



**UNIVERSIDAD
DEL AZUAY**

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

"Red de conjuntos habitacionales permeables como instrumento de interacción social"
Reciclaje del actual parqueadero Tosi

Autora: María José Zúñiga
Directora: Carla Hermida

CUENCA - ECUADOR

Universidad del Azuay
Facultad de Diseño, Arquitectura y Arte
Escuela de Arquitectura
“Red de conjuntos habitacionales permeables como instrumento de interacción social”
Reciclaje del actual parqueadero Tosi
Autora: María José Zúñiga
Directora: Carla Hermida

Cuenca-Ecuador



DEDICATORIA

A mis padres Germán y Jacqueline.



AGRADECIMIENTOS

A mi familia, Germán, Jacqueline, Janina y María.

Arq. Carla Hermida
Arq. Alejandro Vanegas
Arq. Pedro Samaniego

A mis amigos, Lisseth, Verónica, Coralia, Cristina, Antonia,
Patricio X, Sebastián, Pablo, Paúl.

ÍNDICE

		Dedicatoria	5
		Agradecimientos	7
		Introducción	10
		Resumen	11
		Abstract	13
		Problemática	14
		Objetivos	16
		Metodología	17
CAPÍTULO	1	MARCO TEÓRICO	19
CAPÍTULO	2	ANÁLISIS DEL SITIO	39
		Análisis área de Influencia	40
		Análisis de la Manzana	49
CAPÍTULO	3	ESTRATEGIA URBANA	61
CAPÍTULO	4	PROYECTO URBANO ARQUITECTÓNICO	71
		Conclusiones	121
		Bibliografía	127
		Anexos	129

INTRODUCCIÓN



El centro histórico de Cuenca en los últimos años ha perdido notablemente a los habitantes de sus residencias, debido al rápido crecimiento de la ciudad hacia las periferias. El uso de suelo ha incrementado su valor, convirtiéndose en una cifra impagable para cierta parte de la población. Como resultado las actividades en el centro histórico son en su mayoría comerciales, de servicio y turísticas; dejando a la vivienda a un lado.

RESUMEN

El presente proyecto es planteado como solución a problemas de segregación social y urbana en la ciudad debido a la desigualdad que existe en la vivienda de la ciudad de Cuenca. Para solventar este problema se plantea un conjunto habitacional permeable, de libre acceso que permita crear técnicas de diseño que generen espacios públicos y semipúblicos entre la vivienda, fomentando la interacción social entre diferentes clases sociales.

El reciclaje del edificio del parqueadero Tosi, es el punto de partida para plantear soluciones de vivienda en el centro histórico que devuelva a los ciudadanos la oportunidad de habitar en estos espacios.





SANTUARIO
MARIANO

NINO VIAJERO VENES DE CIELO



NUESTRA ES

ABSTRACT

Title: Network of permeable housing complexes as an instrument of social interaction
Subtitle: Refurbishment of the current Tosi parking tower

Author: María José Zúñiga Solórzano
Director: Carla Hermida, Architect

ABSTRACT

The present project was proposed as a solution to social and urban segregation problems due to housing inequality in the city of Cuenca. To mitigate this problem, a freely-accessible permeable housing complex was proposed to create public and semi-public spaces connected to residential housing. These strategies foster social interaction between people of different socio-economic status. The refurbishment of the Tosi parking tower located in the Historic Center was the starting point for the proposal of these types of housing solutions that enable citizens to inhabit these spaces once again.

Keywords: social segregation, housing, public spaces, building refurbished, social interaction, Historic Center.

Carla Hermida, Architect
Director
I.D. 1705811683

María José Zúñiga Solórzano
Student
Code: 65403



Translated by: Melita Vega 

PROBLEMÁTICA

Aunque todavía no sea tan perceptible, la segregación social se está convirtiendo en uno de los problemas del diario vivir hoy en día en la ciudad de Cuenca.

Uno de los medios más comunes que fomenta este síndrome, es la vivienda. Una tipología específica de organización de viviendas, puede llegar a categorizar a las diferentes clases sociales. La arquitectura moderna plantea nuevas organizaciones de residencia amuralladas “los condominios cerrados no son un fenómeno aislado, sino la versión residencial de una nueva forma de segregación en las ciudades contemporáneas.” (Pires do Rio Caldeira, 2000, pg.312)

Es notorio el rápido aumento de urbanizaciones privadas en la ciudad, esto se da debido a la facilidad de permisos de construcción que emite la Dirección de Control Municipal (50%). Al emitir el permiso no se analiza como el aislamiento de las personas puede perjudicar su relación social con los demás.

Las urbanizaciones privadas o condominios cerrados, “Ellos están cambiando el panorama de la ciudad, su patrón de segregación espacial y el carácter del espacio público y las interacciones públicas entre las clases” (Pires do Rio Caldeira, 2000, pg.313)





En el centro histórico existe una mala distribución geográfica de los espacios destinados para la vivienda, lo que ocasiona que la gente viva hacinada y en desorden.

Según el Plan Especial del Centro Histórico de Cuenca 2011 “es necesario indicar que las intensidades de uso en la edificación son RECOMENDACIONES en base a la situación actual y a la tendencia de usos, bajo la condición de mantener y recuperar la vivienda en el CH” por lo que es necesario plantear nuevos proyectos de vivienda que solucionen y ayuden a satisfacer las necesidades principales de la ciudadanía.

Otro factor fundamental a considerar, es el transporte público. Debido a la incorporación del Tranvía como eje principal de transporte, los parqueaderos públicos ubicados cerca de las calles por donde pasa el mismo, van a disminuir su afluencia de usuarios, debido al ingreso restringido de vehículos particulares. Según el Plan de Movilidad y Espacios Públicos 2015, la calle Benigno Malo en donde se encuentra la única entrada al parqueadero, se plantea como una calle 10: “De estricto carácter peatonal... El acceso de vehículos será controlado y se permitirá en casos excepcionales” (Municipalidad de Cuenca, 2015, pg. 268). Por lo tanto el Parqueadero Tosi quedará sin ningún uso, y se ve necesario plantear uno nuevo.



OBJETIVOS

GENERAL

- Proponer una red de conjuntos habitacionales que promuevan la inclusión social en centros históricos patrimoniales, y desarrollar una propuesta en el caso puntual del parqueadero Tosi.

ESPECÍFICOS

- Entender las preferencias de vivienda de los ciudadanos por medio del análisis de la referentes.
- Desarrollar un esquema base de organización de vivienda que evite la segregación social.
- Diseñar espacios públicos entre los espacios para la vivienda como puntos importantes de interacción social entre diferentes clases sociales.
- Plantear el reciclaje del edificio del parqueadero Tosi como la demostración del uso del centro histórico para vivienda.

METODOLOGÍA

Como primer punto se analizó referentes nacionales e internacionales necesarios para encontrar las preferencias de los habitantes al momento de escoger una tipología específica de organización de vivienda; todo el análisis se realizó con el fin de conocer las causas y consecuencias de sus decisiones y cómo estas influyen en la vida cotidiana de la ciudad.

Con los resultados del análisis de referentes más otras fuentes de información sobre segregación social y urbana basados en vivienda, encontrada en libros y artículos; se puede obtener una base de datos consistente, que permitió desarrollar un esquema base de organización de vivienda que evite la segregación local entre los habitantes, y por el contrario fomente la interacción entre ellos.

Por otra parte, se fundamentó en una bibliografía teórica, arquitectónica, urbana y constructiva, para diseñar espacios públicos de calidad que se intercalen entre espacios para la vivienda; demostrando así, la necesidad mutua de estar juntos entre ellos. Estos espacios logran generar lugares específicos para promover la interrelación entre diferentes clases sociales.

Para dar resultado a toda la base teórica, se usó el edificio del actual parqueadero Tosi como ejemplo para convertirlo en vivienda. El proceso se realizó mediante un levantamiento físico y el reciclaje de toda la estructura, como método para el correcto planteamiento de un espacio apta para habitar.





MARCO
TEÓRICO

CAPÍTULO
1

SEGREGACIÓN SOCIAL Y URBANA

La segregación social y urbana en estos últimos tiempos se ha convertido en un conflicto mucho más notorio que en años anteriores, aunque siempre ha estado presente; y muchas ciudades latinoamericanas padecen de este problema hoy en día.

Los debates urbanos que se generan en los gobiernos que manejan las diferentes ciudades empiezan a dar cabida a un concepto, con la finalidad de explicar la desigualdad social y entornos urbanos en sus regiones.

El manejo del aumento acelerado de este problema cada vez es más complicado de resolver. Debido al alto crecimiento de las ciudades es más difícil controlarlo; y crean conflictos políticos, sociales y geográficos dentro de un espacio. "La desigualdad y la exclusión social crean tensiones en una sociedad, especialmente cuando ocurren entre grupos socioeconómicos visibles, como migrantes, grupos religiosos o habitantes de asentamientos informales." (Freire et al., 2016, pg.25)

Según R.J. Johnson segregación es "la separación residencial de subgrupos dentro de una población más amplia" (Johnston, 2011, pg. 372), generando

distancia física y social, con la proximidad de grupos similares y distanciamiento de grupos diferentes, lo que ocasiona que las diferentes disciplinas sociales, como la política, economía y sociología que ocupan la ciudad, generen un cambio en la geografía urbana, y por ende el paisaje urbano puede ser deteriorado o degradado.

La segregación social urbana puede depender del tratamiento espacial y como la distancia entre grupos sociales, raciales y étnicos influyen en la forma de vida que dan el concepto de segregación. (Ibarra, 2017). "Poner aparte una o más categorías de población, ya sea con una finalidad consciente o mediante acción selectiva más o menos consciente de influencias económicas y culturales" (Puyol, 1966, pg.338).

Este conflicto social no se da únicamente en Latinoamérica, incluso en los países desarrollados controlar este problema es mucho más difícil, debido a que la cantidad de habitantes se vuelve más complicado dar un beneficio igualitario a todas las diferentes clases sociales.

Como manifiesta Rueda: "Parece evidente que en las ciudades, las desigualdades y la pobreza y la exclusión social adquieren nuevas formas,

generando configuraciones socio espaciales específicas, como puede observarse en las grandes ciudades europeas y norteamericanas así como en los procesos sociales y políticos que explican los "hiperguetos" contemporáneos" (Rueda, 2007, pg.425)

La segregación social también puede ser resultado de experiencias físicas, como condiciones geográficas o elementos materiales que dividan el espacio. Accidentes geográficos como quebradas, ríos, montañas, etc, pueden producir una segregación no intencional del lugar.

Debido a que la tecnología ha tenido un gran avance en los últimos años, se ha implementado el uso de cámaras de video, puertas y cercas eléctricas, espacios monitoreados de forma permanente, sistemas de identificación, etc; como nuevos métodos de seguridad.

Estos medios que dan seguridad únicamente a residentes de las urbanizaciones, al mismo tiempo promueven la exclusión social y territorial que se aprovecha de la evolución tecnológica para tomar cada día más fuerza. Como afirma Caldeira "Cercas, barras y muros son esenciales en la ciudad de hoy no solo por razones de seguridad y segregación, sino también por razones estéticas y de estatus. Todos los elementos asociados a la seguridad se volvieron parte de un nuevo código para la expresión de la distinción, un código que llamo <<estética de seguridad>>. Este es un código que incorpora a la seguridad en un discurso sobre el gusto, transformándola en símbolo de es-

tatus." (Caldeira, 2000, pg. 354) La seguridad en la ciudad se empieza a catalogar en dependencia de formas y cosas artificiales y físicas, mas no por parte de la sujeción del hombre, dejando a un lado temas de resolución social, en donde el individuo sea el principal causante de promover la seguridad de un lugar.

Entonces, después de conocer varios pensamientos y opiniones sobre lo que es y causa la segregación social y urbana, se ve necesario contrarrestar este concepto con el de cohesión social.

Como lo define Salvador Rueda "Los mecanismos de cohesión social deben orientarse tanto a escala de unidad familiar (destinando recursos para promover la autonomía de las personas jóvenes, personas con movilidad reducida, ancianos y personas desfavorecidas socialmente y garantizando unos mínimos de calidad de vida) como el ámbito de influencia de las personas: los barrios y/o distritos." (Rueda, 2007, pg.164)

Uno de los caminos para llegar, o alcanzar la cohesión social de un lugar, es su interacción, la interrelación entre la gente, de toda clase social, nivel económico, cultura, edad, raza, etc. "La fi-

nalidad es profundizar en una visión integral del hábitat urbano que nos permita, desde las políticas de inclusión social, interpelar la estrategia del desarrollo sostenible a escala urbana" (Rueda, 2007, pg.441)

Como conclusión lo que se busca es tener claras las consecuencias y causas de la segregación social y urbana dentro de un territorio y como se puede combatir esta situación, ya sea empleando nuevas políticas y métodos que ayuden a los ciudadanos a considerar las oportunidades como un modo de vida más justo y diversificado.

SEGREGACIÓN URBANA EN LA CIUDAD DE CUENCA

A breves rasgos la ciudad de Cuenca se puede catalogar como socialmente homogénea o por lo menos los problemas sociales no son evidentemente visibles. Los cuencanos no tenemos una visión muy clara de como el resto de ciudadanos de diferentes "clases sociales" a la nuestra, viven su realidad.

Aunque en la ciudad de Cuenca la diferencia social no es muy drástica en cuanto a sectores y estratos sociales o tipos de vivienda, la segregación socio-urbana está empezando a tomar campo y a ser cada día más notoria.

Existen varios factores para que una persona, pareja, o familia escoja el lugar en donde desea vivir. Uno de los más comunes es el sentimiento de seguridad. La percepción de inseguridad es uno de los temas que impulsan a la gente elegir urbanizaciones privadas, ya que está arraigado en el imaginario de la gente que estas tipologías de organización de vivienda brindan un mayor porcentaje de seguridad que al vivir afuera de muros.

Debido al aumento acelerado de proyectos inmobiliarios que proponen la construcción de urbanizaciones privadas, Cuenca se está convirtiendo en una ciudad fantasma. Varios barrios de la ciudad como por ejemplo altos de Misicata, San Joaquín, parte de Puertas del Sol están empezando a ser dominados por los mu-

ros, en donde los paseos a pie por sus calles se convierten en un simple camino sin fin, y sin nada atractivo que observar, o sentir, al contrario se convierten en lugares inseguros.

No se trata de culpar a los Cuencanos, y en general a toda la sociedad Latinoamericana por su pensamiento y preferencias sobre la vivienda; es claro que en Ecuador no tenemos ejemplos en donde la vivienda trabajando conjuntamente con el espacio público demuestren a la sociedad el cambio y la verdadera seguridad debido a las actividades que el conjunto brinda.

Es importante actuar de manera inmediata, ahora que el problema es manejable y sin dejar que la situación avance y empiece a salirse de control.

Como lo dice el artículo "Segregación socio-espacial urbana en Cuenca Ecuador" en la Revista de análisis estadístico Analitika, la ciudad de Cuenca presenta segregación espacial para los grupos de los cuartiles Q1 y Q4 (fig 1) y la existencia de una fuerte autocorrelación espacial con conglomerados de valores altos y bajos. Esto indicaría la existencia de dos procesos paralelos de segregación espacial urbana en la ciudad, a la vez que demuestra la utilidad de las técnicas de análisis espacial para el estudio de la estructura socio-espacial en las ciudades ecuatorianas." (Osorio, 2014, pg.33)

Este resultado se da a partir de los datos obtenidos del Censo de Población y Vivienda 2010, en donde se ha caracterizado la población según su índice de condiciones de vida (ICV), y se ha analizado la estructura espacial de la población utilizando índices de segregación espacial global y local por cuartiles según el ICV. (Osorio, 2014)

“Cuenca, la tercera ciudad del Ecuador en población, presenta un fenómeno interesante de segregación espacial de su población según las carencias en las condiciones de vida. La segregación espacial se presenta con mayor fuerza en los grupos socioeconómicos con mayores y con menores condiciones de vida, mientras que los grupos intermedios no presentan una segregación profunda. Este resultado se contrapone a la percepción generalizada de que no existe una segregación residencial en Cuenca.” (Osorio, 2014, pg.36)

Con la ayuda de este análisis se puede conocer las zonas dentro de la ciudad de Cuenca en donde existe mayor porcentaje de segregación que otras. El centro histórico tiene niveles de exclusión debido a que la gente ha dejado de vivir ahí, por motivos voluntarios o por fuertes razones económicas, ya que el precio del suelo en el lugar se ha incrementado considerablemente, convirtiéndose en una zona inaccesible. Así como en otras ciudades, en Cuenca, los pro-

blemas sociales que se dan dentro de una ciudad derivan en situaciones donde los afectados son los ciudadanos más vulnerables a cambios, lamentablemente aquellos con menos posibilidades económicas.

Por esta razón, y para mejorar la vida de cada ciudadano, la planificación urbana es vital para impulsar la creación de ciudades inclusivas, en donde todos tengan igualdad de derechos y posibilidades, afirmando que las políticas de suelo en vivienda e infraestructura necesitan ser más sensibles con respecto al tema.

Las oportunidades que brindan las ciudades pueden mejorar radicalmente la calidad de vida de sus habitantes, sobre todo respecto a oportunidades de trabajo que incrementan la economía familiar, y que deben estar vinculadas directamente con servicios básicos y mercado laboral mediante el transporte público.

La movilidad dentro de una ciudad es fundamental ya que “sin un transporte público asequible es muy difícil que los trabajadores puedan movilizarse hacia sus trabajos en la ciudad, más bien pudieran encontrar trabajos en donde las distancias se puedan recorrer a pie, lo que genera entre elegir estándares de vivienda más bajos o no tener trabajo” (Freire et al., 2016, pg.30)

La segregación social y urbana puede desem-

bocar en resultados de contrastes sociales que después se manifiestan en desiguales condiciones de vivienda, infraestructuras y servicios, en donde también se incluyan condiciones ambientales como parques y espacios verdes amplios. (Mier, Terán, 2012)

Una de las razones por la cual la segregación social en las ciudades está incrementando, es debido a una tipología específica de vivienda. “En ciudades fragmentadas por enclaves fortificados es difícil mantener los principios de accesibilidad y libre circulación que están entre los valores más importantes de las ciudades modernas” (Do Rio Caldeira, 2000, pg.258).

Estos espacios producen distintas realidades, en términos funcionales, físicos, y simbólicos dentro de una sociedad. Por lo general son lugares aislados, mal conectados con el servicio de transporte sobre todo público y en sí se pudiera decir lejos de la ciudad. También se los puede catalogar como espacios socialmente diferentes, en donde el aislamiento es lo primordial, y la interacción lo reducido.

En la figura 1 se puede ver los cuartiles (Q1, Q4) y las zonas de la ciudad en donde existe índices de segregación.

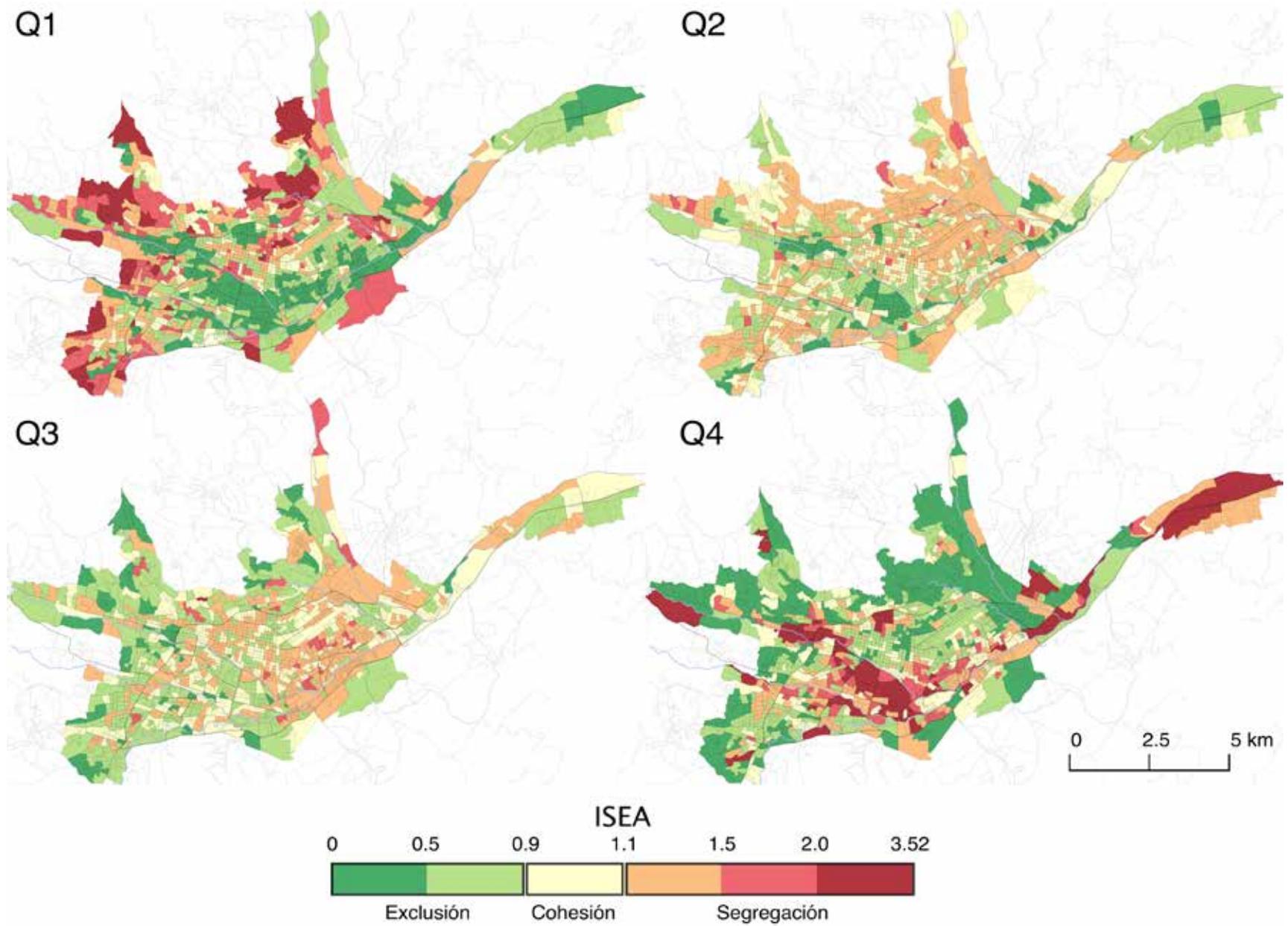


Imagen 2

Los condominios cerrados no son lugares en los cuales la gente pueda caminar libremente, y no brindan un espacio realmente público, por el contrario son lugares distantes a los que acceden solo sus residentes.

En algunas áreas las diferentes clases sociales viven más próximas unas de otras, pero la separación se da debido a barreras físicas y sistemas de control. "Los muros que circundan los enclaves son el distanciamiento más claro del idioma modernista" (Do Rio Caldeira, 2000, pg.376).

Estas barreras son intencionadas, creadas por el hombre y puestas en sitio por voluntad propia; generando una auto segregación los individuos eligen estar separados: "diferencia sin exclusión" (Young, 1990). Los espacios públicos se convierten en privados y las actividades que potenciaban el espacio de las calles para interacciones tolerantes, pasaron a ser espacios "socialmente homogéneos"

Francisco Sabatini en una conferencia dictada en el marco del hábitat alternativo en Quito 2016 decía que el espacio público es crucial para mejorar la interacción social. El generar vivienda con más espacios públicos en donde la presencia de personas de diferentes clases sociales, y su libre relación ayuden a mejorar la convivencia entre los mismos.

"Los condominios cerrados no son un fenómeno aislado, sino la versión residencial de una nueva forma de segregación en las ciudades contemporáneas" (Do Rio Caldeira, 2000, pg.312). La vida cotidiana dentro de estos espacios cercados por muros, generan en las personas sentimientos de intolerancia y discriminación hacia los demás.

Así no exista una mala intención de por medio, la misma ciudad está promoviendo sospecha, miedo e inseguridad. El aislamiento no es la solución hacia problemas de seguridad, esta debe ser mantenida por el uso intenso del espacio, la mezcla de funciones y por el compromiso de los ciudadanos.

La vida entre muros no únicamente contempla conjuntos de vivienda privada para la población con mayores ingresos económicos, sino también conjuntos de interés social, en el cual ambos llegan a un mismo punto final: exclusión. Aunque ambos lados responden a razones sociales distintas, en el fondo tienen una misma lógica espacial: la del encerramiento, es decir espacios que fragmentan físicamente el espacio.

Estas transformaciones que se han dado en los últimos años dentro de una ciudad han sido provocados también por los cambios del sector inmobiliario y las innovaciones en el sector de la construcción que dejaron paso a economías de

escala. (Mattos, 2002)

Los municipios deben tomar medidas que impulsen iniciativas para mejorar la calidad de vivienda en la población. Ofrecer a los habitantes necesitados viviendas subsidiadas en lugares con servicios básicos y que estén vinculados al mercado laboral mediante el transporte público. De la misma manera se debe concientizar a la ciudadanía sobre los derechos humanos, y sobre todo el derecho a una vivienda digna, sin ningún factor de discriminación.

Como mencionó Armando Silva en el libro "La ciudad construida", se puede llegar a considerar a la vivienda en el caso de programas colectivos, como un recurso útil para resolver no únicamente problemas estrictamente inmobiliarios si no también otros más importantes y con objetivos sociales.

DEVOLVER AL CENTRO HISTÓRICO LA VIVIENDA

Como fue mencionado en la problemática anteriormente, en el centro histórico de Cuenca existe una distribución no apropiada de la vivienda, debido a que no se respeta ningún ordenamiento específico que regule este inconveniente.

Dentro del centro histórico existen espacios subutilizados en el interior de las manzanas, espacios privatizados que funcionan como garajes, o simplemente que se encuentran en desuso. Todos estos lugares están perdiendo el potencial que pudieran llegar a tener como núcleos de actividad urbana. El objetivo principal se centra en revitalizar y aprovechar la infraestructura existente para plantear un plan de desarrollo que abarque todos estos espacios y los convierta en polos de atracción.

El centro histórico al ser el corazón de la ciudad, indudablemente tiene una actividad continua durante el transcurso del día, y esta debería mantenerse en ciertas horas de la noche, donde por ahora la actividad es nula, convirtiéndose en un lugar desierto.

Las actividades principales que cumple el centro histórico son el comercio, servicio y turismo. Aquellas actividades se terminan en determinado momento del día, pero el centro necesita permanecer con vida cuando esto suceda, necesita de espacios seguros para la gente; y una intervención equitativa y la vivienda debe

ser reintegrada al centro de la ciudad.

Según el Plan Especial del Centro Histórico de Cuenca 2010 "es necesario indicar que las intensidades de uso en la edificación son recomendaciones en base a la situación actual y a la tendencia de usos, bajo la condición de mantener y recuperar la vivienda en el CH" por lo que es necesario plantear nuevos proyectos de vivienda.

El plan de acción realizado por el BID para Cuenca, después de todo el análisis de la situación actual de la ciudad, plantea la renovación urbana del centro histórico como uno de sus ejes principales (GAD Cuenca - BID, 2014, pg.16).

Cuenca ha sufrido una notable pérdida de densidad poblacional en los últimos 60 años, y una expansión del 25% del área urbana. Los datos del censo realizado en el 2010 muestran que la densidad es de 46hab/ha, comparando estos con los datos en 1950 en donde la densidad promedio era de 138hab/ha, se observa una drástica disminución de densidad.

La pérdida de habitantes hacia las zonas de expansión de la ciudad, se ha dado también por un fenómeno de cambio en el uso del suelo de las edificaciones ya existentes en el centro histórico. Los cambios más comunes son a comercios, y servicios alimenticios o de alojamiento.

“La recuperación y el aprovechamiento de la infraestructura de las áreas centrales es percibida por los planificadores como una estrategia optimizadora de recursos frente a los costos, financieros y medioambientales, de las nuevas urbanizaciones periféricas” (Coulomb, 2001, pg.77). Como dice José Ramón Moreno García, para que exista esta recuperación de espacios, la política, es decir el gobierno, es el principal promotor para lograr devolver la vivienda al centro histórico, y convertir estos espacios en centros vivos de la ciudad.

“El uso residencial puede ser considerado como un motor de recuperación de los centros históricos” (González, 2001, pg.28) La vivienda aporta y garantiza una continuidad de habitantes durante el día, generando un movimiento necesario para lograr espacios dinámicos y activos.

El centro histórico posee todos los equipamientos necesarios para la vida diaria de una persona, “Los valores que más se han de tener en cuenta son los de proximidad: al transporte público, a las compras cotidianas, a la educación, al trabajo, a la sanidad, al ocio y deporte, y a las bibliotecas de barrio.” (Montaner, 2006, pg.34).

Lo que hace falta es aprovechar estos recursos ya existentes dentro del casco urbano y sacarles todo el provecho para mejorar la calidad de vida de la gente.

Como explica René Coulomb en el libro “La ciudad construida”, sobre el Plan estratégico y el desarrollo integral del centro histórico de la ciudad de México, donde establece 4 líneas estratégicas de acción, que son vinculadas entre sí. Y son:

- a) La recuperación de la centralidad.
- b) La regeneración habitacional.
- c) El desarrollo económico.
- d) El desarrollo social.

Todas estas pautas son necesarias para el reestablecimiento de un nuevo centro histórico con oportunidades sociales y económicas.

“Conocer aquellas experiencias que acompañan las políticas de recuperación con programas de integración social y de formación para el empleo es de gran importancia, cuando la práctica recuperadora afecte a colectivos sociales vulnerables, de manera que la mejora física y funcional del hábitat se completa con acciones sociales educativas, de salud y de capacitación profesional, con el objetivo de crear condiciones globales que garanticen una mejora substancial de la calidad de vida, una ruptura de algunas circunstancias sociales y económicas que generan o acompañan al problema residencial”

(González, 2001, pg.30)

Estos indicios deben considerarse, para saber como actuar y por ende como diseñar sobre un centro histórico, creando potencialidades: económicas, sociales, arquitectónicas y urbanísticas.

Uno de los ejemplos a seguir en intervenciones urbanas con resultados positivos en los centros históricos, es el caso de Rehabilitación del Centro Histórico de Cádiz, en Andalucía, España.

El plan de Andalucía “es un proceso de intervención que tiene como principio mantener a la población residente como mejor garantía para preservar su condición de ciudad, mediante una rehabilitación urbana y social que mejora la calidad de vida, movilidad, oportunidades de empleo y negocio, de convivencia, la integración social e igualdad de oportunidades, etc” (Junta de Andalucía, 2009)

La vivienda se convierte en promotora de intervenciones para mejorar los espacios cercanos.

Este proyecto se orienta a priorizar el acceso a la vivienda en condiciones asequibles para todo tipo de condición económica, para evitar así la exclusión social. Procura la recuperación del parque edificatorio en el centro histórico.

PLAN DE ANDALUCÍA



Aparte de la operación urbana que se diseña en un centro histórico, es necesario analizar que va a pasar en cada punto de intervención, cual va a ser el uso de suelo y que actividades van a conllevar los mismos.

Para que una rehabilitación urbana funcione, los espacios intermedios tienen que ser bien diseñados, con un programa claro para que realmente sean focos de atracción para los habitantes y así todo el sistema pueda desempeñarse de la mejor manera.

En estos microespacios es indispensable crear un ambiente que construya un entorno agradable y acogedor para los que habitan el espacio de manera permanente y también para los que solo lo visitan momentáneamente. "La finalidad es profundizar en una visión integral del hábitat urbano que nos permita, desde las políticas de inclusión social, interpelar la estrategia del desarrollo sostenible a escala urbana" (Rueda, 2007, pg.441)

Como fue mencionado anteriormente, la vivienda es la base y el punto principal de mayor congruencia permanente de gente. Por esa razón el diseño de cada solución habitacional tanto como en menor y en mayor escala, tienen que tener las mejores condiciones físicas para tener la mejor calidad de vida posible. No únicamente en cuestiones estéticas y visibles por el exterior, sino

en confort y funcionamiento interno del lugar.

Un referente completo que abarca todos los aspectos necesarios para construir un ambiente que tenga un impacto importante en la ciudad es el proyecto de vivienda social en Santiago de Chile llamado Neo Cité.

El Neo Cité es un conjunto habitacional ubicado en el centro histórico de Santiago, con una superficie construida de 3072m², desarrollado en el año 2013 - 2014 por un arquitecto chileno llamado Iván Theodoluz.

Es un proyecto que tiene como objetivo reintegrar la vivienda al centro de la ciudad, en donde existe una gran cantidad de infraestructura en abandono y deterioro.

Otro de los objetivos principales es tratar de rescatar la herencia del cité (ciudad antigua), en donde la relación entre espacios y gente es mucho más cercana y directa, creando lazos más fuertes.

El diseño de la planta baja del conjunto crea espacios públicos más grandes y centrales, con los cuales mejora la interrelación entre los habitantes del lugar.

El emplazamiento de los bloques de vivienda mejora la interacción entre vecinos con el enfrenta-

miento y cercanía de los bloques.

Un principio importante en la vivienda social es desarrollar y estimular la convivencia, por ello se planteó un patio interior a todo lo largo del proyecto, convirtiéndose en el corazón del mismo.

Este espacio es bordeado por dos crujías paralelas en donde se desarrollan las diferentes tipologías de vivienda.

NEO CITÉ



“EL RECICLAJE” DE EDIFICIOS

“Javier Sánchez y su equipo expresan cómo la misión activista de la arquitectura es la de contribuir a construir nuevos tipos de relaciones entre las personas. Argumentamos, en definitiva, que ésta es una manera de hacer con miras al futuro, en la que se concilian la remodelación de edificios que caracterizan la memoria del barrio con obras de nueva planta que se infiltran en los vacíos que quedan en las parcelas.” (Sánchez, 2013, pg.13)

Al plantear nuevos usos dentro de una construcción ya existente, lo que manifiesta Javier Sánchez es que el punto de partida debe ser el programa, presupuesto, funcionalidad, futura actividad de las personas, pero sobre todo el contexto: orientación, estructura parcelaria, y preexistencias.

Lo que hace Javier Sánchez al momento de proyectar en edificios ya existentes, es enfatizar en los aspectos tipológicos, estructurales y funcionales de la distribución en planta, dependiendo de la complejidad arquitectónica que el inmueble posee.

El presente proyecto de fin de carrera se plantea el reciclaje del edificio del Parqueadero Tosi, ubicado en el centro de la ciudad, a una cuadra del Parque Calderón (parque central) como punto de partida para plantear un proyecto con alta sustentabilidad.

Se propone recuperar toda la estructura principal como primer punto sostenible. Lo que se proyecta es convertir el parqueadero en vivienda, que brinde respuestas a la trama del centro histórico y respete el contexto exterior.

La vivienda busca fortalecer espacios desperdiciados con grandes potencialidades de uso público por medio de la utilización de cubiertas accesibles y espacios intermedios. “En primer lugar, la necesidad de recuperar el patrimonio edificado, por las potencialidades que encierra para resolver los problemas, los déficits, las carencias, que manifiesta la ciudad, e incluso, por su capacidad para elevar de forma notable la calidad de vida de la gente.” (González, 2001, pg.27)

Como ejemplo a seguir tenemos una de las obras de Sánchez: El Condesa df. Es una intervención en un edificio de departamentos de 1928, en donde se hicieron restauraciones en las fachadas, y se demolió el interior, liberando así un patio en donde funcionen las circulaciones. Estas operaciones provocaron recuperar “el diálogo entre los edificios construidos en los años treinta... el diálogo espermanente en sus propios espacios y entre exterior e interior” (Sánchez, 2013, pg.24)

Otro referente de Javier Sánchez es el proyecto 13 de septiembre, que recicla un almacén para convertirlo en vivienda; aprovechando el área y logrando una mayor densificación.

CONDESA DF



13 DE SEPTIEMBRE



RED

Uno de los principios fundamentales del proyecto es generar una red a lo largo del eje del tranvía, el mismo que se entrelaza en el tejido de damero del centro histórico de Cuenca. Este sistema será conformado por los parqueaderos que se ubican a un radio de 200m desde los ejes de circulación del tranvía.

Para la conformación de la red se analizaron dos conceptos básicos de estructura urbana, fundamentados en la idea de generar una trama que permita aprovechar diversos sitios de oportunidad, convirtiéndolos en puntos focales. Estos conceptos dividen al programa en dos ejes principales: sendas y nodos.

Las sendas son planteadas como los recorridos de conexiones peatonales y de transporte público (tranvía) que permitan una visualización clara y determinada del espacio a transitar. "Determinadas sendas pueden convertirse en rasgos importantes en diversas formas. Naturalmente, una de las influencias más enérgicas será la del recorrido habitual, de modo de ser las principales líneas de acceso" (Lynch, 1960, pg.65)

Debido a las calles uniformes del centro histórico de Cuenca, el tratamiento de las sendas como método de identificación debe ser lo suficientemente claro, para generar un sentimiento de unidad y representación de la red.

"Las sendas, aparte de ser identificables y continuas, también pueden tener una cualidad de dirección, esto es, una dirección a lo largo de la línea puede distinguirse fácilmente de la inversa" (Lynch, 1960, pg.70)

Un punto urbano importante del proyecto es lograr la generación de caminos casi lineales, que entrelacen los diversos usos que se van a dar a los parqueaderos, fortaleciendo las conexiones entre estos espacios por medio de sendas determinadas, logrando así conformar la red que reactive la vivienda en el centro histórico. "Las sendas con orígenes y destinos claros y bien reconocidos tienen identidades más vigorosas, contribuyen a mantener ligada la ciudad y dan al observador una sensación de su posición siempre que las atraviesa" (Lynch, 1960, pg.70)

Para completar con las funciones de la red, se plantearon los lugares de estancia, siendo estos la readecuación y reutilización de los parqueaderos, convirtiéndolos en vivienda en cuyas plantas bajas se va a proponer actividades afines a la vivienda, servicio, comercio que no exista en la zona y por ende resultaría en un incremento del espacio público. A estos puntos estratégicos los llamaremos nodos.

Los nodos serán los objetivos a los que las sendas tienen que llegar.

“Los nodos son los focos estratégicos a los que pueden entrar el observador, tratándose típicamente de confluencias de sendas o de concentraciones de determinada característica” (Lynch, 1960, pg.92). Los espacios públicos que se encontrarán dentro, en algunos casos con mayor área que otros, son el resultado del aprovechamiento de los centros de manzana de las cuadras, la mayoría de los cuales al momento se encuentran sin ningún uso. Estos nodos serán claves para aumentar los espacios de estancia en el centro histórico y convertirlos en puntos de atracción para cada la zona.

En conclusión, la red que se plantea recorrerá el eje del centro histórico por medio de sendas peatonales y como puntos finales estarán los nodos que abarcan los conjuntos habitacionales.

Un proyecto que abarca y pone en práctica estos conceptos, es el Ecological reconfiguration of a urban center de Ecosistema Urbano, la intervención urbana se hace en el centro de la ciudad de Philadelphia con el objetivo de regenerar 4000 vacíos urbanos.

El ecosistema urbano considera que la arquitectura no es la única que interviene en la rehabilitación de la vida urbana, más bien se trata de los sistemas de una ciudad los que generan un cambio significativo.

La regeneración tiene que ver con redes de intervención, que contempla 3 puntos estratégicos:

1. Corredores urbanos
2. Movilidad
3. Catalizadores urbanos

Otro referente muy importante que interviene en la reconstrucción urbana cuya intención se da en la ciudad de Cuenca es el proyecto de Cuenca Red de la misma oficina de Ecosistema Urbano.

El propósito es mejorar y reactivar los espacios públicos del centro histórico de Cuenca, por medio de incluir actividades y programas ya sean realizadas en el sitio o fuera de ellos.

“CUENCA RED pretende identificar las grandes y subestimadas oportunidades que residen en el espacio público de esta singular ciudad para crear una red vibrante de puntos reactivadores, mejorar la experiencia urbana y aspirar a una vida más animada para el centro histórico” (Ecosistema Urbano, 2015). Todo este análisis se da debido a que Cuenca propone un nuevo sistema de movilidad que mejore los recorridos de los habitantes tanto de manera peatonal como en un vehículo motorizado. Estos recorridos necesitan ser más inclusivos, y dinámicos para que al

momento de transitar el ambiente sea más saludable.

“El proyecto se estructura en dos partes principales: un proceso participativo y la estrategia de reactivación urbana, dimensionadamente influenciada por el proceso participativo que consiste en acciones a largo plazo y proyectos a corto plazo para 6 espacios emblemáticos del centro histórico.” (Ecosistema Urbano, 2015)

Uno de los métodos fue la participación de la ciudadanía, desde niños, jóvenes y estudiantes universitarios, hasta instituciones y agentes activos. Al permitir la intervención de todos los ciudadanos se logró aumentar la conciencia urbana a través de las diferentes actividades a realizar.

ECOLOGICAL RECONFIGURATION OF A URBAN CENTER



CUENCA RED





ANÁLISIS
DE SITIO

CAPÍTULO
2

2.1

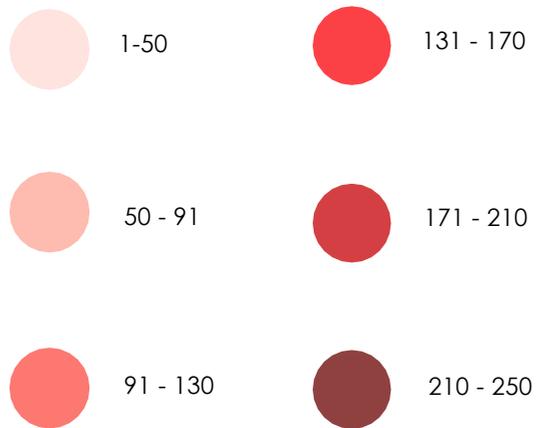
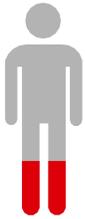
**ANÁLISIS DEL ÁREA
DE INFLUENCIA**

2.1.1 DENSIDAD

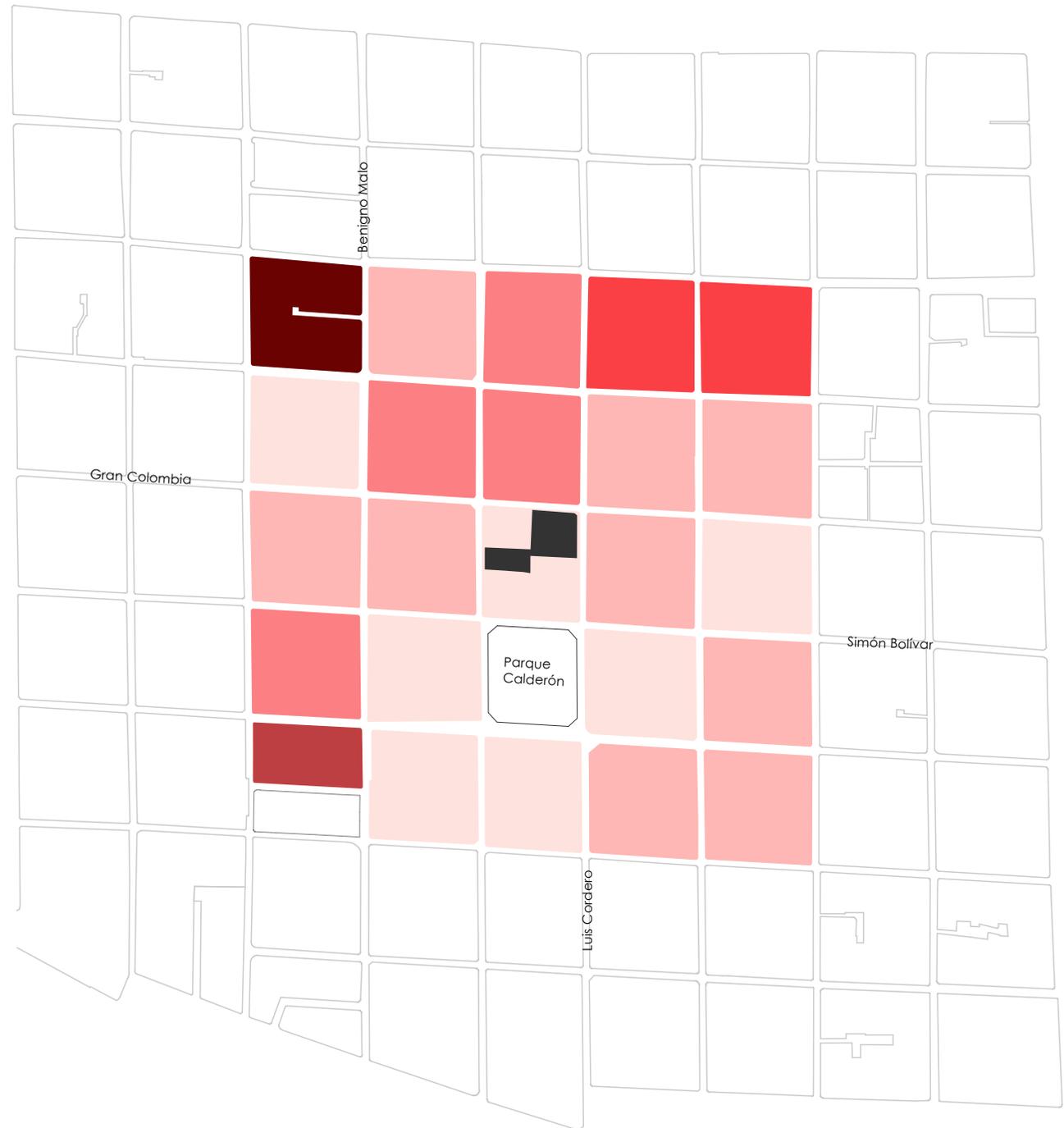
Debido al aumento del comercio en el centro histórico, los residentes se han desplazado hacia zonas periféricas de la ciudad, generando una notable pérdida de habitantes.

Los datos del Censo de población y vivienda del 2010 indican una tendencia hacia el arriendo, lo que no garantiza una población fija en la zona.

59 hab/ha



Datos de población según Censo 2010. INEC



2.1.2 USOS DEL SUELO

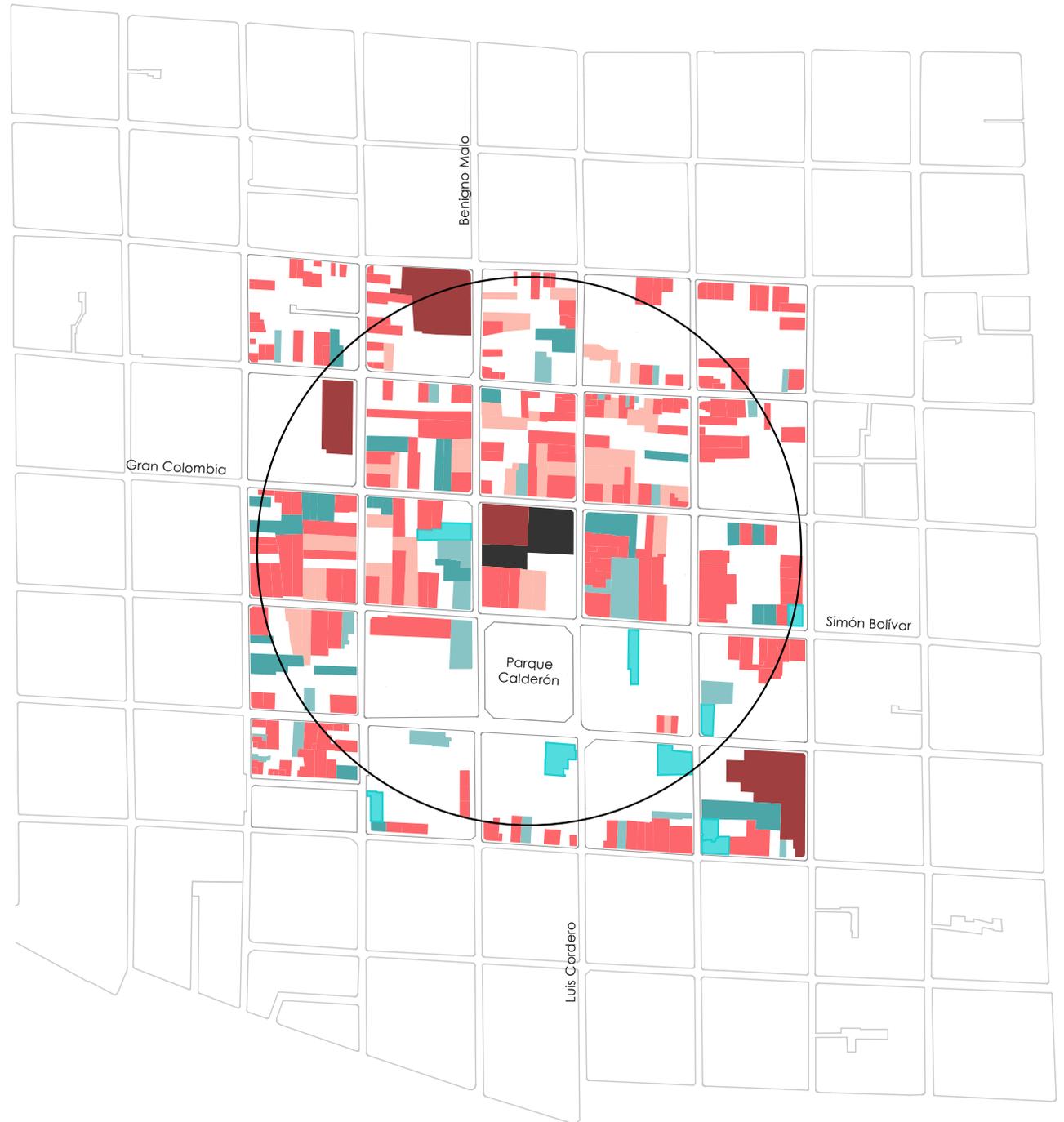
La zona posee en su mayoría edificios de usos mixtos, utilizado por comercios, servicios, hoteles y hostales, vivienda, y para usos turísticos.

El aumento de estas actividades solo a ciertas horas del día, provoca que el centro histórico tenga lugares desiertos y un desequilibrio entre los usos.

80% servicio + comercio
20% vivienda



- Servicio alimenticio
- Servicio de estadía
- Servicio Bancario
- Terreno
- Vivienda + comercio
- Comercio
- Educativo



2.1.4 TRANSPORTE PÚBLICO: TRANVÍA

El recorrido del tranvía Cuatro Ríos pasará por la Calle Gran Colombia, la cual es tangencial al proyecto. Debido a la cercanía de las paradas, se crea una vinculación y acceso directo del conjunto habitacional con el principal transporte público.



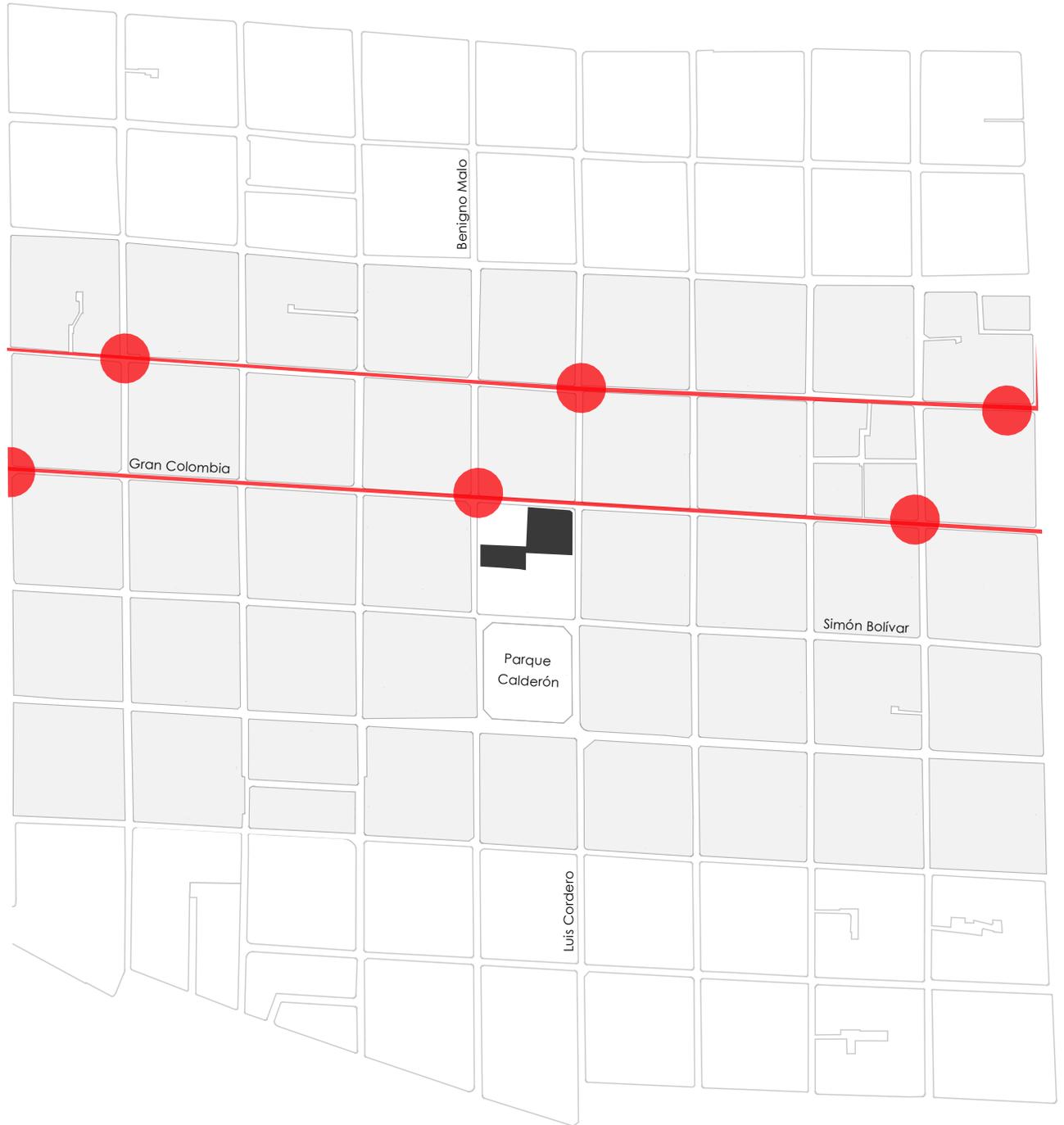
Parada tranvía



Recorrido tranvía

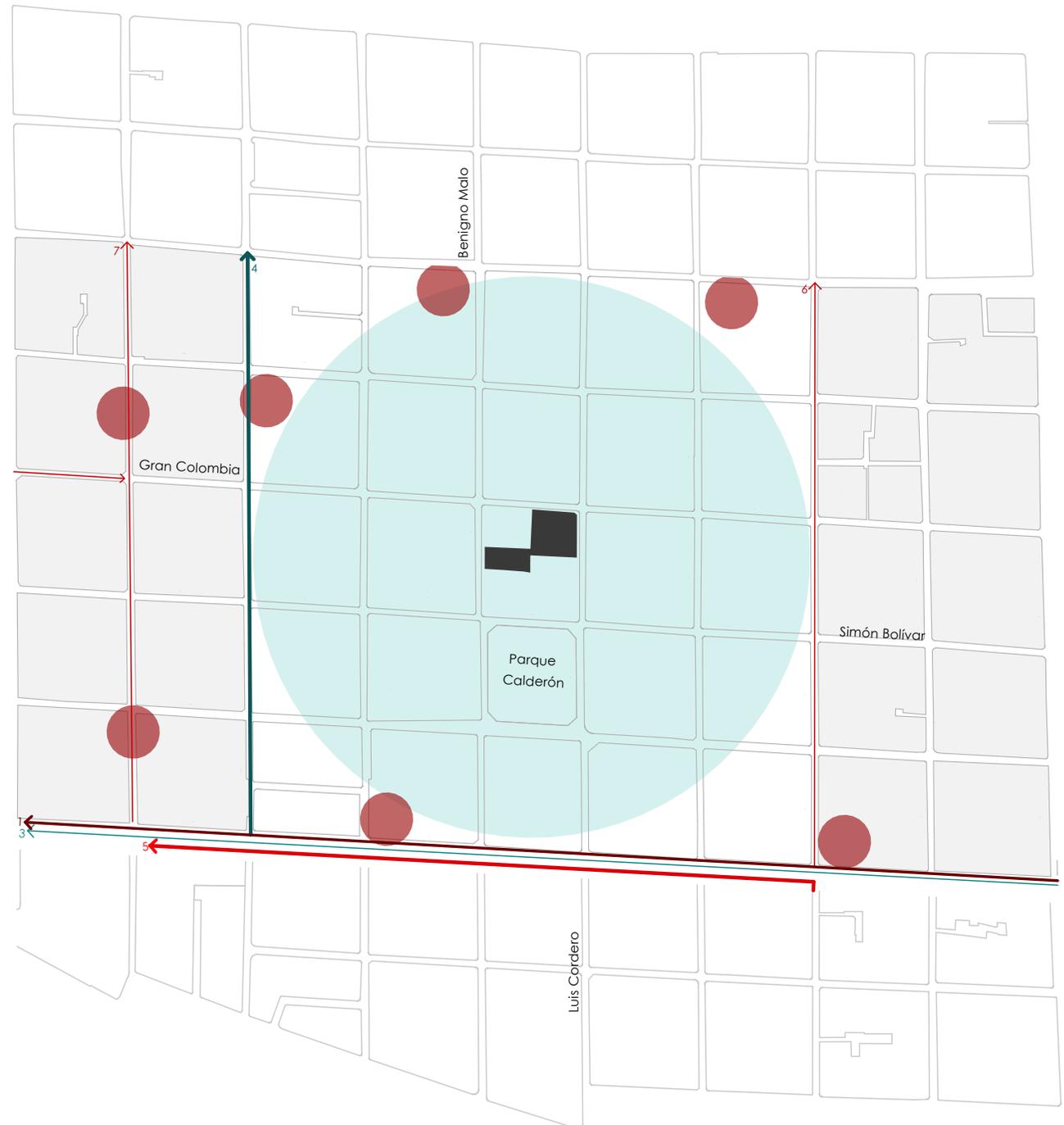
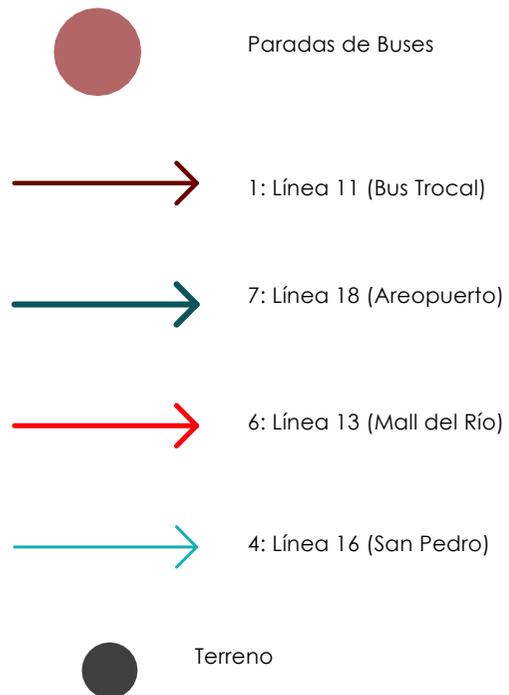


Terreno



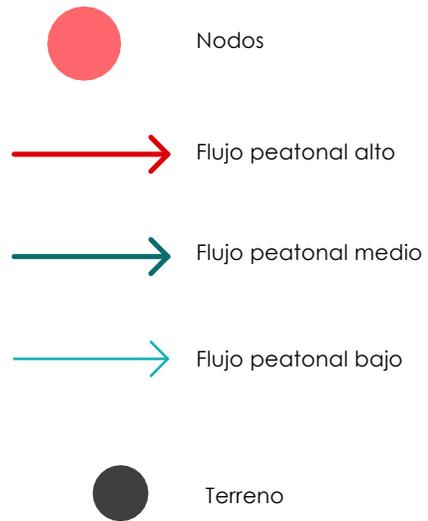
2.1.5 TRANSPORTE PÚBLICO: BUSES

Las líneas de buses más cercanas al proyecto pasan a 200m del terreno, dejando un espacio libre de circulación peatonal y contaminación. Las líneas que recorren la zona articulan puntos importantes de la ciudad.



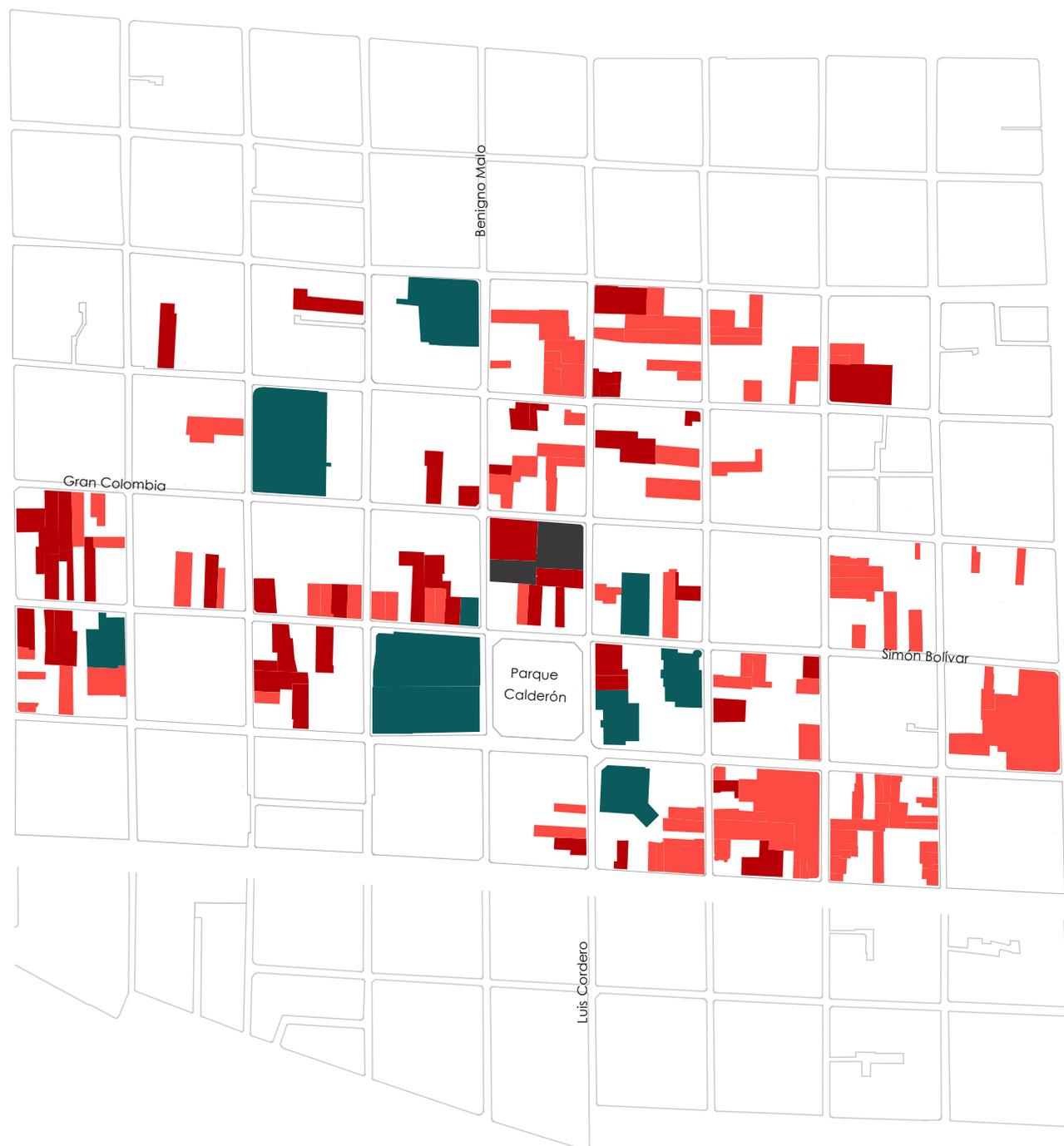
2.1.6 FLUJO PEATONAL

En el centro histórico existe una gran cantidad de afluencia de personas a lo largo del día. El proyecto al ubicarse a media cuadra del Parque Calderón rodeado de las calles con más flujos peatonales, se garantiza una cantidad alta de visitantes durante el día.



2.1.6 EDIFICACIONES PATRIMONIALES

Al ser el centro histórico de Cuenca Patrimonio Cultural de la Humanidad, en parte por sus bienes inmuebles, en el área de influencia se encuentran algunas edificaciones patrimoniales de gran importancia, como la Catedral de la inmaculada.



2.2

**ANÁLISIS DE LA
MANZANA**

2.2.1 ESTADO ACTUAL

La manzana a intervenir se encuentra ubicada en pleno centro histórico, entre las calles Simón Bolívar, Gran Colombia, Benigno Malo y Luis Cordero. El contexto histórico que rodea el terreno tiene un impacto fuerte, se sitúa a 1 cuadra de las dos iglesias más importantes de la ciudad y a su vez del parque principal: El parque Calderón.



2.2.2 USOS DE SUELO

El uso de suelo en la manzana es variado, en su mayoría se encuentra dominado por comercio el cual en sus planta altas son espacios subutilizados, dejando solo 1 piso para la vivienda.

- 1: Escuela Central
- 2. Parqueadero Tosi
- 3. Mercantil Tosi
- 4. Tienda de ropa (Vátex) + vivienda
- 5. Almacenes Juan Eljuri + vivienda
- 6. Gobernación del Azuay
- 7. Almacenes España
- 8. Almacenes La Ganga + vivienda
- 9. Almacenes Jaher
- 10. Banco del Austro
- 11. Almacenes Artefacta + vivienda
- 12. Joyerías + vivienda
- 13. Baños Públicos
- 14. Seminario San Luis



2.2.3 ÁREA PÚBLICA VS ÁREA PRIVADA

Debido a la estructura de damero del centro histórico y a la consolidación de las manzanas, existen pocos espacios públicos para los habitantes. Aparte que las calles en su totalidad son usadas por vehículos particulares.

 **25%:** Área pública

 **75%:** Área privada

 Terreno



2.2.4 SITIOS DE OPORTUNIDAD

Existen varios sitios de oportunidad dentro de las manzanas, la mayoría son parqueaderos públicos o espacios subutilizados. También hay edificaciones con una área importante sin uso, en donde se puede aprovechar el espacio para un nuevo uso necesario para la zona.

- 1: Antiguo Banco La Previsora
- 2. Parqueadero Tosi
- 3. Patio Trasero sin uso
- 4. Parqueadero público
- 5. Casa particular sin uso



Edificaciones / Centros de Manzana



Terreno



2.2.5 PERFIL URBANO



BENIGNO MALO



LUIS CORDERO







GRAN COLOMBIA



SIMÓN BOLÍVAR

2.2.6 ORDENANZA CENTRO HISTÓRICO

La ordenanza para la gestión y conservación de las Áreas Históricas y Patrimoniales del Cantón Cuenca, en los siguientes artículos nos informa:

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

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

Ámbito Arquitectónico

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

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

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

del tramo.

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

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

Condiciones de uso, volumen y funcionamiento:

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

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

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

Las edificaciones de una planta, deberán tener:

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

Las edificaciones de dos plantas, deberán tener:

- 70% de ocupación del suelo
- 6 metros de altura al alero
- 9 metros de altura al cumbrero
- Relación en la fachada de lleno y vacío 1/3 – 1/5.

Las edificaciones de tres plantas, deberán tener:

- 70% de ocupación del suelo
- 9 metros de altura al alero
- 12 metros de altura al cumbrero
- Relación en la fachada de lleno y vacío 1/3 – 1/5

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

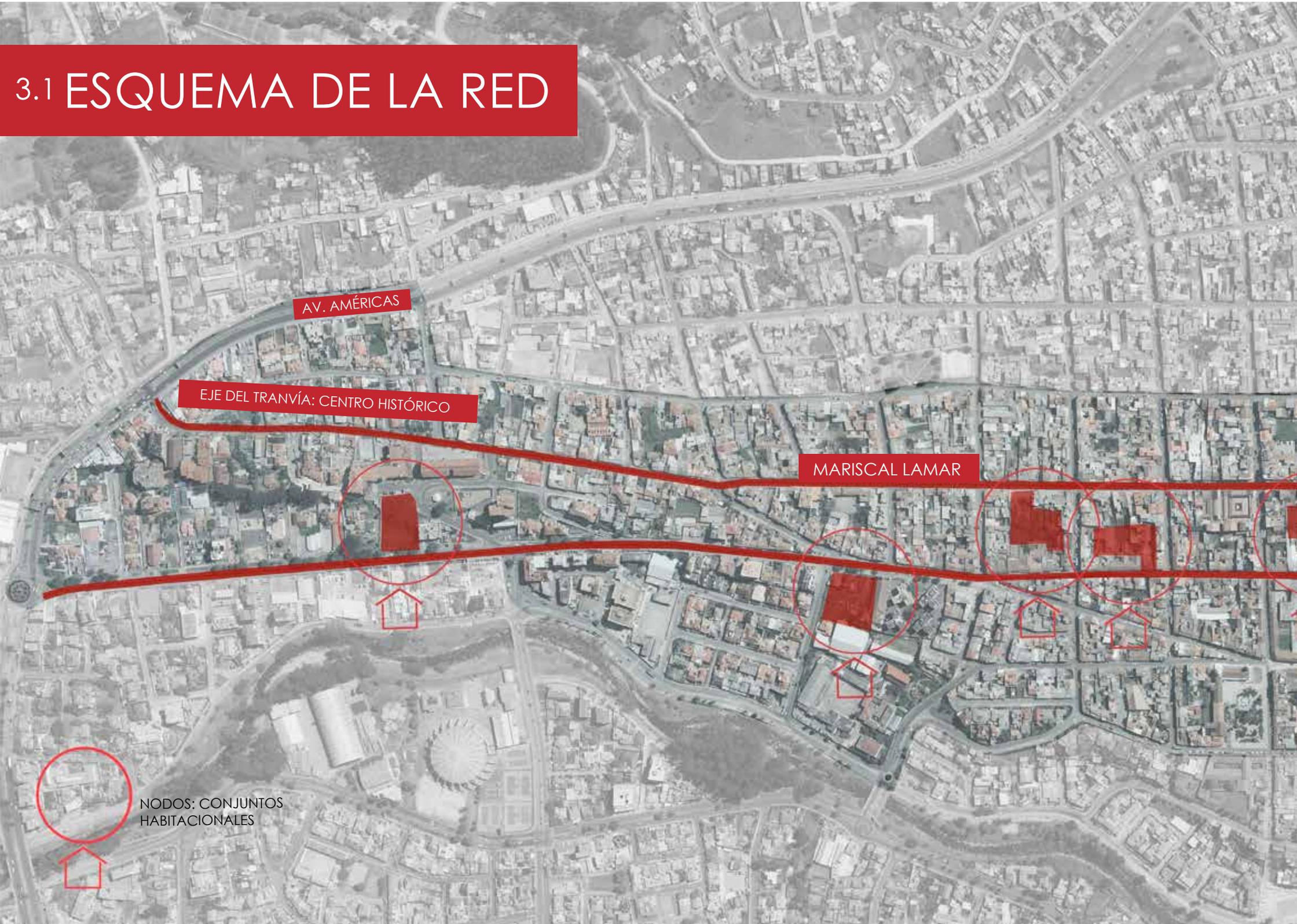




ESTRATEGIA
URBANA

CAPÍTULO
3

3.1 ESQUEMA DE LA RED



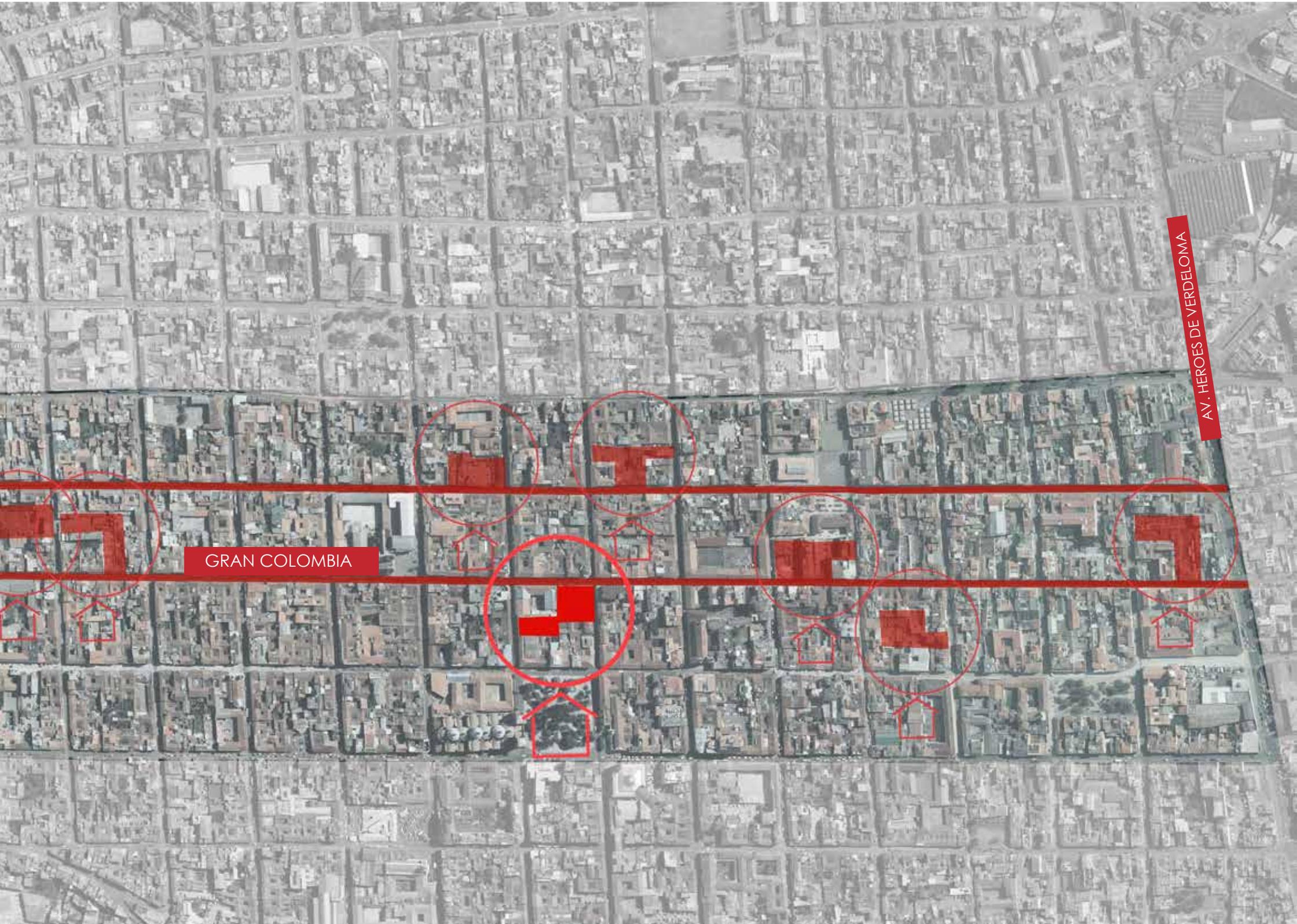
AV. AMÉRICAS

EJE DEL TRANVÍA: CENTRO HISTÓRICO

MARISCAL LAMAR



NODOS: CONJUNTOS HABITACIONALES



GRAN COLOMBIA

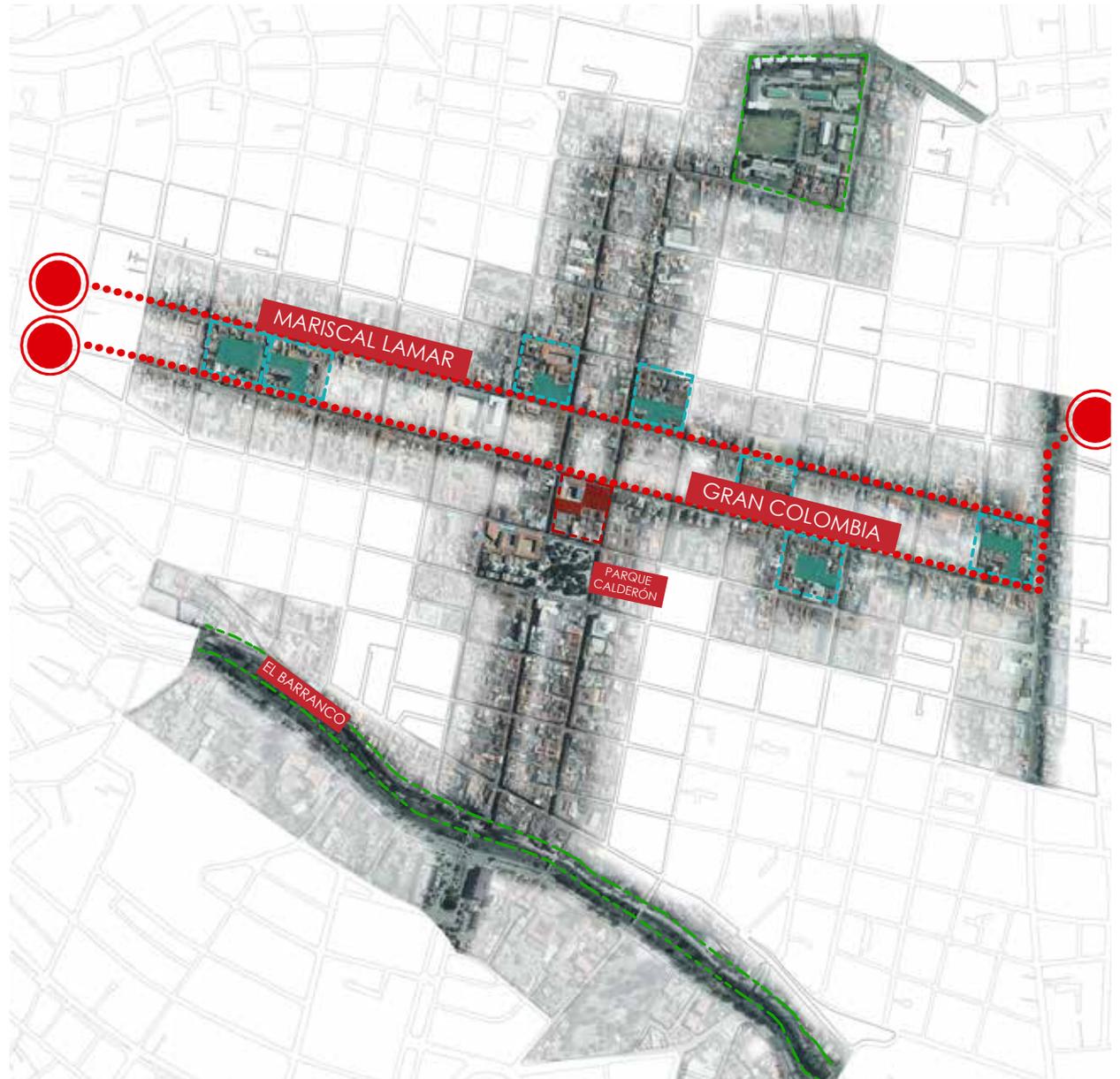
AV. HEROES DE VERDELOMA

3.2 ESTRATEGIA URBANA

EJE PRINCIPAL

La estrategia urbana se basa en conseguir la revitalización y reciclaje de parqueaderos públicos más centros de manzana a lo largo del eje del Tranvía en el tramo del Centro Histórico, esto se conseguirá a partir de la identificación de estos puntos como sitios de oportunidad; para convertirse en núcleos activos que equilibren la relación entre la vivienda, el espacio público y usos diversos.

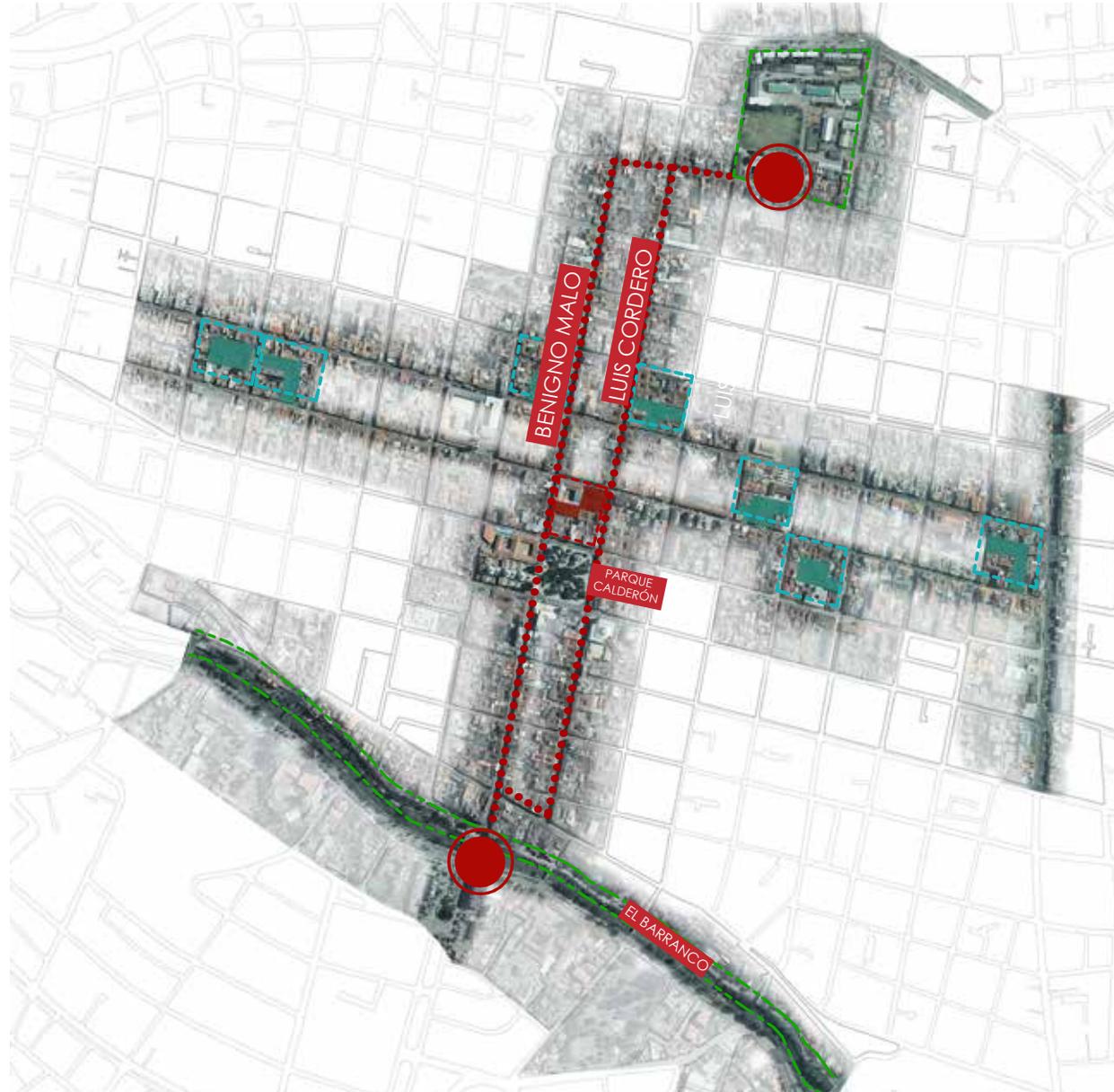
El objetivo principal es fomentar la diversidad social y fomentar la interacción e interrelación social.



3.3 ESTRATEGIA URBANA

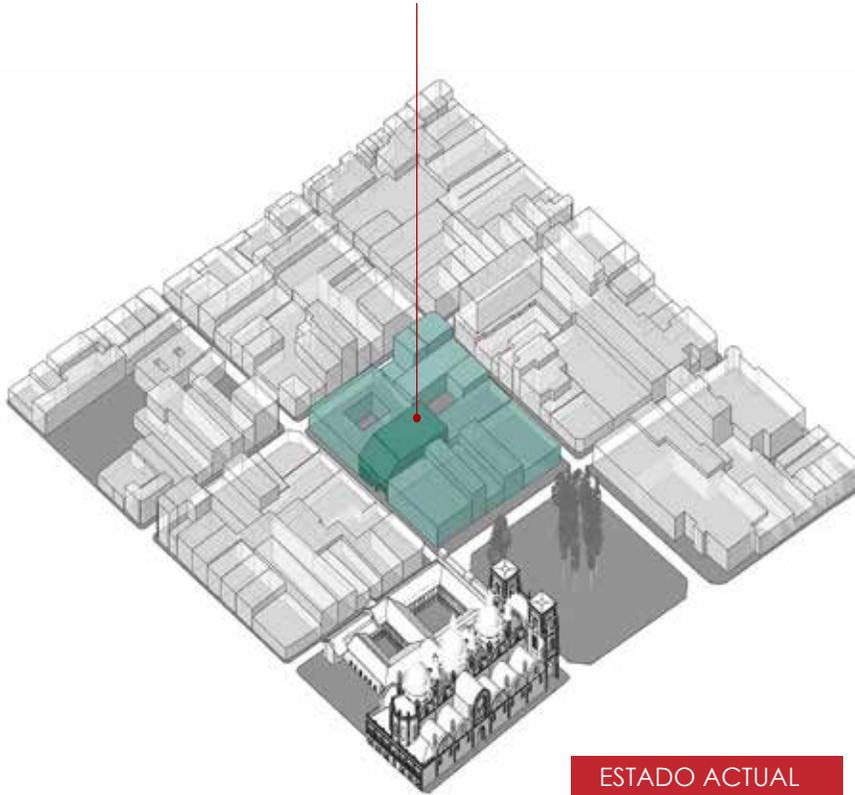
EJE COMERCIAL

Otro punto fundamental de la estrategia es generar un eje comercial mediante una plataforma única, que ayude a la activación de la zona en las plantas bajas tanto de los conjuntos habitacionales como de las edificaciones ubicadas a lo largo del eje de las calles: Benigno Malo y Luis Cordero, hasta llegar al paseo 3 de Noviembre (El Barranco).



3.4 ESQUEMAS DE ESTRATEGIA URBANA

Actual Parqueadero Tosi

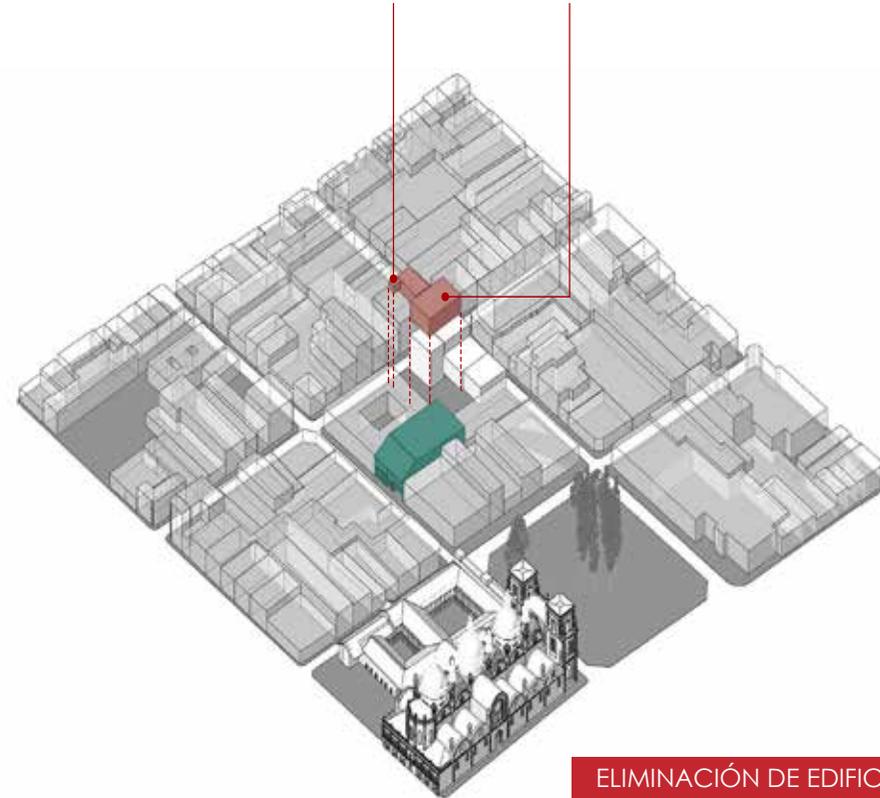


ESTADO ACTUAL

La actual manzana a invertir, se encuentran al 100% llena con espacios subutilizados en su interior.

Baños públicos

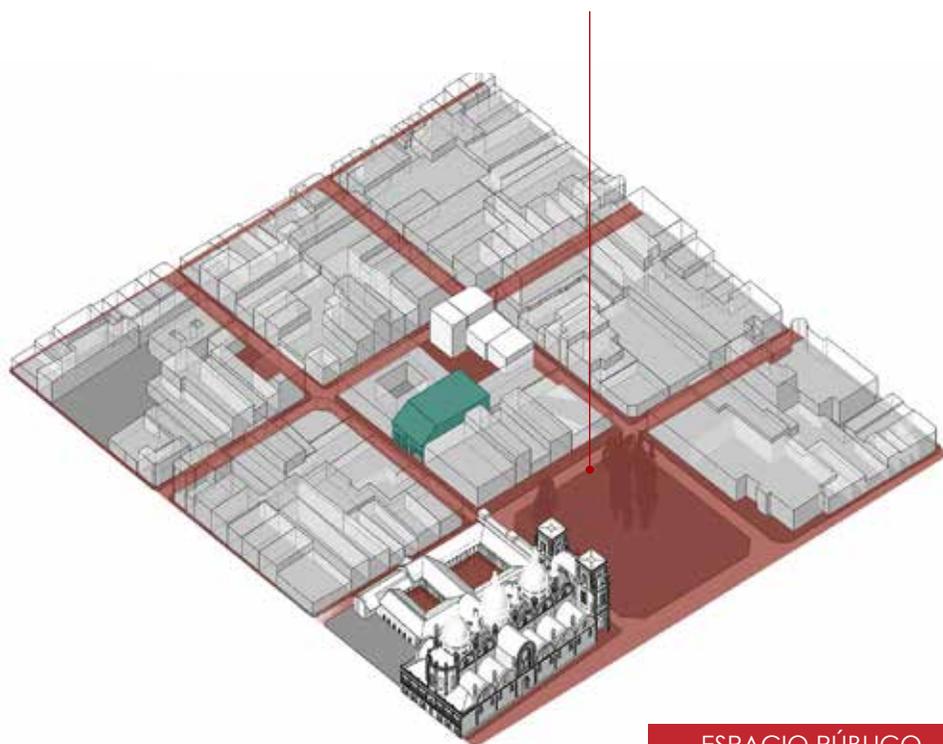
Patio trasero



ELIMINACIÓN DE EDIFICACIONES

Se plantea eliminar los baños públicos y el patio trasero de una edificación, ambos se encuentran en mal estado.

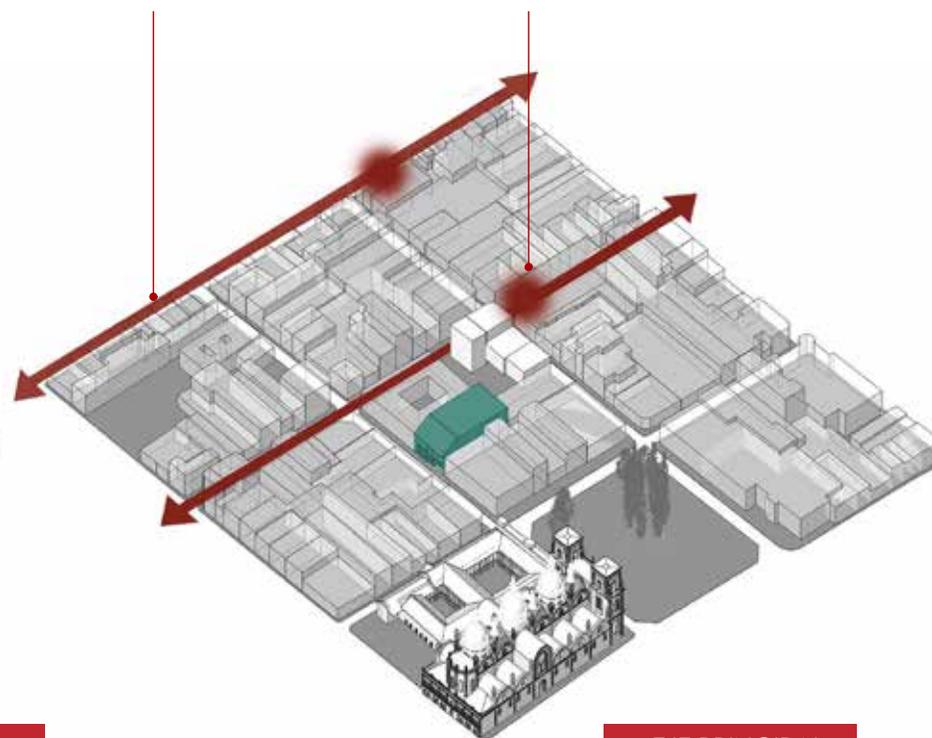
Plataforma Única



ESPACIO PÚBLICO

Generar una plataforma única que conecte todo el espacio público al mismo nivel.

Conexión mediante el transporte público

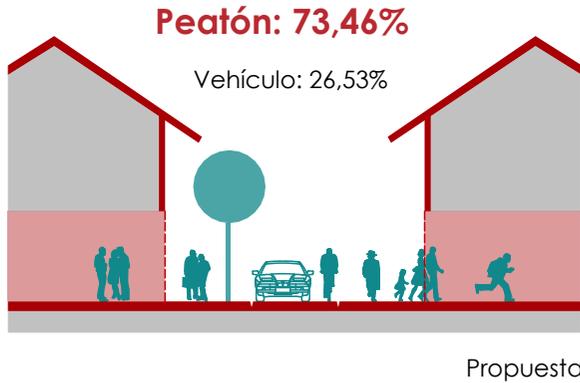
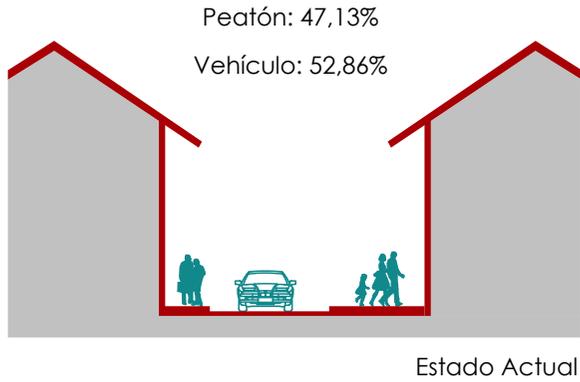


EJE PRINCIPAL

Proponer una conexión directa con el tranvía, y sus paradas más cercanas al terreno a intervenir.

3.5 SECCIONES VIALES

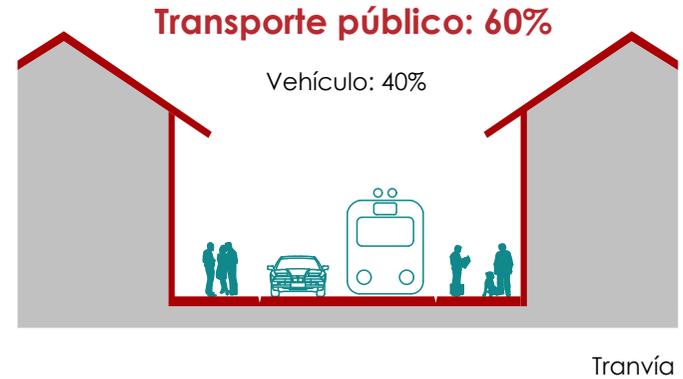
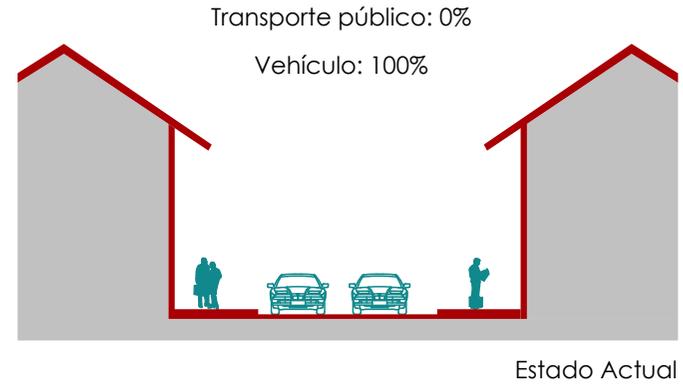
Calle Benigno Malo



En la actualidad el espacio de circulación en gran parte es ocupado por vehículos particulares.

Se propone generar una plataforma única que de preferencia al peatón y al tranvía, dejando un espacio limitado para los vehículos particulares

Calle Gran Colombia



3.5 INDICADORES



Espacio público de estancia

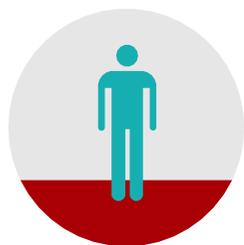
No existen espacios de estancia para el peatón

Actual: 15%



Se propone espacios de estancia dentro del proyecto para uso exclusivo de peatones

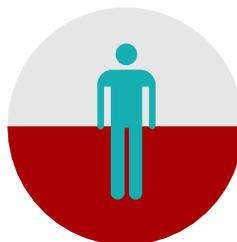
Propuesto: 40 %



Relación peatón/ vehículo

La mayoría del espacio de circulación es ocupado por vehículos particulares.

Actual: 20%



El plan de movilidad plantea que las calles que rodean el proyecto sean únicamente peatonales.

Propuesto: 20%



Eje comercial

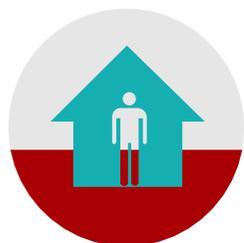
Las veredas no tienen el tamaño suficiente para realizar actividades extras

Actual: 20%



Se proponen comedores comerciales mediante una plataforma única para reactivar la actividad.

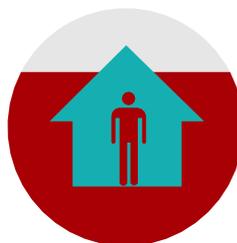
Actual: 20%



Densidad

La densidad poblacional de la zona es baja, entre 40 a 50 hab/ ha

Actual: 21%



Mediante el proyecto se aumentan aproximadamente 110 habitantes

Actual: 21%

A red-tinted architectural drawing of a multi-story building facade, showing windows, balconies, and architectural details. The drawing is overlaid on a solid red background.

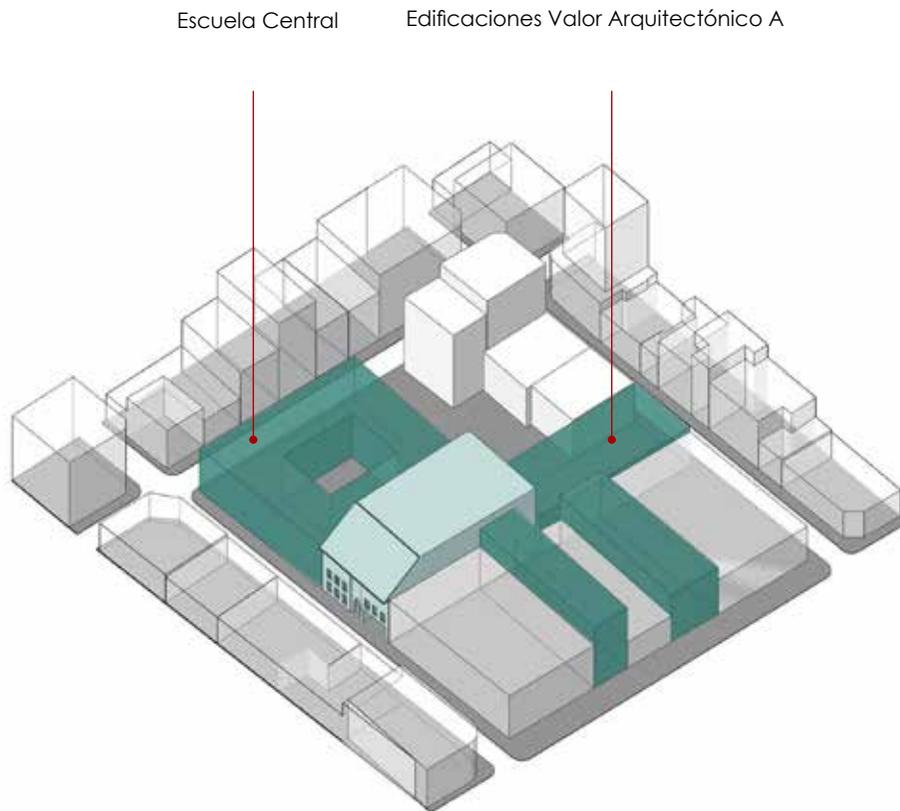
PROYECTO
URBANO
ARQUITECTÓNICO

CAPÍTULO
4

4.1

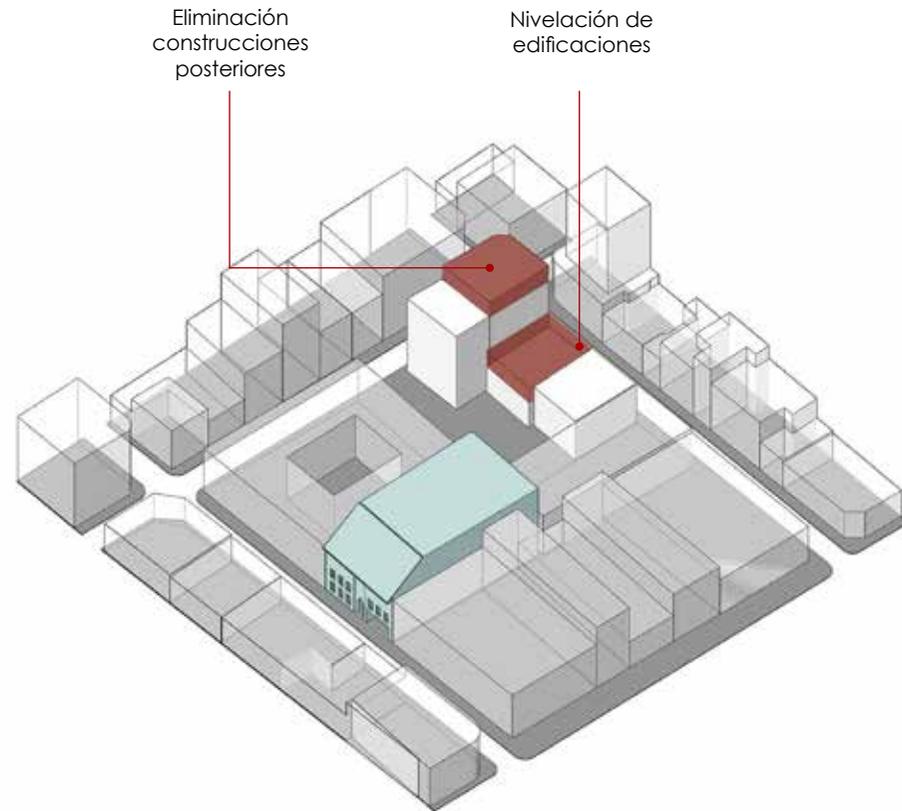
ESTRATEGIA
DE MANZANA

4.1.1 ESQUEMAS DE IMPLANTACIÓN



ESTADO ACTUAL

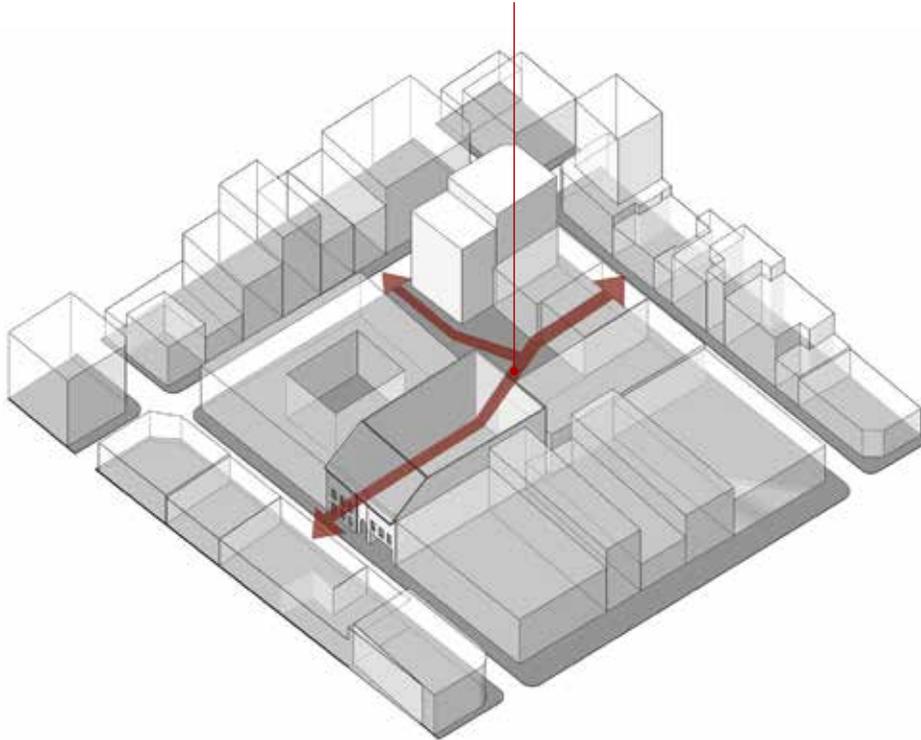
En la manzana a intervenir se identificaron las edificaciones con valor patrimonial como la más importante la Escuela Central.



INTERVENCIÓN EDIFICACIONES

Se eliminan las construcciones que fueron añadidas posteriormente y se nivelan las edificaciones de menor altura para conseguir un mismo ritmo en las fachadas.

Conexiones en planta baja

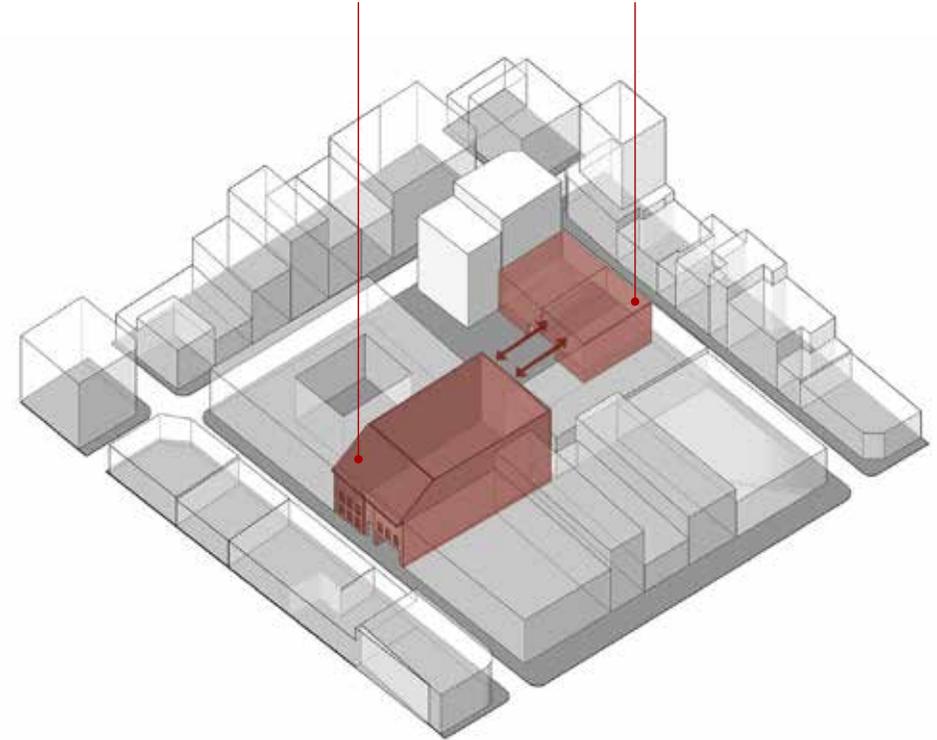


CONEXIÓN

Se genera una conexión transversal a todo lo largo de la planta baja para fortalecer el eje comercial.

Vivienda
3860 m²

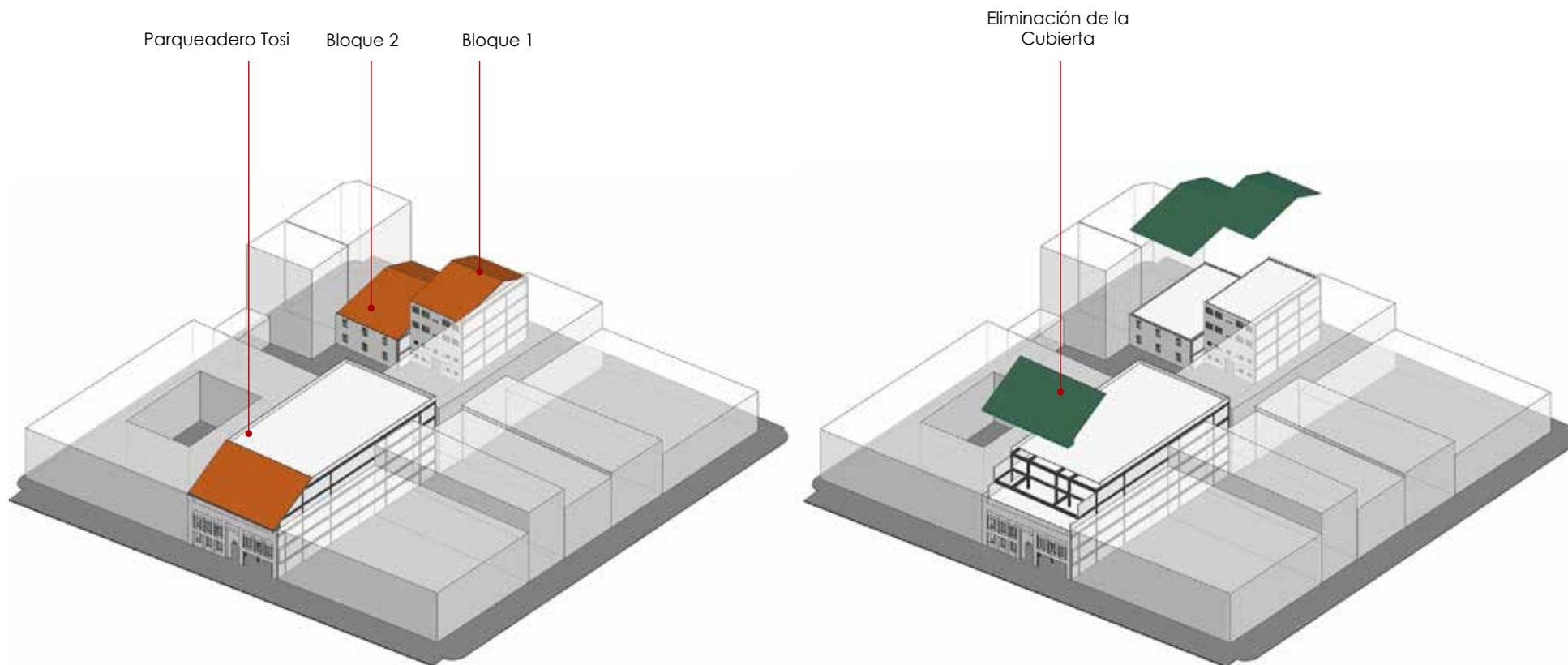
Vivienda
1560 m²



RESULTADO

Se genera una tensión entre los 2 bloques de vivienda, divididos por el espacio público siendo el corazón del proyecto.

4.1.2 RELACIÓN DE PREEXISTENCIAS



ESTADO ACTUAL

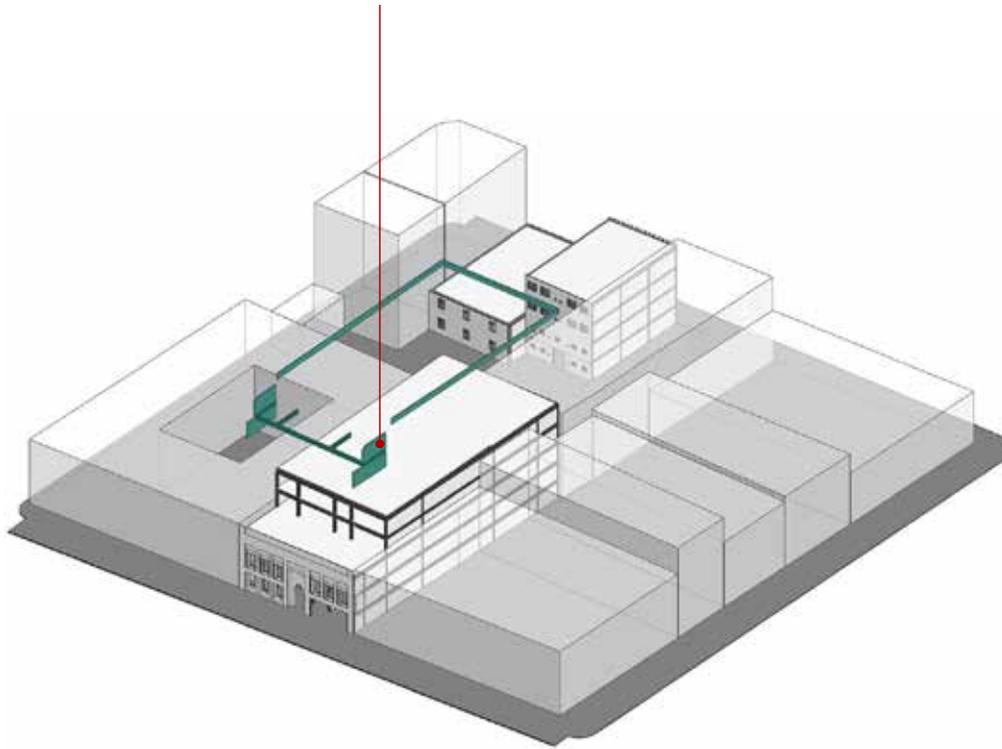
Se puede observar la diferencia de altura del bloque 2 con respecto al bloque 1 y al Parqueadero Tosi,

ESPACIOS SIN USO

Se decide eliminar las cubiertas, ya que debido a su inclinación, se genera bajo ellas, un espacio incómodo y sin uso.

4.1.2 RELACIÓN DE PREEXISTENCIAS

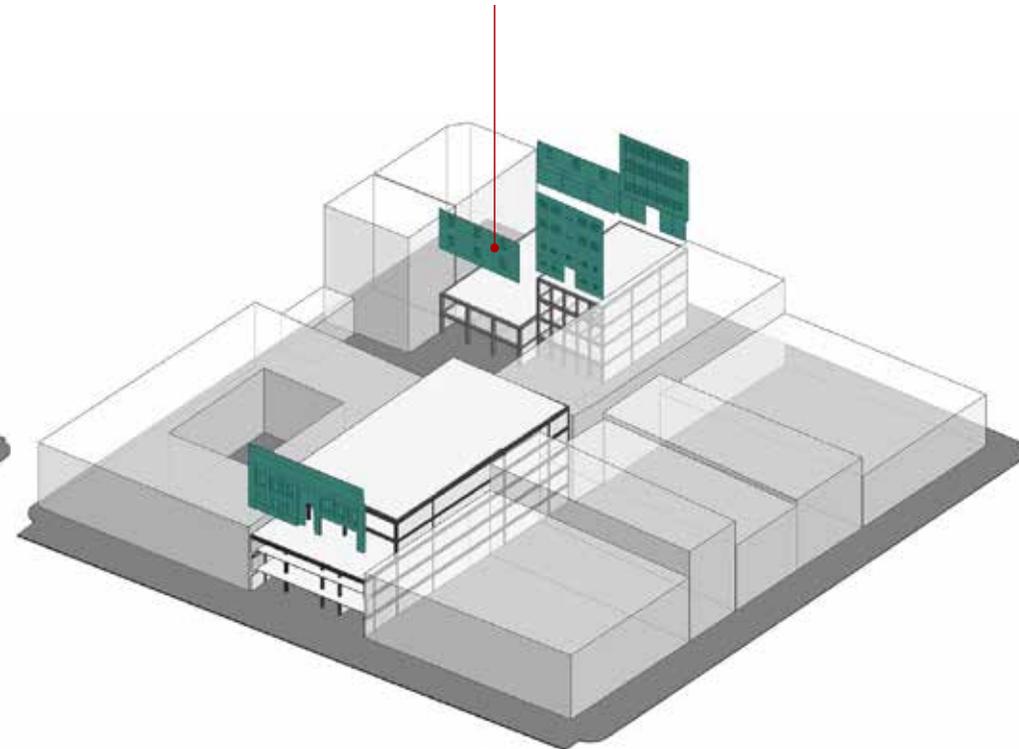
Extraer paredes y estructura



ABRIR ESPACIOS

Se eliminan paredes y estructura que se encuentran sobrando para así poder ampliar los espacios.

Limpiar la fachada en su totalidad

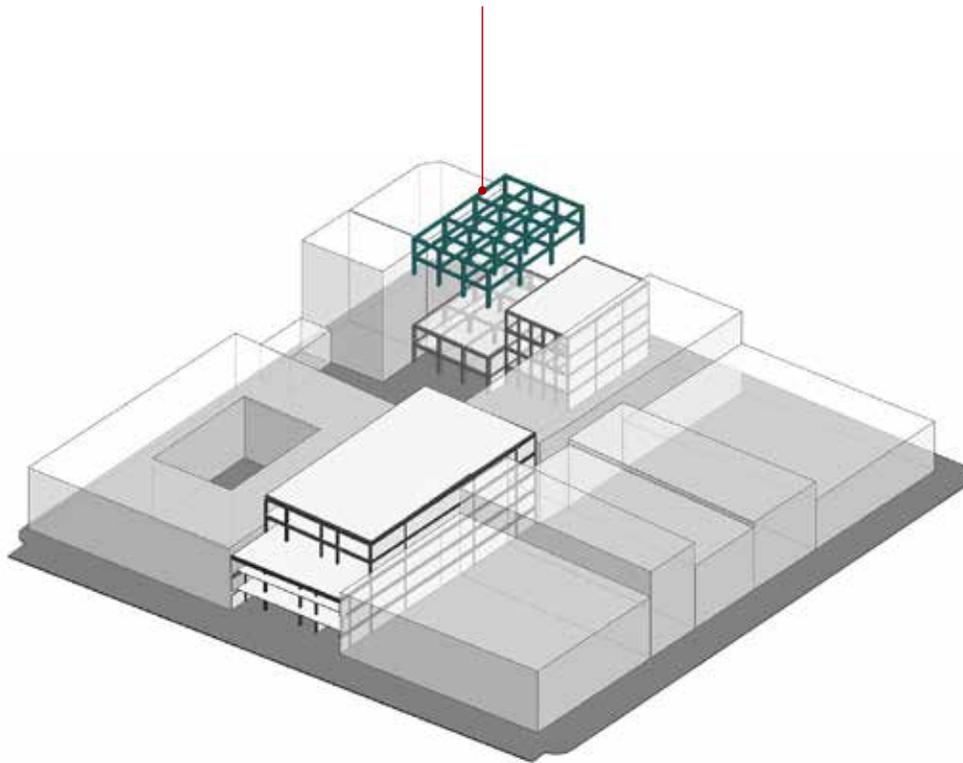


FACHADAS

Eliminar las fachadas falsas, para plantear unas nuevas y modernas que respeten las preexistencias.

4.1.2 RELACIÓN DE PREEXISTENCIAS

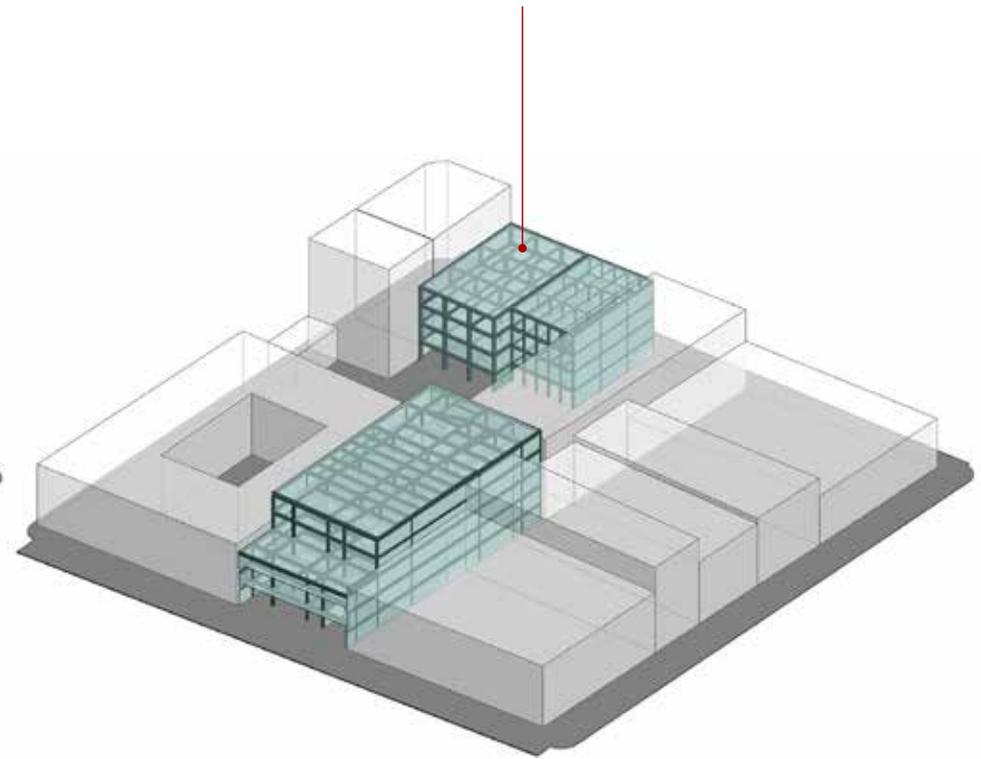
Aumentar la estructura



ESTRUCTURA

Nivelar al bloque 2 la altura con respecto a la cuadra, para generar un mismo ritmo de fachada.

Estructura para plantear vivienda

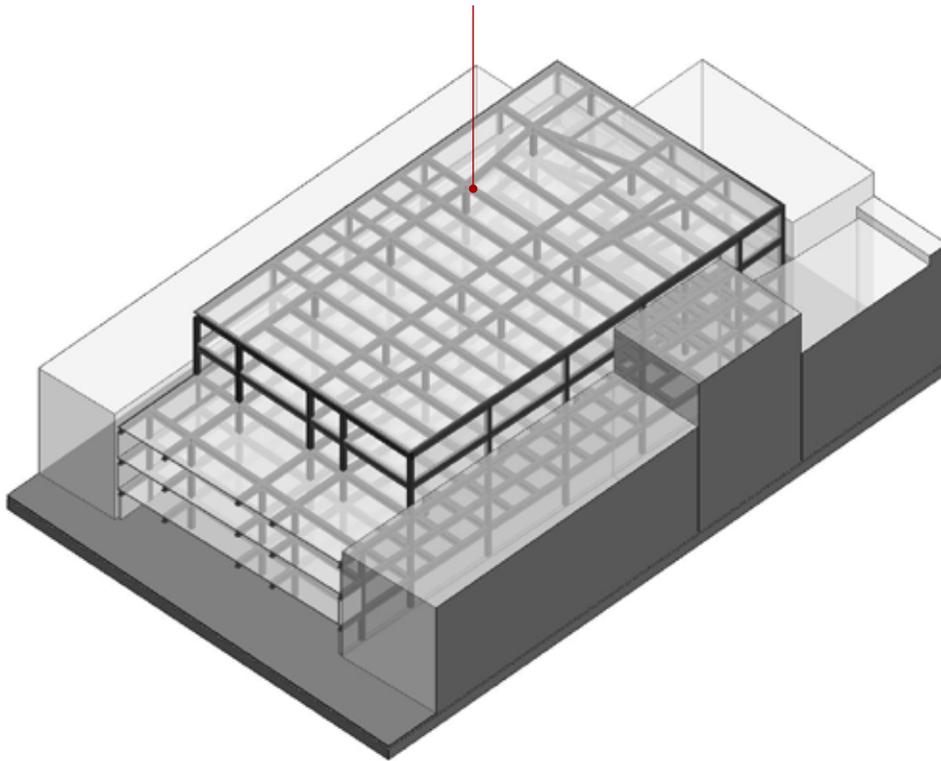


RESULTADO

La estructura no se toca y se combinan el bloque 1 y 2 para formar un solo edificio.

4.1.3 OPERACIONES EN EL PARQUEADERO TOSI

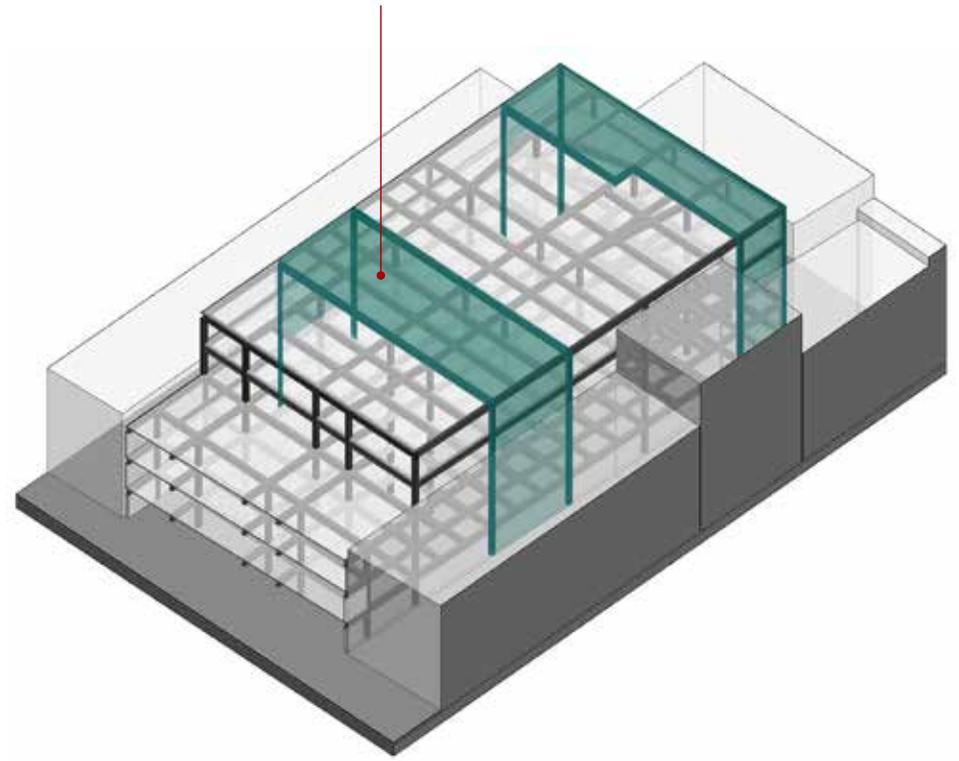
Estructura Original



ESTADO ACTUAL

Se recicla toda la estructura del parqueadero.

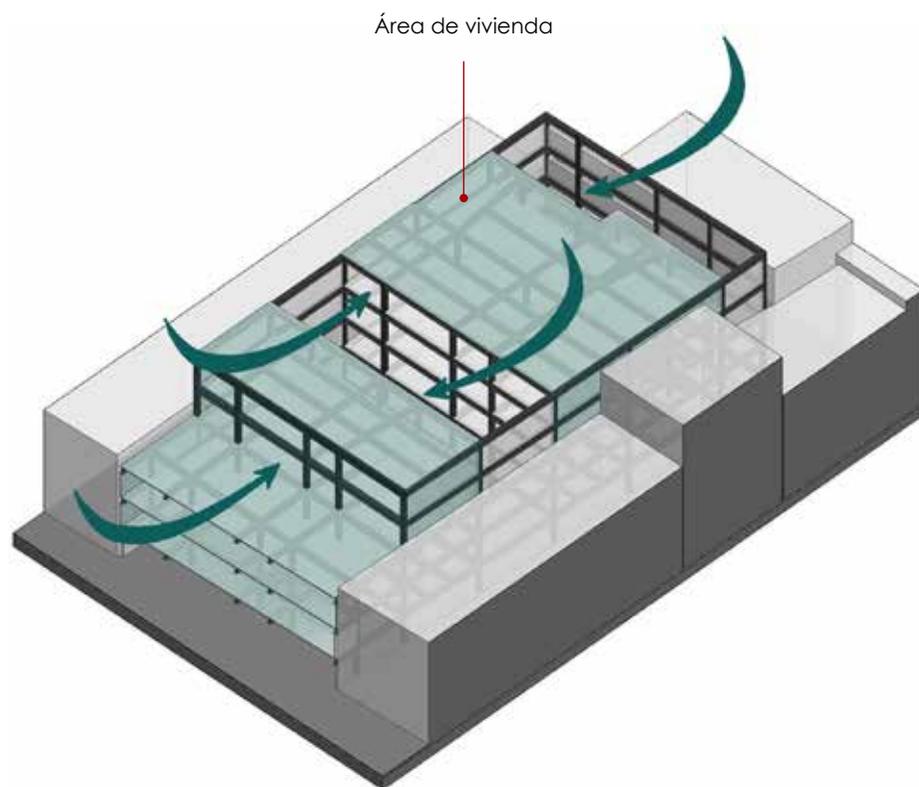
Apertura de Patios interiores



ENTRADAS DE LUZ

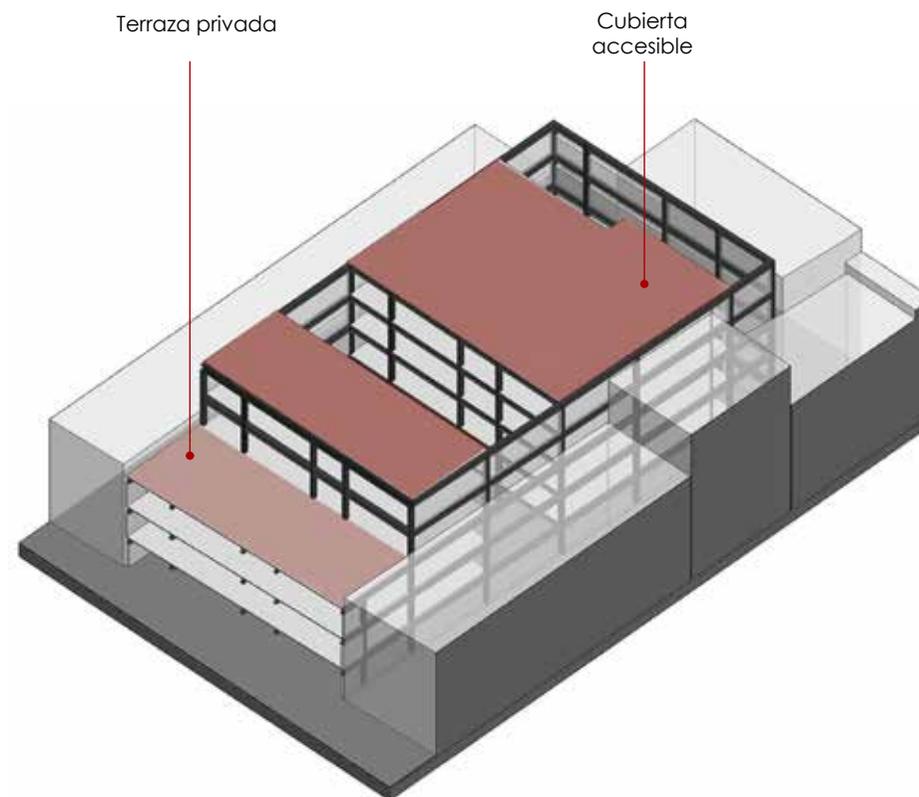
Se decide abrir 2 entradas de luz, que respetan el ritmo de las columnas sin afectar la estructura.

4.1.3 OPERACIONES EN EL PARQUEADEO



ILUMINACIÓN

Las entradas de luz permiten una correcta y eficiente iluminación en todo el área de vivienda



RESULTADO

Se genera una cubierta accesible para aprovechar las visuales que posee el edificio en el centro histórico.

4.2

EMPLAZAMIENTO

4.2.1 IMPLANTACIÓN

Lo que se busca lograr es generar una conexión directa entre el proyecto y la parada del tranvía. Se genera un vestíbulo que sirva de estancia para la parada y a su vez transición entre el espacio público y la calle.

Las plantas bajas son de libre acceso, con un ingreso por las tres calles: Benigno Malo, Luis Cordero y Gran Colombia. Los usos que se plantean son usos complementarios a la vivienda.

También se logra generar una tensión entre los bloques de vivienda dispuestos frente el uno del otro, en donde el espacio público es el eje de conexión entre los dos.

1. Bloque de vivienda principal: Parqueadero Tosi.

2. Bloque de vivienda colectiva 2.



4.2.2 VISTA AÉREA / CALLE BENIGNO MALO



4.2.3 VISTA AÉREA / CALLE LUIS CORDERO



VISTA ESPACIO PÚBLICO: PLAZA



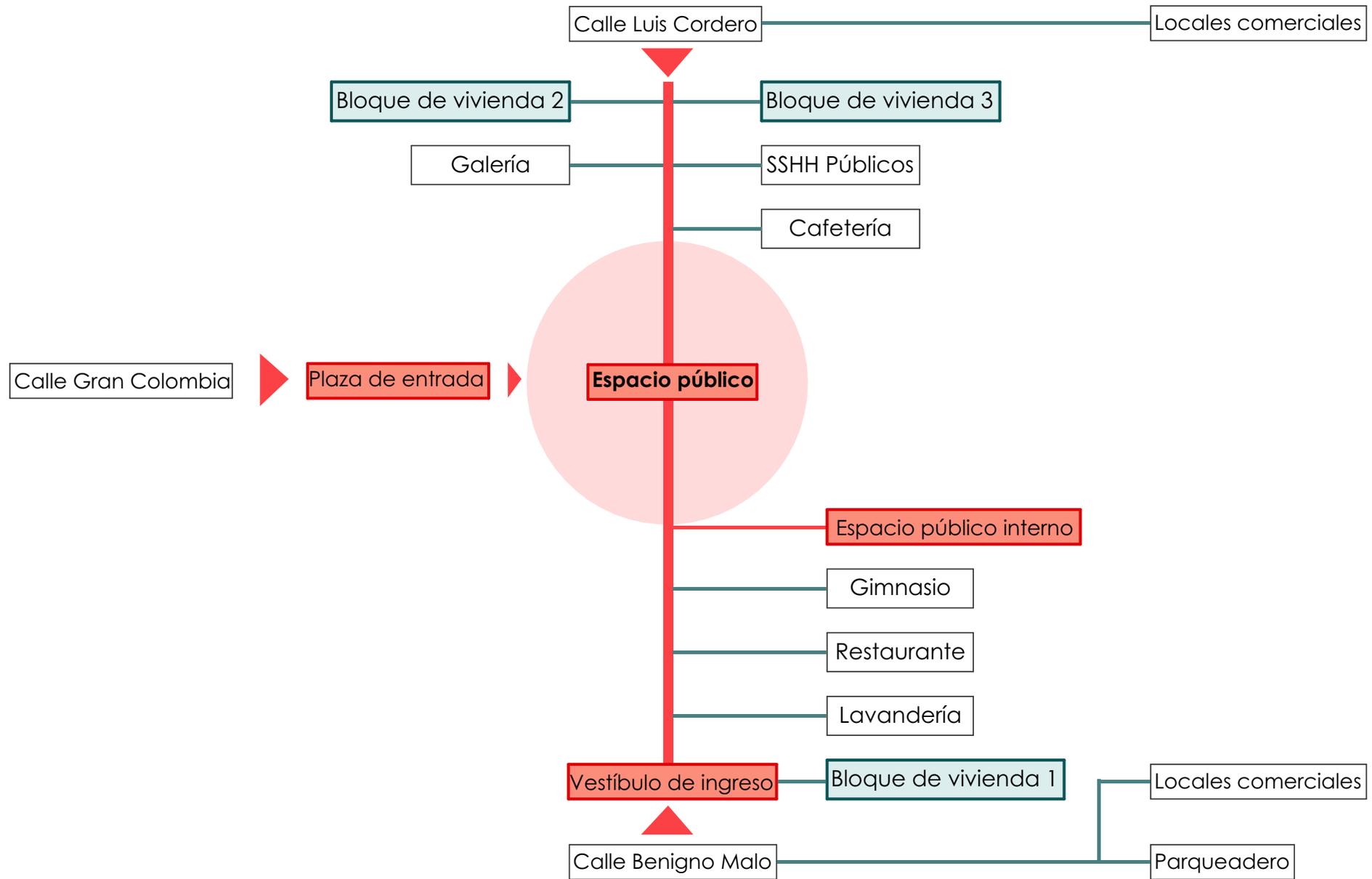
4.3

PROGRAMA
ARQUITECTÓNICO

El proyecto funcionará como punto de atracción y transición para fortalecer el eje comercial, ubicando los locales comerciales con acceso directo desde las calles Benigno Malo y Luis Cordero.

Otro objetivo del proyecto, es darle vida a la manzana por medio del espacio público que se encuentra ubicado en el centro, siendo el corazón y el espacio que distribuye a las diferentes actividades que se desarrollan a nivel de planta baja. El conjunto habitacional tiene 3 accesos el de las Gran Colombia que es la conexión directa con el transporte público, el de la Luis Cordero y Benigno Malo atraviesa todo el proyecto de forma longitudinal conectando los 2 bloques de vivienda.

4.3.2 ORGANIGRAMA



4.3.3 LISTADO DE ÁREAS

CUADRO DE ÁREAS				
Espacios	Cantidad	Total (m ²)	Área total (m ²)	
Bloque de vivienda 1				
01. Parquederos + bodegas	32	29,51	944,60	
02. Locales comerciales	2	90,33	180,66	
03. Circulación	1	180,82	180,82	
04. Vestíbulo	1	42,41	42,41	
05. Circulación vertical	5	25,91	129,55	
06. Patio interior (privado)	1	59,31	59,31	
07. Lavandería	1	33,51	33,51	
08. Restaurante	1	159,82	159,82	
09. Gimnasio	1	108,27	108,27	
010. Patio interior 2 (público)	1	189,83	189,83	
011. Pasillos	4	90,41	361,64	
012. Departamento 1 (Suite)	6	61,00	366	
013. Departamento 2 (2 habitaciones)	6	93,14	558,84	
014. Departamento 3 (3 habitaciones)	6	148,91	893,46	
015. Duplex 1 (1 habitación)	1	69,20	69,20	
016. Duplex 2 (2 habitaciones)	1	111,08	111,08	
017. Duplex 3 (3 habitaciones)	1	160,00	160,00	
018. Terraza piso 4	1	116,36	116,36	
019. Cubierta accesible	1	565,03	565,03	
Total			5230,39	

CUADRO DE ÁREAS				
	Espacios	Cantidad	Total (m ²)	Área total (m ²)
Espacio Público				
	020. Área verde	1	260,46	260,46
	021. Área dura	1	495,43	495,43
	Total			755,89
Bloque de vivienda 2				
	022. Cafetería	1	131,60	131,60
	023. Baños públicos	1	82,27	82,27
	024. Galería	1	162,49	162,49
	025. Vestíbulo	1	59,68	59,68
	026. Locales comerciales 3 y 4	2	37,96	75,92
	027. Local comercial 5	1	34,02	34,02
	028. Local comercial 6	1	46,00	46,00
	029. Circulación	1	96,89	96,89
	030. Departamentos	3	577,89	1733,67
	Total			2422,54

Referentes Arquitectónicos

Para el análisis de los referentes arquitectónicos, lo primero que se analizó fue intervenciones en edificios ubicados en centros históricos, y en segundo lugar edificios que usen un color neutro haciendo del material un muro ciego.

El primer referente es el Rue de Suisses de Herzog & de Meuron, en donde usan paneles de tela negra para generar una sola textura en todo el edificio.

El segundo referente es el Funf Hofe de los mismos Herzog & de Meuron, en donde usan el mismo sistema del primero desde el segundo piso, pero en la planta baja dejan un espacio libre de circulación totalmente de vidrio.

El último referente es el Casp 74 de Batch Architectes en donde usan unos paneles de cerámica de los mismos colores de los edificios de los lados, para mimetizarse con el entorno intercalando los mismos.



Imagen 9



Imagen 10

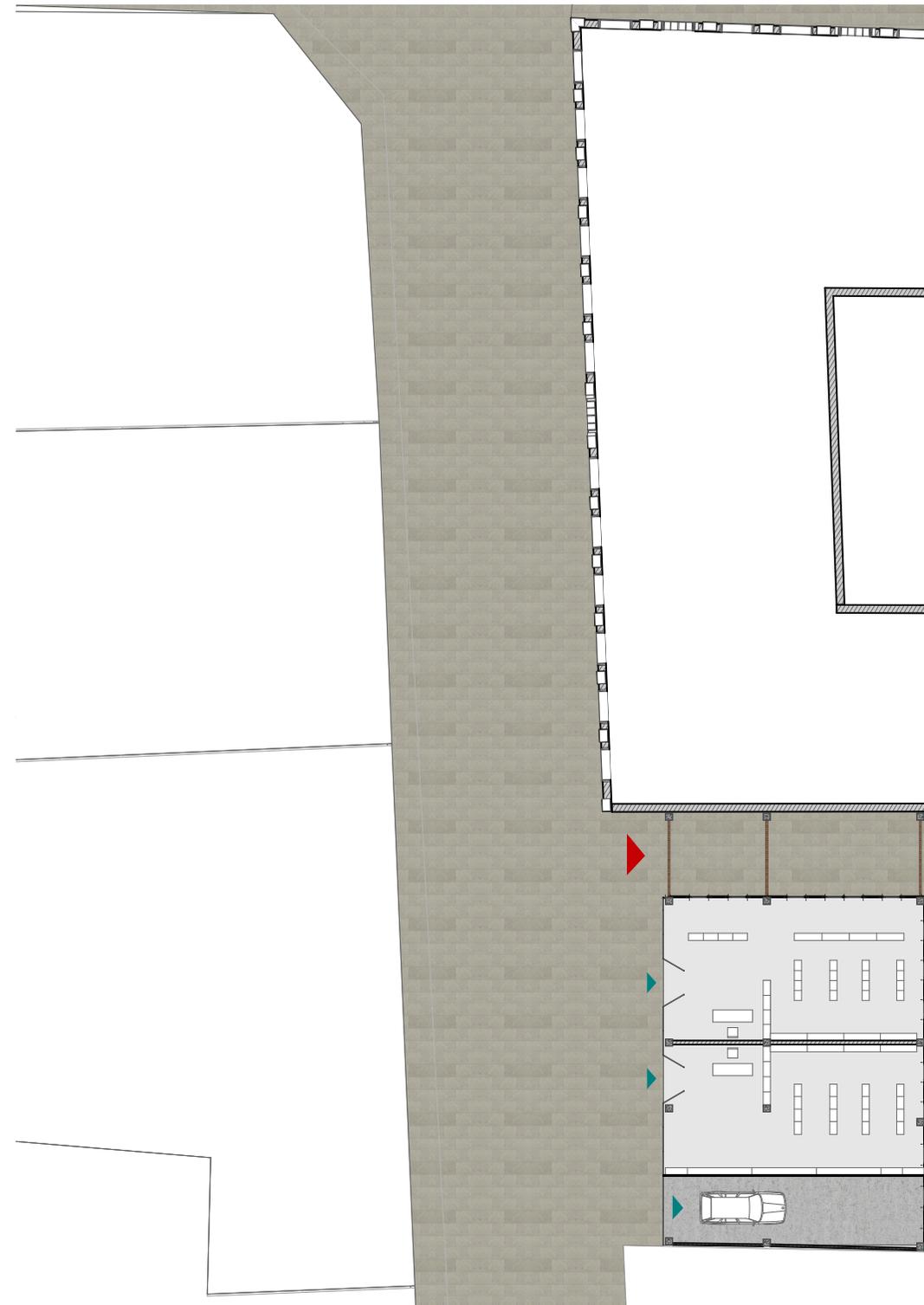


Imagen 11

4.3.4 PLANTA GENERAL

En la planta baja general lo que se plantea es un espacio permeable, de libre acceso en donde se desarrollan actividades afines a la vivienda y al espacio público pueda ser dedicado para cualquier actividad, con una preferencia por el ocio.

1. Locales comerciales
2. Vestíbulo
3. Patio Interior
4. Restaurante
5. Lavandería
6. Patio interior público
7. Gimnasio
8. Pérgola
9. Plaza de ingreso
10. Plaza General
11. Galería
12. Vestíbulo 2
13. Cafetería
14. Baños públicos





5,44

10,27

4,52

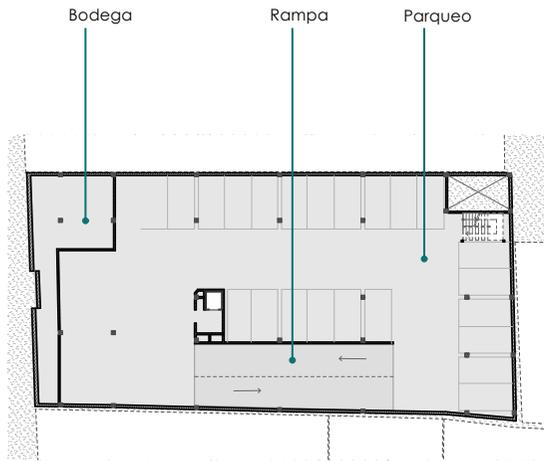
13,30



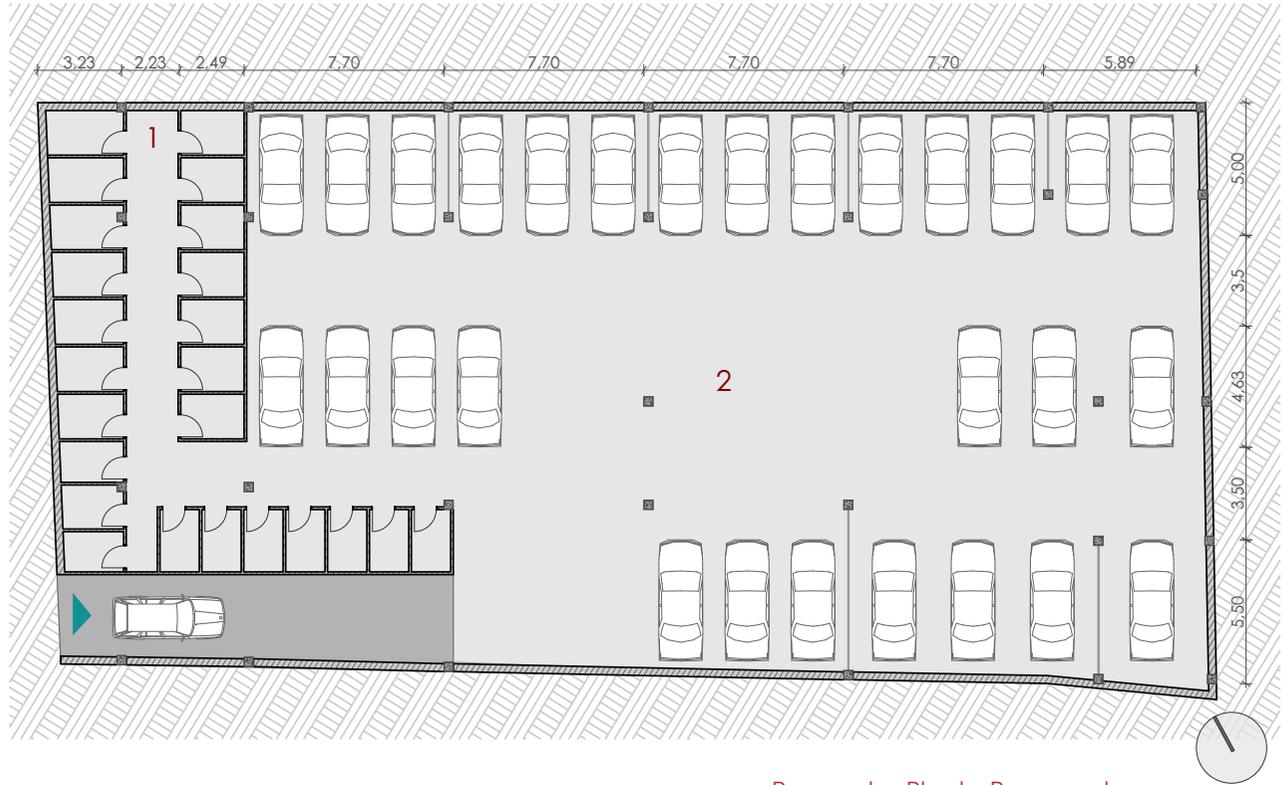
4.3.5 PLANTA PARQUEADERO

Se conserva el subterráneo como planta de parqueadero, con 1 parqueo por departamento y local comercial.

1. Bodegas
2. Área de parqueo



Estado actual: Planta Parqueadero

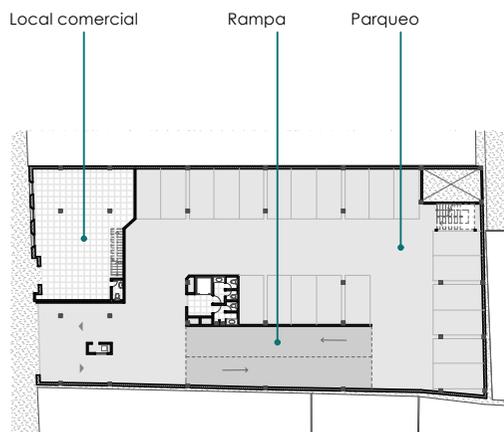


Propuesta: Planta Parqueadero

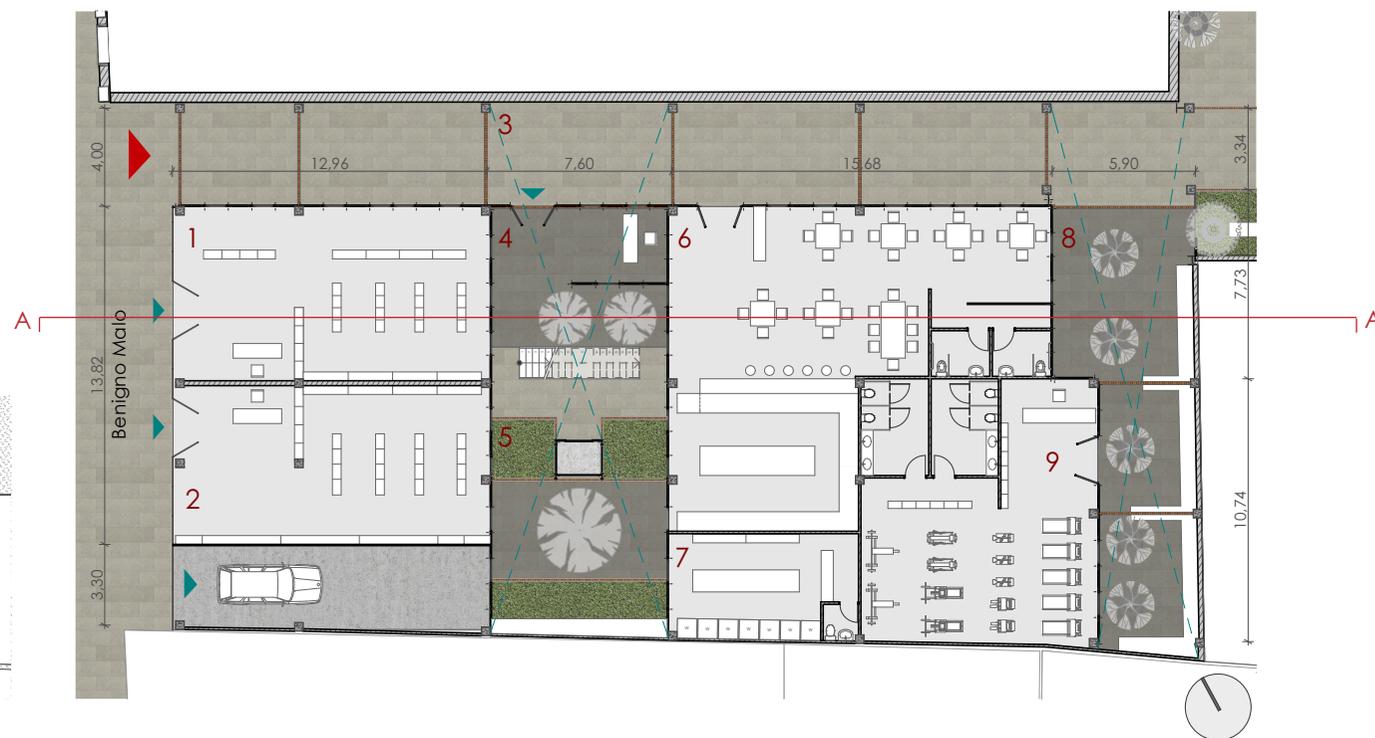
4.3.6 PLANTA BAJA

Se genera una circulación principal que distribuye a los diferentes espacios.

1. Local Comercial 1
2. Local Comercial 2
3. Caminería principal
4. Vestíbulo
5. Patio interior privado
6. Restaurante
7. Lavandería
8. Patio Interior público
9. Gimnasio



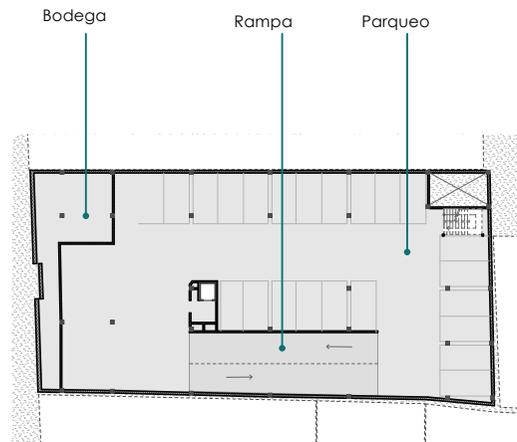
Estado actual: Planta Baja



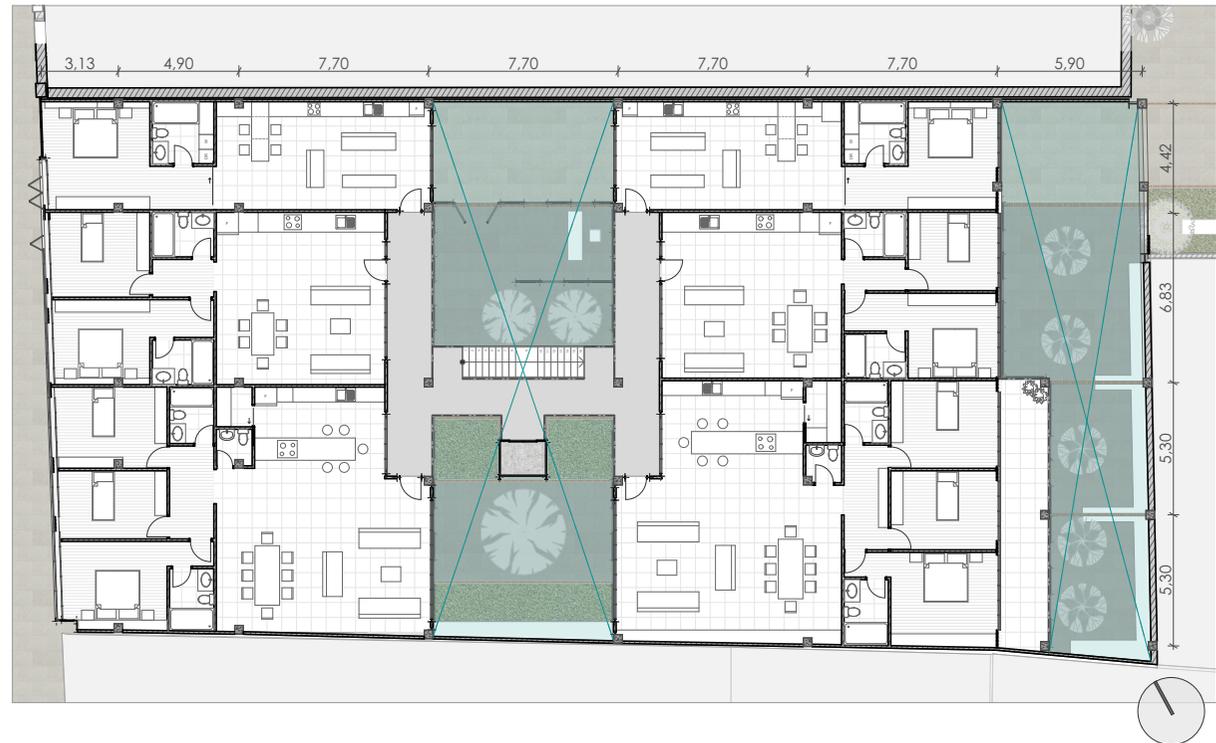
Propuesta: Planta Baja

4.3.7 PLANTA PISO 2 Y 3

Se plantea departamentos de 1, 2, 3 y 4 personas para abarcar las diferentes necesidades, ya sea para familias, parejas, estudiantes o personas de la tercera edad.



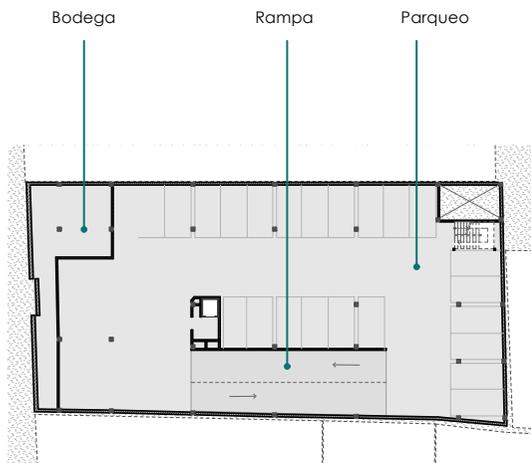
Estado actual: Planta Tipo



Propuesta: Planta piso 2 y 3

4.3.8 PLANTA PISO 4

Se plantea 3 departamentos duplex, con acceso a una terraza privada, aumentando el área social de cada departamento.



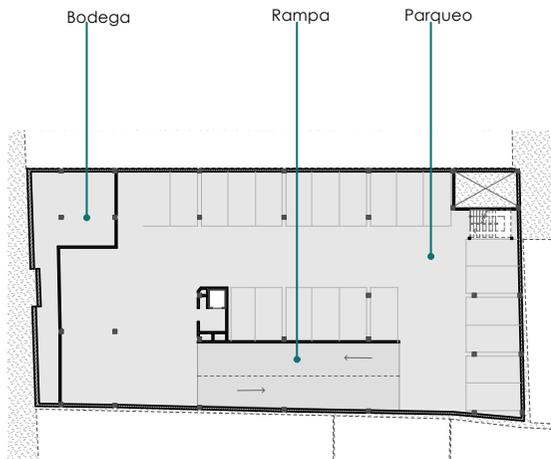
Estado actual: Planta Tipo



Propuesta: Planta piso4

4.3.9 PLANTA PISO 5

Los apartamentos duplex son para 1, 2, 4 y 5 personas. En donde se pudieran ubicar familias grandes



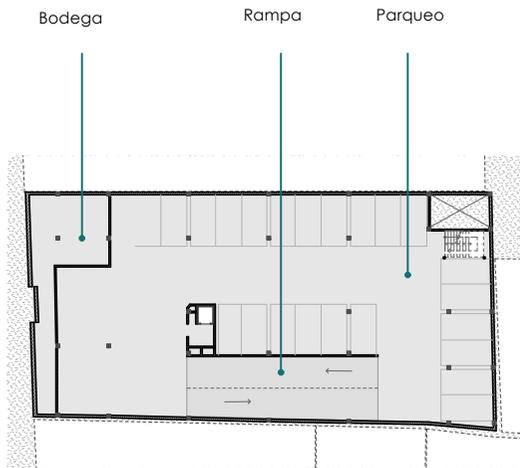
Estado actual: Planta Tipo



Propuesta: Planta piso 5

4.3.10 PLANTA CUBIERTA

La cubierta es accesible para aumentar el espacio verde que no se tiene en los departamentos y aprovechar las visuales del centro histórico.



Estado actual: Planta Tipo



Propuesta: Planta Cubierta

4.3.11 VISTA CIRCULACIÓN PRINCIPAL



4.3.12 VISTA PATIO INTERIOR PÚBLICO



4.3.13 PROPUESTA FACHADAS

Debido al estricto ritmo de vanos en las fachadas del entorno inmediato, y a la discontinuidad de los niveles de pisos del parqueadero en donde funcionan 3 plantas, mientras que en los 2 edificios colindantes funcionan 2; lo que se optó fue por una respuesta completamente distinta en donde los ritmos de los vanos siempre van a variar, dependiendo de la necesidad del usuario.





ESTADO ACTUAL CALLE BENIGNO MALO



PROPUESTA: SISTEMA DE VANOS CERRADOS

PROPUESTA FACHADAS





PROPUESTA: SISTEMA DE VANOS SEMIABIERTO



PROPUESTA: SISTEMA DE VANOS ABIERTO

ESTADO ACTUAL



PROPUESTA



Payless SHOESOUR

50%
OFF





ESTADO ACTUAL / CALLE LUIS CORDERO



PROPUESTA FACHADA



ESTADO ACTUAL



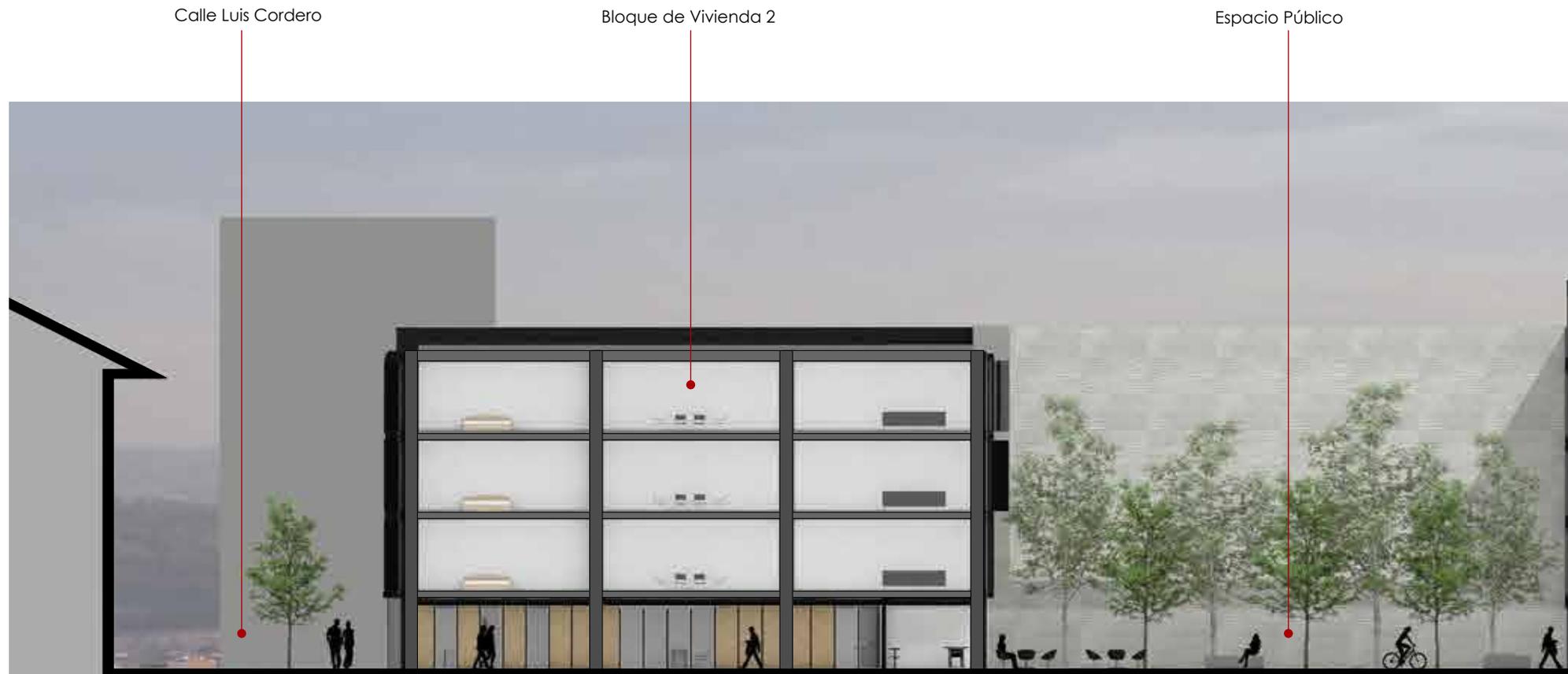


ESTADO ACTUAL



CORTE GENERAL

La conexión longitudinal que atraviesa todo el conjunto, ayuda a conectar la vivienda con el espacio público, de manera que las actividades comerciales de servicio y recreación fomenten la interacción social entre todas las personas que circulan por el proyecto.



Bloque de Vivienda 1

Patio Interior

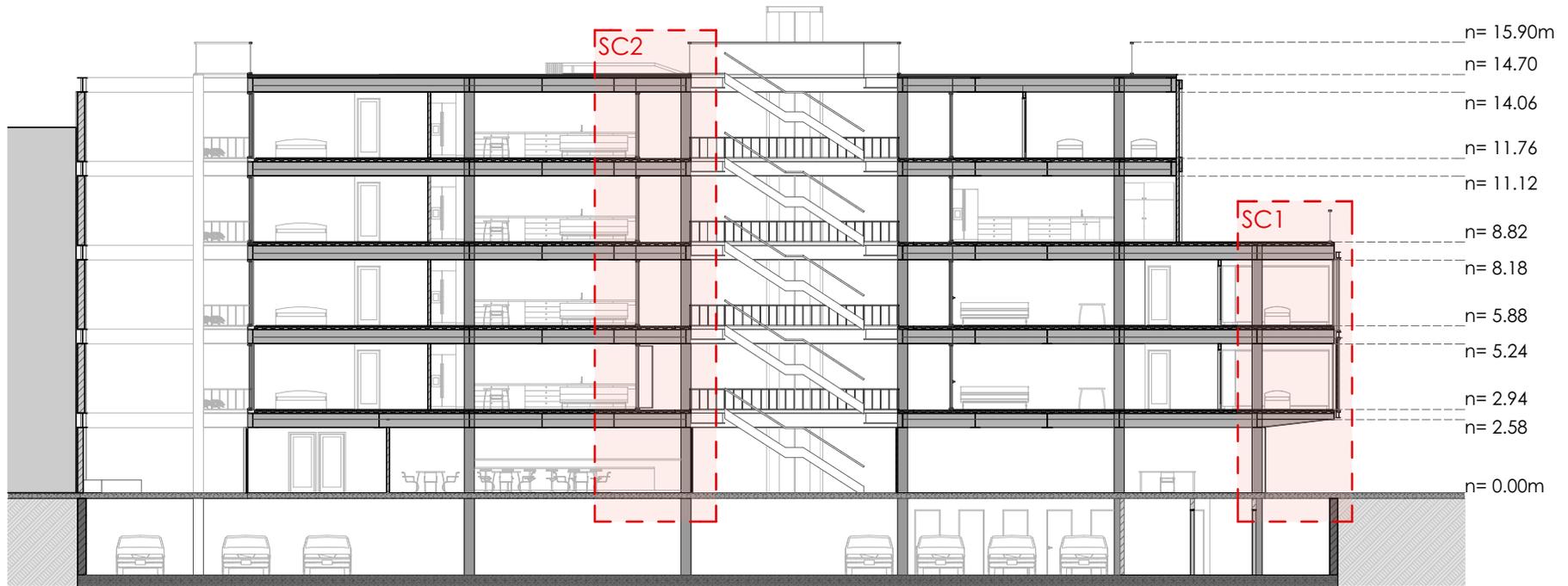
Calle Benigno Malo



RENDER PLAZA



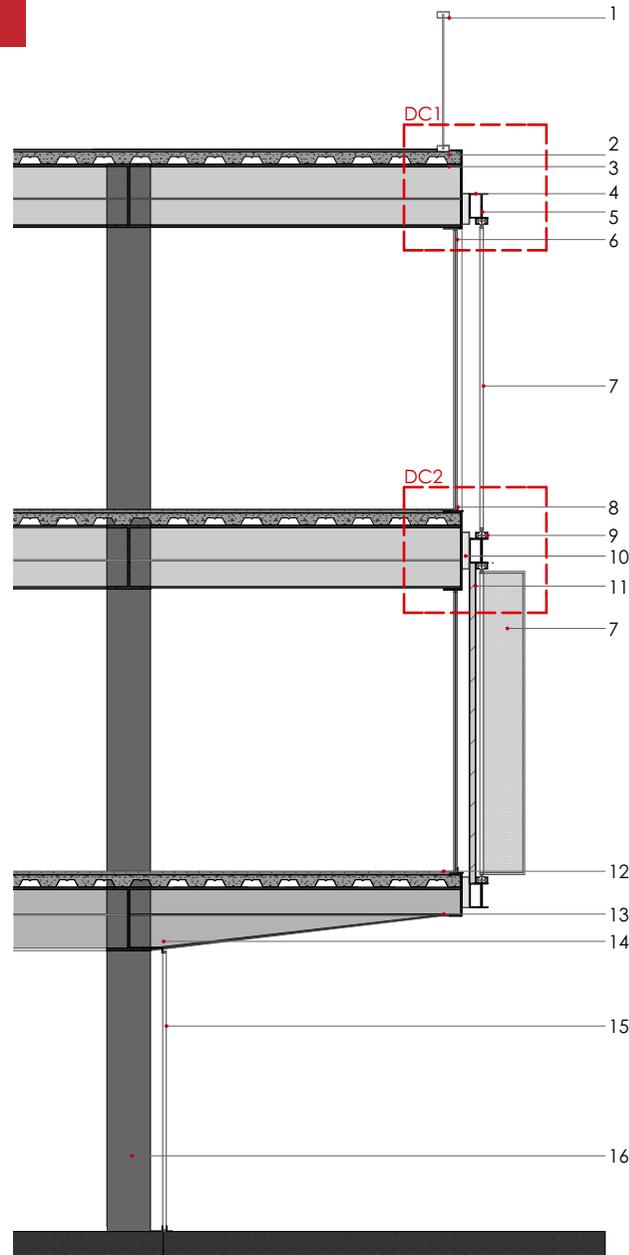
CORTE A-A



SECCIÓN CONSTRUCTIVA 2

Materiales:

1. Pasamanos metálico (Aluminio+ Malla metálica blanca)
2. Losa placa colaborante 10cm
3. Viga I de acero 52cm
4. Caja metálica (20x10)cm
5. IPE 200
6. Ventana piso – techo (vidrio 3mm)
7. Panel de malla metálica negra 60cm
8. Ángulo L (5x5)cm
9. Rieles metálicas
10. IPE 100
11. Paneles de fibrocemento 10cm
12. Duelas de madera 12cm
13. Cielo raso (yeso cartón)
14. Ménsula metálica 52 - 36cm
15. Vidrio templado
16. Columna de acero rellena de hormigón (30x30)cm

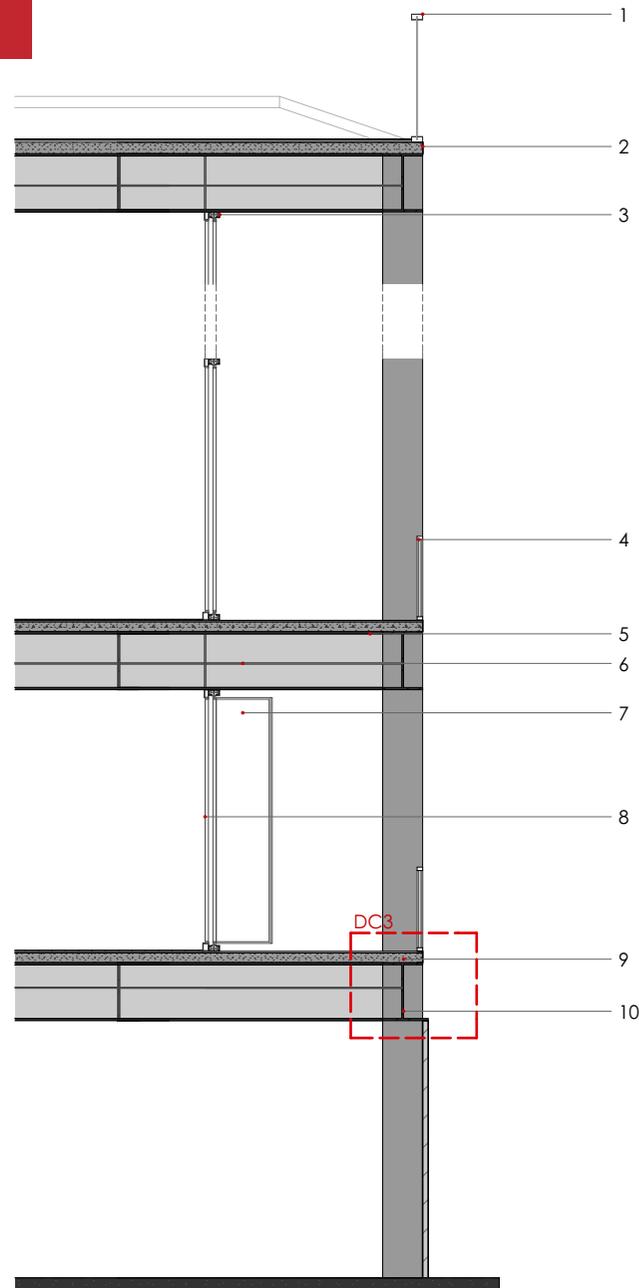


Esc_1:50

SECCIÓN CONSTRUCTIVA 2

Materiales:

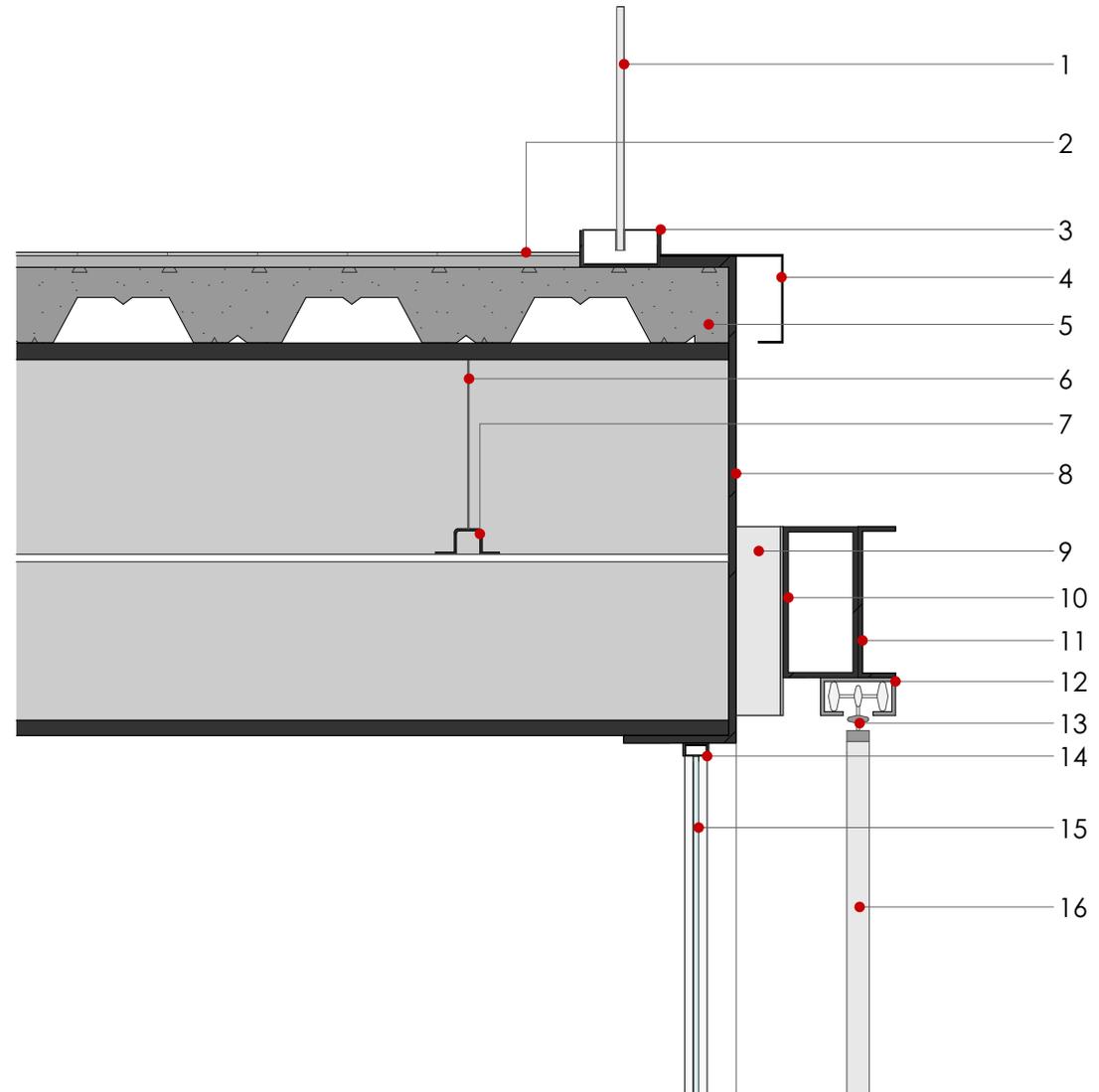
1. Pasamanos metálico (Aluminio + Malla metálica blanca)
2. Perfil C de acero (10x5)cm
3. Rieles metálicas
4. Pasamanos de aluminio negro
5. Viga I de acero 52cm
6. Cielo raso (yeso cartón)
7. Panel de malla metálica negra 60cm
8. Ventana de vidrio (2cm)
9. Losa placa colaborante 10cm
10. Viga I de acero 52cm

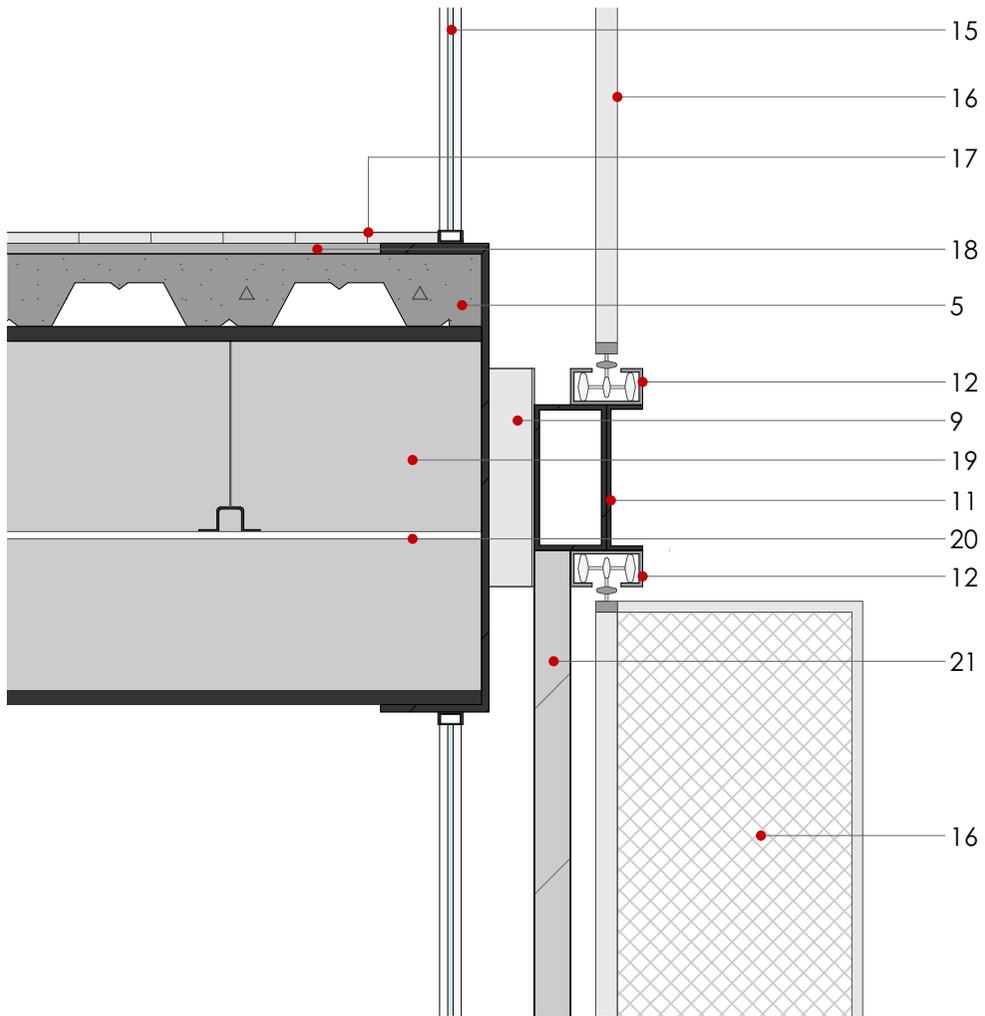


Esc_1:50

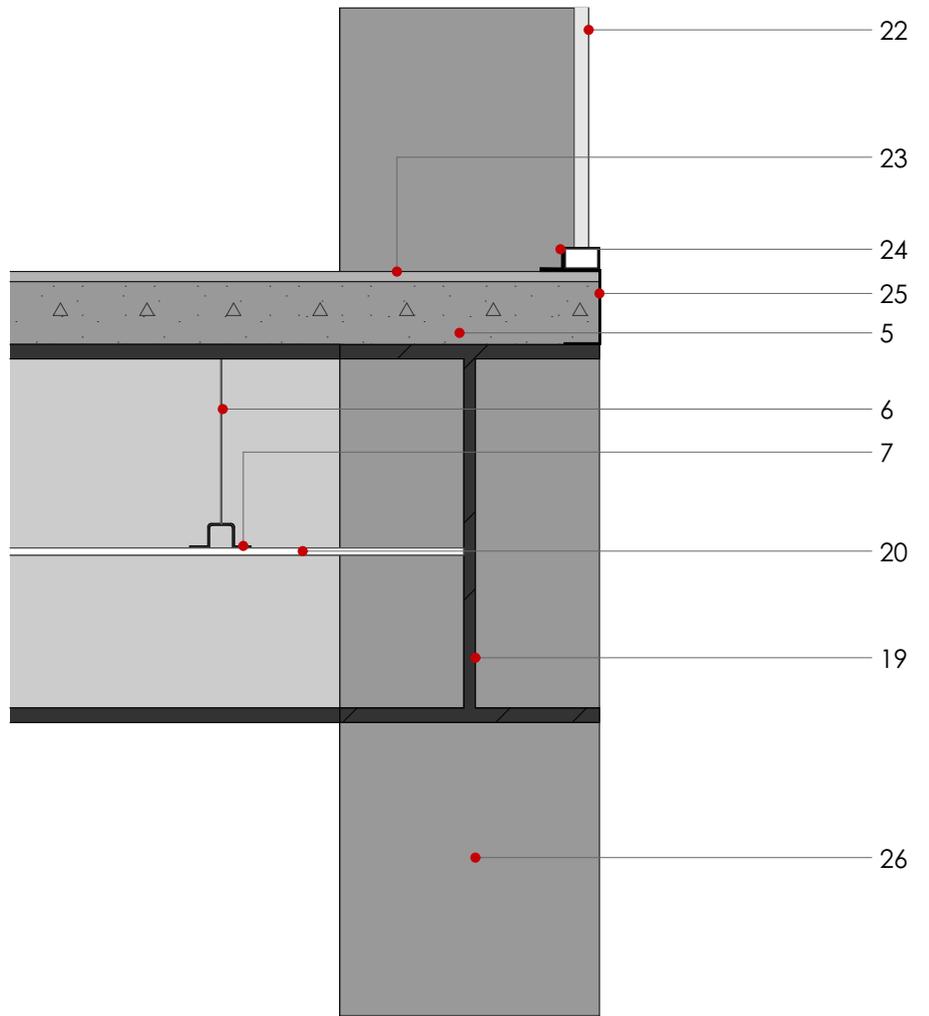
DETALLES CONSTRUCTIVOS

- 1.Pasamanos metálico (Aluminio + Malla metálica blanca)
- 2.Ladrillo cerámico 10cm
- 3.Perfil C metálico negro (10cm)
- 4.Goterón de aluminio pintado de negro.
- 5.Losa placa colaborante 10cm
- 6.Alambre galvanizado de amarre #18
- 7.Omega metálico 5cm
- 8.Perfil C de acero pintado de negro 62cm
- 9.PE 100
- 10.Caja metálica (20x10)cm
- 11.Perfil C 20x5cm
- 12.Rieles metálicas
- 13.Rodillo de rotación
- 14.Perfiles de aluminio 3cm
- 15.Vidrio 2cm
- 16.Panel de malla metálica negra 60cm
- 17.Duelas de madera 10cm
- 18.Rasante e=2cm
- 19.Viga I de acero 52cm
- 20.Cielo raso (yeso cartón)
- 21.Paneles de fibrocemento (10x5)cm
- 22.Pasamanos de aluminio negro
- 23.Piso de hormigón pulido
- 24.Ángulo metálico (5x5)cm
- 25.Perfil C metálico de cierre 15cm
- 26.Columna de acero rellena de hormigón (30x30)cm





DC2
Esc_1:10



DC3
Esc_1:10

VISTA PATIO INTERIOR

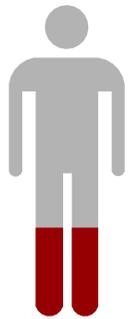




CONCLUSIONES

DATOS ESTADOS ACTUAL

DENSIDAD



59Hab/ha

Existe un déficit de habitantes permanentes en el centro histórico

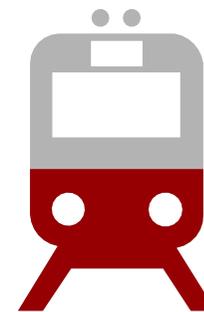
ESPACIO PÚBLICO



3m²/hab

No existe un espacio público de estancia cómodo.

CERCANÍA TRANSPORTE PÚBLICO

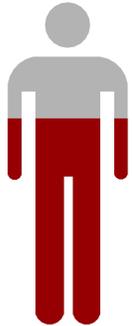


200m

El transporte público más cercano (Buses) se encuentra a 200m de distancia.

DATOS PROPUESTA

DENSIDAD



172Hab/ha

Se logra a triplicar la densidad poblacional

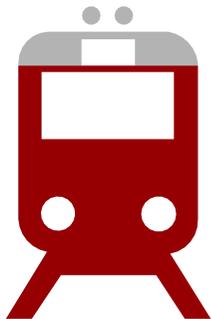
ESPACIO PÚBLICO



12m²/hab

Se plantean espacios públicos de ocio por medio de la plataforma única

CERCANÍA TRANSPORTE PÚBLICO

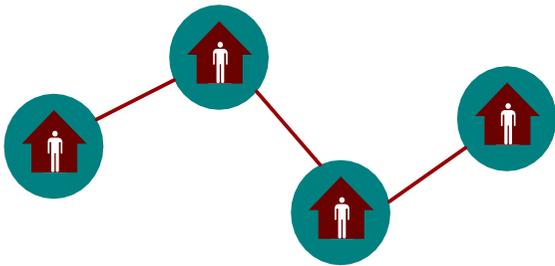


10m

El transporte público más cercano (Buses) se encuentra a 200m de distancia.



Modelo de actuación: Red de vivienda



El centro histórico de Cuenca se ha visto afectado por la migración de los habitantes hacia las periferias de la ciudad, por los espacios subutilizados y por el incremento del área comercial en contraste con la vivienda y el espacio público.

Al generar una red de vivienda que se involucre directamente con el transporte público principal de la ciudad, se garantiza una fuerte conexión, y el incremento de la densidad poblacional. Además estos nodos de vivienda + usos complementarios necesarios para combinar con la actividad comercial, se desarrollan núcleos de atracción, generando recorridos a lo largo de la red, incrementando la actividad dentro de cada zona, por ende del centro histórico.

Espacio público



Debido al déficit de espacios públicos de estancia dentro del centro histórico, el proyecto plantea el incremento de los mismos en cada punto de vivienda dentro de la red. Estos espacios combinados con los espacios de vivienda, mejoran la relación directa entre los habitantes, incrementando la interacción social del conjunto habitacional. Además de ser zonas de ocio, en donde se pueden desarrollar diferentes actividades, dependiendo de la necesidad de la zona.

Reciclaje de edificaciones



Al ser los parqueaderos espacios subutilizados debido al ingreso del tranvía en el centro histórico, es importante analizar él porque de la reutilización de los mismos.

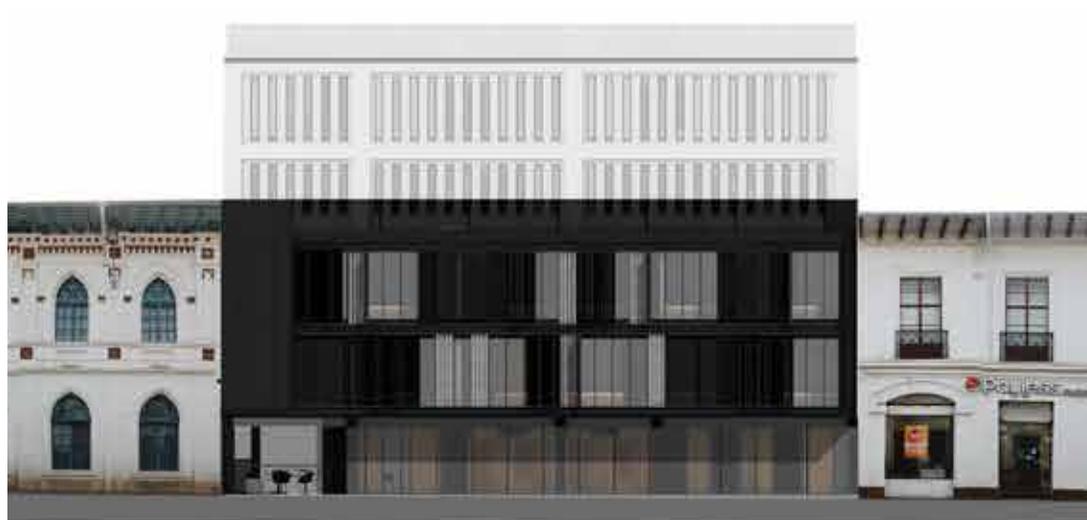
Al reciclar estos edificios con fin de convertirlos en vivienda, lo que se logra es reducir la inversión económica al construir reutilizando la estructura; reducir el tiempo del construcción por lo tanto el resultado de densificar el centro histórico se conseguiría de manera más rápida, y el impacto ambiental al no demoler un edificio entero, si no únicamente lo que no sea necesario o se encuentre en mal estado. Como resultado se recicló el 70% de todo el Parqueadero Tosi.

Como resultado arquitectónico en la intervención del Parqueadero Tosi, se decidió respetar la altura y generar un espacio de transición que permita entender un descanso entre la Escuela Central y la nueva fachada planteada, debido a que la Escuela Central es la edificación patrimonial más importante de la manzana. Como muestra de respeto con el edificio del Mercantil Tosi, se forma una junta de separación retranqueada al nivel de la fachada, para separar la nueva intervención de las edificaciones históricas.

Otro punto fundamental es comprender al reciclaje de la estructura como un fuerte objetivo de una intervención real, que respete la estructura original y las actividades que se realizan dentro del edificio, siendo un sistema versátil que cubra las necesidades de los habitantes de los departamentos y no sea únicamente una fachada falsa.

Además el hecho de reciclar una edificación constituye una acción sustentable para la ciudad.

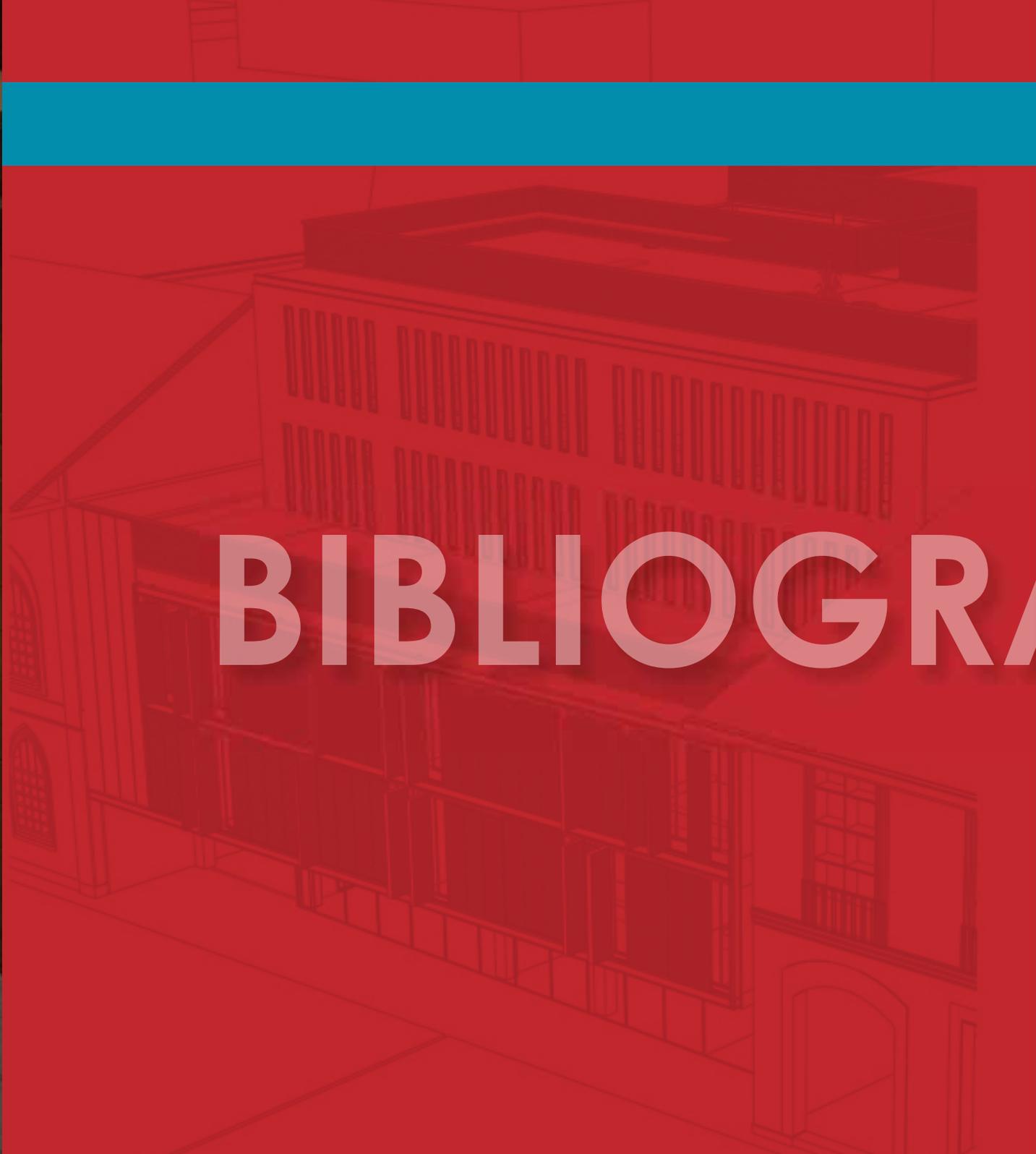
Se logra que todos los departamentos tengan una correcta y suficiente iluminación natural tanto en el área social como en las habitaciones, a través de patios interiores ubicados en la mitad y al final del edificio que respetan la estructura, siendo estos lo suficientemente grandes para que no exista ningún espacio de penumbra dentro de los departamentos. Además la circulación vertical y los pasillos de ingreso a la vivienda también se encuentran iluminados.



"La finalidad es profundizar en una visión integral del hábitat urbano que nos permita, desde las políticas de inclusión social interpelar la estrategia del desarrollo sostenible a escala urbana"

(Salvador Rueda)





BIBLIOGRAFÍA

- Carrión, Fernando. (2001). La ciudad construida. Quito , Pinchincha, Ecuador: Flacso.
- Coulomb, R. (2001). La ciudad construida. Quito, Pichincha, Ecuador: Lapso.
- Montaner, J. M. (2006). Habitar el presente. Madrid, España: Ministerio de vivienda.
- Rueda, S. (s.f.). Libro verde de medio ambiente urbano. Barcelona, España.
- Caldeira, T. P. (2000). Ciudad de muros. Sao Paulo, Brasil: Gedisa.
- Osorio, D. O. (2014). Segregación Socio-espacial urbana en Cuenca, Ecuador. Analíika, 8.
- Sánchez, J. (s.f.). Encajes Urbanos (Vol. 1). México DF: Toppan Print.
- Cuenca, M. d. (2015). Plan de movilidad y espacios públicos. Cuenca, Azuay, Ecuador.
- Lynch, K. (1960). The image of the City. Massachusetts, USA: Gráficas 92.
- Urbano, E. (2015). ecosistema Urbano. Obtenido de <http://ecosistemaurbano.com/portfolio/cuenca-red-public-space-reactivation-in-ecuador/>
- Freire, M. E. (s.f.). Inclusive Growth in Cities: Challenges and opportunities (Vol. 1). Ediecuadorial C.A.
- Cofré, R. I. (2007). Segregación socio-espacial en ciudades turísticas. El caso de Canela (RS), Brasil. Estudios y perspectivas en turismo, 16.
- Terán, A. M. (2012). Pobreza urbana, segregación residencial y mejoramiento del espacio público en la Ciudad de México. Sociologías, 14.
- Mattos, C. A. (2002). Santiago de Chile de cara a la globalización: ¿otra ciudad? Revista de Sociología e Política, 19.
- Andalucía, J. d. (2009). El proyecto de rehabilitación del centro histórico de Cádiz . La ciudad viva, 2.

IMÁGENES

- Imagen 1.** http://medicaltourismassociation.com/blog/wp-content/uploads/2014/01/shutterstock_111380678.jpg
- Imagen 2.** Segregación Espacial en Cuenca según cuartiles de ICV. Elaboración por Analíika, Revista de análisis estadístico, 4 (2014), Vol. 8(2): 27-38
- Imagen 3.** <http://ocadizdigital.es/noticia/c%C3%A1diz/unanimidad-en-el-pleno-sobre-la-rehabilitaci%C3%B3n-del-centro-hist%C3%B3rico>
- Imagen 4.** <http://www.plataformaarquitectura.cl/cl/760857/neo-cite-vivienda-social-en-el-centro-de-santiago-por-una-ciudad-inclusiva-y-equitativa/54d1117de58ece990100058d>
- Imagen 5.** <http://www.archdaily.com/387186/condesa-df-js/51b87e3db3fc4b01d200000c-condesa-df-js-photo>
- Imagen 6.** <http://www.arquitour.com/13-de-septiembre-js%C2%AA/2009/07/#jp-carousel-6876>
- Imagen 7.** <http://ecosistemaurbano.com/portfolio/ecological-reconfiguration-of-an-urban-center/>
- Imagen 8.** <http://ecosistemaurbano.org/eventos/presentacion-trabajos-final-de-master-en-arquitectura-y-energia-entrevista-a-belinda-tato-desde-el-blog-de-stepienybarno/>
- Imagen 9.** <https://s-media-cache-ak0.pinimg.com/originals/7d/75/de/7d75def022a0bf0107f0bf97926993f7.jpg>
- Imagen 10.** https://en.wikipedia.org/wiki/File:F%C3%BCnf_H%C3%B6fe#/media/File:F%C3%BCnf_H%C3%B6fe_2014-08-02.JPG Imagen 9.
- Imagen 11.** <http://www.archdaily.com/324631/apartment-building-casp-74-bach-arquitectes/5105fec1b3fc4b7992000335-apartment-building-casp-74-bach-arquitectes-photo>

ANEXOS

Title: Network of permeable housing complexes as an instrument of social interaction

Subtitle: Refurbishment of the current Tosi parking tower

Author: María José Zúñiga Solórzano

Director: Carla Hermida, Architect

ABSTRACT

The present project was proposed as a solution to social and urban segregation problems due to housing inequality in the city of Cuenca. To mitigate this problem, a freely-accessible permeable housing complex was proposed to create public and semi-public spaces connected to residential housing. These strategies foster social interaction between people of different socio-economic status. The refurbishment of the Tosi parking tower located in the Historic Center was the starting point for the proposal of these types of housing solutions that enable citizens to inhabit these spaces once again.

Keywords: social segregation, housing, public spaces, building refurbished, social interaction, Historic Center.

Carla Hermida, Architect

Director

I.D. 1705811683

María José Zúñiga Solórzano

Student

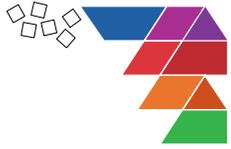
Code: 65403



Dpto. Idiomas

Melita Vega

Translated by: Melita Vega



RED DE CONJUNTOS HABITACIONALES PERMEABLES COMO INSTRUMENTO DE INTERACCIÓN SOCIAL

María José Zúñiga

E

l presente proyecto es planteado como solución a problemas de segregación social y urbana en la ciudad debido a la desigualdad que existe en la vivienda de la ciudad de Cuenca. Para solventar este problema se plantea un conjunto habitacional permeable, de libre acceso que permita crear técnicas de diseño que generen espacios públicos y semipúblicos entre la vivienda, fomentando la interacción social entre diferentes clases sociales.

El reciclaje del edificio del parqueadero Tosi, es el punto de partida para plantear soluciones de vivienda en el centro histórico que devuelva a los ciudadanos la oportunidad de habitar en estos espacios.

HÁBITAT 



earaq arquitectura



UNIVERSIDAD
DEL AZUAY