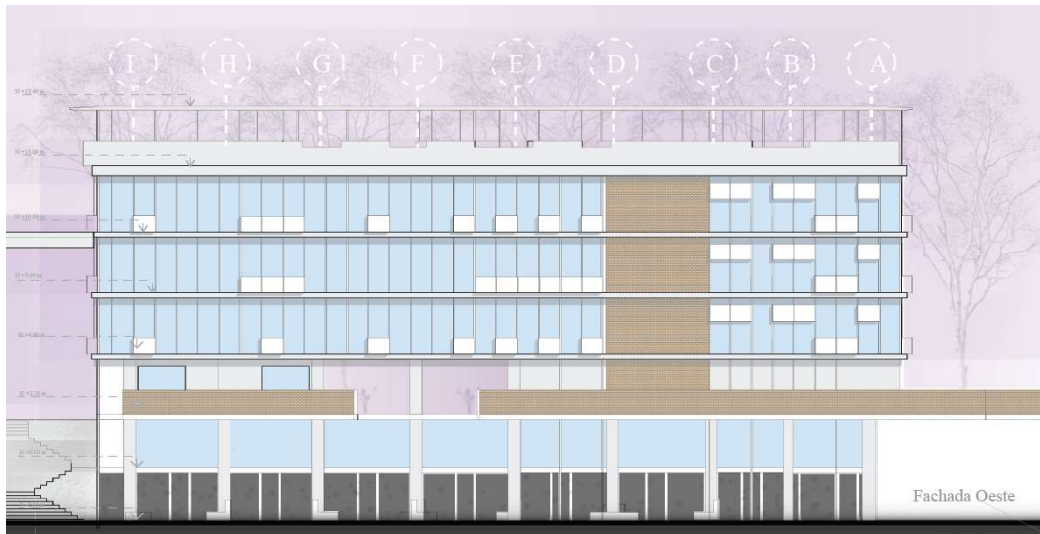


Fachada Este.

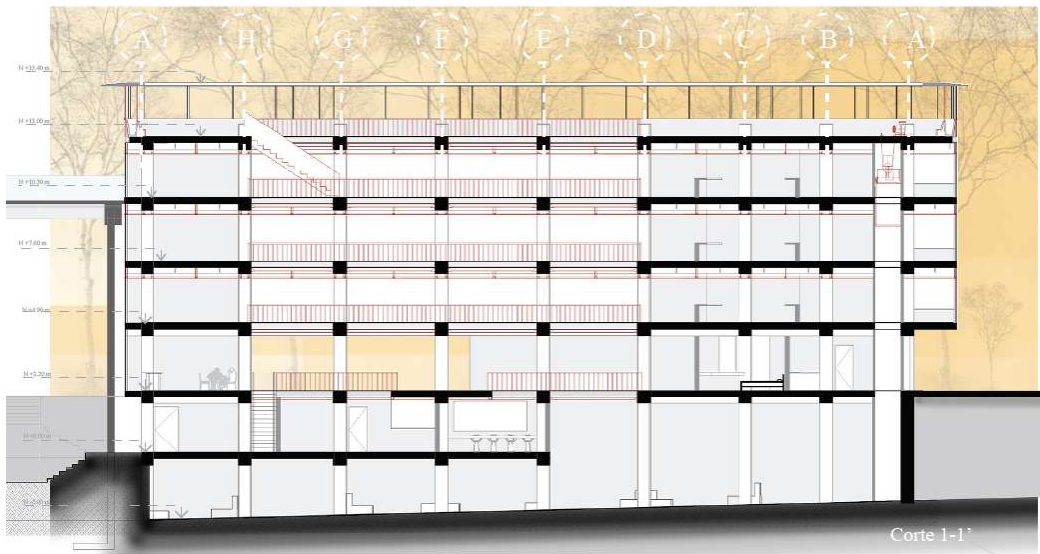


Fachada Este

Fachada Oeste.



Corte Longitudinal.



Presupuesto

Presupuesto Edificio Arteta Phillips #1								
#	Rubro	Unidad	Precio Unitario	Cantidad	Materiales	Sub total Costos directos	Indirectos 22%	P.U. Total
1	Precio de compra del edificio Arteta							
1.1	Compra del edificio en estado actual	U	530,000	1	0	530,000	0	530,000
							Subtotal	530,000
2	Preparativos							
2.1	Cerramiento provisional H:2.4M	M	19.75	53.3	0	1052.675	231.59	1284.26
2.2	Caseta guardiana bodega	U	30.93	1	15.7	46.63	10.26	56.89
2.3	Replanteo y Trazado	M2	0.56	287.2	0	160.832	35.38	196.22
2.4	Instalación provisional luz	MES	25.21	6	0	151.26	33.28	184.54
2.5	Instalación provisional agua	MES	40.46	6	0	242.76	53.41	296.17
							Subtotal	2018.07
3	Derrocamiento							
3.1	Derrocamiento de mampostería de bloque	M2	2.52	888	0	2237.76	492.31	2730.07
3.2	Corte de losa	M3	86.92	36.8	0	3198.66	703.70	3902.36
3.3	Desalajo de materiales a maquina con cargadora	M3	3.67	36.8	8.2	165.15	36.33	201.48
3.4	Desalajo de materiales con volqueta	M3	8.01	177.6	0	1422.58	312.97	1735.54
							Subtotal	8569.45
4	Movimiento de tierra							
4.1	Excavación manual	M3	8.92	16	0	142.72	31.40	174.12
							Subtotal	174.12
5	Cimentación							
5.1	Replanteo f'c= 120 kg/cm2	M3	6.22	16	0	99.52	21.89	121.41
5.2	Acero de refuerzo f'y= 4200kg/cm2	KG	15.3	16.2	0	247.86	54.53	302.39
5.3	Hormigón de cimentación Fc= 240 kg/cm2	M3	135.98	15.6	0	2121.29	466.68	2587.97
5.4	Encofrado de pinto especial	M2	12.2	22	0	268.40	59.05	327.45
							Subtotal	3339.22
6	Estructura nueva							
6.1	Columna prefabricada	U	320.27	2	0	640.54	140.92	781.46
6.2	Viga perfil tipo IPE 180	KG	20.47	398.56	0	8158.52	1794.88	9953.40
6.3	Puente alma tipo V prefabricado	U	2230.07	1	0	2230.07	490.62	2720.69
							Subtotal	13455.54
7	Mampostería y recubrimientos							
7.1	Mampostería de bloque alivianado E.20	M2	11.08	473.28	0	5243.94	1153.67	6397.61
7.2	Enlucido de mortero 1:5 e. 2.0 cm	M2	9.5	501.39	0	4763.21	1047.91	5811.11
7.3	Empaste exterior blanco e. 2.5 cm	M2	3.58	501.39	0	1794.98	394.89	2189.87
7.4	Pintura de caucho exterior Gris	M2	3.46	502.78	0	1739.62	382.72	2122.33
							Subtotal	16520.93
8	Pisos							
8.1	Hormigón pulido	M2	52.1	108	0	5626.80	1237.90	6864.70
8.2	Porcelanato en piso 60x60cm	M2	25.97	250	0	6492.50	1428.35	7920.85
8.3	Baldosa de gris piedra caiza grano fino 30x30cm	M2	6.55	562	0	3681.10	809.84	4490.94
8.4	Hormigón estampado	M2	48.2	99.96	0	4818.07	1059.98	5878.05
8.5	Pintura epoxica Negra en piso	M2	29.7	108	0	3207.60	705.67	3913.27
							Subtotal	29067.81
9	Puertas y ventanas							
9.1	Puerta de roble marquise 2.10 x 0.90	U	102	10	0	1020.00	224.40	1244.40
9.2	Puerta de roble marquise 2.10 x 1.00	U	108	6	0	648.00	142.56	790.56
9.3	Puerta de roble marquise 2.10 x 1.20	U	112	2	0	224.00	49.28	273.28
9.4	Ventana de aluminio prepintado tipo tajeta de piso a techo	M2	72.94	103	0	7512.82	1652.82	9165.64
9.5	Ventana de aluminio tipo corrediza prepintada	M2	60.2	80	0	4816.00	1059.52	5875.52
9.6	Ventana de aluminio prepintado tipo batiente	M2	60.27	106	0	6388.62	1405.50	7794.12
9.7	Ventana fija de aluminio prepintado 95x35cm	U	20.39	180	0	3670.20	807.44	4477.64
9.8	Ventana fija de aluminio prepintado 20x35cm	U	1.5	180	0	270.00	59.40	329.40
							Subtotal	29950.56
10	Instalaciones de agua potable							
10.1	Punto de agua fría HG. 1/2"	PTO	31.62	18	0	569.16	125.22	694.38
10.2	Tubería de agua fría HG. 3/4" (incluye accesorios)	M	7.45	62	0	461.90	101.62	563.52
10.3	Acometida de agua potable tubería de acero inoxidable 120 mm	PTO	47.17	10	0	471.70	103.77	575.47
10.4	Acometida de agua potable tubería de acero inoxidable 240 mm	PTO	67.05	6	0	402.30	88.51	490.81
10.5	Valvula check 1/2"	U	17.62	5	0	88.10	19.38	107.48
10.6	Llave de paso 1/2"	U	16.85	18	0	303.30	66.73	370.03
10.7	Lavabo 1 lave sobremontado EDESA	U	88.42	18	0	1591.56	350.14	1941.70
10.8	Inodoro doble descarga 16lt.	U	162.62	24	0	3902.88	858.63	4761.51
							Subtotal	9504.90
11	Instalaciones sanitarias							
11.1	Punto de desagüe PVC 110 mm (incluye accesorios)	PTO	57.52	24	0	1380.48	303.71	1684.19
11.2	Tubería de 110 mm PVC	M	16.44	61.3	0	1007.77	221.71	1229.48
11.3	Punto de desagüe PVC 75 mm (incluye accesorios)	PTO	48.5	5	0	242.50	53.35	295.85
11.4	Tubería de 75 mm PVC	M	13.19	22.1	0	291.50	64.13	355.63
11.5	Sumidero de piso	U	7.44	6	0	44.64	9.82	54.46
							Subtotal	3619.61
12	Instalaciones eléctricas							
12.1	Tablero de distribución principal	U	79.2	1	0	79.20	17.42	96.62
12.2	Breakers 2 polos 32 amp	U	18.73	3	0	56.19	12.36	68.55
12.3	Acometida principal 2x10 AWG	M	7	12	0	84.00	18.48	102.48
12.4	Punto de iluminación 8V	PTO	24.58	49	0	1204.42	264.97	1469.39
12.5	Punto de iluminación 16V	PTO	21.36	44	0	939.84	206.76	1146.60
12.6	Punto de tomacorriente	PTO	23.79	52	0	1237.08	272.16	1509.24
12.7	Punto de Interruptor 110V	PTO	25.92	52	0	1347.84	296.52	1644.36
12.8	Punto de Interruptor 220V	PTO	29.15	6	0	174.90	38.48	213.38
							Subtotal	6250.63
13	Telecomunicaciones							
13.1	Acometida telefonía, seguridad y datos	PTO	2.4	6	0	14.40	3.17	17.57
13.2	Tubería EMT 3/4"	M	68.12	42	0	2861.04	629.43	3490.47
							Subtotal	3508.04
14	Trabajos Finales							
14.1	Desalajo de escombros con volqueta	Viaje	70.08	4	0	280.32	61.67	341.99
14.2	Limpieza final de obra	M2	2.68	257.58	0	690.31	151.87	842.18
							Subtotal	1184.17
							Subtotal Construcción civil	657163.05
							Precio de la intervención en edificio Arteta Phillips	127163.05
							Precio por M3	525.7304418

Informe Favorable.



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

ESTUDIANTE: Isaac Andrés Loján Cruz

DIRECTOR T.T.: Arq. María Augusta Larco Moscoso

NOMBRE DEL T.T.: Zona Metro Alameda: Redes de espacio público seguras, revalorización del patrimonio. Equipamiento de bien estar, protección Y acogida para mujeres, niños, niñas y adolescentes sobrevivientes de procesos de violencias.

FECHA: 7 junio de 2021 **FECHA EGRESO:** 17 julio de 2020

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

MARIA AUGUSTA LARCO MOSCOSO
Firmado digitalmente por MARIA AUGUSTA LARCO MOSCOSO
Fecha: 2021.06.06 23:49:27
05'00"
Firma director T.T.


Firma estudiante

ASESORÍAS

ASESORÍA 1 Paisajismo **ASESORÍA 2** Estructuras

Nombre asesor: Arq. Francisco Ramírez Nombre asesor: Ing. Luis Soria

Firma asesor:  Firma asesor: 

ASESORÍA 5 Sustentabilidad **ASESORÍA 6** Documento

Nombre asesor: Ing. Michael Davis Nombre asesor: Arq. Ma. Augusta Larco Moscoso

Firma asesor:  Firma asesor: MARIA AUGUSTA LARCO MOSCOSO
Firmado digitalmente por MARIA AUGUSTA LARCO MOSCOSO
Fecha: 2021.06.06 23:50:01 49'00"

ASESORÍA 5 Urbano Arquitectónico **ASESORÍA 6** Turnitin

Nombre asesor: Arq. Ma. Augusta Larco Moscoso Nombre asesor: Arq. Ma. Augusta Larco Moscoso

Firma asesor: MARIA AUGUSTA LARCO MOSCOSO
Firmado digitalmente por MARIA AUGUSTA LARCO MOSCOSO
Fecha: 2021.06.06 23:50:27 49'00" Firma asesor: MARIA AUGUSTA LARCO MOSCOSO
Firmado digitalmente por MARIA AUGUSTA LARCO MOSCOSO
Fecha: 2021.06.06 23:50:46 49'00"