



Universidad del Azuay

Facultad de Diseño - Escuela de Arquitectura

Densificación en el Centro Histórico

Implementación urbano-arquitectónica en parqueaderos en el eje del Tranvía

Parqueadero 3 de Noviembre de Cuenca

Trabajo previo a la obtención del título de Arquitecto

Autor: José Ortiz Martínez / Director: Arq. Pedro Espinosa





Universidad del Azuay
Facultad de Diseño
Escuela de Arquitectura

Densificación en el Centro Histórico
Implementación urbano - arquitectónica en
parqueaderos en el eje del Tranvía

Caso: Parqueadero 3 de Noviembre

Trabajo de Graduación previo a la obtención
del título de Arquitecto

Autor: José Ortiz Martínez
Directora: Mg. Arq. Pedro Espinosa

Cuenca - Ecuador
2016

Dedicatoria

A mis padres por hacer lo imposible por verme feliz, a mi hermano por ser mi motivación y no poder imaginar mi vida sin él.

Agradecimientos

Arq. Pedro Espinosa
Arq. Santiago Vanegas
Arq. Diego Proaño
Arq. Carla Hermida

Familia Andrade
Santiago Cuesta
Pablo Paredes
Pablo Castillo
Luis Pallaroso
Arq. Juan Pablo Carvallo

Índice de contenido

Resumen	11
Problemática	15
Marco teórico	17
Objetivos	23
Metodología	25
1.- Análisis de sitio	27
1.1.- Análisis del lugar - Centro Histórico de Cuenca	29
1.2.- Análisis de sitio - Radio de influencia	35
1.3.- Análisis de la manzana	45
2.- Estrategia urbana	55
3.- Programa arquitectónico	63
4.- Proyecto arquitectónico	67
5.- Conclusiones generales	119
6.- Anexos	125
Bibliografía / créditos	129

Resumen

El Centro Histórico de Cuenca estará sometido a nuevos cambios en su uso de suelo debido a la implementación de la línea del Tranvía 4 Ríos, quedando en desuso los espacios que funcionan como parqueaderos. Por lo tanto es conveniente el desarrollo de un proyecto urbano en el que estos espacios puedan complementar el nuevo sistema de transporte.

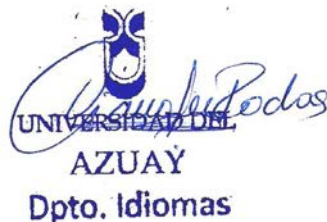
La tesis plantea desarrollar un proyecto urbano-arquitectónico de vivienda y equipamiento, como modelo replicable en parqueaderos de centros de manzana, ubicados en el Eje del Tranvía. La propuesta se enfoca en mejorar la densidad poblacional y devolver espacio público de calidad a la ciudad.

Densification Historical Center
Urban-architectural implementation in Parking Garages on the axis of the
Tram line
Case: 3 de Noviembre Parking Garage

ABSTRACT

The Historical Center of Cuenca will be subject to new changes in land use due to the implementation of the *4 Rios* tram line; leaving the spaces that function as parking garages unused; therefore, it is opportune to develop an urban project to complement the new transport system by means of the use of these spaces.

This research paper proposes to develop an urban-architectural housing and furnishing project as replicable model in parking garages in the center of street blocks located at the Axis of the Tramline. This project will focus on improving the population density, and on giving back to the city quality public space.




Translated by,
Lic. Lourdes Crespo

Problemática

Con la construcción del tranvía y en base al nuevo Plan de Movilidad, el Centro Histórico tomará un nuevo valor y los espacios que actualmente son usados como parqueaderos en el Eje del Tranvía quedarán en desuso. Por lo tanto es conveniente la elaboración de un plan que desarrolle proyectos en esos espacios como complementos al eje del Tranvía 4 Ríos, debido a que se impedirá que funcionen como parqueaderos.

Siendo la población uno de los factores más importantes para el desarrollo del transporte público. Se ha comprado que hay un déficit de densidad poblacional en todo el centro histórico, llegando solamente a 47 hab/Ha con datos del INEC, mostrando un decrecimiento del 1,1% desde 1990, obteniendo una población muy por debajo de los índices óptimos recomendados. (GAD- MCC, 2011).

La manzana consta de un gran espacio interno en desuso que esta privatizado, funcionando parqueaderos y que en vista del recorrido del tranvía no se podrán usar, generando unas barreras físicas en la ciudad. Haciendo todo lo contrario para revitalizar el centro histórico de Cuenca, que sería conservar el patrimonio y revalorizarlo mediante el ámbito residencial que actualmente esta siendo olvidado.

Según los moradores, el sector debido a su proximidad con el Mercado 3 de Noviembre es moderadamente transitado por peatones durante el día pero en la noche pasa a ser un sector abandonado y descuidado del centro histórico.

Marco teórico



La ciudad de Cuenca está iniciando uno de los proyectos de obra pública más importante en su historia, la construcción de la línea de tranvía del llamado Tranvía 4 Ríos. Como se analizará a continuación, en otras ciudades una infraestructura de esta índole presenta nuevos problemas y oportunidades para la ciudad, las cuales tendrán un efecto de cambio a lo largo del Tranvía. Donde el sector con mayor impacto será en el hoy conocido como Centro Histórico (PMEP, 2010).

Se denomina como un centro histórico al sector de la ciudad de Cuenca que cuenta con una estructura de tejido urbano significativa, la cual consta de importantes monumentos que sobresalen por su tipología, dando un valor histórico a espacios que crean formas de vida (Moreno, 2015). El Centro Histórico de Cuenca (CHC), declarado por la UNESCO en 1991 como Patrimonio Mundial de la Humanidad, constituye un espacio estructurado en damero, alrededor de una "Plaza Mayor", creando manzanas cerradas con patios interiores, que son ocupadas por edificios religiosos, espacios públicos y unidades residenciales. Esta zona que durante décadas poblaron densamente el centro. Posteriormente cambios acelerados en la ciudad hicieron que haya un abandono de población en busca de nuevas condiciones de vida. En ciertas manzanas llegando a unas franjas de 9,87 viviendas/Ha, densidad muy por debajo de la planteada en proyectos urbanos elaborados por Cerdá en Barcelona de 90 viviendas/Ha.

La movilidad tiene un papel de vital importancia en la ciudad del cual se pueden obtener ventajas si sabemos visualizar una buena estrategia para conseguir un sistema de transporte eficaz. Según Carrión (2005) el Centro Histórico es un espacio de encuentro y de flujos, que se ve transformado por los nuevos vehículos privados, públicos y movilidades. En el caso del CHC hay una semejanza con la ciudad de Bogotá - "A partir del sistema de transportación llamado Transmilenio, que estructura un conjunto de espacios públicos colindantes sobre la base de este eje" Carrión (2005) - en el hecho de que la implementación del Tranvía 4 Ríos dejará marcado un eje importante sobre el CHC, el cual que podemos usar como una ventaja para fortalecer el valor de dicho centro.

En vista de la importancia que va a tener el Tranvía 4 Ríos en Cuenca, Jans B. recalca la importancia de la implementación de un nuevo sistema de transporte afirmando que: "Nuevos sistemas de transporte implican inevitablemente un cambio en la estructura urbana de la ciudad, la cual puede aprovechar de mejor manera la infraestructura existente e incorporar nueva tecnología." Jans B. (2009). Por lo tanto, una infraestructura urbana de esa importancia, debe tener un aporte por parte de la ciudad que lleve a un correcto funcionamiento, en busca de una nueva movilidad. Que en base al grupo Ecosistema Urbano, esta movilidad debería ser: "Un espacio urbano de mayor calidad requiere de una reordenación de las condiciones de accesibilidad, permitiendo la

coexistencia de los distintos modos de transporte, pero priorizando el uso peatonal y la movilidad blanda, optimizando el espacio para que éste pueda convertirse en un lugar de actividad, y no de simple paso y estacionamiento vehicular. Una mejor movilidad mejora los niveles de seguridad y convivencia."

En el contexto de Cuenca se puede plantear puntos en el Eje del Tranvía que sirvan como complemento para el mismo y desarrollo de la comunidad, creando una "acupuntura urbana", un concepto que Jaime Lerner lo define como: "Del mismo modo en que la medicina necesita la interacción entre el médico y el paciente, en el urbanismo también es necesario hacer que la ciudad reaccione. Tocar un área de tal modo que pueda ayudar a curar, mejorar, crear reacciones positivas y en cadena. Es necesario intervenir para revitalizar, hacer que el organismo trabaje de otro modo". Es de esta manera en el que se ve necesario intervenir en el Eje del Tranvía para generar una reacción en puntos factibles para una mejora en conjunto de la ciudad.

El espacio público es un factor importante en la vitalidad de los centros históricos y según Bohigas la ciudad en sí ya es un espacio público, donde se expresa e interactúa la sociedad, por lo tanto en la ciudad encontramos un conjunto de puntos de encuentro que forman un sistema. F. Carrión

nos define que para ser llamado espacio público debe ser: " Un espacio simbiótico en el sentido que genera integración, articulación, encuentro y conectividad, [...] dando sentido y forma a la vida colectiva mediante la integración de la sociedad". No obstante la ciudad o el Centro Histórico no funciona como espacio público debido a un detractor que es el automóvil y la falta de espacio público funcional, así como nos manifiesta Gehl (2001): "El tráfico rodado y el aparcamiento han usurpado gradualmente el espacio en calles, plazas". Por lo tanto debemos buscar un espacio urbano de mayor calidad, que permita conexiones entre distintos modos de transportes, optimizar el espacio para convertirlo en lugares de actividad y no sean solo de paso o estacionamiento vehicular (Ecosistema Urbano, 2015).

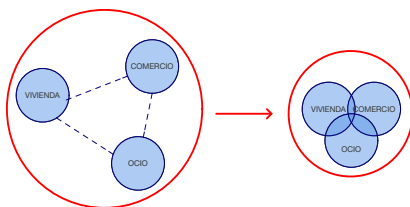
La propuesta de tesis plantea un proyecto de vivienda y equipamiento como desarrollo orientado al tranvía, por lo tanto en vista del nuevo Plan de Movilidad se escoge un parqueadero del Centro Histórico como emplazamiento, dentro del eje del tranvía, lugares que quedarán en desuso por los impedimentos del nuevo plan. Es por eso que se han ubicado espacios de oportunidad, de los cuales se ha escogido el Parqueadero 3 de Noviembre como zona de intervención. Este lote está próximo a una parada del Tranvía y al mercado 3 de Noviembre, el cual es un equipamiento que genera condicionantes diferentes a otros puntos debido a

un alto tráfico vehicular y peatonal. Haciendo de un lugar menos transitado en horas no laborables e insegura según los moradores, además de carecer de espacios público. El mercado pese a ser muy transitado diurnamente y usado por los moradores no tiene un espacio de llegada y descanso, siendo la vereda el único lugar de estancia al aire libre.

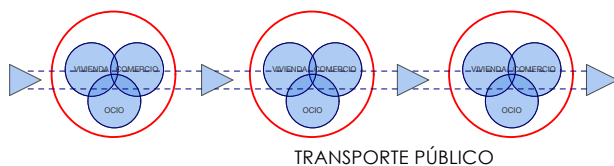
En base al contexto de la ciudad, el emplazamiento y lo que puede llegar a significar la implementación de un nuevo sistema de transporte como es el Tranvía 4 Ríos, se ha buscado referentes que aborden desde una perspectiva urbana casos con problemáticas similares que sirvan como bases para el desarrollo del proyecto.

Estrategia Urbana

La vitalidad es un tema fundamental en la ciudad, ya que sin ella los espacios dejan de usarse y posteriormente a abandonarse. Es por eso, en base a las teorías de Jan Gehl, se necesitan proyectos de uso mixto que además de crear "ciudades vibrantes" consiga dar seguridad a la población. Con esto se procura que los edificios no estén vacíos durante la mayor parte del día, consiguiendo fachadas iluminadas que inviten a caminar por sus alrededores. Con esto podremos combinar la vivienda y equipamientos que regeneren no solo una manzana si no todo un sector. (Gehl J, 2014)



CIUDADES ACTUALES



SISTEMA DE NÚCLEOS CONECTADOS

Gehl nos menciona otros puntos importantes en su libro "Nuevos espacios Urbanos":

- Cada barrio debe contar con su propio "salón", su propio parque donde la gente se pueda reunir y los niños jugar. En Barcelona se consiguió derribando edificios abandonados y rehabilitando plazas.
- Estructuras lineales de transporte como mejoramiento de las zonas, rehabilitando y creando plazas y calles para fomentar el transporte público, de bicicletas y caminar.
- El centro como un lugar de reunión, donde no es necesario unir físicamente lugares, pero el espacio visible representa un sistema conectado que logran llenar todas las zonas.

De igual manera Richard Rogers, en su libro "Ciudades para un pequeño planeta", muestra su preocupación por las ciudades actuales, donde el vehículo privado se ha convertido como el principal factor del problema.

La población ser fundamental de las ciudades se ve afectado, creando estratos sociales que no permiten una cohesión social, siendo los pobres los mas afectados al ser apartados del ciclo consumista y aislados en las periferias.

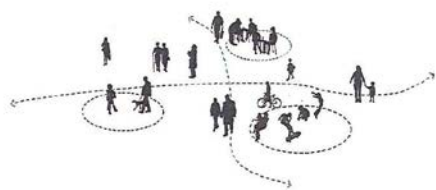
Rogers plantea ideas para ciudades más sostenibles, las que requieren conectarse a través del transporte público, creando puntos de relación directa con este, puntos que funcionan como una pequeña urbe que contiene diferentes

usos, dando una mayor densidad y creando la idea de "Ciudad compacta", basada en (1):

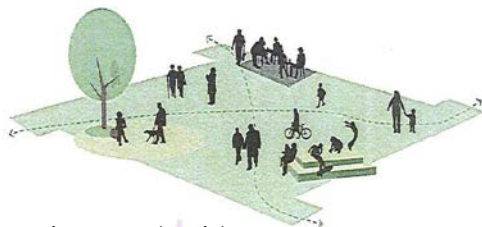
- Ciudades con mayores comunidades y mejor movilidad, eliminarse el predominio del automóvil.
 - Crear espacios públicos que favorezcan al peatón y a la comunidad.
 - Crecer alrededor de un centro con mayor actividad social y comercial que se conecten con el transporte público.
 - Barrios con sus propios parques y espacios públicos donde se integran actividades públicas y privadas.
 - Usos mixtos agrupados hacen reducir los desplazamientos largos, dando mas vitalidad al barrio.
 - Unir los barrios mediante una buena accesibilidad al transporte público, creando ejes con núcleos activos.
- Estos modelos urbanos son importantes para entender las necesidades de las ciudades, en este caso son referentes aplicables para la ciudad de Cuenca donde el CHC tendrá un cambio importante y por lo tanto la necesidad de adaptarse y mejorar.

Un modelo de gestión de éxito que llevo de la teoría a la práctica los conceptos de Gehl y Rogers es la ciudad de Copenhage, logrando que el 35% de población use la bicicleta como medio de transporte. Esto se alcanzó haciendo crecer y fortaleciendo zonas urbanas próximas a los trenes suburbanos del centro de la ciudad, dando a los

(1) Elaboración Propia: Diagrama Ciudades para un pequeño planeta



Vida cotidiana



Espacios para la vida



Construcciones con vitalidad

habitantes una buena accesibilidad al transporte, al estar más del 50 % de población a tan solo 1km de distancia. Es importante dotar al transporte de un complemento que fomente su uso y crear núcleos alrededor de este, donde la población tenga óptimas condiciones de habitabilidad y vean al transporte público como el mejor medio de movilidad. (ITDP, 2013)

EL transporte público no puede funcionar tan solo con plantear las líneas del recorrido y las paradas, se necesita potenciar los espacios por los que transita. Se debe desarrollar estrategias urbanas para que el peatón pueda caminar, usar la bicicleta y usar el transporte público, estos elementos generarán los puntos para desarrollar las ciudades. A esta estrategia se la llama desarrollo orientado al transporte.

En el caso de Copenhague, se crearon puntos de desarrollo alrededor de cinco trenes suburbanos del centro de la ciudad. Regulando el tamaño y localización de viviendas y negocios para promover los usos mixtos y nuevos centros urbanos.

Jan Gehl nos habla de la manera en la que Copenhague consiguió las condiciones necesarias para el paseo y otras actividades de ocio urbano en el centro de la ciudad, pautas que son usadas como referentes para plantear una estrategia urbana donde predomine el espacio público de estancia y de movilidad sustentable (2):

- La supresión del tráfico por el centro y opciones

de parque más limitadas.

- Crear " la ciudad de la bicicleta", una política en la que se fortalece el uso de la bicicleta como medio de transporte.

- Peatonalización de grandes calles como es el ejemplo de la calle de Stroget en Copenhague, incrementando las ventas en los comercios.

- Crear espacios públicos para la comunidad, las personas pueden desarrollar nuevas actividades, generando espacios con vitalidad.

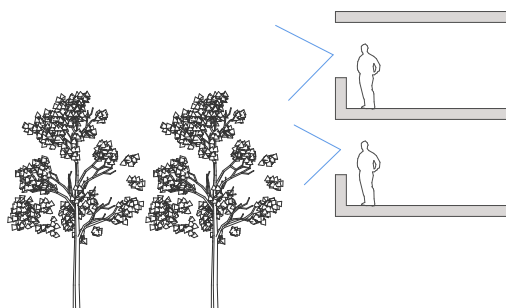
La propuesta urbana del proyecto de tesis se basará en las teorías de los referentes analizados, de tal manera que los planteamientos se puedan sustentar en base a los criterios mencionados.

Vivienda

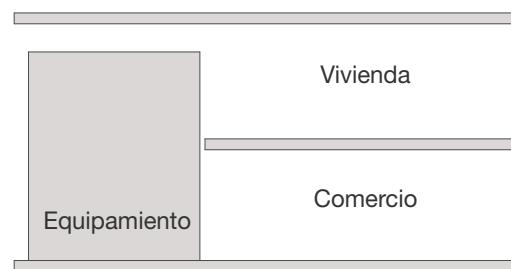
La necesidad de densificar el CH no puede ser solucionado a base de proyectos inmobiliarios aislados, se debe buscar una solución habitacional que se adapte a las condiciones y necesidades de la ciudad y de la gente. La vivienda y las condiciones que demandan las personas han cambiado, por lo tanto es necesario investigar y readaptar los conjuntos habitacionales. Solo de esta manera las personas volverán a habitar un centro histórico que en su momento fue el sector mas densificado de la ciudad de Cuenca.

Josep María Montaner nos formula los criterios sobre la vivienda colectiva para la época actual

(2) Imagen: Gehl, J., & Gemzoe, L. (2002). Nuevos espacios urbanos.



Espacios exteriores y Vegetación



Usos Mixtos

en la que vivimos, donde la diversidad de la sociedad contribuye a una mejora en la ciudad, y como los parámetros de diseño nos darán un ámbito de vivienda y espacios de mejor calidad. El fin es lograr comunidades que estén en contacto con la vida urbana sin perder la privacidad de la vivienda.

“Es necesario reinterpretar la vivienda más allá del ámbito estrictamente privado, potenciando las actividades compartidas y comunitarias, su capacidad de relación y mejora de las estructuras urbanas, permitiendo llevar una vida completa y evitando la construcción meramente numérica de viviendas.” (Montaner, 2010, 83)

Por lo tanto Montaner centra el cambio del concepto de vivienda en el cambio social, donde la vivienda responda a mayores problemáticas y con una mayor versatilidad funcional. En Viviendas para el siglo XXI (Montaner, 2010, 94) nos indica que nuevos parámetros se deben tener en cuenta en la vivienda (3):

- Espacio exterior propio: Las viviendas deben tener un espacio exterior propio en el que puedan realizar actividades del habitar, espacios a donde mirar y como control térmico.
- Desjerarquización: Los espacios para vivienda no estarán condicionados para los posibles residentes, buscando una cohesión social entre distintos estratos para tener una utilización flexible.
- Espacios para trabajo: Es clave un proyecto

de usos múltiples, creando espacios de trabajo para actividades de comercio que permitan una mayor actividad en los espacios.

- Integración de la vegetación en la arquitectura: Se debería proyectar áreas verdes mínimas que acompañen al edificio en las fachadas, patios o espacios de conexión.

- Espacios comunitarios: “Un edificio de vivienda debería disponer mínimo de un espacio comunitario de 20m² a partir de 12 viviendas”.

- Espacios que respondan a las necesidades del sector.

Un referente de viviendas en centros históricos es Carlos Ferrater, quien diseñó las viviendas en las calles céntricas de Ali Bei y Roger de Barcelona. Este proyecto es importante debido al espacio público que genera en el centro de la manzana, dotando de áreas verdes y espacios de descanso, por lo tanto los conjuntos residenciales se emplazan de tal manera que se permita el paso peatonal hacia el interior a través de los edificios pero exponiendo sus fachadas a la ciudad, mostrándonos así el potencial de un centro de manzana.

(3) Elaboración Propia: Diagrama Viviendas para el siglo XXI



(4) Imagen: Diagrama Planta <http://www.ferrater.com/>



(5) Imagen: <https://www.pinterest.com/search/pins/?q=solano+benitez>

El centro de la manzana también puede ser ocupado como espacio de equipamiento, Ferrater plantea un Centro Social en el interior del proyecto de vivienda, potenciando así el uso de la vivienda con la creación de núcleos comunitarios. La vivienda ya no funciona sola, esta equipada por un espacio que fomenta el uso de la vivienda en centros de manzana que fueron abandonados.

El planeamiento que nos da Ferrater para conseguir núcleos urbanos que revitalicen un sector y con este la ciudad, se basa en (4):

- Abrir las manzanas hacia la ciudad, ofreciendo su interior como un espacio público.
- Usos mixtos en los edificios, comercio en las plantas bajas y vivienda en las plantas altas.
- Mayor área verde en los espacios interiores de las manzanas, espacio público.
- Conectar manzanas para generar un núcleo aun mayor, siendo un gran equipamiento para la ciudad.
- El centro de la manzana también puede ser ocupado como un espacio de equipamiento, Ferrater plantea un Centro Social en el interior del proyecto de vivienda, potenciando así el uso de la vivienda con la creación de núcleos comunitarios.

De esta manera la vivienda ya no funciona sola, esta equipada por un equipamiento que fomenta el uso de la residencia en centros de manzana que fueron abandonados, revitalizando no solo la

manzana si no el sector.

Después de la funcionalidad una de las partes más importantes es la materialidad y estructura del proyecto. Debido al contexto de la arquitectura de Cuenca se ve conveniente el uso del ladrillo como material principal. Un referente en cuanto al uso de un sistema tradicional como es el ladrillo es Solano Benítez.

Benítez en su obra y en sus escritos nos muestra que la arquitectura no debe estar hecha solamente para personas que puedan pagar proyectos de grandes cifras. Nos muestra que un material, como el ladrillo en su naturaleza puede servir como sistema constructivo que cumpla funciones estéticas y a la vez económicas, logrando a reducir en un 60% el costo del m2 de construcción.

Benítez plantea proyectos en base al entendimiento del ladrillo como material estructural y no como un material de relleno, utilizándolo como estructura, cierre, piso y cubierta. Dejando así clara la flexibilidad de un material que en su aparejo no solamente resuelve paredes para ser revestidas, el ladrillo pasa a ser la esencia de la obra y no podría ser reemplazado por otro material.

El uso del ladrillo como material flexible y adaptable a la necesidad nos da mejores márgenes en los presupuestos, consiguiendo llegar a plantear proyectos de bajo costo sin someter la estética o la calidad constructiva.

Objetivos

Objetivo General:

- Desarrollar un proyecto urbano y arquitectónico de vivienda y equipamiento, como modelo replicable en espacios de parqueaderos en los centros de manzana, ubicados en el eje del Tranvía 4 Ríos.

Objetivos Específicos:

- Analizar el sector y el emplazamiento, identificando espacios potenciales y conflictivos para la realización del proyecto.
- Investigar y analizar referentes locales, nacionales e internacionales que sirvan como aportes a la idea del proyecto arquitectónico y urbano.
- Investigar acerca de proyectos y propuestas de Desarrollo Orientado al Transporte, que sirvan de aporte para el diseño del proyecto.
- Plantear propuestas urbanas y arquitectónicas que implementen el Desarrollo Orientado al Transporte en Cuenca, en relación al Tranvía 4 Ríos.
- Plantear un modelo de intervención que pueda ser adaptable en todos los parqueaderos del eje del tranvía de cuenca.

Metodología

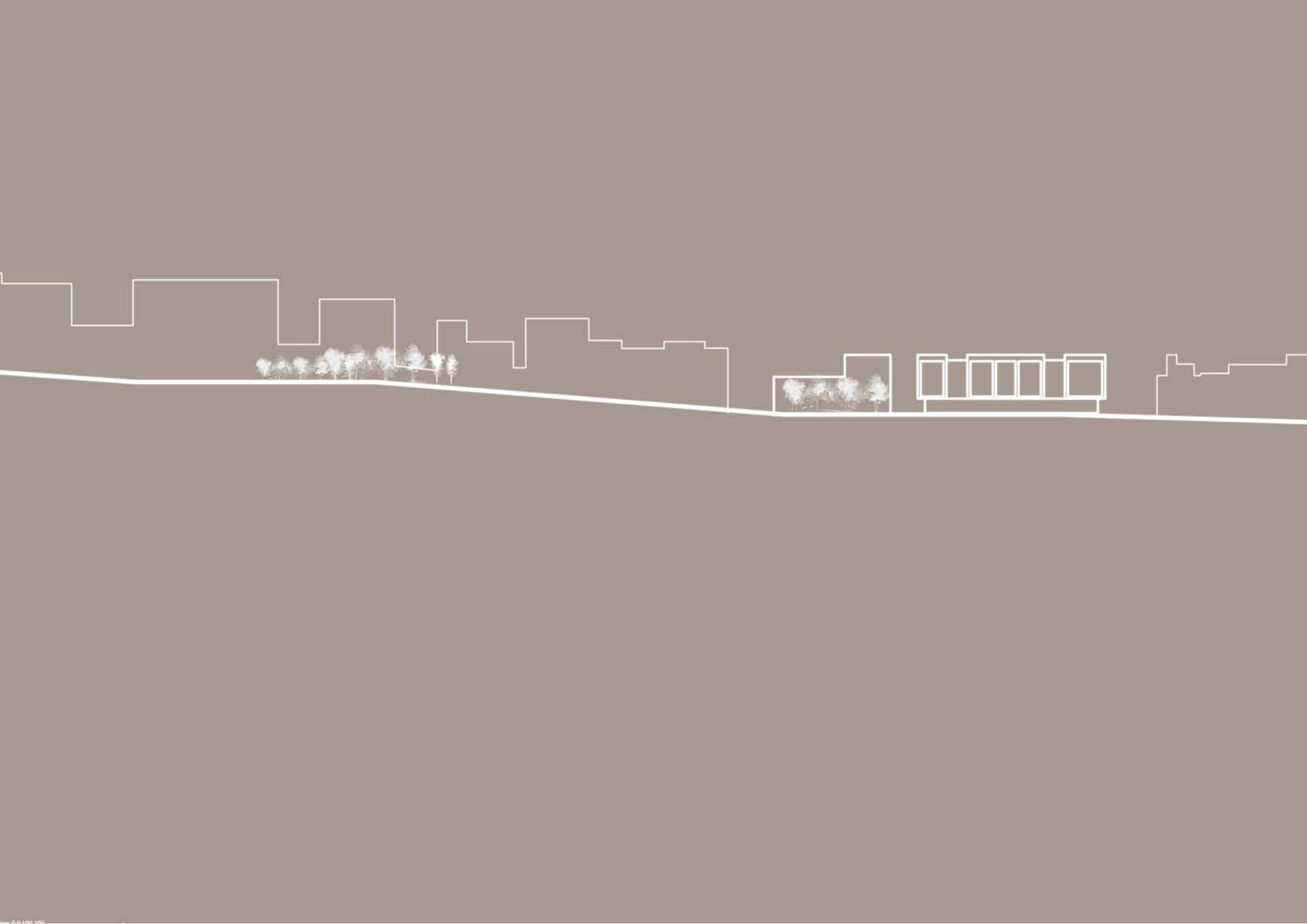
Para la primera etapa del proyecto se hará un análisis de sitio, recolectando datos mediante levantamientos, se realizarán encuestas y entrevistas a los moradores del sector, determinando así las necesidades y problemática del lugar. En este caso la manzana correspondiente al Parqueadero 3 de Noviembre, Barrio la Suelería. Además, se delimitará el área de influencia del proyecto y este sector se analizará mediante un estudio que incluye: relación con hitos, historia y patrimonio, movilidad, usos de suelo, levantamiento fotográfico, análisis de visuales, densidad poblacional, conteo de flujos, análisis de áreas verdes y públicas, condiciones topográficas, accesibilidad. Esto permitirá realizar un proyecto con un adecuado emplazamiento que aprovecha las oportunidades del terreno.

En la segunda etapa se analizará distintos proyectos y documentos teóricos que sirvan como referentes y base teórica para el desarrollo del proyecto final. Estos referentes serán de diferentes categorías, abarcando el ámbito arquitectónico y urbano.

La tercera etapa se conforma mediante el planteamiento del programa arquitectónico y urbano adecuado para el sector, tomando en cuenta el análisis de sitio para crear una estrategia urbana que conecte todo el eje del tranvía, programa arquitectónico que mediante usos mixtos cumpla correctamente las necesidades de la comunidad y movilidad en la zona.

Finalmente se realizará el proyecto arquitectóni-

co. Este proyecto planteará un modelo de actuación para la revitalización de centros de manzana del CHC en el eje del tranvía, mediante el desarrollo orientado al Tranvía. Con esto concluido se procederá a la elaboración del documento de proyecto de fin de carrera.

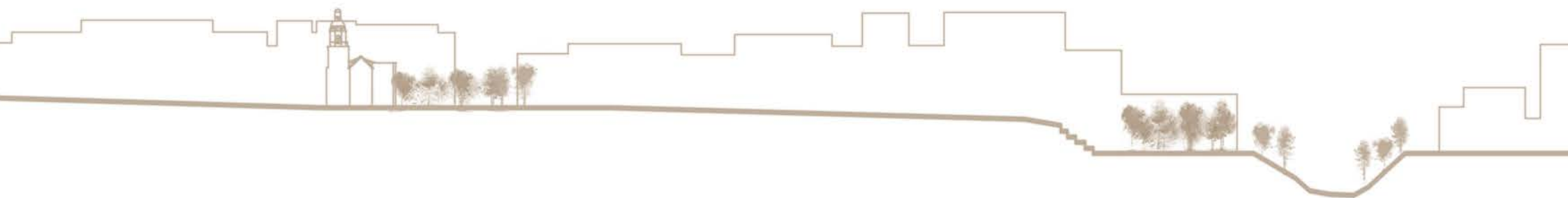


CAPÍTULO 1: ANÁLISIS DE SITIO





01.1 RELACIÓN CON LA CIUDAD



Relación con la ciudad

UBICACIÓN

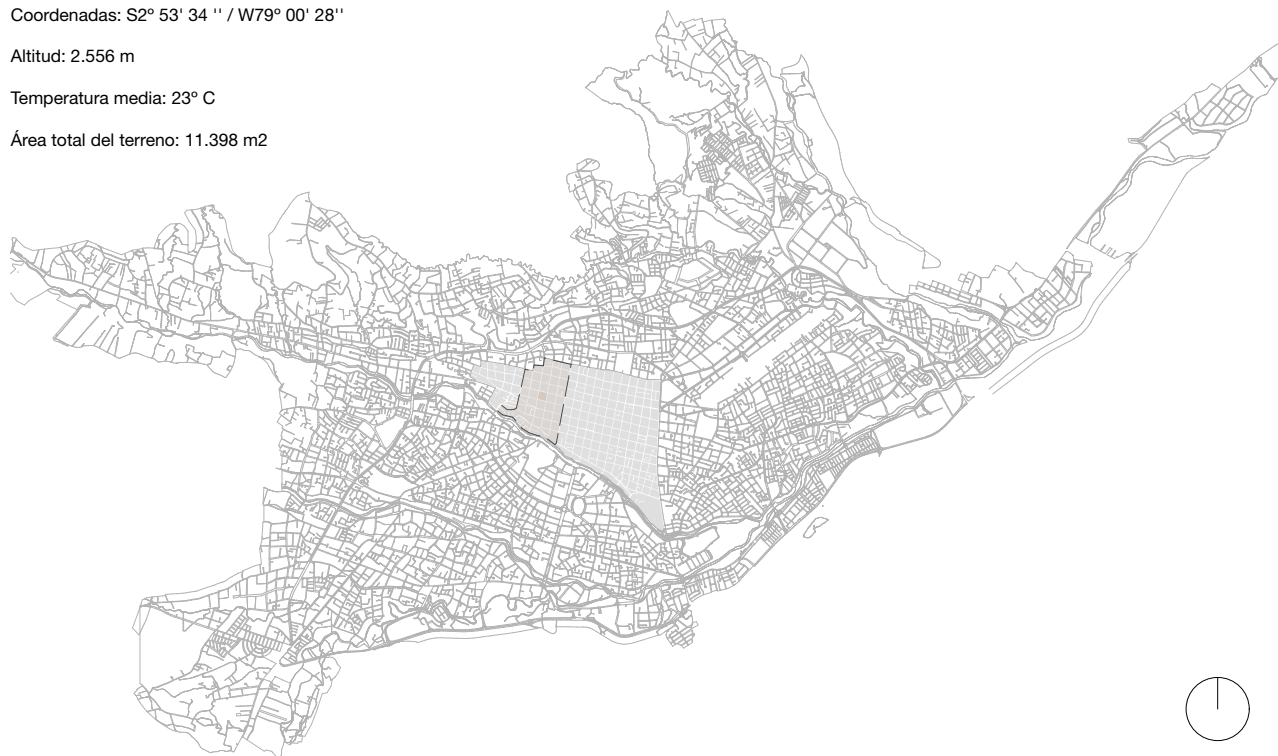
Datos Generales

Coordenadas: S2° 53' 34 " / W79° 00' 28"

Altitud: 2.556 m

Temperatura media: 23° C

Área total del terreno: 11.398 m²



Centro Histórico de Cuenca, Ecuador

Cuenca, llamada "La Atenas del Ecuador", es la tercera ciudad mas importante del Ecuador y posee un Centro Histórico (CH) de gran importancia debido a sus edificaciones patrimoniales y a su organización en damero.

El CH esta compuesto de una arquitectura republicana, en una estructura urbana de damero, creando una cuadrícula de manzanas cuadradas.

El núcleo de la ciudad se da en el Parque Calderón, alrededor del cual se emplazan importantes edificios administrativos y religiosos como: la Antigua y Nueva Catedral, Palacio de Justicia y la Alcaldía. A partir de aquí la ciudad se expande hasta llegar al límite de CH actual, zona con gran potencial para albergar mayores densidades poblacionales a las actuales que apenas son de 49 hab/ha (Datos Inec).



Elaboración Propia: Nodos, Hitos y Bordes Fuente: Municipio Cuenca

Relación con la ciudad

Nodos, hitos y bordes:

En el CH, se identifican elementos que conforman y delimitan la ciudad. Hitos y los nodos, se conforma por edificios y plazas significativas, donde confluyen y se concentran personas. Los bordes son delimitadores de zonas, pudiendo ser accidentes geográficos o vías de importancia.

En el gráfico se puede apreciar un gran número de nodos e hitos dentro del CH, siendo espacios de diversidad y oportunidad para crear redes urbanas.

-  Manzana a intervenir
-  Nodos
-  Hitos
-  Río
-  Barranco





Sistema de transporte público y tranvía

La construcción de la infraestructura del tranvía cambiará la movilidad de Cuenca, por lo tanto se busca relacionar el sistema de transporte con el proyecto.

El tranvía pasará por ambos frentes de la manzana, teniendo paradas en ambas esquinas. Con esto se conseguirá tener grandes flujos peatonales para la utilización de los espacios planteados.

- Tranvía
- Ciclovías Proyectadas

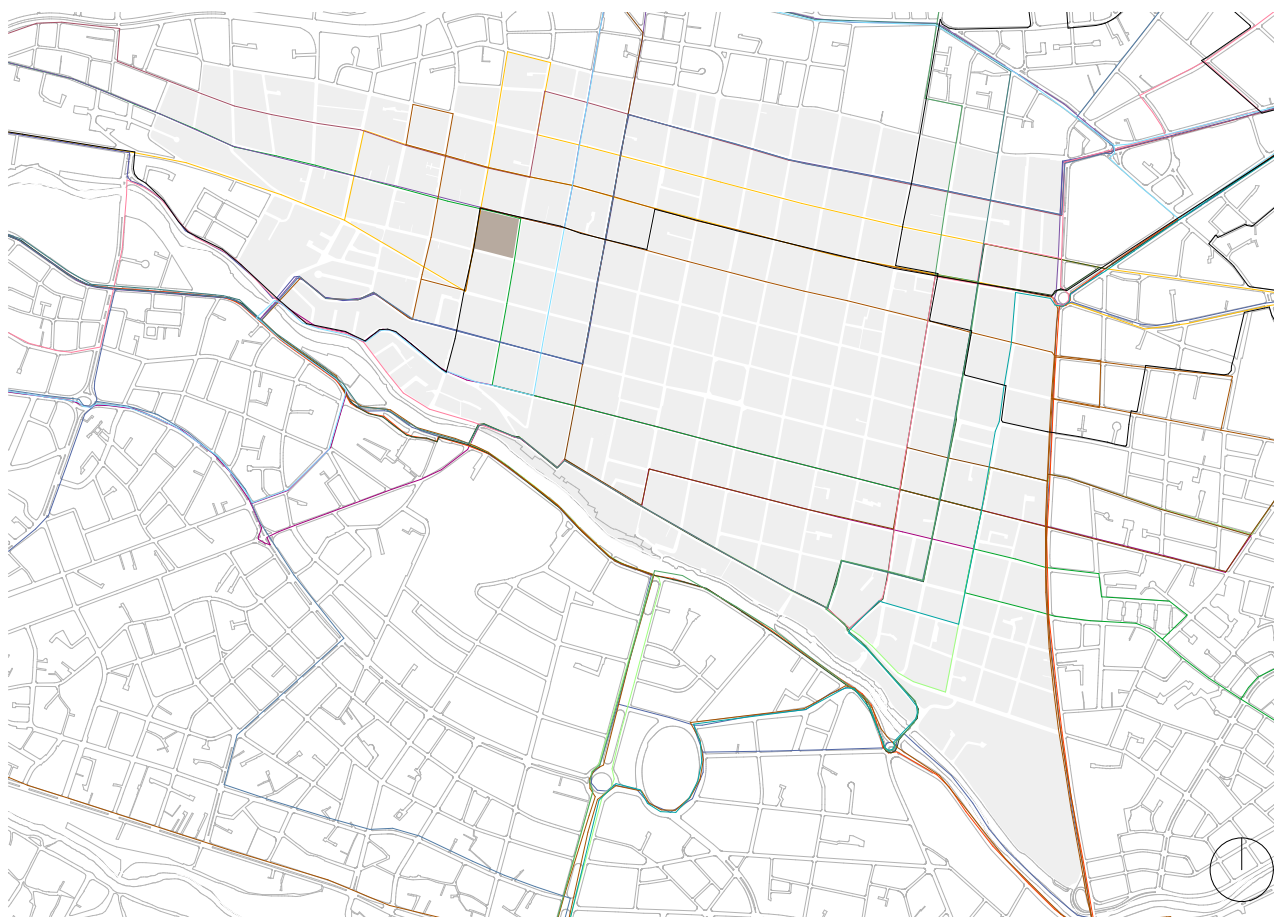
Relación con la ciudad

Líneas de buses:

El CHC alberga la mayoría de líneas de buses debido a la gran confluencia de personas a esta zona por motivos de compras, trabajo y trámites en su mayoría.

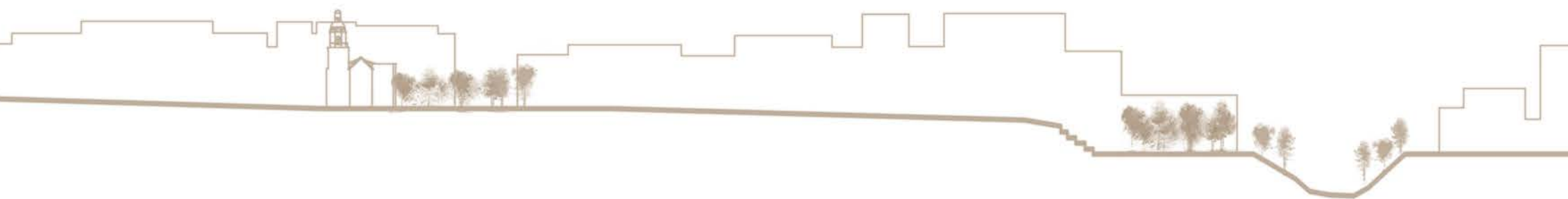
Líneas de buses incidentes en la zona

Linea 1		Linea 11	
Linea 2		Linea 12	
Linea 3		Linea 13	
Linea 4		Linea 14	
Linea 5		Linea 15	
Linea 6		Linea 16	
Linea 7		Linea 17	
Linea 8		Linea 18	
Linea 9		Linea 19	
Linea 10		Linea 20	



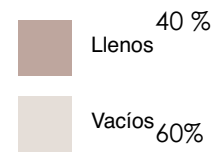


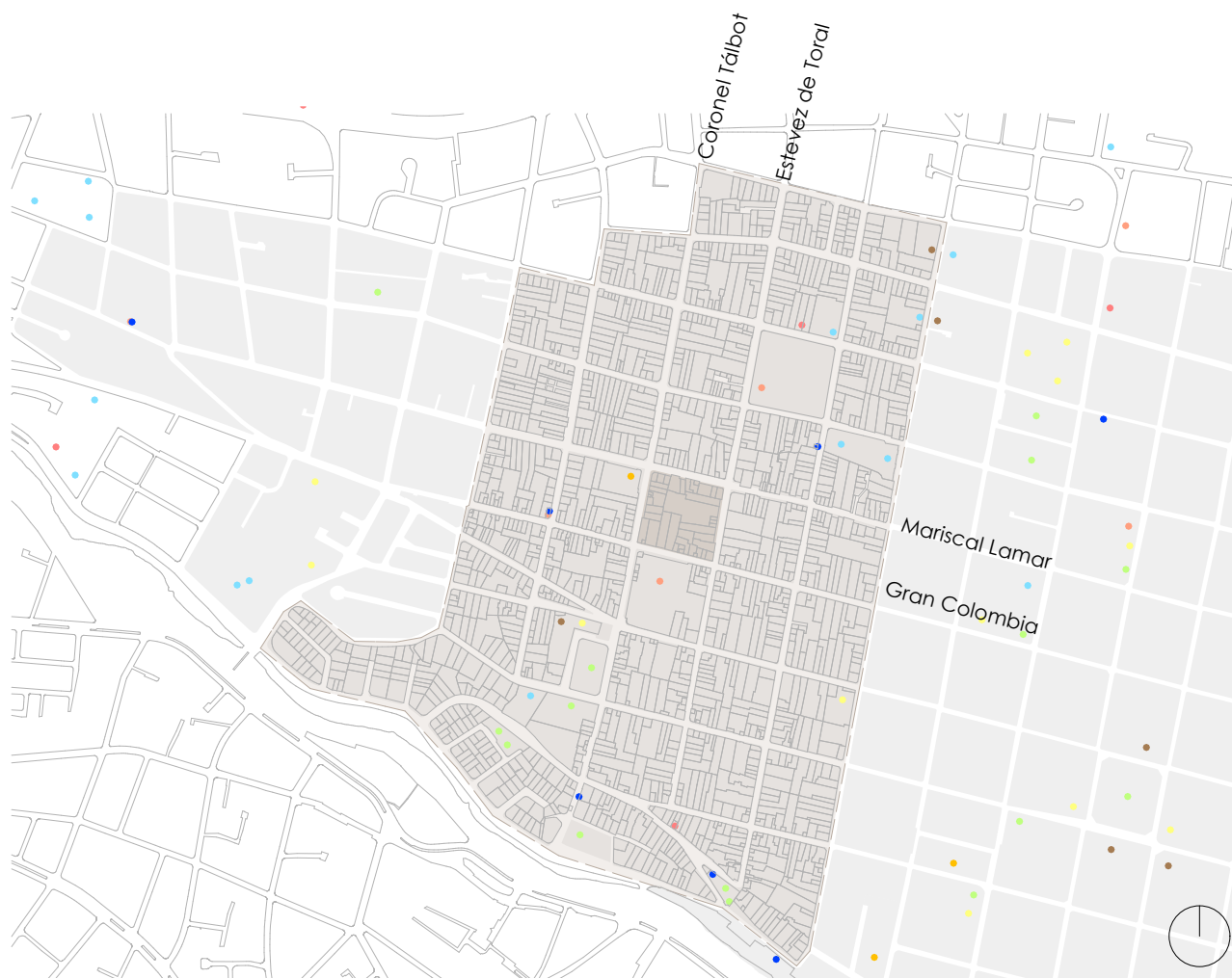
01.2 ANÁLISIS DEL ÁREA DE INFLUENCIA



Análisis del área de influencia

Llenos y vacíos:
 En el área de influencia se ven los llenos y vacíos en cantidades semejantes, mostrándonos los interiores de manzana como espacios desocupados y sitios de oportunidad para equipamientos o vivienda.





Proximidad a equipamientos

Los equipamientos son los que dan una mayor vitalidad a una comunidad, algo carente en la zona analizada. En este sector debido al Mercado 3 de Noviembre hay gran número de niños y jóvenes que vagan por el sector sin tener un lugar recreativo dónde acudir.

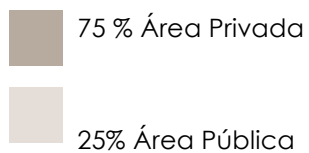
- Salud
- Gestión
- Bienestar social
- Recreación
- Seguridad
- Educación
- Culto

Elaboración Propia: Equipamientos Fuente: PMEP

Análisis del área de influencia

Área pública vs. área privada:

La falta de área pública en la zona es notable, donde vemos que los únicos espacios públicos son la plaza San Sebastián y plaza del Otorongo, espacios que según los moradores no ofrecen actividades a los vecinos, sirviendo únicamente como espacios de estancia.





Área pública mineral vs vegetal
 En el área se puede observar grandes zonas verdes, las cuales están en desuso, sirviendo de almacenes y en su mayoría espacios privados, que no son disfrutados por las personas.

VEGETAL/
MINERAL

70% MINERAL



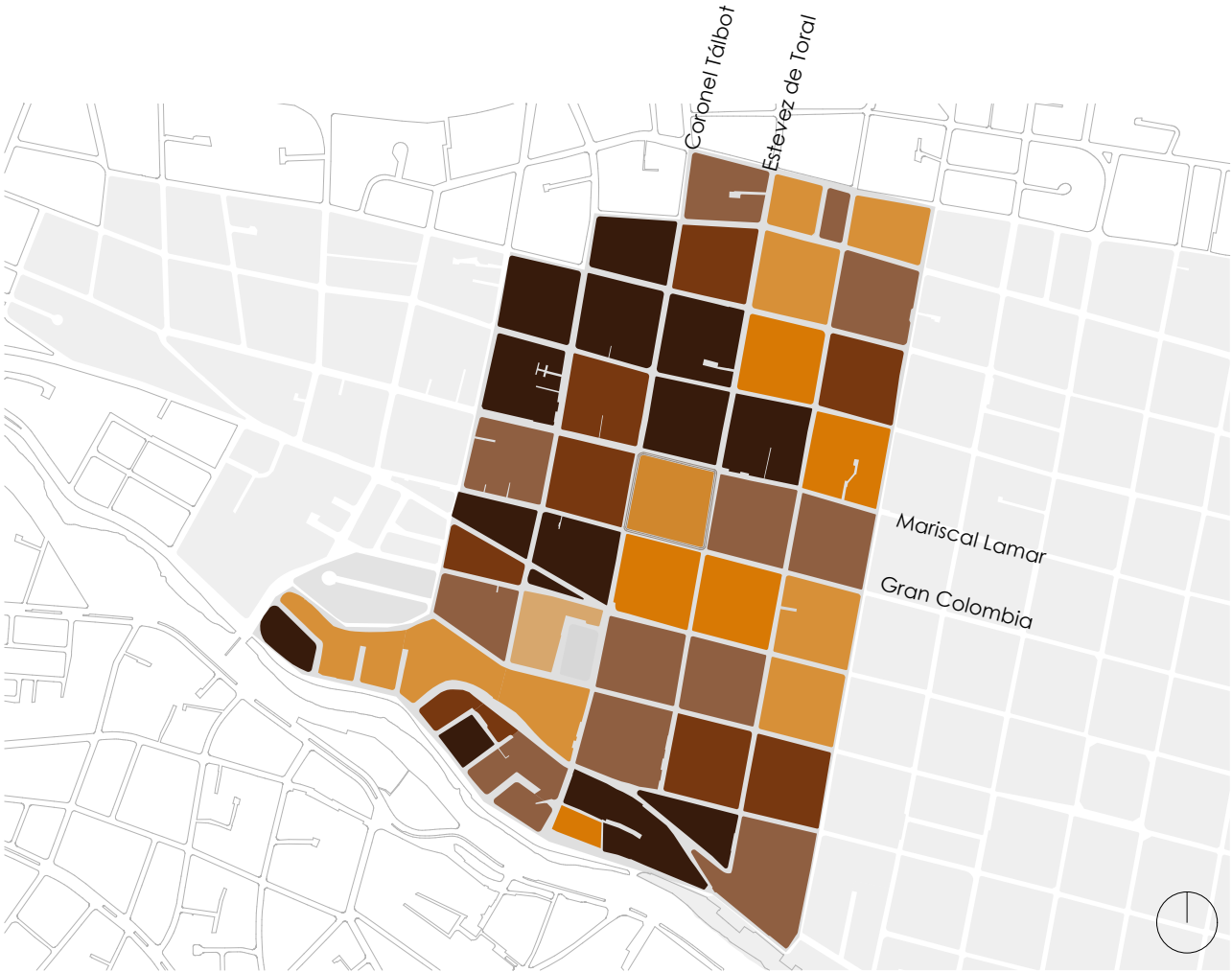
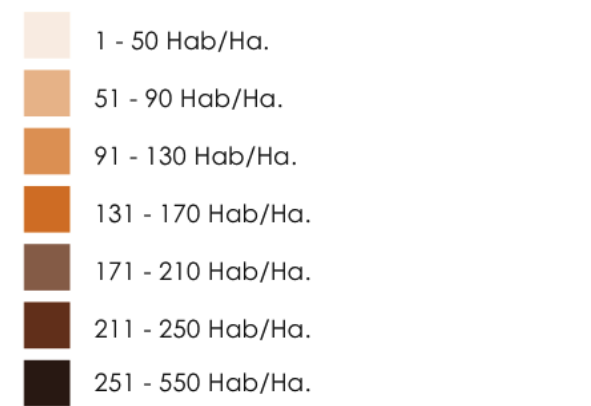
25% PRIVADA

5% PÚBLICA

Elaboración Propia: Área pública mineral y vegetal Fuente: PMEP

Análisis del área de influencia

Densidad poblacional:
 El área de influencia analizada consta de 54 Ha, y la población total según datos del INEC es de 6534 personas, por lo tanto la densidad es de 121 hab/ha, densidad que está muy por debajo de la densidad propuesta por Salvador Rueda de 190 hab/ha.





Topografía:

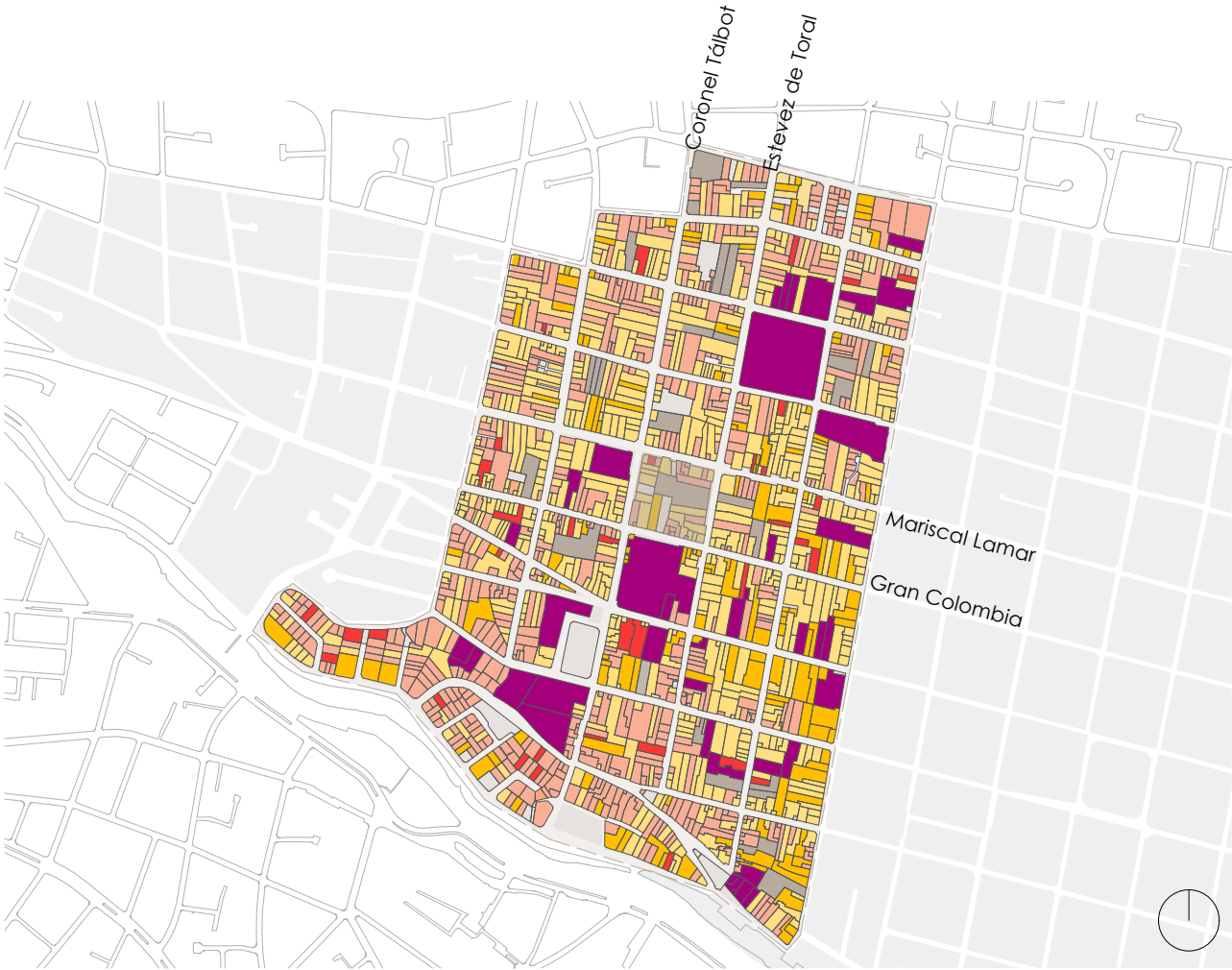
La topografía en el área de influencia es variada, con una pendiente alta en la proximidad al barranco, que se aminora en la mitad de la terraza del centro histórico.

- Manzana a intervenir
- Pendiente Baja
- Pendiente Media
- Pendiente Alta
- Barranco

Elaboración Propia: Área pública mineral y vegetal
Fuente: Municipio de Cuenca

Análisis del área de influencia

Usos del suelo:
 La diversidad de usos en el centro histórico se ve reflejada, por la ocupación de la mayoría de edificaciones, dedicadas a actividades económicas y vivienda.



Vista aérea del Centro Histórico de Cuenca, se observa la estructura en damero de la ciudad, con los centros de manzana.



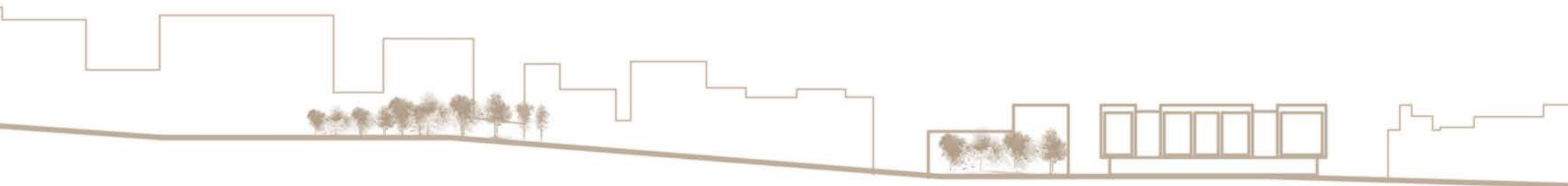
Escalinatas de la Plaza Otorongo, uno de los pocos accesos peatonales al CH que lleva a la Plaza San Sebastián y posteriormente a la manzana analizada, próxima al Mercado 3 de Noviembre.



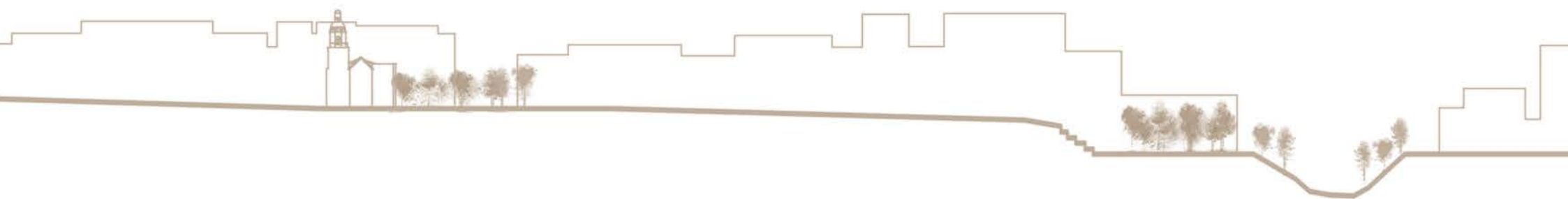
Vista de la plaza San Sebastián, un nodo importante para el sector, que sirve como espacio de estancia y al fondo el Museo de Arte Moderno.



Fuente: www.flickr.com/photos/ovpm/4329840559 y elaboración propia



01.2 ANÁLISIS DE LA MANZANA



Análisis de la manzana

La ubicación del terreno se emplaza en el Barrio La Suelería, un sector de gran comercio, que recibe el nombre Suelería por su gran comercio de cuero para calzado.

Un lugar de importancia en el sector es la plaza de San Sebastián junto al Museo de Arte de Moderno, espacios que reciben un número considerable de visitantes, en su mayoría extranjeros.

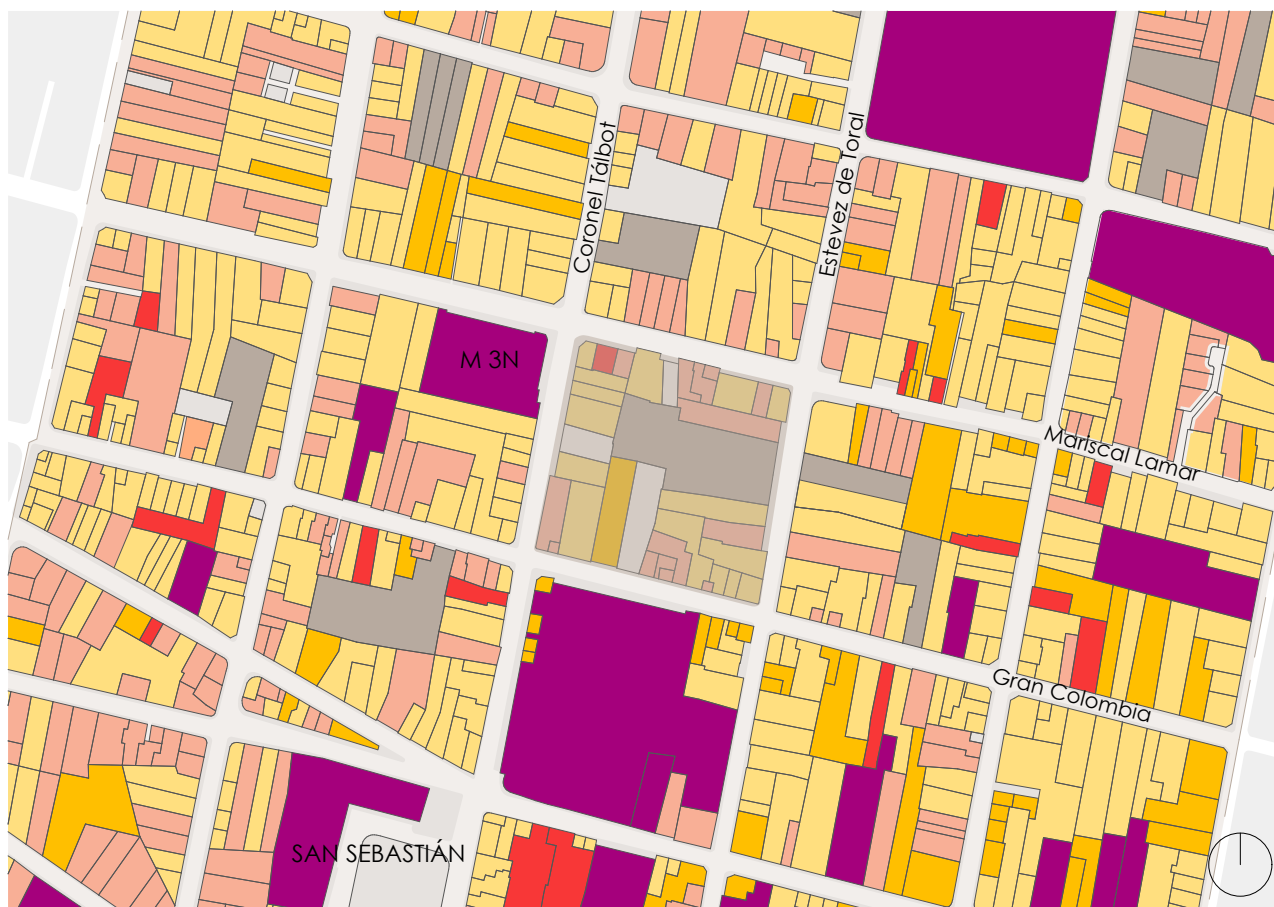
El Mercado 3 de Noviembre da una importancia considerable al sector por la fuerte actividad económica. Dicho sitio que según Planos e Imágenes de Cuenca estuvo destinado como plaza y posteriormente se planificó el Mercado.

El parqueadero 3 de Noviembre se ubica en el centro de la manzana seleccionada, siendo un espacio con gran potencial para la ciudad.



Elaboración Propia: Ubicación





Usos de suelo:

La mayoría de los predios del sector son de uso económico y vivienda, donde la planta baja es dedicada a comercio y servicio, mientras las plantas altas son de vivienda.

Se aprecia la presencia de grandes parqueaderos. En los espacios internos de las manzanas los cuales podrían tener un mejor uso para la comunidad.



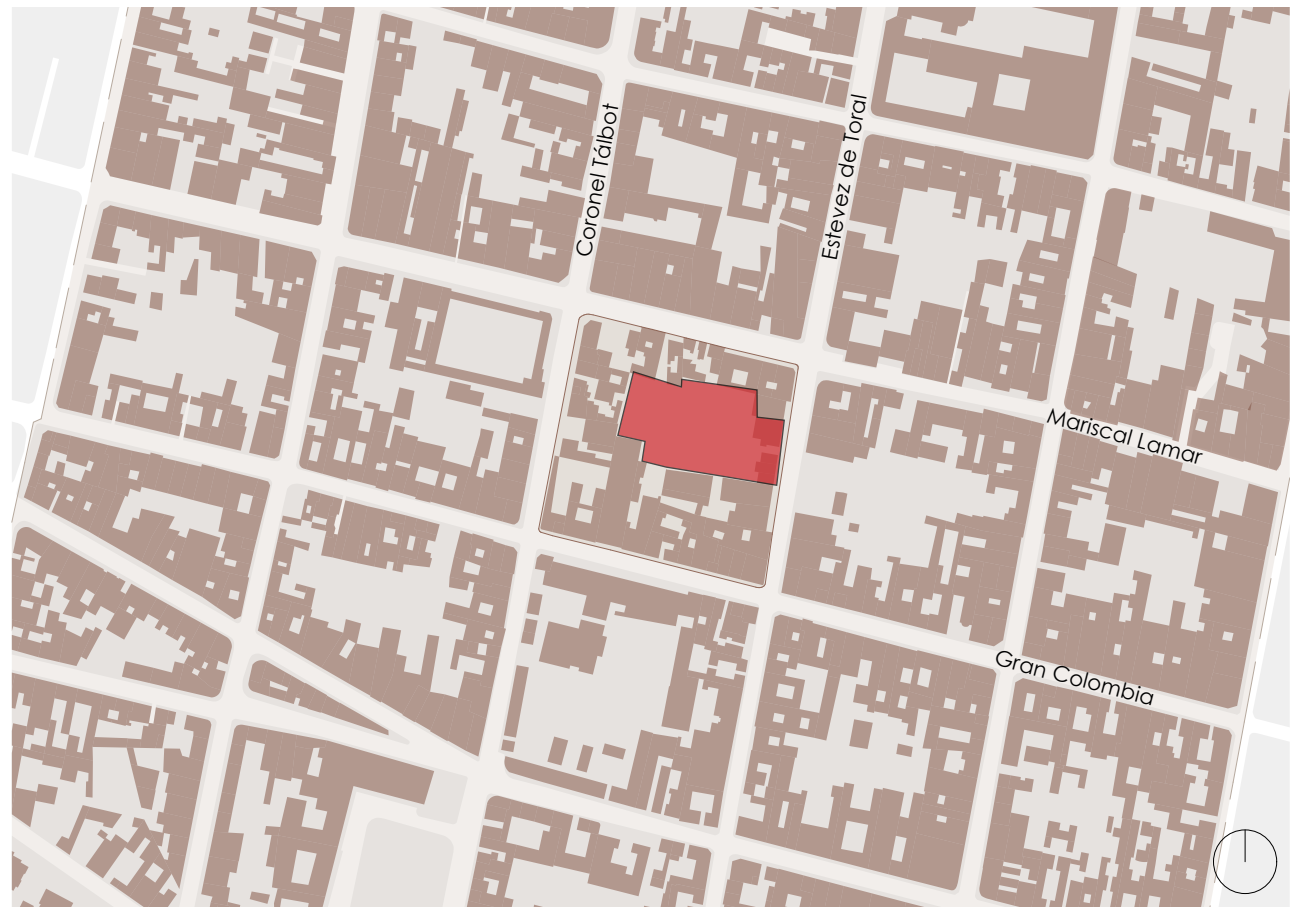
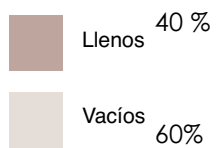
Elaboración Propia: Usos de suelo

Fuente: PMEP

Análisis de la manzana

Llenos y vacíos:

El parqueadero ubicado en el centro de la manzana seleccionada tiene 1788 m², espacio que quedará en desuso con el nuevo Plan de Movilidad al no poder ser usado como parqueadero, para una mejor movilidad en el Centro Histórico.





CALLE ESTEVEZ DE TORAL	
HORA:	6PM

PEATONES	BICICLETAS	VEHICULO P.	BUSES	MOTOS	TAXIS	OTROS
430	1	300	14	17	51	16

CALLE CORONEL TÁLBOT	
HORA:	6PM

PEATONES	BICICLETAS	VEHICULO P.	BUSES	MOTOS	TAXIS	OTROS
398	5	216	7	13	78	14

Flujos:

Se analizaron los flujos en la hora pico de las 6 pm, del mes de octubre de 2015, durante las obras del tranvía, lo cual cambia las condicionantes del sector. No obstante nos damos cuenta del gran flujo peatonal existente y de lo sobreutilizado que esta el vehículo privado. El uso de la bicicleta es un tema preocupante, en el rango de una hora se contabilizaron 5 ciclistas; mientras que en otras ciudades las calles se ven llenas de bicicletas nosotros aún no definimos las ciclovías como alternativa de movilidad.

Un hecho interesante es que la zona se ve afectada por las obras del tranvía, cerrando tramos de las calles Mariscal Lamar y Gran Colombia. No obstante el sector pese a tener calles cerradas para el automóvil funciona de una manera normal, mostrando que la ciudad si podría subsistir con calles cerradas al automóvil, es decir, se podría peatonalizar las calles o al menos reducir espacio para el auto privado.

Elaboración Propia: Flujos

Análisis de la manzana

Opinión ciudadana:

En las entrevistas realizadas a los moradores del sector, sobre los problemas del sector, el mayor inconveniente era la seguridad, mostrando preocupación por el barrio en la noche, "En las noches las calles están vacías y es peligroso salir a caminar a esas horas" frases como estas comentan los vecinos del barrio la Suelería.

Los habitantes del barrio aseguran una falta de equipamiento en el sector, "un parque que no sea solo para ir a sentarse", dice un anciano, que pide espacios para la gente de tercera edad que no sean solo bancas en una plaza.

Las entrevistas a señoras que trabajan en el mercado dan como resultado la necesidad de un equipamiento para los niños, en su mayoría piden una guardería y es un hecho notorio ya que los niños permanecen sentados en los puestos de ventas junto a su madres.

La falta de inversión en infraestructura también es un reclamo por parte de la población, piden el arreglo de muchas veredas y calles.



Vista de la calle de ingreso al Parqueadero 3 de Noviembre, Calle Estévez de Toral. Existe déficit de espacio para el peatón, obligando a caminar por la calle.



Interior del Parqueadero 3 de Noviembre, donde se aprecia un gran espacio interno que sirve de estacionamiento, el cual posee de gran potencial para el bien de la ciudad.



A la izquierda el Mercado 3 de Noviembre y a la derecha predios de la manzana seleccionada, un sector donde predomina el auto y no hay espacio para ciclovías.



Fuente: elaboración propia

Vista de la calle de ingreso al Parqueadero 3 de Noviembre, Calle Estévez de Toral. En la noche esta calle es desolada, habiendo un flujo mínimo de personas y autos.



La calle Coronel Talbot se libera de los autos en horas nocturnas, los comercios cierran sus puertas, habiendo poca iluminación en las fachadas, causando inseguridad.



El mercado 3 de Noviembre crea mayor movimiento de flujos de personas en el día, pero en las noches los trabajadores del sector se retiran a sus viviendas, reduciendo el flujo de personas y vehículos en la zona.



Ordenanza para el Centro Histórico:

Tipos de intervención según la categoría de las edificaciones y espacios públicos:

Art. 15.- Se establece los siguientes tipos de intervención de acuerdo a la categoría del bien, teniendo en cuenta que cuando se trata de un bien inmueble perteneciente al patrimonio cultural edificado, es parte de él su entorno ambiental y paisajístico, por lo que debe conservarse el conjunto de sus valores:

Ámbito Arquitectónico

a) Edificaciones de Valor Emergente (E) (4) y de Valor Arquitectónico A (VAR A) (3): Serán susceptibles únicamente de conservación y restauración.

b) Edificaciones de Valor Arquitectónico B (VAR B) (2) y de Valor Ambiental (A) (1): Serán susceptibles de conservación y rehabilitación arquitectónica.

c) Edificaciones sin valor especial (SV) (0): En éstas se permitirá la conservación, rehabilitación arquitectónica e inclusive la sustitución por nueva edificación, siempre y cuando ésta se acoja a los determinantes del sector y características del tramo.

d) Edificaciones de Impacto Negativo (N) (-1): Serán susceptibles de demolición y sustitución por nueva edificación.

Ámbito Urbano: La intervención en el espacio urbano obligatoriamente será el resultado de un estudio interdisciplinario que justifique dicha acción, y que comprenderá, entre otros, estudios históricos, antropológicos, arqueológicos, urbano- arquitectónico, ingenierías.

Condiciones de uso, volumen y funcionamiento:

Art. 30.- Los usos de suelo en el Centro Histórico de Cuenca, Área de El Ejido, Centros Históricos de las Cabeceras Parroquiales y demás Áreas Históricas y Patrimoniales del Cantón, se regirán por lo que determinen los Planes de Ordenamiento Territorial y/o Planes Especiales según sea el caso; así como las Ordenanzas y Reglamentos correspondientes.

Art. 31.- El uso y ocupación de los espacios públicos en las Áreas Históricas y Patrimoniales, estará regulado por la Dirección de Áreas Históricas y Patrimoniales. Para la ocupación de cualquier espacio público en estas áreas, se requerirá de autorización expresa de la Dirección de Áreas Históricas y Patrimoniales.

Art. 32.- Las nuevas edificaciones en el Área del Centro Histórico de Cuenca, Centros Históricos de las Cabeceras Parroquiales y demás Áreas Históricas y Patrimoniales del Cantón Cuenca deberán respetar las normas arquitectónicas que a continuación se detallan:

Las edificaciones de una planta, deberán tener:

- 80% de ocupación del suelo
- 3m de altura al alero
- 6 metros de altura al cumbrero
- Relación en la fachada de lleno y vacío 1/3 - 1/5

Las edificaciones de dos plantas, deberán tener:

- 70% de ocupación del suelo
- 6m de altura al alero
- 9 metros de altura al cumbrero
- Relación en la fachada de lleno y vacío 1/3 -

1/5

Las edificaciones de tres plantas, deberán tener:

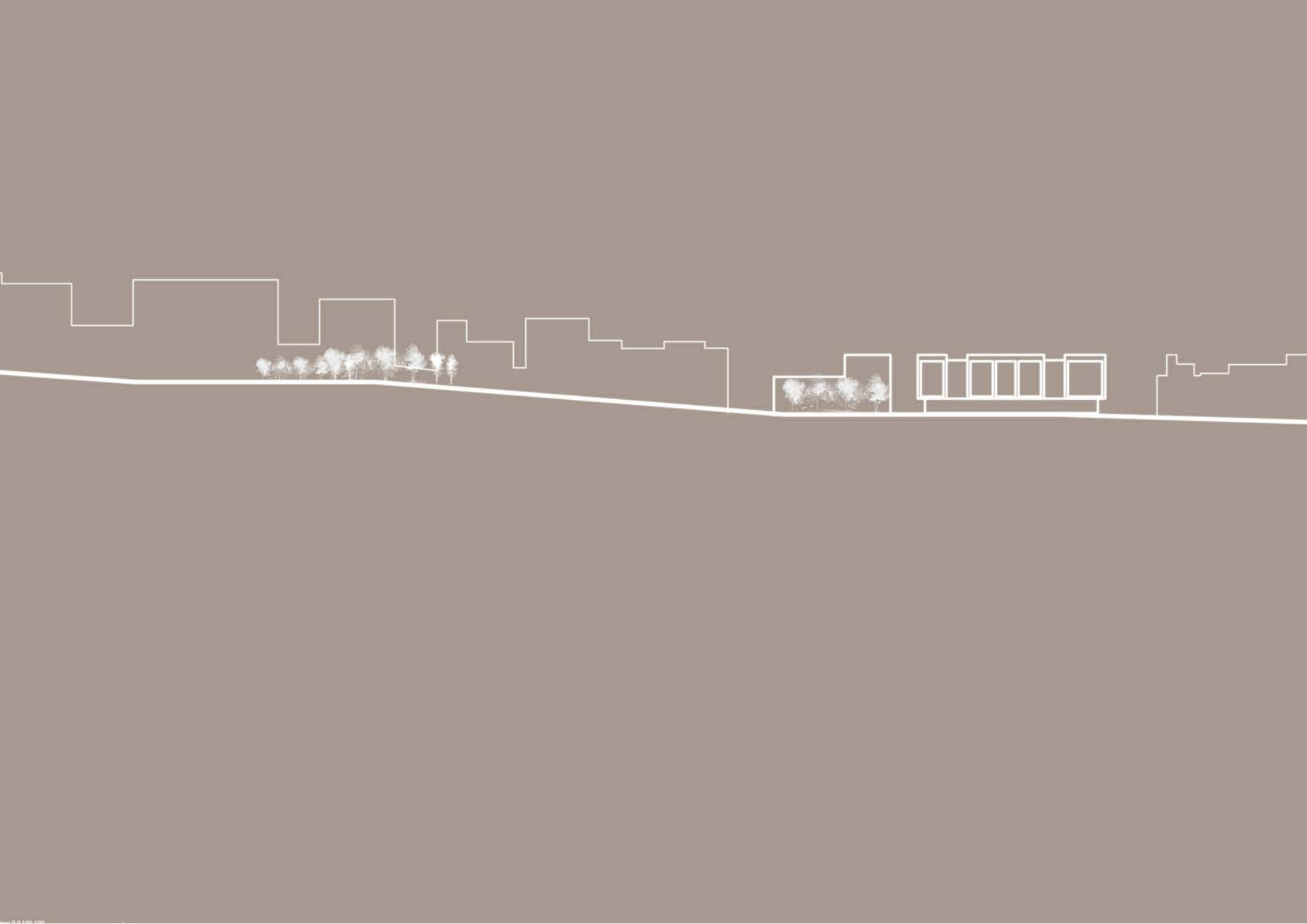
- 70% de ocupación del suelo
- 9m de altura al alero
- 12 metros de altura al cumbrero
- Relación en la fachada de lleno y vacío 1/3 -

1/5

Las alturas son aproximadas, estas estarán dadas por el estudio de tramo.



Bibliografía: ORDENANZA PARA LA GESTIÓN Y CONSERVACIÓN DE LAS ÁREAS HISTÓRICAS Y PATRIMONIALES DEL CANTÓN CUENCA



CAPÍTULO 2: ESTRATEGIA URBANA



Estrategia Urbana

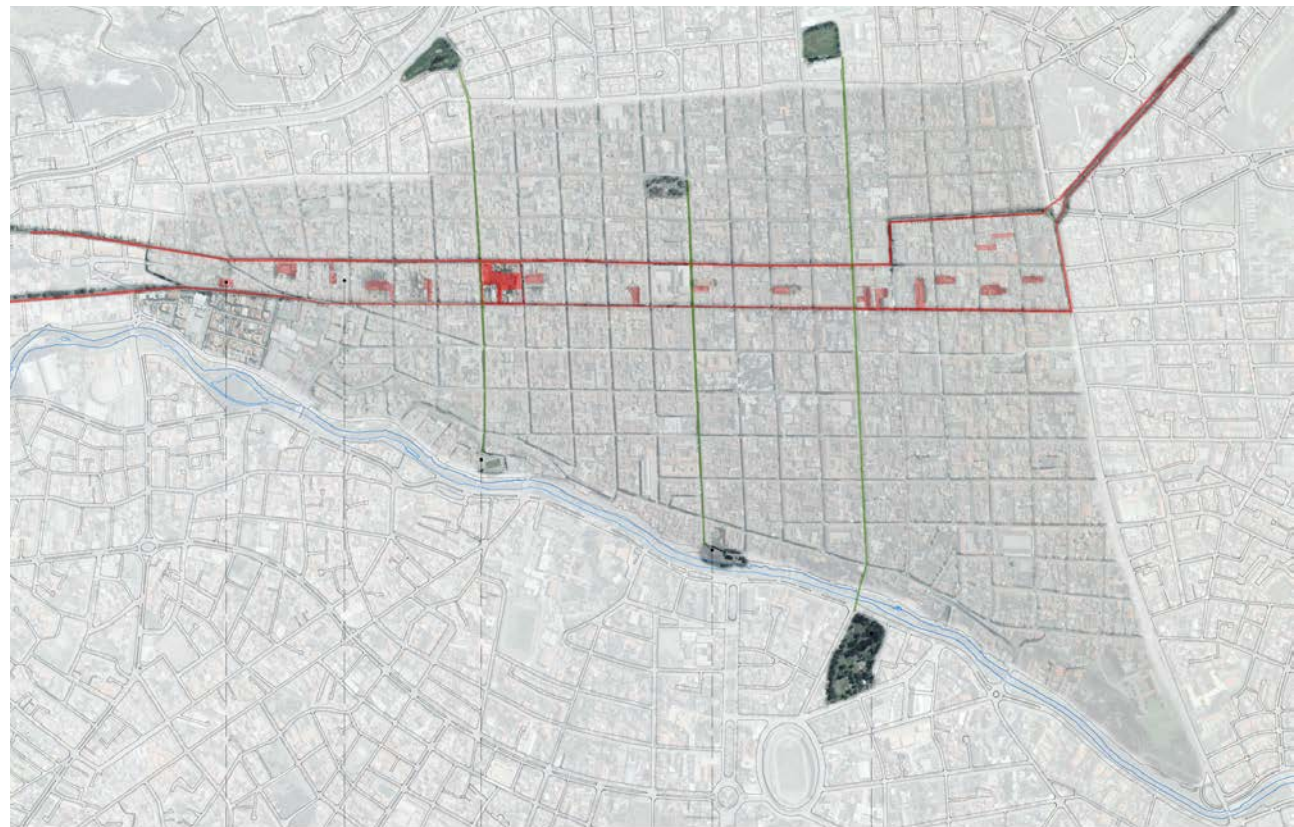
Red de núcleos de vivienda

El proyecto parte de la necesidad de adaptarse al nuevo sistema de transporte que será el Tranvía. Debido a esto se toma como Eje principal al tramo del Tranvía (Mariscal Lamar y Gran Colombia) en este Eje se ubican lugares potenciales que actualmente funcionan como parqueaderos. Estos espacios pueden ser proyectados como espacio público y vivienda, dando vida al CHC y asegurando un mejor uso del Tranvía a partir de un modelo de DOT (Desarrollo Orientado al Transporte). Otro factor importante es la movilidad peatonal desde el Ejido hacia el CHC, por lo tanto se plantean 3 ejes verdes que nacen de un espacio público para atravesar el CH y llegar a otro espacio público.

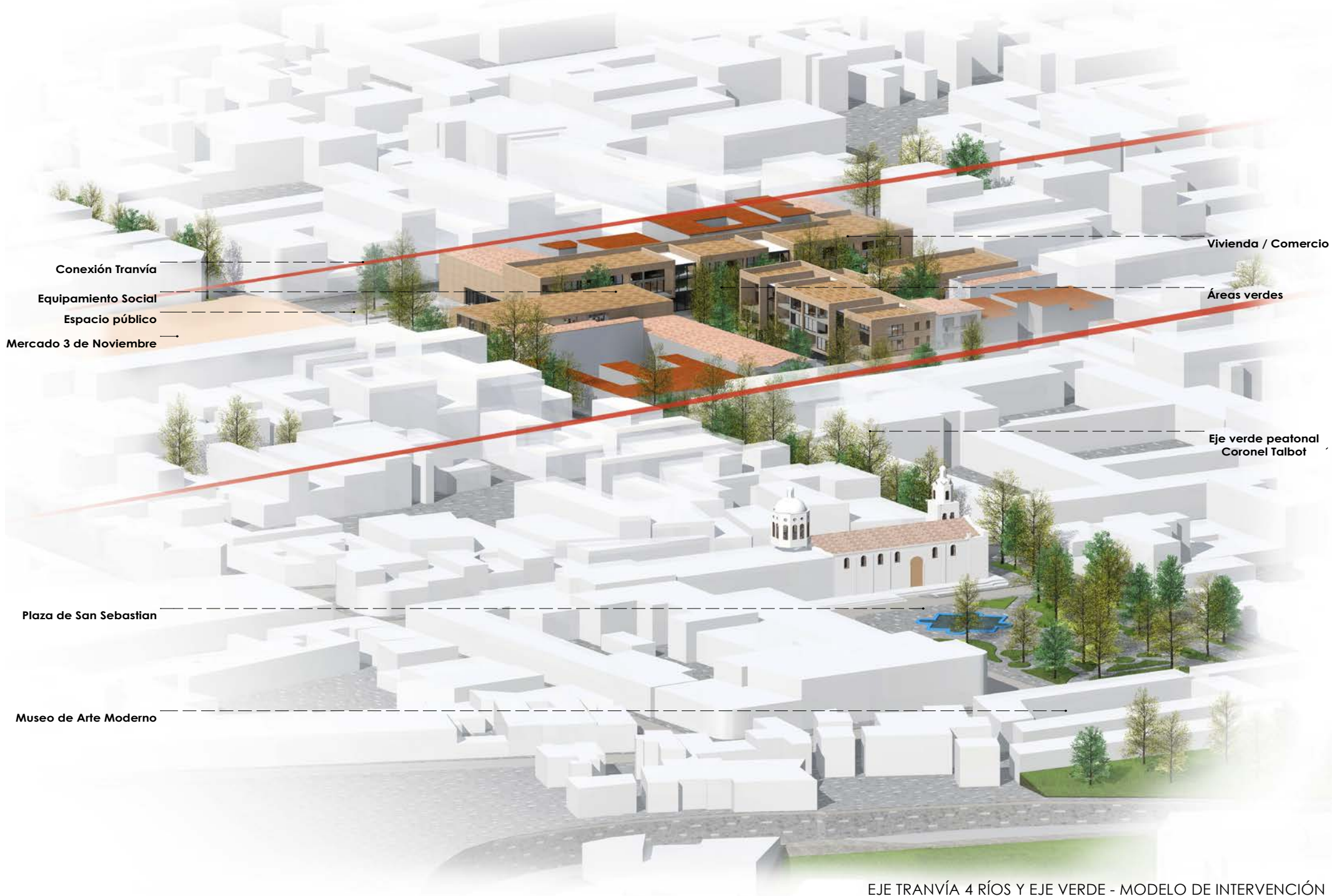
De esta manera se plantea generar y potenciar recorridos en la ciudad donde el peatón y el transporte público son los protagonistas, dejando de lado el desmesurado uso del vehículo privado.



Elaboración Propia: Estrategia Urbana



Parqueaderos	Eje Tranvía	Eje verde	Eje verde	Eje verde
	- Mariscal Lamar	- Calle Coronel Talbot	- Calle Padre Aguirre	- Calle Hermano Miguel
	- Gran Colombia	Plaza del Otorongo	Bajada del Padrón	Parque de la Madre
		Parque de las Américas	Maria Auxiliadora	Zona Militar



EJE TRANVÍA 4 RÍOS Y EJE VERDE - MODELO DE INTERVENCIÓN

Estrategia Urbana

Estrategia de manzana

La manzana a intervenir se emplaza en un lugar estratégico del Centro Histórico (CH), la influencia de la construcción del Tranvía será un factor importante de cambio, por lo tanto es un elemento decisivo a la hora de proyectar. La calle Coronel Talbot que separa el proyecto del Mercado 3 de Noviembre es de vital importancia debido a que se plantea un eje verde que inicia en la Plaza del Otorongo, el cual es de los pocos accesos peatonales hacia el CH desde el Barranco. Este eje atraviesa el CH, culminando en el Parque de las Américas, creando un recorrido importante en el que se encuentran distintos equipamientos culturales y recreativos.



Eje verde
- Calle Coronel Talbot
Plaza del Otorongo
Parque de las Américas



A partir del análisis de sitio tanto de Área de influencia y de Manzana, se han obtenido indicadores que definen las necesidades del sector y las pautas que el proyecto debería seguir para mejorar la manzana y el sector.

Densidad urbana de vivienda
Actual Óptimo
31 viv/ha ———> 40viv/ha



Área verde / Espacio Público
Actual Óptimo
2,7 m2/hab ———> 15m2/hab

Espacio Público (Plazas)



Área peatonal
Actual Óptimo
27,8% ———> 75%



Estrategia Urbana

Estrategia de manzana

Estado actual

La manzana consta de un gran parqueadero central y construcciones irregulares. Es una ubicación con gran potencial debido a su conexión con el Mercado 3 de Noviembre y el tranvía.

Eliminación de edificios

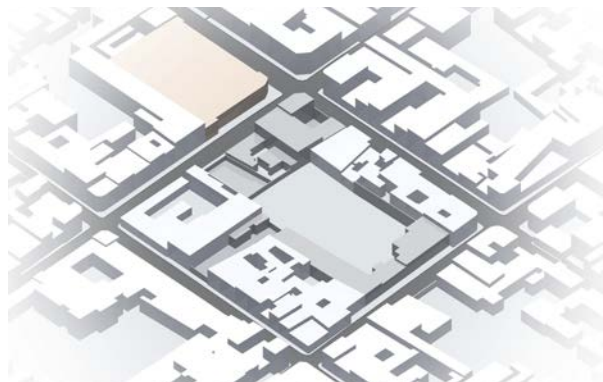
Se eliminan casas sin valor patrimonial, predios de valor negativo y muros de cerramiento.

Espacio libre y Plaza

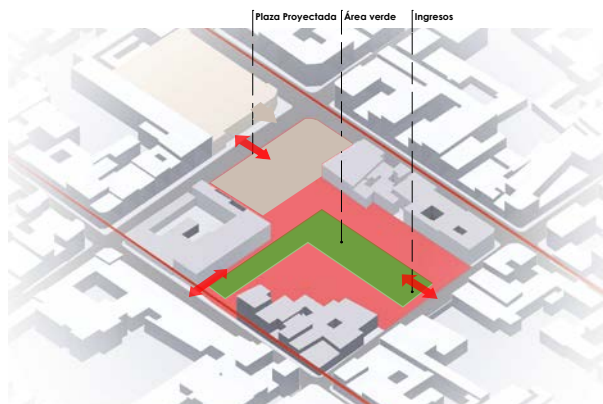
Se libera el 40% de la manzana generando una **plaza** que se conecta con el Mercado 3 de Noviembre, las calles principales y las viviendas.

Edificaciones Nuevas

Se propone 3 bloques nuevos en los que funcione viviendas y un equipamiento de carácter social, enmarcando una plaza hacia el Mercado.



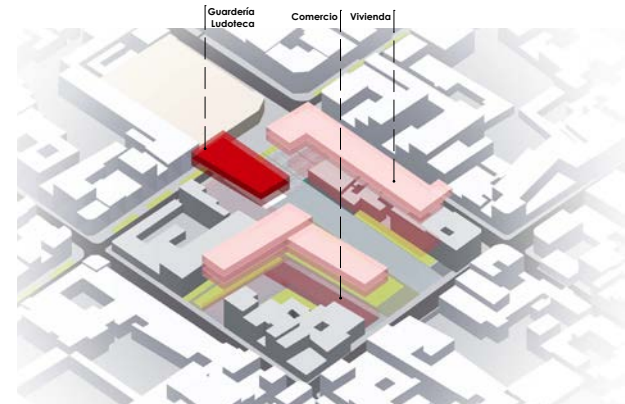
Estado actual



Espacio libre y Plaza



Eliminación de edificios

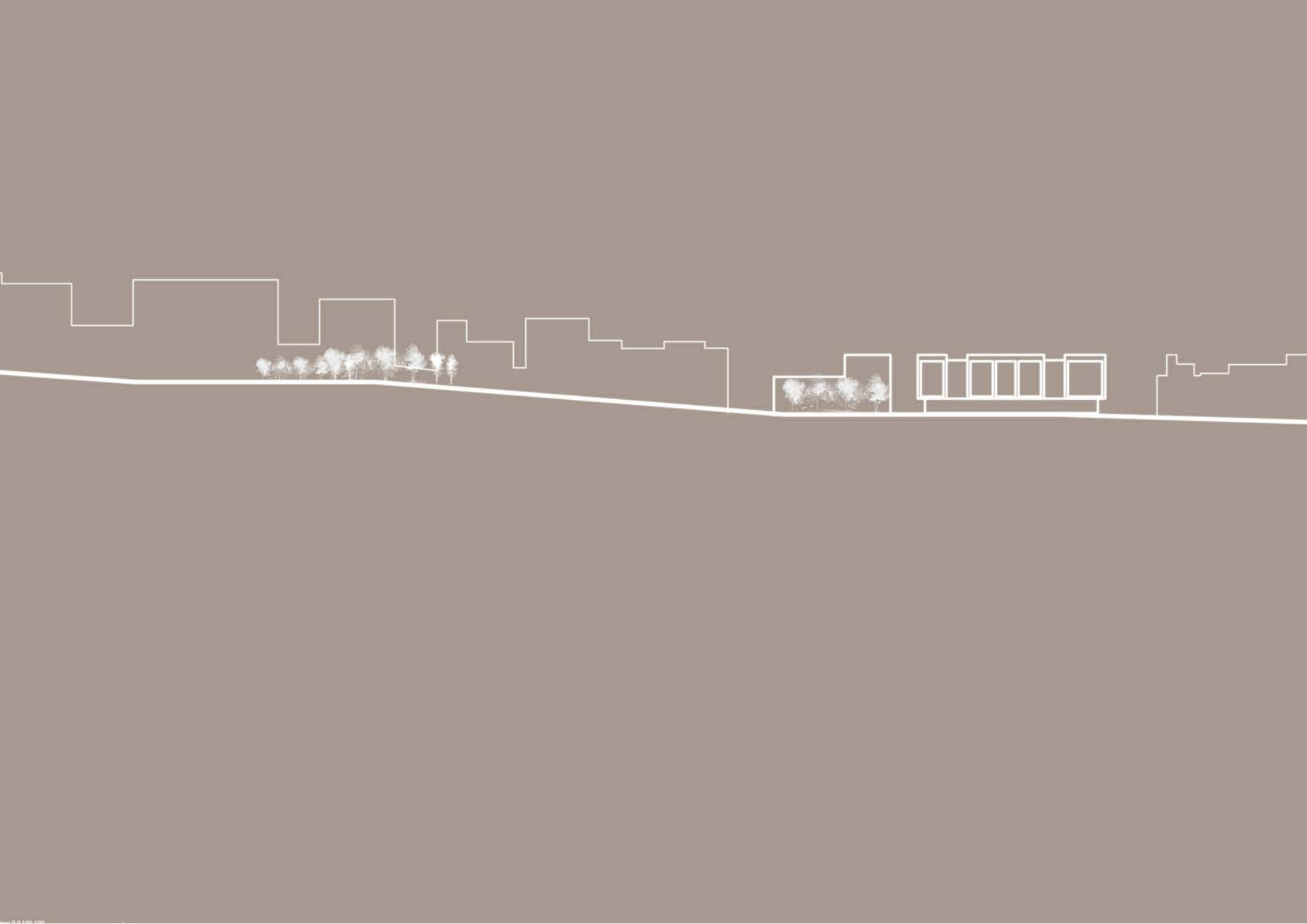


Edificaciones Nuevas



Mercado 3 de Noviembre

PERSPECTIVA ÁEREA DEL PROYECTO



CAPÍTULO 3: PROGRAMA ARQUITECTÓNICO

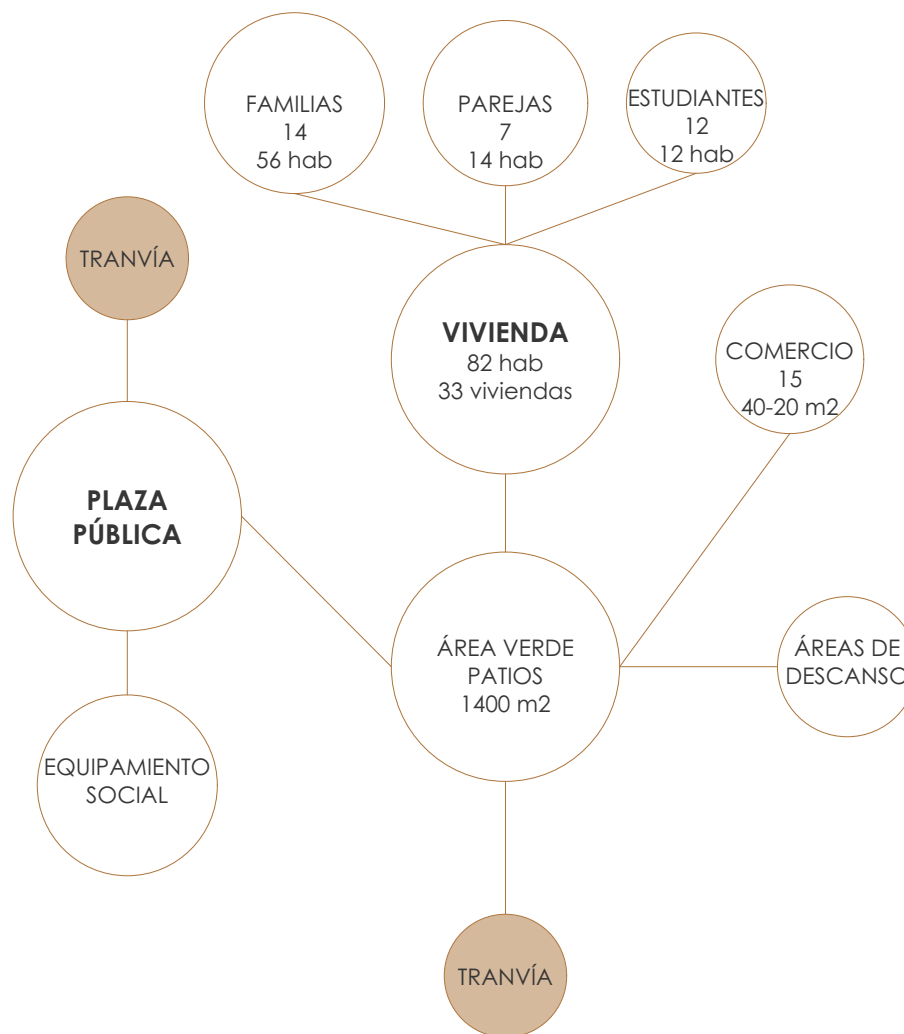


Programa Arquitectónico

PROGRAMA

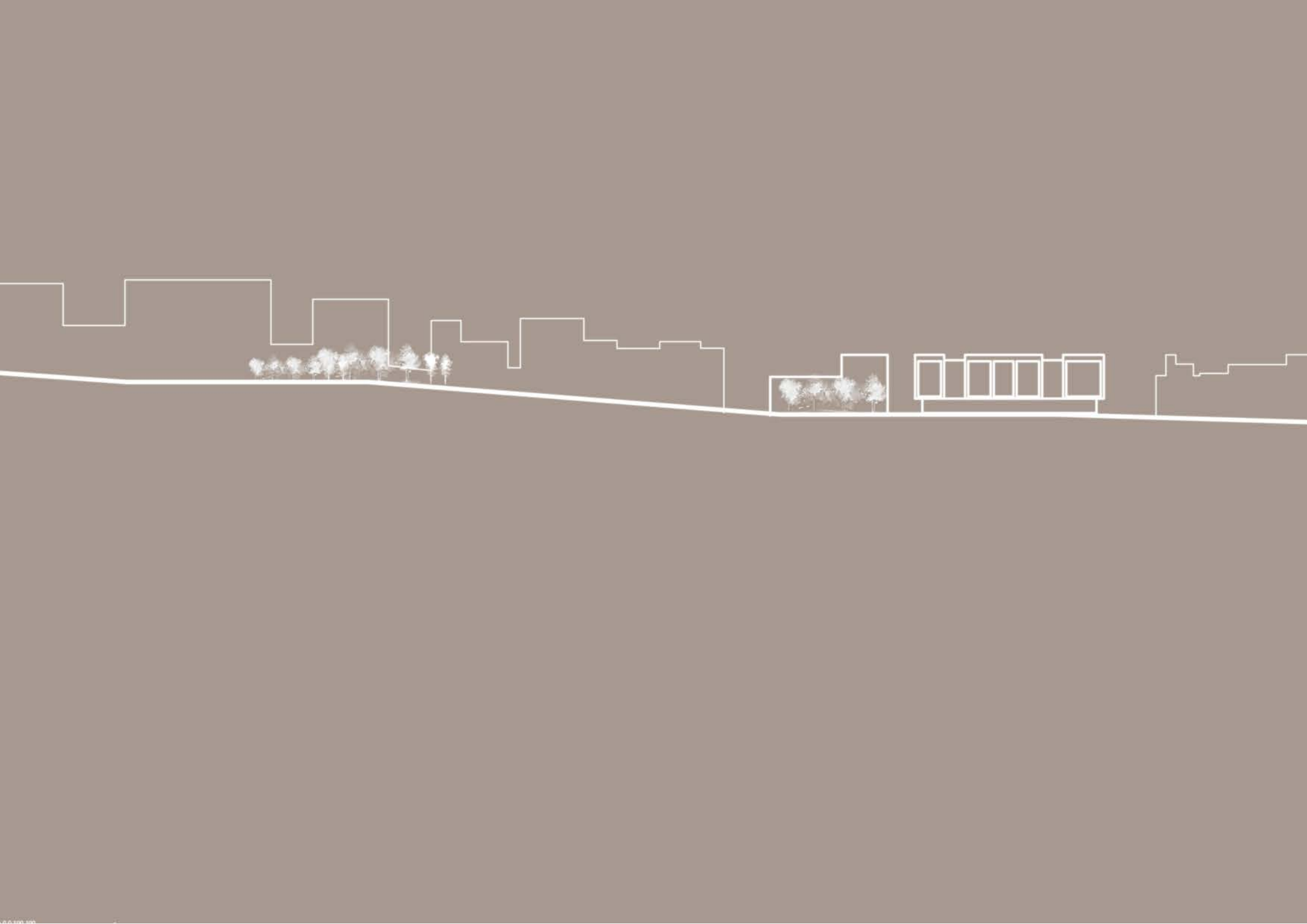
El programa se basa en la necesidad de densificar un sector de gran potencial que tiene un espacio en desuso. Para que el sector tenga un buen funcionamiento es necesario plantear las conexiones que nos llevarán a este lugar: la manzana tiene 2 paradas de tranvía, por lo tanto estos serán los accesos al proyecto. Es necesario tener un espacio público importante debido a la proximidad con el mercado 3 de Noviembre, por lo tanto se genera una plaza pública que sirve de estancia y conectar con un equipamiento social. La vivienda no puede funcionar por sí sola como simples departamentos, por lo tanto se plantean grandes áreas verdes y zonas de estancia para ofrecer una buena calidad de vida.

El sector es característico por su gran comercio, no obstante se da de una manera informal y en malas condiciones, por lo tanto se plantea liberar las plantas bajas para el uso de locales comerciales.





PARADA DE TRANVÍA Y PLAZA EN CALLE MARISCAL LAMAR



CAPÍTULO 4: PROYECTO ARQUITECTÓNICO



Emplazamiento



MERCADO 3 NOVIEMBRE

PLAZA

GUARDERIA/LUDOTECA

VIVIENDA/COMERCIO

PATIO VERDE

CIRCULACIÓN

1

2

3

4

5

CORONEL TALBOT

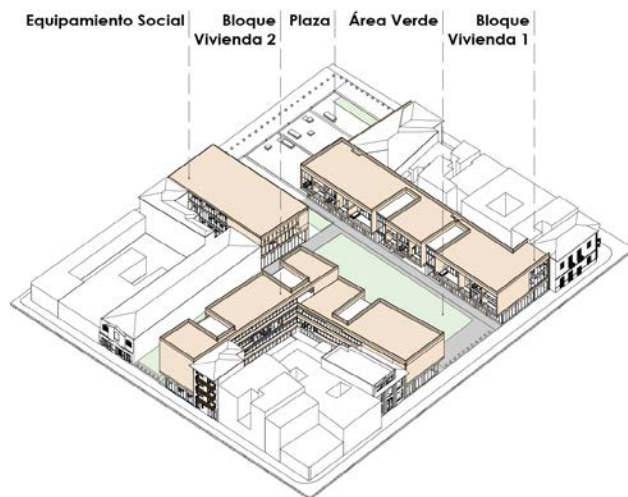
ESTEVEZ TORAL

MARISCAL LAMAR

GRAN COLOMBIA

Programa Arquitectónico

Se propone proyectar 2 bloques de vivienda separados por áreas verdes públicas.
Se proyecta un equipamiento de carácter social que se abre hacia una Plaza esquinera que se conecta con el Mercado 3 de Noviembre.



Elaboración Propia: Propuesta Arquitectónica

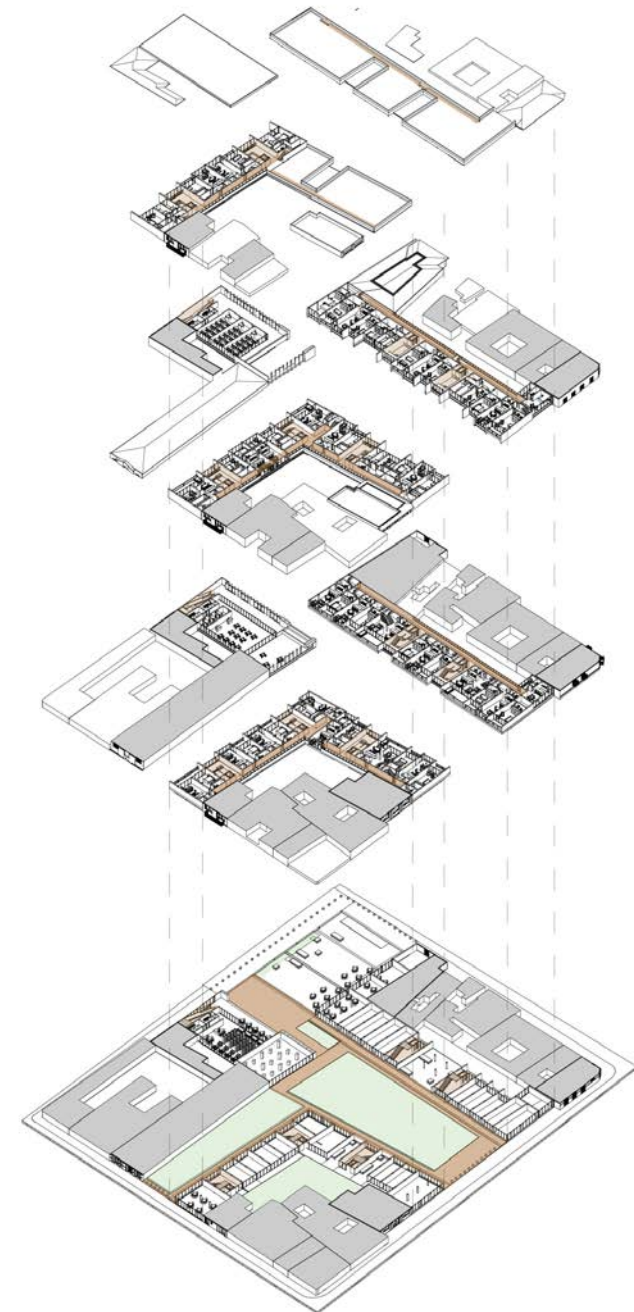
Terrazas accesibles

Planta Alta 3 - Vivienda

Planta Alta 2 - Vivienda

Planta Alta 1 - Vivienda

Planta Baja - Comercio/ Equipamiento





Perspectiva aérea

Programa Arquitectónico

Se proyecta a la vivienda y al equipamiento como un conjunto, es decir que comparten espacios públicos.

Los bloques de vivienda tiene espacios comerciales en las plantas bajas que acompañan a la circulación vertical de acceso a los departamentos.

COMERCIOS



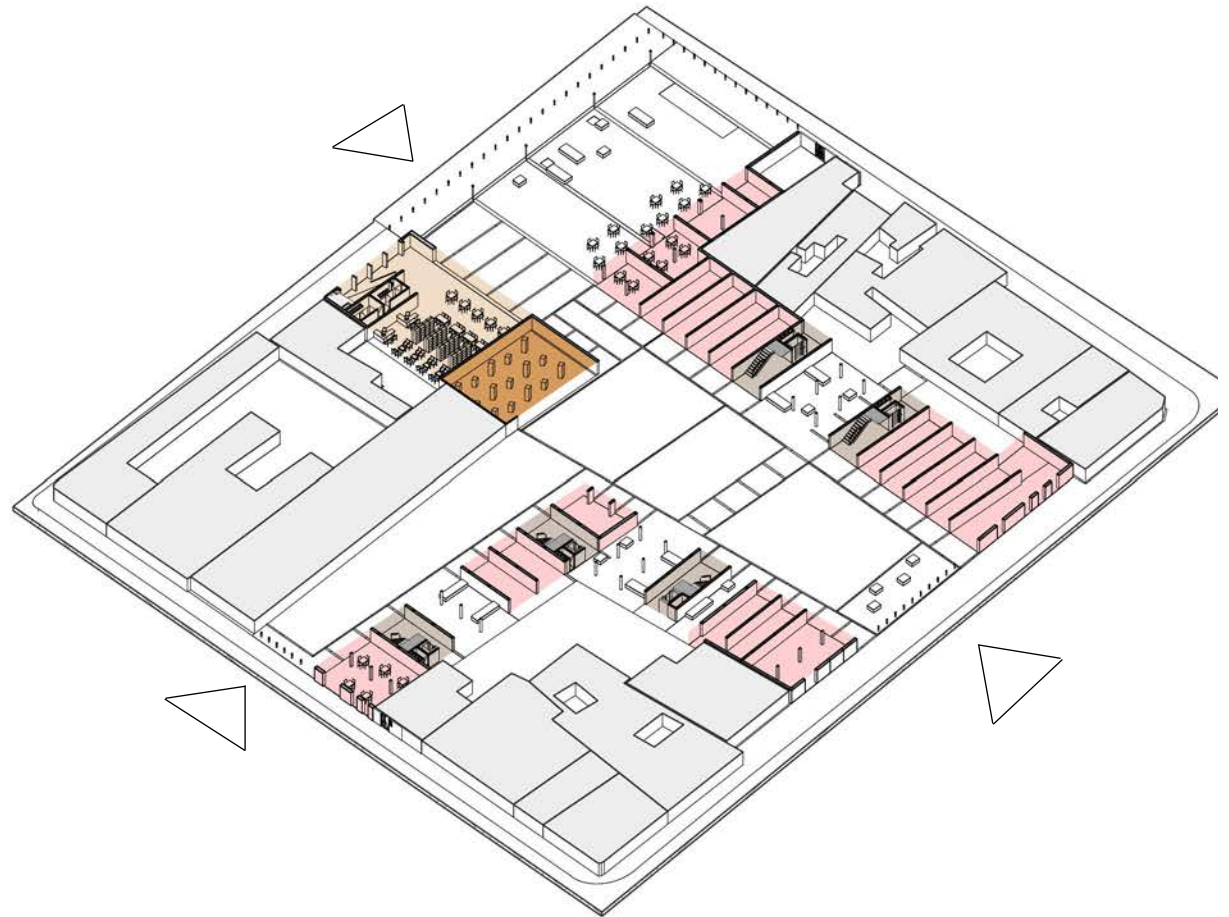
CIRCULACIÓN



LUDOTECA



EXPOSICIONES



Programa Arquitectónico

Los bloques de vivienda responden al conjunto de departamentos de distintas tipologías, permitiendo tener un ritmo en las fachadas de llenos y vacíos que generan los balcones con vista a los patios verdes.

BALCONES



CIRCULACIÓN



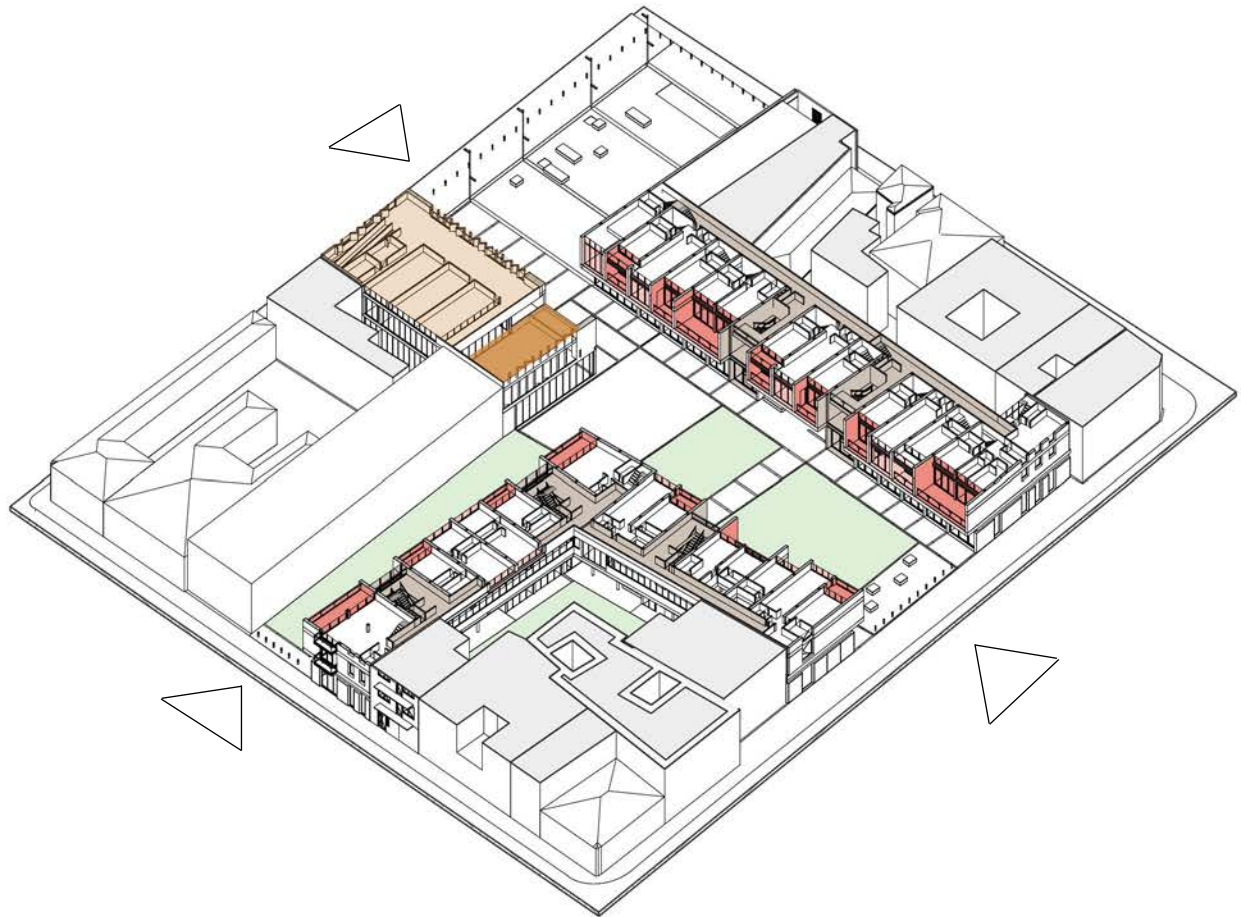
AULAS/TALLERES



PATIO



ÁREA VERDE



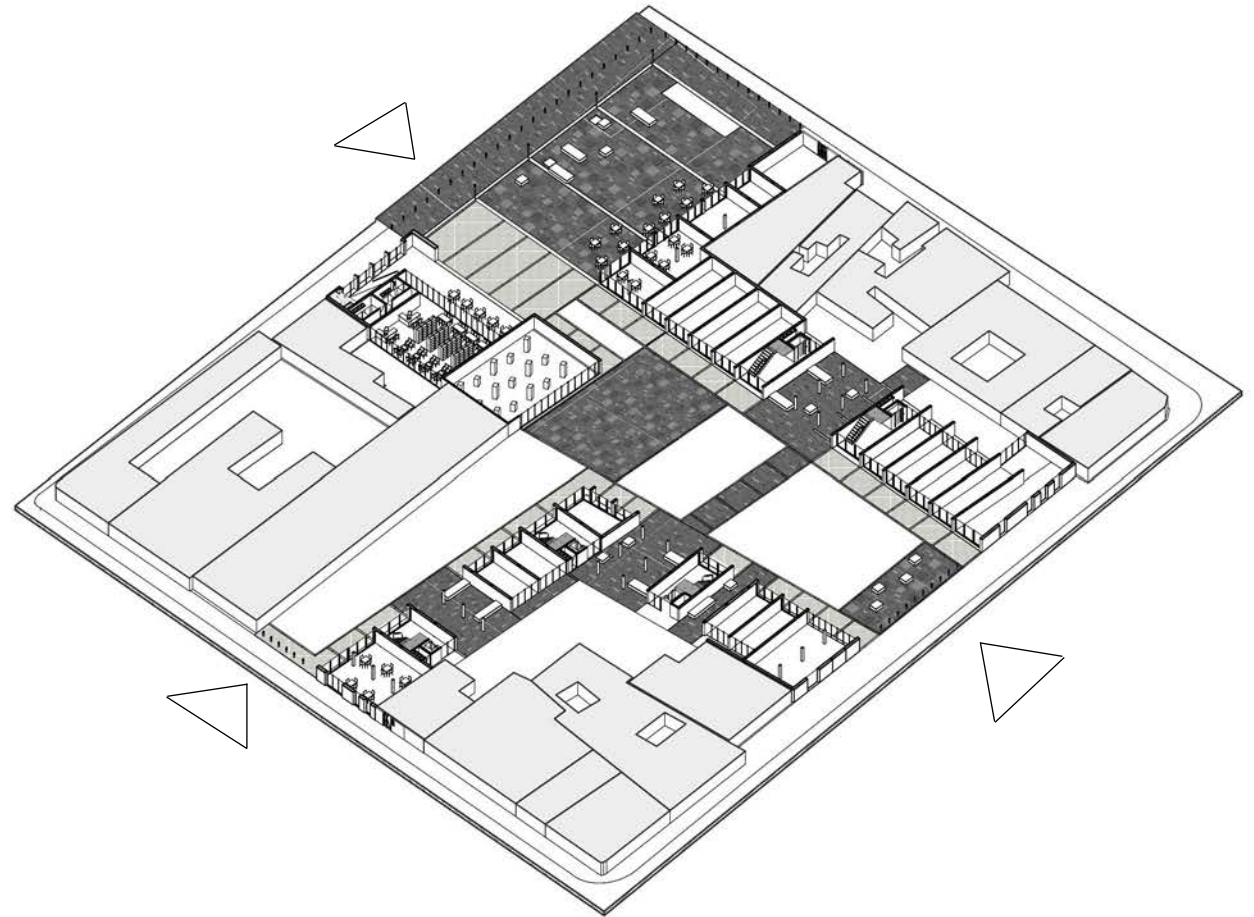
Programa Arquitectónico

Las zonas de estancia son indispensables para que el proyecto no sea solamente de uso privado, por lo tanto se genera una plaza principal y una plaza interna para las viviendas. Se dejan pasos por debajo de los edificios de vivienda que conectan los patios internos. Se hace una diferencia de materialidad entre zonas de circulación y zonas de estancia como son las plazas para generar un orden dentro del proyecto.

PLAZAS



CIRCULACIÓN



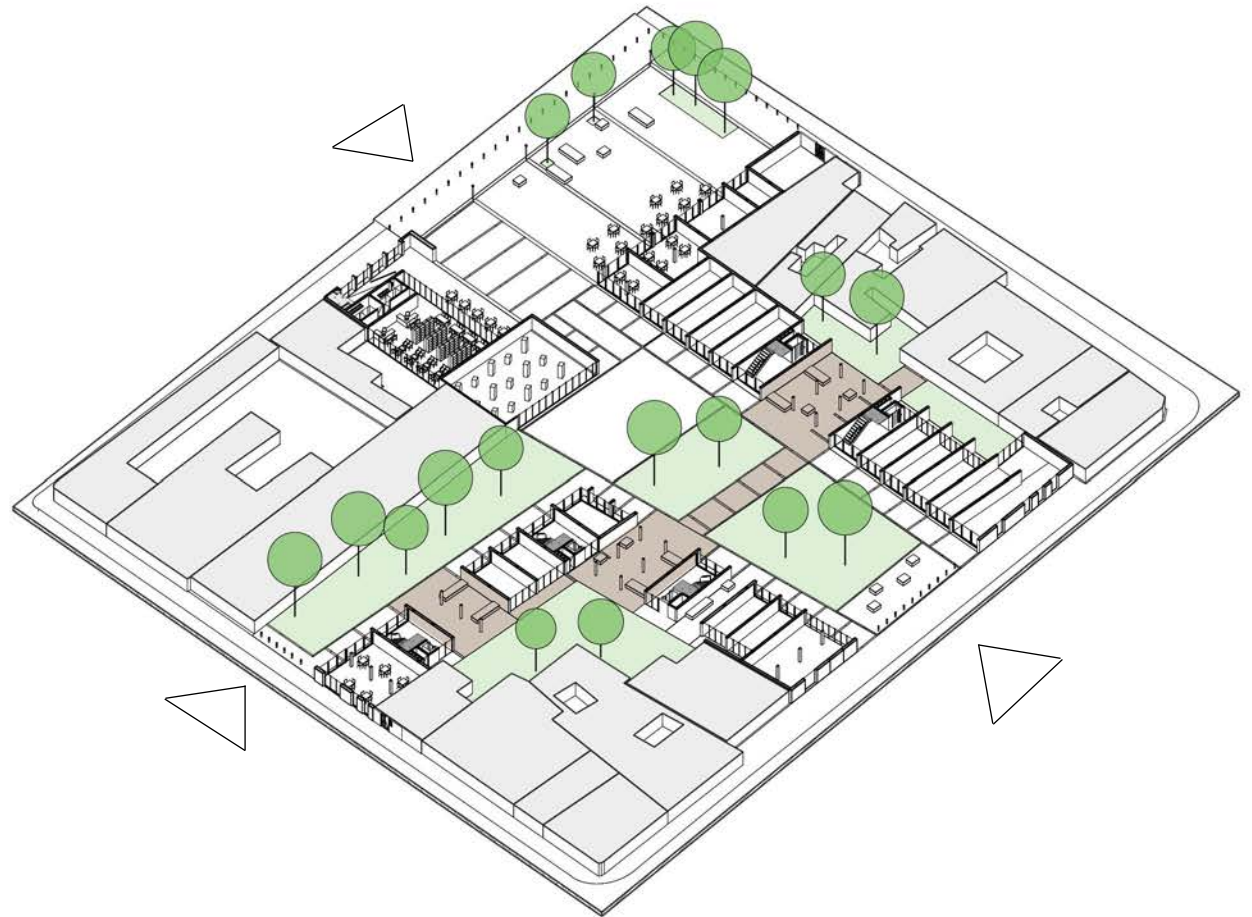


PLAZA 3 DE NOVIEMBRE Y EQUIPAMIENTO

Programa Arquitectónico

El área verde es un requisito indispensable en la vida diaria, por lo tanto se generan patios públicos y semipúblicos para los habitantes.

AREA VERDE
CIRCULACIÓN

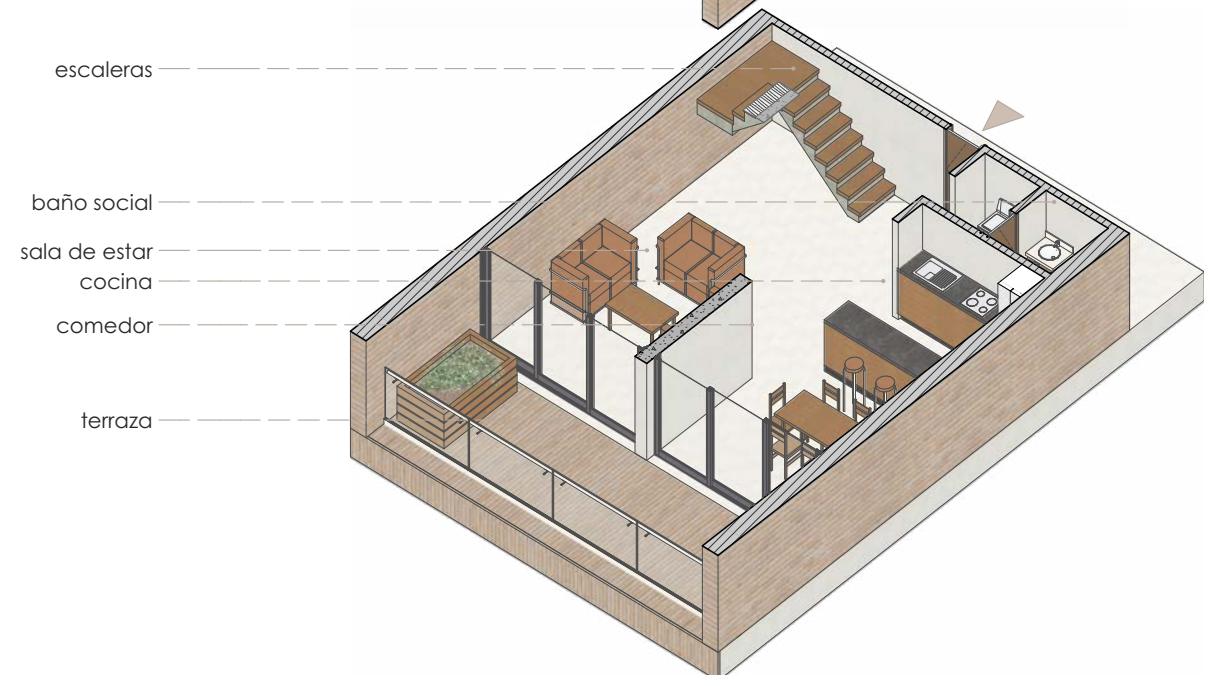
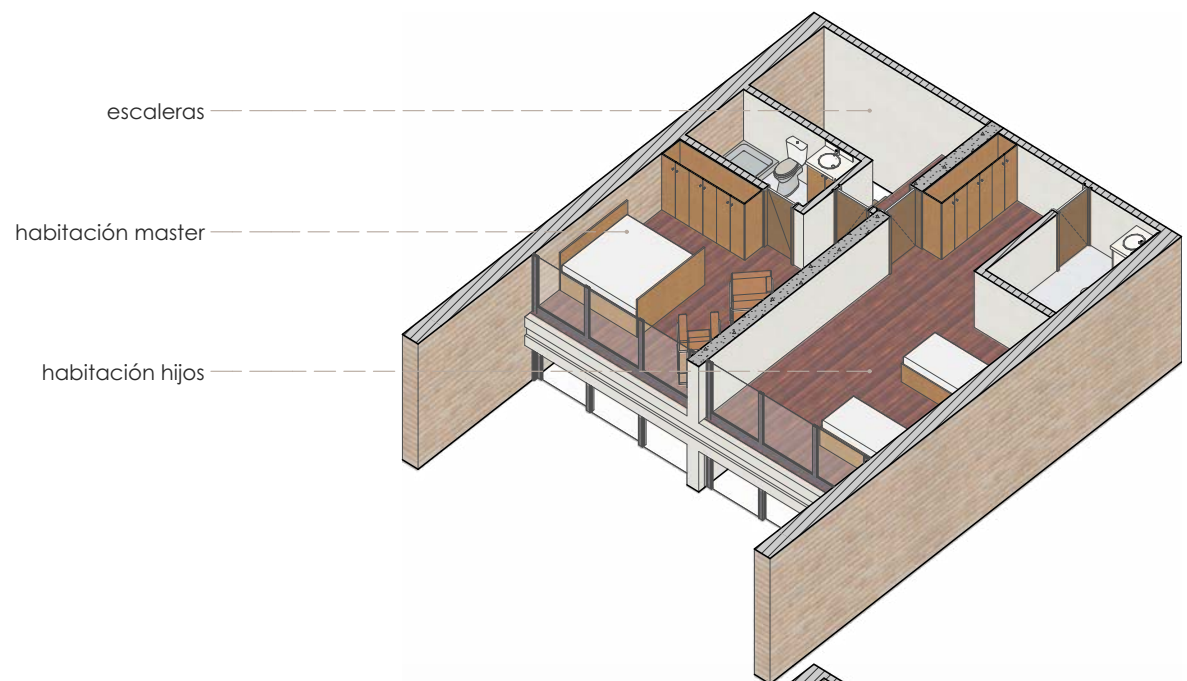




TERRAZAS ACCESIBLES

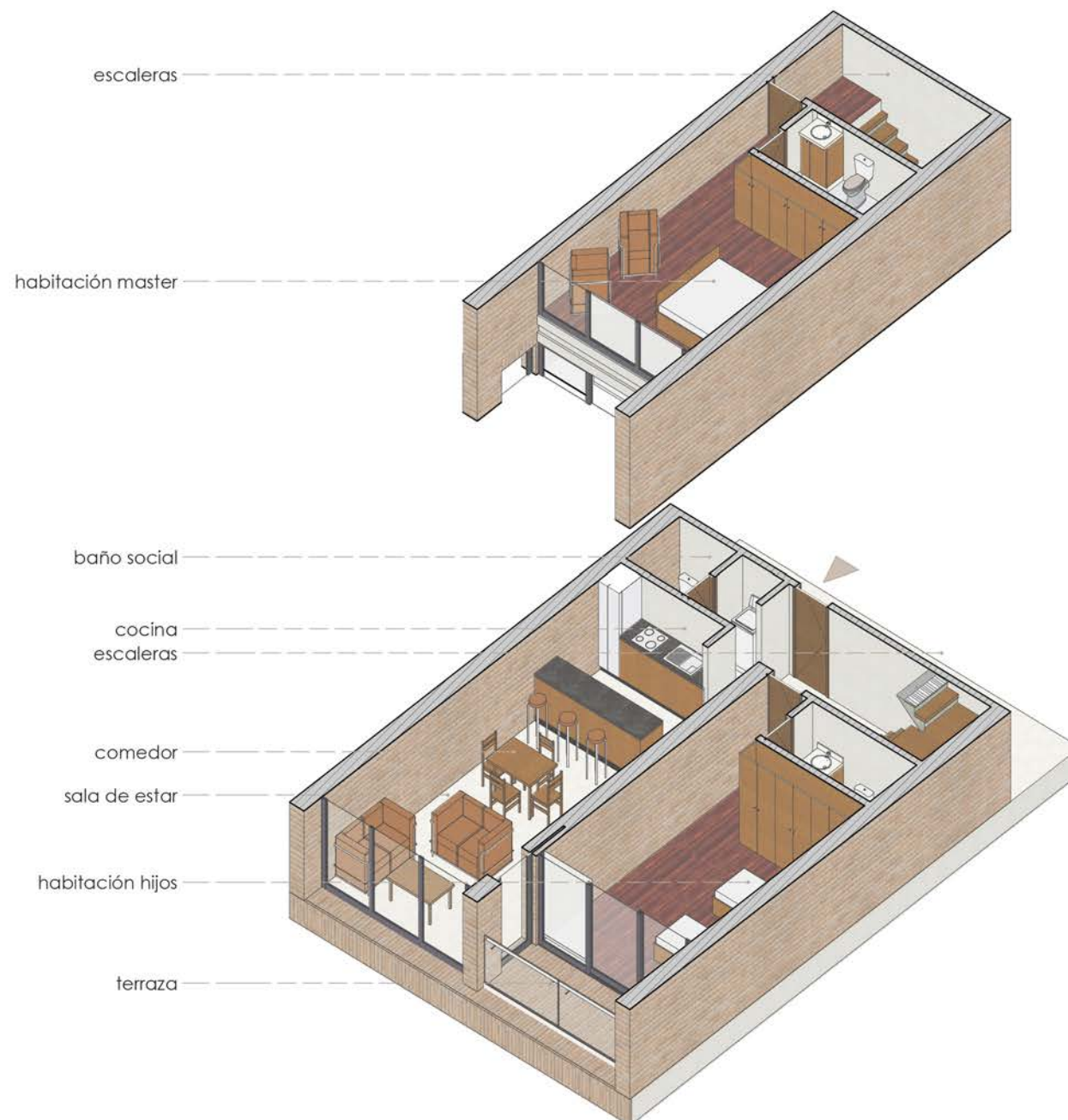
TIPOLOGÍAS DE DEPARTAMENTO

Departamento tipo 1
Área: 150 m²



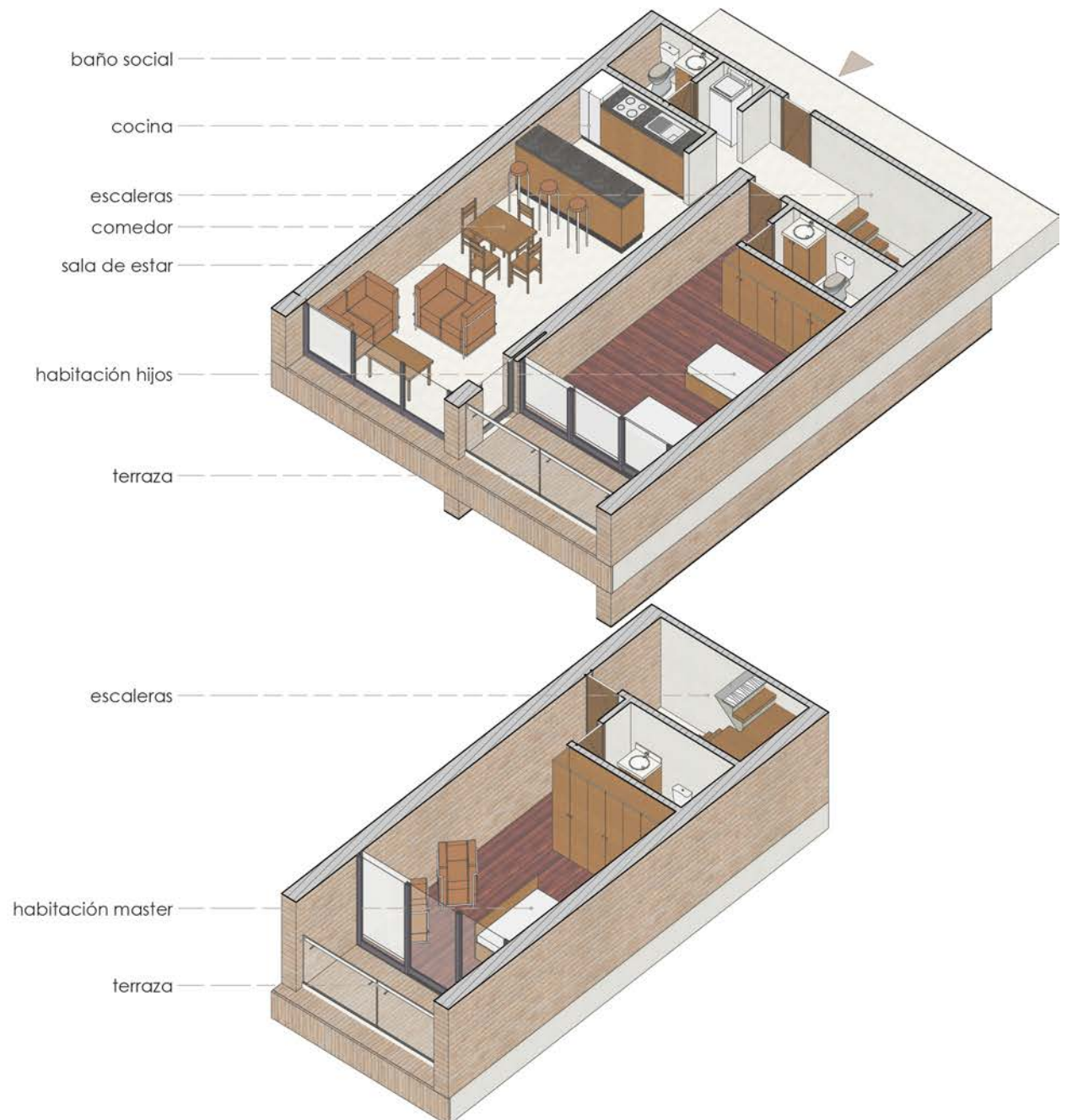
TIPOLOGÍAS DE DEPARTAMENTO

Departamento tipo 2
Área: 120 m²



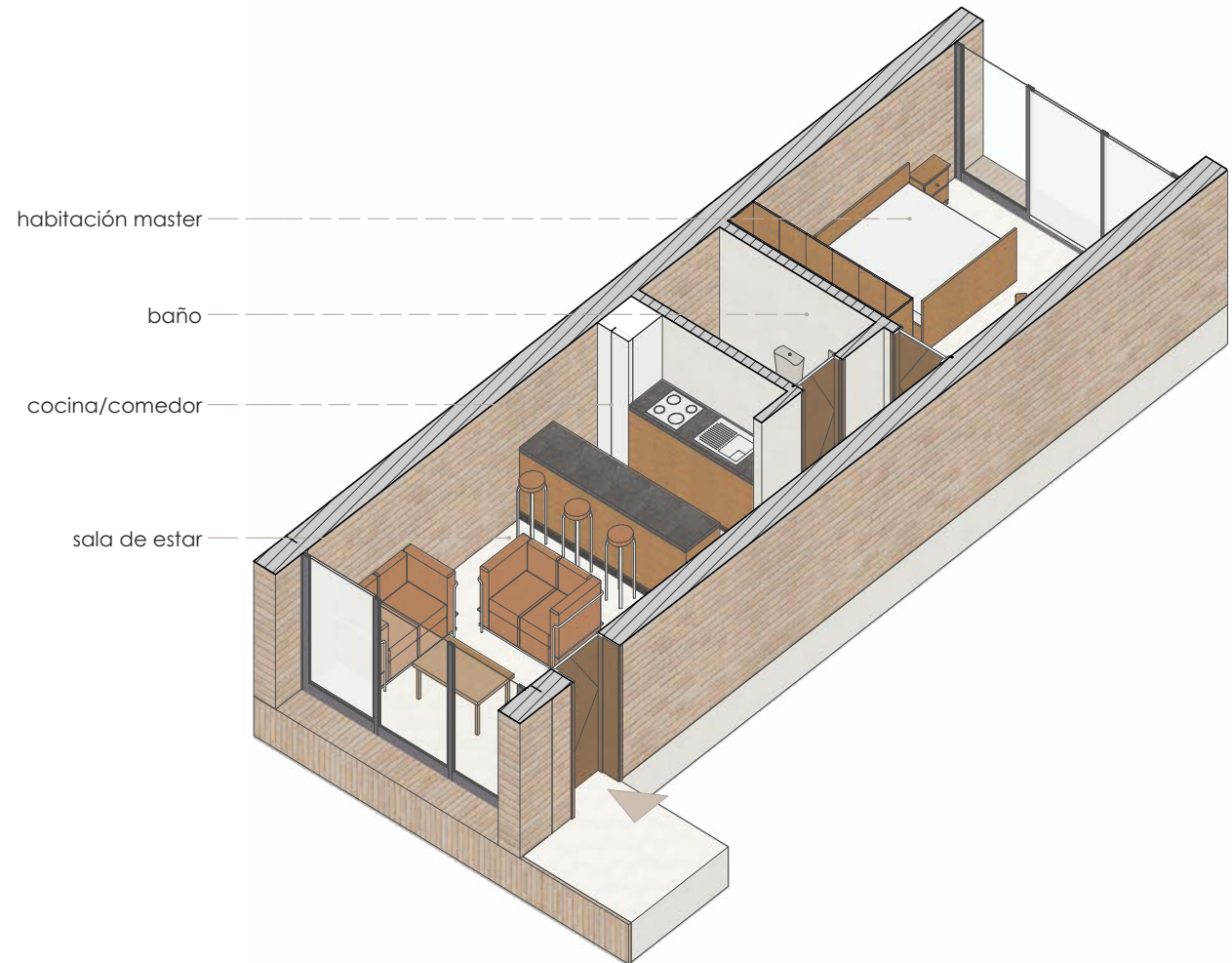
TIPOLOGÍAS DE DEPARTAMENTO

Departamento tipo 3
Área: 120 m²



TIPOLOGÍAS DE DEPARTAMENTO

Departamento tipo 4
Área: 60 m²





RENDER INTERIOR - DEPARTAMENTO

Estado actual Parquedero 3 de Noviembre

El parqueadero 3 de Noviembre crea una barrera física hacia el interior de la manzana, dejando solamente el paso vehicular.





ACCESO CALLE ESTEVEZ DE TORAL

Proyecto arquitectónico

Planta Baja - Comercio/ Equipamiento

Nivel : + 0,00
Esc 1:1000

Vivienda

- 1 Comercio/Restaurante
- 2 Área Comunal
- 3 Circulación

Equipamiento

- 4 Sala de exposiciones
- 5 Biblioteca
- 6 Circulación
- 7 Plaza Pública
- 8 Áreas Verdes
- 9 Parada Tranvía



Proyecto arquitectónico

Planta alta 1 - Vivienda

Nivel : + 4,00

Esc 1:1000

Vivienda

1 Departamento 1

2 Departamento 2

3 Departamento 3

4 Departamento 4

5 Circulación

Equipamiento

6 Guardería

7 Patio Guardería



Proyecto arquitectónico

Planta alta 2 - Vivienda

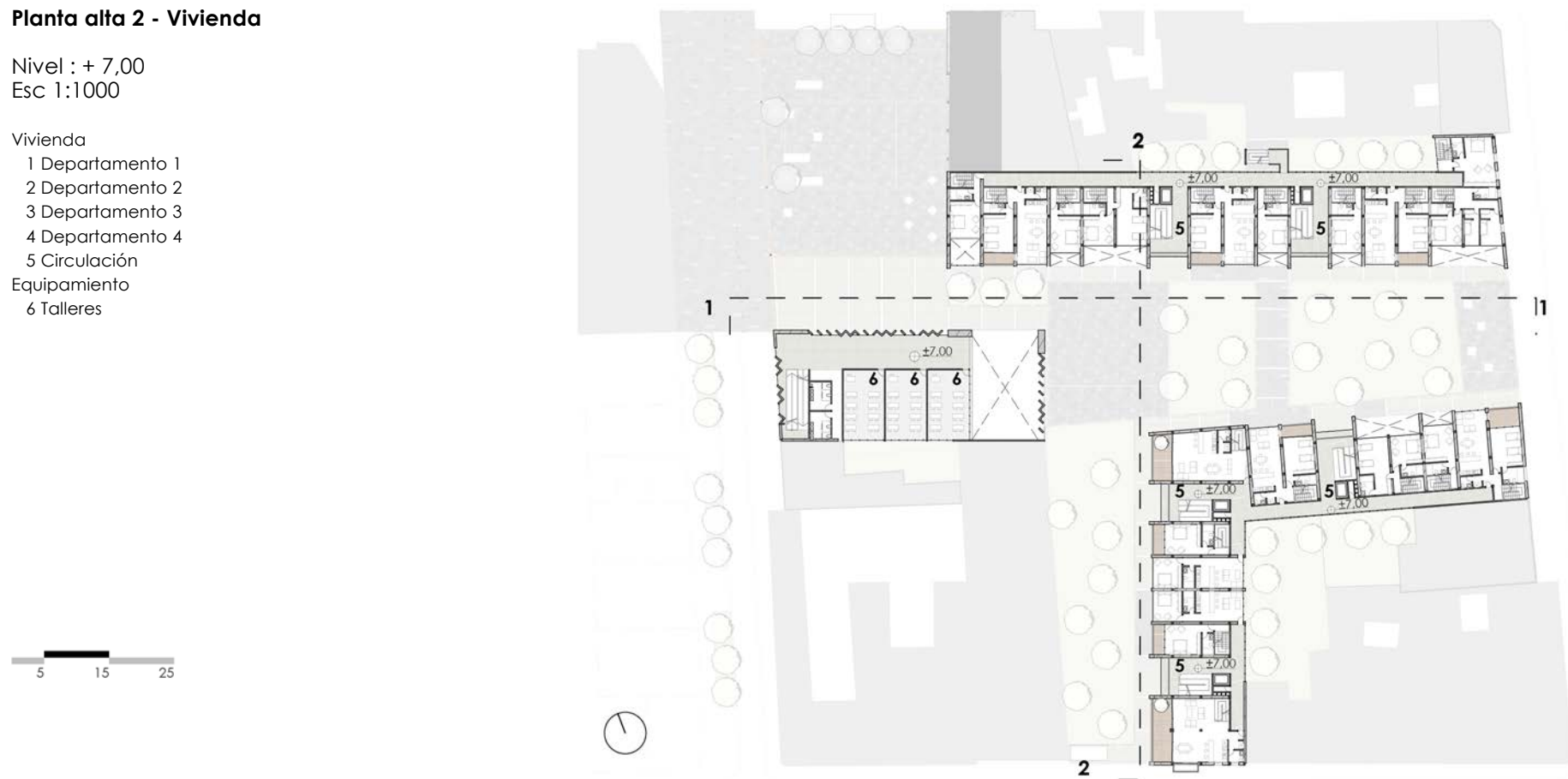
Nivel : + 7,00
Esc 1:1000

Vivienda

- 1 Departamento 1
- 2 Departamento 2
- 3 Departamento 3
- 4 Departamento 4
- 5 Circulación

Equipamiento

- 6 Talleres



Proyecto arquitectónico

Planta alta 3 - Vivienda

Nivel : + 10,00

Esc 1:1000

Vivienda

- 1 Departamento 1
- 2 Departamento 2
- 3 Departamento 3
- 4 Departamento 4
- 5 Circulación
- 6 Cubierta accesible

5 15 25



Proyecto arquitectónico

Planta cubiertas - Vivienda

Nivel : + 13,00
Esc 1:1000

Vivienda
6 Cubierta Accesible



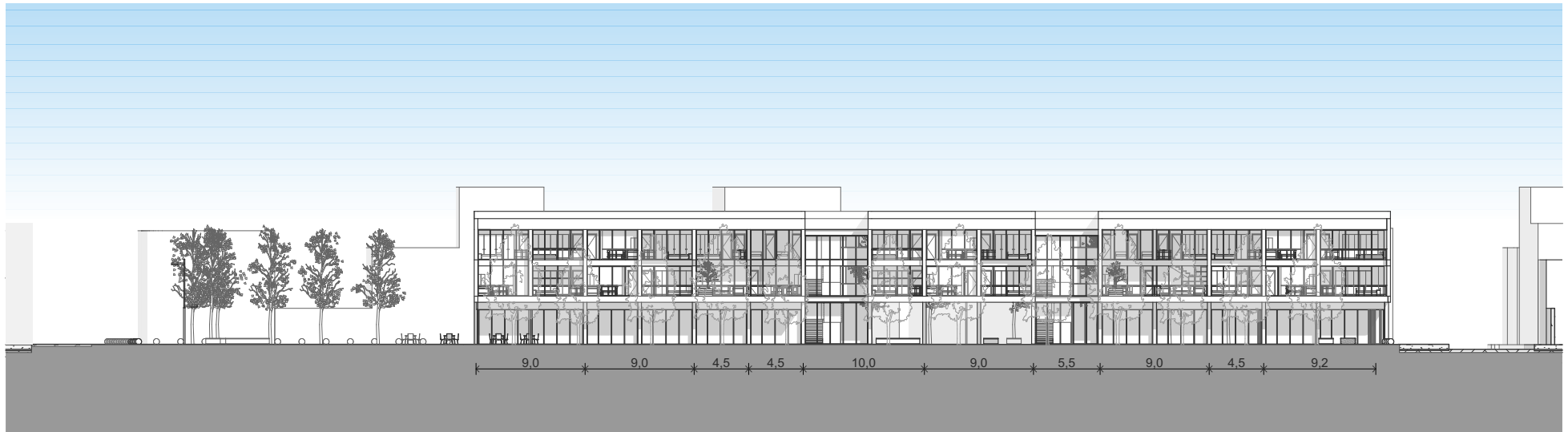


Acceso Avenida Gran Colombia

Proyecto arquitectónico



SECCIÓN 1
ESC 1: 500



Elaboración Propia: Programa

Proyecto arquitectónico



SECCIÓN 2
ESC 1: 500

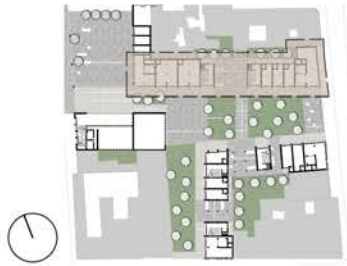




FACHADA INTERIOR DE VIVIENDAS



Proyecto arquitectónico



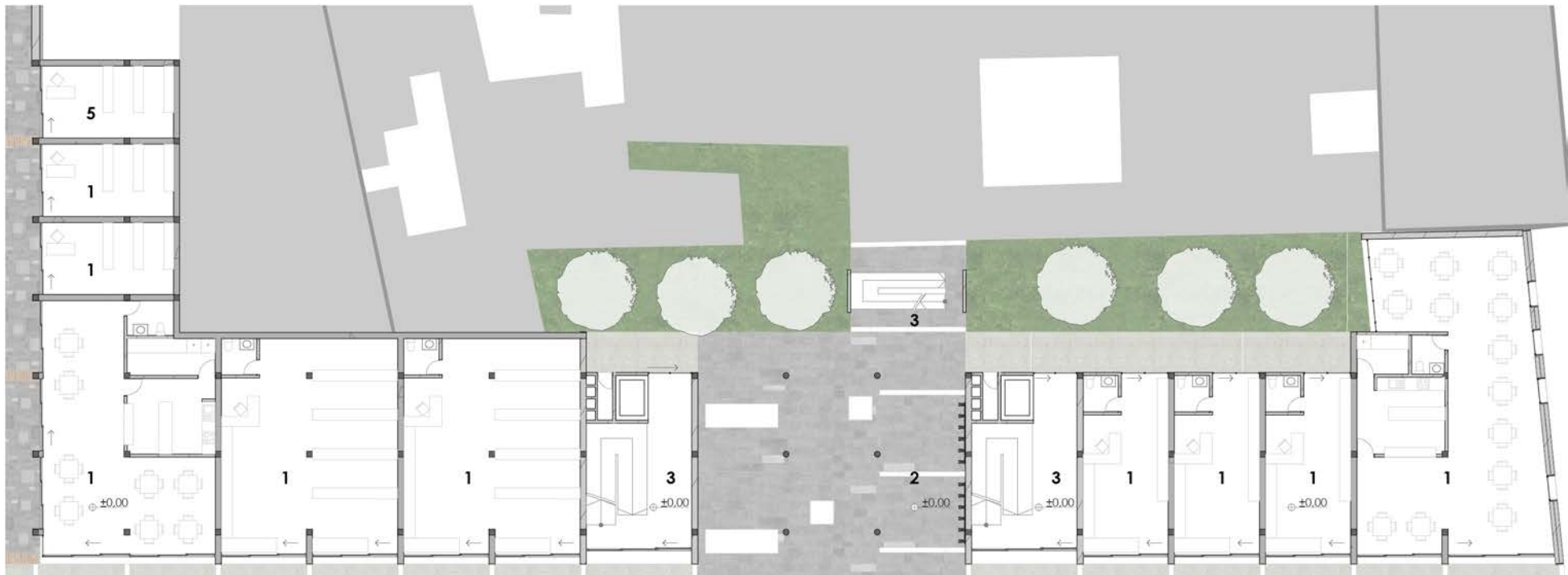
Plana baja - Bloque 1

Nivel : + 0,00
Esc 1:300

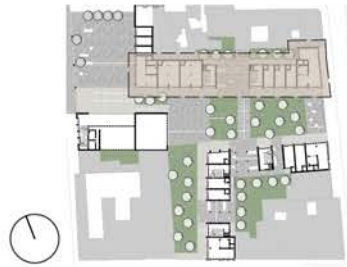
Vivienda
1 Comercio/Restaurante

2 Área comunal

3 Circulación



Proyecto arquitectónico



Plana alta 1 - Bloque 1

Nivel : + 4,00

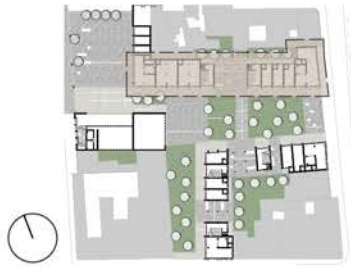
Esc 1:300

Vivienda

1 Departamento 1 2 Departamento 2 3 Departamento 3 4 Departamento 4 5 Circulación



Proyecto arquitectónico



Plana alta 2 - Bloque 1

Nivel : + 7,00

Esc 1:300

Vivienda

1 Departamento 1 2 Departamento 2 3 Departamento 3 4 Departamento 4 5 Circulación



Proyecto arquitectónico



Planta baja - Bloque 2

Nivel : + 0,00

Esc 1:300

Vivienda

1 Comercio/Restaurante

2 Área de común

3 Circulación



Proyecto arquitectónico



Planta alta 1- Bloque 2

Nivel : + 4,00
Esc 1:300

Vivienda

- 1 Departamento 1
- 2 Departamento 2
- 3 Departamento 3
- 4 Departamento 4
- 5 Circulación



Proyecto arquitectónico



Planta alta 2- Bloque 2

Nivel : + 7,00

Esc 1:300

Vivienda

- 1 Departamento 1
- 2 Departamento 2
- 3 Departamento 3
- 4 Departamento 4
- 5 Circulación



Proyecto arquitectónico



Planta alta 3- Bloque 2

Nivel : + 10,00
Esc 1:300

Vivienda

- 1 Departamento 1
- 2 Departamento 2
- 3 Departamento 3
- 4 Departamento 4
- 5 Circulación



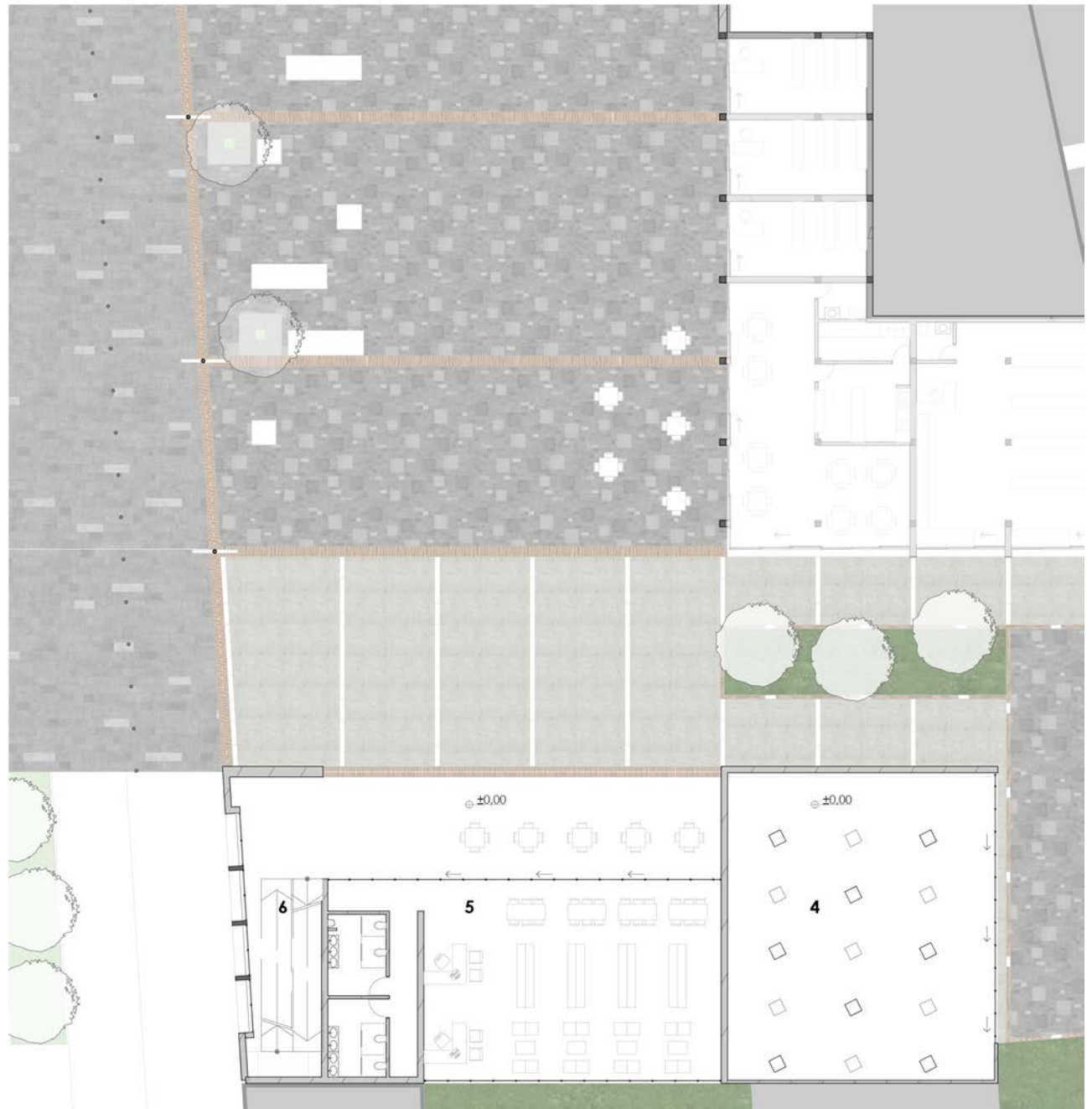
Proyecto arquitectónico



Planta baja - Equipamiento

Nivel : + 0,00
Esc 1:300

Vivienda
4 Sala de exposiciones
5 Biblioteca
6 Circulación



Proyecto arquitectónico



Planta alta 1 - Equipamiento

Nivel : + 4,00
Esc 1:300

Vivienda

- 6 Guardería
- 7 Patio Guardería
- 8 Circulación



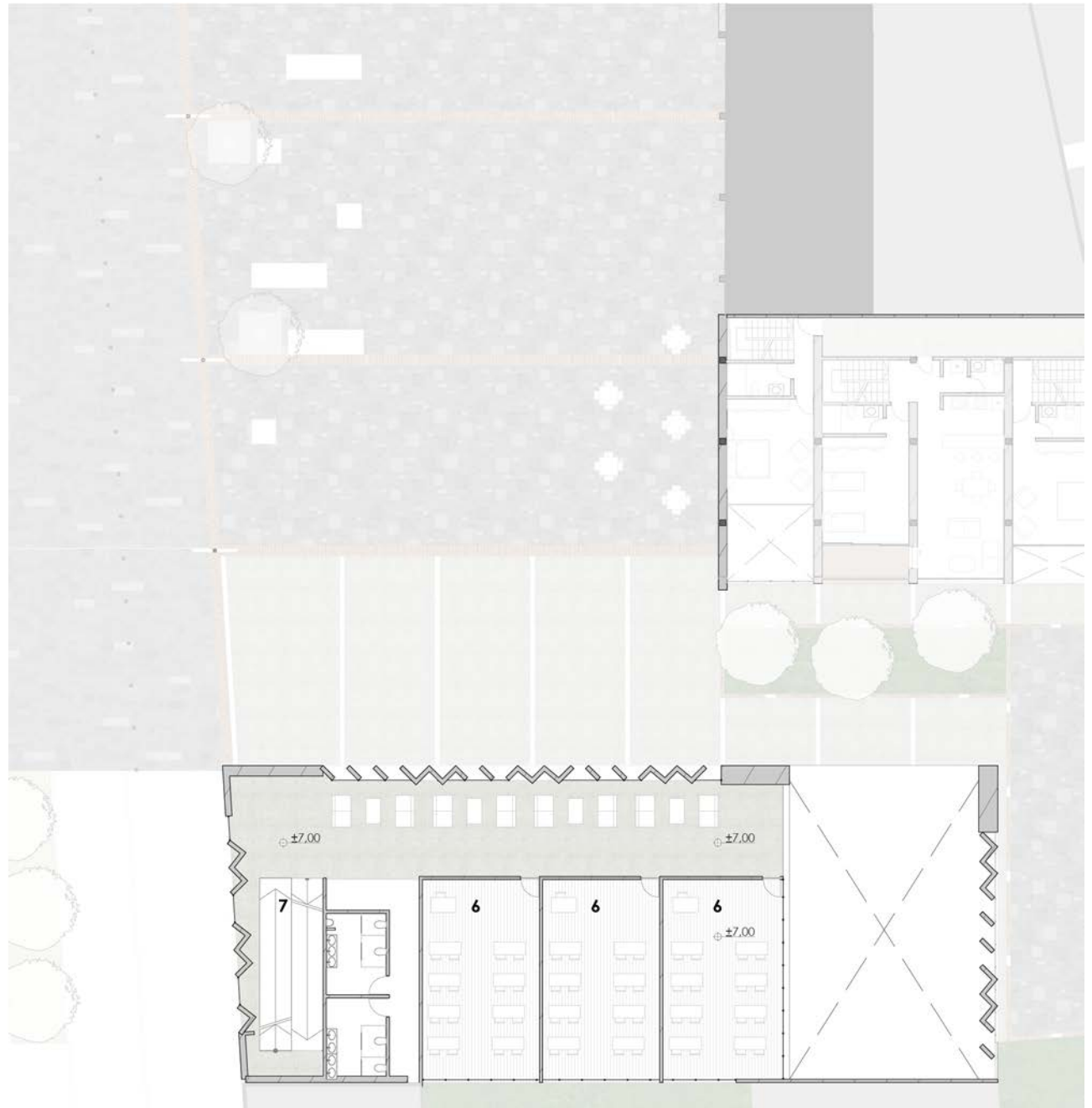
Proyecto arquitectónico



Planta alta 2 - Equipamiento

Nivel : + 7,00
Esc 1:300

Vivienda
6 Talleres/Aulas
7 Circulación



Estado actual de Centro de Manzana

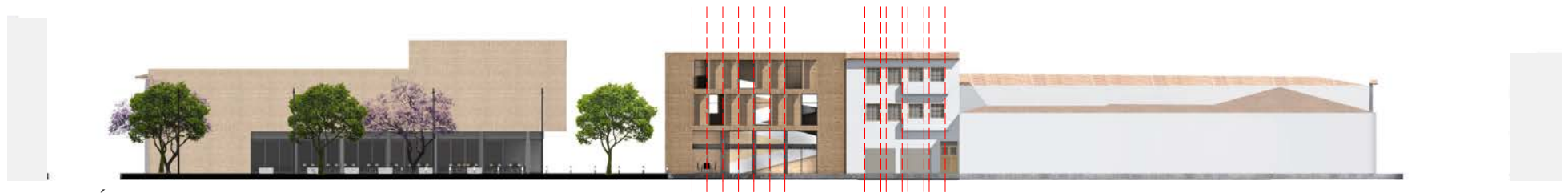
El parqueadero hace de centro de manzana, siendo un gran espacio en desuso que sirve solamente para dar alojamiento a los vehículos.





PERSPECTIVA CENTRO DE MANZANA

Proyecto arquitectónico



ELEVACIÓN ESTE
ESC 1: 500



ELEVACIÓN SUR
ESC 1: 500



Estado actual de edificaciones en mal estado

En la Av. Gran Colombia encontramos edificaciones en mal estado que son de valoración negativa y desvalorizan el sector.





Acceso desde la Avenida Gran Colombia

Proyecto arquitectónico

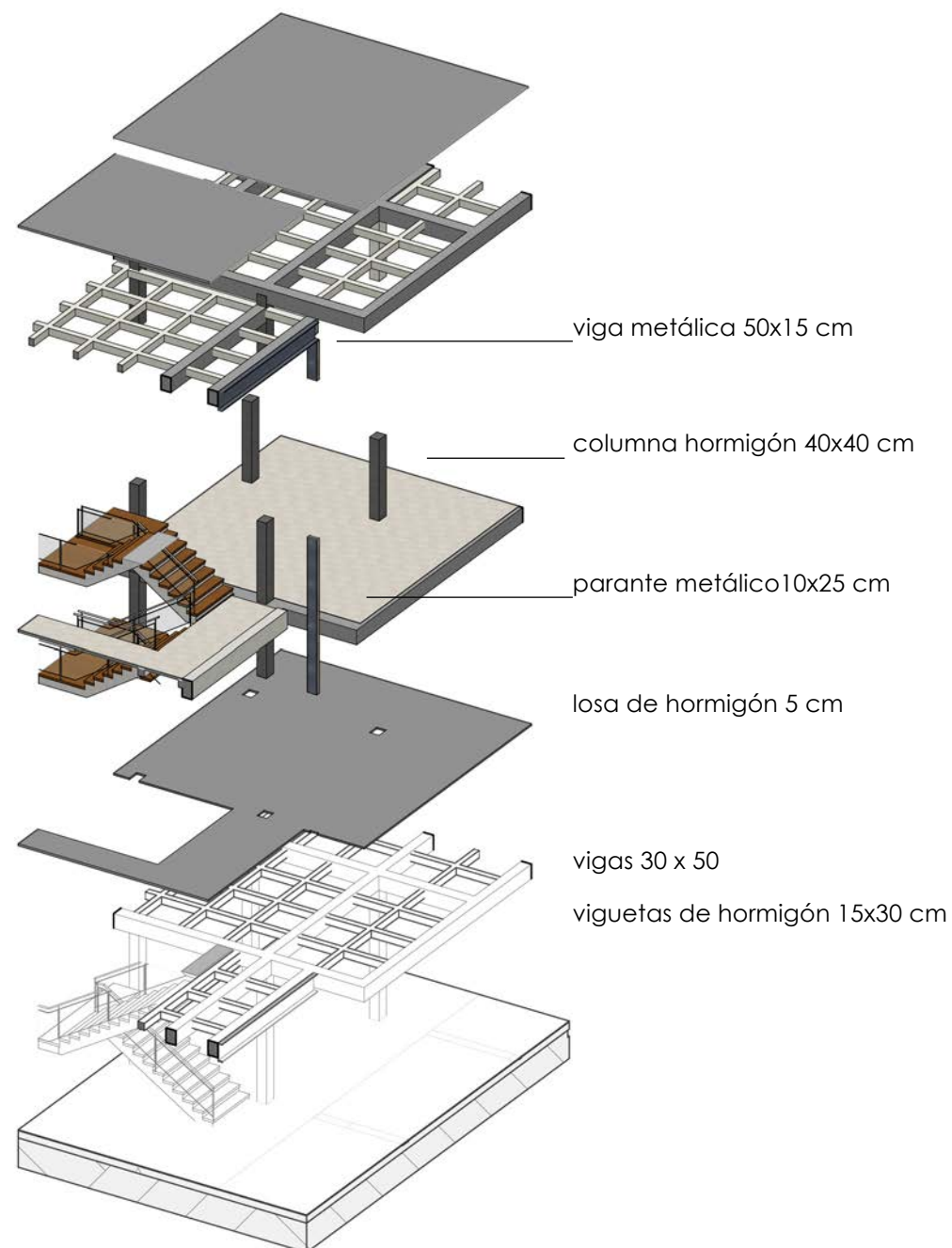
Sistema Constructivo

ESTRUCTURA Y MATERIALIDAD

El sistema constructivo se basa en una estructura de hormigón aporticada, con luces de 4,5 m y columnas de 40x40 cm y vigas principales de 30x50 cm. El entramado de viguetas se forma con piezas de 10x25 cm cada 60 cm y sobre estas esta embebida la losa de piso de 5 cm. Se genera un volado frontal de 2,5 m que marca el recorrido peatonal en las plantas bajas.

El ladrillo hace de revestimiento y de divisor de espacios, siendo el material predominante. El ladrillo se coloca por afuera de la estructura, quedando esta oculta exceptuando en las plantas bajas.

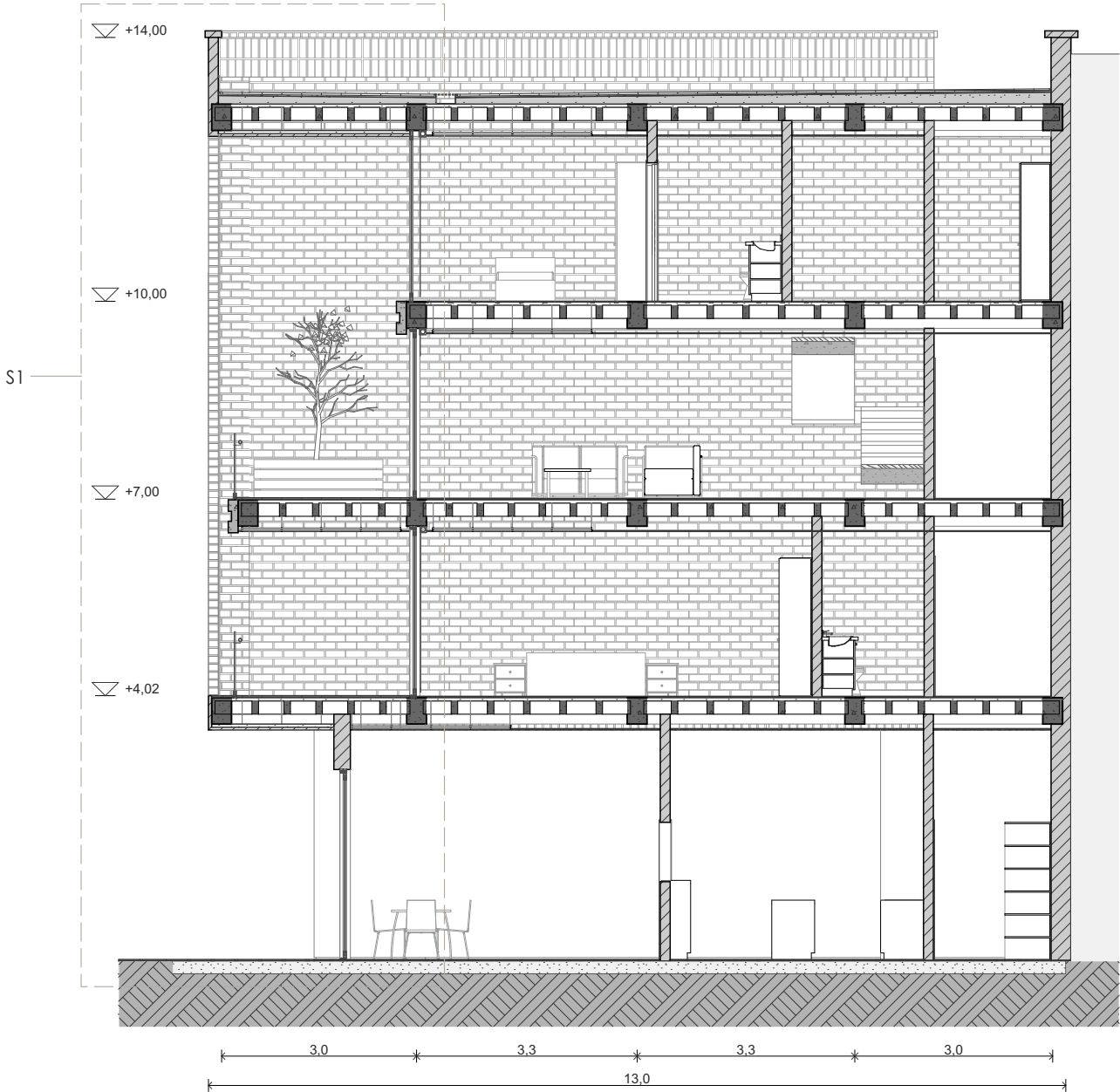
La circulación vertical esta retranqueada de los volúmenes de vivienda, generando una fachada metálica y de vidrio para la cual se desarrolla una estructura independiente con vigas metálicas C de 50x15 cm y parante metálico de 10x25 cm, dentro de este rectángulo se colocará la perfilaría.



AXONOMETRÍA ESTRUCTURA
ESC 1: 100

Proyecto arquitectónico
Sistema Constructivo

SISTEMA CONSTRUCTIVO VIVIENDA



SECCIÓN VIVIENDA
ESC 1:100

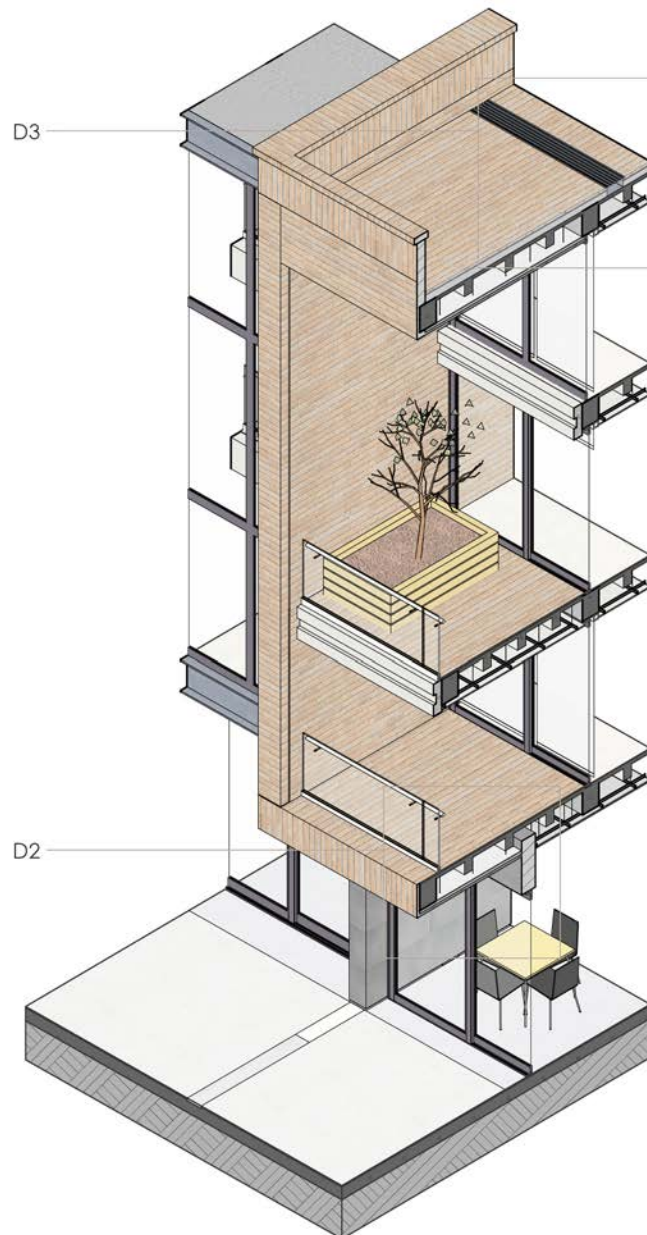
Proyecto arquitectónico

Sistema Constructivo

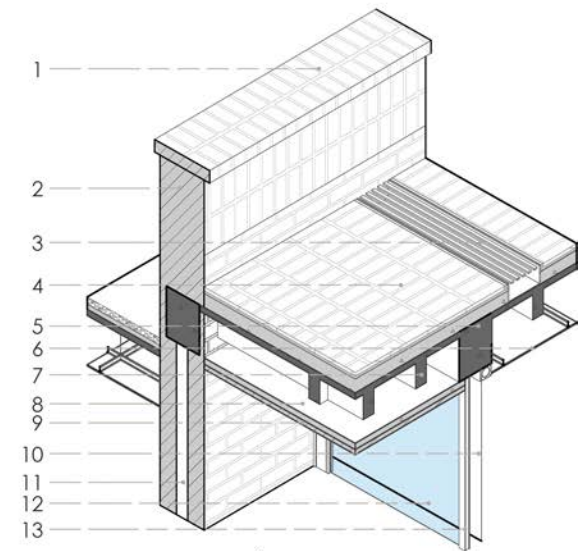
ESTRUCTURA Y MATERIALIDAD

MATERIALES UTILIZADOS

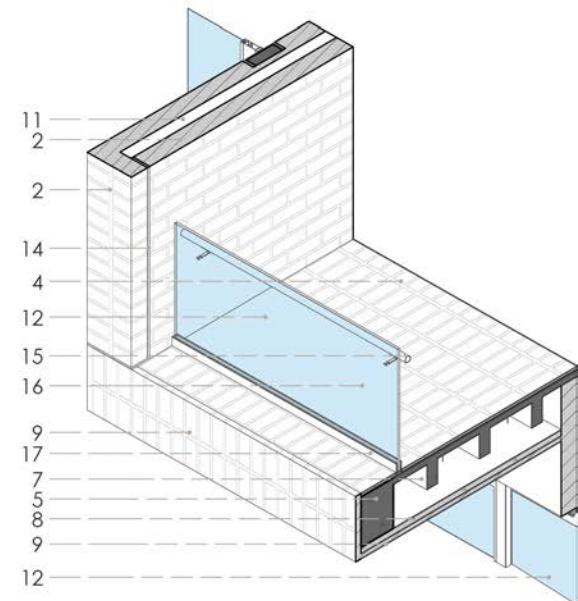
- 1 LADRILLO ARTESANAL REMATE 0,10X0,10X0,25 MTS
- 2 LADRILLO ARTESANAL 0,10X0,15X0,30 MTS
- 3 CANAL DE REJILLA METÁLICO 0,30X0,15 MTS
- 4 LADRILLO TEJUELO 0,10X0,30X0,03 MTS
- 5 VIGA PRINCIPAL H° 210 KG/CM2 0,30X0,50 MTS
- 6 CIELO RASO, GYPSUM CON EMPASTADO BLANCO
- 7 NERVIO DE LOSA BIDIRECCIONAL H°210 KG/CM2 0,25X0,10 MTS
- 8 FORJADO DE HORMIGÓN DE 4 CM
- 9 LADRILLO FACHALETA 0,10X0,30X0,05 MTS
- 10 PERSIANA DESENROLLABLE 0,10X2,5 MTS
- 11 AISLAMIENTO FIBRA DE VIDRIO
- 12 VIDRIO TEMPLADO ESPESOR 19 MM
- 13 PERFIL CARPINTERÍA FIJA DE ALUMINIO 0,05X0,015 MTS
- 14 JUNTA DE HORMIGÓN 1,5 MM
- 15 PASAMANO TUBO DE ACERO INOXIDABLE 2"
- 16 VIDRIO TEMPLADO ESPESOR 19 MM
- 17 PERFIL SUJECIÓN PASAMANOS 0,05X0,10 MTS



AXONOMETRÍA CONSTRUCTIVA
ESC 1:100



AXONOMETRÍA DETALLE 3
ESC 1:60



AXONOMETRÍA DETALLE 2
ESC 1:60

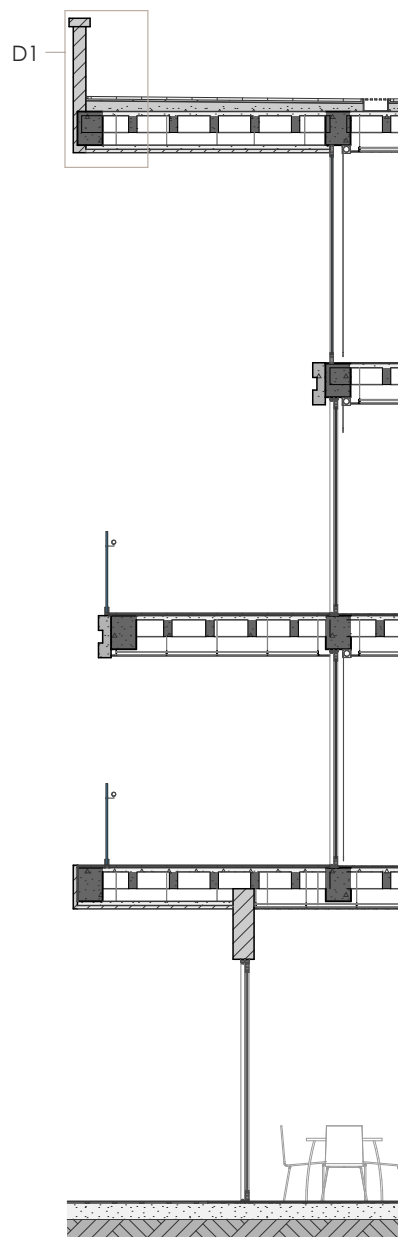
Proyecto arquitectónico

Sistema Constructivo

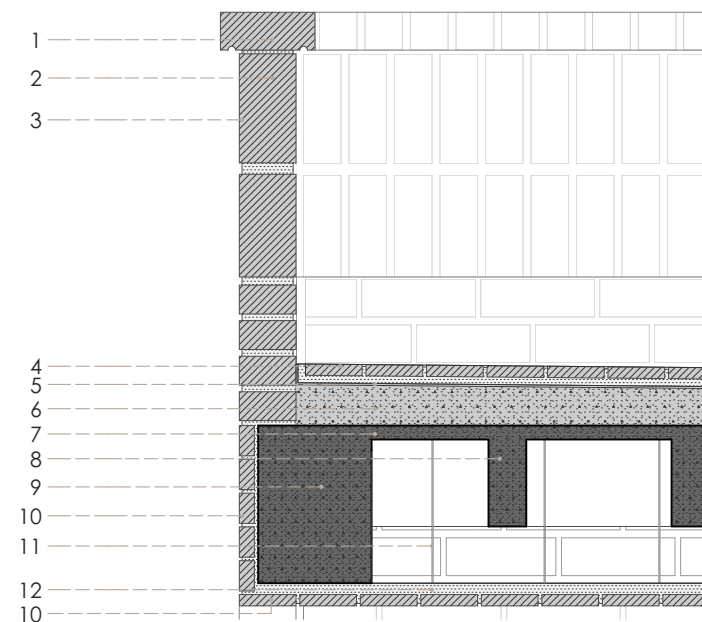
ESTRUCTURA Y MATERIALIDAD

MATERIALES UTILIZADOS

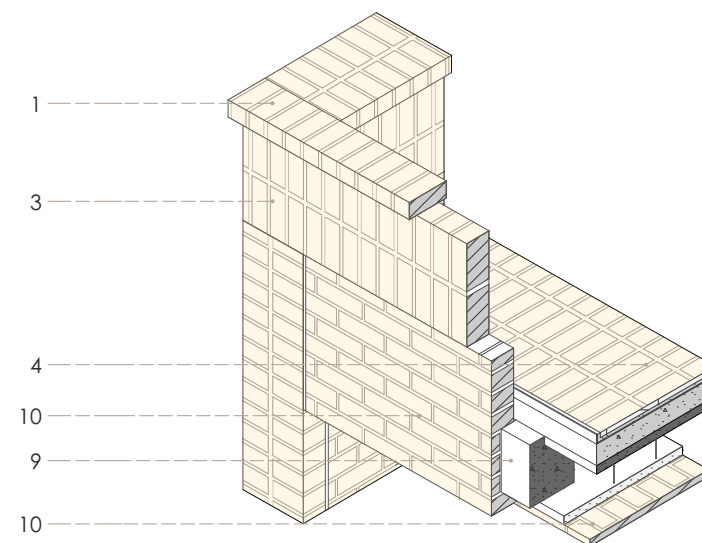
- 1 LADRILLO REMATE 0,20X0,10X0,30 MTS
- 2 MORTERO IMPERMEABILIZANTE CEMENTO ARENA 1.3 12
- 3 LADRILLO ARTESANAL 0,10X0,15X0,30 MTS 10
- 4 LADRILLO TEJUELO 0,10X0,30X0,03 MTS
- 5 LÁMINA ASFÁLTICA 3,2 KG/M2
- 6 LOSA Ho POBRE CON PENDIENTE 1%
- 7 LOSA Ho 210 KG/CM2 0,05 MTS
- 8 NERVIO DE LOSA BIDIRECCIONAL Ho 210 KG/CM2 0,25X0,10 MTS
- 9 VIGA PRINCIPAL H°210 KG/CM2 0,30X0,50 MTS
- 10 LADRILLO FACHALETA 0,10X0,30X0,05 MTS
- 11 VARILLA ACERO DE 8 MM
- 12 FORJADO DE HORMIGÓN DE 4 CM



SECCIÓN CONSTRUCTIVA 1
ESC 1:100



DETALLE 1
ESC 1:20



AXONOMETRÍA DETALLE 1
ESC 1:40

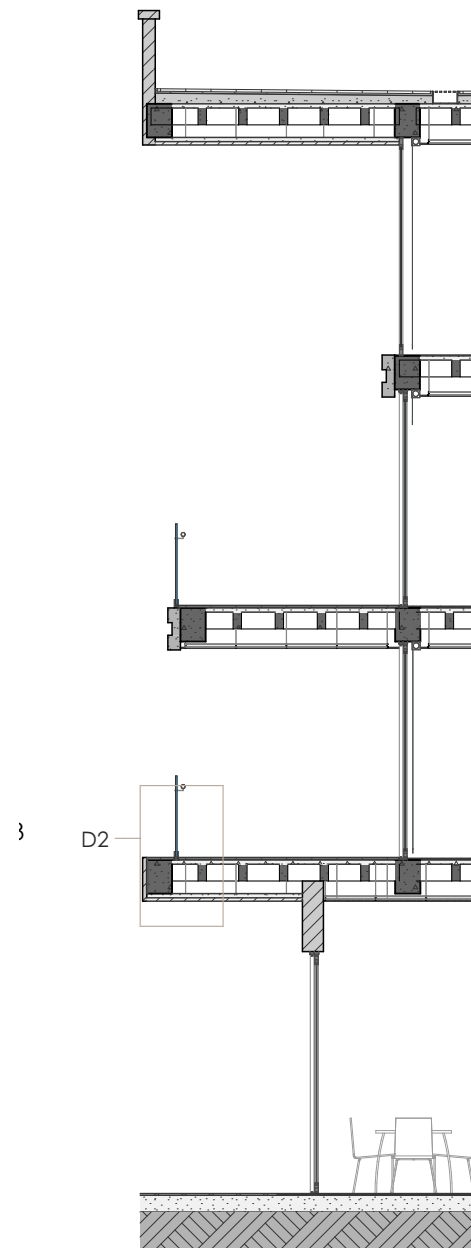
Proyecto arquitectónico

Sistema Constructivo

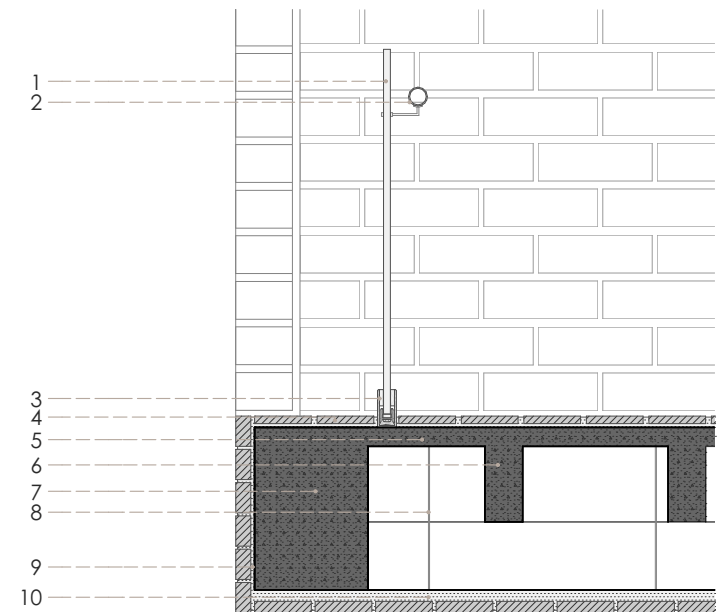
ESTRUCTURA Y MATERIALIDAD

MATERIALES UTILIZADOS

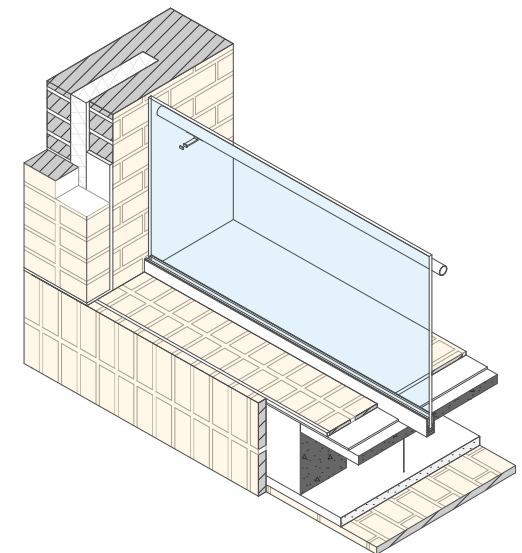
- 1 VIDRIO TEMPLADO ESPESOR 19 MM 9
- 2 PASAMANO TUBO ACERO INOXIDABLE 2"
- 3 PERFIL SUJECIÓN PASAMANOS 0,05X0,10 MTS
- 4 LADRILLO TEJUELO 0,10X0,30X0,03 MTS
- 5 LOSA H° 210 KG/CM2 0,05 MTS
- 6 NERVIO DE LOSA BIDIRECCIONAL H° 210 KG/CM2 0,25X0,10 MTS
- 7 VIGA PRINCIPAL H° 210 KG/CM2 0,30X0,50 MTS
- 8 VARILLA ACERO DE 8MM
- 9 MORTERO IMPERMEABILIZANTE CEMENTO ARENA 1.3
- 10 FORJADO DE HORMIGÓN DE 4 CM
- 11 LADRILLO ARTESANAL 0,10X0,15X0,30 MTS



SECCIÓN CONSTRUCTIVA 1
ESC 1:100



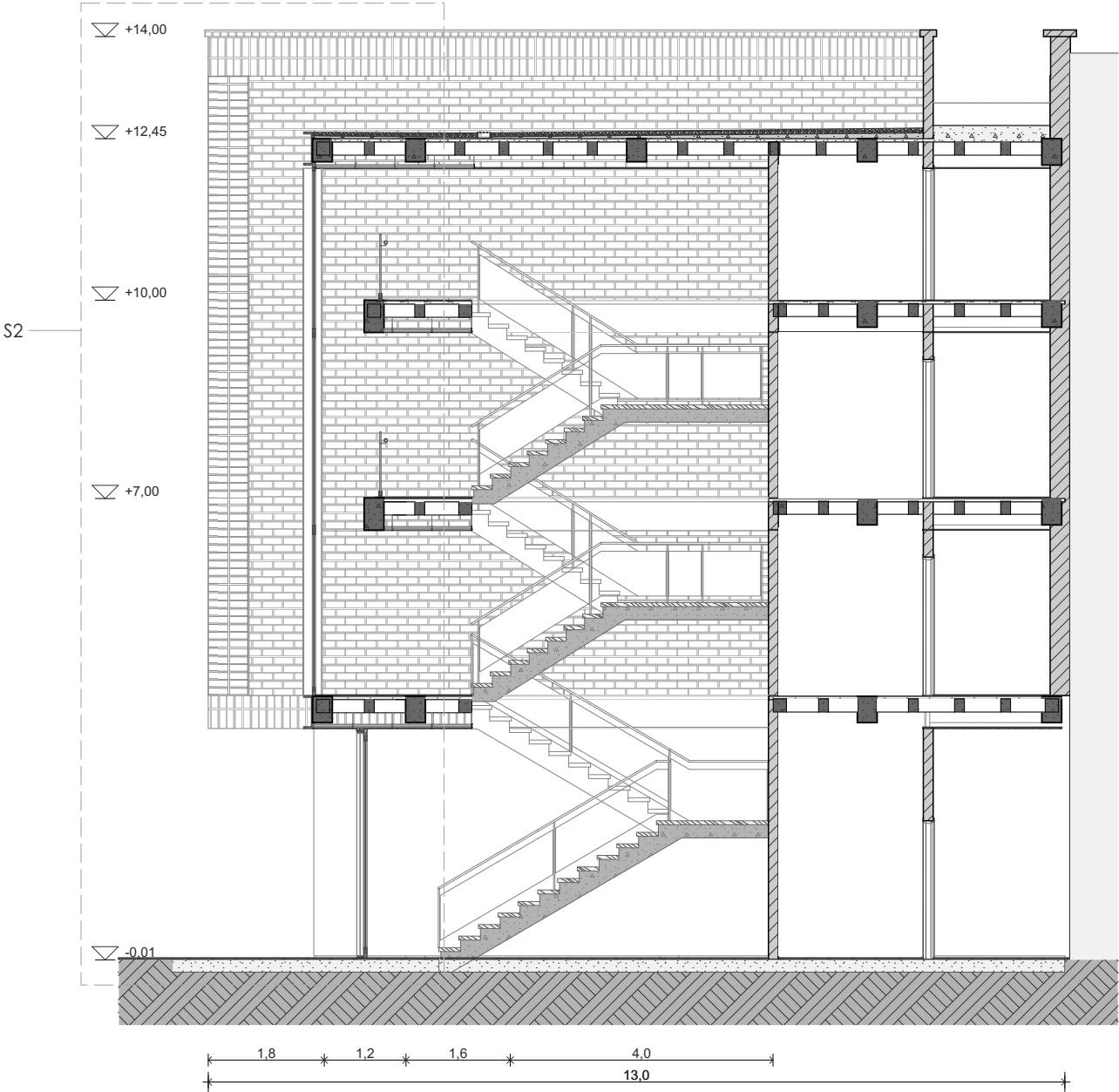
DETALLE 2
ESC 1:20



AXONOMETRÍA DETALLE 2
ESC 1:40

Proyecto arquitectónico
 Sistema Constructivo

SISTEMA CONSTRUCTIVO CIRCULACIÓN



SECCIÓN CONSTRUCTIVA CIRCULACIÓN
 ESC 1: 100

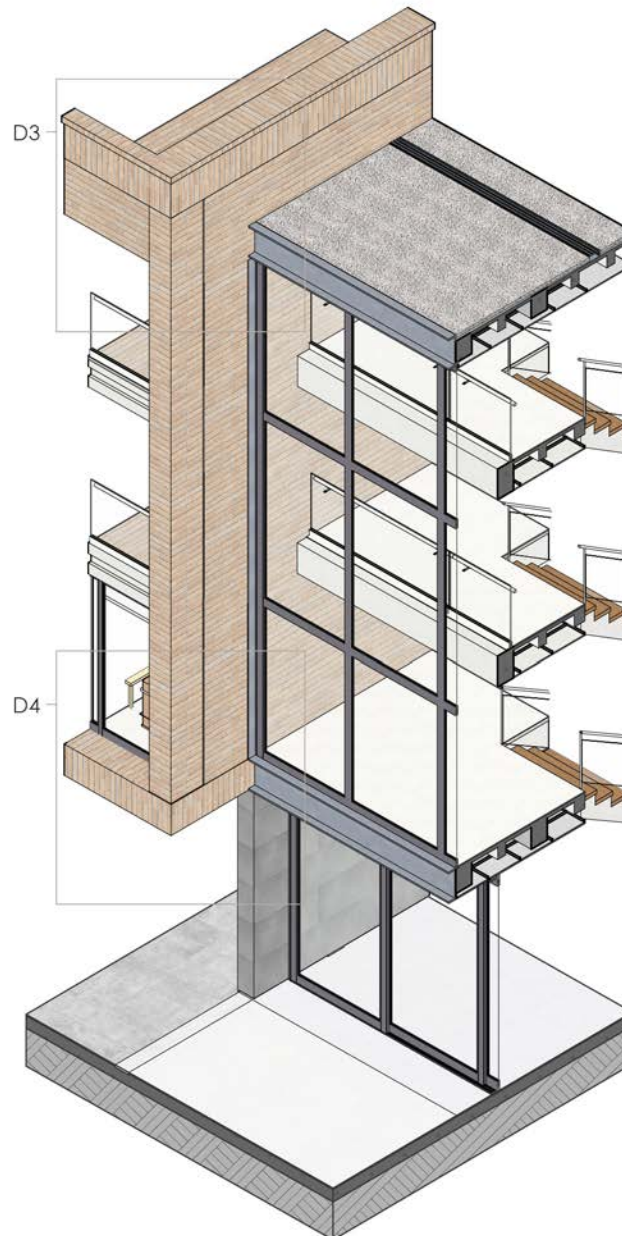
Proyecto arquitectónico

Sistema Constructivo

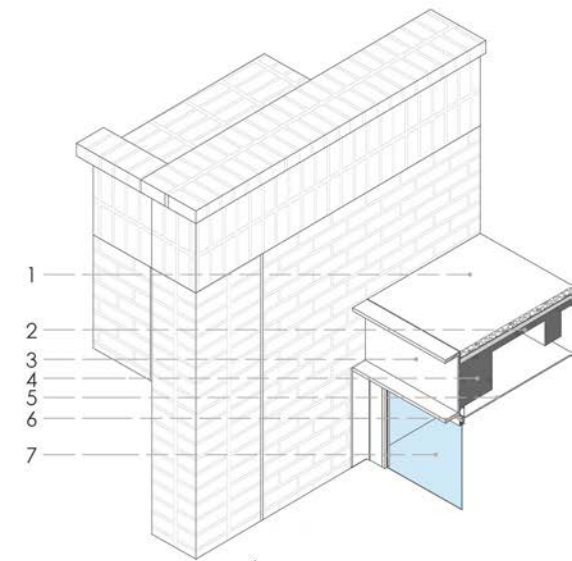
ESTRUCTURA Y MATERIALIDAD

MATERIALES UTILIZADOS

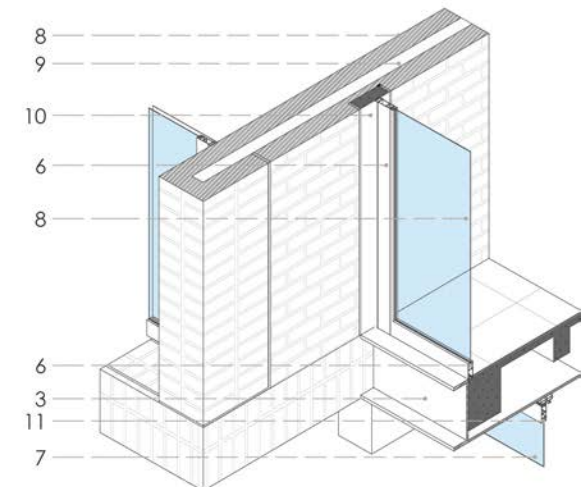
- 1 CAPA DE GRAVA 0,5 MTS
- 2 LOSA H° 210 KG/CM2 0,05 MTS
- 3 VIGA METÁLICA 0,60X0,15 MTS
- 4 VIGA PRINCIPAL H° 210/CM2 0,30X0,50 MTS
- 5 CIELO RASO, GYPSUM CON EMPASTADO BLANCO
- 6 PERFIL MURO CORTINA DE ALUMINIO 0,05X0,14 MTS
- 7 VIDRIO ESPESOR 0,008 MTS
- 8 LADRILLO ARTESANAL 0,10X0,15X0,30 MTS
- 9 AISLAMIENTO FIBRA DE VIDRIO
- 10 PARANTE METÁLICO 0,10X0,15 MTS
- 11 PERFIL CARPINTERÍA CORREDIZA DE ALUMINIO 0,05X0,14 MTS



AXONOMETRÍA CONSTRUCTIVA
ESC 1:100



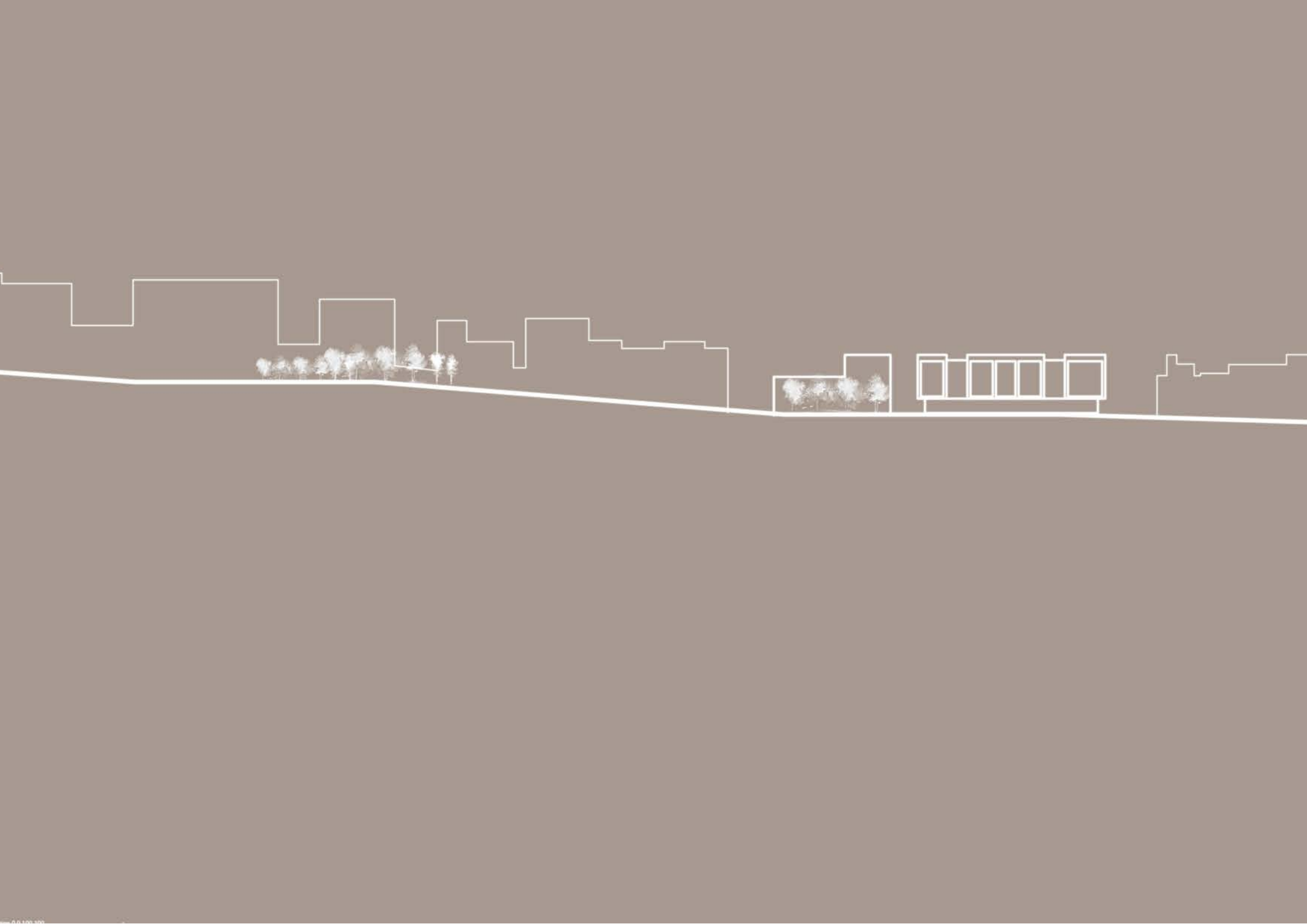
AXONOMETRÍA DETALLE 3
ESC 1:60



AXONOMETRÍA DETALLE 4
ESC 1:60



SISTEMA CONSTRUCTIVO DE FACHADA



CAPÍTULO 5: CONCLUSIONES



Conclusiones Generales

Proyecto urbano-arquitectónico

Modelo de actuación

El proyecto planteado es un ejemplo de como reutilizar lotes vacíos y edificaciones de valor negativo, dándoles una nueva funcionalidad.

Se deja planteada la posibilidad de actuar en los demás parqueaderos entre las calles Gran Colombia y Mariscal Lamar, espacios que estarán en desuso con el funcionamiento del Tranvía.

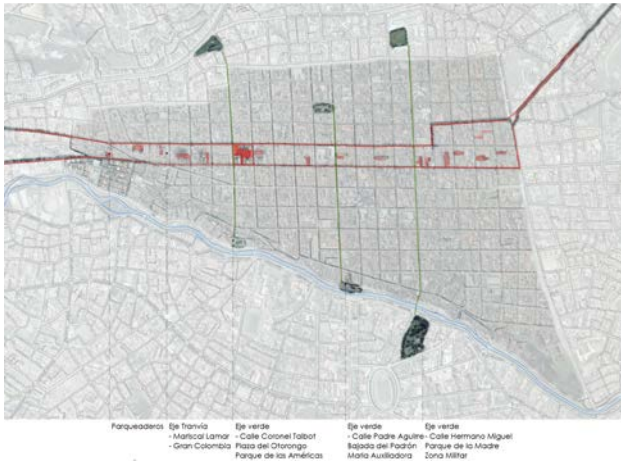
Estas propuestas deberán tener en cuenta distintas pautas para ser proyectables:

Implantación: lotes vacíos
viviendas sin ocupar
altura 4 pisos

Programa: conseguir mas de 190 hab/ha
1 equipamiento según necesidades
20 comercios de 40 m2 mínimo

Materialidad: materiales tradicionales

Conexiones: Paradas del tranvía
Veredas



Relación con la ciudad

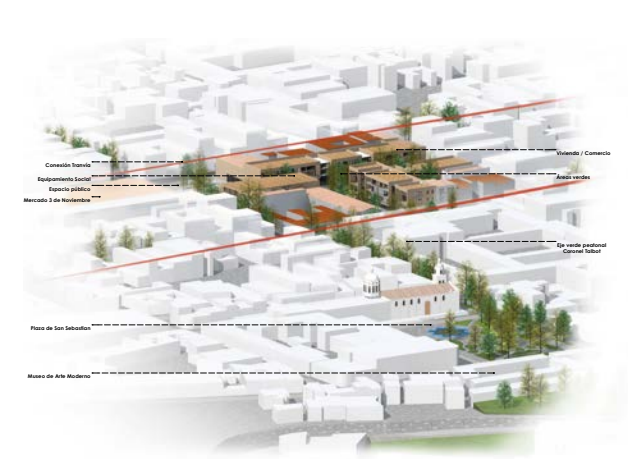
La propuesta se integra con las preexistencias, adaptándose a los espacios vacíos y beneficiando al sector con nuevas áreas verdes y duras, potenciando el uso residual y disminuyendo la inseguridad para rehabilitar una zona vulnerable.

El equipamiento y la plaza planteada se complementa con el Mercado 3 de Noviembre, creando un lugar de estancia para los usuarios y un equipamiento recreacional para los niños y jóvenes que en la actualidad deambulan diariamente por el Mercado.



Eje verde

Tomar como eje la calle Coronel Talbot es un logro del proyecto para poder conectar de Norte a Sur el centro histórico, creando un punto central donde cruza la línea del Tranvía. Generando así un eje verde peatonal con conexión directa al nuevo sistema de transporte, un recorrido que va desde la plaza del Otorongo pasando por el Parque San Sebastián y por ultimo llegar al parque de las Américas.



Conclusiones Generales

Proyecto urbano-arquitectónico

Espacio público

La implementación del Tranvía sin duda dará un potente impacto en la ciudad, pero éste no será positivo si no se adecúan espacios de parada de calidad. Se plantea abrir una plaza de importancia en ciertos puntos y en este proyecto se conecta la plaza con el Mercado 3 de Noviembre hacia la calle Mariscal Lamar, siendo un punto atractivo que genere un mayor uso del sistema de transporte y de la zona comercial.



Vivienda en centro histórico

No es una coincidencia que la vivienda en los centros históricos haya disminuido, las exigencias de los usuarios son distintas a las de hace 20 años, por lo tanto se tomo en cuenta los cambios sucedidos para resolver unas tipologías habitacionales que cumplan de una mejor manera las necesidades básicas. Se resuelve espacios para una mejor interacción social mediante espacios de áreas verdes y zonas de estancia. La familias buscan un patio en sus hogares y se plantea generarlo con terrazas cubiertas que permiten tener una mejor funcionalidad que los estrechos balcones de las casas coloniales.



Relación con el contexto

Se liberan las plantas bajas para crear locales comerciales y restaurantes, creando así una actividad constante que mezclada con el uso de la vivienda da una mayor seguridad a los transeúntes durante todo el día. La relación de los bloques con el entorno es importante para lograr que el proyecto forme parte del lugar, por lo tanto se respetan alturas adyacentes y la modulación de las fachadas para crear una respuesta acorde con el contexto.



Conclusiones Generales

Proyecto urbano-arquitectónico

Terrazas accesibles

Uno de los mayores atractivos de la ciudad de Cuenca son las visuales aéreas, donde se aprecian los techos de las diferentes iglesias y un monocromático color ocre de las cubiertas de las casas. No obstante estas visuales son poco aprovechadas por las tipologías de cubiertas inclinadas de teja de las casas coloniales, impidiendo el acceso de los usuarios. En el proyecto planteado se diseñan terrazas accesibles para los usuarios como espacios de estancia y juego para los niños.



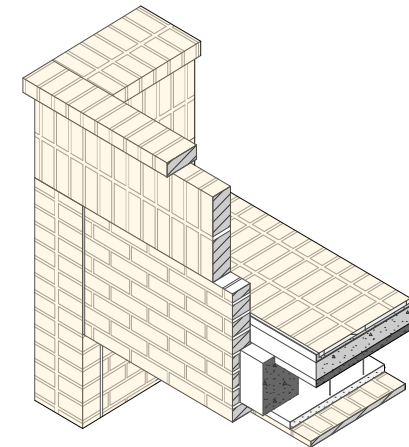
Sistema constructivo

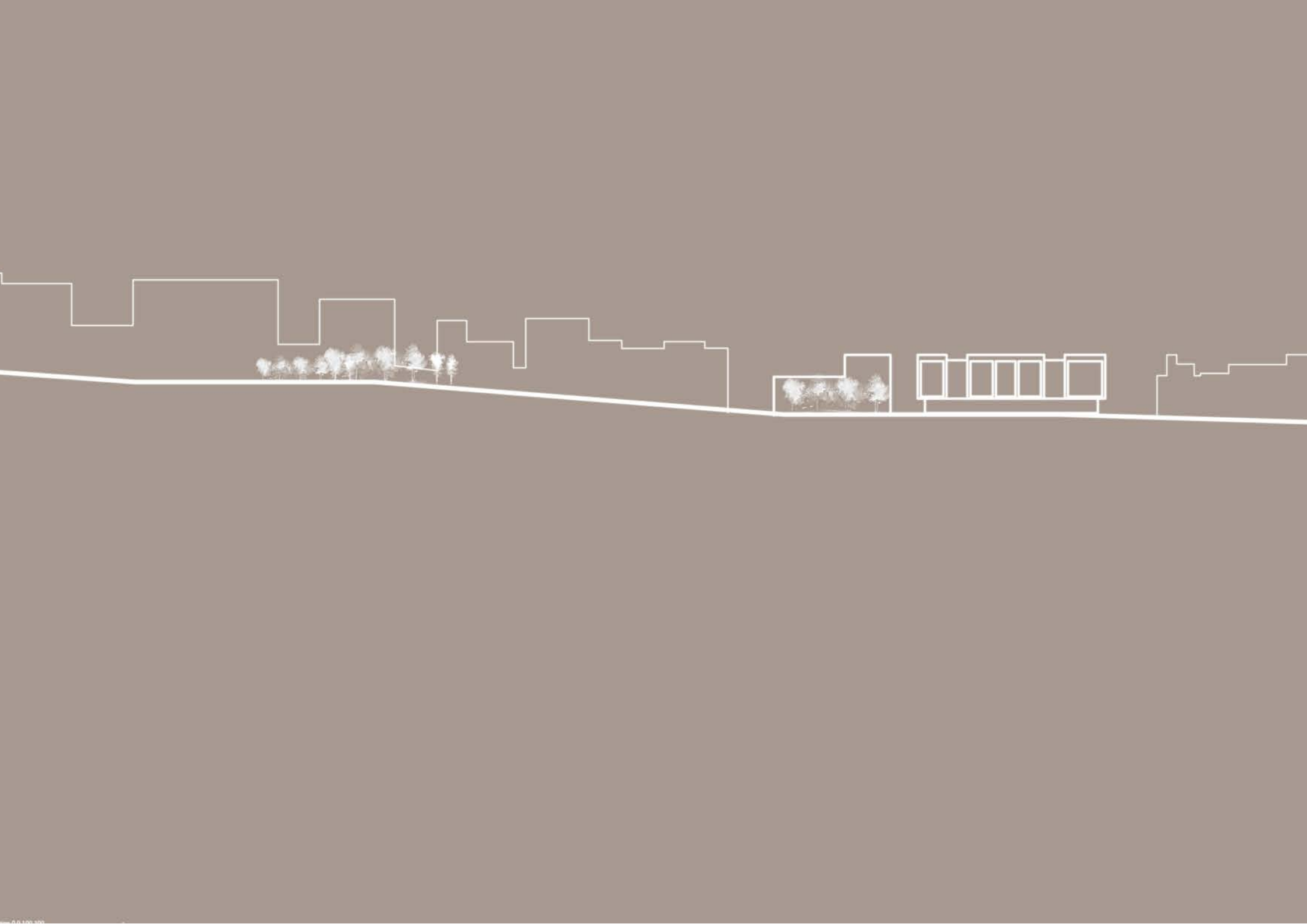
Los edificios se adaptan a las preexistencias para poder tener una buena relación de alturas y escala, asimismo la materialidad y el aspecto formal trata de mimetizarse con la ciudad, debido a esto el uso del ladrillo como el material principal y el uso del metal como un complemento moderno de cierres de fachada.



Ladrillo como recurso formal

Si un material identifica a Cuenca es el ladrillo, por lo tanto se lo toma como el generador de cierres de la vivienda y equipamiento, usándolo con diferentes aparejos para dar una versatilidad a los bloques de vivienda, generando un remate, siendo el piso y techo de los espacios al aire libre para dar un orden en el proyecto.



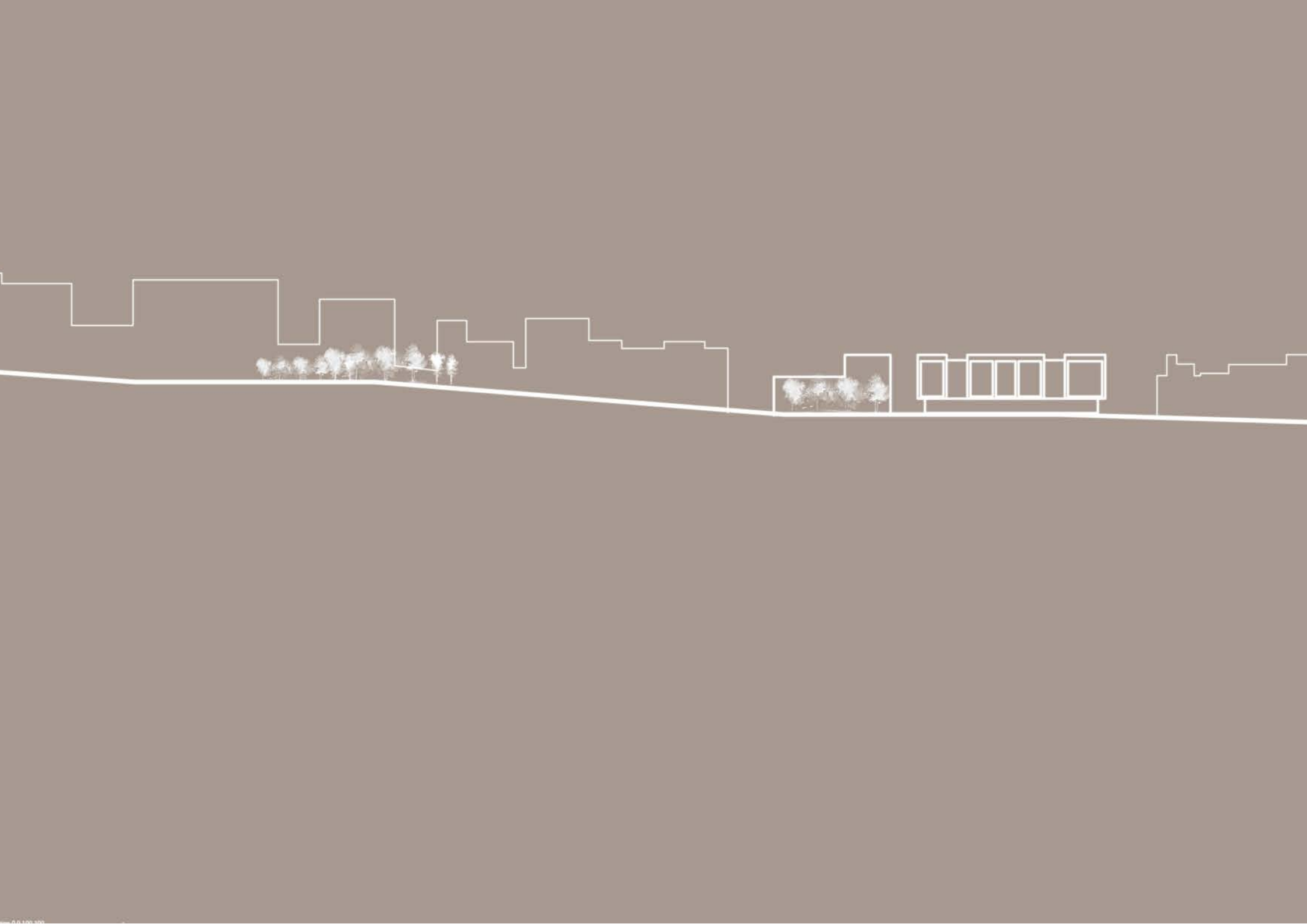


Bibliografía



Bibliografía

- Plan de Movilidad, presentación. Cuenca, Azuay, Ecuador. Municipalidad de Cuenca. (n/a de n/a de 2014). Municipalidad de Cuenca. Recuperado el 21 de Enero de 2015, de Plan de movilidad y espacios públicos ¿Cómo se mueven los cuencanos?: www.cuenca.gov.ec/?q=content/plan-de-movilidad
- Moreno, R. (2001). La vivienda en los centros históricos. En F. Carrión (Ed.), La ciudad construida, urbanismo en América Latina (págs. 297-307). Quito: FLACSO.
- Ascher, F. (2007). Los nuevos principios del urbanismo (2nd ed., pp. 19-23). Madrid.
- Carrión, F. (2001). La ciudad construida, urbanismo en América Latina.(pp. 6-20) Quito: Fernando Carrión.
- Rogers, R., Gumuchdjian, P., & Maragall, P. (2000). Ciudades para un pequeño planeta. [Barcelona]: GG.
- Instituto de Políticas para el Transporte y el Desarrollo México,. (2013). DESARROLLO ORIENTADO AL TRANSPORTE, REGENERAR LAS CIUDADES MEXICANAS PARA MEJORAR LA MOVILIDAD. México, DF.
- Fernández Per, A., Mozas, J., & Ollero, A. (2013). 10 stories of collective housing. Vitoria-Gasteiz: A+T Architecture
- Esteban Galarza, M. (2008). Territorios inteligentes: dimensiones y experiencias internacionales. Oleiros, La Coruña: Netbiblo.
- Gehl, J., & Gemzoe, L. (2002). Nuevos espacios urbanos. [Barcelona]: Editorial Gustavo Gili.
- Jans B., M. (2009). MOVILIDAD URBANA: EN CAMINO A SISTEMAS DE TRANSPORTE COLECTIVO INTEGRADOS. AUS (Valdivia), 6(1). <http://dx.doi.org/DOI:10.4206/aus.2009.n6-02>
- Montaner, J. (2010). Reflexiones para proyectar viviendas del siglo XXI. Dearq, 6, 83. Retrieved from <http://dearq.uniandes.edu.co>
- Gehl, J., & Décima, J. (2010). Ciudades para la gente (pp. 63-121). Buenos Aires.
- Carrión, F., & Hanley, L. (2005). Regeneración y revitalización urbana en las Américas (pp.12-20). Quito: FLACSO, Sede Ecuador.



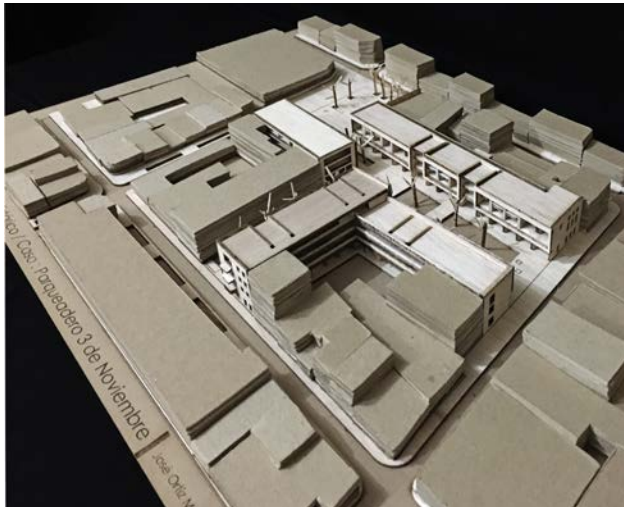
ANEXOS



Maqueta

Fotografías







Cuenca - Ecuador
2016