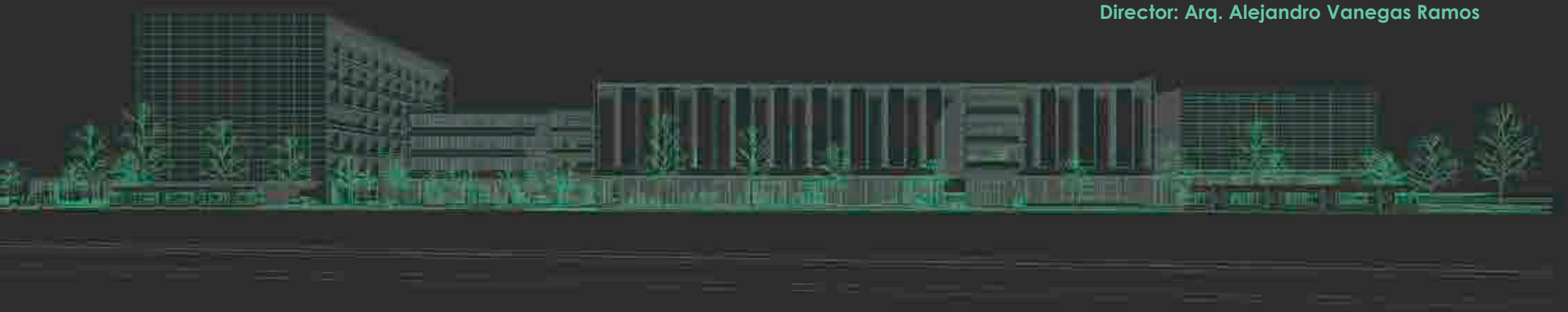
Universidad del Azuay
Facultad de Diseño,
Arquitectura y Arte
Escuela de Arquitectura

REVITALIZACIÓN URBANA ARQUITECTÓNICA COMO EJE TURÍSTICO

Caso: Incorporación de Usos Turísticos en la Avenida España (Cuenca - Ecuador)

Titulo Profesional: Arquitecta

Autor: Rosa Alexandra Correa Sánchez
Director: Arq. Alejandro Vanegas Ramos



Cuenca, Ecuador
2017

Universidad del Azuay
Facultad de Diseño,
Arquitectura y Arte
Escuela de Arquitectura

REVITALIZACIÓN URBANA ARQUITECTÓNICA COMO EJE TURÍSTICO

Caso: Incorporación de Usos Turísticos en la Avenida España (Cuenca - Ecuador)

Titulo Profesional: Arquitecta

Autor: Rosa Alexandra Correa Sánchez

Director: Arq. Alejandro Vanegas Ramos

Cuenca, Ecuador
2017

<

Dedicatoria

A Dios y la Virgen que me bendice en cada paso de mi vida.

A Mis Padres Victor y Mercedes quienes han confiado en mí, y me han brindado su apoyo incondicional en todo el proceso de mi carrera, mis sobrinos y hermanos Beto+, Hugo y Lorena.

Mi familia formada que se convirtió en el motor principal de mi vida, mi esposo Bernardo, quién es mi soporte y mi hija Sofía, mi motivación para obtener todos mis logros.

<

Agradecimientos

A mi director de tesis
Arq. Alejandro Vanegas

Arq. Carla Hermida
Arq. Pedro Samaniego

Arq. Cristian Sotomayor
Arq. Luis Barrera
Arq. Ruben Culcay

Arq. Diego Proaño
Arq. Pedro Espinoza
Arq. Santiago Vanegas

Laboratorio de Arquitectura y Urbanismo UDA
Arq. Felipe Cobos
Arq. Aztrid Novillo

Bernardo Hermida
Mercedes Sánchez
Victor Correa

<

índice de contenidos

Resumen 13
Abstract 15

Capítulo 1: Introducción 17
1,1 Problemática 19
1,2 Objetivos 23
1,3 Metodología 25

Capítulo 2: Marco Teórico 27
2,1 Referentes teóricos 38

Capítulo 3: Análisis de Sitio 43
3,1. Análisis de relación con la ciudad 45
3,2. Análisis de área de Influencia 53
3,3. Análisis de manzana 65
3,4. Conclusiones de Análisis 73

Capítulo 4: Estrategia Urbana 75
4,1. Referentes urbanos 76
4,2. Emplazamiento 80
4,3. Reestructuración parcelaria 84

Capítulo 5: Proyecto Urbano - Arquitectónico 87
5,1. Referentes arquitectónicos 88
5,2. Programa y organigrama 91
5,3. Esquema volumétrico conceptual 94
5,4. Plantas, elevaciones y cortes 97
5,5 Visualizaciones 119

Capítulo 6: Conclusiones 129
Anexos 139
Bibliografía 144

<

“La calidad de la vida urbana es esencial para que las ciudades prosperen... Las ciudades son los lugares donde las personas pueden satisfacer sus necesidades básicas y, a la vez, encontrar bienes públicos esenciales.“

***(ONU - Hábitat, 2013,* pp.XII-XIII)**

<

Resumen

La propuesta planteó ubicar una zona turística en un tramo del eje de la Avenida España, articulada al sistema de transporte público, tranvía de la Ciudad de Cuenca. Donde identificamos parcelas de uso terciario con alto potencial de ser revitalizado, que actualmente son utilizadas por concesionarias de vehículos, minimizando toda relación con el peatón. Para ello se buscó optimizar el uso del suelo, dotando de espacio público y área verde; transformándola en una zona activa y de afluencia, mediante la implementación de espacios dedicados al esparcimiento, intercambio, cultura, servicios y hotelería. Se busca además vincular al proyecto con los principales equipamientos de la zona y demás actividades de la ciudad.

<

Abstract

Title: Touristic revitalization through urban architecture
Case: Implementation of touristic uses on Avenida España (Cuenca – Ecuador)

Author: Rosa Alexandra Correa Sanchez
Director: Alejandro Vanegas Ramos, Architect

ABSTRACT

This work proposed the placement of a touristic area along a stretch of Avenida España that has been affixed to the public transportation system via the Tram of the city of Cuenca. The project identified tertiary parcels of land with high revitalization potential that are currently used by auto dealerships and have limited contact with pedestrians. To this purpose, land use was optimized to include public spaces and green areas. Through the implementation of dedicated spaces for leisure, exchange, culture, services and hotels, the proposal transformed the land into an affluent, active zone. The project also sought a link with the main facilities in the vicinity and other activities within the city.

Keywords: revitalization, tourist zone, public space, Tram, Avenida España.

Alejandro Vanegas Ramos, Architect
0103034344

Rosa Alexandra Correa Sanchez
Author
48881

UNIVERSIDAD DE CUENCA
Dpto. Idiomas

Translated by: Melita Vega

<

INTRODUCCIÓN 1

1,1 Problemática
1,2 Objetivos
1,3 Metodología

<

1,1 Problemática

El modelo de crecimiento de la Ciudad de Cuenca se da de una forma insostenible, la cual dentro de unos años si no hay un control estricto, se va a volver incontrolable la expansión en la ciudad; porque la planificación favorece la expansión y así han surgido bajas densidades y una ciudad dispersa (Municipio de Cuenca, 2014).

Una vez revitalizado el Centro histórico es importante tener en cuenta que se necesita generar nuevas centralidades, como se plantea en el plan ICES para la Ciudad de Cuenca: "Es urgente emprender en reformas estructurales y tomar las medidas y acciones necesarias, para que el crecimiento se dé, de una manera controlada, planificada y más compacta"(Municipio de Cuenca, Banco Interamericano de Desarrollo, 2014,p.170).

Una de las centralidades planteadas está ubicada en la Avenida España en la que actualmente se encuentran grandes parcelas con usos terciarios y minimizan toda relación con el ciudadano y la ciudad en general.

La construcción del tranvía es crucial para la Ciudad, atravesará de sureste a noreste y de seguro va a ser un cambio de modelo urbano, por lo que debemos no solo explotarlo, también complementarlo con intervenciones adecuadas de revitalización.
Como planificadores es nuestra obligación generar mayor movimiento a lo largo de todo el reco-

Inseguridad

Mínima interacción entre peatones y sensación de inseguridad producido por presencia de muros ciegos que rodean la manzana.

Comercio Privado

Los predios con grandes dimensiones han sido colapsados de venta de vehículos, y otros comercios, sin planificación de espacio público.

Inaccesibilidad

Las áreas diseñadas para veredas, son espacios mínimos, vs una gran área para vehículos, sin facilitar al accesibilidad de los peatones.

rrido, así se integran usos, maximizando impactos positivos y logrando articularnos al área de influencia de la intervención del tranvía.

El uso del Suelo en toda la zona de la avenida España esta cubierto por comercios e industria, y la presencia de vivienda es mínima.

Según la investigación del Laboratorio de Arquitectura y Urbanismo de la Universidad del Azuay (LAU UDA): En el caso de la Avenida España donde las afluencias giran básicamente en torno al Terminal Terrestre y cuyos usos comerciales e industria son mas bien de baja afluencia y rotación; pensamos en usos que representen una demanda a nivel ciudad. Cambiarían dentro de estas opciones usos vinculados a la industria, educación o servicios turísticos. Estos usos que no son necesariamente compatibles con la vivienda, hallan en ciertas zonas de este eje, que tiene poca presencia de vivienda, una oportunidad para su emplazamiento, y aseguran movimiento de personas a lo largo del día, evitando situaciones de inseguridad. Ejemplos como estos se han implementado en ciudades latinoamericanas como Bogotá con resultados positivos, (Laboratorio de Arquitectura y Urbanismo de la Universidad del Azuay, 2016, p. s.n).

En las encuestas realizadas por LAU UDA a los moradores del sector, concluyen en su mayoría que la zona esta compuesta de área comercial e industrial, por lo que no invertirían en vivienda, y el resultado del análisis indica que la necesidad de la zona sería revitalizarla generado usos que promuevan afluencia de gente, siendo uno de estos, servicios de esparcimiento, ocio, intercambio y cultura, los mismos que aportarán a la sostenibilidad del Sistema de Transporte Público Integrado(Laboratorio de Arquitectura y Urbanismo de la Universidad del Azuay, 2016, p.120).
Además debido a la presencia del aeropuerto de la Ciudad y el turismo que éste promueve se incorporará servicios de hotelería.

Los mayores inconvenientes que hemos tenido con usos de ruido nocturno, actualmente en la Ciudad, es que se encuentran vinculados con zonas de alta densidad de vivienda, (problemas enfocados en el Centro Histórico y Av. Remigio Crespo) y este tipo de usos no son compatibles con la vivienda, motivo por el cuál Cuenca ha presentado problemas en determinar una zona exclusivamente turística. Es por esto, se pretende incluirlos en este eje, que está mas relacionado a servicios turísticos.

Respaldándonos en la investigación desarrollada por LAU UDA, da como resultado que la forma de integrar la zona y reactivarla, será plantear el proyecto de una zona turística en la Avenida España, en la cual las personas se congreguen como un punto de encuentro para diversión, relajación, recreación e interacción entre las personas, a través de cafeterías, restaurantes, bares, salas de cines, locales comerciales, oficinas, y servicios de hospedaje, logrando así cohesión social (Laboratorio de Arquitectura y Urbanismo de la Universidad del Azuay, 2016).

Dentro de este contexto se reitera la necesidad de realizar una intervención generando nuevas centralidades, que permiten integrar a la Ciudad con indistintas actividades que se realizan. Complementándola con el sistema de transporte público, articulándola a la ruta del tranvía, y explotando una zona de oportunidad dentro de la misma.
Además que estos sitios de oportunidad sean complementos de servicios públicos-privados que reactiven la zona. Siendo estas construcciones que consoliden el crecimiento de la Ciudad, produciendo actividad en la zona y que el uso del tranvía sea intensivo y genere mayor demanda, intensificando el uso, sacando provecho a la huella urbana, integrándolo socialmente y fortaleciendo sectores en deterioro sin espacios públicos.

<

1,2 Objetivos

Objetivo General

• Plantear la reubicación de una zona turística en la Ciudad de Cuenca, en el eje de la Avenida España articulándola con la implementación del tranvía. Habrá un enfoque especial en los espacios dedicados al esparcimiento ocio, intercambio y cultura, con la finalidad de revitalizar y conectar la zona con las demás actividades de la ciudad. Además se considerará la posibilidad de incluir servicios de hotelería, gestión y oficinas.

Objetivos Específicos

• Realizar el análisis de la zona donde se ubica el terreno, identificando los aspectos urbanos, físicos y naturales de su entorno, pudiendo determinar desventajas y potencialidades del cual esta compuesto el sector.

• Plantear las directrices del proyecto, respaldadas en el análisis de casos afines, que sirvan de guía y base para el desarrollo del proyecto.

• Desarrollar una estrategia urbana, que se articule a un sistema urbano integral de transporte y genere activación en la zona, complementándolo y generando demanda en su uso.

• Proponer un proyecto urbano - arquitectónico de esparcimiento, ocio, intercambio y cultura, incluyendo servicios de hospedaje, gestión y oficinas, que además incentive la facilidad de conexiones directas, y afluencia continua en la zona.

<

1,3 Metodología

El proyecto planteado se realizará en diferentes etapas. La primera estará enfocada en el análisis de sitio a nivel de ciudad, identificando los aspectos urbanos, físicos, naturales y su relación con la ciudad. A nivel de zona se identificará las potencialidades del sector, por medio de la recopilación de datos, levantamiento fotográfico, visuales desde y hacia el lugar, análisis de espacio público, actividades que se realizan, conteo de flujos, equipamientos e hitos. A nivel de manzana, las condiciones topográficas, conexiones, accesibilidad, área verde, levantamientos, además aspectos concernientes al proyecto, aproximándonos a la problemática y necesidades.

De esta manera el análisis concluirá con la elaboración de indicadores que permitirán comprender el estado actual y así abordar adecuadamente el programa y emplazamiento del proyecto.

La segunda etapa estará destinada netamente a la investigación de documentos teóricos y urbano - arquitectónicos que proporcionen una mejor compresión de la problemática y a indagar acerca de referentes con similares características que aporten al desarrollo del proyecto.

Posteriormente se elaborará la estrategia urbana en base a los indicadores obtenidos del análisis de sitio y referentes analizados, así se delimitará el área necesaria y determinará la relación con la ciudad. La estrategia urbana estará articulada al sistema integral de transporte (tranvía) y al programa urbano - arquitectónico proyectado para el sitio, con la finalidad de proponer actividades mixtas que se complementen y permitan la revitalización y renovación del mismo.

Determinar el programa, basándonos en el análisis previo, para solventar así las necesidades del sector, las mismas que plantean reubicar una zona turística en un sitio de oportunidad compatible con estos usos, como son servicios de hotelería, oficinas, restaurantes, auditorio, sala de exposiciones, sala de cine, locales comerciales, bares y cafeterías, generando estrategias de conectividad y facil accessibilidad, siendo usos que generen afluencia, y se articulen al sistema de transporte público.

Concluida estas etapas, se procederá con el diseño del proyecto urbano – arquitectónico, el mismo que será la síntesis de los análisis, investigaciones y decisiones estratégicas tomadas anteriormente que son la base del programa propuesto. Además es nuestra obligación como planificadores generar más movimiento, y por ende complementar así al tranvía para su sustento.

La información del proyecto será interpretada a través de plantas arquitectónicas, elevaciones, cortes, detalles y maqueta virtual.

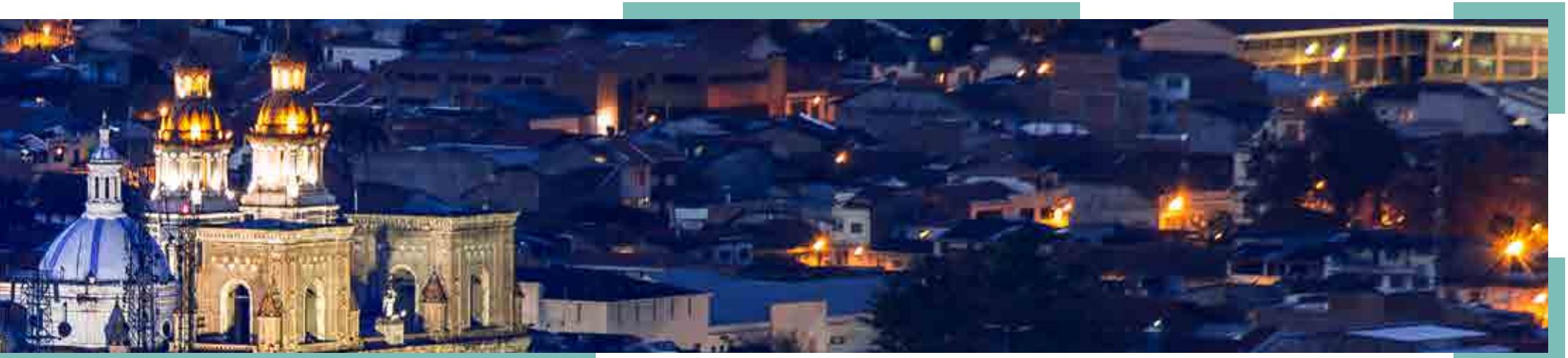
<

MARCO TEÓRICO 2

El segundo capítulo explica los factores a los que se encuentras expuestas las Ciudades, y como las confrontan, con un plan de mejora.

De está manera se explicará las directrices planteadas a través de referentes urbanos, y la solución basada en el análisis, para ejecutar el programa y concebir el proyecto.

Fotografía 01: Cortesía Arq. Felipe Cobos



"No todo el tiempo el hombre busca un pinacoteca, busca que haya movimiento en todos los puntos de su alrededor, en el suelo que pisa, en los edificios, en los árboles, un café de amigos y esto se consigue por medio del arte de la composición."

Gordon Cullen

Marco Teórico

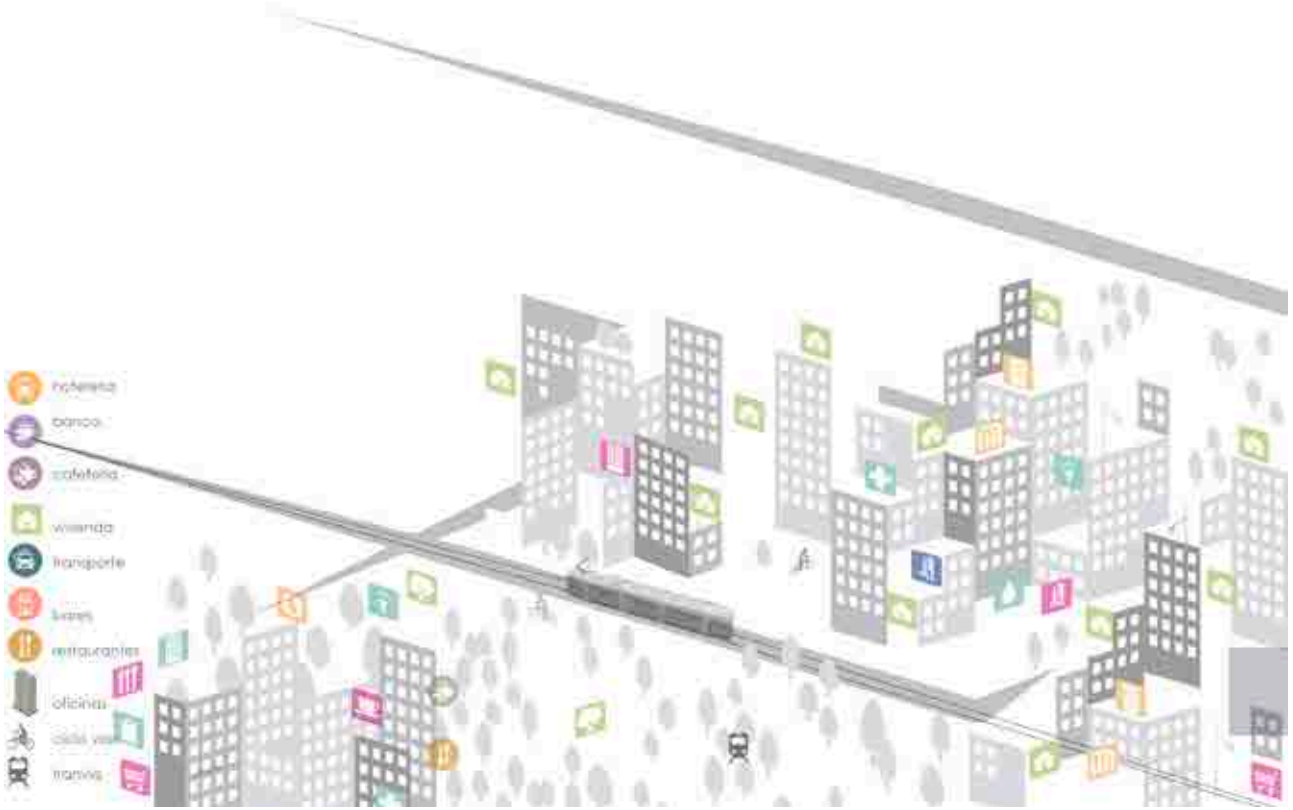


Imagen 02 extraída y modificación propia: Gobierno de la Ciudad de México, 2013

Ciudad dinámica

"Más allá del barrio, en la metrópoli, los diferentes grupos no tienen acceso a los mismos lugares, no tienen las mismas facilidades para desplazarse, no practican los mismos espacios de consumo. A pesar de vivir en el mismo lugar, no ocupan la misma ciudad"*(Dureau etal., 2002, p.161)*.

Las ciudades tienen la necesidad de reubicar espacios compatibles de acuerdo a su uso, y así, no alterar la vida de las personas en sus viviendas.
Un lugar que genere la congregación de personas y exista excesivo ruido en las noches, es incompatible con la vivienda.

Además estos lugares y espacios se los debe diseñar pensando en todas las instancias en que las personas van a utilizarlo, beneficiando al peatón, discapacitado, ciclistas, transporte público y privado. Resolviendo no solamente el momento de paso, si no también el momento en que una persona se detiene por alguna razón, para esto debemos brindar espacios que impulsen a quedarse o detenerse con un propósito.

"Cuando los ambientes exteriores son de poca calidad, sólo se llevan a cabo las actividades estrictamente necesarias…Si a la Vida entre los edificios se les proporcionan unas condiciones favorables, proyectando de un modo sensato tanto las ciudades como los barrios residenciales, podrían evitarse muchos intentos, caros y a menudo artificiosos y forzados, de hacer que los edificios sean "interesantes" y suntuosos utilizando para ello espectaculares efectos arquitectónicos." (Jan Gehl, 1936, p.19,p.30).

Jan Gehl (1936) señala que si la intención es agrupar y no dispersar las actividades que se efectúan en las calles de una ciudad, desde la entrada a grandes edificaciones, bancos, restaurantes y oficinas deben estar naturalmente en la fachada que da a la zona pública, porque también existe una vida entre los edificios y estos espacios deben ofrecer la oportunidad de relacionarse con otros de un modo relajado y cómodo.

De esta manera Gordon Cullen (1974) analiza, que el exterior no debe conformarse en un despliegue individual de obras arquitectónicas, o tener una vida social únicamente al interior de su casa, sino más bien crear ambientes complementarios, relacionado con el espacio público, o con cualquier sitio donde la gente se reúna para conversar. Un espacio abierto que sea un ente, algo preciso que cuente con superficies y ciertos elementos que atraiga estas corrientes humanas exigiendo espacios, con una identidad a la actividad, un lugar para conversar, sea éste, una plaza, un café, o una gran calle peatonal de paso o para quedarse, una avenida delimitada, espacios que sean acogedores, una mezcla de descanso e interacción.

No todo el tiempo el hombre busca una pinacoteca, busca que haya movimiento en todos los puntos de su alrededor, en el suelo que pisa, en los edificios, en los árboles, un café de amigos y esto se consigue por medio del arte de la composición según (Cullen, 1974, p.28).

Centralidades

"Todas las áreas de la ciudad deben poseer lugares con valor de centralidad, y todos los habitantes, deberían poder acceder con facilidad a diversos centros urbanos, por ello en la ciudad debe haber:

- La articulación de los centros viejos y nuevos,
- El acceso y la recalificación de los centros históricos no solo de la ciudad central sino también de las áreas periféricas,
- La creación de nuevas centralidades polivalentes en sus funciones y mixtas en su composición social;

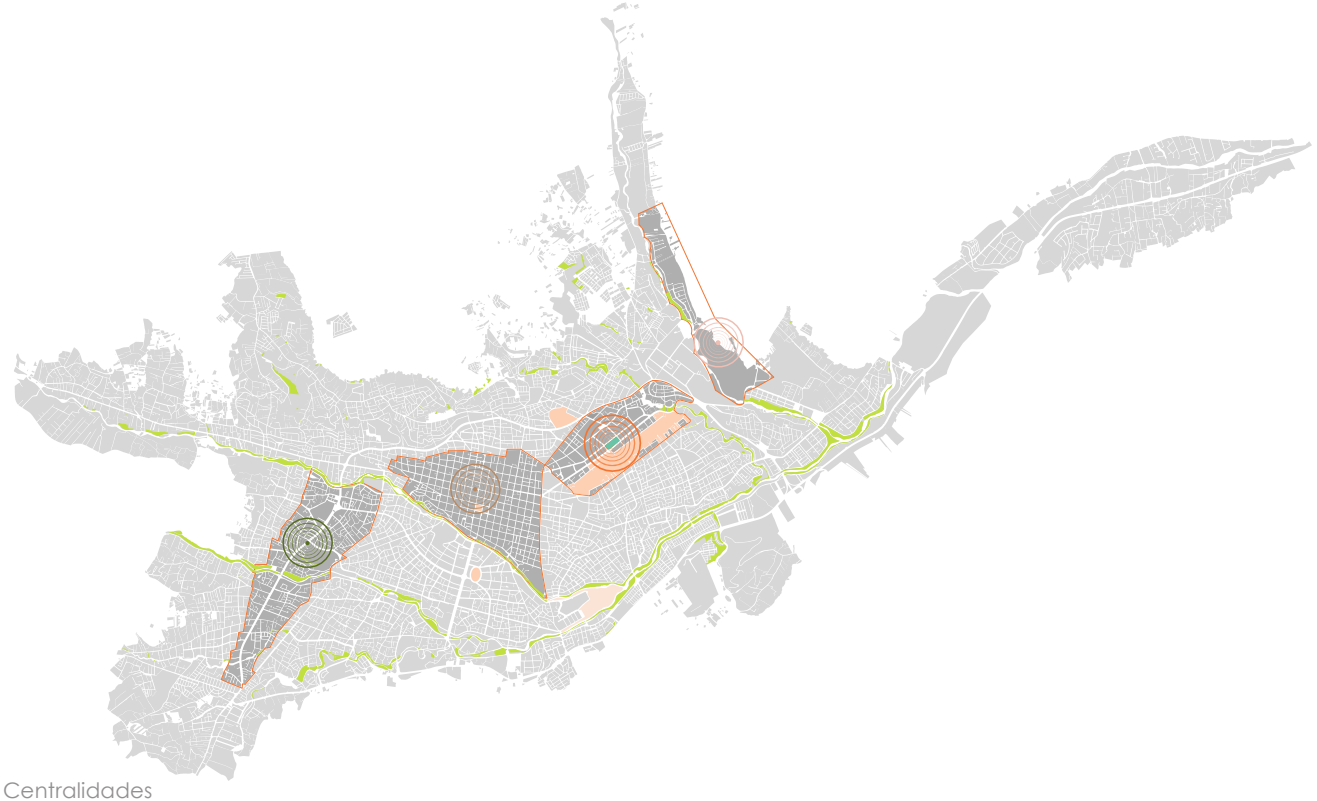
Las centralidades marcan las principales diferencias entre las ciudades" *(Borja, 2000, p.78)*.

Con respecto a la situación de la Ciudad, el Municipio de Cuenca, desarrolla un Plan de Acción conjunto con el Banco Interamericano de Desarrollo (BID) y la Iniciativa de Ciudades Emergentes y Sostenibles (ICES) (2014) y menciona qué, "La sostenibilidad del transporte y la movilidad presentan algunos problemas, por lo que el Municipio viene realizando acciones a favor de un mejor sistema de movilidad, que ha sido ajustado, logrando hasta la fecha elaborar estudios y poner en marcha proyectos... El cuál en particular es el proyecto del Tranvía que la ciudad está implementando, y además se debe tener en cuenta que una intervención de esta magnitud tiene implicaciones interdisciplinarias que se debe considerar y potencializar para que esta inversión en infraestructura no solamente alivie los problemas del sector de movilidad y transporte, sino que genere efectos positivos en cuanto a la densificación urbana, creación de centralidades, empleo, uso del suelo, mitigación de emisiones, conservación del centro histórico y el incremento de la competitividad en general" (Municipio de Cuenca, Banco Interamericano de Desarrollo, 2014, pp.70-71).

El Plan de acción ICES para Cuenca (2014), analiza la situación actual de la ciudad y plantea como dos de sus ejes: el Crecimiento Urbano Inteligente que propone una densificación cualificada de la ciudad, a través de una intervención urbana integral, que favorece a la creación de las nuevas centralidades vinculada a la ruta del tranvía; y la Movilidad Urbana Sostenible, que plantea una serie de acciones en complemento a la construcción del tranvía, que busca garantizar su éxito durante la etapa de operación y pretende maximizar los impactos positivos de esta obra, de tal manera que la inversión sea la base para dar origen a un nuevo modelo de ciudad (Municipio de Cuenca, Banco Interamericano de Desarrollo, 2014, p.172).

Una de las zonas identificadas con características de transformación y renovación urbana es la Avenida España, proyectada como nueva Centralidad. Se entiende por centralidad, el Núcleo multifuncional y articulador, económico, cultural, simbólico y social; puede ser una plaza, un mercado, etc. Un centro puede ser histórico o nuevo.

En la Ciudad de Cuenca se opta por generar estas nuevas centralidades para repartir algunos usos que por el ruido excesivo en las noches, no son compatibles con la vivienda y de igual manera descongestionar el caos que genera al Centro Histórico este tipo de usos incompatibles que actualmente conlleva, y de esta forma puedan desarrollarse con mayor amplitud en otras zonas con poca actividad, de gran potencial y oportunidad, para la conformación de mencionadas centralidades que complementen a la Movilidad Urbana Sostenible.



Centralidades

- Av. España
- Centro Histórico
- Av. Las Américas
- Ricaurte

Imagen: elaboración propia

Como afirma El Plan de Acción ICES para Cuenca (2014), el planteamiento estratégico de articular la construcción del tranvía que atraviesa la Avenida España en toda su longitud, además de intensificar el uso del suelo urbano subutilizado, se trata de fomentar la transformación urbana de esta zona, mediante nuevos proyectos de uso mixto, que le aportará un perfil comercial, de recreación cultural, ocio, esparcimiento, de servicio e intercambio, dotándole así de mayor importancia a la Avenida España.
Esto a su vez es esencial para el éxito del tranvía porque al aumentar la actividad en la zona, el uso del tranvía sería más intensivo en la Avenida España y esto ayudaría a generar mayor demanda, y así, al aumentar el número de usuarios potenciales en el recorrido del tranvía, se requerirían menos subsidios para su funcionamiento.

Los procesos de revitalización y renovación urbana, engloban estrategias que dan un giro pertinente a zonas inactivas de usos terciarios, zonas que generen afluencia y activación, complementándose con el uso del transporte público y la utilización del espacio público (Instituto de Políticas para el Trasporte y el desarrollo, Veloz, 2013).
"En ciertas ocasiones, determinados predios con alto potencial de desarrollo no están en condiciones óptimas para que esto suceda. Algunos ejemplos son predios contaminados por la actividad industrial o construcciones en malas condiciones cuya demolición es necesaria. Las autoridades

"No se deben hacer planteamientos aislados sectoriales, ya que estas intervenciones tienen un carácter polivalentes y estratégico"

(Borja, 1995).

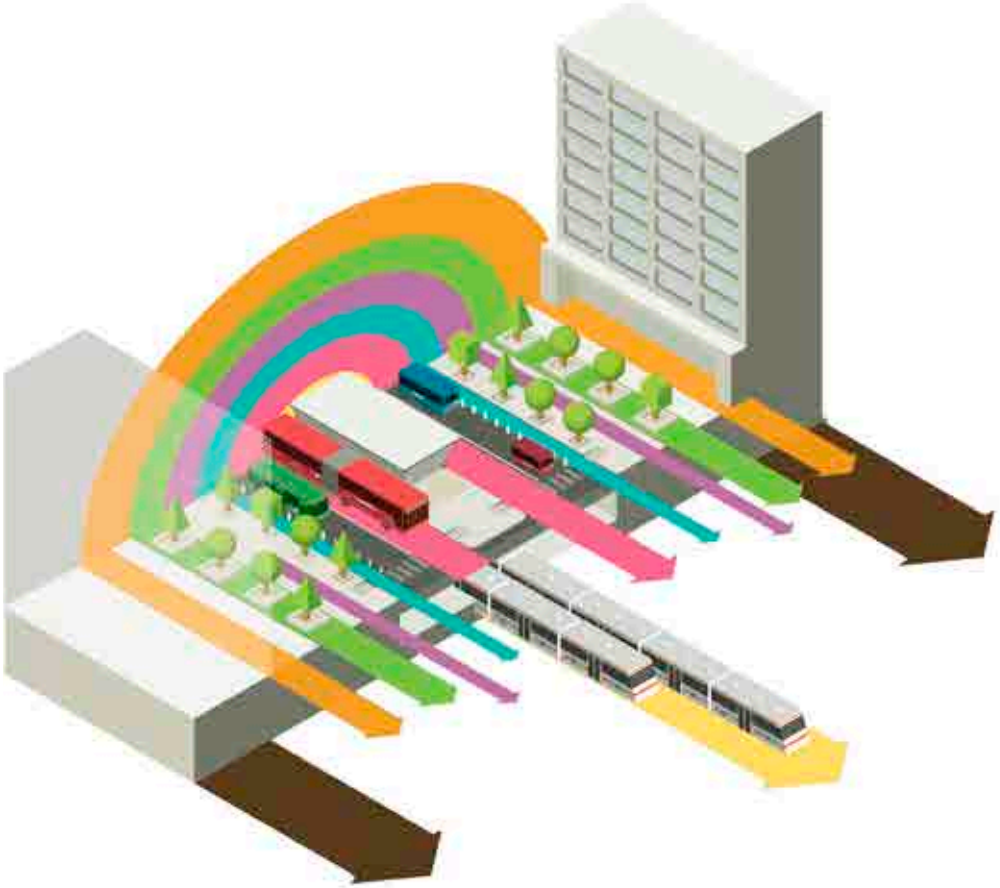


Imagen 03. extraída: Dirección General del Instituto de Desarrollo Urbano IDU, 2015, p.4

- Alternativas de transporte
- Movilidad
- Espacio Público
- Uso del Suelo mixto
- Densificación
- Accesibilidad
- Transporte Masivo

Desarrollo Orientado al Transporte

"No solo se debe pensar en que cada proyecto o intervención va a resolver un solo problema sino que cada uno debe resolver varios problemas, a distintas escalas y con varias funciones"

(Borja, 1995).

pueden aportar recursos para habilitar dichos predios estratégicos e impulsar su desarrollo" (Instituto de Políticas para el Trasporte y el desarrollo, Veloz, 2015, p.19).

Según el manual del Desarrollo Orientado al Transporte Sostenible DOTS (2015), abarca el concepto de un modelo de planeamiento y diseño en pro de la interacción social y la accesibilidad en el territorio, y menciona también la importancia que se generen entornos vibrantes con calidad en el espacio público, un mayor aprovechamiento en el uso del suelo, y como mejorar la oferta de servicios, a las comunidades involucradas entorno a las infraestructuras de transporte, con el fín de desestimular la dependencia al uso del automóvil (Dirección General del Instituto de Desarrollo Urbano IDU, 2015, p.47).

Además obtener lugares visibles y amables que puedan convertirse en puntos atractivos para visitar, y no en sitios de paso sin identidad e inseguros. Entre los efectos positivos para la población que vive y trabaja en zonas donde se implementa el DOTS, se puede observar mayor disposición a desplazarse a pie, en bicicleta y a través del transporte público, lo que se traduce en disuasión del uso del vehículo privado, el significativo mejoramiento de la vitalidad de los barrios, la interacción y control social, y espacios públicos diseñados para el uso continuo. (Dirección General del Instituto de Desarrollo Urbano IDU, 2015, p.47).

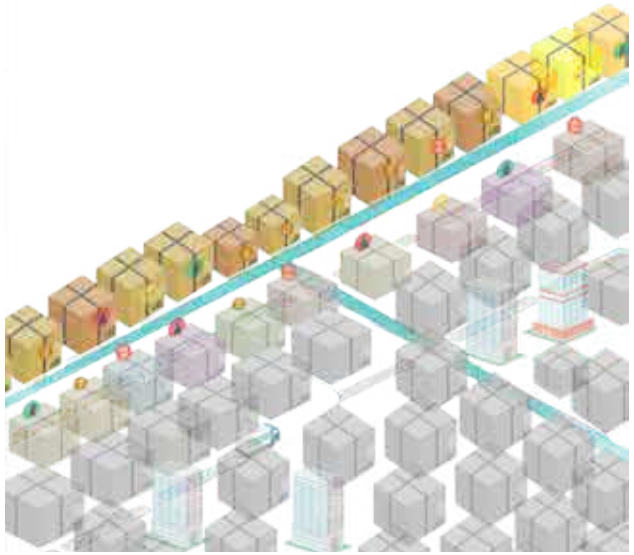
Adicionalmente, "la localización cerca de la infraestructura de transporte puede incrementar el valor del suelo de manera considerable en comparación con localizaciones lejanas a las estaciones, y así facilita la accesibilidad al sistema y de esa manera se consigue la conectividad con los servicios de las diferentes zonas de la Ciudad.

En consecuencia, la identificación del potencial de las zonas que rodean a las infraestructuras de movilidad puede convertirse en una poderosa herramienta de planificación cuando se supera lo sectorial y se conecta con una visión de futuro para la Ciudad" (Dirección General del Instituto de Desarrollo Urbano IDU, 2015, p. 47).

Mediante el concepto ZODES (Zonas de Desarrollo Económico y Social), una de las metas claras está en transitar de la interacción a la integración incorporando zonas inactivas con alto potencial a lugares dinámicos de la ciudad; "la diversificación de las actividades económicas de la ciudad; el tránsito de lo unifamiliar a lo multifamiliar con equilibrio e infraestructura; el establecimiento del suelo urbano en su justo valor y aprovechamiento; la generación de plusvalías con modelos de distribución equitativos; y la disminución de tiempos y costos de traslado a través de sistemas de movilidad inteligente…. Para ello es necesario incidir en zonas específicas de la ciudad con modelos de desarrollo urbano cuya base conceptual sea

imagen 04. extraída: http://www.skyscrapercity.com/showthread.php?t=1733559&page=3&langid=5

imagen 05 extraída: https://viajala.com.co/blog/5-sitios-turisticos-de-bogota



La Zona "T" de Bogotá

La estrategia de activar zonas sin actividad, mediante diversos usos de ocio e intercambio en la cual congrega a personas de distintas edades y fomenta la visita de turistas, convirtiéndose en un punto de referencia de la Ciudad.

- Restaurantes
- Bares
- Servicios
- Boutiques
- Locales comerciales
- Boutiques

Referentes Urbanos: revitalizando zonas inactivas

la integración del desarrollo social y económico, para elevar la calidad de vida de sus residentes" (Gobierno de la Ciudad de México, 2013, p.16)

En la Ciudad de Cuenca es necesaria la intervención en las centralidades identificadas con alto potencial de desarrollo, solventando las necesidades identificadas en una investigación previa, en nuestro caso, la centralidad de la Av. España. Los indicadores permiten el fortalecimiento del turismo, mediante el intercambio, ocio, esparcimiento, espacio público, servicios de alimentación y hotelería.

La inclusión de servicios diversos en estos sectores inactivos, permiten la correlación productiva de la Ciudad, que tienen que ser aprovechadas para desarrollar ejes con aptitud de ser detonantes, y latentes en Cuenca.

El proyecto de las ZODES, menciona que una parte fundamental, "es integrar esta perspectiva de aprovechamiento de las vocaciones productivas en el desarrollo de polígonos urbanos. Estas áreas de la ciudad, definidas como Zonas de Desarrollo Económico y Social, pueden desarrollarse como polos de renovación y desarrollo que articulen, integren e impulsen al resto de zonas" (Gobierno de la Ciudad de México, 2013, p.16).

En distintas ciudades del mundo se han desarrollado estas intervenciones con resultados positivos y una favorable acogida de las personas, que permite el magnífico funcionamiento de acuerdo a la estrategia planteada y expectativas proyectadas, cuyo principio es revitalizar sectores inactivos, inseguros o con alto potencial de integración urbana en deterioro.

Ejemplos ocurridos en la Zona T de Bogotá, Colombia, que se encuentra al norte de la ciudad, ofreciendo grandes centros comerciales y restaurantes en el día, y en las noches llenándola de movimiento, color y sonido, con exclusivos espacios de interacción social y encuentro a travez de ofrecer un gran número de opciones como son: bares, cafés, discotecas y restaurantes, para satisfacer diversos gustos, según el Instituto Distrital de Turismo de Bogotá (2016).

Soho Manhattan

Una antigua zona industrial que fue abandonada, y se restauraron sus edificaciones como lofts, oficinas y área comercial, que hoy en día es un sector muy famoso de la Ciudad por su variedad de usos.

Imagen 06 extraída: www.timeout.com/newyork/manhattan/soho-manhattan-neighborhood-guide open_in_new

Referentes Urbanos revitalizando zonas inactivas

Regenerar sectores sin actividad permite la creación de nuevos epicentros de desarrollo urbano que a partir de cualidades específicas, permitan consolidar una ciudad policéntrica. Todas estas decisiones en las intervenciones origina el desarrollo económico a escala, de acuerdo al tiempo que permita a la ciudadanía el acceso a espacios urbanos propicios de calidad (Gobierno de la Ciudad de México, 2013).

También se puede apreciar en el barrio de Soho, Manhattan, según (https://www.nuevayork.net/soho). Nace de la historia de un barrio industrial inseguro y abandonado por las antiguas fábricas que poco a poco perdieron vida, el proyecto parte de revitalizar la zona trasladando famosas tiendas comerciales y restaurantes convirtiéndolo en un barrio bohemio muy famoso de Manhattan el cual pasa a ser "un enfoque representacional del cambio urbano en el que las imágenes proyectadas y las estrategias de promoción juegan un papel importante en la continua reinvención del barrio y su transformación de hecho en parque cultural... Los factores representacionales pueden incidir en los cambios específicos que se producen en los usos del suelo, en las experiencias y el comportamiento de los actores sociales" (Del Cerro Santamaría. G, 2009, p.33).

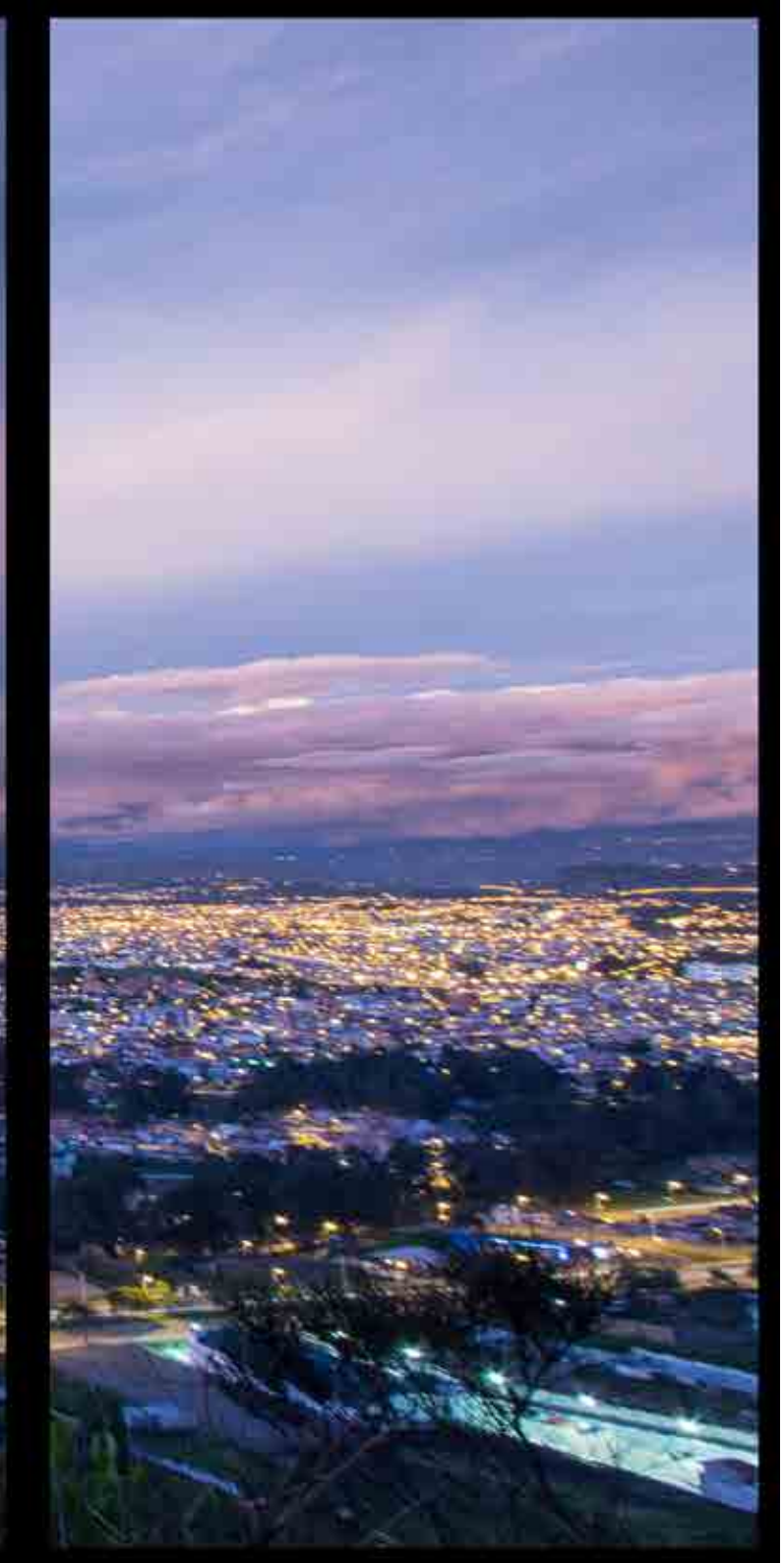
Las Zonas de Desarrollo Económico y Social (ZODES), manifiesta que se enfocan en desarrollar áreas estratégicas, cuyas condiciones de ubicación, usos de suelo, equipamientos y otros activos intangibles de municipios locales, que al adherir a una facultad productiva, fortalezcan y produzcan inversión e infraestructura social para así urbanizar, redensificar sustentable y cualitativamente la zona, con servicios públicos, abasteciendo de conexiones y movilidad para aumentar el valor patrimonial de sus habitantes.

"Las relaciones entre los habitantes se expresan en la conformación de las calles, las plazas, los parques, los lugares de encuentro ciudadano, en los monumentos. La ciudad entendida como sistema, de redes o de conjunto de elementos, tanto si son calles y plazas, como si son infraestructuras de comunicación (estación autobuses), áreas comerciales, equipamientos culturales es decir espacios de uso colectivos debido a la apropiación progresiva de la gente, que permiten el paseo y el encuentro, que ordenan cada zona de la ciudad y le dan sentido, que son el ámbito físico de la expresión colectiva y de la diversidad social y cultural. Es decir que el espacio público es a un tiempo el espacio principal del urbanismo, de la cultura urbana y de la ciudadanía. Es un espacio físico, simbólico y político" (Borja, J.& Muxí, Z., 2000, p.8).

<

ANÁLISIS DE SITIO 3

3,1 Relación con la Ciudad
3,2 Relación con área de Influencia
3,3 Relación con área de Manzana



Relación con la Ciudad

3,1

Fotografía 07: Cortesía Arq. Felipe Cobos

País Ecuador

Provincia del Azuay

Cantón Cuenca

Ubicación

El terreno de intervención se encuentra en la Ciudad de Cuenca, Provincia del Azuay, ubicado en la zona del Aeropuerto Mariscal Lamar.
Delimitado por la Avenida: España, y Av. Gil Ramirez Dávalos. y Calles de segundo orden, Elia Liut y calle Turuhuaico

- Terreno de intervención
- Ríos que atraviesan la Ciudad
- Grandes equipamientos

1. Terreno de intervención
2. Aeropuerto
3. Universidad Politécnica Salesiana
4. Parque Miraflores
5. Terminal Terrestre de Cuenca
6. Intervención LAU
7. Cementerio de la Ciudad
8. Catedral
9. Museo Pumapungo
10. Parque el Paraíso
11. Estadio Alejandro Serrano A.

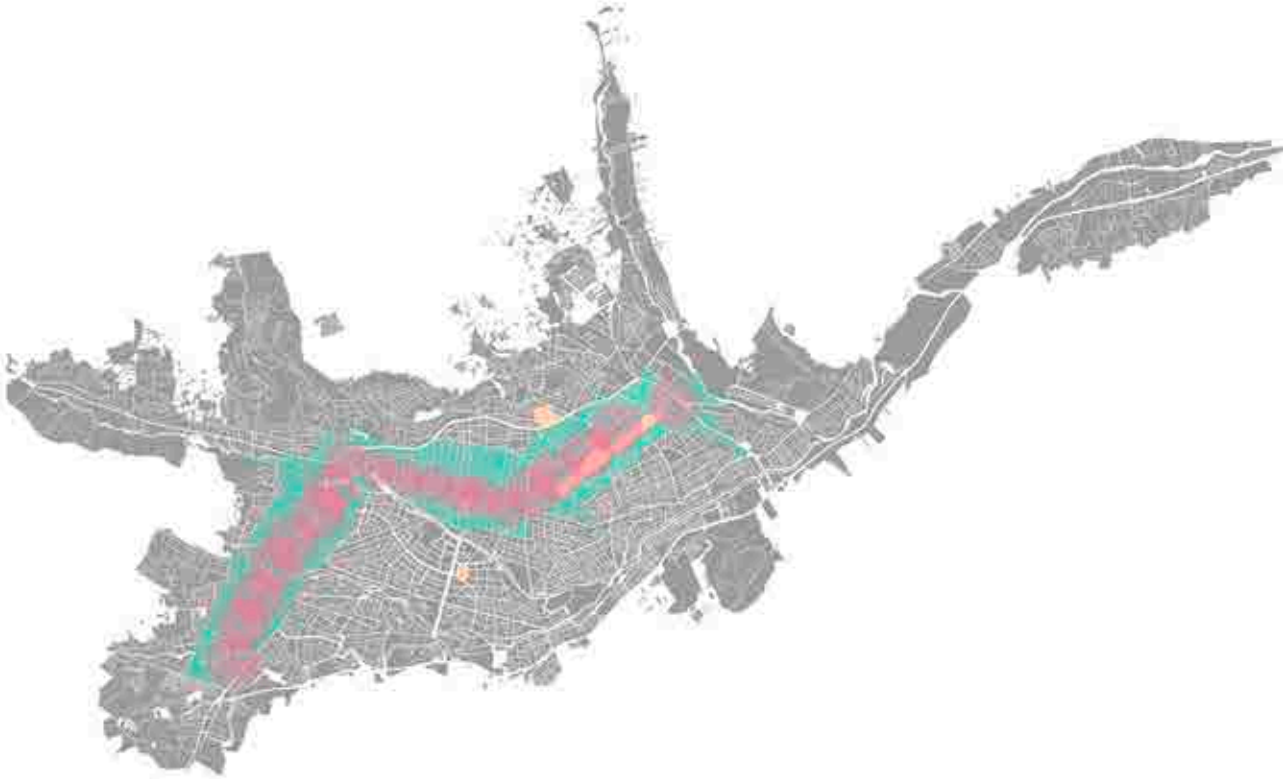
esc. 1:60000

Centralidades

La iniciativa de generar una centralidad a partir del corazón de la Ciudad, como actualmente lo es el Centro Histórico, los mismos que se plantea en la Avenida Las Américas, Avenida España y Ricaurte, permitiendo activar sectores inactivos, brindando un uso.

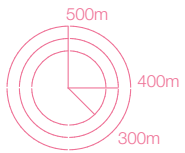
esc. 1:90000

- Av. España
- Centro Histórico
- Av. Las Américas
- Ricaurte



Tranvía

El área analizada presenta la relación con respecto al sistema de transporte público e indistintas paradas al lo largo de la ciudad:

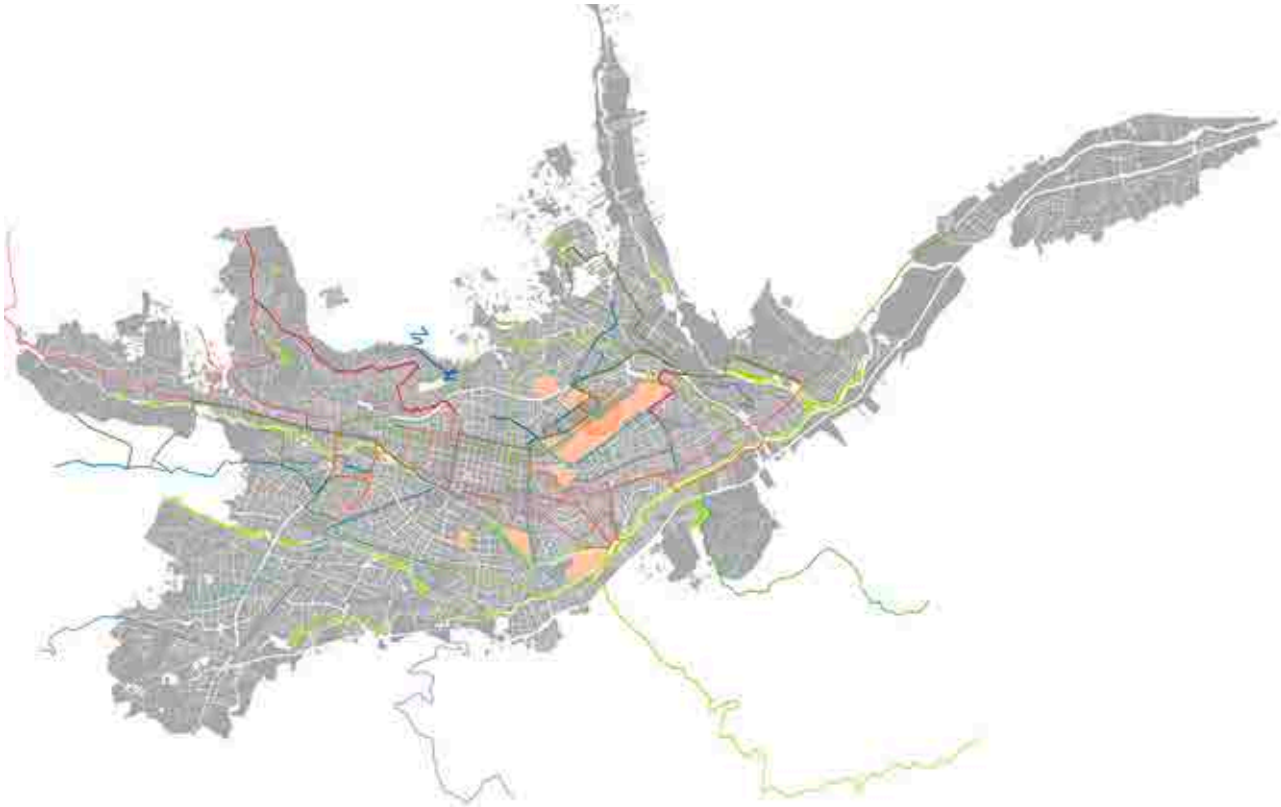


- Terreno de intervención
- Área de influencia Tranvía
- Radio de influencia Tranvía
- Grandes equipamiento

esc. 1:90000

Sistema de Transporte Público

El área analizada presenta gran relación con respecto al abastecimiento que existe actualmente del sistema de transporte público de la Ciudad.



Líneas de alimentación de transporte público

Terreno analizado
Ríos de la Ciudad
Terreno de intervención
Grandes equipamiento

esc. 1:90000

Ciclovías planteadas

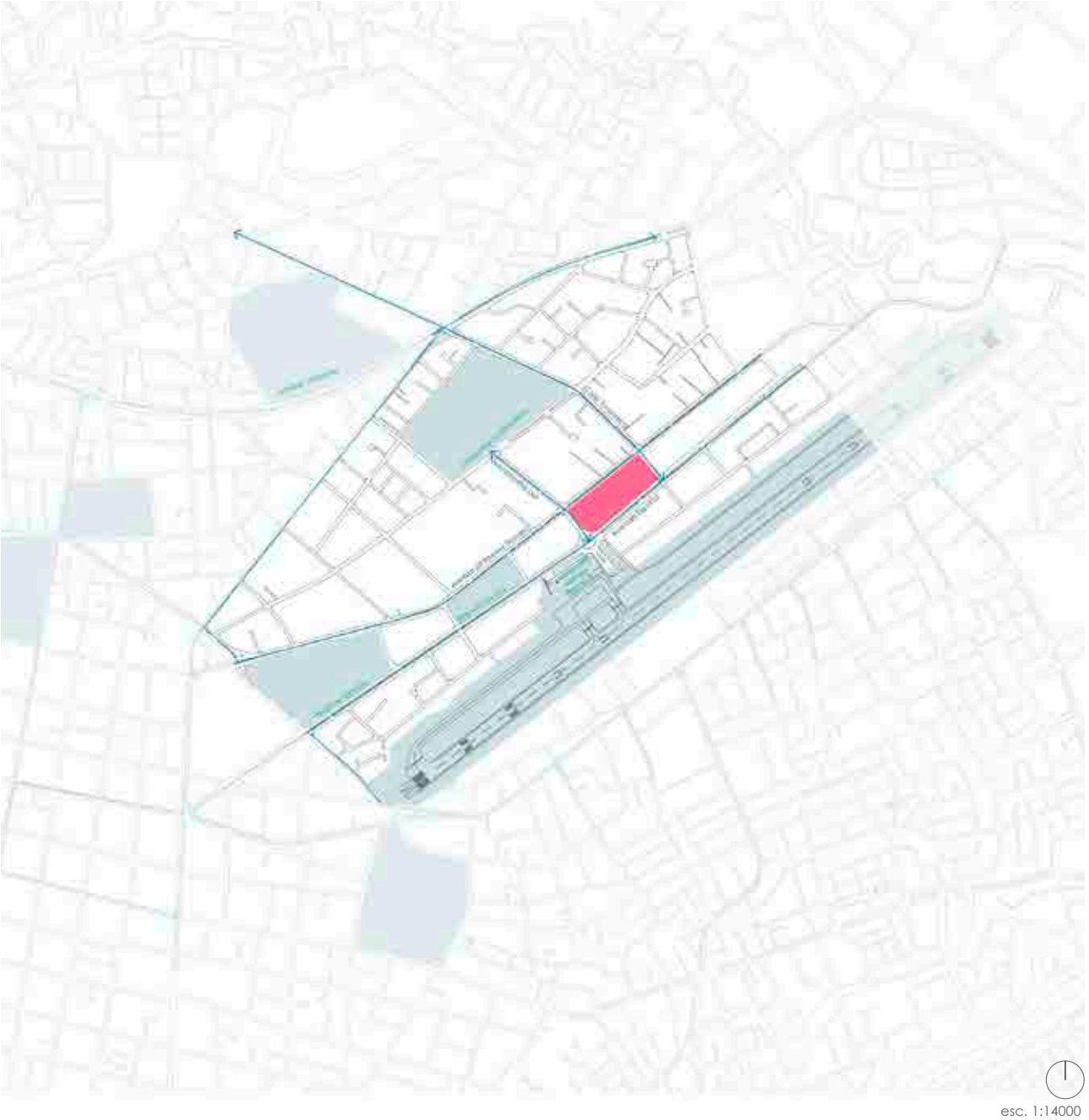
El área analizada presenta el plan de ciclovías proyectadas para la Ciudad, que favorecen al terreno y todo el eje propuesto conectar, algunas de las mismas se encuentran ya en funcionamiento.

esc. 1:90000

- Líneas proyectadas de ciclo vía
- Ríos de la Ciudad
- Terreno de intervención
- Grandes equipamientos

<

Relación con Área de Influencia 3,2

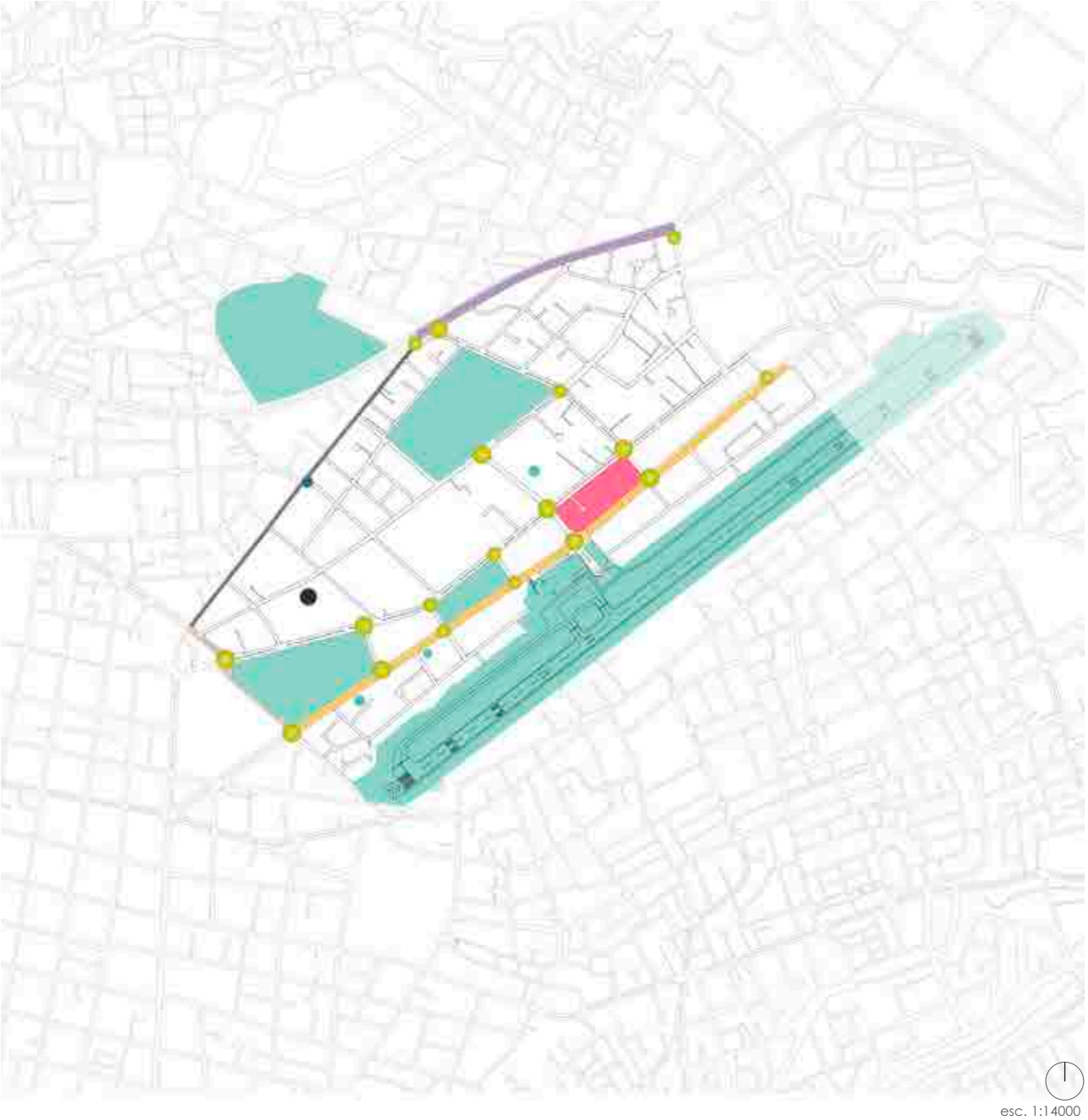


Indenticación Nivel Zona

El terreno de intervención se encuentra delimitado por las avenidas: España, y Av. Gil Ramirez Dávalos. y Calles de segundo orden, Elia Liut y calle Turuhuaico

Para el análisis nivel zona, se delimita el sector a través de sus barreras y bordes, próximas al terreno.

Terreno de intervención
Equipamientos cercanos
Ejes conectores

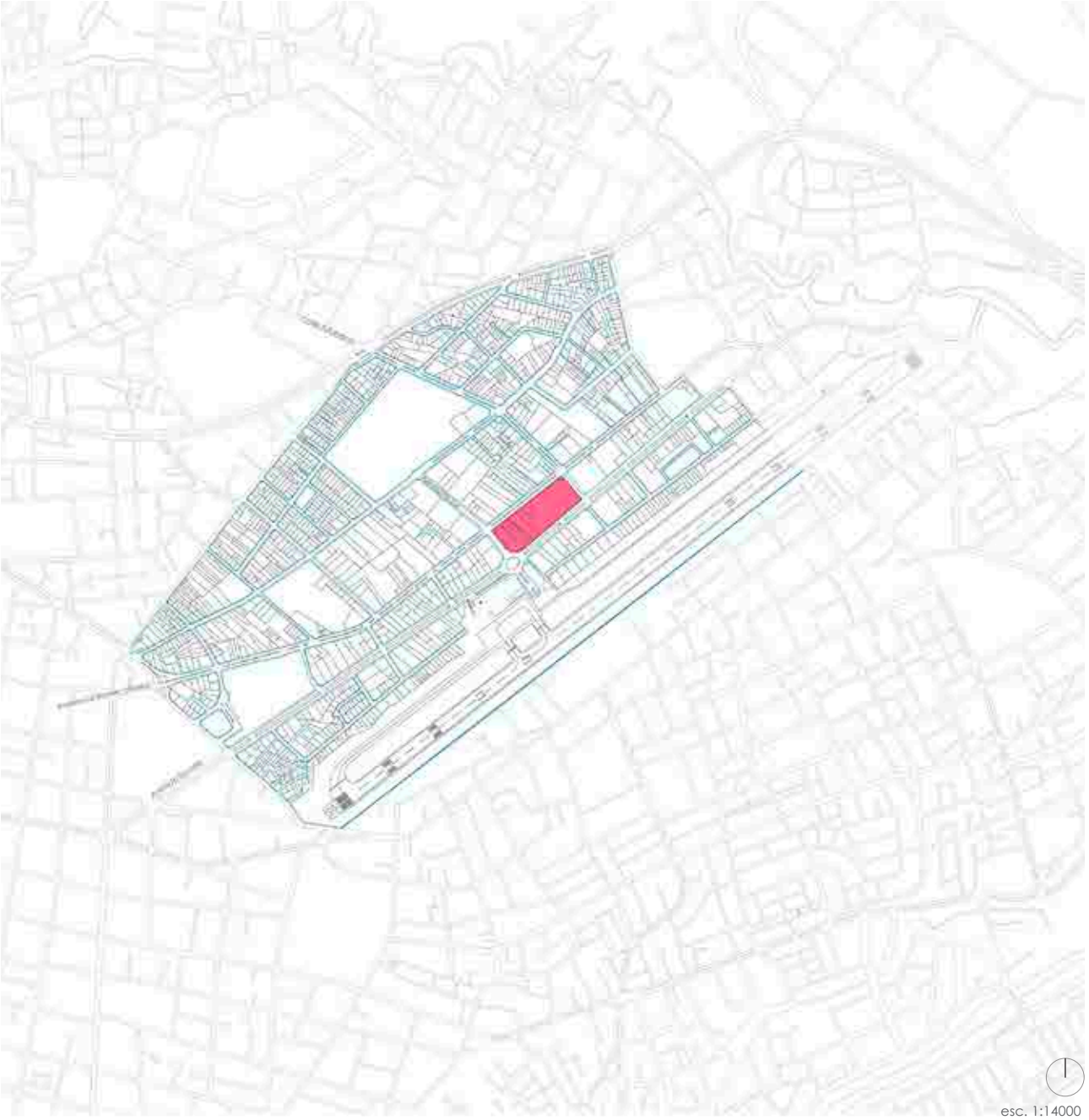


Hitos, Nodos y Bordes

La influencia de pocos equipamientos de gran importancia permite identificar varios elementos que conforman la ciudad, como nodos, hitos y bordes.

Se entiende por nodo a espacios de confluencia y concentración de personas para dirigirse hacia puntos planeados: los mismos pueden ser plazas, parques, e incluso esquinas pueden ser identificadas en la ciudad.
Por hito a un elemento sea o no arquitectónico que sirve de referencia en el reconocimiento de la ciudad; y por borde a los límites o rupturas lineales.

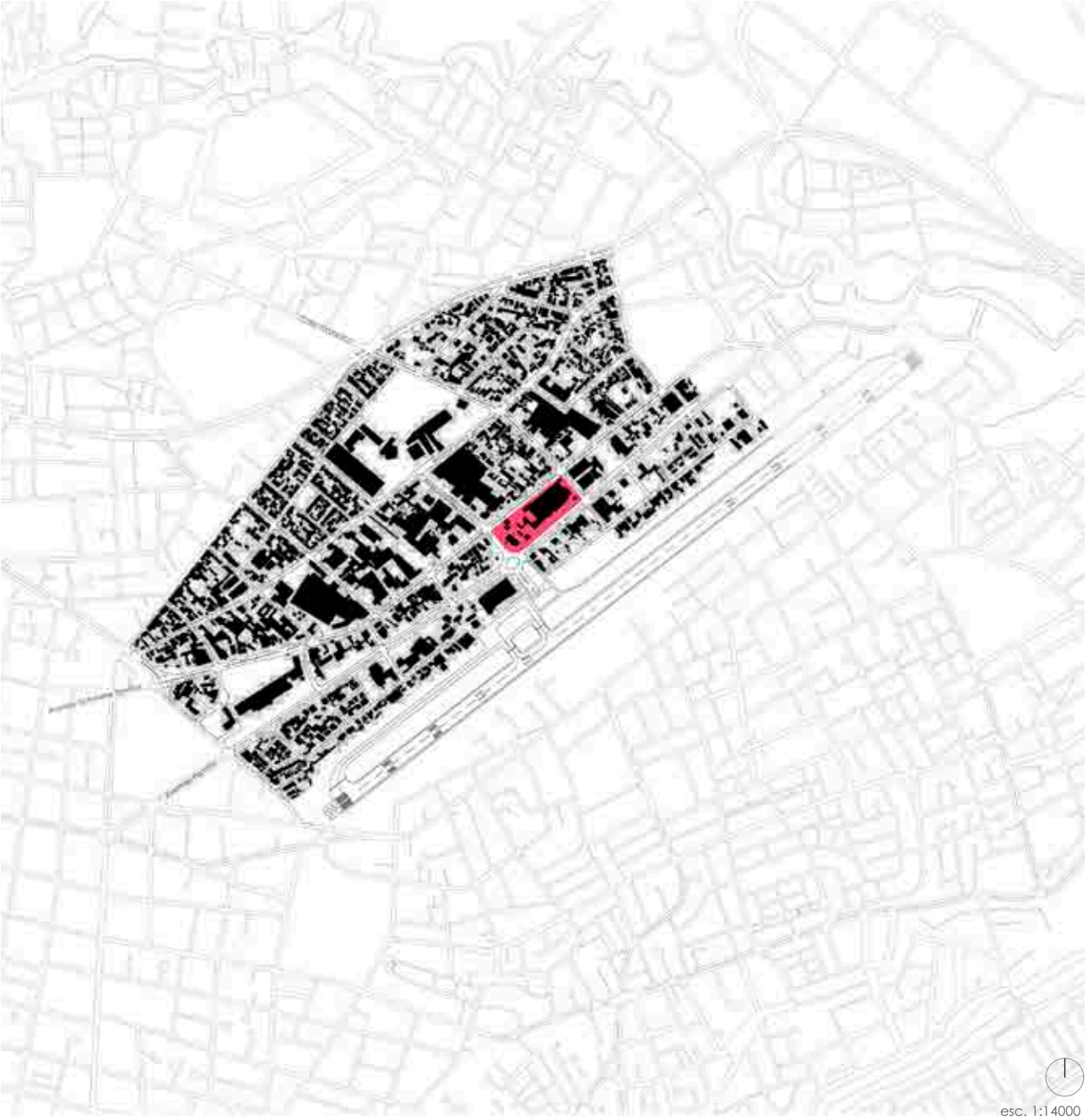
- Hitos
- Nodos
- Avenida de las Américas
- Av. España
- Barrial blanco
- Av. Héroes de Verdeloma
- Terreno



Amanzanamiento

En excepción del centro histórico de la ciudad de Cuenca que está conformado por un trazado ortogonal a manera de damero que conforma manzanas en su mayoría regulares. Las manzanas y trazado de sus alrededores se evidencia sobre dimensionamiento que producen variaciones en las manzanas debido al uso de las mismas.

Terreno de intervención
Amanzanamiento zona de influencia



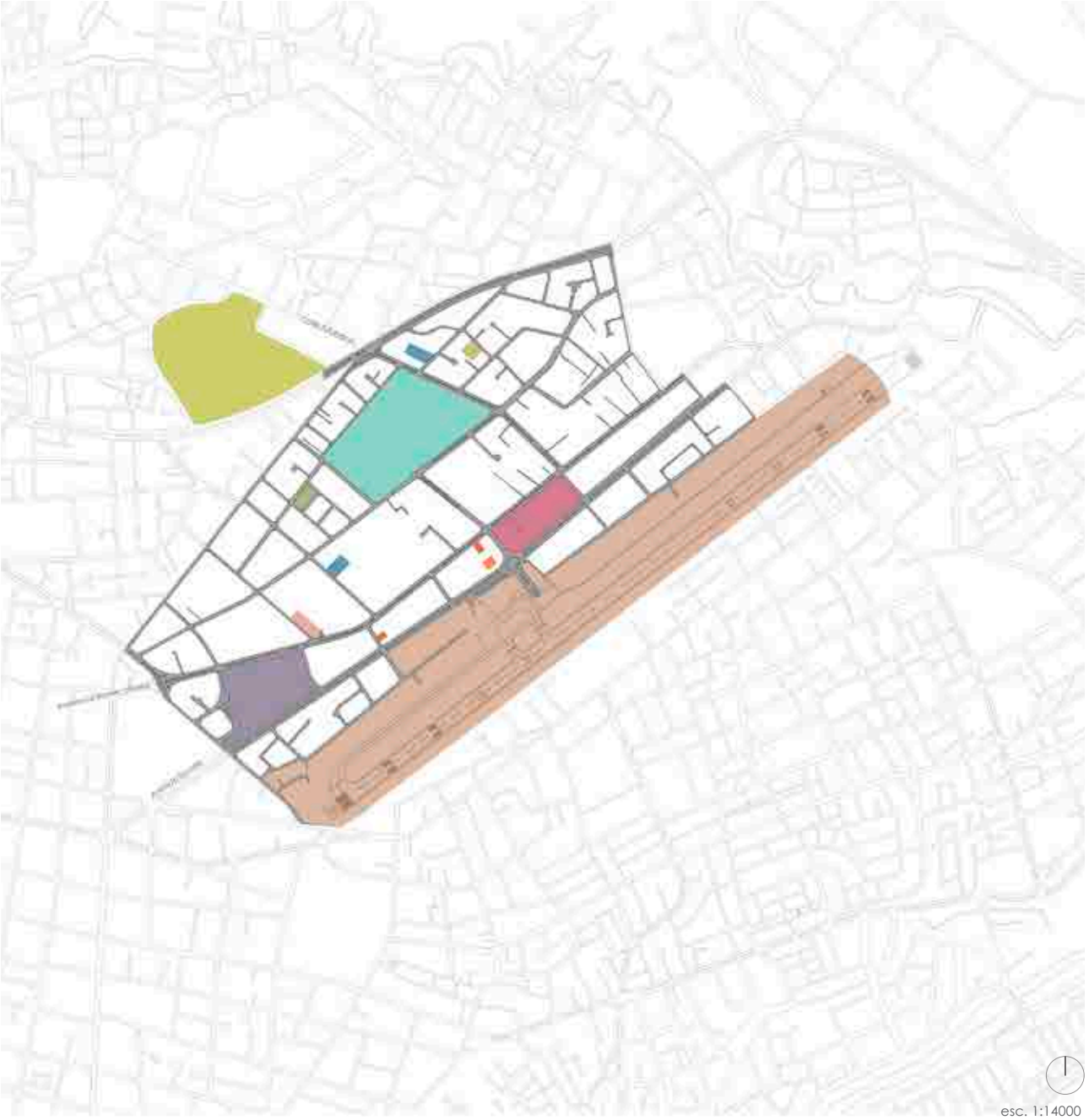
Llenos y Vacíos

El área de influencia presenta las siguientes característica en cuanto a diferenciación entre área pública y privada:

Área total:	104,86 ha
Llenos:	72,91 ha
Vacíos:	51,90 ha

* No se considera el área de vías para este análisis

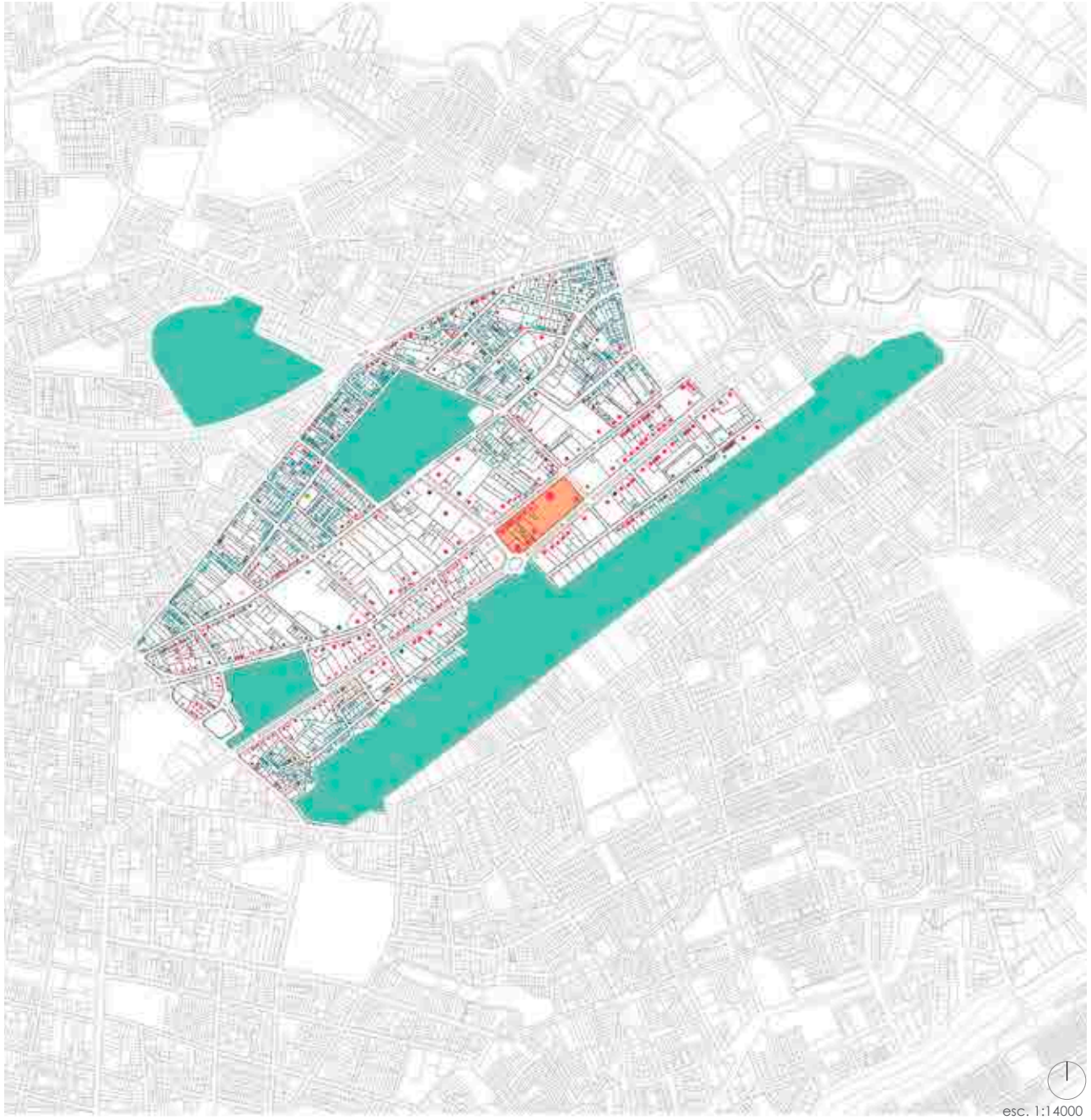
Terreno de intervención
llenos



Proximidad a Equipamientos

Se identifica los equipamientos cercanos que abastecen al terreno, siendo estos de distinto índole.

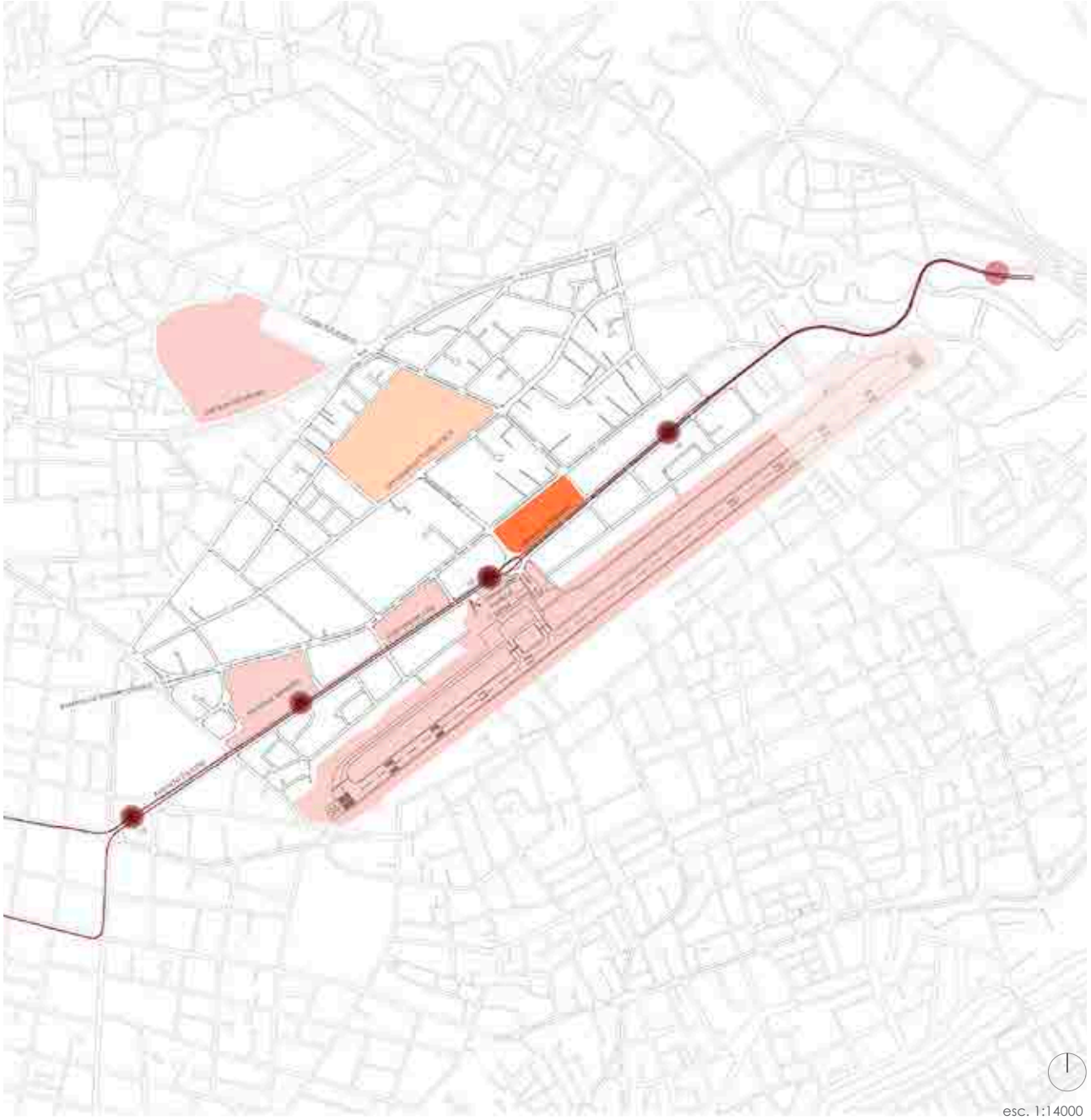
- Equipamiento Educativo
- Aeropuerto Mariscal Lamar
- Equipamiento de seguridad
- Equipamiento Religioso
- Parque
- Equipamiento deportivo
- Terminal Terrestre de Cuenca
- Terreno de intervención



Usos de Suelo

Se evidencia el alto uso comercial alrededor del terreno de intervención, y a medida que se aleja va notándose la presencia de vivienda.

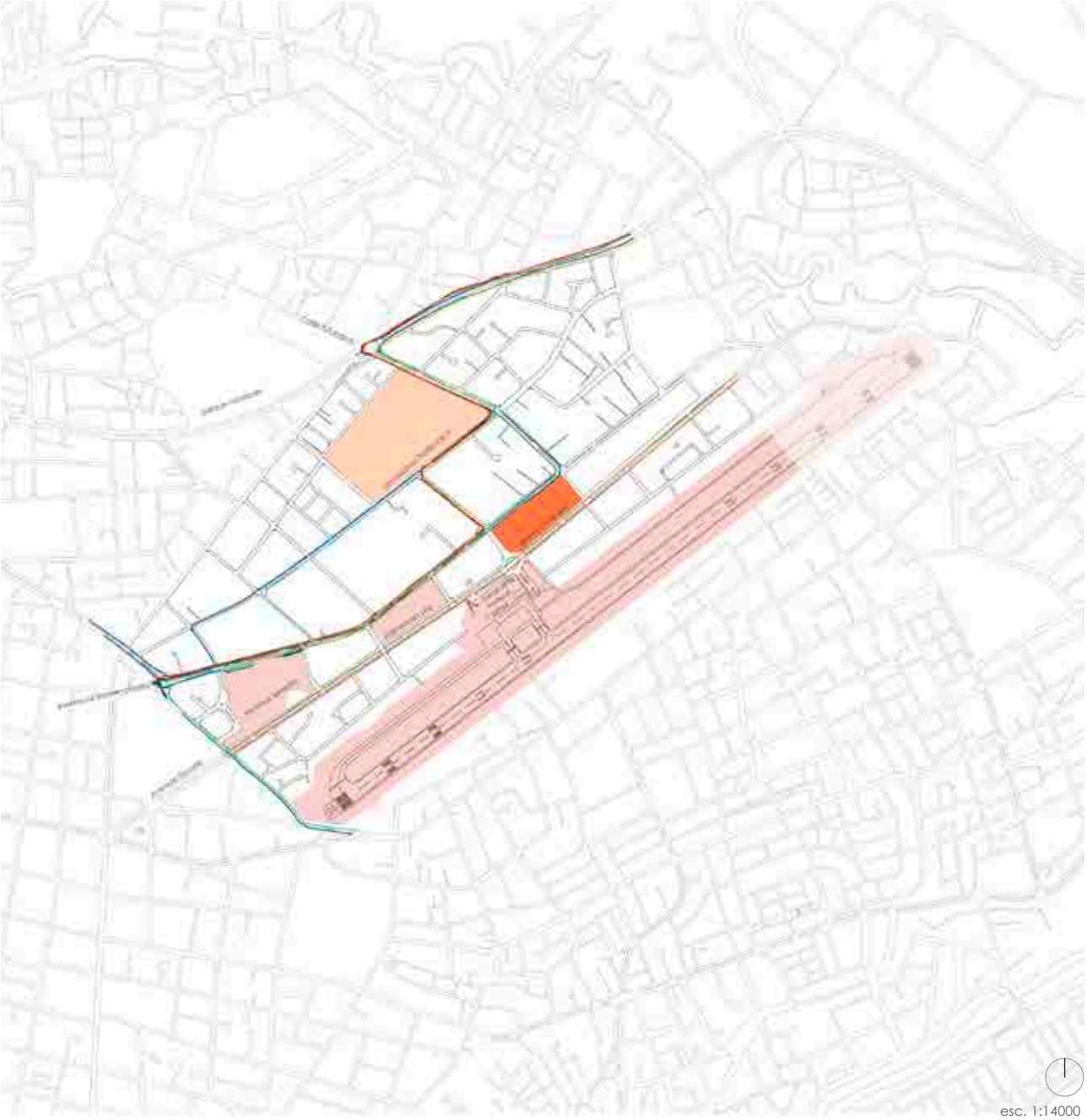
- Vivienda
- Industria
- Comercio
- Servicio
- Inmuebles desocupados
- Espacio Público
- Equipamientos mayores
- Terreno a intervenir



Tranvía

Las paradas de la ruta del tranvía de los cuatro ríos, abastecen con un radio de 400m, estableciendo una vez identificado en área de influencia de la Avenida España.

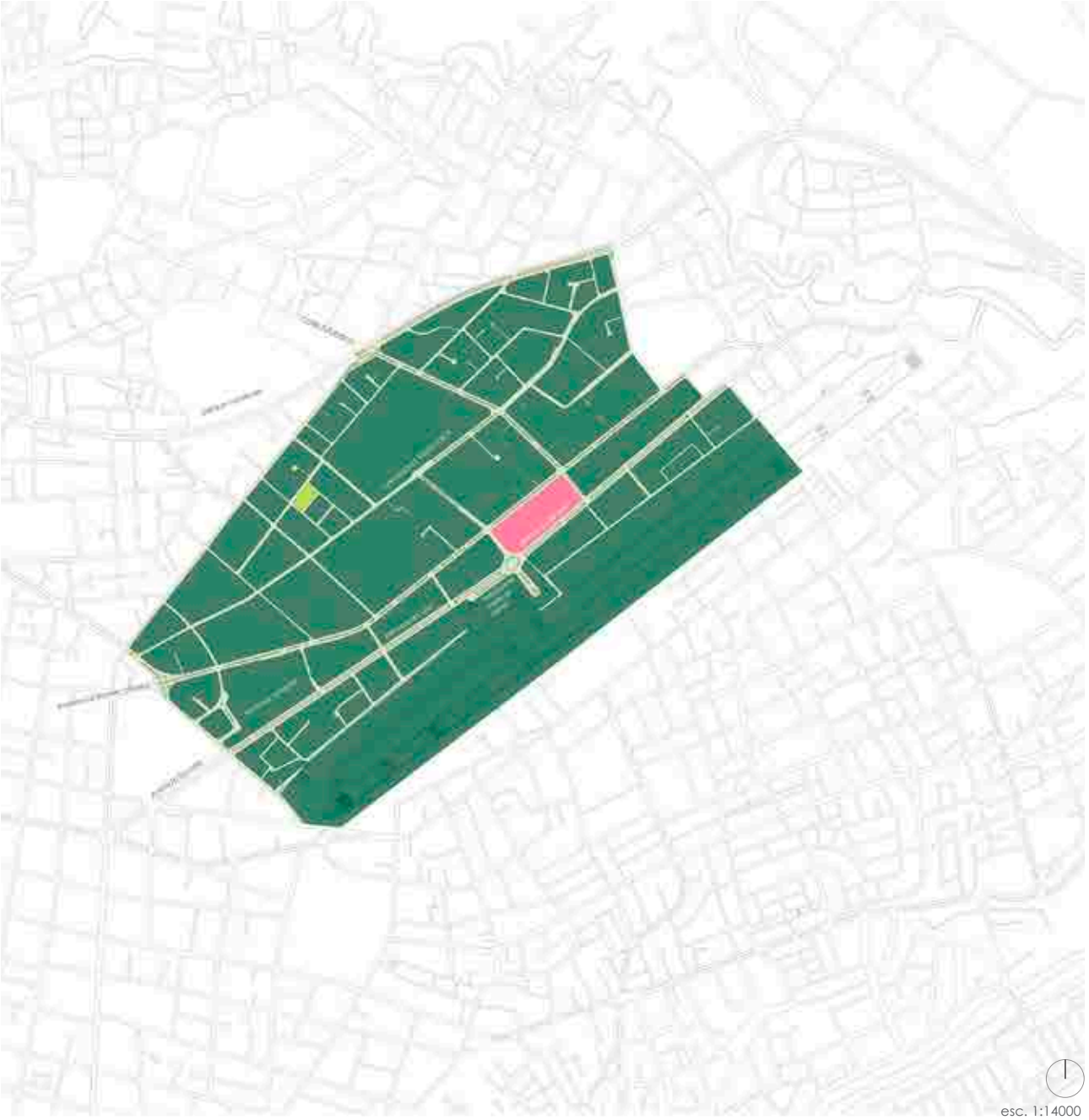
- Servicio del tranvía
- Paradas del Tranvía
  - 17 Parada Terminal Terrestre
  - 18 Parada Aeropuerto
  - 19 Parada Milchichig
- Terreno
- Equipamientos cercanos



Transporte Público

Las paradas de bus del sistema de transporte público, abastecen con un radio de 500m, se concentra en analizar las líneas de bus que actualmente alimentan alrededor de la zona de intervención.

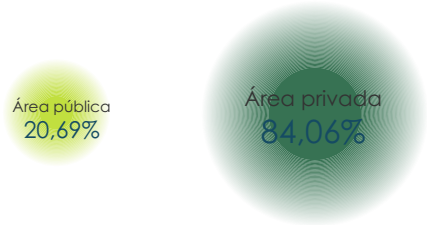
- Línea 15
- Línea 14
- Línea 26
- Línea 7
- Terreno
- Equipamientos cercanos



Reparto del Viario

Área Pública vs Área Privada

Área total: 104,75 ha
Área pública: 20,69 ha
Área privada: 84,06 ha



- Área privada
- Área pública (vehículo)
- Área pública (peatón)

Relación con la Ciudad

La relación del terreno a intervenir con los principales equipamientos están conectados por sistema de transporte público directamente, que permite la accesibilidad a cada uno de ellos.

1. Terreno de intervención
2. Parque Miraflores
3. Colegio Manuel J. Calle
4. Tercera Zona Militar
5. Terminal Terrestre
6. Universidad Politécnica Salesiana
7. Aeropuerto Mariscal Lamar
8. Cementerio
9. Parque de la madre
10. Pumapungo
11. Parque El Paraiso
12. Quebrada de Milchichig
13. Universidad Estatal
14. Catedral de Cuenca
15. Coliseo Jeferson Perez
16. El Arenal
17. Centralidad Ricaurte

<

Relación con Área de Manzana 3,3

Ubicación

El terreno de intervención se encuentra delimitado por la Avenida España, Avenida Gil Ramirez Dávalos, Avenida Elia Liut, y Calle Turuhaico.

Topografía

Analizando el medio físico, el eje de la Avenida España esta ubicado en el norte de la Ciudad, razón por la cual su topografía es poco accidentada. Sin embargo, la pendiente en la zona de análisis si es perceptible. Las curvas del gráfico dictan la topografía cada 2m.

El área de influencia analizado se encuentra sobre un tipo de suelo Qt1-5 : terrazas aluviales. Este suelo es apto para la construcción ya que no presenta riesgo de deslizamientos.

Curvas de nivel del terreno

Terreno de intervención
Equipamientos cercanos

Nodos

El congestionamiento alrededor de la manzana tanto en vehículos, y peatonal se produce en las esquinas, ya que es un punto conflictivo al ser las manzanas de la zona de grandes dimensiones.

Bordes

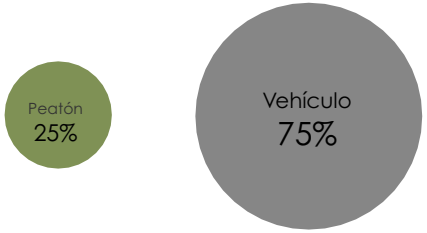
Cercano al terreno tenemos importantes Bordes, los mismos que son de alto tráfico diariamente. Los bordes secundarios tienen menor cantidad de tráfico, pero no dejan de ser importantes porque conectan con equipamientos cercanos.

- Nodos (Tráfico)
- Nodos (Peatonal)
- Bordes Av. España, Av. Gil Ramirez Dávalos
- Bordes Secundarios
- Terreno

Distribución del Viario Público

Del total de área destinada para uso público se divide en:

Área total: 0,88 ha
Área peatón: 0,22 ha
Área vehículo: 0,658 ha

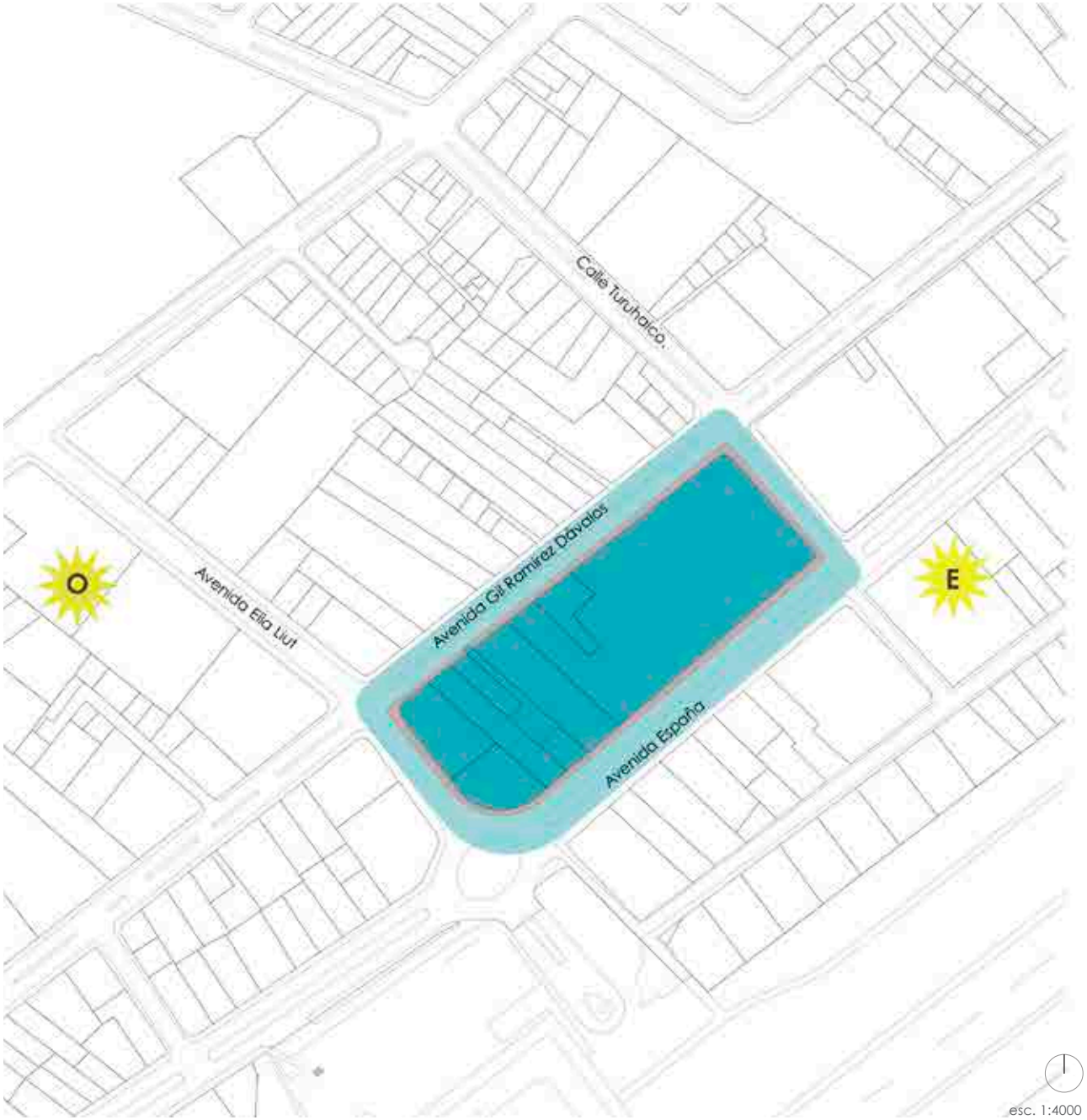


- Área mineral (peatón)
- Área mineral (vehículo)

Fraccionamiento

Plano predial de la manzana

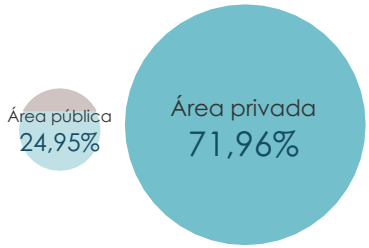
- Bodega Juan Eljuri
- Telerama
- Comercio
- Comercio venta de vehículos



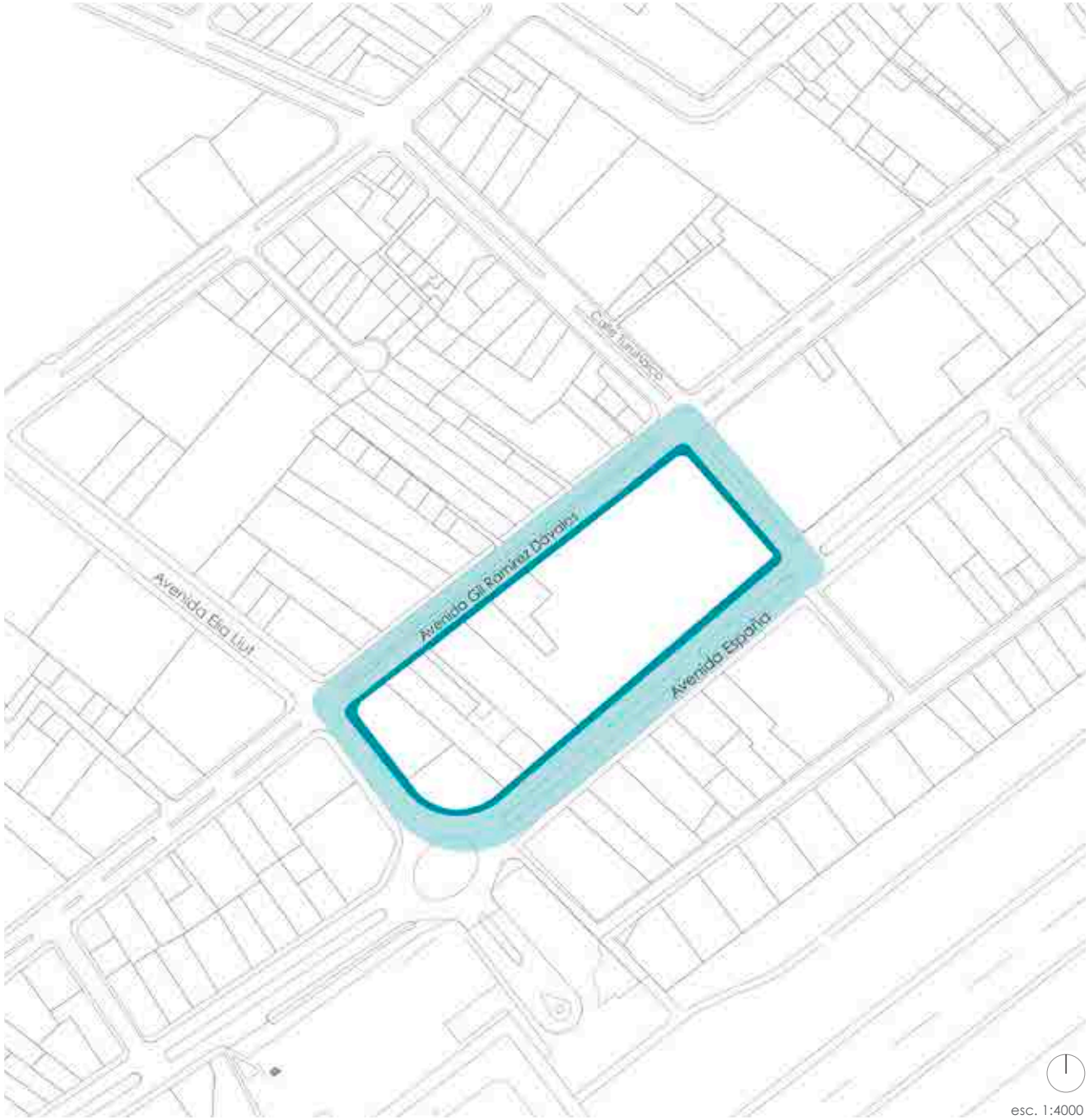
Área Pública vs Área Privada

La manzana presenta las siguientes característica en cuanto a diferenciación entre área pública y privada:

Área total: 2,64 ha
Área pública: 0,65 ha
Área privada: 1,9 ha



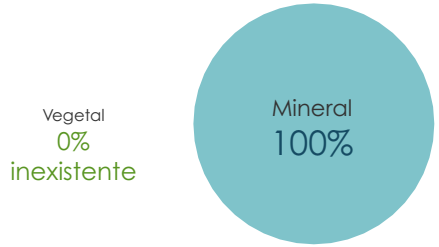
- Área privada
- Área pública (vehículo)
- Área pública (peatón)



Área Pública Mineral vs Vegetal

Del total de área destinada para uso público se divide en vegetal y mineral, siendo sus valores respectivos:

Área total: 0,88 ha
Área mineral: 0,88 ha
Área vegetal: 0 ha



- Área mineral (peatón)
- Área mineral (vehículo)

Imágenes de la manzana

Vista Av. Gil Ramirez Dávalos

Vista Av. Gil Ramirez Dávalos

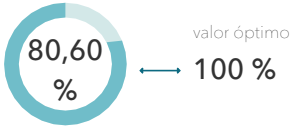
Vista Av. España

Vista Av. Turuhuaico

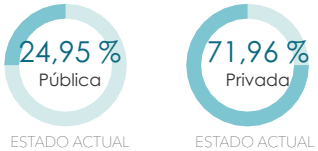
Vista Av. Elia Liut

Vista Av. España

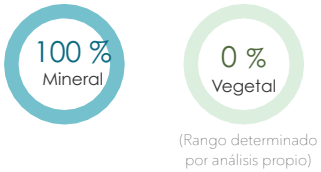
• Proximidad a equipamientos



• Área Pública vs. Área Privada

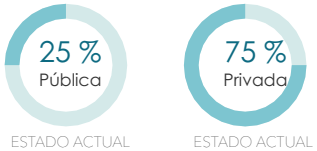


• Área Pública Mineral vs. Vegetal



• Espacio Público para el Peatón

• Distribución del Viario Público



• Superficie Verde por Habitante

Conclusiones de Análisis de Sitio
(estado actual)

Los datos obtenidos del estado actual, son el resultado del análisis del sitio realizado, los mismos que se interpretan en los indicadores, en la que la relación espacio público, peatón es nula.
También se puede apreciar la gran cobertura de área, que se beneficia el vehículo, siendo el privado en mayor cantidad que el público, brindando poco espacio de circulación peatonal, generada en veredas.

Se concluye evidenciando el déficit de espacio público peatonal, área verde, espacios de recreación que permita la afluencia a la zona, genere conexiones peatonales, facilite la accesibilidad, permita mejorar las visuales, la articulación con el transporte público y mejor utilización del uso de suelo, siendo estos predios de grandes dimensiones sub-utilizados.

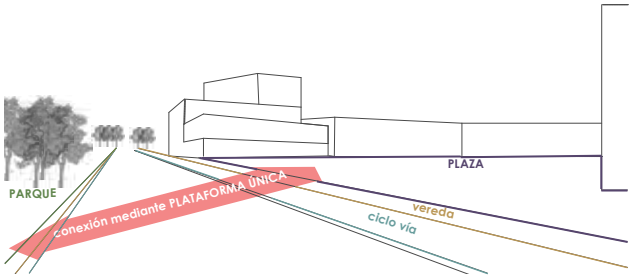
Por lo tanto se corrobora la falta de espacio de interacción, afluencia, accesibildiad, conectividad, vistas e intercambio incluyendo el espacio público verde y peatonal, en todo el eje de la Av. España.

<

Estrategia Urbana 4

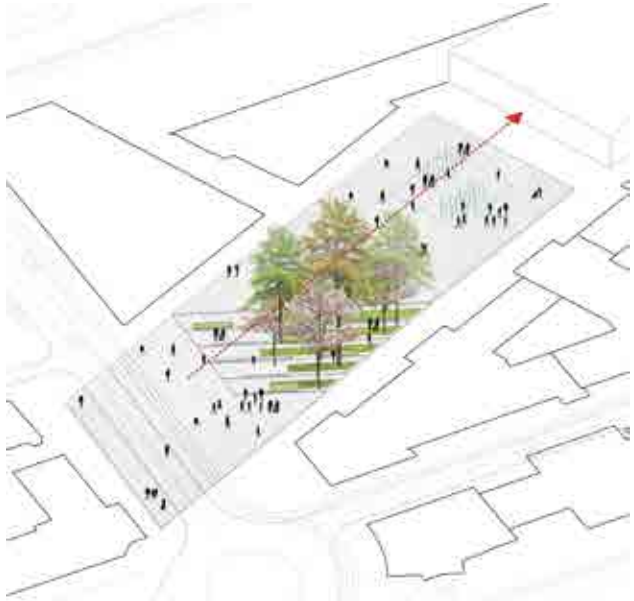
4,1 Referentes urbanos
4,2 Referentes mobiliario urbano
4,3 Emplazamiento
4,4 Reestructuración parcelaria

4,1 Referentes Urbanos



Se genera espacio público y plazas libre de barreras con el objetivo de articularlas entre ellas y al mismo tiempo permitir una conexión directa hacia los sectores aledaños, dando la prioridad al peatón y donde los vehículos circulan a velocidad baja.

Todo esto a través de plataforma única que permite mantener la continuidad del espacio público, con lugares de estancia y comodidad.



Ficha técnica

Masterplan en Germering
BAKPAK
(proyecto, primer premio)

Nombre del arquitecto y colaboradores: bakpak arquitectos, con Architekturbüro Leinhäupl + Neuber Colaboradores: Andrea Dameno, Valentina Damian.

Emplazamiento: Germering, Alemania

Superficie de construcción: 60.000 m²

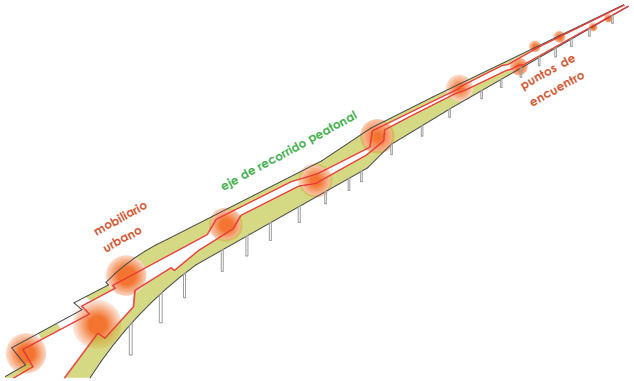
Programa: Diseño del espacio público y propuesta volumétrica del área urbana.

Bibliografía

Datos e imagen tomadas de: bakpak. (2015). Masterplan en Germering (Alemania). mayo 18, 2017, de bakpak architects Sitio web: http://bakpakarchitects.com/portfolio/masterplan-en-germering-alemania/

Bibliografía e imagen tomadas de: bakpak. (2015). Masterplan en Germering (Alemania). mayo 18, 2017, de bakpak architects Sitio web: http://bakpakarchitects.com/portfolio/masterplan-en-germering-alemania/
Esquema elaboración: Dibujo propio

4,1 Referentes Urbanos



Bibliografía

Datos e imagen tomadas de: http://architizer.com/projects/high-line/ Esquema elaboración: Dibujo propio)

Las conexiones que van generando en su recorrido, y la manera de articularse a las edificaciones aledañas existentes, espacio público, y equipamientos, ademas de revitalizar un eje importante.

Este parque ofrece un descanso de fascinación de las calles de las ciudades caóticas ya que los usuarios tienen la oportunidad de experimentar un espacio elevado, con vistas panorámicas

Ficha técnica

High Line
James Corner Field
(construído)

Nombre del arquitecto y colaboradores: James Corner Field Operations, Diller Scofidio + Renfro

Emplazamiento: New York, Estados Unidos

Superficie de construcción: 3750 m²

Programa: Diseño, Paisaje, Planificación, Parque Público.

Bibliografía

Datos e imagen tomadas de: James Corner Field Operations Diller Scofidio + Renfro. (2009). High Line Park. marzo 09,2017, de Architizer Sitio web: https://architizer.com/projects/high-line/

4,2 Referentes Mobiliario

El mobiliario urbano diseñado para el museo de arte, transmite distintos factores analizados en un usuario, por lo que permite, leer de forma relajada, descansar en la zona media, y cobijarse bajo la sombra que brinda un árbol, que además es un elemento de la composición del espacio público.

Ficha técnica

Museo de arte contemporáneo
Michael Maltzan
(Plan maestro completado 2003)

Nombre del arquitecto y colaboradores: Michael Maltzan Architecture

Emplazamiento: Los Ángeles, California

Programa: Teatro, cafetería, librería y salones públicos, y proporcionando una nueva visibilidad y vitalidad para el museo como una todo.

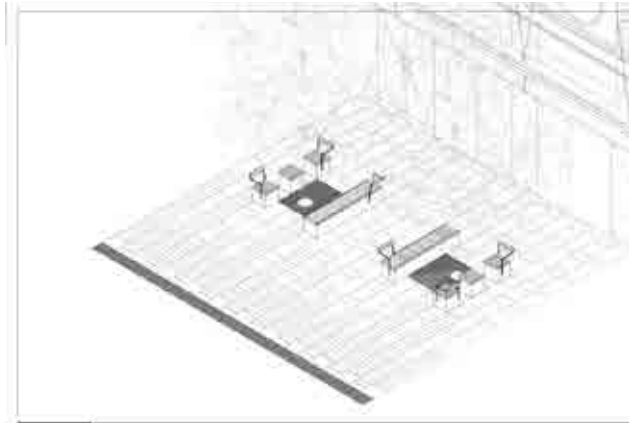
Bibliografía

Datos e imagen tomadas de: Michael Maltzan Architecture. (2016). UCLA MARTILLO MUSEO. mayo 10, 2017, de Michael Maltzan Architecture Sitio web: http://www.mmaltzan.com/projects/ucla-hammer-museum/

Bibliografía

Datos e imagen tomadas de: Michael Maltzan Architecture. (2016). UCLA MARTILLO MUSEO. mayo 10, 2017, de Michael Maltzan Architecture Sitio web: http://www.mmaltzan.com/projects/ucla-hammer-museum/

4,2 Referentes Mobiliario



En la recuperación de esta calle, se plantean comercios en cada frente, por lo que genera una congregación de personas, para la cuál se diseña una sola calle peatonal con mobiliario urbanos central, que permite interactuar en varios ambientes en un solo lugar.

Ficha técnica

Pitt Street Mall Public Domain Project
Tony Caro Arquitectura

(Plan maestro completado 2003)

Nombre del arquitecto y colaboradores: Tony Caro, Alex Koll, Blair Young, Jason Fraser, Louise Chapman

Emplazamiento: City of Sidney, Australia

Programa: Se basa en tres sistemas, el piso, mobiliario y paisaje, e iluminación catenaria.

Bibliografía

Datos e imagen tomadas de: Tony Caro Arquitectura. (2013). Pitt Street Mall. mayo 02, 2017, de Landezine Sitio web: http://www.landezine.com/index.php/2013/10/pitt-street-mall-by-tony-caro-architecture/

Bibliografía

Datos e imagen tomadas de: Tony Caro Arquitectura. (2013). Pitt Street Mall. mayo 02, 2017, de Landezine Sitio web: http://www.landezine.com/index.php/2013/10/pitt-street-mall-by-tony-caro-architecture/

4,3 Estrategia Urbana

La estrategia urbana consiste en plantear la revitalización urbana - arquitectónica de la zona, a través de intervenir desde en las secciones viales, mejorando el eje de la Avenida España, para dar prioridad al peatón, facilitando el acceso al transporte público, ciclistas, y proponer servicios de uso mixto que activen el sector hacia los demás puntos activos de la Ciudad.

Se establece un sistema articulador al tranvía mediante plazas que permiten la recolección del gran flujo de personas que van a generar demanda a diario. Además de complementarlo con varios usos a desarrollarse.

Articulación Transporte Público

+

Espacio Público

+

Intervención y uso activo de Manzana

Eje revitalizado
Eje Tranvía
Vías conectoras

Manzana a intervenir
Aeropuerto Mariscal Lamar
Universidad Politécnica Salesiana
Propuesta LAU
Terminal Terrestre

4,3 Emplazamiento

Como estrategia se plantea la revitalización de la zona a través de intervenir en las secciones viales de la Avenida España, para dar prioridad al peatón, de acceder al transporte público, servicios y demas puntos de traslado.

Se establece un sistema articulador al tranvía mediante plazas que permiten la recolección del gran flujo de personas que van a generar demanda a diario. Además de complementarlo con varios usos a desarrollarse.

bloque A
- servicios de hotelería
- comercio
- sala de exposiciones

bloque B
- oficinas
- comercio
- auditorio

bloque C
- restaurantes
- bares
- cafeterías
- locales comerciales
- heladerías

- Aeropuerto Mariscal Lamar
- Parada Tranvía
- Parada de bus
- Recorrido Ciclo vía
- Universidad Politécnica
- Centro Comercial Miraflores

Calle Vieja
Turuhuaico
Av. Gil Ramírez Dávalos
Ella Liut
Av. España
bloque B
bloque C
bloque A

4,4 Reestructuración Parcelaria

Se entiende a la reestructuración parcelaria el resultado de generar una intervención, y desarrollarnos en conjunto de los predios existentes en una manzana, en acuerdo mutuo, y de planes que se generen en base de crear proyectos públicos, que solventen las necesidades del sector donde se implemente dicho proyecto.

Negociación mediante:

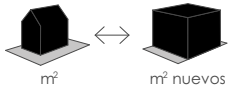
1 alternativa VENDER

- Estrategia utilizada inmueble número 7, la mitad del total

- Utilizado en predio 8, no pertenece a la manzana

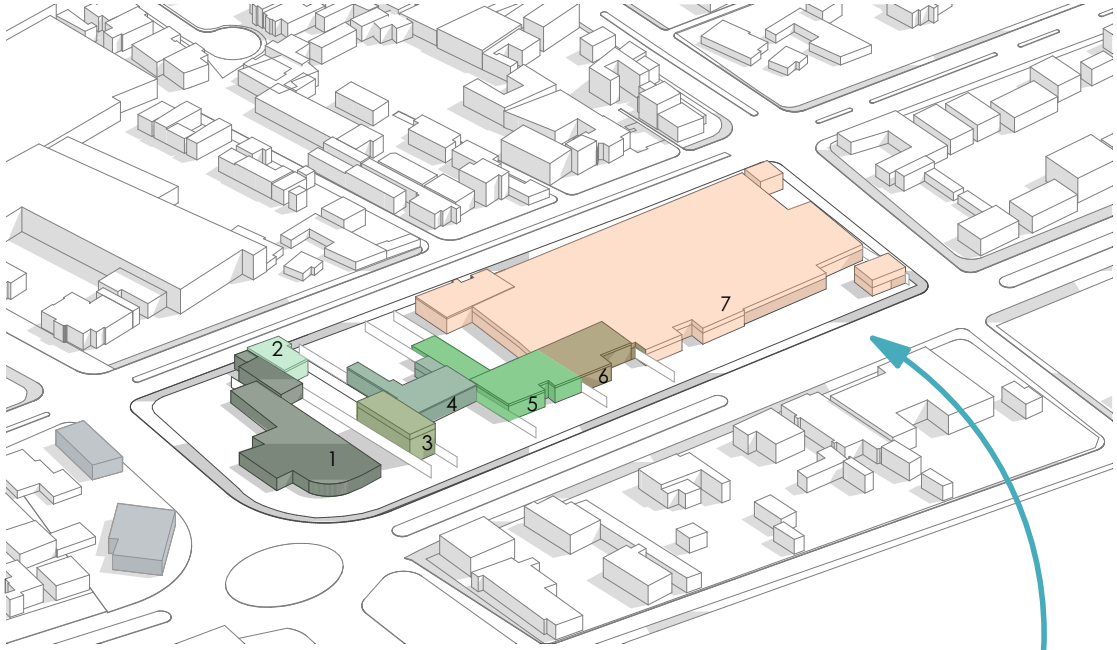
2 alternativa CANJE

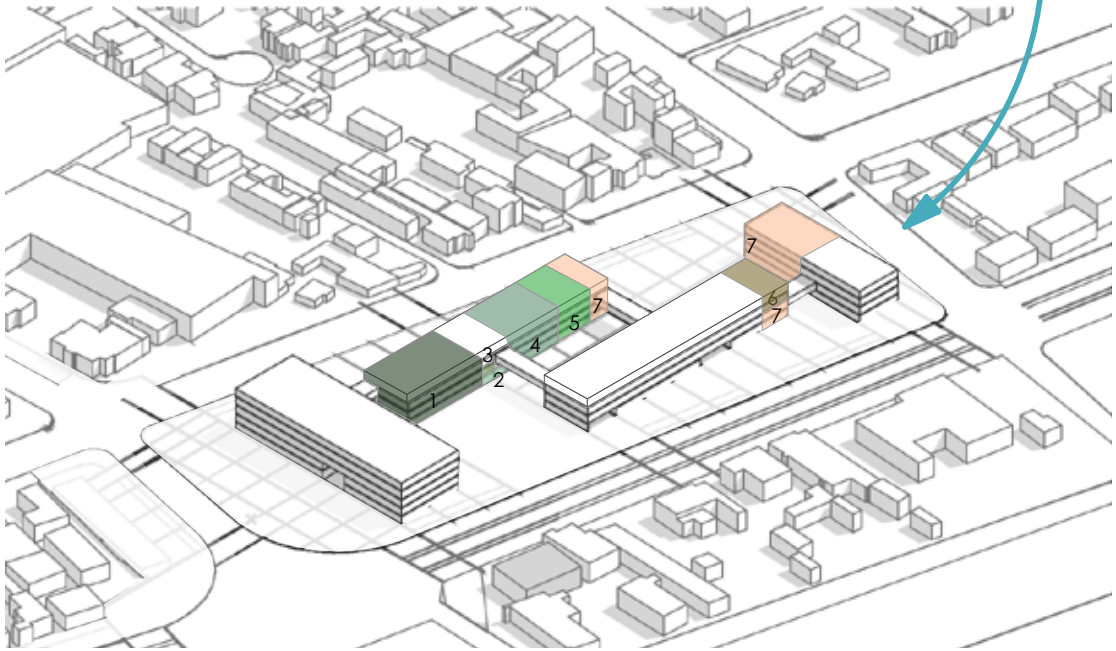
- Estrategia utilizada todos los inmuebles a excepción de la negociación del predio número 7



1. Hyundai venta vehículos
2. Mafrico comercio privado
3. Sobre Ruedas venta vehículos
4. Honda venta de vehículos
5. Record Motors
6. Bodega perfumería Juan Eljuri
7. Telerama

Esquema extraído: Investigación LAU-UDA





Predios Actuales								
LOTE	TERRENO	$m2 terreno	TOTAL VALOR TERRENO	CONSTRUCCIÓN	# pisos construcci	$m2 construcción	TOTAL VALOR CONSTRUCCIÓN	TOTAL
1	3510,47	1000	3510470	1229,68	1	250	307420	3203050,0
2	422,42	1000	422420	174,86	2	250	87430	334990,0
3	631,65	1000	631650	542,99	4	250	542990	88660,0
4	1829,37	1000	1829370	218,25	2	250	109125	1720245,0
5	1362,29	1000	1362290	480,64	1	250	120160	1242130,0
6	1025,12	1000	1025120	467,98	2	250	233990	791130,0
7	8647,4	1000	8647400	6782,15	1	250	1695537,5	6951862,5
8	1800,24	1000	1800240	1289,22	1	250	322305	1477935,0

Restructuración Parcelaria								
LOTE	TERRENO	$m2 terreno	TOTAL VALOR TERRENO	CONSTRUCCIÓN	# pisos construcción	$m2 construcción	TOTAL VALOR CONSTRUCCIÓN	TOTAL
1	552,5	1000	552500	552,5	4	1200	2652000	3204500,0
2	152,66	1000	152660	152,66	1	1200	183192	335852,0
3	40,45	1000	40450	40,45	1	1200	48540	88990,0
4	297,5	1000	297500	297,5	4	1200	1428000	1725500,0
5	214,8	1000	214800	214,8	4	1200	1031040	1245840,0
6	232,9	1000	232900	232,9	2	1200	558960	791860,0
7	1200	1000	1200000	1200	4	1200	5760000	6960000,0

<

Programa Arquitectónico 5

5,1 Referentes arquitectónicos
5,2 Programa y organigrama
5,3 Esquema volumétrico conceptual
5,4 Plantas, elevaciones y cortes
5,5 Detalles Constructivos
5,6 Visualizaciones

5,1 Referentes Arquitectónicos

Bibliografía e imagen tomadas de:
BATLLE I ROIG. (2014). Nuevas Oficinas de Massimo Dutti en Tordera. mayo 18, 2017, de Batlle i Roig Arquitectes Sitio web: http://www.batlleiroig.com/building/massimo-dutti-tordera/

BATLLE I ROIG. (2014). Nuevas Oficinas de Massimo Dutti en Tordera / Battle i Roig Architectes. mayo 18, 2017, de Plataforma Arquitectura Sitio web: http://www.plataformaarquitectura.cl/cl/02-369100/nuevas-oficinas-de-massimo-dutti-en-tordera-battle-i-roig-architectes

El proyecto parte de resolver grandes plazas de empleo con entornos sencillos, amigables, con patios ajardinados; se libera la planta baja, para permitir mejor accesibilidad, en las plantas superiores, se permiten ingresos de luz por medio de la fachada frontal, y las fachadas laterales se reselven con muros ciegos, los mismos que ayudan a definir su forma, dandole un inicio y un fín a la edificación resuelta en un predio con dimensiones rectangulares.

Ficha técnica

Nuevas Oficinas de Massimo Dutti en Tordera
BATLLE I ROIG
(obtiene, calificación energética leed gold)

Nombre del arquitecto y colaboradores: Enric Batlle y Durany, Juan Roig Y Durán, Albert Gil Margalef, Arquitectos Colaboradores: Iriam Aranda, Carla Cadavid, Meritxell Moyá.

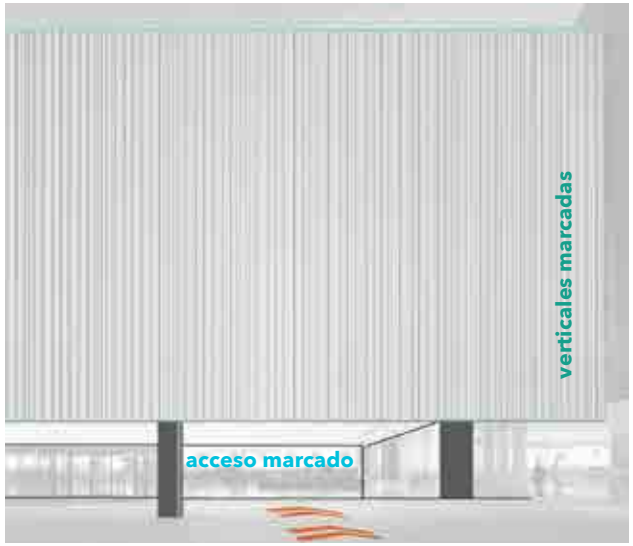
Emplazamiento: Tordera, Barcelona

Superficie de construcción: 28.605 m²

Programa: Oficinas conectadas al interior con patios.

Bibliografía

Datos e imagen tomadas de: BATLLE I ROIG. (2014). Nuevas Oficinas de Massimo Dutti en Tordera. mayo 18, 2017, de Batlle i Roig Arquitectes Sitio web: http://www.batlleiroig.com/building/massimo-dutti-tordera/



Bibliografía

Datos e imagen tomadas de:
OAB Carlos Ferrater & Asociados, Ramón Sanabria. (2008). Edificio Intermodal del Aeropuerto de el Prat. abril 15, 2017, de DIVISARE Sitio web: https://divisare.com/projects/79016-oab-ferrater-asociados-ramon-sanabria-aleix-bague-ramon-artigues-edificio-intermodal-del-aereopuerto-de-el-prat

El proyecto se desarrolla en un terreno de condición rectangular, tornándose la fachada frontal de manera horizontal, la misma que se resuelve hacia el interior, con espacios iluminados, de facil accesibilidad, liberando parte de la planta baja pudiendo así generar un ambiente distinto al que se percibe en un exterior contaminado.

Ficha técnica

Edificio Intermodal del Aeropuerto de el Prat
OAB Carlos Ferrater & Ramón Sanabria

Nombre del arquitecto y colaboradores: OAB Carlos Ferrater & Asociados, Ramón Sanabria Colaboradores: José Mª Casadevall, Ineco, Vidal García, Virginia Otal

Emplazamiento: Barcelona, España

Superficie de construcción: 11.400 m²

Programa: Edificio intermodal y de conexión con las terminales

Bibliografía

Datos e imagen tomadas de:
OAB Carlos Ferrater & Asociados, Ramón Sanabria. (2008). Edificio Intermodal del Aeropuerto de el Prat. abril 15, 2017, de DIVISARE Sitio web: https://divisare.com/projects/79016-oab-ferrater-asociados-ramon-sanabria-aleix-bague-ramon-artigues-edificio-intermodal-del-aereopuerto-de-el-prat

<

Programa y Organigrama

5,2

PROGRAMA PROPUESTO

BLOQUE B
Oficinas

espacios	plantas	área unitario m2	cantidad	total
Recepción	1	38	1	38
Lobby	1	110	1	110
Áreas comunes	3	120	1	360
Circulación vertical	3	27	2	162
Baños	3	4,2	16	201,6
Áreas de servicio/personal	1	25	1	25
Cuarto de máquinas	1	20	1	20
Oficinas	3	25	16	1200
Servicios de pagos	1	15	4	60
Bancos	1	30	3	90
Auditorio, Sede Bienal	1	80	1	80
Locales Comerciales	1	30	6	180
				2526,6

BLOQUE C
centro comercial

espacios	plantas	área unitario m2	cantidad	total
Bares				
caja	1	10	1	10
entrada	1	8	1	8
pista de baile	1	80	1	80
cabina	1	9	1	9
baños	1	4,2	10	42
bar	1	29	1	29
sala de bar	1	40	1	40
cocina	1	25	1	25
entrada de servicio	1	8	1	8
almacenamiento 1ro	1	20	1	20
gerencia 1ro	1	20	1	20
vestuarios1ro	1	12	1	12
cuarto de maquinas 1ro	1	20	1	20
Circulación vertical	1	25	1	25
				348
Restaurantes				
cocina	1	25	1	25
comedor	1	45	1	45
almacenamiento	1	20	1	20
baños	1	4,2	6	25,2
caja	1	10	1	10
				125,2
Cafeterías				
cocina	1	16	1	16
comedor	1	30	1	30
almacenamiento	1	15	1	15
baños	1	4,2	4	16,8
caja	1	10	1	10
				87,8
Librería				
caja	1	10	1	10
estantería	1	6	6	36
áreas comunes	1	18	1	18
sala de lectura	1	20	1	20
almacenamiento	1	15	1	15
				99

BLOQUE A
Hotel

espacios	plantas	área unitario m2	cantidad	total
Recepción	1	38	1	38
Lobby	1	110	1	110
Áreas comunes	3	120	1	360
Circulación vertical	3	27	2	162
Baños	3	4,2	18	226,8
Áreas de servicio/personal	1	25	1	25
Administración	1	36	1	36
Cuarto de máquinas	1	20	1	20
Habitacion tipo 1	3	26	6	468
Habitacion tipo 2	3	30,4	6	547,2
Habitacion suit	3	60,5	4	726
Estacionamiento	1	15	16	240
Cocinas	1	25	1	25
Restaurantes	1	60	1	60
Locales Comerciales/incluye bodega	1	30	6	180
Aparcamiento	1	15	6	90
Baños	1	4,2	6	25,2
Sala de Cine	1	60	3	180
Baños	1	4,2	6	25,2
Sala de espera	1	40	1	40
Boletería	1	4	4	16
Punto de ventas	1	15	1	15
				3615,4

ESPACIO PÚBLICO

espacios	área unitario m2	cantidad	total
plaza	7641,46	1	7641,46
área verde	5000	1	5000
eventos /bandas	120	1	120
			12761,46
estacionamiento	15	200	3000

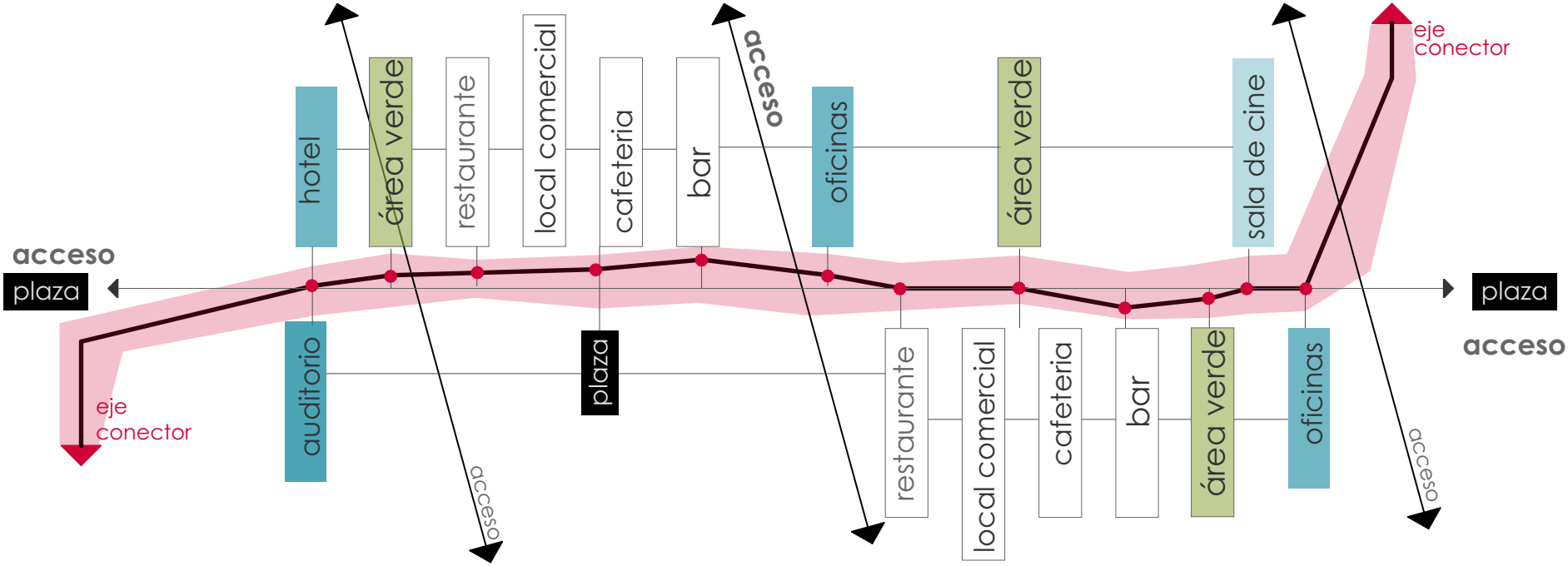
Total Área	
Bloque 1	2526,6
Bloque 2	3615,4
Bloque 3	660
Espacio público	12761,46
ÁREA TERRENO TOTAL	19563,46

Programa Propuesto

El programa compuesto esta directamente relacionada a las necesidades del sector, datos obtenido en el análisis previo obtenido basandónos en la investigación de "LAU-UDA"

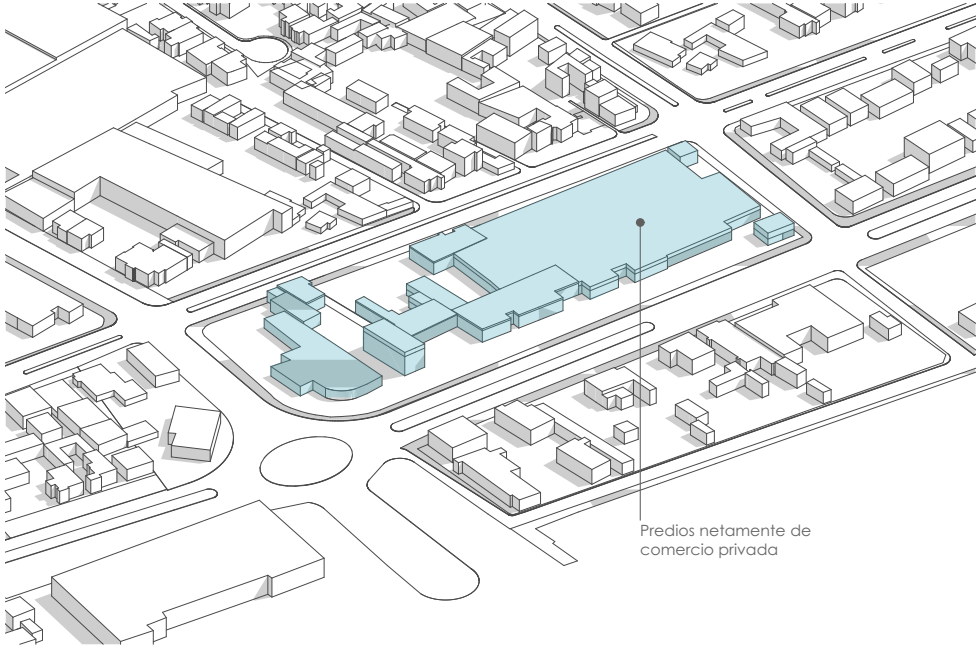
Se prevee generar dentro de la propuesta Urbana- Arquitectónica 4 bloques, 2 torres y 2 barras, las mismas que tienen la capacidad de solventar todo el programa propuesto.

Organigrama



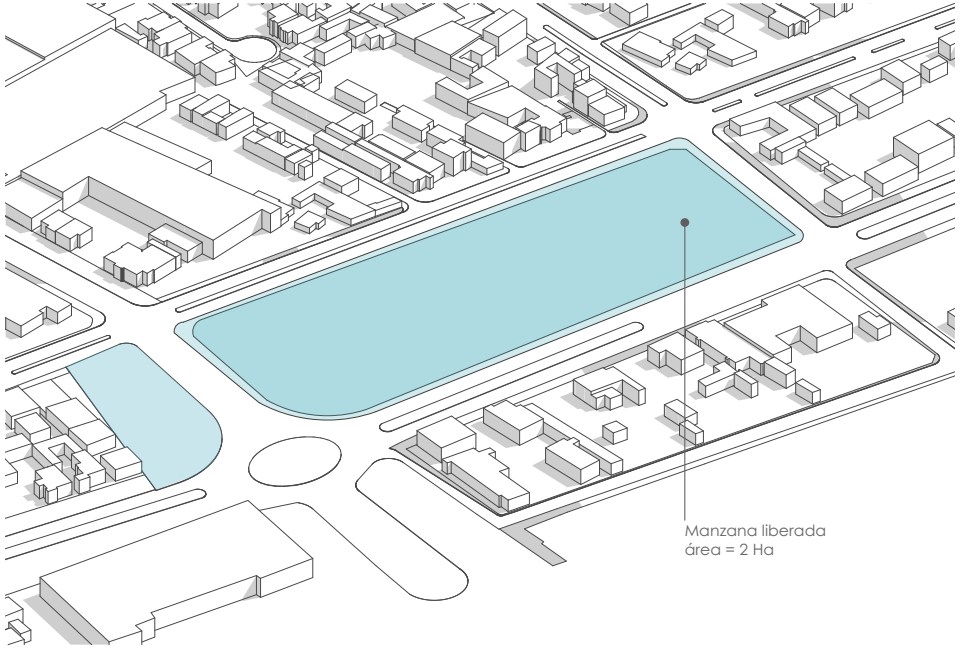
5,3

Esquema Volumétrico Conceptual



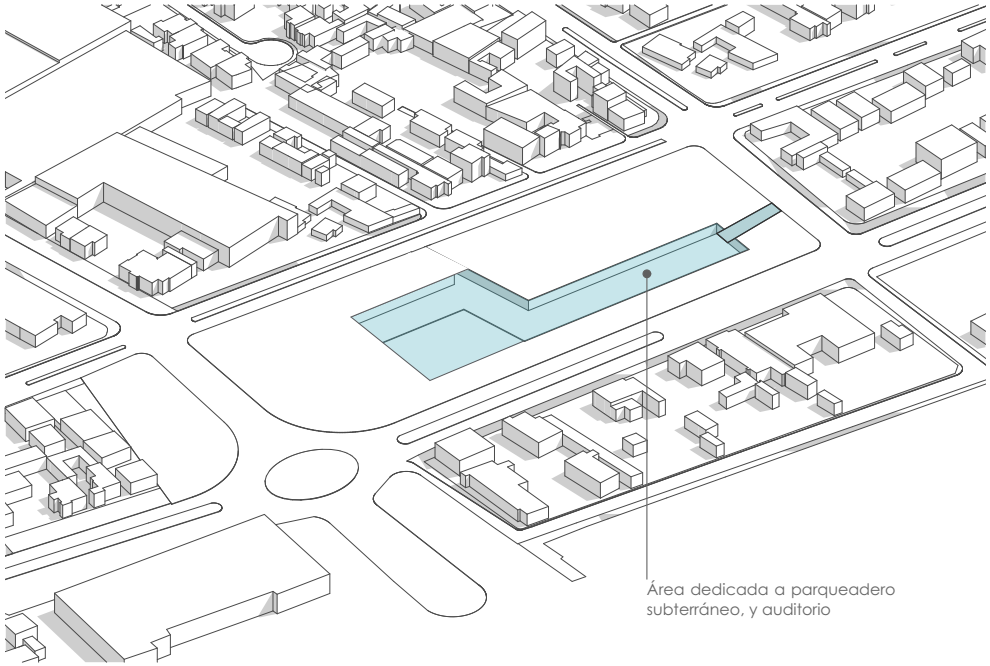
Estado Actual

El uso de suelo en la manzana se utiliza neto para comercio privado, dando uso a predios de grandes dimensiones para venta de vehículos



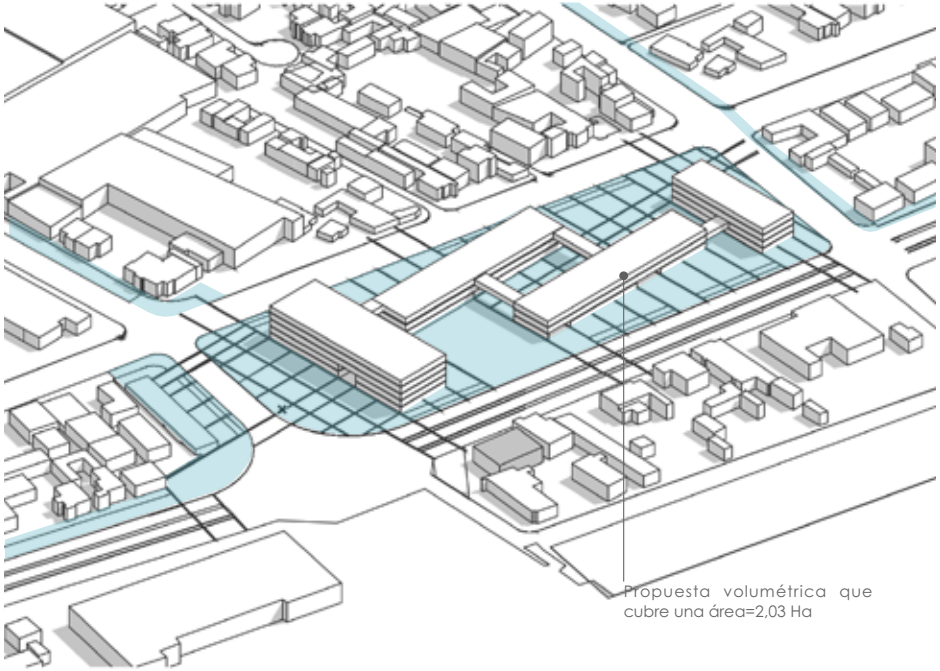
Espacio libre

Se libera la manzana de las construcciones existentes para repontenciar el sector, porque no generan ningún aporte urbano ni público, esto se logra mediante la negociación y expropiación a propietarios de las construcciones existentes.



Estado Rehundido

Se rehunde una área considerada para desarrollar: los parqueaderos para las edificaciones propuestas, auditorio y sala de cine.



Aproximación a la propuesta

El proyecto de desarrolla manteniedo la relación visual desde el punto de vista del peatón, además de estar conectado con su entorno, manteniendo los ejes identificados, combinando espacios, entre edificaciones y espaci público con el objetivo que el espacio público se libere generosamente y se conforme distintos ambientes.

<

Plantas Arquitectónicas 5,4

Implantación

El proyecto consta de la relación, neta entre peatón - espacio público, generando diversos usos y espacios, articulando con el sistema de transporte público.

bloque B

- oficinas
- comercio
- auditorio

bloque C1 y C2

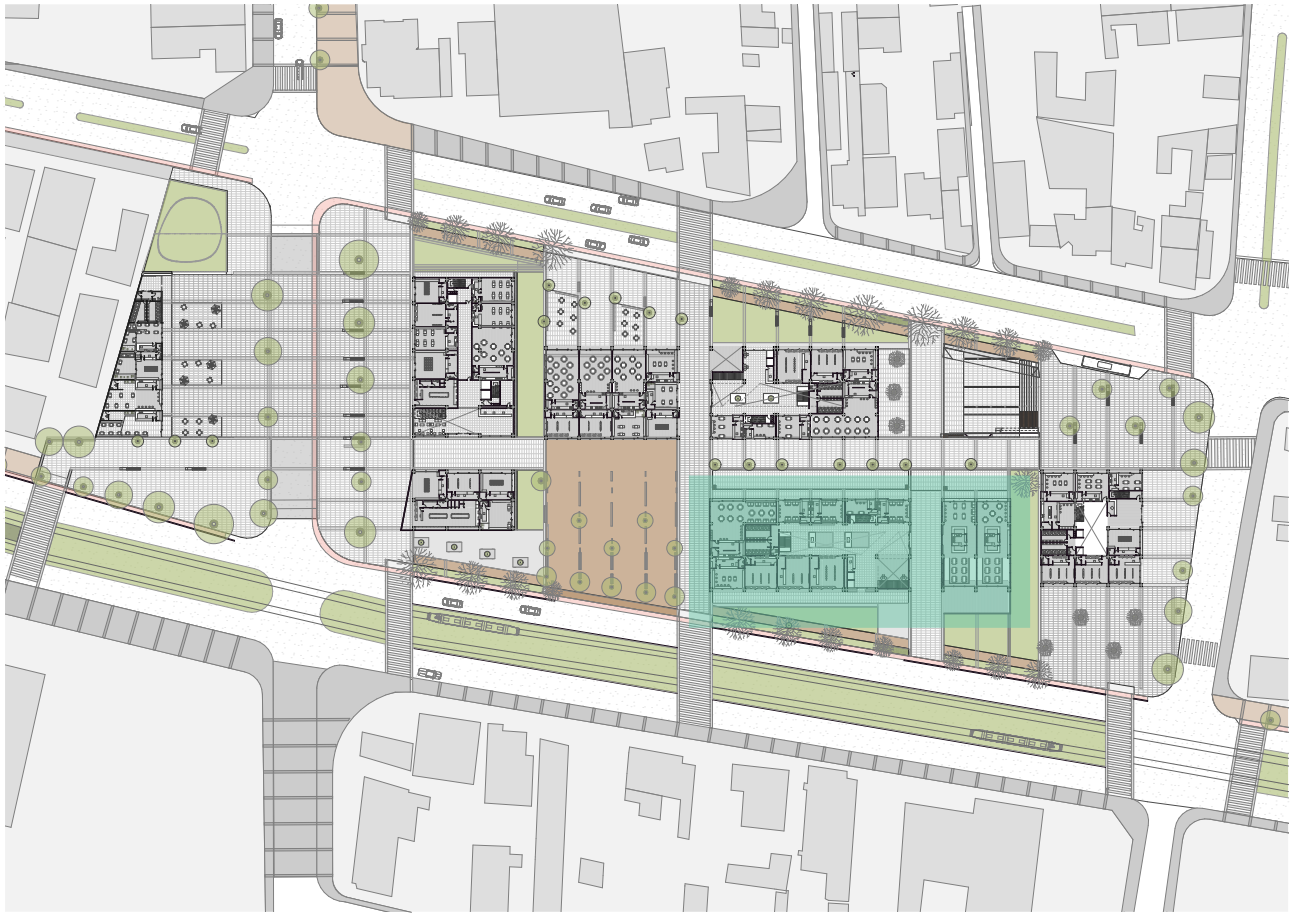
- restaurantes
- bares
- cafeterías
- locales comerciales
- heladerías

bloque A

- servicios de hotelería
- comercio
- sala de exposiciones

bloque D

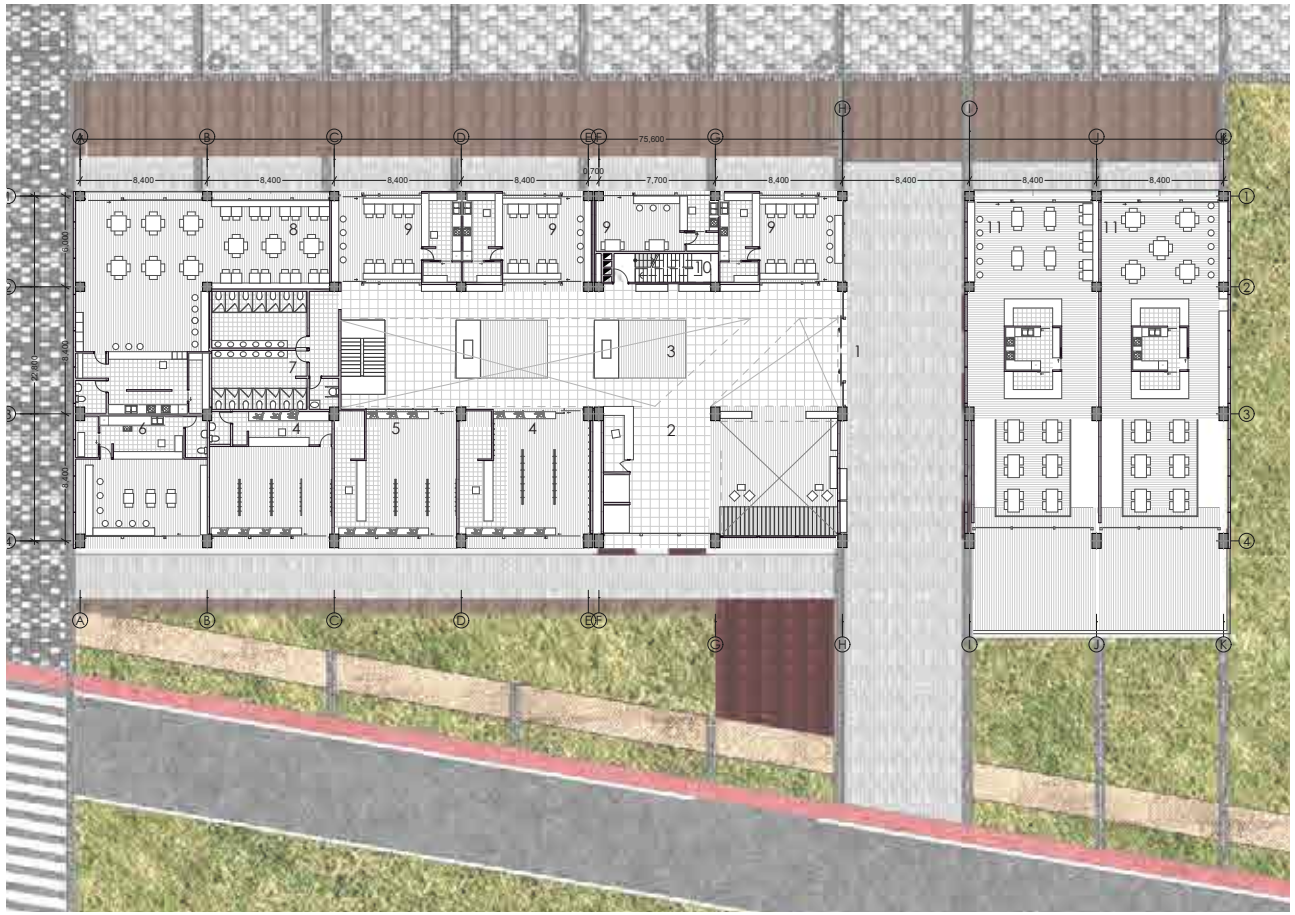
- baños públicos
- locales de comida rápida



Planta Baja Arquitectónica

El proyecto consta de 4 bloques, que se encuentran implantados de tal manera que permita la mejor relación del peatón con el espacio público, y permite la conexión directa con los principales ejes de su entorno en todos los lados de la manzana.

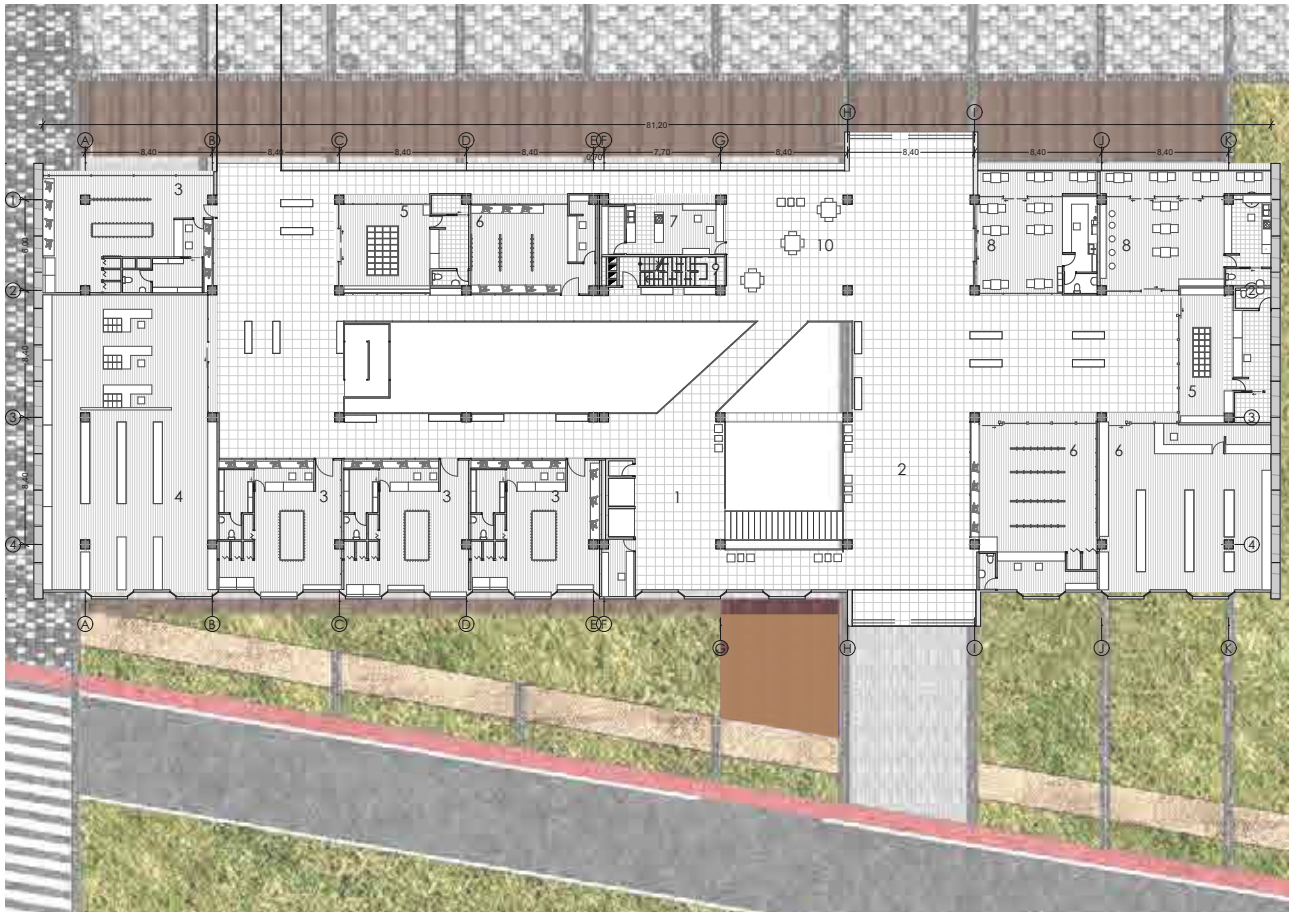
escala 1:2000



Planta Baja Arquitectónica

1. ingreso a edificación
2. circulación vertical
3. vestíbulo y pasillo doble altura
4. boutique tipo 1
5. boutique tipo 2
6. librería café
7. servicios higiénicos
8. restaurante tipo 1
9. restaurante tipo 2
10. gradas de emergencia
11. bar - restaurante dúplex

escala 1:600

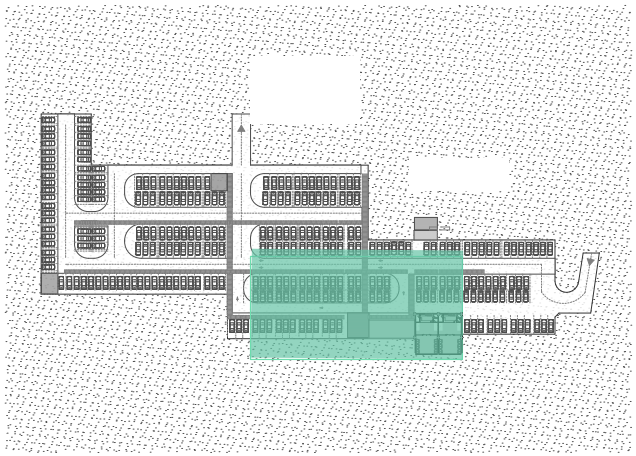


Planta Alta tipo Arquitectónica

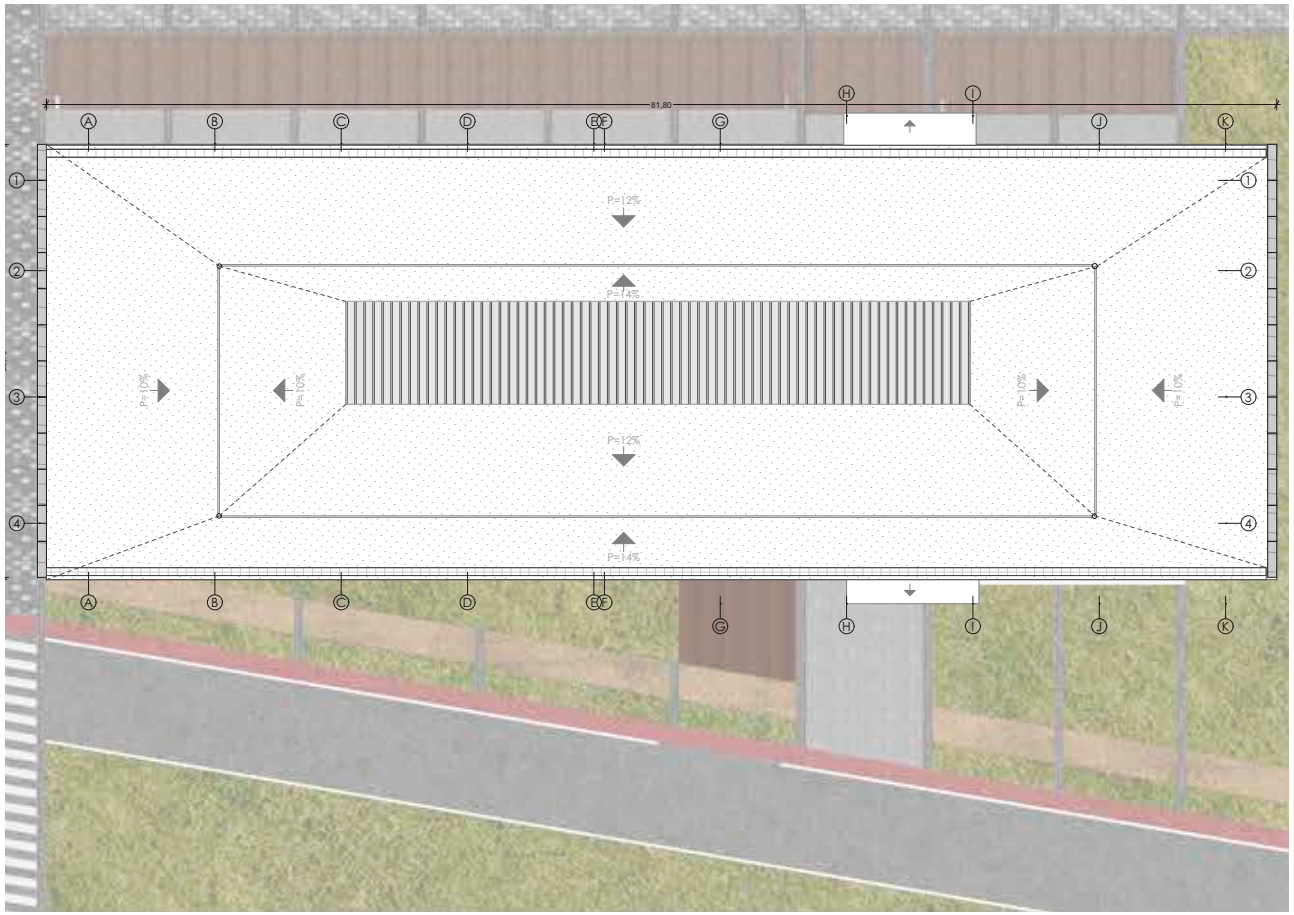
1. circulación vertical
2. vestíbulo y pasillo de circulación
3. boutique tipo 1
4. local comercial
5. joyería
6. boutique tipo 2
7. restaurante tipo 1
8. restaurante tipo 2
9. gradas de emergencia
10. patio de comidas

escala 1:600

Planta Arquitectónica de Parqueadero

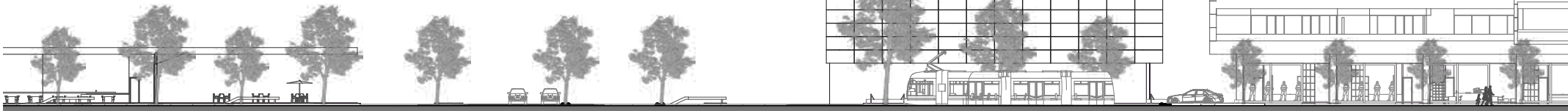


escala 1:600

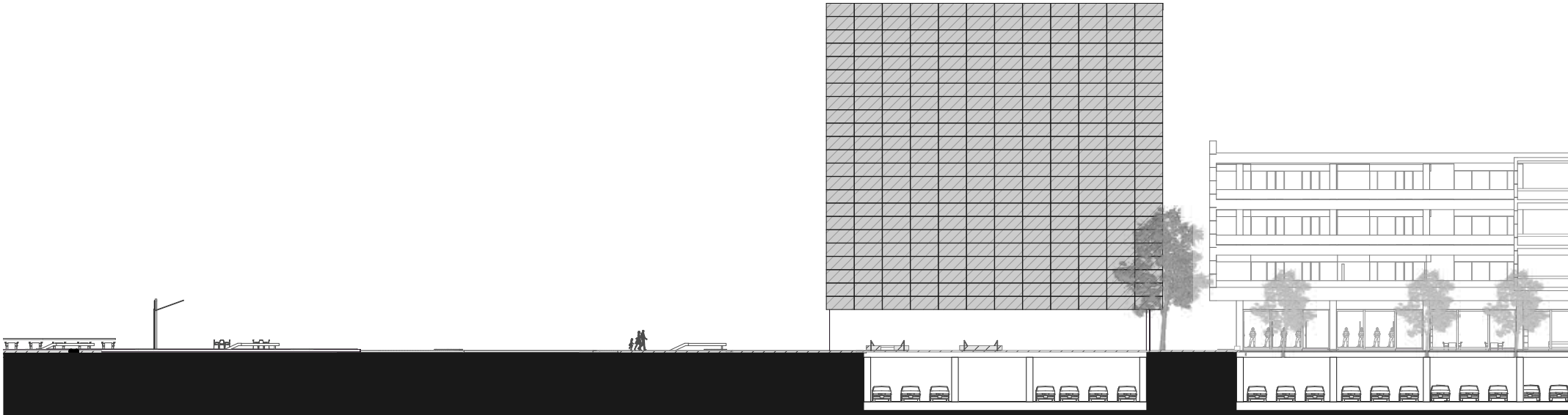


Planta de Cubiertas

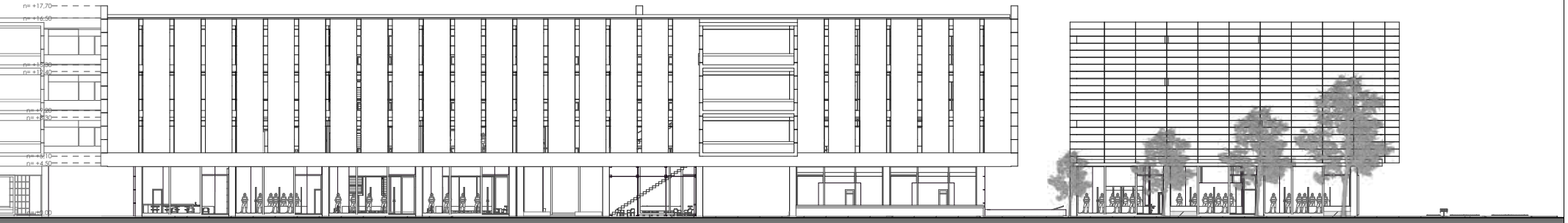
escala 1:600

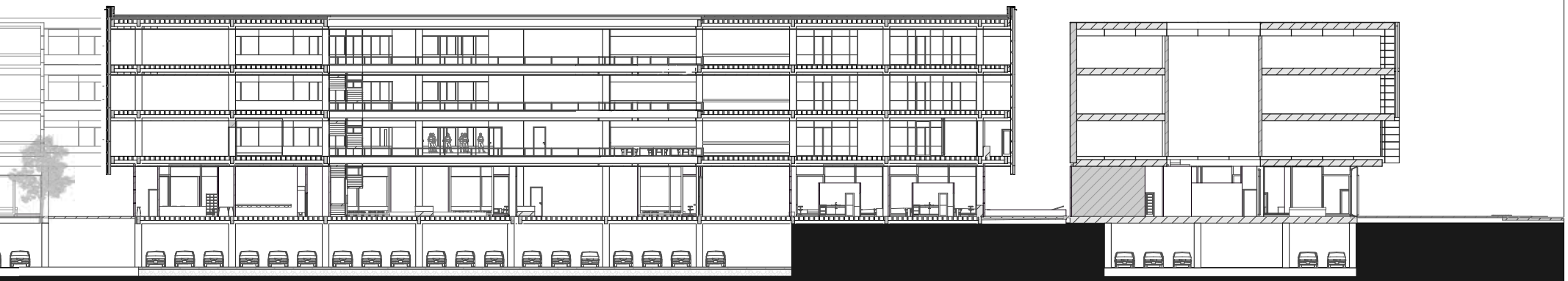


Fachada Sur
escala 1:500



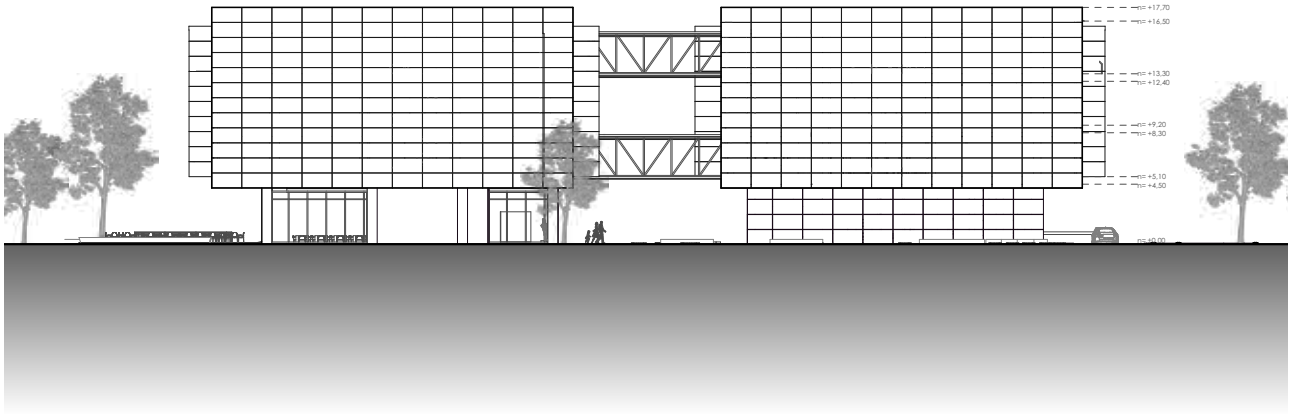
Sección Longitudinal A-A
escala 1:500


n= +17,70
n= +16,50
n= +13,80
n= +12,40
n= +7,80
n= +6,50
n= +3,10
n= +4,50

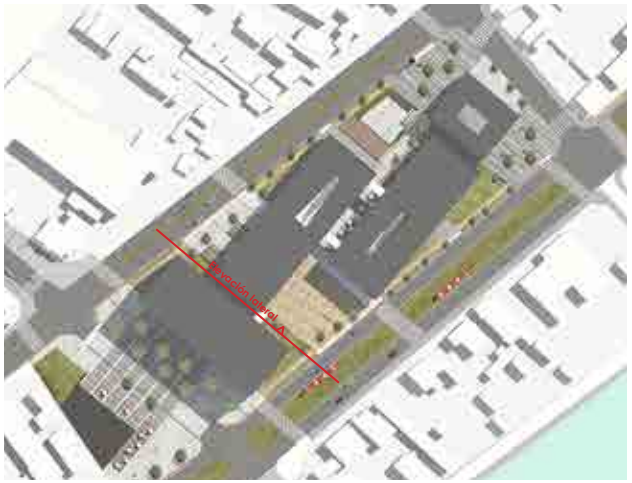


Elevación Este del bloque comercial

La relación con el espacio, la altura del edificio, y las diferentes alturas de entrepisos quedan evidenciadas, en una elevación, permitiendo además comprender su cerramiento formal.

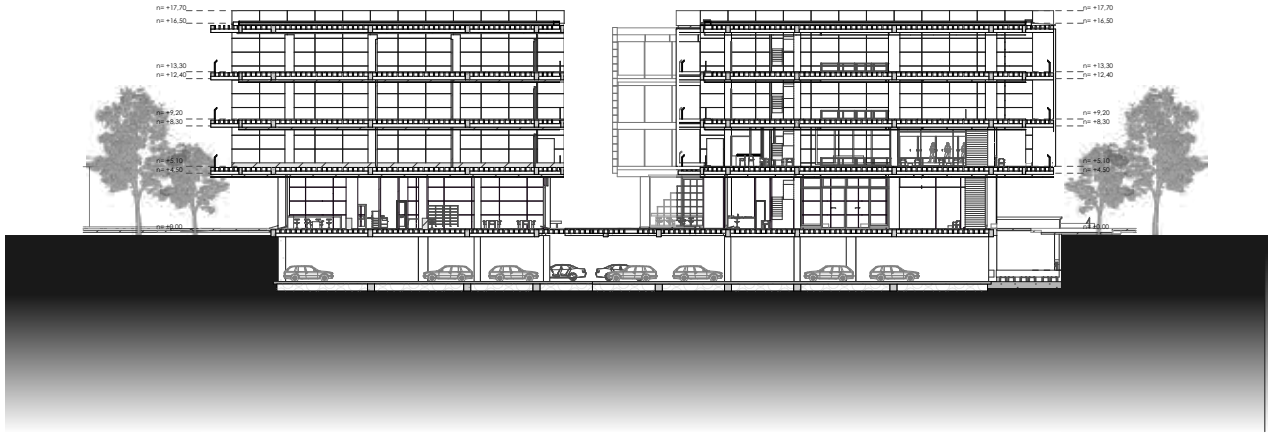


Fachada Este - Locales comerciales
escala 1:600



Sección del bloque comercial

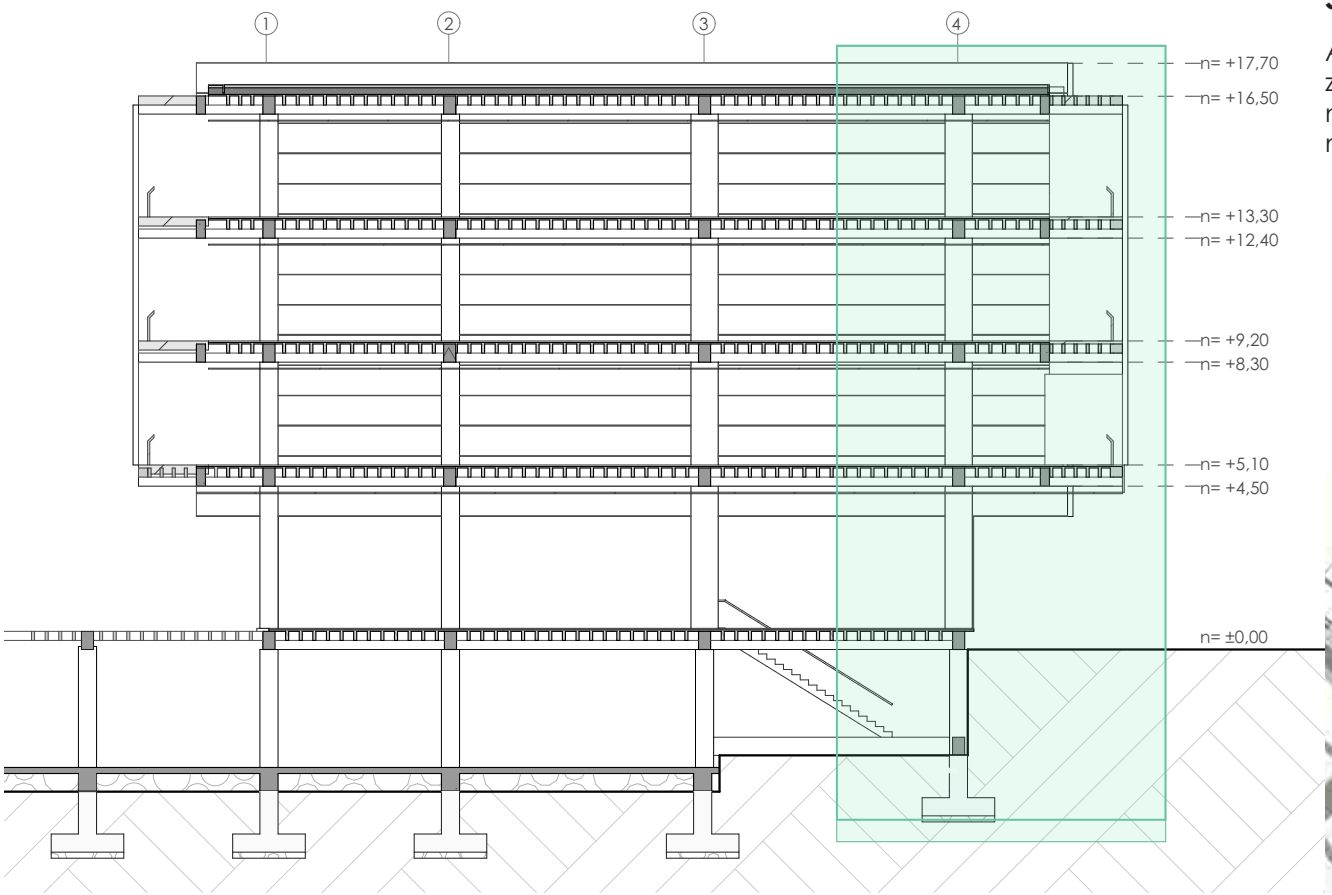
La sección de la edificaciones comerciales, permite entender las formas de relación, con el exterior, y el espacio interior con ingresos de lúz que permite liberar la planta.



Sección transversal D-D (Edificaciones Comerciales)
escala 1:600

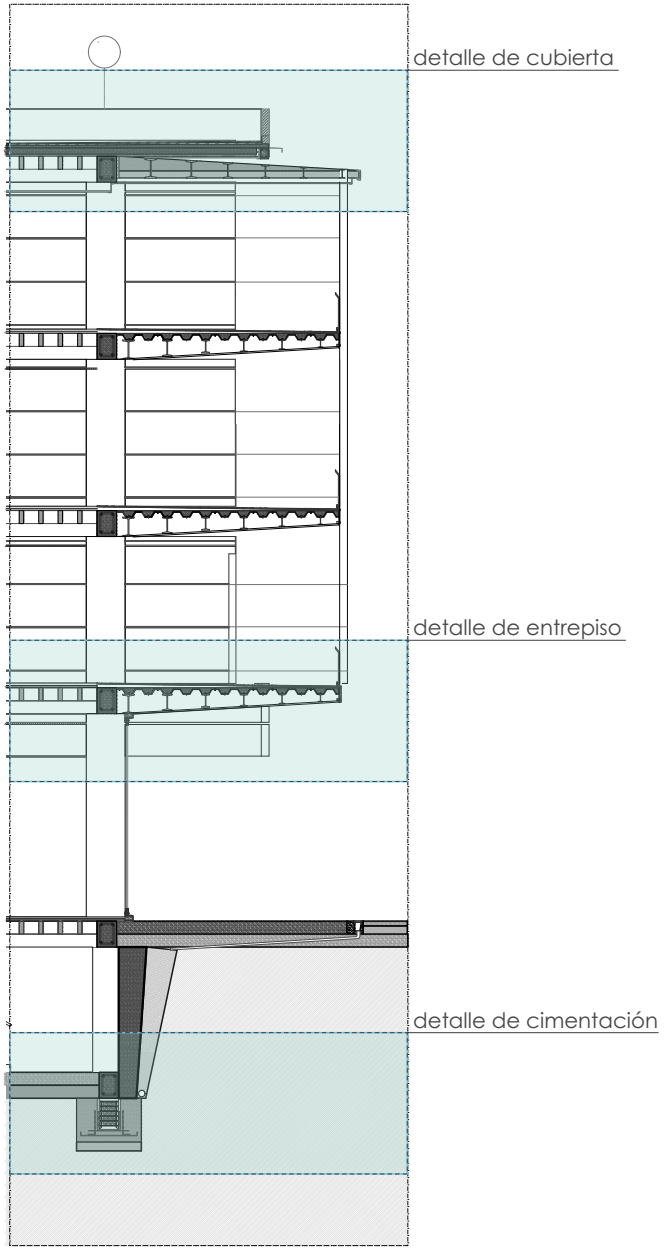
<

Detalles Constructivos 5,5

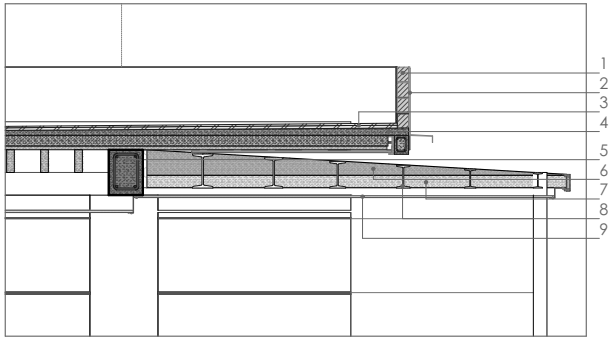


Sección del bloque comercial

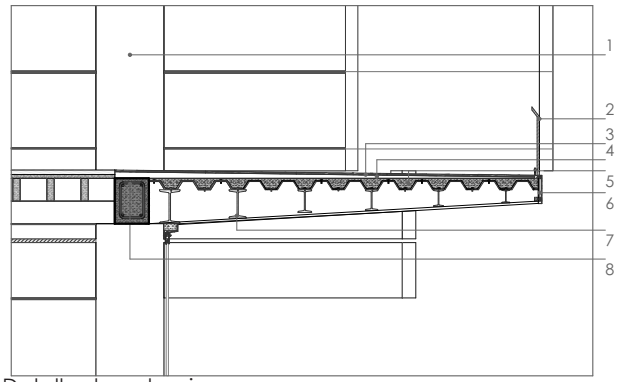
A continuación se describirá los materiales a utilizar y su estructura. Se genera un corte de manera transversal ubicado en la parte del volado mas notable de 5,00 m, y su resolución.



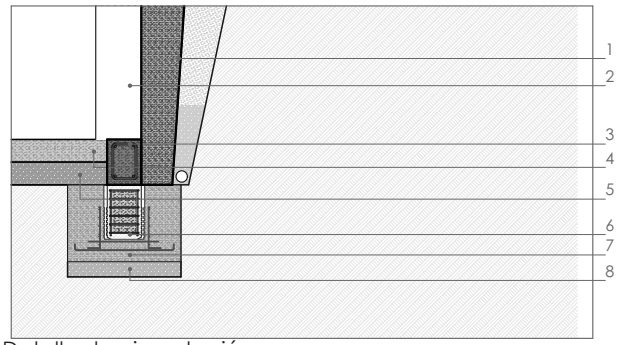
SC-01 Sección constructivo
esc. 1:175



Detalle de cubierta
esc. 1:100



Detalle de entrepiso
esc. 1:100



Detalle de cimentación
esc. 1:100

Leyenda de detalles

Detalle de cubierta

1.pared de ladrillo de cierre
2. goterón metálica
3. hipermeabilizante
4. losa nervada fundida
5. viga de amarre de 40x60
6. losa fundida con pendiente
7. losa fundida
8. vigas IPN

Detalle de entrepiso

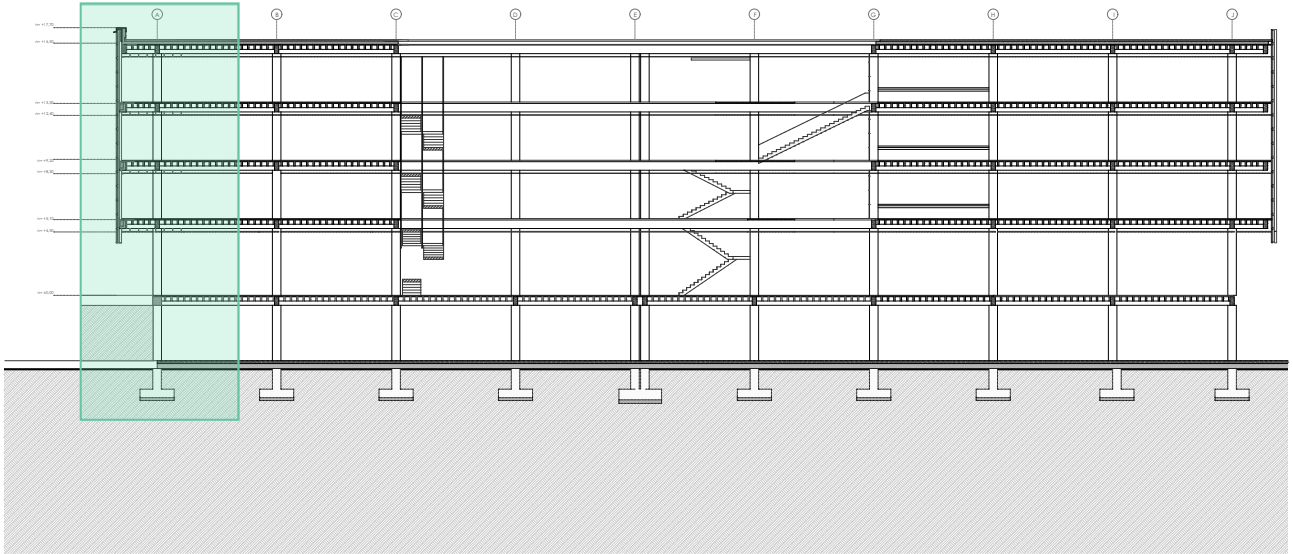
1.Columna de hormigon armado 60x90cm
2. baranda metálica
3. panel de Osb 3cm
4. capa aislante
5. placa colaborante 15cm
6. cierre con perfiles metálicos
7. vigas IPN
8. vigas de hormigón 40x60

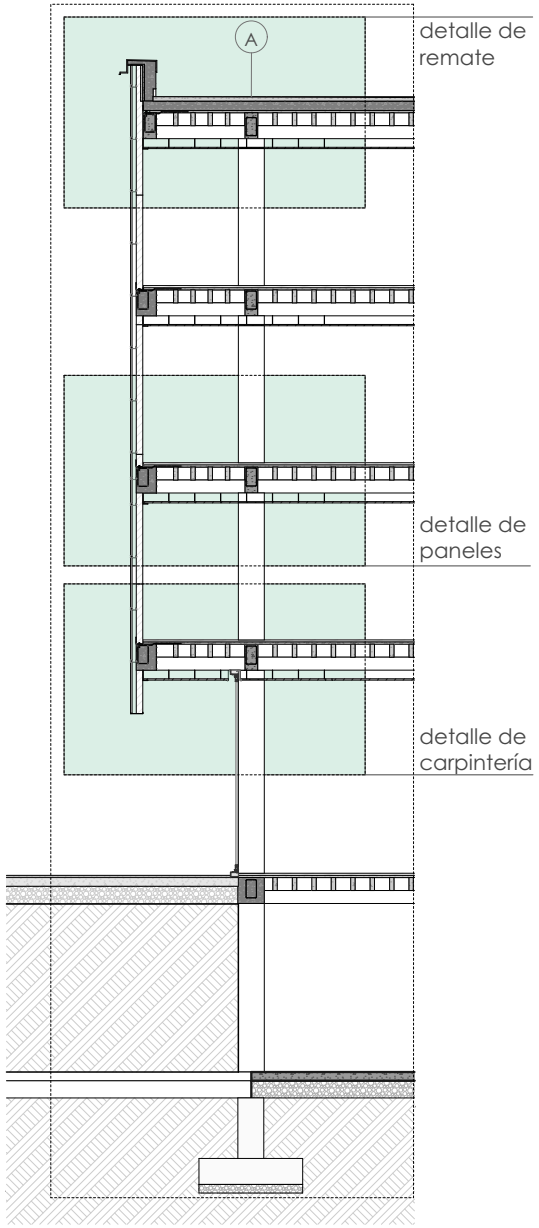
Detalle de cimentación

1. Muro de contención de hormigón
2. pared de cierre
3. cadena de amarre
4. fundición y revestimiento de hormigon 15cm
5. Replantilla de Piedra
6. armadura de cimiento
7. zapata de hormigon
8. hormigon de limpieza

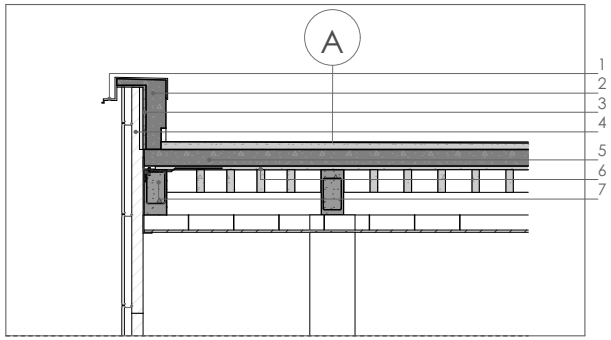
Sección del bloque comercial

A continuación se describirá los materiales a utilizar y su estructura. Se genera un corte de manera longitudinal ubicado específicamente en los cierres laterales desarrollados con paneles prefabricados de hormigón.

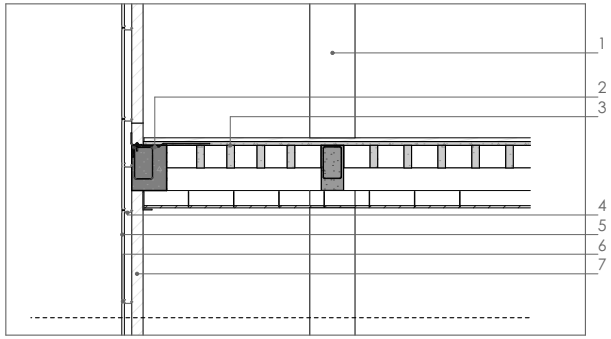




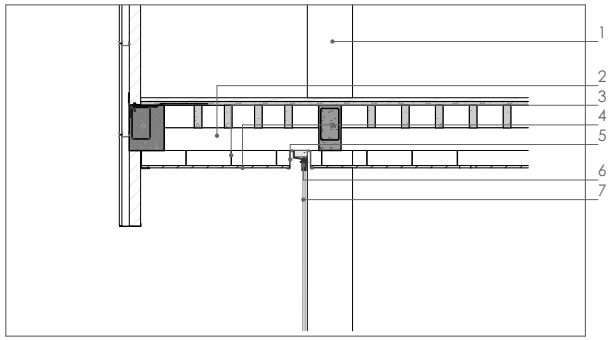
SC-02 Sección constructivo
esc. 1:175



Detalle cierre de cubierta
esc. 1:100



Detalle cierre de fachada
esc. 1:100



Detalle de carpintería
esc. 1:100

Leyenda de detalles

Detalle de cierre de cubierta

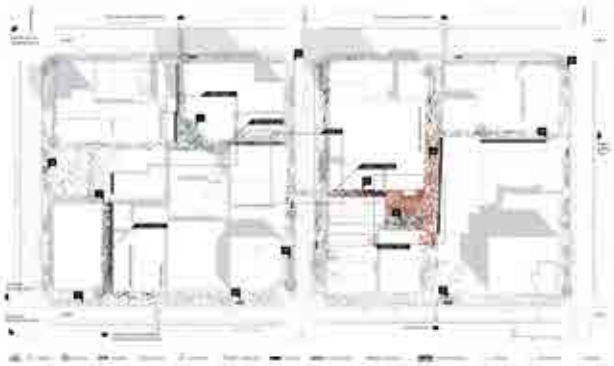
1. goteron metálico
2. hormigón de cierre
3. panel aisalnte 3cm
4. perfil metálico vertical sujeto a pared
5. losa fundida para cubierta
6. losa nervada 20cm
7. vigas de hormigón 40x60

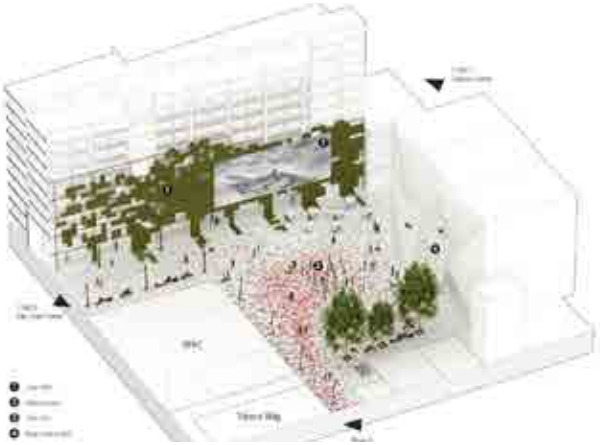
Detalle de cierre de fachada

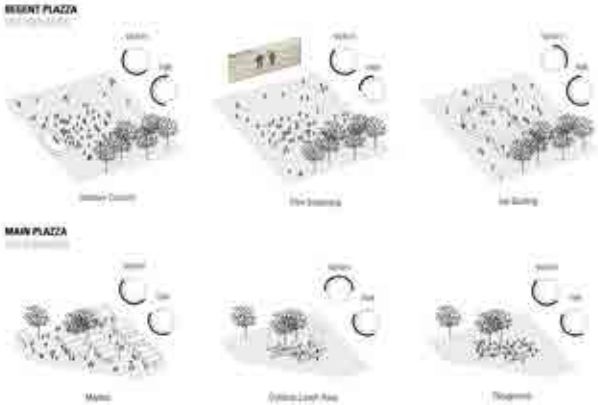
1. columna de hormigón armado de 30x30cm
2. vigas de hormigón 40x60cm
3. losa nervada 20cm
4. perfil metálico C sujetador de panel
5. panel fibrocemento 2cm, pintado negro
6. capa elastomérica
7. pared de ladrillo 15cm

Detalle de carpintería

1. columna de hormigón armado de 30x30cm
2. vigas de hormigón 40x60cm
3. sujetador de paneles gypsum
4. paneles gypsum 1cm
5. perfilería de aluminio
6. carpintería de aluminio
7. vidrio transparente 5cm







Bibliografía

Datos e imagen tomadas de: Op.N, Ali Fard & Ghazal Jafari. (2013). Diseño espacio público para dos bloques Urbana. mayo 09, 2017, de Op.N Sitio web: http://op-n.net/filter/work/6970

Referente

Sección Vial

Diseño espacio público para dos bloques Urbana de Salt Lake City
Op.N

Salt Lake City, Utah, Estados Unidos
(Plan maestro completado 2003)

Ficha técnica
Nombre del arquitecto y colaboradores: Op.N, Ali Fard, Ghazal Jafari

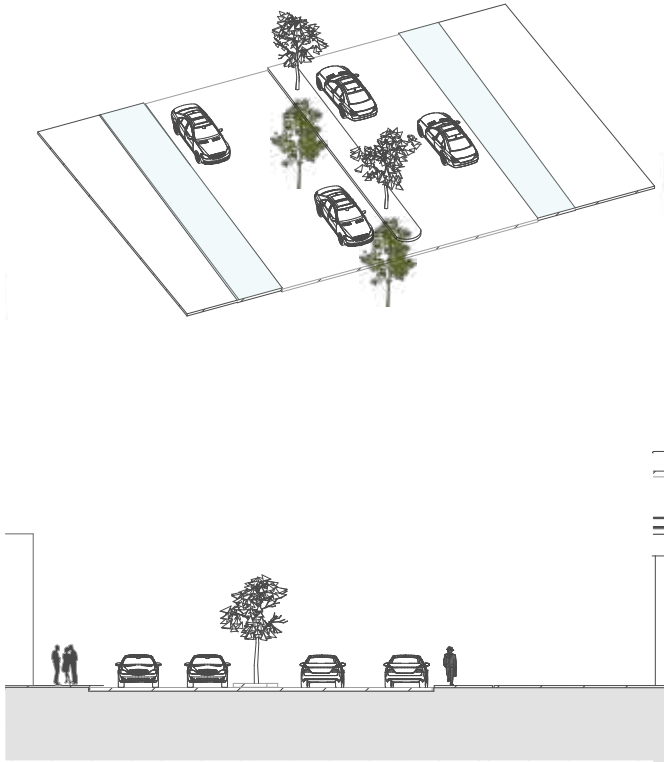
Emplazamiento: Salt Lake City, Utah, Estados Unidos

Programa: Estrategias principales: la conectividad, la activación de abierto y espacios residuales, y la extensión de uso.

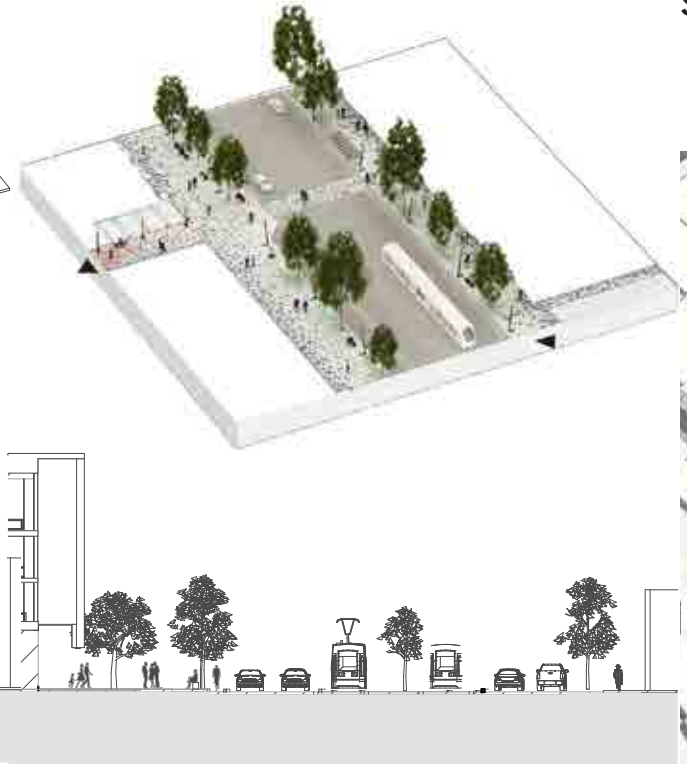
Bibliografía

Datos e imagen tomadas de: Op.N, Ali Fard & Ghazal Jafari. (2013). Diseño espacio público para dos bloques Urbana. mayo 09, 2017, de Op.N Sitio web: http://op-n.net/filter/work/6970

Secciones Viales



Sección Vial Avenida España - **Antes**
escala. 1:350



Sección Vial Avenida España - **Ahora**
escala. 1:550

Esquema - diseño puntos de encuentro

<

Visualizaciones 5,6

Se puede apreciar la fachada y cierre lateral de la edificación comercial y su relación con la plaza principal y demás entorno.

Se observa la volumetría general del proyecto y la relación con las manzanas aledañas al mismo.

La vista desde el edificio hacia la plaza y entonces del proyecto permite enmarcar vistas, y tener contacto directo de un ambiente dentro - afuera.

Desde la vereda exterior hacia la Avenida se aprecia las distintas áreas diseñadas para el peatón, para que pueda desenvolverse en todas las instancias.

MELATTE

La imagen permite apreciar los distintos ambientes que se generan, recorriendo el proyectos, en este caso el ingreso desde el parqueadero subterráneo, aprovechado el desnivel y permitiendo q se efectúe una plataforma, en la que se pueda tener música en vivo, entre otros.

En la siguiente imagen se puede apreciar además del proyecto, en diseño del mobiliario urbano, y las distintas funciones a efectuarse.

Diseñar calles solo para peatones, es una oportunidad para crear una zona dinámica, que sea de dominio público.

Asequible para cualquier tipo de persona, teniendo a su alrededor, usos diversos, en un mismo lugar.

La interacción se puede obtener en espacios diseñados para ellos, apartándole del ruido de las avenidas.

BANKERS HILL
MELATTE

<

Conclusiones 6

6,1. Anexos
6,2. Bibliografía

Conclusiones

Indicadores

	INDICADORES ACTUALES	INDICADORES ÓPTIMOS	INDICADORES ALCANZADOS
A nivel de manzana • ACCESIBILIDAD A EQUIPAMIENTOS	60,65 %	valor óptimo 100 % (Rango determinado con base en los estudios del proyecto MODEN 2013)	80,60 %
• ESPACIO PÚBLICO PARA EL PEATÓN	25 % (Rango determinado por análisis propio)	valor óptimo 100 %	90 %
• ÁREA PÚBLICA MINERAL vs. VEGETAL	100 % Mineral 0 % Vegetal (Rango determinado por análisis propio)	50 % Mineral 50 % Vegetal	60 % Mineral 40 % Vegetal (Rango determinado por análisis propio)
• SUPERFICIE VERDE POR HABITANTE	0 m^2/ hab (Rango determinado por análisis propio)	15m^2/ hab valor óptimo > 15 m^2/ hab (Rango determinado con base en los estudios del proyecto MODEN 2013)	9m^2 árboles/ ha

Indicadores Actuales vs Indicadores ideales vs Indicadores alcanzados

Los indicadores actuales evidencia la falta de área verde, espacio público (únicamente otorgado por las veredas), y las generosas calzadas para circulación vehicular, en donde la desventaja absoluta la tiene el peatón.

La propuesta se trató enfatizar en la vinculación de todos los espacios desarrollados directamente con el peatón, facilitando conexiones, pudiendo ser siempre accesibles para una persona natural, minusválido o ciclista, que generen así afluencia de personas.
Se articula a la ruta del tranvía, generando actividad en la zona y permitiendo que el uso del tranvía sea intensivo y genere mayor demanda, aprovechando además esta zona de oportunidad y complementándolo con servicios públicos - privados.

Los datos obtenidos permite la mejora que el proyecto alcanza pero; sin embargo los indicadores no alcanzados en totalidad, se podrán alcanzar con los principios planteados a lo largo del eje de la Avenida España.
La Revitalización Urbana - Arquitectónica permite lograr los objetivos planteados, pudiendo desarrollarlos, de manera consecuente, pertinente y ordenada, brindando una Centralidad que emerge para la Ciudad de Cuenca.

Revitalización Urbana

Se desarrolla un eje de revitalización a lo largo de la Avenida España, el mismo que permitirá conectar peatonalmente y mediante una ciclo vía, con los distintos equipamientos, que se encuentran en el mencionado eje, además de brindar conexiones, accesibilidad e incentivar a la afluencia masiva hacia la zona.

Dentro de la estrategia urbana a escala de Ciudad, el proyecto parte de articularse al sistema urbano - integral de transporte tranvía, en una zona de oportunidad dentro del mismo, complementándolo con servicios públicos - privados que revitalicen zonas, generando impactos positivos.

Manzana a intervenir

Aeropuerto Mariscal Lamar

Universidad Politécnica Salesiana

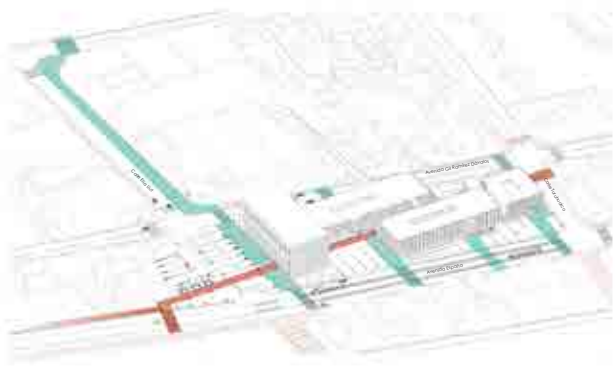
Propuesta LAU

Terminal Terrestre

Se desarrolla un eje verde a lo largo de la Avenida España, diseñando veredas amplias, y adaptándole la ciclo vía, al plan de recorrido para la ciudad.

Se genera una plaza, para el recibimiento del gran flujo de gente que utilizará, el tranvía, articulándolo con el proyecto, y permitiendo mayor movilidad.

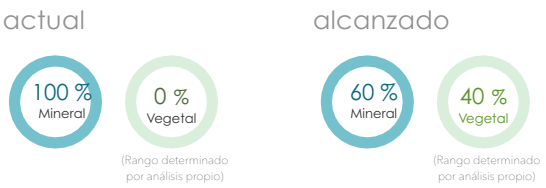
eje verde
espacios verdes
conexiones principales



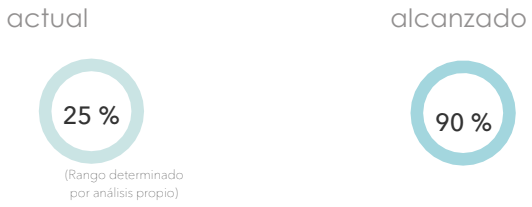
El análisis previo, nos brindó la pauta para identificar el principal problema del sector, que es la falta de acceso peatonal, por lo que se genera conexiones directas y generosas, priorizando al peatón en todas sus instancias.

Los datos obtenidos del análisis de sitio, evidenciaron un valor de 0 m^2/hab en la manzana, cuyos indicadores se aumentaron en la propuesta actual, generado en altura que permite que el ambiente del lugar sea armonioso, y genere sombras mientras se descanse. Y vegetación en el piso, brindando también espacios de estancia y recreación.

· área pública mineral vs. vegetal



· espacio público para el peatón



Propuesta Arquitectónica

El proyecto, forma parte de un eje revitalizador de la avenida España, que genere movimiento a su alrededor, activando, conectando, y solventando necesidades, recuperando también una zona con alto potencial de ser revitalizada, y fortaleciendo los equipamientos importantes y cercanos como són.

Aeropuerto Mariscal Lamar
Universidad Politécnica Salesiana
Terminal Terrestre
Parque Miraflores

Activar zonas de oportunidad es importante para producir una transformación urbana, la misma que es el resultado de la evolución social, y demográfica.

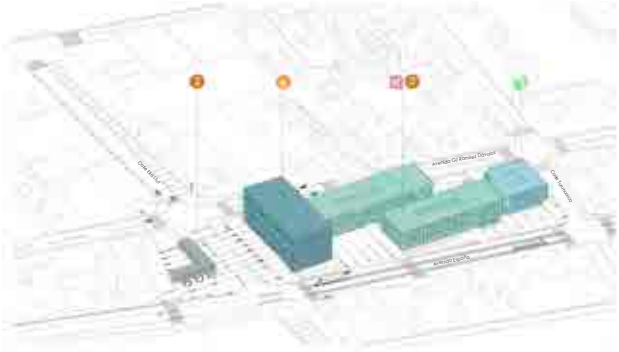
Los usos a incrementarse se solventan previo al análisis realizado, el mismo que requiere usos que activen la zona, generen afluencia de personas, se brinde todos los recursos para movilizarse por medio del tranvía, siendo estos usos comerciales, de alimentación, oficinas, hotelería, entre otros servicios de pago público privado.

Recibe a gran cantidad de personas integrándolas socialmente, y permite que haya mayor movimiento en la zona, fortaleciendo el potencial del sector.

manzana permeable
usos mixtos
cierres arquitectónicos
espacio público

A nivel Zona de Influencia, se revitaliza el sector, dando prioridad al peatón, generando una plataforma única, para que las calles sean más amigables.

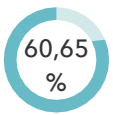
Se genera también conexiones directas para el peatón, diferentes áreas de estancia, para que las personas puedan interactuar.
Se proyecta un eje importante de la zona entre el Aeropuerto y la Universidad Politécnica, que además aporta al proyecto.



A nivel Manzana, el proyecto se resuelve pensando en todas las instancias en las que vaya a ser utilizado, por ello la función y su uso es primordial. Por ello se plantean espacios verdes en piso y en altura, grandes plazas y conexiones que permiten movilizarse con tranquilidad, edificaciones con usos acordes al lugar, solventando las necesidades del sector y a los grandes equipamientos cercanos que existen.

· accesibilidad a equipamientos

actual



alcanzado

Anexos 6,1

BANK
MELATTE

REVITALIZACIÓN URBANA ARQUITECTÓNICA COMO EJE TURÍSTICO

Caso: Incorporación de Usos Turísticos en la Avenida España (Cuenca - Ecuador)

Rosa Alexandra Correa Sanchez

La propuesta planteó ubicar una zona turística en un tramo del eje de la Avenida España, articulada al sistema de transporte público, tranvía de la Ciudad de Cuenca. Donde identificamos parcelas de uso terciario con alto potencial de ser revitalizado, que actualmente son utilizadas por concesionarias de vehículos, minimizando toda relación con el peatón. Para ello se buscó optimizar el uso del suelo, dotando de espacio público y área verde; transformándola en una zona activa y de afluencia, mediante la implementación de espacios dedicados al esparcimiento, intercambio, cultura, servicios y hotelería. Se busca además vincular al proyecto con los principales equipamientos de la zona y demás actividades de la ciudad.

Title: Touristic revitalization through urban architecture

Case: Implementation of touristic uses on Avenida España (Cuenca – Ecuador)

Author: Rosa Alexandra Correa Sanchez

Director: Alejandro Vanegas Ramos, Architect

ABSTRACT

This work proposed the placement of a touristic area along a stretch of Avenida España that has been affixed to the public transportation system via the Tram of the city of Cuenca. The project identified tertiary parcels of land with high revitalization potential that are currently used by auto dealerships and have limited contact with pedestrians. To this purpose, land use was optimized to include public spaces and green areas. Through the implementation of dedicated spaces for leisure, exchange, culture, services and hotels, the proposal transformed the land into an affluent, active zone. The project also sought a link with the main facilities in the vicinity and other activities within the city.

Keywords: revitalization, tourist zone, public space, Tram, Avenida España.

Alejandro Vanegas Ramos, Architect
0103034344

Rosa Alexandra Correa Sanchez
Author
48881

UNIVERSIDAD DEL AZUAY
Dpto. Idiomas

Translated by: Melita Vega

Bibliografía 6,2

Municipio de Cuenca & Banco Interamericano de Desarrollo. (2014). *Cuenca Ciudad Sostenible Plan de Acción*. Cuenca Ecuador: Gráficas Hernandez.

Laboratorio de Arquitectura y Urbanismo de la Universidad del Azuay . (2016). *Plan Maestro del área de influencia del Tranvía en los tramos Avenida de las Américas y Avenida España*. Cuenca Ecuador: Cuenca.

Gehl, J.. (2013). *La vida entre los edificios*. Barcelona España: Editorial Reverté S.A.

Cullen, G.. (1974). *El Paisaje Urbano*. Barcelona España: Editorial Blume y Editorial Labor.

Dureau, F., Dupont, V., Lelièvre, É., Pierre Lévy, J., & Lulle, T. . (2002). *Metrópolis en Movimiento*. Colombia: Editorial Nomos.

Instituto de Políticas para el Trasporte y el desarrollo & Veloz, J. . (2015). *Guía de Implementaciónde Políticas y Proyectos de Desarrollo Orientado al Transporte*. México: México.

Borja, J.& Muxí, Z.. (2000). *El espacio público, ciudad y ciudadanía*. Barcelona: Barcelona.

Borja, J. & etal. (1995). *Un modelo de transformación urbana*, Programa de Gestión Urbana, Quito. Barcelona: Barcelona.

Dirección General del Instituto de Desarrollo Urbano IDU. (2015). Manual Introductorio Proyectos Urbanos Integrales (PUI) - Desarrollo Orientado por el Transporte Sostenible (DOTS). Bogotá D.C., Colombia: Bogotá.

Gobierno de la Ciudad de México. (2013). *Zonas de Desarrollo Económico y Social (ZODES). Ciudad de México*: Ciudad de México.

Instituto Distrital de Turismo. (2016). Zona T. 2016, de Alcaldía Mayor de Bogotá D.C Sitio web: http://bogotaturismo.gov.co/zona-t

NUEVAYORK.NET. (2016). *SoHo Nueva York*. enero 10, 2007, de NUEVAYORK.NET Sitio web: https://www.nuevayork.net/soho

Del Cerro Santamaría. G.. (2009). Una interpretación del cambio urbano en el SoHo de Nueva York. diciembre 18,2016, de GDELC SANTAMARÍA Sitio web: http://www.fes-sociologia.com/files/res/11/03.pdf

Gehl, J.. (2013). Introducción ONU - Hábitat. En Ciudades para la Gente(pp.XII-XIII). Buenos Aires: Infinito.

Novillo, A.. (2016). Trabajo de grado. Revitalización de centros de manzana en el centro histórico de Cuenca. Caso: Estación de Servicio y Garajes San Blas, 1, 135. 2017, marzo 02, De URL original dspace.uazuay.edu.ec/handle/datos/5/browse Base de datos.

Imagen 01 - 07: Fotografía cortesía Arquitecto Felipe Cobos Hermida, Vista de La Catedral y su entorno.

Imagen 02: Gobierno de la Ciudad de México. (2013). *Zonas de Desarrollo Económico y Social (ZODES). Ciudad de México*: Ciudad de México. p.9.

Imagen 03: Dirección General del Instituto de Desarrollo Urbano IDU. (2015). Manual Introductorio Proyectos Urbanos Integrales (PUI) - Desarrollo Orientado por el Transporte Sostenible (DOTS). Bogotá D.C., Colombia: Bogotá. p.4.

Imagen 04: http://www.skyscrapercity.com/showthread.php?t=1733559&page=3&langid=5

Imagen 05: https://viajala.com.co/blog/5-sitios-turisticos-de-bogota

Imagen 06: www.timeout.com/newyork/manhattan/soho-manhattan-neighborhood-guide open_in_new
bakpak. (2015). Masterplan en Germering (Alemania). mayo 18, 2017, de bakpak architects Sitio web: http://bakpakarchitects.com/portfolio/masterplan-en-germering-alemania/

James Corner Field Operations Diller Scofidio + Renfro. (2009). High Line Park. marzo 09,2017, de Architizer Sitio web: https://architizer.com/projects/high-line/

Michael Maltzan Architecture. (2016). UCLA MARTILLO MUSEO. mayo 10, 2017, de Michael Maltzan Architecture Sitio web: http://www.mmaltzan.com/projects/ucla-hammer-museum/

Tony Caro Arquitectura. (2013). Pitt Street Mall. mayo 02, 2017, de Landezine Sitio web: http://www.landezine.com/index.php/2013/10/pitt-street-mall-by-tony-caro-architecture/

BATLLE I ROIG. (2014). Nuevas Oficinas de Massimo Dutti en Tordera. mayo 18, 2017, de Batlle i Roig Arquitectes Sitio web: http://www.batlleiroig.com/building/massimo-dutti-tordera/

OAB Carlos Ferrater & Asociados, Ramón Sanabria. (2008). Edificio Intermodal del Aeropuerto de el Prat. abril 15, 2017, de DIVISARE Sitio web: https://divisare.com/projects/79016-oab-ferrater-asociados-ramon-sanabria-aleix-bague-ramon-artigues-edificio-intermodal-del-aereopuerto-de-el-prat

Op.N, Ali Fard & Ghazal Jafari. (2013). Diseño espacio público para dos bloques Urbana. mayo 09, 2017, de Op.N Sitio web: http://op-n.net/filter/work/6970