

UNIVERSIDAD SAN FRANCISCO DE QUITO USFQ

Colegio de Arquitectura y Diseño Interior

**Desarrollo Orientado al Transporte
Galería de Arte de Quito**

Proyecto Técnico

Mateo Tomas Proaño Albuja

Arquitectura

Trabajo de titulación presentado como requisito
Para la obtención del título de
Arquitecto

Quito, 17 de Diciembre 2015

UNIVERSIDAD SAN FRANCISCO DE QUITO USFQ
COLEGIO ARQUITECTURA Y DISEÑO INTERIOR

**HOJA DE CALIFICACIÓN
DE TRABAJO DE TITULACIÓN**

**Desarrollo Orientado al Transporte
Galería de Arte de Quito**

Mateo Proaño

Calificación:

Nombre del profesor y Título Académico

Ernesto Bilbao, Arquitecto

Firma del profesor

Quito, 17 de Diciembre de 2015

Derechos de Autor

Por medio del presente documento certifico que he leído todas las Políticas y Manuales de la Universidad San Francisco de Quito USFQ, incluyendo la Política de Propiedad Intelectual USFQ, y estoy de acuerdo con su contenido, por lo que los derechos de propiedad intelectual del presente trabajo quedan sujetos a lo dispuesto en esas Políticas.

Asimismo, autorizo a la USFQ para que realice la digitalización y publicación de este trabajo en el repositorio virtual, de conformidad a lo dispuesto en el Art. 144 de la Ley Orgánica de Educación Superior.

Firma del estudiante: _____

Nombres y apellidos: Mateo Tomas Proaño Albuja

Código: 24414

Cédula de Identidad: 17156516855

Lugar y fecha: Quito, 17 de Diciembre de 2015

RESUMEN

El crecimiento y la constante transformación de la ciudad de Quito durante los años, lleva a la creación de nuevos sistemas urbanos que permitan que la ciudad se desarrolle de la mejor manera posible. Como uno de los nuevos sistemas urbanos que se han implantado alrededor del mundo, se distingue el desarrollo enfocado al transporte o TOD por sus siglas en inglés.

El enfoque de dicho sistema pretende que el desarrollo, junto con la morfología esté íntimamente ligados con las infraestructuras de movilidad propias de la ciudad. En el caso de Quito, la nueva implementación de un sistema de metro subterráneo, permite que este tipo de organización urbanas pueda tener éxito.

Es por esto que se plantea la creación de la Galería de Arte de Quito junto a la estación intermodal “El Labrador” en el extremo sur del Parque del Bicentenario como forma de complementar las necesidades que los desarrollos con enfoque al transporte requieren.

La Galería de Arte de Quito intenta satisfacer la necesidad de un espacio dedicado a la exploración, exposición y aprendizaje artístico de la zona y que permite a los usuarios de los diferentes medios de transporte realizar sus traslados de la manera más eficiente entre el contexto urbano y la infraestructura de movilidad a través del estudio de patrones de movimiento.

ABSTRACT

The constant growth and transformation of Quito over the years has led to the creation of new urban systems that allow the city to develop in the best possible way. As one of the new urban tools that have been implemented around the world the Transit Oriented Development is one of the most valuable

The focus of the system intended to develop the morphology of the city linked with the infrastructure of the city own mobility. In the case of Quito, the implementation of a new subway system, allows this type urban organization can success.

That is why the creation of the Art Gallery of Quito near the train station "El Labrador" in the southern end of Bicentennial Park as a way to complement the needs of developments with focus on transport require arises.

The Art Gallery of Quito tries to meet the need for a dedicated space of artistic exploration, exhibition and learning in the area and allows users of different means of transport to make their movements the most efficient among the urban context and mobility infrastructure using the study of movement patterns.

DEDICATORIA

Dedico todo el esfuerzo y tiempo invertido en este proyecto a la memoria de Emilio
Rekalde Proaño

AGRADECIMIENTO

Agradezco a mis padres, Oscar y Pilar que han sido fundamentales en cada paso que doy. A mis hermanos, Martin y Bernardo y a amigos que siempre han estado apoyándome y brindándome su cariño. Y a Majito por haber sido parte importante de cada paso en este proyecto. Finalmente agradezco a Ernesto Bilbao, quien dirigió este proyecto.

Índice

1. Introducción.....	10
2 Movilidad.....	11
2.1 Movilidad en la Arquitectura.....	12
2.2 Patrones Espaciales y de Movimiento.....	13
3. Infraestructura.....	14
3.1 Infraestructura de movilidad.....	15
3.2 Programa.....	15
4. Galería de arte.....	16
5. Conclusiones.....	17
6. Sitio.....	18
6.1 Análisis del terreno.....	23
7. Programa.....	27
7.1 Funcionamiento programático.....	28
7.2 Diagrama de áreas programática.....	29
7.3 Tabla de áreas.....	30
8. Precedentes.....	30
8.1 Museo de Semana Santa - Exit Architects.....	31
8.2 Museo Madinat Al Zahara - Nieto Sobejano Arquitectos.....	33
8.3 Museo Mimesis - Alvaro Siza.....	34
8.4 The Nelson-Atkins Museum of Art - Steven Holl Architects.....	35
9. Partido Urbano.....	36
9.1 Movilidad del sector.....	37
9.2 Patrones de Movimiento.....	41
10. Partido Arquitectónico.....	39
10.1 Cambio Topográfico.....	40

10.2 Patrones de movimiento como precursores de cambio.....	39
11. Planimetría Galería de Arte de Quito.....	43
11.1 Implantación.....	44
11.1.1 Diagramas de Implantación.....	45
11.2 Planta Baja.....	46
11.2.1 Planta de Subsuelo.....	47
11.2.2 Diagramas de Organización Programática.....	48
11.2.3 Diagramas de Funcionamiento.....	48
11.3 Cortes.....	49
11.4 Fachadas.....	50
12. Funcionamiento.....	51
13. Imágenes y Rendes.....	54
14. Lista Descriptiva de Referencias.....	61
15. Bibliografía.....	64

1. Introducción

En los últimos años se han producido cambios económicos, sociales y tecnológicos que se ven reflejados en las ciudades, lo que ha resultado en un nuevo modelo de movilidad urbana. Este modelo, que tiende a implementarse globalmente, se caracteriza por el aumento en las distancias medias recorridas, los cambios en los motivos de los desplazamientos y las modificaciones de las actividades productivas (Miralles, 2002).

La movilidad es por tanto una condición de la vida moderna, donde se generan nuevas relaciones sociales y temporales (Shannon y Smets, 2010).

La infraestructura es parte primordial del desarrollo de las ciudades, cuanto que dota de servicios a sus habitantes (Rossi, 1966). Además la infraestructura de movilidad diseña el dinamismo urbano y simula el movimiento de flujos, es la que impone formas de transporte colectivo e individual en respuesta a la distribución de tráfico (Shannon y Smets, 2010). Es por eso que la infraestructura de movilidad se vuelve un elemento organizador y jerárquico dentro de la ciudad

Por otro lado el estudio de los patrones de movimiento urbanos es otra de las estrategias complementarias para el entendimiento y correcto funcionamiento de las ciudades. La configuración urbana y sistema de vías son determinantes del flujo de movimiento (Hillier y Hanson, 1984), donde la observación de la gente que se mueve por las vías, sin importar su lugar de origen o destino ni las razones por las cuales el usuario toma sus decisiones de movimiento, junto a la noción de nodos, cruces y ritmo dan como resultado un gráfico en el cual se puede determinar cuáles son estos patrones de movimiento.

La nueva tendencia de las ciudades muestra la importancia de los sistemas de movilidad y sus infraestructuras como promotores de dinamismo urbano y organización espacial.

Finalmente la necesidad de Quito de tener un espacio en el cual el arte pueda ser desarrollado, exhibido e instruido es muy importante. Se plantea un espacio artístico como un generador de arte en la ciudad y la satisfacción de espacios artísticos carentes en una ciudad donde el arte se va expandiendo exponencialmente.

Este espacio además debe ser un catalizador de movimientos urbanos y de usuarios transitorios que se vean beneficiados por la presencia de un equipamiento cultural importante.

2. Movilidad: Un Modelo en Constante Cambio

Durante la último siglo se han producido cambios económicos, sociales y tecnológicos que se ven reflejados en las ciudad, lo que resultado en un nuevo modelo de movilidad urbana. Este modelo, que tiende a implementarse globalmente, se caracteriza por el aumento en la distancias medias recorridas, los cambios en los motivos de los desplazamientos y las modificaciones de las actividades productivas (Miralles-Guasch, 2002). Bertil Vilhemson en uno de sus ensayos explica, que la gente hoy en día viaja 50 veces más que a comienzos del siglo XX, aunque las distancias entre los lugares donde se realizan las distintas actividades, ya sea por ejemplo, el lugar de trabajo, el lugar de residencia, el lugar de estudio, etc. Han aumentado considerablemente, así también como las condiciones organizacionales de las diferentes instituciones. Es así que el incremento del Binomio velocidad-distancia ha permitido que la “distancia tecnológica” entre dos puntos sustituya a las geografía (Kohr, 1976), lo que a su vez a condenado a los habitantes de la ciudad a gastar tiempo en sus diferentes desplazamientos. El aumento de los ingresos per cápita ha tenido como consecuencia una enorme expansión del uso del vehículo como medio de transporte de pasajeros en el área urbana. Asimismo, los motivos que inducen a desplazarse de han incrementado, pasando del

commuting (Monclus, 1992) que hace referencia a la tendencia de las personas a moverse del área de residencia al trabajo o lugar de estudio, a convertirse en una serie de desplazamientos mucho mayores y más complejos, el ir de compras, recoger a los hijos del colegio, ir a actividades lúdicas, sociales y culturales junto con el bajo precio de la gasolina con la que cuenta nuestro país, facilita el poder realizar este tipo de desplazamientos que en el pasado prácticamente no existían. Es así que el rápido crecimiento del casco urbano y la necesidad de nuevos sistemas de movilidad urbana han provocado la implementación de redes que puedan abastecer las crecientes necesidades de la población.

2.1 Movilidad en la Arquitectura

La arquitectura es parte fundamental de la movilidad, no solo por el simple hecho del cambio de posición dentro de un determinado espacio, sino también por las diferentes dinámicas que se producen en este traslado, como la adaptabilidad del usuario al espacio, las diferentes opciones y cambios que existen. Yona Friedman afirma que en la relación espacio-tiempo la única forma de percibir el tiempo es por medio del movimiento de cuerpos dentro del espacio, donde el tiempo a su vez juega un papel fundamental en la experiencia del usuario que tiene que desplazarse en un determinado tiempo, dentro de un determinado espacio, lo que a su vez provoca que en este tiempo y movimiento, se pueda percibir la arquitectura (1978). Lo que nos muestra de manera clara que la arquitectura debe responder al movimiento de los usuarios, quienes deben poder determinar el funcionamiento del edificio, su dinámica y forma de habitarlo.

La arquitectura móvil implica el uso de sistemas de construcción que permitan al habitante determinar por sí mismo la función del edificio en

cuanto a sus necesidades, lo que debe leerse como la convertibilidad de formas y uso de construcciones, o como la convertibilidad de superficies o espacios utilizados.

Toda transformación, adaptación, cambio o variación, son percibidos por los sentidos, a causa del fenómeno de diferenciación entre uno o varios componentes dentro del espacio. Por consiguiente, todo objeto existe solamente si este está sometido a cambios, recalcando que toda actividad humana responde a estímulos del ambiente (Friedman, 31).

2.2 Patrones Espaciales y de Movimiento

Se entiende que por patrón a aquel elemento que marca las pautas genéricas en un conjunto, lo que lleva a establecer en el todo características comunes entre las partes que lo constituyen. Del patrón derivan por tanto otros elementos semejantes, no iguales, que son distintivos, originales y diferenciados, pero que al estar unidos muestran propiedades de congruencia, coherencia, orden armonía y equilibrio (Arvizu García, 2015).

Los patrones espaciales son las maneras específicas en las que se disponen los espacios urbanos y arquitectónicos así como los elementos que los constituyen, y que derivan de las características particulares de cada cultura. Es por eso que los patrones espaciales son el reflejo de un conjunto de patrones culturales (Arvizu García, 2015). Es por esto que el entendimiento de las formas de comportamiento, de acción, de creación y recreación comunes a un grupo de personas es fundamental para poder entender los patrones espaciales. Y estos a su vez pueden ser fácilmente reconocidos en los entornos urbanos de las ciudades, que a su vez están formados por un conjunto de patrones arquitectónicos y urbanos que se entrelazan para darle forma a la ciudad. Estos patrones

tanto espaciales, arquitectónicos y urbanos son el producto de patrones culturales que se han ido dando a través del tiempo y los diferentes cambios en la sociedad pero que han configurado las ciudades de manera armoniosa, como en el caso de las ciudades latinoamericanas en las cuales las tradiciones urbanas españolas se fusionaron con las indígenas y a través de los años han ido acoplándose, confinándose y fusionándose para formar las ciudades actuales.

El estudio de los patrones de movimiento es un recurso que se ha utilizado para poder entender los diferentes sistemas y mecanismos que conforman el movimiento y traslado de las personas. Este mecanismo matemático permite mediante la observación y análisis del movimiento de las personas, en sus diferentes sistemas de movilidad, determinar los factores que afectan este movimiento, las características de estos desplazamientos, las razones de estos desplazamientos y permite entender cómo se mueve la gente para así predecir sus movimientos.

3. Infraestructura

Se define infraestructura como el conjunto de elementos o servicios que se consideran necesarios para el funcionamiento de una organización o para el desarrollo de una actividad. Las ciudades nacen y se desarrollan en base a la infraestructura. Por esto, las infraestructuras son la base material de la sociedad, son "los componentes físicos de sistemas interrelacionados que proveen de materias primas y servicios esenciales para permitir, mantener o mejorar condiciones de vida de la sociedad" (Fulmer, 2009, p. 30). La infraestructura se clasifica básicamente en 2 tipos que hacen referencia al uso y a la escala de las mismas. La primera forma de clasificación es la de infraestructuras pesadas que generalmente dan soluciones a problemas de movilidad y la segunda son las

infraestructuras livianas que hacen referencia a los edificios que brindan servicios a la población como hospitales y colegio.

3.1 Infraestructura de Movilidad

La infraestructura de movilidad hace referencia no solo a los diferentes tipos de edificios para los diferentes tipos de movilidad ya sean, estaciones de metro, estaciones de bus, aeropuertos o puertos marítimos. Sino también a los movimientos de que realizan tanto los componentes de transporte como los usuarios de las mismas. Siendo estos diferentes desplazamientos entre máquinas y personas los que determinan el correcto funcionamiento de una infraestructura.

Es por esto que existe una gran importancia en entender la relación entre el usuario junto con sus respectivos mecanismos de desplazamiento y la forma en cómo el edificio se relaciona con el contexto.

3.2 Programa

En los últimos años se han producido cambios económicos, sociales y tecnológicos que se ven reflejados en las ciudad, lo que resultado en un nuevo modelo de movilidad urbana. En la ciudad de Quito la creación del Metro ligero plantea un hito en cuanto a la movilidad, define alternativas que reducen el tiempo de desplazamiento de los cuídanos en beneficio de sus actividades educacionales, comerciales, familiares y sociales, integrando físicamente todas las modalidades de transporte público existentes en la ciudad, con el Metro de Quito como eje central. Lo cual plantea nuevos retos y posibles soluciones para la movilidad de la ciudad. Uno de los elementos que plantea la construcción del Metro Quito, es la creación de infraestructura que pueda servir y conectar los diferentes sistemas existentes con la ciudad.

En la actualidad y por la falta de planificación los diferentes sistemas de transporte público se encuentran dispersos y fragmentados dentro del casco urbano, es por ello que el planteamiento de una nueva estación de transferencia intermodal, que pueda unificar la mayor cantidad de sistemas de movilidad, ya sea el trole bus, la metro vía, el sistema Bici Q, el Metro Quito, el transporte privado particular, así también como el sistema de taxis y la fácil accesibilidad a los peatones bajo un mismo equipamiento de movilidad. La creación de esta infraestructura es fundamental para lograr la optimización de estos sistemas y lograr llegar a más usuarios, con mayor velocidad y en menor tiempo. Brindándoles además a los usuarios una infraestructura que funcione de manera organizada, con los servicios necesarios para que la experiencia del usuario sea optima ya que es parte fundamental del correcto funcionamiento del sistema de movilidad de Quito.

4. Galería de Arte

Una galería de arte es un espacio donde se realizan diferentes tipos de exhibición artística que aluden a los diferentes tipos de expresión artística plástica que podemos encontrar. Es por esto que el espacio en una galería de arte debe ser flexible.

El manejo de las escalas, así como el del espacio y la luz se vuelve fundamentales para que el funcionamiento de una galería. En la actualidad las posibilidades que existen en cuanto a expresión artística van desde las formas clásicas de arte (pintura, escultura, etc.) a formas de nuevas como el mapping, el video y los efectos visuales. Lo cual plantea la necesidad de crear espacios en donde las obras puedan expresarse de manera correcta utilizando el espacio como una base donde el arte es presentado.

5. Conclusiones

La creación de una estación intermodal de transporte obedece a varios aspectos tanto de funcionamiento como formales, teniendo siempre al usuario y a los sistemas de movilidad como protagonistas. Son las interrelaciones entre estas dos partes las que generan una condición específica. Es además importante tener en cuenta que en una estación intermodal los diferentes desplazamientos y el movimiento son primordiales. Es por eso que el estudio tanto patrones de movimiento, como de las necesidades de los Transit Oriented Developments tienen mayor importancia en la creación de un espacio cultural artístico necesario en una ciudad donde el arte ha sido subyugado a los museos. Es de vital importancia para el crecimiento y el desarrollo de la población Quiteña el poder contar con un espacio de este tipo en una zona que no cuenta con espacios de expresión artística.

6. Sitio

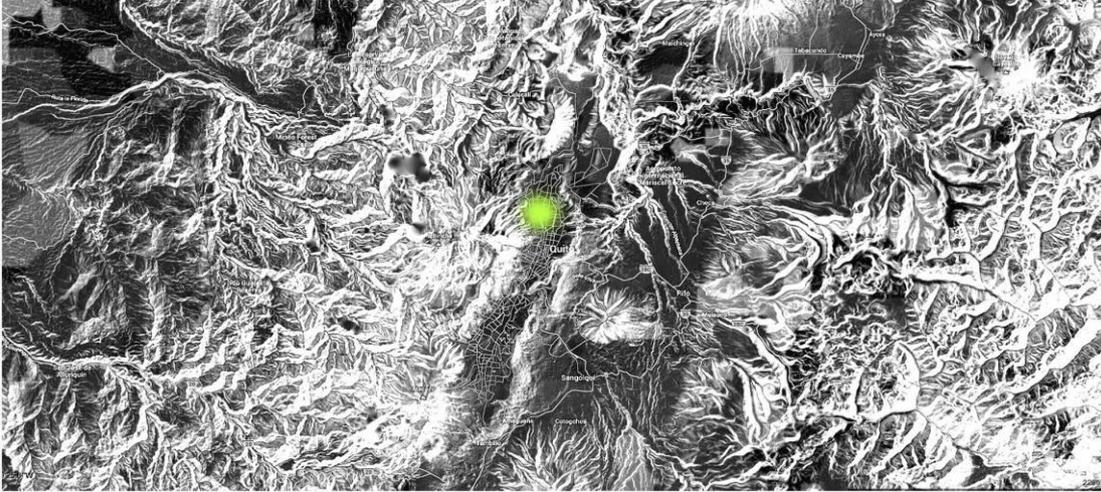


Imagen extraida de wikimapia.org - modificada por el autor

La ciudad de Quito se encuentra distribuida de manera longitudinal entre las dos ramificaciones de la cordillera de los Andes, lo que hace que la ciudad sea larga y angosta. El area de estudio se ecunetra en el norte de la ciudad.



Imagen extraida de wikimapia.org - modificada por el autor

El sitio en el cual el proyecto se implanta es en el ex aeropuerto Mariscal Sucre actualmente parque del Bicentenario



Vacios Urbanos



Permeabilidad

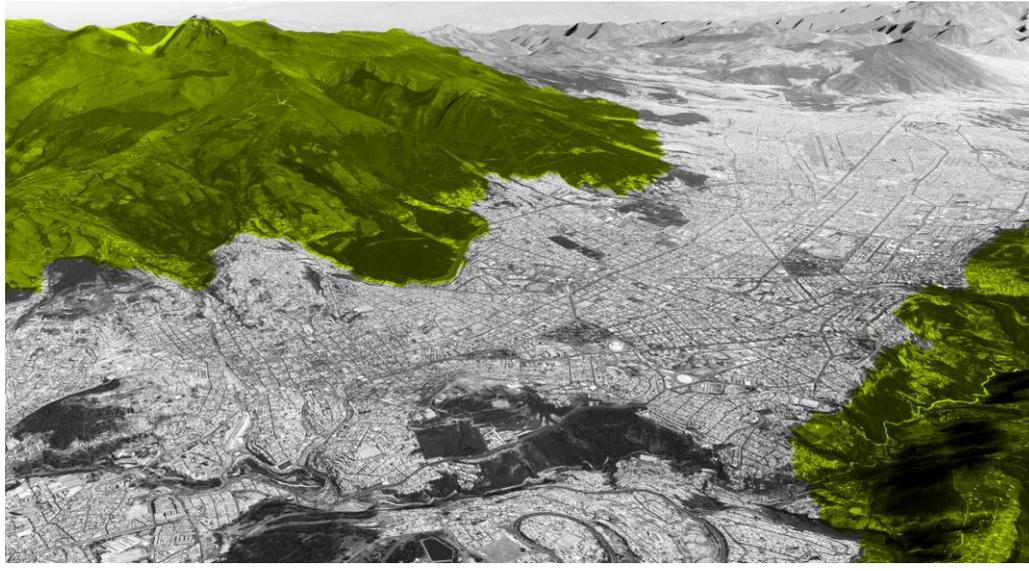


Figura Fondo



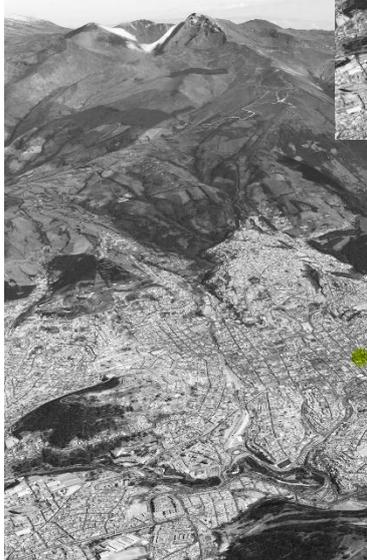
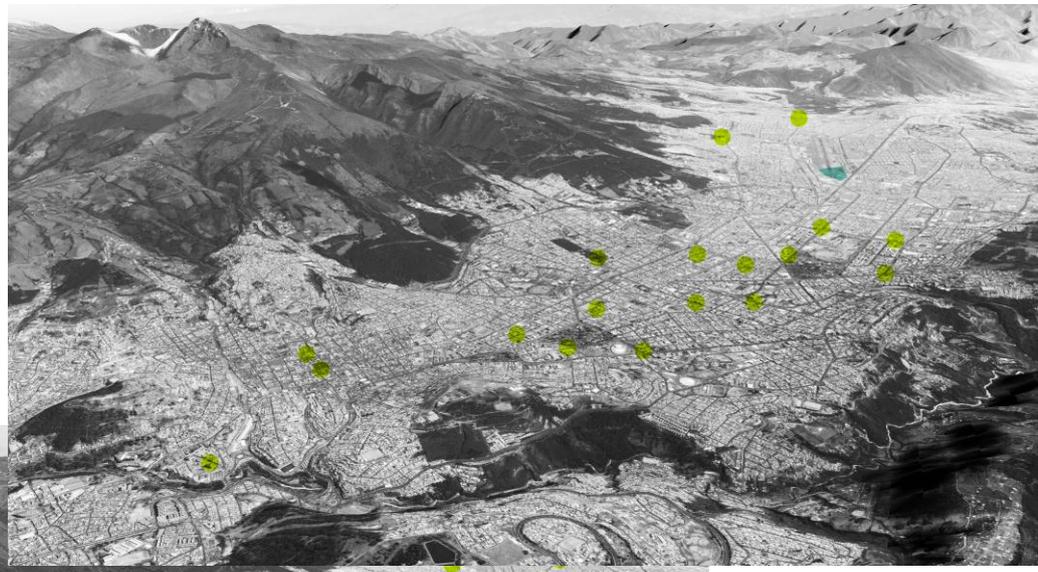
Area Intervencion

Fig. 1 Referencia: Google Earth editado por autor

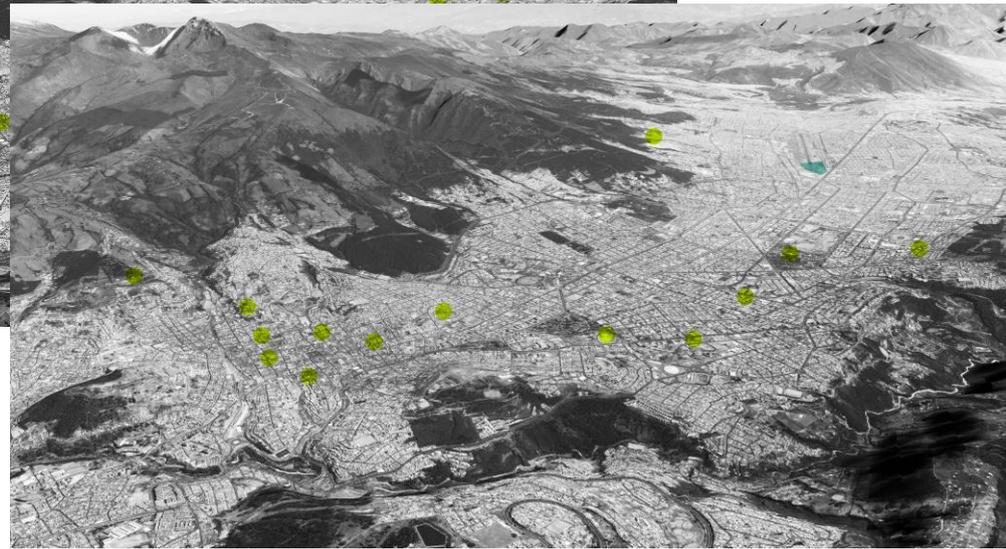


**Barre
ras
Topo
grafic
as
Cultu
ra**

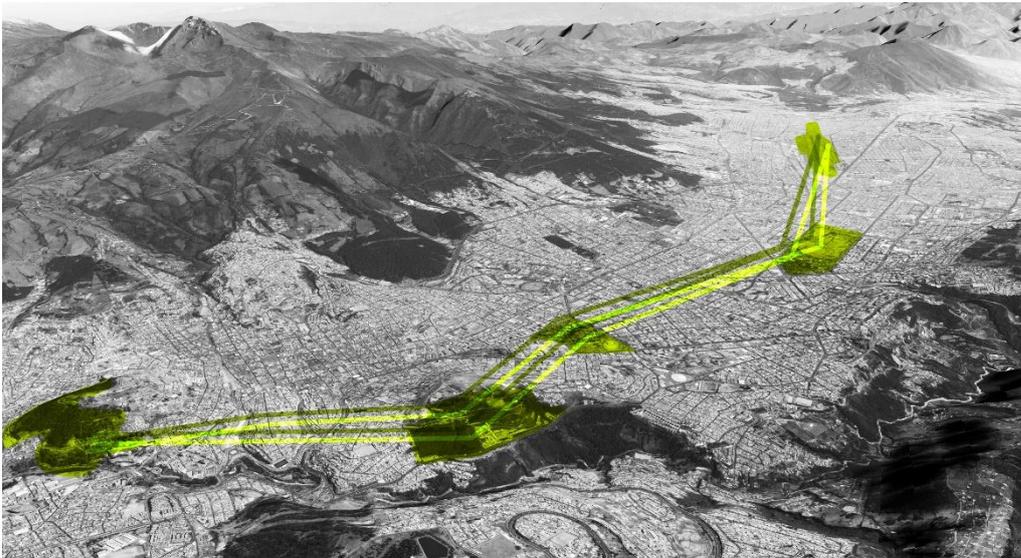
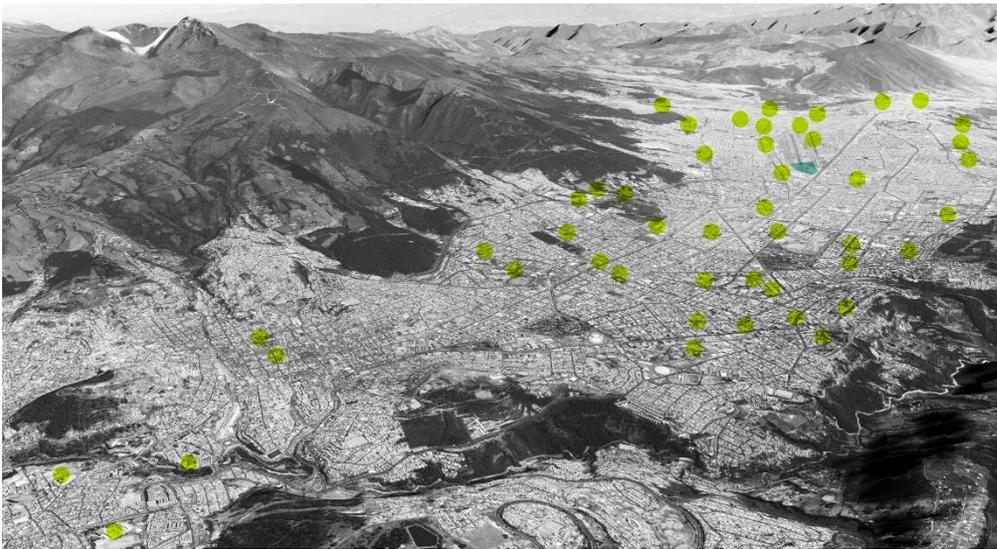
Educacion



Hospitales



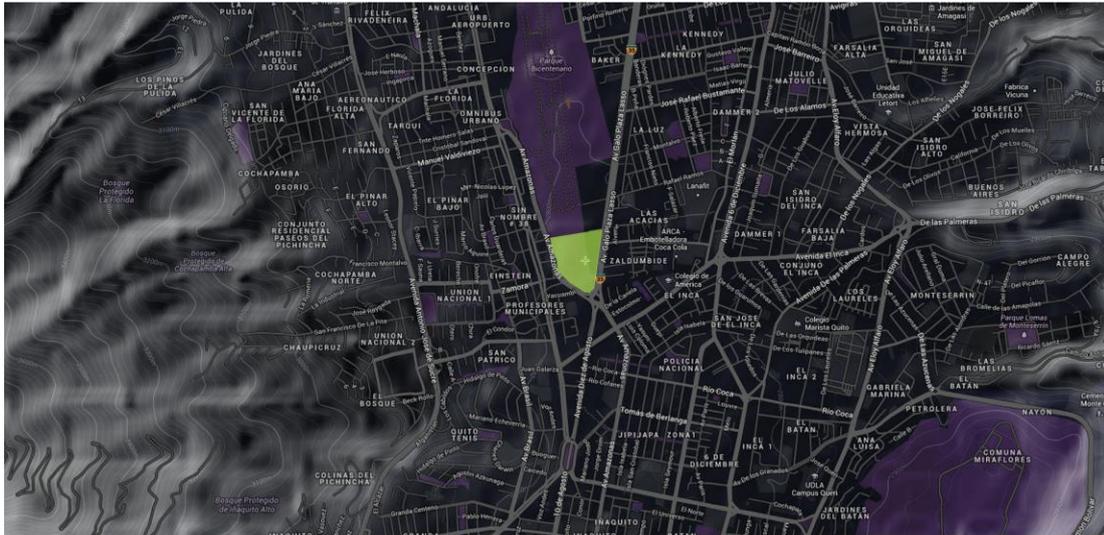
Comerc
io



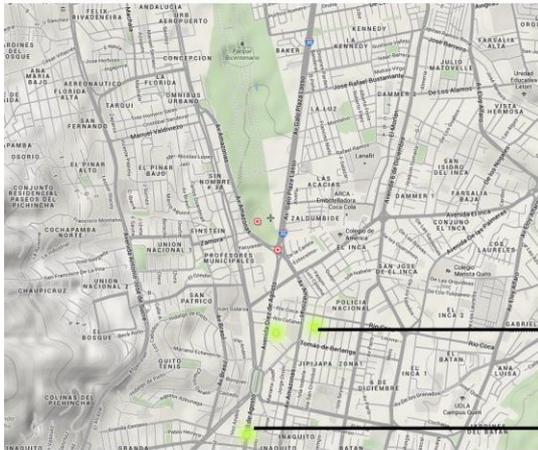
Ejes Verdes

Fig. 2 Referencia: Google Earth editado por autor

UBICACION DEL TERRENO DENTRO DEL CONTEXTO INMEDIATO



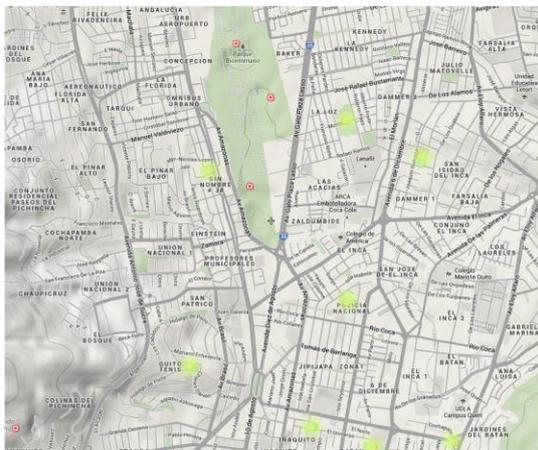
TRANSPORTE



ESTACION DE METRO BUS-Q

PARADA DE TROLEBUS-Q

AREAS VERDES



UNIDADES EDUCATIVAS

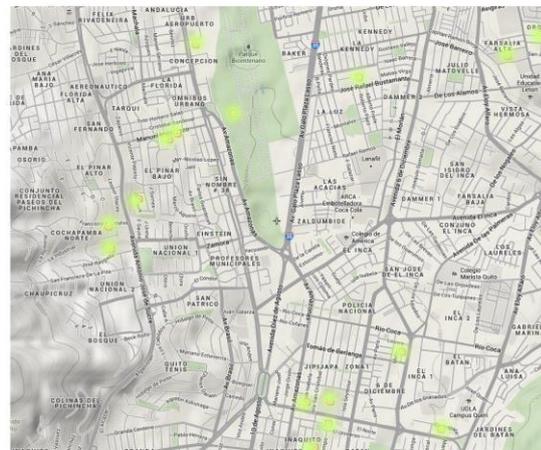


Fig. 3 Referencia: Google Earth editado por

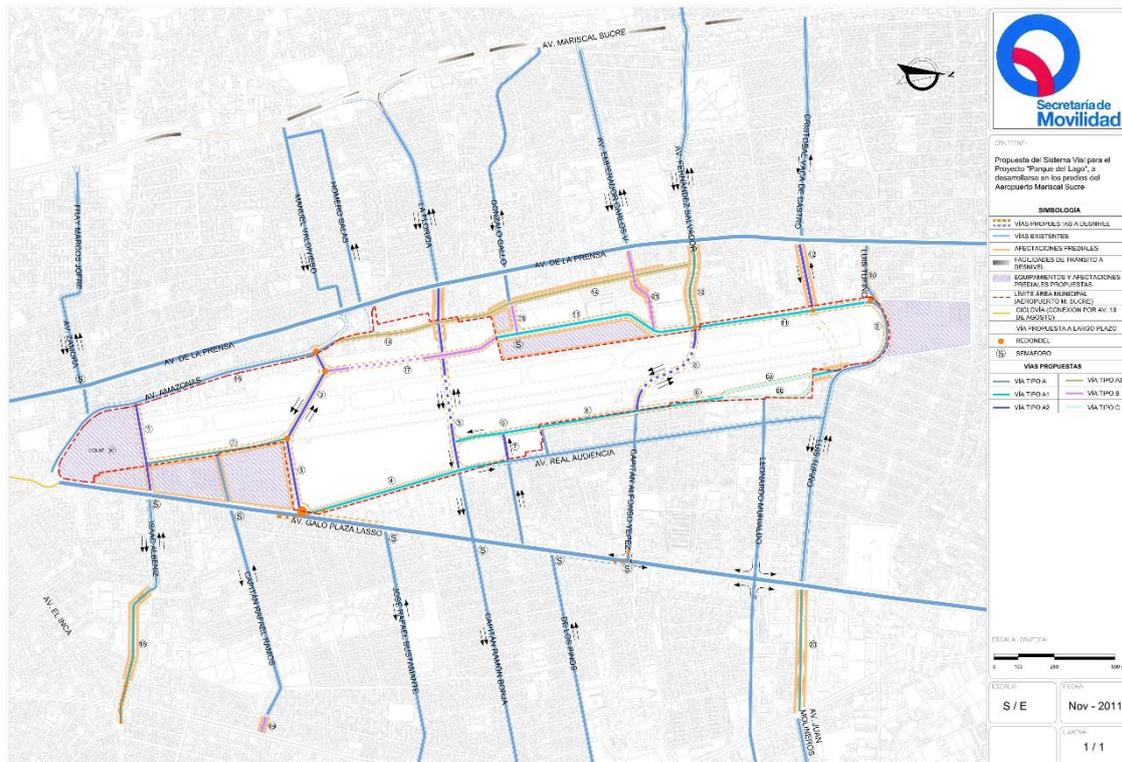
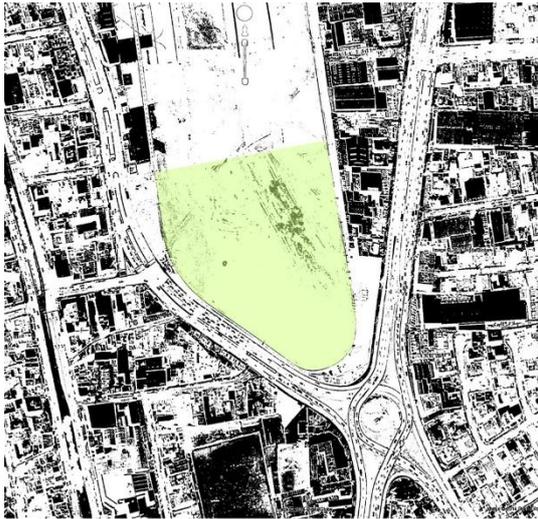


Fig. 4 Referencia: Secretaria de movilidad

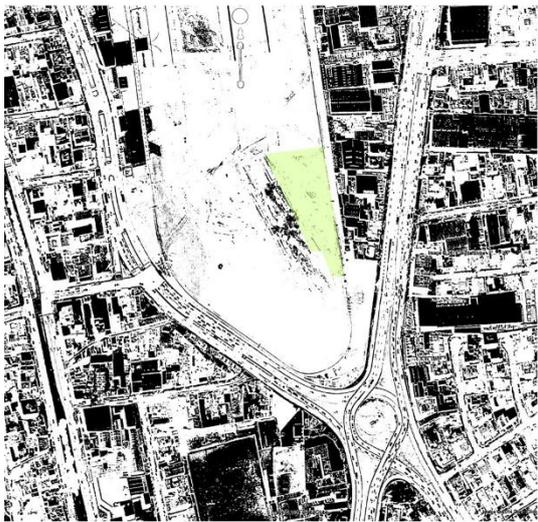
Una de las estrategias que tiene el Municipio de la ciudad de Quito es para solucionar los actuales problemas en cuanto a la movilidad del sector es la creación de nuevas vías conectoras, que permitan comunicar los extremos Este y Oeste del parque del Bicentenario que anteriormente se veía desconectado por la presencia del aeropuerto Mariscal Sucre



Terreno donde se Implantara el Proyecto



IlLenos VS Vacios



Terreno de la Plataforma Municipal



Trazado del Metro Uio



Vias Inmediatas al contexto



Terreno a Expropiar

5.1 Análisis del Terreno

AREA DE ESTUDIO



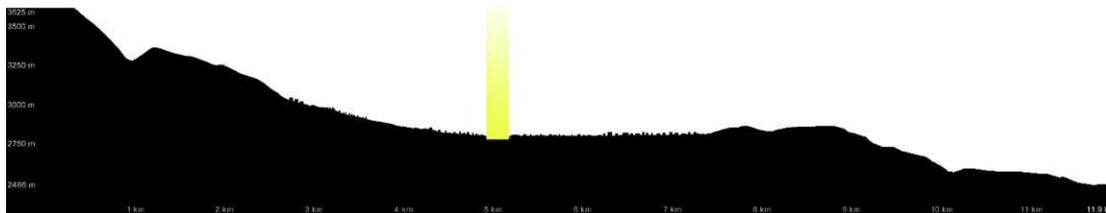
AREAS DE CAMBIO

**TERRENO DEL
PROYECTO**

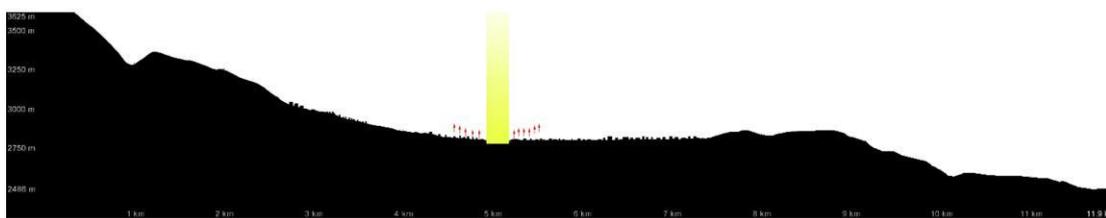


Fig. 5 Referencia: Google Earth editado por autor

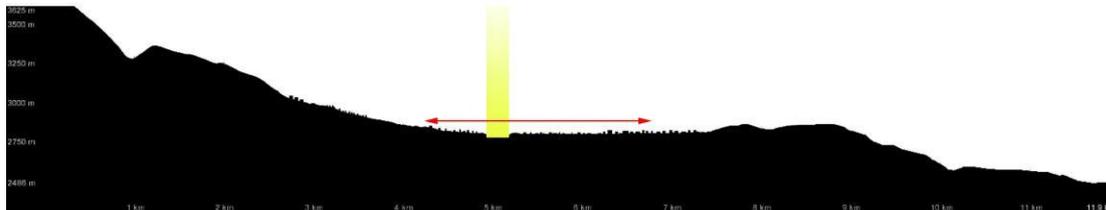
CORTE URBANO MUESTRA EL SITIO DE IMPLANTACION



CAMBIO DE ALTURA QUE PERMITE LA SALIDA DEL AEREOPUERTO



CONDICION TOPOGRAFICA DEL SITIO



BORDES NATURALES QUE LIMITAN AL TERRENO

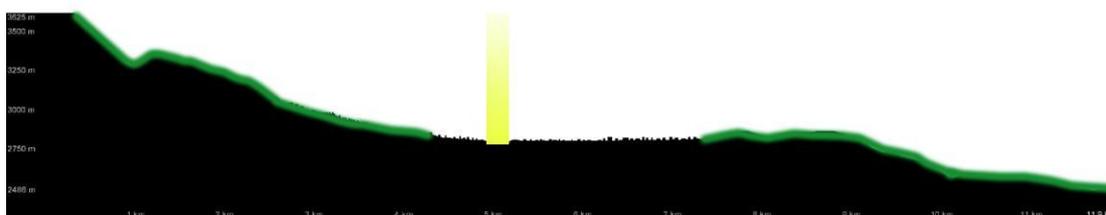
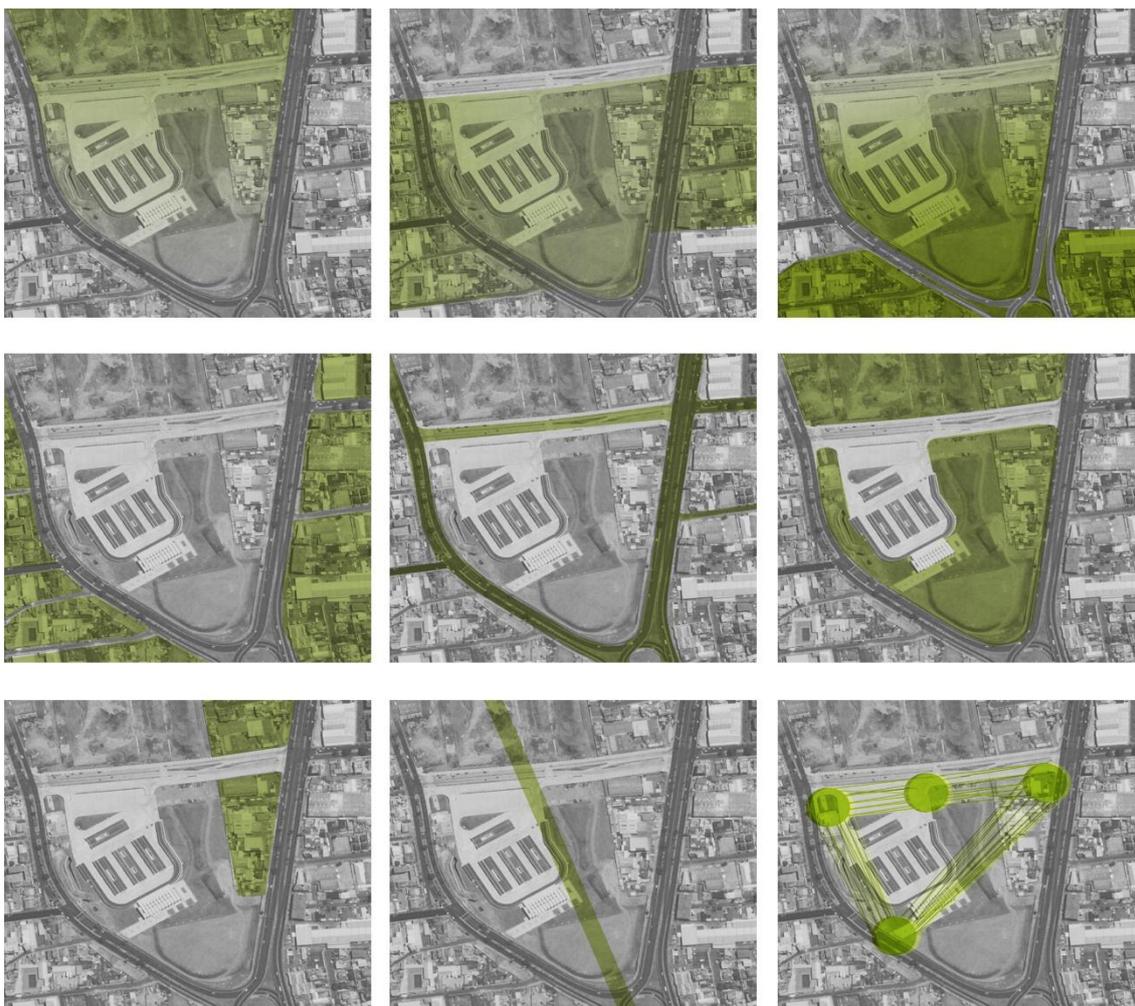


Fig. 7 Referencia: Google Earth editado por autor

Gráficos que muestran los componentes del contexto:

- Parque
- Conexiones
- Barreras
- Agrupaciones
- Vías
- Área a intervenir
- Área de desalojo
- Metro de Quito
- Puntos de acceso

**Fig. 8 Referencia: Google Earth editado por autor**

Elementos del Terreno

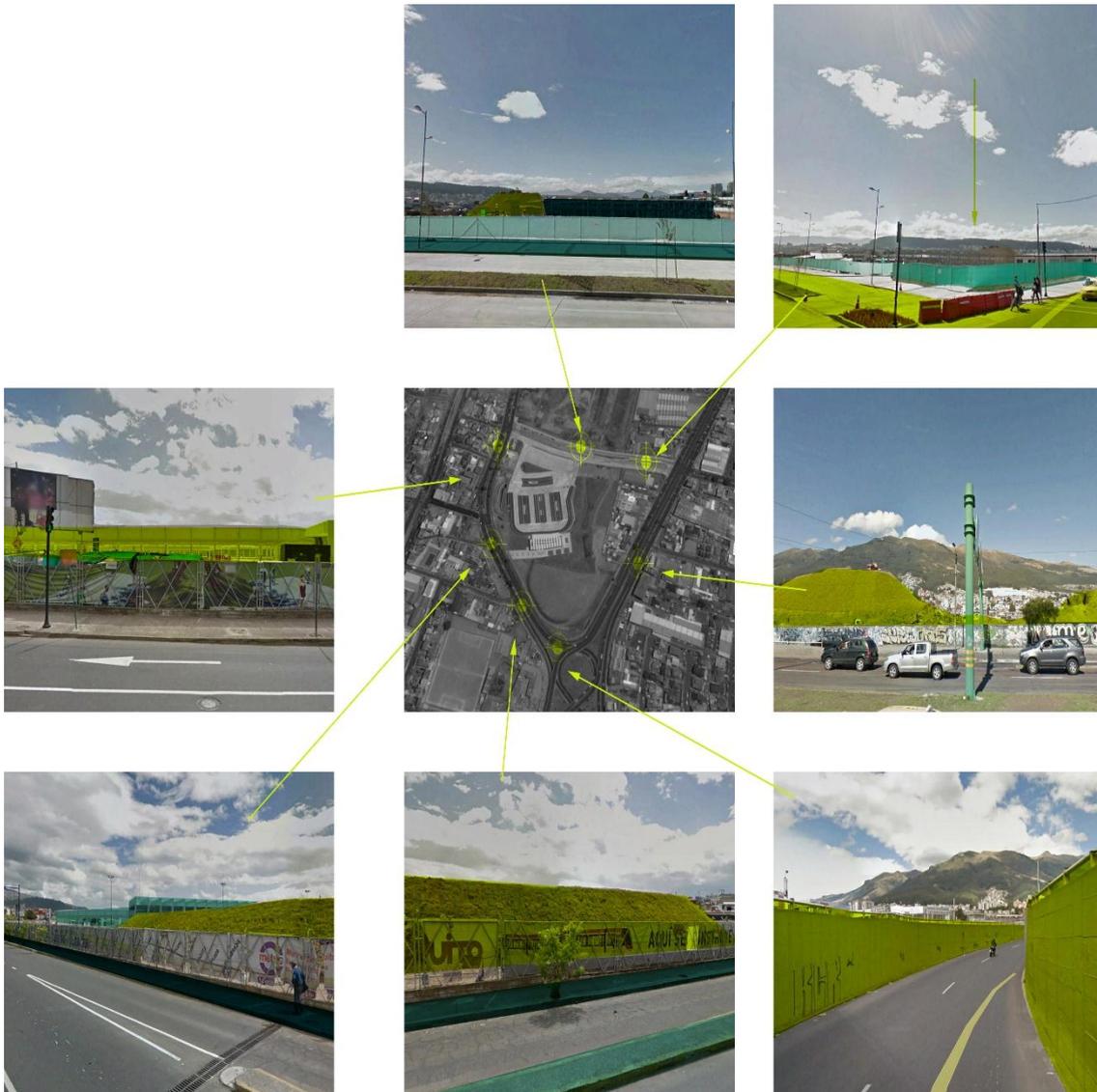


Fig. 9 Referencia: editado por autor

7. Programa

El programa está dirigido a la exhibición, desarrollo y exploración artística de la sociedad Quiteña. Siendo este un espacio artístico en el que predomine la flexibilidad espacial, la luz y la materialidad.

Para esto se han tomado las siguientes consideraciones programáticas:

7.1. Funcionamiento Programático

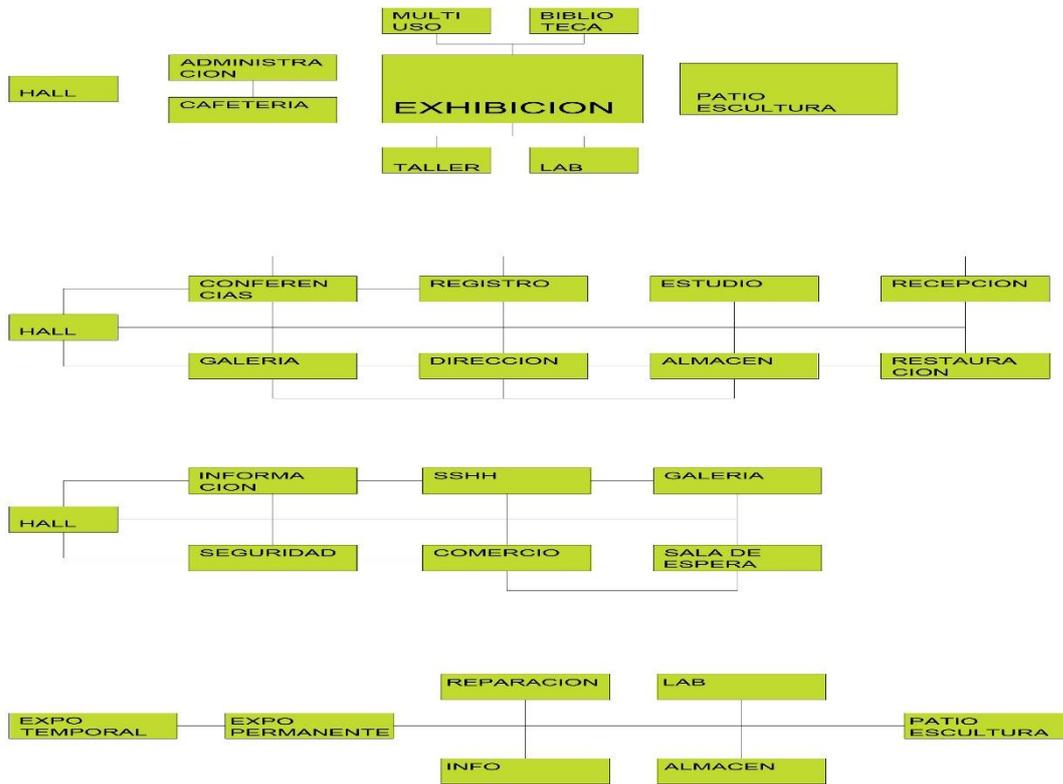


Fig. 10 Referencia: editado por autor

Fig. 11 Referencia: editado por autor**7.3. Tabla de Áreas**

GALERIA DE ARTE DE QUITO						
Análisis comparativo de programa funcional y áreas						
AREA PROGRAMÁTICA	ESPACIO	UNIDADES	PERSONAS	ÁREA	ÁREA	DESCRIPCION
Hall de Ingreso	Seguridad	1	4	10	m2	Sistemas Magneticos/Detectores
	Informacion	1	2	10	m2	Boleterias
	Almacen	1	20	40	m2	Comercio
	Sala de Descanso	1	30	40	m2	Publico
Biblioteca	Baños	2	6	20	m2	Servicios
	Vestibulo	1	20	40	m2	Control/Seguridad
	Registro	1	10	10	m2	Control/Servicio al Cliente
	Catalogo	1	2	10	m2	Archivo
	Area de Lectura	1	30	50	m2	Equipamientos
	Contenedores	2000 vol.	0	20	ml	Estanterias
	Almacen	400 vol.	15	30	m2	Comercio
	Hemeroteca	1	20	30	m2	Equipamientos
	Oficina	2	3	15	m2	Servicios
	Baños	2	4	20	m2	Servicios
Sala Multiuso	Coina	1	3	20	m2	Servicios
	Bodegas	1	1	20	m2	Almacenamiento
	Vestidores	2	12	20	m2	Personal
	Baños	2	4	20	m2	Servicios
Exhibicion	Exhibicion Temporal	2	50	1400	m2	Flexible
	Exhibicion Permanente	3	50	1000	m2	Fijo
	Jardin de Esculturas	2	200	600	m2	Publico/Privado
	Bodegas	3	6	240	m2	Almacenamiento
	Baños	2	6	30	m2	Servicios
Administracion	Conservacion/Restauracion	2	10	100	m2	Privado
	Talleres	3	30	150	m2	Publico/Privado
	Laboratorios	2	20	50	m2	Privado
	Oficinas	4	10	120	m2	Privado
	Sala de Reuniones	1	10	25	m2	Privado
	Baños	4	8	40	m2	Servicios
	Secretaria	2	2	30	m2	Sala de espera
	Montacargas	1	2	30	m2	Equipamientos
Auditorio	2	200	600	m2		
Cafeteria	2	90	280	m2		
Muros/Paredes/Circulacion		30%		1782	m2	
Sub Total				5120	m2	
Total				6902	m2	

Fig. 12 Referencia: editado por autor**8. Precedentes**

La utilización de los siguientes precedentes hace referencia a proyectos que busquen la flexibilidad espacial, la exploración de la luz y la materialidad. Además su configuración espacial especialmente en cuanto a circulación supone.

8.1 Museo de Semana Santa – Exit Architects

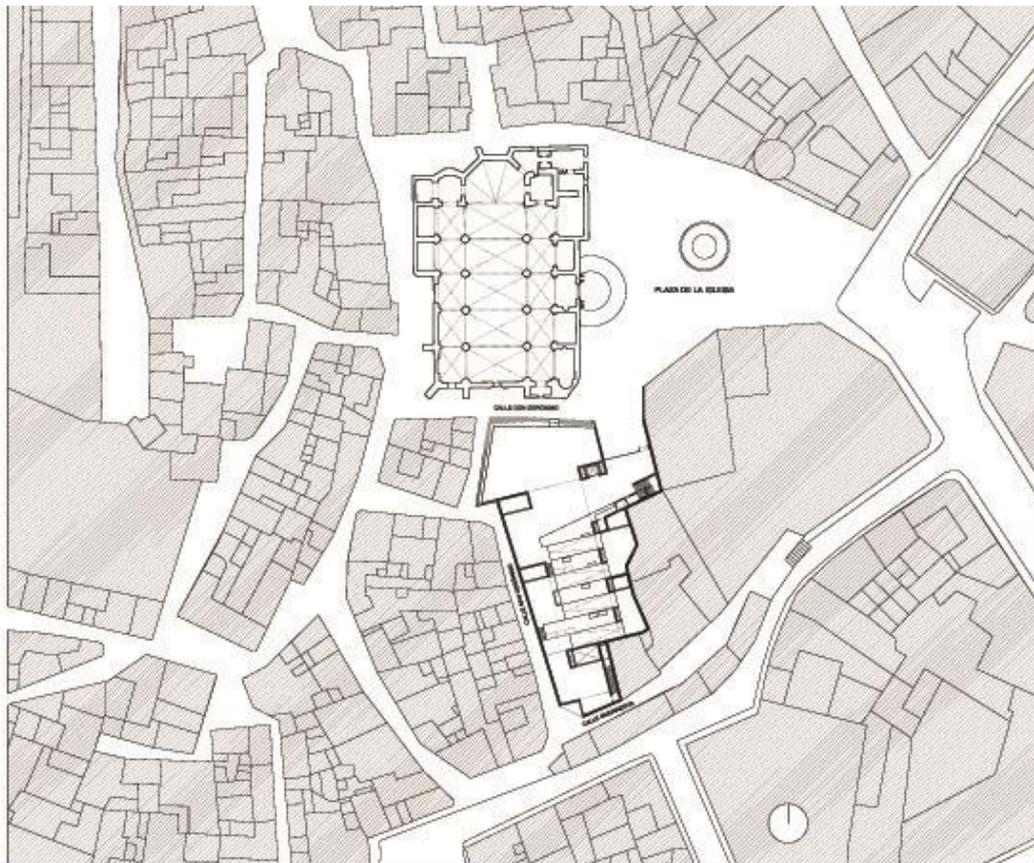
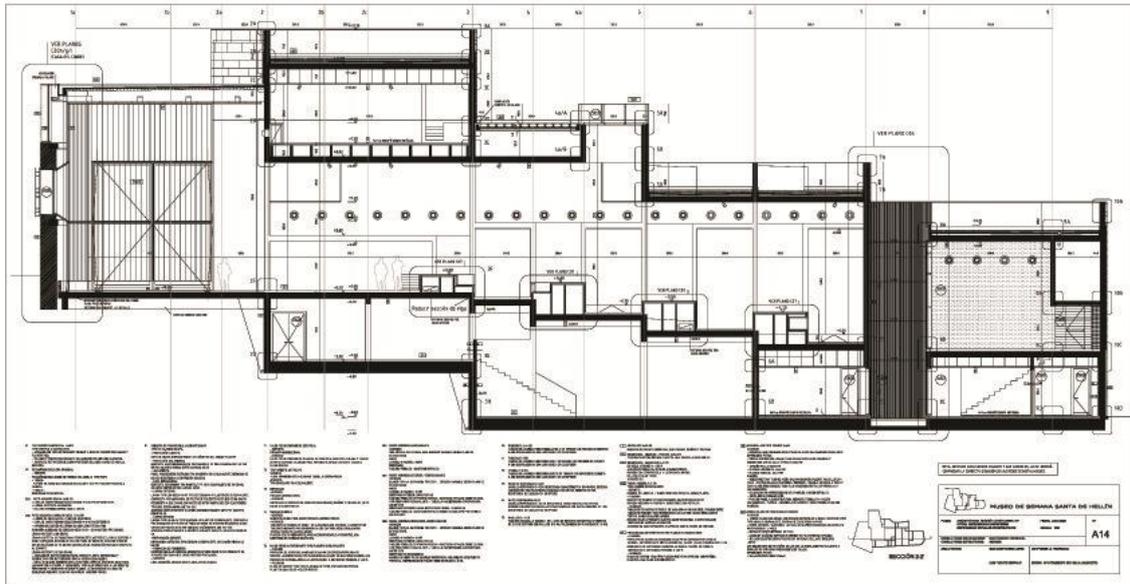


Fig. 13 Referencia: plataformarquitectura.com editado por autor

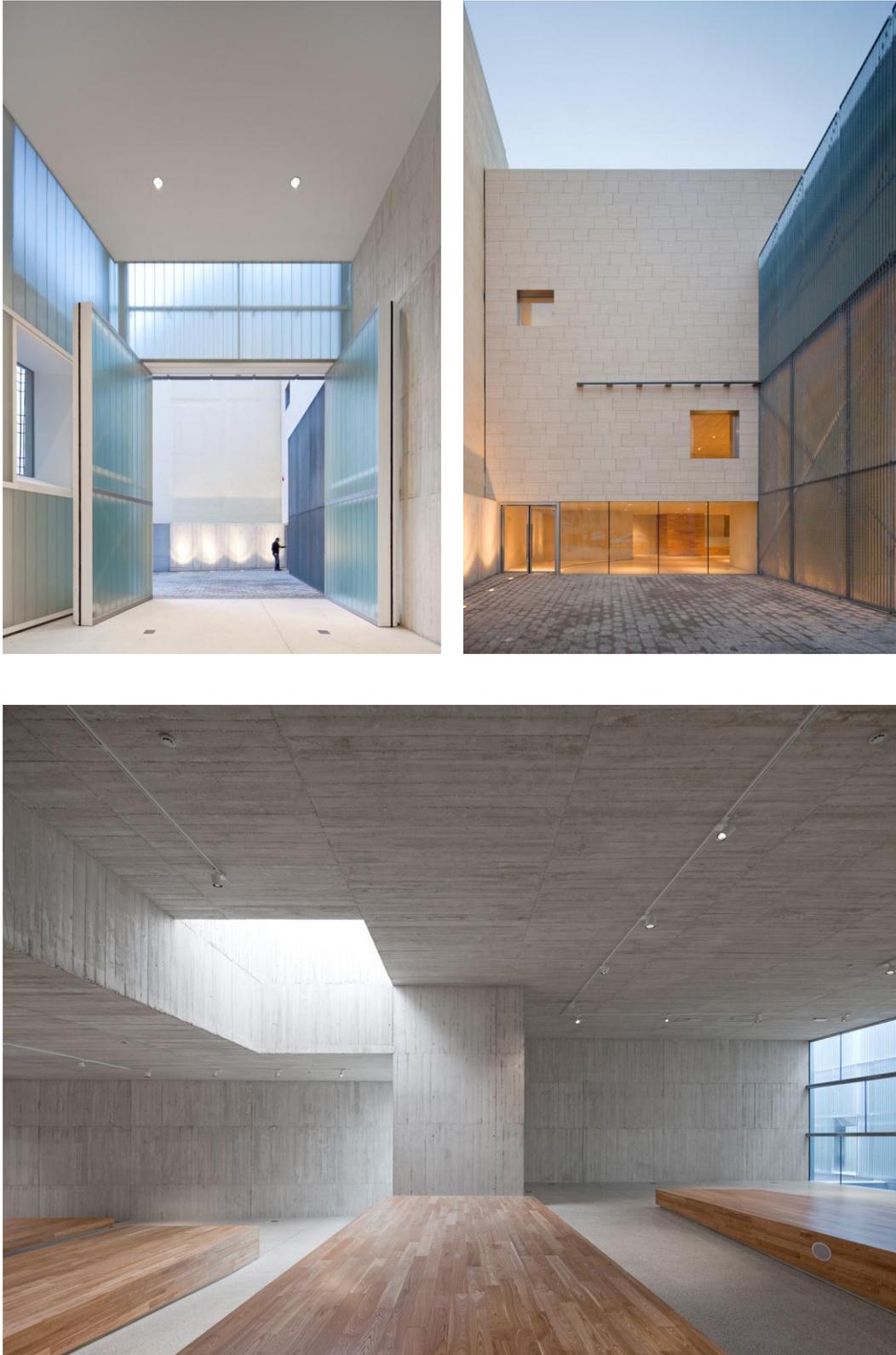


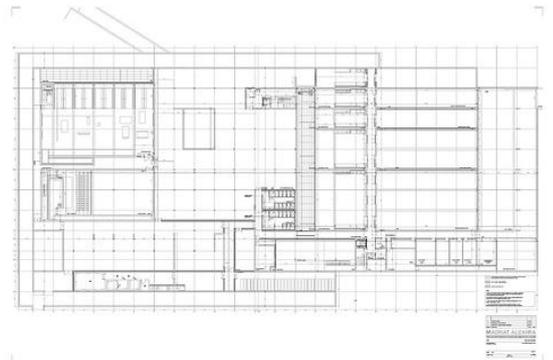
Fig. 14 Referencia: plataformaarquitectura.com editado por autor

En este proyecto se puede advertir sobre todo los elementos constructivos de edificio, junto con su manejo correcto de la luz y la flexibilidad de sus elementos

8.2 Museo Madinat Al Zahara - Nieto Sobejano Arquitectos



Fig. 15
Referencia:
plataforma a
rquitectura.
com editado
por autor



7.3 Museo Mimesis Alvaro Siza + Castanheira Bastai + Jun Sung Kim

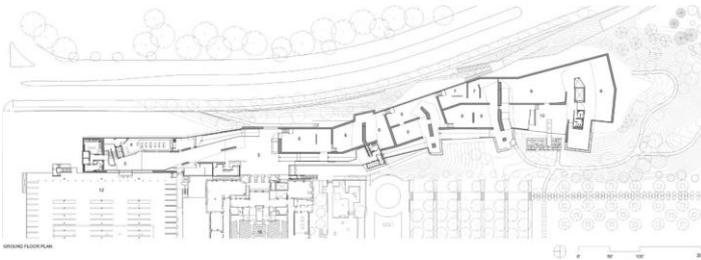
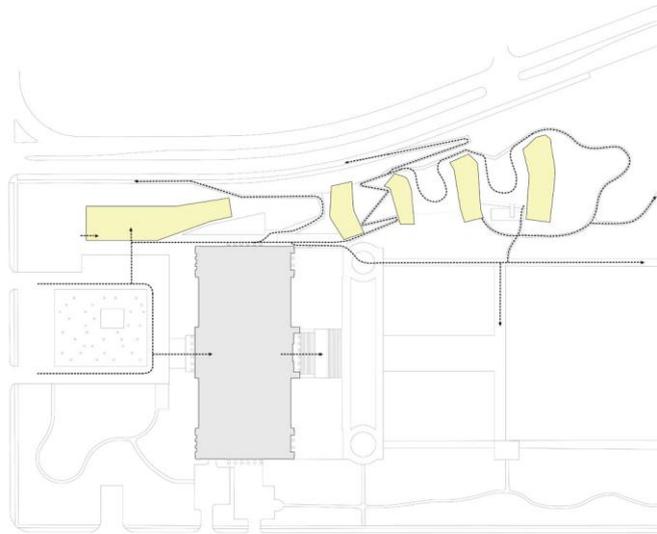


Fig. 16 Referencia: plataformaarquitectura.com editado por autor

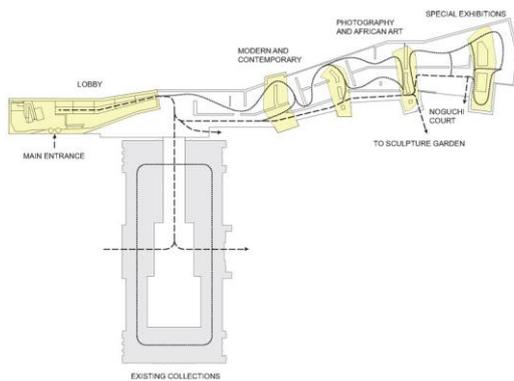
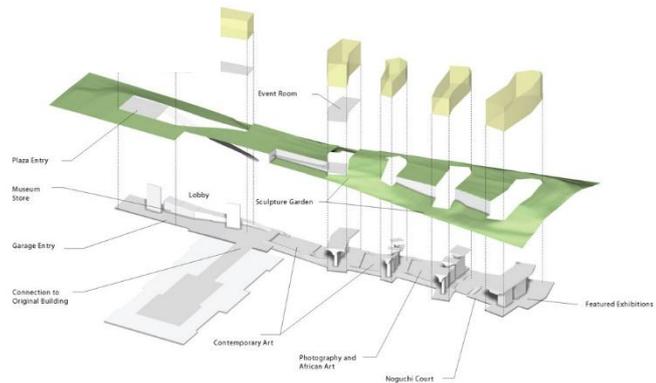
7.4. The Nelson-Atkins Museum of Art - Steven Holl Architects



Fig. 17 Referencia:
 plataformaarquitectura.com
 editado por autor

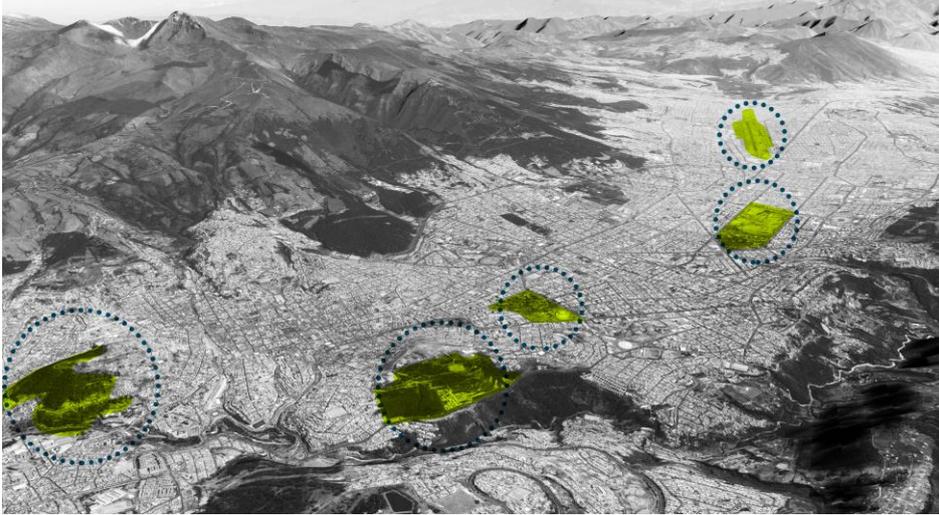


- GROUND FLOOR PLAN
- 1 Library
 - 2 Great Hall
 - 3 Great Hall
 - 4 Great Hall
 - 5 Great Hall
 - 6 Great Hall
 - 7 Great Hall
 - 8 Great Hall
 - 9 Great Hall
 - 10 Great Hall
 - 11 Great Hall
 - 12 Great Hall
 - 13 Great Hall
 - 14 Great Hall
 - 15 Great Hall
 - 16 Great Hall
 - 17 Great Hall
 - 18 Great Hall
 - 19 Great Hall
 - 20 Great Hall
 - 21 Great Hall
 - 22 Great Hall
 - 23 Great Hall
 - 24 Great Hall
 - 25 Great Hall
 - 26 Great Hall
 - 27 Great Hall
 - 28 Great Hall
 - 29 Great Hall
 - 30 Great Hall
 - 31 Great Hall
 - 32 Great Hall
 - 33 Great Hall
 - 34 Great Hall
 - 35 Great Hall
 - 36 Great Hall
 - 37 Great Hall
 - 38 Great Hall
 - 39 Great Hall
 - 40 Great Hall
 - 41 Great Hall
 - 42 Great Hall
 - 43 Great Hall
 - 44 Great Hall
 - 45 Great Hall
 - 46 Great Hall
 - 47 Great Hall
 - 48 Great Hall
 - 49 Great Hall
 - 50 Great Hall
 - 51 Great Hall
 - 52 Great Hall
 - 53 Great Hall
 - 54 Great Hall
 - 55 Great Hall
 - 56 Great Hall
 - 57 Great Hall
 - 58 Great Hall
 - 59 Great Hall
 - 60 Great Hall
 - 61 Great Hall
 - 62 Great Hall
 - 63 Great Hall
 - 64 Great Hall
 - 65 Great Hall
 - 66 Great Hall
 - 67 Great Hall
 - 68 Great Hall
 - 69 Great Hall
 - 70 Great Hall
 - 71 Great Hall
 - 72 Great Hall
 - 73 Great Hall
 - 74 Great Hall
 - 75 Great Hall
 - 76 Great Hall
 - 77 Great Hall
 - 78 Great Hall
 - 79 Great Hall
 - 80 Great Hall
 - 81 Great Hall
 - 82 Great Hall
 - 83 Great Hall
 - 84 Great Hall
 - 85 Great Hall
 - 86 Great Hall
 - 87 Great Hall
 - 88 Great Hall
 - 89 Great Hall
 - 90 Great Hall
 - 91 Great Hall
 - 92 Great Hall
 - 93 Great Hall
 - 94 Great Hall
 - 95 Great Hall
 - 96 Great Hall
 - 97 Great Hall
 - 98 Great Hall
 - 99 Great Hall
 - 100 Great Hall



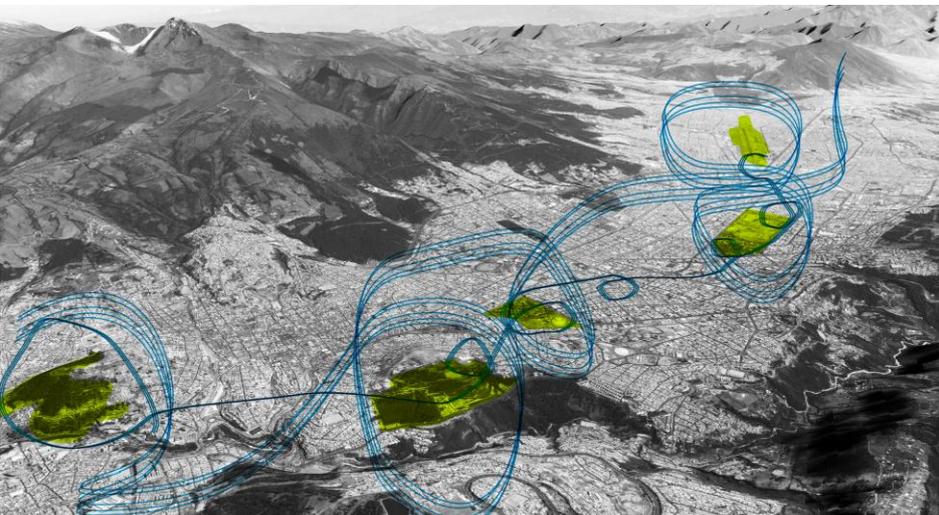
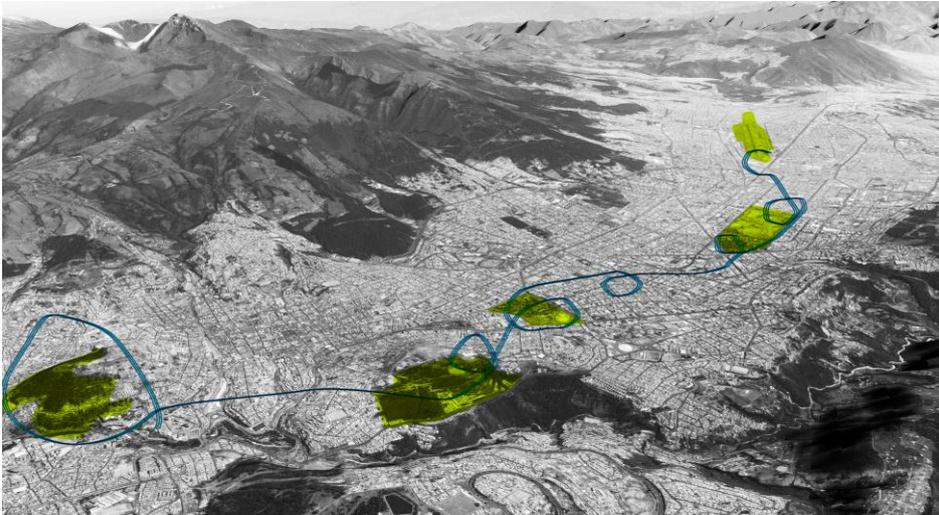
Gallery Level Circulation

9. Partido Urbano



Diagramas
de áreas
verdes/loops
urbanos/equi
pamientos
culturales

Fig. 18
Referencia:
google aearth
editado por
autor



8.1.1 Movilidad

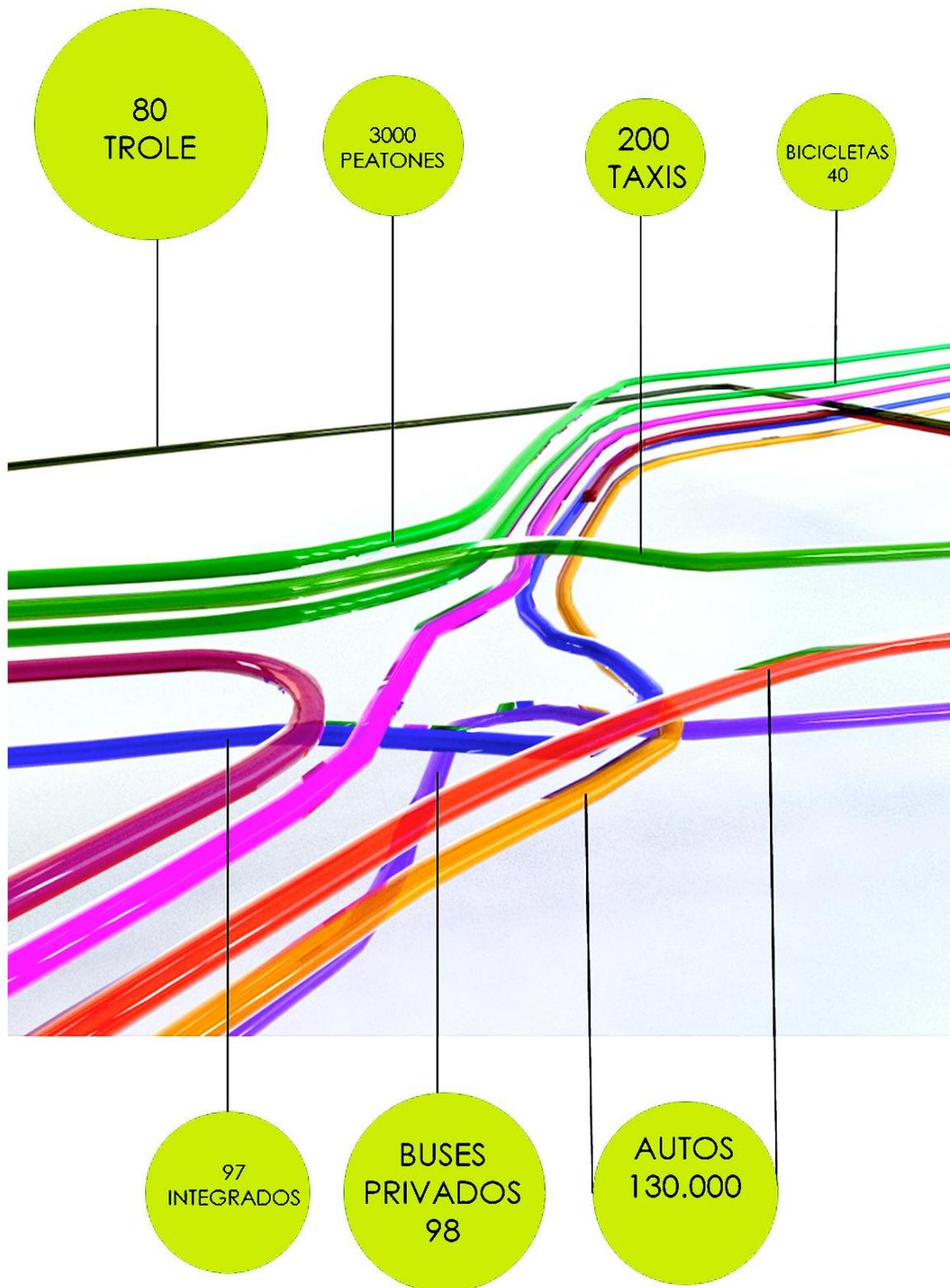


Fig. 19 Referencia: editado por autor

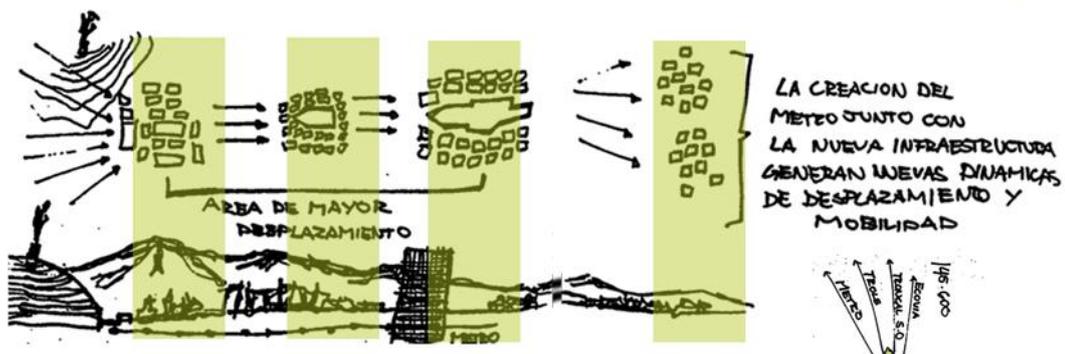


Fig. 20 Referencia: editado por autor

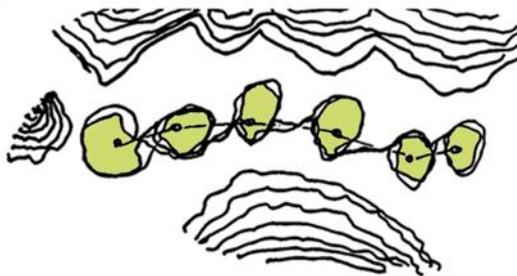
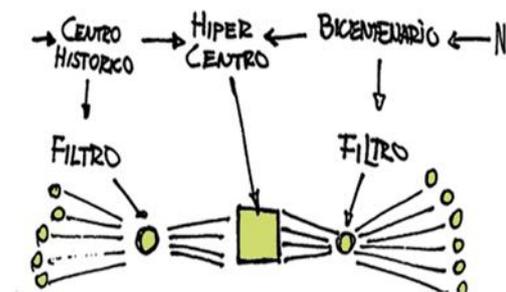


Fig. 21 Referencia: editado por autor

10. Partido Arquitectónico

La intervención mezcla la importancia del estudio de los fenómenos urbanos a gran escala, junto con las diferentes complejidades que la movilidad y el transporte de grandes cantidades de personas plantean. Así también como la importancia de pensar en la posibilidad de implementar sistemas urbanos que ya han sido probados en países como Curitiba, en Brasil, que además comparten muchas similitudes en cuanto a la posibilidad de ser implementadas.



Para complementar esta posibilidad y darle a la ciudad un equipamiento que funcione como un espacio que promueva el arte y que se alimente del gran flujo de más de 400.000 personas que recorrerán el área intervenida cada día.

10.1 Elementos de movilidad y fuerzas



Fig. 20 Referencia: editado por autor

10.2 Cambio Topográfico



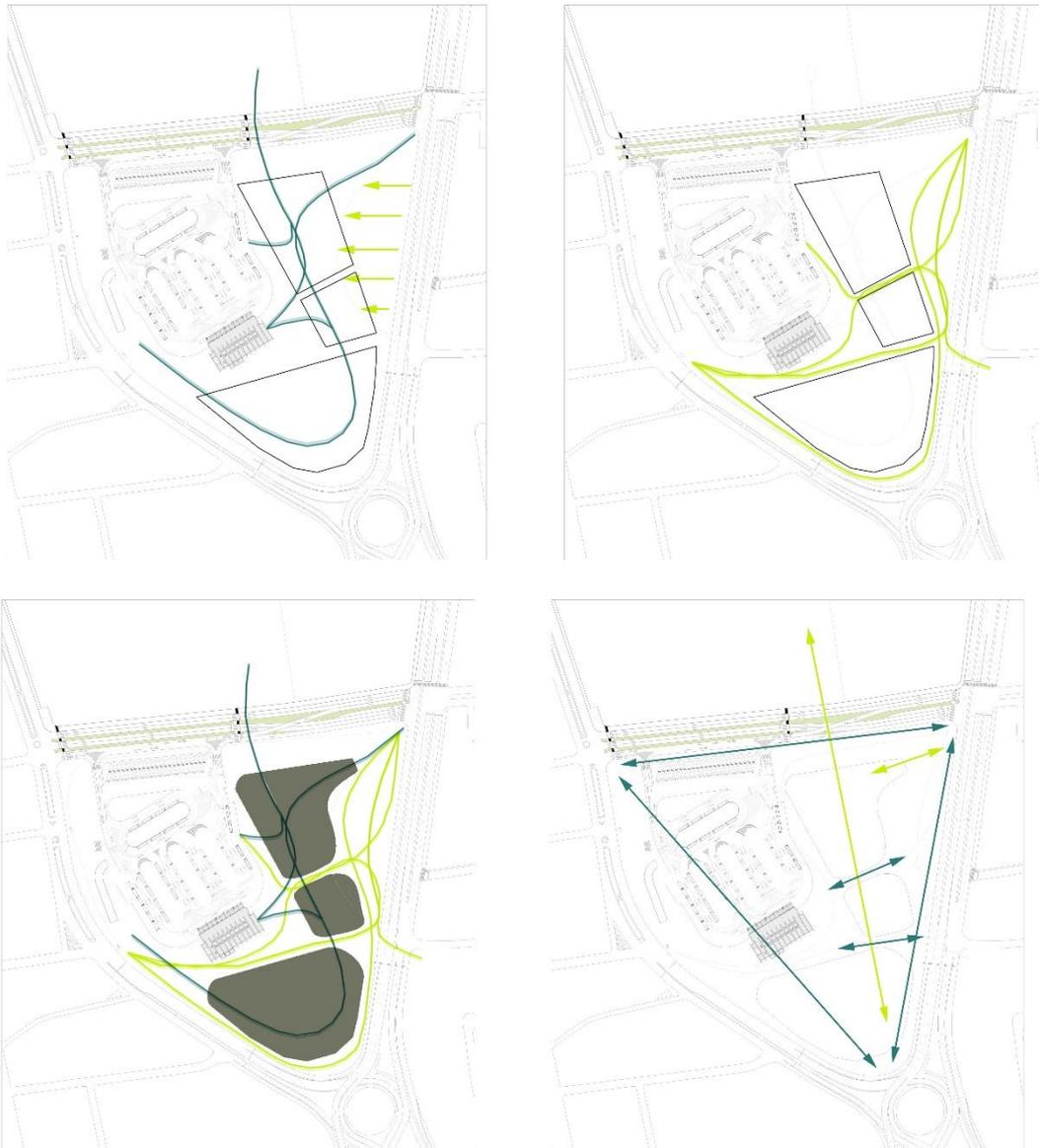


Fig. 22 Referencia: editado por autor

10.2 Patrones de movimiento como precursores de cambio

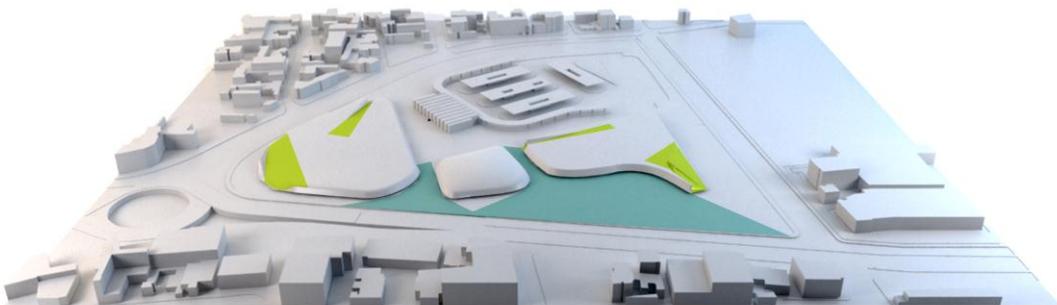
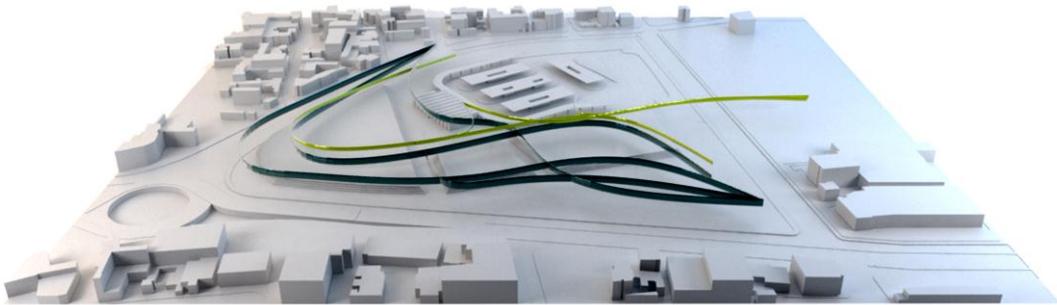




Fig. 23 Referencia: editado por autor

11. Planimetría de la Galería de Arte de Quito

11.1 Implantación



11.1.1 Diagramas de Implantación

- Edificio
- Topografía
- Caminera
- Plazas
- Boulevard
- Jardines
- Orientación
- Transparencias

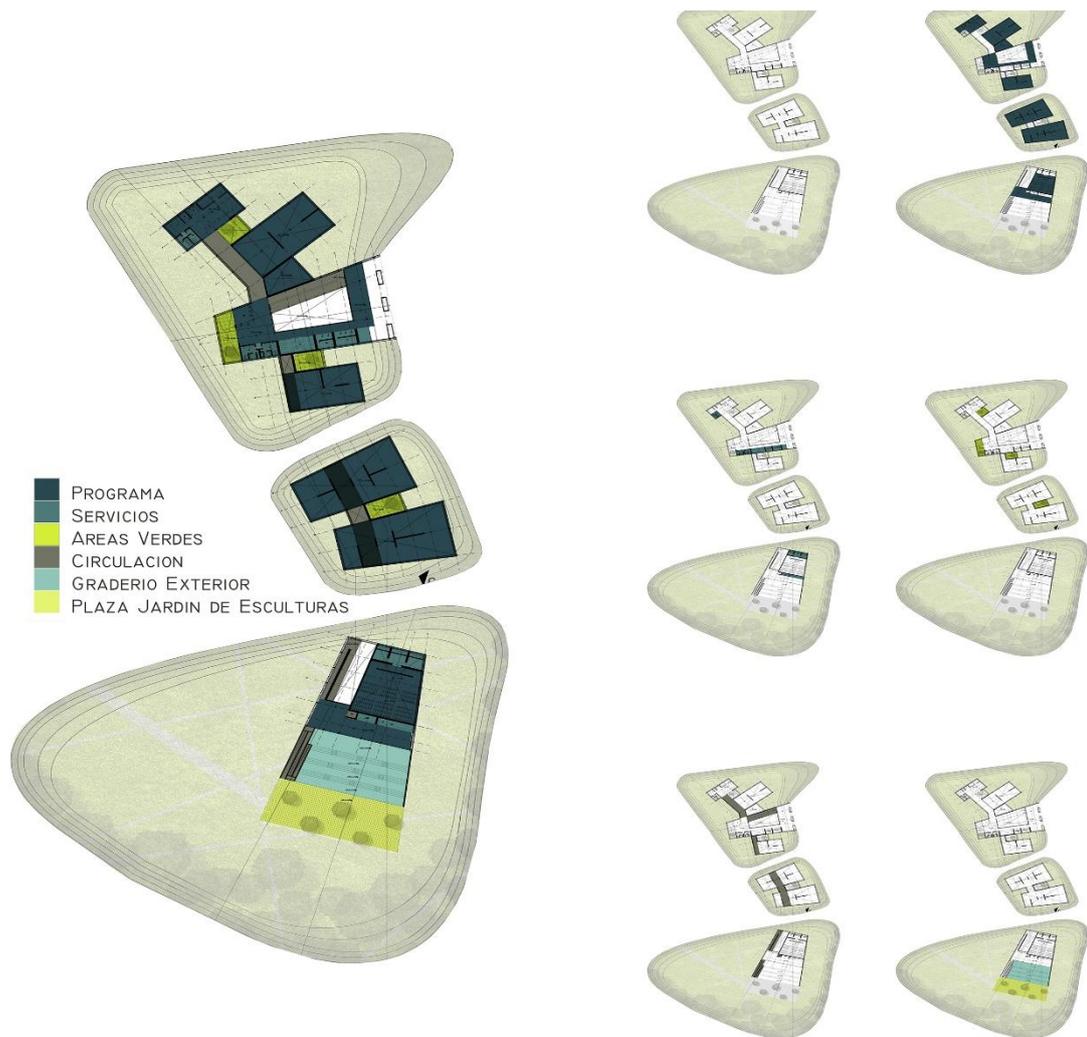


11.2 Planta Baja

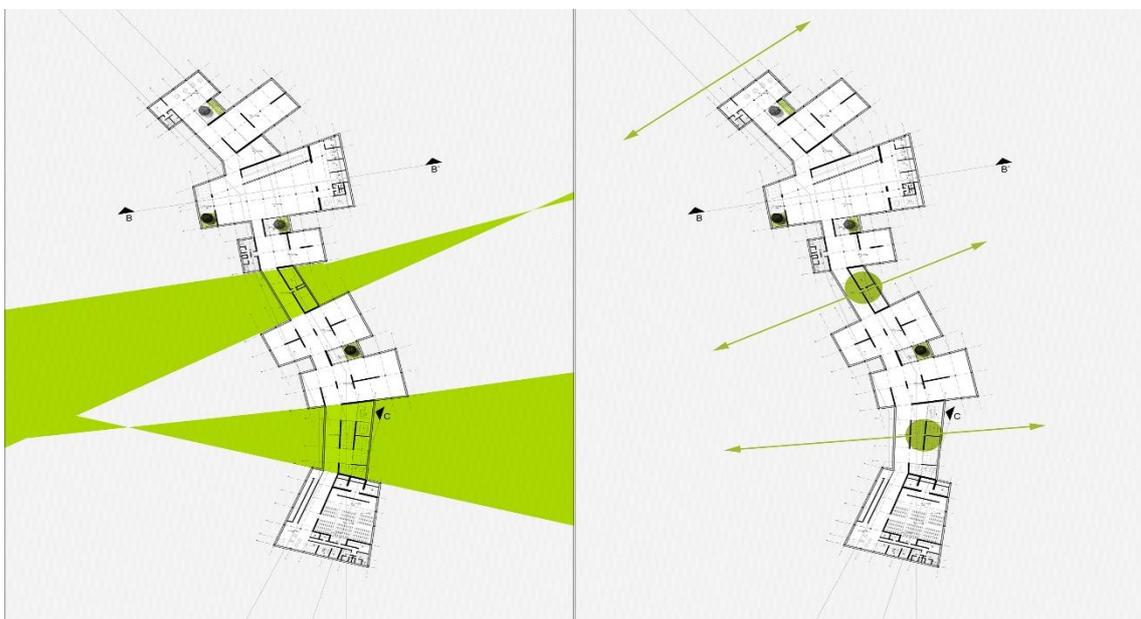


11.2.1 Planta de subsuelo

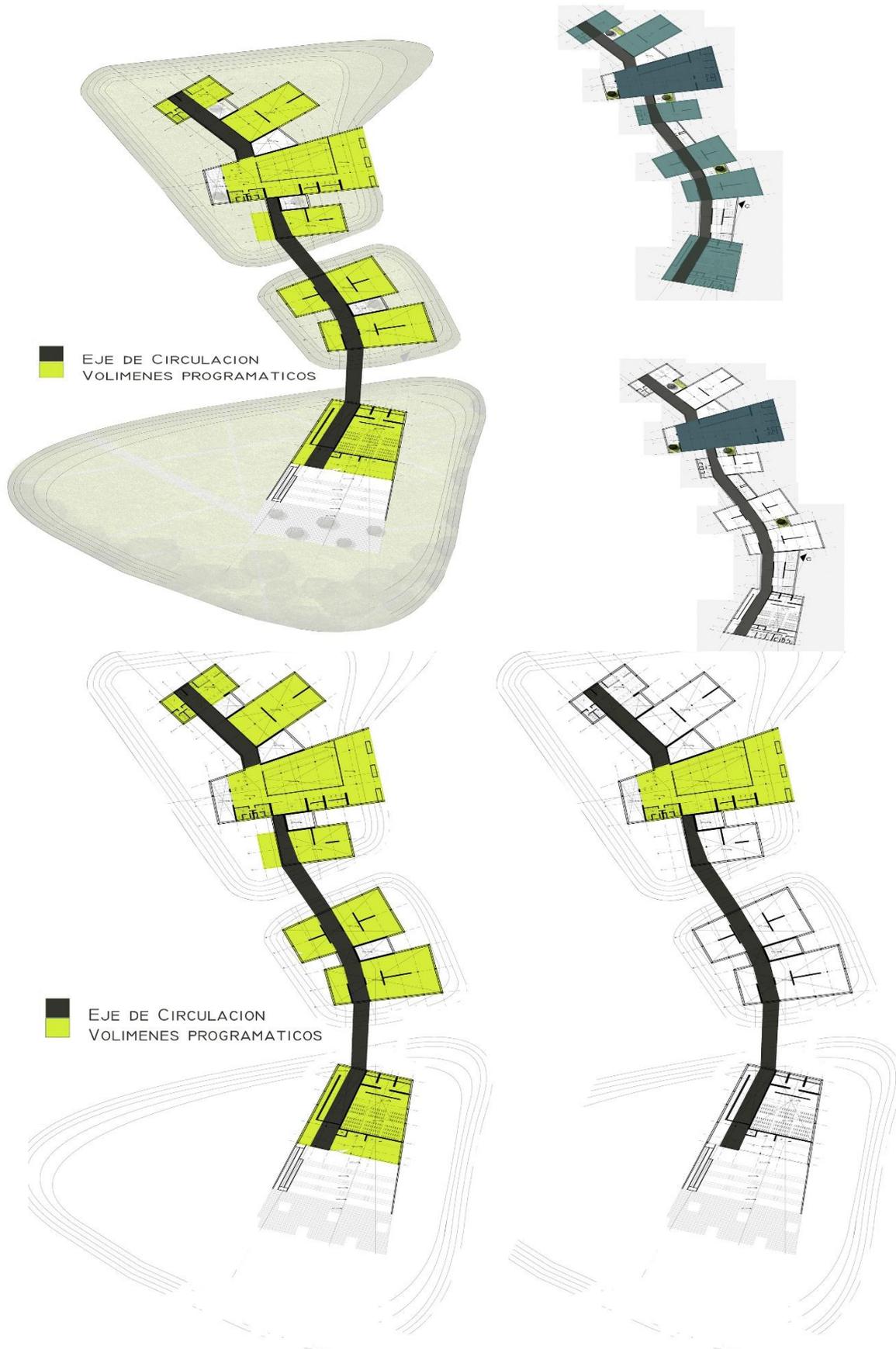




11.2.1 Diagramas de Organización programático



11.2.2 Diagramas de funcionamiento programático



11.3 Cortes y referencias



Corte A-A



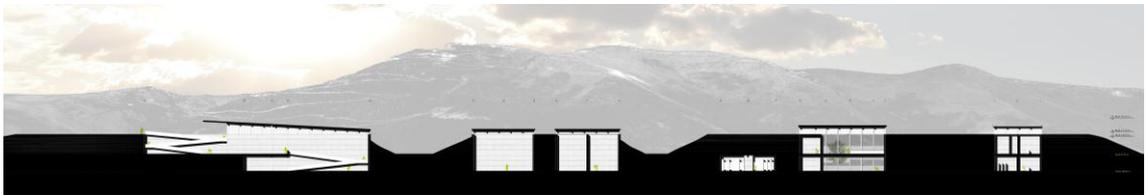
Corte B-B



Corte C-C



Corte D-D



10.4 Fachada A



Fachada B



Fachada C



Fachada D



12. Funcionamiento

Topografía



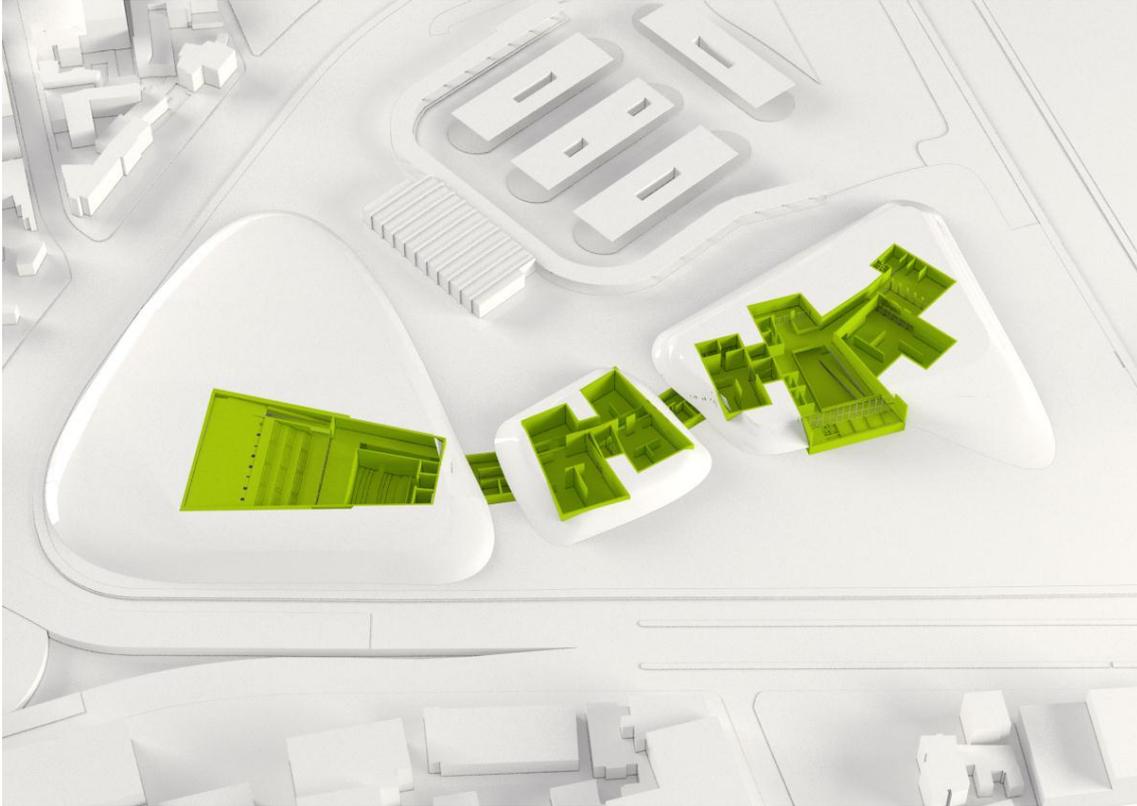
Excavaciones



Estructura Primaria



Espacios y subestructura



Losas y estructura de la cubierta



Cubierta



13. Imágenes y Renders

Plaza Principal



Plaza Deprimida



Sala de Exhibición

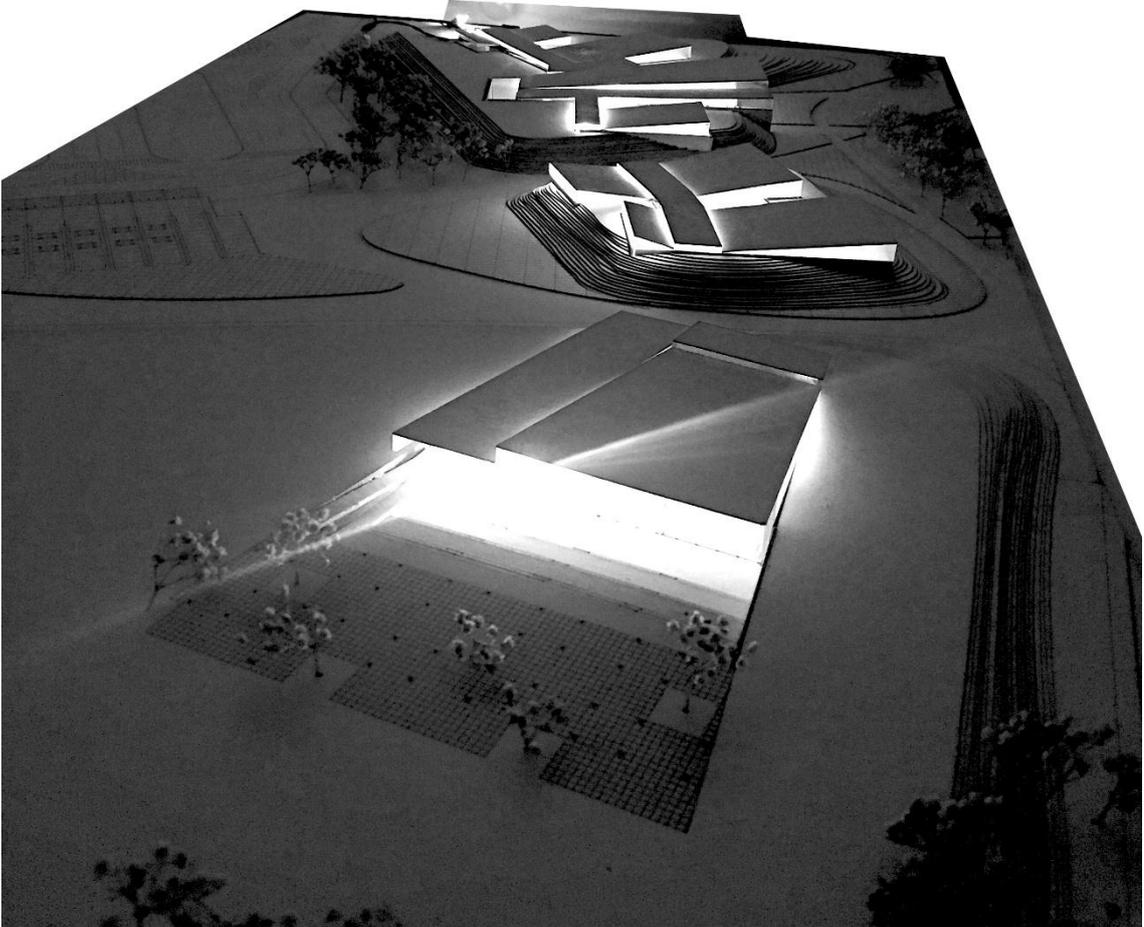


Hall Principal



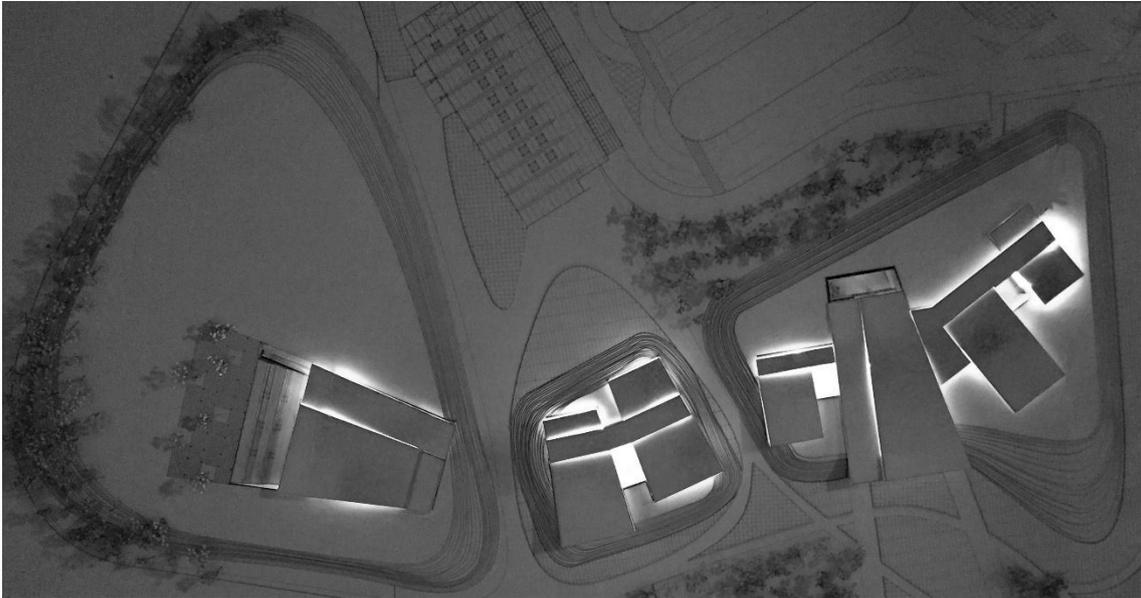
Circulación



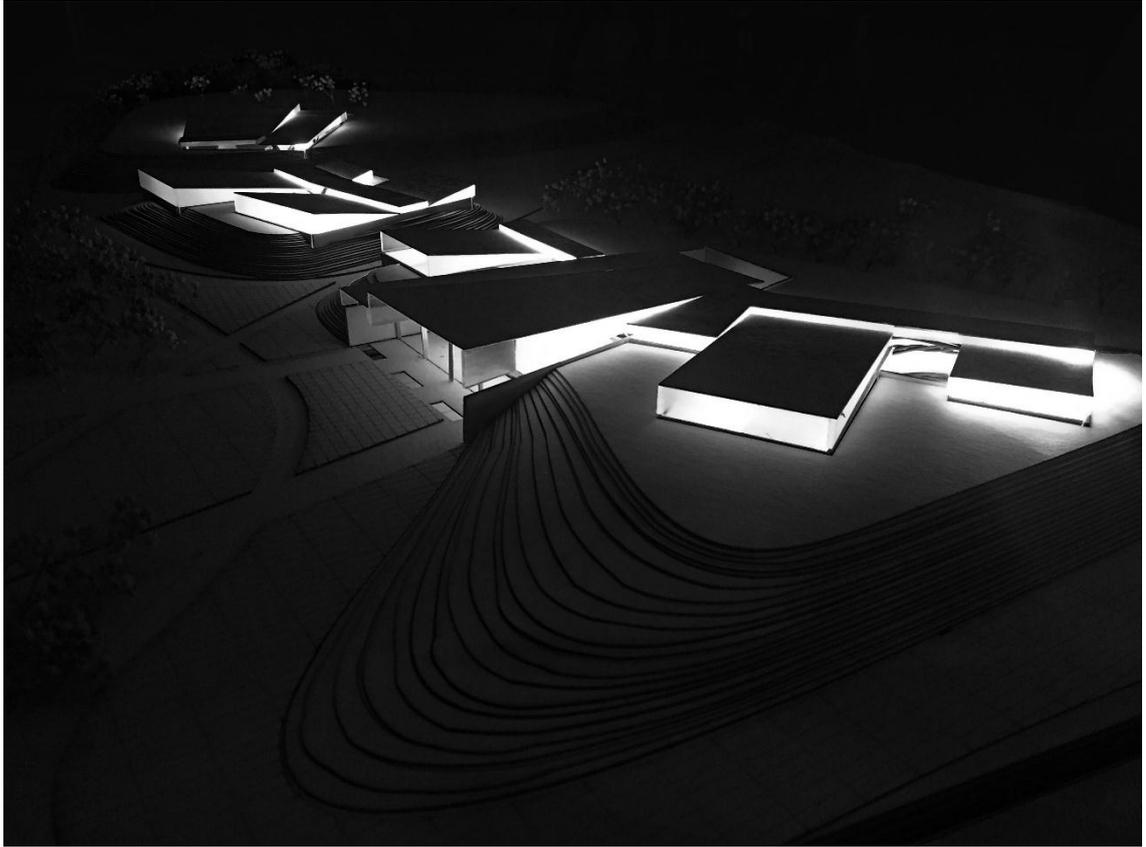
Sala de Exhibición 2**Fotografía de Maquetas**



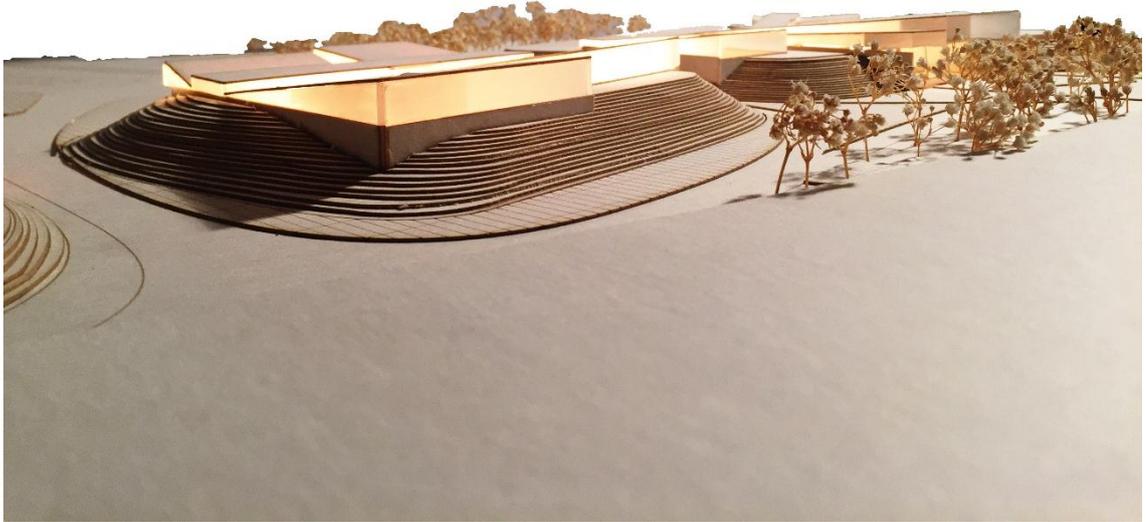
Fotografía Iluminada de la Maqueta



Fotografía Iluminada de la Maqueta A



Fotografía en perspectiva de la maqueta



Fotografía de la Maqueta Iluminada B



14. Lista Descriptiva de Referencias

- NATURAL MOVEMENT - OR, CONFIGURATION AND ATTRACTION IN URBAN PEDESTRIAN MOVEMENT - HILLIER, B; PENN, A; HANSON, J; GRAJEWSK (1993)

(Esta bibliografía muestra de manera teórica los patrones de movimiento que la gente tiene en diferentes espacios de la ciudad, así también como en los espacios urbanos como plazas, parques y vías.)

- Transit Oriented Development - Joe Holmes & James van Hemert

(Esta disertación explica mediante la implementación de los TODs en diferentes ciudades del mundo, junto a propuestas teóricas del funcionamiento del sistema dentro de los cascos urbanos.

- Urban Mobility in the 21st Century - Thomas Brindefalk Knutsson

(Urban Mobility in the 21st Century es un libro en el cual se analiza la movilidad de en las ciudades desde un punto de vista actual, además trata con teorías e hipótesis basadas en precedentes históricos aplicados a la actualidad)

- Iovine, Julie. What's holding us up? The Architects Newspaper. (s. f.). Recuperado de:

<http://archpaper.com/news/articles.asp?id=4404>

- Metro Quito - <http://www.metrodequito.gob.ec/metro.php?c=1294>

(Información sobre el plan de movilidad y urbanismo del Distrito Metropolitano de Quito y la Secretaria de Movilidad del Distrito metropolitano de Quito, donde se explica el plan de movilidad y urbanismo para el 2022)

- La Arquitectura de la Ciudad - Aldo Rossi, Barcelona 1966

(Libro en el cual se explica la teoría de la conformación de las ciudades, sus elementos y su funcionamiento mediante el estudio de precedentes históricos y actuales.)

- The landscape of Contemporary Infrastructure - Kelly Shannon & Marcel Smets

(Esta disertación explica como los diferentes elementos de infraestructura juegan un rol fundamental en la morfología y dinámica de la ciudad, y como es la infraestructura un determinante físico dentro del urbanismo)

- TOD, Design for the livable sustainable future -
<http://www.transitorienteddevelopment.org>

(La lectura trata sobre la implementación de los TODs en diferentes entornos urbanos y como la aplicación de esta teoría como sistema de organización urbana puede mejorar el funcionamiento y dinámica de contexto de la ciudad)

- Plataforma Arquitectura

Graz Main Station Local Transport Hub / Zechner & Zechner

<http://www.archdaily.com/306717/graz-main-station-local-transport-hub-zechner-zechner>

- Estación Hyllie / Metro Arkitekter

<http://www.plataformaarquitectura.cl/2011/09/05/estacion-hyllie-metro-arkitekter>

(Precedentes e ilustraciones obtenidas de la fuente)

- Plan de Ordenamiento Territorial del Distrito Metropolitano de Quito

(Documento en el cual se tratan y especulan los planes futuros para la ciudad de Quito)

- Movilidad, elementos esenciales y riesgos en el Distrito Metropolitano de Quito
Florent Demoraes 2005

(En el documento se encuentran tanto datos técnicos como ilustraciones referentes a la movilidad en Quito)

- Transformación Urbanística Sustentable del Sector del Aeropuerto Mariscal Sucre -
Diagnostico -Secretaria Metropolitana de Territorio, Habitar y Vivienda -2011

(El diagnóstico analiza las consecuencias de la salida del antiguo aeropuerto Mariscal Sucre del predio en el labrador)

– A Line in the Andes - Harvard Publications

(Este Documento analiza el impacto que la creación de una línea de metro puede tener en la ciudad así también como posibles soluciones a los problemas que estas presentan)

15. Bibliografía

- Shannon, Smets (2010). *The landscape of Contemporary Infrastructure*. NAI Publishers. Rotterdam 2010.
- Miralles-Gausch. (2002). *Ciudad y transporte: el binomio imperfecto*. Barcelona: Ariel.
- Rossi, A (1966). *La Arquitectura de la Ciudad*. Gustavo Gili. Barcelona. 1966.
- Hillier y Hanson (1984); *The social logic of space*. Cambridge University Press, Cambridge, 1984.
- Kohr, L. (1976), *The City of Man: The Duke of Buen Consejo*, Universidad de Puerto Rico, Puerto Rico.
- Monclús, F. J. (1992), *Infraestructuras de transporte y crecimiento urbano en EE.UU. Literatura reciente y nuevas perspectivas*, Historia Urbana, 1: 37-53.
- Friedman, Y (1978). *La Arquitectura Móvil*. POSEIDON. Barcelona. 1978
- García, C. (2015). Patrones Espaciales. En Cuaderno de Arquitectura y Nuevo Urbanismo (8). Querétaro, México: Tecnológico de Monterrey.
- Fulmer, (2009). *What in the world is infrastructure? recuperado de Pdf* http://www.corridortrust.com/uploads/infrastructure_investor.pdf: p. 30. El 12 de diciembre del 2014