



MUNICIPIO DEL DISTRITO METROPOLITANO DE QUITO

Memoria de propuesta urbano – arquitectónica

Estación del metro “San Francisco”

Agosto, 2022



ÍNDICE

1. Introducción	2
2. Antecedentes	3
3. Sustento normativo	5
4. Reseña histórica	6
4.1 Reseña histórica Plaza de San Francisco	6
4.2 Reseña Histórica Boulevard 24 de Mayo	9
5. Estado actual	13
5.1 Análisis y diagnóstico Plaza de San Francisco	13
5.2 Análisis y diagnóstico Bulevar 24 de Mayo	14
6. Alcance	16
6.1 Alcance de intervención en Plaza de San Francisco	16
6.2 Alcance de intervención en Bulevar 24 de Mayo	18
7. Propuesta	18
7.1 Propuesta Técnica de Intervención en San Francisco	18
7.2 Propuesta Técnica de Intervención en Boulevard 24 de Mayo	21
8. Afectaciones urbanas	24
8.1 Afectaciones urbanas de Intervención al contorno de plaza de San Francisco	24
8.2 Afectaciones urbanas de Intervención en Boulevard 24 de Mayo	24
9. Anexos	25
9.1 Informe Favorable de la Secretaría de Movilidad	26
9.2 Resolución Zonas Metro de la Secretaría de Territorio Hábitat y Vivienda	27
9.3 Planimetrías	28
9.3.1 Planimetría situación actual	29
9.3.2 Planimetría propuesta	31
9.4 Registro Fotográfico	34



1. Introducción

El proyecto del Metro de Quito busca solventar una de las necesidades urbanas más grandes: el transporte. La infraestructura de la ciudad debe crecer acorde, o más rápido, en relación al crecimiento poblacional de la misma, caso contrario el colapso es inevitable. Sin duda, una ciudad vanguardista requiere un sistema de transporte eficiente, que brinde el servicio adecuado a los ciudadanos y aún más, mejore su calidad de vida, de este modo el Metro está próximo a entrar en funcionamiento.

Desde el Municipio de Quito se está impulsando la Cultura Ciudadana como un modelo de gestión transversal que determina una estrategia cultural de actuación a través de los valores y principios ciudadanos, su práctica generará una ciudad responsable, incluyente y solidaria. La Cultura Ciudadana trabaja sobre siete ejes: Institucional, Ambiental, Cultural, Educativo, Seguridad Integral, Comunicación y Social, siendo estos de vital importancia para su funcionamiento en conjunto. Los ejes permiten el desarrollo de la Cultura Ciudadana en todos los niveles, enfocándose en un público específico a través de las relaciones comunitarias.

Se ha planificado el establecimiento de “Zonas Metro” como parte de la integración de la operación del Metro de Quito a la ciudad. El objetivo de este plan es generar áreas circundantes que permitan identificar la proximidad a los puntos de acceso de las estaciones de Metro, con la finalidad de garantizar la señalización, seguridad, iluminación, cuidado del medio ambiente, tratamiento de residuos, paradas de taxis y autobuses, aparcamientos de bicicletas, cuidado de aceras y bordillos, control del tráfico, pasos de peatones, etc.

Puesta en marcha la operación del Metro de Quito la estación de San Francisco será el nodo que conectará todo el centro histórico, así como las proximidades por donde se cruzan las diferentes líneas de autobuses que conectan a los diferentes sectores de la ciudad con el centro histórico.

En cuanto a los usos y funciones de la Plaza San Francisco y sus edificaciones aledañas, se espera un incremento en el número de personas en la plaza ya que será un punto de encuentro; un lugar de esparcimiento (manteniendo el uso tradicional religioso y cultural de este espacio). Esta suposición se basa en que el acceso a la estación está estratégicamente ubicado en la esquina de las calles Benalcázar y Sucre. Estos aspectos se están considerando dentro del establecimiento de las “Zonas Metro” que se están estructurando a lo largo de la Primera Línea del Metro de Quito.

2. Antecedentes

La puesta en operación de la Primera Línea del Metro marca un hito en el Distrito, así como el impacto que este tendrá en las dinámicas del transporte, sociales y diferentes interrelaciones que se generan a partir de su funcionamiento. Plantear estrategias e implementarlas es de vital importancia para que su funcionamiento sea en beneficio de los ciudadanos.

Como estrategia se plantea el desarrollo de mesas técnicas denominadas como “Zonas Metro” las cuales involucran a diferentes dependencias municipales con la finalidad de desarrollar un trabajo interinstitucional y que los diseños planteados sean una respuesta a las diferentes problemáticas que

presenta cada estación. Es así que la Secretaría de Territorio Hábitat y Vivienda – STHV pone como herramienta la Resolución N°. STHV-2021-010 como estrategia para el desarrollo de las propuestas urbano – arquitectónicas de las diferentes estaciones tomando en cuenta sus diferentes dinámicas y complejidad.

Para el desarrollo de las mesas técnicas se toma como punto de partida los radios de influencia planteados en la Resolución N°. STHV-2021-010 determinando así el radio de acción por parte de los representantes de las entidades que conforman las mesas técnicas.

La estación de San Francisco al estar ubicada en el casco histórico del Distrito y ser la única estación en el Centro histórico se convierte en un nodo central de la ciudad, por lo cual es de vital importancia plantear estrategias que tomen en cuenta su vinculación con la ciudad por medio de un sistema integrado de transporte.



Figura 1. Propuesta de intervención por Zonas Metro. Contorno plaza de San Francisco y Boulevard 24 de Mayo
Fuente: IMPU



Al formar parte del Centro Histórico, el Instituto Metropolitano de Patrimonio – IMP forma parte de las mesas interinstitucionales como ente ejecutor de las intervenciones propuestas en dicha estación.

El literal (h) del artículo 55 del Código Orgánico de Organización Territorial Autonomía y Descentralización –COOTAD-, en concordancia con el artículo 264 numeral 8, de la Constitución de la República, determina que es competencia exclusiva del gobierno descentralizado municipal: *“preservar, mantener y difundir el patrimonio arquitectónico, cultural y natural del cantón y constituir espacios públicos para estos fines”*.

El Instituto Metropolitano de Patrimonio –IMP- mediante, resolución Administrativa 0040, tiene como una de sus competencias la restauración, conservación y protección, y en general, la intervención y gestión del patrimonio urbanístico y arquitectónico del Distrito Metropolitano de Quito.

En el año de 1991-1992, el Municipio a través del Fondo de Salvamento (FONSAL), ejecutó la peatonalización de varias calles transversales como la calle Chile y Sucre. En el año 2006, la municipalidad a través del FONSAL implementó la plataforma única de la calle García Moreno, en el tramo comprendido entre la calle Mejía y Sucre. Estas intervenciones permitieron una mejora sustancial en la calidad ambiental del núcleo central.

El PMDOT[1], en los principios, políticas y objetivos para un DMQ fluido y sostenible, indica la necesidad de contar con espacios seguros *“especialmente el desplazamiento de las personas en condiciones de mayor vulnerabilidad, tal como los peatones y ciclistas”*, priorizando al peatón frente a otros modos de movilización. Cuyo objetivo 3.1 refiere a las redes peatonales de calidad, con estándares de diseño y libres de barreras urbanas.

El plan especial del CHQ, del año 2003 *“reconoce que el peatón debe tener un tratamiento privilegiado en el CHQ, de modo de recuperar la escala humana del espacio público”*, dentro de lo cual se establece un sistema de circulación peatonal sin interferencias con el tráfico motorizado, *“garantizando rutas cómodas, libres de obstáculos y seguras sobre plataformas continuas en las calles”*.

3. Sustento normativo

Resolución A 015 de la Secretaría de Cultura del MDMQ emitida el 06 de julio 2016

Artículo 7. _ De los ejes transversales

Para la observancia de los derechos culturales se aplicarán los siguientes preceptos:

- A. **La ocupación del espacio público** – El espacio público es el lugar de encuentro de los ciudadanos, el espacio democrático por naturaleza, el lugar en el que las personas ejercen sus derechos y expresan su cultura. Los espacios públicos son bienes colectivos que pertenecen a todos los ciudadanos. Ningún individuo o grupo puede verse privado de la libre utilización del espacio público, dentro del respeto a las normas establecidas.

La ocupación cultural del espacio público se entenderá como un componente esencial del derecho a la ciudad.

Se buscará:

- Que se dé un uso cultural continuo a parques, plazas y jardines;
- Que se creen condiciones adecuadas de seguridad, habitabilidad y libre acceso para que los ciudadanos disfruten del espacio público;
- Que se promueva el uso del espacio público por parte de los artistas, para beneficio de los ciudadanos;
- Que se busque dar calidad al tiempo libre de los ciudadanos en el espacio público;
- Que se promueva la participación cultural activa de los ciudadanos en el espacio público.

4. Reseña histórica

4.1 Reseña histórica Plaza de San Francisco

En la primera traza de Quito, la plaza estaba ubicada al pie del bosque del volcán Pichincha, ahora está rodeada de edificaciones urbanas. Los franciscanos fueron la primera orden religiosa que se estableció en Quito, en 1534, fecha de fundación de la ciudad. En el conjunto se mantuvieron dos tradiciones históricas. Una, es el aprovisionamiento de agua hasta inicios del siglo XX desde 1538 se menciona una pila de agua en la plaza, luego en 1607, por pedido del Cabildo, los franciscanos trasladaron la fuente al interior del convento al costado de la plaza. Otra es la actividad comercial, ya que ahí funcionaba el *tianguéz*, o mercado indígena prehispánico



Figura 2. Iglesia y Plaza de San Francisco en un día de mercado de domingo (1870).
Fuente: Instituto Metropolitano de Patrimonio - IMP

[1] Plan Metropolitano de Desarrollo y Ordenamiento Territorial del DMQ

[2] ESTUPIÑÁN, Tamara. 1984. El plano conocido más antiguo de Quito". Revista TRAMA. 33 (4) :48-56

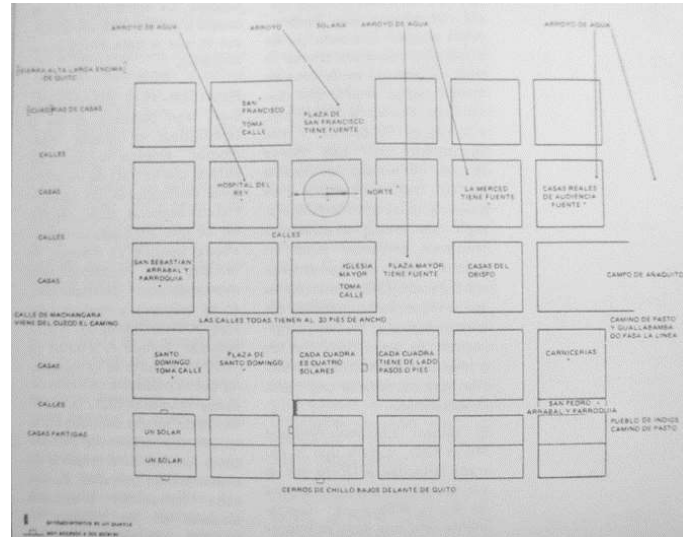


Figura 3. Plano productivo de la transcripción de la traza. Los sitios mal ubicados o que tenían nombres diferentes a los originales llevan un asterisco (*); las frases que se hallan incompletas en el documento original, en la transcripción están entre corchetes, se las ha completado basándose en la transcripción de la traza, publicada por Jiménez de Espada en 1879. En cuanto a la transcripción paleográfica, se ha modernizado la ortografía.

Fuente: Instituto Metropolitano de Patrimonio - IMP

Al principio del siglo XX, dejó de funcionar el mercado público abierto cuando fue trasladado a la calle Rocafuerte, entonces fue transformada en plaza parque y se la denominó Plaza Bolívar, aunque la estatua del prócer nunca se instaló.



Figura 4. Iglesia y Plaza de San Francisco, con la plaza ajardinada al estilo francés (1920).

Fuente: Instituto Metropolitano de Patrimonio - IMP

Posteriormente en la década de los 30', se ubicó en su centro el Monumento al arzobispo histórico Federico González Suárez, y permaneció hasta que fue trasladado a la Plaza que lleva su nombre. Más tarde, la plaza recuperó su imagen original y permanece como una superficie adoquinada de piedra.



Figura 5. Plaza de San Francisco de Quito - Año 2007
Fuente: Instituto Metropolitano de Patrimonio - IMP

En el año 2016, el Municipio de Quito inició las primeras obras de la parada del Metro ubicada en San Francisco. El acceso a la estación se realiza a través de la casa patrimonial ubicada en la esquina de las calles Benalcázar y Sucre, en donde antiguamente se encontraba una agencia bancaria.



Figura 6. Plaza de San Francisco
Fuente: <https://www.clave.com.ec/metro-de-quito-estacion-de-san-francisco/>

La Estación de San Francisco específicamente, resalta por ser una obra de preservación patrimonial de gran importancia y reconocimiento internacional. Su impacto se percibirá en varias aristas tales como movilidad, desarrollo urbano, y la proyección internacional de la capital, tanto para inversionistas como para turistas.

En agosto del año 2020 se concluyeron los trabajos de construcción de la estación en la emblemática Plaza San Francisco. Se intervinieron 5 300 m² de superficie. Cada elemento que compone la plaza se repuso teniendo especial cuidado de su conservación bajo dictamen favorable del Comité de Patrimonio Mundial de UNESCO



Figura 7. Plaza de San Francisco 2020

Fuente: <https://metrodequito.gob.ec/2020/09/07/zona-metro-plaza-san-francisco/>

4.2 Reseña Histórica Boulevard 24 de Mayo

“Analizar la quebrada, rellenarla y luego formar la Avenida 24 de Mayo, tomó al Municipio de Quito la bicoca de veintitrés años, desde 1899, cuando el Dr. Francisco Andrade Marín, como presidente del Cabildo, dispusiera su relleno, hasta su formal inauguración el 24 de Mayo. Hay que insistir en que, al finalizar el segundo período del General Leónidas Plaza, en Julio de 1916, se hizo una pre inauguración de la Avenida. Con todo, habría que decir que esta calle, como tal, no tiene aún 88 años de existencia.”[1]



Figura 8. Antigua Quebrada Jerusalén (1897)

Fuente: <https://metrodequito.gob.ec/2020/09/07/zona-metro-plaza-san-francisco/>

La Avenida 24 de Mayo se conformó a partir del relleno de la profunda Quebrada de Ulluguanga-yacu, límite físico sur de la antigua ciudad de Quito.

Nombre que sería cambiado a, “Quebrada de Jerusalén”, en el Siglo XVII, a partir del conocido robo del Sagrario de la Iglesia de Santa Clara, abandonado luego en la misma Quebrada. Por ello se erigió también la Capilla del Robo, que sería desde entonces uno de los lugares más emblemáticos de la Avenida 24 de Mayo. El relleno, tuvo como motivo, la unión del Centro Histórico de Quito, con el floreciente sector Sur de la Ciudad, siendo Don Francisco Andrade Marín, quien promovió e inició la obra de relleno en 1904 que concluyó en 1911.

Luego, la Junta del Centenario de la Batalla de Pichincha, organismo conformado expresamente por el Congreso Nacional, acuerda para la conmemoración cívica de este hecho, la realización de varias obras de mejoramiento urbano en la ciudad, entre ellas la canalización de aguas servidas, y la novedosa

pavimentación asfáltica de algunas calles de la Ciudad, siendo uno de sus mayores proyectos, el Bulevar de la Av. 24 de Mayo, inaugurada el 25 de Mayo de 1922.

Esta vía se convertiría en ese entonces en la más ancha y moderna de la ciudad.

El diseño de la Avenida 24 de Mayo fue realizado bajo los cánones europeos, se desarrollaba en sentido oeste – este, en casi toda la extensión de la Ciudad Antigua. Sus límites, desde la Calle Imbabura, hasta la Venezuela, se visualizaban como un paseo con tres vías separadas por anchos parterres arbolados.

La Capilla del Robo, presencié la construcción, a su costado de una columna coronada por un Cóndor, con las alas desplegadas, diseñada por el Arquitecto italiano Francisco Durini, en conmemoración a los héroes ignotos de la Batalla de Pichincha.

El entorno de la Avenida principalmente era residencial, dando además la construcción de importantes edificaciones, que fueron símbolos de la modernidad de fines del Siglo XIX. Antiguas fotografías, guardan el esplendor y magnificencia de la Avenida 24 de Mayo en ese entonces; y que con el paso del tiempo, y para la década de los años 50 mostraban poco de la antigua “Alameda y boulevard”.

En sus inicios, esta Avenida fue uno de los lugares más frecuentados de la ciudad por su trazado moderno y su tendencia cultural, teniendo entre otros locales, dos salas de cine. Esta Avenida, dio la acogida a actividades populares, mercado de flores, utensilios de cocina y demás, y la popular feria de muebles. Su amplitud, y su condición de boulevard, hicieron que esta Avenida, fuera una de las principales atracciones turísticas para extranjeros como nacionales.



Figura 9. Antigua Quebrada Jerusalén (1897)

Fuente: Registro fotográfico Biblioteca Aurelio Espinoza Pólit.

Durante la segunda mitad del S. XX, el proceso de migración de los habitantes del Centro Histórico, hacia el Norte de la Ciudad, que se presentaba para ese entonces como un nuevo polo de desarrollo, conllevó a un cambio de actividades de sector, y a un deterioro paulatino convirtiéndola en una zona insegura.

La llegada de los transportes interprovinciales hacia el terraplén en el Sector de Cumandá, contribuyó, a la proliferación de hoteles, tiendas de abastecimiento, y lugares de diversión, cambiando la atmósfera residencial que poseía inicialmente la Avenida 24 de Mayo, y transformándola en un sitio de acopio de los visitantes de las Provincias aledañas a Quito, y que se encontraban atraídos, por el creciente desarrollo de la Ciudad de Quito.

Para los años de 1970 a 1975, la Avenida 24 de Mayo, estaba en decadencia.

A mediados de 1980, se inició la construcción de una obra necesaria, para el desarrollo de la Ciudad, un viaducto por debajo de la Av. 24 de Mayo, que permitiera la unión de la Av. Occidental y la Av. Oriental; que sería realizada por el antiguo lecho de la quebrada de Jerusalén, hecho que derivó en la destrucción del antiguo boulevard, todo esto sumado a una lenta ejecución de la obra sumió a la Av. 24 de Mayo en un proceso de degradación y abandono

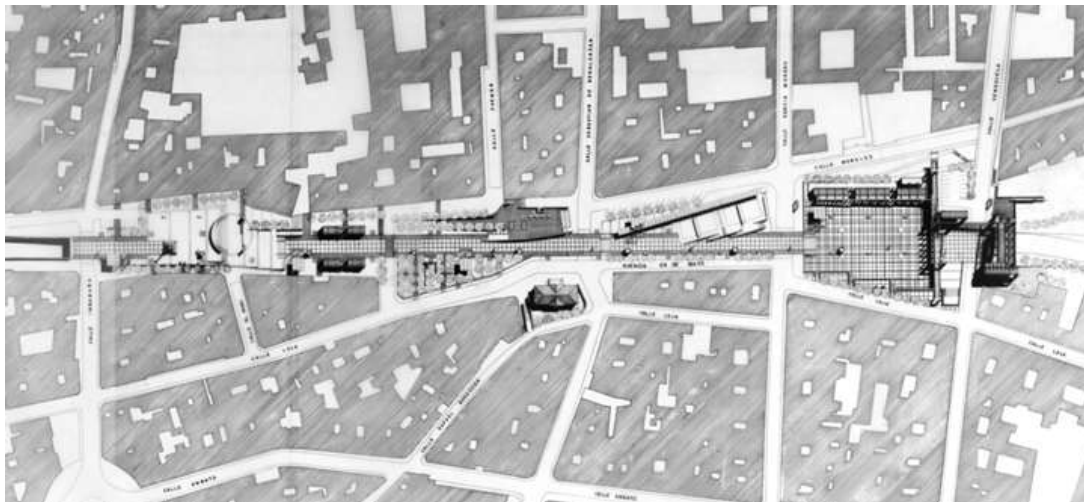


Figura 10. Plano "remodelación Avenida 24 de Mayo" Quito Arq. D. Oleas (1992)

Fuente: Registro fotográfico Biblioteca Aurelio Espinoza Pólit.

Finalmente, la obra del viaducto se culminó en la administración municipal de 1988 a 1992, y sobre la losa de cierre del mismo, se decidió realizar un proyecto que recordara la imagen arbolada, ajardinada y amplia del Antiguo Bulevar de la Avenida 24 de Mayo, y se quiso incorporar en este proyecto, los Monasterios del Carmen Alto y de Santa Clara, el Museo de la Ciudad y el Hospicio de San Lázaro; el monumento de los Héroes Ignotos, la Capilla del Robo, la rehabilitación de proyectos de múltiple interés como la Casa de los Siete Patios, la antigua Cervecería Victoria, etcétera.

La administración municipal intervino en la zona, eliminando las cachinerías, casetas de comercio de artículos robados y rediseñando la Avenida proyecto que se culminó, pero que a pesar de su calidad estética, no pudo transformar la realidad social del sector.

A lo largo de los años el FONSAL actualmente Instituto Metropolitano de Patrimonio, ha realizado importantes intervenciones en el eje de la Av. 24 de Mayo, es así que la última intervención integral en el Boulevard se ejecutó en el año 2011, con el fin de recuperar la imagen urbana del sector, contribuyendo positivamente a un cambio de la problemática social existente; estas intervenciones han conectado este importante espacio con las áreas aledañas del CHQ; dotando además al sitio de equipamiento urbano, iluminación y espacios comunitario, que ayudan a promover la cultura y la convivencia.

5. Estado actual

La Empresa Pública Metropolitana Metro de Quito, con el fin de que la 'Zona Metro' cumpla sus características de brindar servicios de calidad, se trabajó en el asfaltado y fresado de los dos carriles de la calle Benalcázar, entre Sucre y Bolívar, y del subsuelo o nivel -1 del bulevar de la av. 24 de mayo. Justamente en estos dos puntos del Centro Histórico se encuentran los dos accesos a la estación San Francisco.

5.1 Análisis y diagnóstico Plaza de San Francisco

Identificamos que la calle Benalcázar en el tramo entre la calle Sucre y Simón Bolívar lleva dos años pacificada y restringida al flujo vehicular privado y colectivo, esa sección de la calzada se ha destinado como un espacio de carga y descarga sin flujo vehicular. Esta sección de la calzada tiene un importante potencial para realizar adecuaciones de pacificación permanente, incrementando la sección de la acera para mejorar el flujo peatonal. Es importante mencionar que a puertas del inicio de operaciones del metro, se estima que la afluencia de peatones se incremente en la sección de la acera Este de la calle Benalcázar, siendo insuficiente la acera existente y justificado su extensión.



Figura 11. Sección de calle Benalcázar pacificada hace dos años. Plaza de San Francisco
Fuente: STHV

5.2 Análisis y diagnóstico Bulevar 24 de Mayo

Con base a visitas del lugar, con la finalidad de evidenciar la dinámica del sector se puede apreciar que el bulevar pierde su continuidad por lo que no funciona como una pieza urbana en su totalidad siendo sus remates las vías vehiculares existentes.

La ciudad de Quito al ser declarada Patrimonio Mundial por la Organización de las Naciones Unidas para la Educación la Ciencia y la Cultura - UNESCO, y formar parte del Programa de Ciudades del Patrimonio Mundial, los organismos y entidades encargadas de la gestión y promoción de la cultura en el DMQ, son las responsables de seguir las “*recomendaciones sobre el paisaje urbano histórico*” siendo uno de los objetivos “...*Integrar los valores del patrimonio urbano y su estado de vulnerabilidad en un marco más amplio de desarrollo de la ciudad, que proporcionará indicaciones de áreas de sensibilidad del patrimonio que requieren una atención cuidadosa a la planificación, diseño e implementación de proyectos de desarrollo...*”. [1]

La falta de mantenimiento y vandalismo ha ocasionado deterioro de la imagen urbana, con la presencia de grafitis en muros, robo de elementos metálicos (rejillas), rotura de bolardos de piedra, daño en bolardos con iluminación, daño y faltas de recubrimientos en jardineras; causando que el espacio público se vea degradado



Figura 12. Bulevar 24 de Mayo 2022

Fuente: Instituto Metropolitano de Planificación Urbana – IMPU

[1] ARTÍCULO: Los paisajes culturales de Unesco desde la perspectiva de América Latina y el Caribe. Conceptuaciones, situaciones y potencialidad / Rocío Silva Pérez, Víctor Fernández Salinas

Como parte del análisis de la situación actual del sitio y la información existente se evidencia la necesidad de actuar con estrategias de mejoramiento del entorno urbano tomando en cuenta que la estación de San Francisco tiene un estimado de 40.000 usuarios diariamente por lo que tomar en cuenta los flujos peatonales y sus desplazamientos es indispensable.



Figura 13. Elementos de mobiliario urbano vandalizados. Boulevard 24 de Mayo
Fuente: IMP

El abandono es otro de los factores que ha contribuido al deterioro de elementos representativos de la plaza, se puede notar la rotura y falta de recubrimiento en la base del monumento ubicado en la plataforma occidental junto a la calle Imbabura. En el tramo entre la calle Venezuela y Guayaquil, la escalera metálica está completamente deteriorada, generando espacios con problemas sanitarios y de inseguridad.



Figura 14. Rampas y elementos urbanos vandalizados. Boulevard 24 de Mayo
Fuente: IMP



6. Alcance

6.1 Alcance de intervención en Plaza de San Francisco

La intervención en la plaza de San Francisco es una estrategia para anticipar el incremento de flujo peatonal que la puesta en funcionamiento de la Primera Línea de Metro de Quito pueda provocar sobre la acera de la calle Benalcázar entre la calle Sucre y Bolívar.

Por más de dos años la mitad de la sección vial de calzada de la Calle Benalcázar se encuentra restringida al flujo vehicular, en este tiempo ha sido evidente la pacificación que ha sufrido esta calle al tránsito vehicular y el mejoramiento de las condiciones de caminabilidad en esta acera. La implementación de una plataforma única en la sección que se describe en la Fotografía 16, obedece a mejorar la caminabilidad peatonal y las condiciones del entorno de la plaza de San Francisco además de anticipar el incremento del flujo peatonal con la entrada en funcionamiento de la primera línea del metro de Quito.

Por lo tanto el alcance de la intervención en los alrededores del contorno de la plaza de San Francisco contempla la extensión de acera del tramo de la calle Benalcázar entre la calle Sucre y Bolívar. De la misma forma se utilizará como estrategia el urbanismo táctico para mejorar la condiciones de caminabilidad incrementando la sección de acera en la calle Sucre, entre la Benalzar y Cuenca únicamente con pintura, bolardos plásticos y maseteros temporales.

En la intersección de la calle Benalcázar y Sucre se generará de la misma forma una plataforma única para asegurar la caminabilidad y condiciones de accesibilidad universal hacia y desde la estación del metro de Quito, reduciendo el riesgo de atropellamiento en esta intersección. La propuesta se complementa con la colocación de maceteros en la calle Benalcázar y sucre tipo "konkretus" de similares características a los existentes en la calle García Moreo y la calle Sucre. (Figura 40) La propuesta busca generar nuevas dinámicas generando una conexión con la Plaza de San Francisco y la salida de la estación de metro.



Figura 15. calle Benalcázar tramo entre la calle Sucre y Simón Bolívar 2022
 Fuente: Instituto Metropolitano de Planificación Urbana – IMPU

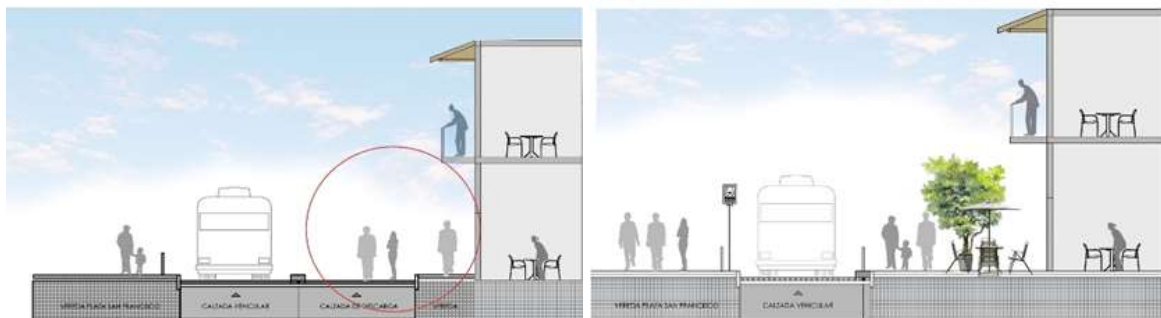


Figura 16. Situación actual - propuesta acerca de la Plaza de San Francisco, Calle Benalcázar,
 Fuente: Instituto Metropolitano de Planificación Urbana – IMPU



Figura 17. Propuesta de intervención en San Francisco
Fuente: Instituto Metropolitano de Planificación Urbana – IMPU

6.2 Alcance de intervención en Bulevar 24 de Mayo

Con la finalidad de dar continuidad al bulevar 24 de Mayo y que este trabaje como una sola pieza urbana generando una continuidad en sus flujos y conexiones con su entorno inmediato, se plantea elevar las vías que se encuentran a diferente nivel del bulevar. Es importante mencionar que la propuesta no contempla intervención en aceras, ingenierías, alcantarillado, agua potable, siendo está una primera fase.

La intervención se concentrará en elevar a plataforma única la sección de la calle Benalcázar en el Bulevar de la 24 de Mayo para dar continuidad a la plaza. Por otra parte, se contempla elevar a plataforma única la sección correspondiente al ascensor del metro de Quito, en la calle Loja e implementar piso podotáctil para asegurar la accesibilidad universal hacia el metro

7. Propuesta

7.1 Propuesta Técnica de Intervención en San Francisco

En la plataforma única que se implementará en la calzada de la calle Benalcázar, se utilizará las mismas características y condicionantes técnicos con los que se han ejecutado las intervenciones de pacificación vial y peatonalización como de la calle Chile o Venezuela. Se plantea intervenir según los planos sobre la calzada de la calle Benalcázar con una

implementación sobre la capa asfáltica existente, malla electrosoldada y cama de hormigón de 210 kg/cm² sobre la cual se asentará el adoquín de gres tipo Quito, guardando la configuración geométrica de la acera existente de la Benalcazar.

Adicionalmente se conservará el bordillo de piedra y se implementará una franja de piso podotáctil de advertencia para mantener las características de la acera existente y dotar de condiciones de accesibilidad peatonal a la misma.

A esta descripción se adjunta un detalle de la intervención con la extensión de la acera planteada.

Las intervenciones de ampliación de acera no ameritan trabajos de ingeniería de alcantarillado, alumbrado ni agua potable. Por lo que no es necesario la reubicación ni traslado de de instalaciones ni redes de servicios.



Figura 18. Propuesta de Intervención en San Francisco
Fuente: Instituto Metropolitano de Planificación Urbana – IMPU

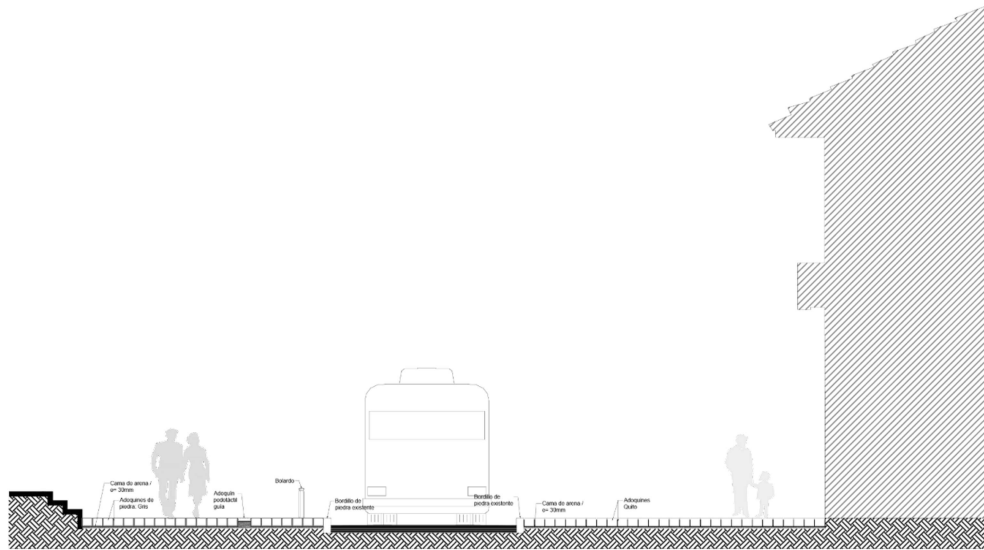


Figura 19. Corte para implementación de ampliación de acera
Fuente: Instituto Metropolitano de Planificación Urbana – IMPU



Figura 20. Diagrama de áreas Intervención en San Francisco
Fuente: Instituto Metropolitano de Planificación Urbana – IMPU

Cuadro de áreas Intervención Plaza San Francisco		
Descripción	Unidad	Cantidad
Extensión de acera	m2	440
Piso Podotáctil	ml	152
Señalización Horizontal	m2	66
Señalización Vertical	u	3
Urbanismo táctico	m2	32

Figura 21. Cuadro de áreas Intervención en San Francisco
Fuente: Instituto Metropolitano de Planificación Urbana – IMPU

7.2 Propuesta Técnica de Intervención en Boulevard 24 de Mayo

En la plataforma única que se implementará en la calzada de la calle Benalcázar, se utilizarán las mismas características y condicionantes técnicos con los que se han ejecutado las intervenciones de pacificación vial y peatonalización.

Se plantea intervenir según los planos sobre la calzada de la calle Benalcázar en la sección correspondiente al boulevard de la 24 de Mayo, entre la calle Loja y calle de la Ronda, dotando de las condiciones para mejorar la circulación peatonal y articulando las dos plataformas existentes actualmente del Boulevard 24 de Mayo. La intervención se realizará anticipándose al incremento del flujo peatonal previsto por la entrada en funcionamiento de la primera línea del Metro de Quito, mejorando las condiciones de caminabilidad y accesibilidad hacia la boca de metro ubicada en el Boulevard 24 de Mayo.

Técnicamente se plantea una plataforma, asentada sobre la carpeta asfáltica, con hormigón de 210 kg/cm² y malla electrosoldada, sobre la cual se ubicará adoquín de gres. Se cuidará mantener juntas de dilatación y medias cañas para asegurar la dilatación de los materiales. Además se contempla la colocación de una franja de piso podotáctil asegurando las condiciones de accesibilidad universal.

Las intervenciones de ampliación de acera no ameritan trabajos de ingeniería de alcantarillado, alumbrado ni agua potable. Por lo que no es necesario la reubicación ni traslado de instalaciones ni redes de servicios.



Figura 22. Propuesta de intervención en Boulevard 24 de Mayo
Fuente: Instituto Metropolitano de Planificación Urbana – IMPU

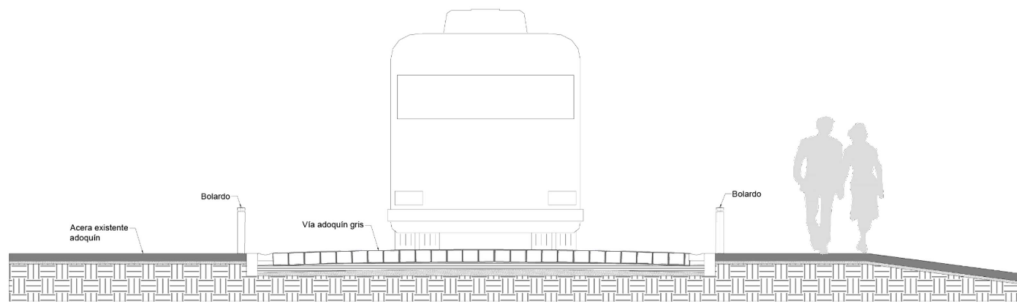


Figura 23.. Corte para implementación de ampliación de acera
Fuente: Instituto Metropolitano de Planificación Urbana – IMPU



Figura 24. Diagrama de áreas de Intervención Boulevard 24 de mayo
Fuente: Instituto Metropolitano de Planificación Urbana – IMPU

Cuadro de áreas Intervención Boulevard 24 de mayo		
Descripción	Unidad	Cantidad
Extensión de acera	m2	0
Piso Podotáctil	ml	94
Señalización Horizontal	m3	40
Señalización Vertical	u	0
Urbanismo táctico	m2	0

Figura 25. Cuadro de áreas de Intervención Boulevard 24 de mayo
Fuente: Instituto Metropolitano de Planificación Urbana – IMPU

8. Afectaciones urbanas

Este apartado hace referencia a las afectaciones que la propuesta podría tener en el contorno inmediato. Se han analizado las afectaciones a nivel de la morfología y configuración urbana y las afectaciones inmediatas en fachada tanto de la intervención la calle Benalcázar en la plaza de San Francisco como en el Boulevard de la 24 de Mayo.

8.1 Afectaciones urbanas de Intervención al contorno de plaza de San Francisco

La intervención con el ensanchamiento de acera en la calle Benalcázar no implica ningún cambio en la configuración de fachadas del lado este de la plaza de San Francisco. Por otro lado tampoco implica un cambio en la configuración espacial ni implica una alteración en la movilidad en relación a la condición actual.

La intervención tendrá por fin el mejoramiento de las condiciones de caminabilidad mejorando el flujo peatonal en la acera de la Benalcázar, y hacia la boca de la primera línea de metro de Quito.

Por lo tanto la intervención en la calle Benalcázar, no tendrá una afectación sobre las fachadas de los frentistas hacia la plaza San Francisco, tampoco en la configuración morfológica de la plaza, ni morfología del trazado urbano existente.



Figura 26. Perfil urbano calle Benalcázar
Fuente: Instituto Metropolitano de Planificación Urbana – IMPU

8.2 Afectaciones urbanas de Intervención en Boulevard 24 de Mayo

La intervención en el boulevard 24 de mayo contempla la ejecución de una plataforma única en la calle Benalcázar entre la calle Loja y la calle la Ronda. La intervención pretende unificar la plataforma del boulevard de 24 de mayo para mejorar las condiciones de caminabilidad y accesibilidad universal y acceso a la boca del metro desde el boulevard 24 de mayo.

Esta intervención no contempla afectación en las fachadas del contorno de la plaza San Francisco, tampoco implica una reconfiguración morfológica del boulevard ni de la morfología del trazado urbano existente.



Figura 27. Perfil urbano calle Sucre – Muro Iglesia La Compañía
Fuente: Instituto Metropolitano de Planificación Urbana – IMPU



9. Anexos



9.1 Informe Favorable de la Secretaría de Movilidad



9.2 Resolución Zonas Metro de la Secretaría de Territorio Hábitat y Vivienda



9.3 Planimetrías



9.3.1 Planimetría situación actual



Figura 28 . Lámina Implantación situación actual
 Fuente: Instituto Metropolitano de Planificación Urbana – IMPU

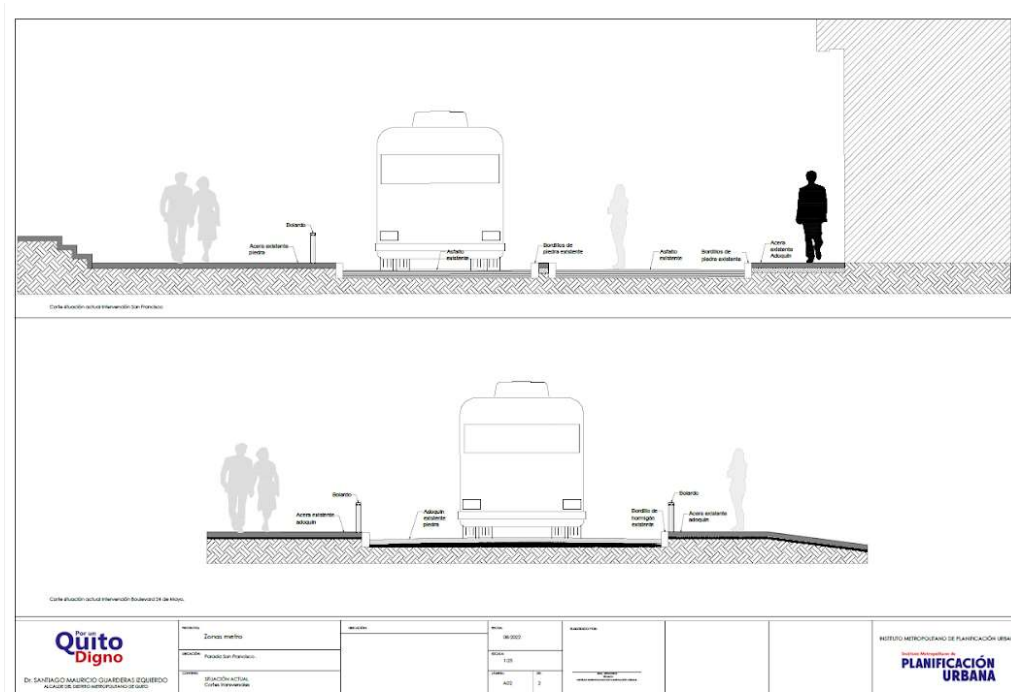


Figura 29 . Lámina cortes situación actual
 Fuente: Instituto Metropolitano de Planificación Urbana – IMPU



9.3.2 Planimetría propuesta



Figura 30 . Lámina Implantación propuesta intervención San Francisco
 Fuente: Instituto Metropolitano de Planificación Urbana – IMPU



Figura 31. Lámina Implantación propuesta intervención Boulevard 24 de Mayo
 Fuente: Instituto Metropolitano de Planificación Urbana – IMPU

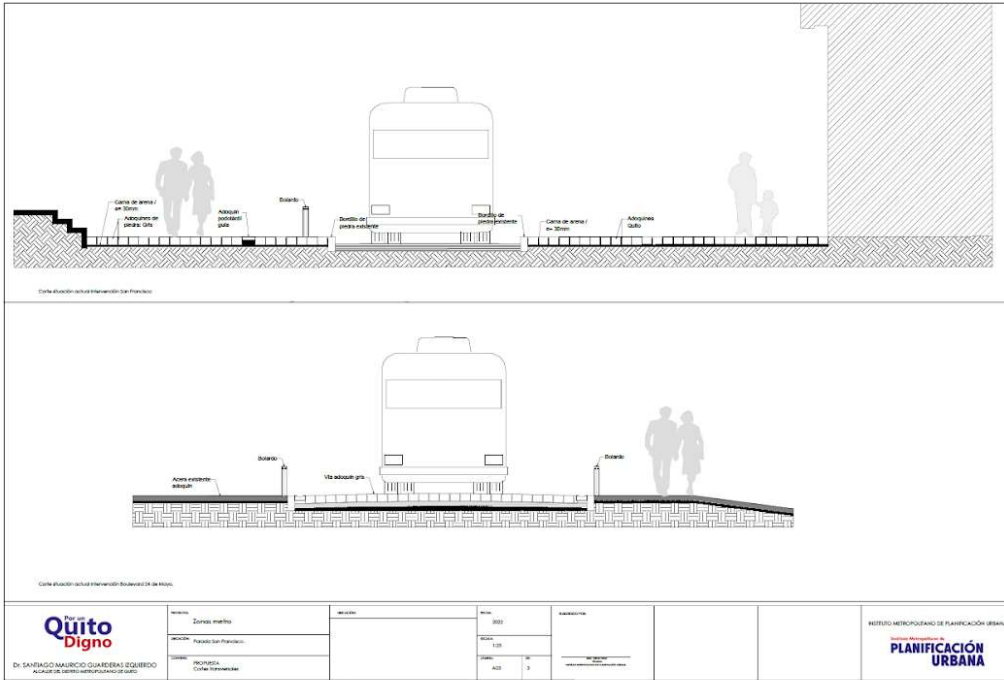


Figura 32 . Lámina Cortes propuesta
Fuente: Instituto Metropolitano de Planificación Urbana – IMPU



9.4 Registro Fotográfico



Figura 33 . Mapa de ubicación de registro fotográfico
Fuente: Instituto Metropolitano de Planificación Urbana – IMPU

- Estado actual - Benalcazar

Fotografía 1

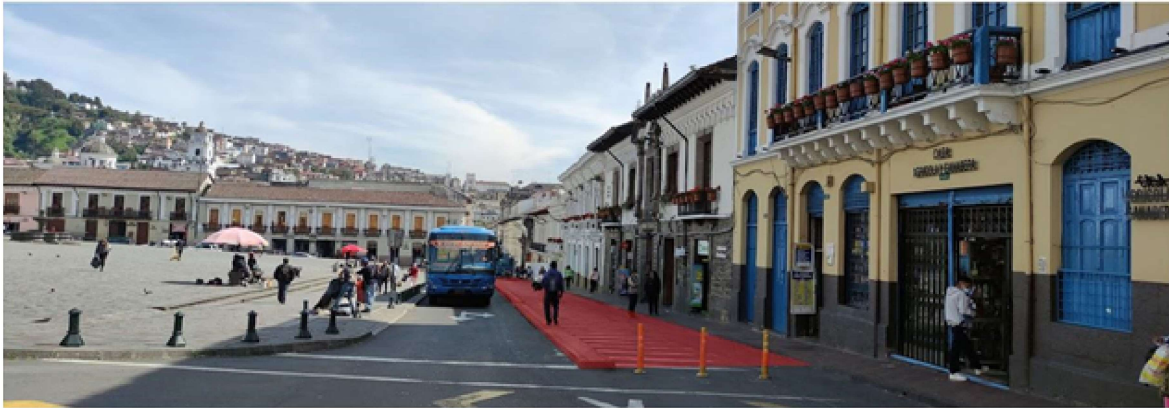


Figura 34 . Fotografía 1 estado actual Benalcazar
Fuente: Instituto Metropolitano de Planificación Urbana – IMPU

Fotografía 2



Figura 35 .Fotografía 2 estado actual Benalcazar
Fuente: Instituto Metropolitano de Planificación Urbana – IMPU

- Estado actual - Sucre

Fotografía 3



Figura 36 . Fotografía 3 estado actual Sucre
Fuente: Instituto Metropolitano de Planificación Urbana – IMPU

Fotografía 4



Figura 37 . Fotografía 4 estado actual Sucre
Fuente: Instituto Metropolitano de Planificación Urbana – IMPU

- Estado actual - Boulevard 24 de mayo

Fotografía 5



Figura 38. Fotografía 5 estado actual Boulevard 24 de Mayo
Fuente: Instituto Metropolitano de Planificación Urbana – IMPU

Fotografía 6

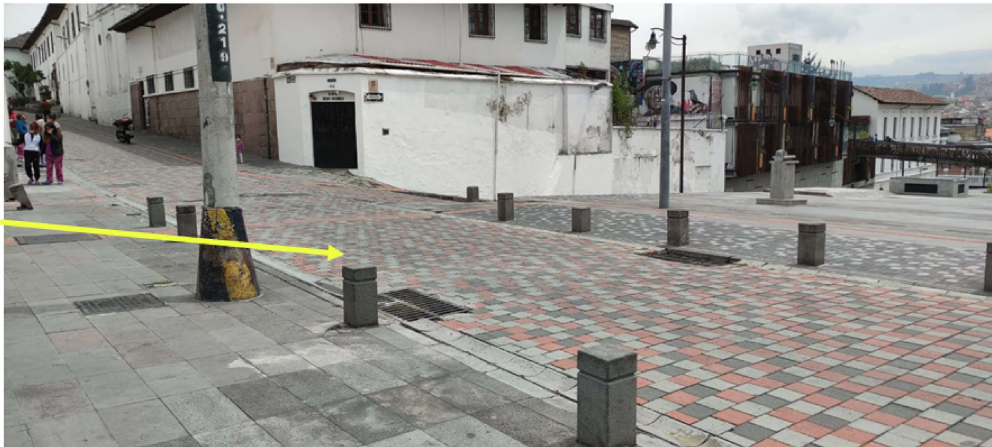


Figura 39 . Fotografía 6 estado actual Boulevard 24 de Mayo
Fuente: Instituto Metropolitano de Planificación Urbana – IMPU

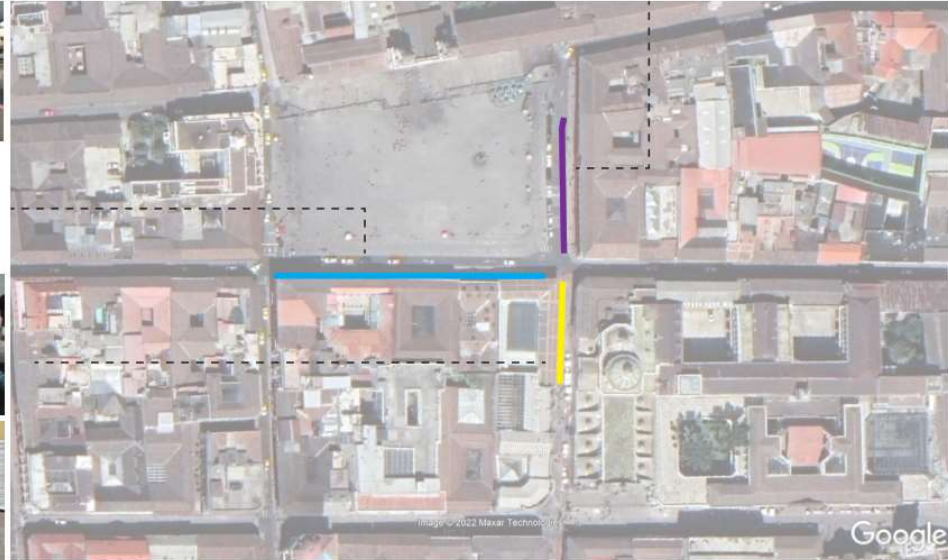
10 Maceteros para colocar en espacio utilizado como estacionamiento lateral del lado norte de la plaza de San Francisco



15 Maceteros para colocar en espacio de ensanchamiento de acera en calle Benalcázar, entre Sucre y Bolívar



3 Maceteros para reemplazar maceteros cuadrados y 3 maceteros nuevo frente a la estación San Francisco



Cuantificación de maceteros para donación en contorno metro San Francisco	
#	Descripción
10	En la calle Sucre entre la Benalcázar y la Cuenca
15	En la Benalcázar desde la Sucre a la Bolívar
6	En la Sucre entre la benalcázar y la García Moreno (3 para reemplazar y 3 nuevos)
31	TOTAL

Figura 40 . Esquema de ubicación de maceteros en calle Benalcázar y calle Sucre
 Fuente: STHV

ACCIÓN	NOMBRE	CARGO	FIRMA
Elaborado por:	Diego I. Vélez R	Director de Planificación Estratégica en Movilidad	