

USFO - BIBLIOTECA

1. Aeropuerto Mariscal Sucre -- Quito (ciudad) -- Tesis y disertaciones académicas
2. Aeropuertos -- Arquitectura -- Tesis y disertaciones académicas

Tesis  
NA  
6305  
.E2  
Q85  
1998

**PROYECTO DE TESIS DE GRADO:**

53968

**REUTILIZACIÓN DE LOS TERRENOS DEL AEROPUERTO MARISCAL SUCRE.**

**UNIVERSIDAD SAN FRANCISCO DE QUITO.**

**COLEGIO DE ARQUITECTURA Y ARTES.**

**AUTOR: CARLOS BURNED BARRAGÁN.**

**TUTOR: ARO. DIEGO OLEAS SEPPIANO.**

USFQ - BIBLIOTECA

**AÑO: 1998.**

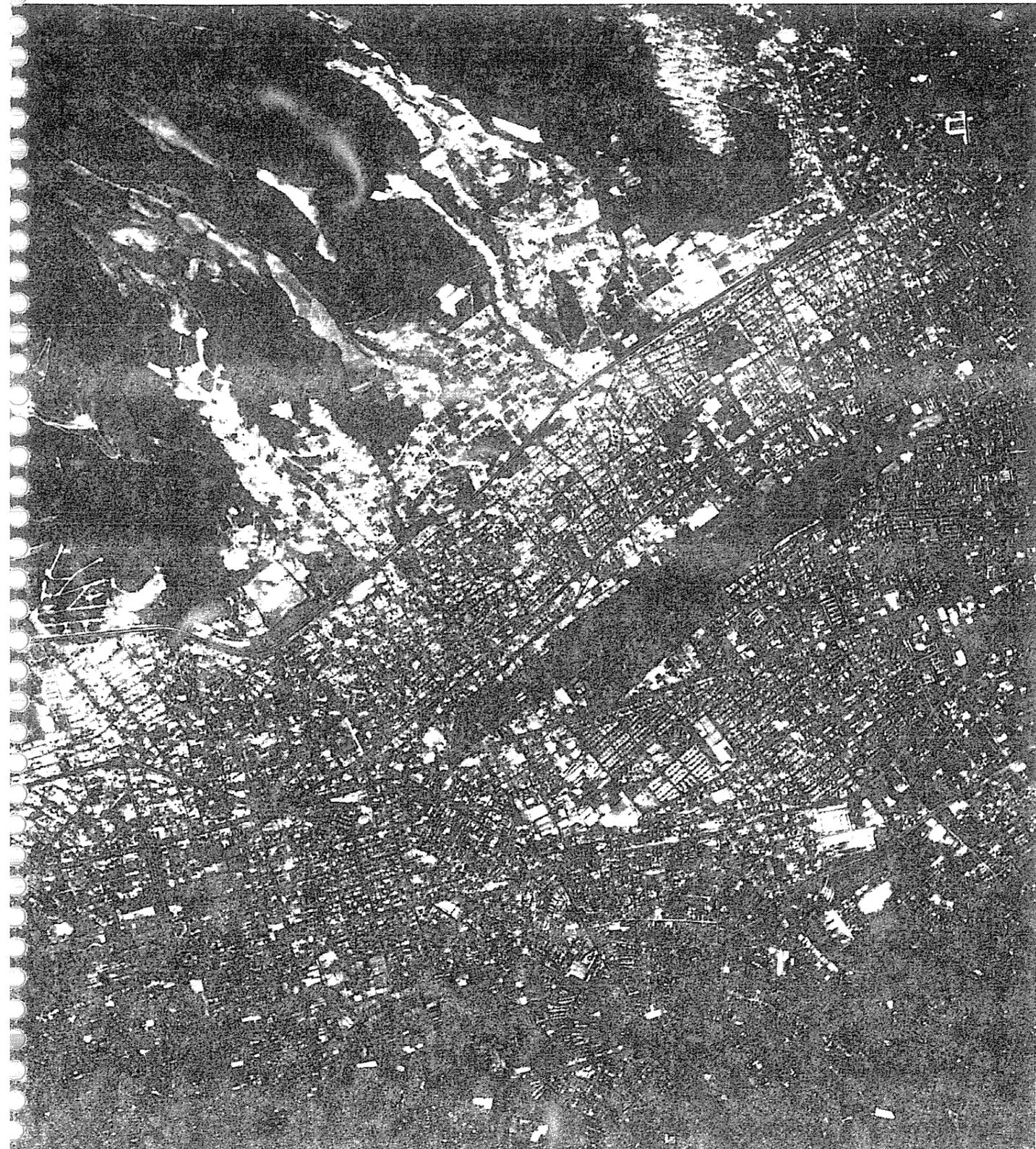
“Comprendo. Habláis de esa ciudad de la que nosotros somos los fundadores y que existe en  
idea solamente, ya que no creo que haya ninguna semejante en la tierra.

En el cielo, repliqué, se ha trazado un patrón semejante de ciudad, y quien así lo desee puede  
contemplanlo, y al contemplanlo gobernarse a sí mismo de acuerdo con él. Pero si realmente la  
hay o si la habrá alguna vez es cosa que para él carece de importancia, ya que él actuará de  
acuerdo con las leyes de esa ciudad y no de otra.”

PLATÓN, *República*, Libro IX.

# INDICE.

Epigrafe	4
Introducción	5
<b><i>Quito y el sector de intervención.</i></b>	<b>6</b>
Ubicación del sector en la ciudad.	7
Sistema vial de Quito.	8
Puntos característicos y áreas verdes de la ciudad	9
Crecimiento de la ciudad en el tiempo y su relación con el área de intervención.	10
<b><i>Análisis del área de intervención.</i></b>	<b>11</b>
Trama urbana del sector.	12
Estructura vial y áreas verdes del sector.	13
Densidades.	14
Figura / fondo.	15
Crecimiento del sector en el tiempo.	16
<b><i>Análisis de precedentes urbanos.</i></b>	<b>17</b>
Centro Administrativo, Perugia- Italia, Mario Botta.	18
Town Centre - Brunswick Centre, Inglaterra, Wilson & Copcutt, Martin & Hodgkinson.	19
Ampliación de Amsterdam Este, Holanda, Bakemea y Van Der Broek.	20
Barcelona y el Bloque de Cerdá, España, Idelfons Cerdá.	21
<b><i>Propuestas existentes para el sector.</i></b>	<b>22</b>
Fundación Natura, Municipio y Aviación Civil.	23
<b><i>Propuesta urbana.</i></b>	<b>24</b>
Memoria y concepto.	25
Diagramas analíticos.	26
Implantación general de la propuesta.	27
Vista norte de la propuesta.	28
Vista sur de la propuesta.	29
Vista este de la propuesta.	30
Vista oeste de la propuesta.	31
<b><i>Análisis de precedentes arquitectónicos.</i></b>	<b>32</b>
Roosevelt Island, U.S.A., J. L. Sert - Unidad Habitacional de Marsella, Francia, Le Corbusier.	33
Runcorn - New Town, Inglaterra, J. Stirling - Gallaratese, Italia, A. Rossi - C. Aymonino.	34
IBA, Berlín Alemania, J. Hedjuk - R. Abraham.	35
<b><i>Propuesta arquitectónica</i></b>	<b>36</b>
Memoria y concepto.	37
Implantación del área de intervención.	38
Diagramas analíticos.	39
Planta a nivel de ingreso y fachadas del área de intervención.	40
<b><i>Axonometría volumétrica área de intervención</i></b>	<b>42</b>
Bloque lineal.	43
isometría bloque lineal.	47
Bloque típico.	49
isometría bloque típico.	54
Bibliografía.	56

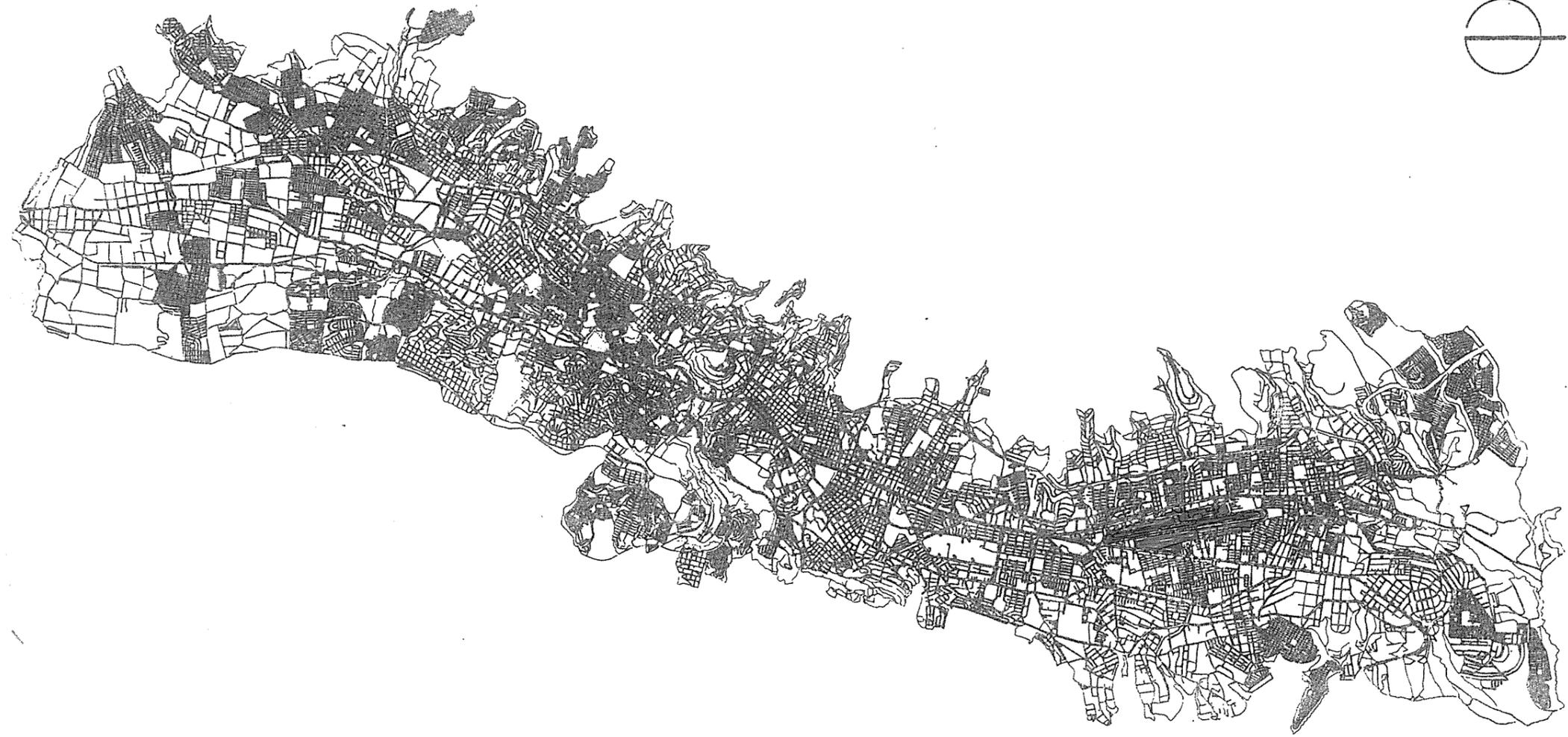


## INTRODUCCIÓN.

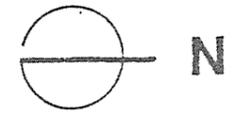
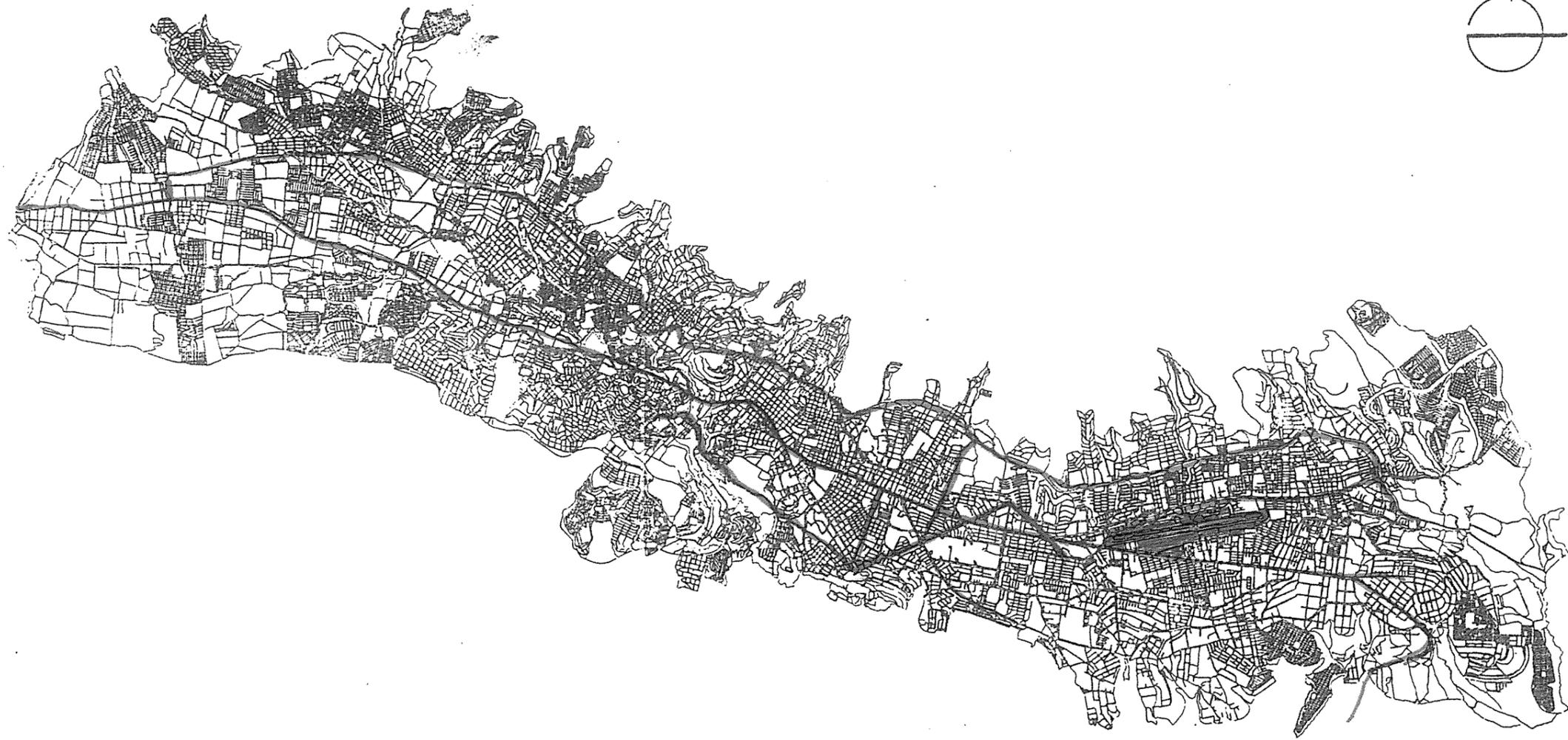
El terreno escogido para el desarrollo de la tesis es el del actual aeropuerto Internacional Mariscal Sucre. Este se encuentra ubicado en el área central del sector norte de la ciudad de Quito. Esta área se convertirá dentro de pocos años en el espacio urbano libre de mayor tamaño en la ciudad, ya que se planea construir un futuro aeropuerto ubicado en la zona de Puembo. La superficie del terreno es de más de un 2'000.000 metros cuadrados aproximadamente. Por lo tanto la escala, carácter y disposición del proyecto tendrán un impacto total en la ciudad de Quito.

Las intenciones de la propuesta tienen como objetivo tomar en cuenta los estudios e investigaciones desarrollados hasta la fecha por distintas organizaciones de diferente índole. Al mismo tiempo, se desarrolla un estudio sobre conceptos de diseño urbano y proyectos arquitectónico, para delimitar el tema. Estos establecen una serie de precedentes que aportan y sustentan la validez de las propuestas. De la misma manera, se considera la complejidad total del proyecto, tratando de establecer un equilibrio entre todos los participantes y sectores involucrados en éste.

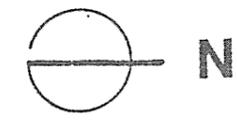
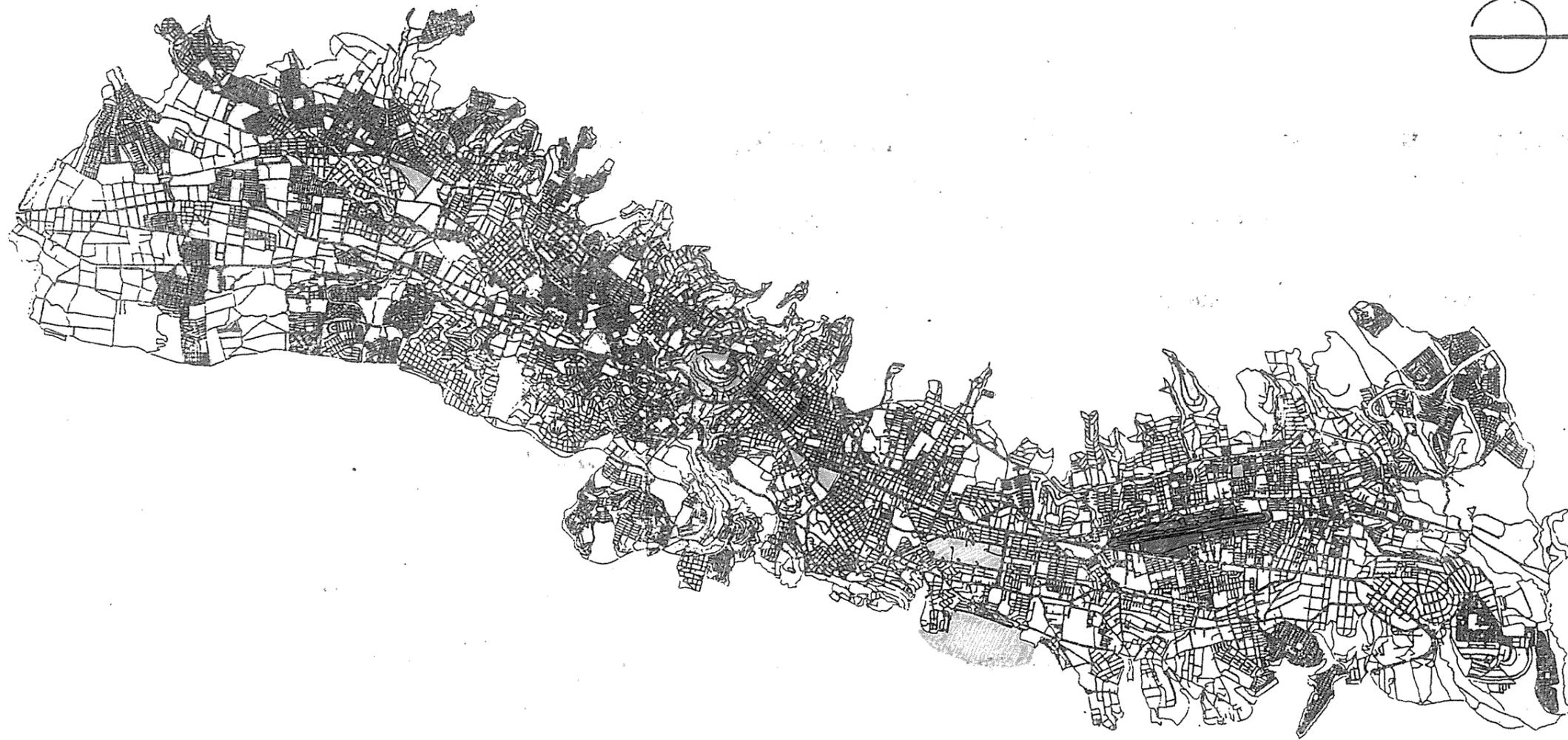
**QUITO: LA CIUDAD Y EL SECTOR DE INTERVENCIÓN.**



**UBICACIÓN DEL SECTOR EN LA CIUDAD.**

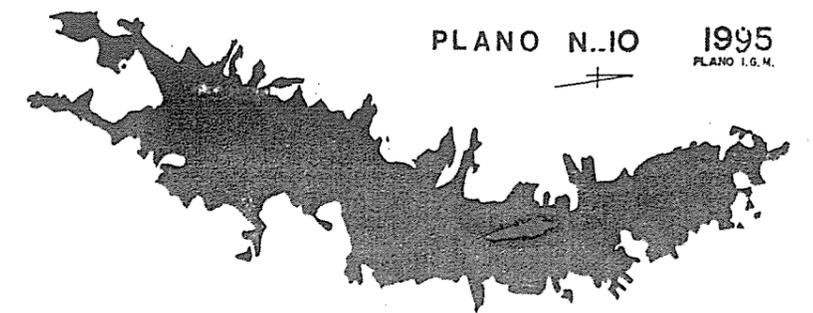
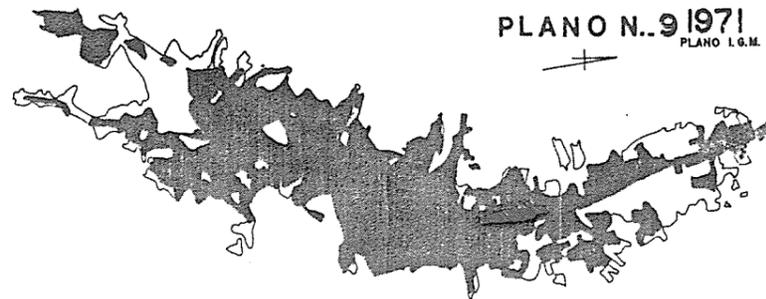
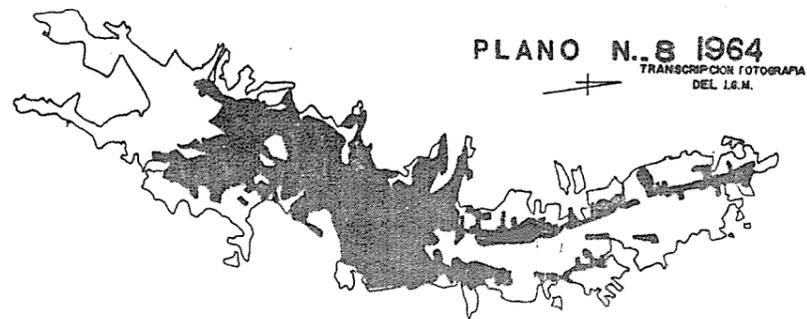
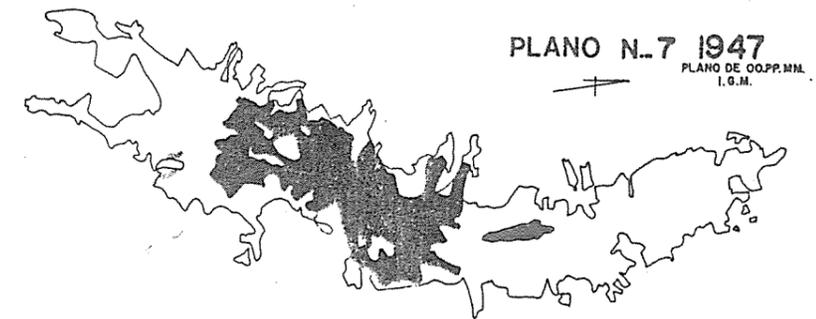
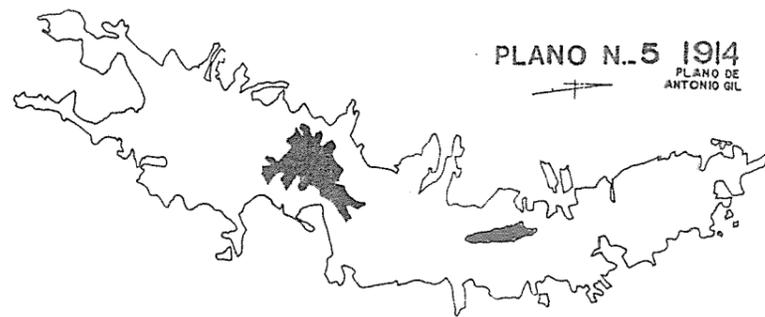
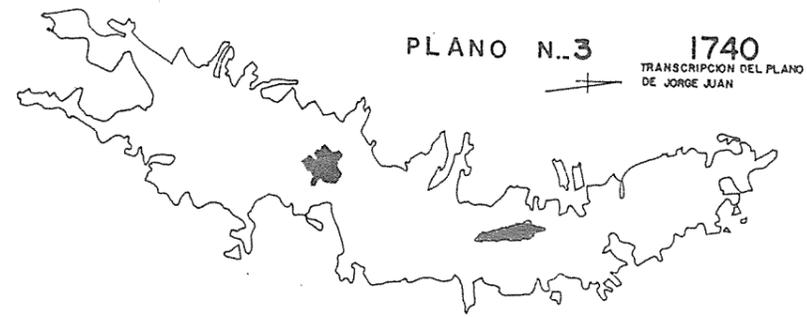


**SISTEMA VIAL DE QUITO.**

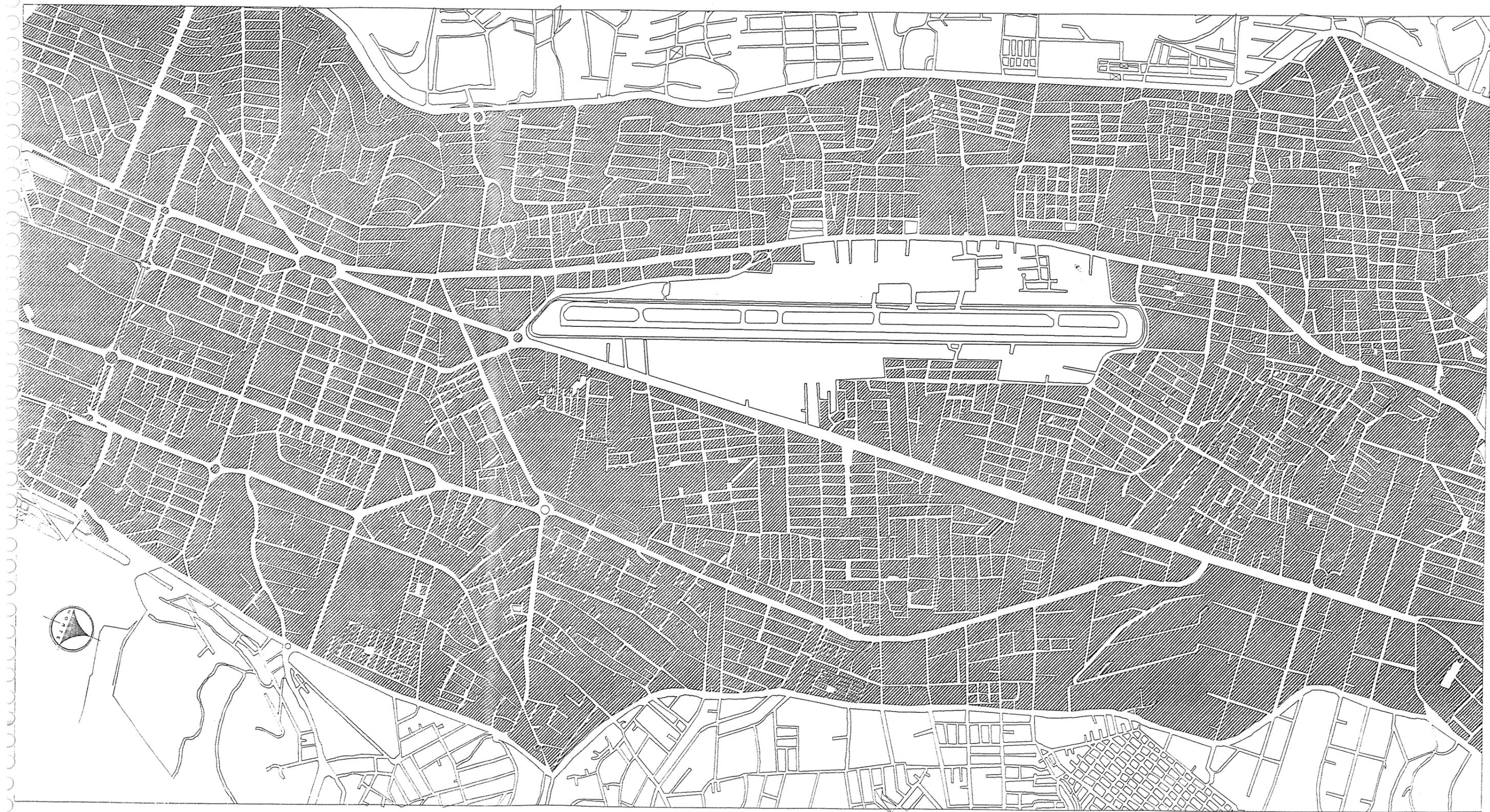


**PUNTOS CARACTERÍSTICOS Y ÁREAS VERDES.**

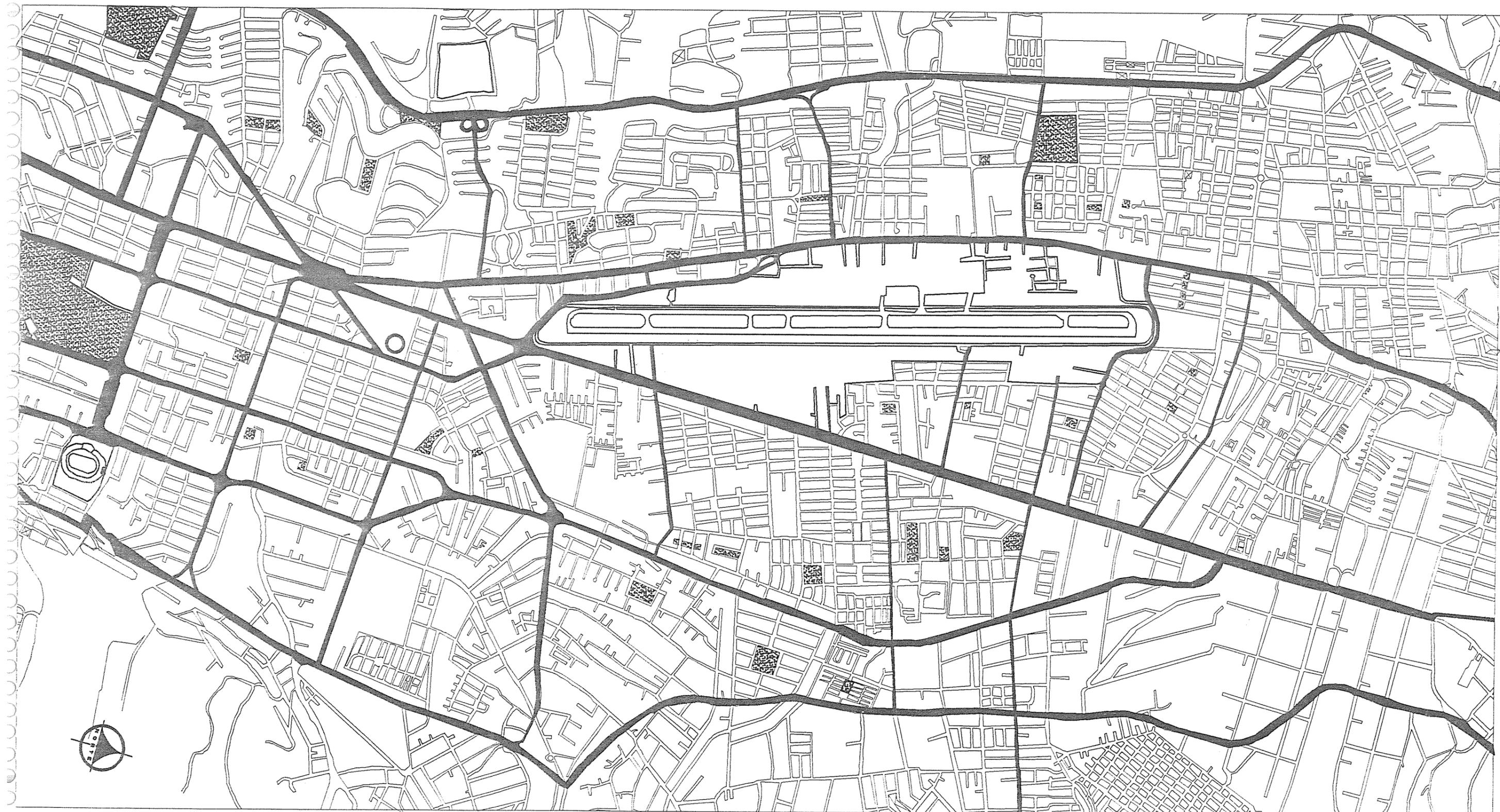
RELACION: DESARROLLO CIUDAD - AREA DE INTERVENCION



## **ANÁLISIS DEL SECTOR DE INTERVENCIÓN.**



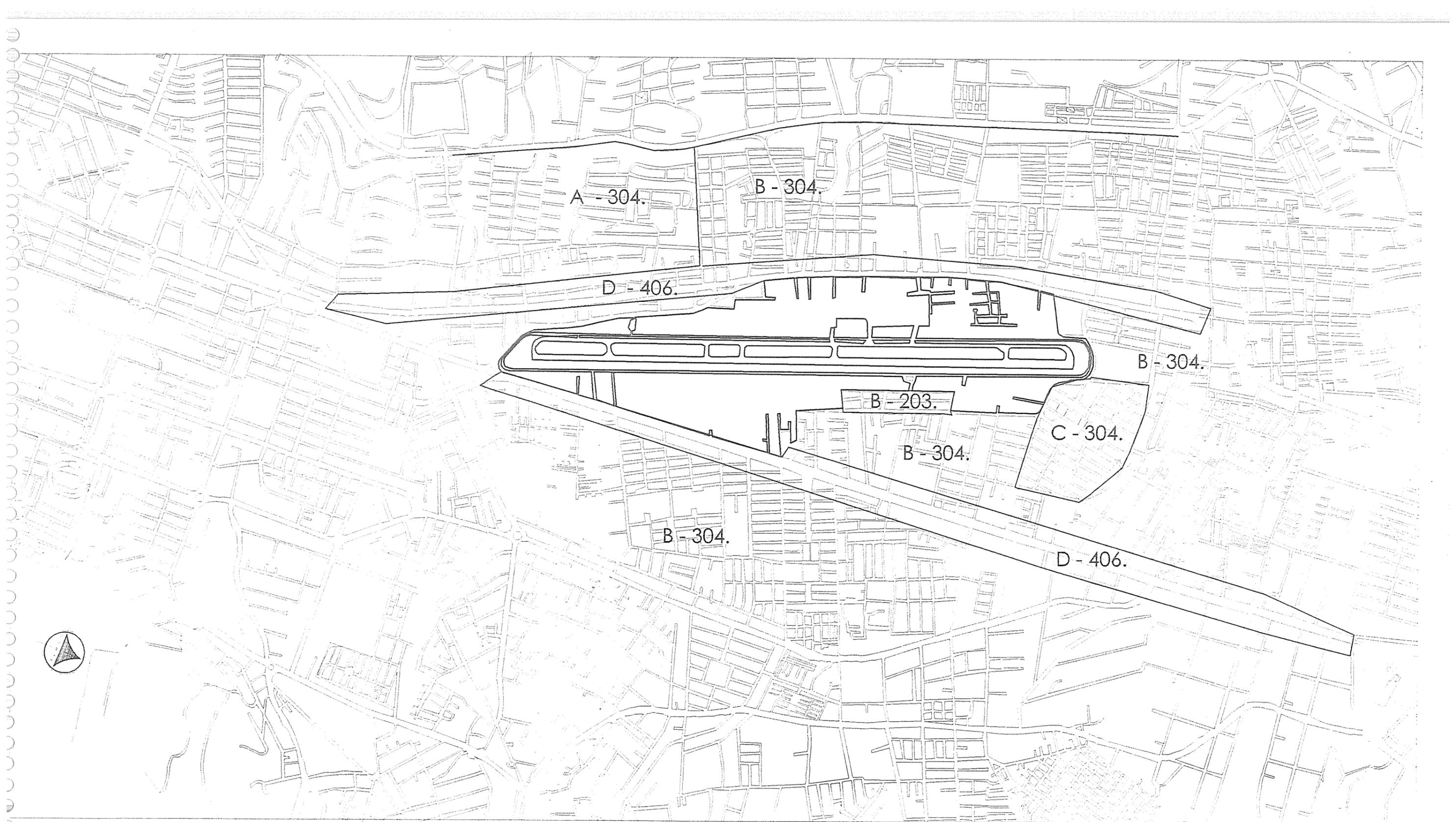
TRAMA URBANA DEL SECTOR.  
ESCALA : 1/20.000.



■ VIAS PRINCIPALES.

▨ AREAS VERDES.

ESCALA: 1/20.000.



DENSIDADES DEL SECTOR.  
 ESCALA : 1/20.000.

ZONIFICACION.

- A - 304.
- B - 203.
- B - 304.
- C - 304.
- D - 406.

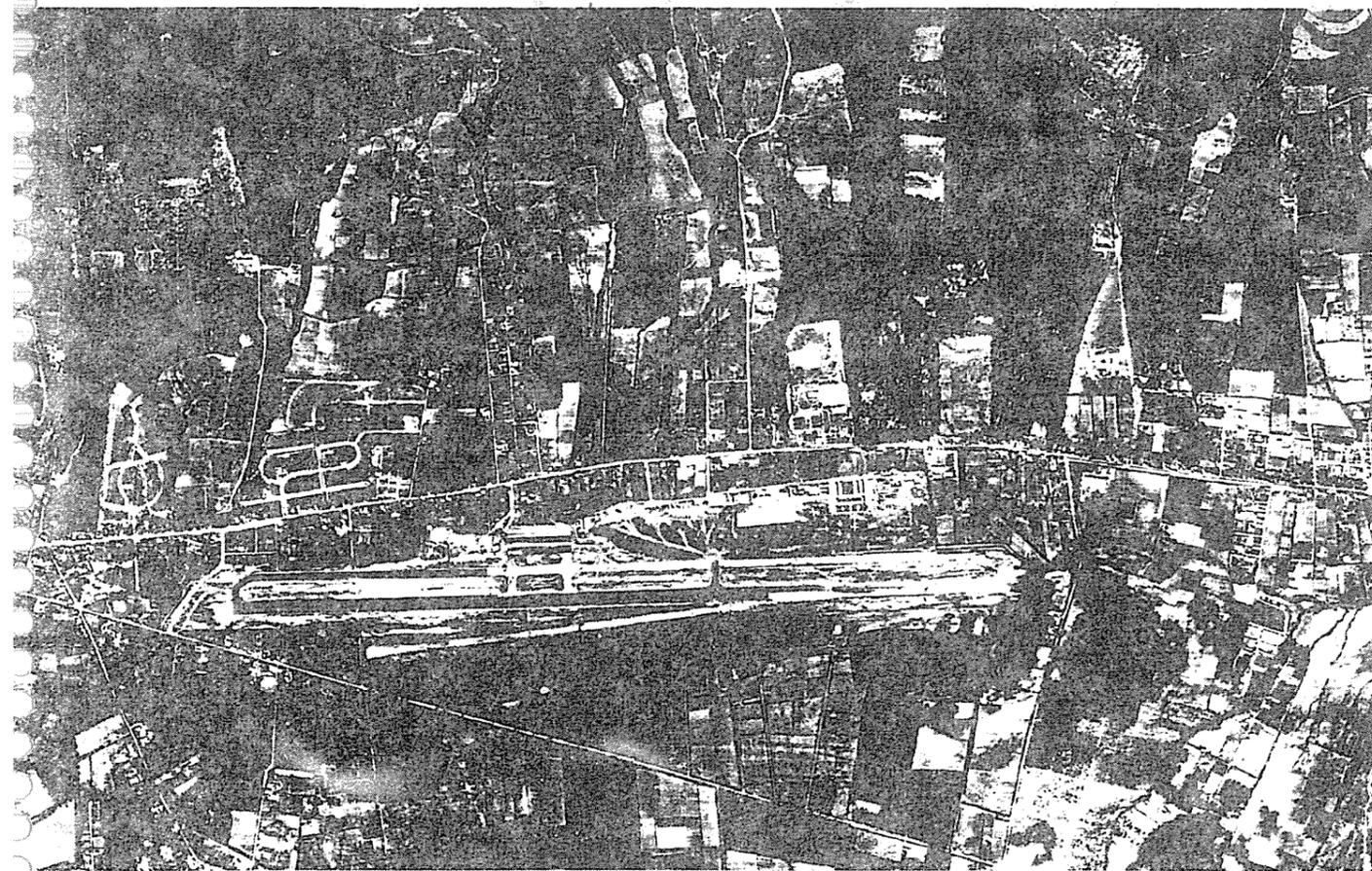
DENSIDAD BRUTA.

- 200 HAB/HA.
- 200 HAB/HA.
- 250 HAB/HA.
- 300 HAB/HA.
- 500 HAB/HA.

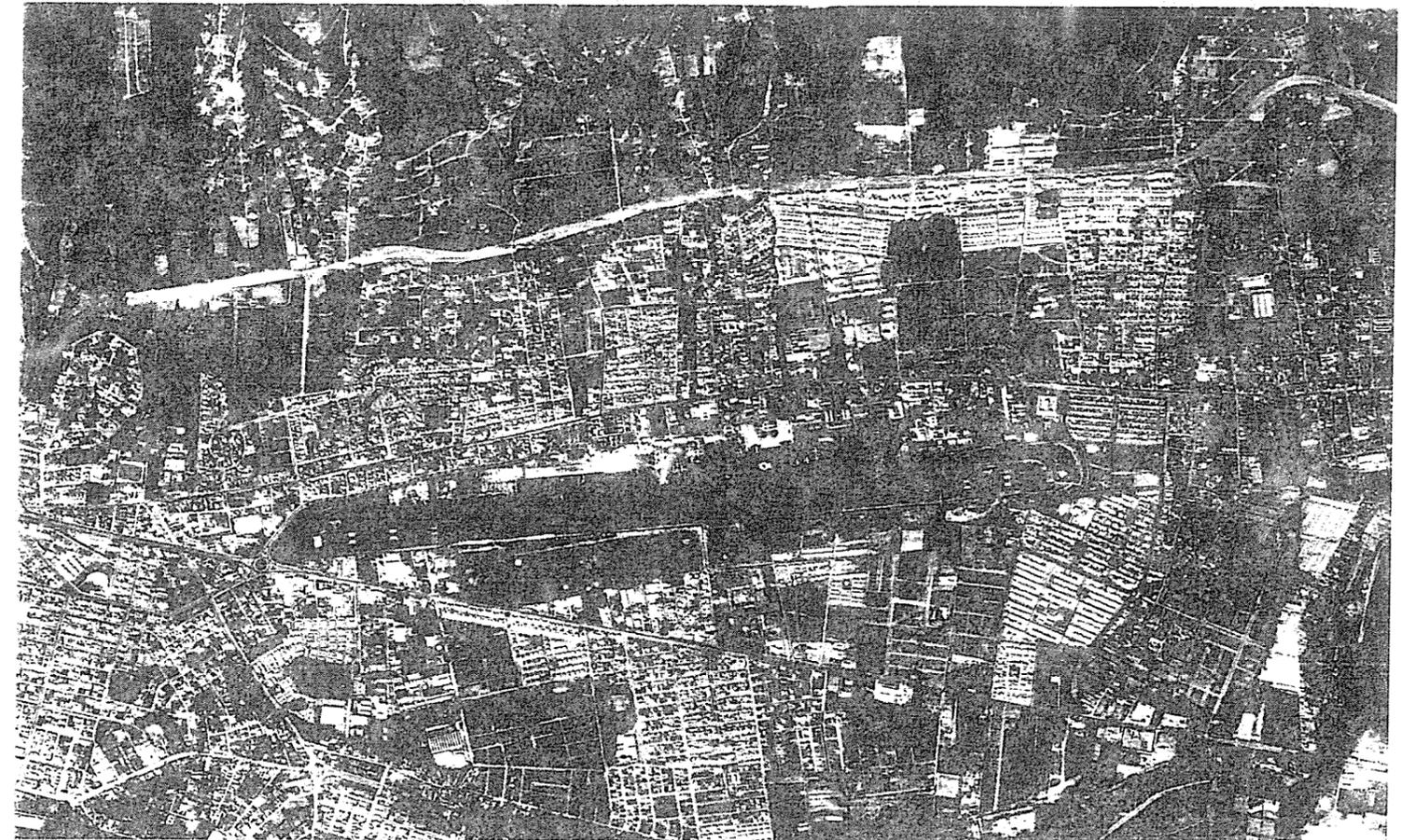
ZONIFICACION.

- 460 HAB/HA.
- 460 HAB/HA.
- 570 HAB/HA.
- 690 HAB/HA.
- 1140 HAB/HA.





1956.



1976.



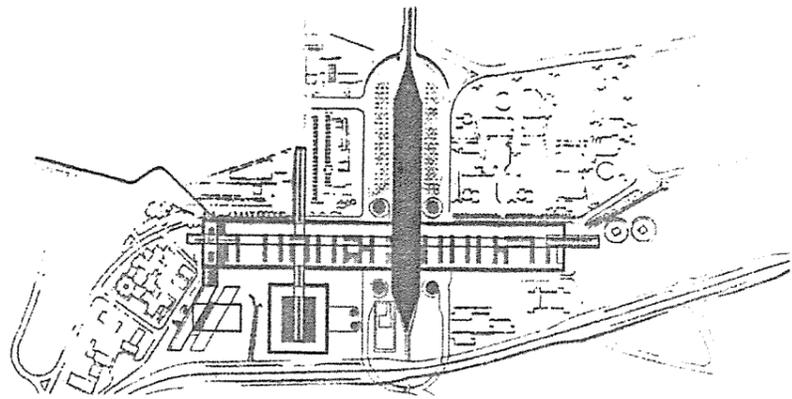
1989.

### CRECIMIENTO DEL SECTOR EN EL TIEMPO.

EN ESTAS FOTOGRAFÍAS SE PUEDE OBSERVAR EL CRECIMIENTO DEL SECTOR NORTE DE LA CIUDAD EN LOS ÚLTIMOS 40 AÑOS. LA ZONA SE CARACTERIZA POR UNA VARIEDAD DE TRAMAS. LAS MISMAS POSEEN DISTINTAS DIMENSIONES Y COMPRENDEN TODO TIPO DE USOS: COMERCIAL, VIVIENDA, OFICINAS, INDUSTRIAL, GUBERNAMENTAL, PÚBLICO, ETC.

POR OTRO LADO, EL AEROPUERTO SE HA CONVERTIDO EN UN ÁREA TOTALMENTE CENTRAL EN EL SECTOR NORTE DE LA CIUDAD. AL MISMO TIEMPO, ES VISIBLE LA SEPARACIÓN QUE CAUSA EL LOTE EN LA TRAMA ESTE - OESTE.

**ANÁLISIS DE PRECEDENTES URBANOS.**



PARTIDO

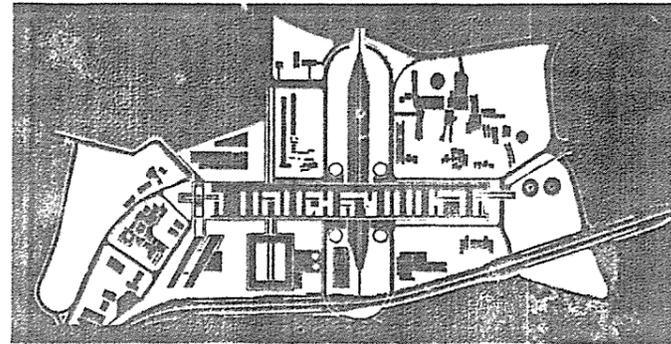
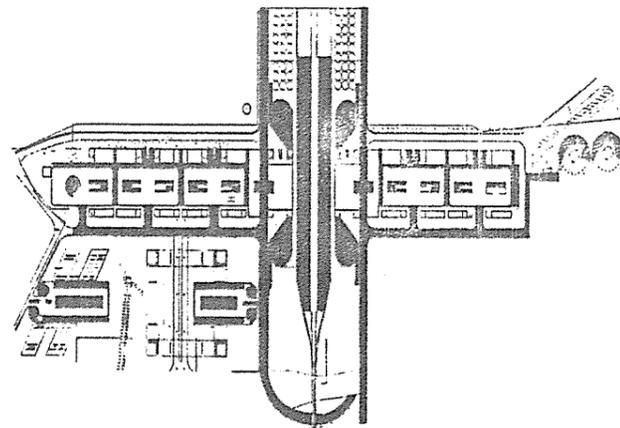
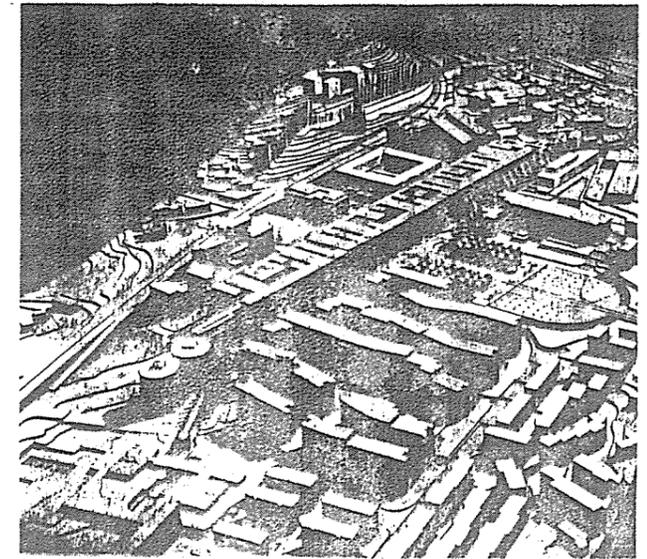
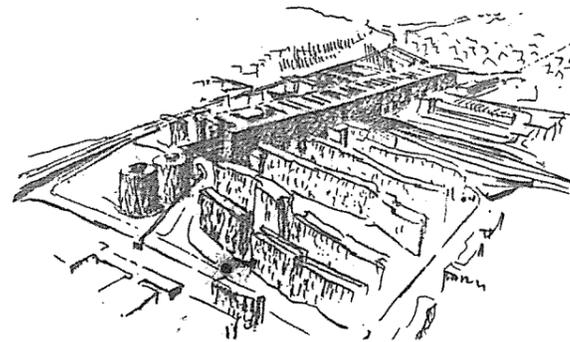


FIGURA FONDO



CIRCULACION



PERSPECTIVA

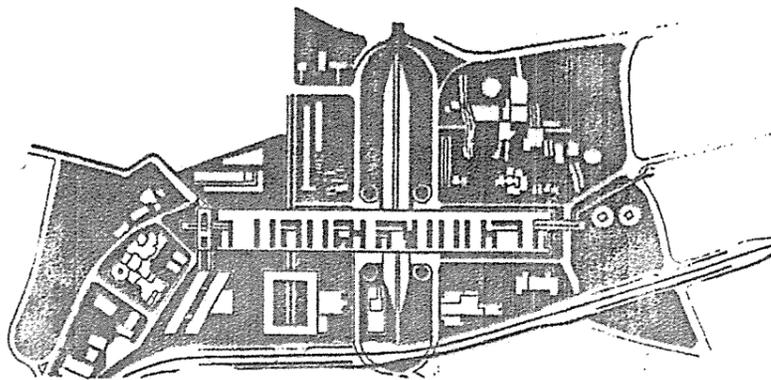
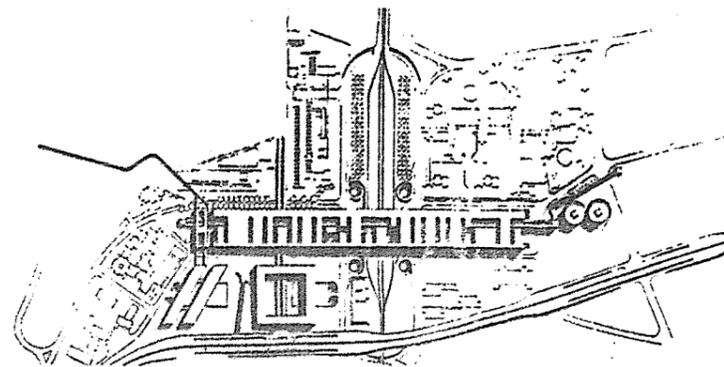


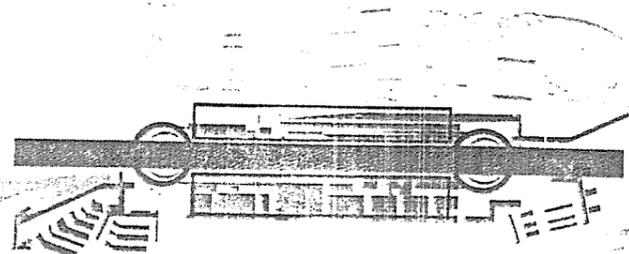
FIGURA FONDO



IMPLANTACION

PROYECTO: CONCURSO CENTRO ADMINISTRATIVO,  
PERUGIA - ITALIA - 1971.  
ARQUITECTOS: MARIO BOTTA Y LUIGI SNOZZI.

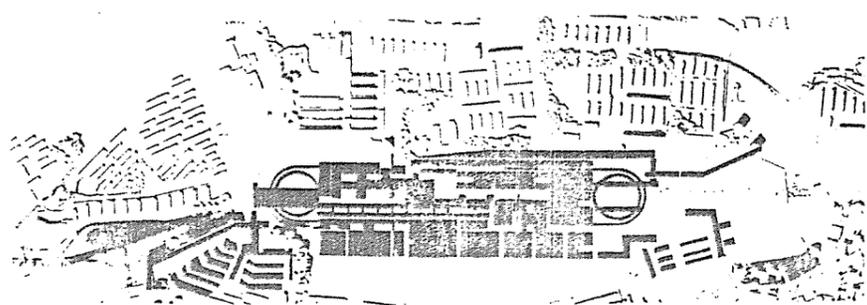
- Formación, por medio de la construcción de una estructura primaria (columna lineal administrativa) de un espacio urbano alternativo y contrapuesto a la relación de volúmenes llenos - espacios vacíos.
- Definición de los espacios libres como partes "diseñadas" de la ciudad y no como espacios residuales de volúmenes construidos.
- Separación y caracterización según distintas escalas del tráfico de vehículos y de los recorridos peatonales.
- Realización de un sistema de relaciones entre ciudad histórica y centro administrativo (pensados como polos de animación en la nueva aglomeración urbana) que, más allá de la razón funcional de transporte, ofrece al usuario una nueva visión del ambiente urbano.
- La solución elaborada se estructura en cinco divisiones principales:
  - El eje de la columna lineal administrativa.
  - La estructura diagonal de las oficinas comunales.
  - El cuadrilátero de las viviendas.
  - El parque.
  - La circulación transversal de los trenes.



**PARTIDO**



**IMPLANTACION**



**POSITIVO NEGATIVO**

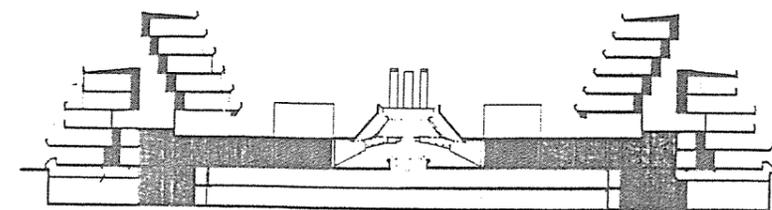
**PROYECTO: TOWN CENTRE.**

**CUMBERNAULD - INGLATERRA - 1977.**

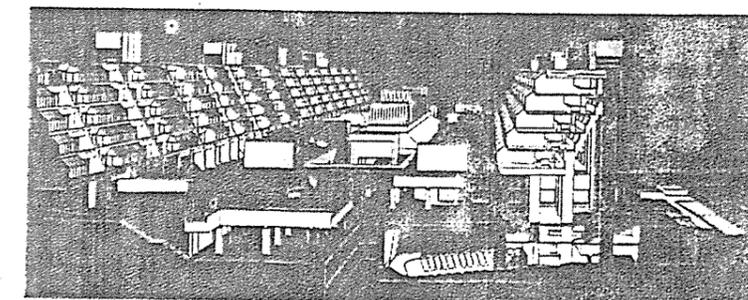
**ARQUITECTOS: L. HUGH WILSON Y GEOFFREY COPCUTT.**

El partido arquitectónico organiza una gran vía longitudinal, alrededor de la cual se desarrollan espacios y edificios, tanto de carácter público como privado. El proyecto ha desarrollado cuatro aspectos principales.

1. La concentración: La acumulación en un lugar de todos los servicios de una ciudad, así como de sus servicios comerciales.
2. La monumentalidad: Asentado en medio de un despejado espacio verde, el Cumbernauld Town Centre desarrolla el concepto del edificio artificial sobreponiéndose sobre el medio natural. El sistema constructivo de hormigón armado, ha reforzado la monumentalidad pesada y maciza del complejo, así como la relación de éste con su entorno inmediato.
3. El simbolismo: El carácter lineal del proyecto ha servido para crear un elemento independiente y aislado en la ciudad de Cumbernauld. La lectura de la ciudad ha sido renovada y conservada al mismo tiempo.
4. Solución global del tráfico: La circulación principal desarrolla una avenida longitudinal. Esta a la vez cuenta con otras secundarias y que son perpendiculares a la principal. El automóvil es aislado de la circulación peatonal a través de pasos desniveles, túneles, y puentes peatonales. Estos se desarrollan tanto interior como exteriormente.



**CIRCULACION**



**AXONOMETRIA**

**PROYECTO: BRUNSWICK CENTRE.**

**LONDRES - INGLATERRA - 1972.**

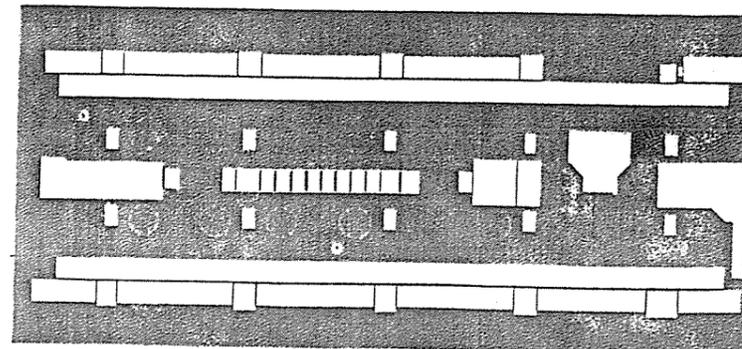
**ARQUITECTOS: SIR LESLIE MARTIN Y PATRICK HODGKINSON.**

El concepto original del proyecto consiste en dos largas filas de edificios aterrazados, organizados alrededor de un espacio público central de carácter lineal.

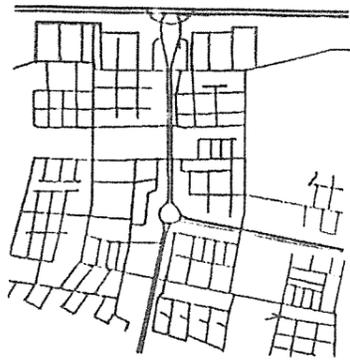
En este caso, las circulaciones vehiculares se organizan en vías periféricas paralelas al eje longitudinal del proyecto. En el sector central se desarrollan el área de circulación peatonal y el área verde.

El espacio central, es de carácter público. Cuenta con áreas verdes y con una zona comercial central.

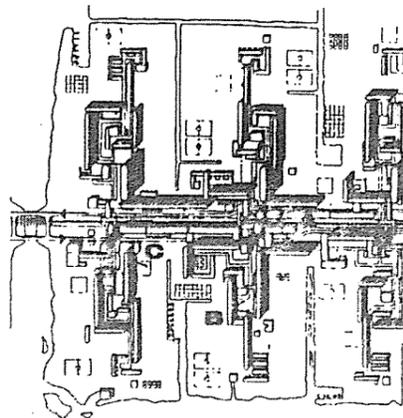
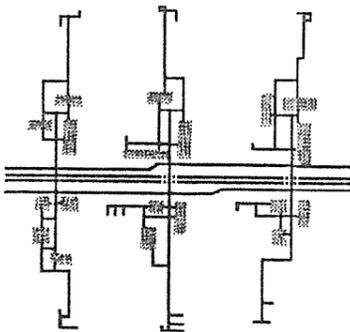
Los ingresos de la plaza pública hacia los edificios de vivienda y hacia la zona comercial se desarrollan a través de pórticos y escalones ceremoniales muy bien delimitados.



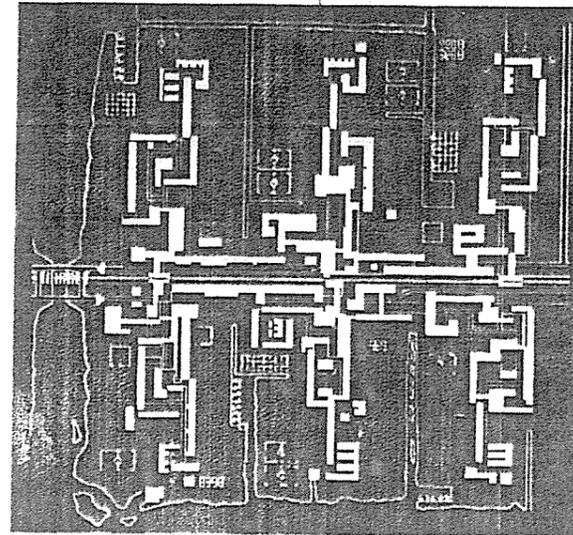
**FIGURA Y FONDO**



TRAMAS DE AMSTERDAM ANTIGUA



TRAMAS DE LA PROPUESTA



FONDO Y FIGURA

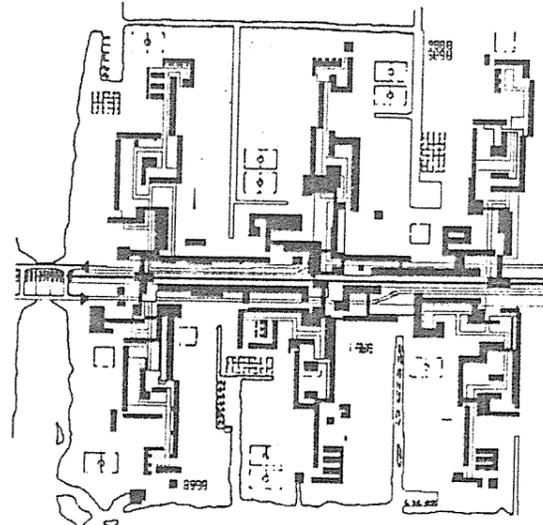
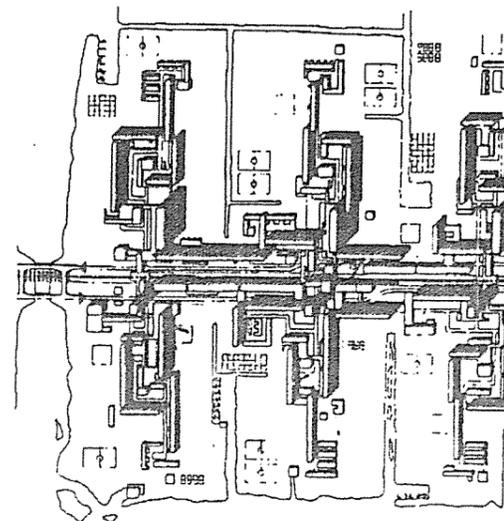
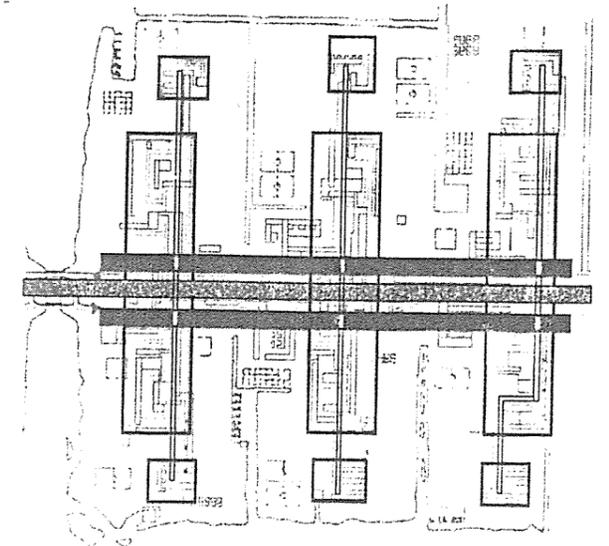


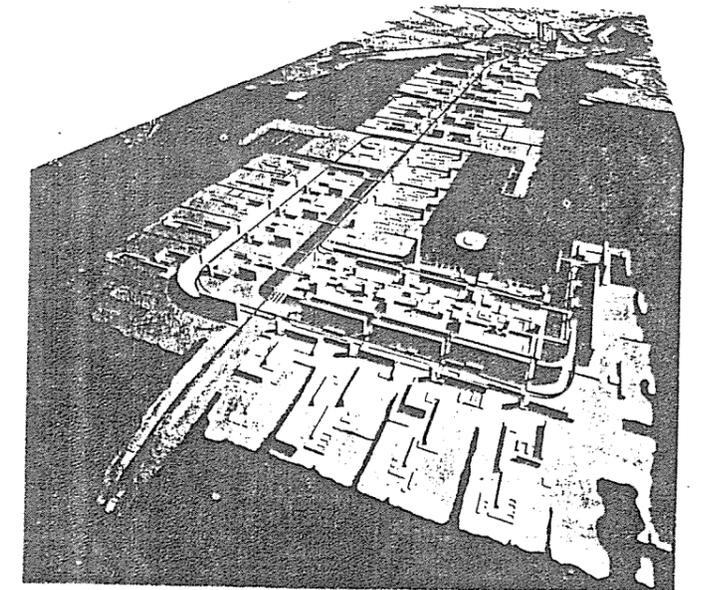
FIGURA Y FONDO



IMPLANTACION



PARTIDO



**PROYECTO: AMPLIACIÓN DE AMSTERDAM AL ESTE.  
AMSTERDAM - HOLANDA - 1945.  
ARQUITECTOS: BAKEMEA Y VAN DER BROEK.**

El proyecto tiene como objetivo generar una ciudad lineal de 350.000 habitantes sobre una serie de islas artificiales.

- La ciudad está recorrida por un metro y por una autopista rápida.
- Esta contiene 35 unidades de habitación de 10.000 habitantes cada una, separadas medio kilómetro entre sí y dispuestas perpendicularmente a los recorridos rápidos.
- Cada unidad se divide en tres segmentos:

1.- La central: por la que pasa el metro y la autopista. A la vez aquí se encuentran los edificios de mayor densidad para vivienda y oficinas.

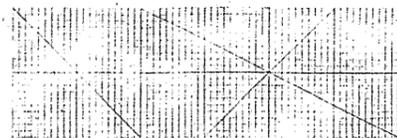
2.- Las dos laterales, con edificios de media altura, que rodean una plataforma de varios niveles. Abajo se encuentran los estacionamientos, y por encima se hallan las escuelas, iglesias, salas de reunión, y demás servicios.

Las tres zonas respetan el espacio de recreo, que es el que separa a la una de la otra. Este es un brazo de mar con jardines, campos de juego, plazas, etc., que mide por lo menos 300 metros de un frente construido a otro.

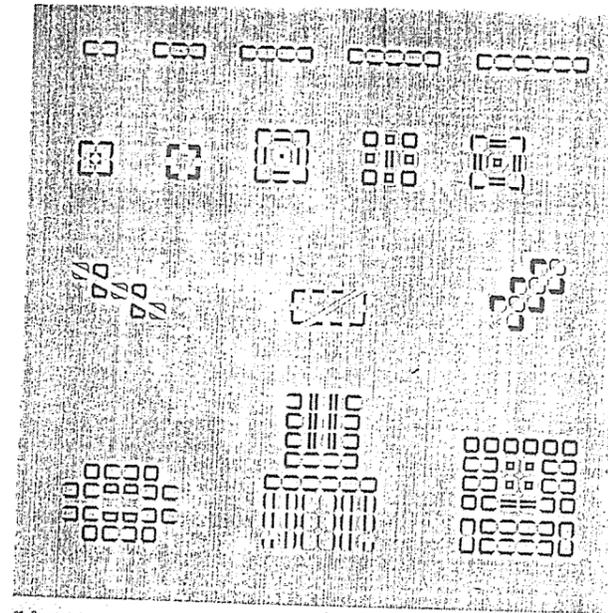
La principal intención del proyecto es lograr una composición unitaria a partir de un sistema modular, que alcance el mayor equilibrio posible entre los planos de la autoridad pública y las iniciativas privadas.



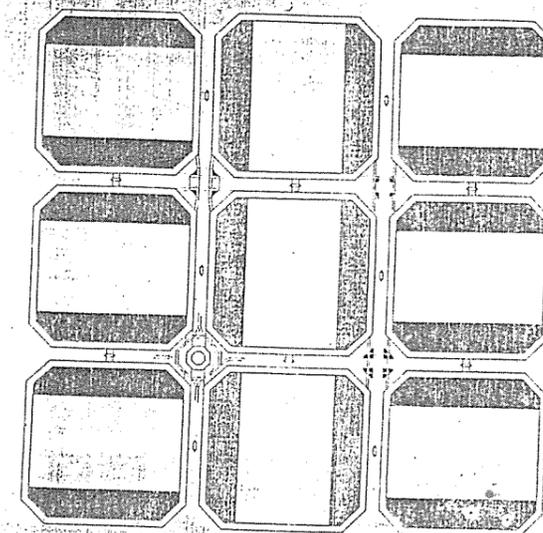
Esquema teórico de composición de los distritos y aplicación al Proyecto de Ensanche de 1859 (elaboración propia a partir de la Exposición 1874 de 1979)



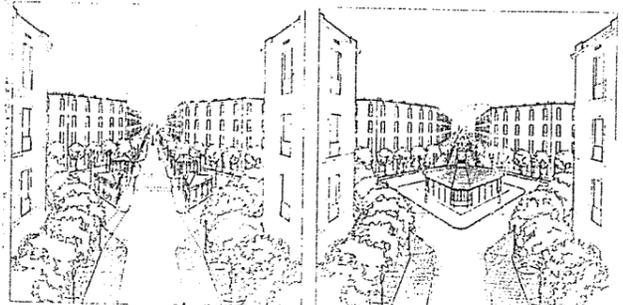
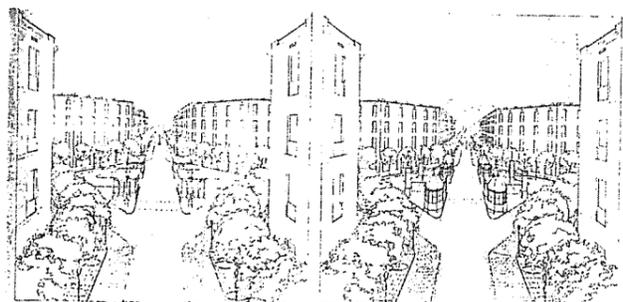
El Plan de Ensanche de 1859 y su aplicación al Proyecto de Ensanche de 1859 (elaboración propia a partir de la Exposición 1874 de 1979)



Repertorio de nuevas agrupaciones de manzanas diferentes de la Reclamación de 1853 del Plan de Ensanche (elaboración propia)



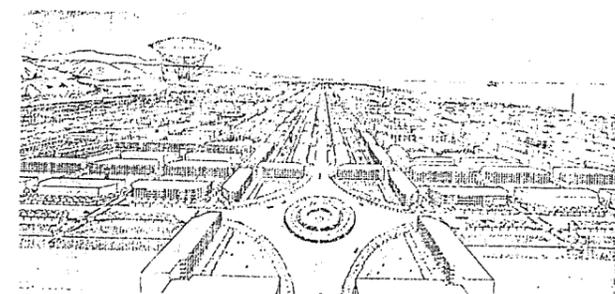
Combinación de 3 x 3 manzanas del Ensanche con los diferentes tipos de quincenas propuestas por Cerdá (elaboración propia a partir de la Exposición 1874 de 1979)



Algunas de las quincenas propuestas por Cerdá para el ensanche de calles (elaboración propia)

**EL PLAN CERDÁ  
BARCELONA - ESPAÑA - 1861.  
ING. IDELFONS CERDÁ.**

- La propuesta de Cerdá, para el ensanche de la ciudad de Barcelona a finales del siglo anterior considera al espacio urbano como: plaza - calle - manzana, como su principal objetivo.
- La ciudad se conforma a partir de un módulo de 113 \* 113 m, con chaflanes en de 20 m en las esquinas. La ocupación de los edificios es perimetral, dejando un gran espacio hacia el interior. Los mismos plantean bloques de 28m de profundidad en planta baja y 24 m en las plantas superiores, dejando un espacio libre de 57 m. Es decir, la ocupación planteada del 50% del total de la manzana.
- El patrón formado por el módulo de las manzanas se acopla a las distintas necesidades de la ciudad, como vías principales, parques, y sectores existentes del entorno barcelonés, ofreciendo diversidad en la unidad.
- Las calles son tratadas como lugares de encuentro y circulación, proponiendo calles tipo de 20 m.
- El tratamiento de las esquinas se realiza a través de los chaflanes de 20 m, permitiendo iluminación y ventilación en los departamentos de las diagonales. De la misma manera se da prioridad al espacio público conformado por el encuentro de dos o más calles.
- El plan incluye la consideración del automóvil, la locomotora y el peatón dentro de la ciudad, ayudando a conformar un espacio urbano moderno de carácter público.



Perspectiva de la propuesta de Ensanche de 1859 de Idelfons Cerdá (Exposición Cerdá, 1974)



Esquemas conjuntos del Ramblar Colector de aguas pluviales y de la red ferroviaria (elaboración propia)

**P**ROPUESTAS EXISTENTES PARA EL SECTOR.



PROPUESTA URBANA

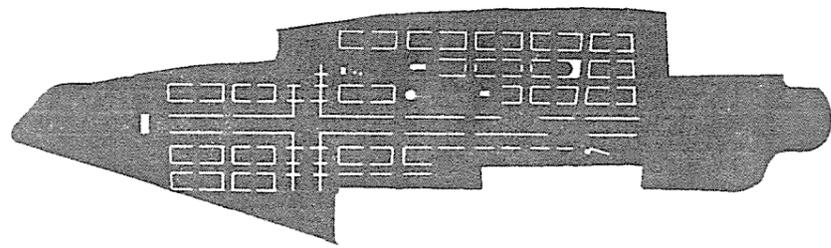
## PROPUESTA URBANA

El proyecto de tesis parte de la idea de una ciudad dentro de la ciudad. Este nuevo fragmento de ciudad tiene como objetivo principal conservar el carácter aislado del aeropuerto actual. Aislado en la medida de distinto y ajeno al contexto, pero no en su integración hacia el mismo. Al mismo tiempo, el proyecto considera una ciudad caracterizada por su equipamiento y espacio público (70%). Mientras tanto, vías y calles que la integran al contexto alcanzan el 15% del área total, y tan sólo 15% se destina a ocupación. La propuesta se desarrolla a través de tres estructuras principales.

La primera consiste en una estructura lineal central, que permite enfatizar la naturaleza longitudinal del terreno. La organización de las manzanas concibe una serie de edificios lineales de 12 pisos de altura que se configuran en la periferia de un paseo peatonal central.

La segunda consiste en la construcción de la ciudad en una forma tradicional, es decir, a partir de la manzana. Estas manzanas, de proporción rectangular conservan la dimensión de la manzana tradicional (100 mts.) en su sentido transversal. Estas manzanas se organizan con una ocupación periférica. Esta dispone edificios de seis pisos en el sentido norte-sur, y con algunos de 9 pisos en las principales vías transversales del proyecto. Los centros de manzana se destinan a áreas verdes y de equipamiento.

La tercera estructura principal del proyecto es la diagonal que parte de la intersección existente entre las avenidas Américas y Plaza y termina en el rondel de la avenida del Maestro. En este caso, la diagonal se propone como un accidente de tipo urbano, que enriquece el carácter espacial y morfológico de la trama propuesta, por medio de una serie de edificios y manzanas distintos en carácter, configuración y programa.



FONDO.

ESCALA: 1/30.000

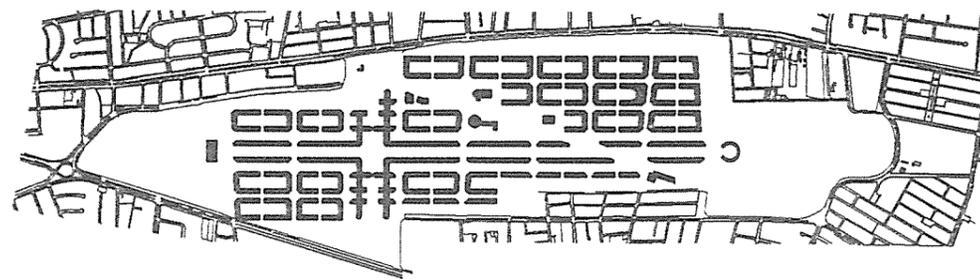
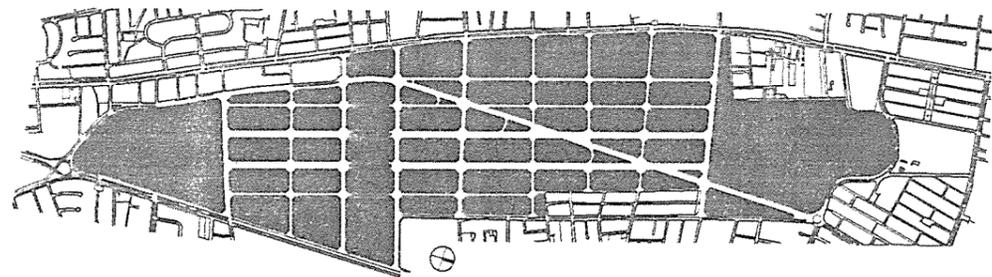


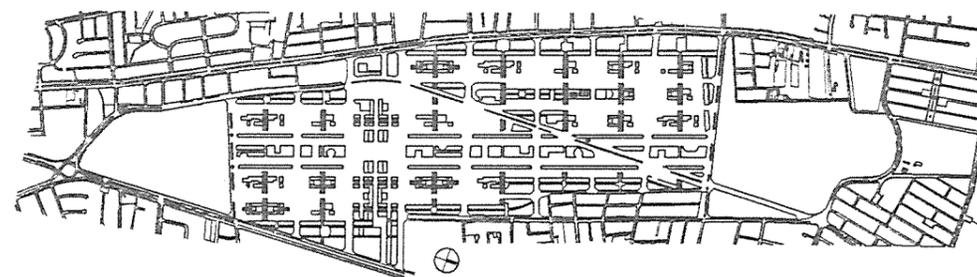
FIGURA.

ESCALA: 1/30.000



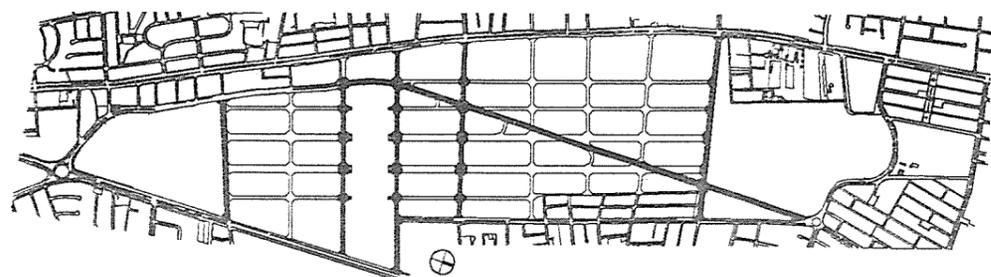
TRAMA PROPUESTA.

ESCALA: 1/30.000



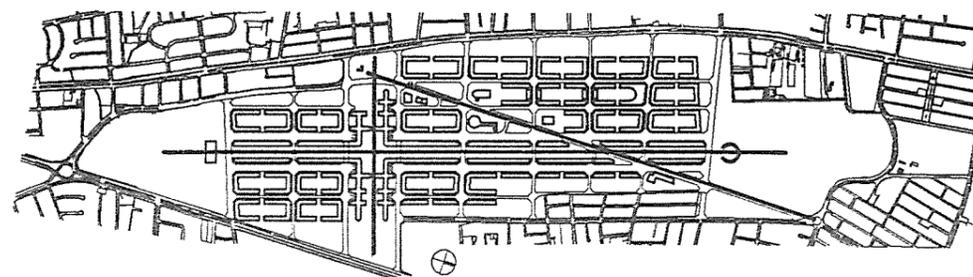
AREAS VERDES.

ESCALA: 1/30.000



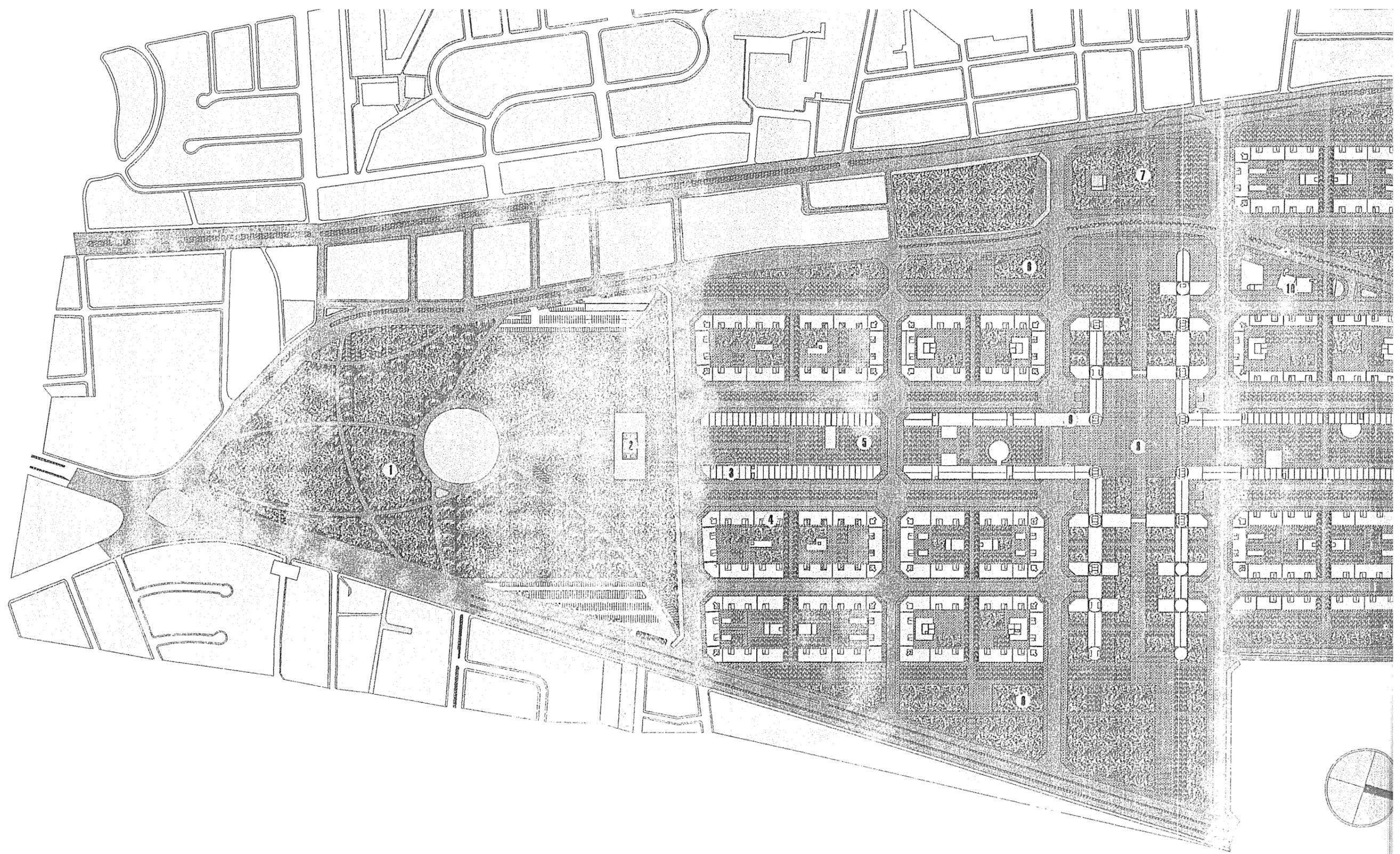
RELACION CON EL CONTEXTO.

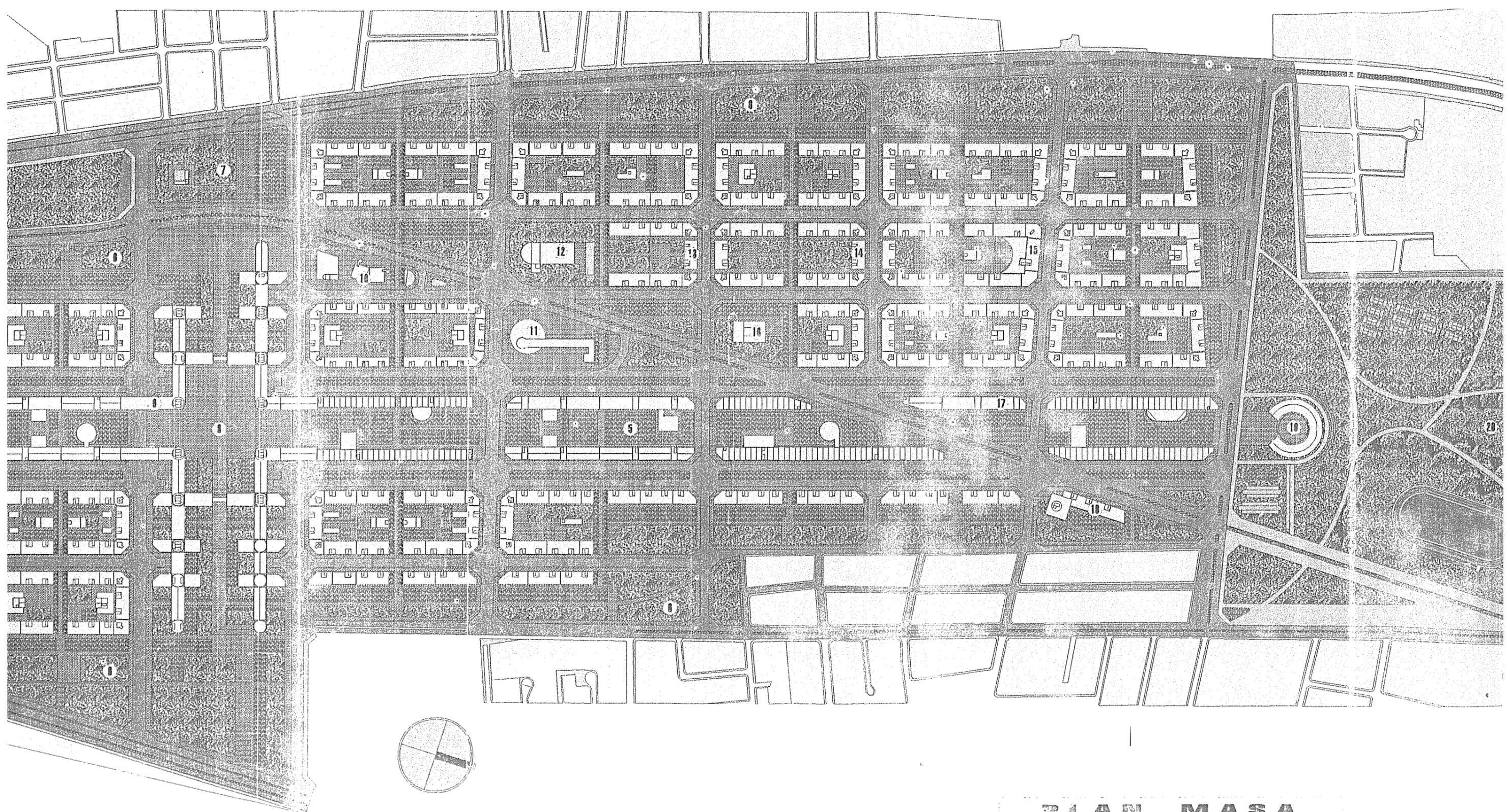
ESCALA: 1/30.000



PARTIDO.

ESCALA: 1/30.000





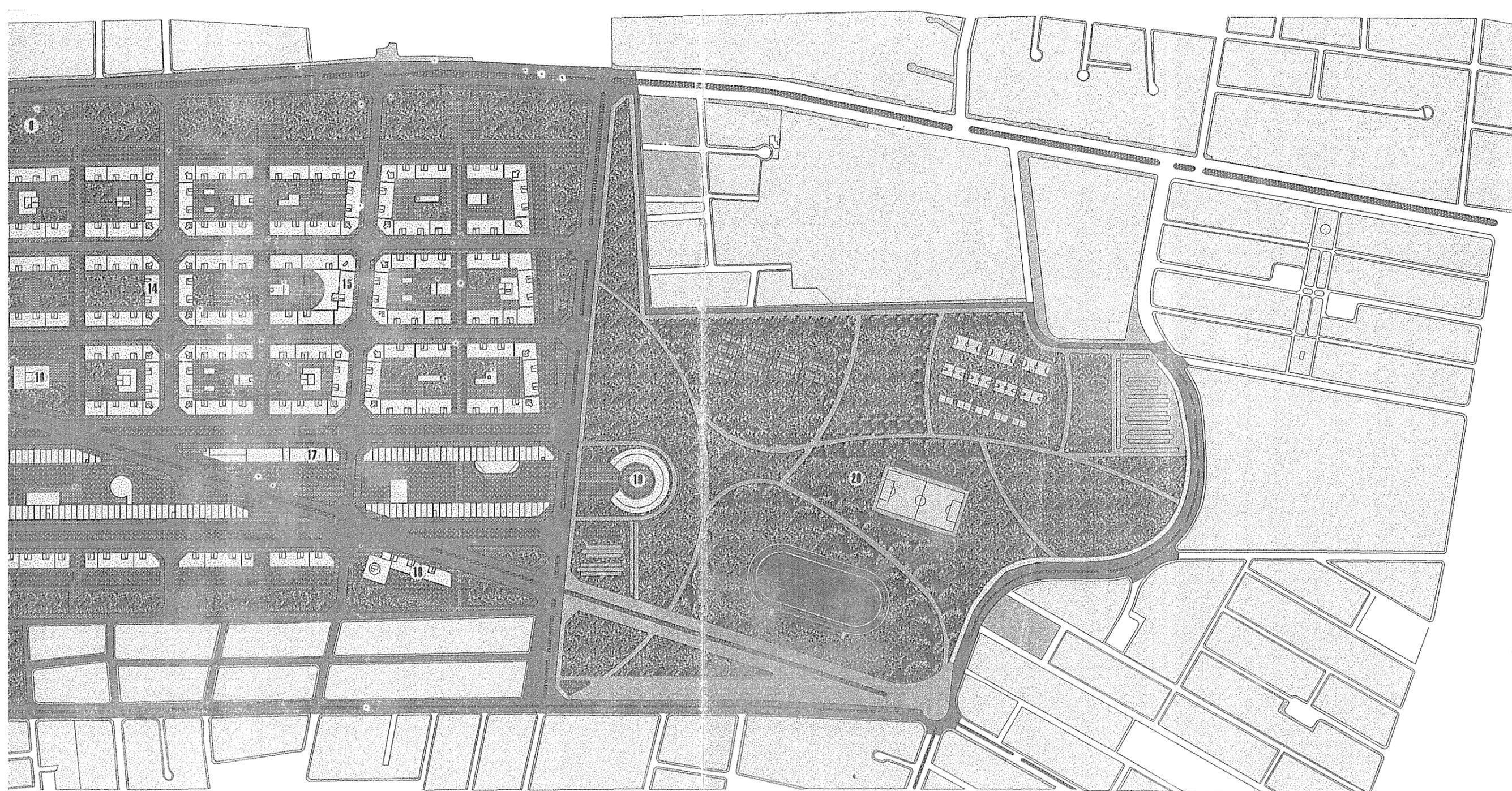
# PROPUESTA URBANA

ESCALA:

1 : 5000

## PLAN MASA

- |   |                                  |
|---|----------------------------------|
| 1 PARQUE AMBIENTAL CULTURAL             | 11 CENTRO COMERCIAL              |
| 2 BIBLIOTECA - MUSEO                    | 12 IGLESIA                       |
| 3 ESTRUCTURA LOCAL: VIVIENDA Y COMERCIO | 13 CENTRO COMUNITARIO            |
| 4 BLOQUE TÍPICO DE VIVIENDA             | 14 ESCUELA - COLEGIO             |
| 5 PASO PEATONAL                         | 15 HOSPITAL                      |
| 6 PARQUES VERDEZCADOS                   | 16 TORRE DE VIVIENDA             |
| 7 TORRE DE INFORMACION Y COMUNICACIONES | 17 HOTEL                         |
| 8 PLAYA PRIVADA                         | 18 TORRE Y HELIPUERTO DE AVIONES |



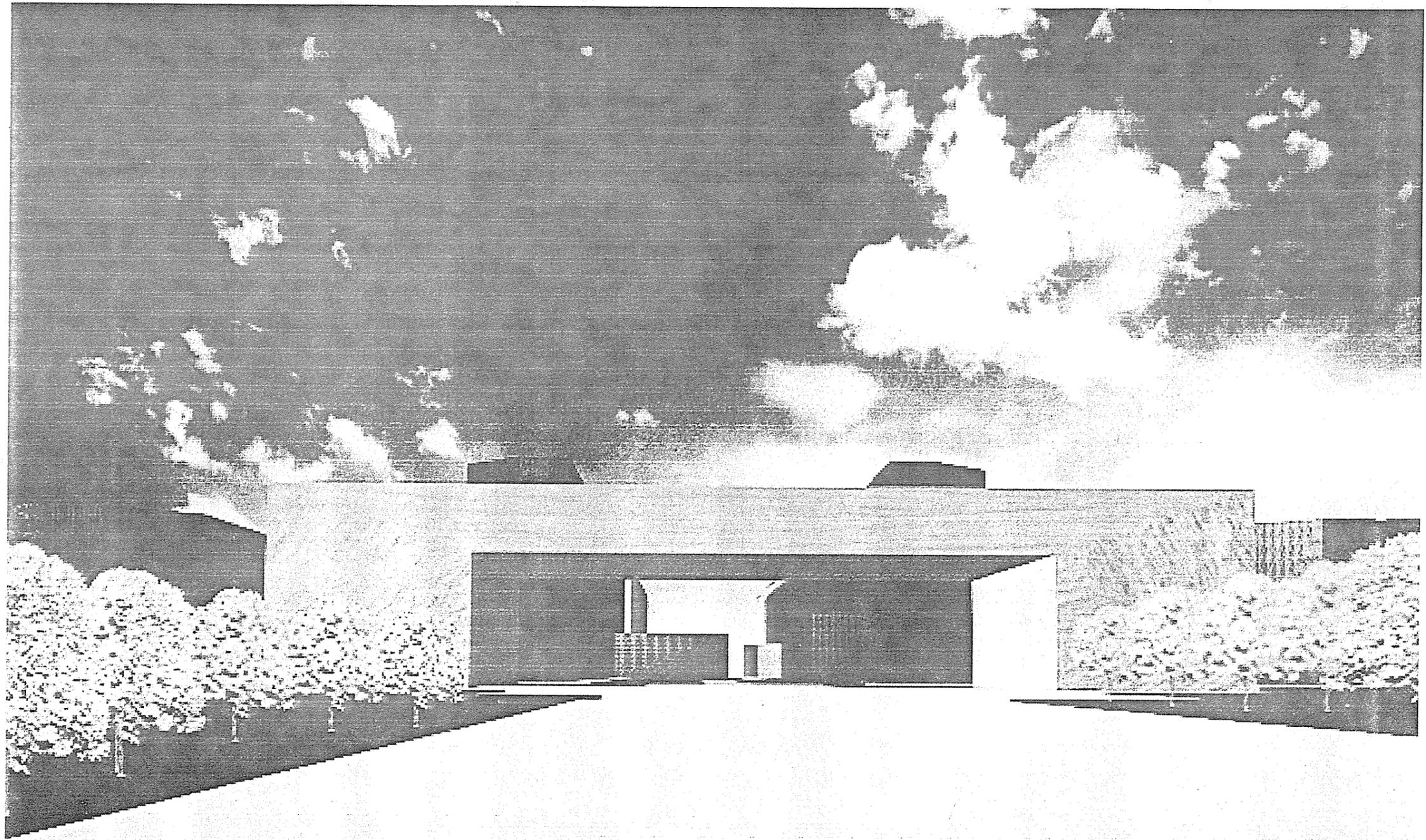
## PLAN MASA

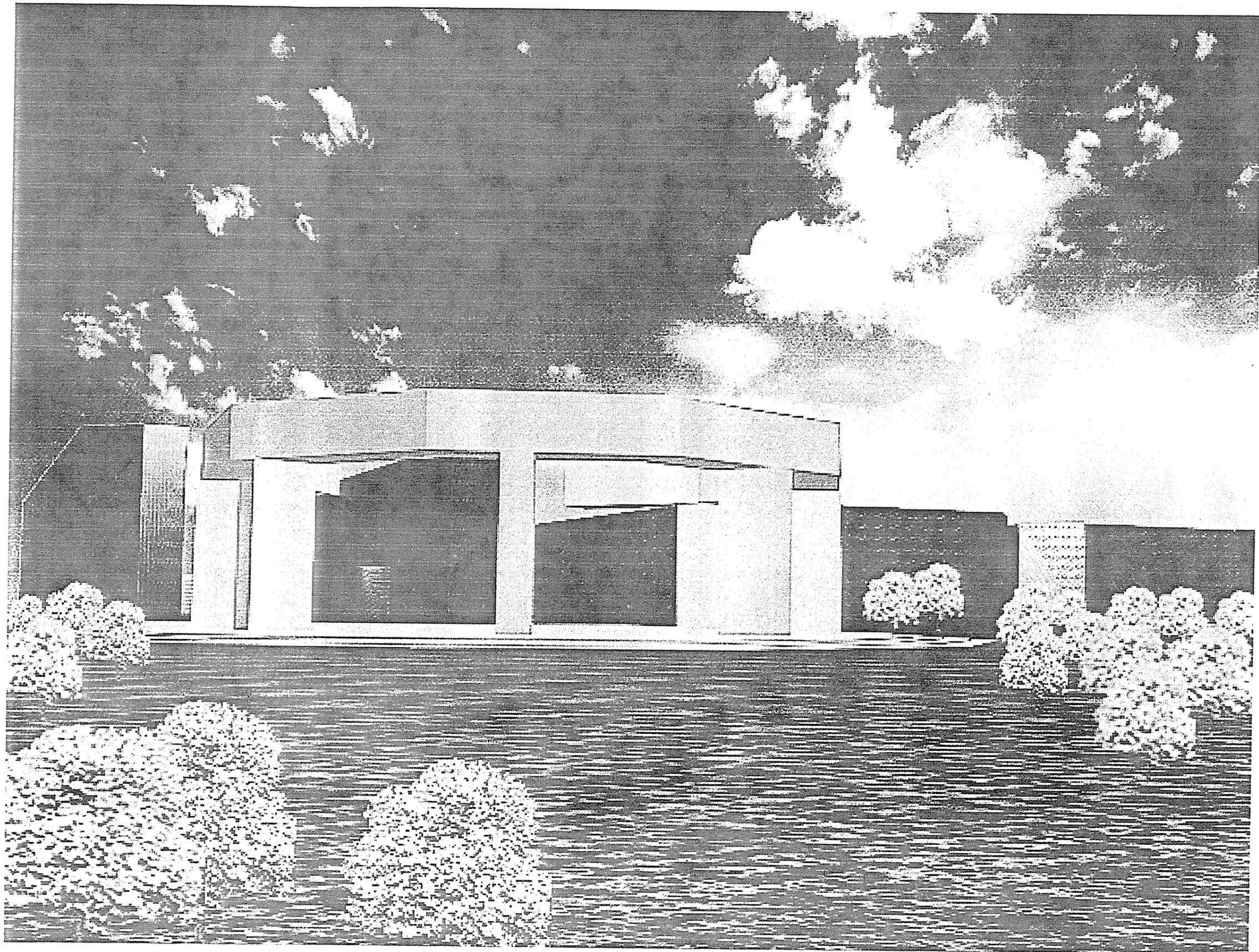
- |  |                                   |
|--|-----------------------------------|
| 1 PARQUE AMBIENTAL CULTURAL              | 11 CENTRO COMERCIAL               |
| 2 BIBLIOTECA - MUSEO                     | 12 IGLESIA                        |
| 3 ESTRUCTURA LINEAL: VIVIENDA Y COMERCIO | 13 CENTRO COMUNITARIO             |
| 4 BLOQUE TIPICO DE VIVIENDA              | 14 ESCUELA - COLEGIO              |
| 5 PASEO PEATONAL                         | 15 HOSPITAL                       |
| 6 PARQUES PERIFERICOS                    | 16 TORRE DE VIVIENDA              |
| 7 TORRE DE INFORMACION Y COMUNICACIONES  | 17 HOTEL                          |
| 8 PLAYA ARTES                            | 18 TORRE Y BLOQUE DE APARTAMENTOS |

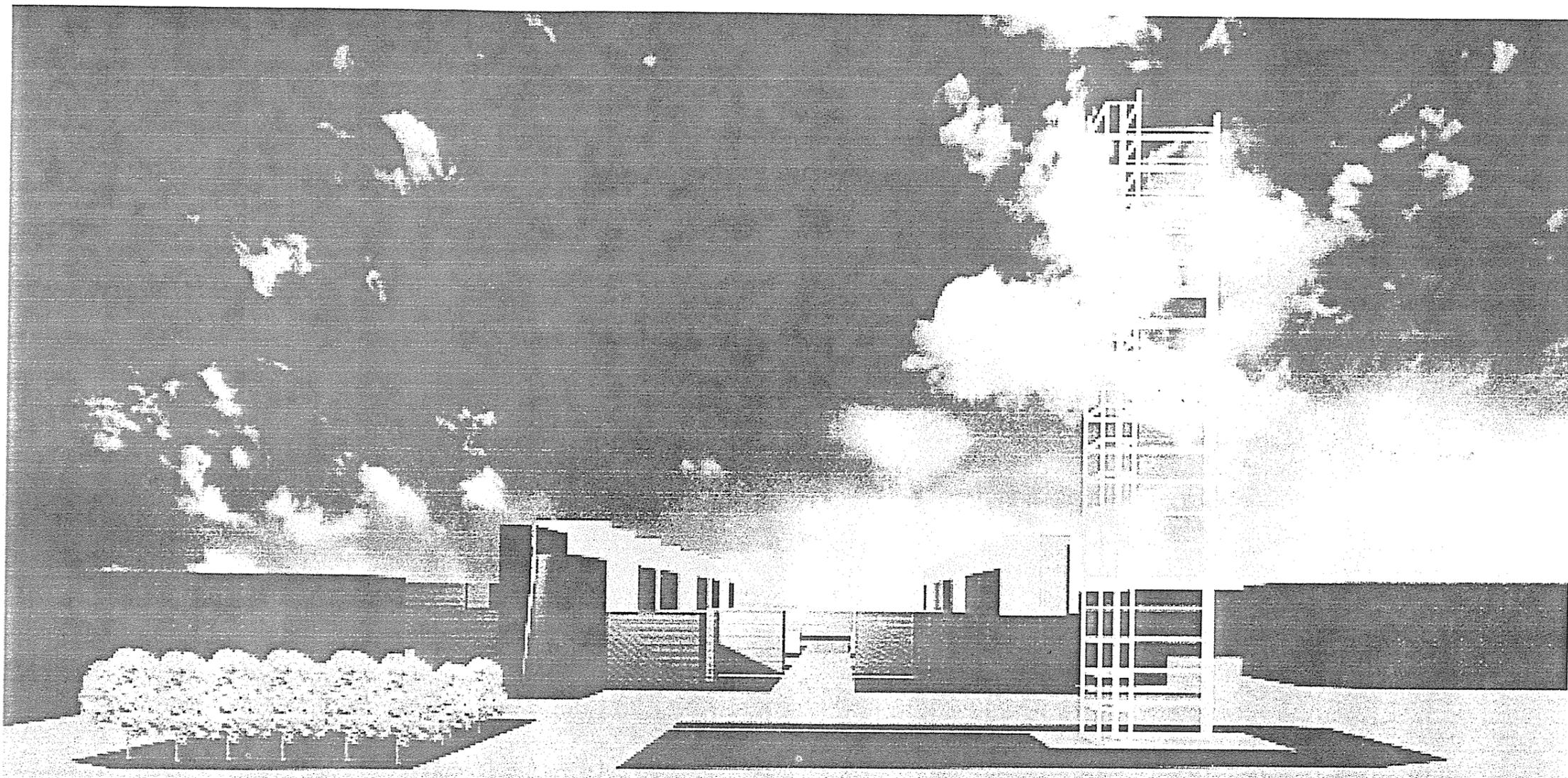
# URBANA

1:5000

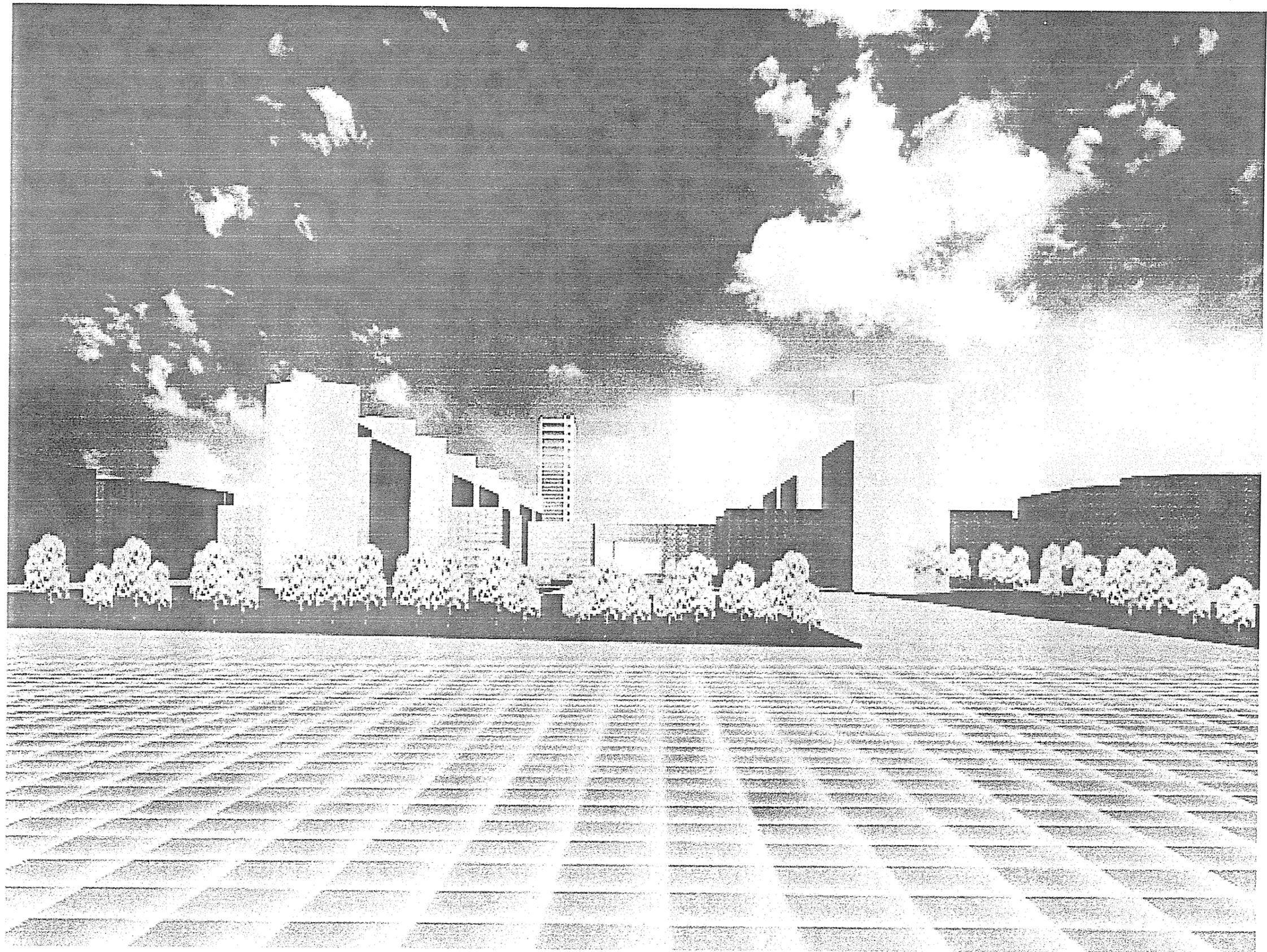
USFQ • BIBLIOTECA 25 SET. 1998 08 3 97



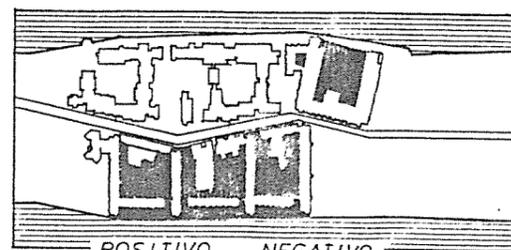
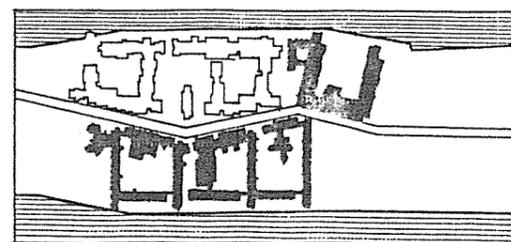
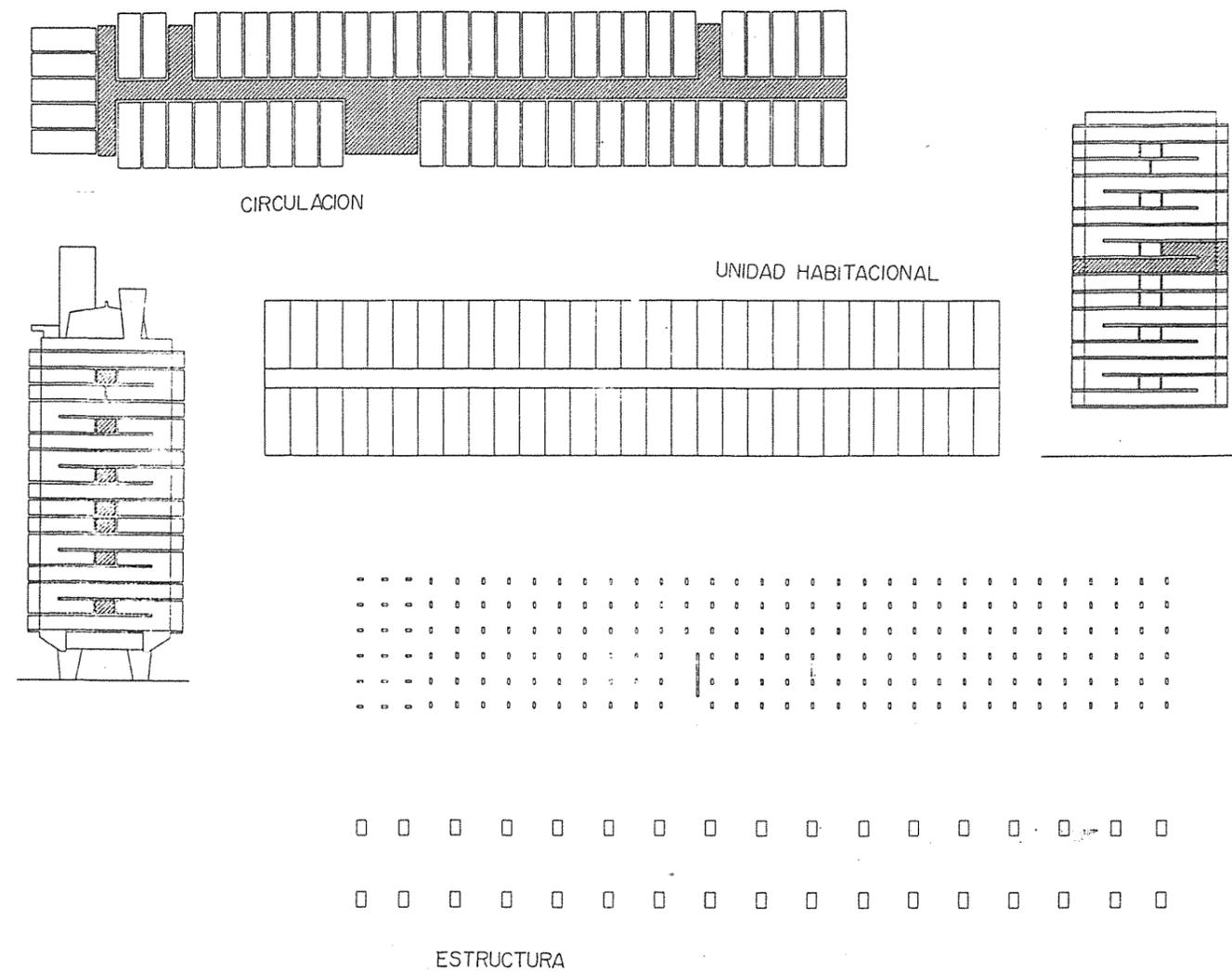
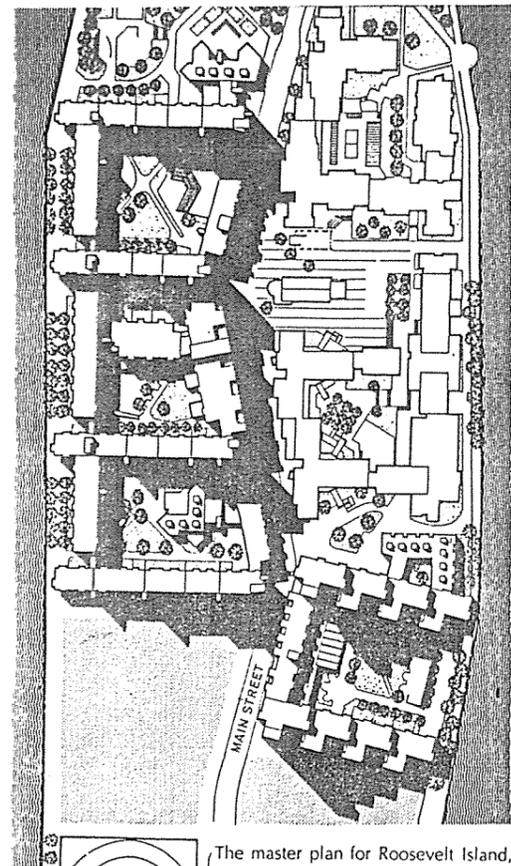
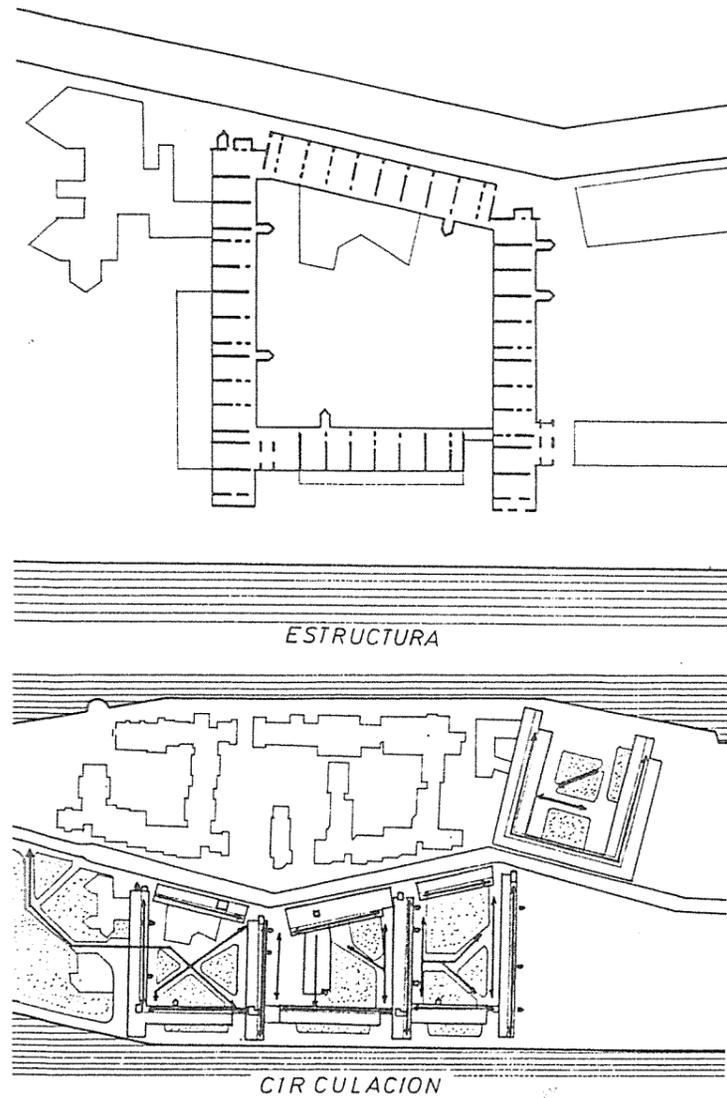




*[The text in this section is extremely faint and illegible, appearing as a dense block of noise or a very low-quality scan of a document.]*



**ANÁLISIS DE PRECEDENTES ARQUITECTÓNICOS.**

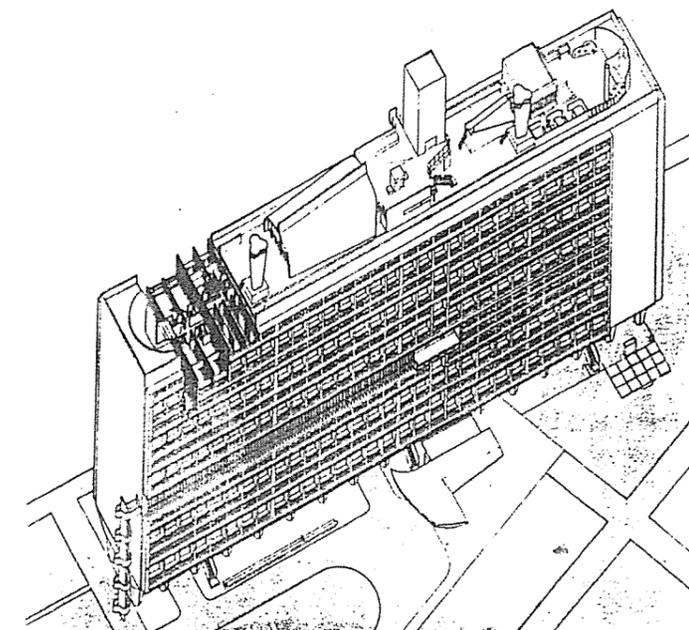


**ROOSEVELT ISLAND,  
NUEVA YORK - ESTADOS UNIDOS - 1980,  
ARQ. JOSE LUIS SERT.**

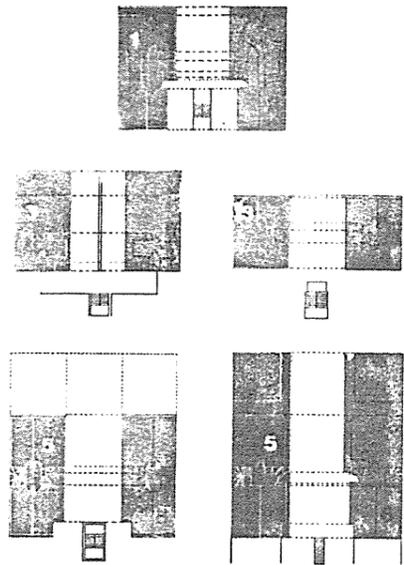
- El proyecto de Roosevelt Island trabaja un conjunto de cuatro bloques. Cada uno de estos bloques se conforma por medio de edificios periféricos. Las construcciones más largas son aterrazadas, mientras que las transversales conservan su altura.
- Los centros de manzana son utilizados para la ubicación de edificios de equipamiento y áreas verdes.
- Los edificios funcionan con un sistema de corredor perimetral de acceso único cada tres plantas. Los departamentos varían en el número de habitaciones.

**UNIDAD HABITACIONAL  
MARSELLA - FRANCIA - 1952,  
ARQ. LE CORBUSIER.**

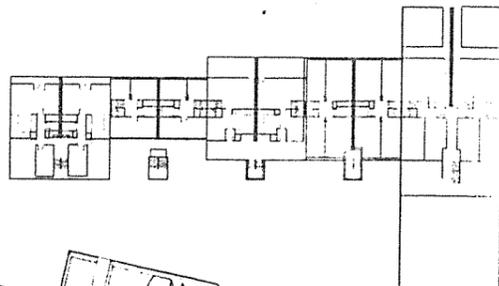
- La Unidad habitacional de Marsella, comprende la implantación de un edificio lineal de vivienda de alta densidad en un amplio espacio verde.
- La solución en altura utiliza el sistema de circulación de corredor central cada tres plantas, optimizando de mejor manera el área útil, y dando origen a unidades habitacionales dúplex en "L".
- La vivienda se desarrolla en un módulo estructural, y ofrece distintas variaciones según el número de dormitorios.
- El edificio se orienta en el eje norte-sur, dejando los lados más largos expuestos al asoleamiento en la dirección este - oeste. El control solar se realiza por medio de las brise-soleil, obteniendo sol en invierno y sombra en verano.
- La Unidad Habitacional trabaja en un sistema tripartito. En la base se dejan los pilotis libres, que permiten la integración del amplio espacio verde. El cuerpo principal se define por las viviendas y el corredor comercial. Mientras que el remate reúne las áreas comunitarias y de equipamiento, como piscina, capilla y biblioteca.



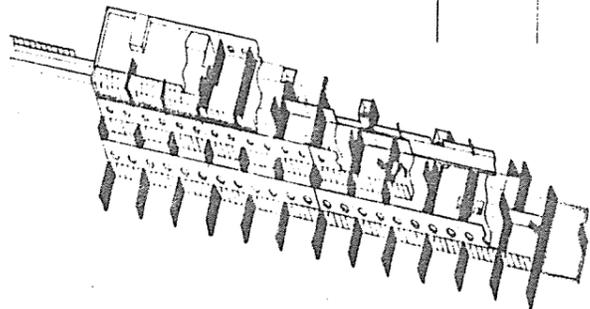
AXONOMETRIA



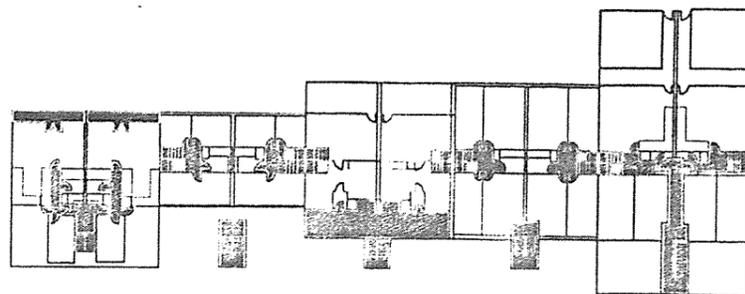
UNIDAD HABITACIONAL



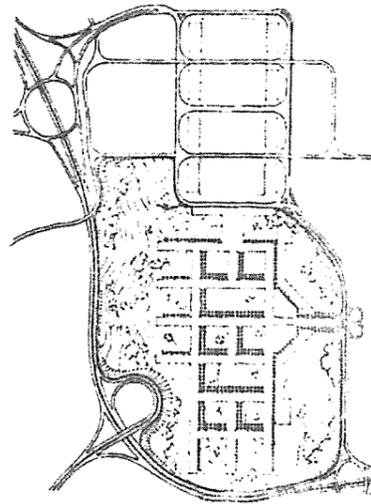
PLANTA TIPO



ESTRUCTURA



CIRCULACION

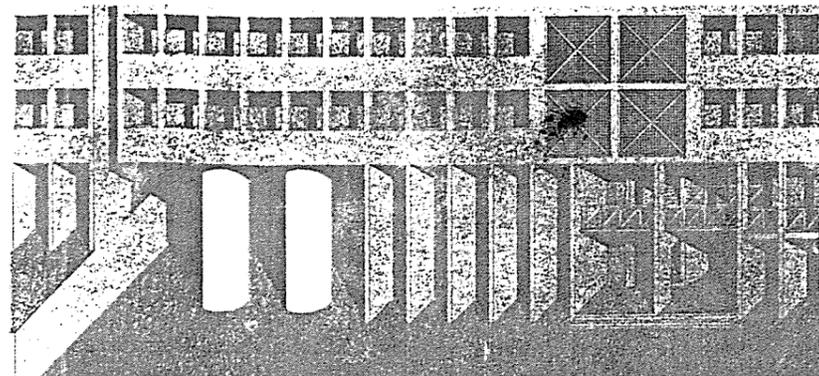


**VIVIENDAS EN RUNCORN,  
NEW TOWN - INGLATERRA - 1967,  
ARQ. JAMES STIRLING.**

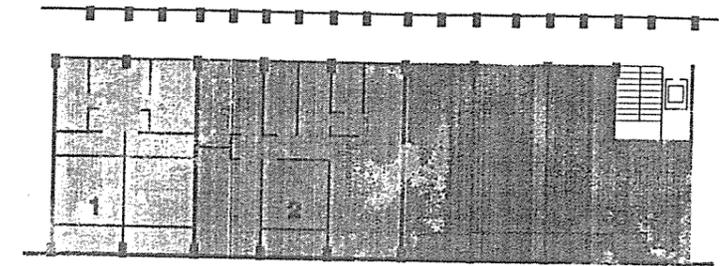
- El proyecto de Stirling consiste en la implantación de una serie de manzanas cuadrangulares. En estas los edificios de viviendas tienen una ubicación periférica y repetitiva, dejando un centro de manzana para equipamiento y áreas verde.
- La propuesta consta de 1500 viviendas repartidas en edificios de cinco pisos. Estos trabajan un pórtico y corredor hacia la calle.
- Las viviendas se desarrollan con una unidad dúplex que funciona desde el nivel de ingreso y que cuenta con un jardín y estacionamientos. Luego de esta hay otra unidad dúplex, a la que se accede por un corredor y núcleos independientes. Y finalmente hay la unidad final que trabaja en el último piso.
- El proyecto de tipo social ha determinado un sistema de construcción con prefabricados de hormigón.

**GALLARATESE 2,  
MILAN - ITALIA - 1973,  
ARQ. ALDO ROSSI.**

- El Gallaratese 2 es un edificio lineal de vivienda. Sus proporciones son de 182 metros de largo por 12 metros de ancho.
- Este edificio trabaja un pórtico a nivel de ingreso, dejando la planta totalmente libre. En los tres pisos superiores las unidades de vivienda.
- El proyecto trabaja el sistema de circulación tipo corredor cada planta, utilizando un módulo estructural repetitivo. En estos se organizan unidades de uno, dos y tres dormitorios respectivamente.
- El edificio se implanta en el terreno siguiendo el eje norte-sur en su sentido longitudinal. De esta manera se consigue el mayor asoleamiento posible para las unidades habitacionales.



PLANTA TIPO



UNIDAD HABITACIONAL



PLANTA BAJA



PLANTA TIPO

CIRCULACION

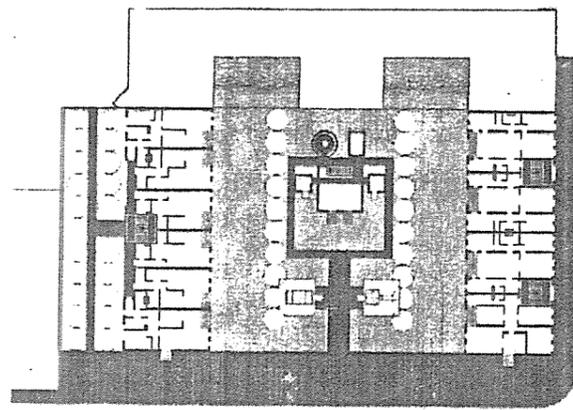
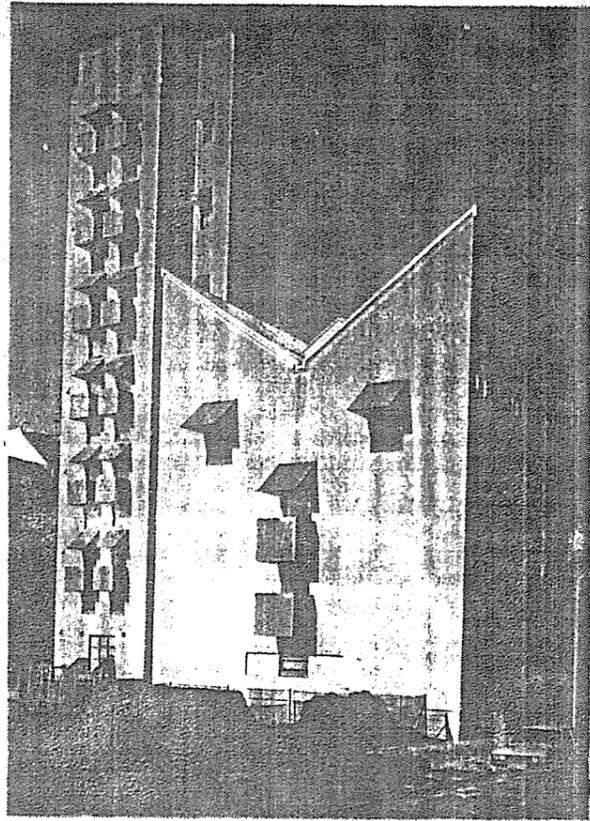


PLANTA BAJA

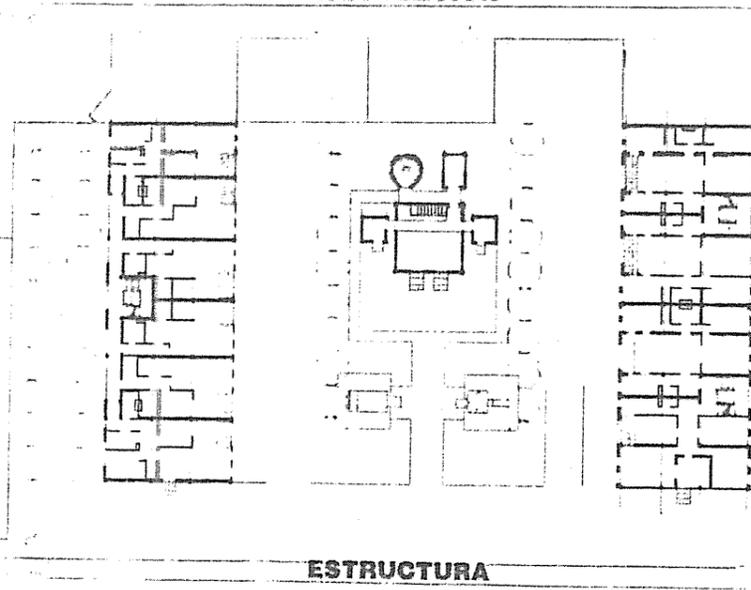


PLANTA TIPO

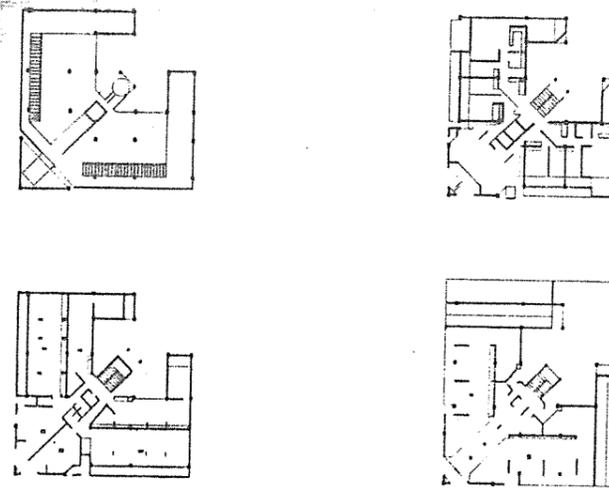
ESTRUCTURA



**CIRCULACION**



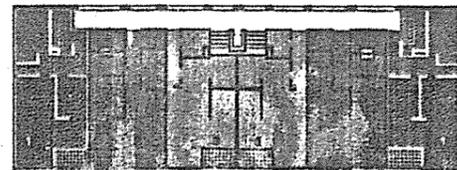
**ESTRUCTURA**



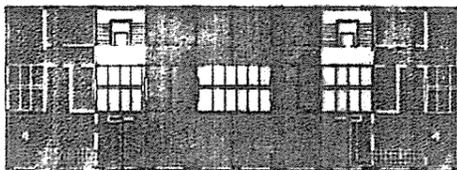
**ESTRUCTURA**

**IBA  
BERLIN - ALEMANIA - 1986,  
ARG. RAIMUND ABRAHAM.**

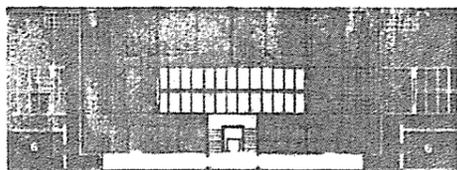
- El edificio se encuentra ubicado en una esquina. Este desarrolla un uso comercial y de vivienda.
- La solución plantea el uso de tres retículas estructurales que se organizan a partir del núcleo de circulación vertical que funciona en diagonal hacia la esquina. Alrededor de éste se disponen las otras dos retículas adyacentes.
- En el nivel de planta baja funcionan los locales comerciales. Y en los cinco niveles superiores se desarrollan las unidades habitacionales.
- La solución de las viviendas abarca cuatro unidades por planta. Dos que funcionan en el sentido de la diagonal y dos adyacentes a la misma hacia cada lado.



**PLANTA BAJA**



**PLANTA ALTA**

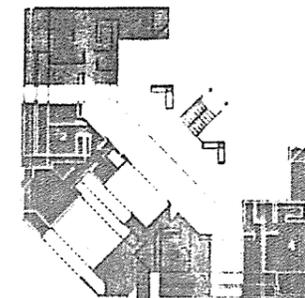


**PLANTA ALTA**

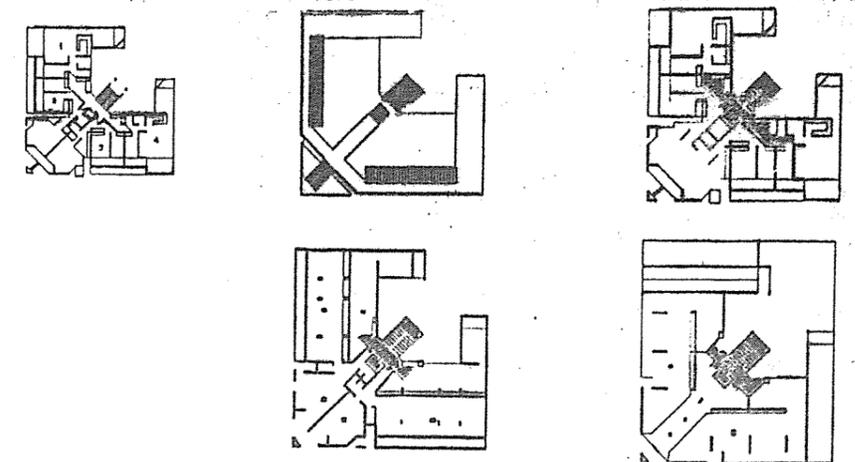
**UNIDAD HABITACIONAL**

**IBA  
BERLIN - ALEMANIA - 1984,  
ARG. JOHN HEDJIK.**

- El edificio se encuentra ubicado en un terreno rectangular rodeado por tres calles. El programa desarrolla unidades vivienda y estudios profesionales.
- El partido organiza dos edificios de vivienda periféricos de seis pisos. En el centro se ubican una torre de estudios profesionales y viviendas, y además un gran espacio verde con equipamiento.
- En el caso de los edificios periféricos, las circulaciones verticales se disponen hacia la calle. Estas funcionan en núcleos centrales, abasteciendo a tres y dos departamentos por piso.
- La torre funciona con dos núcleos de circulación independientes, en los que se ubican ascensor y escaleras. Al mismo tiempo, esta desarrolla otros dos volúmenes independientes, en los que se ubican áreas de servicio como baños y cocina.



**UNIDAD HABITACIONAL**



**UNIDAD HABITACIONAL**

**PROPUESTA ARQUITECTÓNICA**

# PROPUESTA ARQUITECTÓNICA.

La propuesta arquitectónica tiene como propósito demostrar las posibilidades espaciales, constructivas y tipológicas del planteamiento urbano. El proyecto arquitectónico enfatiza un aspecto principal: Las **relaciones** entre espacio público y espacio privado, tanto en espacios exteriores como en espacio interiores. El planteamiento intenta establecer un balance físico entre ambas. Para esto se escogieron las dos manzanas más representativas del proyecto urbano: la de la estructura lineal y la de del bloque de vivienda típico. Este proyecto no consiste en un sistema estándar para toda la propuesta, sino que es un ejemplo arquitectónico de la propuesta urbana y sus capacidades..

## CIRCULACIÓN.

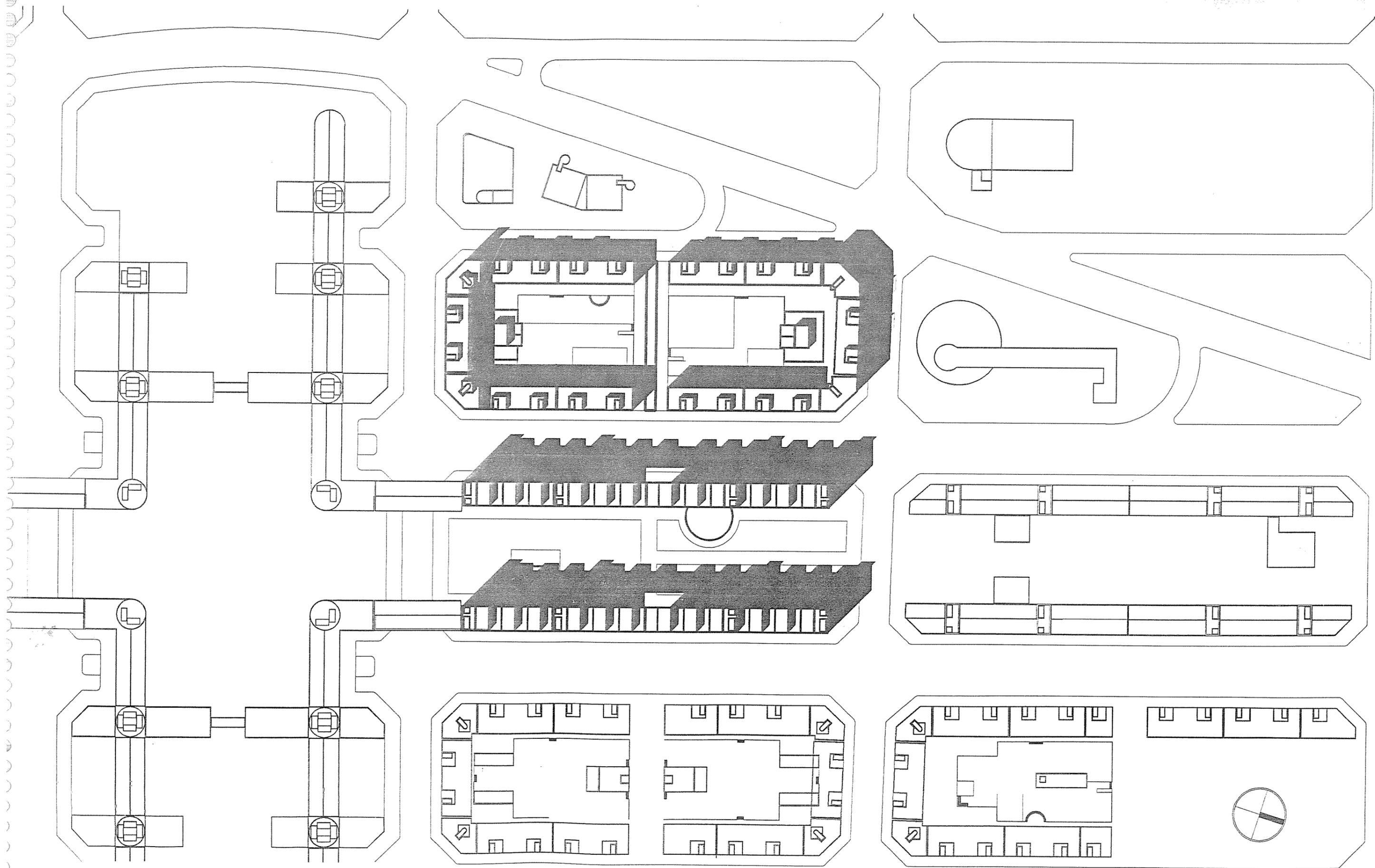
Un aspecto de gran importancia es el de circulación. La torre lineal utiliza el sistema de circulación tipo corredor. En los niveles comerciales y administrativos la circulación se desarrolla por un corredor central que articula la planta libre. En los cinco niveles superiores dedicados a vivienda, el espacio destinado a esta actividad es optimizado mediante dos corredores periféricos para los cinco distintos niveles de vivienda. En cambio que en la manzana típica se trabaja un bloque de vivienda modular. Esta cuenta con una circulación vertical organizada a través de un hall central.

## ABIERTO - CERRADO.

Por otra parte se da un énfasis especial a la relación que mantienen los edificios con el asoleamiento, trabajando contrastes entre superficies cerradas(privado) y abiertas (áreas públicas - semipúblicas). En planta baja los pórticos, pilotis y aperturas permiten integrar espacialmente los interiores de la manzana con las aceras y paseos de la propuesta. Las unidades de vivienda cuentan con doble fachada, una delantera y una posterior. Los espacios sociales se ubican hacia las calles y avenidas, mientras que las habitaciones se orientan hacia los centros de manzanas. Como complemento, se utilizan articulaciones en fachada para mejorar el control solar. Estas son el brise soleil y pantallas en las elevaciones orientales y occidentales, mientras que las que se encuentran ubicadas hacia al norte y el sur son más abiertas y permeables, permitiendo una mejor irradiación.

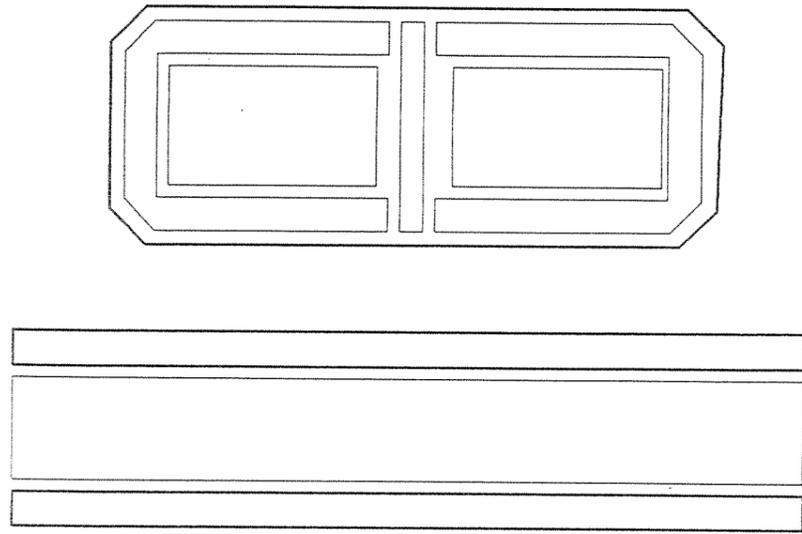
## MATERIALES.

En lo que se refiere a los materiales, la propuesta urbana y el proyecto arquitectónico consideran la integración de las partes y el todo por medio de materiales que conserven propiedades estéticas, estructurales y constructivas a través del tiempo. Se utilizan el hormigón y el ladrillo visto como elementos estructurales y de mampostería respectivamente. Estos contrastan con las grandes y pequeñas aperturas de vidrio. En lo que se refiere a balcones y terrazas, se plantean elementos livianos como pasamanos y escaleras metálicas, que permiten destacar lo liviano de lo pesado, y continuar con la relación cerrado - abierto.



IMPLANTACION SECTOR DE INTERVENCION.

ESCALA: 1/2000



PARTIDO.

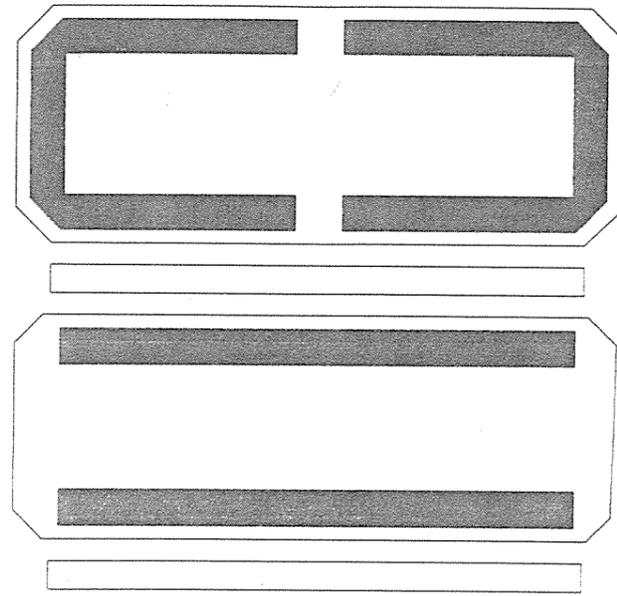
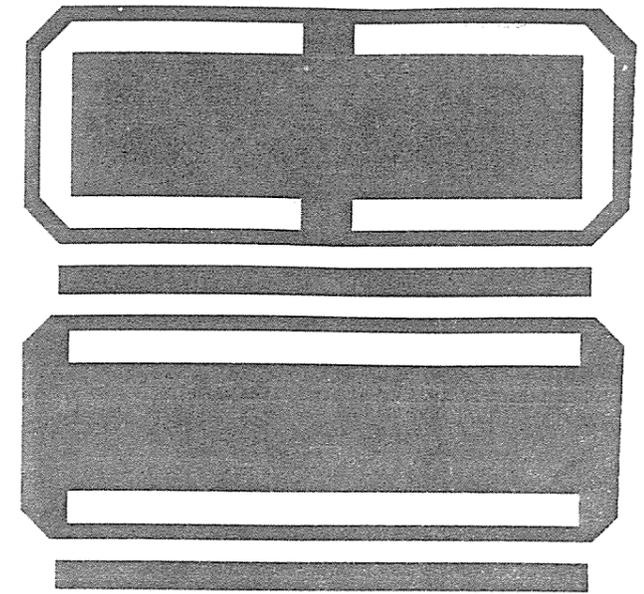
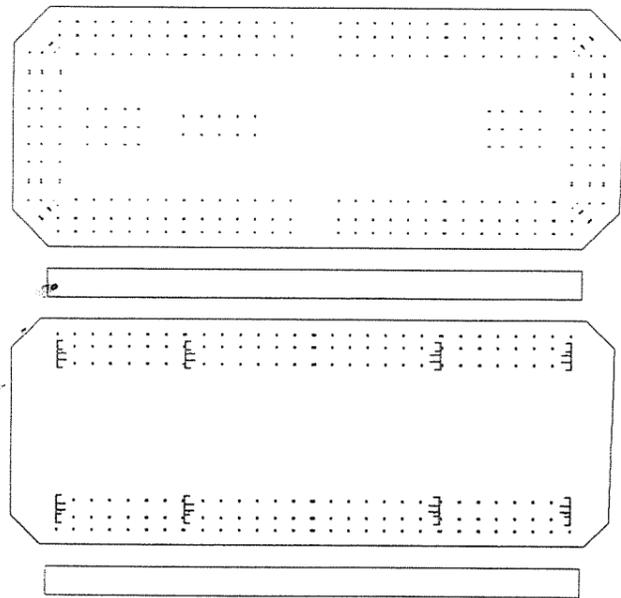


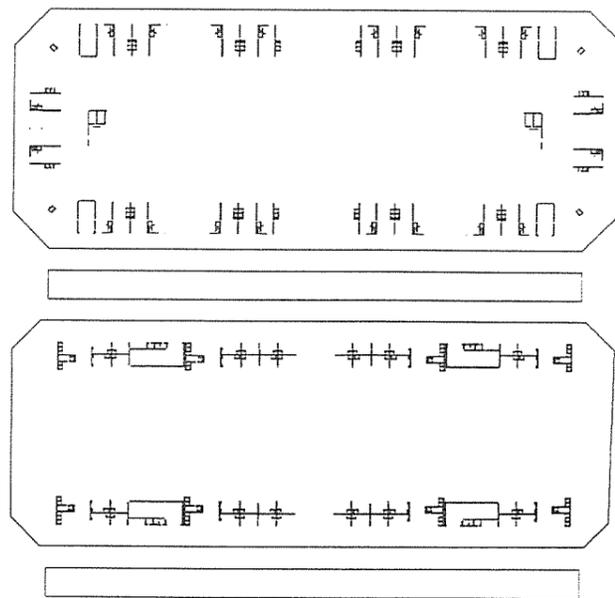
FIGURA.



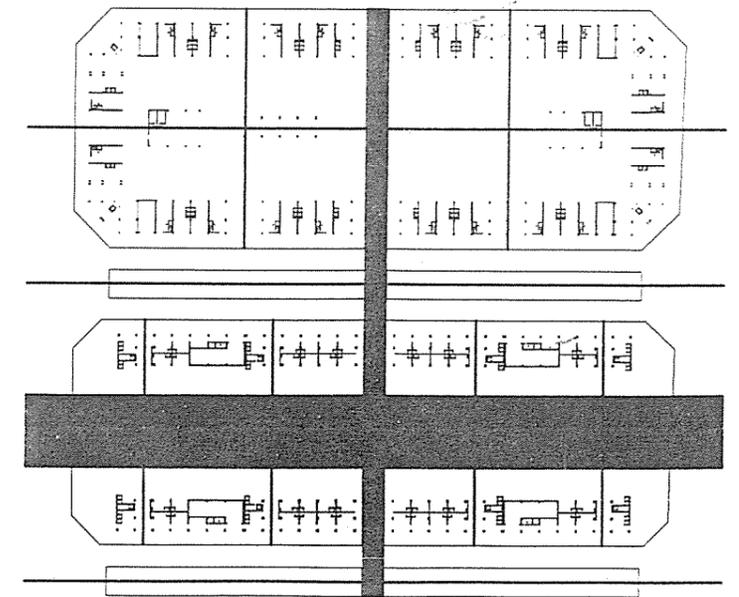
FONDO.



ESTRUCTURA.



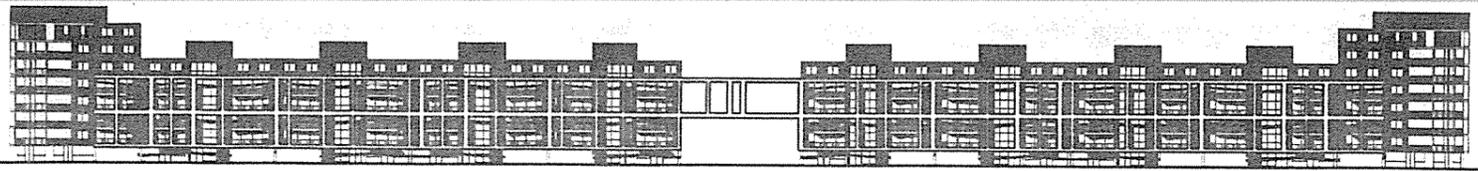
CERRAMIENTO.



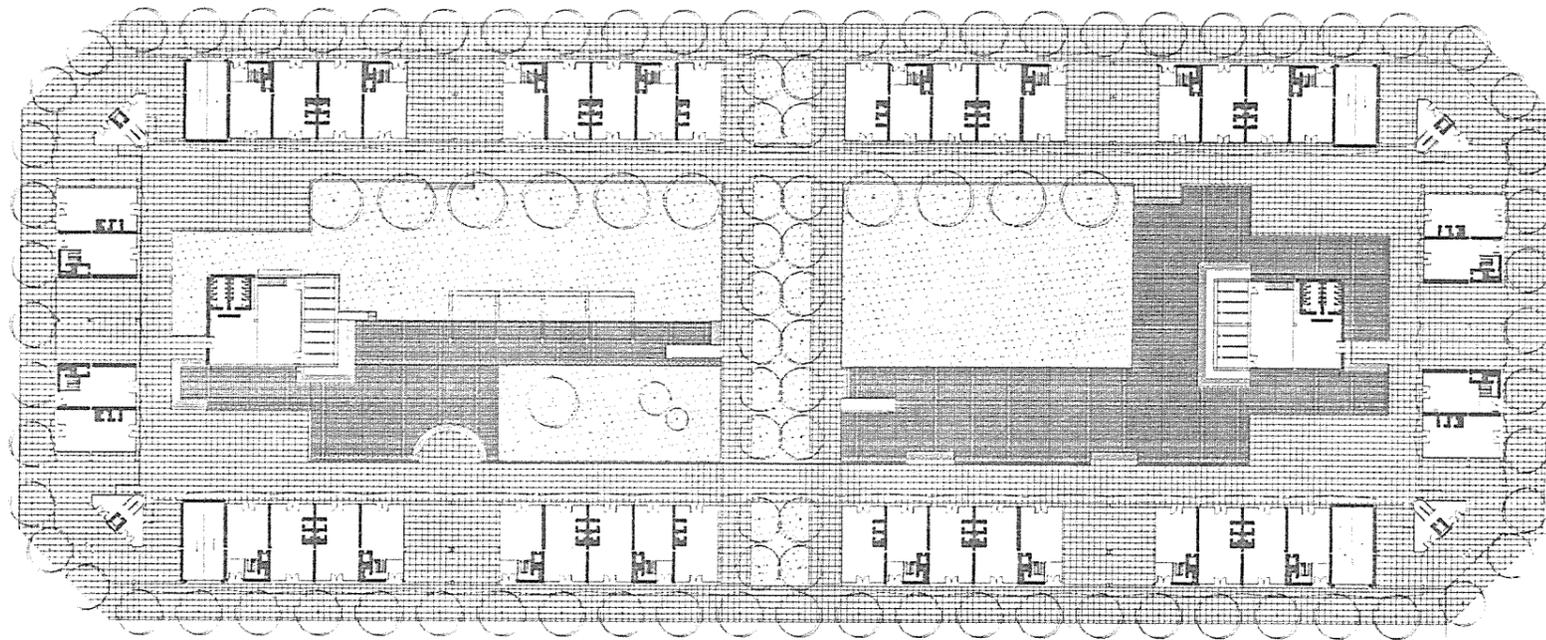
CIRCULACION.

ANALISIS ARQUITECTONICO

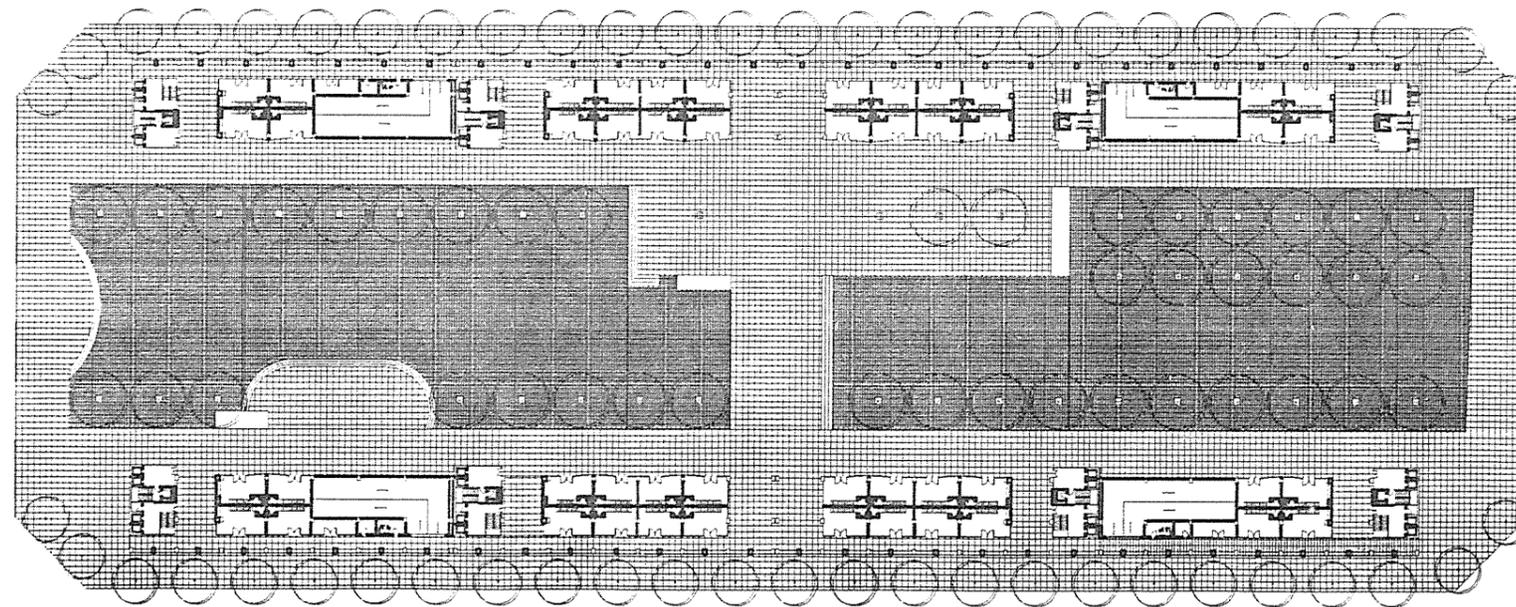
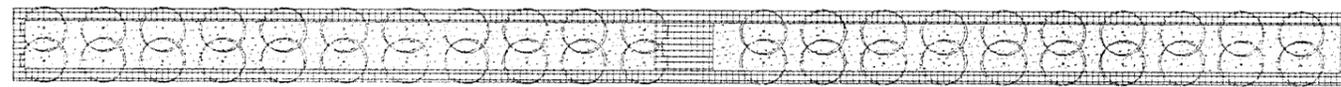
ESCALA: 1/3000.



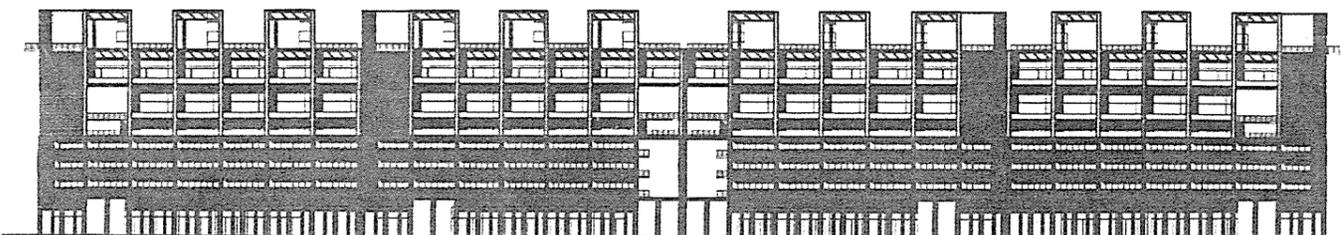
ELEVACION EDIFICIO MANZANA TIPICA.  
ESCALA: 1/1200.



PLANTA DE INGRESO MANZANA TIPICA.  
ESCALA: 1/1200.

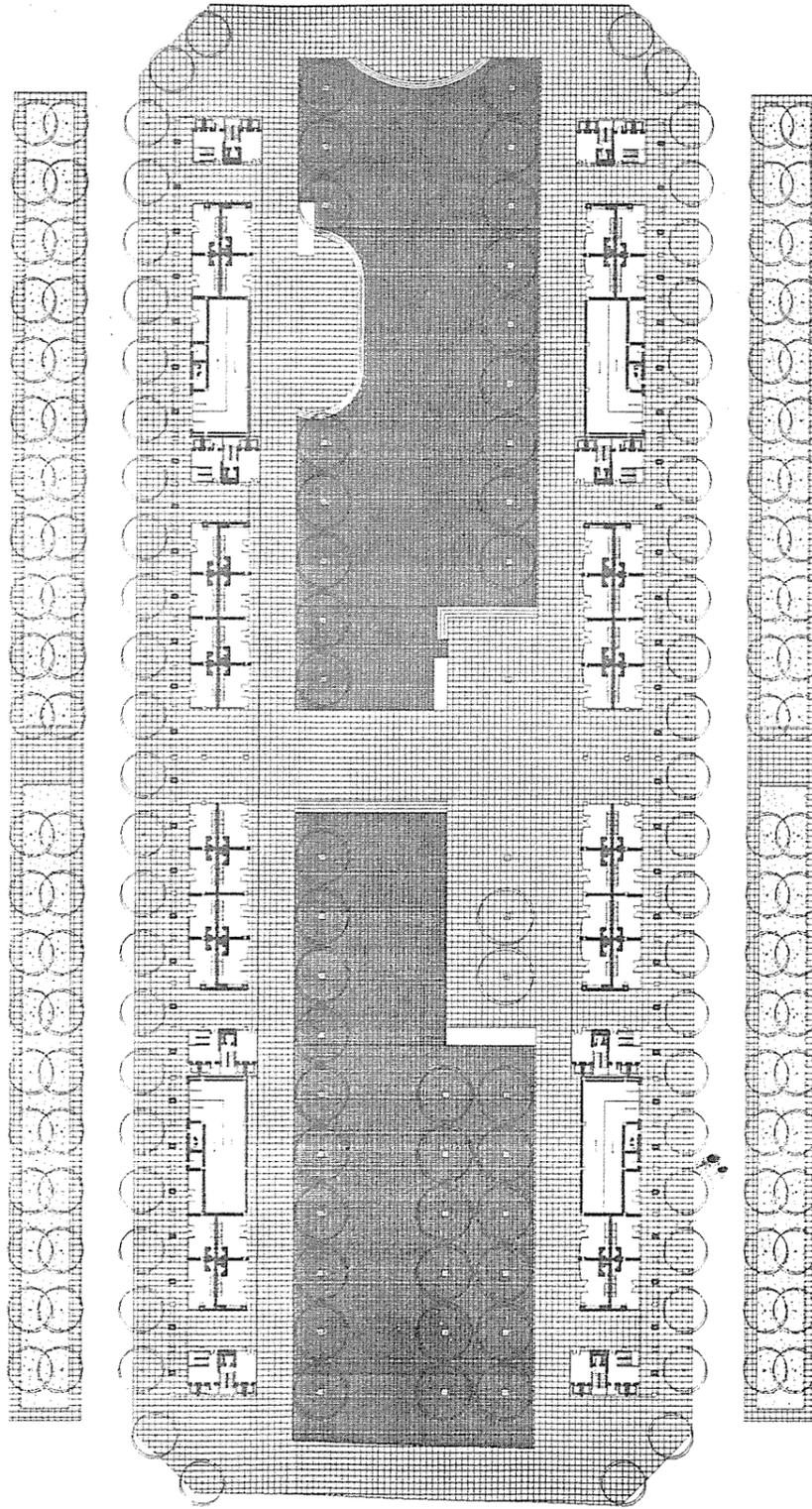


PLANTA DE INGRESO MANZANA CENTRAL.  
ESCALA: 1/1200.

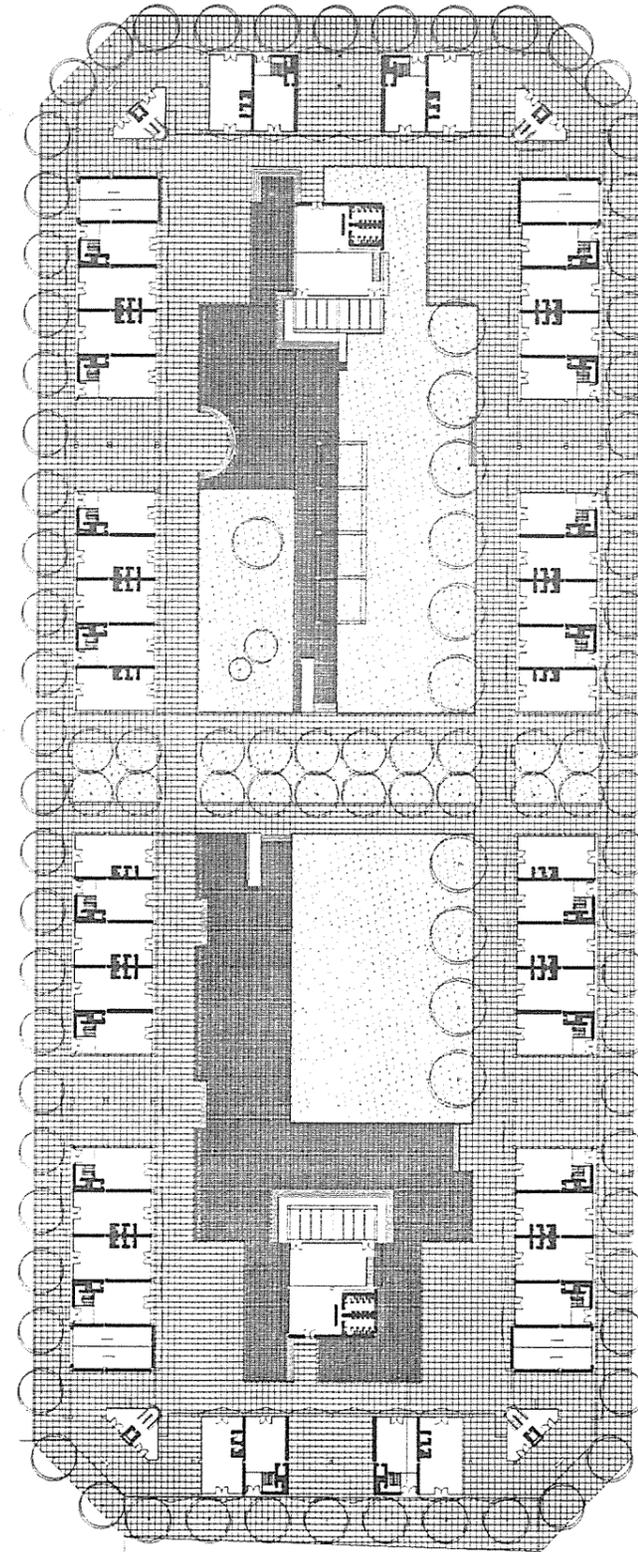


EDIFICIO MANZANA CENTRAL.  
ESCALA: 1/1200.

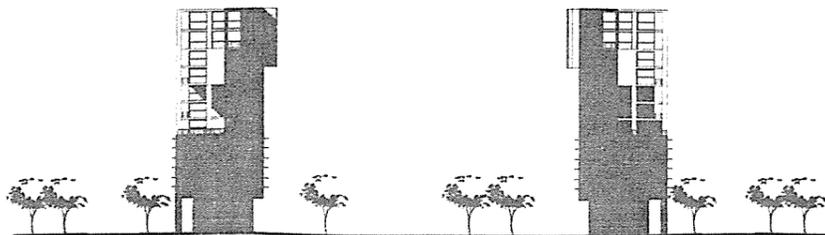
PLANTA DE INGRESO MANZANA CENTRAL.  
ESCALA: 1/1200.



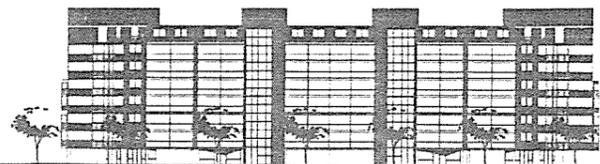
PLANTA DE INGRESO MANZANA TIPICA.  
ESCALA: 1/1200.

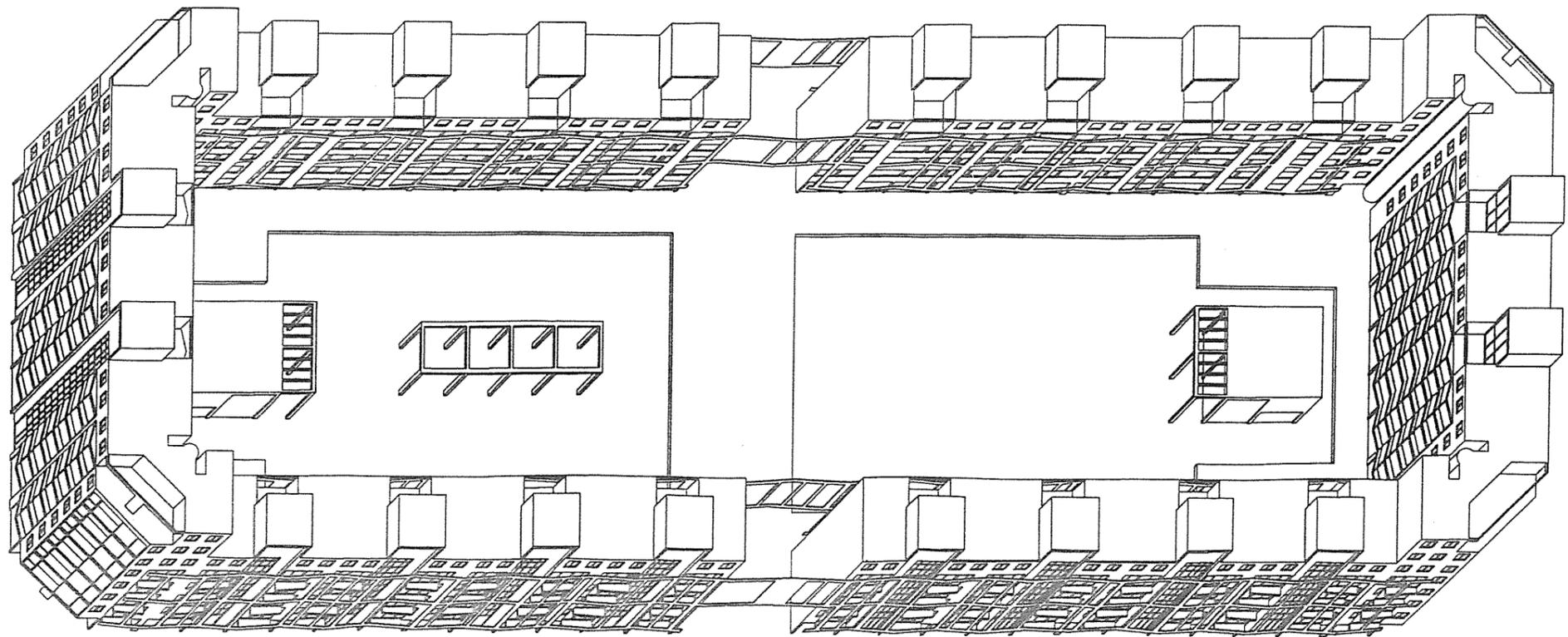
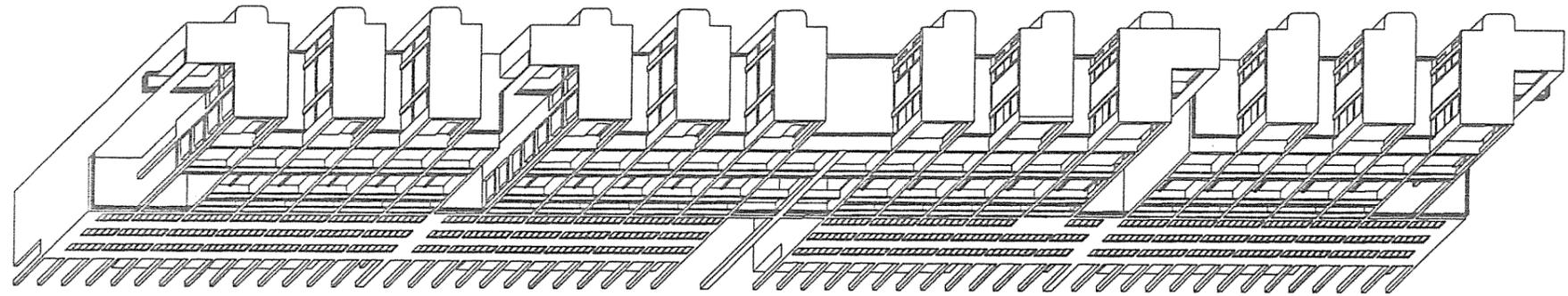
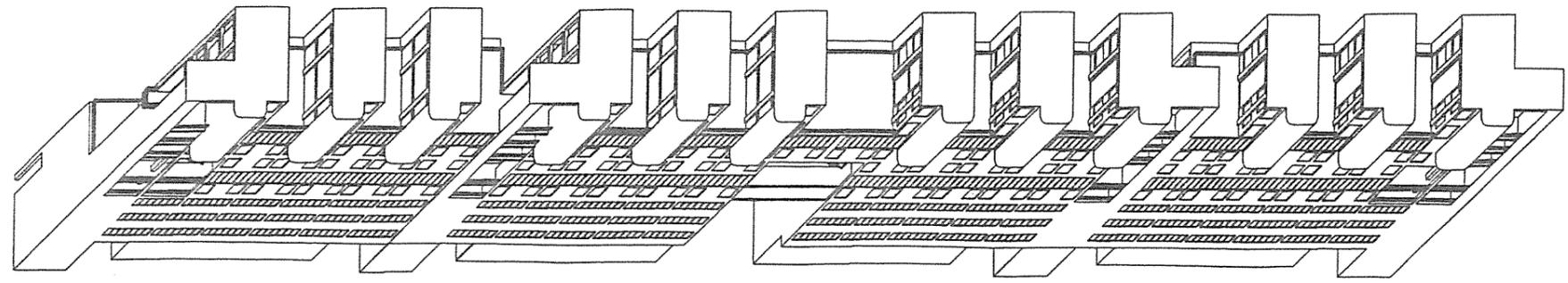


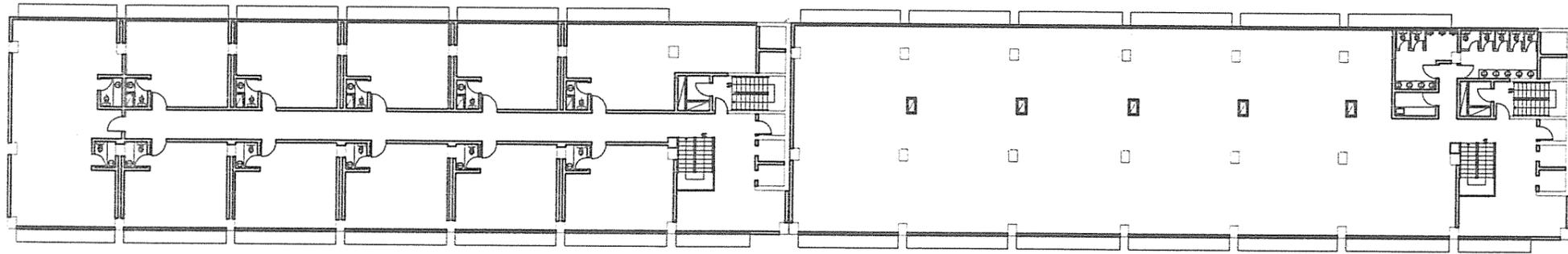
ELEVACION EDIFICIO MANZANA CENTRAL.  
ESCALA: 1/1200.



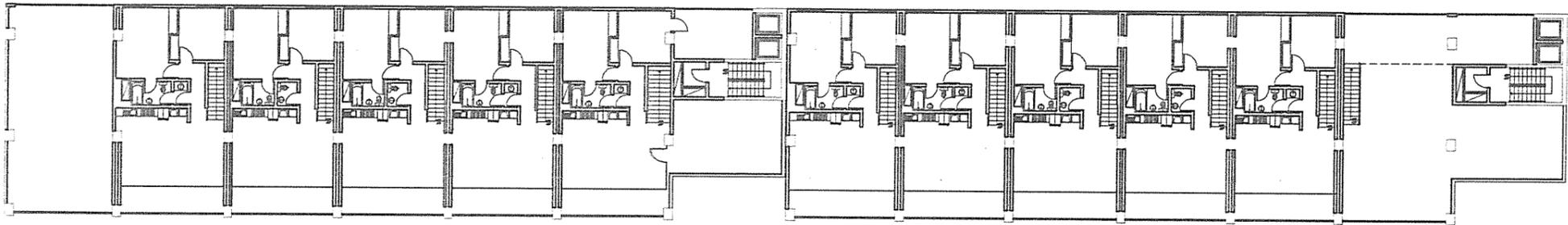
ELEVACION EDIFICIO MANZANA TIPICA.  
ESCALA: 1/1200.



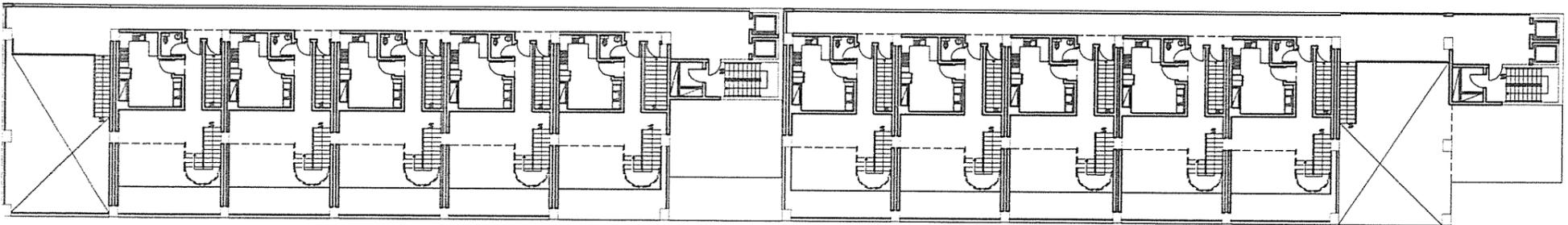




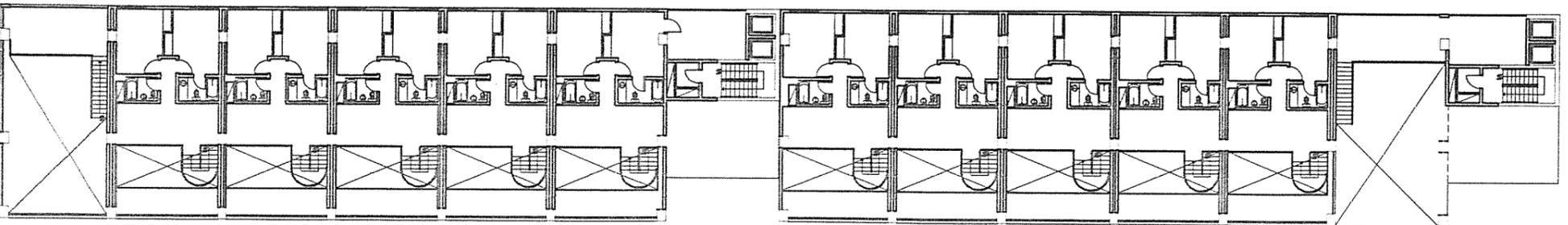
PLANTA TIPO OFICINAS.  
 NIVELES: +6.60, +9.90, +13.20 m.  
 ESCALA: 1 / 400.



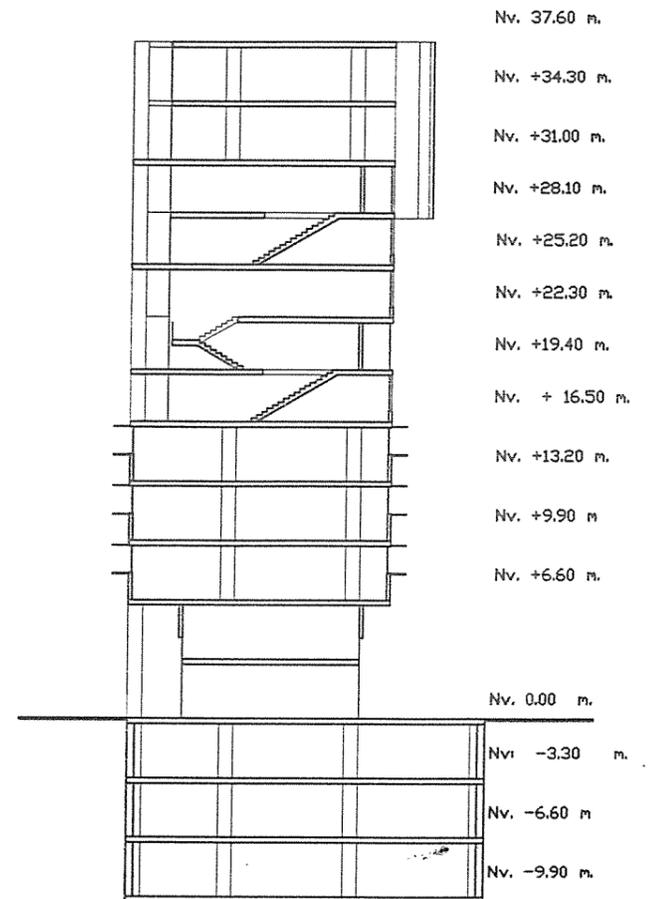
PLANTA DEPARTAMENTOS TIPO NO. 1..  
 NIVEL: +16.50 m.  
 ESCALA: 1 / 400.



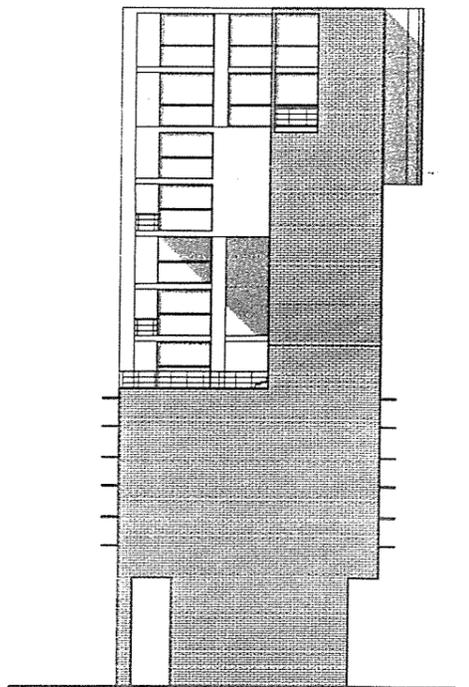
PLANTA BAJA DEPARTAMENTOS TIPO NO. 2.  
 NIVEL: +19.40 m.  
 ESCALA: 1 / 400.



PLANTA ALTA DEPARTAMENTOS TIPO NO. 2.  
 NIVEL: +22.30 m.  
 ESCALA: 1 / 400.

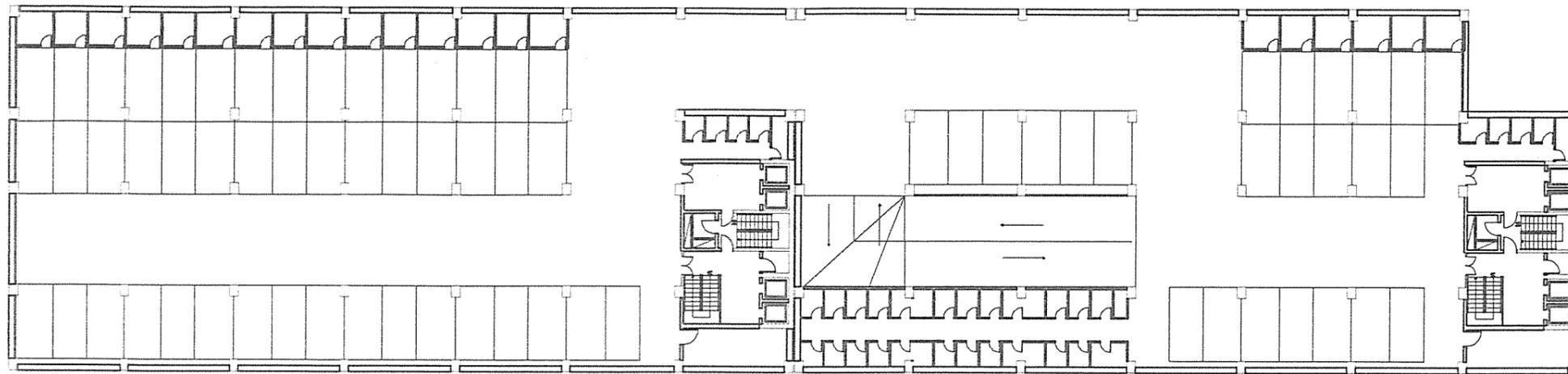


CORTE TRANSVERSAL.  
 ESCALA: 1 / 400.

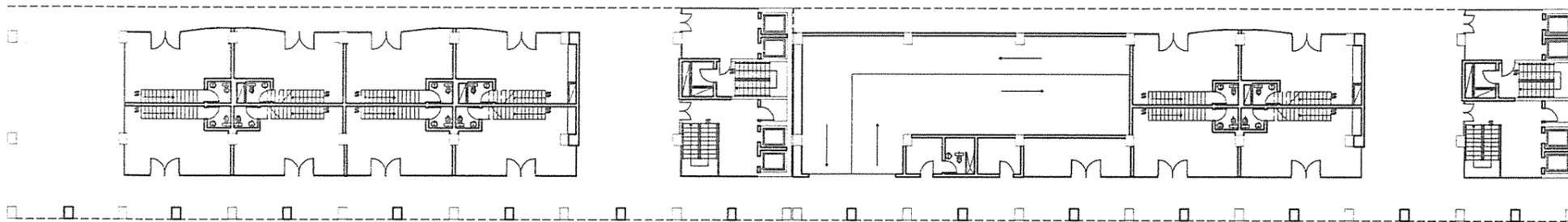


ELEVACION LATERAL.  
 ESCALA: 1 / 400.

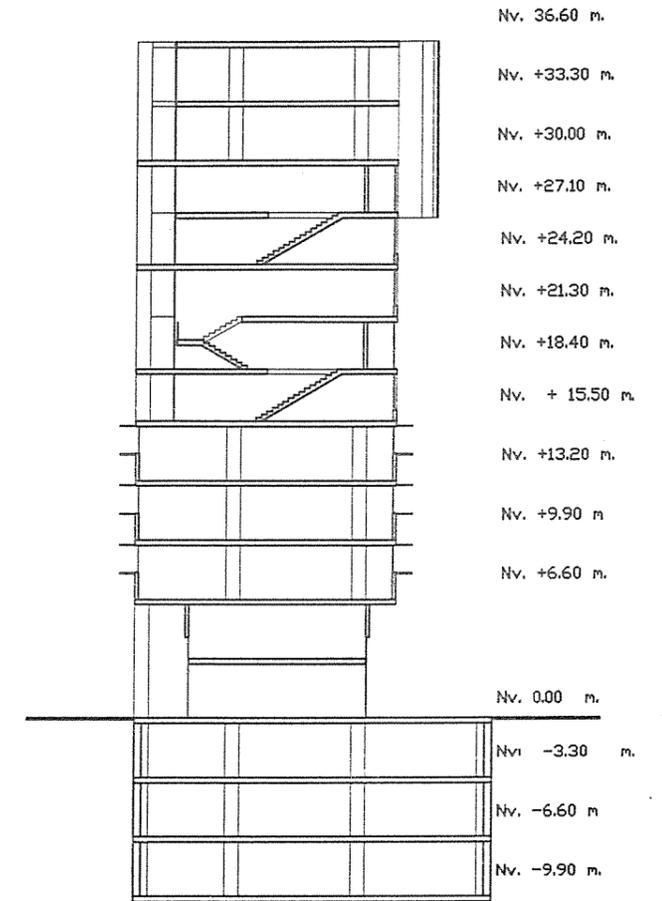
Nv. 37.60 m.  
 Nv. +34.30 m.  
 Nv. +31.00 m.  
 Nv. +28.10 m.  
 Nv. +25.20 m.  
 Nv. +22.30 m.  
 Nv. +19.40 m.  
 Nv. +16.50 m.  
 Nv. +13.20 m.  
 Nv. +9.90 m.  
 Nv. +6.60 m.  
 Nv. 0.00 m.  
 Nv. -3.30 m.  
 Nv. -6.60 m.  
 Nv. -9.90 m.



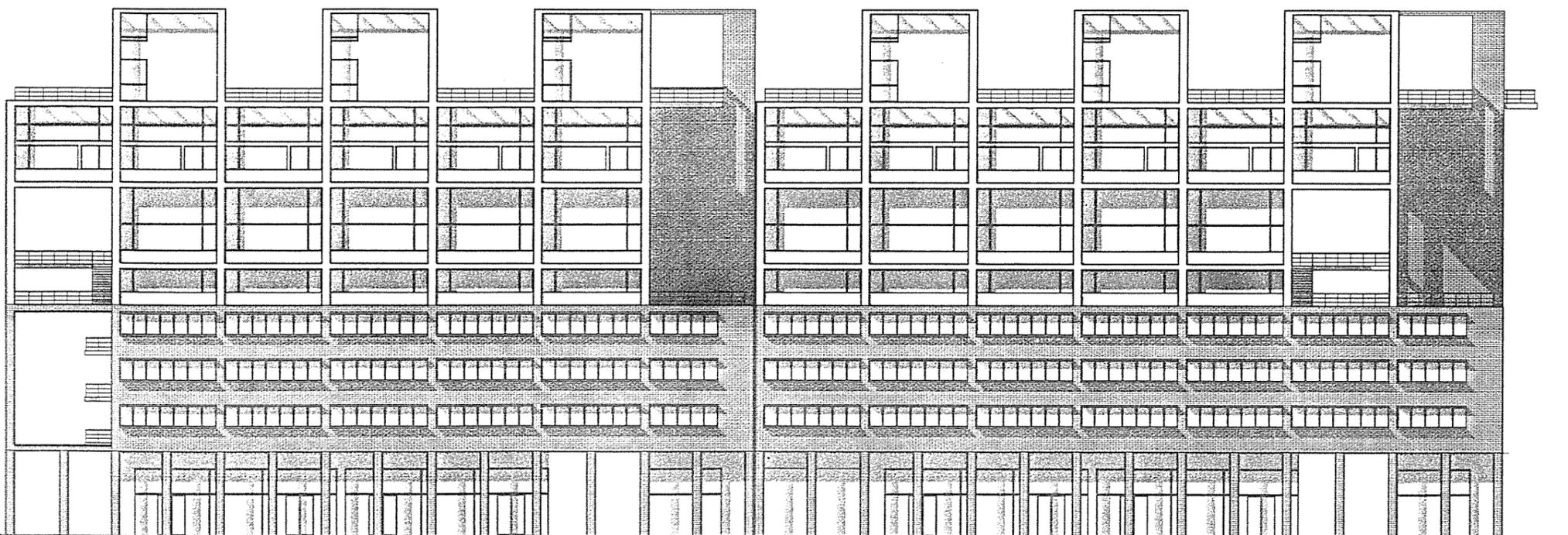
PLANTA SUBSUELO TIPO.  
 NIVELES: - 3.30, -6.60, -9.90 m.  
 ESCALA: 1 / 400.



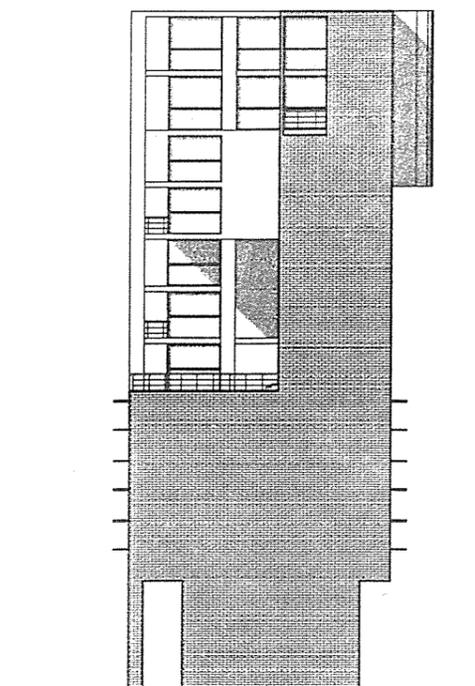
PLANTA NIVEL DE INGRESO.  
 NIVELES: 0.00, + 3.30 m.  
 ESCALA: 1 / 400.



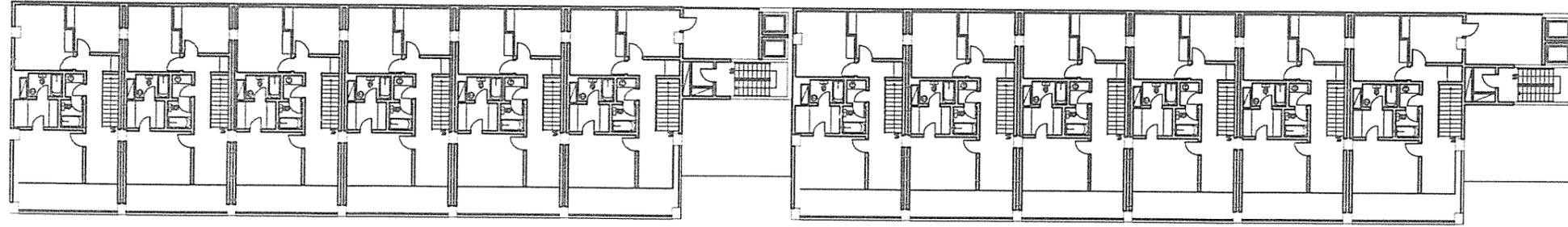
CORTE TRANSVERSAL.  
 ESCALA: 1/400.



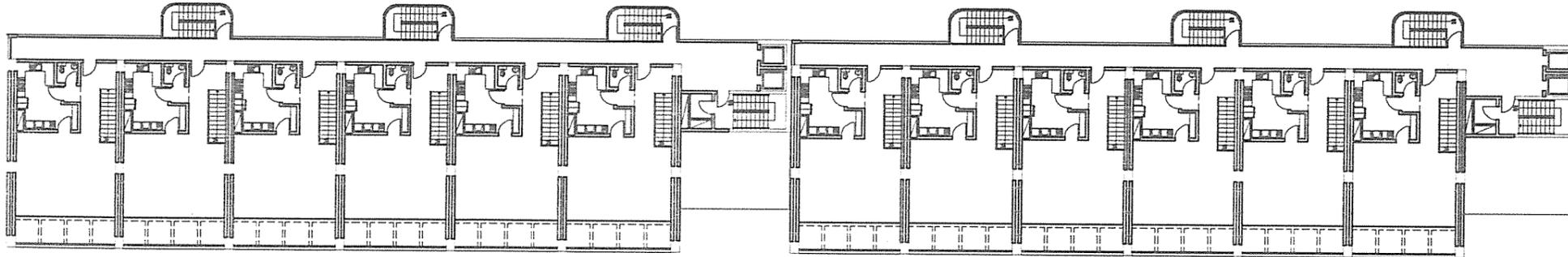
ELEVACION HACIA LA CALLE.  
 ESCALA: 1/400.



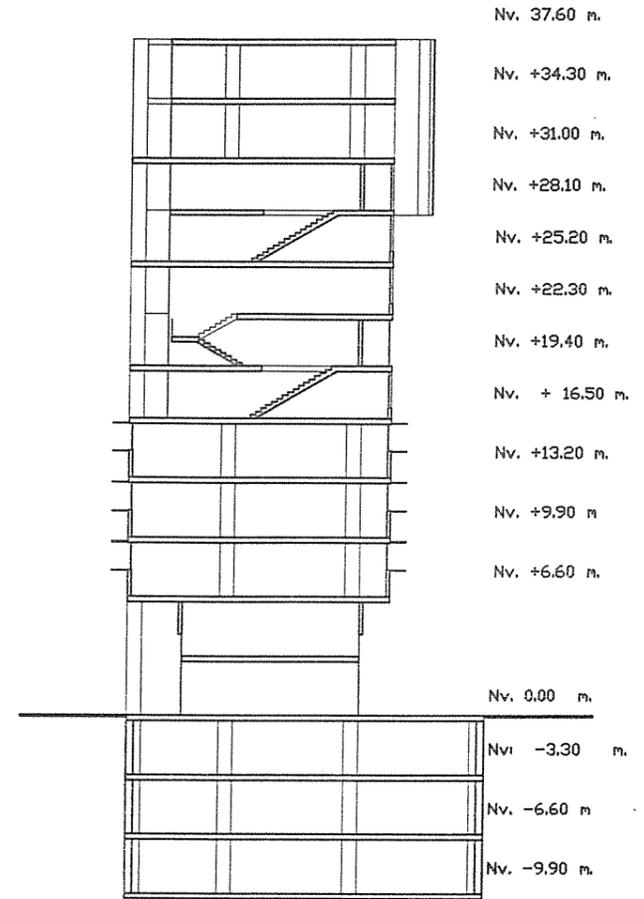
ELEVACION LATERAL.  
 ESCALA: 1/400.



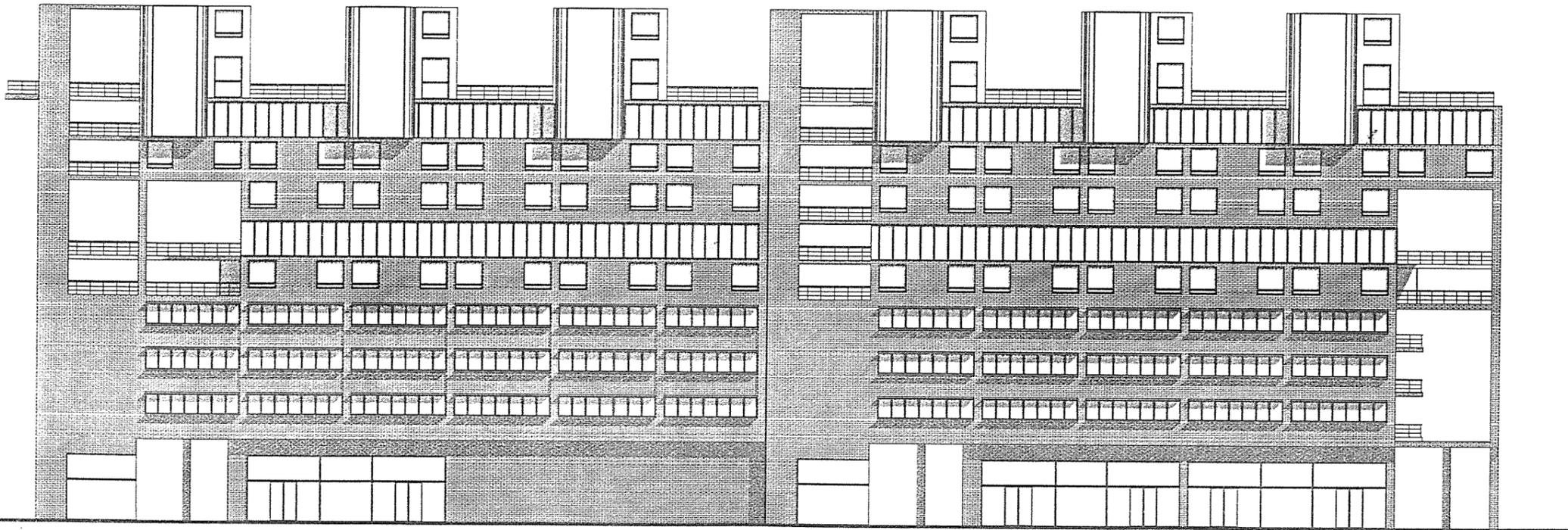
PLANTA BAJA DEPARTAMENTOS TIPO NO. 3.  
 NIVEL: +25.20 m.  
 ESCALA: 1 / 400.



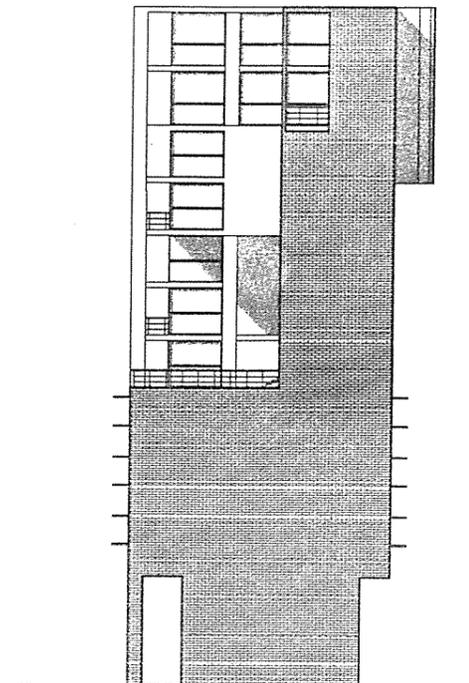
PLANTA ALTA DEPARTAMENTOS TIPO NO. 3.  
 NIVEL: +28.10 m.  
 ESCALA: 1 / 400.



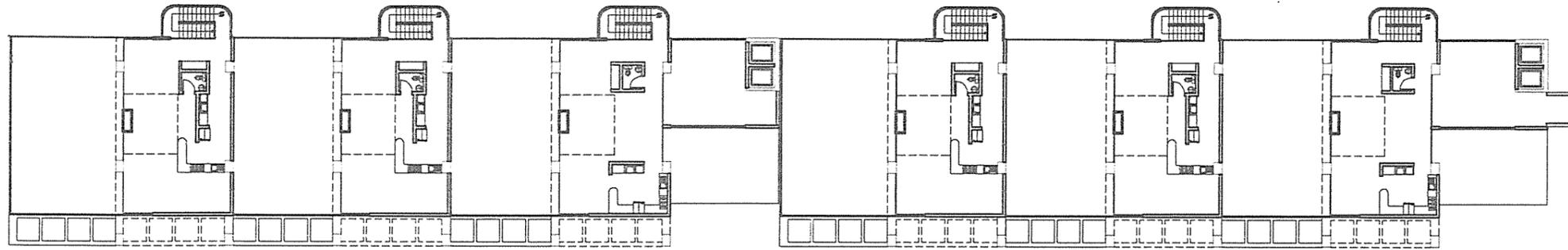
CORTE TRANSVERSAL.  
 ESCALA: 1/400.



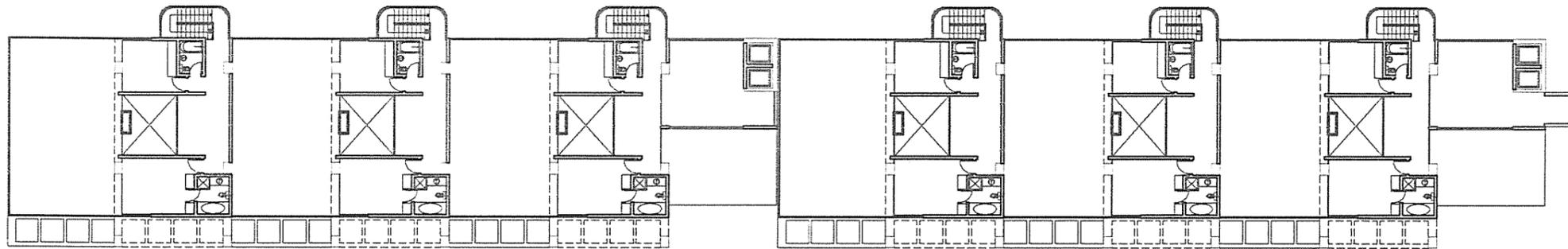
ELEVACION HACIA EL PASEO LINEAL.  
 ESCALA: 1/400.



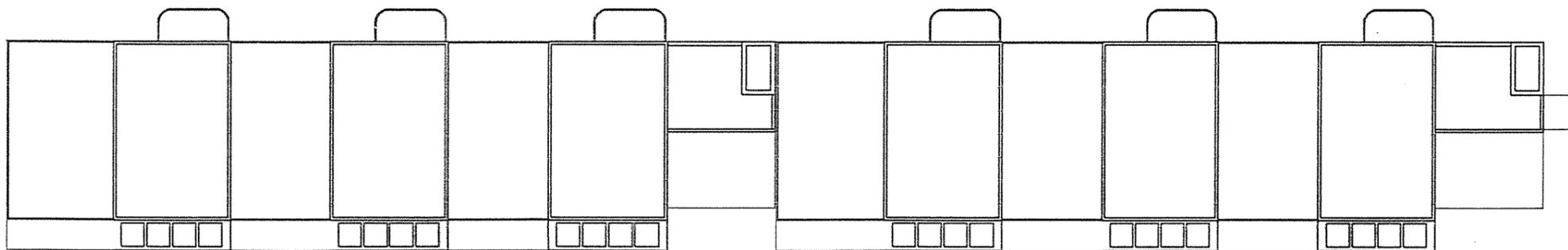
ELEVACION LATERAL.  
 ESCALA: 1/400.



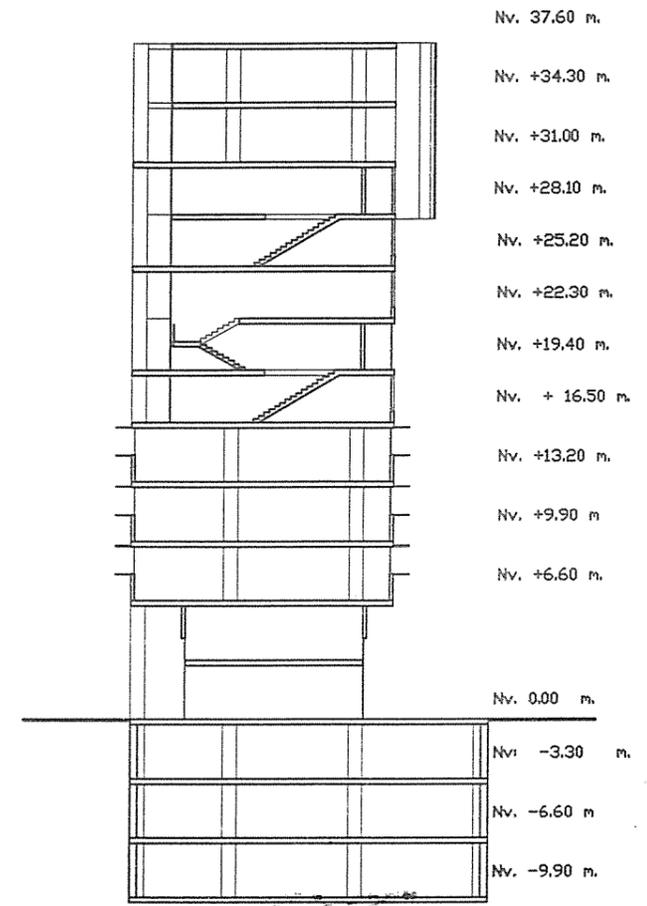
PLANTA BAJA DEPARTAMENTOS TIPO NO. 4.  
 NIVEL: +31.00 m.  
 ESCALA: 1 / 400.



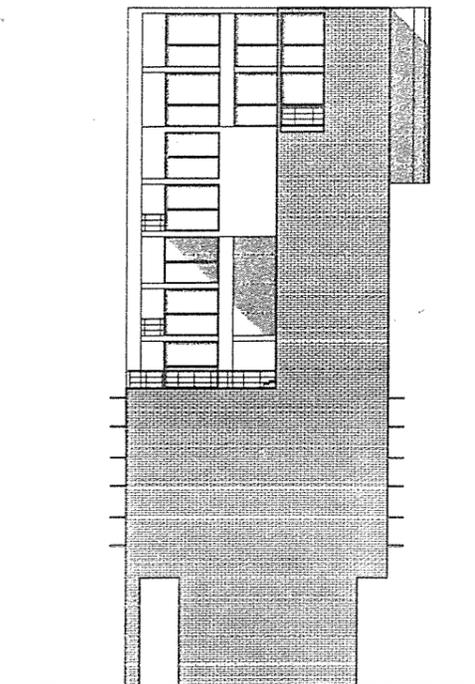
PLANTA ALTA DEPARTAMENTOS TIPO NO. 4.  
 NIVEL: +34.30 m.  
 ESCALA: 1 / 200.



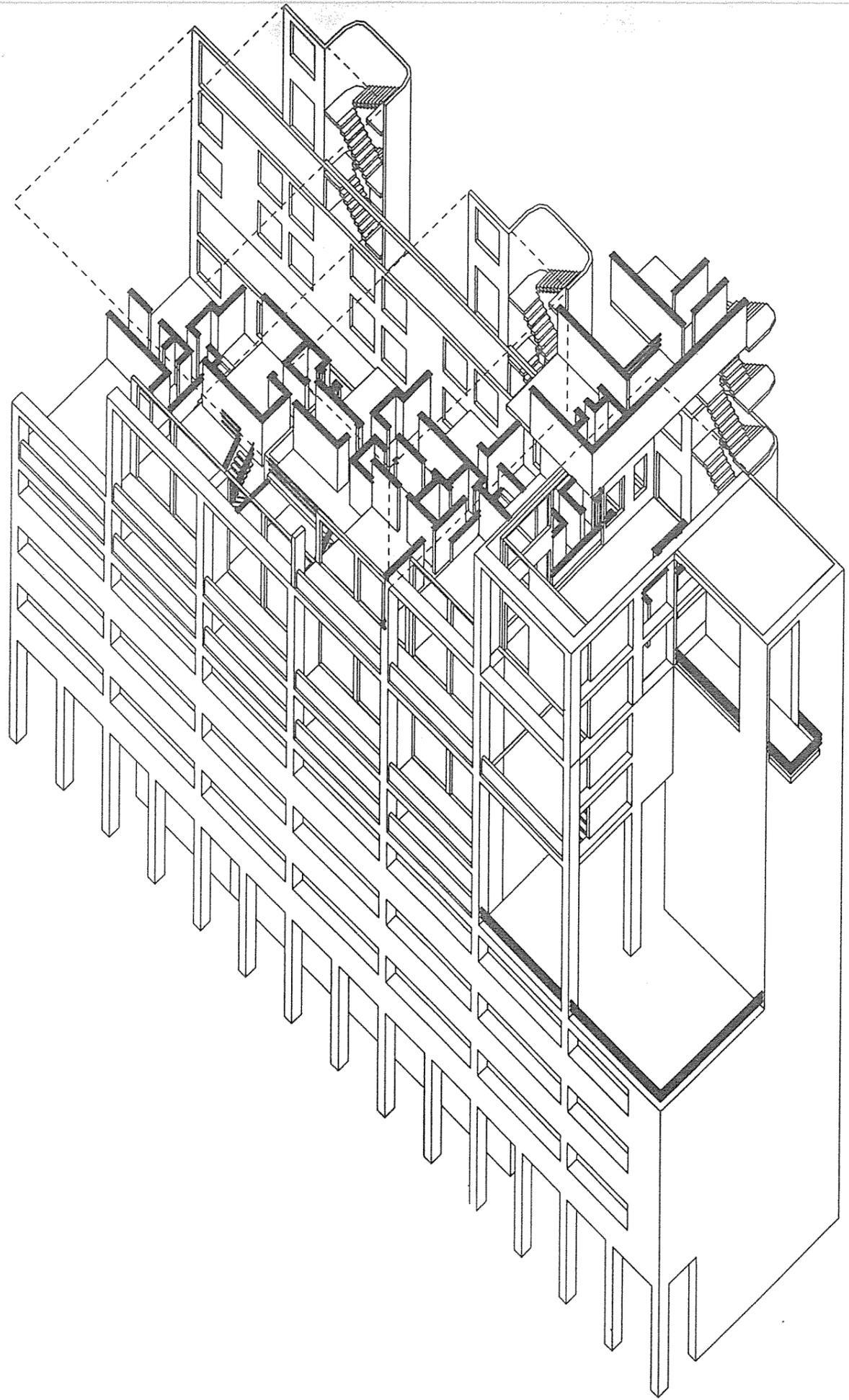
PLANTA DE CUBIERTAS.  
 NIVEL: +37.60 m.  
 ESCALA: 1 / 400.

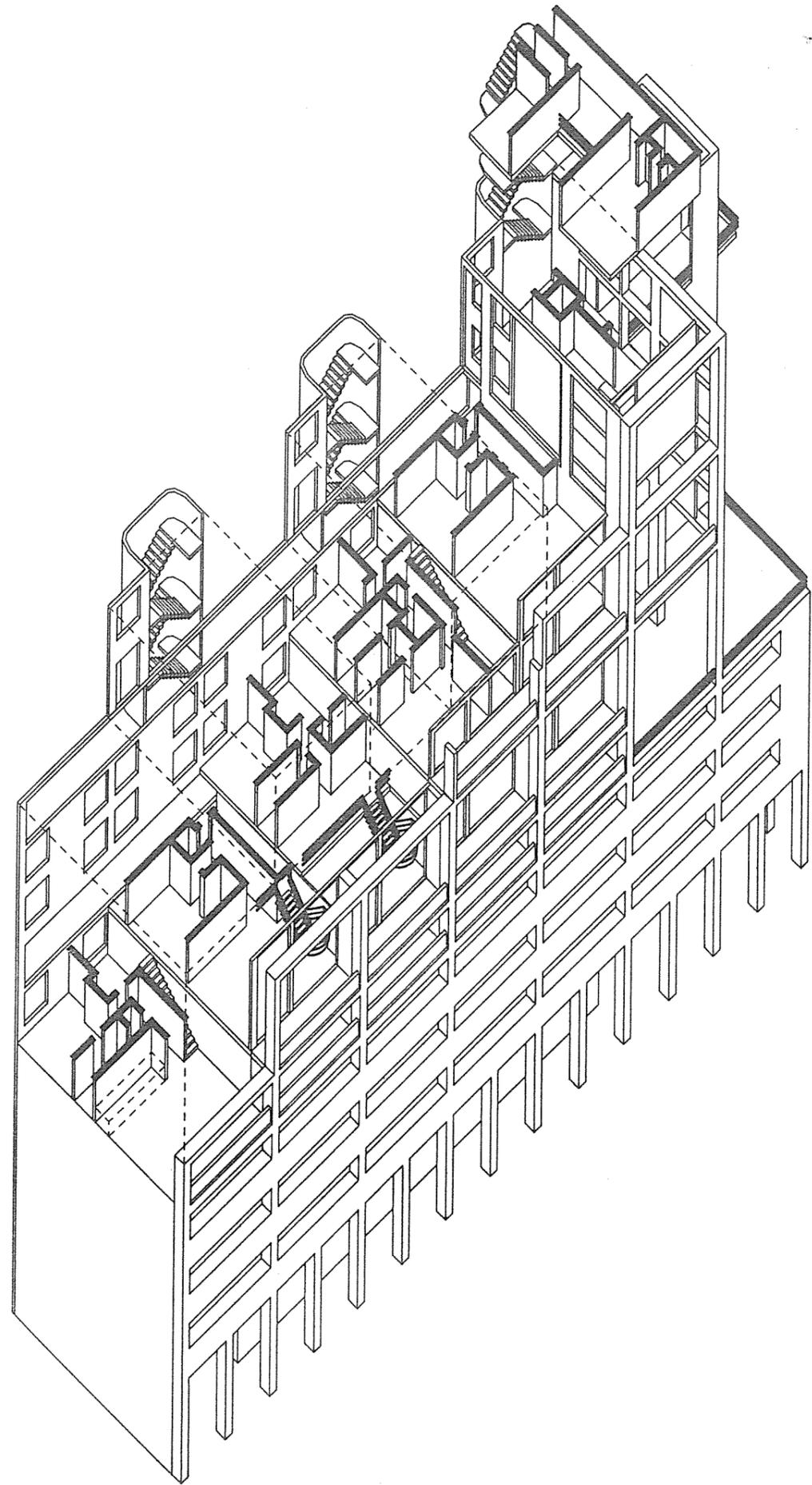


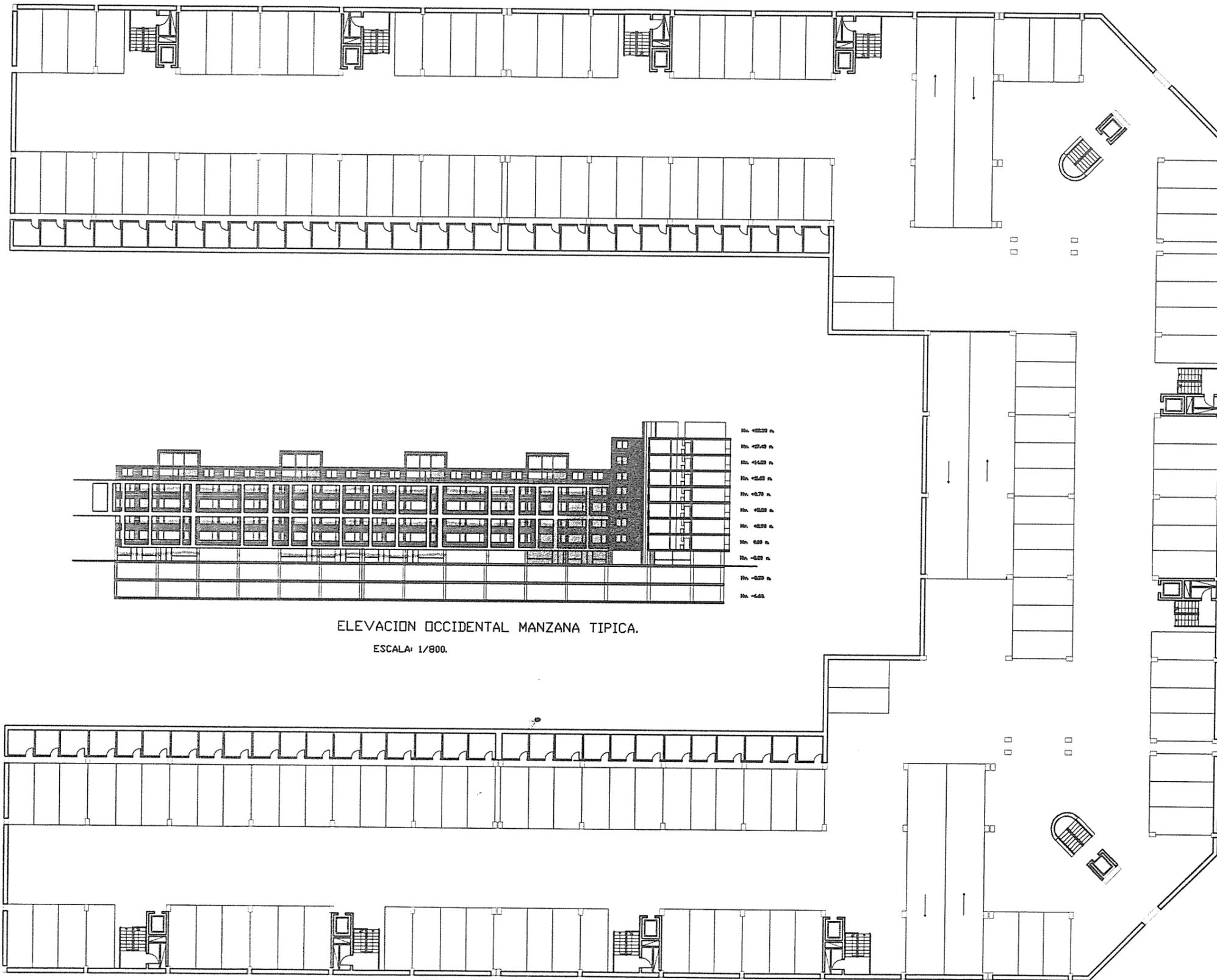
CORTE TRANSVERSAL.  
 ESCALA: 1/400.



ELEVACION LATERAL.  
 ESCALA: 1/400.





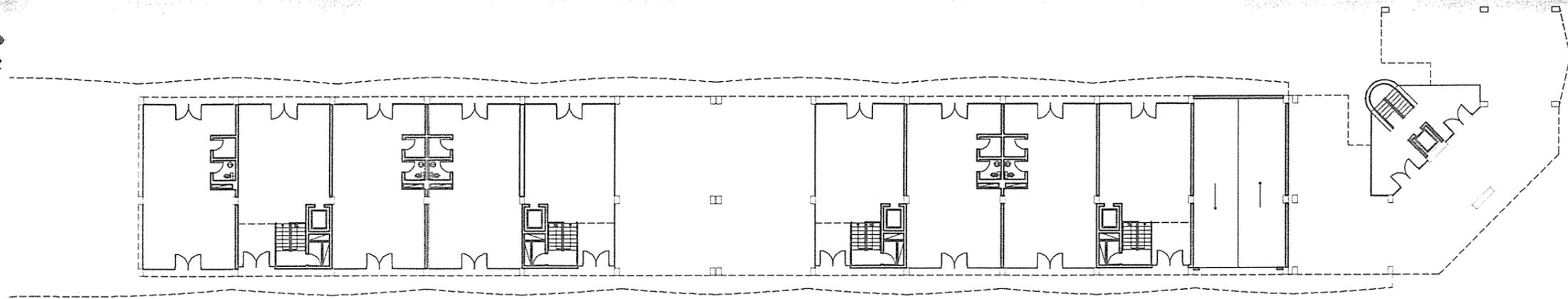


ELEVACION OCCIDENTAL MANZANA TIPICA.

ESCALA: 1/800.

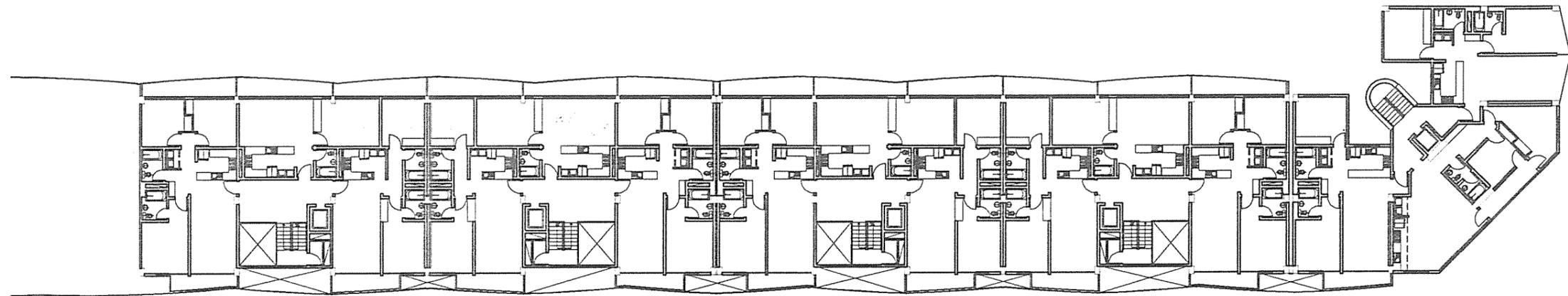
PLANTA DE SUBSUELOS MANZANA TIPICA.

ESCALA: 1/400.



PLANTA A NIVEL DE INGRESO.

NIVEL: 0.00 m.  
ESCALA: 1/400.



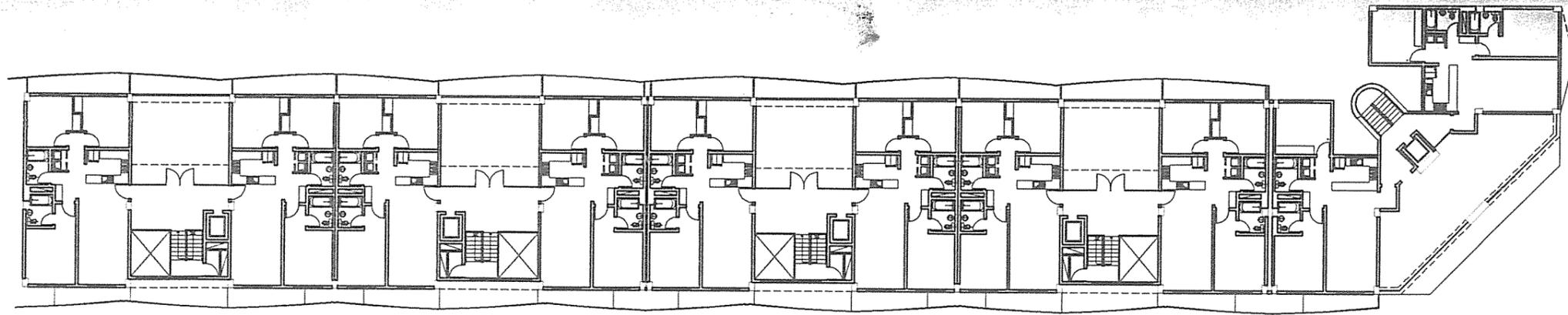
PLANTA TIPO DEPARTAMENTOS.

NIVEL: +2.90, +5.80, +8.70, +11.60 m.  
ESCALA: 1/400.



ELEVACION ORIENTAL HACIA LA CALLE MANZANA TIPICA.

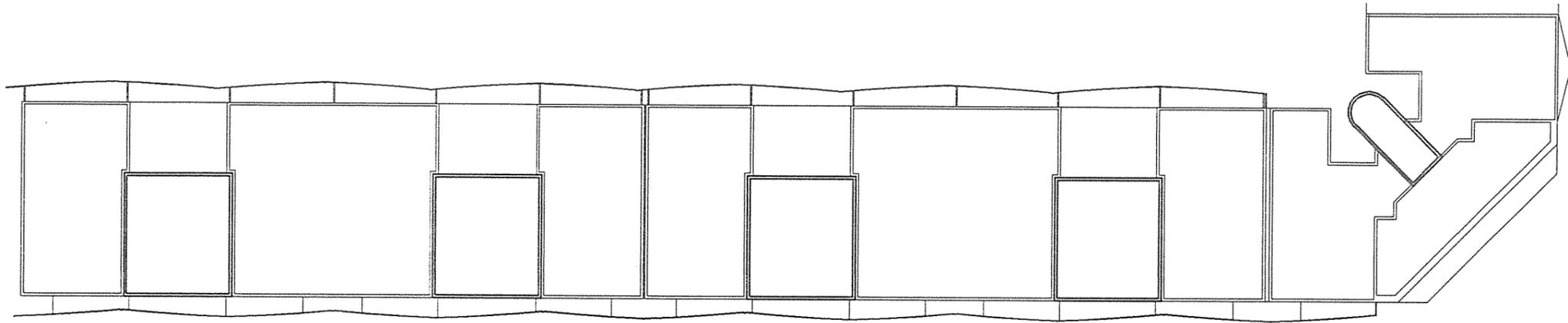
ESCALA: 1/400.



PLANTA TIPO DEPARTAMENTOS.

NIVEL: +2.90, +5.80, +8.70, +11.60.

ESCALA: 1/400.



PLANTA DE CUBIERTAS.

NIVEL: +14.50 m.

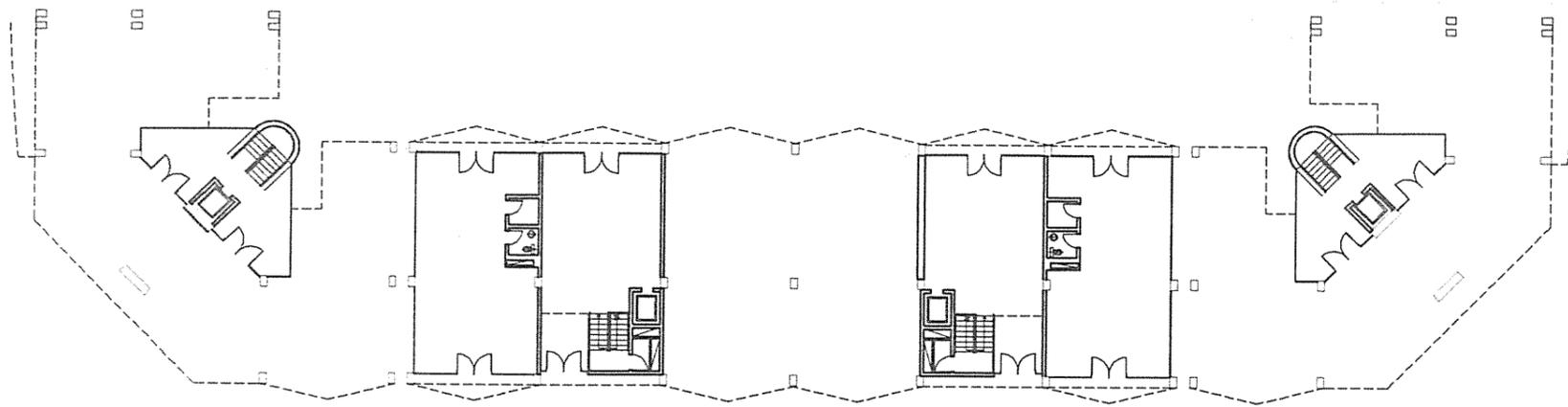
ESCALA: 1/400.



- Nv. +20.30 m.
- Nv. +17.40 m.
- Nv. +14.50 m.
- Nv. +11.60 m.
- Nv. +8.70 m.
- Nv. +5.80 m.
- Nv. +2.90 m.
- Nv. 0.00 m.
- Nv. -3.30 m.
- Nv. -3.30 m.
- Nv. -6.60 m.

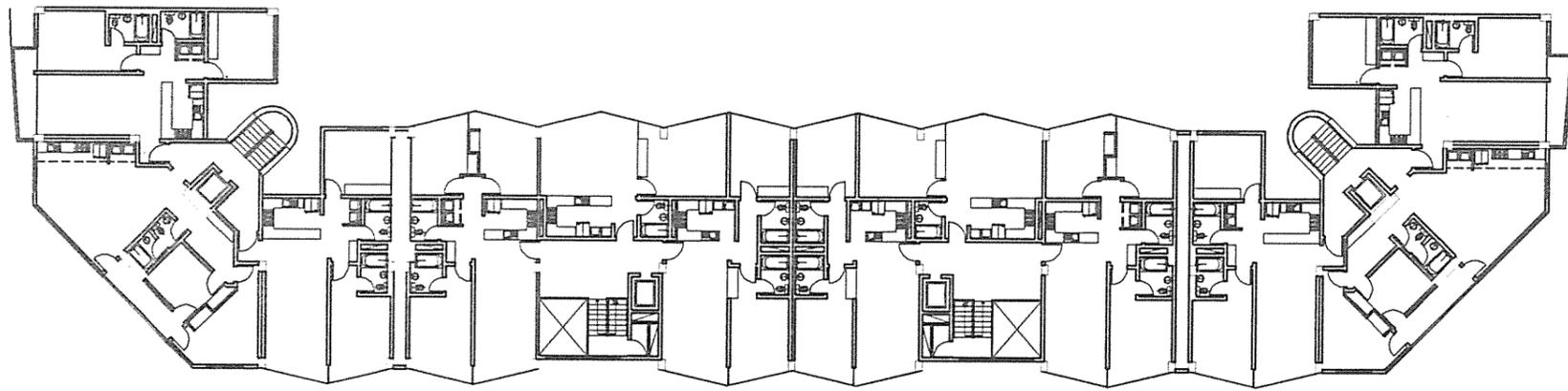
ELEVACION OCCIDENTAL MANZANA TIPICA.

ESCALA: 1/400.



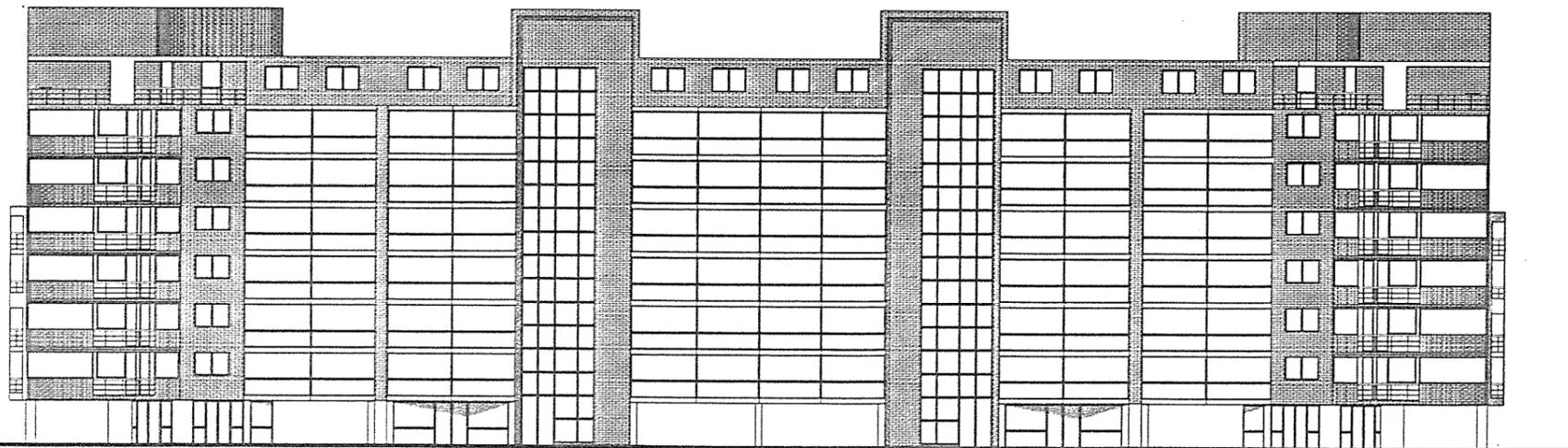
PLANTA A NIVEL DE INGRESO.

NIVEL: 0.00 m.  
ESCALA: 1/400.



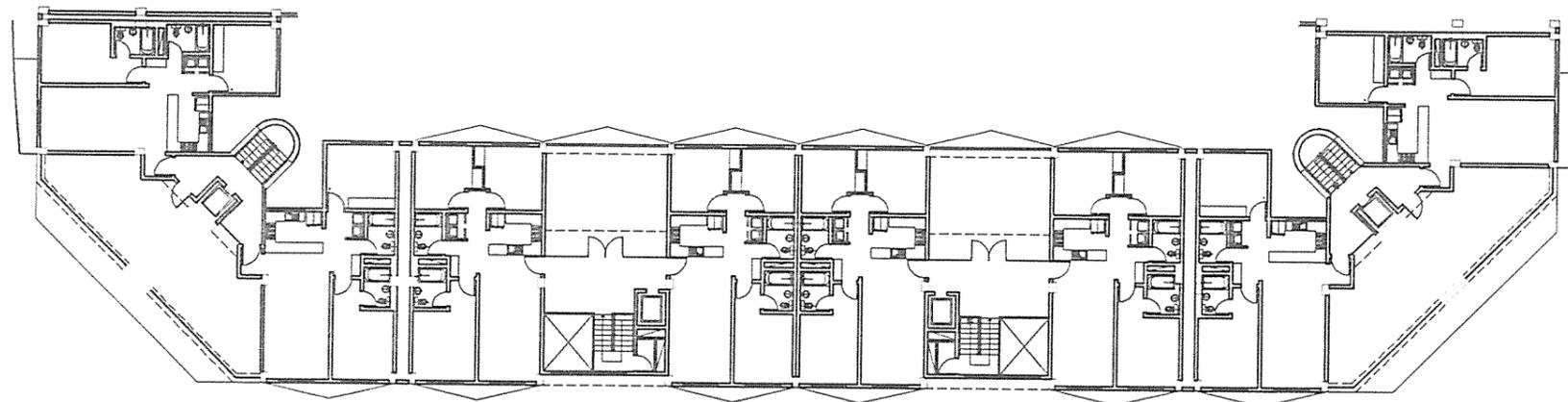
PLANTA TIPO DEPARTAMENTOS.

NIVEL: +2.90, +5.80, +8.70, +11.60 m.  
ESCALA: 1/400.



ELEVACION NORTE HACIA LA CALLE MANZANA TIPICA.

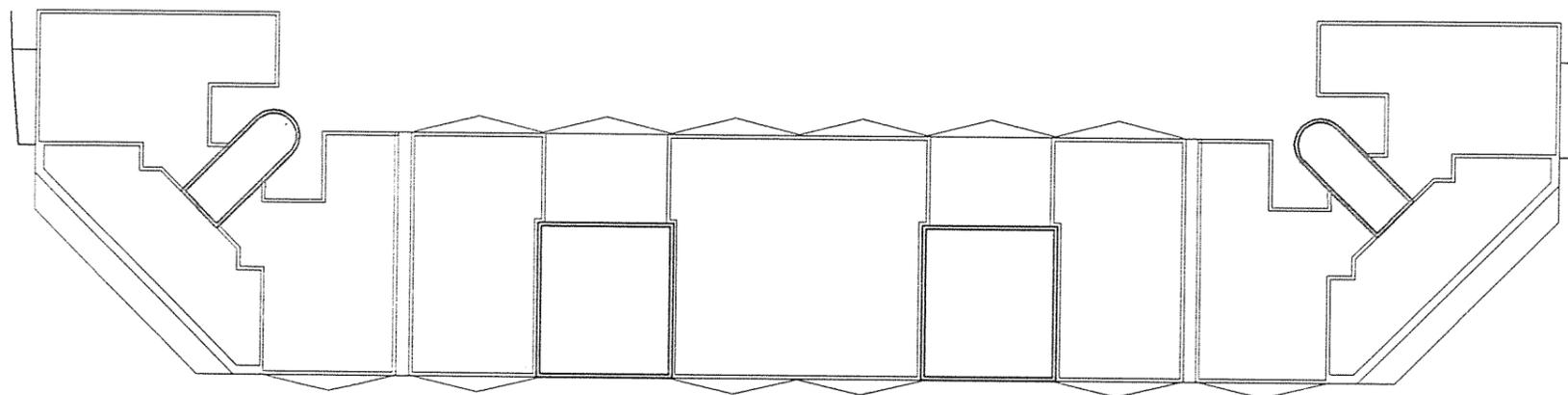
ESCALA: 1/400.



PLANTA DEPARTAMENTOS .

NIVEL: 20.30 m.

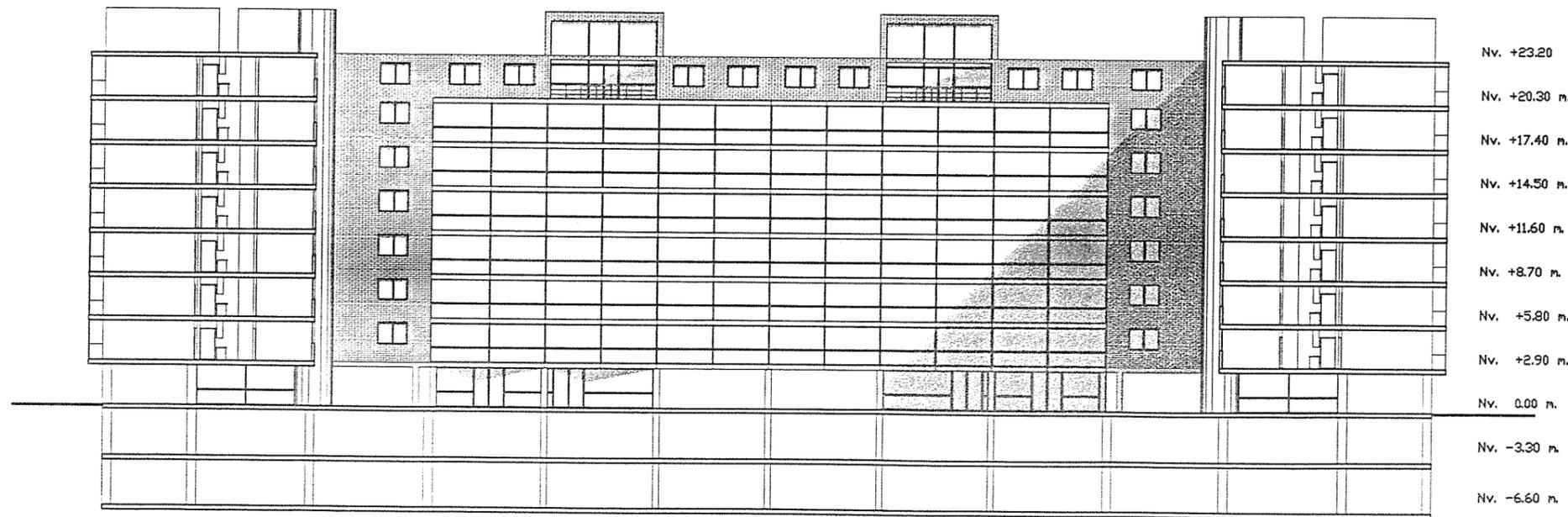
ESCALA: 1/400.



PLANTA DE CUBIERTAS.

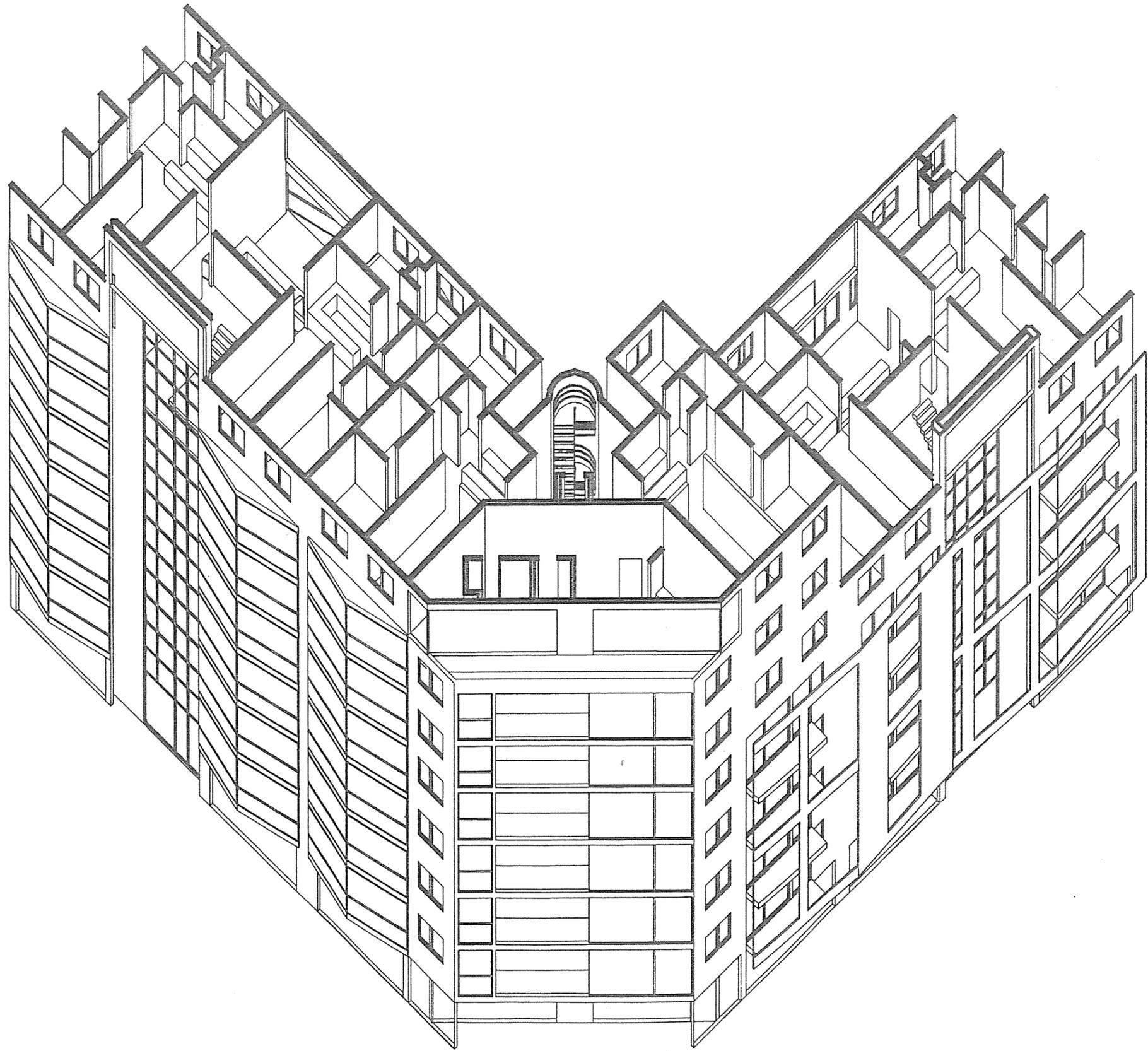
NIVEL: +23.20 m.

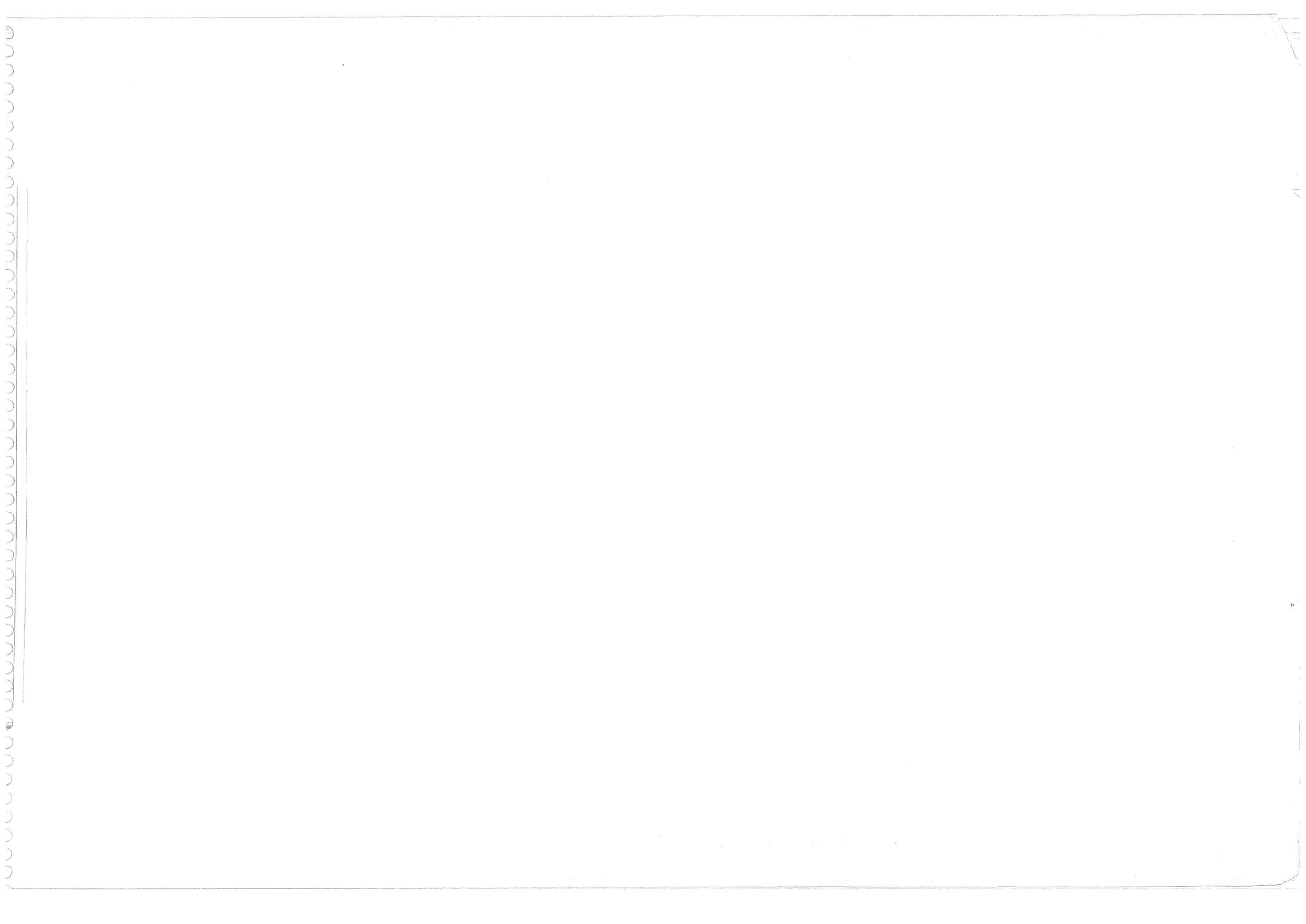
ESCALA: 1/400.



ELEVACION SUR MANZANA TIPICA.

ESCALA: 1/400.





## BIBLIOGRAFÍA.

- GOSLING, PATE - MAITLAND, PATE, Concepts of Urban Design, Academy Editions, St. Martin's Press, N.Y. - U.S.A., 1986.
- KRIER, ROB, El Espacio Urbano: Proyectos de Stuttgart, G-G Editores, Barcelona - España, 1981.
- NORBERG-SCHULZ, CHRISTIAN, Existence, Space & Architecture, Praeger Publishers Inc., New York - U.S.A., 1971.
- ROWE, COLIN - KROETTER FRED, Collage City, G-G Editores, Barcelona - España, 1980.
- ROSSI, ALDO, La Arquitectura de la ciudad, Editorial Gustavo Gili S.A., Barcelona - España, 1992.
- MUNICIPIO DEL DISTRITO METROPOLITANO DE QUITO - DIRECCION GENERAL DE PLANIFICACION, Planes Estratégicos Zonales  
Nina Comunicaciones, Colección Quito Metropolitano, Tomo VI.
- SHERWOOD, ROGER, Vivienda: Prototipos del Movimiento Moderno,  
Editorial Gustavo Gili S.A., Barcelona España, 1983.
- INSTITUTO IDELFONS CERDÁ, Cerdá, Ciudad y territorio: Una visión del futuro, Electa, Barcelona - España, 1996.