



**ZONA METRO EJIDO: REVALORIZACIÓN DEL
BARRIO LARREA, REHABITANDO EL VACÍO NO
CONSTRUIDO POR MEDIO DE LA VIVIENDA**

TRABAJO FIN DE CARRERA
ANDRÉS CUMBAL

REHABITAR EL VACÍO NO CONSTRUIDO POR MEDIO DE LA VIVIENDA

POSTURA FRENTE AL PROBLEMA



Es el pedacito de ciudad con más importancia en el crecimiento de una persona, **el lugar** donde **empezaste a conocer el mundo**, donde generaste lazos de amistad y compartiste gran parte de tu tiempo en familia, donde se esperaba con ansias a la tarde y fines de semana para poder **salir y reunirte** con tus **vecinos**, el espacio donde te **sentías seguro**, pero que ahora este **lugar y su convivencia ha ido desapareciendo** con el paso del tiempo, **nuevas personas y usos** han ido apareciendo y el lugar donde creciste comenzó a **volverse en algo desconocido**, un espacio donde comenzó **habitar el vacío**, en donde se **ha ido deteriorando** de a poco, donde ya es muy complicado **salir y sentirse seguro**, donde la mayoría de personas ya son desconocidos, un lugar que ahora, solo perdura en la memoria, un **lugar llamado barrio**.

QUITO: ¿CIUDAD PASEABLE? METRO, RED VERDE URBANA Y CENTRALIDADES

MODELO PARA GENERAR CIUDADES SOSTENIBLES

Conceptos Teóricos

- Ciudad Paseable
- Derecho a la ciudad
- Desarrollo Sostenible

Diagnóstico modelo actual

Análisis y evaluación del Patrón de Urbanización de Quito

Propuesta Nuevo modelo Ciudad

1 Determinar dimensiones analíticas

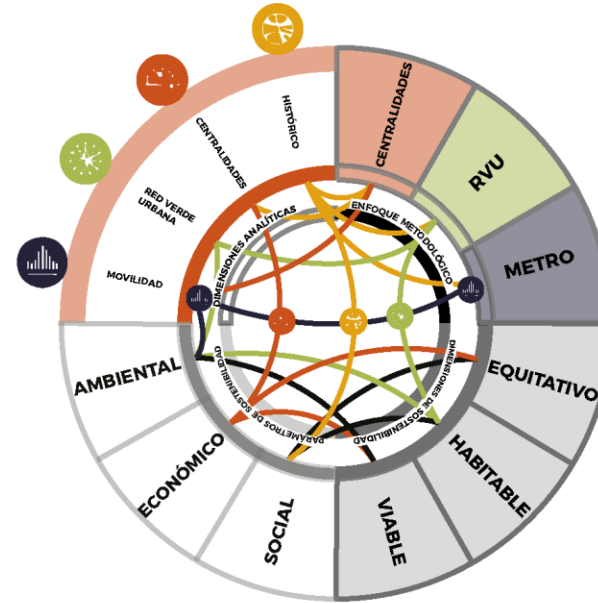
- Histórico Social
- Centralidades
- Movilidad
- Red Verde Urbana

2 Generar parámetros de sustentabilidad

- Ambiental
- Social
- Económico

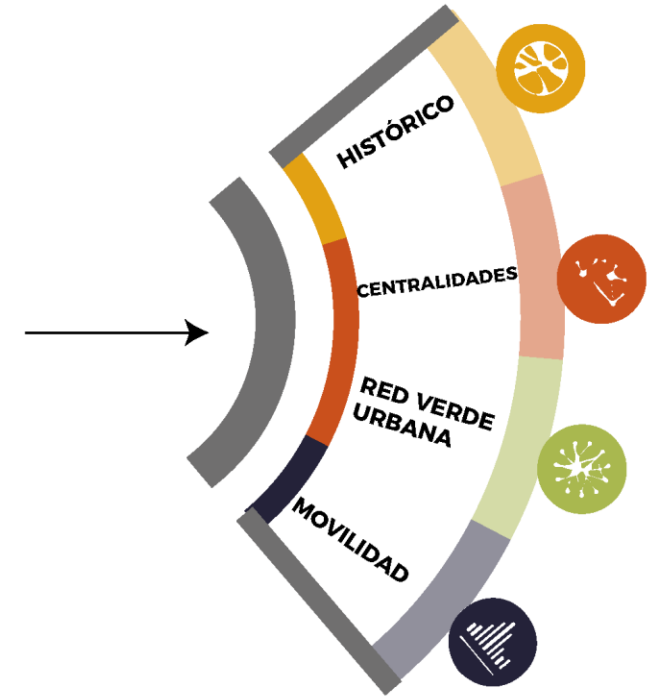
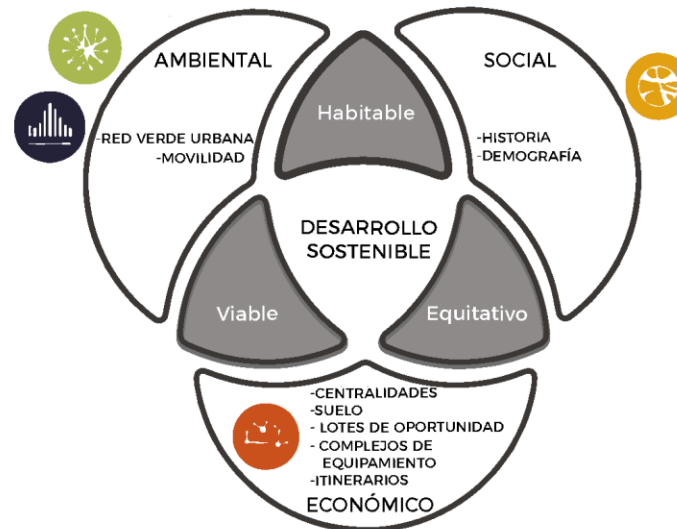
Articular propuestas con Metro Quito (Nuevo sistema estructurante de movilidad)

1 DIMENSIONES ANALÍTICAS



Fuente: Taller "Quito Ciudad Paseable" 2020.

2 PARÁMETROS DE SUSTENTABILIDAD



FUNDAMENTACIÓN

TEÓRICA

DERECHO A LA CIUDAD

PILARES

1

DISTRIBUCIÓN JUSTA DE LOS RECURSOS



2

AGENCIA POLÍTICA



3

DIVERSIDAD SOCIOCULTURAL



Fuente: Taller "Quito Ciudad Paseable", 2020

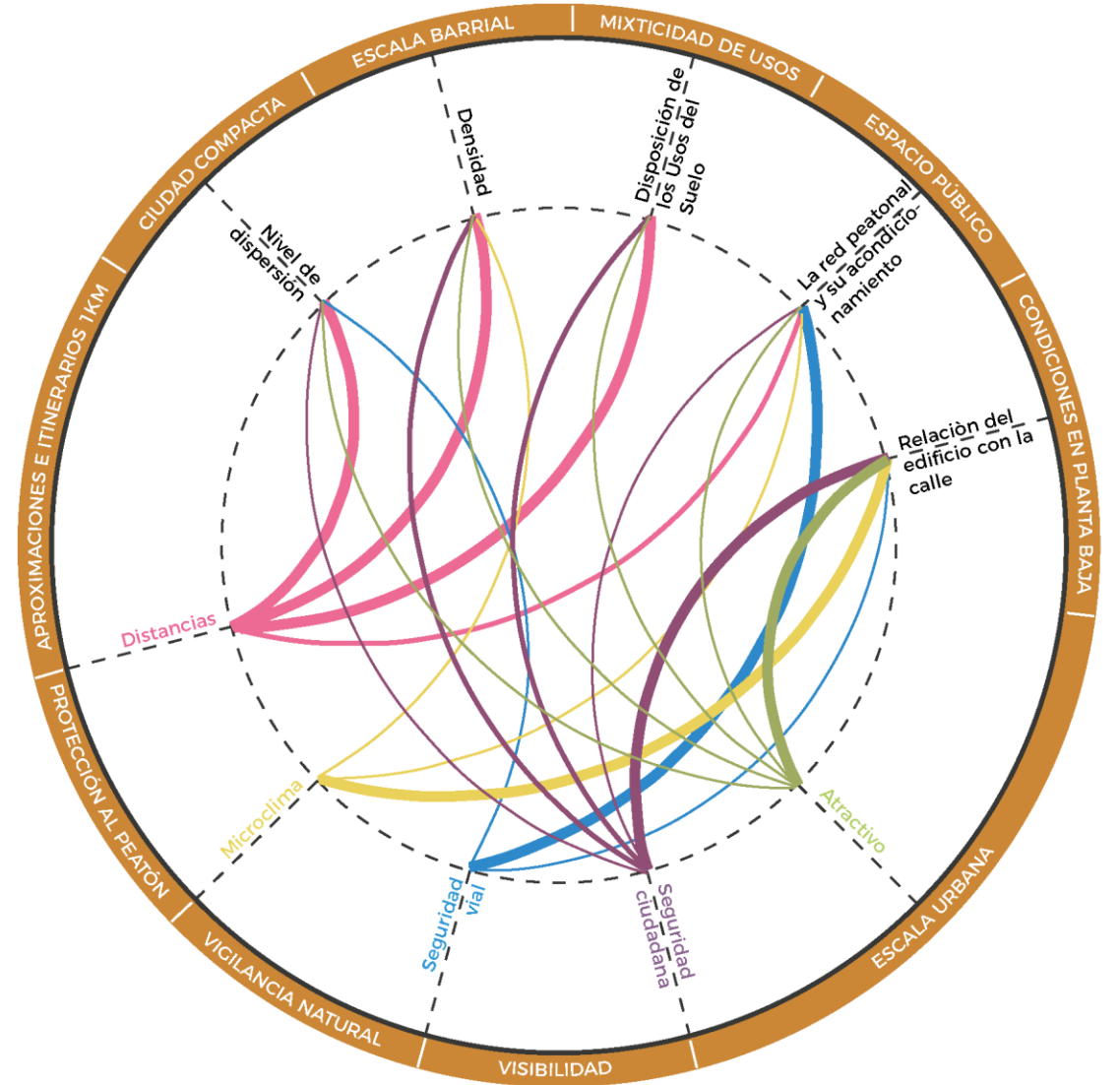
DESARROLLO SOSTENIBLE

11 CIUDADES Y COMUNIDADES SOSTENIBLES



El Objetivo 11 planteado por los ODS, buscan que las ciudades sean espacios seguros, resilientes, sostenibles e inclusivos.

CIUDAD PASEABLE



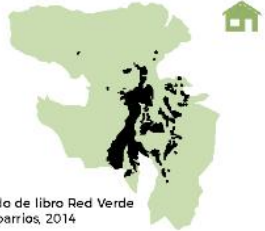
Fuente: Taller "Quito Ciudad Paseable", 2020

DIMENSIÓN RED VERDE URBANA

Y DE ESPACIO PÚBLICO

IMPACTO DE LA MANCHA URBANA Y RED VIAL EN LA SUPERFICIE VERDE

FRAGMENTACIÓN - CRECIMIENTO MANCHA URBANA



FRAGMENTACIÓN VIAL



Gráfico extraído de libro Red Verde Urbana y Ecobarrios, 2014

PÉRDIDA DE LA BIODIVERSIDAD

La fragmentación de los ecosistemas es la causante de la extinción de varias especies, ya que no es posible conservarlas manteniendo poblaciones aisladas. De aquí la necesidad de generar una conexión ecológica



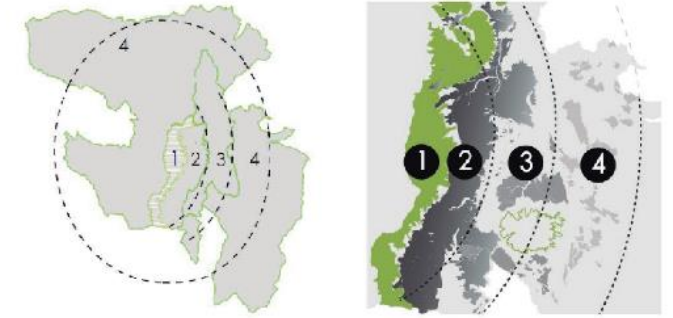
RED DISTRITAL DE ÁREAS VERDES



- Áreas de Conservación
- Área sustentable de recursos naturales
- Bosque protector
- Áreas de intervención espacial y recuperación
- Área Urbana

Gráfico extraído de Ávila A, Larco M, A. Schallz, B (2014). Hacia un modelo de ciudad sustentable: Red verde Urbana y Ecobarrios, Quito

ESCALA DISTRITAL DE ÁREAS VERDES



LA ESCALARIDAD

Concepto que define la importancia de las áreas verdes por superficies, consecuencia de la fragmentación muchas de estas áreas se han reducido a medida que se acercan a la mancha urbana.

1 ROL DE FORTALECIMIENTO Y RECUPERACIÓN DE ECOSISTEMAS URBANOS

HABITABILIDAD DEL ESPACIO PÚBLICO

Parámetros detallados por la Red Verde Urbana que garantizan el paseo en espacios públicos de ciudades compactas.

1 ACCESIBILIDAD

Sombra, amortiguamiento al ruido y velocidad de los autos, potencial espacio para bicicleta y frecuencia de uso.

Dimensiones y Pendiente → Categorías

- EXCELENTE: Pendiente <5% y aceras más de 2.5m
- BUENA: Pendiente <5% y 1 acera de más de 2.5m
- SUFICIENTE: Pendiente <5% y 1 acera de más de 0.9m
- INSUFICIENTE: Pendiente entre 5 y 8% y aceras de 0.9m
- MUY INSUFICIENTE: Pendiente >8% y aceras menos de 0.9m

2 ESCALA HUMANA

Parámetros de alturas referenciales (10 a 20 mts). Proporción entre el ancho de la vía y la altura de las edificaciones.

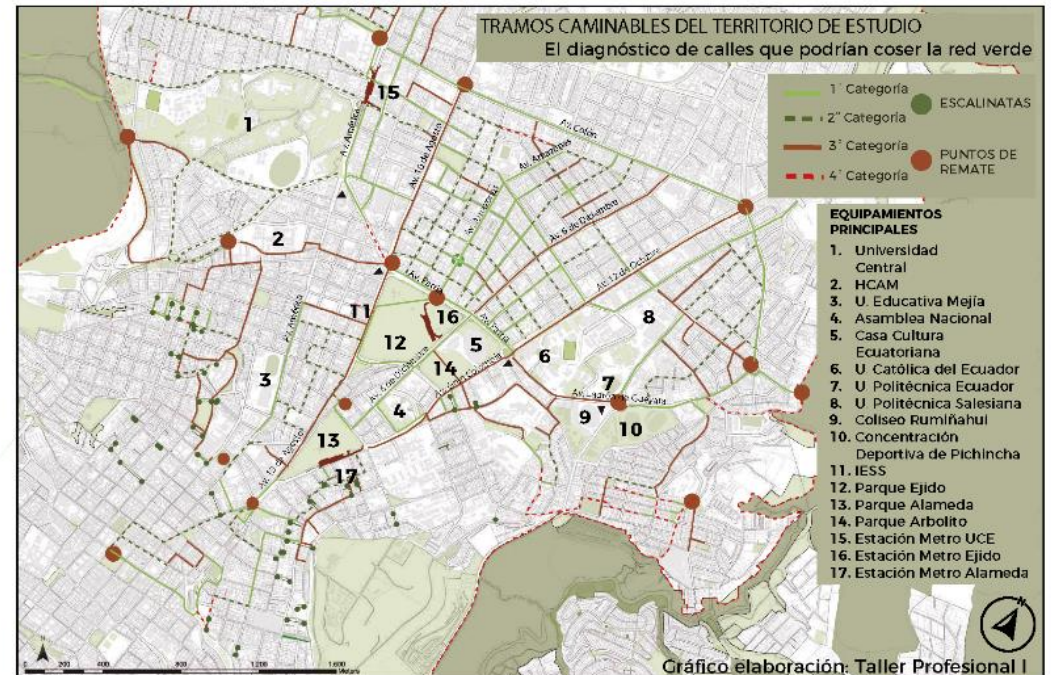
3 CALIDAD AMBIENTAL Y BIOCLIMATISMO

Arbolado en acera, parterres, redondeles y permeabilidad del suelo



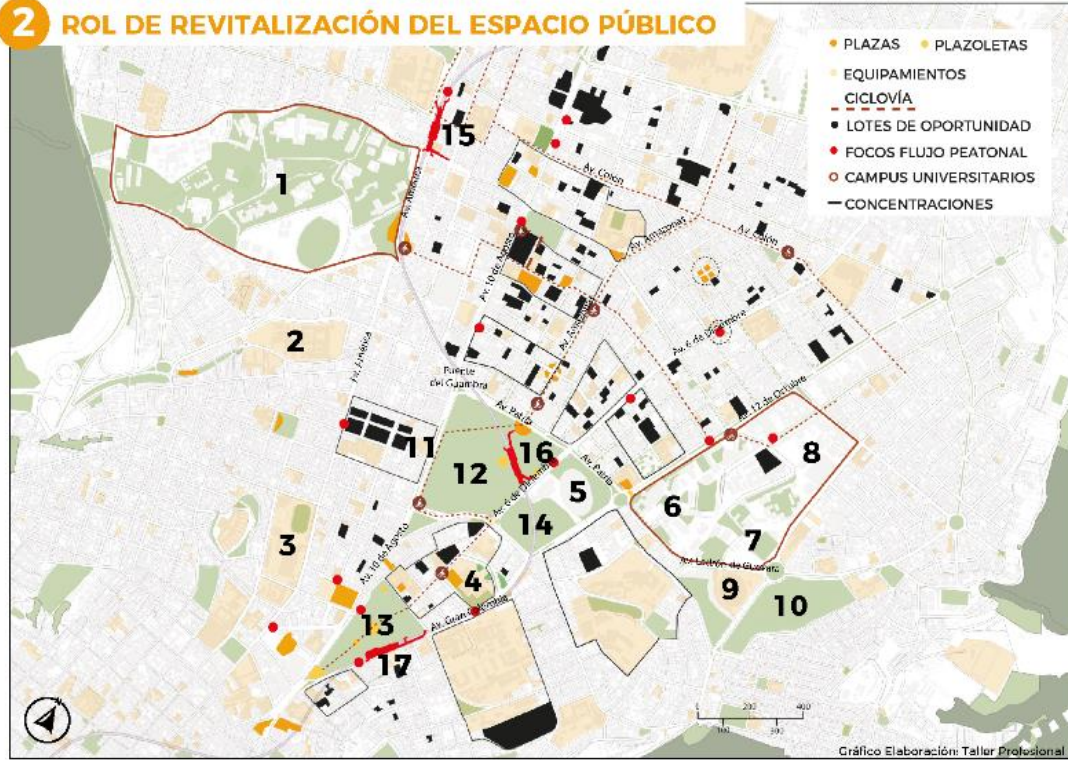
4 VISUALES

Ángulo de apertura a la vista entre 30° y 53°



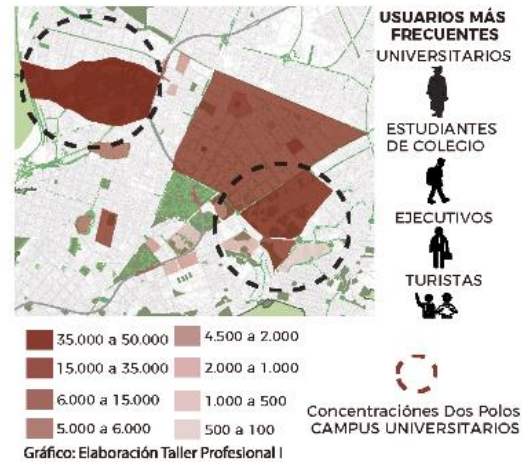
DIMENSIÓN RED VERDE URBANA Y DE ESPACIO PÚBLICO

2 ROL DE REVITALIZACIÓN DEL ESPACIO PÚBLICO

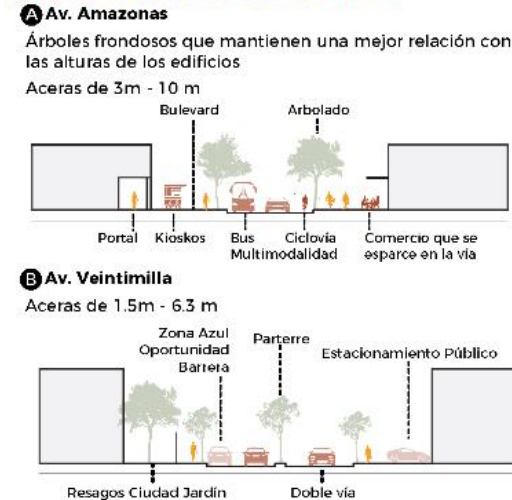


ANÁLISIS DE USUARIO

ANÁLISIS USUARIO A PARTIR DE LA DEMANDA



INTERVENCIÓN SOBRE VÍAS



3 ROL DE PATRIMONIO DEL PAISAJE NATURAL Y CONSTRUIDO



Territorio Privilegiado



La UNESCO reconoció universalmente a Quito en Noviembre de 1978 al declararla el Primer Patrimonio Cultural de la Humanidad no solo por su Centro Histórico, también por su valor escénico.

Patrimonio Natural, Arqueológico, Arquitectónico, de Bienes e Intangible.

PARQUE EL EJIDO MAPEO ÁRBOLES PATRIMONIALES



127 Árboles patrimoniales EJIDO
 15 Árboles patrimoniales ARBOLITO

Gráfico: Elaboración Taller Profesional I

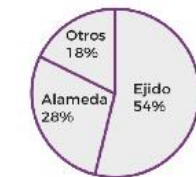
PARQUE ALAMEDA MAPEO ÁRBOLES PATRIMONIALES



67 Árboles patrimoniales ALAMEDA

Gráfico: Elaboración Taller Profesional I

Territorio Privilegiado



DIMENSIÓN MOVILIDAD

IMPACTO DE LA MANCHA URBANA EN RELACIÓN A LA EXPANSIÓN DE LA RED VIAL

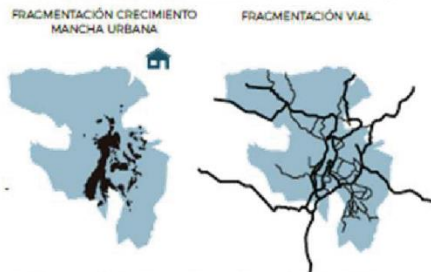


Gráfico extraído de: Distrito Metropolitano de Quito, 2014

LA EXPANSIÓN DE QUITO

El Plan General de Desarrollo Territorial contempla, para los próximos 20 años, la ocupación territorial del área metropolitana y la expansión urbana de Quito hacia los extremos norte y sur, y hacia los valles orientales colindantes mas el nuevo aeropuerto. Esto demanda la construcción de nuevos ejes viales que permitan atender las grandes demandas de tráfico de la zona, en los accesos norte y sur de la ciudad, y en los corredores oriental y occidental.

RESEÑA HISTÓRICA DE LA MOVILIDAD EN QUITO

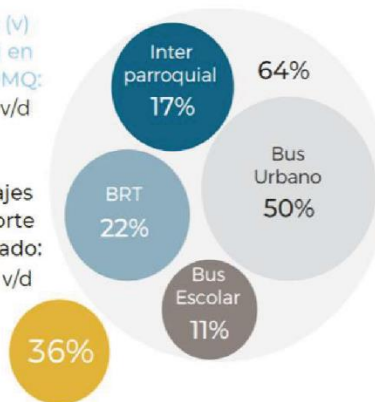
El Municipio hizo su primera intervención como operador de servicios de transporte con la creación de la **Empresa Municipal de Transportes** que inició operaciones en 1989 con 6 buses de dos pisos, incorporando posteriormente 70 articulado y 28 buses convencionales. Tiempo después vendrían el tranvía a gas, los sistemas de Buses de Transporte Rápido articulados y la introducción de la ciclovía a la ciudad

Municipio del Distrito Metropolitano de Quito (2001).
Plan Maestro de Transporte

MODELO DE MOVILIDAD ACTUAL

Total viajes (v) diarios (d) en el DMQ: 4'500.000 v/d

Total de viajes en Transporte Privado: 1'600.000 v/d



T. de viajes en Trans. Público: 2'900.000 v/d

Bus Urbano: 1'420.000 v/d

Bus Rapid Transit: 600.000 v/d

Interparroquial: 480.000 v/d

Escolar: 326.000 v/d

SISTEMA METROPOLITANO DE TRANSPORTE

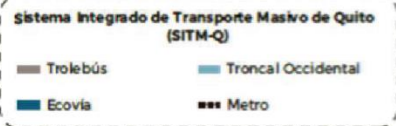
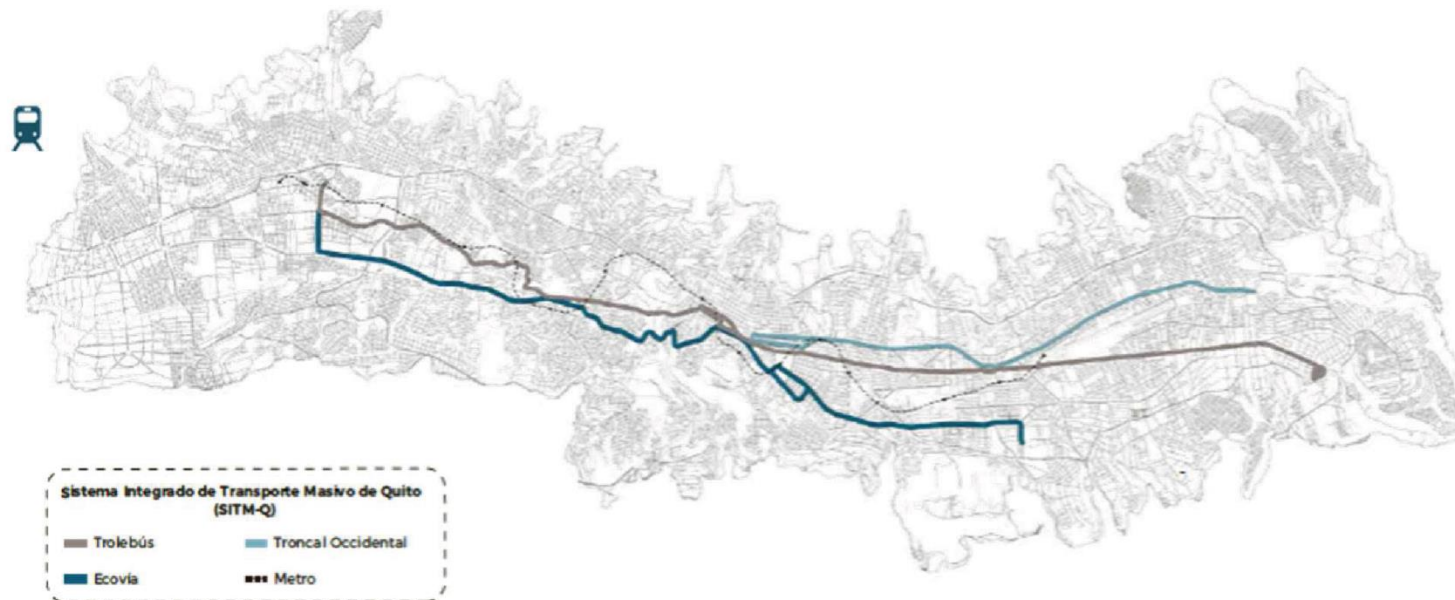
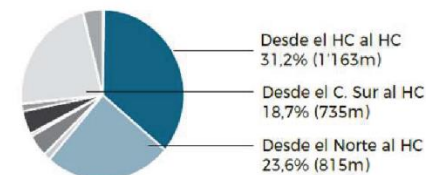
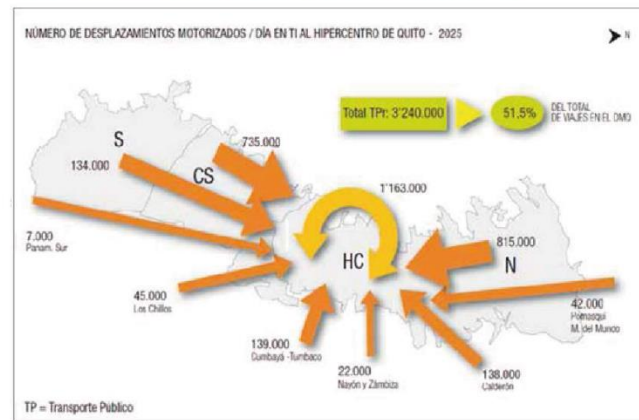


Gráfico extraído de: Plan Maestro de Movilidad para el DMQ, (2009) Quito.

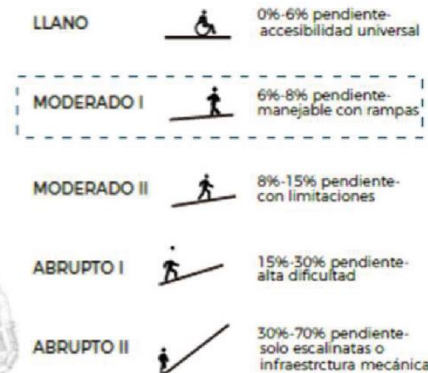
PORCENTAJES DE VIAJES AL HIPERCENTRO DEL DMQ



Según proyecciones del Plan Maestro de Movilidad para el DMQ del 2009, en el 2025 mas del 50% de los viajes por el transporte privado se realizarán hacia el hipercentro, así mismo, esta zona se encuentra sobre cargada tanto de equipamientos como de servicios y transporte.

Gráfico extraído de: Plan Maestro de Movilidad para el DMQ, (2009) Quito.

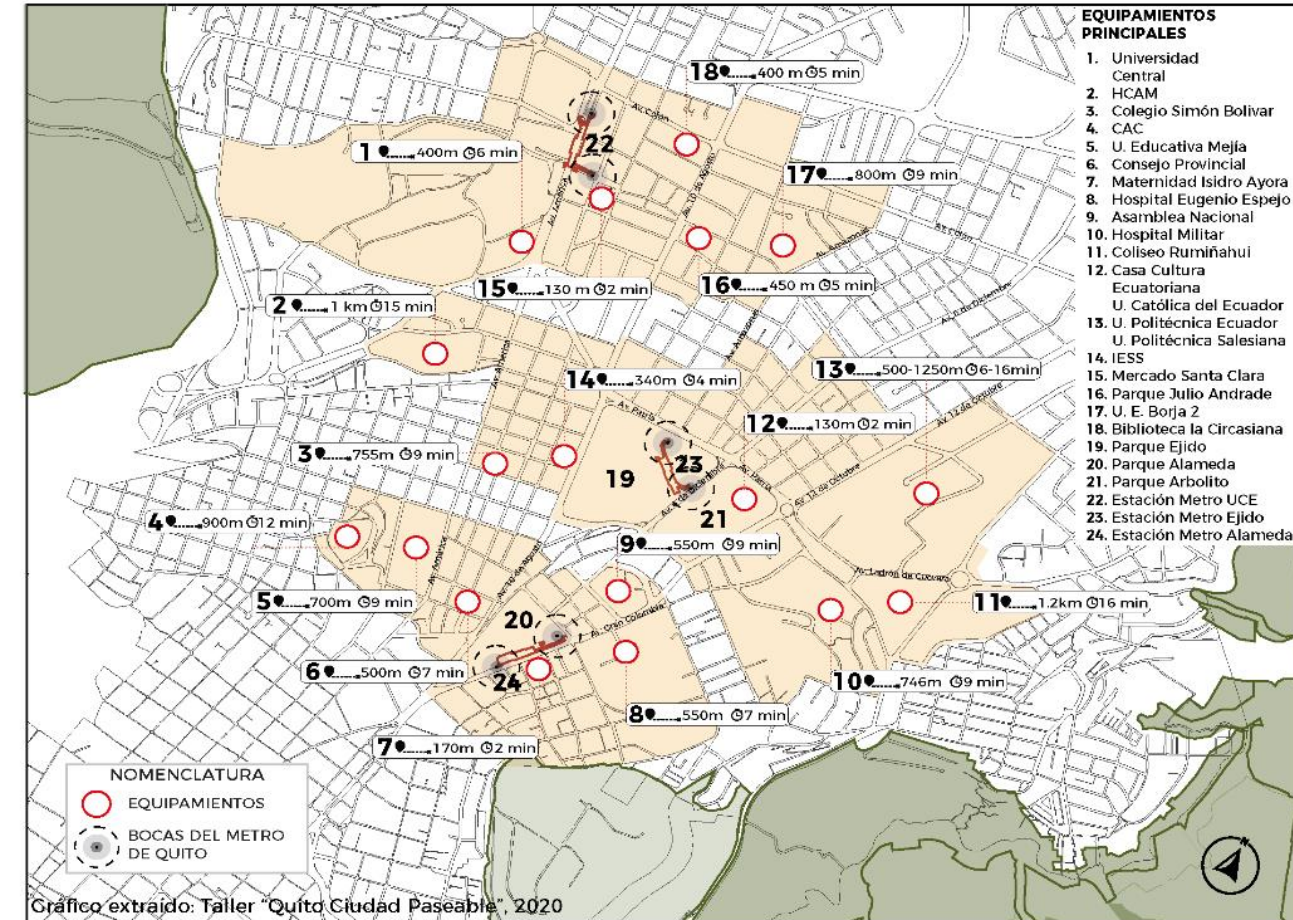
ACCESIBILIDAD EN FUNCIÓN A LA TOPOGRAFÍA



Pendiente moderada con alto potencial transitable que determina el alcance de las estaciones Metro-Q de 1km caminable hacia los equipamientos de su alrededor como principal delimitador del perímetro denominado **Zona Metro**.

DIMENSIÓN CENTRALIDADES

3 ITINERARIOS



ANÁLISIS ITINERARIOS

ZONA METRO UCE

ORIGEN: PARATA DEL METRO (SEMINARIO MAYOR - UCE)

Destino	Distancia al origen en m	Tiempo en minutos	Pendiente promedio
Hospital Carlos Andrade Marín	1km	15	0.2%
Clinica Pichincha	650 m	8	14%
Biblioteca La Circasiana	400 m	5	14%
Parque Julio Andrade	450 m	5	12%
Parque Francisco Miranda	800 m	10	12%
U. E. Borja 2	700 m	9	14%
U. E. Santo Domingo Guzman	11km	10	14%
U. E. Spellman Femenino	260 m	3	0.54%
U. Central del Ecuador	400 m	6	12%
Mercado Santa Clara	130 m	2	18%
Supermercado Santa Maria	350 m	3	2%
Centro Comercial Quitus	550 m	6	2%
Hotel La Circasiana	550 m	6	14%
Hotel Ambassador	700 m	9	18%
Secretaría Técnica Plan toda una Vida	600 m	3	12%
Instituto Nacional Patrimonio Cultural	400 m	5	12%

ZONA METRO EJIDO

ORIGEN: PARATA DEL METRO (EL EJIDO)

Destino	Distancia al origen en m	Tiempo en minutos	Pendiente promedio
PUCE EPN UPS USAB	550-1250	6-16	0.42%
Colegio Simón Bolívar	725	9	0.2%
Colegio Johann Strauss	320	4	0.3%
Hospital Militar	746	9	0.2%
Hospital Ingles	560	4	0.9%
Casa de la Cultura Ecuatoriana	130	2	15%
Teatro Prometeo	48	1	0%
Coliseo General Rumiñahui	200	16	0.2%
IESS	340	4	0.3%
Fiscalía General del Estado	450	5	0.9%
Centro Comercial Espiral	220	3	0.2%
Mercado Artesanal	280	3	0.2%

ZONA METRO ALAMEDA

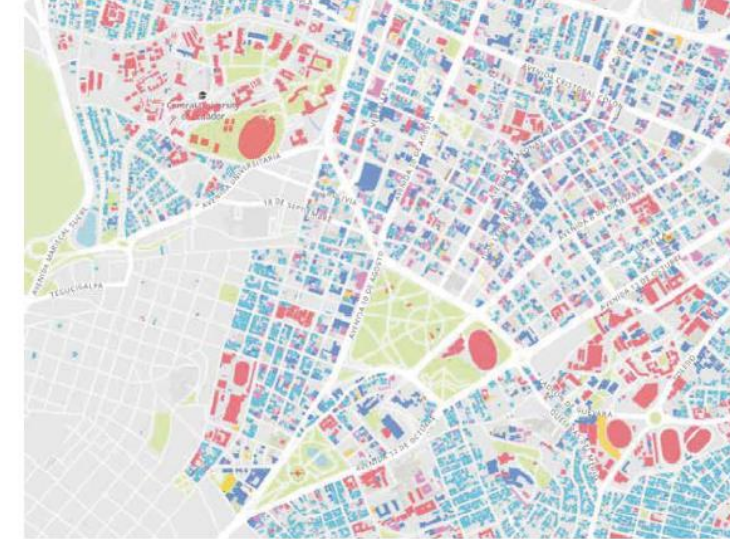
ORIGEN: PARATA DEL METRO (ALAMEDA)

Destino	Distancia al origen en m	Tiempo en minutos	Pendiente promedio
Maternidad	171	2	3%
Eugenio Espejo	550	7	2%
Cruz Roja	160	2	0.5%
Museo Nacional de Medicina	450	6	3%
Teatro Capitol	68	1	0.3%
CAC	900	12	4%
Instituto Nacional Mejía	700	9	2%
U. E. Eugenio Espejo	400	5	13%
Escuela Simón Bolívar	59	1	0.5%
Colegio Nuestra Madre de la Merced	300	5	2%
Escuela de Medicina U.C.E	450	7	4.5%
Escuela Tray Jodoco Mckie	500	9	5%
Registro Civil	190	2	0.3%
Consejo Provincial	500	7	0.5%
Iglesia El Belén	80	4	5%
Hostal Manón del Angel	130	2	3%

Fuente: Taller "Quito Ciudad Paseable", 2020

ANÁLISIS USOS SUELO OPEN DATA

SECTOR METRO UCE, EL EJIDO, ALAMEDA



- VIVIENDA
- INDUSTRIAL
- COMERCIAL
- CULTURA
- RECREACIÓN
- PARQUEADERO
- ALMACENAMIENTO
- SEGURIDAD
- OTROS

CONCLUSIONES

-Tomando como origen las bocas del metro, se puede tener acceso a todos los equipamientos en un tiempo menor a 10 minutos y recorriendo menos de 1km.

-Las zonas metro son espacios favorales para el desplazamiento de los peatones con pendientes máximas de 4% de caminabilidad, sin embargo la calidad del espacio público dificulta el desplazamiento.

DIMENSIÓN

CENTRALIDADES

IMPACTO DE LA MANCHA URBANA Y RED VIAL EN LAS CENTRALIDADES

CONSOLIDACIÓN DE CENTRALIDADES POR CRECIMIENTO DE MANCHA URBANA

ARTICULACIÓN DE CENTRALIDADES POR MEDIO DE LA RED VIAL

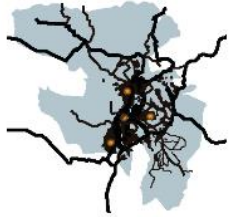


Gráfico extraído: Distrito Metropolitano de Quito, 2014

RESEÑA HISTÓRICA DE CENTRALIDADES EN QUITO

La **acelerada expansión** del área urbana junto con la falta de planificación y control que ha experimentado Quito a partir de la segunda mitad del siglo XX han generado una **ciudad dispersa** y con agudos **problemas de disfuncionalidad y segregación**. El crecimiento expansivo de la ciudad pone en evidencia la **descoordinación** entre la localización de la **vivienda**, la **del empleo** y los **servicios**.

Fuente: Dispersión Urbana, Centralidades y Compacidad en el DMQ, 2015

LA ESCALARIDAD

1 METROPOLITANA

2 ZONAL



Atraen población de toda la ciudad, agrupan empleo, equipamientos y sitios de utilidad general.

Atraen principalmente población de la zona pero también de otros sectores agrupan servicios diversos. Equipamientos de tipo intermedio.

3 SECTORIAL

4 BARRIAL

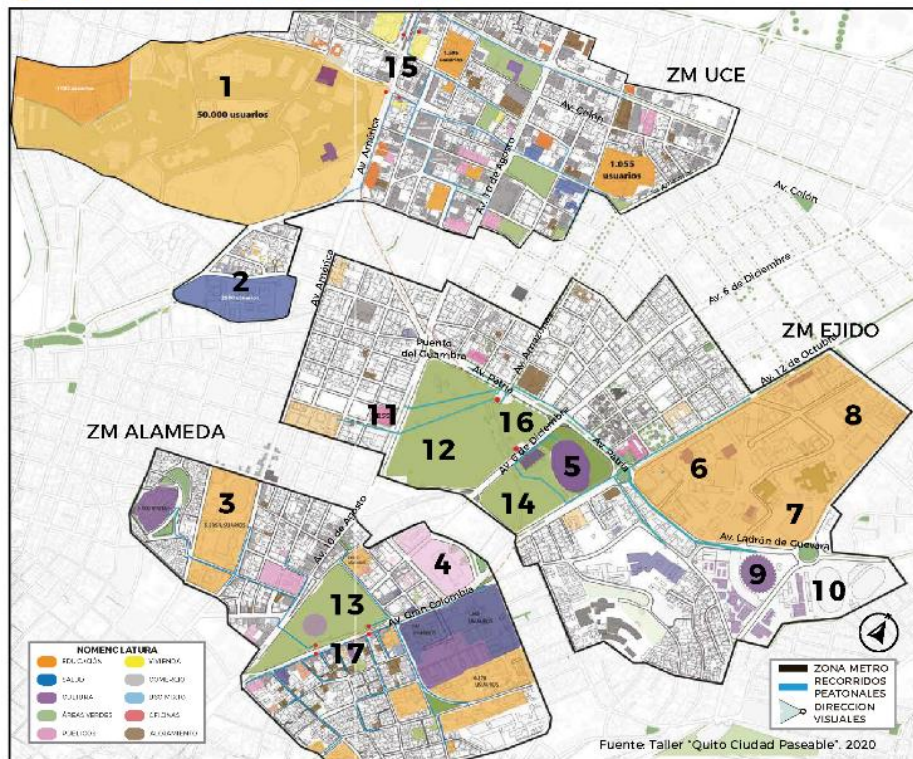


Altas densidades de población donde se realizan actividades especializadas que se pueden articular con otras centralidades.

Localizadas en áreas residenciales, con servicios primarios que satisfacen el que hacer diario de sus residentes.

Gráfico extraído: Fortalecimiento de centralidades urbanas de Quito, 2009

1 EQUIPAMIENTOS EXISTENTES



ZONA METRO UCE



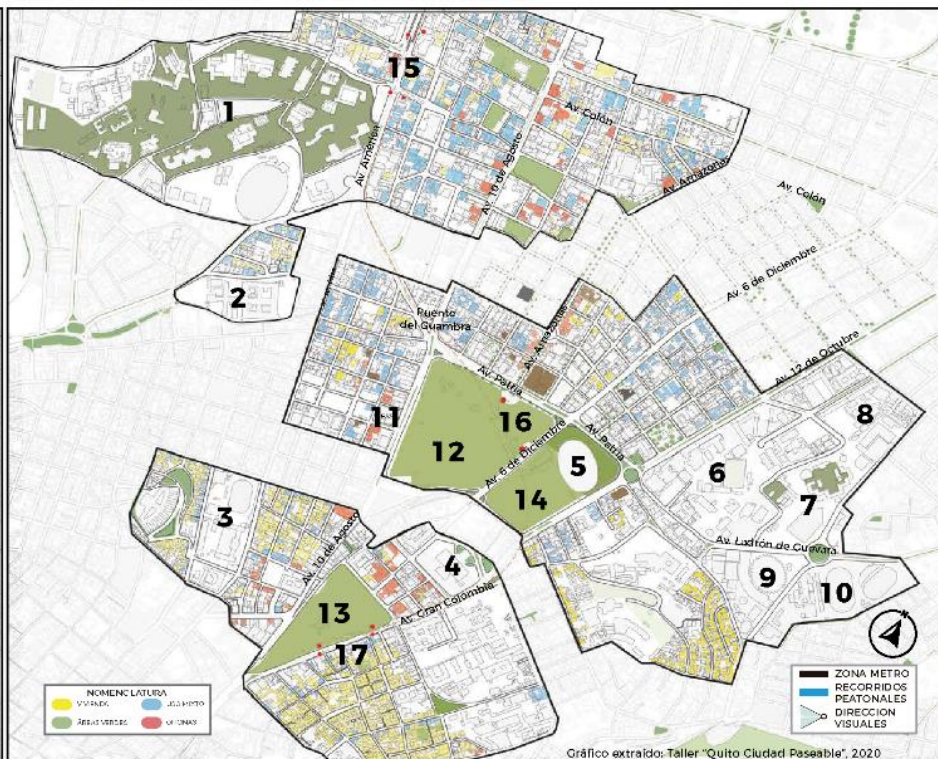
ZONA METRO EJIDO



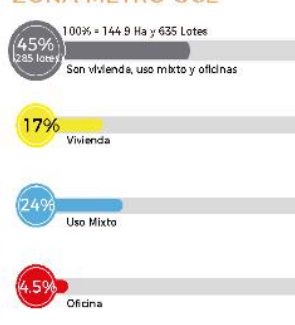
ZONA METRO ALAMEDA



2 VIVIENDA, USO MIXTO Y OFICINAS



ZONA METRO UCE



ZONA METRO EJIDO



ZONA METRO ALAMEDA

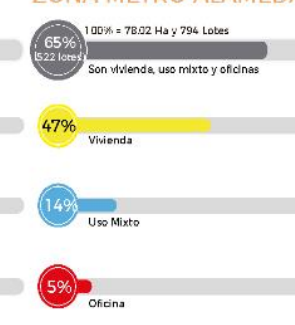
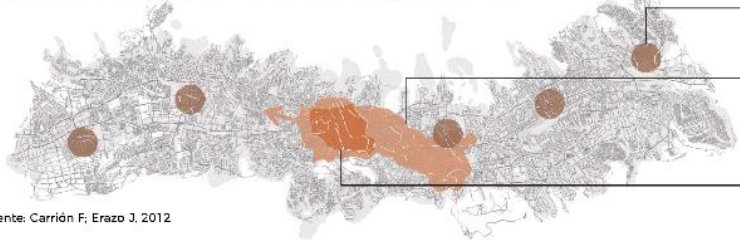


Gráfico extraído: Taller "Quito Ciudad Paseable", 2020

DIMENSIÓN SOCIAL - HISTÓRICO

ORGANIZACIONES TERRITORIALES



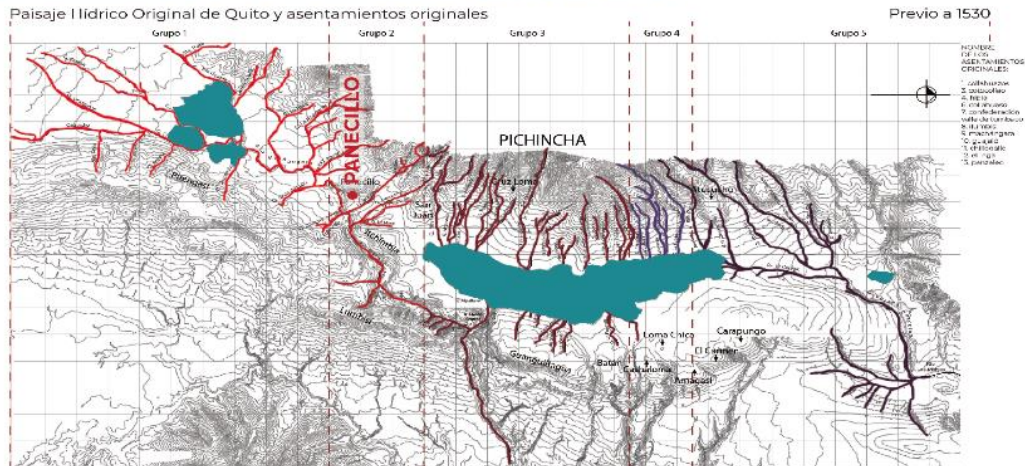
Fuente: Carrión F, Erazo J, 2012

TRANSICIÓN DE LA CIUDAD



Fuente: Carrión F, Erazo J, 2012

QUEBRADAS DE LA CIUDAD DE QUITO EN 1530



El sistema de quebradas forman cuatro grupos:

GRUPO 1
Se origina en el sur, provienen de las fallas del Pichincha, las laderas del Atacazo o hualhuica (fuego antiguo) para formar el río principal de la ciudad, el Machángara.

GRUPO 2
Atraviesan el centro histórico de Oeste a Este, son profundas, a diferencia de las del Pichincha de este sistema desembocan en el Machángara o directamente a este río.

GRUPO 3
lo conforman las quebradas del Pichincha y las de las lomas de Guanguilloguaya y Batán, a diferencia de las del Pichincha de este sistema desembocan en el Machángara a través de la quebrada Grande.

GRUPO 4
esta conformado por cinco quebradas que llegan hasta la planicie del antiguo aeropuerto y un grupo que se une a la Quebrada del Colegio; este último desemboca en el río Arroyos y continúa en dirección Norte, independientemente del Machángara.

Fuente: Espacio urbano en la historia de Quito: Territorio, traza y espacios ciudadanos, 2017

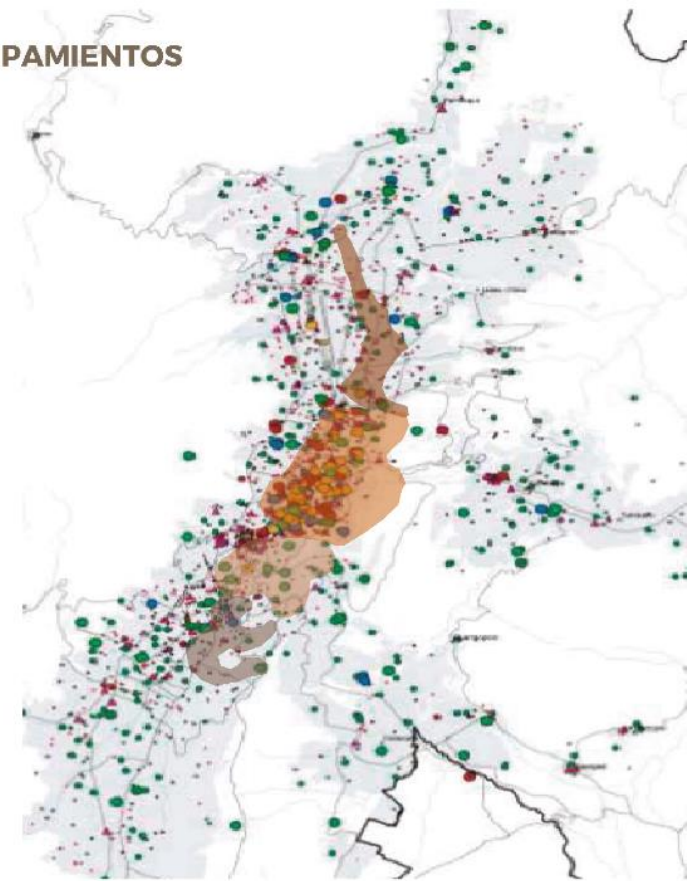
Distribución de solares estatus institucional y jerarquía

(1904 - 1960)
Forma de organización longitudinal (1922)
Especulación de tierra urbana

(1748 - 1904)
Forma de organización radial
Densidad poblacional 276 hab/Ha

- 1 NÚCLEO NORTE
Mariscal Sucre
- 2 NÚCLEO CENTRAL
Centro urbano (CHQ)
- 3 NÚCLEO SUR
La Villaflora

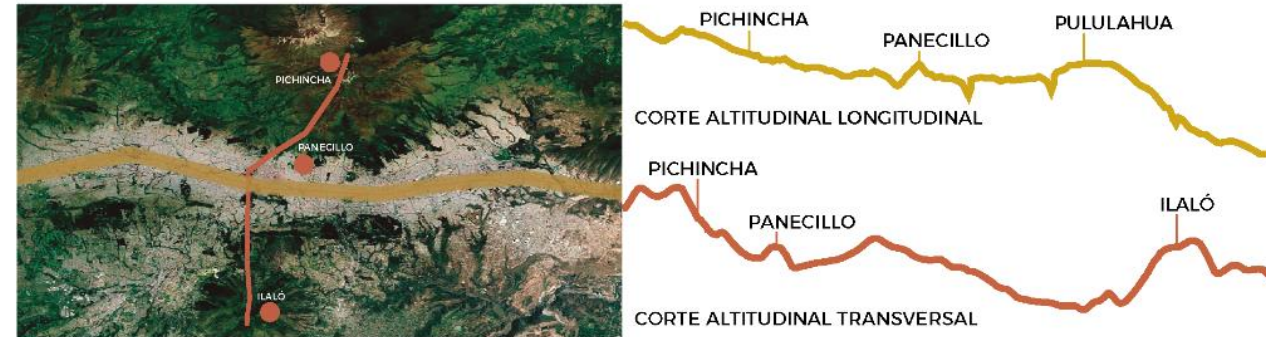
EQUIPAMIENTOS



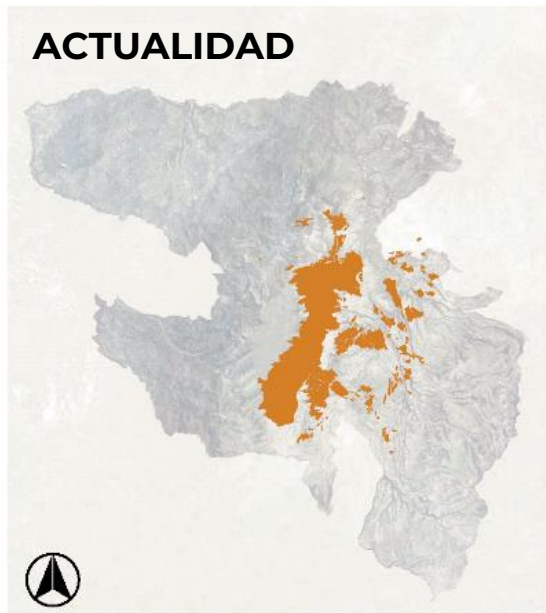
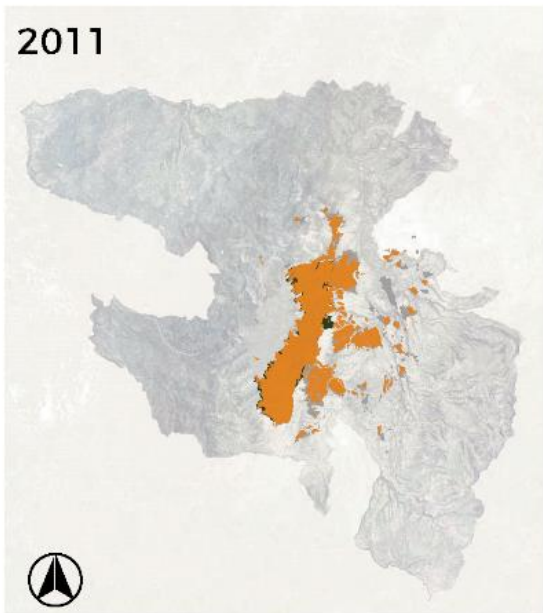
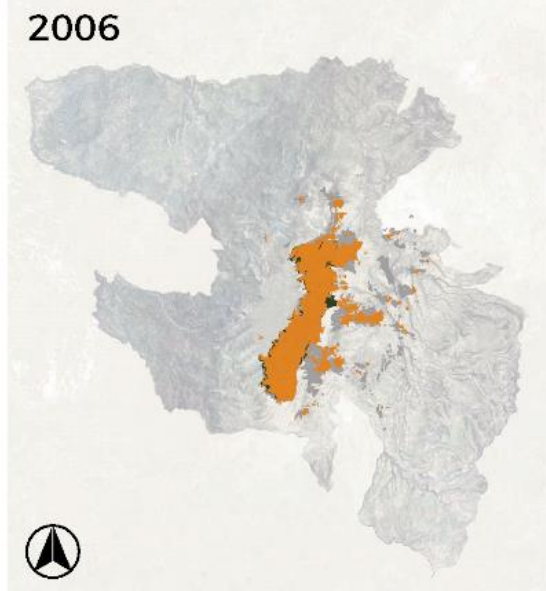
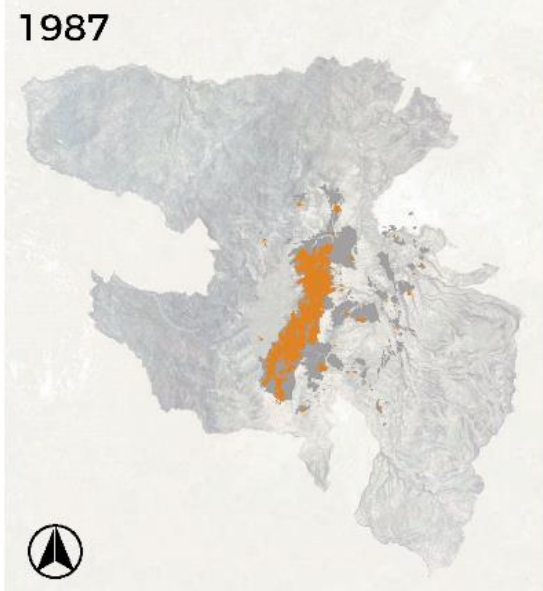
- Zona residencial alta
- Zona financiera y administrativa
- Zona comercial
- Zona residencial baja

- LEYENDA
- SALUD
 - EDUCACIÓN
 - CULTURA
 - ADMIN PÚBLICA
 - ▲ COMERCIO
 - BANCA
 - E. PÚBLICO PLAZAS
 - E. PÚBLICO EDIFICADO
 - E. PÚBLICO CON ÁREAS VERDES

TOPOGRAFÍA EN QUITO

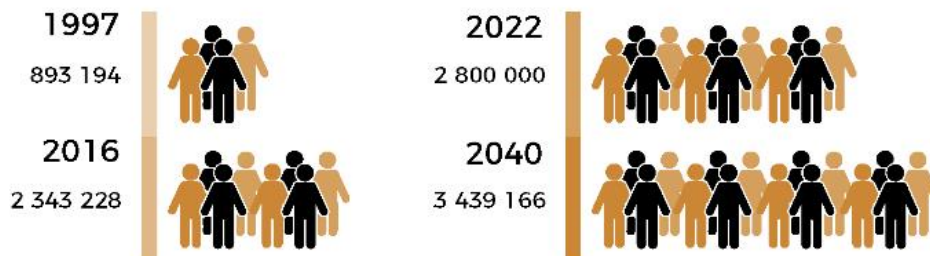


EVOLUCIÓN MANCHA URBANA DEL DISTRITO METROPOLITANO DE QUITO



Fuente: Instituto Metropolitano de Planificación Urbana, 2018

CRECIMIENTO POBLACIONAL DEL DMQ



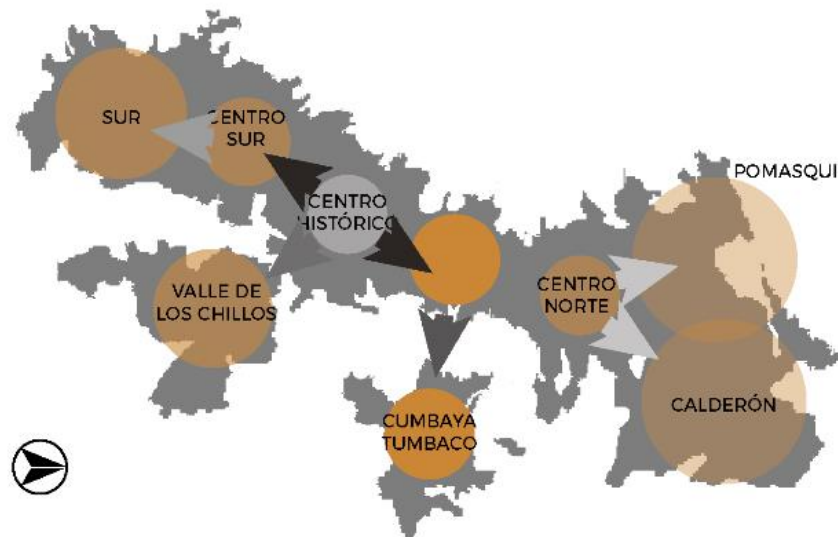
Fuente: Instituto Nacional de estadísticas y censos (INEC), 2020

HABITANTES POR HECTAREA

2.6 Millones
Habitantes en el
DMQ al 2018



MOVILIDAD RESIDENCIAL



Fuente: Taller "Quito Ciudad Paseable", 2020

EL METRO DE QUITO, LA OPORTUNIDAD PARA GENERAR UN NUEVO MODELO DE PLANIFICACIÓN URBANA

CARACTERÍSTICAS LINEA 1 METRO DE QUITO

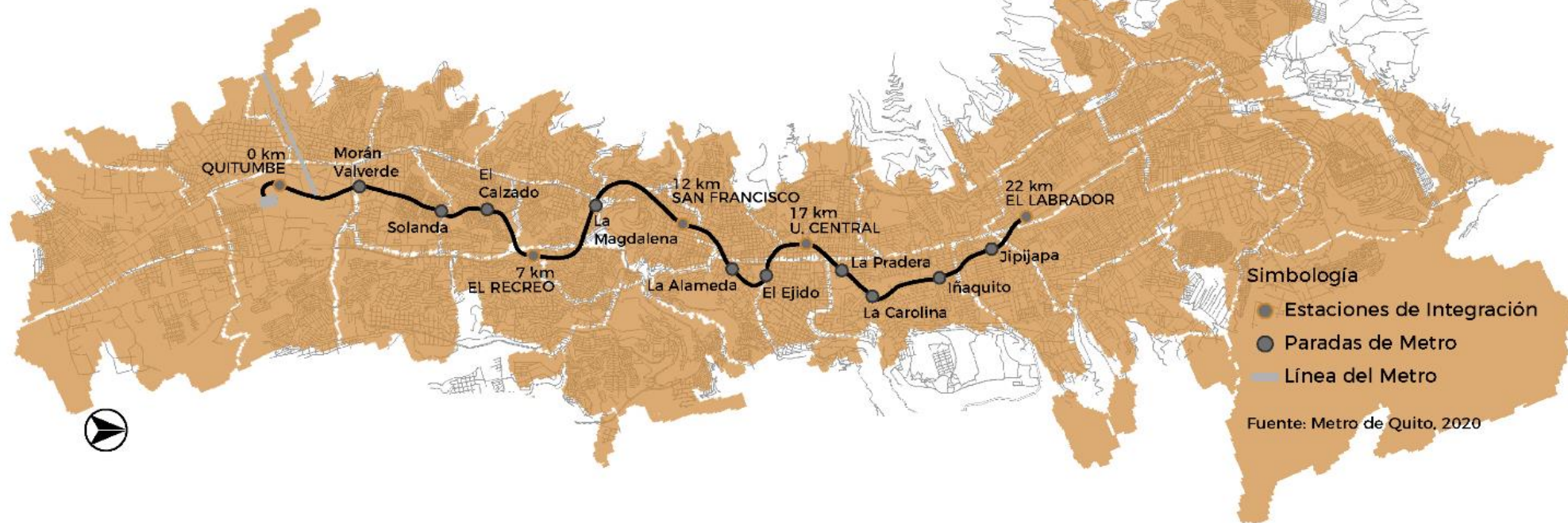
 **22** km de extensión

 **34** minutos atravesar sur-norte

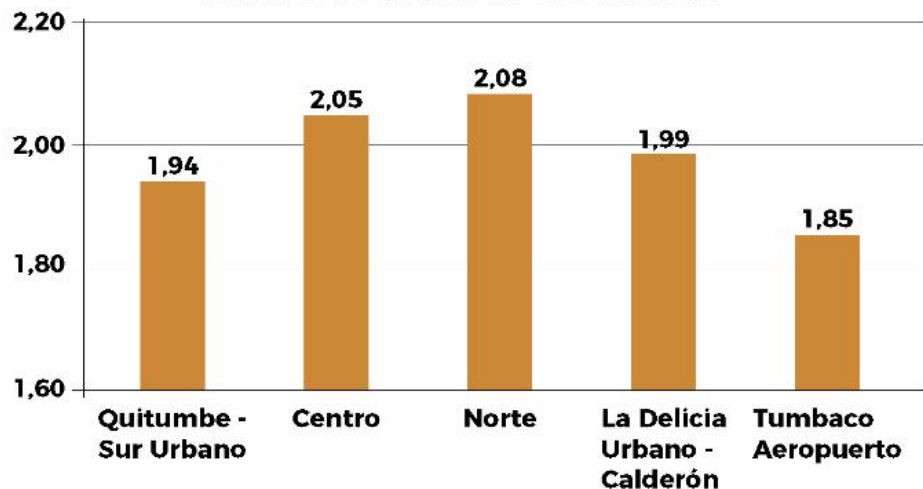
 **400 000** pasajeros por día

 **18** trenes de 1500 pasajeros

40 km/hora

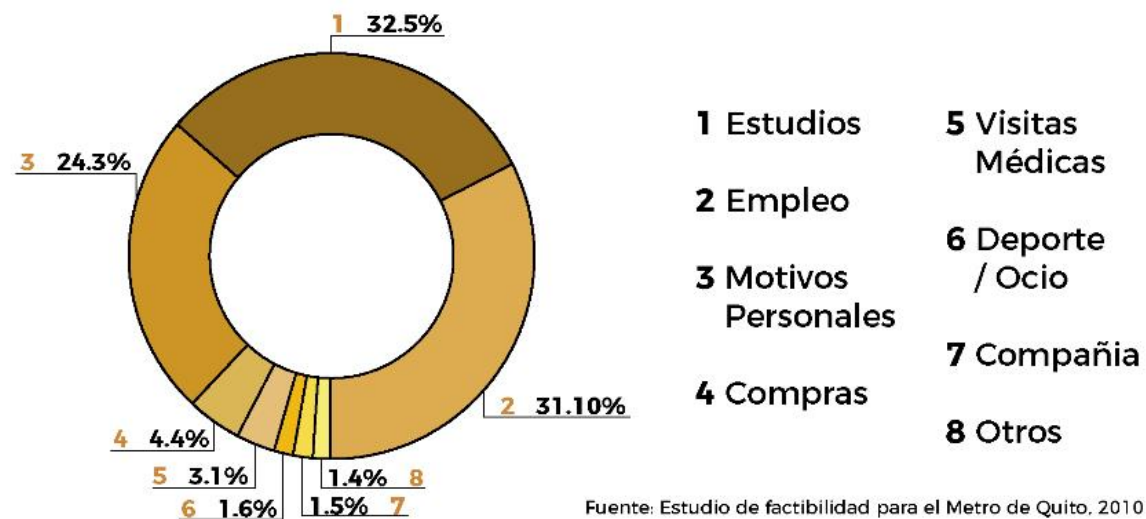


ZONA DE ORIGEN DE VIAJES



Fuente: Estudio de factibilidad para el Metro de Quito, 2010

MOVILIZACIONES DIARIAS



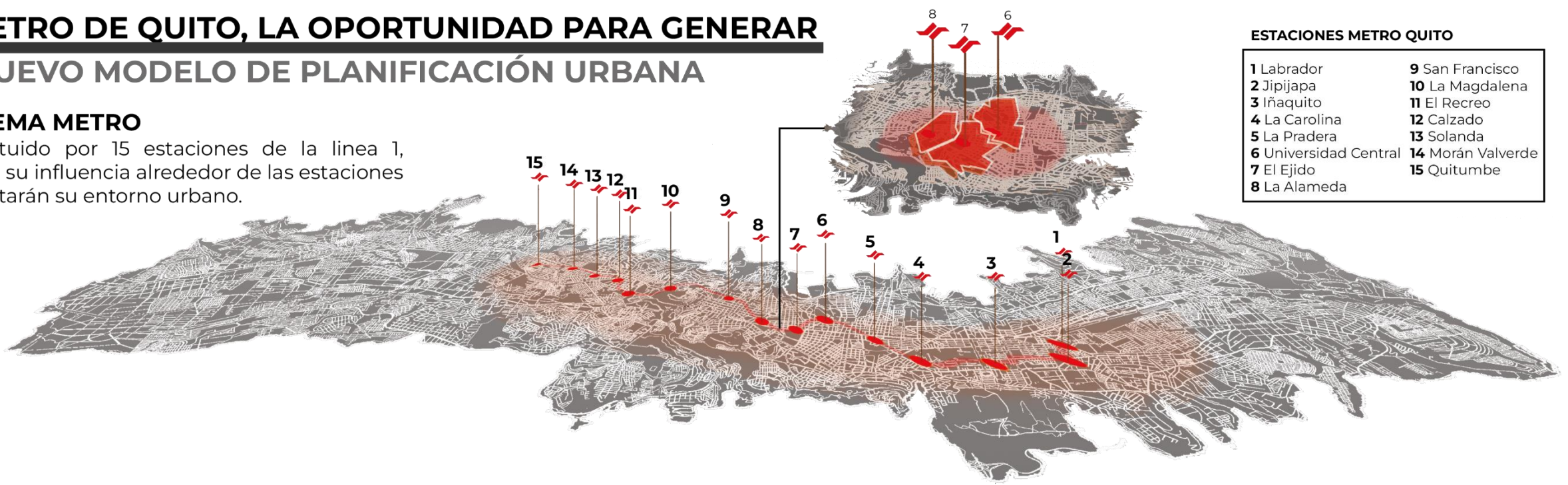
Fuente: Estudio de factibilidad para el Metro de Quito, 2010

EL METRO DE QUITO, LA OPORTUNIDAD PARA GENERAR

UN NUEVO MODELO DE PLANIFICACIÓN URBANA

SISTEMA METRO

Constituido por 15 estaciones de la línea 1, donde su influencia alrededor de las estaciones delimitarán su entorno urbano.



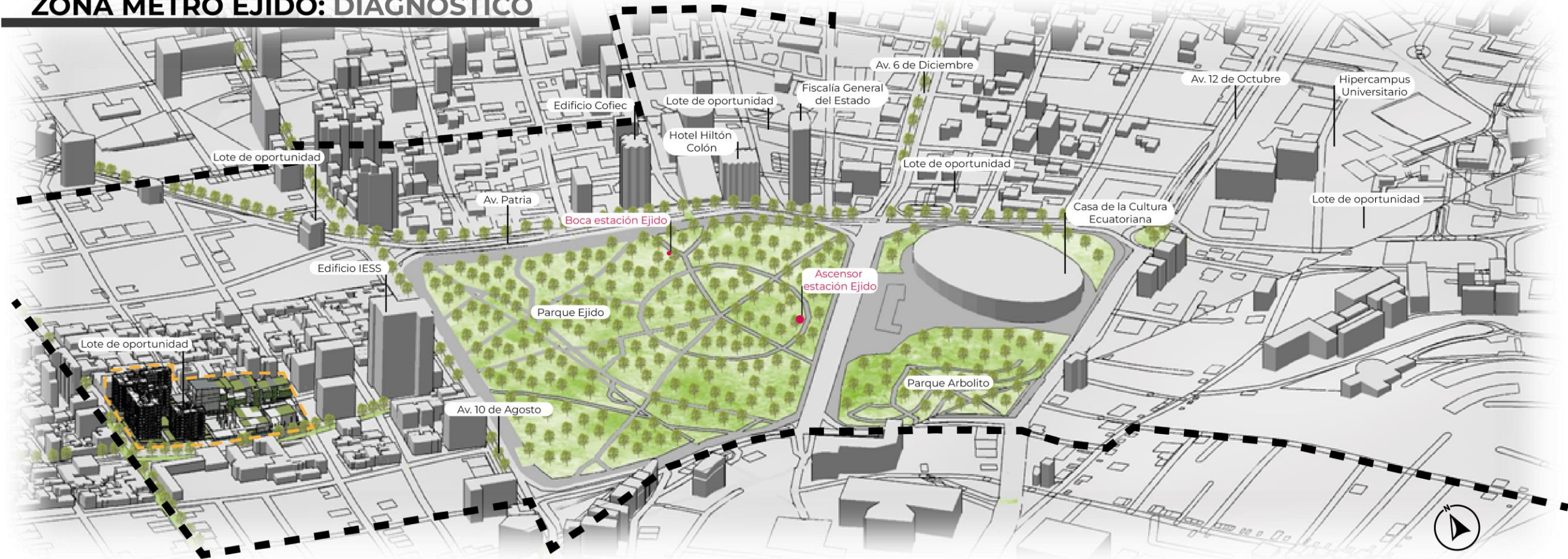
1 SECTOR METRO

2 ZONA METRO

3 CORREDOR METRO



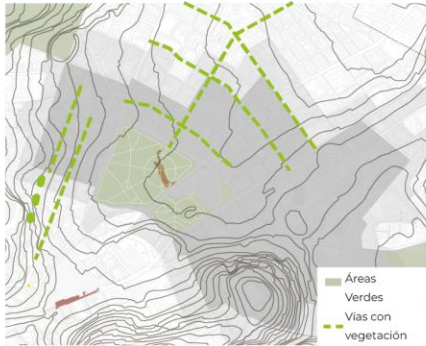
ZONA METRO EJIDO: DIAGNÓSTICO



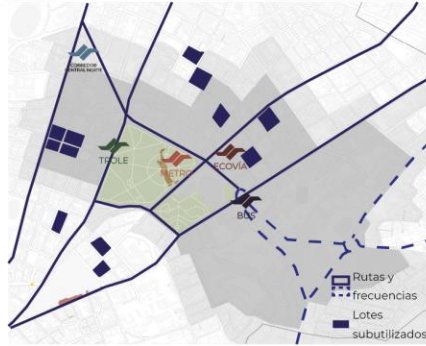
CENTRALIDADES



RED VERDE URBANA



MOVILIDAD

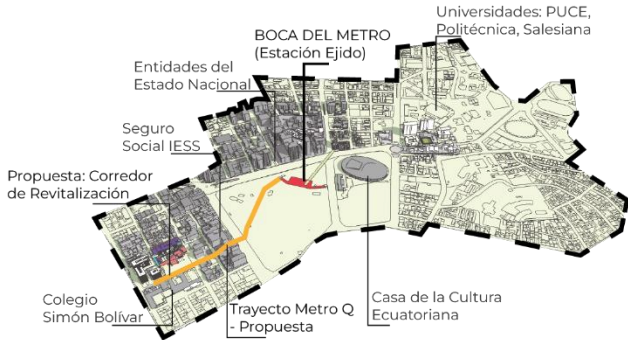


HISTÓRICO

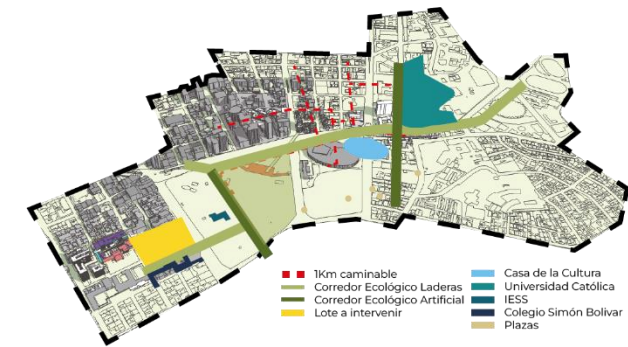


ZONA METRO EJIDO: INTERVENCIÓN URBANA

INTENCIONES

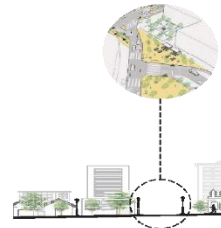


ESTRATEGIAS



CORREDOR ECOLÓGICO

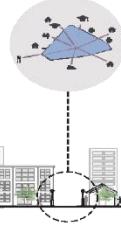
Ampliación de vereda con actividades



Integración de plataforma única



Conexión con los usos aledaños



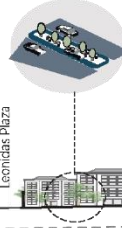
Modos alternativos de transporte



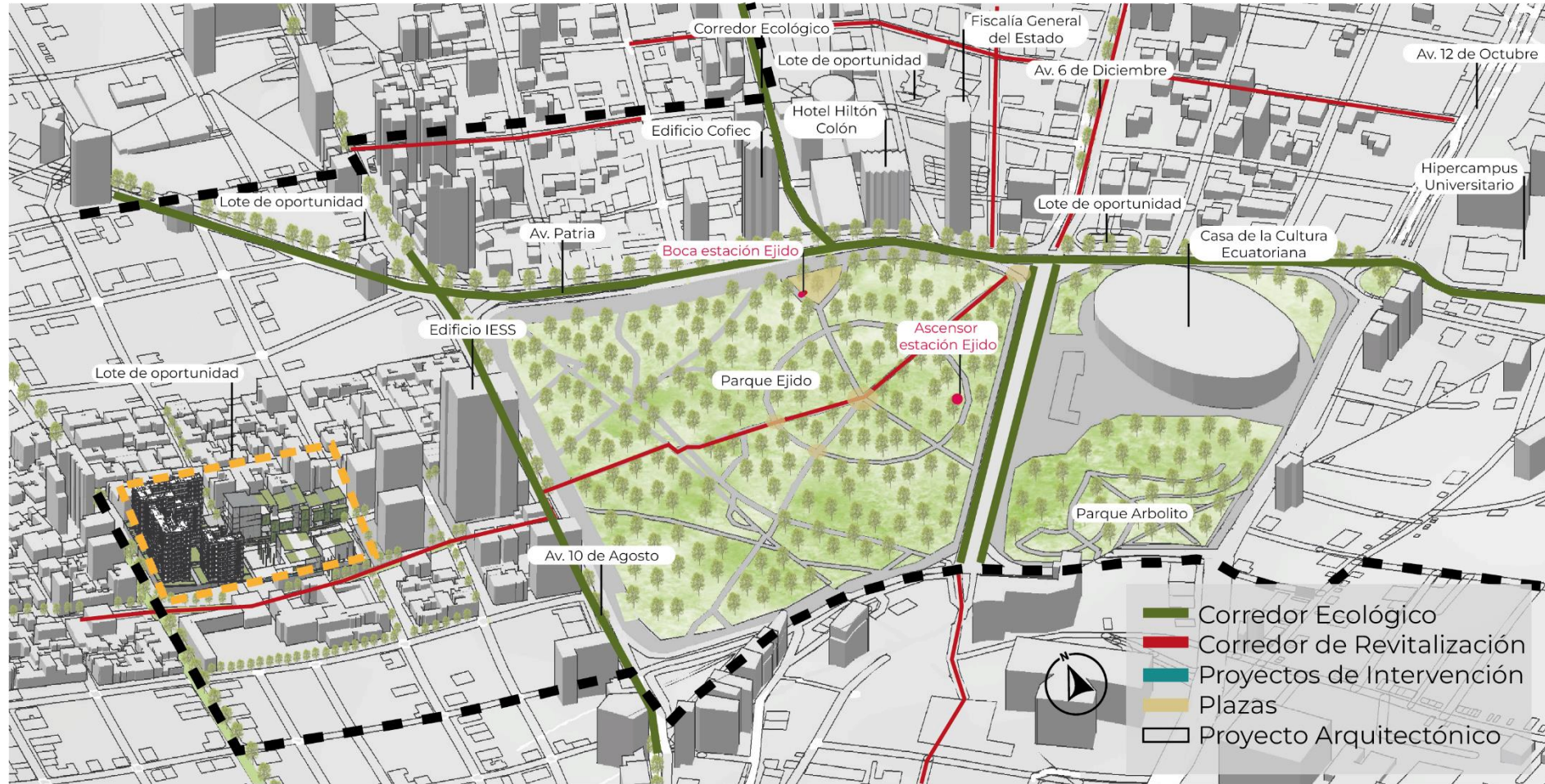
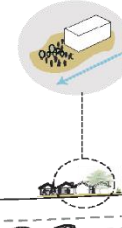
Habitabilidad y confort



Accesibilidad de espacios amplios



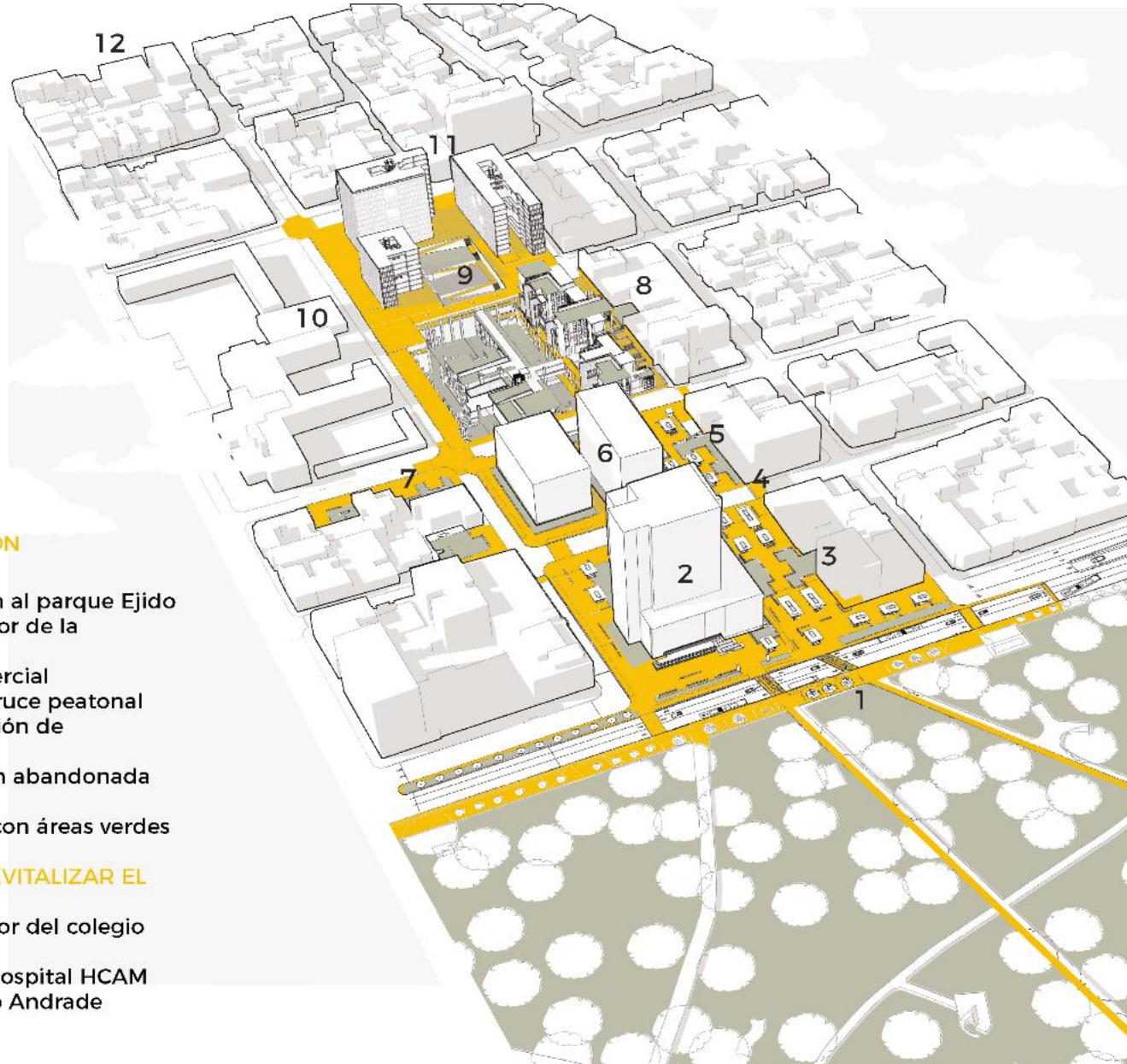
Cohesión social en espacios públicos





CONCEPTUALIZACIÓN DEL PROYECTO

INTERVENCIÓN ESCALA URBANA EJE IESS



EJE IESS

RECORRIDO DESDE LA ESTACIÓN METRO EJIDO

1. Plataforma elevada conexión al parque Ejido
2. Tratamiento urbano alrededor de la edificación IESS
3. Ampliación de bulevar comercial
4. Plataformas elevadas para cruce peatonal
5. Pasaje comercial rehabilitación de tratamientos
6. Rehabilitación de edificación abandonada IESS proyecto
7. Ocupar lotes abandonados con áreas verdes
8. Proyecto Ocupar el vacío
9. **PROYECTO REHABITAR Y REVITALIZAR EL VACÍO**
10. Tratamiento urbano alrededor del colegio Simón Bolívar
11. Conexión ciclovías hacia el hospital HCAM
12. Conectar con el parque Julio Andrade

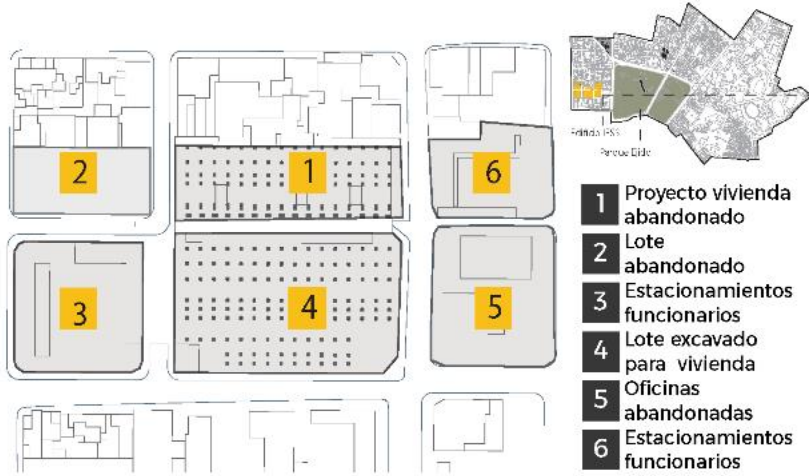
ZONA METRO EJIDO IDEAL DE CIUDAD PASEABLE - CIUDAD JARDÍN



CONCEPTUALIZACIÓN DEL PROYECTO

ÁREA DE INTERVENCIÓN

CONFIGURACIÓN DE MANZANAS



PROPUESTA NO CONSTRUIDA



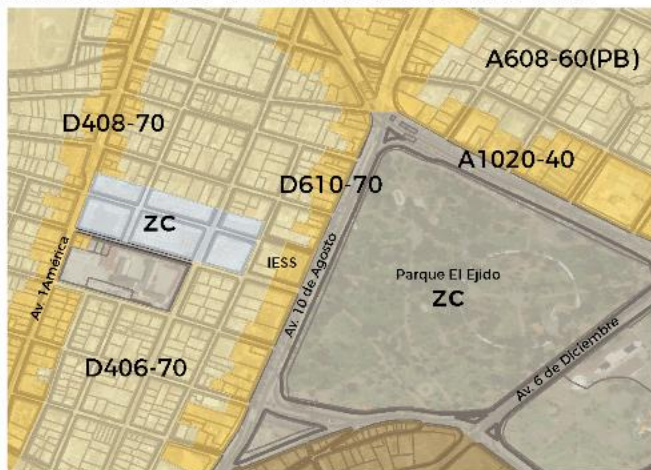
Proyecto Residencial BIESS: 5 manzanas con 806 departamentos, 59 locales comerciales y 93 oficinas con beneficio a 3 mil residentes.



CONCEPTUALIZACIÓN DEL PROYECTO

ÁREA DE INTERVENCIÓN

NORMATIVA MANZANA A INTERVENIR



ZC: para las áreas de promoción especial, desarrollo de proyectos urbanísticos concertados y zonas especiales de desarrollo económico.

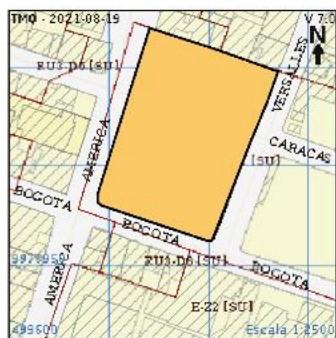
La zonificación ZC (área de promoción), se la generó para dar paso al proyecto urbanístico propuesto por la alcaldía de Quito y el IESS que nunca se culminó.



MATRIZ DE INTEGRACIÓN PARCELARIA

ESTADO ACTUAL DE LOS PREDIOS				
LOTES	N° PREDIO	ÁREA (M2) ZONIFICACIÓN	VALOR CATASTRAL	TIPO PROPIEDAD
	216837	SEGÚN ESCRITURA 1942 M2 ZONIFICACIÓN ZC Área promoción	\$551.640,69	PÚBLICA
	219229	SEGÚN ESCRITURA 3214 M2 ZONIFICACIÓN ZC Área promoción	\$974.155,75	PÚBLICA

Las manzanas 2 y 3, busca rescatar y reinterpretar un proyecto propuesto de vivienda, aprovechando la dotación de servicios con los que cuenta la zona.



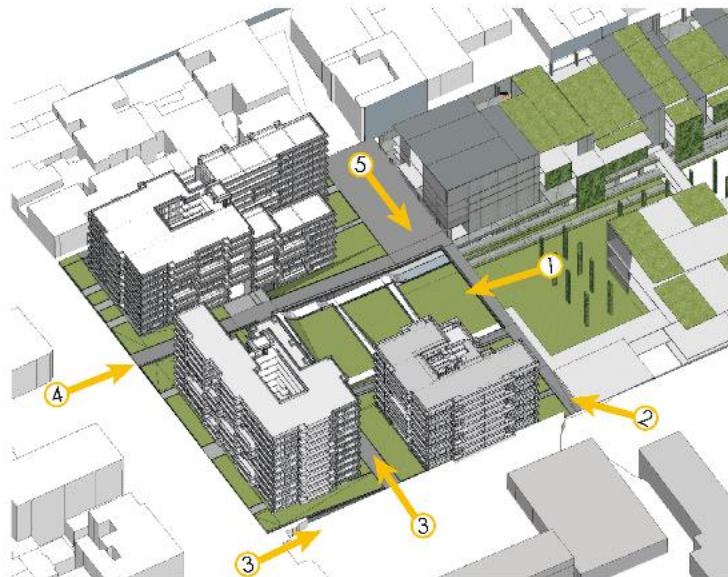
PROPUESTA DE LOS PREDIOS		
LOTES	ÁREA (M2)	TIPO PROPIEDAD
	SEGÚN PROPUESTA 7545,37 M2	PÚBLICO/ PRIVADA

POSICIÓN DEL EDIFICIO CON RESPECTO AL LOTE



- Bloques de vivienda emplazados en el perímetro de los lotes, generando un patio interno que conecta con el proyecto aledaño.
- Retiros en las cuatro fachadas de los bloques para generar un cerramiento vivo con vegetación nativa del lugar.

ACCESOS AL PROYECTO Y ÁREA VERDE PÚBLICA



- 1 Acceso desde proyecto aledaño por el parque central
- 2 Acceso desde Calle Bogotá
- 3 Acceso desde plaza bienvenida Calle Bogotá
- 4 Acceso desde Calle Caracas
- 5 Acceso vehicular y peatonal Calle Versalles

CONCEPTUALIZACIÓN DEL PROYECTO

URBANO ARQUITECTÓNICO

REHABITAR EL VACÍO dentro del primer barrio planificado fuera del casco histórico, buscando rescatar las dos tipologías de vivienda con las que se concibió el barrio Larrea (casa patio y casa de la ciudad jardín- rodeadas por área verde- buscando rescatar la esencia con la que el barrio fue concebido.

ANÁLISIS URBANO DEL TERRITORIO

OCUPACIÓN BARRIO LARREA

- 1_ Residencial
Quito Ciudad Jardín



- 2_ Administrativo - Comercial
Quito ciudad moderna



DATOS POBLACIONALES

Censo 1990

4356 Habitantes

Censo 2001

3507 Habitantes

Censo 2010

2657 Habitantes

USO ACTUAL BARRIO

Vivienda	29.6%
Comercio	17.6%
Oficinas	17.6%
Adm. Pública	16.9%
Equipamientos	7.9%

HISTORIA BARRIO LARREA



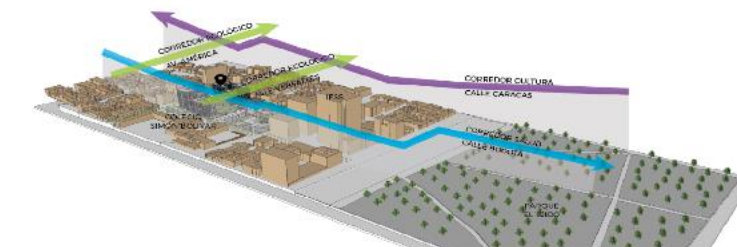
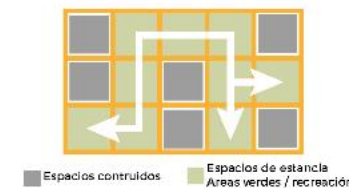
PROBLEMAS PRINCIPALES

80%
-Vías de alto flujo vehicular
-Desaparición de áreas verdes en

50%
- Inseguridad incremento zona roja
- Edificaciones abandonadas

64%
- Permanencia temporal de arrendatarios duración 2 a 5 años.

INTENCIONES URBANAS ARQUITECTÓNICAS



Rescatar y dotar de vegetación nativa del lugar al barrio buscando reinterpretar el concepto de la ciudad jardín.

Buscar que la naturaleza sea el protagonista dentro del barrio y el envoltorio de lo construido.

Utilizar el trazado urbano del barrio para generar y conectar áreas verdes y espacios construidos, generando redes peatonales de conexión.

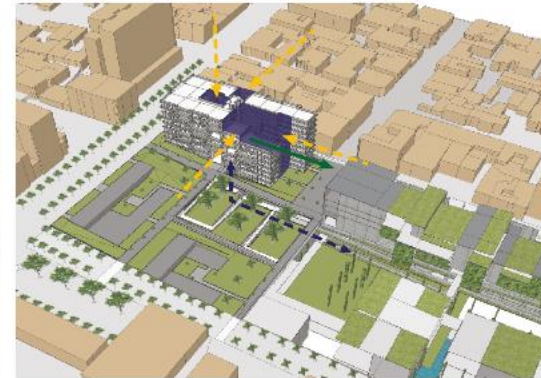
Generar corredores verdes longitudinales y transversales para mejorar la calidad del espacio público destinado al peatón y dotando de nuevas conexiones dentro del barrio.

CONCEPTUALIZACIÓN DEL PROYECTO

ESTUDIO DEL VOLÚMEN Y EL ENTORNO

ESCALA

Los tres bloques de vivienda se adaptan a las alturas de edificaciones existentes sobre la Av. América y Calle Bogotá. Se dota de espacio público destinado al peatón, logrando que se realice un desplazamiento agradable entre los proyectos de vivienda y equipamiento, reduciendo tiempo y distancias de recorrido.



MATRIZ DE AUDITORÍA PEATONAL EN ARQUITECTURA

FACTORES RELEVANTES A ESCALA DE EDIFICIO

1. DESTINOS

Equipamientos importantes



- 1** Colegio Simón Bolívar
Usuarios: 3 036
- 2** Caja del Seguro IESS
Usuarios: 40 000
- 3** Boca estación Metro Ejido
Usuarios: 35 000



Destinos y estadias diurnas, usuarios hacia equipamientos



Usuarios desde la Estación Metro

3. SUPERFICIE PEATONAL Y SEGURIDAD VIAL

Espacio liberado



Apertura de espacio bulvar

Apertura de plaza bienvenida

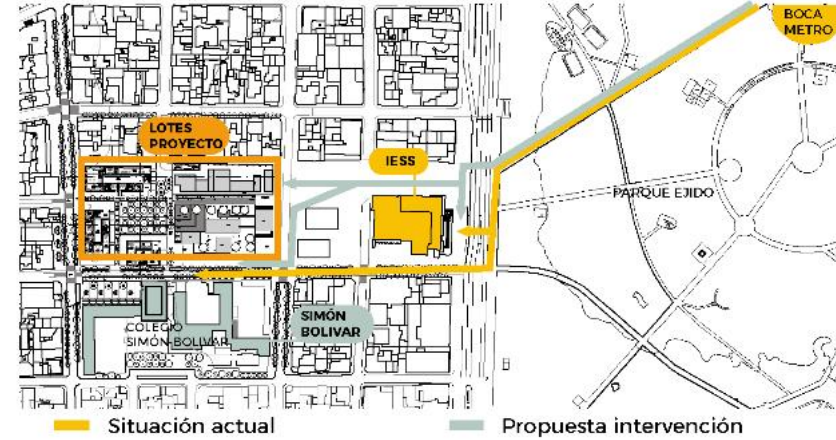


Espacio liberado 26 417m²

- Espacio liberado 26 417 m²
- Cruces peatonales: 3 vías
- Pacificación vías: 4 vías

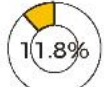
2. ITINERARIOS

Recorrido origen y destino



Situación actual
IESS: 450m - 5min
Col. Simón Bolívar: 650m - 8min
Lotes Proyecto: 600m - 7min

Propuesta intervención
IESS: 400m - 3min
Col. Simón Bolívar: 600m - 5min
Col. Simón Bolívar: 550m - 4min



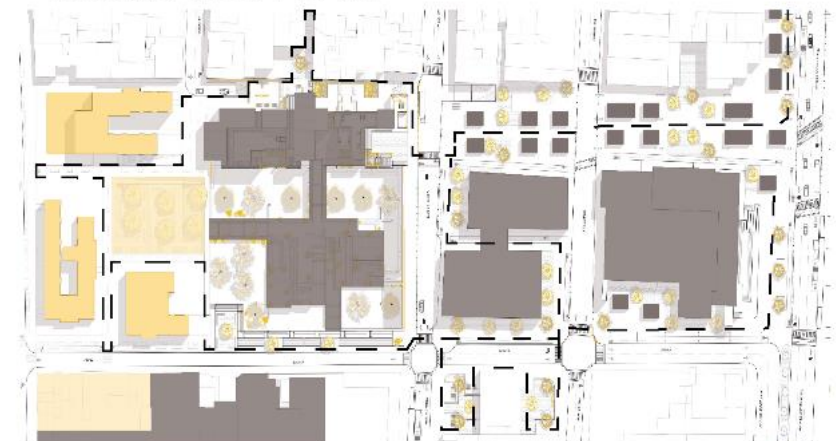
150 metro menos distancia recorrida al destino



8 minutos menos tiempo en recorrido

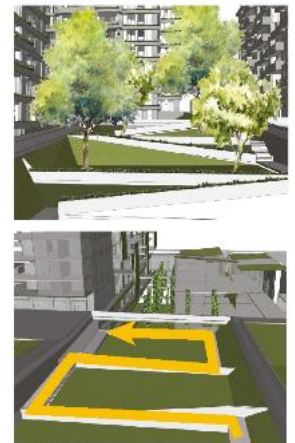
4. VIGILANCIA NATURAL Y FRECUENCIA DE USO

Refugio y tiempo de uso



Tiempo de uso
+8 horas Alto
5 - 8 horas Medio
1 - 4 horas Bajo
Implementar flujo peatonal medio

- Comercio
- Terapéuticas
- Académico
- Residencial
- Recreativas
- Paseo



Rehabilitando y revitalizando el vacío

MATRIZ DE AUDITORÍA PEATONAL EN ARQUITECTURA

FACTORES RELEVANTES A ESCALA DE EDIFICIO

5. CONFORT CLIMÁTICO Y AMBIENTAL



60% Espacio liberado para tratamiento de confort térmico

9 am: Sombra sobre caminería

12pm: Total iluminación áreas verdes

6pm: Sombra sobre patio central y jardines interiores de bloques

6. VENTILACIÓN



1 Ventilación cruzada

2 Ventilación efecto chimenea

Dirección Viento:

NE



7. RECOLECCIÓN DE AGUA



→ Canales de recolección de agua para áreas verdes

Precipitación zona centro de Quito: 1200-1400 mm por año

Recolección de agua en zonas verdes y canales

8. ATRACTIVO

Profundidad visual y escala

1 **Patio central:** conexión peatonal mediante áreas verdes entre proyectos



2 **Acceso calle Bogotá:** fuga visuales, apertura áreas verdes

3 **Unión entre proyectos:** continuidad visual hacia montañas y parque El Ejido



IMPLANTACIÓN GENERAL

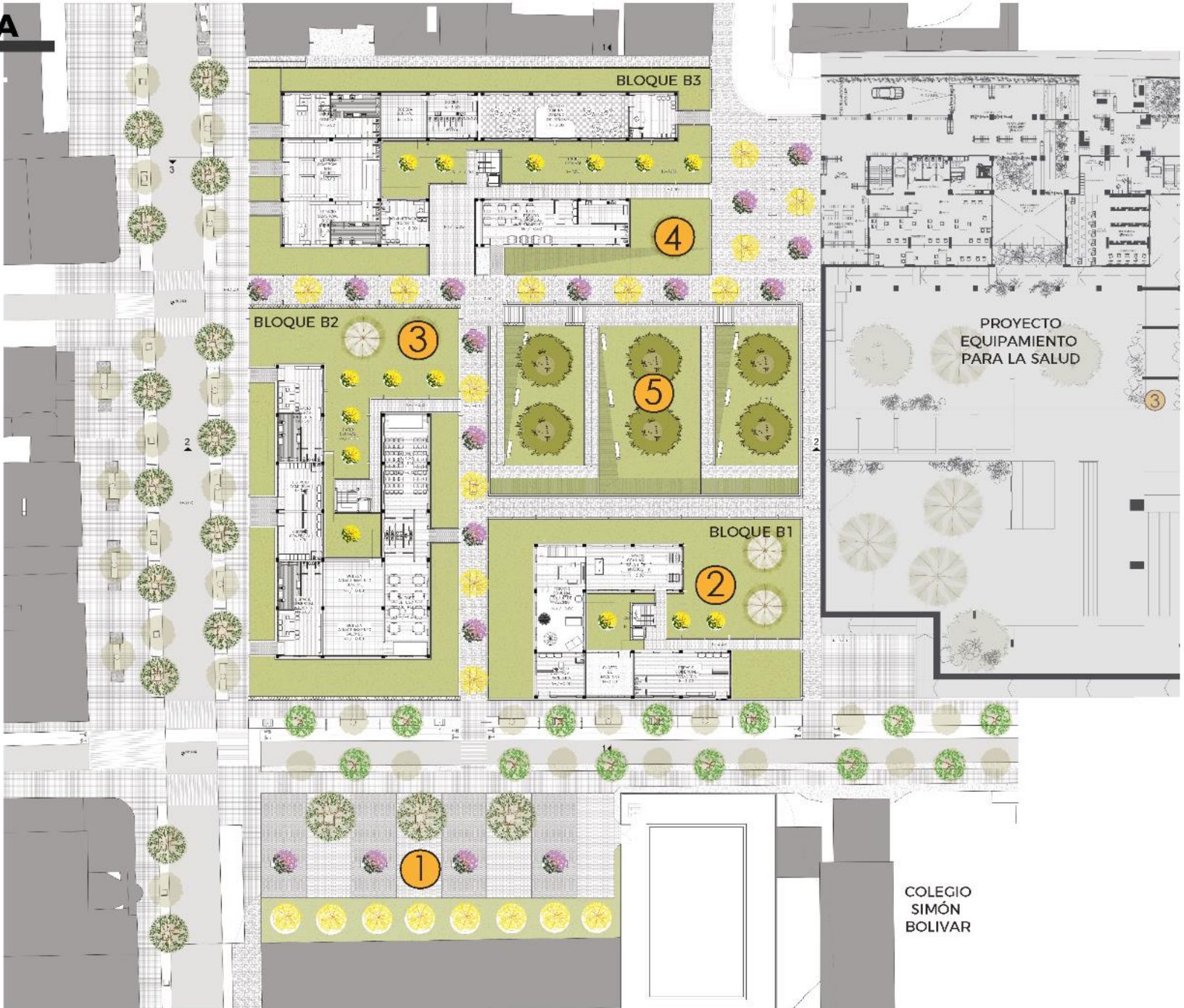


- (A) Vías pacificadas
- (B) Calles peatonales
- (C) Corredor ecológico
- (D) Boca estación Ejido
- (E) Ascensor estación Ejido
- (F) Proyecto Vivienda
- (G) Proyecto Equipamiento



PROYECTO DE VIVIENDA

PLANTA BAJA



- ① PLAZA BIENVENIDA
- ② BLOQUE 1
- ③ BLOQUE 2
- ④ BLOQUE 3
- ⑤ PATIO CENTRAL

ESPAZIALIZACIÓN DEL PROGRAMA ARQUITECTÓNICO

PROGRAMA POR BLOQUE



VIVIENDA-COMERCIO
-ÁREAS COMUNES

2
BLOQUE

3
BLOQUE

VIVIENDA-COMERCIO
-ÁREAS COMUNES

PARQUE
CENTRAL

ÁREA VERDE
COMUNAL

VIVIENDA-COMERCIO
-ÁREAS COMUNES

1
BLOQUE

EQUIPAMIENTO
DIRIGIDO A LA SALUD

UNIDAD EDUCATIVA
SIMÓN BOLÍVAR

ESPACIALIZACIÓN DEL PROGRAMA ARQUITECTÓNICO

PROYECTO DE VIVIENDA MIXTA Y EQUIPAMIENTO



PROGRAMA ARQUITECTÓNICO

ESPACIOS COMERCIALES BARRIALES

IMPRESA
DISEÑO GRÁFICO
FARMACIA
PAPELERÍA
PANADERÍA
TIENDA DE BARRIO
VENTA UNIFORMES ESCOLARES
RESTAURANTE

ESPACIO DE RECREACIÓN

ESPACIO CIUDADANO Y GUÍA DE NIÑOS

ADMINISTRACIÓN EDIFICIO

ESPACIOS COMUNALES EN ALTURA

DOBLES ALTURAS COMUNALES

ESPACIOS COMUNALES INTERIORES

SALAS COMUNALES BARRIALES

VIVIENDA TIPO A

AREA: 120 M2
4 HABITACIONES

VIVIENDA TIPO B

AREA: 100 M2
3 HABITACIONES

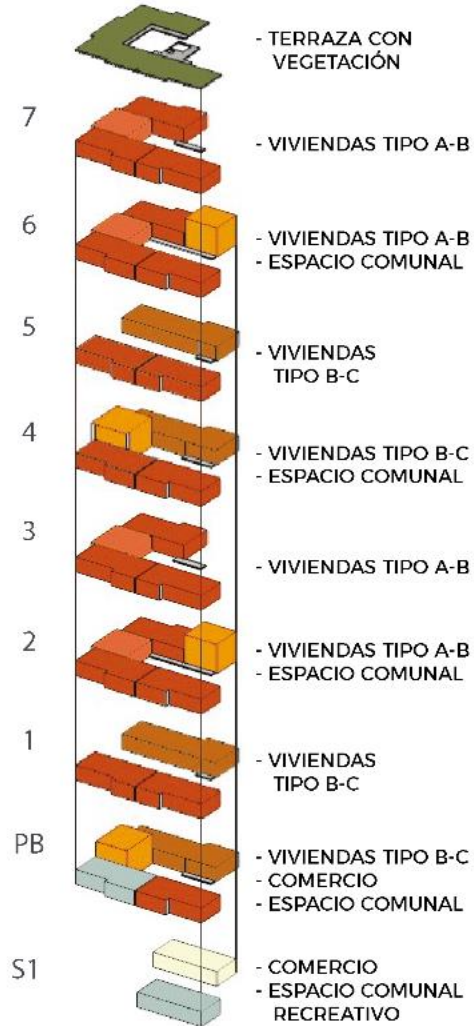
VIVIENDA TIPO C

AREA: 80 M2
2 HABITACIONES

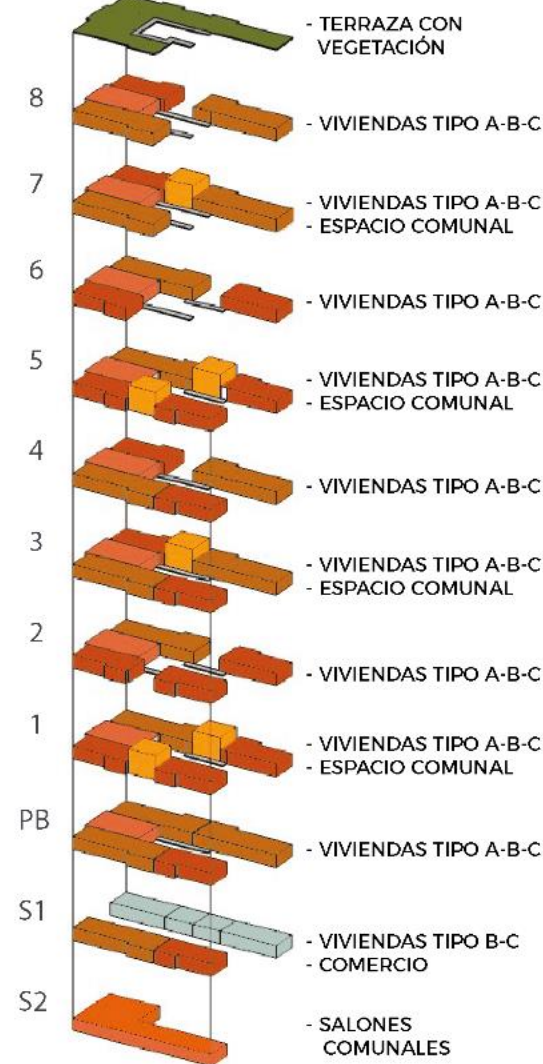
ESPACIOS COMUNALES EXTERIORES

PATIO CENTRAL
AREAS VERDES

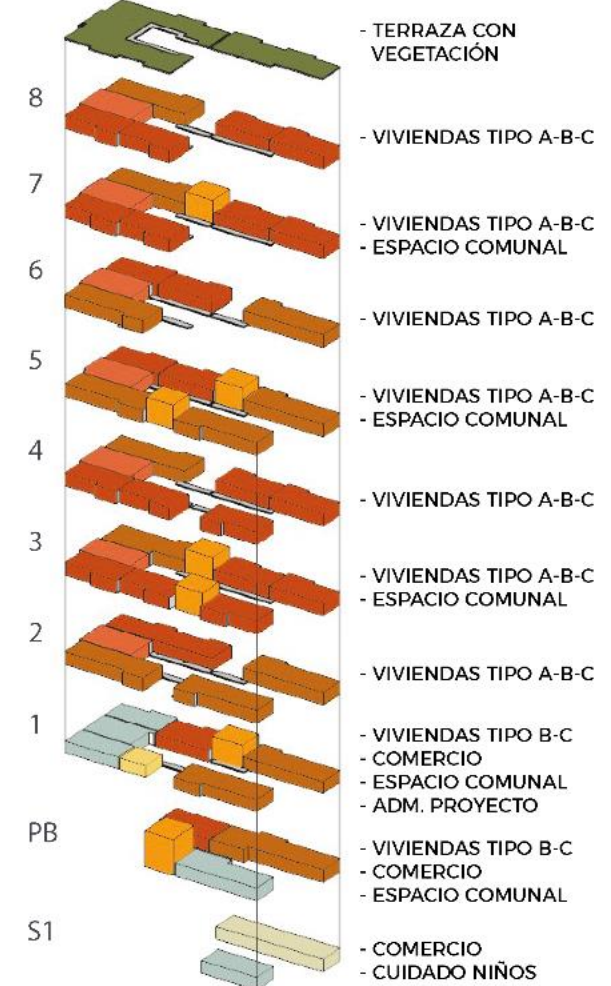
1. BLOQUE 1 VIVIENDA COMERCIO EQUIPAMIENTO



2. BLOQUE 2 VIVIENDA COMERCIO EQUIPAMIENTO



3. BLOQUE 3 VIVIENDA COMERCIO EQUIPAMIENTO





TIPOLOGÍAS DE VIVIENDA

MIXTURA DE VIVIENDAS (VIS-VIP- MAYOR A \$90.000)



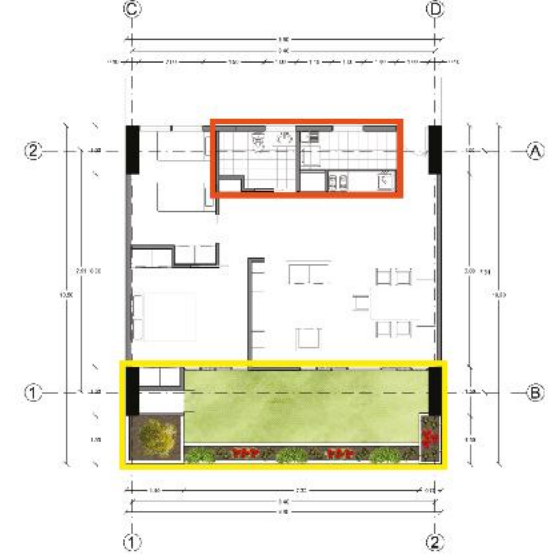
TIPO A 120 M2
34 UNIDADES:
4 HABITACIONES
6-7 PERSONAS
2 JARDINES INTERNOS



TIPO B 100 M2
63 UNIDADES:
3 HABITACIONES
4-5 PERSONAS
1 JARDÍN INTERNO



TIPO C 80 M2
19 UNIDADES:
2 HABITACIONES
3-4 PERSONAS



PLANOS ARQUITECTÓNICOS

BLOQUE 1: CUARTA PLANTA

TA
TIPOLOGÍA A:
4 DORMITORIOS

TB
TIPOLOGÍA B:
3 DORMITORIOS

CI
ÁREA COMUNAL
INTERIOR

P4
N+12.00



PLANOS ARQUITECTÓNICOS

BLOQUE 1: SEXTA PLANTA

TB
TIPOLOGÍA B:
3 DORMITORIOS

TC
TIPOLOGÍA C:
2 DORMITORIOS

CI
ÁREA COMUNAL
INTERIOR

P6
N+18.00



PLANOS ARQUITECTÓNICOS

BLOQUE 1: SECCIÓN D-D'





PLANOS ARQUITECTÓNICOS

BLOQUE 2: CUARTA PLANTA

TA

TIPOLOGÍA A:
4 DORMITORIOS

TB

TIPOLOGÍA B:
3 DORMITORIOS

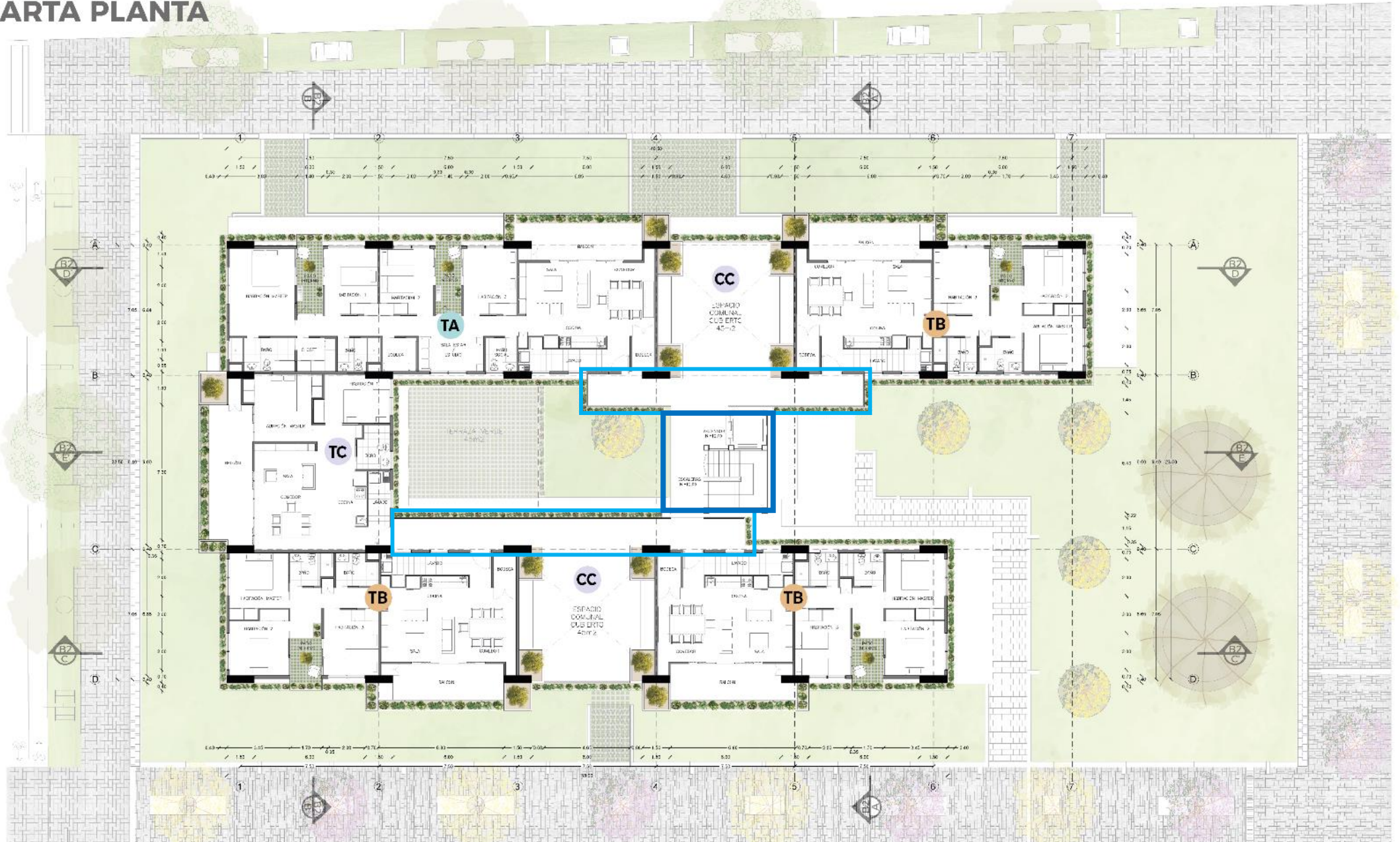
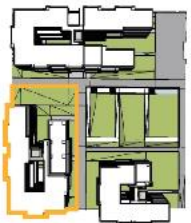
TC

TIPOLOGÍA C:
2 DORMITORIOS

CC

ÁREA COMUNAL
CUBIERTA

P4
N+12.00



PLANOS ARQUITECTÓNICOS

BLOQUE 2: OCTAVA PLANTA

TA

TIPOLOGÍA A:
4 DORMITORIOS

TB

TIPOLOGÍA B:
3 DORMITORIOS

TC

TIPOLOGÍA C:
2 DORMITORIOS

CC

ÁREA COMUNAL
CUBIERTO

CE

ÁREA COMUNAL
EXTERIOR

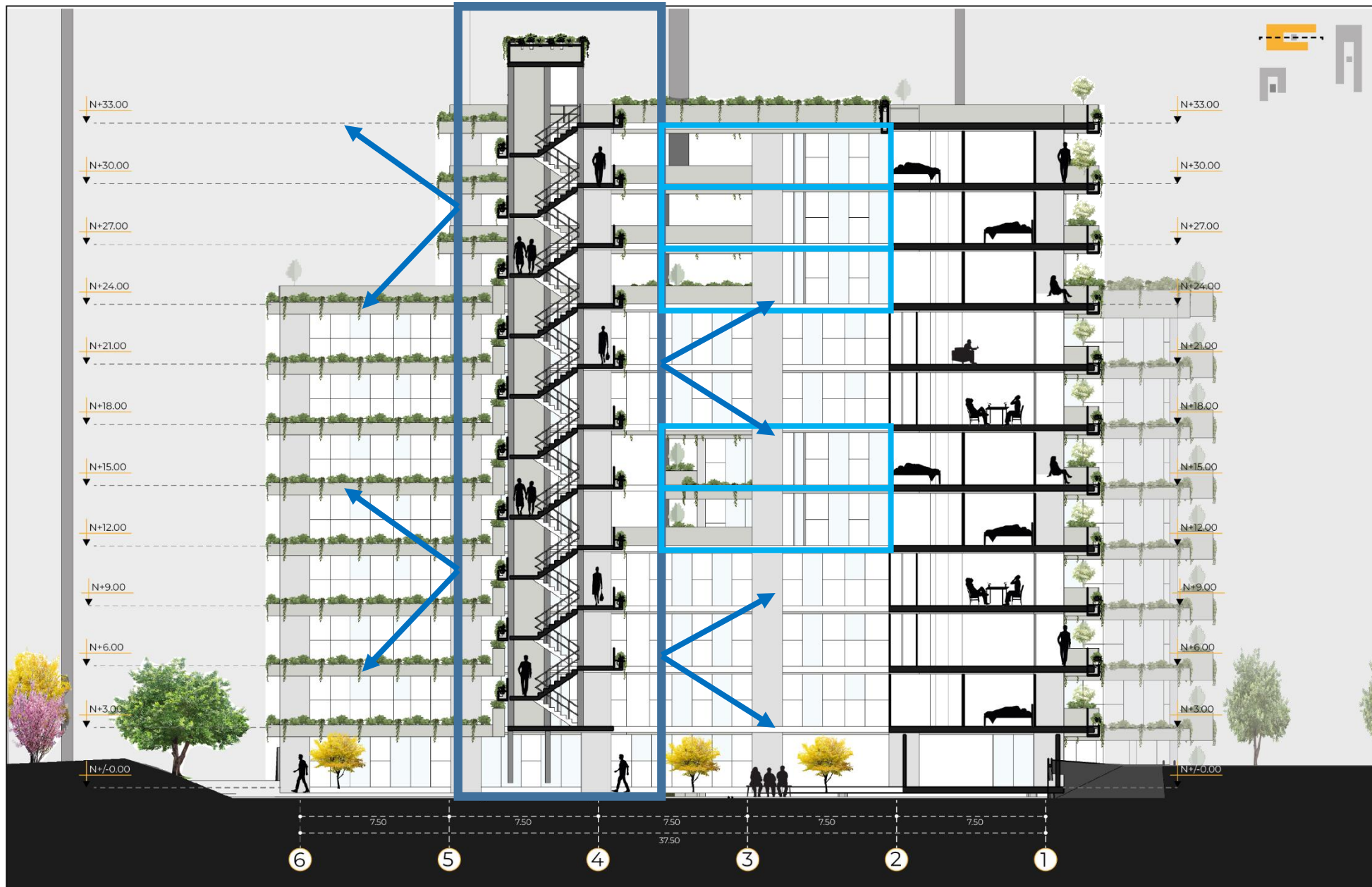
P8

N+24.00



PLANOS ARQUITECTÓNICOS

BLOQUE 2: SECCIÓN E-E'





PLANOS ARQUITECTÓNICOS

BLOQUE 3: TERCERA PLANTA

TA
TIPOLOGÍA A:
4 DORMITORIOS

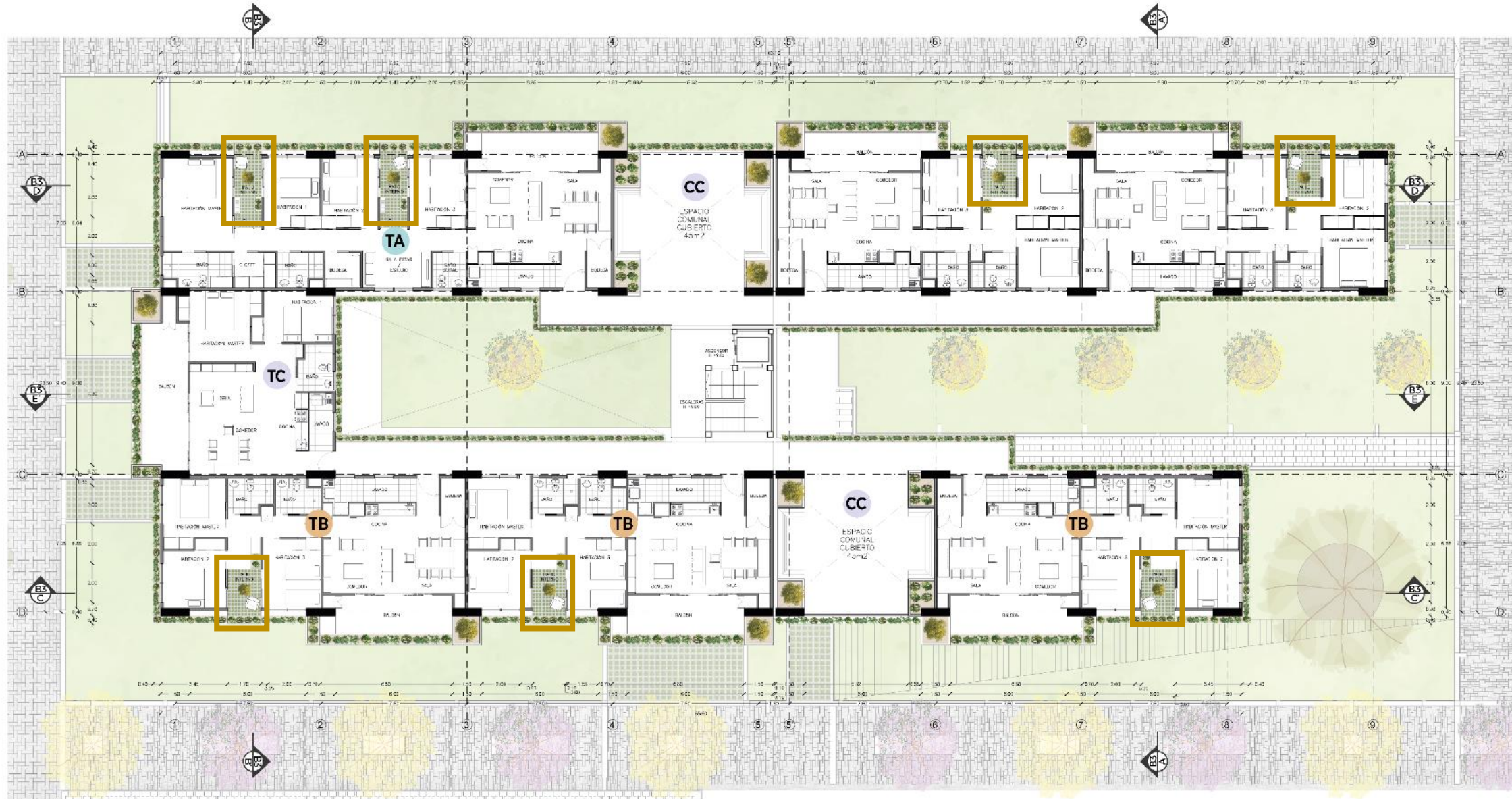
TB
TIPOLOGÍA B:
3 DORMITORIOS

TC
TIPOLOGÍA C:
2 DORMITORIOS

CC
ÁREA COMUNAL
CUBIERTO

P3
N=9.00





PLANOS ARQUITECTÓNICOS

BLOQUE 3: SECCIÓN D-D'





PLANOS ARQUITECTÓNICOS

BLOQUE 3: SEXTA PLANTA

TA

TIPOLOGÍA A:
4 DORMITORIOS

TB

TIPOLOGÍA B:
3 DORMITORIOS

TC

TIPOLOGÍA C:
2 DORMITORIOS

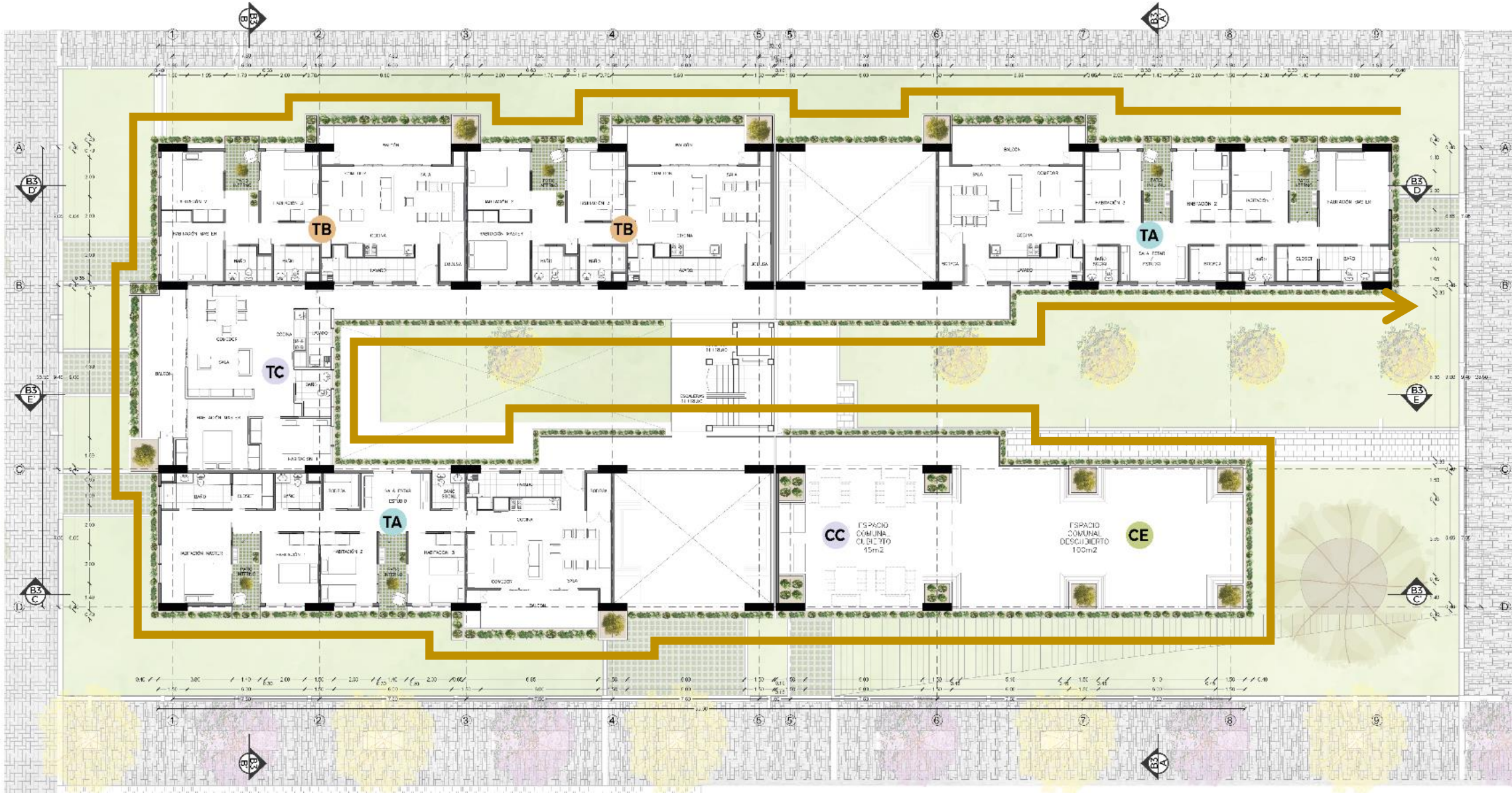
CC

ÁREA COMUNAL
CUBIERTO

CE

ÁREA COMUNAL
EXTERIOR

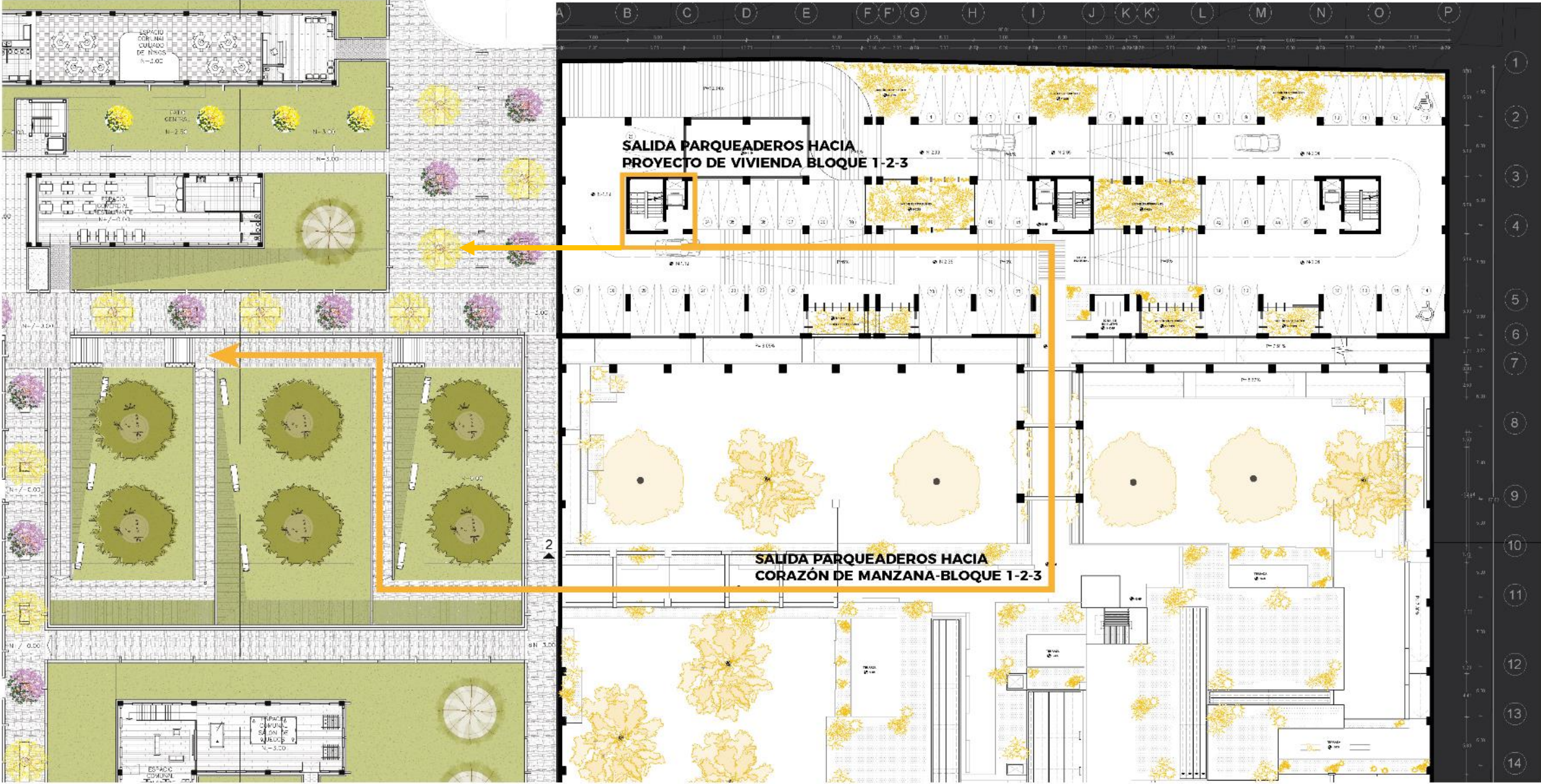
P6
Nº18.00





PLANOS ARQUITECTÓNICOS

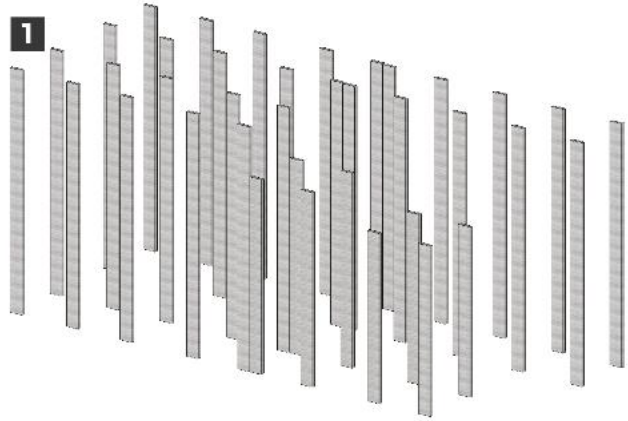
EQUIPAMIENTO PARA LA SALUD: PARQUEADEROS SUBSUELO 1





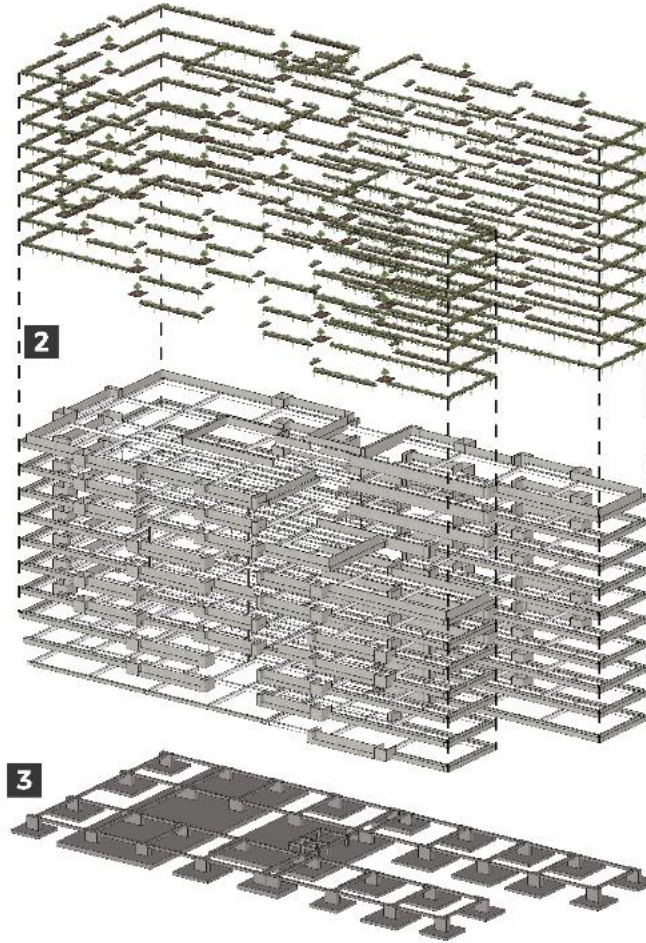
ASESORÍA ESTRUCTURAL

SISTEMA ESTRUCTURAL



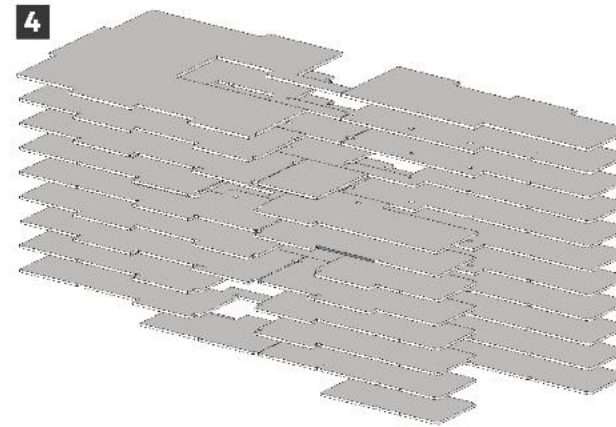
1 COLUMNAS DE HORMIGÓN

Columnas de sección rectangular que permiten abarcar grandes luces y albergar los contenedores de vegetación. Permiten configurar diferentes tipos de espacios internos.



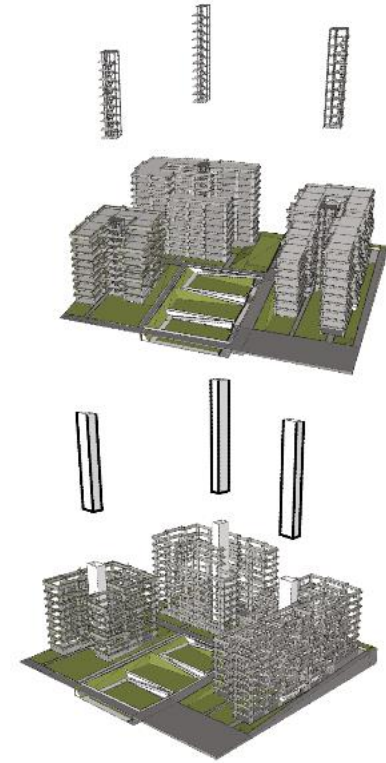
2 VIGAS DE HORMIGÓN

Vigas diseñadas para contener vegetación en todos sus niveles, tanto en fachada y área de circulación. Viga de hormigón armado contenedora de vegetación 30x100 cm
Viga de hormigón armado 30x50 cm



4 LOSAS

Paneles de losa prefabricadas sobre subestructura metálica IPE.
Estructura metálica viga IPE (15x30cm)
Estructura metálica viga IPE (10x20cm)
Plancha de micro hormigón armado prensado de 12 mm



ESTRUCTURA GENERAL

- Ducto de circulación independiente.
- Losas prefabricadas sobre subestructura metálica IPE.
- Paredes prefabricadas tipo sándwich e=10cm
- Columnas y pilares de hormigón
- Vigas de hormigón
- Cimentación de plintos y losas de hormigón

3 CIMENTACIÓN

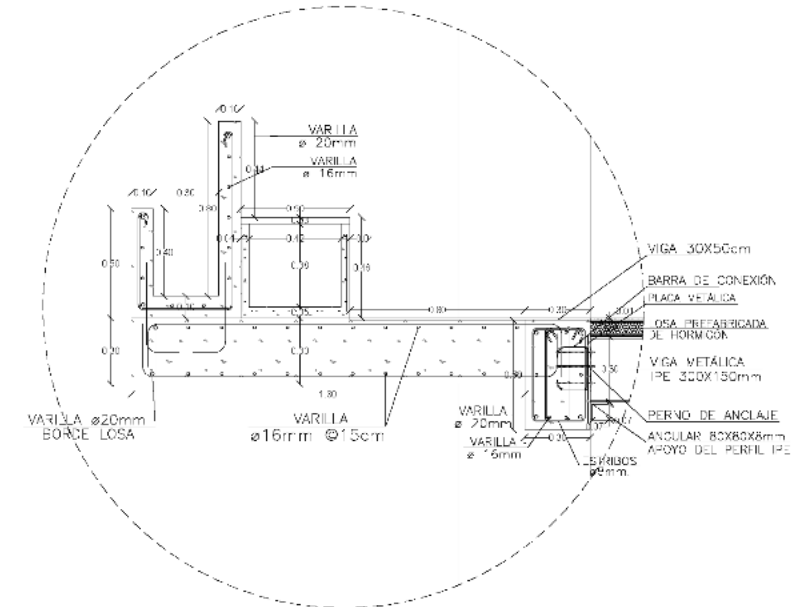
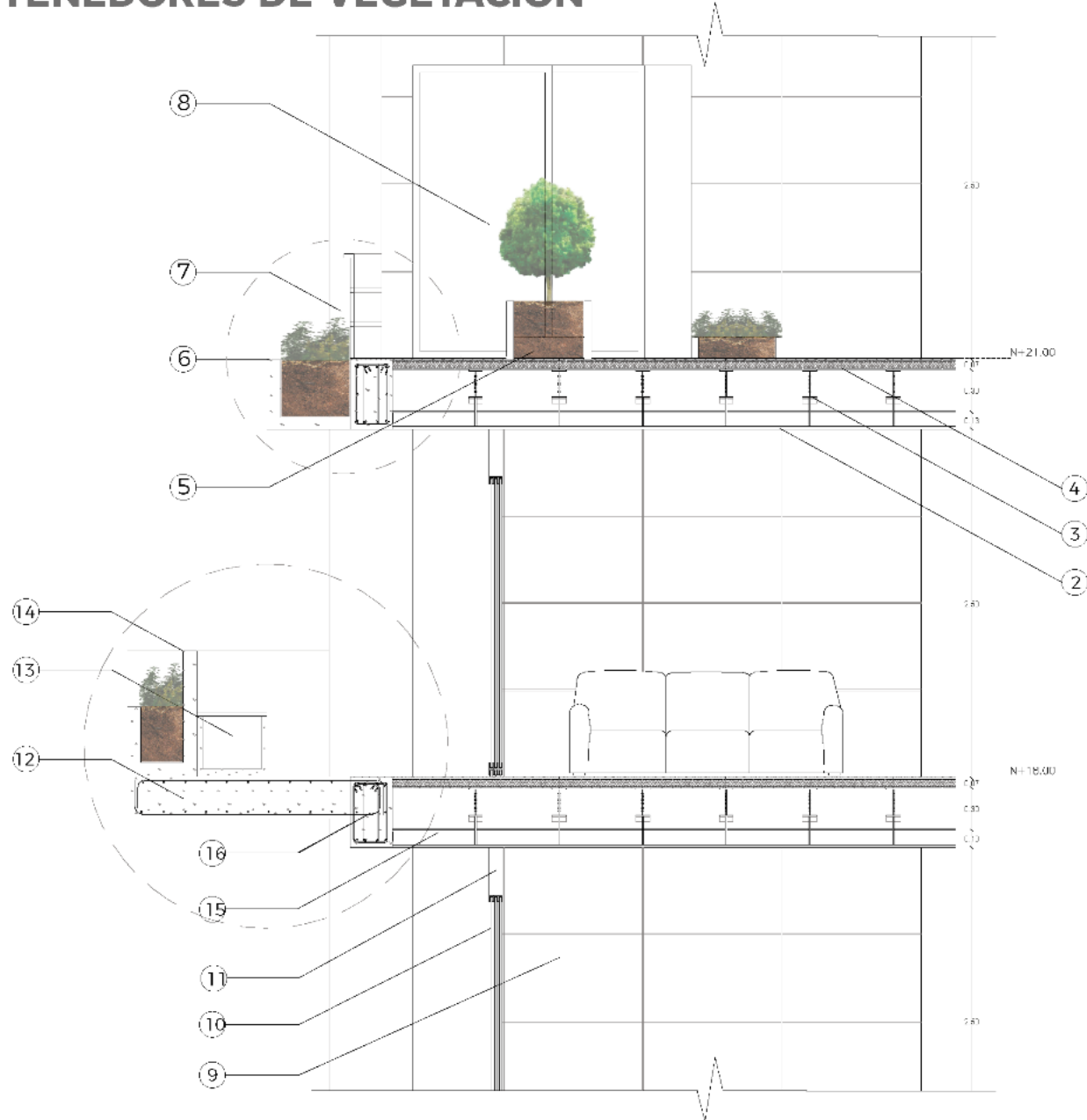
Plintos de hormigón para bloque de vivienda.
Losas de cimentación para ductos de circulación centrales.

PLANOS CONSTRUCTIVOS

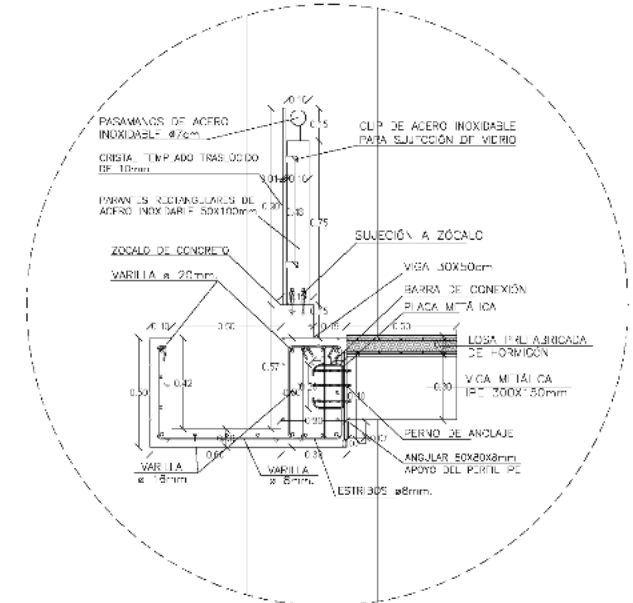
CORTE MURO - CONTENEDORES DE VEGETACIÓN

DESCRIPCIÓN

2. Panel de Yeso regular (Gypsum)
3. Estructura entrepiso metálico viga IPE (10x20 cm)
4. Panel de losa de entrepiso armada (e=8 cm)
5. Prefabricado de hormigón contenedor de vegetación 30x50 cm
6. Viga de hormigón contenedora de vegetación 50x80 cm
7. Pasamanos metálico (Acero rectangular - Vidrio 10 mm)
8. Mampara 2.00x2.30m (Aluminio - Vidrio templado 6mm)
9. Panel de micro hormigón simple para interiores (e=8 cm)
10. Mampara 4.00x2.30m (Aluminio - Vidrio templado 6mm)
11. Panel de micro hormigón armado para exteriores (e=8cm)
12. Balcón extensión de vegetación
13. Almacenamiento - Asiento prefabricado de hormigón armado
14. Pasamanos prefabricado de hormigón armado contenedor de vegetación en viviendas
15. Estructura entrepiso metálico viga IPE (15x30 cm)



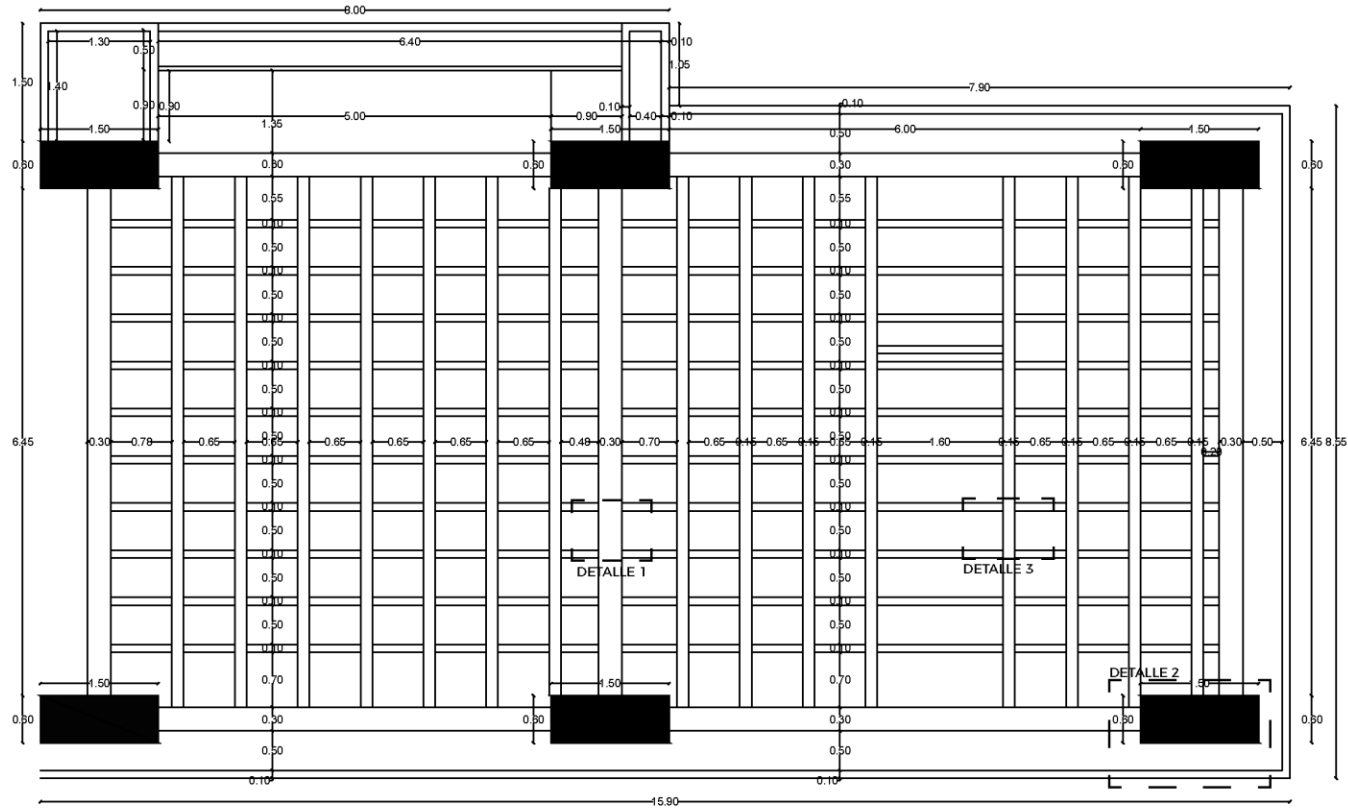
PASAMANOS EN BALCÓN



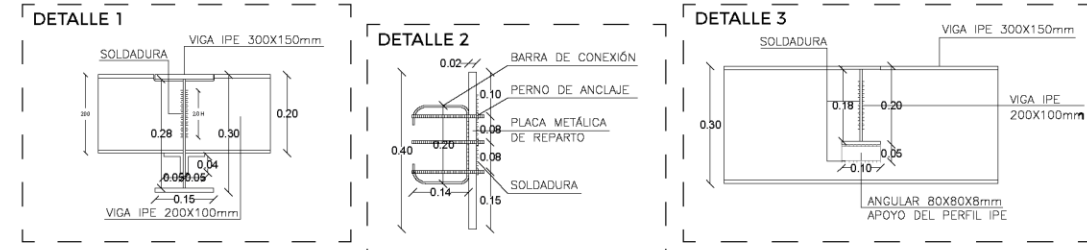
PASAMANOS EN PATIOS INTERNOS

PLANOS CONSTRUCTIVOS

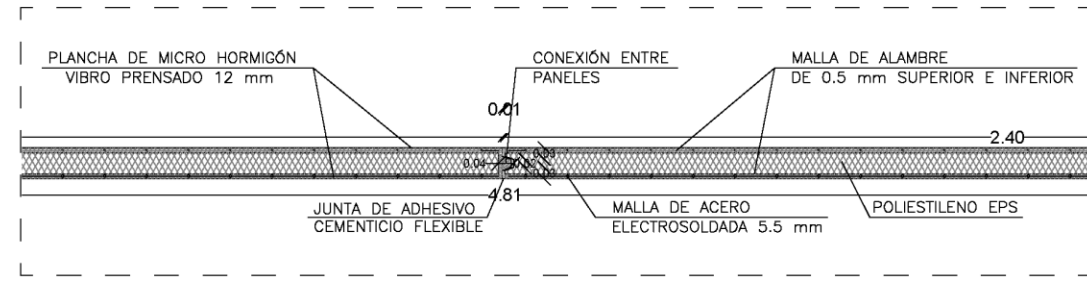
SISTEMA DE ENTREPISO ESTRUCTURA MIXTA



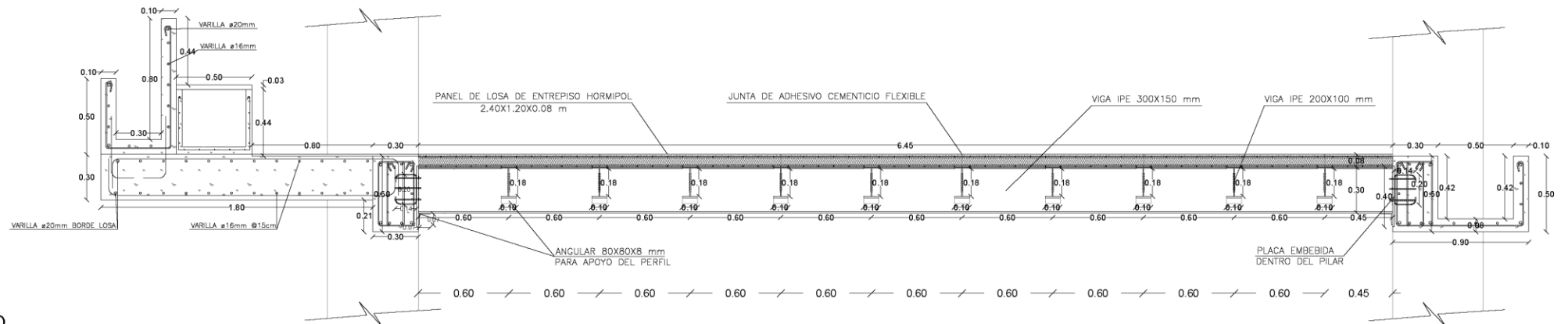
SISTEMA DE ENTREPISO METÁLICO



DETALLES CONEXIÓN ESTRUCTURA METÁLICA



CONEXIÓN ENTRE PANELES PREFABRICADOS PARA LOSA

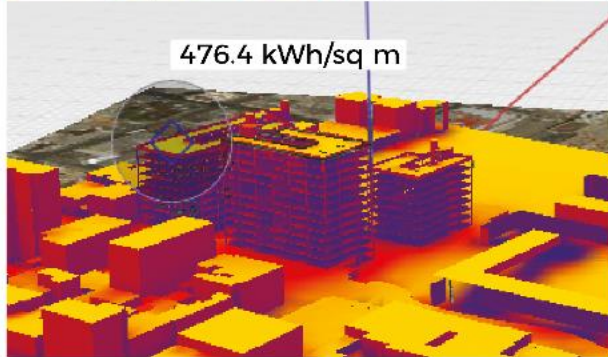
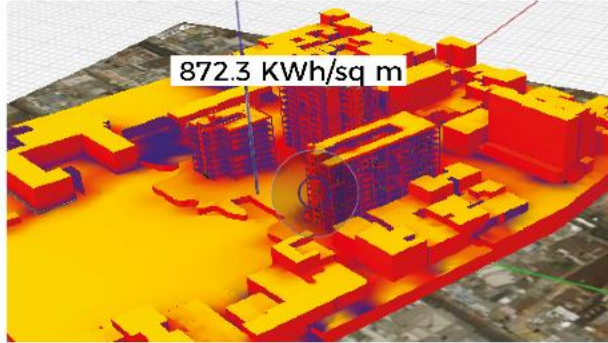


SECCION TRANSVERSAL ENTREPISO

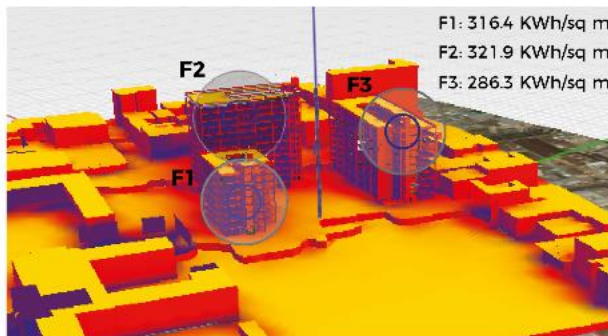
ASESORÍA SUSTENTABILIDAD

ANÁLISIS DE IRRADIACIÓN SOLAR

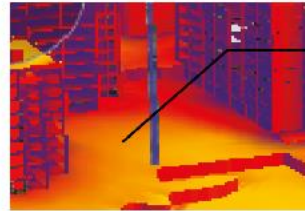
ANÁLISIS SIN ESTRATEGIAS BIOCLIMÁTICAS



ANÁLISIS CON ESTRATEGIAS BIOCLIMÁTICAS



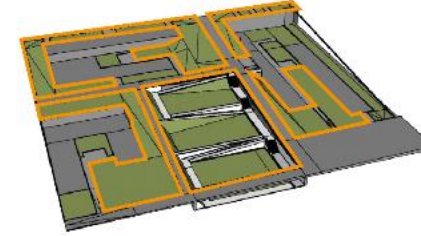
SITUACIÓN



1359 kWh/sqm

Alta radiación en áreas verdes y espacios de estancia generando espacios no confortables para el usuario.

INTENCIÓN



Aprovechar desnivel terreno generando espacios iluminados y confortables mediante vegetación.

PROPUESTA

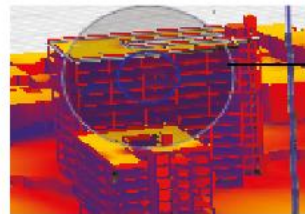


Dotar de vegetación nativa en las áreas verdes, creando espacios confortables de estancia.

ÁREAS VERDES

ÁREAS COMUNES

VIVIENDAS

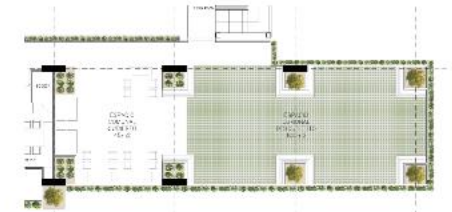


753.1 kWh/sqm

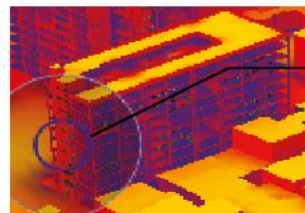
Radiación solar directa sobre áreas comunes en altura, generando espacios calientes.



Utilizar el emplazamiento de los bloques para generar aperturas en pisos superiores ventilando espacios interiores

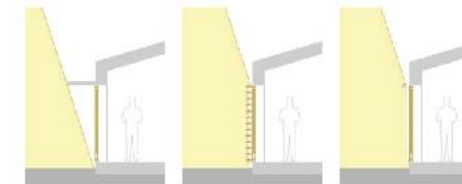


Generar espacios de estancia de doble altura con vegetación nativa que permitan reducir temperatura interior.

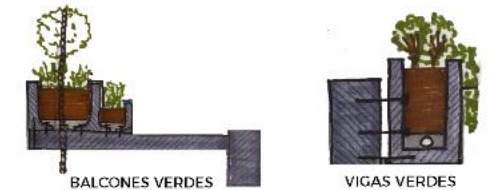


872.3 kWh/sqm

Las viviendas reciben radiación directa todo el día, lo que genera espacios no habitables para el usuario.



Para reducir la radiación y exposición solar se dota de mecanismos que reduzcan la incidencia solar en fachada



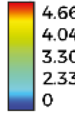
Se genera aleros prefabricados con vegetación que mejoren la habitabilidad de los espacios interiores.

ASESORÍA SUSTENTABILIDAD

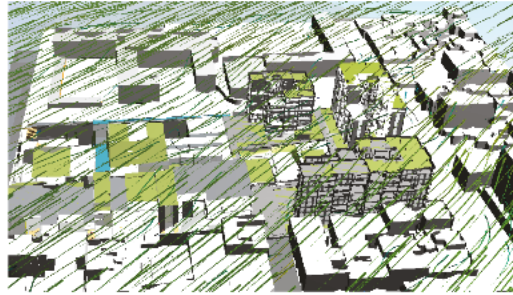
ANÁLISIS DE VIENTO

DATOS GENERALES

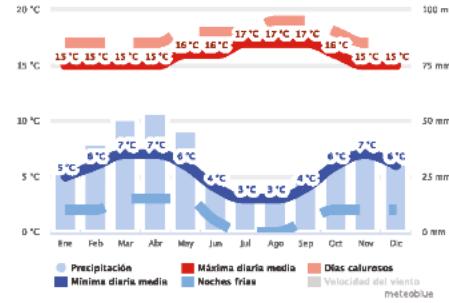
Velocidad (m/s)



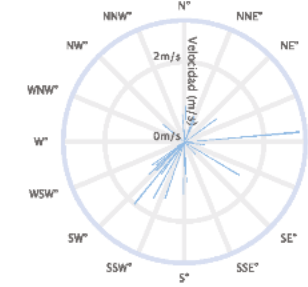
Dirección viento



TEMPERATURA Y PRECIPITACIÓN

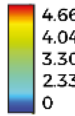


ROSA DE VIENTOS

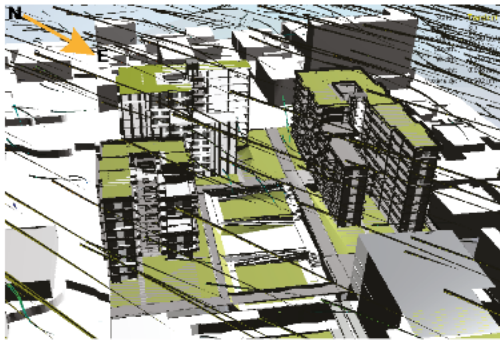


ANÁLISIS DEL VIENTO EXTERNO DEL PROYECTO FLOW DESIGN

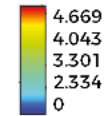
Velocidad (m/s)



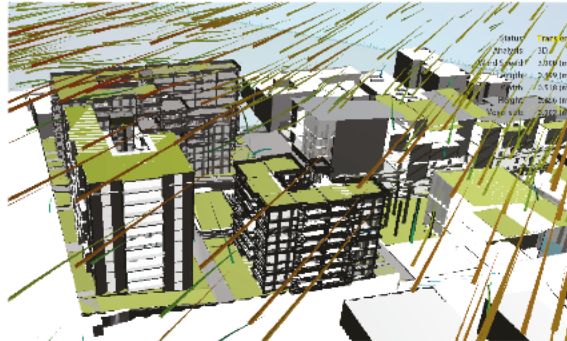
Dirección viento



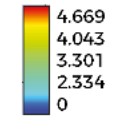
Velocidad (m/s)



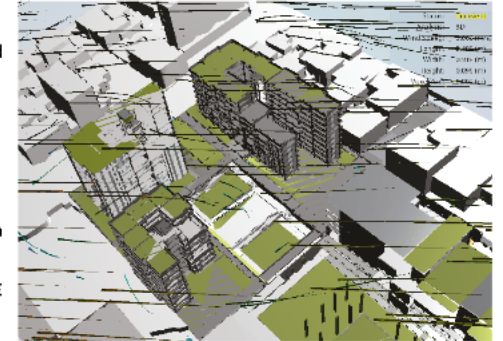
Dirección viento



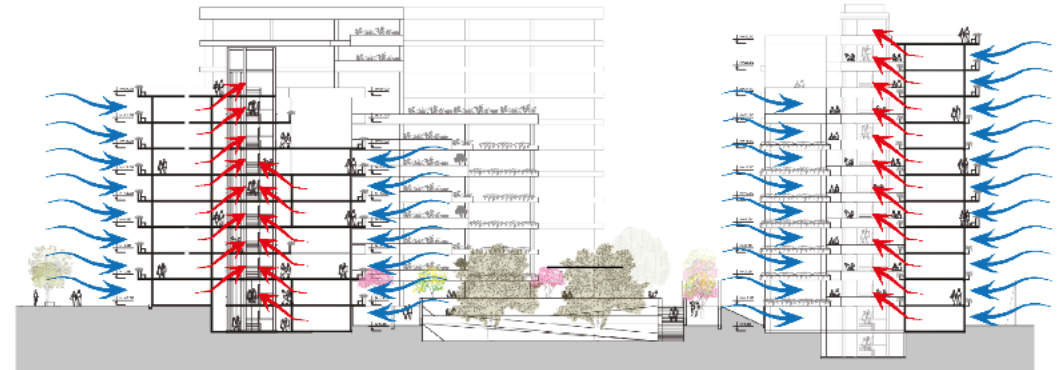
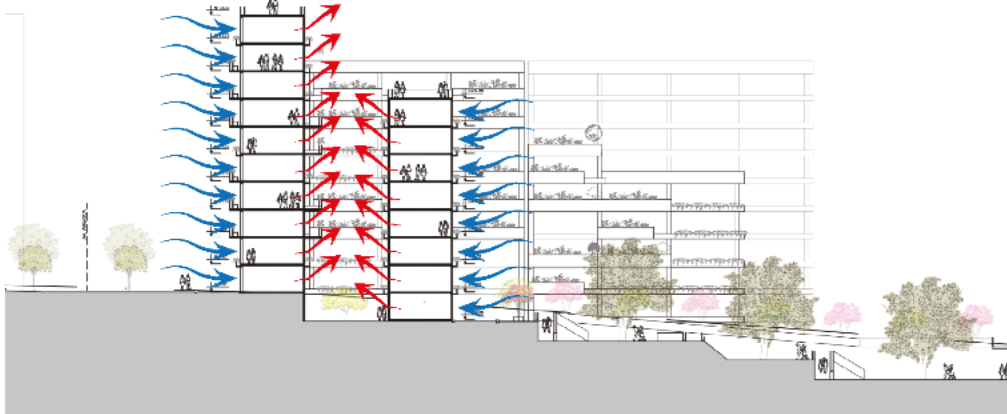
Velocidad (m/s)



Dirección viento



ANÁLISIS DEL VIENTO INTERNO EN EL PROYECTO MEDIANTE VENTILACIÓN CRUZADA Y EFECTO CHIMENEA



PLANOS ARQUITECTÓNICOS

MAQUETA PROYECTO DE VIVIENDA



