

PONTIFICIA UNIVERSIDAD CATÓLICA DEL ECUADOR

FACULTAD DE ARQUITECTURA, DISEÑO Y ARTES

TRABAJO DE INTEGRACIÓN CURRICULAR

ZONA METRO HIPERCENTRO - UNIDAD DE ACTUACIÓN URBANÍSTICA

LA PRADERA 1: INCLUSOR SENSORIAL DE REAPRENDIZAJE EXPERIENCIAL

VOLUMEN II

MILENA PATRICIA ZAPATA LEDESMA

TUTORA: MARÍA AUGUSTA LARCO MOSCOSO

QUITO – ECUADOR

2023

## M MEMORIAS

- MU Memorias urbanas
- MA Memorias arquitectónicas

## A EXPEDIENTE ARQUITECTÓNICO

- A1 Implantación Isométrica
- A2 Implantación de Cubiertas
- A3 Fachadas Longitudinales Urbano
- A4 Implantación de Planta Baja
- A5 Corte Arquitectónico Urbano
- A6 Planta Baja Incluser 1 N+/- 0.00
- A7 Visualización Incluser 1
- A8 Subsuelo 1 N- 3.96
- A9 Visualización Subsuelo 1
- A10 Subsuelo 2 N- 7.74
- A11 Corte Arquitectónico Longitudinal
- A12 Corte Arquitectónico Transversal
- A13 Planta Baja Incluser 2 N+ 0.20
- A14 Visualización Ingreso
- A15 Planta Alta 1 N+4.86
- A16 Visualización Oficina
- A17 Planta Alta 2 N+8.46
- A18 Visualización Exterior
- A19 Fachadas Longitudinales
- A20 Visualización Exterior- Aceso
- A21 Fachada Transversal
- A22 Visualización General

## C EXPEDIENTE CONSTRUCTIVO

- C1 Replanteo
- C2-3 Cuadro de acabados
- C4 Planta constructiva
- C5 Corte Constructivo
- C6 Fachada constructiva
- C7 Corte por muro con detalles
- C8 Detalle Especial

## E ASESORÍA ESTRUCTURAL

- E1 Predimensionamiento
- E2 Planta de Cimentación
- E3 Detalle de Cimentación
- E4 Planta de Losas
- E5 Detalle de Escaleras
- E6 Planta de Cubierta
- E7 Isometría y despiece estructural

## S ASESORÍA DE SOSTENIBILIDAD

- S1 Análisis Climatológico
- S2-S3 Análisis de Asoleamiento
- S4 Estándares de Edificabilidad

## EP ASESORÍA DE ESPACIO PÚBLICO

- EP1 Ciudadana Paseable desde Itinerarios
- EP2 Acercamiento Equipamiento
- EP3 Estado Actual Contexto
- EP4 Dimensiones y Tipos de Discapacidades

# METODOLOGÍA

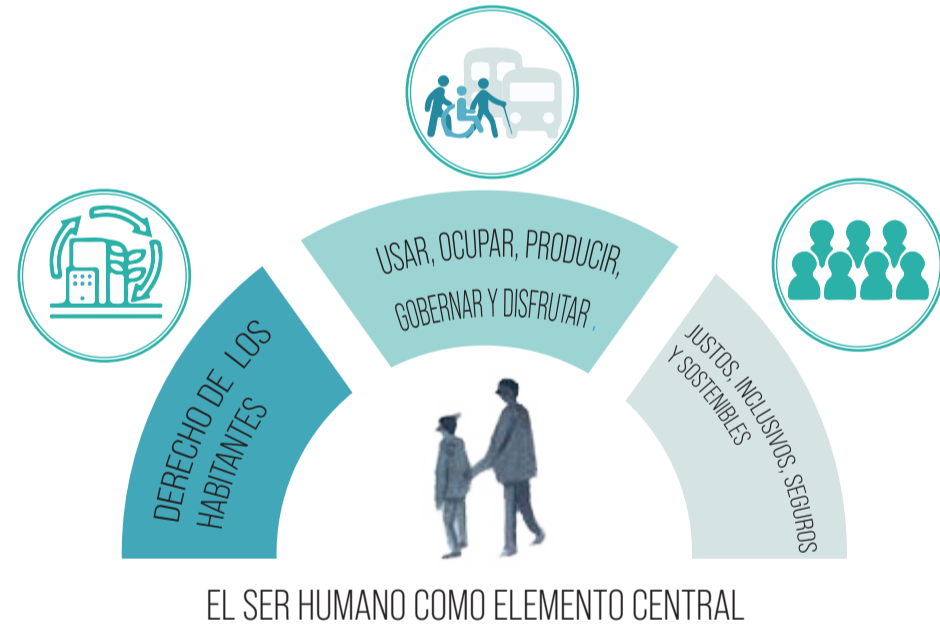
## 01 TRES LÓGICAS DE PRODUCCIÓN DE LA URBANIZACIÓN EN AMÉRICA LATINA:

ABRAMO, 2012



## 02 PRINCIPIOS METODOLÓGICOS:

DERECHO A LA CIUDAD  
(Carta Mundial de Derecho a la Ciudad, 2004)



PRODUCCIÓN SOCIAL Y AMBIENTAL DE LA CIUDAD Y EL SUELO

CORREGIR LAS DISTORCIONES DE URBANIZACIÓN

CIUDAD PASEABLE (LA CIUDAD PASABLE)

CIUDAD DE 15 MINUTOS CAMINABLES O 1 KM A PARTIR DE LAS BOCAS DEL METRO. GARANTIZANDO LAS 5 FUNCIONES ESENCIALES DE LA VIDA:

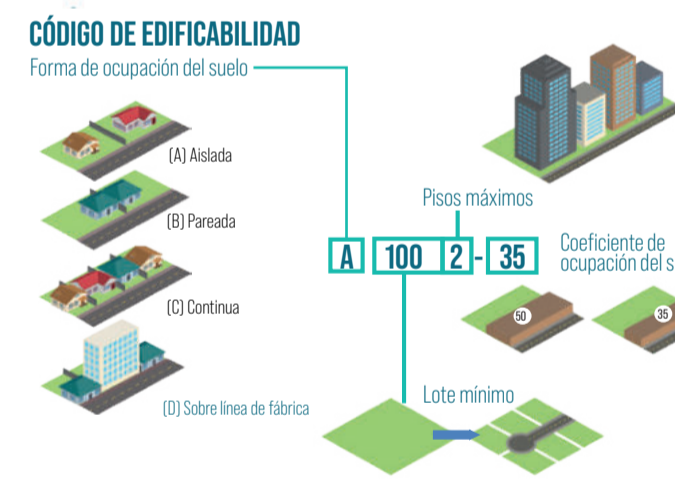


## 03 PRODUCCIÓN POLÍTICA : LÓGICAS DE URBANIZACIÓN EN QUITO

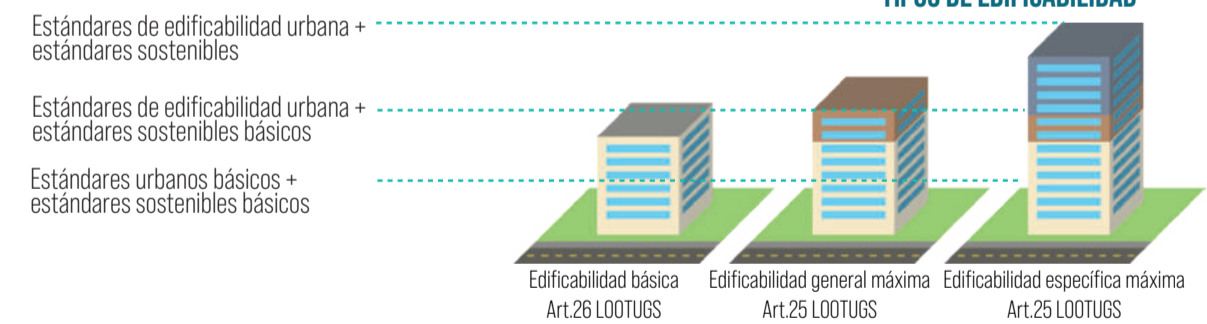
APLICACIÓN del PUGS



**USOS DE SUELO**  
Definido por el Plan de Uso y Gestión de Suelo que caracteriza un determinado ámbito espacial por ser el dominante y mayoritario en el Polígono de Intervención Territorial



**EDIFICABILIDAD**  
Vinculado a las distintas edificabilidades a las que se puede acceder en el DMQ. Se accede a mayor edificabilidad cuando se cumplen los estándares que aplican a la edificación.

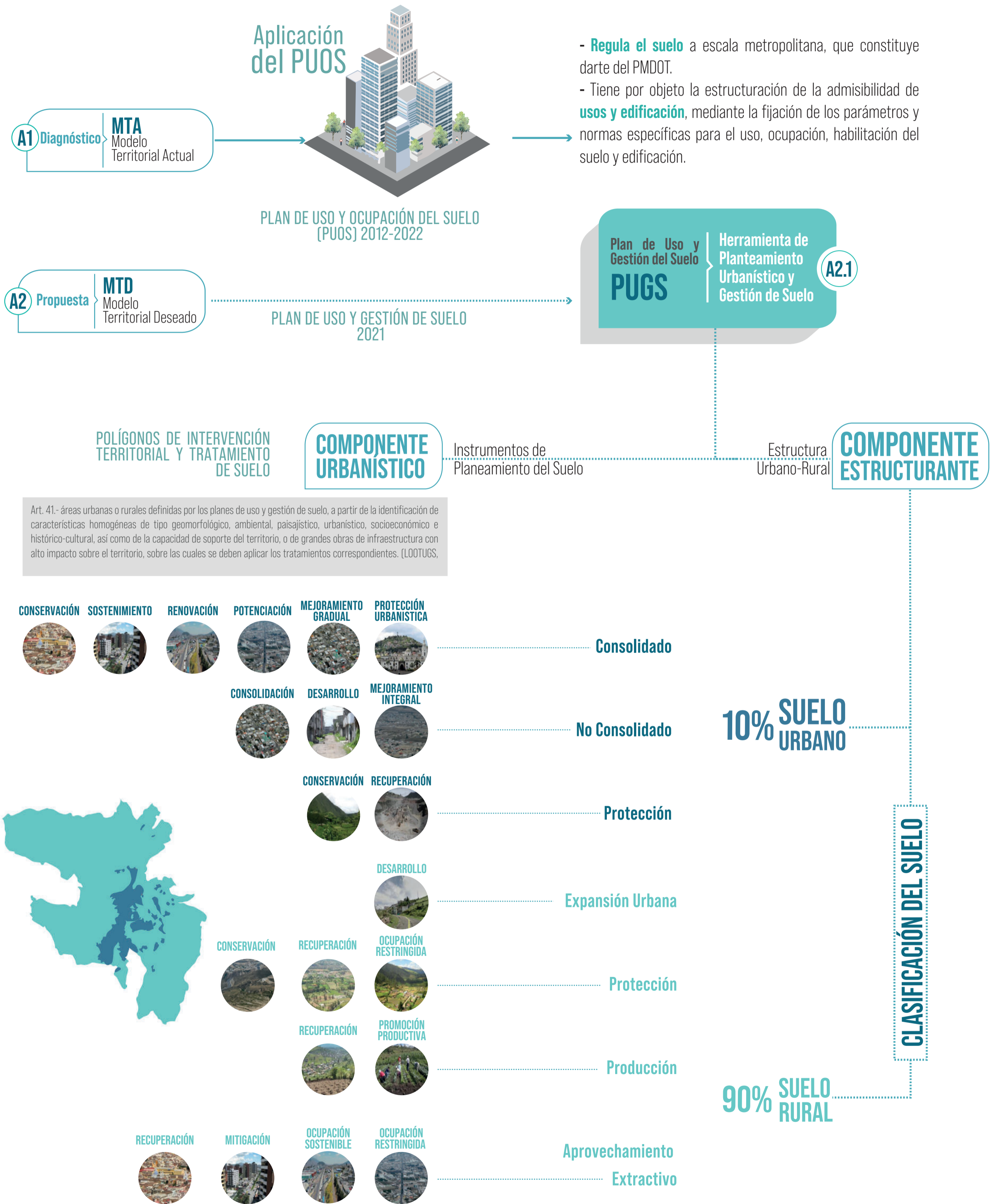


**TIPOS DE EDIFICABILIDAD**  
Edificabilidad básica Art. 26 LOOTUGS  
Edificabilidad general máxima Art. 25 LOOTUGS  
Edificabilidad específica máxima Art. 25 LOOTUGS



**ESTÁNDARES DE ACTUACIONES URBANÍSTICAS**  
Parámetros de calidad exigibles al planeamiento y a las actuaciones urbanísticas con relación al espacio público, equipamientos, previsión de suelo para vivienda social, protección y aprovechamiento del paisaje, prevención y mitigación de riesgos.

(Plan de Uso y Gestión de Suelo, 2021)



PONTIFICIA UNIVERSIDAD CATÓLICA DEL ECUADOR  
FACULTAD DE ARQUITECTURA, DISEÑO Y ARTES  
TRABAJO DE INTEGRACIÓN CURRICULAR VOLUMEN II

TEMA:  
ZONA METRO HIPERCENTRO, UNIDADES DE ACTUACIÓN URBANÍSTICA LA PRADERA 1, 2 Y 3  
CONTIENE:  
METODOLOGÍA

BLOQUE

DIRECTORA:  
ARQ. MARÍA AUGUSTA LARCO M.  
AUTORES:  
DIC : ARQUITECTURA DE CERCANÍA SOCIAL Y AMBIENTAL, UNIDADES DE ACTUACIÓN URBANÍSTICA.

UBICACIÓN:  
QUITO- ECUADOR, SECTOR LA PRADERA  
PROYECTO:

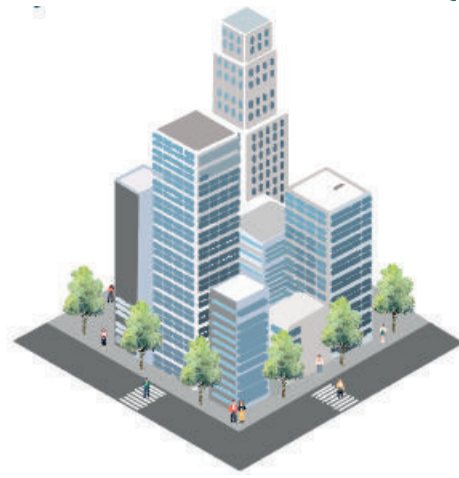
FECHA:  
JUNIO - 2023  
ESCALA:

MU1

# METODOLOGÍA

## 04 NUEVAS HERRAMIENTAS DE PLANIFICACIÓN= REPLANTEO DE LO APRENDIDO A LO LARGO DE LA CARRERA

PLAN DE USO Y OCUPACIÓN DEL SUELO (PUOS) 2012-2022



- Regula el suelo a escala metropolitana, que constituye parte del PMDOT.
- Tiene por objeto la estructuración de la admisibilidad de usos y edificación, mediante la fijación de los parámetros y normas específicas para el uso, ocupación, habilitación del suelo y edificación.

PLAN DE USO Y GESTIÓN DEL SUELO (PUGS) 2021-2033

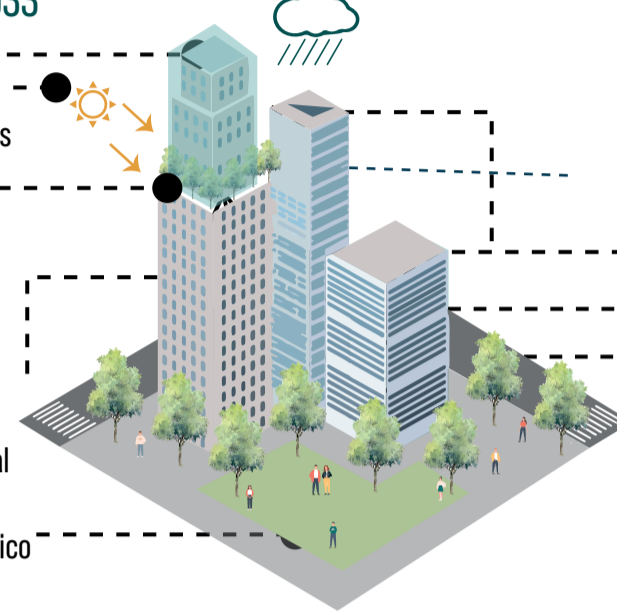
- Agua
- Energía
- Aportes Ambientales
- Confort

ESTÁNDARES SOSTENIBLES

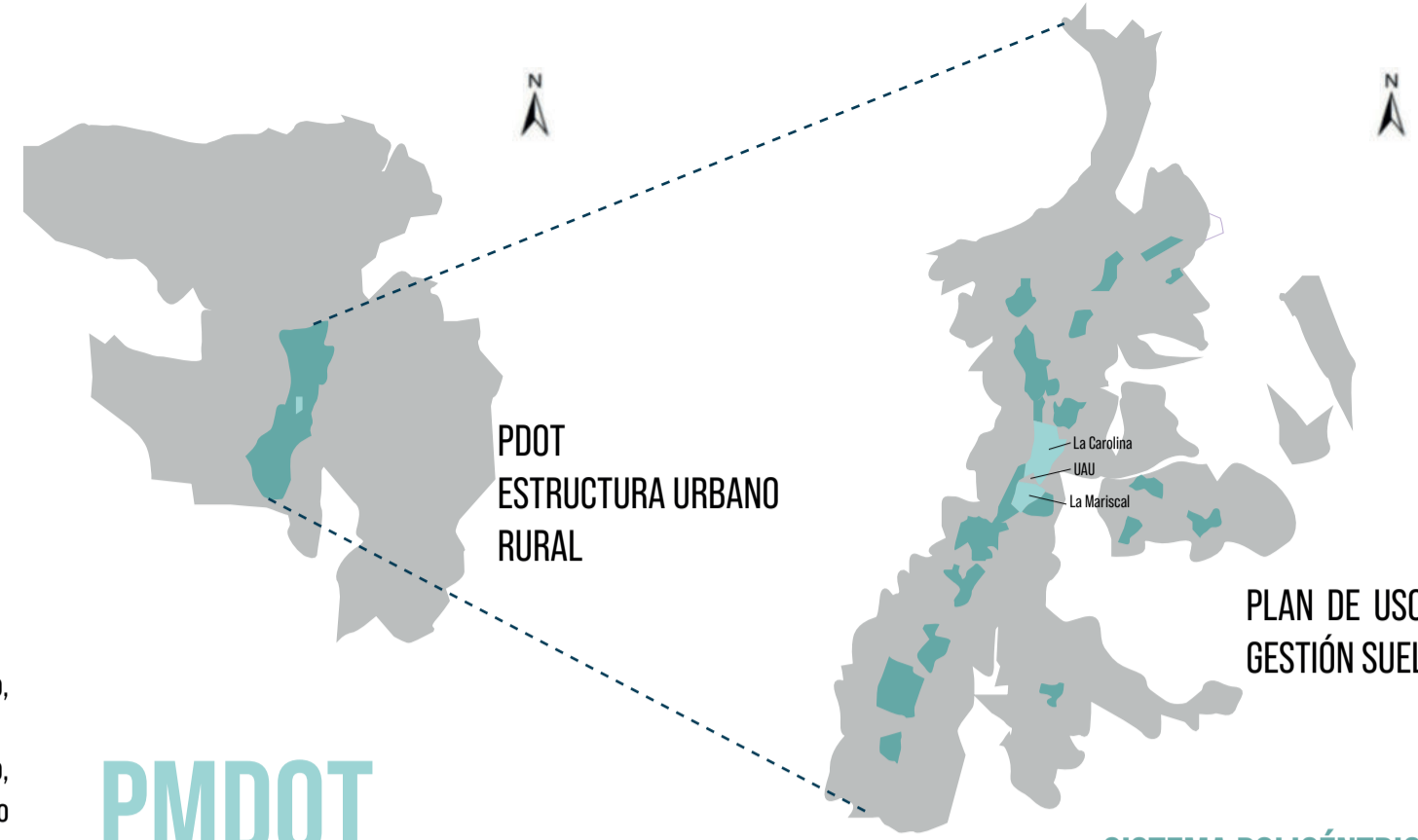
- Será obligatorio el cumplimiento de la LOOGTUS
- Regula el aprovechamiento urbanístico (uso, ocupación y edificabilidad) para cada predio.
- Incluirá la gestión y financiamiento del suelo, aportando infraestructura, equipamientos, Espacio Público y vivienda de interés social

ESTÁNDARES URBANOS Y RURALES

- Redistribución Cos Total
- Quebradas Urbanas y Espacio Público



- Edificabilidad General Máxima
- Edificabilidad Específica Máxima
- Edificabilidad Básica



### PMDOT

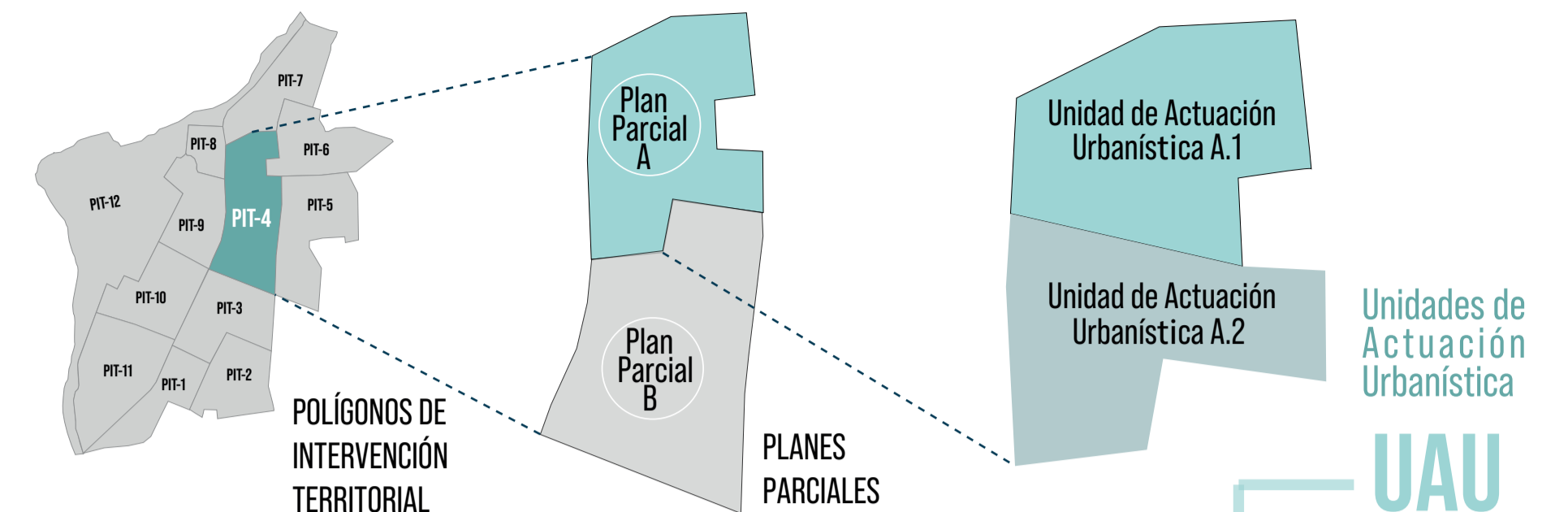
Respuesta a los problemas y potencialidades

Modelo de ciudad policéntrica y consolidada

Sistema eficiente de movilidad y conectividad que se articula al sistema de microrregiones sostenible rurales

SISTEMA POLICÉNTRICO Complementariedad entre centralidades.

Jerarquías con una visión multiescalar: equilibrio territorial. (MDMQ,2021)

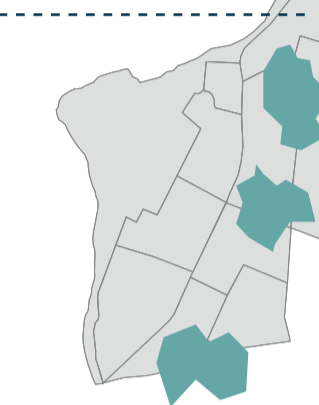


CENTRALIDADES

Garantiza: Distribución equilibrada de equipamientos y servicios Diversidad de usos y actividades considerar.

PIT Polígonos de Intervención Territorial

"Zonas Metro"



Áreas urbanas o rurales de características homogéneas

- Conservación
- Sostenimiento
- Renovación
- Potenciación (nuevo)
- Mejoramientos (nuevo)
- Protección Urbanística (nuevo)

Asignar específicos. Normar la dotación de equipamientos

Unidades de Actuación Urbanística UAU - Áreas de gestión del suelo determinadas por este plan o un plan parcial que lo desarrolle. Gestión Distribución de cargas y beneficios Instrumentos de Gestión del Suelo

Beneficios: Aprovechamiento del suelo, edificabilidad Cargas: Vías, área verde y área comunitaria (Plan de Uso y Gestión de Suelo, 2021)

## 05 APLICACIÓN PUGS ANÁLISIS 20 UAU

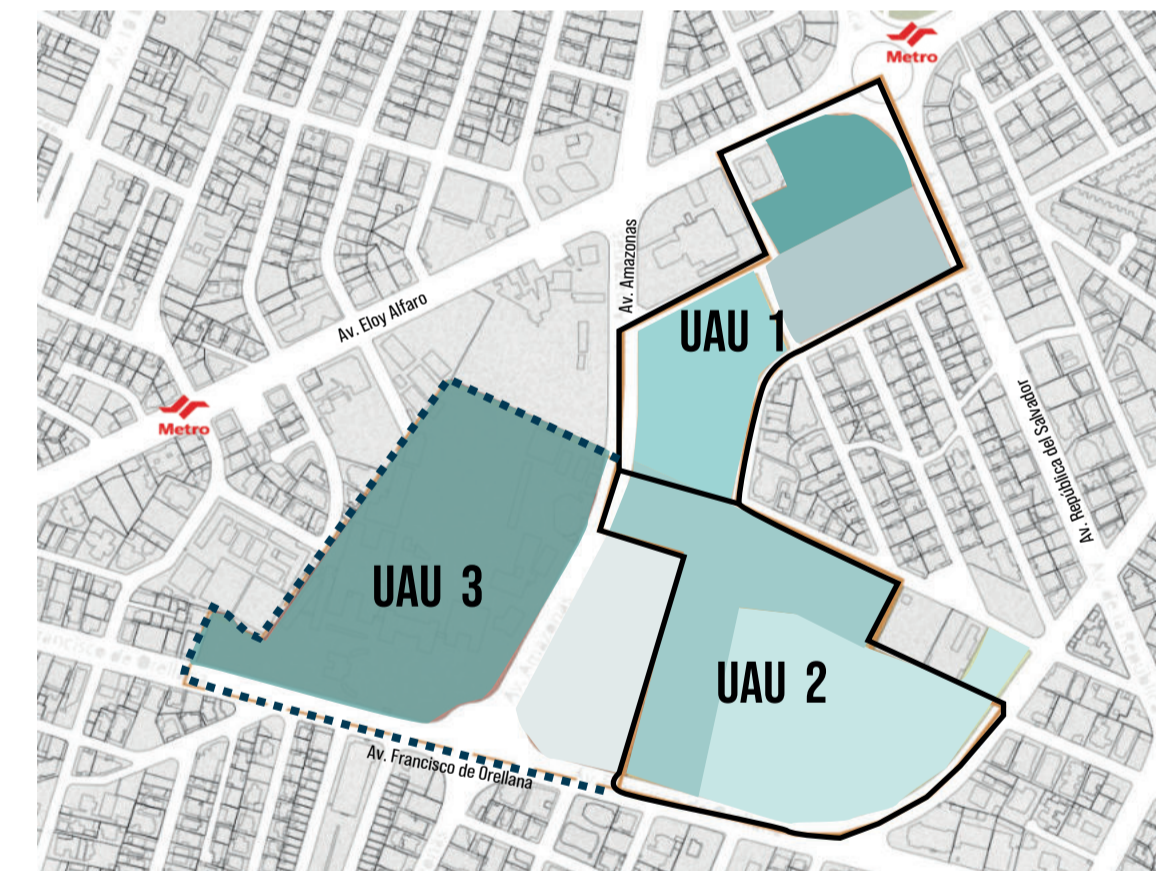


### Escala de prioridad de intervención

1. PRADERA - 1
2. PRADERA - 2
3. LA "Y" - 1
4. LA "Y" - 2
5. LA "Y" - 3
6. PINTEX
7. COMISARIATO DEL EJÉRCITO
8. IESS "EL ROSARIO"
9. BASE AÉREA
10. COLEGIO BENALCAZAR
11. FAE
12. ESTADIO ATAHUALPA
13. ATU
14. LA MAGDALENA
15. ALMACENERA DEL ECUADOR
16. METRO - QUITUMBE
17. CHILLOGALLO
18. CONOCOTO - EL INNFA
19. CUMBAYÁ - LAS BAÑISTAS
20. SAN JOSÉ

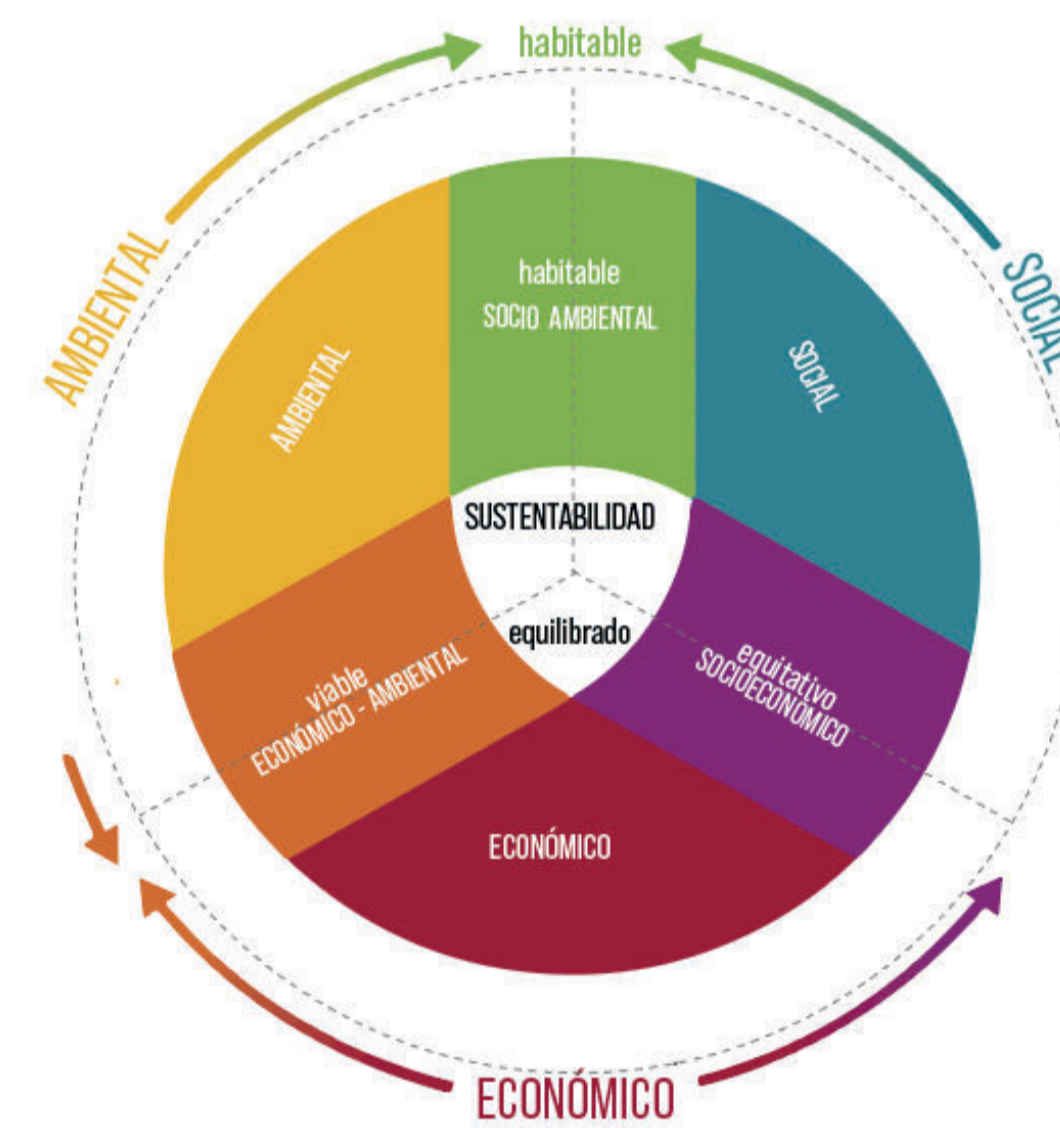
### UAU LA PRADERA 1, 2 = Primera Célula de Cercanía Social y Ambiental CCSA

SE PRIORIZA A LA UAU LA PRADERA [1-2], ZONA SERVIDA CON FÁCIL ACCESO A NÚCLEOS DE CONCENTRACIÓN ECONÓMICA Y DE SERVICIOS, CERCANA A ESTACIONES METRO, ASEGURA LA CONEXIÓN, POSIBILITA UNA INTERVENCIÓN EN UNA ZONA DE ALTO COSTO DE SUELO PARA RESPONDER A LA DEUDA HISTÓRICA EN EL ÁMBITO SOCIAL SOBRE EL BANCO DE SUELOS DILAPIDADO EN ÉPOCAS ANTERIORES.



### DIMENSIONES ANALÍTICAS

Fuente: Larco, Ávila, & Scholtz, 2014



- SOCIAL HISTÓRICO
- CENTRALIDADES
- MOBILIDAD
- RED VERDE URBANA
- DESARROLLO SOSTENIBLE
- ECONÓMICO + AMBIENTAL VIABLE
- SOCIAL + AMBIENTAL HABITABLE
- SOCIAL + ECONÓMICO EQUITATIVO

FUENTE: ÁVILA, A. LARCO, M.A. SCHOLTZ, B.(2014). HACIA UN MODELO DE CIUDAD SOSTENIBLE: RED VERDE URBANA Y ECOBARRIOS. QUITO.

### DESCRIPCIÓN PUGS PARA : UAU LA PRADERA 1, 2 (CCSA)

(Plan de Uso y Gestión de Suelo, 2021)

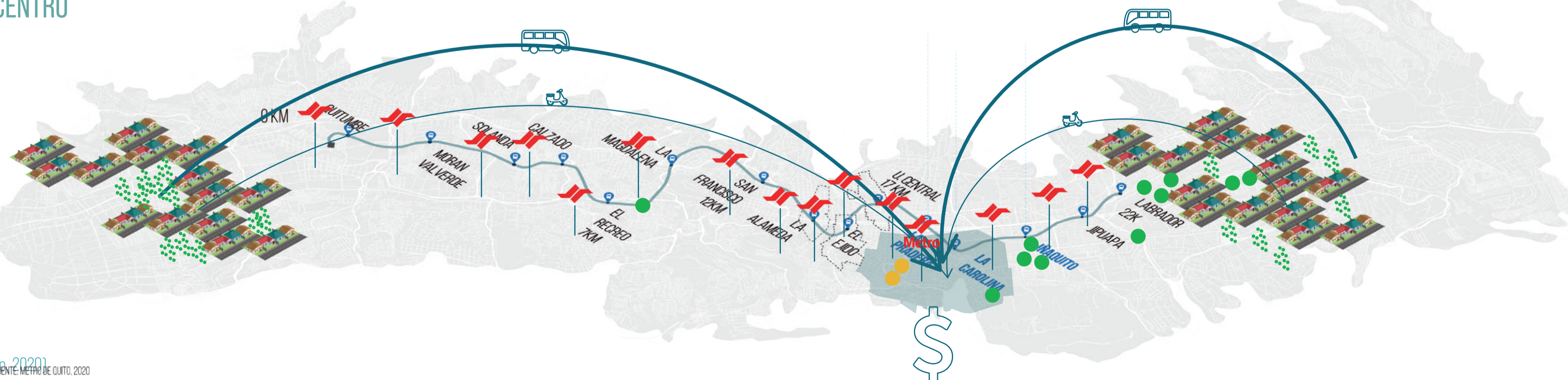
- Equipamientos diversos culturales, recreativos, que de soporte a la centralidad La Carolina, mejorando los sistemas públicos y la movilidad, complementando con usos residenciales y comerciales compatibles con el equipamiento.

- Incorporar una red de movilidad activa, es decir para peatones y ciclistas, entre las 3 UAU de la Pradera; 2. Arborizar y mejorar los espacios públicos; generar espacios de trabajo colaborativo de innovación para el desarrollo del terciario superior.

- Planificar y generar espacio público, áreas verdes, y equipamientos culturales y sociales, en un solo cuerpo no menor al 35% de la totalidad en suma de los lotes.

- El porcentaje restante del área total de los lotes podrá ser utilizado para desarrollo urbano y residencial con complemento en el comercio, respetando dentro los porcentajes de ocupación asignados por la normativa de aprovechamiento urbanístico de la edificabilidad, e incorporando VIS dentro de las soluciones habitacionales.

### HIPERCENTRO



(Metro de Quito, 2020)

# ANÁLISIS: SOCIAL HISTÓRICO

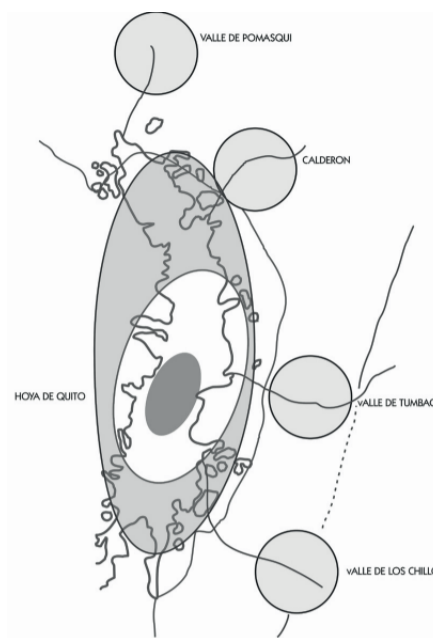


## CONDICIÓN DEL TERRITORIO

Alrededor de 1030 a.c., el territorio de Quito nombrado **Inga** era una hoya, rodeado de picos. En las sociedades aborígenes, las **lagunas** eran ligada a la **productividad agrícola** tipo técnica de **camellones** y una de las lagunas fue Iñaquito, Turubamba, San Pablo, Yaguarcocha y Cayambe. Las medidas de domesticación del medio ambiente hubo la **deseccación** de las lagunas.

Luzuriaga Jaramillo, S. (2013). Quito y sus recorridos de agua. Universidad Andina Simón Bolívar.

## LÓGICAS DE URBANIZACIÓN EN QUITO



Haciendas encargaban en **productos** para abastecer el mercado interno de la ciudad, una relación **comercial** entre lo **rural y lo urbano**. El centro se expandió **desorganizadamente** hacia **Santa Prisca** y ciudadela Larrea. El primer Plan Regulador de Quito (1942), se plantea funciones específicas para cada sector: al **norte** los sectores de **altos ingresos**, al centro los **tugurizados** y al sur los de **bajos ingresos**.

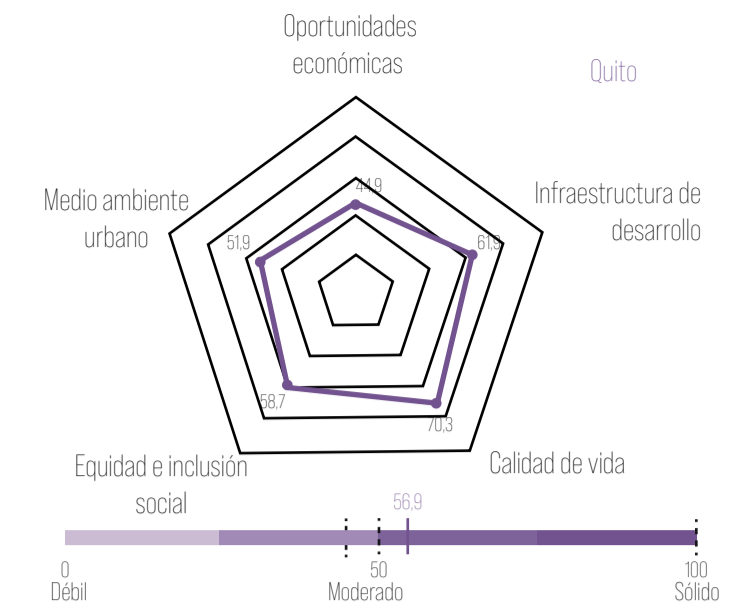
Carrión, F. (2012, 31 diciembre). La forma urbana de Quito: una historia de centros y periferias. Recuperado 16 de septiembre de 2022, de <https://journals.openedition.org/bifea/361>

## MANCHA URBANA

Se divide a la ciudad a partir de tres actividades: **vivienda, trabajo y esparcimiento**, que son correspondientes con la configuración espacial de la ciudad en tres zonas; **obrero-sur, media-centro y residencial-norte**.

Según el marcador de Quito es un puntaje de **67 puntos** en la **inclusión urbana** que evidencia al empleo, vivienda, oportunidades económicas y espacio público.

Índice de prosperidad quito - Ciudades Incluyentes. (s. f.). Recuperado 16 de septiembre de 2022, de <https://ciudadesincluyentes.org/ecuador/quito/indice-de-prosperidad-quito/>



Crecimiento Quito — 1535 • 1740 1888 1914

1932

1947

1964

1921

1946

1956

<b>PARROQUIA IÑAQUITO</b> Se conocía como <b>Quito Chiquito</b> . Existía una laguna llamada Iñaquito, esta era el <b>eje referencial norte del universo</b> habitacional del Quito aborígen.	<b>SANTA PRISCA</b> La ciudad se expandió desorganizadamente hacia Santa Prisca y ciudadela Larrea, la <b>primera expansión</b> . Etapa 1: <b>Detonantes</b> de la Verticalización	<b>USO</b> El área estaba designada para uso <b>ganado y el pastoreo</b> por las ciénegas y pequeñas lagunas	<b>LA MARISCAL</b> El automóvil, se expandió por La Mariscal, <b>zona agrícola</b> , capaz de albergar a las nuevas casas para cumplir el sueño de la <b>"ciudad jardín"</b> .	<b>LA PRADERA</b> La venta del terreno <b>la Pradera por Dr. Efraín Martínez Paz</b> , en la cantidad de <b>378.800</b> sueros al Federico supremo gobierno.	<b>EXPANSIÓN BARRIOS RESIDENCIALES</b> La ciudad creció tanto hacia el norte y el sur condicionada por la topografía: <b>La Mariscal, Colon y Batán</b> .	<b>JARDÍN ZOOLOGICO</b> <b>Oliverio Vásconez</b> inicia el museo de ciencias naturales en la Pradera, que fue entregado a <b>Municipio Metropolitano de Quito</b> .	<b>HACIENDA LA CAROLINA</b> <b>María Augusta Barba</b> de Larrea dona gran parte de la hacienda <b>"La Carolina"</b> al <b>municipio de Quito</b>	<b>PLAN REGULADOR DE QUITO</b> <b>Jones Órzola</b> , propuso ejes <b>norte-sur</b> , la falta de presupuesto, el plan no se materializo, solo el <b>hipódromo y algunas canchas deportivas</b>	<b>BUS "PAPERÓ" VILLAFLORA- IÑAQUITO</b> <b>Primera ruta clásica de autobuses</b> hecho en madera, el costo de la ruta costaba 2 reales.	<b>ESTADIO OLÍMPICO ATAHUALPA</b> El Municipio de Quito fue el <b>gestor de la construcción del estadio</b> , definida como el centro deportivo de la ciudad según el plan regulador urbano y la Av. Naciones Unidas forma parte del conjunto.	<b>PLAN DIRECTOR DE URBANISMO</b> Disposiciones específicas para el <b>uso del suelo</b> .	<b>CENTRO COMERCIAL IÑAQUITO</b> Constituyéndose como el <b>primer mall de Sudamérica</b> - fuerte carácter comercial.
1534	1918	1920	1922	1932	1935	1938	1939	1942	1950	1951	1967	1971



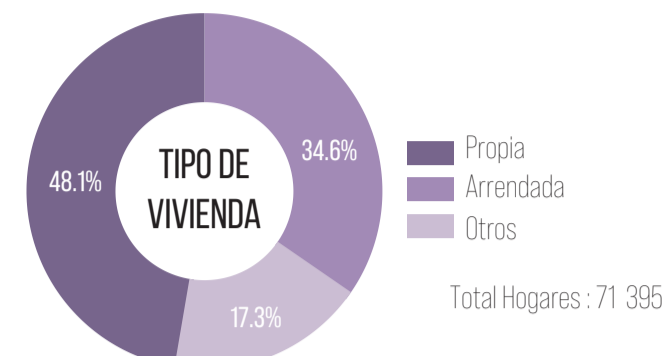
Parque La Carolina con más de 100 años de historia. (2017b, julio 3). Quito Informa. Recuperado 14 de junio de 2023, de <http://www.QUITAINFORMA.gob.ec/2017/07/03/parque-la-carolina-con-mas-de-100-anos-de-historia/>

Escuela Superior Militar Eloy Alfaro. (2013, 25 febrero). Reseña Histórica Gráfica Escuela Superior Militar "Eloy Alfaro". Issuu. [https://issuu.com/cehesmil/docs/rese\\_a\\_gr\\_fica\\_hist\\_rica\\_esmil/61](https://issuu.com/cehesmil/docs/rese_a_gr_fica_hist_rica_esmil/61)

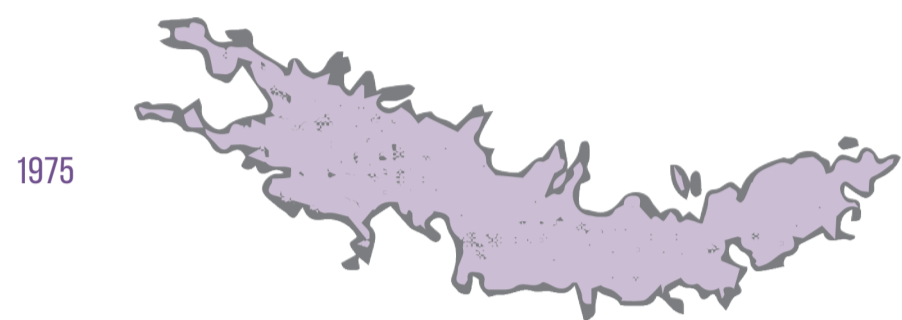
Notimundo. [s. f.]. La Carolina fue el primer sitio de recreación del norte de Quito. Notimundo. <https://notimundo.com.ec/la-carolina-fue-el-primero-sitio-de-recreacion-del-norte-de-quito/>

## VIVIENDA

Residen la **clase media y media alta**, por ser una zona de **concentración de actividades**, servicios, equipamientos, calidad de la infraestructura. Hay **poca densidad de vivienda** en esta zona.



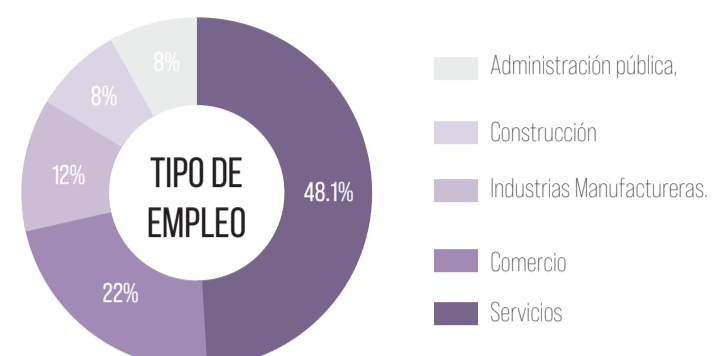
Elaboración Propia. Fuente: ECV, 2016.



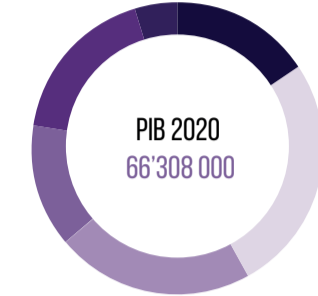
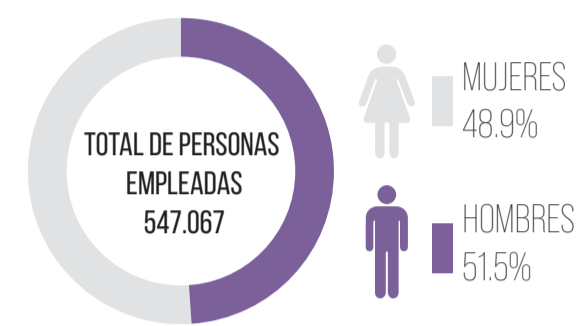
## EMPLEO

La zona comercial cuenta con una **población flotante** que supera las **200 000** personas cada día

El plan 'Diciembre seguro'. (2020). El comercio.



Fuente: Censo Población y Vivienda 2010.

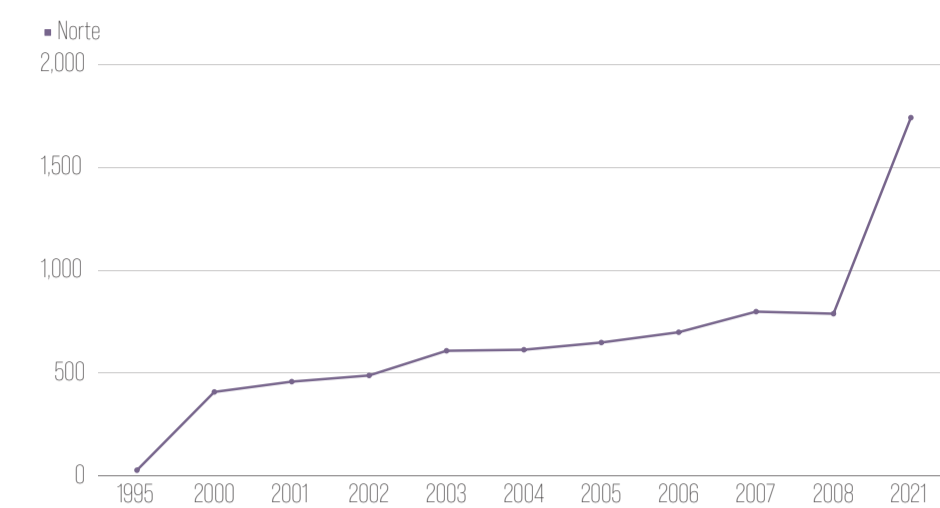


La caída del PIB debido a la emergencia sanitaria por el COVID

## COSTO DE SUELO

Por la **movilización** se ha **aumentado el uso del suelo** a la **quinta parte** de lo que ha aumentado la **población** a través del tiempo.

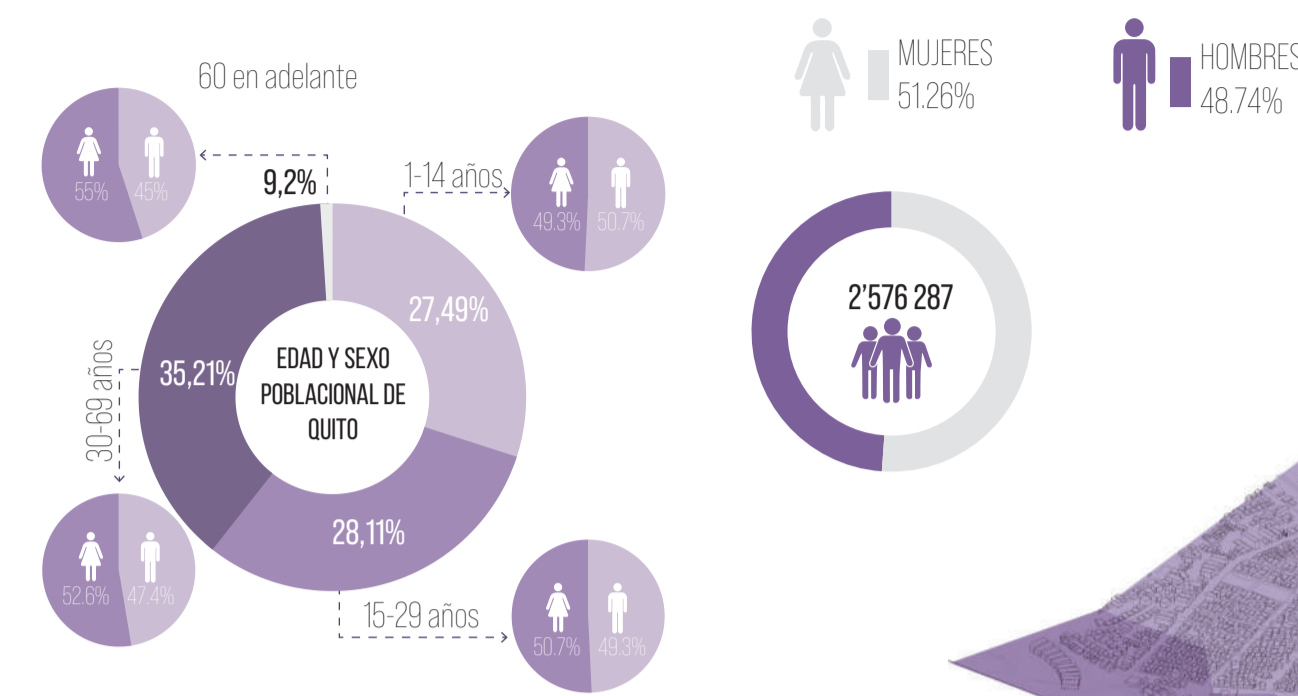
### PRECIO PROMEDIO DEL M2 DE SECTOR IÑAQUITO



Fuente: SIID/ Ernesto Gamboa & Asociados, 2009 CIUQ, 2022

## POBLACIÓN

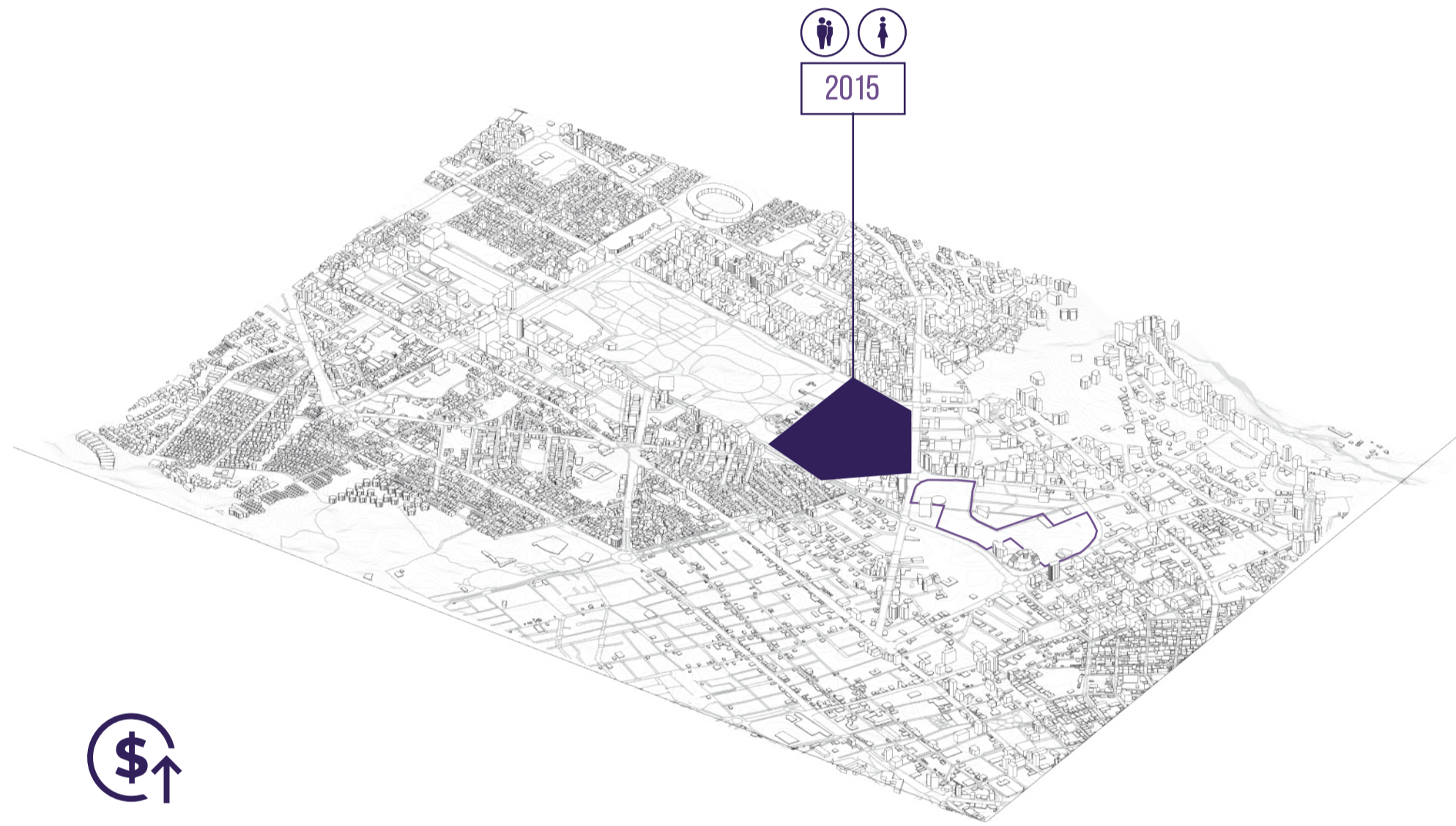
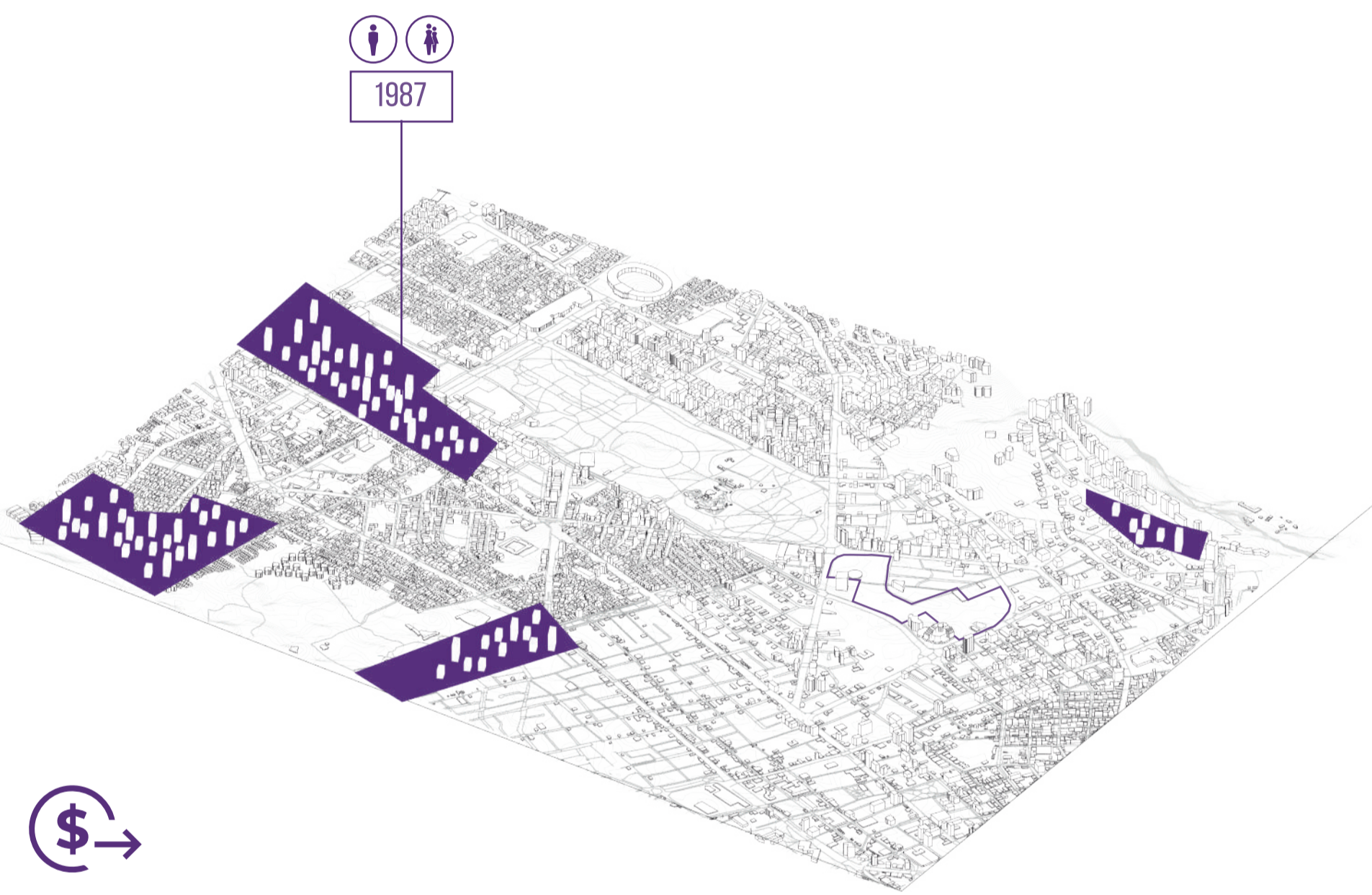
**Baja densidad poblacional** (30 hab/ha), que alberga una gran cantidad de población flotante. **Zona dotada de servicios**



Fuente: Informe de Calidad de Vida. (2020). Quito como vamos.

Hipercentro de alta concentración de servicios, equipamientos, infraestructura de calidad, actividades, y el **estatus socioeconómico**.

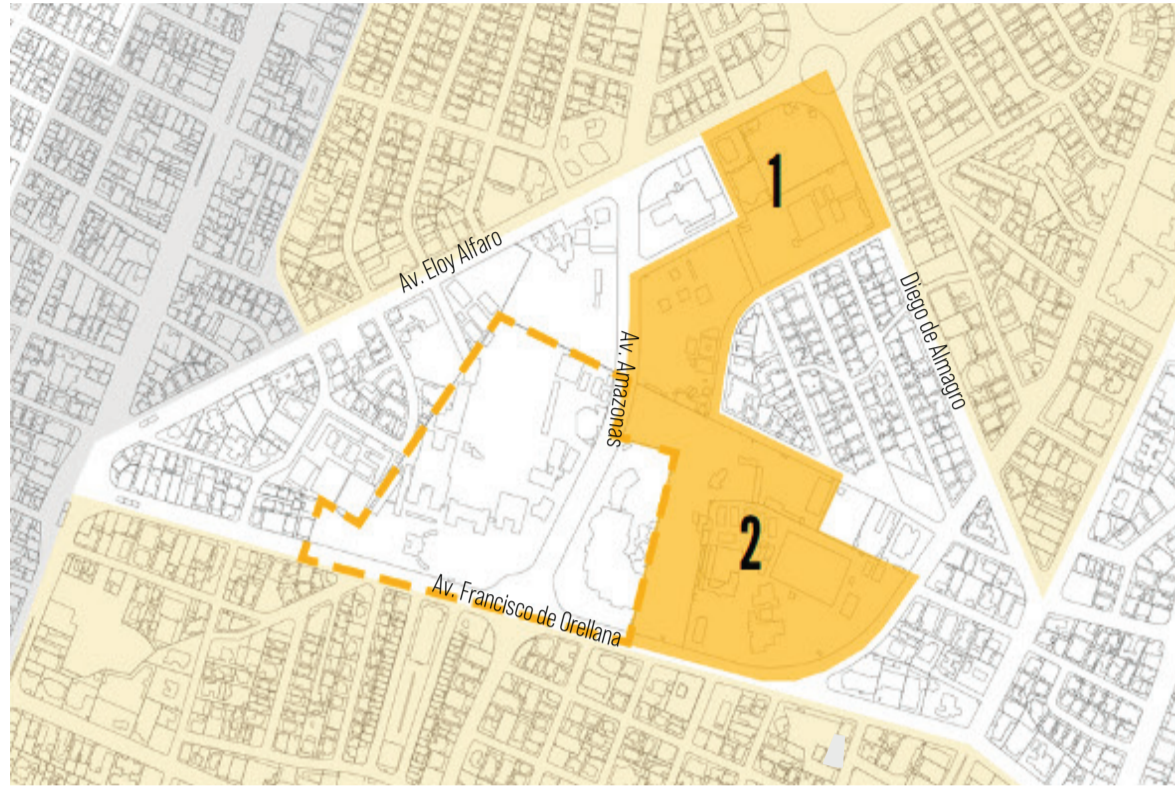
El costo del suelo de Ñaquito es de **alta plusvalía** a un precio **1,742 usd** por m2 en 2021. Grandes alturas en relación con ecoeficiencia en un interés económico.



- 1973 PLAN DIRECTOR**  
Planes de desarrollo a través de espacial, social, institucional y económico
- 1974 EL CRECIMIENTO DEL PIB**  
El petróleo con 7,4% anual (Banco Mundial, 2016). La clase dominante sumaron a grandes empresarios de la explotación petrolera y asentaron en el barrio La Pradera
- 1976 DIRECCIÓN DE PLANIFICACIÓN DEL MUNICIPIO**  
Reestructuración del parque La Carolina y los predios del Hipódromo.
- 1981 PLAN DE QUITO ESQUEMA DIRECTOR**  
La necesidad de reestudiar la ciudad a partir del desarrollo macrorregional auspiciado el auge petrolero.
- 1990 EDIFICIOS MULTIFAMILIARES**  
Venden sus casas unifamiliares a las promotoras inmobiliarias para construir edificios de departamentos de clase media alta.
- 1995 INAUGURACIÓN DEL HOTEL MARRIOT**  
El hotel es internacional que compro los terrenos al antiguo zoológico de Quito.
- 2000 DOLARIZACIÓN**  
El sucre se devaluó el 25%. Cada dolar valia 25.000 sucres. La deuda perjudicó a la clase trabajadora y jubilada.
- 2001 CORREDOR ECOVÍA**  
El segundo sistema de transporte público, la función operadora desde la estación Rio Coca hasta Plaza Marín.
- 2013 AEROPUERTO TABALELA**  
Cierre del antiguo aeropuerto y comienza a operar en el valle Tabalela
- 2015 PUOS**  
Plan de Uso y Ocupación del Suelo (PUOS), herramienta de regulación normativa uso de suelo permitido. Las edificaciones se amplía en sus alturas.
- 2016 CONSTRUCCIÓN DEL METRO**  
Mejorar las condiciones en el transporte público, y en ñaquito será unos puntos de reactivación para la construcción. PLATAFORMA GUBERNAMENTAL Centro de gestión financiera, administrativa y servicio público.
- 2020 PANDEMIA COVID- 19 (PUGS) y PMDOT.**  
El enfoque en las centralidades, compacta, que frene el crecimiento de la mancha urbana sobre las tierras rurales, y las zonas naturales recupere el área vinculada al metro de Quito.
- 2021 LA CAROLINA DE PLUSVALÍA ALTA**  
Zona de arques, bancos, oficinas y comercios. USD 1.650 -2.100 por m² construido y, mínimo, USD 100 000 por un departamento.

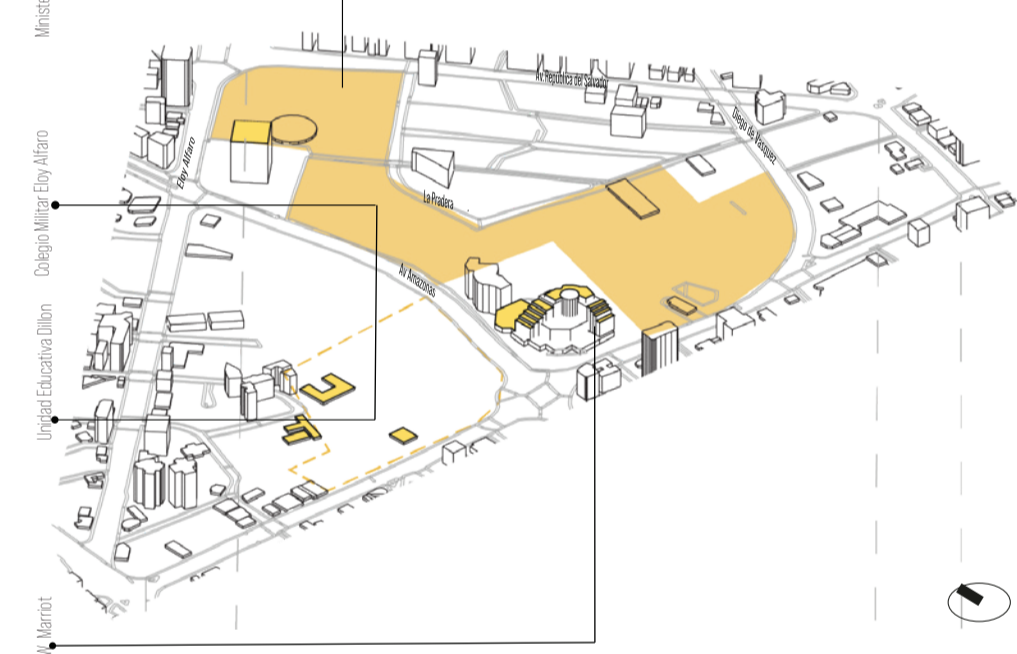


# ANÁLISIS: CENTRALIDADES



## UNIDADES DE ACTUACIÓN URBANÍSTICA (UAU)

Determinadas de manera directa por este plan o un plan parcial que lo desarrolle, y serán uno o varios inmuebles que deben ser transformados, urbanizados o construidos, bajo un único proceso de habilitación, con el objeto de promover el uso racional del suelo, garantizar el cumplimiento de las normas urbanísticas, proveer las infraestructuras y equipamientos públicos. Su delimitación responderá al interés general y asegurará la Su delimitación responderá al interés general compensación equitativa de cargas y beneficios. (STHV,2021)



## TRATAMIENTO DE SUELO

SUELO URBANO CONSOLIDADO

**CONSERVACIÓN**

Alto valor histórico, cultural, urbanístico, paisajístico o ambiental

**SOSTENIMIENTO**

Alto grado de homogeneidad morfológica, coherencia entre el uso y la edificación

**RENOVACIÓN**

Deterioro físico, ambiental, baja intensidad de uso y pérdida de unidad morfológica

## LUGAR DE INTERVENCIÓN

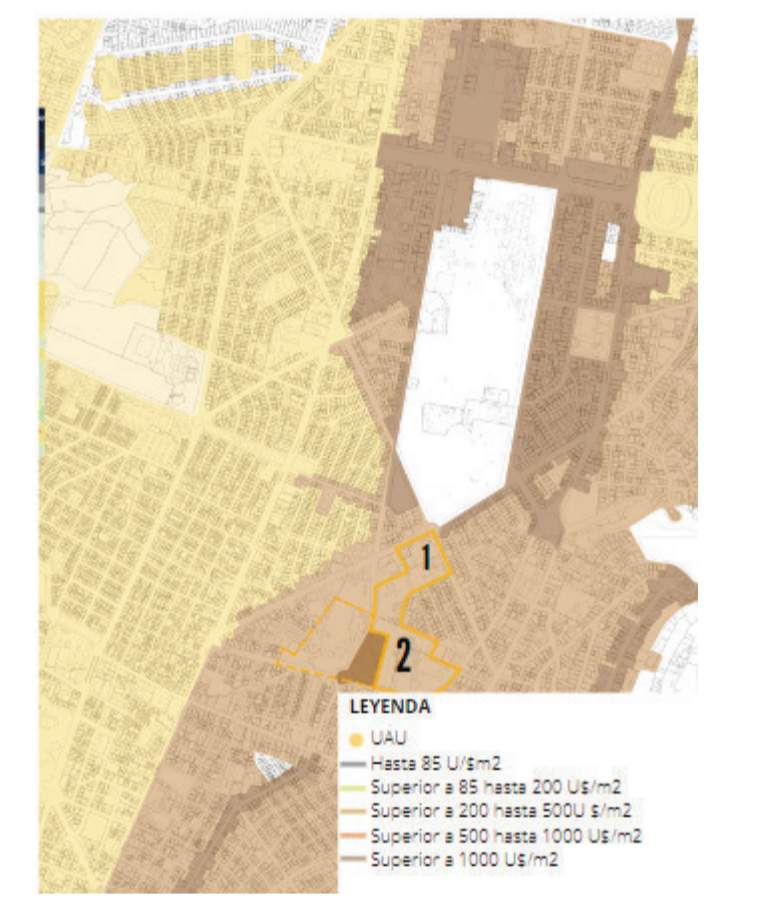
- DESCRIPCIÓN**
- Consolidar un área de equipamientos diversos culturales, recreativos, que de soporte a la centralidad La Carolina, mejorando los sistemas públicos y la movilidad, complementando con usos públicos y la movilidad, complementando con usos residenciales y comerciales compatibles con el equipamiento.
  - Consolidar los usos de suelo residenciales urbanos y su aprovechamiento, mejorando los sistemas públicos de soporte, movilidad y aplicando instrumentos de gestión del suelo para la distribución equitativa de cargas y beneficios.

- USO Y EDIFICABILIDAD**
- |                                |              |
|--------------------------------|--------------|
| Uso general:                   | MÚLTIPLE (M) |
| Edificabilidad básica:         | A2508-40     |
| Edificabilidad general máxima: | A2524-40     |
| Uso de suelo principal:        | múltiple     |
- 
- |                                |              |
|--------------------------------|--------------|
| Uso general:                   | MÚLTIPLE (M) |
| Edificabilidad básica:         | A1510-40     |
| Edificabilidad general máxima: | A1516-40     |

- 58% PÚBLICO**  
De los 7 predios que conforman las UAU La Pradera, 4 de ellos son de propiedad pública y de las fuerzas armadas.
- 48% SUELO VACIO**  
Las 2/5 partes del sector La Pradera son suelo vacante, por lo que la zona no presenta valor dentro de las centralidades.

## GESTIÓN

- Distribución de cargas y beneficios
  - Instrumentos de Gestión del Suelo
- Beneficios-----Aprovechamiento del suelo, edificabilidad  
Beneficios-----Aprovechamiento del suelo, edificabilidad

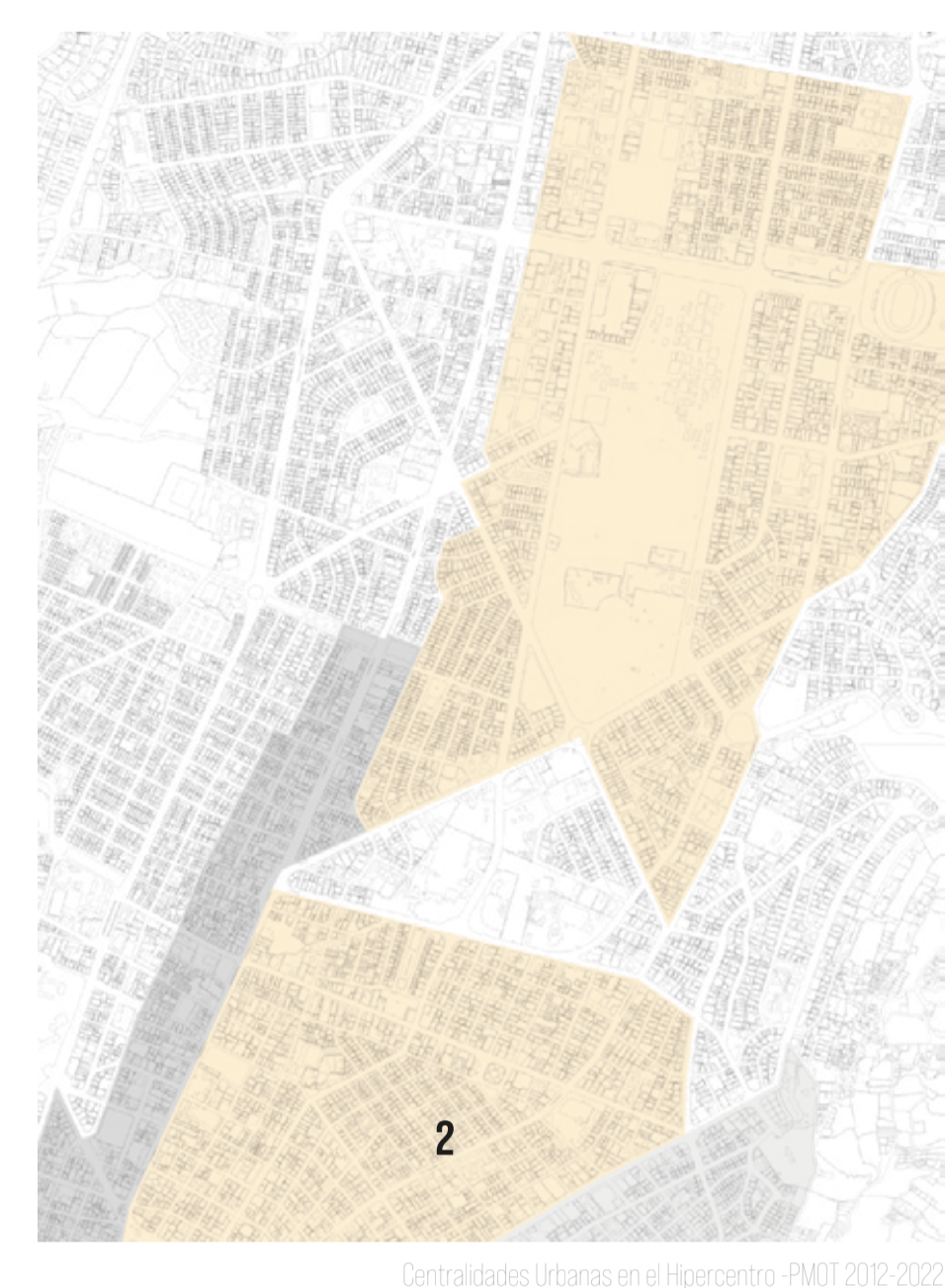


## SEGÚN EL PMDOT 2021-2033

Lugares de interacción social, respeto a las diferencias y de generación de conocimiento en los cuales los ciudadanos que las habitan se ven representados, se identifican, y se apropian de ella. Las centralidades están vinculadas, además con usos de mayor actividad, con la presencia de equipamientos y de la dotación de espacio público para su articulación y consolidación. (PMOT,2012)



Las centralidades deben ser consideradas en la delimitación de los polígonos de intervención territorial (PIT) para asignarles tratamientos específicos y para normar la dotación de equipamientos, la variedad de usos de suelo y los incentivos a vivienda asequible que dinamice cada centralidad de acuerdo con sus carencias.(PMOT,V2021)



## USOS



Los nuevos niveles y umbrales de alerta buscan minimizar la fuerza de las políticas económicamente restrictivas. Frente al COVID-19, se establecen los porcentajes de aforos y niveles de alerta que serán usados para regular y controlar las actividades económicas sujetas a icenciamiento metropolitano, así como las normas de bioseguridad a ser implementadas y acatadas por toda la población y en todo el territorio del Distrito Metropolitano de Quito.

EQUIPAMIENTO	CANTIDAD
Mer cados	6
Cl inicas	70
Hospita les	4
Teatr o	3
Museos	5
Cul to	5
Deport e	3

EQUIPAMIENTO	CANTIDAD
Mer cados	100 %
Cl inicas	100 %
Hospita les	100 %
Teatr o	100 %
Museos	90 %
Cul to	80 %
Deport e	80 %

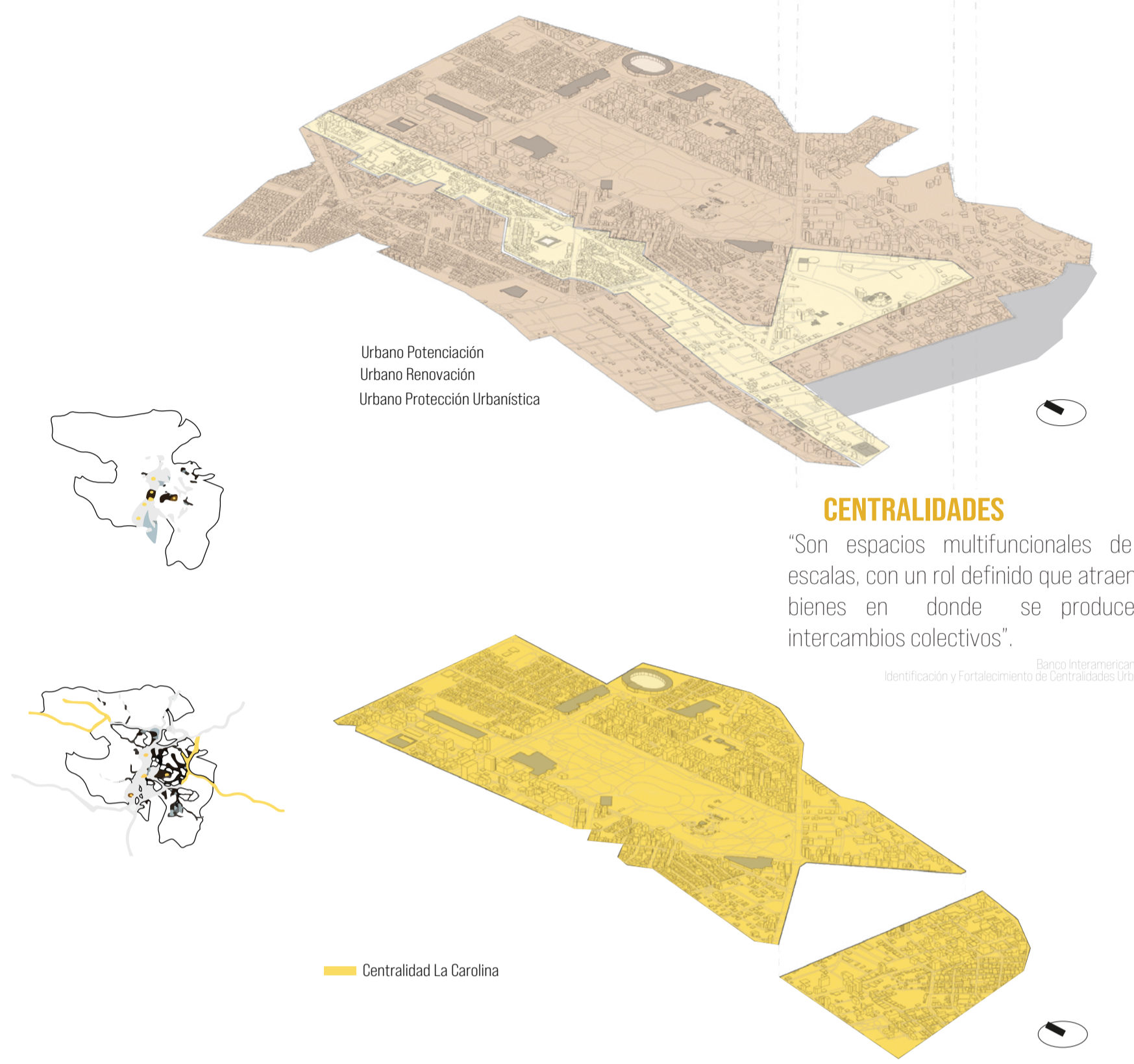
**33% COMERCIO**  
Pertenece al número de espacios destinados al comercio y oficinas.

**22% EQUIPAMIENTO**  
La ocupación de equipamiento representa menos porcentaje que la de comercio, en esta se concentran equipamientos urbanos, infraestructuras, servicios públicos y privados.

**45% VIVIENDA**  
La forma de ocupación común de vivienda en Iñaquito son departamentos ubicados en edificios. Densificando el sector en altura.

## POLÍGONOS INTERVENCIÓN TERRITORIAL (PITS)

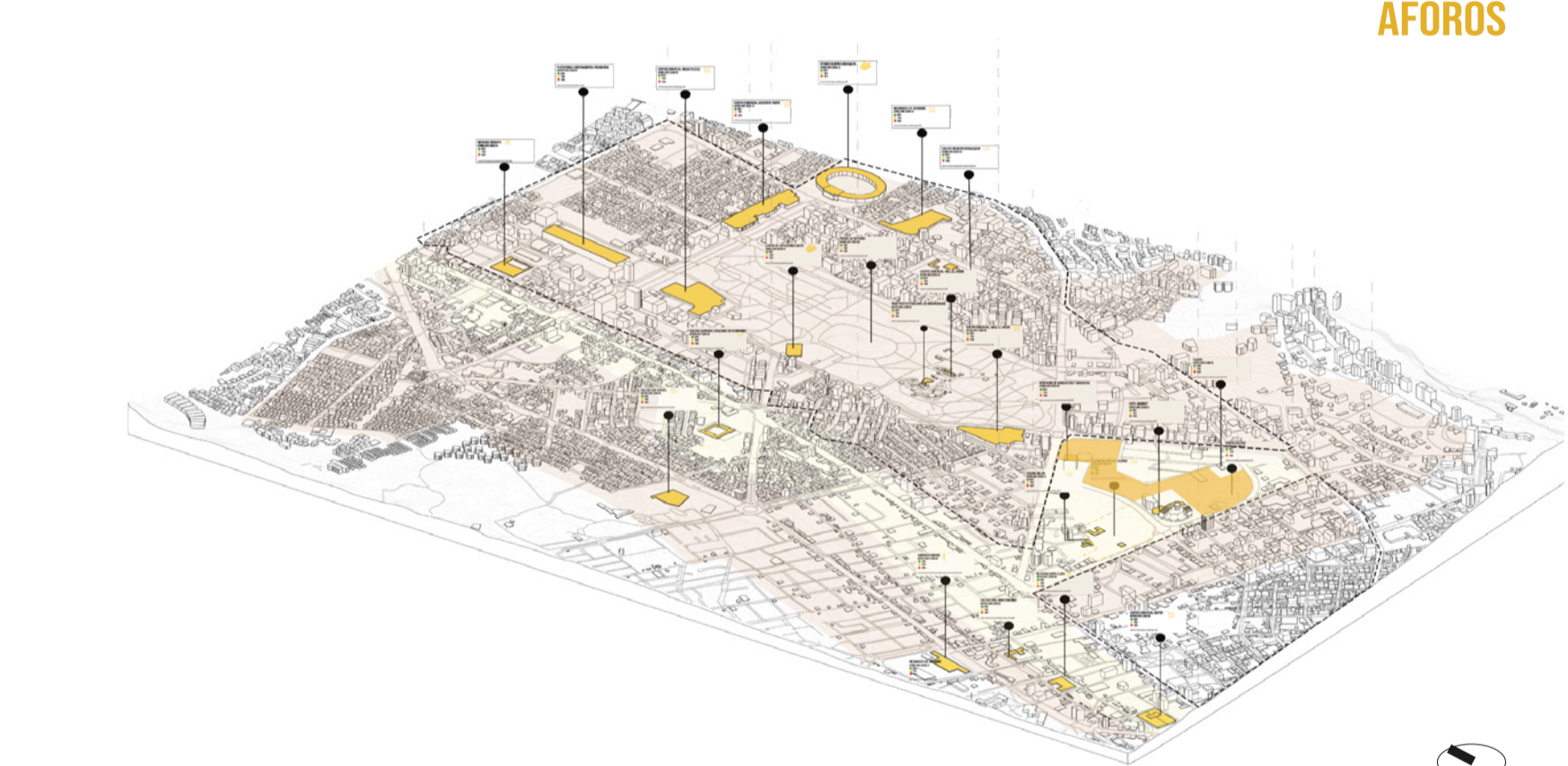
Art. 41.- áreas urbanas o rurales definidas por los planes de uso y gestión de suelo, a partir de la identificación de características homogéneas de tipo geomorfológico, ambiental, paisajístico, urbanístico, socioeconómico e histórico-cultural, así como de la capacidad de soporte del territorio, o de grandes obras de infraestructura con alto impacto sobre el territorio, sobre las cual se deben aplicar los tratamientos correspondientes. (LOOTUGS, 2018)



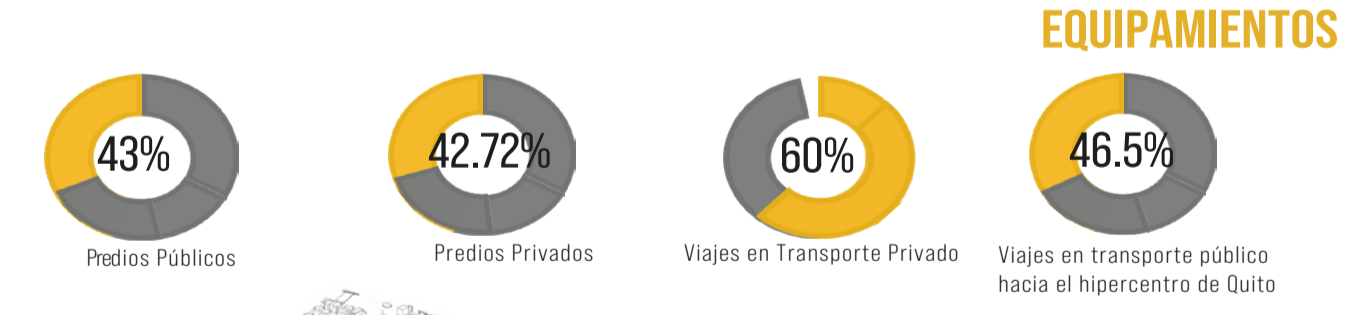
## CENTRALIDADES

"Son espacios multifuncionales de diferentes escalas, con un rol definido que atraen personas y bienes en donde se producen intensos intercambios colectivos".

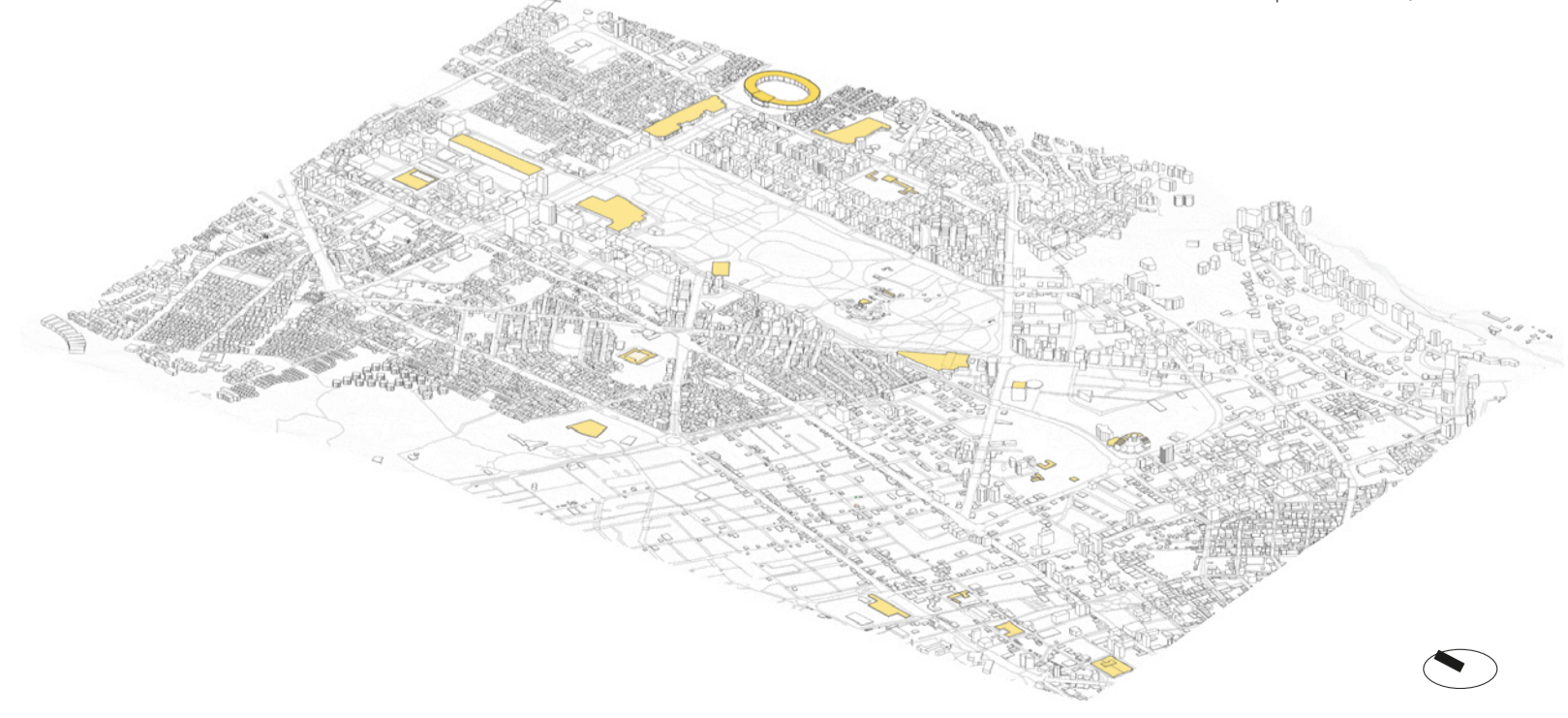
Banco Interamericano de Desarrollo (2011). Identificación y Fortalecimiento de Centralidades Urbanas. El caso de QUITO.



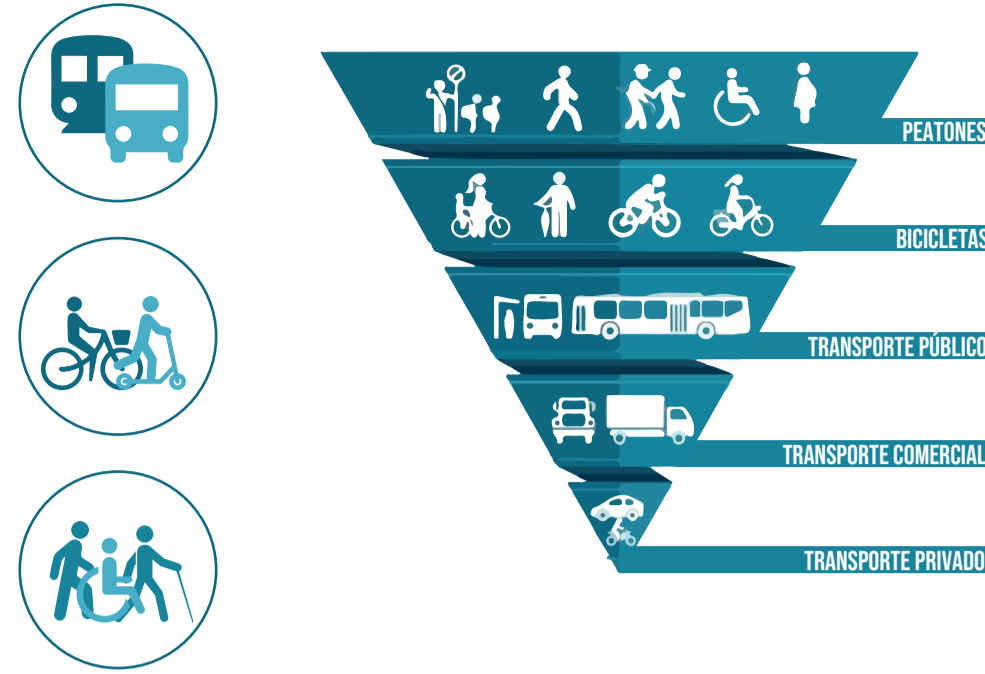
## AFOROS



## EQUIPAMENTOS

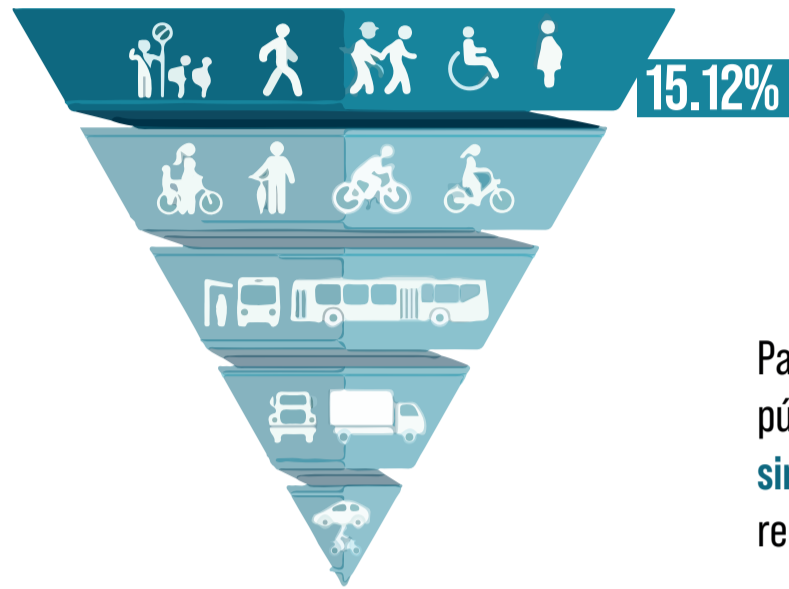


# ANÁLISIS: MOVILIDAD



## PIRÁMIDE DE MOVILIDAD

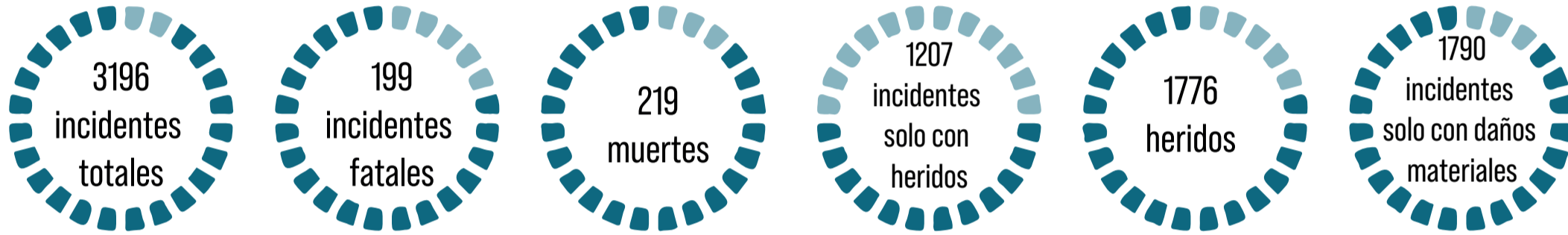
Se hace el uso de la pirámide de la movilidad para diagnosticar la jerarquía de los modos de movilidad.



## SINIESTRALIDAD VIAL EN QUITO

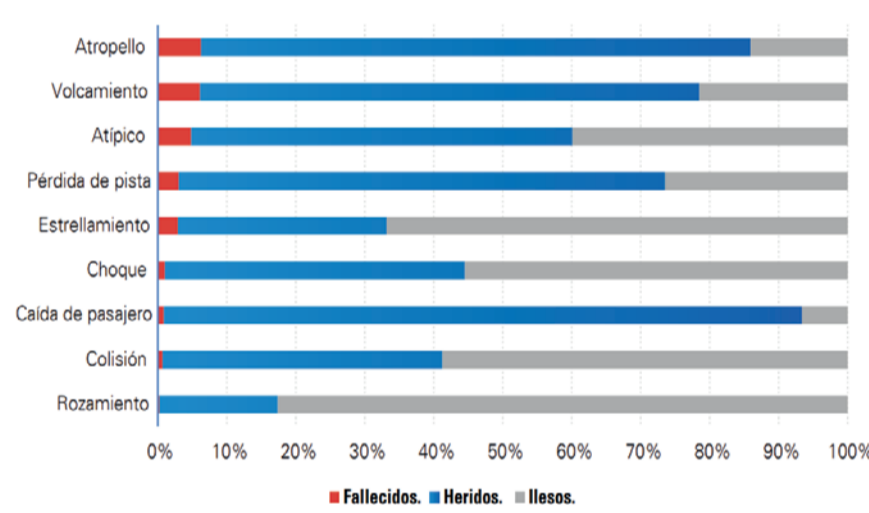
Para entender la importancia de la siniestralidad vial en Quito, como un problema de salud pública, es necesario identificar las principales causas de muerte; así como la cantidad de siniestros producidos en la ciudad en los últimos años y sus consecuencias, no solo relacionados a fatalidades sino también a personas heridas.

### Cifras generales de incidentes



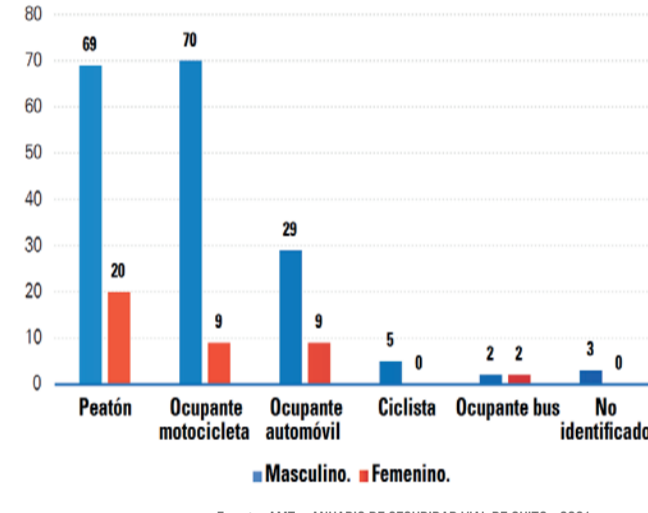
Fuente: AMT - ANUARIO DE SEGURIDAD VIAL DE QUITO - 2021

### Gravedad de incidentes por tipo



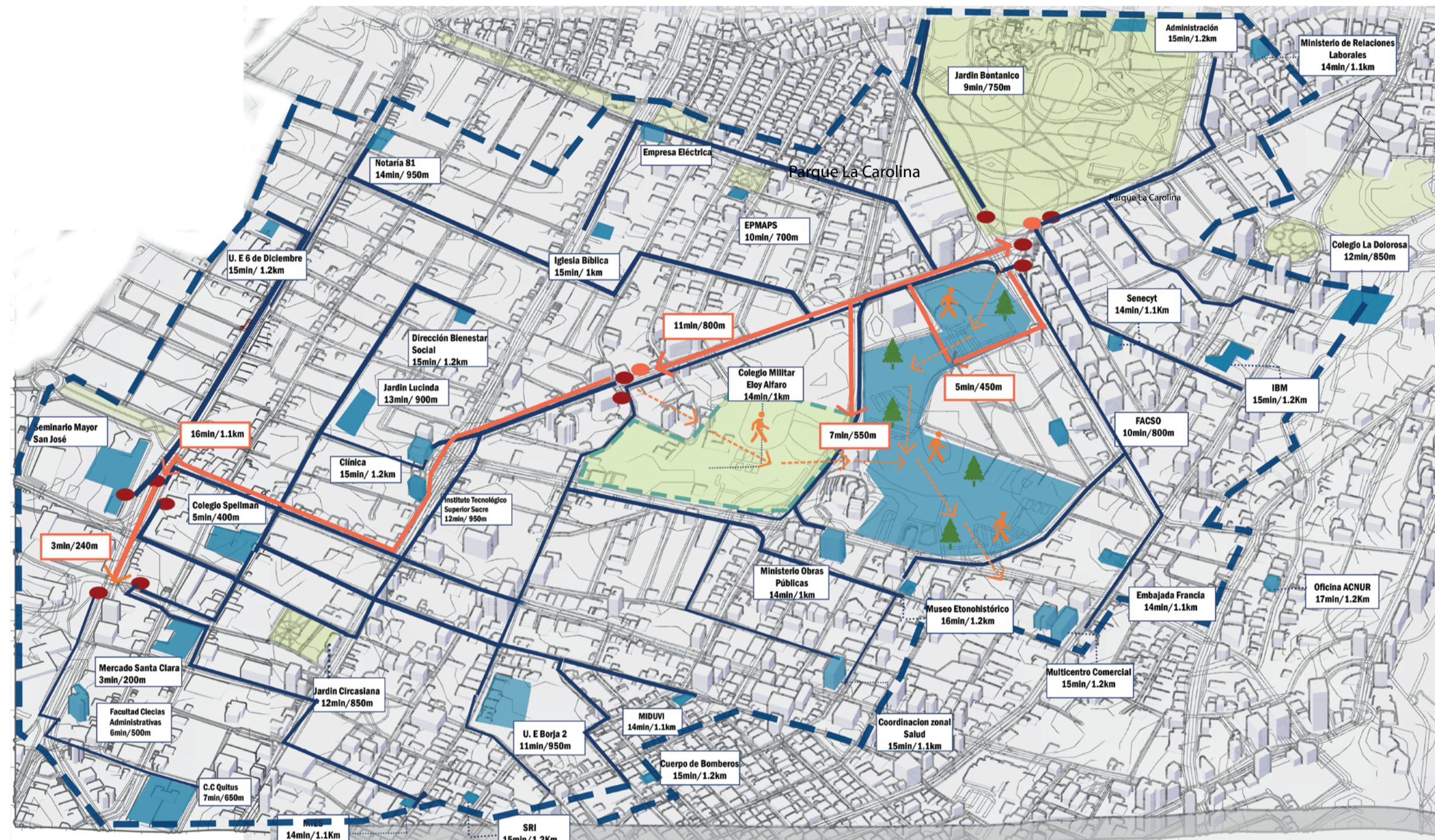
Fuente: AMT - ANUARIO DE SEGURIDAD VIAL DE QUITO - 2021

### Perfil de víctimas fatales



Fuente: AMT - ANUARIO DE SEGURIDAD VIAL DE QUITO - 2021

La Agencia Metropolitana de Tránsito (AMT) referente al 2021 evidencia que **la ciudad no está pensada para los peatones**, ya que este ocupa el segundo lugar en el perfil de víctimas fatales con un 40.83% de vulnerabilidad, a comparación del ocupante en automóvil que se encuentra con un 18.81%.



## CONCLUSIÓN

### Marcador de Inclusión Urbana 2020 UAU La Pradera

- VIVIENDA ASEQUIBLE Y CON SERVICIOS**
  - Calidad estructural y cualitativa: 41%
  - Acceso a servicios básicos e internet :94%
  - Asequibilidad: 73%
- SALUD Y BIENESTAR**
  - Proximidad a centros de salud:99%
  - Exposición factores ambientales: 83%
  - Esperanza de vida: 82% (considerando brecha de género)
- OPORTUNIDADES ECONÓMICAS**
  - Proximidad a comercio y servicios: 100%
  - Acceso a oportunidades para el bienestar: 55%

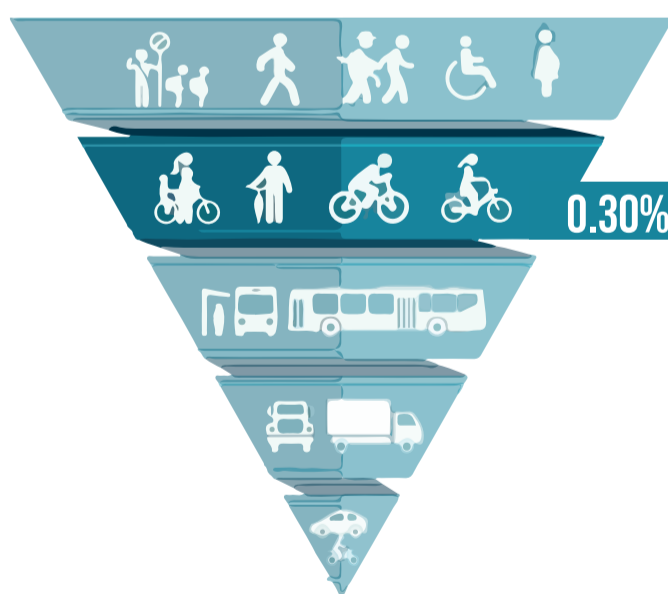
### EDUCACIÓN, CULTURA Y DIVERSIDAD

- Proximidad centros educativos:100%
- Diversidad socioeconómica: 47%
- Nivel educativo: 97% (considerando brecha de género)

### ESPACIO PÚBLICO Y SEGURIDAD

- Proximidad a espacios públicos: 50%
- Vitalidad ambiente urbano: 30%
- Seguridad y protección: 66%

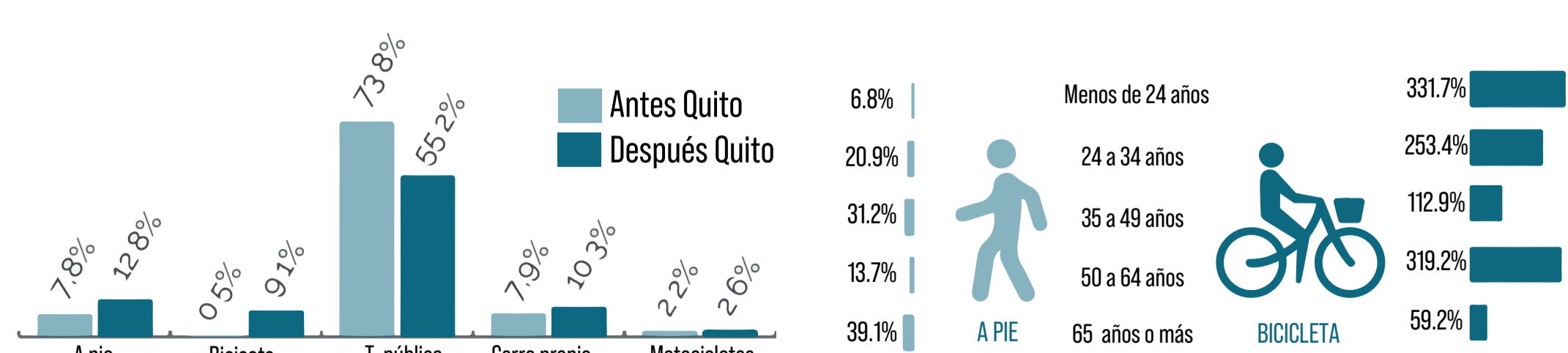
Fuente: ONU-Habitat. (2020). Ciudades Incluyentes Comunidades Solidarias. Obtenido de Ciudades Incluyentes: <https://ciudadesincluyentes.org/ecuador/quito/marcador-de-inclusion-urbana/>



## MOVILIDAD ALTERNATIVA

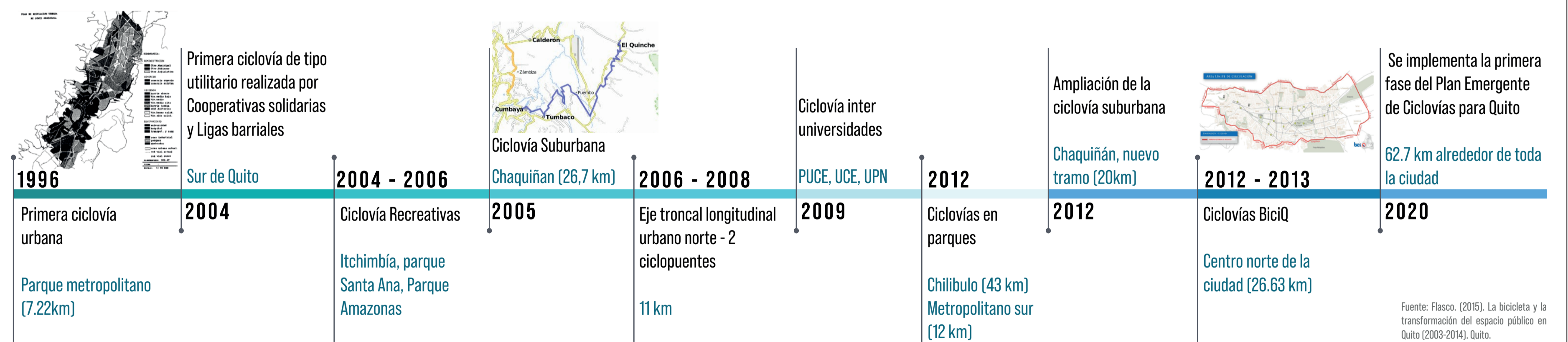
En 2020, hubo un incremento del 5% en personas que caminan como su medio principal de transporte, un incremento de 8.6% en quienes usan la bicicleta y una disminución del 18.6% en quienes usan el transporte público.

### Cifras de distribución modal post pandemia:



Fuente: Información sobre movilidad Quito Cómo Vamos 2021

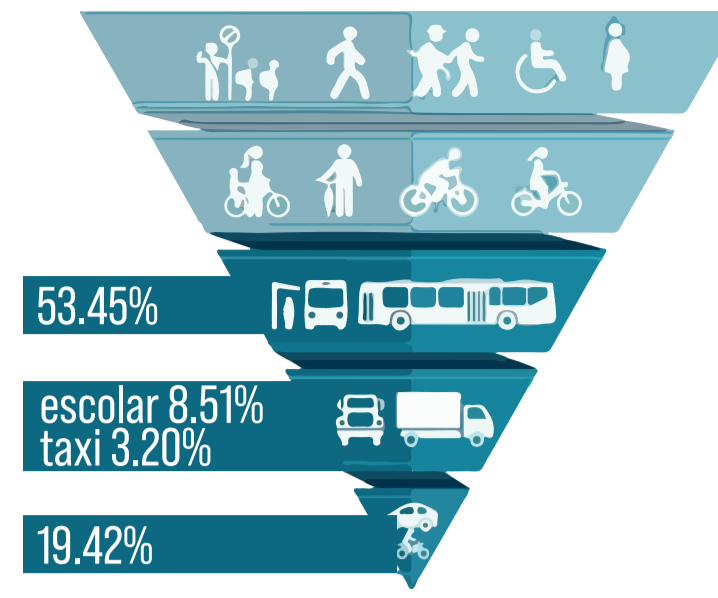
## IMPLEMENTACIÓN CICLOVÍAS



## CONCLUSIÓN

La evidencia de un **modelo de ciudad que segrega social y espacialmente** puede entenderse en la **implementación exclusiva de las ciclovías** en el norte de la ciudad. En la lógica de la movilidad alternativa la ciudad incorpora en el año 1999 la **primera ciclovía urbana** en el parque metropolitano(7.22km), en el año 2009 se realiza la ciclovía inter universidades (Pontificia Universidad Católica, Universidad Politécnica, Universidad Central), el primer circuito de ciclovías interestaciones BiciQ se incorpora en el año 2012-2013 ubicándose en el hipercentro ( 26.63km). La situación se resuelve en el año 2020 después de la pandemia COVID 19 con la implementación de la primera fase del **Plan Emergente de Ciclovías para Quito (62.7km)**, **alrededor de toda la ciudad** como estrategia de modo de **movilidad alternativa sostenible**.

# ANÁLISIS: MOVILIDAD



## TRANSPORTE MOTORIZADO

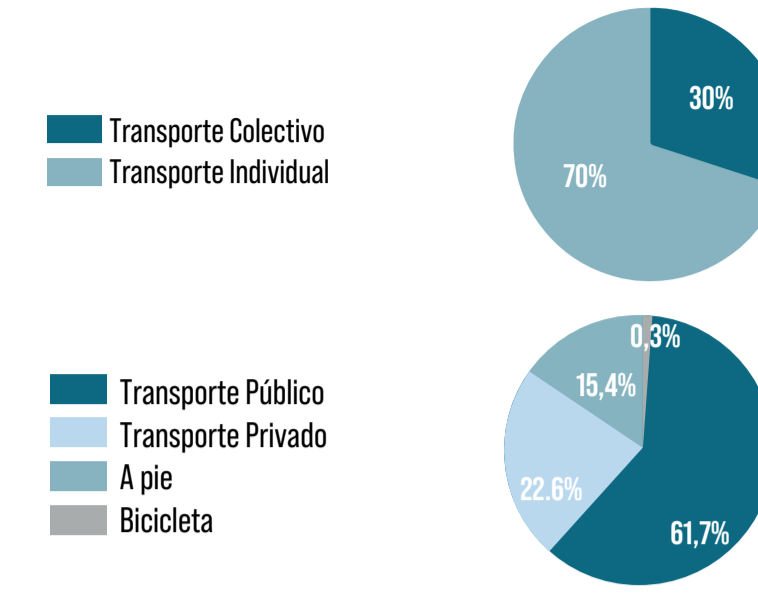
Según el Censo del 2010, INEC Quito posee una población de 2'239.191 habitantes. Generando 4'700.000 viajes<sup>1</sup> y 5'400.000 etapas<sup>2</sup>, distribuidos por los distintos modos de movilidad.

Número de viajes en los diferentes modos de transporte proyectados al 2011

Motorizado	Transporte Público <sup>7</sup>	2.800.000	72,7%
	Transporte Privado <sup>8</sup>	1.050.000	27,3%
	<b>Total</b>	<b>3.850.000</b>	<b>100%</b>

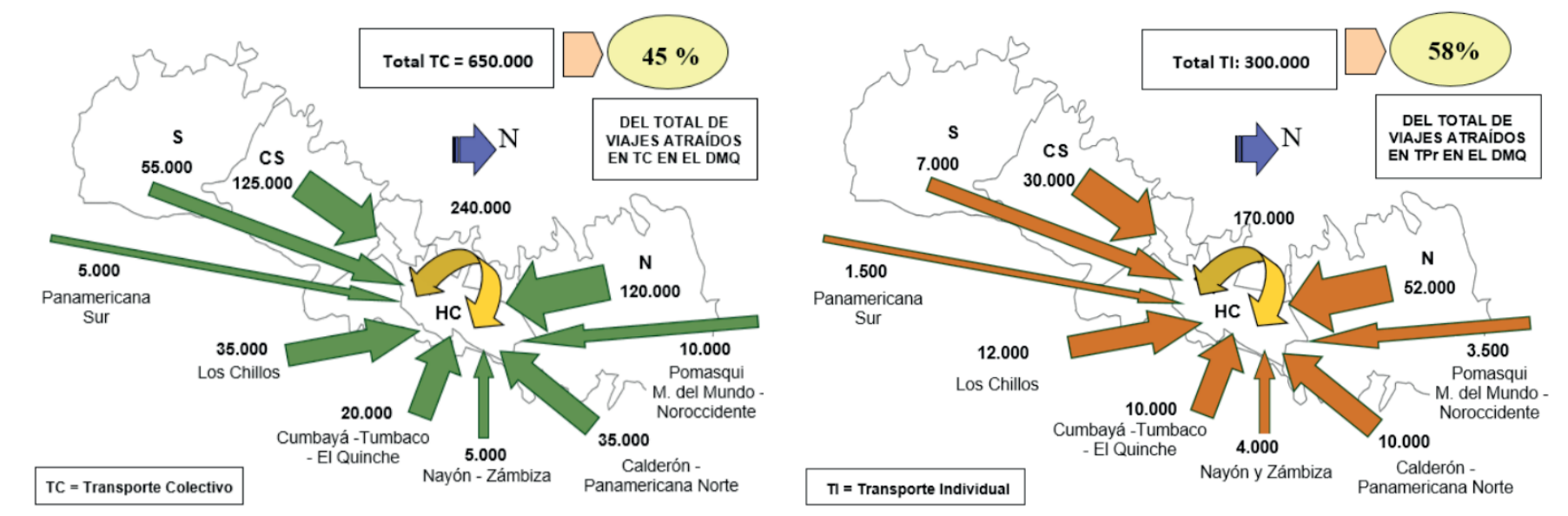
Fuente: Quito, M. d. (2014). Diagnóstico Estratégico - Eje de la Movilidad. Quito

## Ocupación del espacio vial (calzadas y/o carriles de circulación) 2014



Fuente: Quito, M. d. (2014). Diagnóstico Estratégico - Eje de la Movilidad. Quito

## Número de viajes por día atraídos en transporte colectivo y transporte individual - 2014



Fuente: Quito, M. d. (2014). Diagnóstico Estratégico - Eje de la Movilidad. Quito

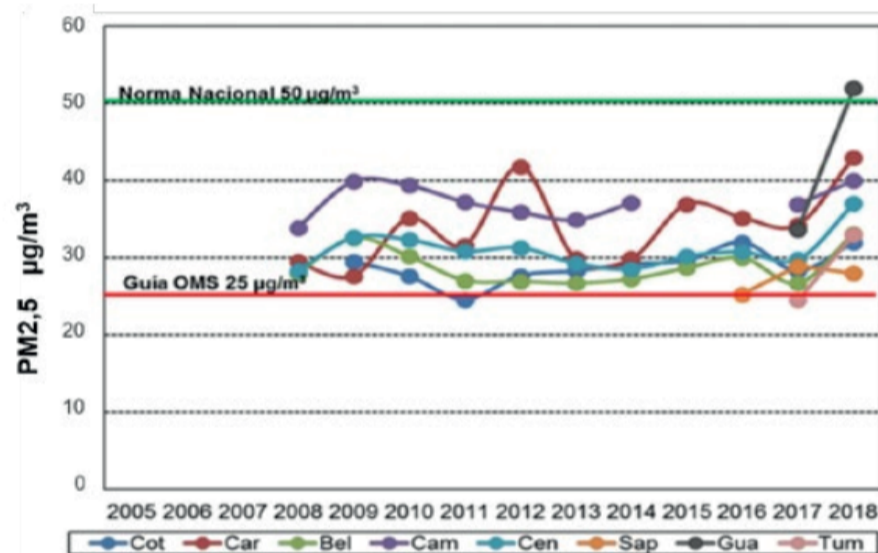
## LA CONTAMINACIÓN AMBIENTAL DERIVADA DEL TRÁFICO MOTORIZADO



### EMISIONES DE GASES CONTAMINANTES:

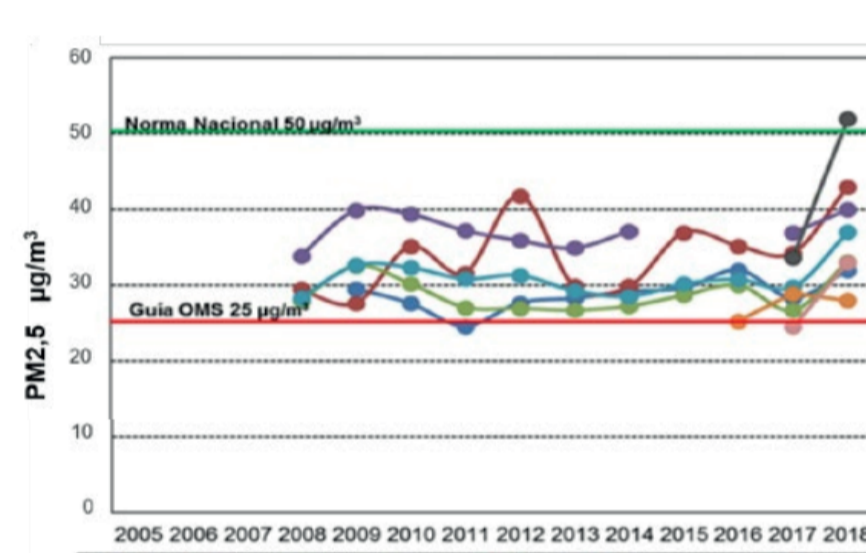
En el DMQ emite aproximadamente 2.740 toneladas de sustancias contaminantes a la atmósfera cada año de las cuales el 53% son generadas por automotores. En los últimos 3 años los promedios anuales del material particulado fino (P.M.2.5) presentan valores superiores a la concentración máxima permitida en la norma ecuatoriana de calidad de aire (5pg/m3)

### Nivel promedio de PM2.5 durante 24 horas en Quito, 2005 - 2018



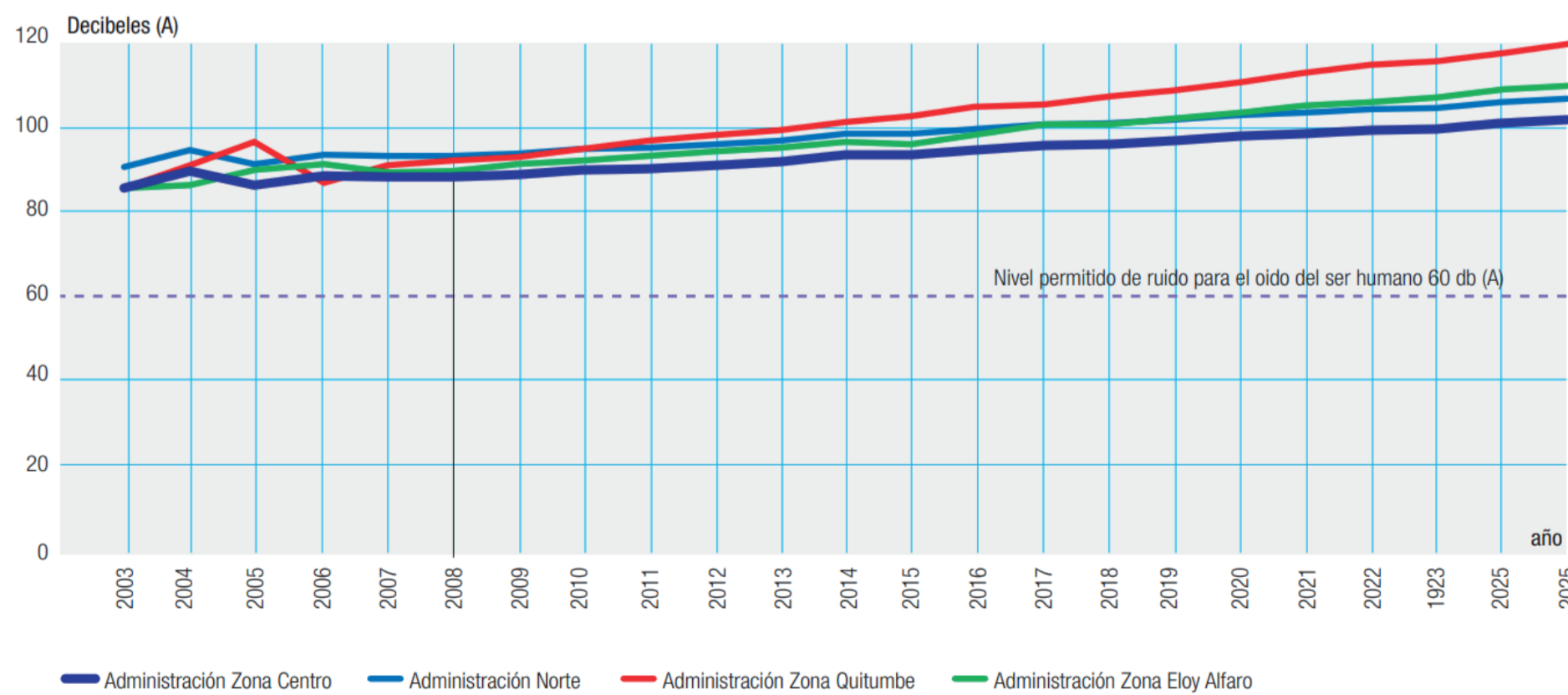
Fuente: (Secretaría de Ambiente, 2019).

### Promedio anual de niveles de PM2.5 en Quito, 2005 - 2018



Fuente: (Secretaría de Ambiente, 2019).

### Tendencia de emisión de contaminantes DMQ



Fuente: Movilidad, M. d. (2014). Plan Maestro de Movilidad para el Distrito Metropolitano de Quito 2009-2025. Quito

## TRANSPORTE PÚBLICO



Distribución modal de viajes en los diferentes subsistemas de transporte público proyectados al 2014

SUBSISTEMA DE TP	Viajes/día	%
Rutas Convencionales	1'350.000	
Troncales BRT - Corredores	560.000	
Rutas Alimentadores BRT-Corredores	420.000	
Buses Escolares e Institucionales	410.000	
Servicios informales (busetas, camionetas)	60.000	
<b>Totales</b>	<b>2'800.000</b>	

Fuente: Estudio de movilidad - Proyecto Metro de Quito - 2011

## TRANSPORTE COMERCIAL



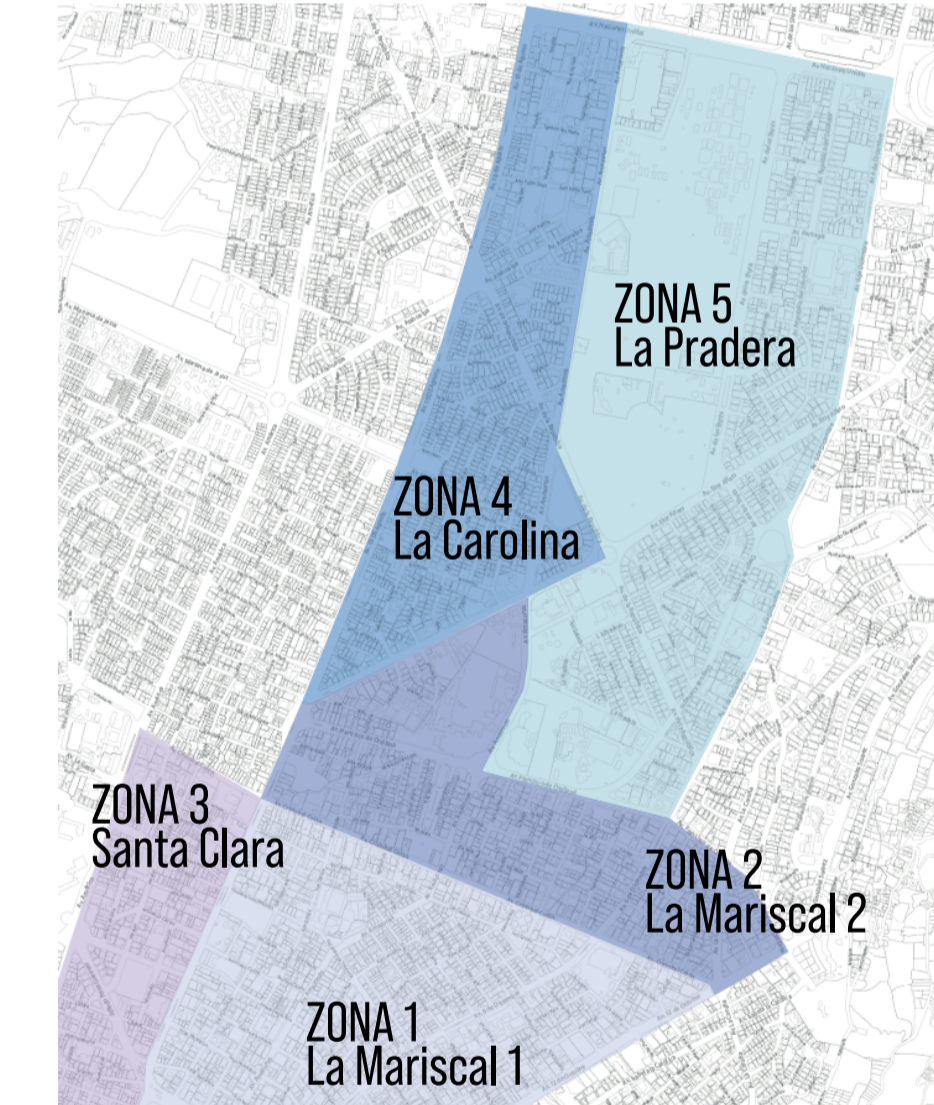
El transporte comercial está conformado según el mandato de la ley, por los servicios de transporte escolar e institucional, servicios de taxis y servicios de turismo.

Detalle de la distribución de la oferta de estacionamiento Zona Azul

SECTOR	PLAZAS
Santa Clara	1.838
La Pradera y La Carolina	1.779
La Carolina y Rumipamba	1.222
<b>TOTAL</b>	<b>4.839</b>

Fuente: Gerencia de Terminales y Estacionamientos - EPMMDP

### Zona Azul (Hipercentro)



## BOCAS DEL METRO



Estación La Pradera



Estación La Carolina



Estación Iñaquito

## ESTACIONAMIENTO

El crecimiento del parque vehicular (entre 15.000 y 35.000 vehículos por año) ha generado la demanda de estacionamiento con mayor intensidad en las zonas de más actividad referente a la oferta de servicios, gestión pública, financiera y comercial.

- 1.- La Red de Estacionamientos en Parques de Quito: **Espacios fuera de la vía**. La oferta total es de 2.368 plazas.
- 2.- Estacionamiento Rotativo **Tarifado "Zona Azul"**, el cual rige desde el 2007, dispone en la actualidad de 8.572 plazas, donde: tiempo máximo de estacionamiento de 2 horas.

### Cifras de distribución modal post pandemia:



Fuente: Información sobre movilidad Quito Cómo Vamos 2021

# ANÁLISIS: MOVILIDAD

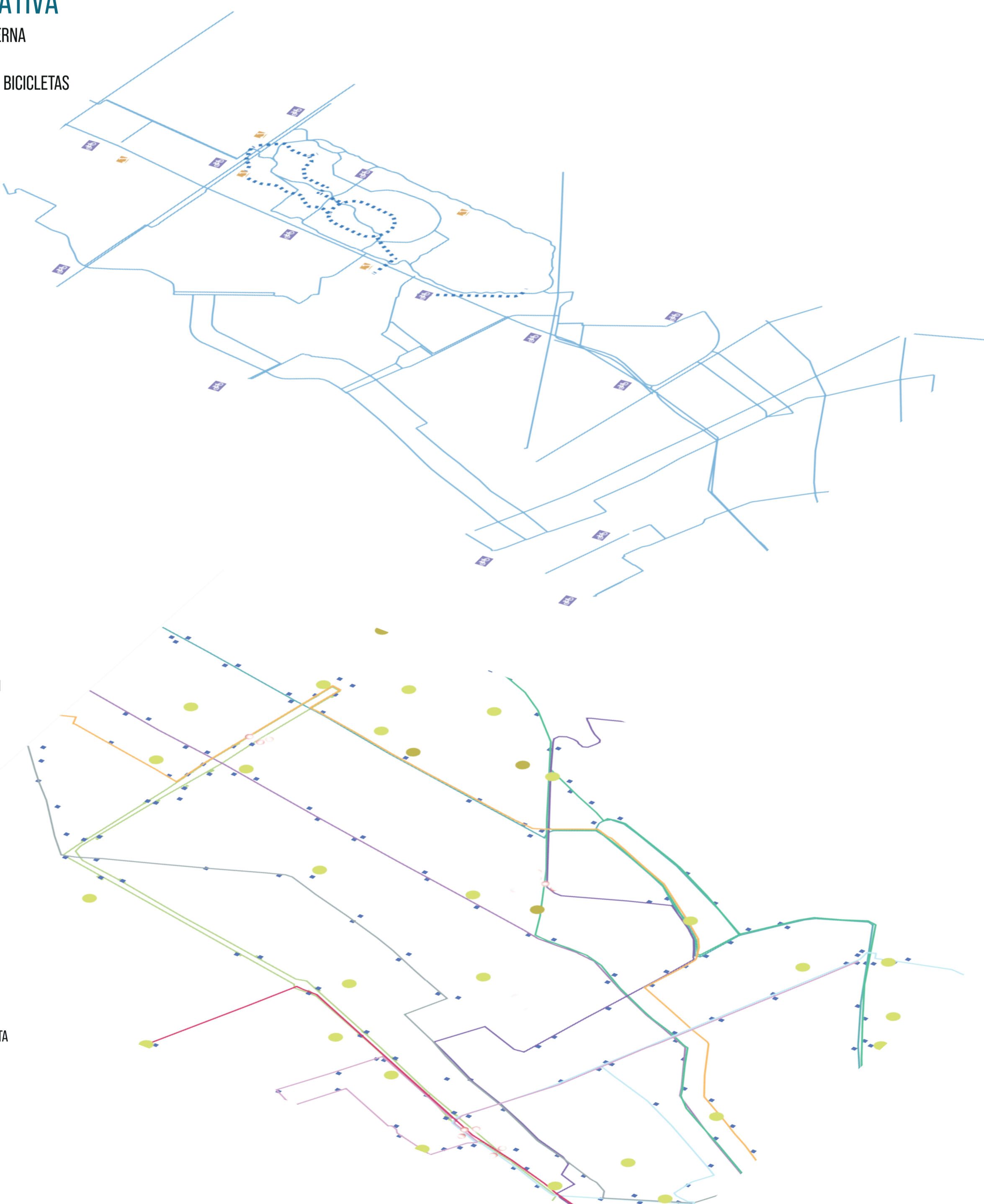


## MOVILIDAD ALTERNATIVA

- VÍA DE MOVILIDAD ALTERNA
- ESTACIONAMIENTOS DE BICICLETAS
- SCOOTER

## LÍNEA DE BUSES CORREDORES

- CORREDOR SUR OCCIDENTAL
- CARCELÉN - EL EJIDO  
PUEBLO BLANCO - ASAMBLEA
- EL EJIDO - SAN JUAN DE CALDERÓN
- COLÓN - LA CLEMENCIA
- COMITÉ DEL PUEBLO - MARÍN  
BATÁN - COLMENA  
COCHAPAMBA SUR - DON BOSCO  
ROLDOS - JARDÍN  
ANDALUCÍA - CAMAL  
ESTADIO OLIMPIO - PERALTA  
BUENOS AIRES - LA CAROLINA  
QUINTANA - MARÍN
- JOSEFINA - EL EJIDO  
LA PULIDA - EL EJIDO  
SAN VICENTE - EL EJIDO  
VELAZCO - CONGRESO  
CARCELEN - MARÍN  
23 DE JUNIO - EL EJIDO
- CIMA DE LA LIBERTAD - BELLA VISTA
- BICENTENARIO - EL EJIDO  
CODADO - MARÍN  
CARCELEN BAJO - MARÍN
- PLAZA ARTIGAS - CHILLOGALLO
- T. QUITUMBE - LAS CASAS  
PARADA DE TAXIS

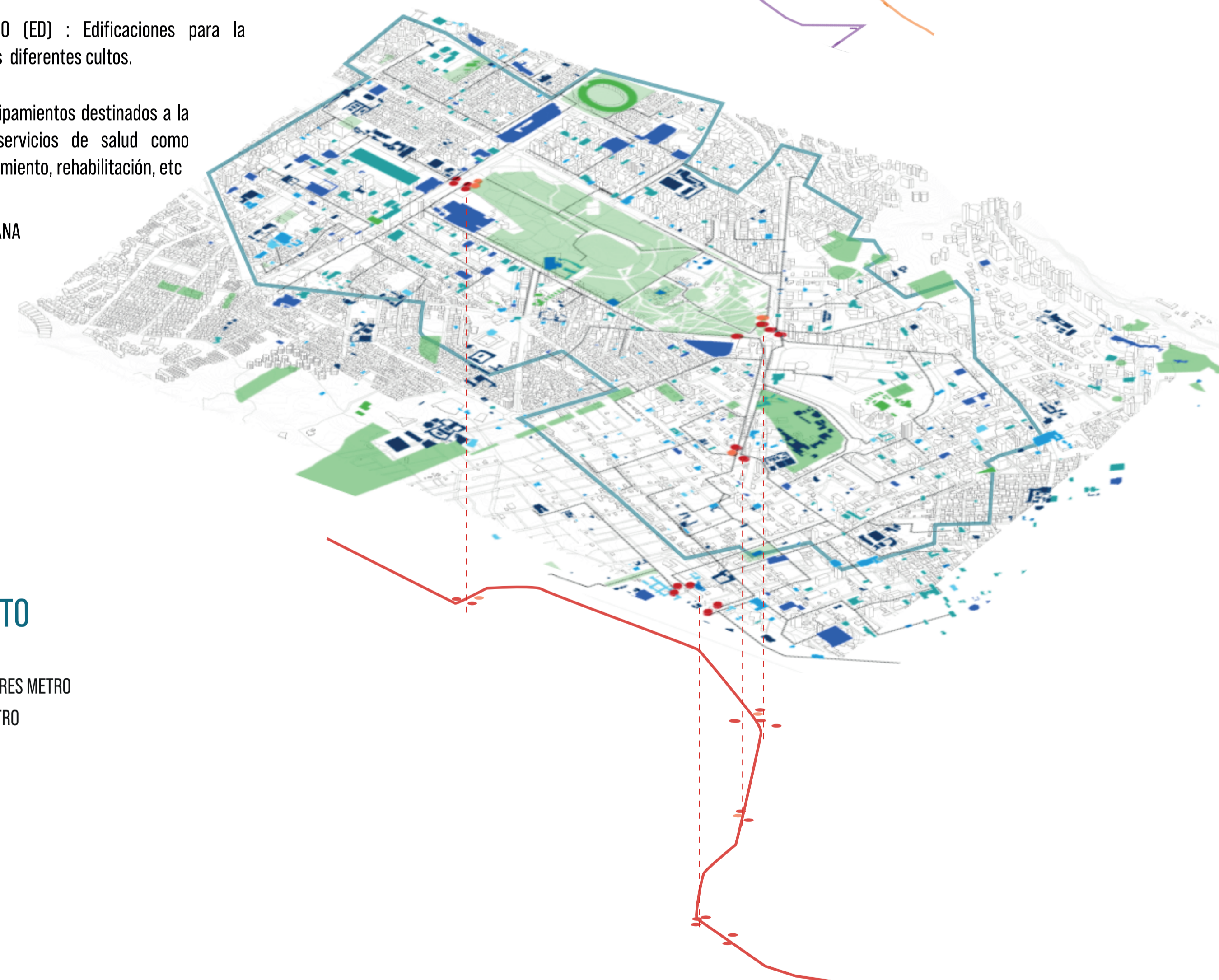


## LÍNEA BRT

- Metrovía
- Trolebus
- Ecovía

## EQUIPAMIENTOS

- EDUCACIÓN (EE) : Equipamientos destinados a la formación intelectual capacitación y preparación de los individuos para su interacción en la sociedad
- SERVICIOS DE ADMINISTRACIÓN PÚBLICA (EA) : Áreas, edificaciones e instalaciones destinadas a las áreas administrativas en todos los niveles del Estado
- CULTURA (EC) : Espacios y edificaciones destinados a las actividades culturales, custodia, transmisión y conservación del conocimiento fomento y discusión de la cultura.
- CULTOS RELIGIOSO (ED) : Edificaciones para la celebración de los diferentes cultos.
- SALUD (ES) : Equipamientos destinados a la prestación de servicios de salud como prevención, tratamiento, rehabilitación, etc
- RED VERDE URBANA



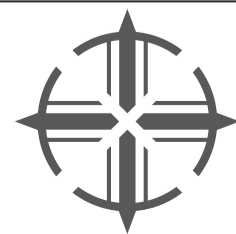
## METRO DE QUITO

- BOCAS METRO
- BOCAS ASCENSORES METRO
- ESTACIONES METRO

## CONCLUSIÓN

La Secretaría de Movilidad (2014) menciona que la falta de capacidad por saturación de las vías dentro del hipercentro de Quito, evidencia que el transporte público es el modo de movilidad más utilizado con un 61% sin embargo, la ocupación del espacio vial corresponde al transporte privado con el 70%, dejando los modos de movilidad alternativa como el uso de bicicletas con un 0.3%.

La principal fuente de contaminación en Quito es el tráfico vehicular y la combustión (Carrillo, 2015; Harris et al., 2011; Raysoni et al., 2016; Rodas y Arias, 2018; TUDelft, 2017). Según la Secretaría del Ambiente (2019) el nivel promedio en 24 horas de material particulado PM2,5 superó lo recomendado por la OMS, por otro lado con lo referente al nivel promedio anual de PM2,5 se superaron las normas nacionales y de la OMS (Pino Vallejo, 2018)



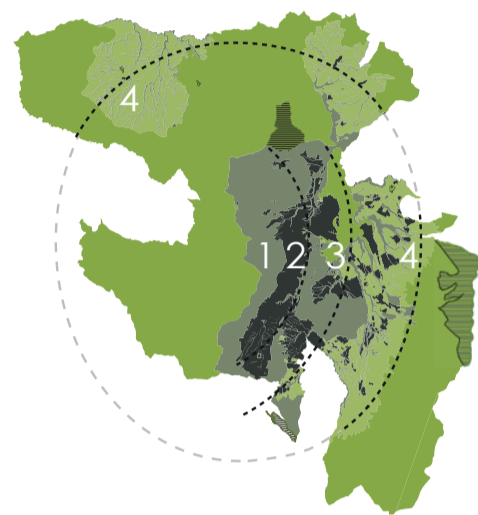
# ANÁLISIS: RED VERDE Y ESPACIO PÚBLICO



## ESCALAS METROPOLITANA

Las estrategias de la Red Verde Urbana y Ecobarrios se deben **diferenciar** en función a los cuatro **escenarios de actuación: Laderas - ciudad consolidada - valles intermedios - ruralidad**, con sus propias particularidades.

- (PAVE) Patrimonio de Áreas Naturales del Estado
- (AC) Áreas de Conservación
- (ASRN) Áreas Sustentables de Recursos Naturales
- (AIEP) Áreas de Intervención Especial y Recuperación
- (AU) Áreas Urbanas - RED VERDE URBANA (RVU)

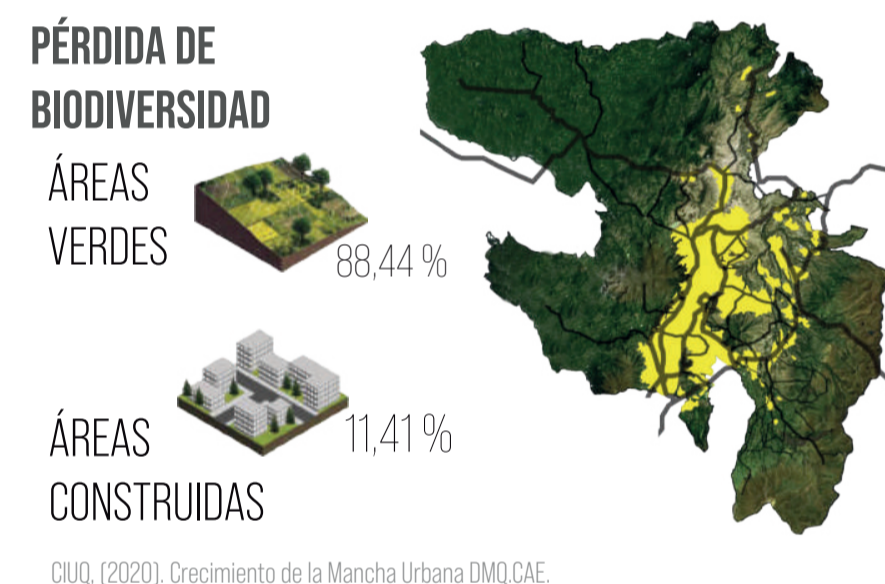


Ávila A, Larco M.A, Scholtz, B(2014). Hacia un modelo de ciudad sustentable: Red Verde Urbana y Ecobarrios. Quito.op

Ávila A, Larco M.A, Scholtz, B(2014). Hacia un modelo de ciudad sustentable: Red Verde Urbana y Ecobarrios. Quito.op

## CRECIMIENTO MANCHA URBANA Y RED VIAL DMQ

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**.



## CAMBIO CLIMÁTICO

- |                         |               |                          |                           |
|-------------------------|---------------|--------------------------|---------------------------|
| Uso de energías Fósiles | Movilidad     | Deshielo de glaciales    | Aumento del nivel del mar |
| Industrias              | Deforestación | Olas de calor            | Sequías                   |
| Antropización           | Desechos      | Precipitaciones extremas | Deshielo de nevados       |

El cambio **climático** tiene impactos directos en la **calidad de vida** de los habitantes, la **disponibilidad de recursos naturales**, provisión de **servicios básicos e infraestructura** que **comprometen el desarrollo sostenible y equitativo** de las ciudades. De igual manera, actividades que se desarrollan dentro de las ciudades tienen impacto en relación con la emisión de GEI y pueden tener efectos negativos en la salud y el bienestar de los ciudadanos.

(PACU, 2020).

## ESCALA SECTORIAL

El **Pacto Climático de Quito por un Verde Vivir** indica que la **red verde urbana** "Es una **estrategia** para construir **nuevos patrones** sobre la **relación** entre la **naturaleza, la sociedad y la ciudad**. Consiste en un sistema de **conectores verdes** que, a través del **conservación** y los **espacios verdes con potencial ecológico**, y que, a través de los **refugios de paso**, faciliten la **movilidad** de la **vida silvestre** para los procesos de **reducción e intercambio** genético entre poblaciones reducidas y aisladas" (2011)

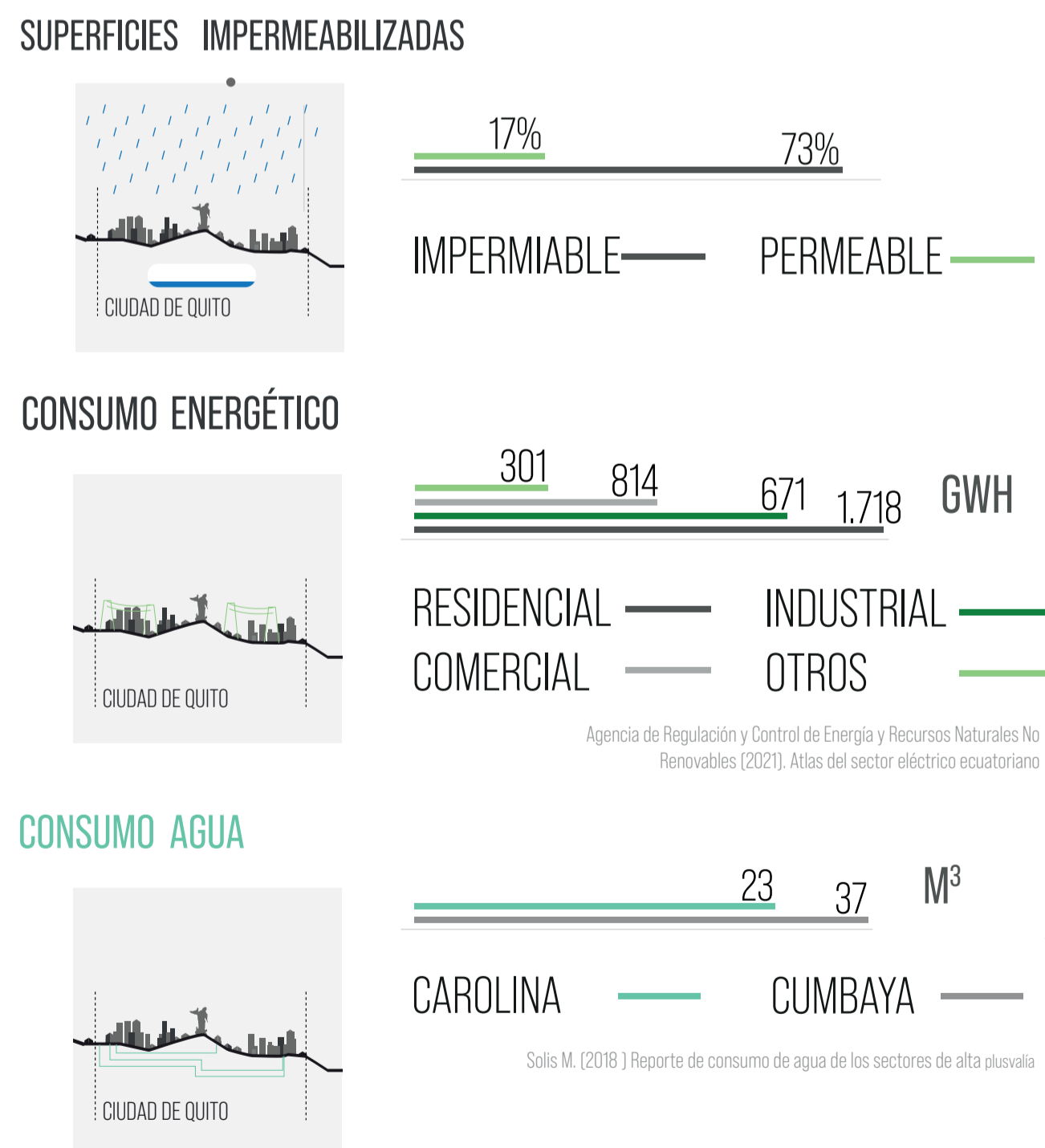
10 Acciones de Quito Frente al Cambio Climático. 1º Cumbre Nacional de Alcaldes Pacto Climático de Quito por un Verde Vivir 2011.

### INDICADORES AMBIENTALES



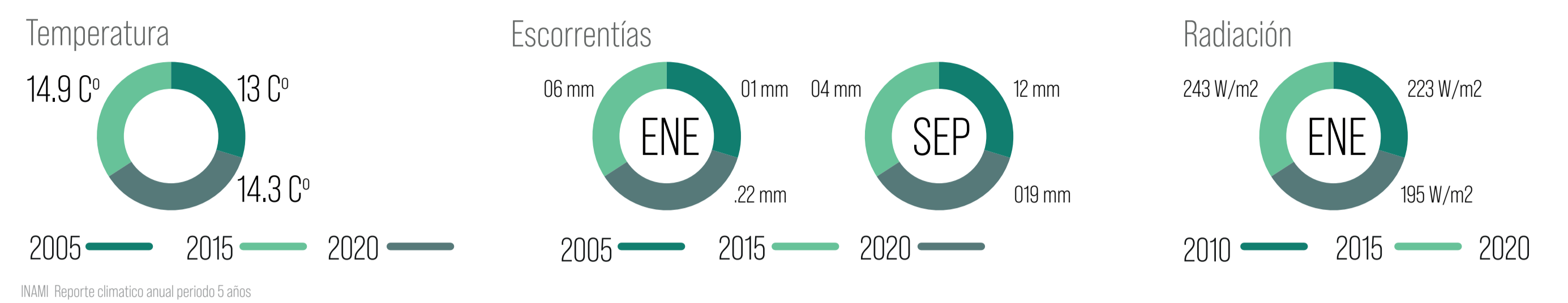
Ávila A, Larco M.A, Scholtz, B(2014). Hacia un modelo de ciudad sustentable: Red Verde Urbana y Ecobarrios. Quito.op

### CONDICIONES ACTUAL DE LAS CONDICIONES AMBIENTALES

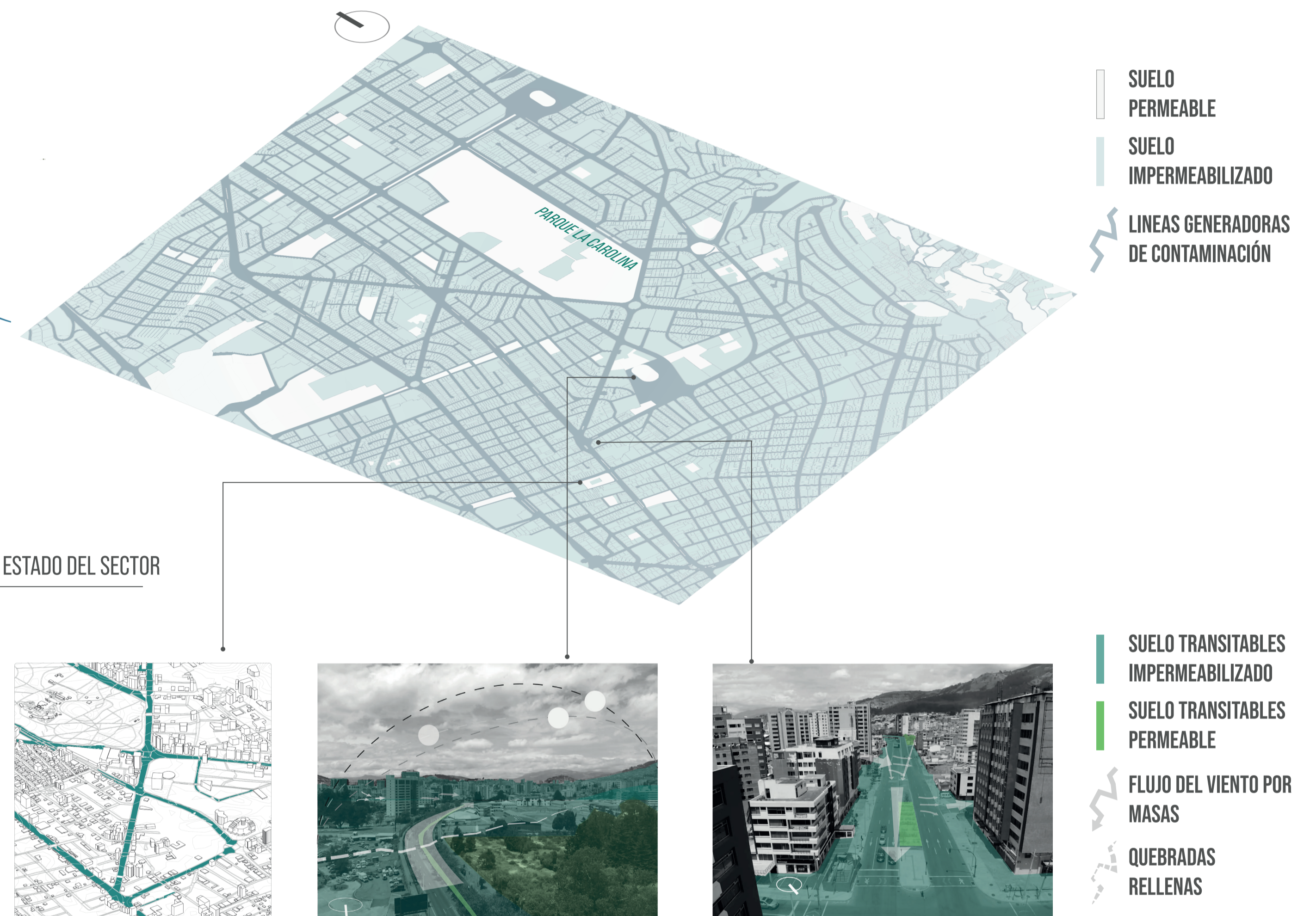


Agencia de Regulación y Control de Energía y Recursos Naturales No Renovables (2021). Atlas del sector eléctrico ecuatoriano

Solis M. (2018) Reporte de consumo de agua de los sectores de alta plusvalía

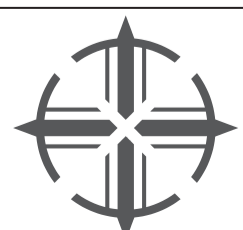


INAM. Reporte climático anual periodo 5 años



El **cambio climático** genera **impactos** directos en el **estilo de vida de las personas**. El **incremento** del 7.5 % **anual de vehículos en Quito** según la (ANET 2018) y la  **saturación vial** que este genera produce **espacios** con **contaminación visual, auditiva y ambiental**. Los **parterres y caminos** **no** fueron **concebido** desde la lógica de **socio ambiental**, y en su lugar ejemplifican de manera perfecta la **autocentrificación** con la cual ha ido creciendo esta ciudad. Que en **consecuencia** y **conjunto con la reducción de elementos naturales de tratamiento** diversos **efectos negativos en la salud y el bienestar de los ciudadanos**.

## CONCLUSIÓN



PONTIFICIA UNIVERSIDAD CATÓLICA DEL ECUADOR  
FACULTAD DE ARQUITECTURA, DISEÑO Y ARTES  
TRABAJO DE INTEGRACIÓN CURRICULAR VOLUMEN II

TEMA: ZONA METRO HIPERCENTRO, UNIDADES DE ACTUACIÓN URBANÍSTICA LA PRADERA 1,2 Y 3

CONTIENE: ANÁLISIS DIMENSIÓN RED VERDE URBANO Y ESPACIO PÚBLICO

BLOQUE

DIRECTORA: ARQ. MARÍA AUGUSTA LARCO M.

AUTORES: DIC : ARQUITECTURA DE CERCANÍA SOCIAL Y AMBIENTAL, UNIDADES DE ACTUACIÓN URBANÍSTICA.

UBICACIÓN: QUITO- ECUADOR. SECTOR LA PRADERA

PROYECTO:

FECHA: JUNIO - 2023

ESCALA:

MU9

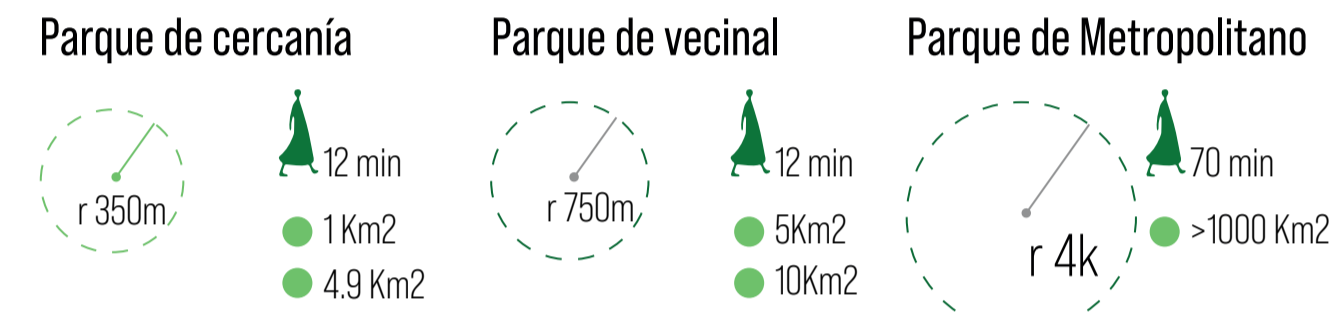
# ROLES DE LA RED VERDE URBANA

La **Red Verde Urbana** más allá de las contribuciones únicamente ambientales, permitirá desde la perspectiva de **desarrollo sustentable** del DMQ la **repotenciación de los valores económicos, sociales y patrimoniales identitarios** que contribuirán a **mejorar: la habitabilidad en el espacio público, la salud, la calidad ambiental, la cohesión social, la integración cultural, la equidad, la accesibilidad universal, la puesta en valor del patrimonio natural y los espacios simbólicos para la ciudadanía.**

La **RVU** se subdivide en **tres categorías** en base a los roles **fundamentales para el desarrollo sustentable**, al cual se lo une con el **objetivo 11 de la Agenda Urbana 2030** y con el **13** para hacer énfasis en las **acciones por el cambio climático.**

Ávila A. Larco M.A. Scholtz. B(2014). Hacia un modelo de ciudad sustentable: Red Verde Urbana y Ecosistemas. Quito.op

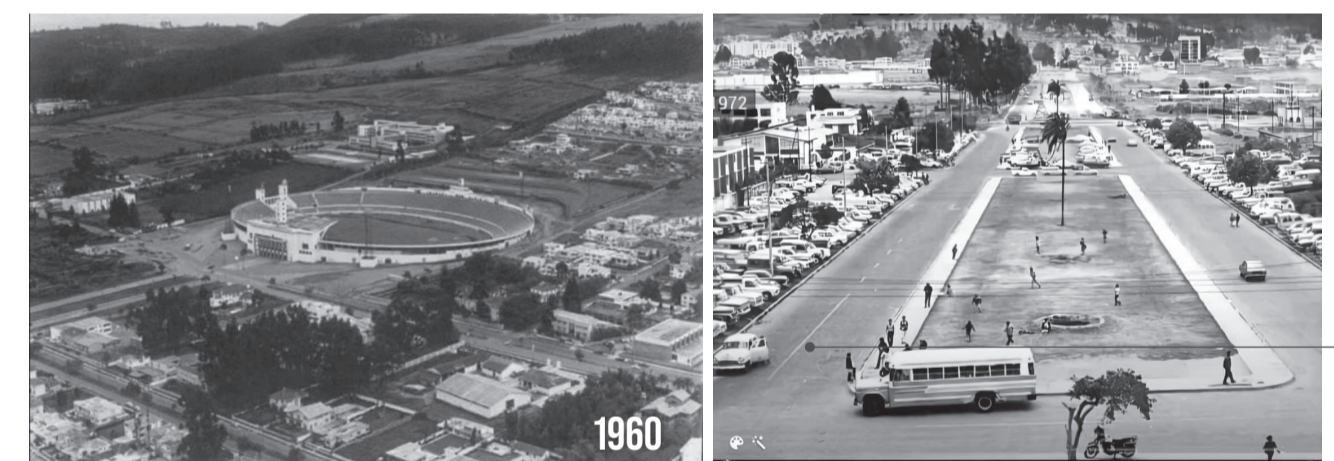
## ESCALA DE INFLUENCIA DE PARQUES



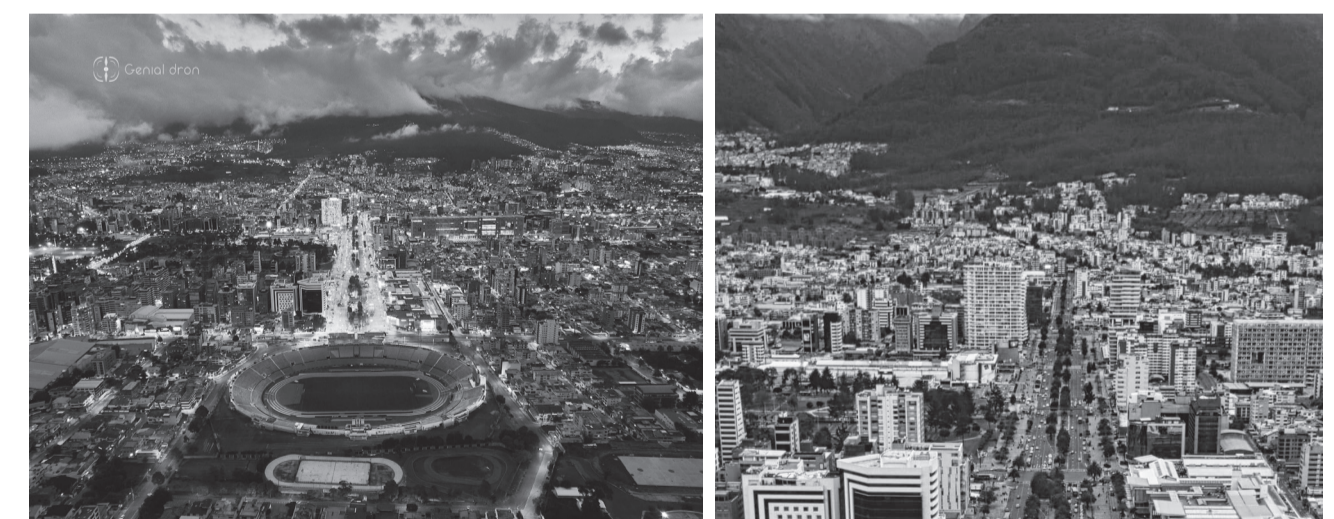
## QUEBRADAS

En junio de 2012, el Consejo Metropolitano de Quito aprobó la Resolución 350 en la cual se declara al Sistema de Quebradas del Distrito Metropolitano de Quito como **Patrimonio Natural, Histórico, Cultural y Paisajístico**. Tiene por objeto **proteger, conservar y recuperar las funciones naturales** de las mismas

Ávila A. Larco M.A. Scholtz. B(2014). Hacia un modelo de ciudad sustentable: Red Verde Urbana y Ecosistemas. Quito.op



ECOSISTEMAS HISTÓRICOS AV. DE LOS ESTADIOS



ESTADO ACTUAL DE LOS ECOSISTEMAS



**FAUNA Y FLORA**  
En total 1252 especies de vertebrados se encuentra dentro de alguna categoría de amenaza

Ministerio del Ambiente, Agua y Transición Ecológica (2021)

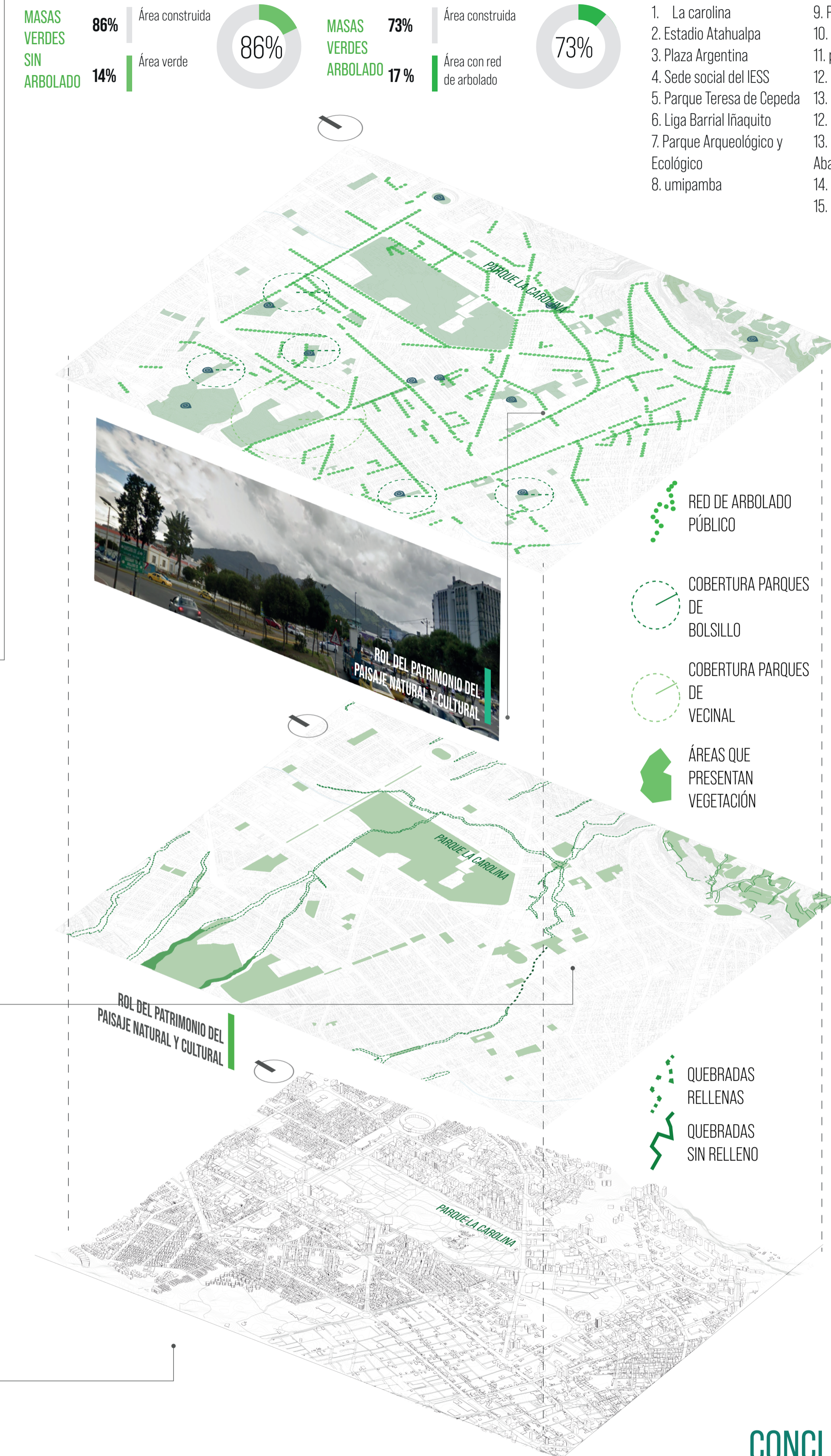
ROL EN LA CIUDAD: FORTALECIMIENTO Y RECUPERACIÓN DE ECOSISTEMAS URBANOS



ROL EN LA CIUDAD: HABITABILIDAD EN EL ESPACIO PÚBLICO



ROL EN LA CIUDAD: ESCÉNICO - SIMBÓLICO

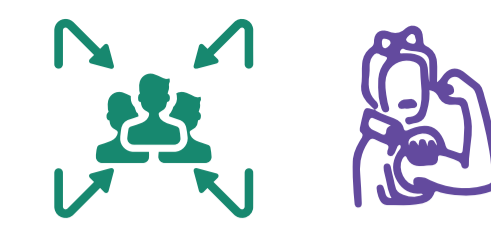


1. La carolina
2. Estadio Atahualpa
3. Plaza Argentina
4. Sede social del IESS
5. Parque Teresa de Cepeda
6. Liga Barrial Ñaquito
7. Parque Arqueológico y Ecológico
8. Uimpamba
9. Parque de la Mujer
10. La isla
11. Plaza Josemaría
12. Parque EMAPS
13. Centro Deportivo /Colegio
12. Eloy Alfaro
13. Parque Fernando Velasco Abad
14. Parque Julio Andrade
15. Guápulo

## CONCLUSIÓN

La **mancha urbana de la ciudad** ha **acabado** con los **ecosistemas** y a **consumido la zona ambiental** dotada de **masas de agua, masas verdes y ecosistemas** ya que fue **priorizada** una lógica de urbanización que intenta ganar área **a costa** de los **elementos naturales**, en muestra de ello lo que hace **20 - 30 años eran ecosistemas completos** hoy están **enterrados** bajo capas de **supuesto desarrollo** y en adición **el tejido de la red verde** se ha visto **fragmentado a delgados** trazos priorizando al vehículo lo cual como podemos evidenciar en el análisis **no ha generado ningún aporte al espacio público ni al bienestar de todos y todas.**

# RED ESPACIO PÚBLICO



“El **espacio público** facilita la **interacción social** a través del **encuentro la identificación y conocimiento** ,la relación entre ellas contribuyen a **armar el entramado social** y **afirmar la integración social en los barrios** condiciones necesarias para **las sociedades establece fuertes y solitarias”**

Julio Pozuerta Echavarrri (2009). La ciudad paseable: recomendaciones para la consideración de los peatones en el planeamiento, el diseño urbano y la arquitectura

## ESPACIOS EXCLUSIVOS Y EXCLUYENTES:



“Una de las implicaciones más significativas es el **carácter selectivo que toman los espacios públicos**. Concretamente, se los **convierte en nuevas centralidades orientadas**, fundamentalmente, al **consumo de sectores de altos ingresos**. Esto **deriva** en una **producción del espacio público, que profundiza la polarización socioeconómica y la configuración de ciudades fragmentadas y desiguales.”**

Hofgartner K. Vidosa R. (2014) Espacios exclusivos y excluyentes: ¿Cómo y quién habita el espacio público?



## ESPACIOS PÚBLICOS DESDE LA PERSPECTIVA DEL GÉNERO

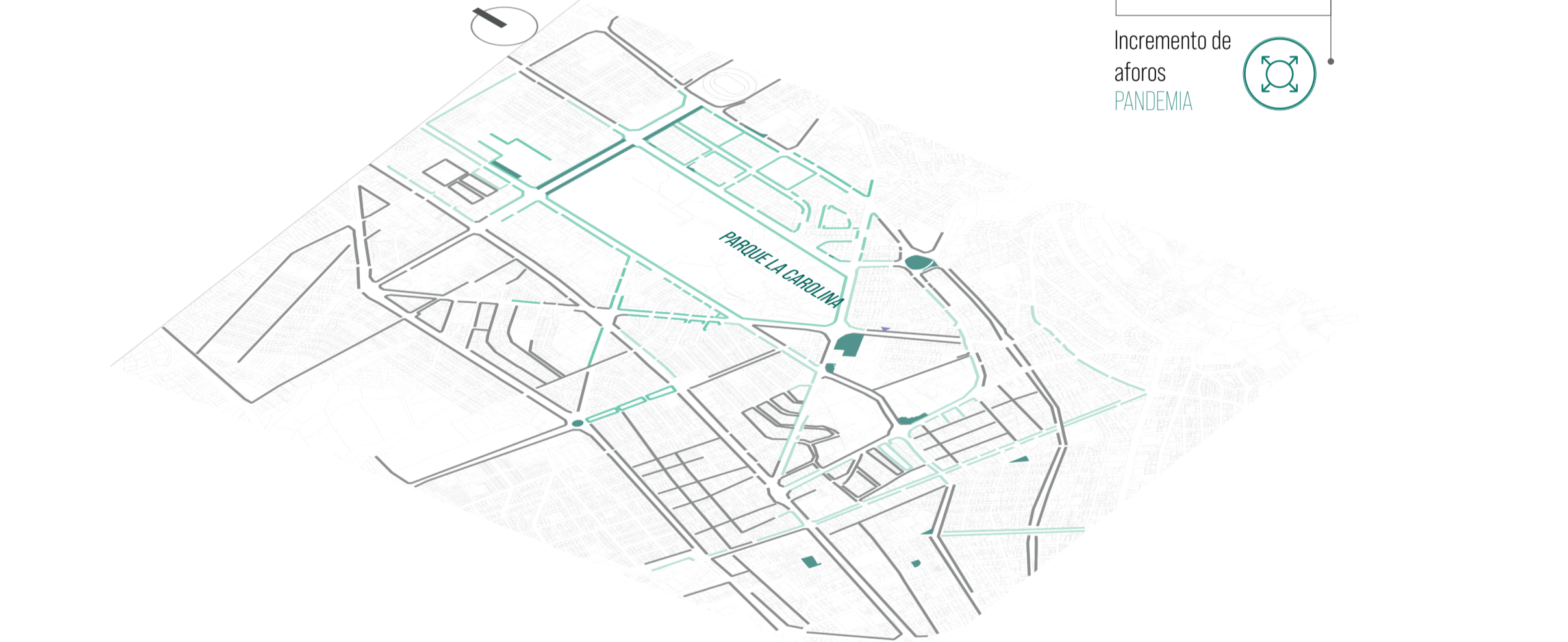
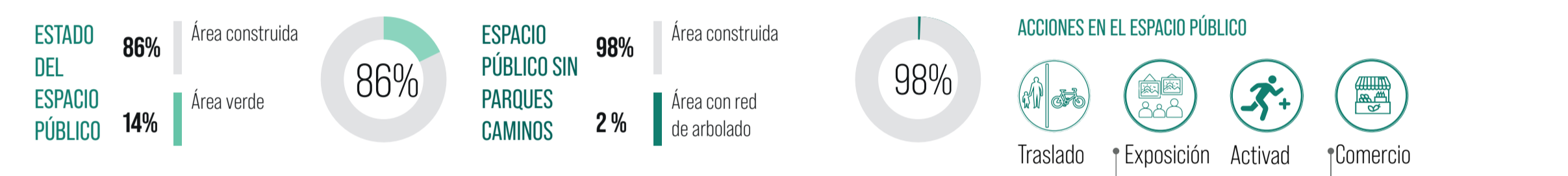
A lo largo de la historia, la **infraestructura urbana** se ha basado principalmente en las **necesidades masculinas** como la única unidad de medida, resultando así en la **construcción de ciudades, edificios y espacios urbanos universales**, que ignoraban los aspectos de la **vida cotidiana**, sin una mirada en las **diversas realidades de género**

(Cabrera Gómez y Velasco Espín, 2021). La perspectiva de género en el espacio público

**PARA UNA COMPRENSIÓN MAS PROFUNDA LEER (GÓMEZ GARUSO, M. S. (2021). LA PERSPECTIVA DE GÉNERO EN EL ESPACIO PÚBLICO.)**

Los atributos y oportunidades de género se construyen socialmente, se aprenden a través de procesos de especialización y reproducen estereotipos, son específicos de cada contexto y época y, en este sentido, pueden cambiar a partir del compromiso de la sociedad de avanzar en la promoción de la igualdad. Tal es así, que los límites sociales impuestos por el género, muchas veces se traducen en la forma en que se configuran los espacios públicos

(Cabrera Gómez y Velasco Espín, 2021). La perspectiva de género en el espacio público



## CRITERIOS PARA ANALIZAR EL ESPACIO PÚBLICO



CARACTERÍSTICAS DE ESPACIOS PÚBLICOS CON PERSPECTIVA DE GÉNERO.	SEGURIDAD	FUNCIONALIDAD	HABITABILIDAD
Leyda Brea, Doctora en arquitectura, docente e investigadora (PUOJMM) 2022. La pertenencia al espacio público desde una perspectiva de género	<ul style="list-style-type: none"> <li>Seguro para estar y transitar</li> <li>Visibilidad desde y hacia el espacio</li> <li>Concurrido e iluminado</li> <li>Sin escondrijos ( escondites )</li> <li>Legible y señalizado</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Accesibilidad adecuada para mujeres de distintas edades y condición</li> <li>Baños adecuados y suficientes</li> <li>Cómodo, acogedor y limpio</li> <li>Como áreas verdes</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Seguro para estar y transitar</li> <li>Visibilidad desde y hacia el espacio</li> <li>Concurrido e iluminado</li> <li>Sin escondrijos ( escondites )</li> <li>Legible y señalizado</li> </ul>

## CONCLUSIONES: ZONAS METRO



## ZONAS METRO

Las zonas metro están planteados como polígonos de estudio, basado en el concepto de ciudad de 15 minutos caminables o 1 km a partir de las bocas de metro. Zona la cuál debe garantizar las 5 funciones esenciales de la vida y ahora debe tomar la posibilidad de implementar las células de cercanía social y protección ambiental como elementos estructurantes del cambio.

EJES ZONA METRO	ZONA METRO 2019	ZONA METRO 2021
CIUDAD DE CERCANÍA	Caminabilidad y abastecimiento de servicios 1km	ITINERARIOS: movilidad peatonal 15 minutos en transporte alternativo vinculado a las zonas con el anillo de contención
MIXTICIDAD DE USOS DEL SUELO	Cinco funciones esenciales en equipamientos educación, salud, trabajo y vivienda	Inclusión de protección ecología y conservación de patrimonio natural, además de las 5 funciones y esenciales de la vida y su relación con el espacio público
PAISAJE	Cinco funciones esenciales en equipamientos educación, salud, trabajo y vivienda	Protección ambiental y mitigación en el cambio climático, recuperación y protección de ecosistemas existentes masas verdes y azules
REDES VERDE Y ESPACIO PÚBLICO	Nuevas redes verdes y espacio público	Protección y rehabilitación de espacios patrimoniales naturales y construidos
MULTIESCALARIDAD	SECTOR METRO: agrupación de as tres zonas metro ZONA METRO: 1km desde las bocas del metro hacia equipamientos atractores CORREDOR METRO: conexiones entre zonas	ESCALA ECO SISTEMÁTICA SECTOR METRO ZONA METRO EJO CORREDORES METRO NÚCLEOS SAN
ECONOMÍA Y TRABAJO		INDUSTRIA: motor generador de trabajo Remediación de impactos con incorporación del verde urbano y patrimonios ambientales (masas verdes y azules)
NUEVAS TIPOLOGÍAS DE VIVIENDA		Remediación de impactos con incorporación del verde urbano y patrimonios ambientales (masas verdes y azules)

## 5 Funciones esenciales para la vida



Vivienda



Cultura



Educación



Salud



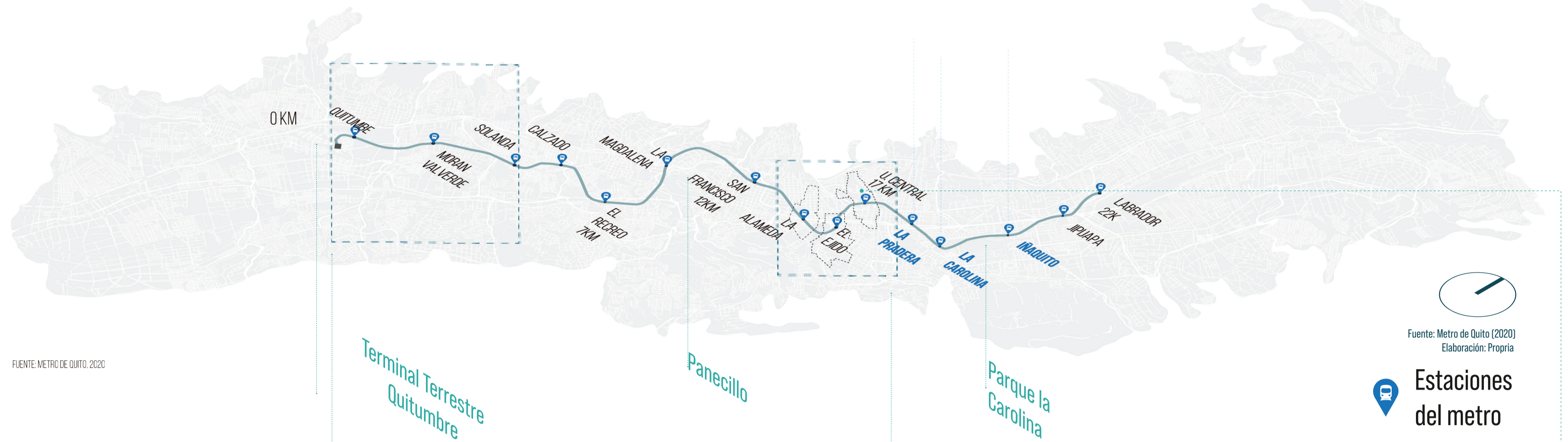
Naturaleza

## HIPERCENTRO

El Hipercentro de Quito, que es la zona donde se concentra la mayor cantidad de equipamientos urbanos públicos y privados, así como fuentes de trabajo, es la que mayor atracción de viajes genera en el DMQ. Se indica que el 46,5% del total de viajes atraídos en transporte público en el DMQ se realizan hacia esta zona; así como también el 60% de los viajes atraídos en transporte privado

Secretaría de Movilidad (2014) DIAGNÓSTICO DE LA MOVILIDAD EN EL DISTRITO METROPOLITANO DE QUITO PARA EL PLAN METROPOLITANO DE DESARROLLO TERRITORIAL (PMOT)

## SISTEMA METRO

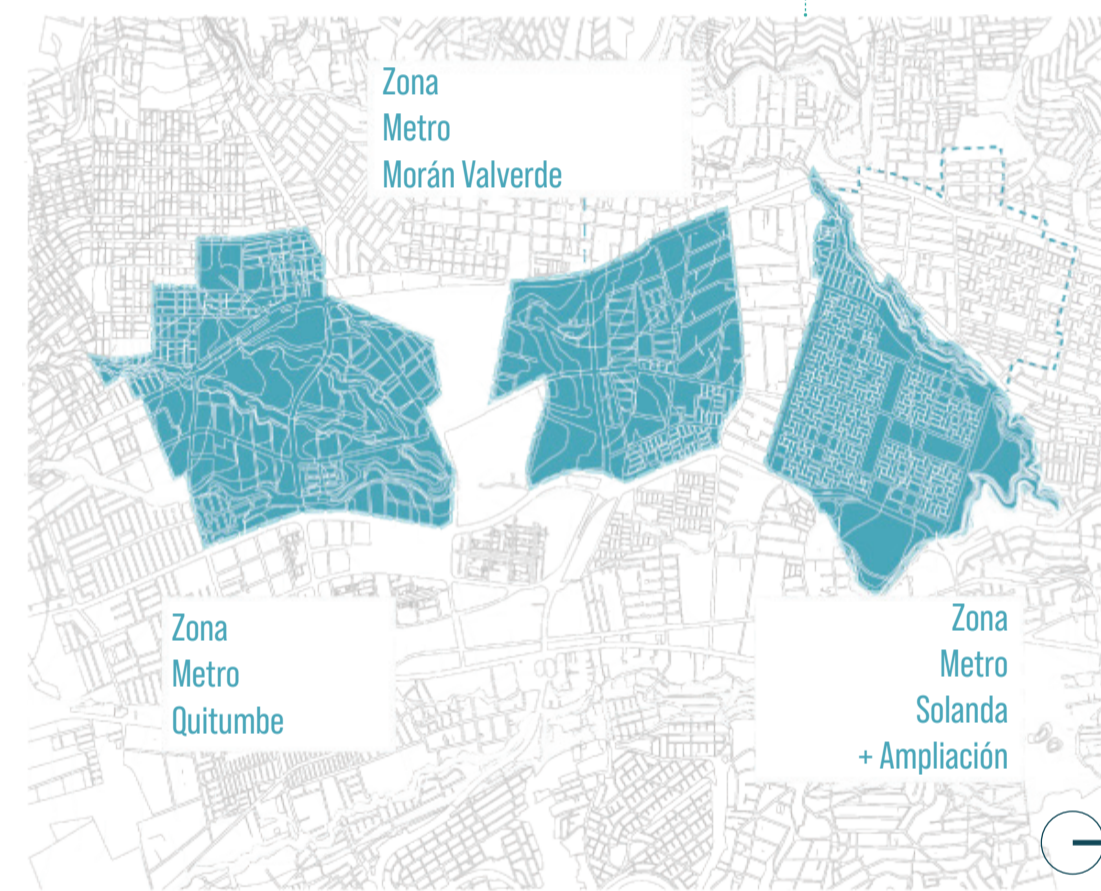


FUENTE: METRO DE QUITO, 2020



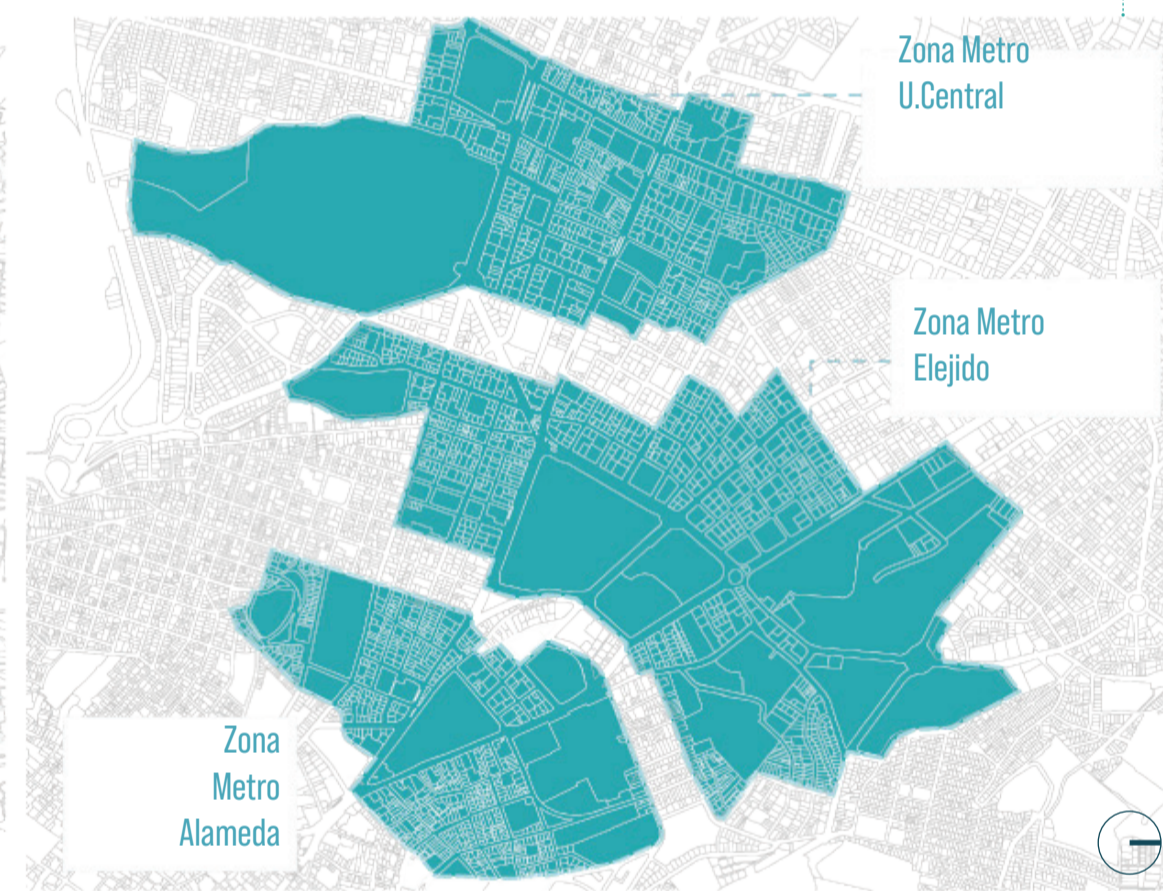
Fuente: Metro de Quito (2020)  
Elaboración: Propria

Estaciones del metro



### Zonas Metro Sur

Trabajo de titulación taller profesional zona metro (2020)



### Zonas Metro Centro Norte

Trabajo de titulación taller profesional zonab metro (2019)

UAU= CÉLULAS DE CERCANÍA SOCIAL Y AMBIENTAL, visibilizan el nuevo modelo de ciudad partiendo de estrategias:

- Recuperar la escala humana
- Replantear el patrón auto céntrico como prioridad de la planificación urbana.
- Fomentar la economía local incluyendo a micro comercios, artesanos, vendedores autónomos.
- Promover la movilidad sostenible enfocada a peatones y ciclistas.
- Establecer relaciones entre el territorio construido y ecosistemas existentes.
- Integrar las cinco funciones esenciales de la vida al modelo de ciudad de cercanía.
- Recuperar ecosistemas ambientales existentes y su relación con lo construido.

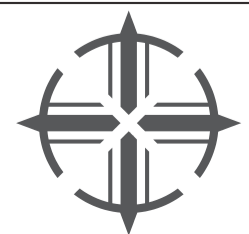
## Número de viajes por día atraídos en transporte colectivo y transporte individual - 2014

45% De los viajes de transporte colectivo en el DMQ

58% De los viajes de transporte individual en el DMQ



Fuente: Quito, M. d. (2014). Diagnóstico Estratégico - Eje de la Movilidad. Quito



PONTIFICIA UNIVERSIDAD CATÓLICA DEL ECUADOR  
FACULTAD DE ARQUITECTURA, DISEÑO Y ARTES  
TRABAJO DE INTEGRACIÓN CURRICULAR VOLUMEN II

TEMA:  
ZONA METRO HIPERCENTRO, UNIDADES DE ACTUACIÓN URBANÍSTICA LA PRADERA 1,2 Y 3

CONTIENE:  
CONCLUSIONES

BLOQUE

DIRECTORA:  
ARQ. MARÍA AUGUSTA LARCO M.

AUTORES:  
DIC : ARQUITECTURA DE CERCANÍA SOCIAL Y AMBIENTAL, UNIDADES DE ACTUACIÓN URBANÍSTICA.

UBICACIÓN:  
QUITO- ECUADOR. SECTOR LA PRADERA

PROYECTO:

FECHA:  
JUNIO - 2023

ESCALA:

MU11

# CONCLUSIONES: DIAGNÓSTICO UAU - LA PRADERA



## DIAGNÓSTICO

MODELO TERRITORIAL ACTUAL

VOCACIÓN

### COMBATIR CONTRA LA BRECHA SOCIO ECONÓMICA

Generador de oportunidades  
Cambiar las lógicas de funcionamiento

### RECUPERACIÓN AMBIENTAL

- Tratado de áreas verdes  
- Quebradas con rol de protección ambiental

### REESTRUCTURACIÓN DE MODELOS DE GESTIÓN

- Nuevos modelos de consumo  
- Nuevos modelos de producción  
- Economías circulares

PARÁMETROS PARA LA DEFINICIÓN DE ZONA METRO

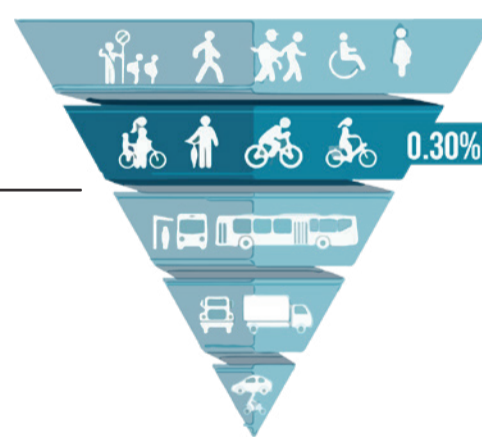
### ORÍGENES Y DESTINOS

- Ciudad de 15 minutos  
- 5 funciones esenciales de la vida  
- Zona Metro con 3 estaciones  
- Rol ambiental y de Espacio Público como herramienta para el cambio

### NUEVA MOVILIDAD

- Prioridad al peatón y personas con movilidad reducida  
- Facilitar el transporte alternativo  
- Fomentar el uso de transporte público

INTENCIONES

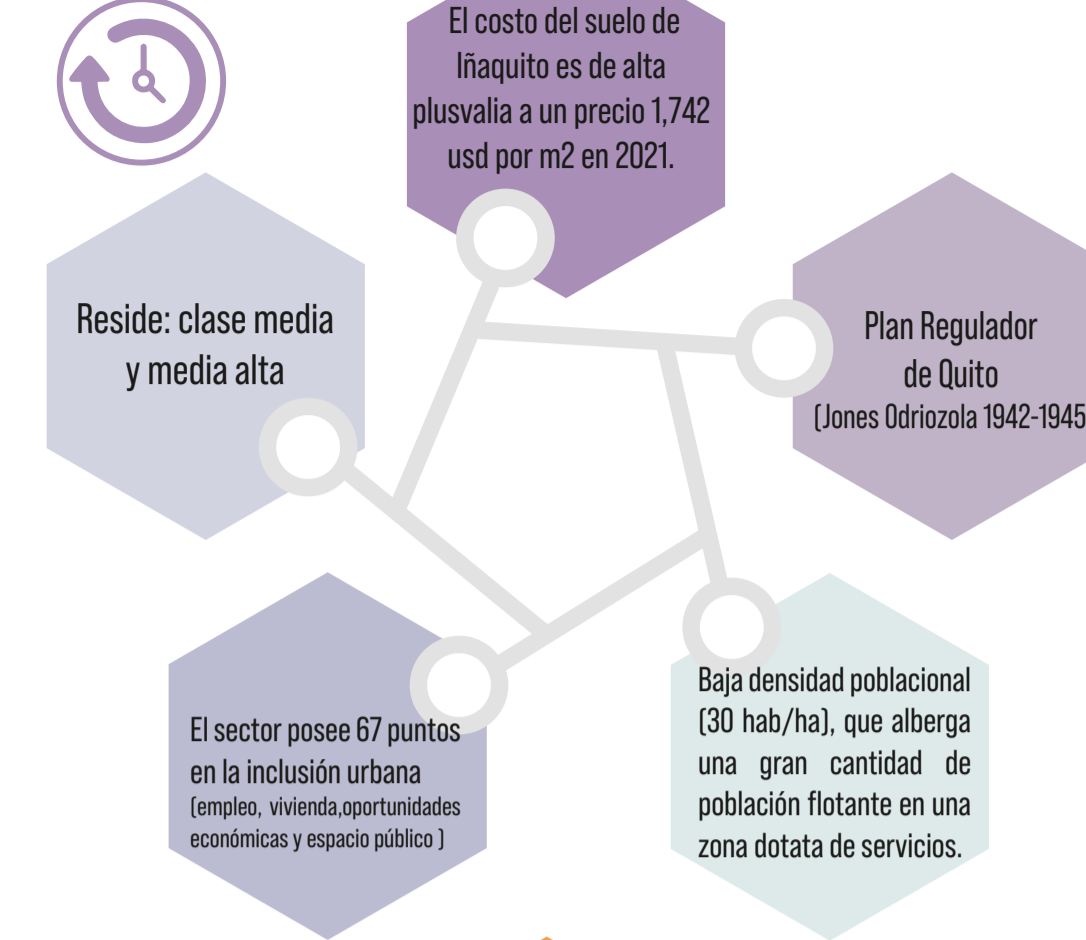


### CORREDORES AMBIENTALES

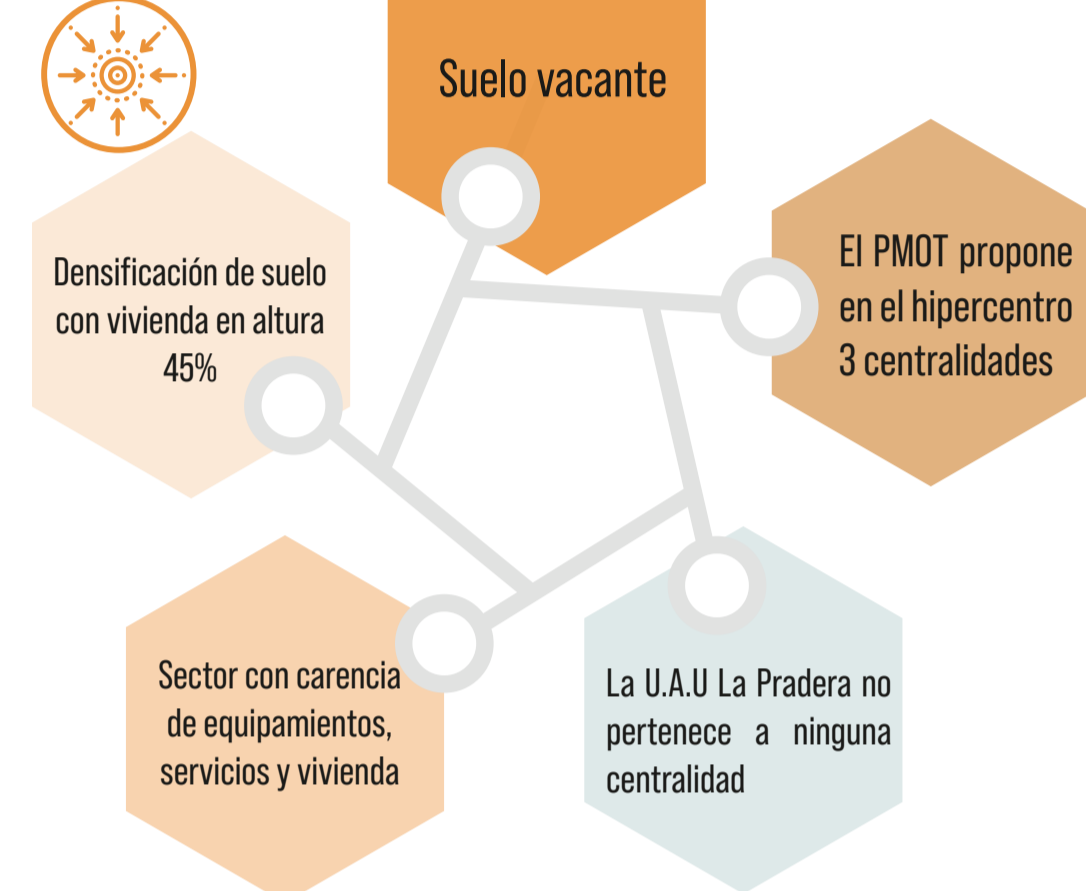
- Armar la red verde urbana y de espacio público.  
- Recuperación de quebradas en el polígono UAU La Pradera.

## PLAN MASA UAU LA PRADERA

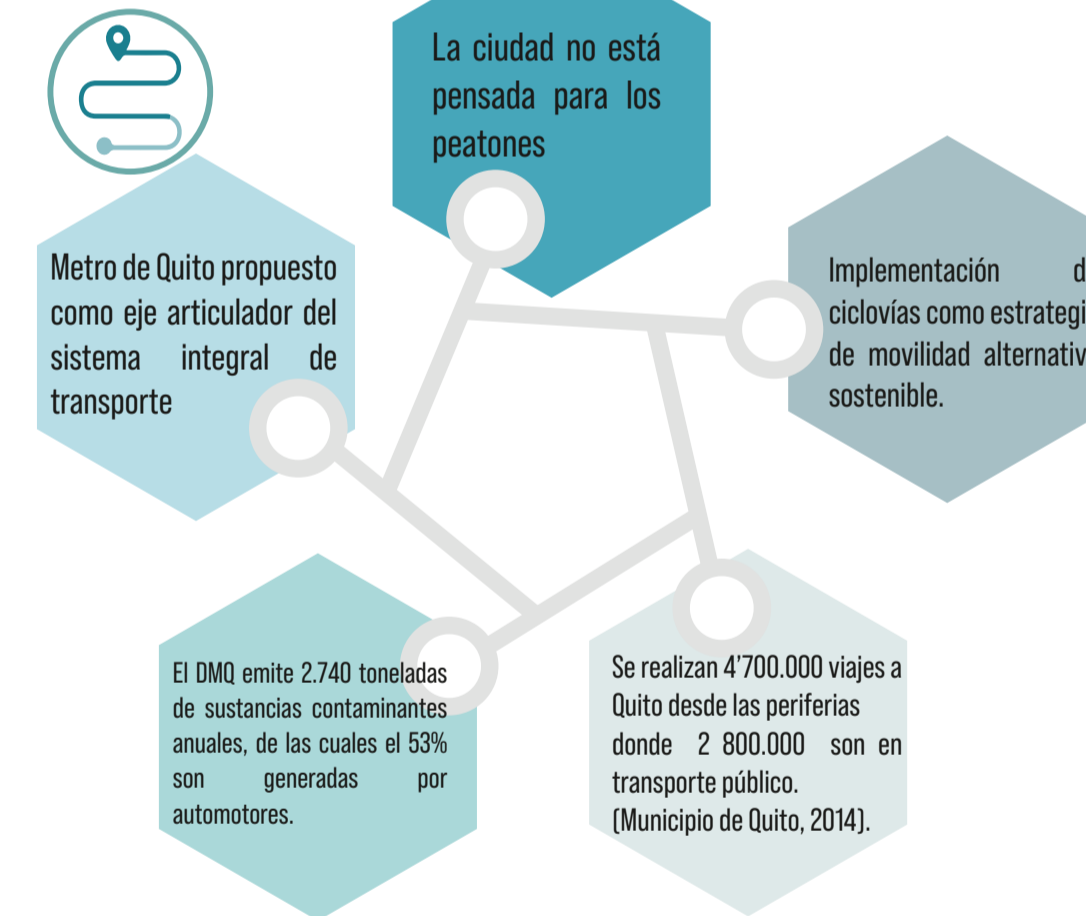
### SOCIAL HISTÓRICO



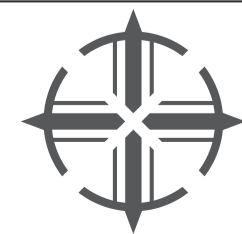
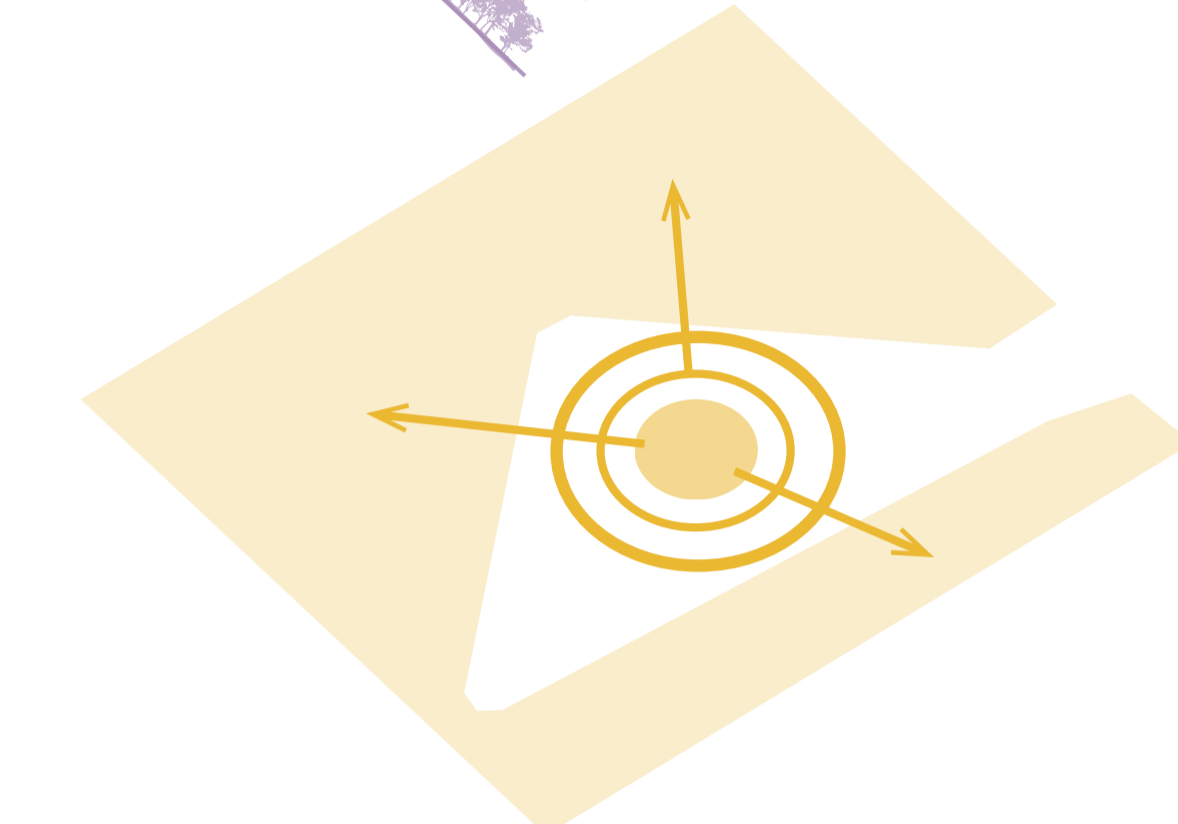
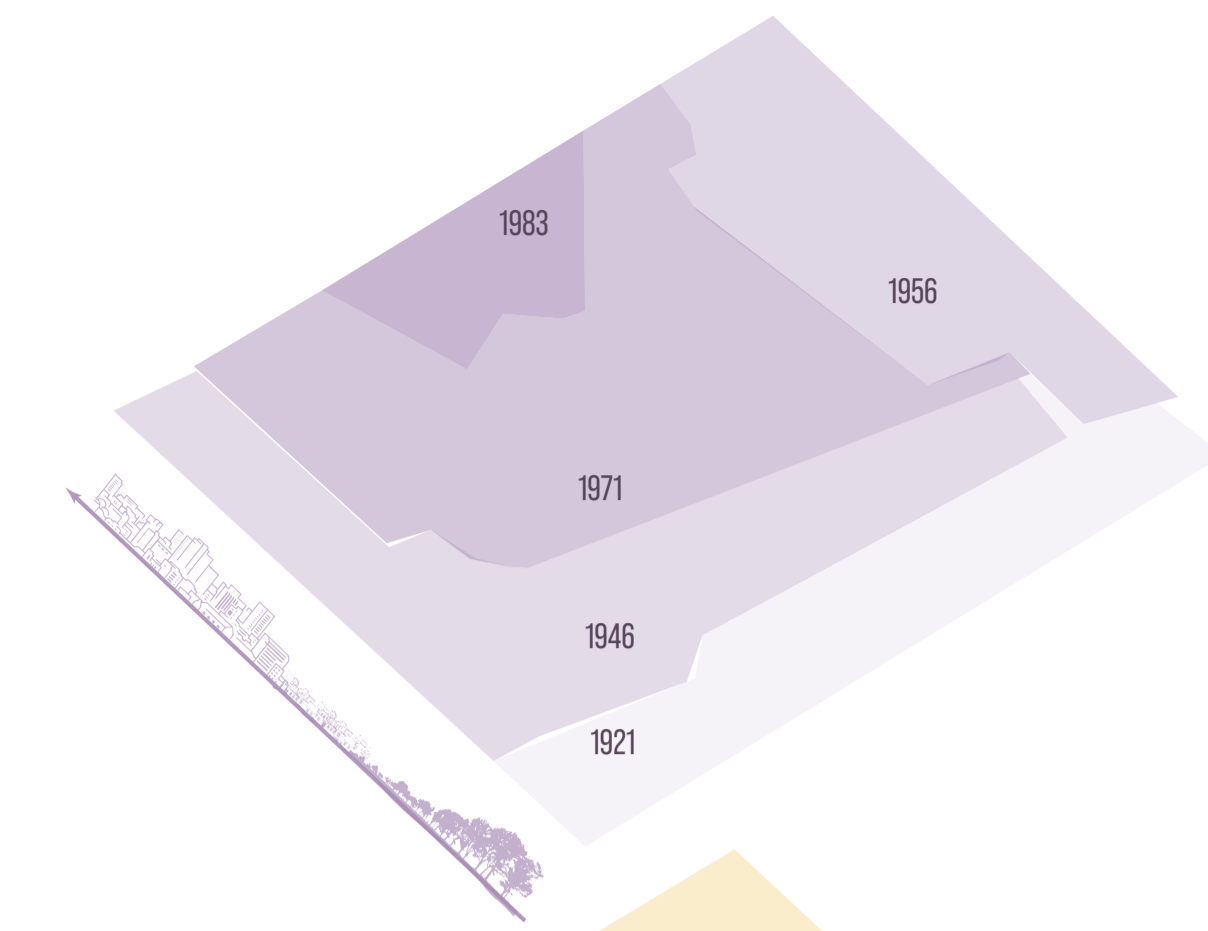
### CENTRALIDADES



### MOVILIDAD



### RED VERDE URBANA



## CONCLUSIONES: ZONA METRO HIPERCENTRO

Zona metro hipercentro

### VOCACIÓN

#### ACORTADOR DE LA BRECHA SOCIOECONÓMICA

La dotada concentración de equipamientos y servicios en el Hipercentro, garantiza que la ciudad de los 15 minutos se cumpla rápidamente ya que los polígonos trazados a partir de las bocas de las tres estaciones metro (Iñaquito, La Pradera y la Carolina) se solapan. Estas cualidades ocasionan que el **valor de suelo sea elevado** e inaccesible, por lo tanto, la intervención en Las UAU La Pradera es decisiva para **atacar las brechas socioeconómicas históricas** y lograr consolidar las primeras Células de Cercanía Social y Ambiental en el Hipercentro.

#### RECUPERACIÓN AMBIENTAL

Como se ha evidenciado dentro del desarrollo de las dimensiones analíticas, la problemática ambiental y los efectos del cambio climático son alarmantes. Es evidente la **pérdida del patrimonio natural**, la Red Verde Urbana y los ecosistemas naturales como **las quebradas históricas que han sido eliminadas a causa de la explotación del suelo por su valor monetario en el Hipercentro**. Por lo tanto, es indispensable reflexionar sobre el papel de la naturaleza dentro de la ciudad y la posibilidad de la **recuperación del patrimonio natural** (Quebrada histórica que atraviesa la UAU La Pradera) como **estrategia frente al cambio climático** y sus aportes positivos en la salud y bienestar de las personas.

#### REESTRUCTURACIÓN DE MODELOS DE GESTIÓN

Nuevos modelos de consumo  
Nuevos modelos de producción  
Economías circulares

#### PARÁMETROS PARA LA DEFINICIÓN DE LA ZONA METRO HIPERCENTRO

Detonador en el **hipercentro** para generar la Célula de Cercanía Social y Ambiental. CCSA

Lógicas de movilización (orígenes y destinos)

Ciudad de 15 minutos

5 Funciones esenciales de la vida

Nueva condición de zona metro con 3 estaciones

Rol Ambiental y de espacio público

La gran importancia del hipercentro como posible herramienta para el cambio.

### ZONAS METRO SUR Y CENTRO NORTE

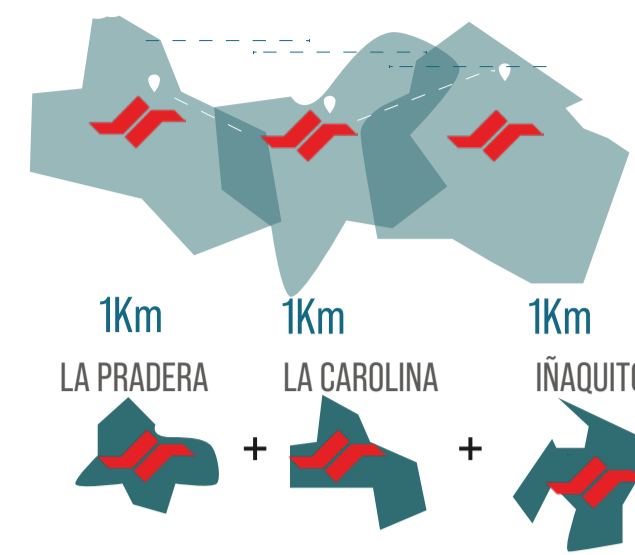
POLÍGONOS TRAZADOS A PARTIR DE ITINERARIOS SIGUIENDO LA LÓGICA DE LA CIUDAD PASEABLE 15 MIN A PARTIR DE LAS BOCAS DE LAS ESTACIONES METRO. LAS ZONAS METRO EXISTENTES POSEEN UNA ESTACIÓN METRO POR CADA ZONA METRO.



UNA ESTACIÓN METRO

= UNA ZONA METRO

### ZONA METRO HIPERCENTRO



1Km LA PRADERA + 1Km LA CAROLINA + 1Km IÑAQUITO

TRES ESTACIONES METRO = ZONA METRO HIPERCENTRO

UNA ZONA METRO = 3 ESTACIONES METRO

EL POLÍGONO TRAZADO A PARTIR DE LAS BOCAS DE LAS ESTACIONES METRO SE TRASLAPAN A CAUSA DE LA DOTADA PRESENCIA DE EQUIPAMIENTOS Y SERVICIOS, Y POCA OFERTA DE VIVIENDA, EL SECTOR ES CATALOGADO COMO UNO DE LOS MÁS **COSTOSOS** PARA RESIDIR.

### CORREDORES AMBIENTALES

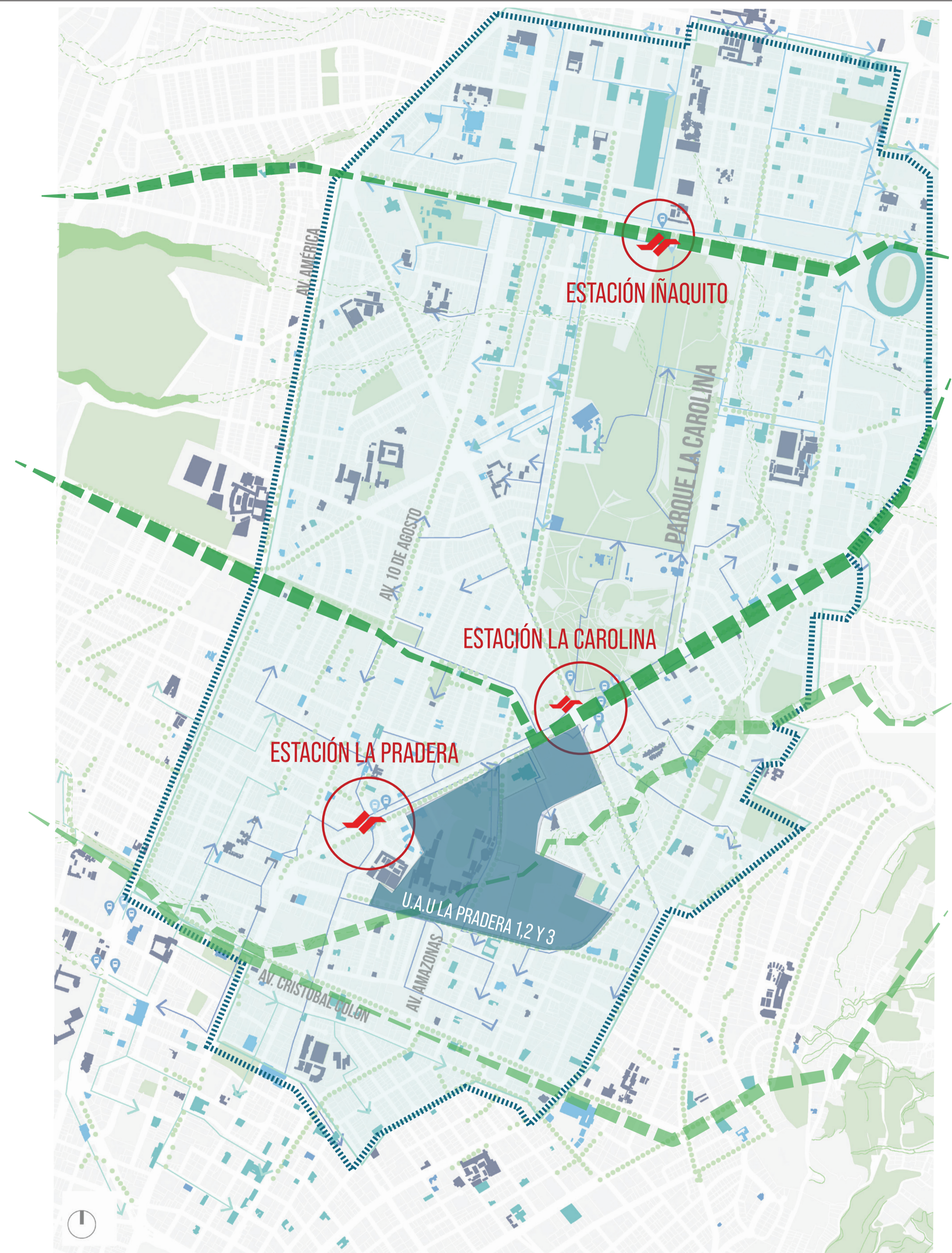
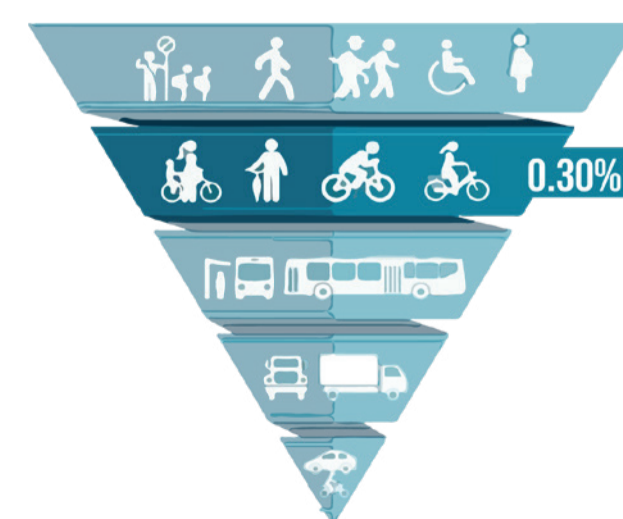
Creación de corredores ambientales que permita el incremento de la red verde así la conexión este-oeste de la ciudad  
Recuperación de las quebradas con un proceso de etapas enfocado en: rol de paisaje y red verde, aporte ambiental y gestor de riesgo.



## Intenciones

### NUEVA MOVILIDAD

- Invertir la pirámide de movilidad enfocado en dar prioridad al peatón y personas con movilidad reducida.
- Generar espacios adecuados y que faciliten el transporte alternativo
- Fomentar el uso de transporte público - Metro



- Corredor Social Ambiental
- Eco-Corredor Mitigador Riesgo
- Zona Metro Hipercentro
- EQUIPAMIENTOS: EDUCACION (EE), SERVICIOS DE ADMINISTRACIÓN PÚBLICA (EA), CULTURA (EC), CULTOS RELIGIOSO (ED)
- EDUCACION (EE), BOCAS METRO, BOCAS ASCENSORES METRO, Orígenes y destinos 15m



PONTIFICIA UNIVERSIDAD CATÓLICA DEL ECUADOR  
FACULTAD DE ARQUITECTURA, DISEÑO Y ARTES  
TRABAJO DE INTEGRACIÓN CURRICULAR VOLUMEN II

TEMA:  
ZONA METRO HIPERCENTRO, UNIDADES DE ACTUACIÓN URBANÍSTICA LA PRADERA 1,2 Y 3

CONTIENE:  
POLÍGONO ZONA METRO HIPERCENTRO

BLOQUE

DIRECTORA:  
ARQ. MARÍA AUGUSTA LARCO M.

AUTORES:  
DIC : ARQUITECTURA DE CERCANÍA SOCIAL Y AMBIENTAL, UNIDADES DE ACTUACIÓN URBANÍSTICA.

UBICACIÓN:  
QUITO- ECUADOR. SECTOR LA PRADERA

PROYECTO:

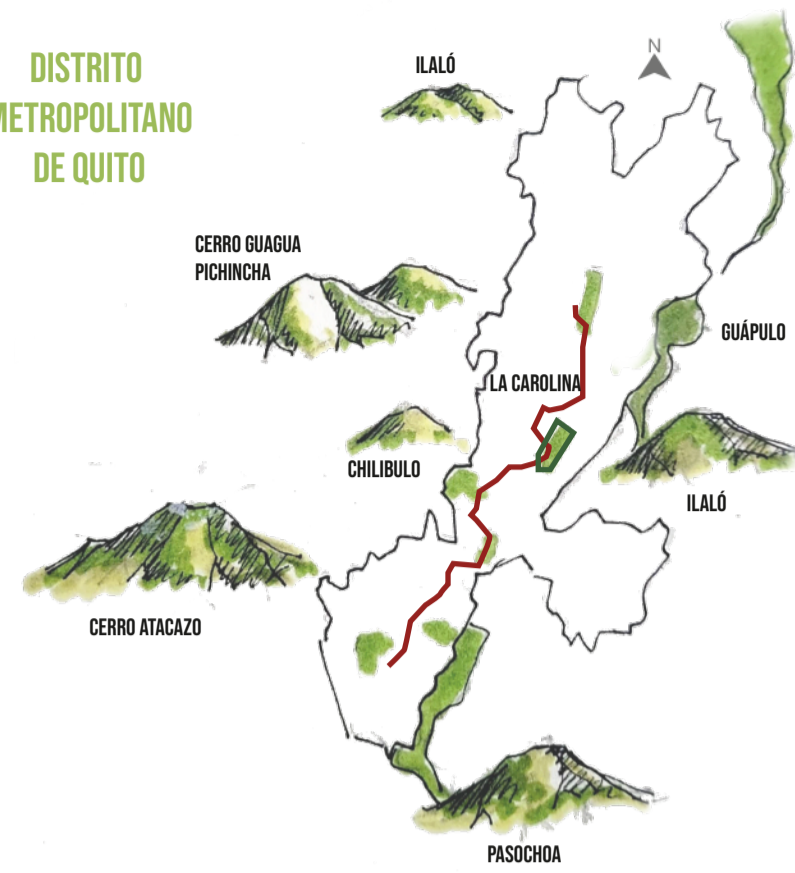
FECHA:  
JUNIO - 2023

ESCALA:

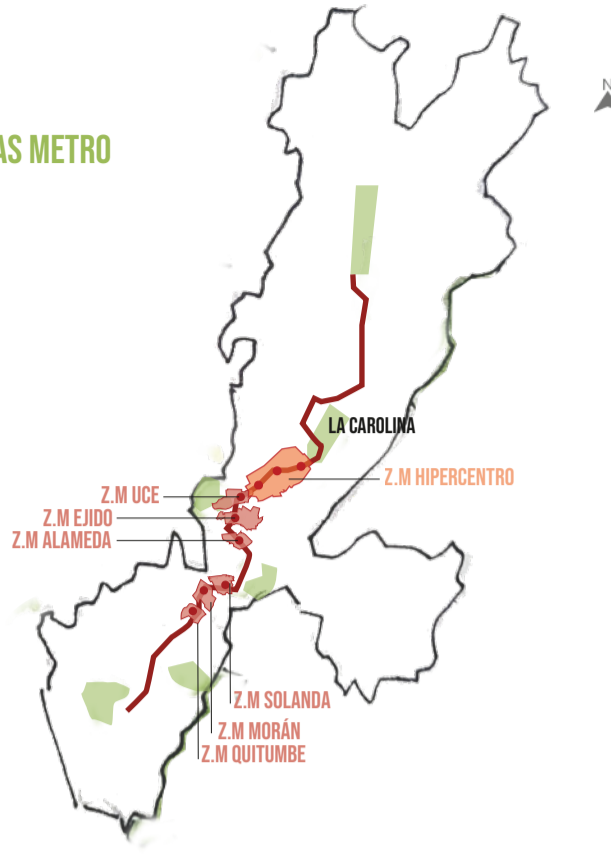
MU13

**PROPUESTA:  
PLAN MASA  
CÉLULA DE CERCANÍA  
SOCIAL Y AMBIENTAL**

DISTRITO METROPOLITANO DE QUITO



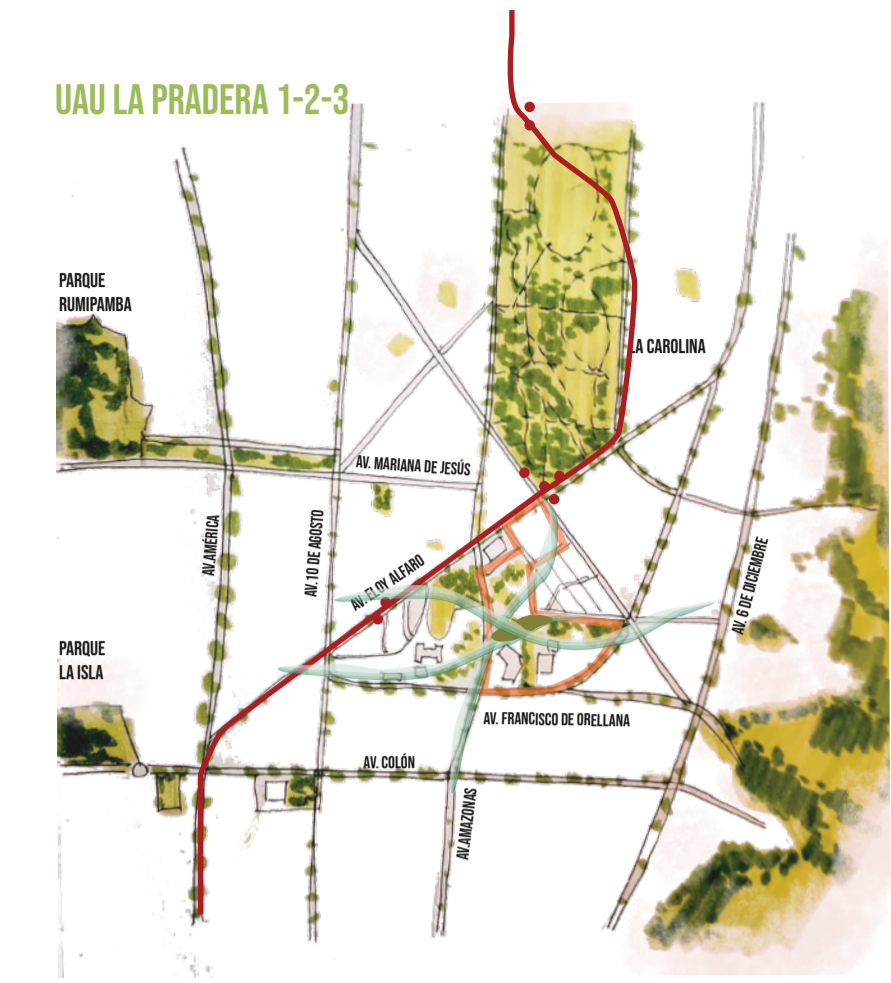
ZONAS METRO



ZONA METRO HIPERCENTRO



UAU LA PRADERA 1-2-3



**MAPEO DE INTERVENCIÓN EN LA CELULAS DE CERCANIA SOCIAL Y AMBIENTAL**

Naturalizar y democratizar el aprovechamiento del espacio público nuevo y existente mediante la recuperación de los sistemas ecosistémicos (apertura de quebrada), protegiendo y aprovechando el 36% de áreas verdes existentes, complementando e incorporando las soluciones basadas en la naturaleza (SBN) fortaleciendo la protección ambiental con espacio público y Red Verde Urbana (RVU), potenciando e integrando el patrimonio integral.

11

Democratizar usos de suelo incluyendo los usos preexistentes, propiciando la mixtidad de usos, poniendo en valor el patrimonio arquitectónico existente y regularizando el espacio público de dominio privado, pero de uso público.

12

Estandarizar el acceso a la vivienda desde la lógica del estado y del mercado para potenciar las Células de Cercanía Social y Ambiental CCSA a partir de la implementación de programas de vivienda de interés social (VIS), vivienda de interés público (VIP) y adoptar nuevas lógicas que incluyan programas para viviendas fiscales enfocadas a servidores de las fuerzas armadas y viviendas temporales referentes a una lógica que responde a necesidades emergentes y de ingreso económico.

13

Integrar la perspectiva de género a los sistemas de movilidad para definir nuevos recorridos de desplazamientos los cuales responden a las 5 cualidades de la movilidad: Cotidiana y Cuidadora, Accesible y Diversa, Equitativa y Participativa, Segura y Libre, Nocturna y Festiva.

14

**LEYENDA**

- Unidades de Actuación Urbanística UAU
- Nueva unidad de actuación urbanística (propuesta)
- Redefinición de vías pacificadas
- Redefinición de vías peatonales
- Tunnel Metro
- Bocas Metro
- Conexión con quebrada
- Captación de agua
- Arborización
- Áreas verdes y espacio público

**CORREDORES CON CUALIDAD:**

1. Cotidiana y Cuidadora
2. Accesible y Diversa
3. Equitativa y Participativa
4. Segura y Libre
5. Nocturna y Festiva.

**METODOLOGÍA**

El sistema de soporte se fundamenta en los libro: La Ciudad Paseable, Hacia un Modelo de Ciudad Sustentable Red Verde Urbana y Ecobarrios, manual de NACTO, es así que nuestros soportes para plantear el plan masa se divide en:

- Estructura vial, soluciones de movilidad incluyendo ciclovías, redes peatonales, accesibilidad universal, etc.
- Espacio público, con masas verdes y masas azules desde enfoque de SBN (SOLUCIONES BASADAS EN LA NATURALEZA)
- Definición y articulación de pre existencias, edificaciones existentes, propuesta de densificación- edificabilidades máxima y general máxima, programas funcionales.



PONTIFICIA UNIVERSIDAD CATÓLICA DEL ECUADOR  
FACULTAD DE ARQUITECTURA, DISEÑO Y ARTES  
TRABAJO DE INTEGRACIÓN CURRICULAR VOLUMEN II

TEMA:  
ZONA METRO HIPERCENTRO, UNIDADES DE ACTUACIÓN URBANÍSTICA LA PRADERA 1, 2 Y 3

CONTIENE:  
INTENCIONES PLAN MASA UNIDADES DE ACTUACIÓN URBANÍSTICA LA PRADERA 1, 2 Y 3

BLOQUE

DIRECTORA:  
ARQ. MARÍA AUGUSTA LARCO M.

AUTORES:  
DIC : ARQUITECTURA DE CERCANÍA SOCIAL Y AMBIENTAL  
UNIDADES DE ACTUACIÓN URBANÍSTICA.

UBICACIÓN:  
QUITO- ECUADOR. SECTOR LA PRADERA

PROYECTO:

FECHA:  
JUNIO - 2023

ESCALA:

MU14

# PROPUESTA: PLAN MASA CÉLULA DE CERCANÍA SOCIAL Y AMBIENTAL



## UNIDADES DE ACTUACIÓN URBANÍSTICA LA PRADERA 1-2-3



### CS - CERCANÍA SOCIAL

- CS1**  REVALORIZACIÓN DEL VACÍO A PARTIR DE LA MIXTICIDAD DE VIVIENDA, COMERCIO, ENTRETENIMIENTO Y ESPACIO PÚBLICO
- CS2**  VIVIENDA PROMOTORA DE CÉLULAS DE CERCANÍA SOCIAL Y AMBIENTAL
- CS8**  VIVIENDA EN MIXTURA: VIVIENDAS DE INTERÉS SOCIAL, FISCAL Y EN RENTA COMO ESTRATEGIA DE OPERACIÓN URBANA
- CS9**  INCLUSOR SENSORIAL DE REAPRENDIZAJE EXPERIENCIAL
- CS7**  INTEGRADOR DE EDUCACIÓN, RECREACIÓN Y SALUD A TRAVÉS DEL DEPORTE
- CS4**  INNOVADOR DE REINSECCIÓN PARA PROCESOS EDUCATIVOS
- CS5**  ATMÓSFERA LÚDICA PRODUCTORA DE IDENTIDADES

### CERCANÍA SOCIAL Y AMBIENTAL

- CSA3**  CÉLULA DE INNOVACIÓN AMBIENTAL Y EDUCATIVA, RECUPERACIÓN DE SERVICIOS ECOSISTÉMICOS Y PRODUCCIÓN AGROALIMENTARIA
- CSA6**  GENERADOR DE RECURSOS DESDE EL TRATAMIENTO Y RECICLAJE DE RESIDUOS DE LAS CÉLULAS DE CERCANÍA SOCIAL Y AMBIENTAL PARA LA DIGNIFICACIÓN DE LOS RECICLADORES

### INTENCIONES:



NATURALIZAR Y DEMOCRATIZAR EL ESPACIO PÚBLICO, RECUPERACIÓN DE LOS SERVICIOS ECOSISTÉMICOS



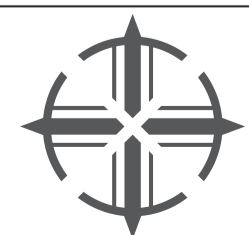
DEMOCRATIZAR EL USO DE SUELO, EN BUSCA DE LA MIXTICIDAD DE USOS



ACCESO A LA VIVIENDA, POTENCIAR LAS CÉLULAS DE CERCANÍA SOCIAL Y AMBIENTAL



INTEGRAR LA PERSPECTIVA DE GÉNERO A LOS SISTEMAS DE MOVILIDAD



PONTIFICIA UNIVERSIDAD CATÓLICA DEL ECUADOR  
FACULTAD DE ARQUITECTURA, DISEÑO Y ARTES  
TRABAJO DE INTEGRACIÓN CURRICULAR VOLUMEN II

TEMA:  
ZONA METRO HIPERCENTRO, UNIDADES DE ACTUACIÓN URBANÍSTICA LA PRADERA 1, 2 Y 3

CONTIENE:  
INTENCIONES PLAN MASA UNIDADES DE ACTUACIÓN URBANÍSTICA LA PRADERA 1, 2 Y 3

BLOQUE

DIRECTORA:  
ARQ. MARÍA AUGUSTA LARCO M.

AUTORES:  
DIC : ARQUITECTURA DE CERCANÍA SOCIAL Y AMBIENTAL, UNIDADES DE ACTUACIÓN URBANÍSTICA.

UBICACIÓN:  
QUITO- ECUADOR. SECTOR LA PRADERA

PROYECTO:

FECHA:  
JUNIO - 2023

ESCALA:

MU15

# PROPUESTA: CORTE URBANO

## APORTES ADICIONALES A LOS PROPUESTOS POR EL PUGS UAU CORTE URBANO OPERACIÓN URBANA - CARGAS Y BENEFICIOS - APLICACIÓN PUGS ESTANDARES DE EDIFICABILIDAD



VIVIENDA

DESARROLLO URBANO Y RESIDENCIAL CON COMPLEMENTO EN EL COMERCIO



URBANOS

SE BASAN EN CRITERIOS URBANOS



EQUIPAMIENTOS

EQUIPAMIENTOS CULTURALES Y SOCIALES EN UN SOLO CUERPO



SOSTENIBLES

SE BASAN EN CRITERIOS AMBIENTALES Y DE RESILIENCIA URBANA



ESPACIO PÚBLICO  
ÁREAS VERDES

RENATURALIZAR Y GENERAR NUEVAS REDES DE ESPACIO PÚBLICO



AGUA



ENERGÍA



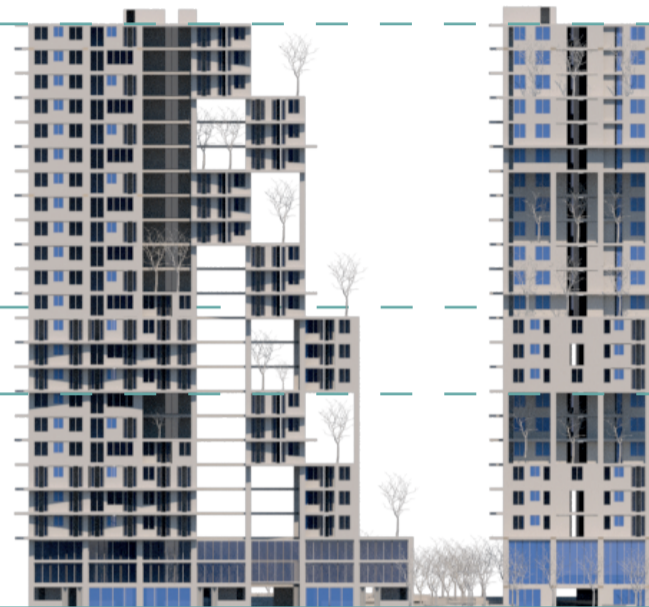
APORTES PAISAJÍSTICOS AMBIENTALES Y TECNOLÓGICOS



DISEÑO BIOCLIMÁTICO Y CONFORT AMBIENTAL

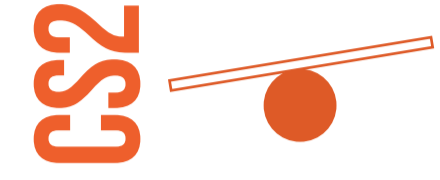


27' \$

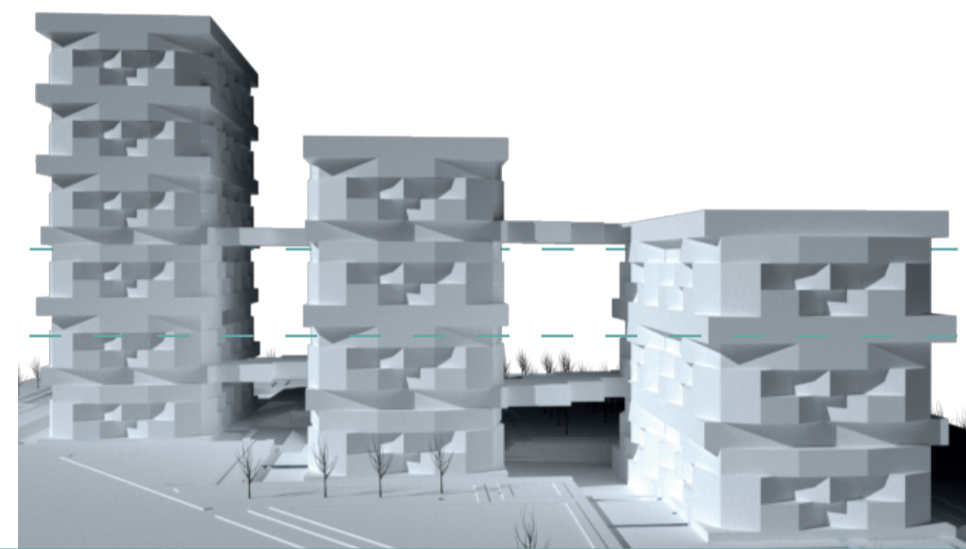


M2 del Proyecto en PB: 2476 m2  
M2 del Proyecto Total: 44 220 m2  
M2 de Espacio Público: 8.452,6 m2

1 REVALORIZACIÓN DEL VACÍO A PARTIR DE LA MIXTICIDAD DE VIVIENDA, COMERCIO, ENTRETENIMIENTO Y ESPACIO PÚBLICO

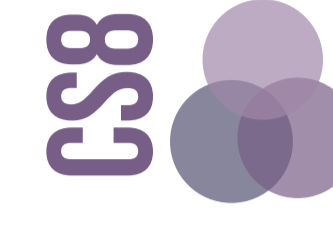


12' \$ 9,2' \$ 6,3' \$

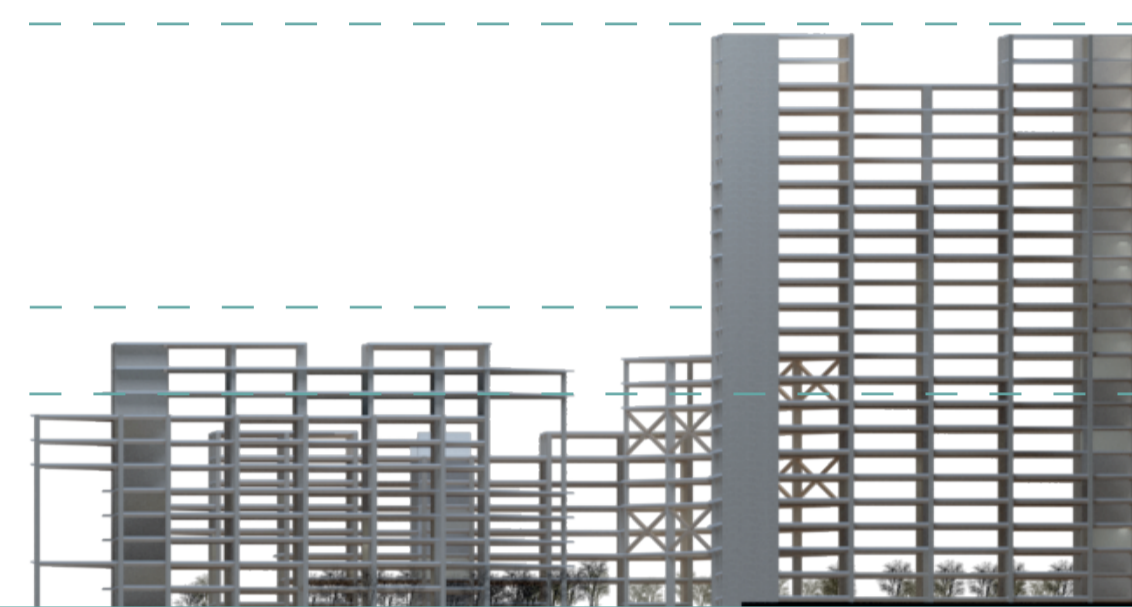


M2 del Proyecto en PB: 5 897.352 m2  
M2 del Proyecto Total: 24 604.724 m2  
M2 de Espacio Público:

2 VIVIENDA PROMOTORA DE ÉLULAS DE CERCANÍA SOCIAL Y AMBIENTAL



8,7' \$ 19,5' \$

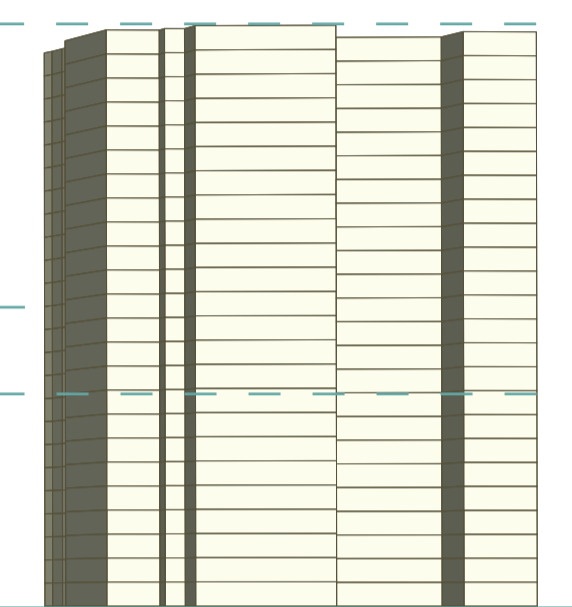


M2 del Proyecto en PB: 4 200 m2  
M2 del Proyecto Total: 58 584 m2  
M2 de Espacio Público: 15 822 m2

8 VIVIENDA EN MIXTURA: VIVIENDAS DE INTERÉS SOCIAL, FISCAL Y EN RENTA COMO ESTRATEGIA DE OPERACIÓN URBANA



\$ 21'



7 TORRE MEDICA CLINICA PASTEUR

ESTÁNDARES DE EDIFICABILIDAD



CS9

2,5' \$

9 INCLUSOR SENSORIAL DE REAPRENDIZAJE EXPERIENCIAL

M2 del Proyecto en PB: 990 m2  
M2 del Proyecto Total: 11733,1 m2  
M2 de espacio público: 3516,08 m2

CS7

7,1' \$

7 INTEGRADOR DE EDUCACIÓN, RECREACIÓN Y SALUD A TRAVÉS DEL DEPORTE

M2 del Proyecto en PB: 3 863 m2  
M2 del Proyecto Total: 11733,1 m2  
M2 de Espacio Público: 3500 m2

CSA3

6,3' \$

3 CÉLULA DE INNOVACIÓN AMBIENTAL Y EDUCATIVA, RECUPERACIÓN DE SERVICIOS ECOSISTEMICOS Y PRODUCCIÓN AGROALIMENTARIA

M2 del Proyecto en PB: 2 000 m2  
M2 EP con quebrada: 7 600 m2  
M2 EP sin quebrada: 4 477 m2

CSA6

9,2' \$

6 GENERADOR DE RECURSOS DESDE EL TRATAMIENTO Y RECICLAJE DE RESIDUOS DE LAS CÉLULAS DE CERCANÍA SOCIAL Y AMBIENTAL PARA LA DIGNIFICACIÓN DE LOS RECICLADORES

M2 del Proyecto en PB: 2 700 m2  
M2 del Proyecto Total: 11 800 m2  
M2 de espacio público: 8300 m2

CS4

8,1' \$

4 INNOVADOR DE REINSERCIÓN PARA PROCESOS EDUCATIVOS

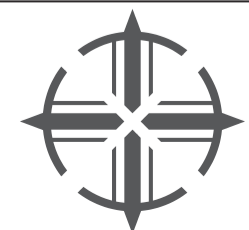
M2 del Proyecto en PB: 1 843,47 m2  
M2 del Proyecto Total: 17 967,18 m2  
M2 de espacio público: 6449,93 m2

CS5

6,2' \$

5 ATMÓSFERA LÚDICA PRODUCTORA DE IDENTIDADES

M2 del Proyecto en PB: 1 500 m2  
M2 del Proyecto Total: 6 000 m2  
M2 de Espacio Público: 7500 m2



PONTIFICIA UNIVERSIDAD CATÓLICA DEL ECUADOR  
FACULTAD DE ARQUITECTURA, DISEÑO Y ARTES  
TRABAJO DE INTEGRACIÓN CURRICULAR VOLUMEN II

TEMA:  
ZONA METRO HIPERCENTRO, UNIDADES DE ACTUACIÓN URBANÍSTICA LA PRADERA 1,2 Y 3

CONTIENE:  
CORTE URBANO OPERACIÓN URBANA - CARGAS Y BENEFICIOS - APLICACIÓN PUGS

BLOQUE

DIRECTORA:  
ARQ. MARÍA AUGUSTA LARCO M.

AUTORES:  
DIC : ARQUITECTURA DE CERCANÍA SOCIAL Y AMBIENTAL, UNIDADES DE ACTUACIÓN URBANÍSTICA.

UBICACIÓN:  
QUITO- ECUADOR. SECTOR LA PRADERA

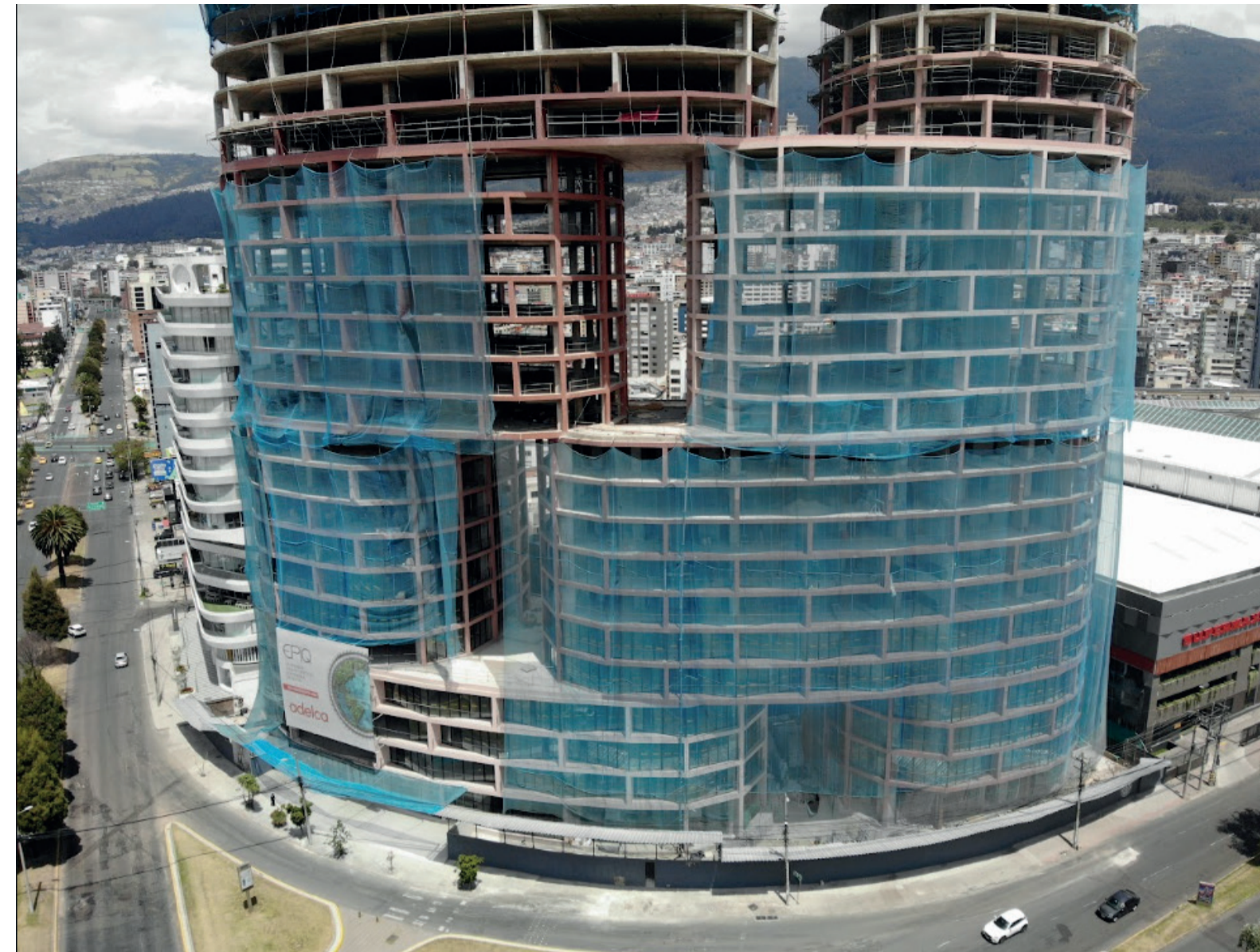
PROYECTO:

FECHA:  
JUNIO - 2023

ESCALA:

MU16

# FOTOGRAFÍAS DE LA UAU



**UAU:**  
LA PRADERA 2



**BOCAS DEL METRO**  
LA CAROLINA



**UAU:**  
LA PRADERA 1



**PONTIFICIA UNIVERSIDAD CATÓLICA DEL ECUADOR**  
FACULTAD DE ARQUITECTURA, DISEÑO Y ARTES  
TRABAJO DE INTEGRACIÓN CURRICULAR VOLUMEN II

TEMA:  
ZONA METRO HIPERCENTRO, UNIDADES DE ACTUACIÓN URBANÍSTICA LA PRADERA 1, 2 Y 3

CONTIENE:  
FOTOGRAFÍAS UNIDADES DE ACTUACIÓN URBANÍSTICAS LA PRADERA 1, 2 Y 3

BLOQUE

DIRECTORA:  
ARQ. MARÍA AUGUSTA LARCO M.

AUTORES:  
DIC : ARQUITECTURA DE CERCANÍA SOCIAL Y AMBIENTAL,  
UNIDADES DE ACTUACIÓN URBANÍSTICA.

UBICACIÓN:  
QUITO- ECUADOR. SECTOR LA PRADERA

PROYECTO:

FECHA:  
JUNIO - 2023

ESCALA:

MU17

**UAU:**  
LA PRADERA 3



**BOCAS DEL METRO**  
LA PRADERA



**PONTIFICIA UNIVERSIDAD CATÓLICA DEL ECUADOR**  
FACULTAD DE ARQUITECTURA, DISEÑO Y ARTES  
TRABAJO DE INTEGRACIÓN CURRICULAR VOLUMEN II

TEMA:  
ZONA METRO HIPERCENTRO, UNIDADES DE ACTUACIÓN URBANÍSTICA LA PRADERA 1,2 Y 3

CONTIENE:  
FOTOGRAFÍAS UNIDADES DE ACTUACIÓN URBANÍSTICAS LA PRADERA 1, 2 Y 3

BLOQUE

DIRECTORA:  
ARQ. MARÍA AUGUSTA LARCO M.

AUTORES:  
DIC : ARQUITECTURA DE CERCANÍA SOCIAL Y AMBIENTAL,  
UNIDADES DE ACTUACIÓN URBANÍSTICA.

UBICACIÓN:  
QUITO- ECUADOR. SECTOR LA PRADERA

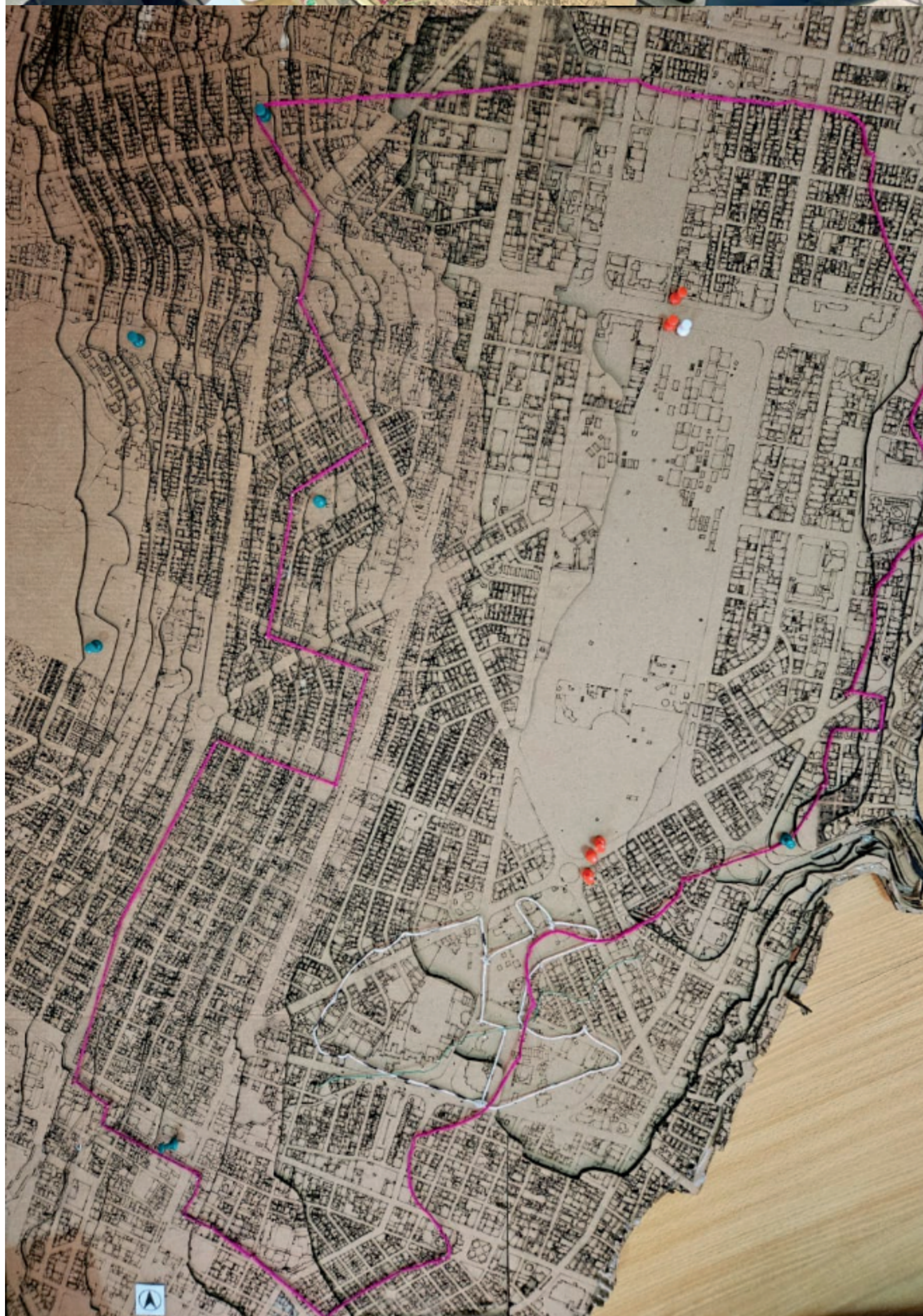
PROYECTO:

FECHA:  
JUNIO - 2023

ESCALA:

MU18

# MAQUETA URBANA



**MAQUETA  
ZONA METRO  
HIPERCENTRO**



**MAQUETA  
UAU 1-2-3  
LA PRADERA**



**MAQUETA  
URBANA  
DE PROYECTOS**



**PONTIFICIA UNIVERSIDAD CATÓLICA DEL ECUADOR**  
FACULTAD DE ARQUITECTURA, DISEÑO Y ARTES  
TRABAJO DE INTEGRACIÓN CURRICULAR VOLUMEN II

TEMA:  
ZONA METRO HIPERCENTRO, UNIDADES DE ACTUACIÓN URBANÍSTICA LA PRADERA 1,2 Y 3

CONTIENE:  
MAQUETAS URBANAS

DIRECTORA:  
ARQ. MARÍA AUGUSTA LARCO M.

AUTORES:  
DIC : ARQUITECTURA DE CERCANÍA SOCIAL Y AMBIENTAL,  
UNIDADES DE ACTUACIÓN URBANÍSTICA.

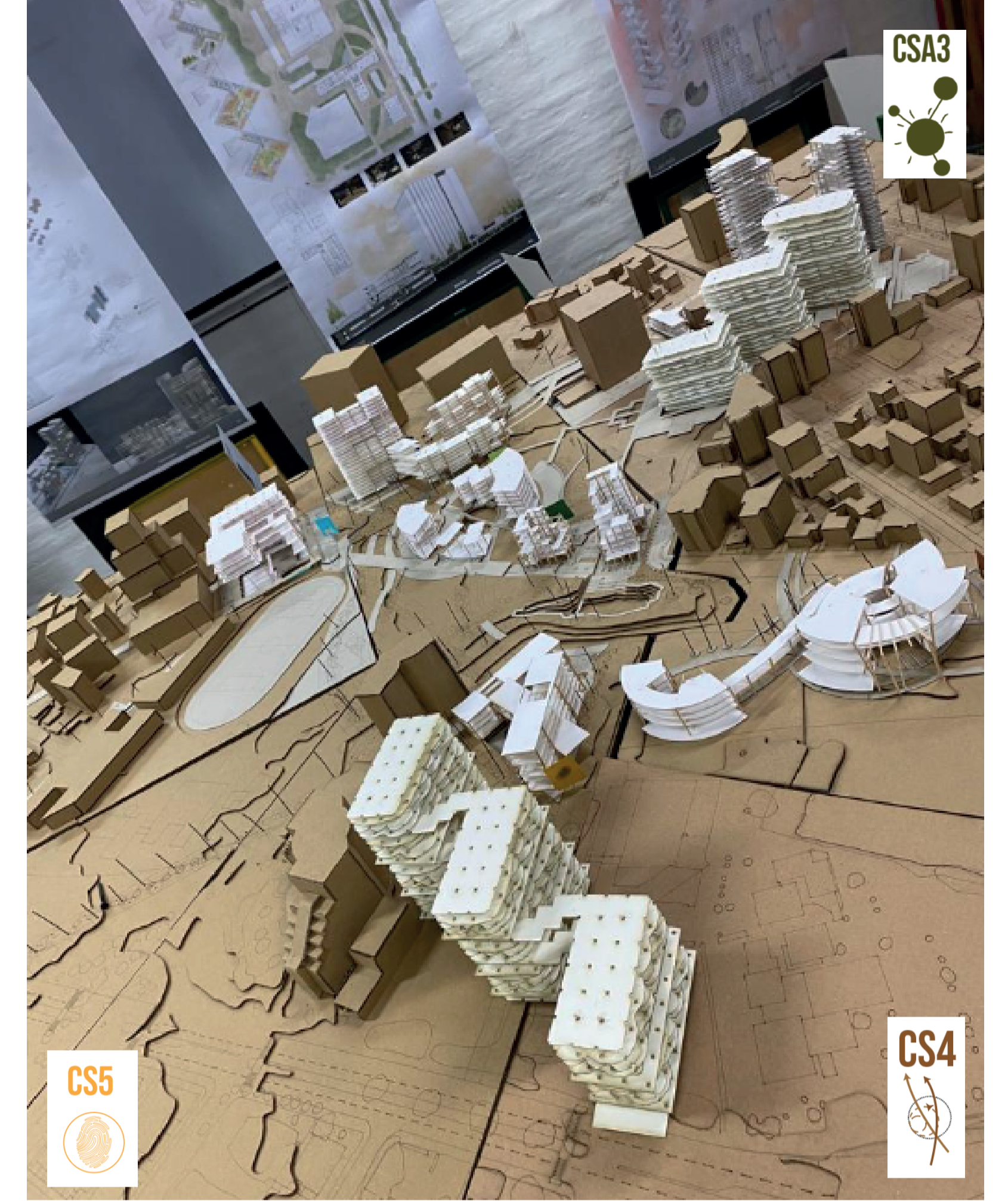
UBICACIÓN:  
QUITO- ECUADOR. SECTOR LA PRADERA

PROYECTO:

FECHA:  
JUNIO - 2023

ESCALA:

MU19



## MAQUETA URBANA DE PROYECTOS INDIVIDUALES



**PONTIFICIA UNIVERSIDAD CATÓLICA DEL ECUADOR**  
FACULTAD DE ARQUITECTURA, DISEÑO Y ARTES  
TRABAJO DE INTEGRACIÓN CURRICULAR VOLUMEN II

TEMA:  
ZONA METRO HIPERCENTRO, UNIDADES DE ACTUACIÓN URBANÍSTICA LA PRADERA 1,2 Y 3

CONTIENE:  
MAQUETAS URBANAS

BLOQUE

DIRECTORA:  
ARQ. MARÍA AUGUSTA LARCO M.

AUTORES:  
DIC : ARQUITECTURA DE CERCANÍA SOCIAL Y AMBIENTAL,  
UNIDADES DE ACTUACIÓN URBANÍSTICA.

UBICACIÓN:  
QUITO- ECUADOR. SECTOR LA PRADERA

PROYECTO:

FECHA:  
JUNIO - 2023

ESCALA:

MU20