



**UNIVERSIDAD SAN FRANCISCO DE QUITO**

**Colegio de Arquitectura y Diseño de Interiores**

**Resiliencia Urbana – Centro de Capacitación no Profesional  
Sector: Parque Bicentenario de Quito**

**Johanna Isabel Maldonado López**

**Jaime López Andrade, MSC, Arq, Director de Tesis**

Tesis de grado presentada como requisito  
para la obtención del título de Arquitecto

Quito, mayo de 2015

**Universidad San Francisco de Quito**  
**Colegio de Arquitectura y Diseño de Interiores**

**HOJA DE APROBACIÓN DE TESIS**

**Resiliencia Urbana – Centro de Capacitación no Profesional**

Johanna Isabel Maldonado López

Jaime López, MSC, Arquitecto  
Director de la tesis

---

Felipe Palacios, Arquitecto  
Miembro del Comité de Tesis

---

Salvador, Arquitecto  
Miembro del Comité de Tesis

---

Marcelo Banderas, MSC, Arquitecto  
Decano del Colegio de Arquitectura  
y Diseño de Interiores

---

**Quito, mayo de 2015**

## © DERECHOS DE AUTOR

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

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

Firma: \_\_\_\_\_

Nombre: Johanna Isabel Maldonado López

C. I.: 1722943634

Lugar: Quito          Fecha: mayo de 2015

## **DEDICATORIA**

Dedico mi tesis a mis padres quienes siempre creyeron en mi y me apoyaron a lo largo de este camino, estoy agradecida de sus consejos, enseñanzas y amor incondicional. A mi hermana, un gran ejemplo a seguir, quien siempre supo alentarme y darme fuerzas para continuar. A mis compañeras de tesis por que su amistad fue muy importante para lograr esta meta.

## **RESUMEN**

Las ciudades se han formado en un constante ciclo de retos y respuestas. Y esta capacidad de resurgir de una adversidad es la que un arquitecto debe saber analizar e implementar en la ciudad, para que un proceso natural de miles años pueda darse en tan solo décadas. En Quito se pueda dar esta oportunidad utilizando como punto de reacción el Parque Bicentenario, actual vacío urbano de la ciudad. Este cambio es conocido como resiliencia urbana la cual se puede desarrollar en diferentes ámbitos, y la cual puede convertirse en un plan de mejora social en la ciudad.

## **ABSTRACT**

The cities have been formed in a constant cycle of challenges and answers. Their ability to rise from adversity is what an architect must be able to analyze and implement in the city, in order to make a natural process of thousand years occur in just decades. Using the Bicentennial Park in Quito as a reaction point you can take the opportunity of transforming an urban empty space of the city into a place that generates growth for the city. This change is known as urban resilience which can be developed in different fields, and which can become a social improvement plan in the city.

## TABLA DE CONTENIDO

|  |        |
|--|--------|
| <b>Resumen</b> .....   | 6      |
| <b>Abstract</b> .....  | 7      |
| <br><b>INTRODUCCIÓN</b> .....  | <br>9  |
| Problemática .....   | 10     |
| Objetivos.....   | 11     |
| <br><b>CÁPITULO I: Análisis del Sector</b> .....                     | <br>12 |
| Análisis Histórico y Crecimiento Urbano .....                        | 12     |
| Desarrollo del Sector .....  | 15     |
| Cuadro de Densidades y Uso de Suelo.....                             | 20     |
| Formación de vías.....   | 24     |
| <br><b>CÁPITULO II: Plan Masa</b> .....                              | <br>26 |
| Concepto: Resiliencia Urbana .....                                   | 26     |
| Resiliencia Urbana y Análisis del Plan de Ordenamiento .....         | 28     |
| Plan Masa .....  | 34     |
| Propuesta Urbana.....  | 36     |
| <br><b>CÁPITULO III: Centro de Capacitación no Profesional</b> ..... | <br>38 |
| Concepto y Partido Arquitectónico .....                              | 38     |
| Planimetría.....   | 42     |
| <br><b>CÁPITULO IV: Conclusiones</b> .....                           | <br>52 |
| Conclusiones.....  | 52     |
| <br><b>REFERENCIAS (Nivel 1)</b> .....                               | <br>53 |

## INTRODUCCIÓN

El proyecto de fin de Carrera con el tutor de tesis Jaime López, se inicio con la disposición de que todos los alumnos desarrollarían su trabajo en el Parque Bicentenario. Por lo cual en parejas se procedió a hacer un análisis del sector, mi compañero fue Pablo Callejas. En el sector se analizo las necesidades del mismo, los pro que pueden desarrollarse y los contras que se deben implementar.

A continuación de dicho análisis se busco un concepto que sea el punto de partida a desarrollar del plan masa que resuelva los problemas del sector y de la ciudad. Desde el desarrollo del plan masa fue un trabajo individual, en donde los cambios urbanos en el Parque Bicentenario se puso a disposición de cada alumno. Se incluyo un análisis del actual plan de ordenamiento del Municipio de Quito para crear uno nuevo que vaya a la par.

Al finalizar el plan masa se define un espacio a 200 metros a la redonda para diseñar un plan urbano a una escala mayor, dentro del plan urbano se prevé elegir un edificio a desarrollar a detalle. Este edificio de igual manera tiene un concepto y programa que se relaciona o proviene del anterior utilizado en el plan masa. El edificio además del concepto tiene un partido arquitectónico que es la base del emplazamiento del mismo y su desarrollo. El edificio se diseño hasta el detalle estructural para hacerlo realista y viable a construir si ese fuera el caso.

## PROBLEMÁTICA

Para estudiar la problemática del sector Parque Bicentenario se hizo un análisis urbano que comienza desde los crecimiento de Quito, a la creación del antiguo aeropuerto Mariscal Sucre y la creación del actual Parque Bicentenario. En este periodo de tiempo la ciudad se desarrollo y se vio afectada por los cambios dados en este lugar.

A nivel urbano el crecimiento vial que se desarrollo fluidamente y con mayor movilidad publica en dirección norte sur. Lo cual representa un problema de congestión vehicular para la ciudad, que se agrava mas cuando se construye el antiguo aeropuerto Mariscal Sucre que crea una barrera en la ciudad. La construcción del aeropuerto creo también un cono de aproximación para la entrada y salida de aviones que provoco grandes cambios urbanos en el sector. Este cono de aproximación creo un ordenamiento municipal que no permitía a las edificaciones sobrepasar los tres niveles en planta. Por lo cual se hizo un sector solo de vivienda familiar que provoco una gran densidad en ocupación de suelo. La llegada del aeropuerto también trajo consigo una cantidad de fabricas que se emplazan alrededor de este creando contaminación ambiental y visual.

Ahora como Parque Bicentenario aun tiene falencias ya que sigue siendo una barrera vehicular y no comparte conexiones visuales directas parque – ciudad. La infraestructura es pobre al igual que las áreas verdes. Existe un proyecto el cual aun no se a puesto a disposición mas que el inicio del “Metro de Quito”. El ordenamiento municipal cambio para dar disposición a grandes edificios de ocho a veinte niveles en planta pero están sectorizados y no unifican los barrios contiguos.

## **OBJETIVOS**

Se propone definir los problemas del sector para atacar cada uno de ellos y crear un proyecto que responda a todas las necesidades. Crear un modelo de resiliencia urbana que se desarrolle en el Parque Bicentenario y sea un ejemplo de la capacidad de resurgimiento de la ciudad misma. Llevar este modelo resiliencia urbana con el actual plan de ordenamiento del Municipio de Quito y crear uno nuevo que incluya mejoras. Eliminar el vacío urbano actual con la implementación de áreas verdes e infraestructura faltante en el sector. Expropiar fabricas y terrenos aledaños con el fin de eliminar la barrera visual, e implementar nuevas vías transversales para eliminar la barrera vehicular Este Oeste. Junto con el modelo de resiliencia urbana crear un plan de mejora social que sea el punto de partida a futuro para el cambio de la ciudad. Crear una edificación que vaya de acuerdo al plan de mejora social que resuelva problemas actuales y que impulsen a un cambio a la sociedad.

## CÁPITULO I

### ANÁLISIS DEL SECTOR

#### Análisis Histórico y Crecimiento Urbano

Para estudiar la problemática del sector Parque Bicentenario se hizo un análisis urbano que comienza desde los crecimiento de Quito. La ciudad de Quito cuando establecida como colonia tuvo un planeamiento inicial, el cual incluía las ventajas de la retícula.

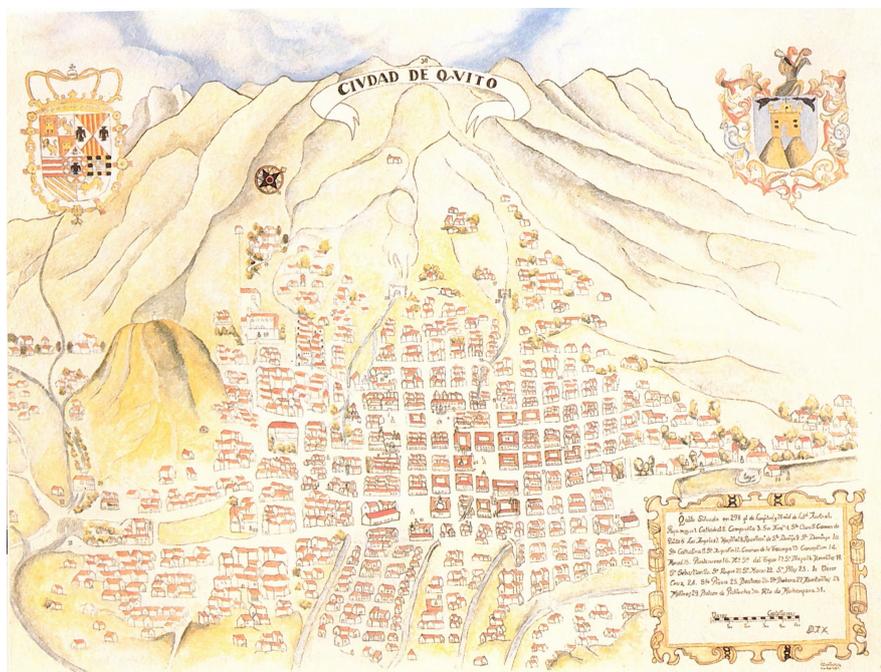


Imagen 1 Plano de Quito 1734. Obtenida en Secretaria Metropolitana de Territorio Habitar y Vivienda

Este planeamiento urbano fue conocido como Plan Jones Odriazola. El cual con la expansión y el crecimiento de la ciudad se fue perdiendo a pesar de que el espacio urbano se fue ocupando de forma concéntrica alrededor del plan. Con el pasar del tiempo esta forma de expansión se rompe y comienza un crecimiento urbano lineal Sur Norte, que hace a la ciudad de Quito larga pero no ancha en territorio.

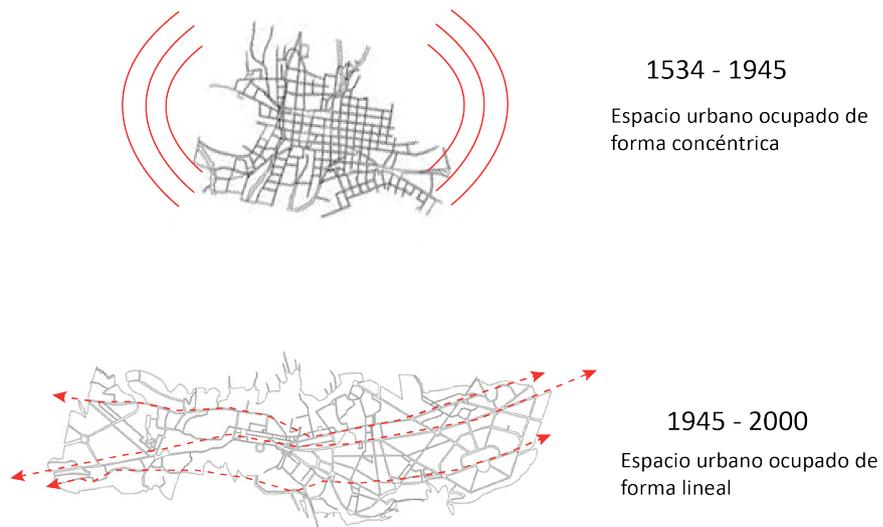


Imagen 2 Diagrama de Crecimiento Urbano de la Ciudad de Quito

Para 1950 el crecimiento lineal de la ciudad de Quito eliminó por completo el plan inicial y el uso de la retícula. Sin embargo la ciudad no tiene una fluidez espacial lineal debido a que las cuadras no tienen un límite de ocupación de suelo.

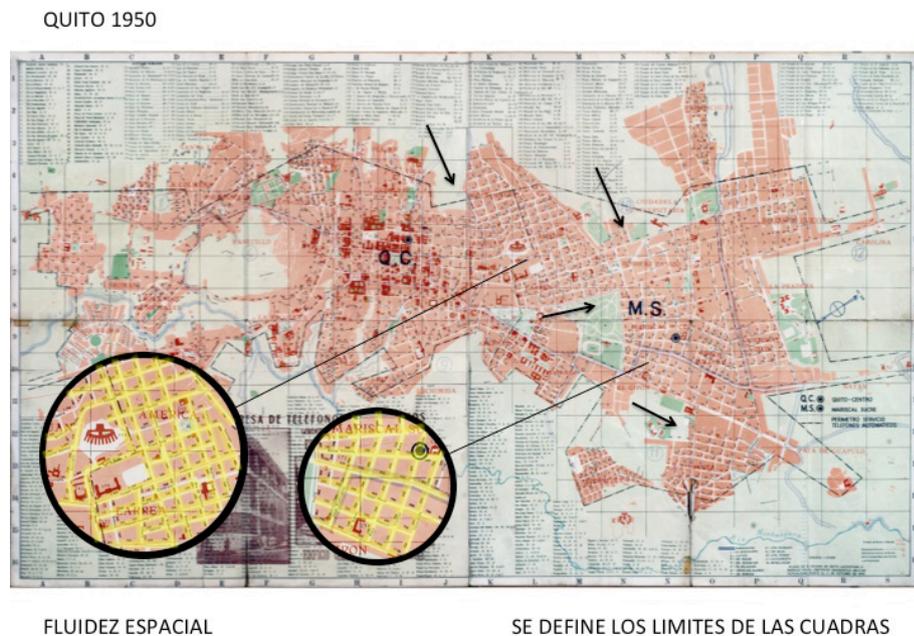


Imagen 3 Plano de Quito 1950. Obtenida en Secretaria Metropolitana de Territorio Habitar y Vivienda

En 1960 la ciudad tenía definida sus grandes vías longitudinales que recorrían la ciudad y sus sectores de alta, mediana y baja densidad urbana. El sector del Sur y Centro de la ciudad se caracterizó por su alta densidad. Mientras que el Norte de la ciudad tenía una baja densidad con grandes lotes en ocupación de suelo. Este fue un año importante para Quito ya que se inauguró el aeropuerto Mariscal Sucre en el Norte de la ciudad aprovechando su baja densidad urbana.

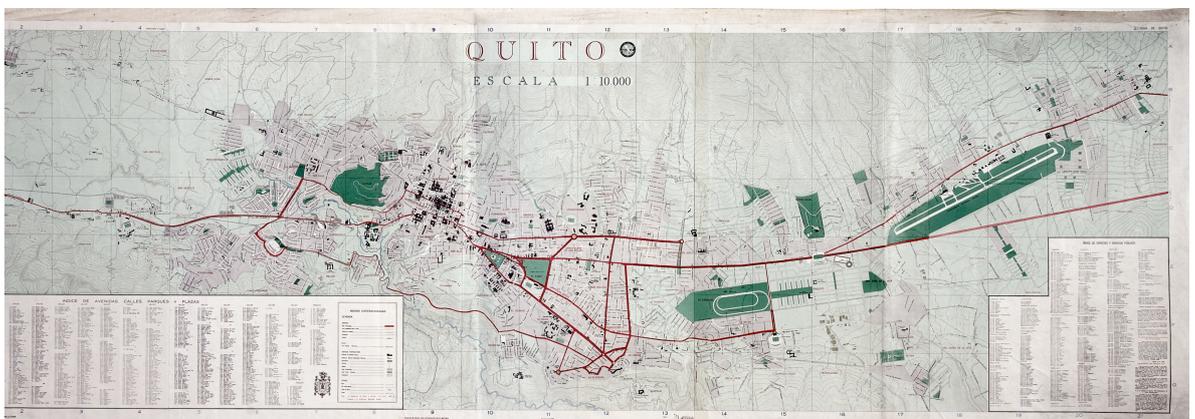


Imagen 4 Plano de Quito 1960. Obtenida en Secretaria Metropolitana de Territorio Habitar y Vivienda



Imagen 5 Diagramas de densidad centro de la ciudad y norte de la ciudad

## Desarrollo del Sector

Después del análisis histórico y urbano de la ciudad nos enfocamos directamente en el sector que envuelve el Parque Bicentenario, antiguo aeropuerto Mariscal Sucre. El desarrollo del sector en 1928 era casi nulo, el sector era una gran planicie de cultivos temporales. El sector de Cotocollao era el más desarrollado, sin embargo era una parroquia de uso agrícola.



Imagen 6 Desarrollo del Sector I



Imagen 7 Vista aérea sector aeropuerto 1961. Obtenida en la Secretaria Metropolitana de Territorio Hábitat y Vivienda

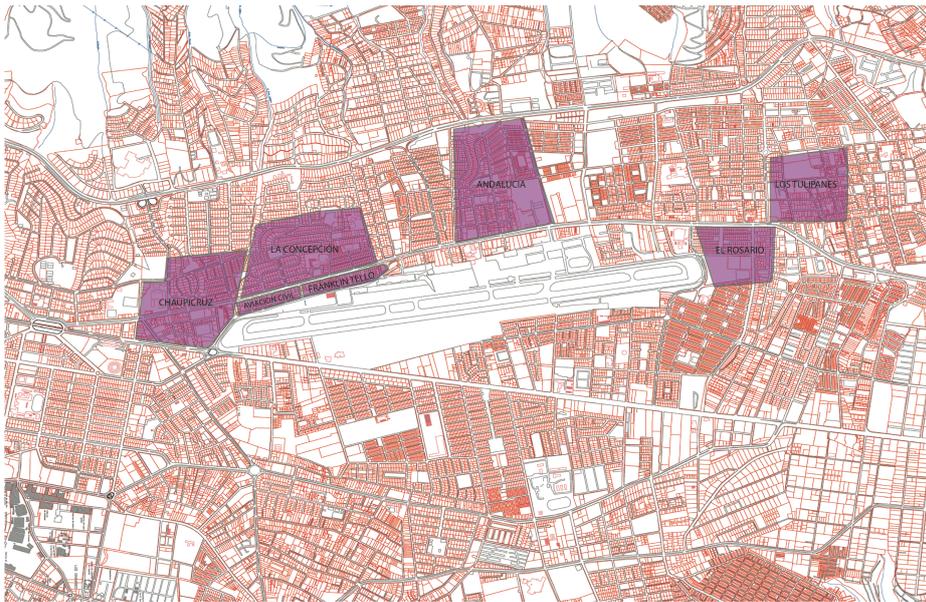


Imagen 8 Desarrollo del Sector II



Imagen 9 Vista aérea sector aeropuerto 1971. Obtenida en la Secretaria Metropolitana de Territorio Hábitat y Vivienda

En 1960 se desarrolla los primeros barrios del sector ubicados en focos aislados en la avenida de la prensa. Esto gracias a la previa construcción del aeropuerto Mariscal Sucre y su apertura este mismo año.

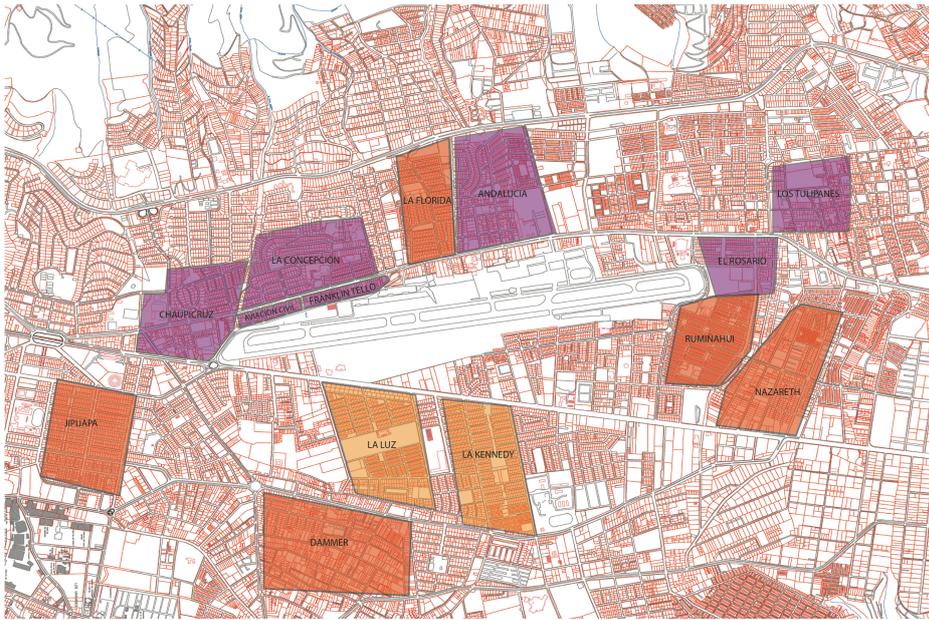


Imagen 10 Desarrollo del Sector III

En 1967 se desarrolla alrededor del aeropuerto programas estatales de lotización masiva. Lo que trae al sector un alto desarrollo en vivienda de bajo impacto en altura y ocupación de suelo.



Imagen 11 Desarrollo del Sector IV

En 1975 se desarrolla la segunda etapa de crecimiento masivo en el sector. Este se debe a la gran cantidad de construcción que se dio en Quito por el Boom Petrolero.



Imagen 12 Desarrollo del Sector V



Imagen 13 Vista aérea sector aeropuerto 1981. Obtenida en la Secretaria Metropolitana de Territorio Hábitat y Vivienda



Imagen 14 Vista aérea sector aeropuerto 1981. Obtenida en la Secretaria Metropolitana de Territorio Hábitat y Vivienda

En 1980 se establecen los últimos barrios en el sector. Estos barrios no son solo de vivienda y comercio, también existen barrios con presencia industrial y bodegas debido al antiguo aeropuerto Mariscal Sucre.



Imagen 15 Vista aérea sector aeropuerto 1991. Obtenida en la Secretaria Metropolitana de Territorio Hábitat y Vivienda

A partir de los años 1990 hasta 2013, año en que el aeropuerto sale de Quito y se traslada a Tababela, no se registraron grandes cambios en el sector debido al ordenamiento del municipio de Quito y su disposición en la construcción.

### **Cuadro de Densidades y Uso de suelo**

Para estudiar las necesidades de infraestructura del sector se hizo varios cuadros de densidades que muestran los puntos de mayor ocupación y el uso de suelo.



Imagen 16 Cuadro de Densidad Muy Alta, Alta, Medio y Bajo



Imagen 17 Cuadro de Densidad Bajo



Imagen 18 Cuadro de Densidad Medio



Imagen 19 Cuadro de Densidad Alta



Imagen 20 Cuadro de Densidad Muy Alta



Imagen 21 Cuadro de Uso Industrial de suelo

El sector esta muy definido por puntos de uso industrial que se desarrollo alrededor del Parque Bicentenario debido a su baja densidad en ocupación de suelo pero tiene un alto impacto en contaminación visual y ambiental.



Imagen 22 Diagrama de relación asentamientos industriales vs vivienda

## Formación de vías

Es necesario estudiar en el sector sus vías para entender que flujo vehicular que rodea el Parque Bicentenario. Además saber las vías de aproximación y posibles accesos al mismo tanto vehiculares como peatonales.

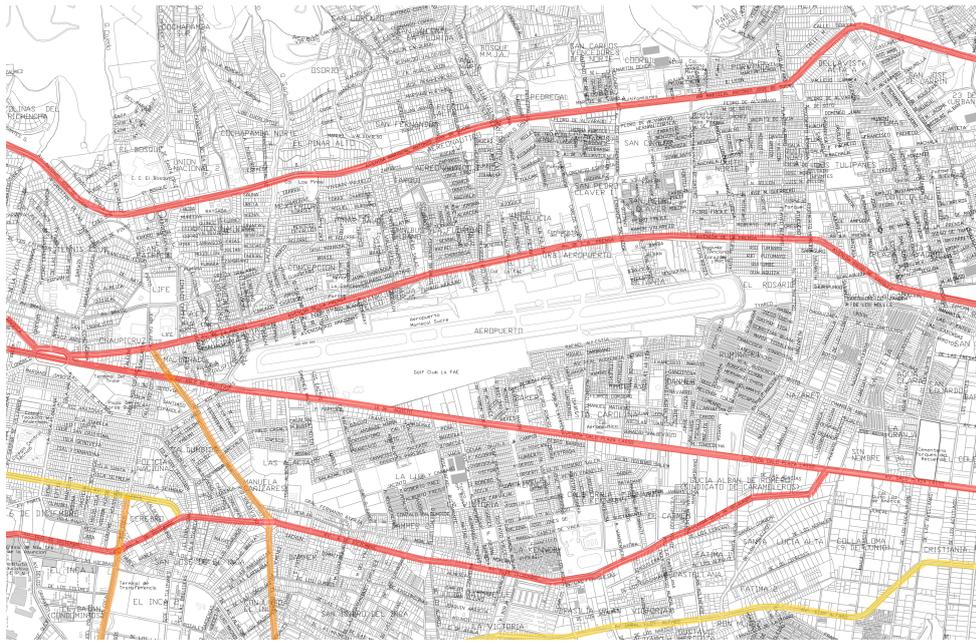


Imagen 23 Diagrama de vías principales N-S (rojo), principales E-O (naranja) y secundarias (amarillo)

Quito al igual que el sector del parque Bicentenario poseen grandes vías principales de alto flujo peatonal en dirección Norte – Sur. En este sentido existen dos visas principales de aproximación y acceso al parque, av. De la Prensa y av. Galo Plaza. Sin embargo el sector carece de vías principales en dirección Este – Oeste, mas que la av. El Inca la cual solo se aproxima al lado sur del parque. De igual manera las vías secundarias de alto flujo vehicular son longitudinales y no transversales.



Imagen 24 Diagrama de intento de retícula en el sector

Las calles en el sector no son lineales y no todas tienen conexión con las grandes vías. Esto se debe a que el sector antes del emplazamiento de barrios eran grandes lotes de agricultura. Y después de la lotización cada dueño dividió su parte en la cantidad de lotes que deseaba. Es por eso que muchos límites están definidos según los linderos naturales del terreno. Sin embargo dentro de los mismos se pueden apreciar en ciertos lugares intentos de cuadrículas que se cortan al llegar al límite del posible anterior terreno.



Imagen 25 Diagrama de definición por linderos

## CÁPITULO II

### PLAN MASA

#### Concepto: Resiliencia Urbana

Después de haber analizado los cambios urbanos e históricos del sector, es necesario buscar un concepto que vaya de la mano con los futuros cambios que se darán en el Parque Bicentenario. Este concepto debe compartir un movimiento moderno arquitectónico que cree transparencia y apertura y vaya con la sociedad moderna.

El Parque Bicentenario actualmente no tiene una adecuada infraestructura ni áreas verdes recreativas de acuerdo a su planeamiento inicial. En este momento el parque es un vacío urbano, se subestima sus uso. Además es una barrera dentro de la ciudad que no permite las conexión visual que necesita un parque con la ciudad.

Por estas razones el Parque Bicentenario es adecuado para crear un modelo de resiliencia urbana. Un punto urbano en la ciudad que cree influencia hacia el exterior, que tenga una fuerte relación entre la infraestructura y su sector, que no sea solo un lugar de transición si no sea un lugar de estancia y que cree una nueva identidad en la ciudad.

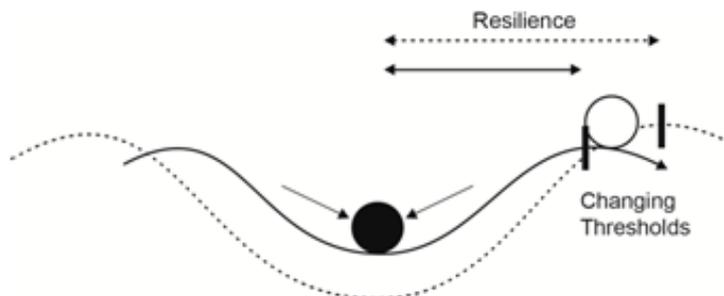


Imagen 26 Diagrama de Resiliencia obtenida en <http://www.gerrymarten.com/ecologia-humana/capitulo11.html>

La Resiliencia Urbana es la habilidad para resurgir de la adversidad, adaptarse, recuperarse y acceder a una vida significativa y productiva. Sin embargo este es un proceso dinámico que tiene por resultado la adaptación positiva en contextos de gran adversidad.

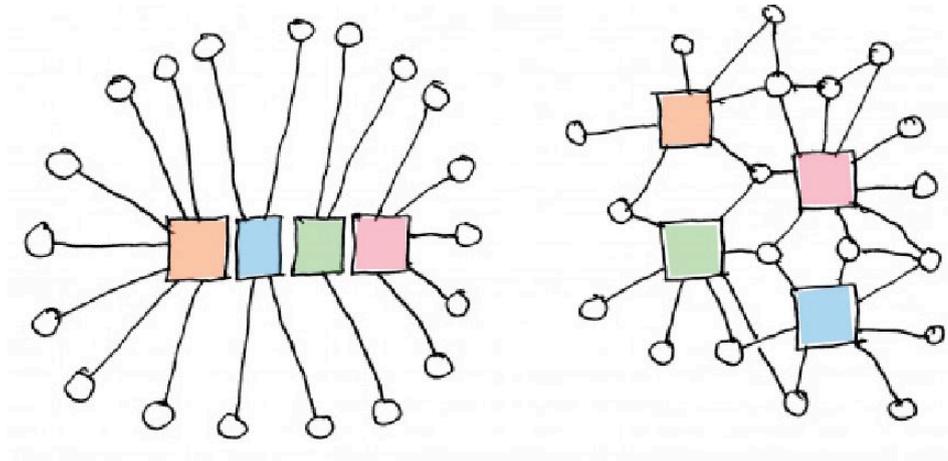


Imagen 27 Diagrama de Resiliencia obtenida en <http://www.metropolismag.com/Point-of-View/March-2013/Toward-resiliente-Architectures-1-Biology-Lessons/>

La resiliencia urbana está vinculada a los conceptos dinámicos de desarrollo y de crecimiento urbano. En este sentido, la resiliencia es un proceso y no una respuesta inmediata a la adversidad. Las ciudades deben desarrollar estrategias de planeamiento y diseño, que permitan adquirir las habilidades necesarias para enfrentar los retos futuros.

## Resiliencia Urbana y Análisis del Plan de Ordenamiento

La resiliencia urbana es el concepto para comenzar el análisis del comparativo del sector con los objetivos del mismo. Por lo cual se crean dos diagramas de la posición del proyecto frente al sitio de intervención, crean un modelo de adaptabilidad frente a la sociedad y la ciudad. Todo esto se desarrolla en conjunto con un análisis del plan de ordenamiento Municipal de Quito.

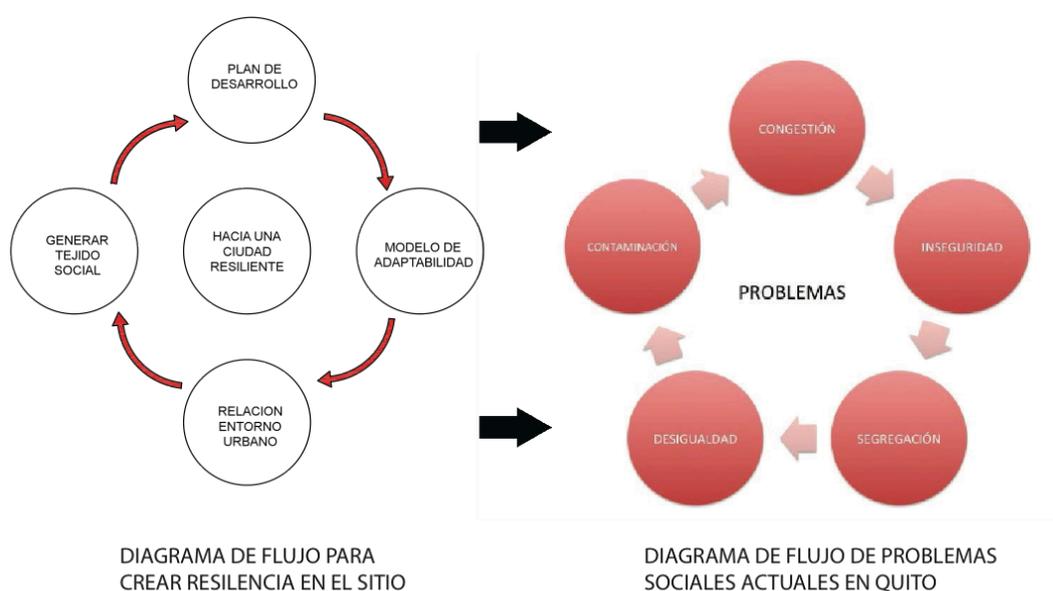


Imagen 28 Diagrama de flujo para crear resiliencia e identificación de problemas sociales

El primero es un diagrama de flujo para crear resiliencia en el sitio, el cual se inicia con un plan de desarrollo. Este plan de desarrollo incluye todos los aspectos analizados anteriormente, y deriva en el siguiente paso que es crear el modelo de adaptabilidad conjunto con los objetivos de la resiliencia urbana. Al determinar estos aspectos el siguiente paso es relacionarlo directamente con su entorno y después generar un nuevo tejido social, enfocar el concepto hacia un plan de mejora social creado para contrarrestar el diagrama de flujo de problemas sociales actuales en Quito.



Imagen 29 Diagrama de Análisis Conceptual I

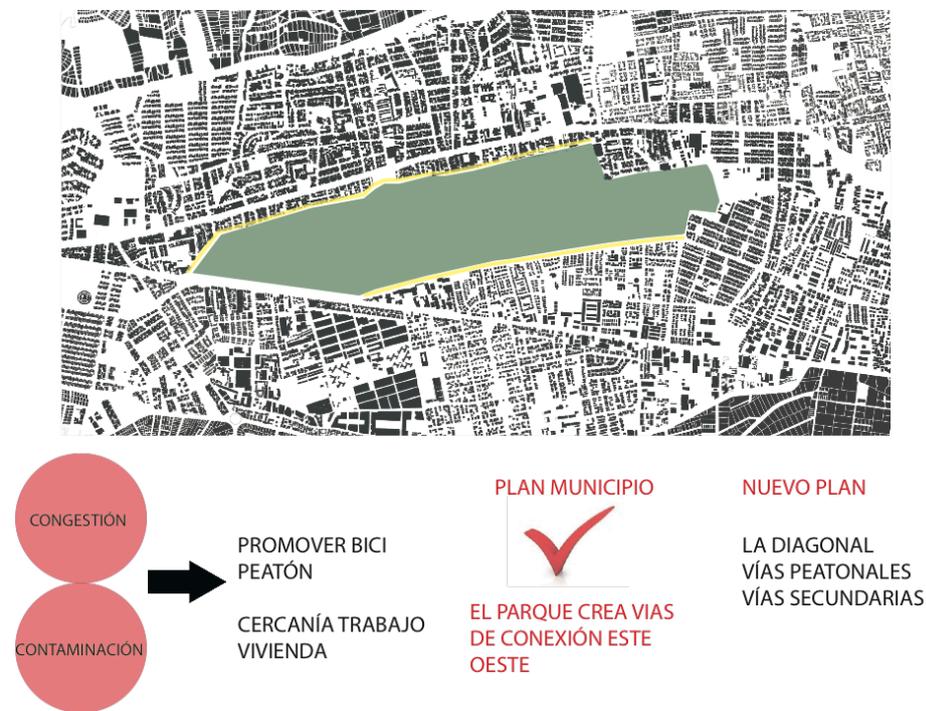


Imagen 30 Diagrama de Análisis Conceptual II

Para contrarrestar la congestión y la contaminación, problemas del diagrama de flujo social, se pretende promover al peatón y crear nuevas vías de descongestión vehicular. Para esto se necesita una mejora en los espacios públicos peatonales, y además promover la cercanía del trabajo con la vivienda. El plan de ordenamiento Municipal de Quito prevé la creación de nuevas vías transversales al parque en dirección Este – Oeste. En el nuevo plan de resiliencia urbana se propone la creación de una vía rápida diagonal al parque, vías secundarias transversales en dirección Este – Oeste y vías exclusivas para el peatón.

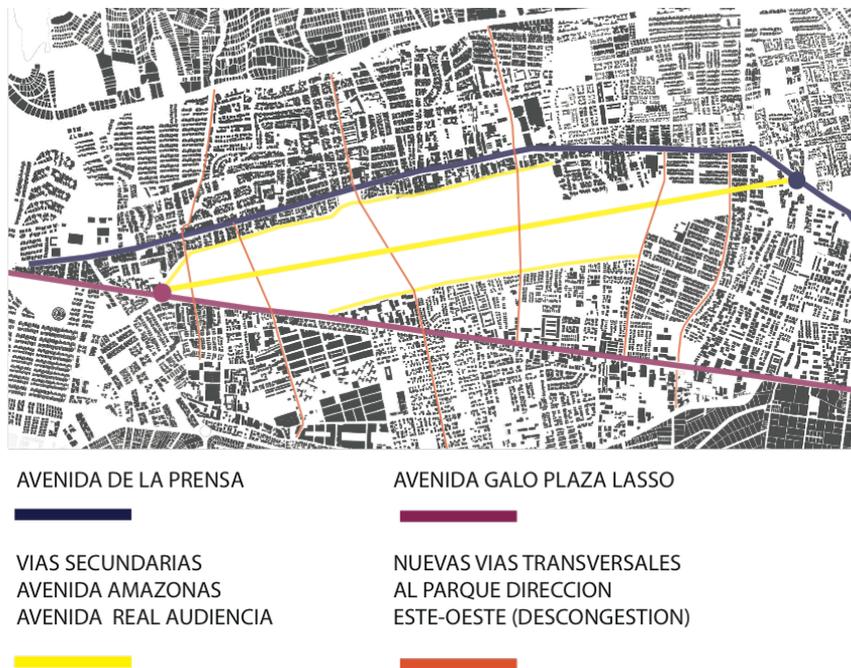
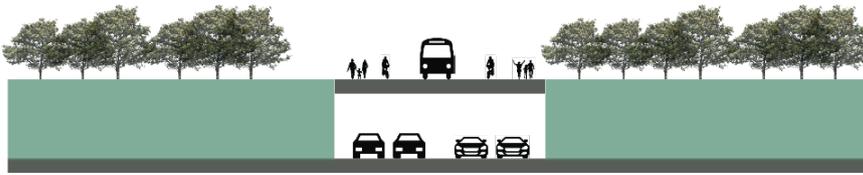


Imagen 31 Diagrama de Análisis Conceptual III



LA DIAGONAL  
 CREAR UNA VIA QUE CONECTE LA AVENIDA DE LA PRENSA Y LA AVENIDA GALO PLAZA LASSO  
 LA DIAGONAL SE DIVIDE EN DOS: ABAJO UNA VIA RAPIDA VEHICULAR  
 ARRIBA UNA VIA EXCLUSIVA DE TRANSPORTE PUBLICO, CICLO VIA Y PEATONAL



Imagen 32 Diagrama de Análisis Conceptual IV

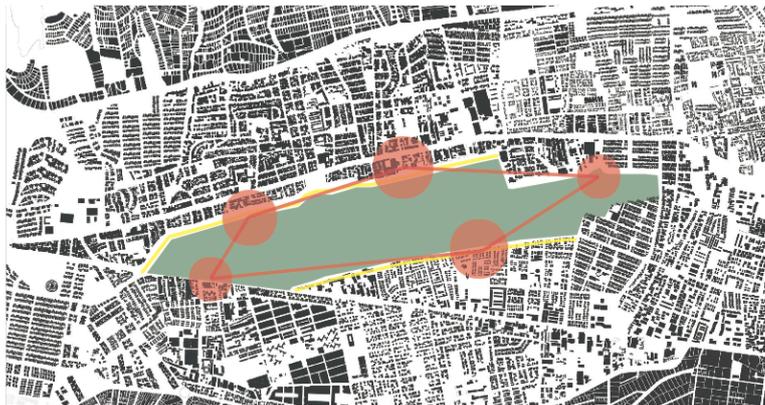


Imagen 33 Diagrama de Análisis Conceptual V

Para contrarrestar la inseguridad, se pretende implementar infraestructura pública que ayude con la mejora social enfocado hacia la educación. El plan del municipio implementa equipamientos más enfocados hacia lo cultural, mientras que el plan de resiliencia urbana propone la creación de infraestructura social como centros de educación y centros comunitarios.

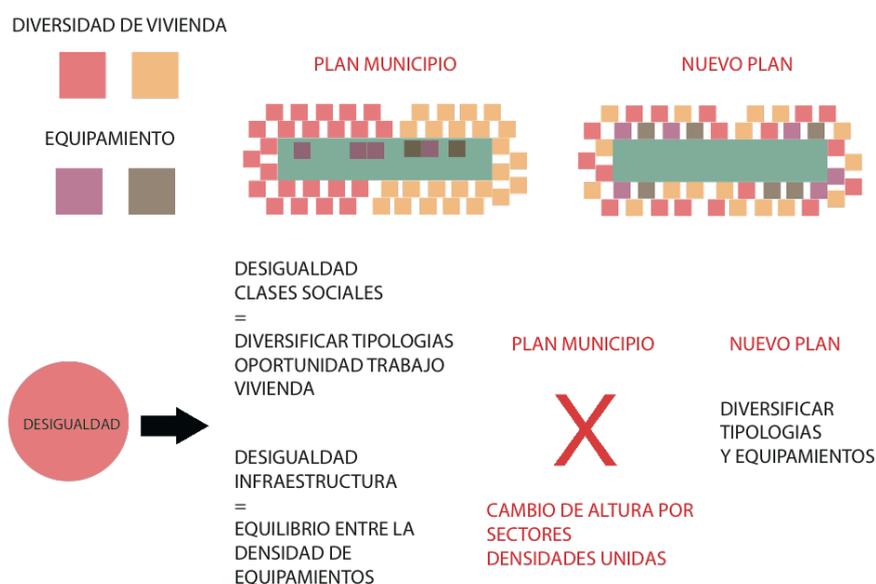


Imagen 34 Diagrama de Análisis Conceptual VI

Existen dos tipos de desigualdad en el sector, la desigualdad de clases sociales y la desigualdad de infraestructura. La desigualdad de clases sociales se puede contrarrestar con la diversificación de tipologías, brindando igual oportunidad de trabajo y viviendo, eliminando la sectorización de barrios. La desigualdad de infraestructura se contrarresta creando un equilibrio en la densidad de equipamientos de un sector. El plan del municipio propone un cambio en altura sectorizado y con densidades unidas. Lo cual no elimina el problema, por lo que el plan de resiliencia urbana propone diversificar la tipología y equipamientos en altura, pero no por sectores si no todo unificado alrededor del parque.

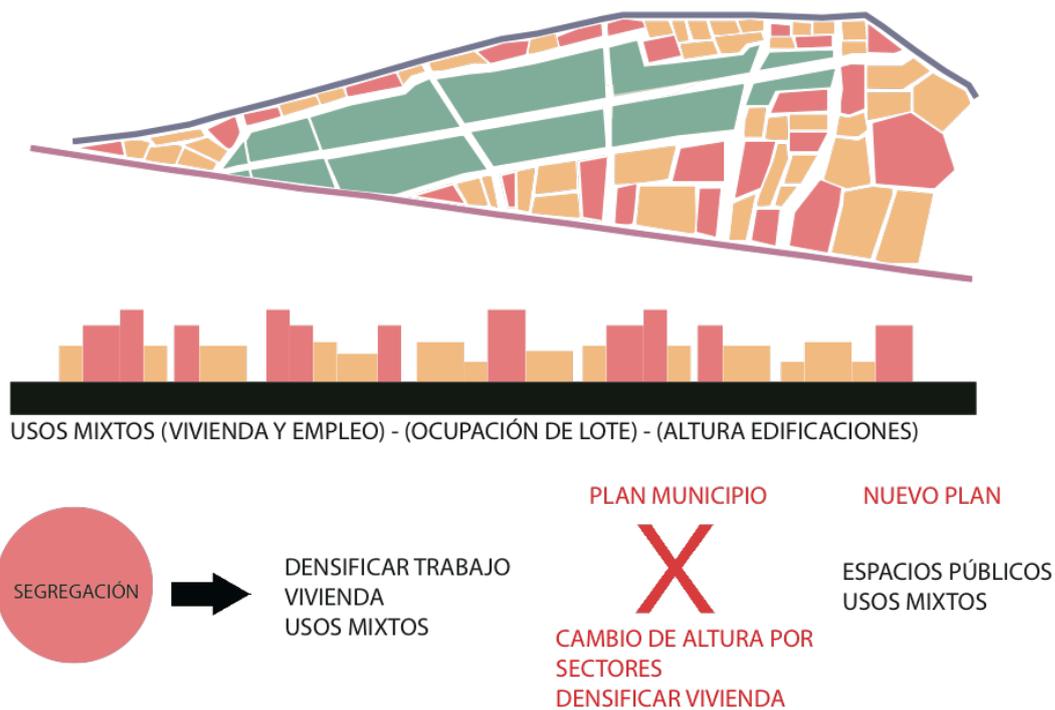


Imagen 35 Diagrama de Análisis Conceptual VII

Para eliminar la segregación por sectores en el sitio se debe implementar usos mixtos en cada uno, diversificando trabajo, vivienda y comercio. El plan del municipio no lo hace ya que en el nuevo ordenamiento se crea una nueva densidad en altura y por sectores, no son las mismas norma para todo el parque. El nuevo de plan de resiliencia urbana propone espacios públicos que unan los barrios e implementar estos espacios con usos mixtos para que cada sector tenga lo mismo y se unifique. Esta unión hará que la altura y la ocupación del suelo varié y no se eliminen los barrios para conformarse como uno grande que comparte como punto central social que sería el Parque Bicentenario.

## Plan masa

El plan masa es el resultado del análisis en conjunto del actual plan de ordenamiento del Municipio de Quito y el nuevo plan de Resiliencia Urbano propuesto.



Imagen 36 Plan Masa

El plan masa se crea en tres etapas. La primera etapa en donde se establecen la vía principal “la diagonal”, las vías secundarias transversales y los caminos peatonales. El resto del parque se mantiene como una gran área verde de acceso público. La segunda etapa se establecen las primeras plazas que se guían con un eje axial hacia el elemento jerárquico la diagonal, cada una de estas plazas contiene edificios de usos mixtos. Y la tercera etapa en donde se crean plazas transversales de transición que se abren como puertas de acceso desde los distintos barrios hacia el centro del parque la diagonal.



Imagen 37 Etapas Plan Masa



## Propuesta Urbana

La propuesta urbana proviene del plan masa, es el punto mas estratégico a elegir en donde se emplazara la edificación. De este punto se diseña con una escala mayor a 200 metros a la redonda.



Imagen 39 Propuesta Urbana

La propuesta urbana se ubica en el centro del plan masa, para que el programa que este contenga sea tan atractivo que haya constante flujo de personas y el centro del parque no sea abandonado y se vuelva inseguro.

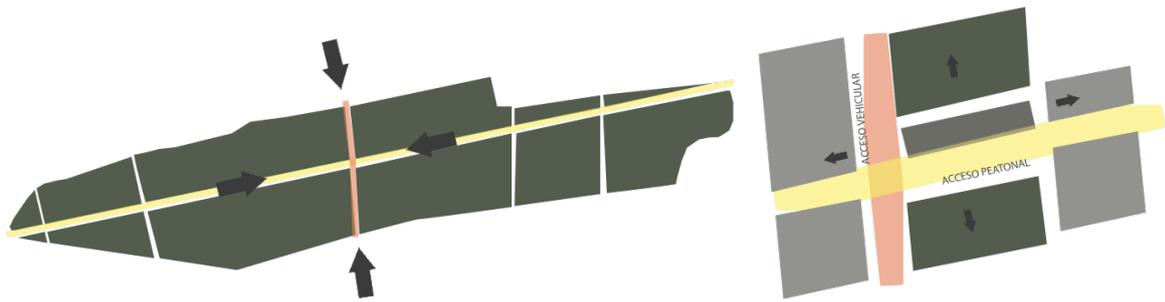
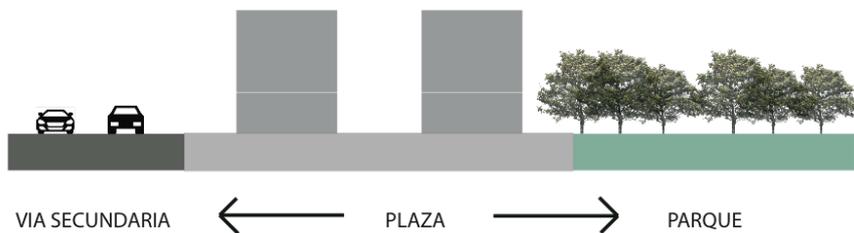


Imagen 40 Ubicación Propuesta Urbana

La propuesta urbana está localizada en el centro del parque y las vías principales son ejes que definen el edificio y las plazas. La ubicación es estratégica para que mantengan relación con todo el parque. Relación directa con la diagonal, la vía secundaria transversal y el área verde.

#### RELACION TRANSVERSAL



#### RELACION LONGITUDINAL

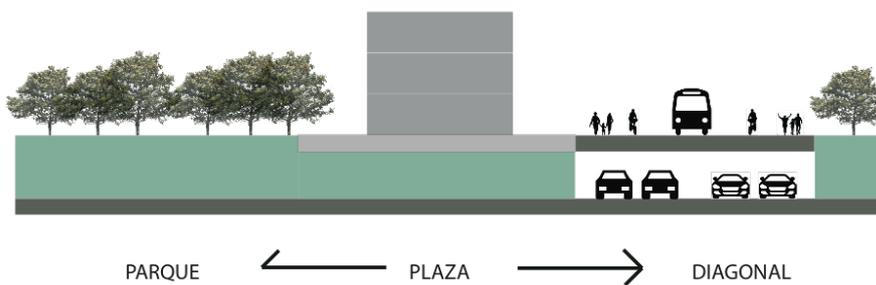


Imagen 41 Diagrama de relaciones Propuesta Urbana

## CÁPITULO III

### CENTRO DE CAPACITACIÓN NO PROFESIONAL

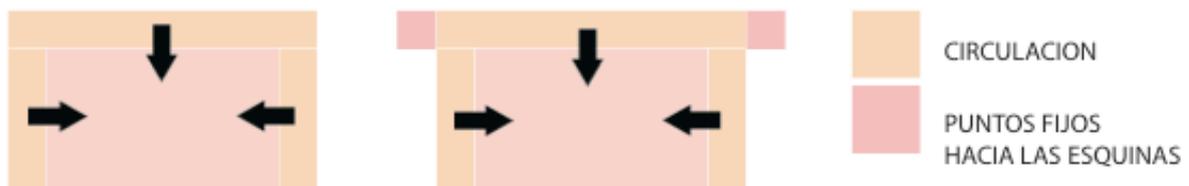
#### Concepto y Partido Arquitectónica

El concepto arquitectónico a implementar es la forma sigue la función, esto debido a la importancia del programa en la edificación. En el edificio se va a desarrollar un centro de capacitación no profesional, el cual consiste en la capacitación en trabajos artesanales y la adquisición de un título. Existen cuatro talleres importantes en el centro de capacitación, Mecánica, Albañilería, Carpintería y Diseño textil. Por ejemplo un albañil accede al centro de capacitación y después de terminarlo adquiere un título de maestro mayor que le permite estar cargo de un obra en construcción.

ESPACIO JERARQUICO = TALLERES



EN LOS TALLERES SE USA TIPOLOGIA TIPO CASA PATIO

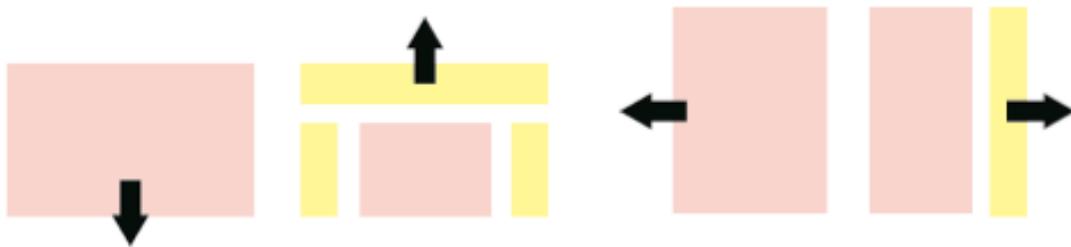


LA CIRCULACION SE ABRE HACIA EL INTERIOR PARA CREAR CONEXION VISUAL Y ESPACIAL DEL PROGRAMA CON LOS TALLERES

Imagen 42 Diagramas concepto y partido arquitectónico I

Los talleres son el espacio principal y el punto a desarrollar del edificio. Es por ello que se utiliza la tipología de casa patio, para que el programa secundario envuelva los talleres y siempre mantenga conexión visual a través de la circulación. Sin embargo el programa secundario se emplaza de forma en que los talleres tengan vista central y pueden verse entre ellos tanto en el exterior como en el interior.

LA GEOMETRIA DEL EDIFICIO SE DA POR LA UBICACION DEL TALLER Y SU RELACION VISUAL



LAS PLAZAS TIENEN CONEXIONES VISUALES Y COMPARTEN UNA PLAZA PRINCIPAL

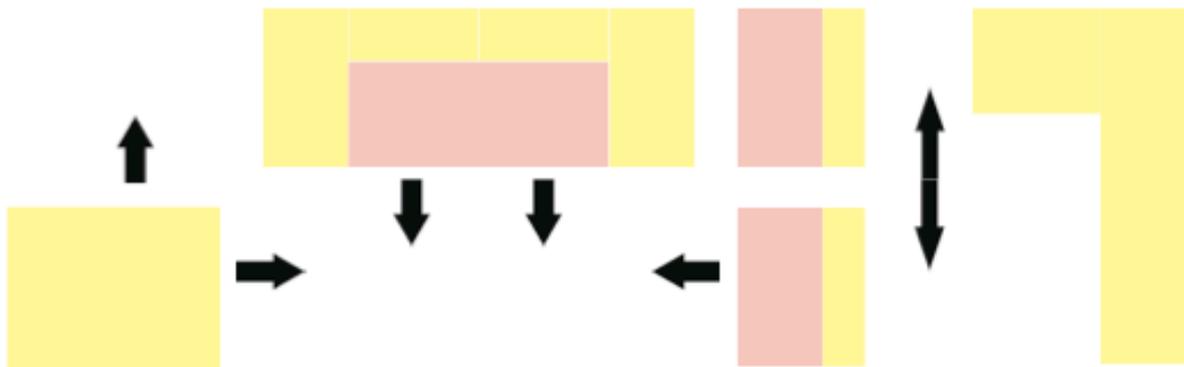


Imagen 43 Diagramas concepto y partido arquitectónico II

## LA UBICACION DE LOS EDIFICIOS COMPONEN PLAZAS QUE RESPONDEN A DISTINTAS COMPOSICIONES

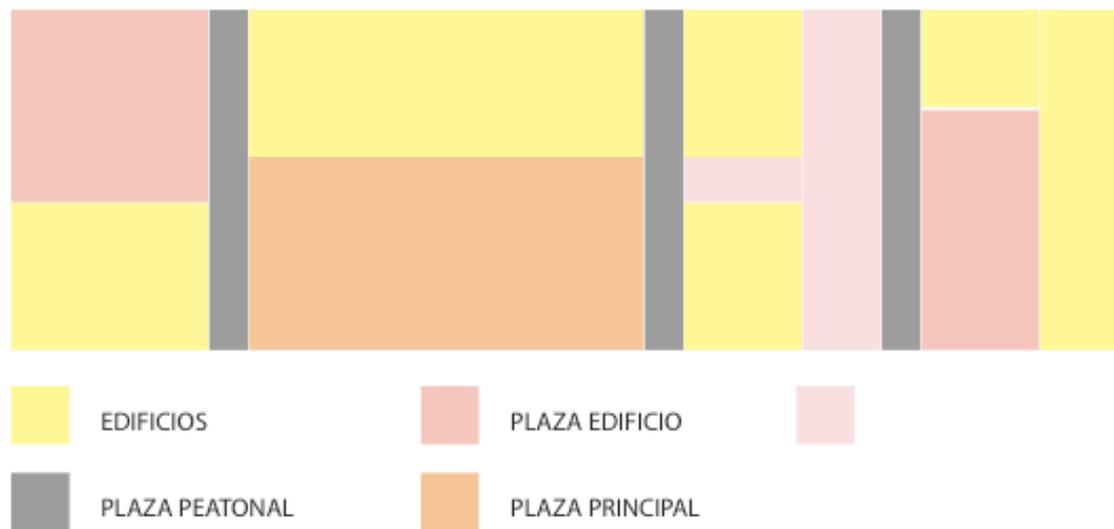


Imagen 44 Diagramas concepto y partido arquitectónico III

Los talleres componen tres edificaciones que se relacionan entre si a través de plazas de acceso público. Existen distintos tipos de plazas, la primera la plaza peatonal que es aquel espacio que se reduce únicamente al paso peatonal entre los edificios. La segunda la plaza del edificio que es la plaza que se crea cuando el edificio tiene un frente importante hacia este. La plaza principal que deriva de la plaza del edificio pero por compartir mas de un frente con los edificios y además tener accesos principales como “la diagonal” adquieren jerarquía. Finalmente la plaza de transición que no es una plaza de estadia pero sirve como elemento conector, en este caso esta plaza crea una conexión entre el área verde y “la diagonal”.

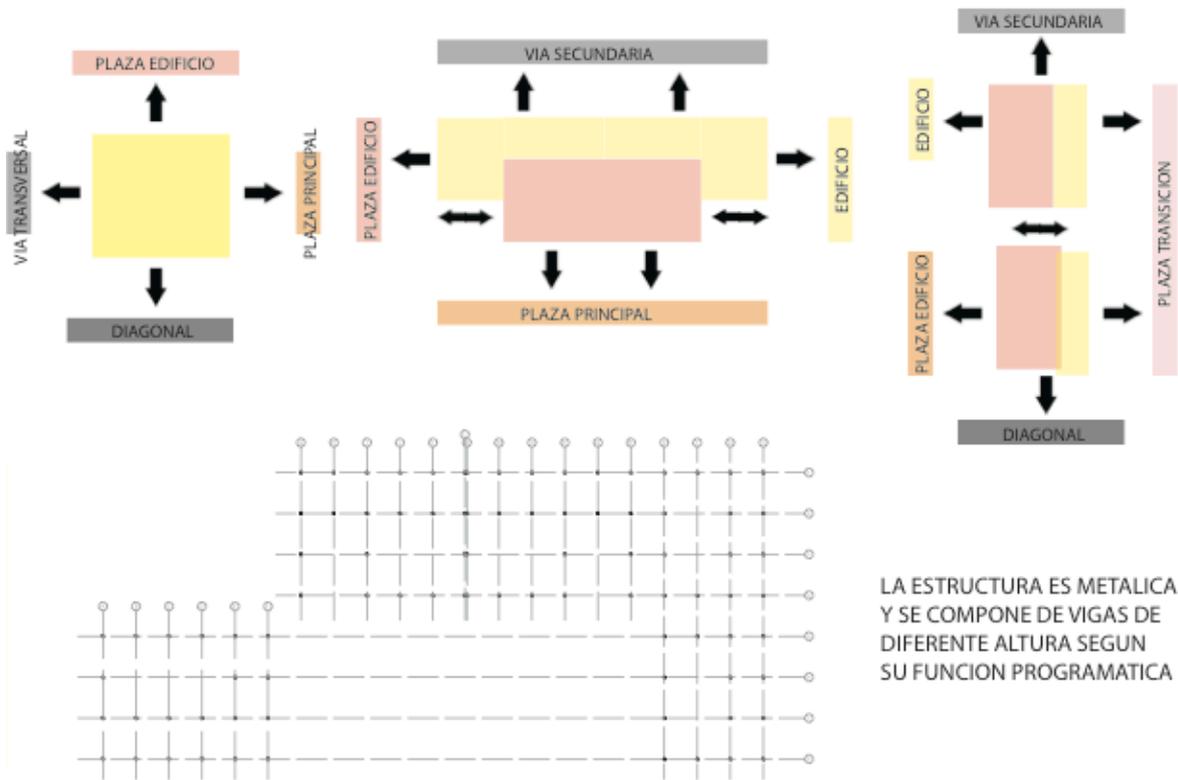


Imagen 45 Diagramas concepto y partido arquitectónico IV

Cada una de las edificaciones tienen distintos frentes por lo cual reaccionan a su entorno de manera distinta. Esta reacción afecta su forma, su posición dentro de la plaza y su desarrollo en las fachadas.

Los edificios tienen una combinación estructural para brindar jerarquía a los talleres. Los talleres debido a su programa deben tener la planta libre. Para lograr esta planta libre se utilizan vigas metálicas de 1 metro 50 que cubren una luz de 20 metros. Y en las áreas de programa secundaria se utilizan vigas metálicas de 75 centímetros que cubren una luz de 10 metros. Ambas estructuras se refuerzan con vigas metálicas secundarias de 50 centímetros.

## Planimetría

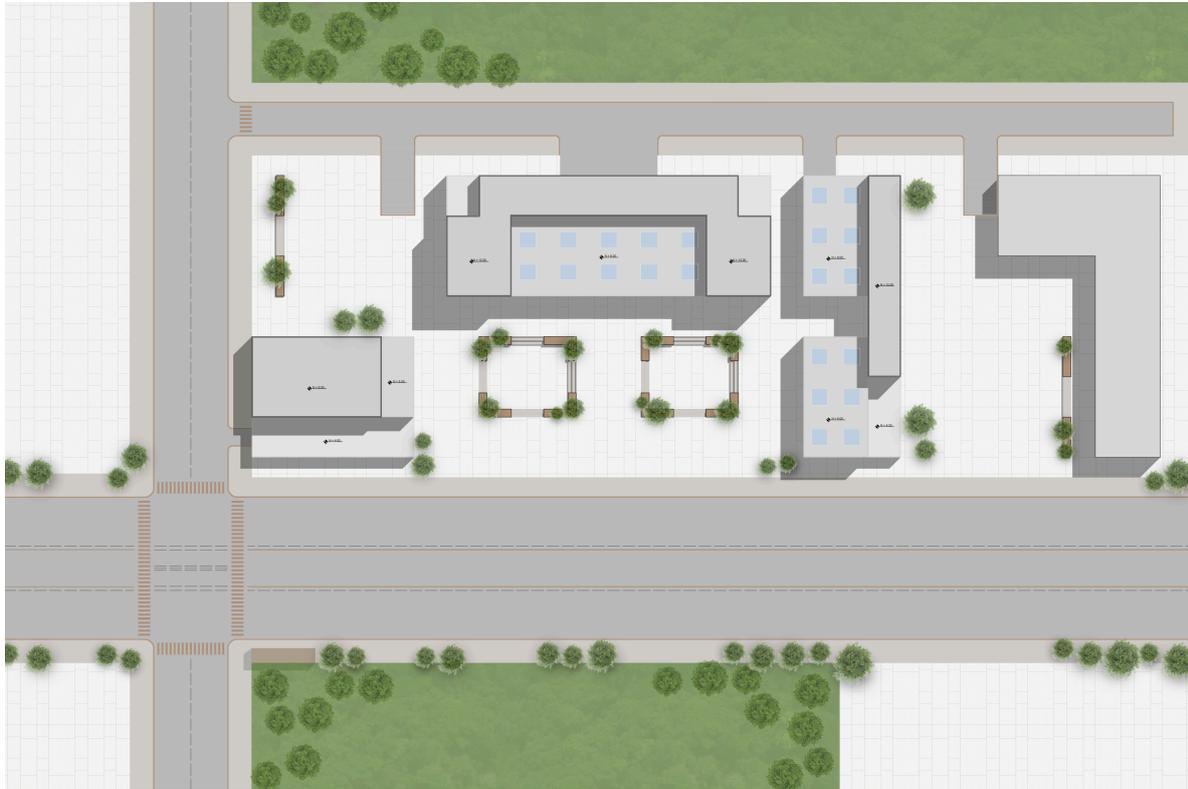


Imagen 46 Implantación de la edificación con sombras

En la plaza principal de los edificios se crean unos depósitos con árboles que suponen un lugar de estancia de acceso público. Estos espacios también sirven como áreas de exhibiciones para que los talleres se abran también hacia la plaza.

El programa dentro de los edificios se asemeja a la de una universidad. En la primera planta están los talleres, y existen dos accesos uno principal desde la plaza y uno secundario por la fachada de servicios que son para carga y descarga. Cada taller tiene sus bodegas y baños con duchas y camerinos. En las plantas altas se encuentran las oficinas, administración, aulas y auditorios si corresponde. El área total es de 8500 metros cuadrados, área en talleres 5200 metros cuadrados y área en aulas 640 metros cuadrados.

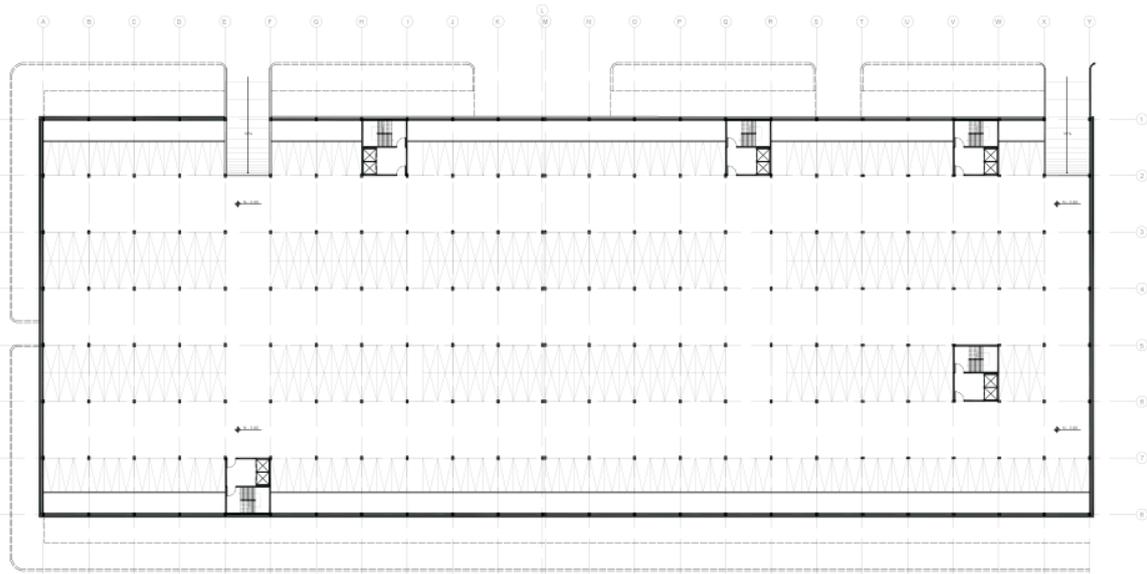


Imagen 47 Planta de subsuelos

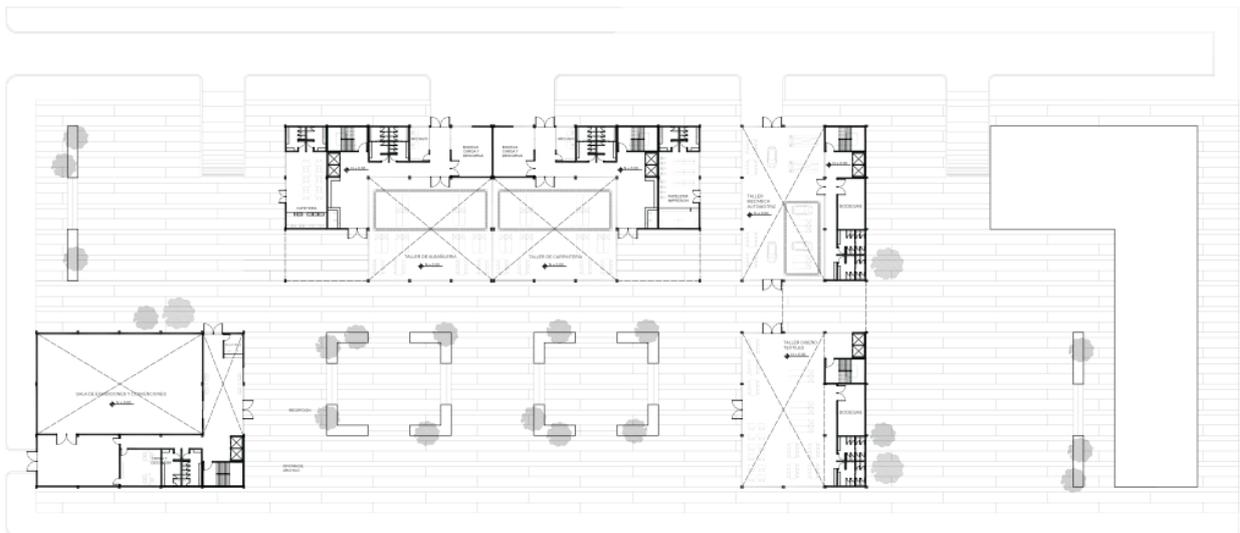


Imagen 48 Planta baja

La planta baja es la planta de accesos en donde se puede ver las entradas directas de los edificios por la plaza principal, las entradas secundarias por la fachada de servicios y la creación de una vía vehicular detrás de la plaza para subsuelos, carga y descarga.

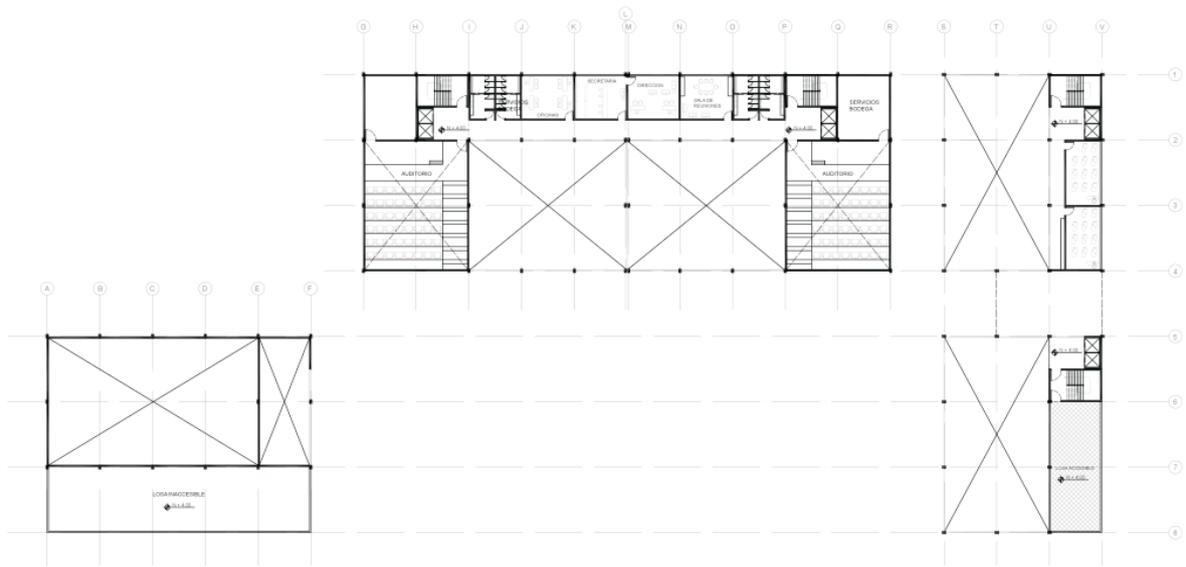


Imagen 49 Primera planta alta

En este nivel podemos apreciar la relación visual que se crea a través de la circulación entre el programa secundario y los talleres en doble altura.

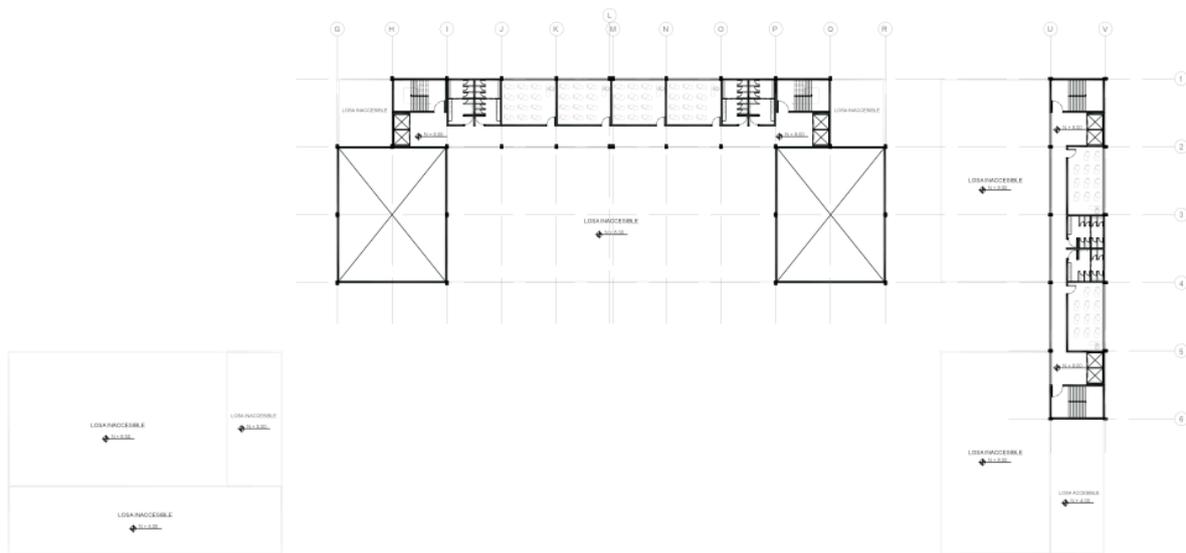


Imagen 50 Segunda planta alta

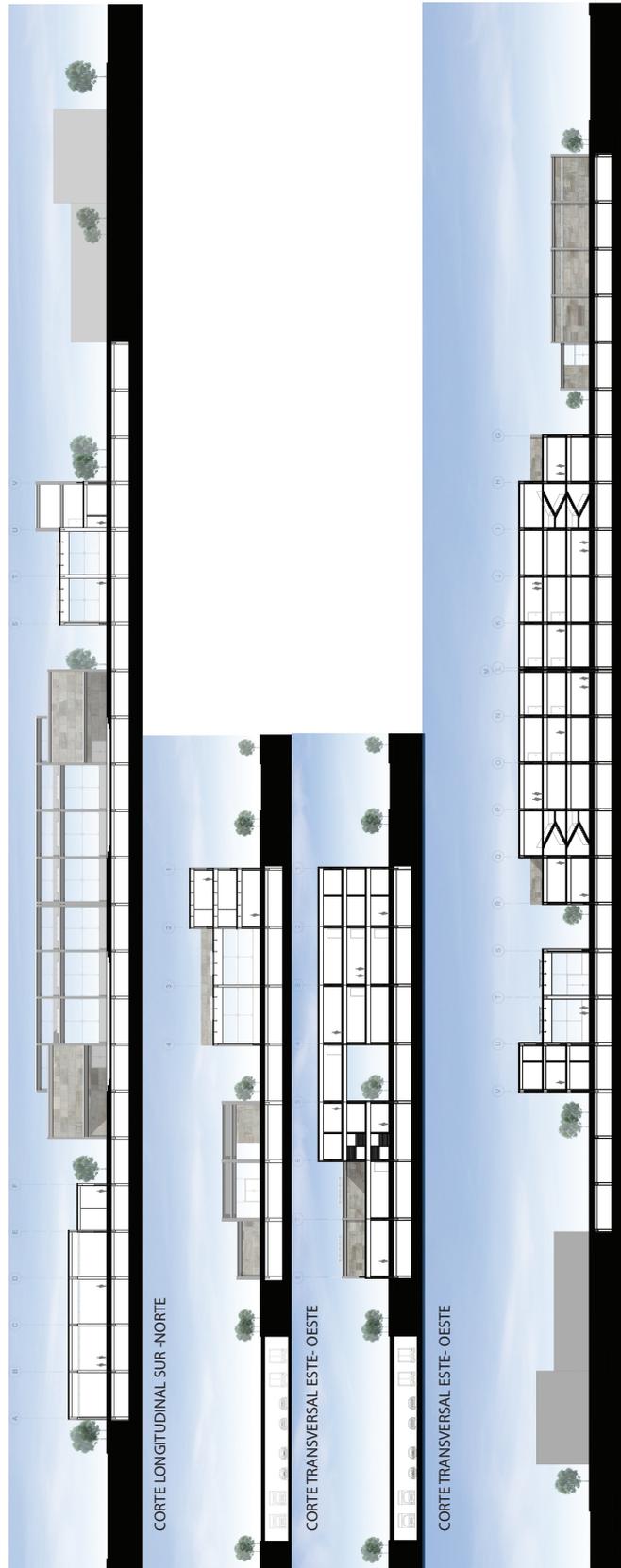


Imagen 51 Cortes Longitudinales y transversales

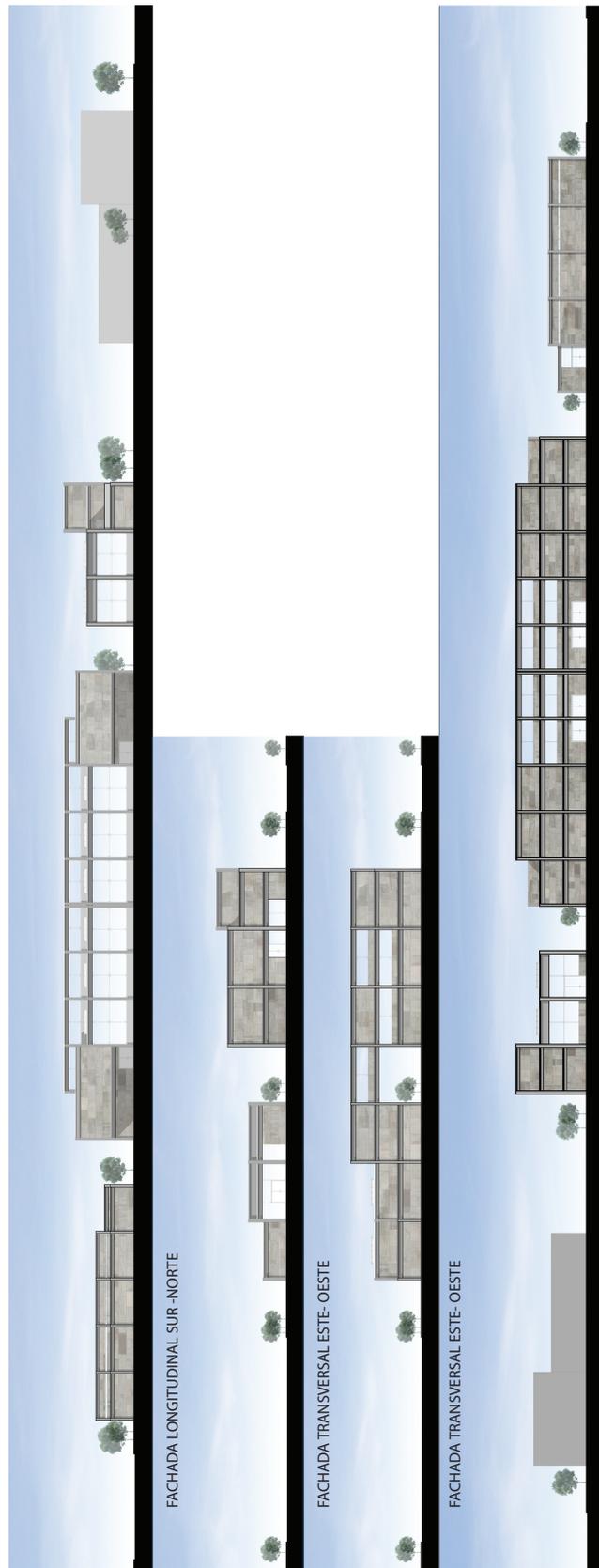


Imagen 52 Fachadas Longitudinales y transversales

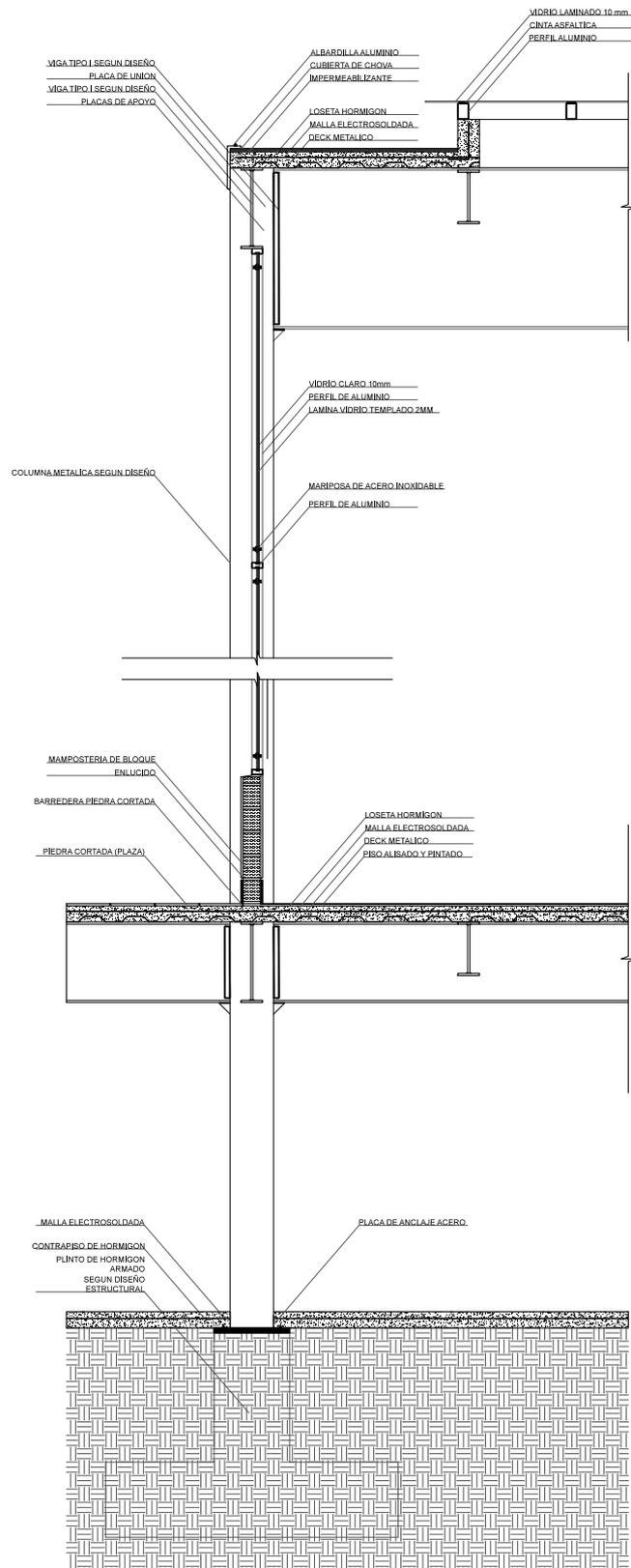


Imagen 53 Detalle estructural



Imagen 54 Rende I



Imagen 55 Rende II



Imagen 56 Rende III

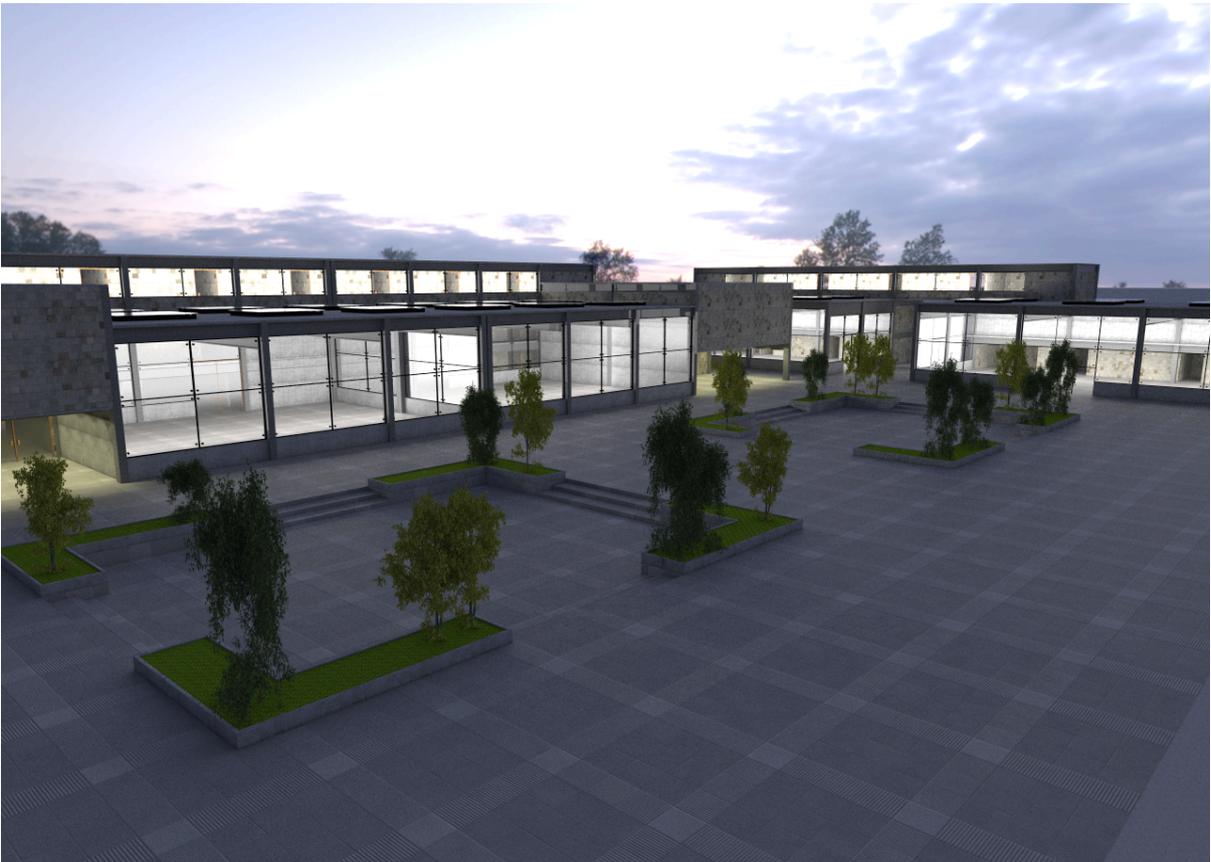


Imagen 57 Rende IV



Imagen 58 Rende V

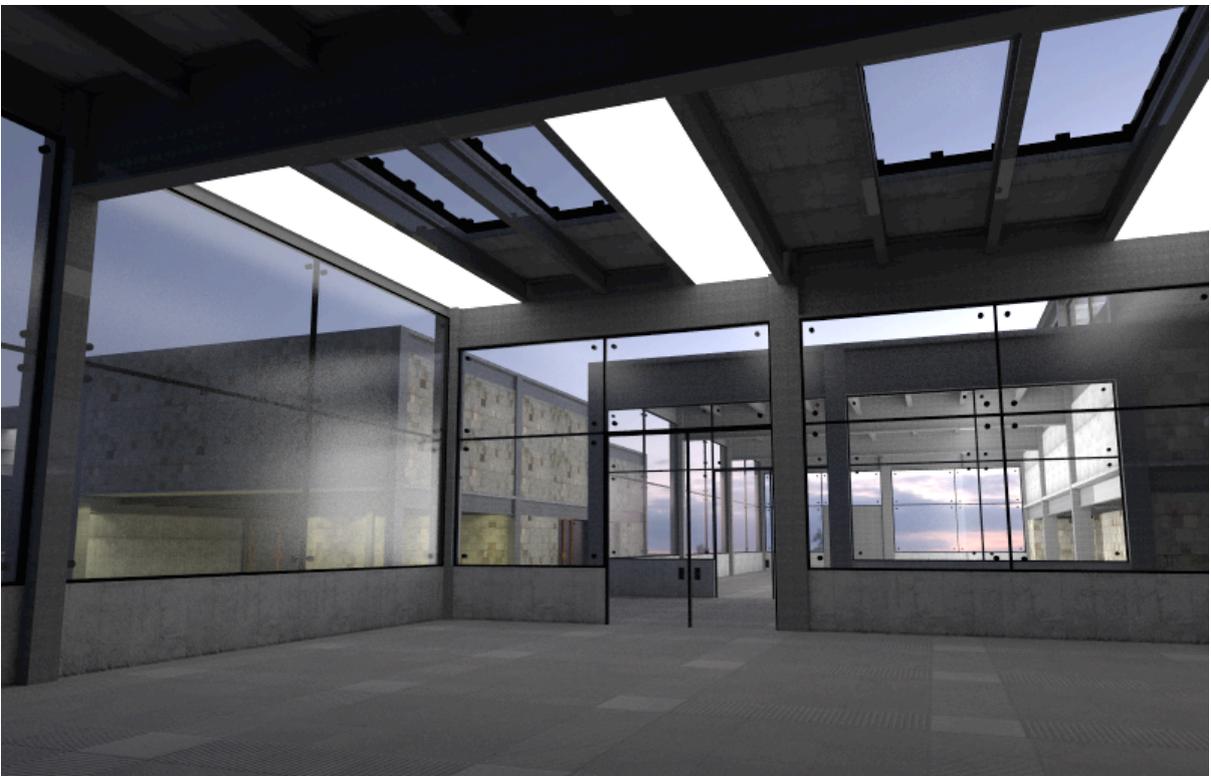


Imagen 59 Rende VI



Imagen 60 Rende VII



Imagen 61 Rende VIII

## **CÁPITULO IV**

### **CONCLUSIONES**

Al terminar el proyecto se analiza las posibilidades de que tan factible es construirlo en la realidad. Me alegro saber que es un proyecto que ha sido resuelto hasta el ultimo detalle y que podría emplazarse en la ciudad. Considero que el plan de ordenamiento del Municipio de Quito actual podría tomar en cuenta la propuesta, implementarla y mejorar el plan actual. De esta manera se solucionarían problemas sociales de la ciudad, como la contaminación, la congestión, la segregación, la desigualdad y la inseguridad. En una escala mayor a nivel de la edificación, el centro de capacitación no profesional es un requerimiento de la sociedad actual y futurista. Necesitamos mejorar la calidad de obra artesanal y aumentar el número de personas capacitadas para que no solo la ciudad si no el país mejore en el ámbito laboral. La edificación asegura el profesionalismo en el campo laboral lo cual trae mejoras y mayores contrataciones. Además la educación de la mano de obra de una plan de mejora social crea un nuevo tejido social que impulsa a la misma a la superación.

## REFERENCIAS

Scholz, Bárbara y otros. (2011). Transformación Urbanística Sustentable del sector Aeropuerto Mariscal Sucre.

Carrión, Fernando. (2012). La forma urbana de Quito: una historia de centros y periferias.

Gatto, Gilberto. (1945). Memoria descriptiva del proyecto del plan regulador para la ciudad de Quito.

Jiménez, Xavier. (2012). Resiliencia urbana, una nueva mirada sobre las ciudades. Obtenida en <http://blogs.elperiodico.com/masdigital/afondo/resiliencia-urbana-una-nueva-mirada-sobre-las-ciudades>