

Eje Integrador de servicios y espacios públicos en la Ciudad de Paute

Escuela de Arquitectura

Proyecto Final de Carrera previo a la obtención del título de Arquitecto

Autor: **Natali Rojas Castro**

Directora: **Ph.D. Arq. Carla Hermida**

Cuenca, Ecuador

2018

Eje Integrador de servicios y espacios públicos en la Ciudad de Paute

Escuela de Arquitectura

Proyecto Final de Carrera previo a la obtención del título de Arquitecto

Autor: **Natali Rojas Castro**

Directora: **Ph.D. Arq. Carla Hermida**

Cuenca, Ecuador

2018

Dedicatoria

Esta Tesis se la dedico a Dios, por darme valor y sabiduría en mi camino, y no dejarme desmayar a pesar de las circunstancias.

A mi hija Mia, por ser valiente y luchar conmigo e impulsarme a ser mejor cada día y a mi esposo David Israel Ortiz Benavides, que a pesar de su ausencia física, fue mi fuerza y mi motivación para superar los momentos difíciles y encarar las adversidades con coraje y perseverancia.

A mis padres, Nestor y Zoila, por su esfuerzo día tras día. Gracias a ustedes por su formación e inspiración, sin su apoyo y sacrificio nada de esto hubiera sido posible. A mis hermanas, Gaby, Adry y Silvia, por ser mis pilares y darme aliento para continuar.

A mis segundos padres Patricio y Nathaly, por su amor incondicional y sus oraciones constantes. A mi hermano y amigo Diego, por creer en mí.

Agradecimientos

A mi directora de tesis
Arq. Carla Hermida

Arq. Alejandro Vanegas
Ing. Arq. Luis Barrera

Arq. Santiago Vanegas
Arq. Cristian Sotomayor

Arq. Fredy Chogollo
Arq. Juan José Padrón
Arq. Juan Pablo Muñoz
Dis. David Macías
Rafael Torres
Gad Municipal de Paute

Índice de contenido

Resumen	9		
Abstract	11		
Capítulo 1: Introducción	13	Capítulo 5: Proyecto Arquitectónico	83
1.1 Problemática	17	5.1 Programa arquitectónico	85
1.2 Objetivos	23	5.2 Proyecto arquitectónico	89
1.3 Metodología	25	Referentes	
		Propuesta funcional	
		Sistema constructivo	
		5.3 Imágenes digitales	121
Capítulo 2: Marco Teórico	27	Capítulo 6: Conclusiones	139
2.1 La calle como espacio público para el peatón	28	6.1 Indicadores	140
2.2 Eje transformador de la ciudad	30	6.2 Eje verde integrador	141
2.3 Espacio público de calidad	32	6.3 Prioridad al peatón	142
2.4 Parques y bordes del río	34	6.4 Propuesta arquitectónica	143
2.5 Equipamientos urbanos y servicios públicos	36	6.5 El edificio	144
		Conexiones interiores	
		Permeabilidad	
		Fachada modulada	
Capítulo 3: Análisis de Sitio	39	Capítulo 7: Bibliografía	147
3.1 Relación con la ciudad	41		
3.2 Relación con el área de influencia	47		
3.3 Análisis del eje "Siglo XX"	55		
3.4 Análisis de la manzana	63		
Capítulo 4: Estrategia urbana	71	Capítulo 8: Anexos	151
4.1 Intervención en el eje Siglo "XX"	73		
4.2 Intervención en la manzana	79		

Resumen

Los equipamientos urbanos y espacios públicos en la ciudad contribuyen en la construcción y fortalecimiento de la vida colectiva. Las instituciones públicas de la ciudad de Paute se encuentran emplazadas de manera improvisada y ocupando edificaciones con un fin doméstico. Es por ello que el presente proyecto tuvo la finalidad de diseñar espacios urbanos para revitalizar el centro, interviniendo en la Avenida Siglo XX, generando que la avenida funcione como un eje conector e integrador de servicios y espacios públicos. Además se implementó un equipamiento que aglutina las instituciones públicas y que transforma el sector y su área de influencia.

Abstract

Title: Integrated artery for services and public spaces in the city of Paute

Name:
Zoila Natali Rojas Castro

Code:
49493

Urban and public area infrastructure in the city contributes to the creation and strengthening of collective living. Public institutions in Paute are placed in an improvised manner and occupy buildings intended for residential use. For this reason, this project was aimed at designing urban spaces to revitalize the downtown area along the Avenida Siglo XX to create a street that can serve as a means of connecting and integrating services and public spaces. The project also implemented infrastructure to tie the public institutions together and transform the sector and its area of influence.

Keywords: public space, urban area, urban infrastructure, Paute, public institutions.

01

INTRODUCCION

- 1.1 Problemática
- 1.2 Objetivos
- 1.3 Metodología

Introducción

La ciudad se concibe como el espacio sobre el cual se desarrolla la vida de los habitantes. Un escenario compartido cuyo uso debe garantizar el acceso por igual de la población. Por tanto la planificación urbana cumple un papel fundamental en la consolidación de estrategias de diseño urbano y social que conduce necesariamente a plantear un enfoque primordial en el desarrollo y mejoramiento de los espacios públicos y equipamientos urbanos, siendo estos los que permiten a la ciudadanía la posibilidad del buen vivir, el sentido de pertenencia y fortalecen los procesos de inclusión social.

El desarrollo de equipamientos urbanos y espacios públicos planificados, logra el funcionamiento óptimo de la ciudad, por tanto se convierten en zonas para el uso y disfrute colectivo donde se puedan desarrollar actividades económicas, sociales, culturales, educacionales y de recreación para toda la población. Estos espacios deben incidir en la transformación de la ciudad, y a su vez los equipamientos urbanos deben planificarse como un componente determinante de los centros urbanos, que proporcionan a la población servicios de bienestar social y administrativos tales como: empresa eléctrica, estación de bomberos, Policía Nacional, registro civil, entre otros, y de esparcimiento como parques, plazas, plazuelas y áreas verdes. La dotación adecuada de estos determina la calidad de vida de los habitantes. (SEDESOL, 1978).

El eje integrador de servicios y espacios públicos propuesto pretende transformar el centro histórico de la ciudad de Paute, mediante el diseño de un equipamiento administrativo público y de servicios urbanos a nivel municipal, en el que se fomente el desarrollo integral de los ciudadanos con acceso a servicios y áreas públicas recreativas, mejorando y recuperando los ya existentes, considerados un nodo en el centro del cantón.

La ciudad debe proyectar en su planificación un lugar de encuentro que incida en la población como un componente de desarrollo urbano, justificando así el argumento para elaborar esta propuesta que dote al cantón Paute de un espacio público de integración e interacción social.

1.1 Problemática

El cantón Paute es uno de los principales centros productivos de la provincia, que cuenta con un clima subtropical templado que potencializa su capacidad fructífera y turística. Cuenta con un gran recurso hídrico que representa el principal atractivo turístico del cantón, sin embargo, no se encuentra en óptimas condiciones por la falta de mantenimiento y la desorganización en la distribución y creación de espacios urbanos adecuados, razón por la cual se requiere la intervención y generación de áreas de recreación y lugares públicos que promuevan el incremento de turistas que visitan el cantón y a su vez el desarrollo de la convivencia ciudadana (Municipio de Paute, 2014).

Esta situación ha desembocado en que el cantón se encuentre en el quinto lugar en cuanto al nivel de posicionamiento turístico, dentro de la provincia, después de Cuenca y Gualaceo, por lo que se ve reflejada la mala planificación del espacio urbano, y la falta de interés para ordenar el territorio o uso del suelo. (Municipio de Paute, 2014).

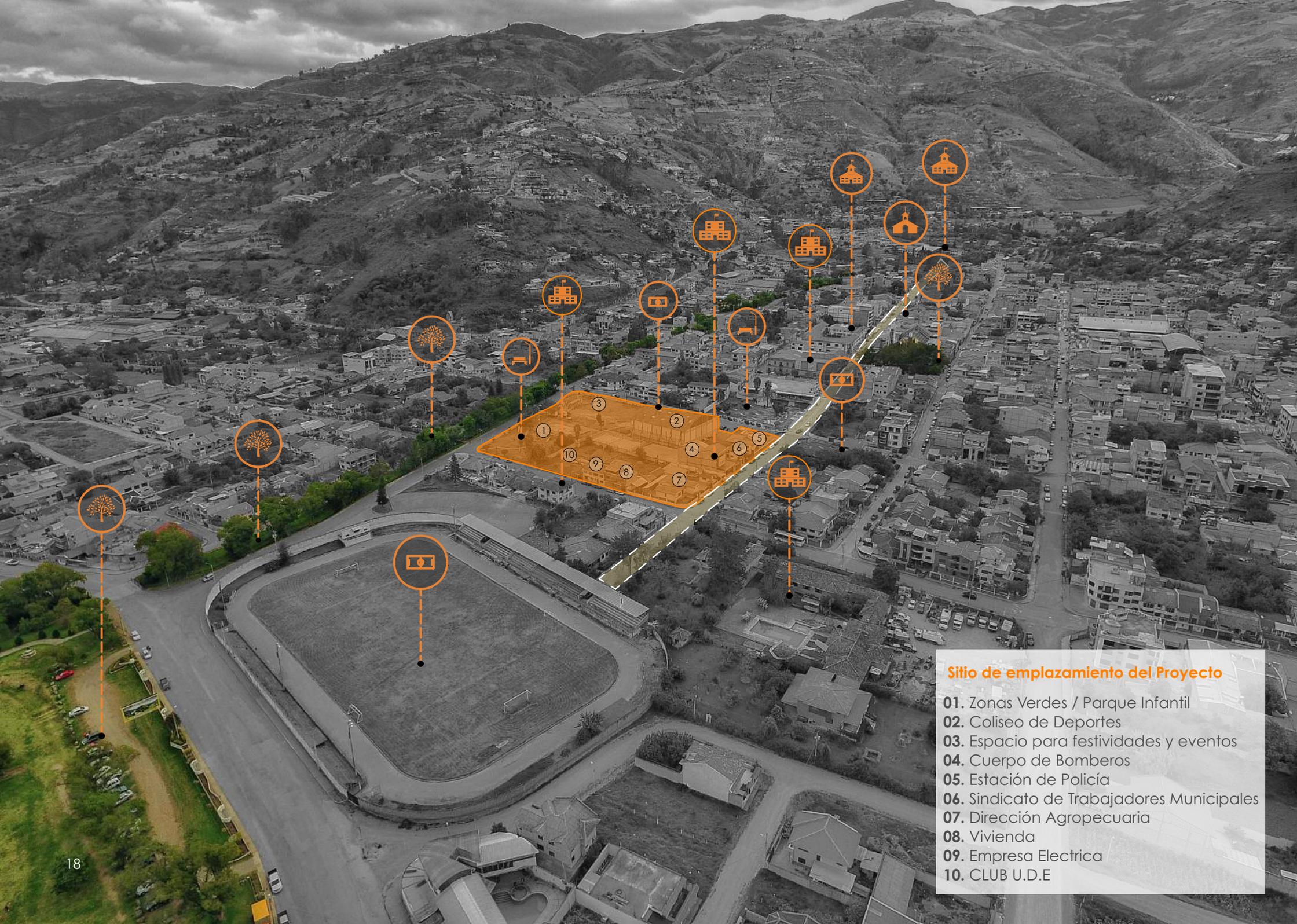
Según el Programa de Promoción y Desarrollo Turístico planteado en el Plan de Desarrollo y Ordenamiento del Cantón Paute: “Las tendencias turísticas nos permite visualizar que Paute requiere de un planteamiento dinámico, [...]”, diversificar tanto la oferta de servicios como las actividades de ocio y buscar alternativas que permita viabilizar

la implementación de un nuevo modelo de gestión orientando el desarrollo de atractivos públicos, privados o comunitarios. (Municipio de Paute, 2014, p. 94).

Por otro lado, debido al crecimiento del cantón en los últimos años, se ha producido un desorden urbanístico y agresivo de la población dentro del territorio, que ha traído consigo problemas de planificación e integración de espacios públicos adecuados, provocando también el desconocimiento de las diversidades sociales, culturales y territoriales, intensificando el individualismo, el consumo y una fragmentación de la ciudad. (Municipio de Paute, 2014).

La estructura urbana de la ciudad, no promueve la diversidad de usos, servicios públicos y esparcimiento, que proporcionen el desarrollo de sus habitantes acorde con las necesidades de la población. El uso inadecuado de los espacios públicos y zonas verdes han favorecido el deterioro de los mismos, aumentando la inseguridad e insalubridad de estos espacios (ver imágenes 1.1 - 1.3), así mismo las intervenciones realizadas, carecen de lugares recreativos y zonas de encuentro, sin lograr una apropiación y pertenencia del espacio público por parte de sus habitantes.

En la actualidad uno de los sitios que fomenta el encuentro e interacción social-cultural entre los habitantes, además de beneficios recreativos y ambientales para la ciudad, es La Plazoleta



- Sitio de emplazamiento del Proyecto**
- 01. Zonas Verdes / Parque Infantil
 - 02. Coliseo de Deportes
 - 03. Espacio para festividades y eventos
 - 04. Cuerpo de Bomberos
 - 05. Estación de Policía
 - 06. Sindicato de Trabajadores Municipales
 - 07. Dirección Agropecuaria
 - 08. Vivienda
 - 09. Empresa Electrica
 - 10. CLUB U.D.E

10 de Agosto que se encuentra ubicada en el centro de la ciudad. La Plazoleta es y ha sido uno de los espacios públicos más importantes dentro de la imagen simbólica del cantón, por las diversas actividades cívicas y culturales que allí se realizan durante todo el año.

Este espacio urbano se vincula con la manzana donde se emplaza el parque infantil de la ciudad y diferentes instituciones de gestión pública como son: La Policía Nacional, el Cuerpo de Bomberos de Paute, el Sindicato de Trabajadores Municipales, la Empresa Eléctrica Regional "Centro Sur" y el Coliseo de deportes "Luis Pesantez" con canchas y equipamientos urbanos en mal estado. Estos establecimientos, dispuestos de manera casual, ocupan edificaciones que en su construcción inicial fueron diseñadas con un fin doméstico, sin considerar futuras ampliaciones, quitando un área considerable en espacio público que podría aprovecharse con un buen diseño arquitectónico, reorganizando las funciones públicas en un solo edificio administrativo.

Debido a esto es importante generar en este sitio, un nuevo edificio integrador de servicios y espacios públicos que aglutine las oficinas de administración y gestión pública de Paute, a través de estrategias urbanas, para la recuperación de este espacio que cuenta con el potencial para convertirse en el contenedor principal de actividades públicas, tanto administrativas

como recreativos dentro de la ciudad. Estos equipamientos urbanos de gran importancia, se emplazan dentro del recorrido de uno de los ejes viales más importantes del cantón como lo es la avenida Siglo XX.

Esta avenida parte desde la Circunvalación (Av. Interoceánica) y culmina en el Estadio Eduardo Crespo Malo, uno de los hitos más relevantes de la ciudad. En su trayecto, se pueden identificar otros equipamientos fundamentales además de los mencionados.

Ante la importancia de este eje vial como un elemento articulador de la ciudad, se han verificado a lo largo de su recorrido, veredas en mal estado inadecuadas para el libre tránsito peatonal, la falta de accesibilidad a personas con capacidades especiales y la ausencia de vegetación para fortalecer la imagen urbana. (Ver imágenes 1.4 - 1.6)

La Administración Municipal, consciente de los problemas que aborda la ciudad, describe que "el tránsito peatonal no es el adecuado, por falta de superficies uniformes, contribuyendo a que la ciudadanía en general corra riesgos de accidentes.", por lo que ha implementado el "Programa de regeneración, adecuación y mantenimiento integral de las vías urbanas del cantón" (Municipio de Paute, 2014, p.101), en el que se busca contribuir a una movilidad y conectividad segura y eficiente y recuperar la esencia de los lugares públicos, siendo estos las

calles y aceras, puesto que son usadas todo el tiempo.

Debido a esta problemática, es necesario desarrollar un eje integrador que articule las principales infraestructuras de la ciudad y fortalezca la imagen urbana, en la av. Siglo XX.



1.1 Mala utilización del espacio público

Paute

Los equipamientos están emplazados dentro del espacio urbano como estructuras independientes, sin que puedan tener áreas públicas de interacción en relación con los edificios y el entorno. La falta de directrices y mobiliario urbano en el espacio público, no permite que este sea usado adecuadamente, dando paso a la inseguridad e insalubridad.



1.2 Creación de negocios informales

Paute

Los negocios informales están ocupando áreas verdes y circulaciones peatonales, que forman parte de las zonas de espacio público del sector; ya que es un punto de encuentro para acceder al transporte urbano y carece de un equipamiento adecuado para esta función.



1.3 Instituciones públicas en edificaciones domésticas

Paute

Las instituciones públicas administrativas y de servicios, actualmente están funcionando en edificaciones construidas con fines domésticos, carentes de áreas necesarias para cumplir sus actividades y sin posibilidad de futuras adecuaciones.



1.4 Aglomeración vehicular

Paute

El caos se genera debido a la alta afluencia hacia el centro urbano en el tramo de doble sentido, provocando que se dé mayor congestión vehicular.



1.5 Falta de accesibilidad

Paute

Las veredas no están diseñadas para dar accesibilidad a las personas con capacidades especiales, hacia los equipamientos, por lo que se hace evidente la falta total de planificación urbana pensada para todos los ciudadanos.



1.6 Mala imagen urbana

Paute

Los planificadores urbanos no han hecho énfasis en mejorar la trama urbana de la ciudad, los ejes viales no presentan espacios adecuados para los peatones. Se hace evidente la necesidad de aceras más anchas y la inclusión de vegetación.

1.2

Objetivos

Objetivo general

Diseñar un nuevo edificio integrador de servicios y espacios públicos en el Eje Siglo XX en la Ciudad de Paute.

Objetivos específicos

1. Conocer las necesidades e identificar los problemas y potencialidades del sector, a través del análisis del sitio.
2. Identificar criterios urbanos, funcionales, estructurales y formales de equipamientos públicos a través del estudio de referentes.
3. Fomentar el uso del espacio público a través de estrategias urbanas para nuevas conexiones y flujos peatonales.
4. Diseñar un proyecto urbano arquitectónico que aglutine las oficinas de administración y gestión pública de Paute, adaptándose al entorno urbano y proporcionar espacios de integración y recreación.

1.3 Metodología

Para el desarrollo del proyecto, se realizaron varios puntos de investigación y análisis:

- En primer lugar se procedió a la recopilación de información del lugar a ser intervenido para identificar los aspectos urbanos, físicos y naturales, a través de un análisis de sitio en relación con la ciudad. A nivel del área de influencia para determinar las fortalezas y potencialidades, se realizó un levantamiento de información fotográfica, datos del lugar e indicadores pertinentes, así como se identificaron los espacios estratégicos urbanos que necesitan ser intervenidos para la generación de un eje de equipamientos y espacios públicos que integre a la ciudad. A nivel de manzana, determinar las conexiones entre los espacios públicos y áreas verdes así como identificar la problemática en el sitio a ser intervenido.

Una vez concluido el análisis de sitio, con la información necesaria, se realizó la elaboración de indicadores que permitió comprender el estado actual, para abordar el proyecto hacia un mejor emplazamiento y planteamiento para el desarrollo del programa.

- En segundo lugar se hizo el estudio de referentes, en publicaciones de revistas, libros y páginas web, que establecen criterios urbanos, formales, funcionales y estructurales, en diferentes ciudades y proporcionen principios adecuados para el planteamiento

de equipamientos públicos administrativos integrados en un eje.

- Después del análisis de referentes, y con los indicadores obtenidos del análisis de sitio, se elaboró la estrategia urbana, la misma que está articulada a un eje de servicios y espacios públicos y al programa urbano - arquitectónico proyectado para el sitio, con el objetivo de proponer nuevas conexiones y flujos peatonales.

Con el análisis previo, se planteó el programa requerido para cumplir con las necesidades del sector así como ubicar los equipamientos administrativos en un sitio de oportunidad compatible con estos usos, como es la manzana de los bomberos, en el que se encuentran los equipamientos públicos del cantón: el cuerpo de bomberos, la policía nacional, la empresa eléctrica, generando la revitalización del espacio público y la accesibilidad de sus habitantes.

- Finalmente, en cuarto lugar, como síntesis de los análisis, investigaciones y estrategias aplicadas, se realiza el diseño del proyecto urbano - arquitectónico que aglutine las oficinas de administración y gestión pública de Paute, a través de plantas arquitectónicas, secciones, detalles constructivos y maqueta virtual.

02

MARCO TEÓRICO

- 2.1 La calle como espacio público para el peatón
 - 2.2 Eje transformador de la ciudad
 - 2.3 Espacio público de calidad
 - 2.4 Parques y bordes de ríos
- 2.5 Equipamientos urbanos y servicios públicos

2.1 La calle como espacio público para el peatón

Para que los planificadores urbanos puedan incorporar la dimensión humana, es necesario que reevalúen todas las iniciativas tendientes a mejorar la capacidad vehicular que se han llevado a cabo en las ciudades.

(Gehl, 2014)

A lo largo de la historia de las ciudades, las calles fueron un espacio de movilidad, recreación e interacción de la gente; en la actualidad se ha priorizado el uso exclusivo del automóvil para el tránsito de la ciudad. Este factor nos ha hecho olvidar el propósito que alguna vez tuvo la percepción de la calle como un espacio público y no como vías para automóviles.

Las calles deben ser consideradas como "grandes arterias que comunican barrios y hacen posible el movimiento, que da vida a la ciudad y permite su funcionamiento" (Doyoucity, 2014, párr. 1).

Debido a los cambios en la movilidad con el paso de los años, el peatón ha renunciado a sus derechos de sobre la calle como lugar público frente al dominio del vehículo sobre un espacio que inicialmente fue pensado para las personas, incluso cuando se encuentran aceras a lo largo de la misma; esto se debe a que el concepto de "espacio público" dentro de la población está referenciado únicamente a parques, plazas o áreas verdes (Barrientos, 2011).

Un sistema de transporte bien planificado, que nos ayude a reducir la dependencia del automóvil, hace que la calle se ajuste a un contexto comunitario, que repercute en el aumento de suelo urbanizable, la creación de espacios abiertos que conecten las comunidades, incentivar a la gente a caminar para fomentar un estilo de vida saludable y pensar en el beneficio

público y no privado. El hecho de que la gente se sienta incitada a caminar está íntimamente ligado a cómo se manejan los incentivos que se dan para hacerlo (Barrientos, 2011).

En este mismo sentido Gehl, (2014) afirma: "más vías y más espacio para estacionar resultan en más automóviles." (p.9), esto se hizo evidente en las ciudades cuando en un intento por manejar el uso excesivo del automóvil todo espacio libre se empezó a destinar para tránsito o estacionamiento de vehículos, tratando de aliviar el congestionamiento, lo cual resultó en todo lo opuesto; al existir mayor espacio para transitar se incrementó el volumen de automóviles.

Se toma como referente la intervención de Gehl en la calle Strøget en Copenhague (ver imagen 2.1) que nos recuerda lo esencial de diseñar ciudades a escala humana, e incitar a sus habitantes a caminar por el área urbana, a realizar recorridos en bicicleta o transporte público, limitando el uso del vehículo para trayectos interurbanos, mejorando aspectos ambientales, reduciendo el consumo de recursos, disminuyendo los niveles de ruido y las emisiones de carbono. (Gehl, 2014).

Bajo este concepto, es necesario replantear una red de circulaciones peatonales y un plan de movilidad pensado en reducir el uso del vehículo.

Referente

La Calle Strøget

Copenhague, Dinamarca

1968



Imagen 2.1 Recorrido peatonal
<https://bit.ly/210qaAT>

Criterios a considerar:

Strøget, es en la actualidad la calle peatonal más larga de Europa y la arteria principal de Copenhague en la que se puede encontrar desde grandes centros comerciales a pequeñas tiendas de artesanía y souvenirs, además de artistas callejeros que aglomeran y deleitan a la gente. (El Diario del Viajero, 2010).

La idea se ha convertido en un modelo imitado en algunas ciudades del mundo debido a que conecta las plazas y espacios públicos más importantes de la ciudad.

A lo largo de su recorrido se observan varios factores decisivos como:

- El ensanchamiento de sus veredas.
- La plantación de árboles para proveer sombra.
- Sistema de iluminación nocturna.

Retomar el concepto primordial de la ciudad, la calle pensada para el peatón y no para el vehículo.

2.2 Eje transformador de la ciudad

“Cuando las calles de una ciudad ofrecen interés, la ciudad entera ofrece interés; cuando presentan un aspecto triste, toda la ciudad parece triste”.

(Jacobs, 2014, p.75)

A lo largo de la historia, los ejes viales han prevalecido en las ciudades como elementos conectores que distribuyen y ordenan los espacios en torno a ellos.

“Los espacios públicos y las calles son, y deben ser vistos como tales, áreas multifuncionales en las que se produce la interacción social, el intercambio económico y la manifestación cultural para una gran diversidad de actores”(Gehl, 2014, p.18).

De acuerdo a los comentarios del arquitecto, un eje es el principal elemento articulador para urbanizar una ciudad, a través de este se definen las características del lugar, por lo que debe ser planificado desde un diseño urbano-arquitectónico dando énfasis al peatón.

En referencia a esto, Tadao Ando (2004) menciona que, la presencia de personas en un espacio determinado hace que el sitio cobre vida.

Se toman como referentes las siguientes propuestas:

En la ciudad de Chicago, la línea del ferrocarril “Trail 606”, (ver imagen 2.2) se transforma en un espacio público nuevo que posee varias zonas de recreación, ciclovías y usos múltiples, además posee una excelente ubicación para conectar diferentes arterias de la ciudad.

El primer lugar del 5to. Concurso de intervención

urbana en el Centro Histórico de la Ciudad de México, (ver imagen 2.3) está basado en el fortalecimiento del flujo sobre la calle a través de plazas públicas y equipamientos culturales que se conectan mediante las calles intervenidas para crear un recorrido general en el eje. (Mosqueda y Bravo, 2015)

Para el comercio informal se realiza un diseño integral del mobiliario con el fin de mejorar la imagen urbana, considerando aspectos como: la estética, el traslado, la sustentabilidad y funcionalidad. (Mosqueda y Bravo, 2015)

Bajo estos conceptos, se puede concluir que la implementación de un eje urbano, además de ser un elemento de comunicación y articulación de diferentes referentes importantes dentro de la ciudad, permite generar puntos de encuentro dotados de espacios urbanos mejorando el bienestar de la población en la ciudad.

Referente

606 Trail

Chicago, Estados Unidos
2008 - 2014

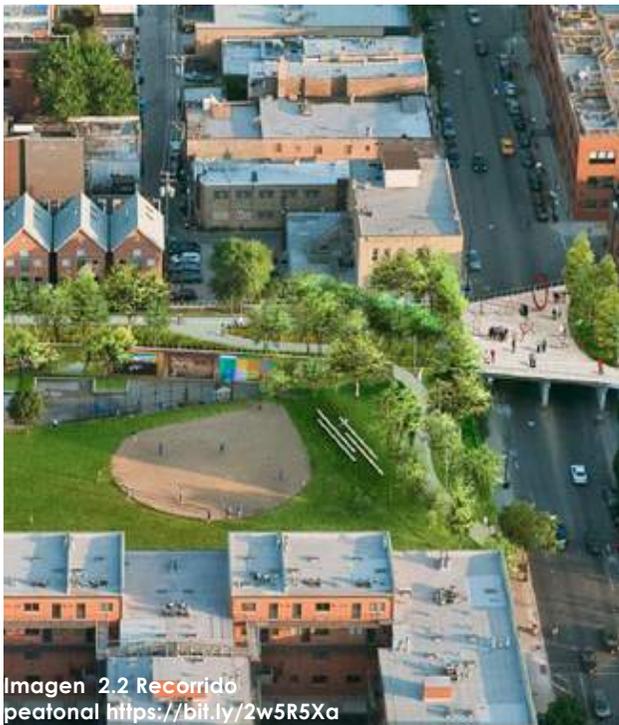
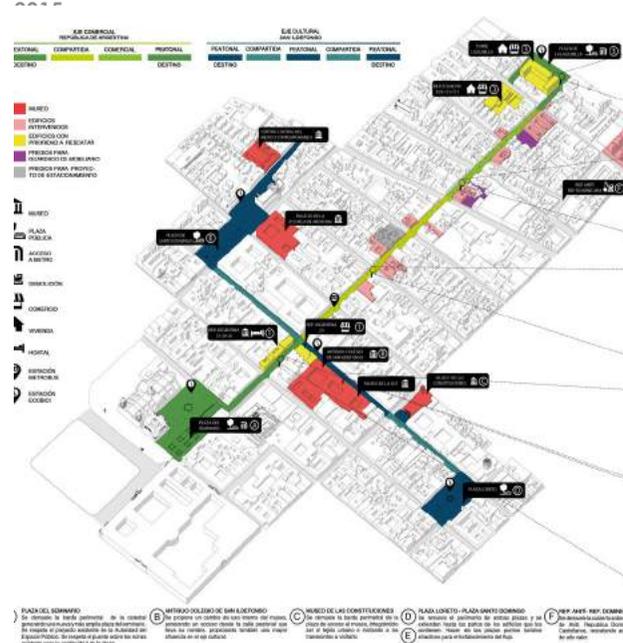


Imagen 2.2 Recorrido peatonal <https://bit.ly/2w5R5Xa>

Primer lugar en 5to Concurso de Intervención Urbana en el Centro Histórico de la Ciudad de México

Distrito Argentina, México



Ima 2.3 Identificación de sitios de oportunidad en el eje (<https://goo.gl/sQmG7j>)

Criterios a considerar:

- Generación de un eje verde que conecta diferentes arterias de la ciudad.

- "El ordenamiento del comercio informal, la creación de zonas de esparcimiento, limitar el uso del automóvil haciendo un recorrido más agradable, ubicar anclas que generen un flujo natural" (Mosqueda y Bravo, 2015, párr. 3).

- La implementación de equipamientos y mobiliario urbano adecuado y correctamente diseñado, ayuda a revitalizar la imagen urbana de la ciudad dentro del aspecto estético y funcional.

2.3 Espacio público de calidad

Mejores espacios urbanos generan más vida urbana

Jan Gehl

La falta de planificación y desarrollo de estrategias de diseño urbano se ve reflejado en la ciudad por el crecimiento desordenado de la población y la ausencia y mejoramiento de los espacios públicos.

La calidad del espacio público determina cómo se desarrolla la vida de una ciudad, considerando a las personas como punto principal, para la planificación del mismo.

Hablar del espacio público hace referencia al elemento articulador y estructural; en la "Guía de Diseño del Espacio Público, Seguro, Incluyente y Sustentable", se menciona que:

Los espacios públicos enriquecen la experiencia de vivir la ciudad, proporcionan placer y entretenimiento, otorgan interés visual, son sitios de expresión individual y colectiva y, a la vez, escenarios ideales para las actividades recreativas, culturales, comerciales y deportivas. Los diferentes tipos de espacio contribuyen a la construcción de la identidad de la ciudad. (SEDESOL, 2010, p. 35).

Jan Gehl, (2014) en su libro "Ciudades Para La Gente" menciona que: Las ciudades que puedan hacer uso del espacio público por parte de sus habitantes, generaran una buena calidad de vida urbana, a través de estrategias que brinden a sus habitantes, espacios públicos adecuados para una circulación fluida, la interacción social, la manifestación cultural y el

sentido de pertenencia para todos los usuarios.

Por otra parte, Henri Lefebvre (1968), lanzó una propuesta política para que la gente volviera a ser dueña de la ciudad, ya que, debido a la privatización de los espacios urbanos en el que predomina la industria y los espacios mercantiles, aboga por rescatar al hombre como protagonista de la ciudad que él mismo ha construido, es decir instaurar la política del buen vivir para todos y hacer de la ciudad un escenario para la vida colectiva.

Con este argumento, se define a la ciudad, a través de los conceptos de ciudadanía y espacio público, en donde se establezcan criterios valorados para los usuarios y que estos puedan sentirse identificados con la ciudad y se empleen los mismos derechos para todos los habitantes.

Se toma como referente el Masterplan de Germering en Alemania (ver imagen 2.4), en la cual se propone la construcción de un sistema de plazas que puedan establecer una continuidad entre ellas. En este sistema el peatón tiene la prioridad y los vehículos podrán circular únicamente a velocidades bajas, esto crea un espacio público único y libre de barreras arquitectónicas en donde destacan tres plazas. Cada una se plantea como una conexión urbana y como un espacio de parada, estas conexiones se hacen mediante topografías que generan asientos y espacios de estancia.

Referente

Masterplan in Germering

Alemania
2009



Criterios a considerar:

- Construir ciudad supone construir desde el espacio público
- Se plantea un espacio público libre de barreras arquitectónicas, un lugar donde el peatón tiene la prioridad y donde los vehículos circularán a baja velocidad.
- Sistema de plazas que establece una continuidad de recorrido peatonal.

2.4 Parques y bordes del río

Las primeras ciudades se desarrollaron en torno a los ríos, siendo estos usados como fuentes de recursos naturales y ejes de comunicación.

Los ríos que atraviesan una ciudad, brindan un lenguaje urbano natural en donde se pueden incorporar espacios recreativos que permitan la integración de los habitantes. Es importantes destacar que muchos de estos poseen corredores verdes que deben tener un mantenimiento adecuado para su conservación. El tratamiento apropiado de estos influye en la recuperación de ecosistemas. Las ciudades que poseen estos recursos hídricos deben considerar dentro de su planificación, la creación de espacios verdes urbanos que generen zonas de calidad, mejorando el paisaje urbano.

Es necesario que en la planificación de infraestructuras públicas en una ciudad, a largo plazo, deben existir 3 aspectos fundamentales: la provisión de un terreno, la ejecución, su operación y mantenimiento de los mismos. (Videla, s.f.).

Los parques urbanos son, según la Dirección General de Desarrollo Sostenible, aquellas áreas verdes que se encuentran dentro de la ciudad, son entornos ideales para el desarrollo de actividades deportivas y de ocio destinados a todas las edades. Proporcionan espacios recreativos y de expansión, mejoran las condiciones micro climáticas de la ciudad, contribuyen a reducir la contaminación ambiental e influyen de forma positiva tanto en

la salud física como mental de sus ocupantes (López, 2008).

Según el arquitecto José Videla, para el diseño de este espacio público se deben tener presentes factores como: seguridad y atractivo estético, buenas instalaciones, tamaño y proximidad; deben además brindar la posibilidad de que la gente se conecte con la naturaleza y se sienta incentivada a realizar actividades físicas para mejorar su salud. En otras palabras, los parques urbanos deben poseer 5 tipos de beneficios: psicológicos, físicos, sociales, ambientales y económicos. (Videla, s.f.).

Se toma como referente al ganador del primer lugar del Concurso Público Internacional de Anteproyectos Parque del Río en la ciudad de Medellín - Colombia, proyectado por la oficina de arquitectura Latitud Taller de Arquitectura y Ciudad (ver imagen 2.5). Esta propuesta pretende integrar la ciudad con el río en función del espacio en la propiedad pública.

La propuesta apunta a crear un corredor biótico, articulando su vegetación, quebradas y vacíos verdes con el espacio público. Esto genera una serie de beneficios tanto en la ciudad como en la población ya que recupera la calidad del aire y agua de la ciudad, crea conciencia en sus habitantes para preservar la biodiversidad, genera espacios culturales en el eje del río, aporta múltiples paisajes a lo largo de su recorrido, logrando así un parque integral.

Referente

Primer Lugar Concurso Público Internacional de Anteproyectos Parque del Río

Medellín
2013



Imagen 5. Plataforma única
<https://bit.ly/2r4bDJI>

Criterios a considerar:

- El río como eje estructurante.
- La repotenciación de los vacíos verdes urbanos y su vinculación al sistema ambiental.
- La recuperación e integración de quebradas.

2.5 Equipamientos urbanos y servicios públicos

Se entiende por equipamiento urbano como: El conjunto de edificaciones y espacios de uso público que proporcionan a la población servicios de bienestar social, apoyo a las actividades económicas y servicios culturales, educativos, religiosos, deportivas, recreativas,

etc. (SEDESOL, 1978).

Bajo esta definición se puede considerar a los servicios públicos como una parte importante en la distribución de los equipamientos urbanos, dentro de este tipo tenemos infraestructuras como: GAD Municipal, Estación de Bomberos y Estación de Policía, etc.

El equipamiento público es un componente esencial en asentamientos humanos ya sea centros urbanos o rurales, por su papel fundamental en la atención de las necesidades básicas de los ciudadanos, y su gran aportación para el desarrollo económico y social, ya que promueve el bienestar de la comunidad y de las actividades productivas de los recursos.

El urbanista Agustín Hernández señala que: "son dotaciones que la comunidad entiende como imprescindibles para el funcionamiento de la estructura social y cuya cobertura ha de ser garantizada colectivamente." (Hernández, 2000, p. 88). Lo que nos dice, que los equipamientos urbanos, además de proveer servicios esenciales, contribuyen en la construcción y fortalecimiento de la vida colectiva y a su vez determinan la calidad de vida de sus habitantes.

Sin embargo, el equipamiento no debe ser el único protagonista, pues solo es un complemento que debe insertarse en el entorno natural de una manera no invasiva y buscando la forma de convivir en armonía, respetando los

elementos patrimoniales que le dan identidad a la ciudad.

Es decir, cada proyecto o intervención debe iniciar comprendiendo la ciudad para así poder resolver varios problemas a distintas escalas y con varias funciones. El proyecto debe concebirse, desde el primer esquema de diseño, como un elemento que no solo debe prestar un servicio determinado, sino como un espacio para propiciar el encuentro, promover el uso adecuado del tiempo libre y generar sentido de pertenencia y orgullo a través de un alto valor estético justificando su funcionalidad dentro del entorno.

Se toma como referente la Plataforma Gubernamental de Desarrollo Social en la ciudad de Quito - Ecuador, diseñado por el arquitecto Boris Albornoz (ver imagen 2.6), la propuesta de este proyecto es albergar en un mismo espacio varias instituciones públicas, ministerios y servicios. Esta propuesta, al tener una concentración institucional, logra optimizar todos los procesos de gestión pública, denominado "el edificio dentro del parque" porque permite la conexión con dos grandes parques de recreación del sector y con los principales servicios de atención al público. Se diseña bajo el concepto de edificio lineal, que va acorde a la forma del terreno y logra conectar la plataforma gubernamental con el área verde de la plaza hace evidente la manera de integrar los dos proyectos. (Albornoz, 2012).

Referente

Plataforma Gubernamental de Desarrollo Social

Quito
2012



Criterios a considerar:

- La plataforma gubernamental está emplazada acorde a la forma del terreno bajo el concepto de edificio lineal o en barra.
- Conecta dos grandes parques, Plaza Quitumbe y el parque de la Plataforma gubernamental, motivo por el cual es denominado como "El Edificio del Parque", evidenciando la integración de los dos proyectos urbanos.
- Alberga en un mismo espacio a varios ministerios, optimizando todos los procesos de gestión pública.
- El proyecto se instaura como un hito dentro del espacio público convirtiéndose en un catalizador urbano.

03

ANALISIS DE SITIO

- 3.1 Relación con la ciudad
- 3.2 Relación con el área de influencia
- 3.3 Analisis del eje “Siglo XX”
- 3.4 Análisis de la manzana

3.1 Relación con la ciudad

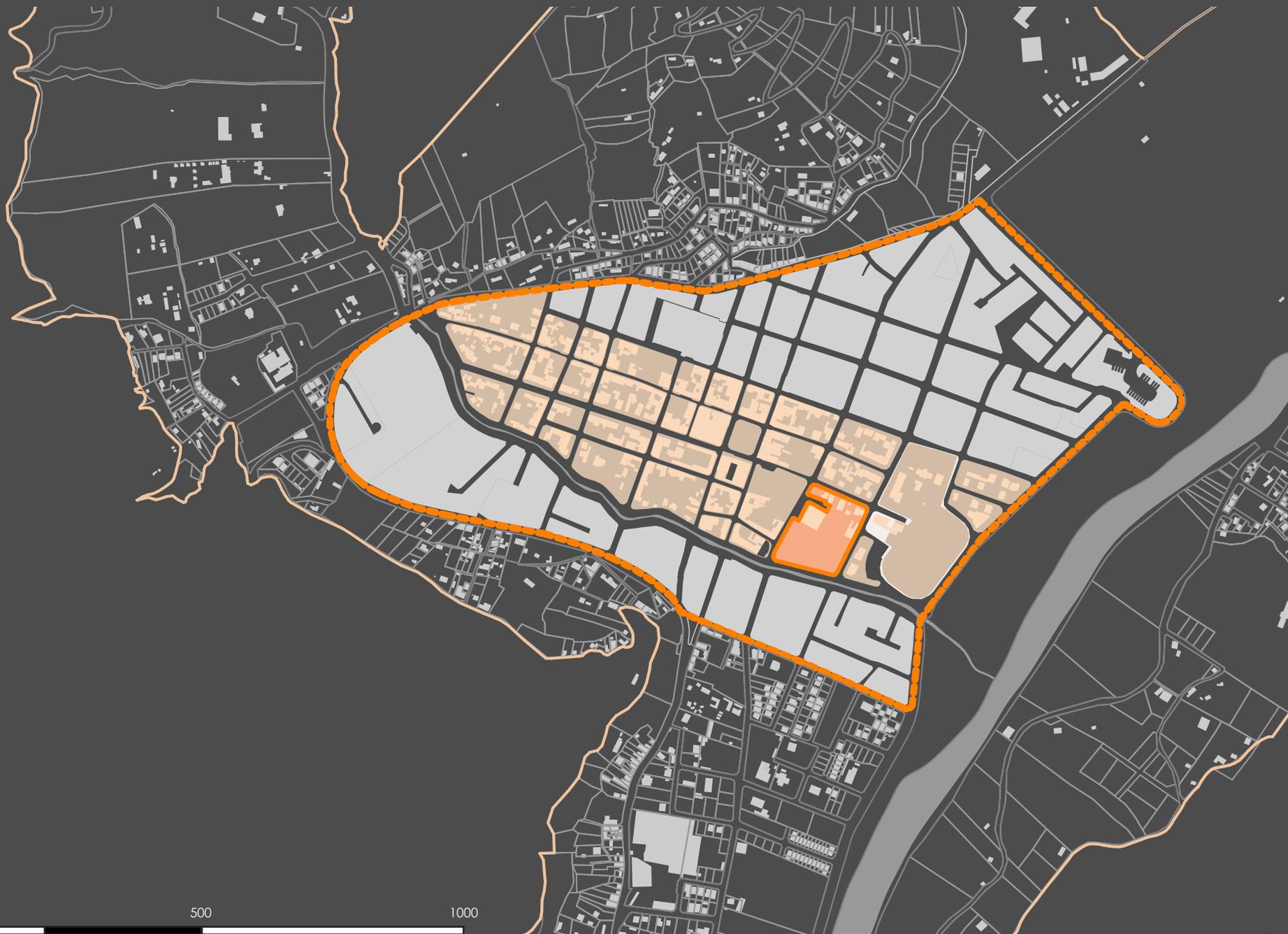
En el estudio a nivel de ciudad es en donde se desarrollan de manera general los indicadores en los que se determinan las relaciones entre el espacio urbano y el sitio de intervención; que incluye la identificación de áreas verdes: como parques y corredores naturales y las infraestructuras viales que bordean el cantón, permitiendo conexiones con otras ciudades.

Ubicación

El cantón Paute se encuentra localizado en la zona austral del país, a 42 kilómetros al noroeste de la capital azuaya. Obtuvo la categoría de cantón el 26 de febrero de 1860. Cuenta con un total de 27.712 habitantes según las proyecciones del INEC y SENPLADES, distribuidos en ocho parroquias: El Cabo, San Cristobal, Dug Dug, Tomebamba, Bulán, Guarainag, Chicán y Paute. La zona de análisis se encuentra ubicada en el centro histórico de la ciudad, sobre la calle Luntur y Av. Siglo XX (Municipalidad de Paute, 2014).

Se identifica a la avenida "Siglo XX", ubicada en el centro del cantón y delimitado por el río Cutilcay y el río Paute como una zona donde podemos encontrar los principales equipamientos y espacios públicos del cantón.





0 500 1000

Áreas verdes

El cantón Paute cuenta con una gran cantidad de áreas verdes compuestas por parques lineales y zonas verdes urbanas, emplazadas a lo largo de los ejes naturales del río Cutilcay y río Paute.

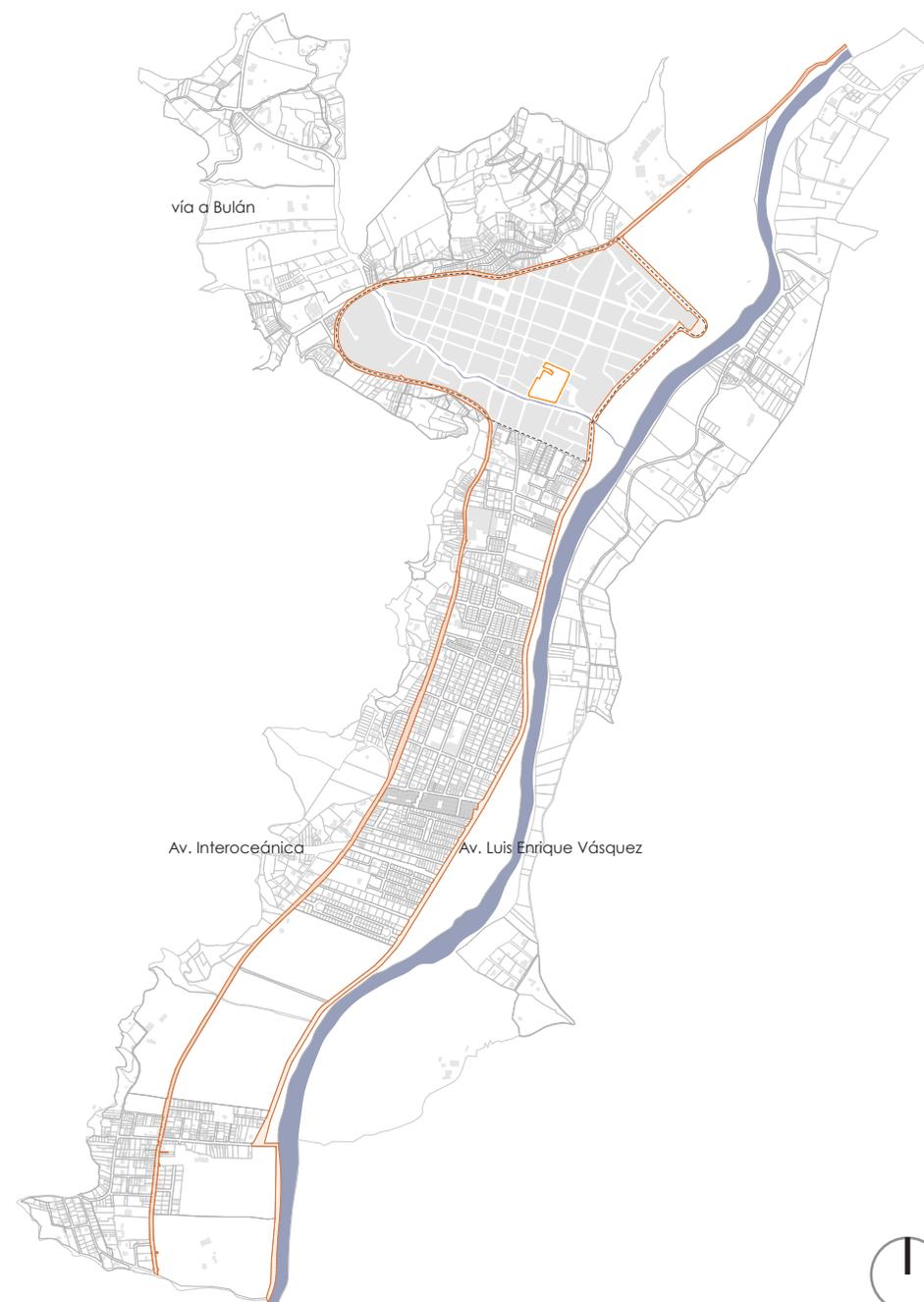
El sitio a ser intervenido, se conecta con estos corredores naturales, estableciendo recorridos que faciliten la conexión entre el proyecto con el entorno.



Sistema vial

La ciudad de Paute se encuentra conectada a través de circulaciones viales interprovinciales con la ciudad Cuenca y Azogues, por lo que es importante analizar las vías que atraviesan la ciudad, siendo la más importante la avenida Interoceánica.

Otra de las vías importantes es la Av. Luis Enrique Vásquez, que junto con la Av. Interoceánica constituyen una red perimetral que bordea la zona central del cantón.



3.2 Relación con el área de influencia

Para el análisis del área de influencia se realiza un estudio de la cabecera urbano – parroquial de Paute identificando los equipamientos urbanos y espacios públicos conformados por: plazas, plazoletas, parques y áreas verdes importantes, que identifican a la ciudad y determinar las conexiones hacia estos espacios que cuentan con una gran afluencia de usuarios.

Los datos obtenidos a partir de este análisis nos permite abordar el proyecto para emplazarlo de mejor manera y desarrollar el programa acorde con las necesidades del sector.

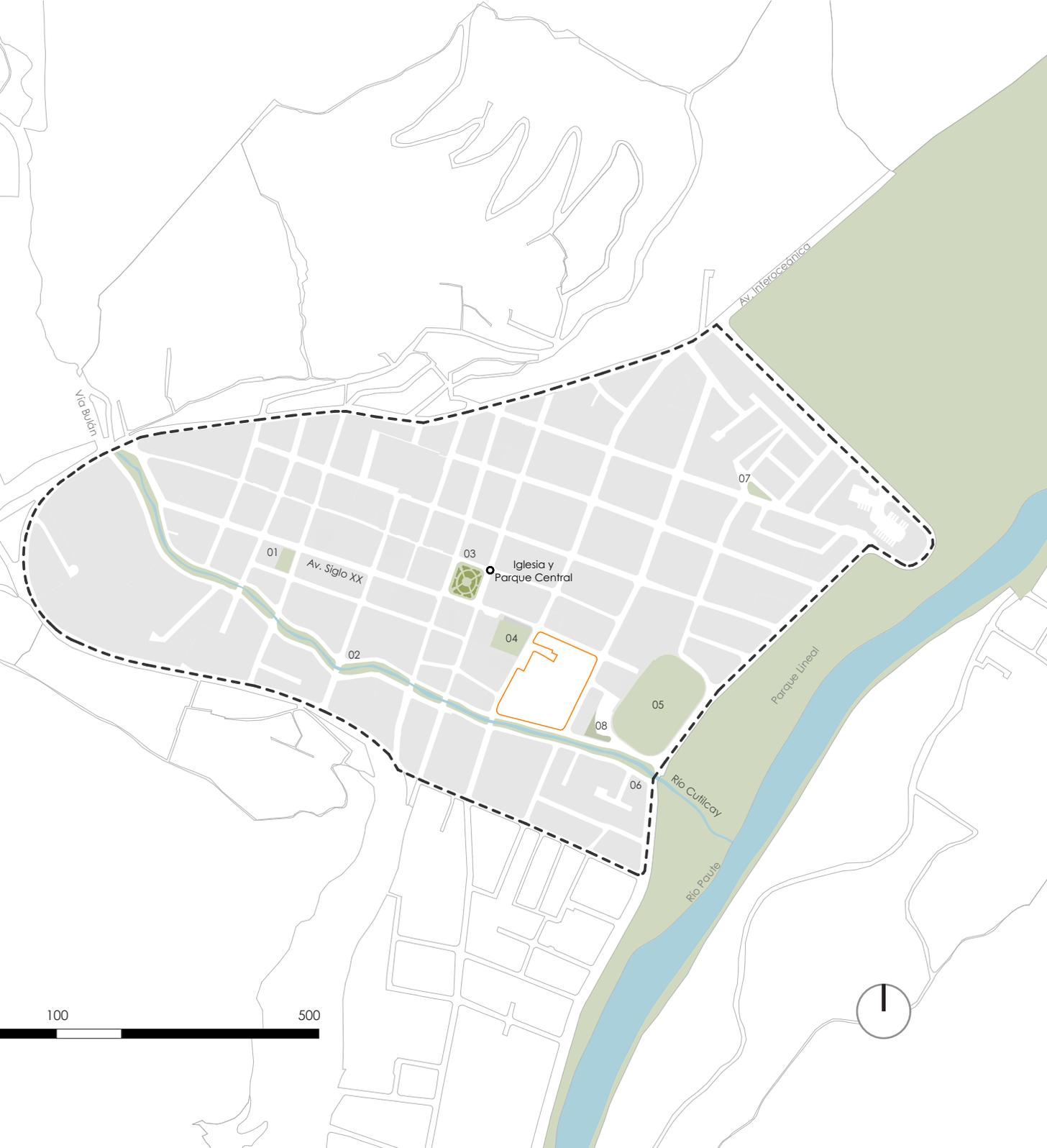
Áreas verdes

En el área de influencia existen dos corredores verdes, el del río Cutilcay y del río Paute. Estos ejes naturales se articulan con parques y jardines urbanos a lo largo de su recorrido. En relación con las áreas verdes del cantón, el parque lineal que se forma en el margen del río Paute es considerado el más importante de la ciudad debido a que contiene las zonas de recreación con mayor influencia en el cantón.

Cabe destacar que, en las calles dentro de la zona de influencia no existe ningún tipo de vegetación, además no se observa un planteamiento para el desarrollo de áreas verdes o la recuperación de las ya existentes.

- 01. Área verde privada
- 02. Margen del río Cutilcay
- 03. Parque central Fray Vicente Solano
- 04. Parque Cabañas de San Luis
- 05. Estadio Eduardo Crespo Malo
- 06. Parque lineal del río Paute
- 07. Parques de la ciudadela Don Bosco
- 08. Área verde pública

Sitio de intervención

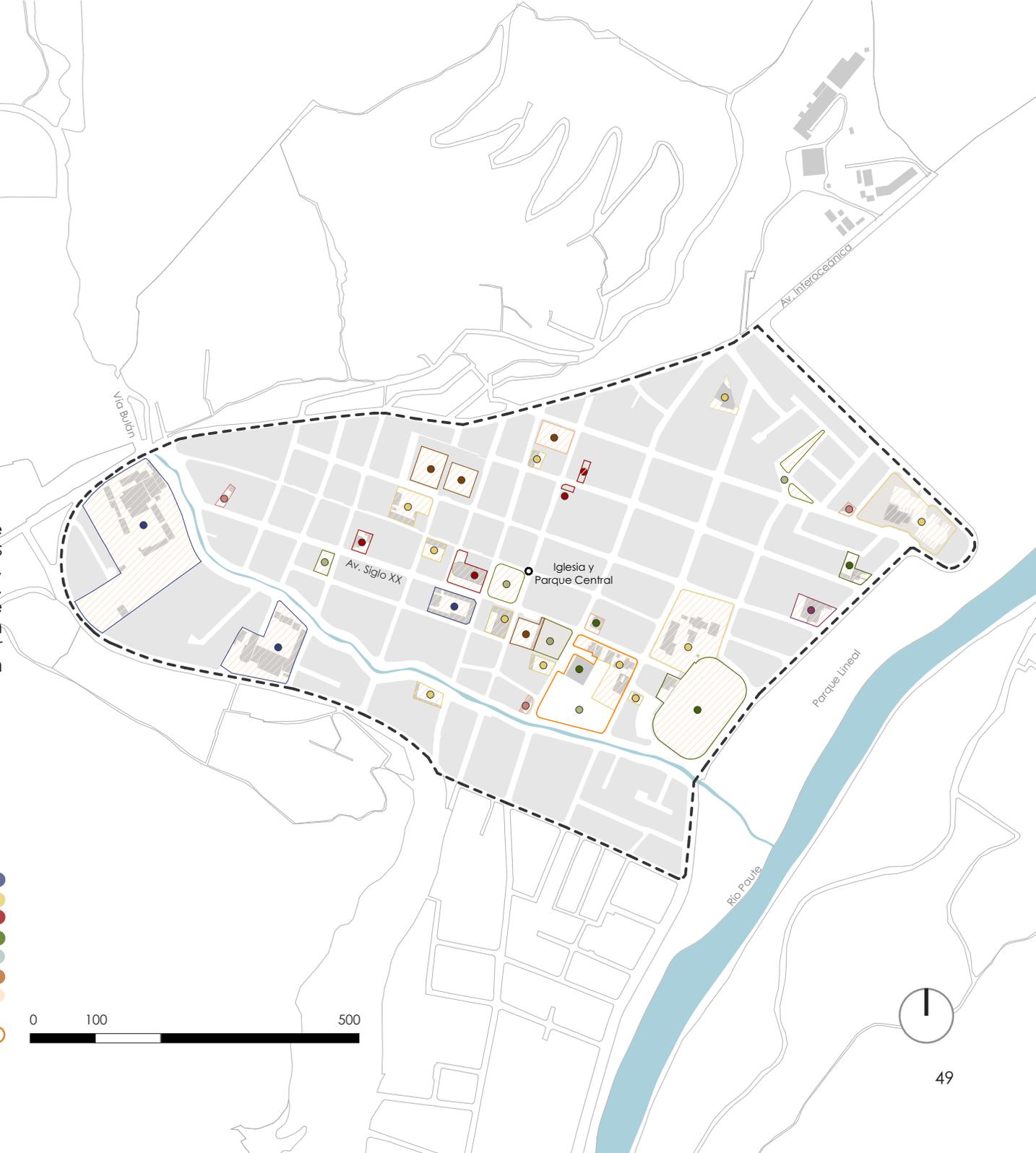
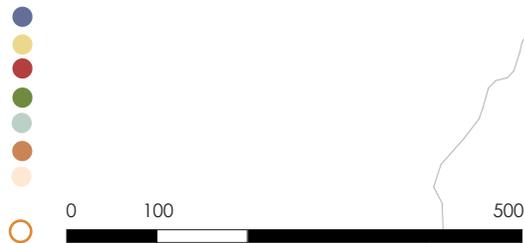


Equipamientos urbanos

En la cabecera urbana del cantón, se identificaron diferentes equipamientos públicos los mismos que son: religiosos, educativos, deportivos, de recreación y administrativos, siendo los más predominantes los edificios de gestión pública, mismos que se encuentran dispersos y aislados sin la posibilidad de generar espacios públicos que permitan la interacción y el encuentro de sus habitantes.

- 01. Equipamientos educativos
- 02. Equipamientos administrativos
- 03. Equipamientos religiosos
- 04. Equipamientos deportivos
- 05. Equipameintos recreativos
- 06. Equipamientos comerciales
- 07. Equipamientos de servicios públicos

Sitio de intervención



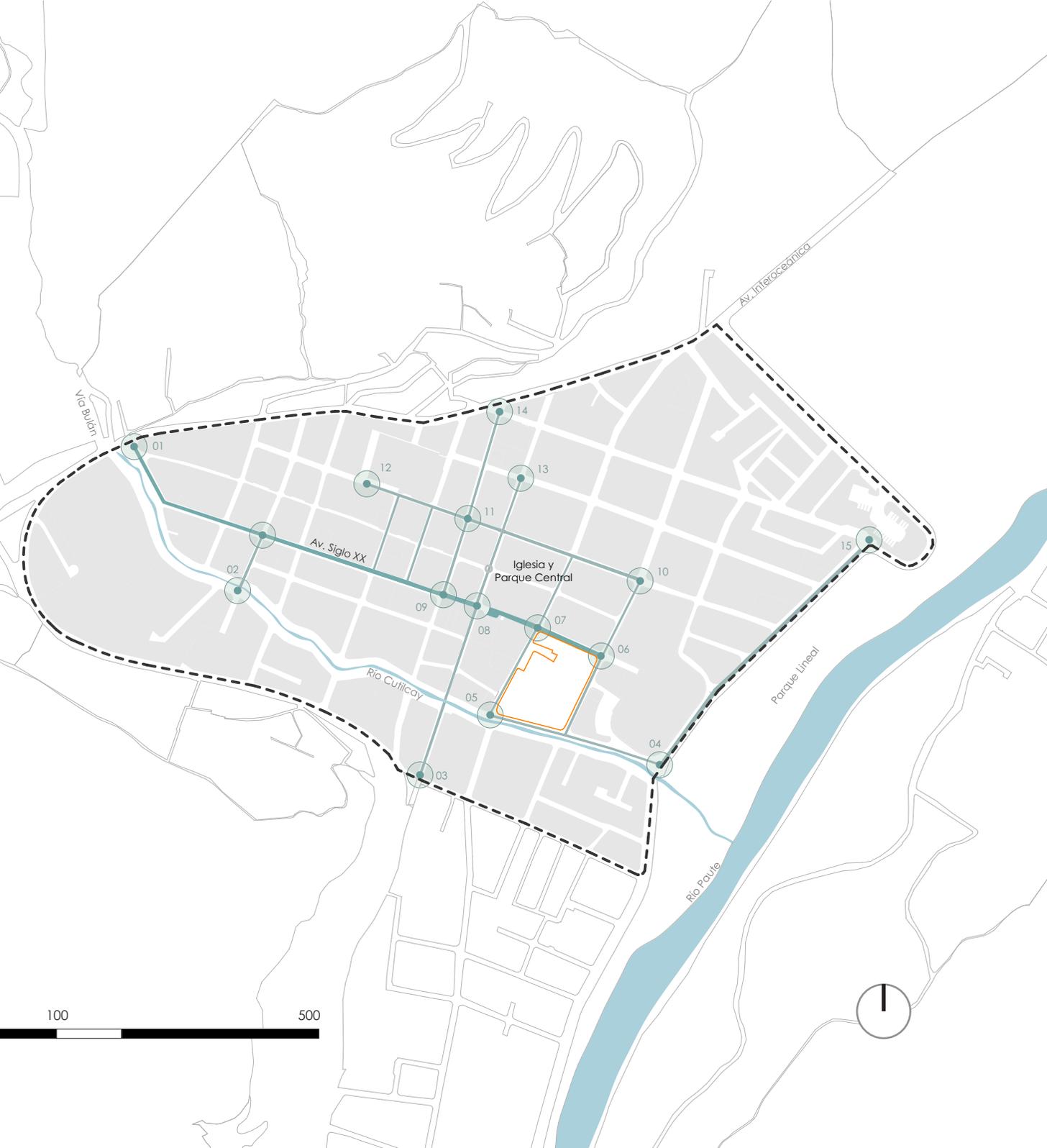
Flujos peatonales

Los flujos peatonales del cantón concentran su recorrido en torno a los puntos de encuentro, tales como mercados, instituciones públicas, áreas de recreación y espacios de estancia, considerados como polos atractores en donde se identifican los flujos de mayor afluencia peatonal.

Uno de los flujos peatonales de mayor importancia se forma en la avenida Siglo XX, en donde concentran su recorrido hacia los diferentes equipamientos urbanos y espacios públicos del sector. Tal es el caso del parque central Fray Vicente Solano que se conecta a través de esta vía con la plaza 10 de Agosto, el parque Cabañas de San Luis, el coliseo Luis Pesántez, el estadio Eduardo Crespo Malo y diversos equipamientos administrativos, religiosos y educativos.

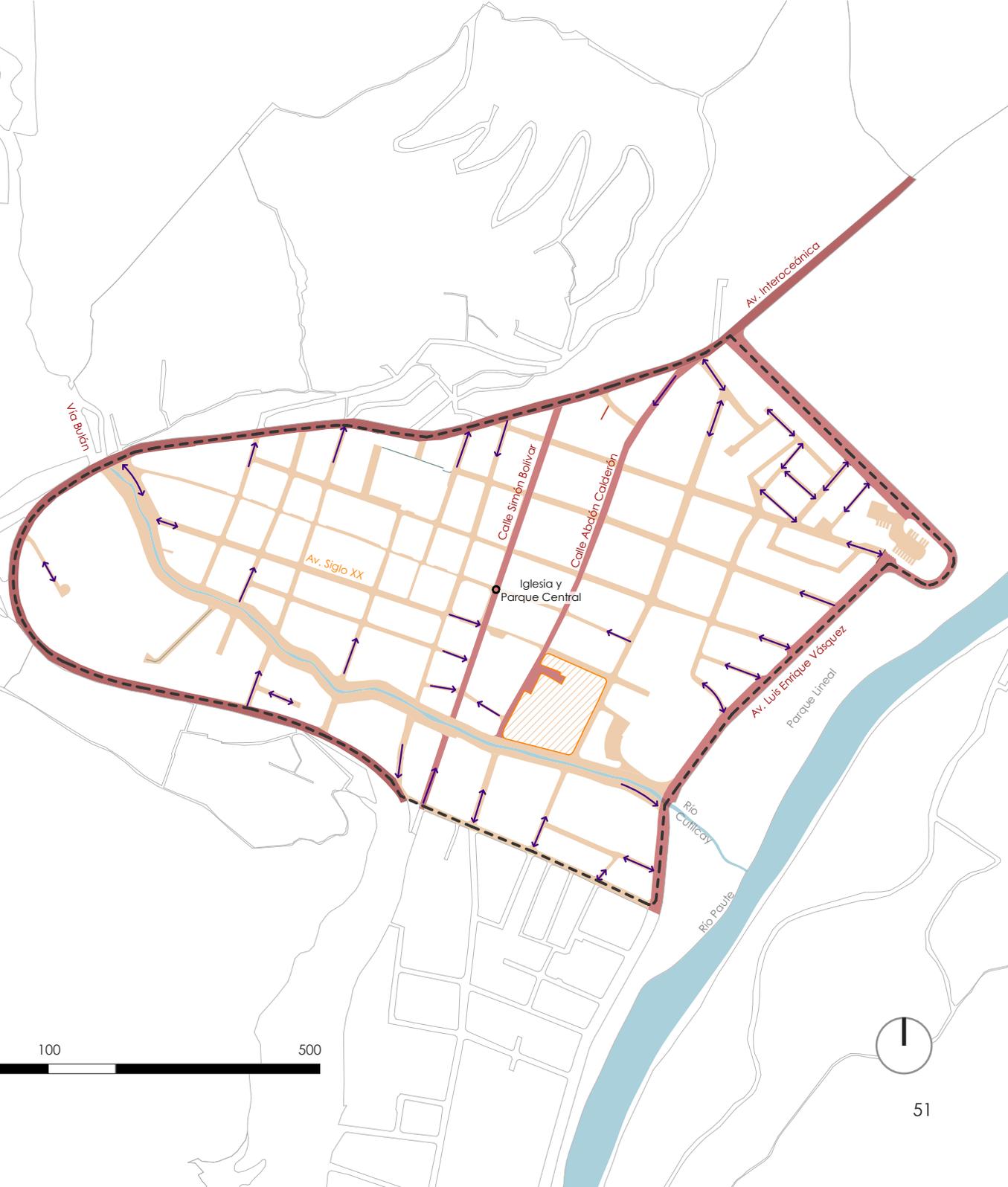
Flujo peatonal alto
 Flujo peatonal medio
 Sitio de intervención

- 01. Polo atractor: Colegio Julio Matovelle
- 02. Polo atractor: Equipamiento Recreativo
- 03. Polo atractor: Equipamiento Religioso
- 04. Polo atractor: Zona de áreas verdes



Viario público

Las principales vías que intervienen en el sector del área de influencia del proyecto son la calle Luntur, la avenida Siglo XX, la calle Abdón Calderón, la calle Nicolás Vásquez y la calle Huayna Capac. Estas sirven de conectores con los ejes viales que rodean el cantón y permiten la movilidad peatonal y vehicular desde el sitio de intervención del proyecto con casi la totalidad de equipamientos urbanos dentro del cantón.



Vías principales **arteriales**
Vías **colectoras (30 - 50)**
Vías **locales (20)**
Sitio de intervención

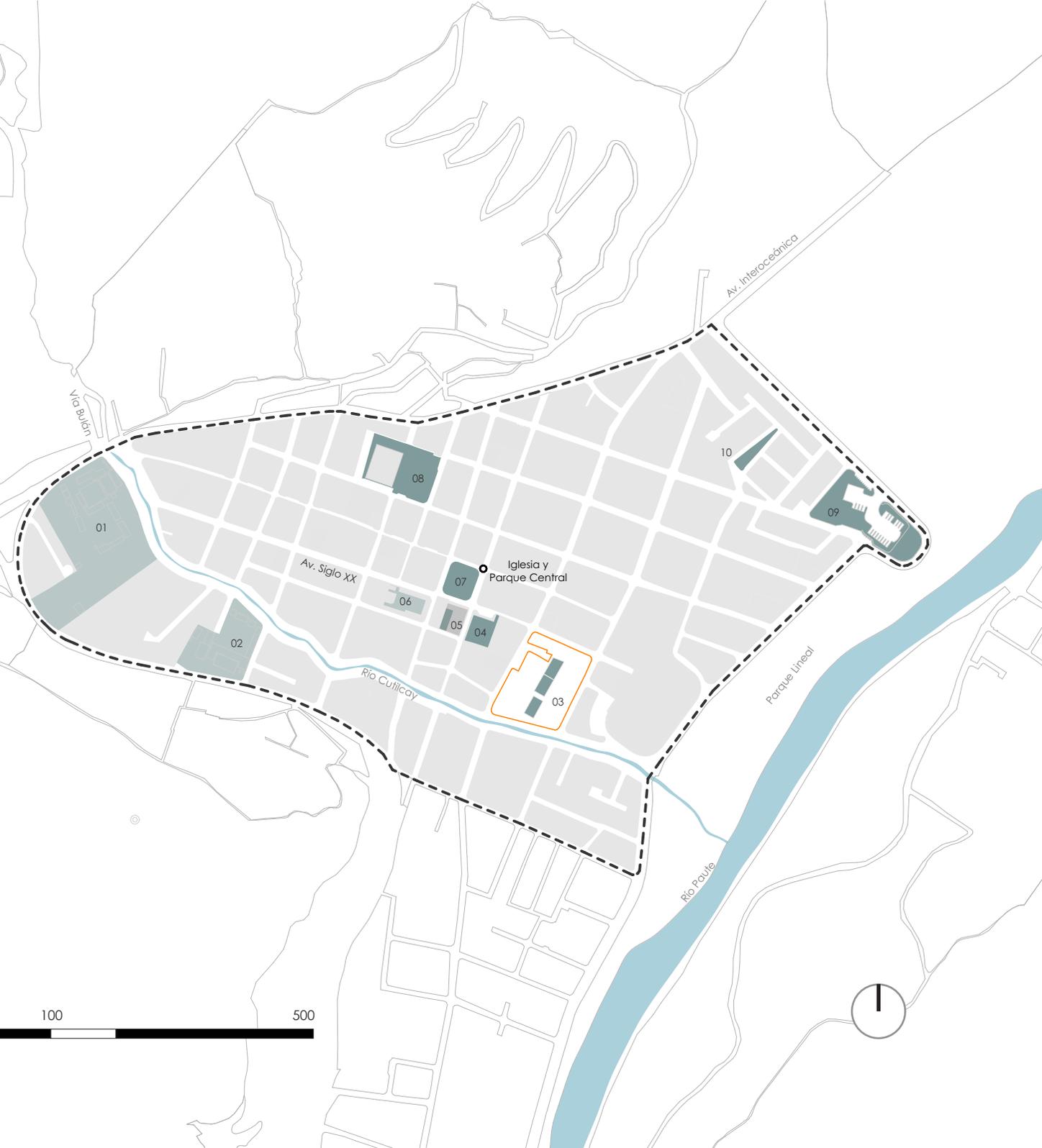


Áreas públicas minerales

Los puntos identificados conforman los espacios duros como son: plazas, plazoletas, canchas públicas deportivas y otras pertenecientes a institucionales educacionales que son utilizados como zonas de recreación y ocio. Sin embargo muchas de estas se encuentran protegidas por barreras arquitectónicas, dejando el espacio público al interior.

- 01. Patios Unidad Educativa del Milenio
- 02. Patios Unidad Educativa Isidro Ayora
- 03. Cancha pública de basket, indor y tenis
- 04. Plaza central 10 de Agosto
- 05. Cancha pública de indor
- 06. Patios Unidad Educativa Julio Ma. Matovelle
- 07. Plaza central de Paute
- 08. Plaza del mercado 26 de Febrero
- 09. Patios del terminal de Paute
- 10. Patios de la ciudadela Don Bosco

Sitio de Intervención



Llenos y vacíos

Dentro de este análisis se identifica la consolidación de la ciudad, como parte de una estrategia urbana y de planificación para evitar la pérdida de áreas de recreación tales como patios, así como también el mantener un control en el crecimiento de la ciudad.

Dentro del área de influencia se determina que el centro cantonal aún mantiene áreas sin consolidar que, a través de un correcto plan de ordenamiento territorial, permita aprovechar y mejorar la trama urbana.



Sitio de intervención

3.3 Análisis del eje “Siglo XX”

La avenida Siglo XX es uno de los ejes viales más relevantes del cantón debido a que un gran número de equipamientos tanto públicos como administrativos se desarrollan en torno a éste, siendo el principal conector entre el entorno donde se emplazará el proyecto con los equipamientos identificados anteriormente, además de que se encuentra en una de las zonas con mayor consolidación predial.



Eje siglo XX



1. Coliseo de deportes "Luis Pesántez"



Fuente propia

2. Parque "Cabañas San Luis"



Fuente propia

3. Iglesia matriz de Paute



Fuente propia

4. Plazoleta 10 de Agosto



Fuente propia

5. Municipio de Paute



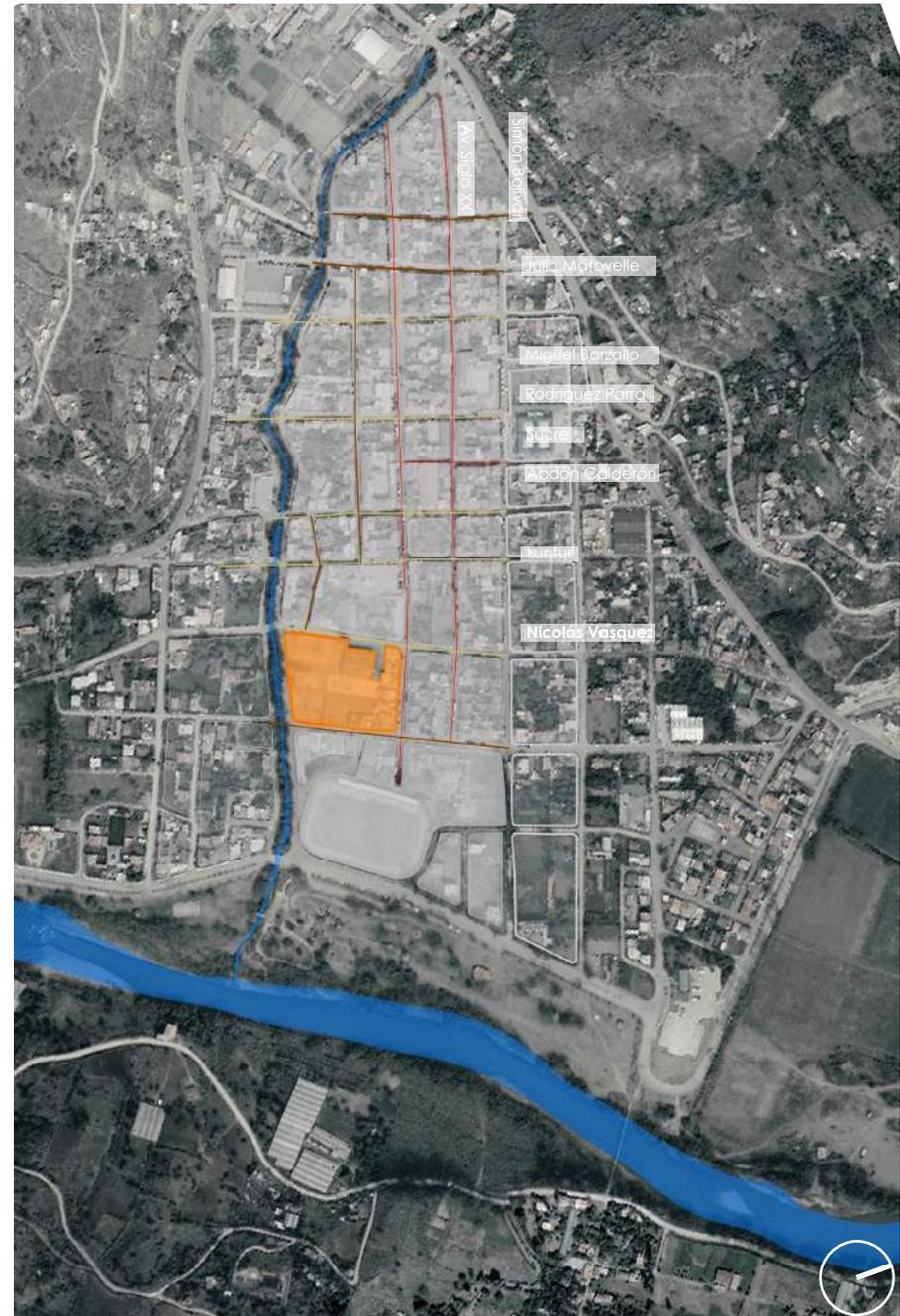
Fuente propia

Viario público

Para determinar la importancia de la avenida Siglo XX y su protagonismo en la trama del centro cantonal se hace un análisis vial del área de influencia.

La Avenida Siglo XX es una vía articuladora, lo que facilita la intervención en el eje debido a que conecta con varios equipamientos y zonas de espacios públicos a lo largo de su recorrido. A su vez que permite la conexión con otras circulaciones viales vehiculares y peatonales, permitiendo la afluencia de los habitantes hacia espacios públicos y equipamientos

- Terreno
- Vías Arteriales
- Vías Peatonales
- Vías Locales



Equipamientos en el eje

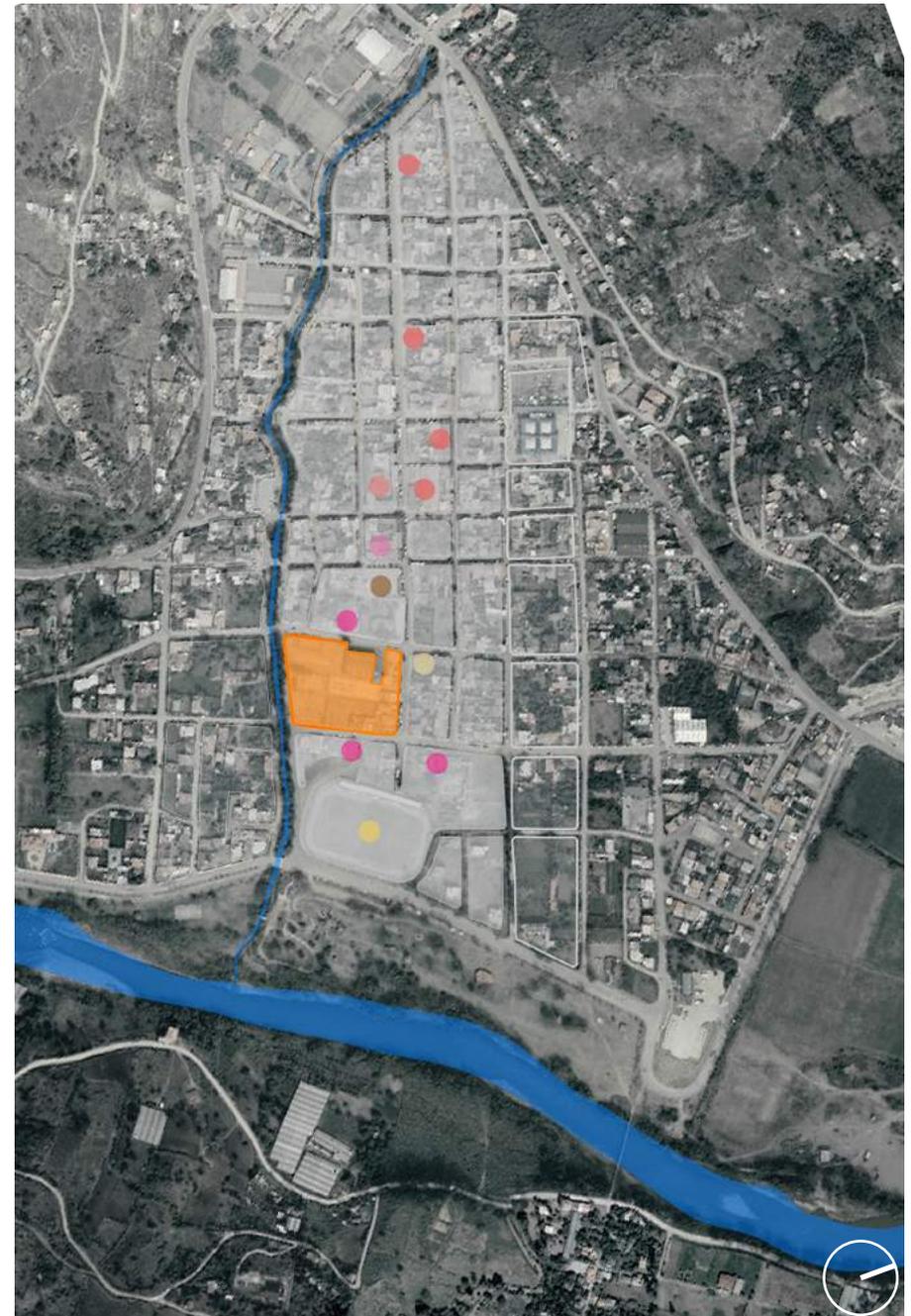
A lo largo de la avenida Siglo XX se desarrollan las actividades de los equipamientos públicos de mayor importancia dentro de la urbe.

Se identifican sitios de oportunidad para posibles intervenciones, rompiendo las barreras arquitectónicas y permitiendo la conexión con el espacio público los mismos que serán conectados mediante una intervención urbana en la avenida Siglo XX.

- | | |
|----------------------------|---------------------------|
| 1 Estadio | 2 Plazoleta 10 de Agosto |
| 3 Registro de la propiedad | 4 Municipio de Paute |
| 5 Registro Civil | 6 Parque central |
| 7 Coliseo | 8 Iglesia Matriz de Paute |
| 9 Parque san luis | 10 Unidad Educativa J.M. |

- Equipamiento educativos
- Mercados
- Equipamientos deportivos
- Equipamientos abiertos - plazoletas
- Equipamientos administrativos
- Equipamiento religiosos

0 100 500



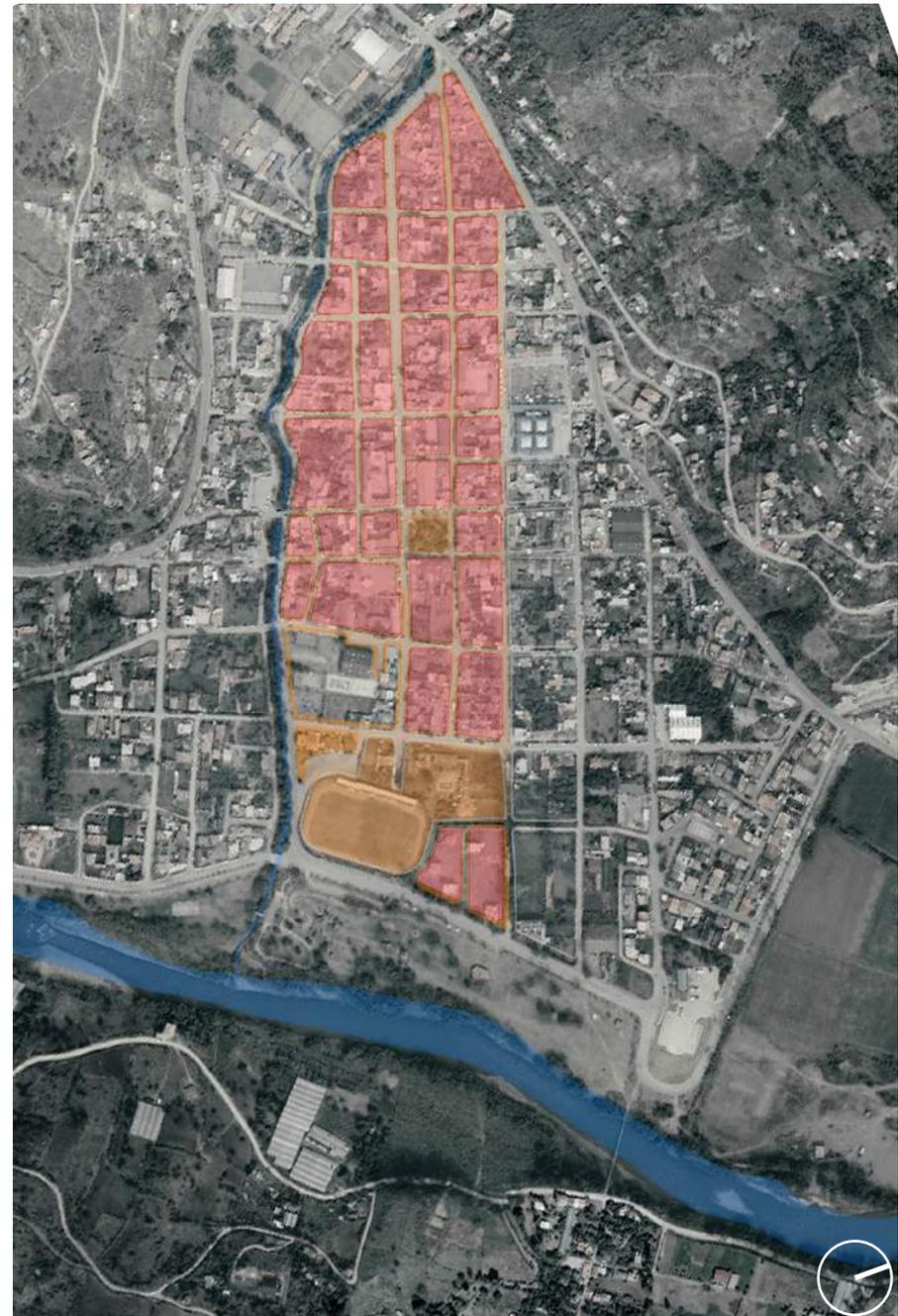
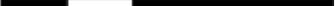
Área pública vs área privada

Dentro del área de influencia de la avenida Siglo XX, se puede apreciar el predominio del área privada frente al área pública ya que se desarrolla en un área de alta consolidación urbana.

Además se evidencia la falta de espacio público en el sitio de intervención, debido al mal emplazamiento de los equipamientos.

- Área de vías
- Área privada (manzana)
- Área pública (veredas)
- Sitio de intervención

0 100 500

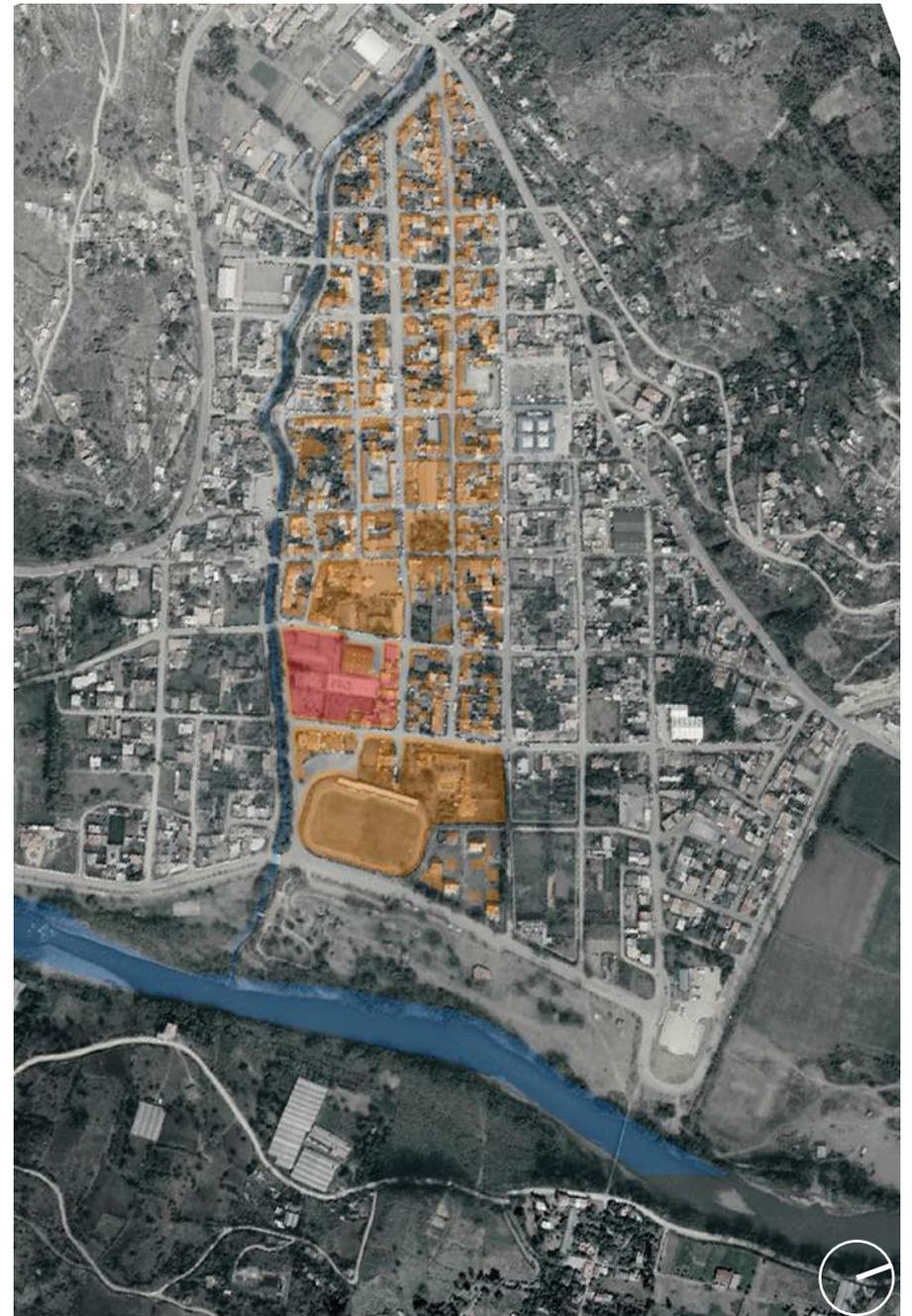


Llenos y vacíos

En el análisis del área de influencia del eje Siglo XX, se identificaron zonas para ser intervenidas, con espacios públicos que se conecten al eje, terrenos baldíos o edificaciones aisladas con espacios verdes que pueden ser utilizados como zonas de esparcimiento para la población.

- Sitio de Intervención
- Área edificada

0 100 500



3.4 Análisis de la manzana

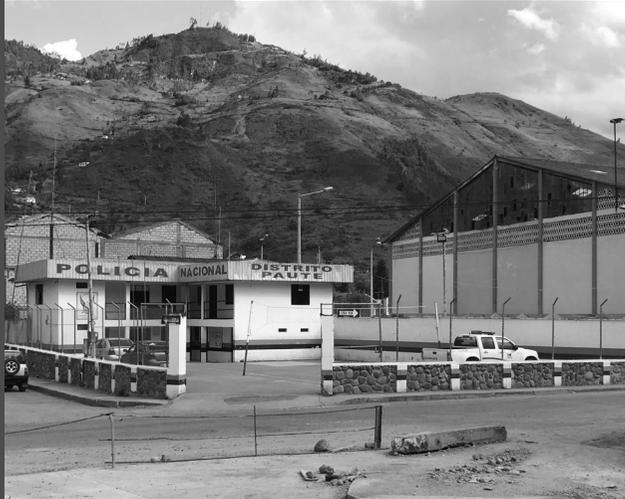
En el análisis de manzana se identifica los usos en planta baja, los posibles sitios de intervención y la relación con las áreas verdes conectadas con el corredor natural del río Cutilcay.

La manzana contiene varios equipamientos de administración pública, los mismos que están emplazados de forma casual, sin un programa para su funcionamiento y quitando una área considerable de espacio público.

El sitio también emplaza uno de los parques más afluentes del cantón y al coliseo de deportes. Es también el punto en donde culmina el eje vial Siglo XX y el mismo se vincula con las plazoletas y parques más importantes de la urbe.



1. Estación de Policía



Fuente propia

2. Parque Infantil



Fuente propia

2. Parque "Cabañas San Luis"



Fuente propia

1. Coliseo de Deportes "Luis Pesántez"



Fuente propia

2. Empresa Eléctrica Agencia Paute



Fuente propia

3. Cuerpo de Bomberos Paute



Fuente propia

Uso del suelo en planta baja

Dentro del sitio, el mayor porcentaje de suelo en planta baja lo ocupan los equipamientos públicos, existe además vivienda, comercio, servicios públicos y áreas recreativas como el parque infantil y el coliseo. En el entorno inmediato el uso de suelo que predomina son los servicios públicos.

Alrededor del sitio se encuentran equipamientos de servicios públicos como: el registro civil y el registro de la propiedad. La manzana se vincula con la plazoleta central, el hito más importante en el cantón ya que ahí se realizan las principales actividades culturales, sociales y de encuentro colectivo.

- 01. Equipamientos deportivos
- 02. Lotes baldíos
- 03. Equipamientos de servicios públicos
- 04. Equipamientos recreativos
- 05. Vivienda
- Sitio de intervención



Llenos y vacíos

El área vacía está destinada al parque infantil, el mismo que es un sitio de aglomeración urbana ya que junto a este se emplaza el coliseo de deportes "Luis Pesantez".

El área consolidada corresponde a edificaciones en donde en gran número funcionan servicios públicos.

La ocupación de suelo construido dentro del sitio de intervención corresponde al 43.5% (0,56ha) del área total del sitio (1.3ha).



Sitio de intervención



Área pública mineral vs vegetal

La manzana presenta, áreas minerales como canchas y espacios de estancia, mientras que en un porcentaje menor el uso de vegetación, exclusivamente dentro del parque infantil.

Área de Análisis	6423 m ²	
Área mineral	4282 m ² - 75%	●
Área vegetal	2141 m ² - 25%	●



Viario público

El uso en la manzana destinado a la calle es, de acuerdo a la visión del planteamiento urbano en torno al vehículo, significativamente superior al uso destinado a veredas.

Área de Vías	5272.78 m ² - 86.9 %
Área de Veredas	795.50 m ² - 13.1 %



04

ESTRATEGIA URBANA

4.1 Intervención en el eje “Siglo XX”

4.2 Intervención en la manzana

4.1 Intervención en el eje “Siglo XX”

La avenida “Siglo XX” atraviesa el centro urbano de la ciudad. Una zona consolidada que contiene los equipamientos públicos y espacios urbanos de la ciudad y se encuentra delimitado por el río Cutilcay y el río Paute.

Es fundamental revitalizar los espacios públicos existentes, el parque infantil, la plazoleta central 10 de Agosto y el parque Cabañas San Luis, a través de un eje verde integrador que permita la conectividad e interacción de estos espacios con los equipamientos de la zona, ofreciendo recorridos dinámicos y ambientes amigables para el peatón.

Se propone el ensanchamiento de veredas junto con la siembra de vegetación para promover y agilizar el flujo peatonal. Los puestos de comercio informal deberán ser reubicados para mejorar la estética y funcionalidad en el eje.

De la misma manera, el eje peatonal deberá insertarse en el contexto urbano mediante circulaciones y zonas de estancia que conecten con los equipamientos públicos desarrollados en la propuesta, integrando los servicios de administración y gestión pública en un solo lugar.

Áreas verdes

Parque urbano

La importancia de los espacios verdes públicos en relación con los equipamientos urbanos, se hizo evidente en el análisis de referentes urbanos. El área verde en la cabecera cantonal corresponde a la configuración de parques y áreas de recreación como son: el parque central, el parque infantil y el parque "Cabañas San Luis". El proyecto integra la inclusión de un parque urbano, en donde los edificios no solo se insertan en el contexto como una estructura independiente, sino que pueden tener protagonismo en conjunto con los espacios verdes planteados, articulando la propuesta con el eje verde y los corredores naturales encontrados en los bordes de los ríos.

Ejes verdes

Se plantea como estrategia la revitalización de la zona de influencia a través de la integración de ejes verdes, conectados con los espacios públicos existentes, como son el parque central "Fray Vicente Solano", y el parque "Cabañas San Luis" y los planteados en la propuesta. En la avenida siglo XX, se hace la implementación de vegetación en las aceras que ayuda a mejorar el entorno urbano.



Espacios públicos

Ensanchamiento de veredas

La avenida Siglo XX es uno de los espacios más transitados en el centro urbano del cantón, a nivel vehicular, por lo que se plantea el desarrollo de un eje que articule los espacios públicos y equipamientos urbanos de la zona, permitiendo a los peatones tener más protagonismo con el diseño de la sección vial, que facilite la circulación de los habitantes a través del ensanchamiento de sus veredas, la inclusión de mobiliario urbano y la implantación de vegetación que provee sombra a los espacios de estancia. De esta manera ofreciendo al peatón un lugar abierto y accesible para todos, incentivando al peatón a caminar o usar para su movilidad medios de transporte amigables con el medio ambiente.

El hacer énfasis en el transporte no motorizado, ayuda a marcar en la ciudad un claro beneficio para su economía y en su medio ambiente ya que reducen el consumo de recursos, disminuyen los niveles de ruido, y las emisiones de carbono (Gehl, 2014).

Sitios de oportunidad

Como se hizo evidente en el análisis de sitio del eje siglo XX, el centro del cantón cuenta con equipamientos importantes para el funcionamiento de las actividades (administrativas, recreacionales e insitucionales) que se muestran como zonas con posibles intervenciones a lo largo del eje, muchas de ellas identificadas como edificaciones aisladas con espacios verdes, protegidos a través de barreras arquitectónicas que imposibilitan el fácil acceso de los peatones hacia áreas recreacionales. Es necesario eliminar estas barreras, para generar mayor espacio público y flujo peatonal, haciendo que los edificios se relacionen directamente con el recorrido, y con ello al sitio de intervención que se forma como una gran centralidad a estar relacionado con los equipamientos administrativos del cantón.

Ejes peatonales

Se genera un sistema de ejes peatonales que marquen circulaciones en el proyecto, en relación con su entorno, permitiendo la interacción con los equipamientos y zonas de espacios públicos, dinamizando el flujo peatonal y la accesibilidad hacia los espacios urbanos propuestos. A nivel del área de influencia se genera una vía peatonal que atraviesa el proyecto, permitiendo una conexión directa entre los espacios públicos existentes; la plazoleta 10 de Agosto, el parque "Cabañas San Luis" y las áreas públicas propuestos en el proyecto, que conforman plazas y parques urbanos.



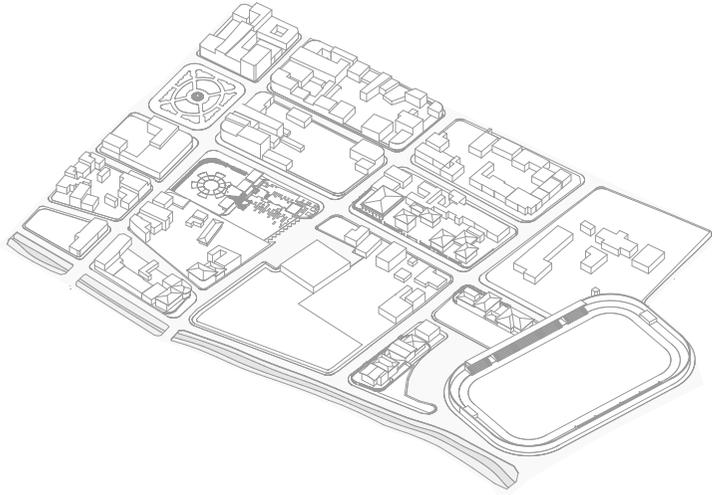
4.2 Intervención en la manzana

Como fue evidente en el análisis de sitio, la manzana que se escogió para el caso de estudio contiene los equipamientos administrativos, públicos y deportivos, de gran relevancia para el cantón, y al estar estos emplazados sin un programa arquitectónico, o por defecto en edificaciones que fueron diseñadas con un fin doméstico, generan problemas tanto funcionales como de identidad por parte de la población, por lo que se propone derrocar las construcciones sin haber una identificación de interés patrimonial, generando un edificio que contenga todos los servicios que funcionaban en esta manzana, a excepción del coliseo de Deportes Luis Pesantez Pesantez, que se plantea reubicarlo en una zona deportiva con mayor afluencia, como es en la manzana adyacente al estadio Eduardo Crespo Malo.

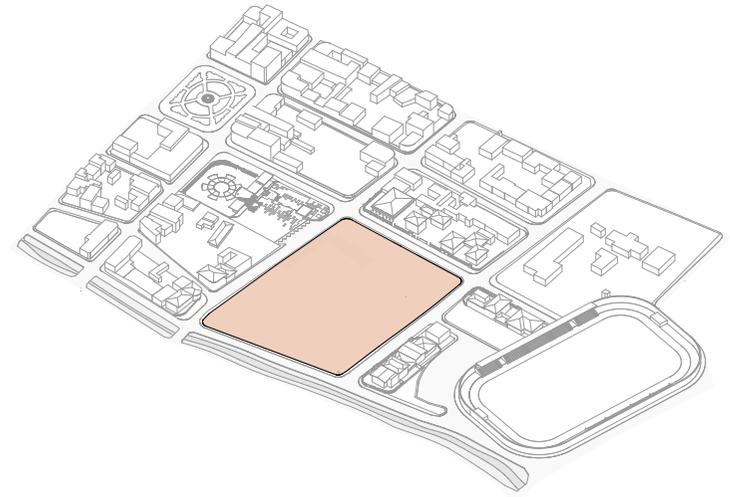
Una vez liberado el espacio, se pueden generar conexiones entre las diferentes áreas públicas del centro del cantón, como es la plaza 10 de Agosto, el parque Cabañas San Luis, el parque infantil y la plaza afuera del estadio, por medio de la integración de una calle peatonal.

Para el emplazamiento del edificio se dividió al terreno en dos partes: la una vegetal y la otra mineral, generando parques urbanos y plazas públicas, e implantando sobre estos, dos barras, la una longitudinal al eje y la otra transversal al eje siglo XX, generando accesos a toda la población y recuperando el espacio público antes perdido.

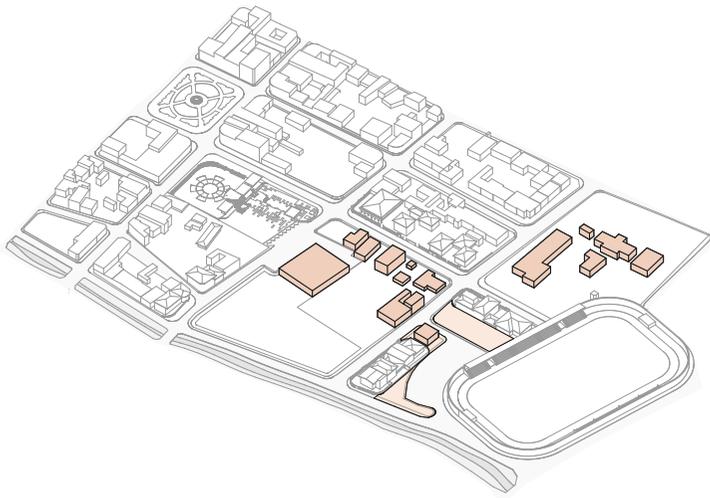
Se toma como referente "La Plataforma Gubernamental de Desarrollo Social", obra del arquitecto antes mencionado, Boris Albornoz, ya que se emplaza sobre un parque, integrando las áreas públicas existentes, ofreciendo a la ciudadanía la posibilidad del buen vivir. (ver imagen 2.6)



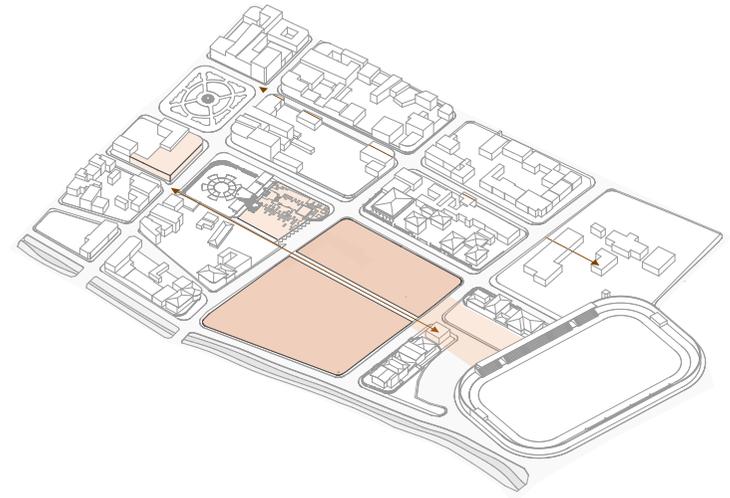
1. Estado actual



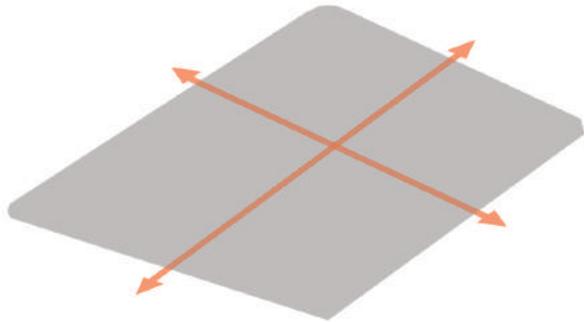
3. Espacio liberado



2. Bloques que se van a eliminar

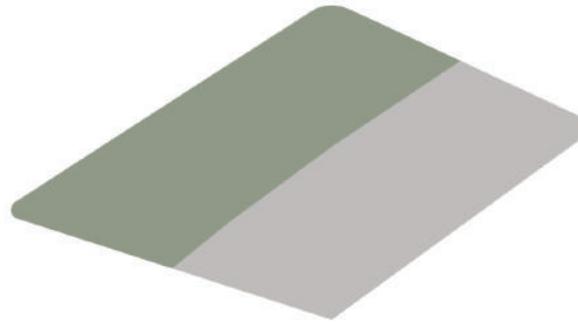


4. Espacios libres para conectarse



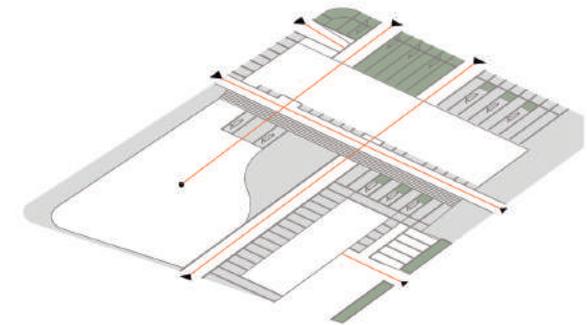
Elaboración propia, esquemas de emplazamiento

1. Se libera el espacio de la manzana, marcando dos ejes peatonales: el primero, paralelo al Eje Integrador Siglo XX, y se conecta con la calle peatonal propuesta en la estrategia urbana; el segundo transversal al Eje y conecta los dos bloques con el espacio público propuesto.



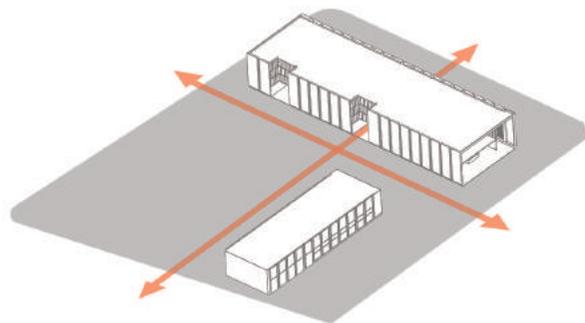
Elaboración propia, esquemas de emplazamiento

2. Se conserva el parque por ser un espacio público importante para la ciudadanía y se extiende el área verde hasta la plaza principal, marcando un área mineral y área vegetal para generar accesos públicos y plazas para la interacción de la gente.



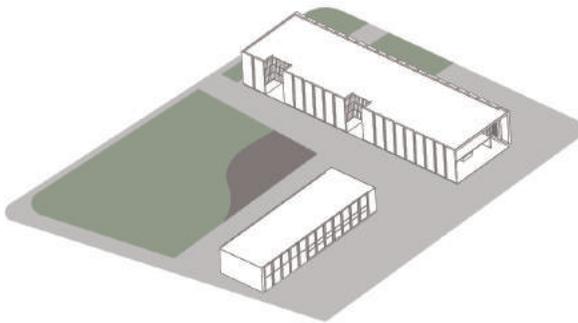
Elaboración propia, esquemas de emplazamiento

3. Se marcan circulaciones que se integran a los ejes principales, que permiten recorridos de interés y atraviesan el bloque administrativo permitiendo que el edificio sea permeable y los usuarios puedan acceder a él desde cualquier lugar de la manzana.



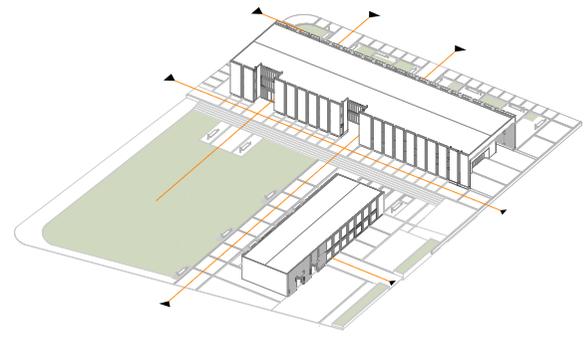
Elaboración propia, esquemas de emplazamiento

4. Se general dos ejes directrices en el espacio liberado, para la distribución de los bloques de edificios dentro del parque.



Elaboración propia, esquemas de emplazamiento

5. Se colocan los edificios sobre el espacio público planteado, el un bloque administrativo, sobre el área verde y la barra de servicios de bomberos y policías, sobre el área mineral, conformado por plazas e ingresos públicos.



Elaboración propia, esquemas de emplazamiento

3. Se generan dos ejes peatonales que atraviesan el proyecto y conectan los espacios públicos propuestos con los bloques de edificios, permitiendo al peatón la interacción con el proyecto y su entorno.

05

PROYECTO ARQUITECTONICO

5.1 Programa arquitectónico

5.2 Proyecto arquitectónico

Referentes

Propuesta funcional

Sistema constructivo

5.3 Imágenes digitales

5.1 Programa y organigrama

Se definen tres espacios en la distribución del programa arquitectónico, acordes con las necesidades del sector, en respuesta a los análisis realizados.

El primero que corresponde a las zonas de espacio público, para las cuales se destinan las plazas que permiten el acceso y la movilidad de los peatones, las áreas verdes, para la relación con el entorno, y el parque urbano, que ofrece zonas de estancia y la interacción con los edificios.

El segundo corresponde al bloque A, en donde se desarrolla un edificio administrativo que concentra los procesos de gestión pública del cantón como son: empresa eléctrica, registro civil, registro de la propiedad, distribuidos en una planta respectivamente, más la implementación de un auditorio para la ciudad con capacidad para 255 personas, entre las cuáles se destina la 10 asientos para personas con capacidades especiales.

El tercer espacio corresponde al bloque B, en donde se plantean los equipamientos de servicios públicos: Estación de Bomberos y Policía Nacional, que funcionan como edificios independientes en un mismo bloque. Se destina una zona de parqueaderos y una salida de emergencia para los carros de los bomberos.

De esta manera los bloques son emplazados dentro del contexto urbano como un conjunto.

ESPACIO PÚBLICO - PARQUE URBANO

ESPACIO	CANTIDAD (u)	AREA UNITARIA (m ²)	AREA TOTAL (m ²)
Espacio Público			
Area verde (50%)	1	5130	5130
Area Mineral / Plazas	1	3875	3875
Camineras (20%)	1	3180	3180
Parqueaderos	78	78	3630

Total Area Construida 15.815

BLOQUE A - EDIFICIO ADMINISTRATIVO

ESPACIO	CANTIDAD (u)	AREA UNITARIA (m ²)	AREA TOTAL (m ²)
Vestibulo General	1	50	50
Información	1	40	40
REGISTRO CIVIL			
Cafetería	1	66	66
Departamento Administrativo	1	90	90
Recaudación	1	90	90
S.S.H.H.	2	17,5	35
Cedulación	1	75	75
Registro de Defunción	1	70	70
Registro de Nacimientos	1	60	60
Matrimonios	1	60	60
Archivador	2	17,5	35
AUDITORIO			
Información y Boletería	1	30	30
Bodega	3	10	30
S.S.H.H.	2	25	50
Auditorio	1	200	200
Escenario	1	80	80
Circulaciones	2	50	100
Camerinos	2	25	50

Total Area Construida 1.211

EDIFICIO B - EDIFICIO DE SERVICIOS

ESPACIO	CANTIDAD (u)	AREA UNITARIA (m ²)	AREA TOTAL (m ²)
Estación de Bomberos			
Garage para carros de emergencia	8	8	300
S.S.H.H. hombres y mujeres	2	20	40
Casilleros	1	30	30
Circulación vertical	1	15	15
Departamento financiero	1	110	110
Habitaciones	3	16	48
Sala de uso múltiple	1	16	16
Cocina - comedor	1	44	44
Gimnasio	1	40	40

Total Area Construida 990

Estación de Policía			
Departamento de tráfico y atestados	1	100	100
Departamento de seguridad ciudadana	1	15	30
S.S.H.H. hombres y mujeres	2	25	12,5
Habitaciones	3	16	48
Comedor - cocina	1	44	44
Sala de uso múltiple	1	16	16
Gimnasio	1	40	40

Total Area Construida 480

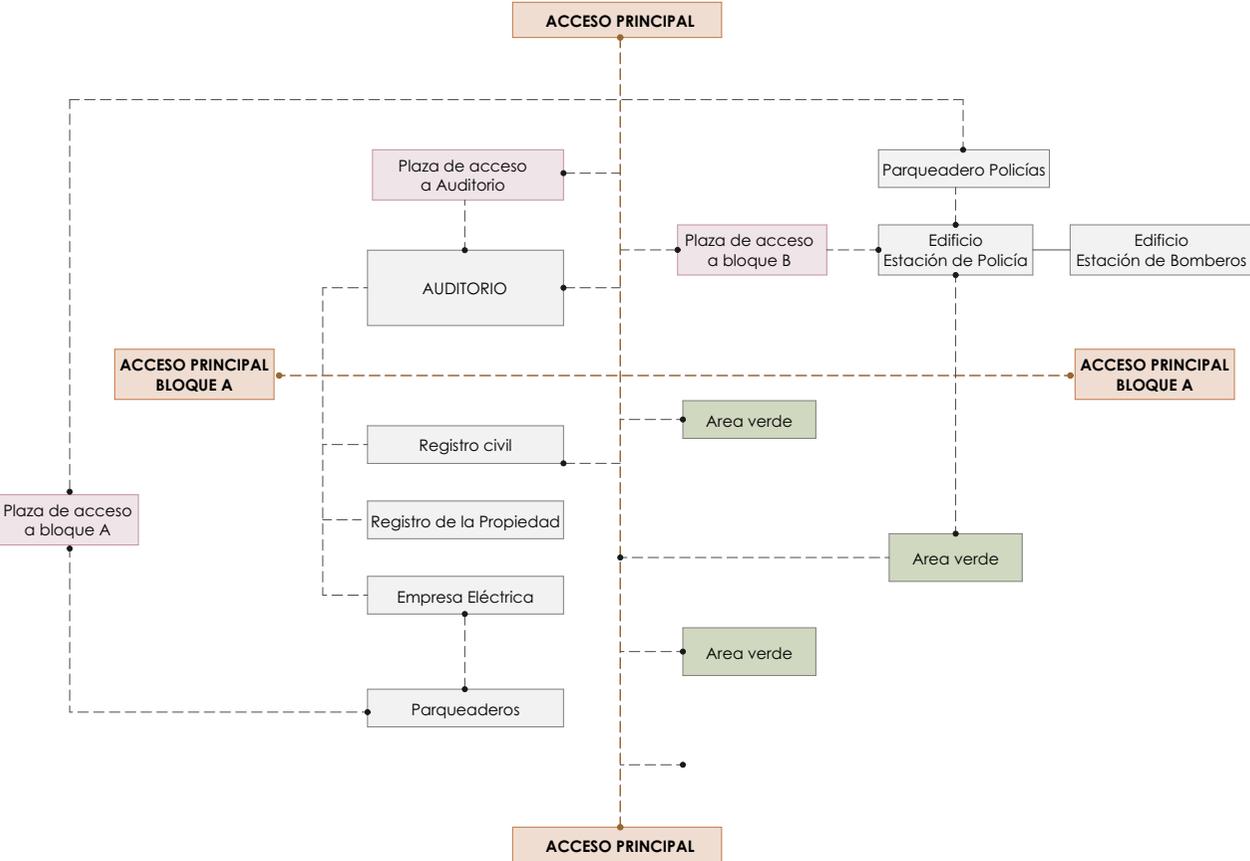
ESPACIO	CANTIDAD (u)	AREA UNITARIA (m ²)	AREA TOTAL (m ²)
REGISTRO DE LA PROPIEDAD			
Departamento financiero	1	70	70
Departamento administrativo	1	95	95
Vestibulo general	1	50	50
Recaudación	1	60	60
S.S.H.H.	2	20	40
Obras públicas	1	145	145
Recursos humanos	1	70	70
Fiscalización	1	70	70
Agua potable	1	100	100

Total Area Construida 900

EMPRESA ELECTRICA			
Departamento administrativo	1	70	70
Vestibulo general	1	50	50
Recaudación	1	60	60
S.S.H.H.	2	20	40
Dirección de Ing. civil medio ambiente	1	65	65
Dirección de asesoría jurídica	1	65	65
Recursos humanos	1	65	65
Dirección de producción	1	65	65

Total Area Construida 700

Organigrama funcional



5.2 Proyecto arquitectónico

Referente arquitectónico

Se toma como referencia el edificio de Ziba para el desarrollo del proyecto, por su distribución en el interior, ya que genera bloques con diferentes funciones conectados a través de una circulación peatonal, fomentando el trabajo en grupo y marcando espacios abiertos y cerrados para los diferentes usos, que incluyen salas de conferencias, salas de proyectos y un auditorio, dejando vestíbulos y circulaciones a doble altura que asemejan el paso por la calle y permitan una conexión con el exterior través de los muros cortina que utiliza para el ingreso de luz natural. (R&H Construction, 2009).

El edificio se observa como levantado del piso debido a su uso con el material de vidrio en la planta baja, genera una fachada permeable visualmente y conectada con el espacio público exterior, los espacios cerrados que se desarrollan en las esquinas son salas de uso múltiple, más el un auditorio. Se diseña un paso peatonal en la parte lateral del proyecto, dejando un retiro con la plaza y el acceso de los usuarios del edificio. De esta manera se genera un espacio público conectado con el proyecto.

Referente

Sede Mundial Ziba Desing
Estados Unidos
2009



Criterios a considerar:

- El edificio Ziba genera bloques con diferentes funciones, dejando espacios abiertos y cerrados para los diferentes usos.
- Conecta los bloques a través de un puente peatonal.
- Genera espacios abiertos a doble altura, permitiendo ampliaciones en zonas de trabajo.
- El edificio se conecta con el exterior a través de circulaciones a doble altura que permite el acceso de luz, sin interrumpir las zonas de trabajo.

Propuesta funcional

Emplazamiento

El proyecto se emplaza dentro de la manzana como dos barras lineales, conectadas a través de directrices que marcan las circulaciones peatonales principales.

El bloque A, que conforman los usos administrativos, está emplazado de manera longitudinal al eje Siglo XX, generando una plaza de acceso hacia el edificio, el mismo contiene un parqueadero subterráneo por el que se accede desde la calle Luntur, que conforma una calle secundaria del cantón.

El bloque B, se emplaza de manera transversal al eje Siglo XX y se conecta a la Marginal de Cutilcay para ofrecer una salida rápida de los carros de emergencia de los bomberos, a su vez que genera un desnive para el ingreso hacia la plaza del edificio.

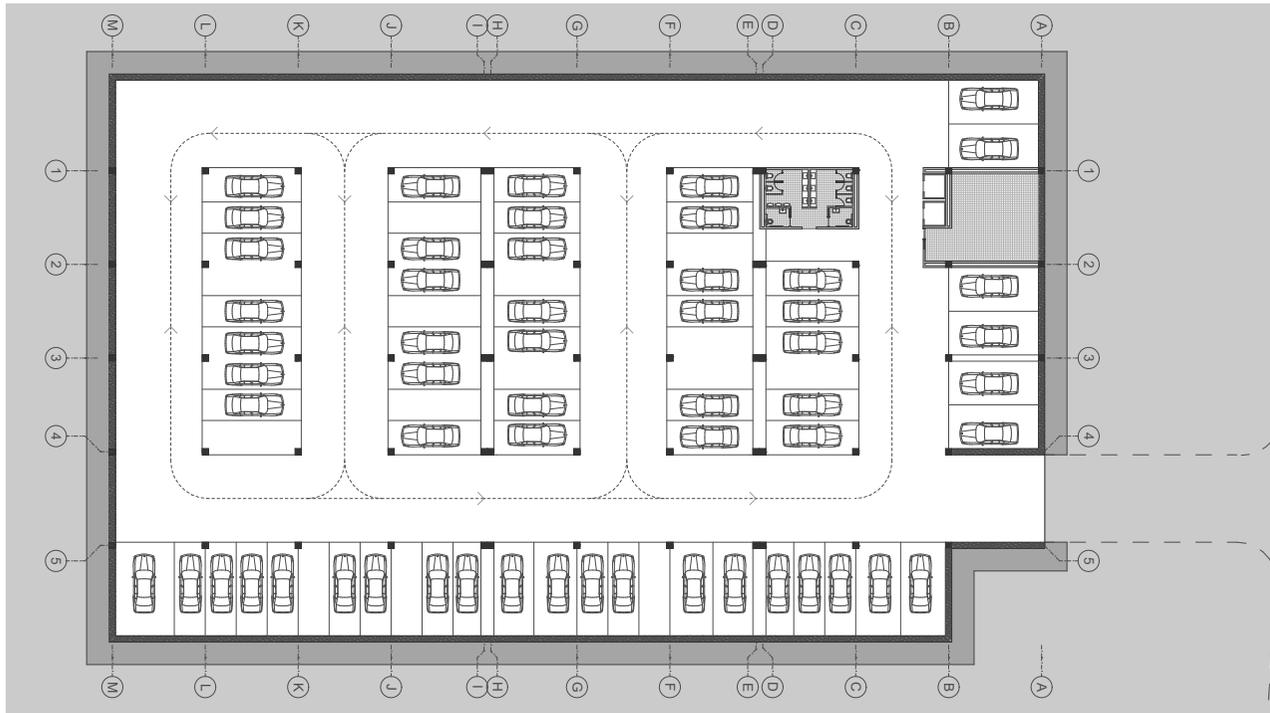
Se generan ejes peatonales que atraviesan los bloques y conectan hacia los espacios urbanos planteados, a su vez, se conecta la manzana con la zona pública del estadio con el diseño de una plataforma única, de esta manera permite la conexión entre áreas verdes existentes y propuestas en el proyecto para ofrecer a los habitantes del cantón una zona donde puedan interactuar y acceder a servicios públicos en un mismo espacio.



Planta de parqueaderos - bloque A

Escala 1:350

N= -2.75



Parqueadero Bloque A

- 01. Zona parqueos
- 02. Acceso vestíbulo general
- 03. Cuarto de máquinas
- 04. SS.HH. mujeres - hombres
- 05. Auditorio
- 06. Bodega



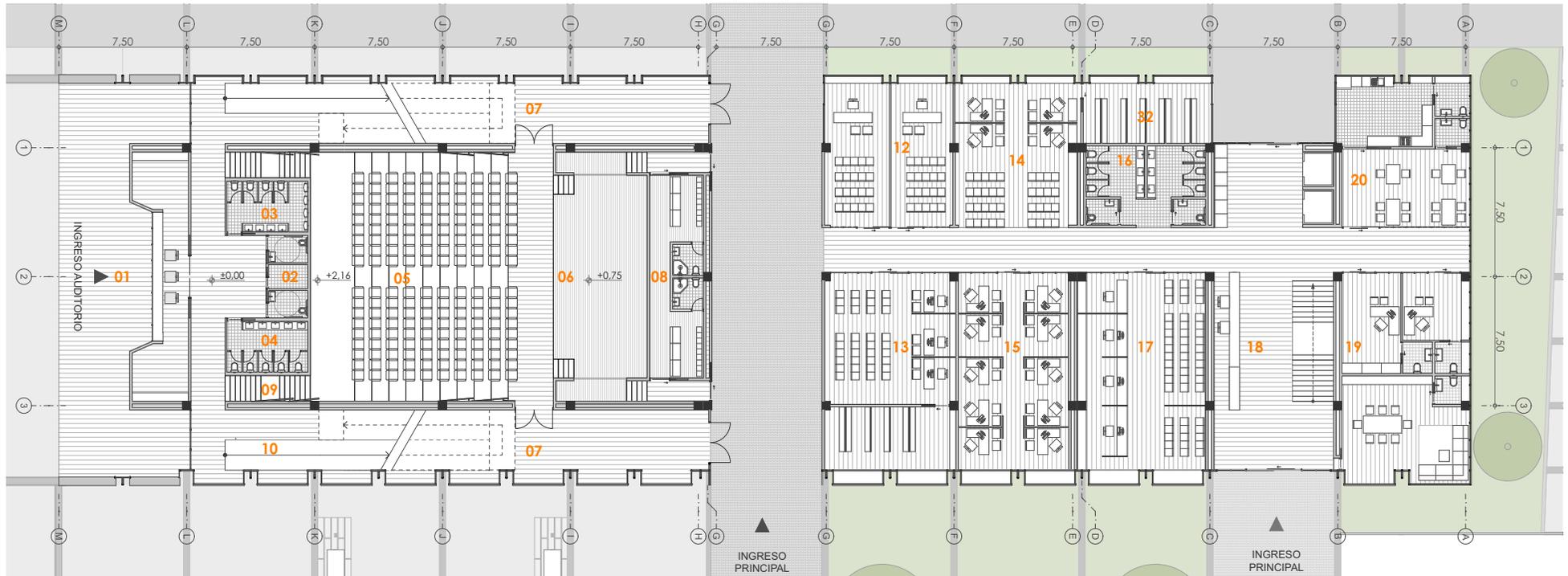
0 5 10 20



Planta baja - bloque A

Escala 1:350

N= 0,00



Auditorio

- 01. Información y boletería
- 02. Bodega
- 03. SS.HH. hombres
- 04. SS.HH. mujeres
- 05. Auditorio
- 06. Escenario
- 07. Salida de emergencia
- 08. Camerinos
- 09. Escaleras de acceso
- 10. Rampas de acceso

Registro Civil

- 12. Matrimonios
- 13. Registro de defunciones
- 14. Registro de nacimientos
- 15. Cedulación
- 16. SS.HH.
- 17. Recaudación
- 18. Vestíbulo general
- 19. Departamento administrativo
- 20. Cafetería
- 21. Archivero



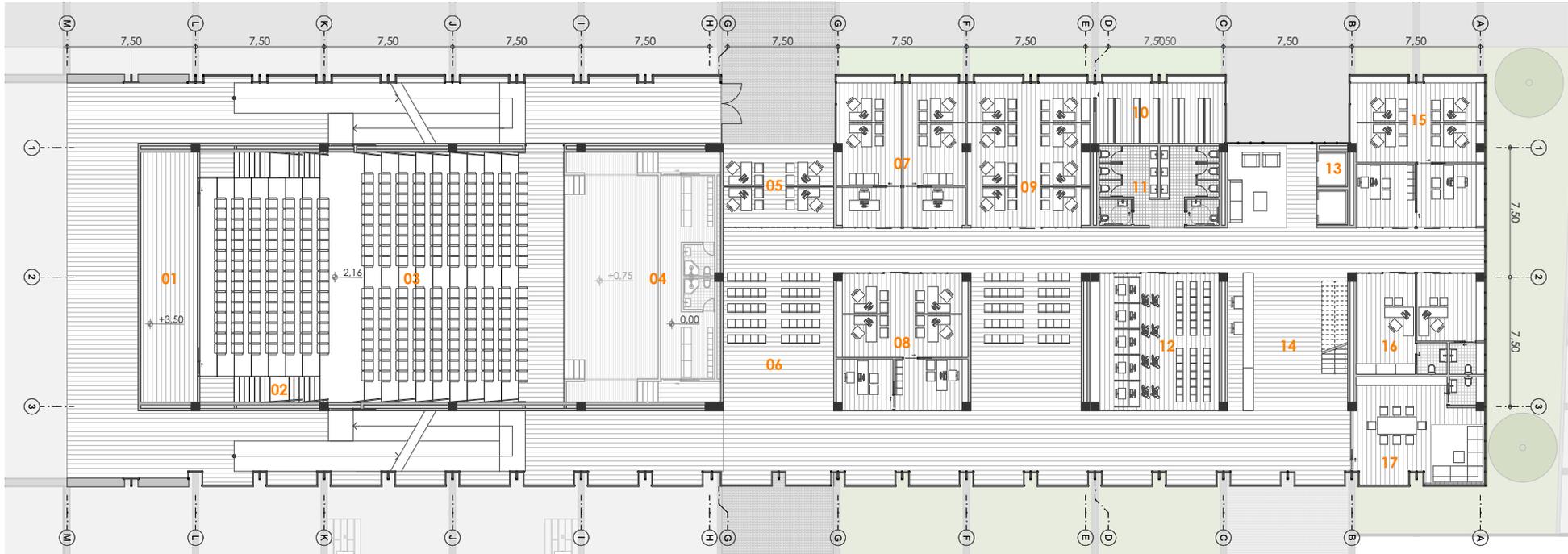
0 5 10 20



Primera planta alta - bloque A

Escala 1:350

N= 3,50 m



Auditorio

- 01. Control de sonido
- 02. Escaleras de acceso
- 03. Auditorio
- 04. Camerinos

Registro de la Propiedad

- 05. Agua potable
- 06. Sala de espera
- 07. Fiscalización
- 08. Recursos humanos
- 09. Obras públicas
- 10. Archivador
- 11. S.S.H.H
- 12. Recaudación
- 13. Circulación vertical
- 14. Vestíbulo general
- 15. Departamento financiero
- 16. Departamento administrativo
- 17. Sala de reuniones



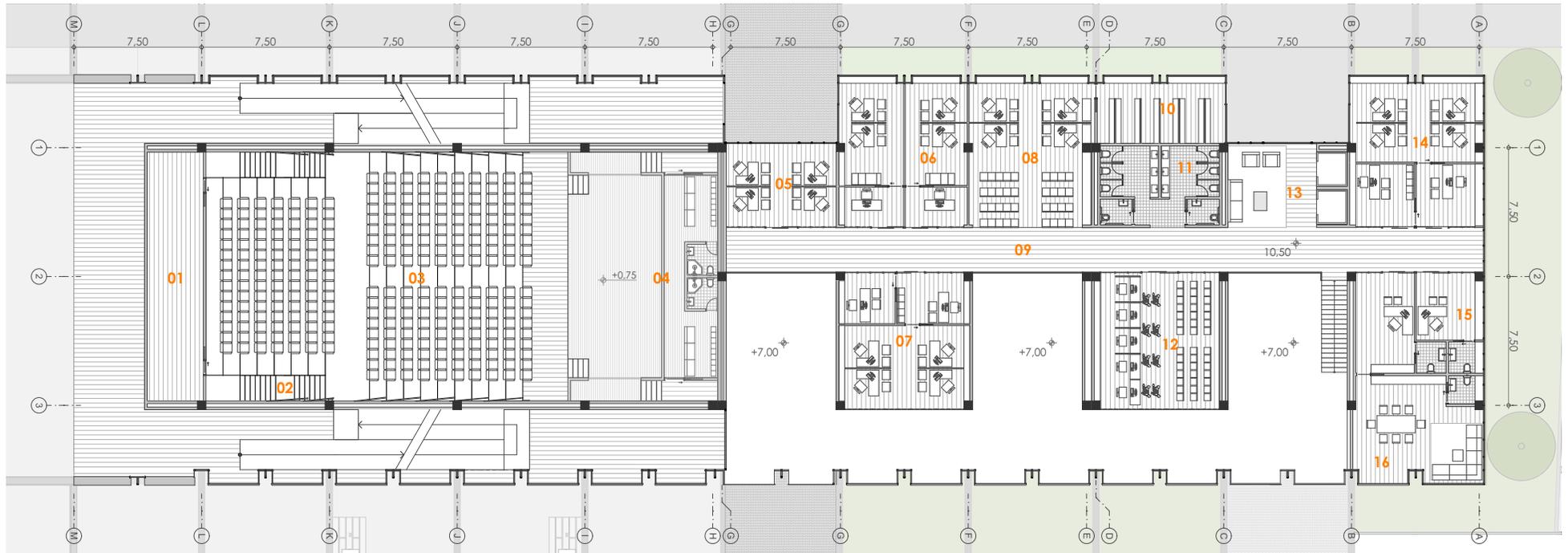
0 5 10 20



Segunda planta alta - bloque A

Escala 1:350

N= 7,00



Auditorio

- 01. Control de sonido
- 02. Escaleras de acceso
- 03. Auditorio
- 04. Camerinos

Empresa Eléctrica

- 05. Dirección de producción
- 06. Dirección de asesoría jurídica
- 07. Recursos Humanos
- 08. Dirección de ingeniería civil y medio ambiente
- 09. Puente conector peatonal
- 10. Archivero
- 11. S.S.H.H
- 12. Recaudación
- 13. Circulación vertical
- 14. Departamento financiero
- 15. Departamento administrativo
- 16. Sala de reuniones



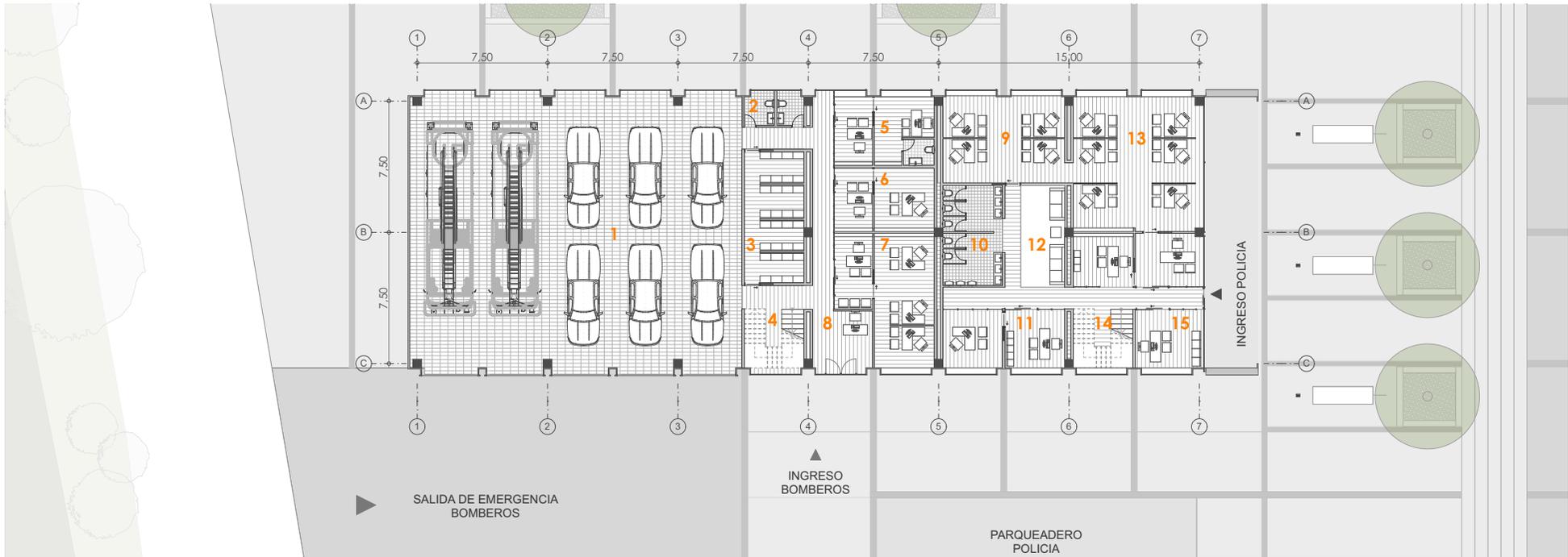
0 5 10 20



Planta baja - bloque B

Escala 1:350

N= 0,00



Estación de Bomberos

- 01. Garage
- 02. SS.HH.
- 03. Casilleros
- 04. Circulación vertical
- 05. Departamento financiero
- 06. Departamento contable
- 07. Departamento administrativo
- 08. Información general

Estación de Policía

- 09. Area de atestados y violencia doméstica
- 10. SS.HH.
- 11. Area de seguridad ciudadana
- 12. Sala de descanso
- 13. Area de tráfico
- 14. Circulación vertical
- 15. Información



0 5 10 20



Planta Alta - bloque B

Escala 1:350

N= 3,50



Estación de Bomberos

- 1. Garage
- 2. Sala de uso múltiple
- 3. Comedor y cocina
- 4. Habitaciones
- 5. Area comunal
- 6. Circulación vertical
- 7. S.S.H.H Hombres - Mujeres
- 8. Gimnasio

Estación de Policía

- 09. S.S.H.H Hombres - Mujeres
- 10. Gimnasio
- 11. Habitaciones
- 12. Area comunal
- 13. Circulación vertical
- 14. Sala de uso múltiple
- 15. Comedor y cocina



0 5 10 20



Referente arquitectónico

Se toma como referente el edificio del Banco Nacional de Dinamarca del arquitecto Arne Jacobsen construido en 1971-1978 en Copenhague.

El proyecto se emplaza en el terreno con dos bloques abstractos; uno alto y uno bajo.

La composición de las fachadas siguen una modulación de grandes paneles que marcan ritmos verticales, rompiendo con el diseño habitual del plano continuo; la iluminación del espacio interior se da por medio de unas esbeltas rejillas de vidrio. El edificio se compone con dos materiales, la base y la fachada norte y sur son de mármol siguiendo con la modulación, y la fachada este y oeste son muros cortina con cristales tintados que se asientan sobre los muros grises; el proyecto incluye la vegetación por medio de jardines y zócalos verdes que oculta la franja horizontal que separa el cuerpo alto del basamento de mármol. (Croquizar, 1978).

El proyecto presenta criterios valorados para el diseño de fachada acordes con la propuesta planteada, en donde se marca ritmos en la fachada, y las líneas de los módulos se proyectan en el piso, para hacer diferentes tratamientos.

Referente

Banco Nacional de Dinamarca

Copenhague, Dinamarca
1971-1978



Criterios a considerar:

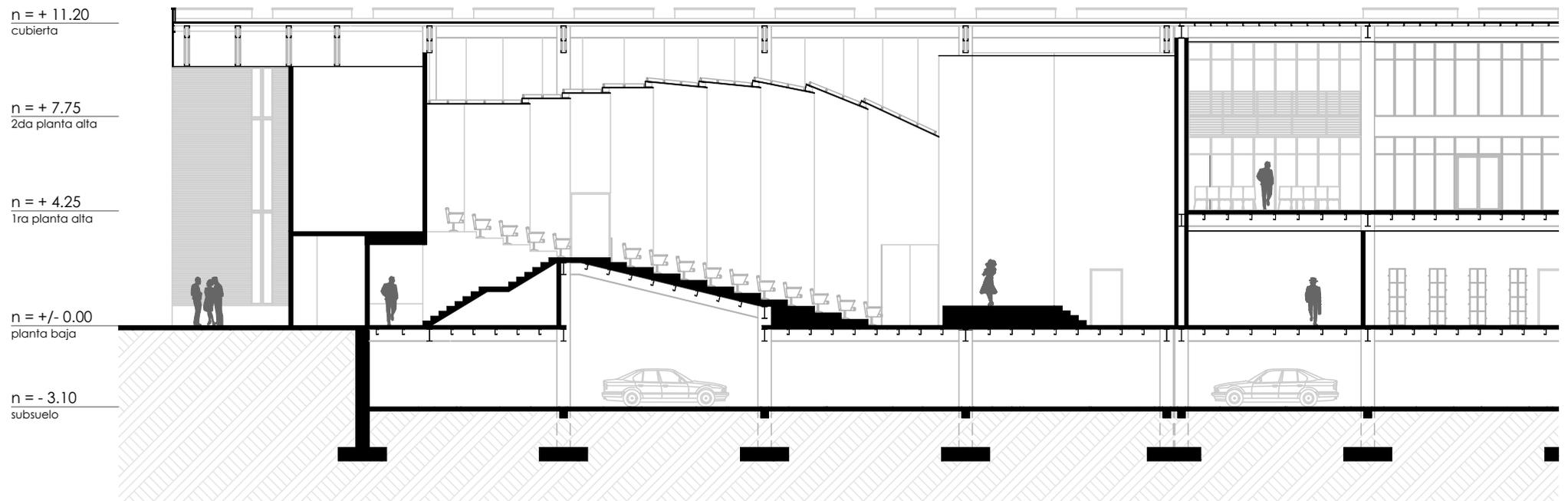
- El Banco de Dinamarca conforma sus fachadas a través de ritmos verticales compuestos por paneles de hormigón y vidrio para el acceso de luz.
- Levanta a través de una plataforma al edificio .
- La modulación enmarca los ritmos verticales en el piso, para los diferentes tratamientos
- Se articula con la vegetación a través del diseño de jardines interiores.
- Los ritmos modulados sirven también en el interior para generar diferentes ambientes .

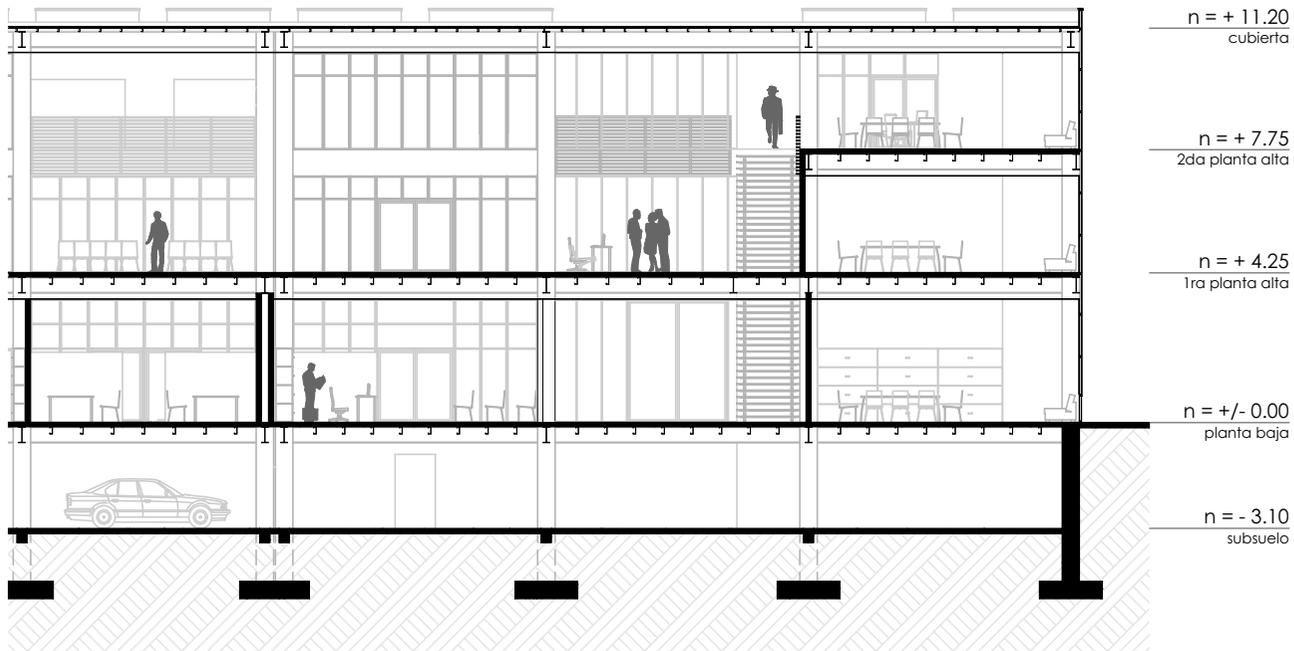




Sección longitudinal bloque A

Escala 1:200









Sección transversal bloque A

Escala 1:200



n = + 11.20
cubierta

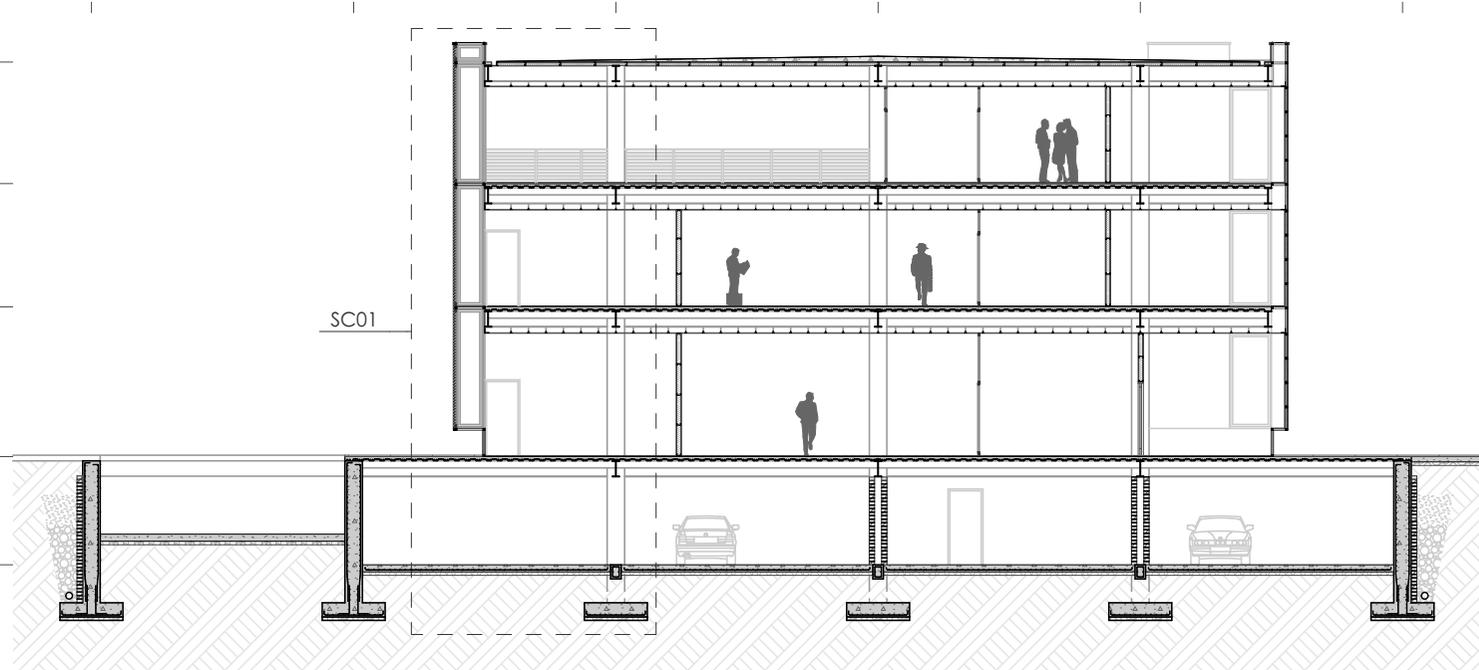
n = + 7.75
2da planta alta

n = + 4.25
1ra planta alta

n = +/- 0.00
planta baja

n = - 3.10
subsuelo

SC01



n = + 11.20
cubierta

n = + 7.75
2da planta alta

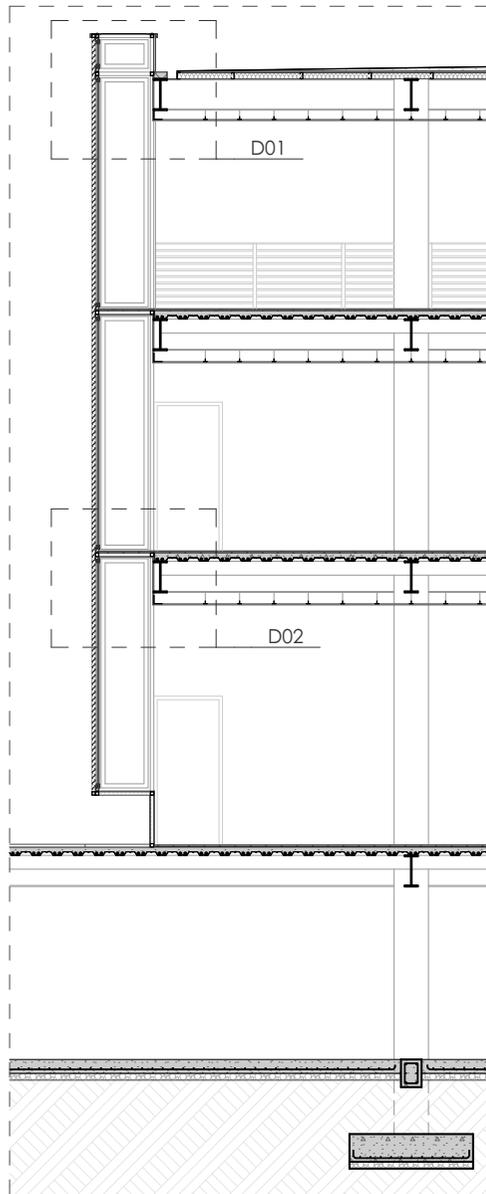
n = + 4.25
1ra planta alta

n = +/- 0.00
planta baja

n = - 3.10
subsuelo

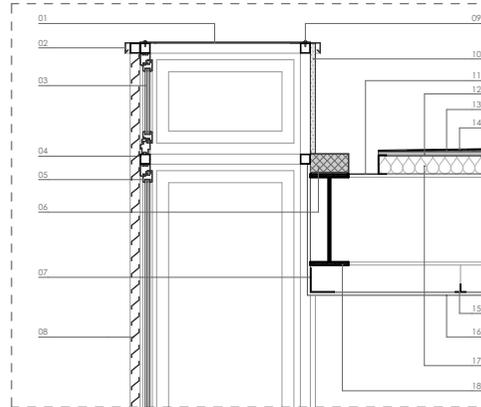
Sección constructiva

Escala 1:100



Detalle 001

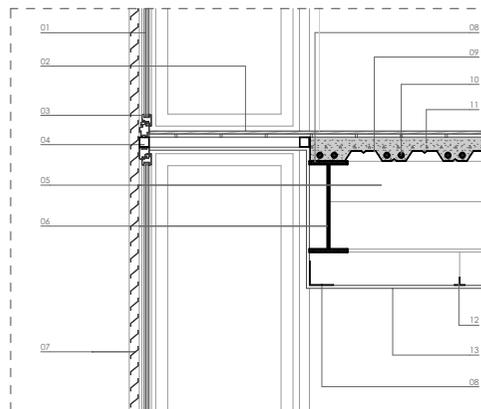
Escala 1:30



- | | |
|-----------------------------|--|
| 01. Panel de vidrio de 6mm | 09. Placa colaborante |
| 02. Piso flotante | 10. Varilla de refuerzo |
| 03. Carpintería metálica | 11. Losa de hormigón sobre placa colaborante |
| 04. Tubo metálico 50x50x3mm | 12. Estructura de cielo raso |
| 05. Correa G 200x75x25x4mm | 13. Cielo raso de cartón-yeso |
| 06. Viga metálica IPE 450 | |
| 07. Persiana metálica fija | |
| 08. Perfil L 120x120mm | |

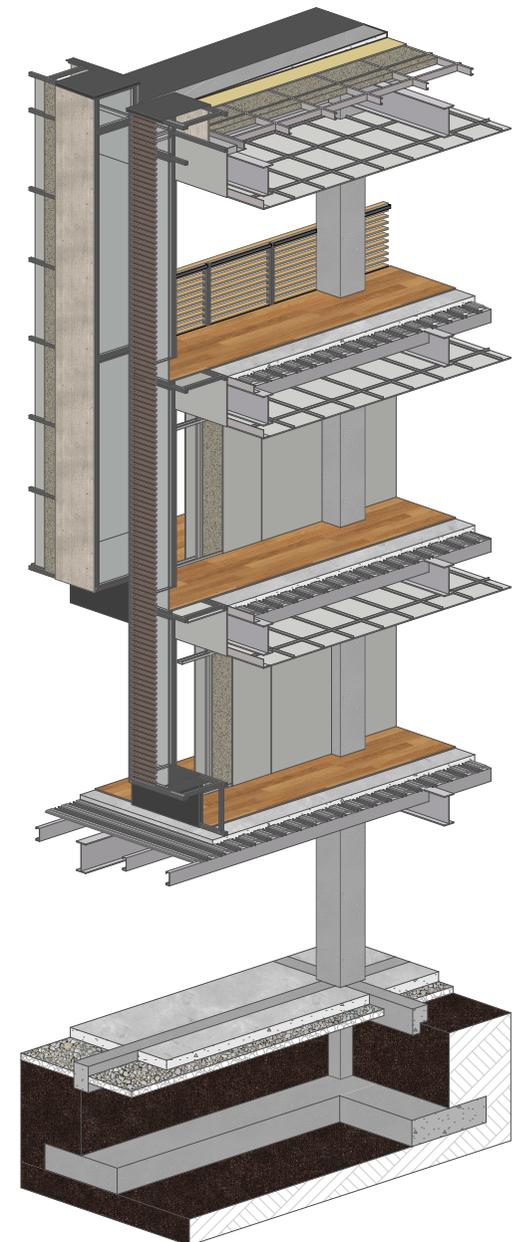
Detalle 002

Escala 1:30

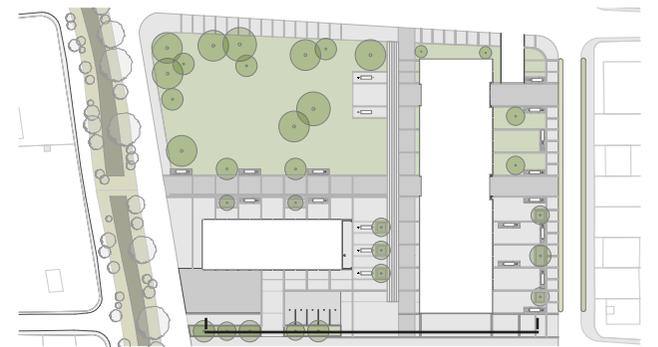


- | | |
|---|----------------------------------|
| 01. Panel de alucubón e = 8mm | 10. Panel de fibrocemento |
| 02. Goterón de cubierta de aluminio | 11. Canal de agua lluvia |
| 03. Panel de vidrio de 6mm | 12. Panel Eterboard de 20mm |
| 04. Tubo metálico cuadrado de 50x50x3mm | 13. Rasante de cubierta p:1% |
| 05. Carpintería metálica | 14. Impermeabilizante |
| 06. Fila de bloque de hormigón | 15. Estructura de cielo raso |
| 07. Perfil L 120x120mm | 16. Cielo raso de cartón-yeso |
| 08. Persiana metálica fija | 17. Aislamiento de fibra mineral |
| 09. Perno auto-roscante 1 1/2 pulgadas | 18. Viga metálica IPE 450 |

Sección constructiva

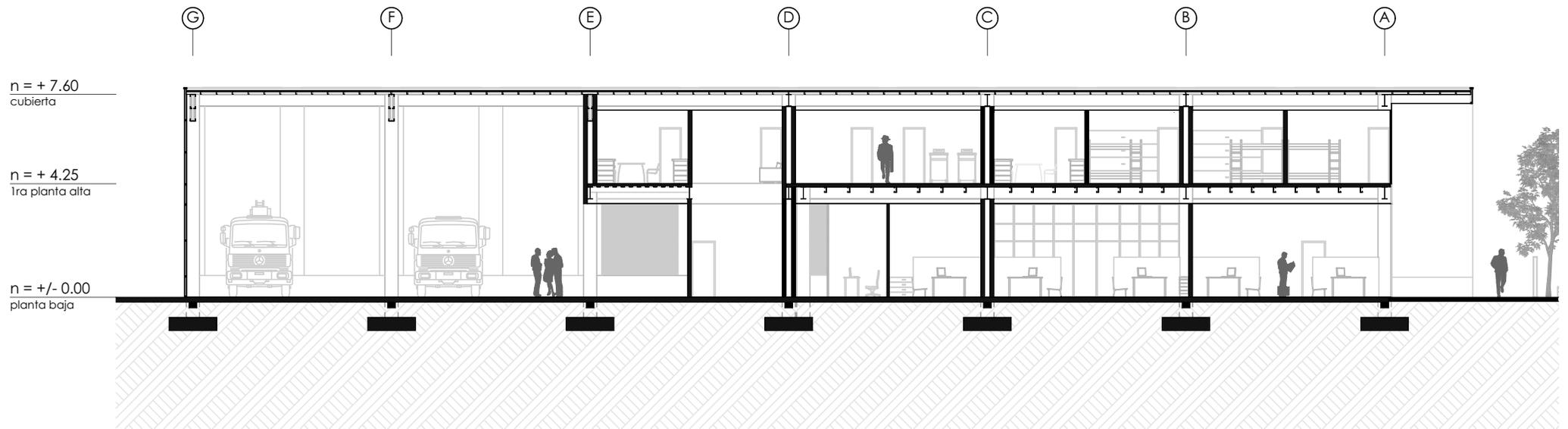


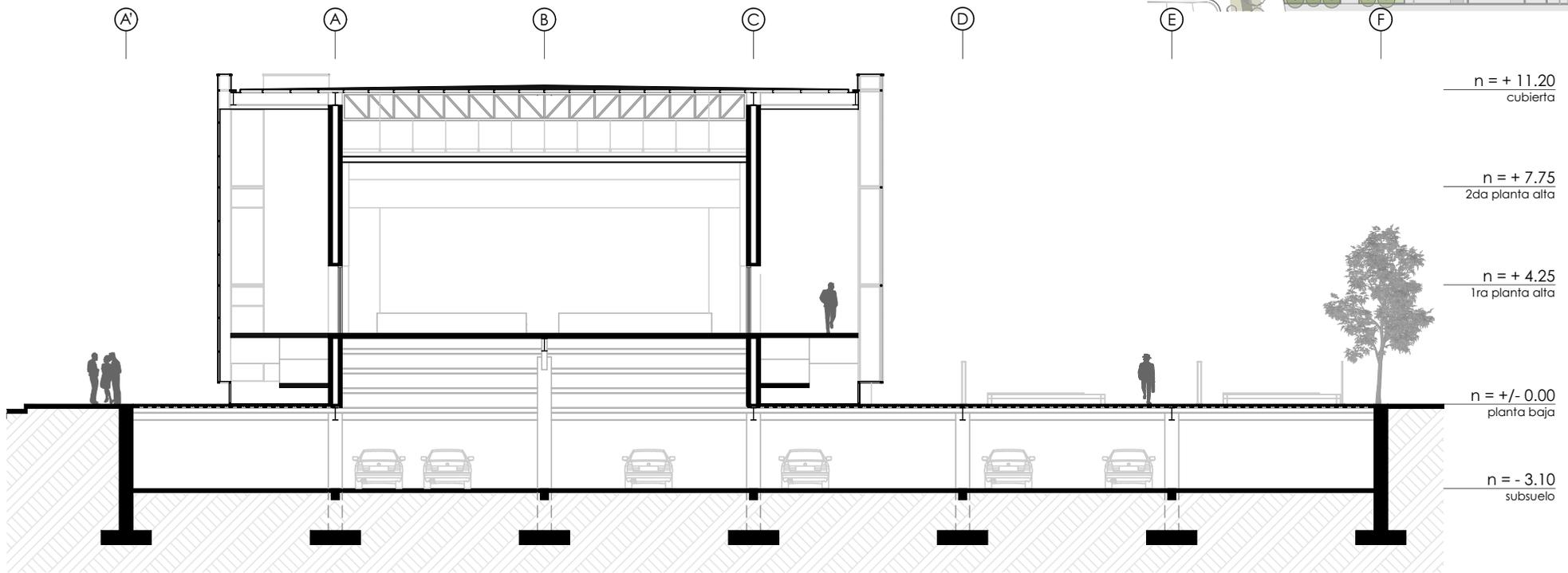




Sección general

Escala 1:200



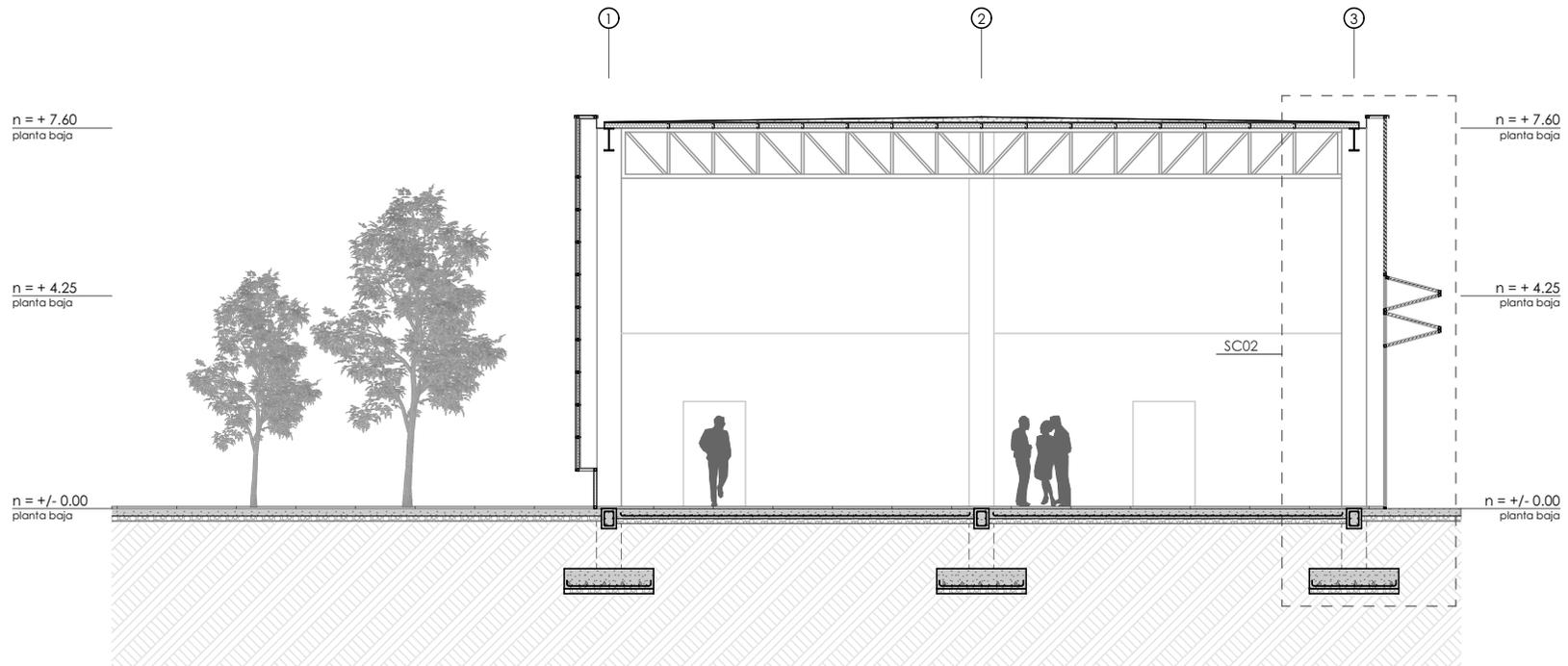






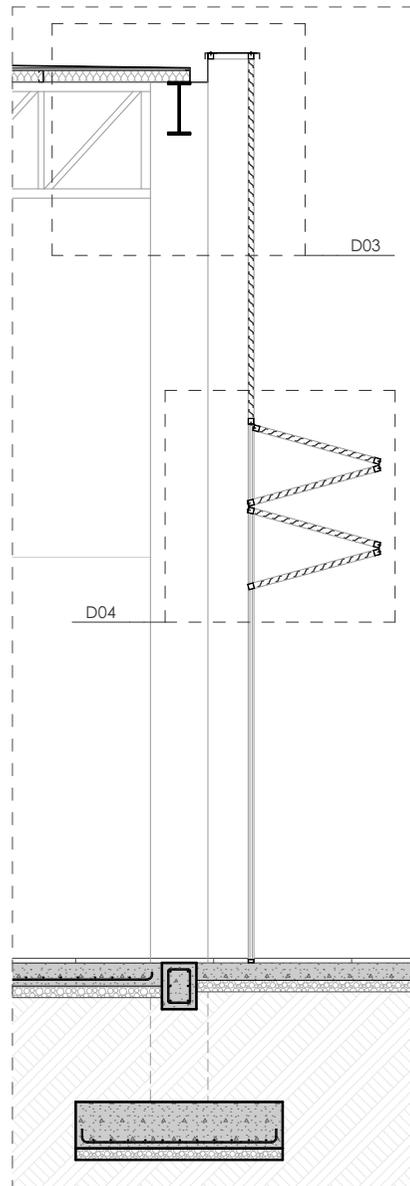
Sección transversal bloque B

Escala 1:150



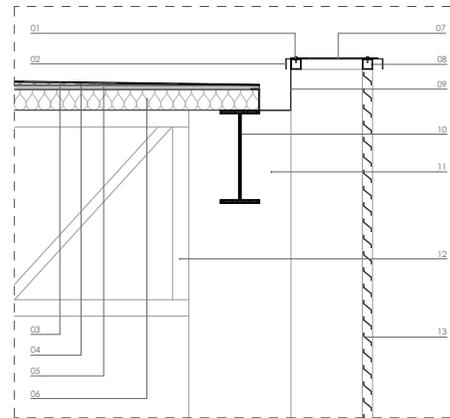
Sección constructiva

Escala 1:50



Detalle 003

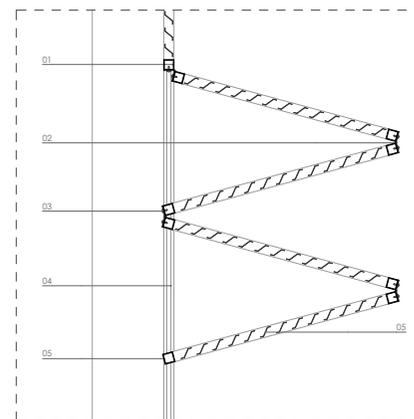
Escala 1:40



- | | |
|--|--|
| 01. Perno auto-roscante 1 1/2 pulgadas | 08. Tubo metálico de 50x50x3mm |
| 02. Goterón de cubierta | 09. Canal de agua lluvia |
| 03. Impermeabilizante | 10. Viga metálica IPE 450 |
| 04. Rasante de cubierta p: 1% | 11. Columna de hormigón armado 500x500mm |
| 05. Panel Eterboard de 20mm | 12. Cercha metálica armada h=100mm |
| 06. Aislamiento de fibra mineral | 13. Persiana metálica fija |
| 07. Panel de alucubón e = 8mm | |

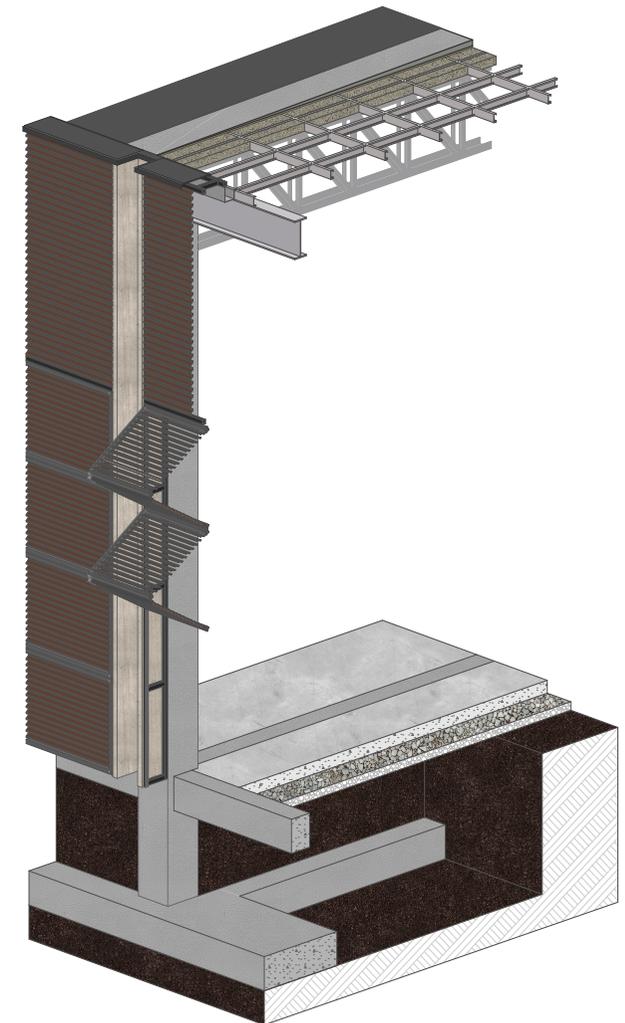
Detalle 004

Escala 1:40



- | |
|--|
| 01. Tubo metálico cuadrado de 50x50x3mm |
| 02. Visagra |
| 03. Pernos de anclaje |
| 04. Sistema de apertura con riel |
| 05. Tubo metálico anclado al motor en riel |
| 06. Persiana metálica fija |

Sección constructiva







5.2 Imágenes digitales















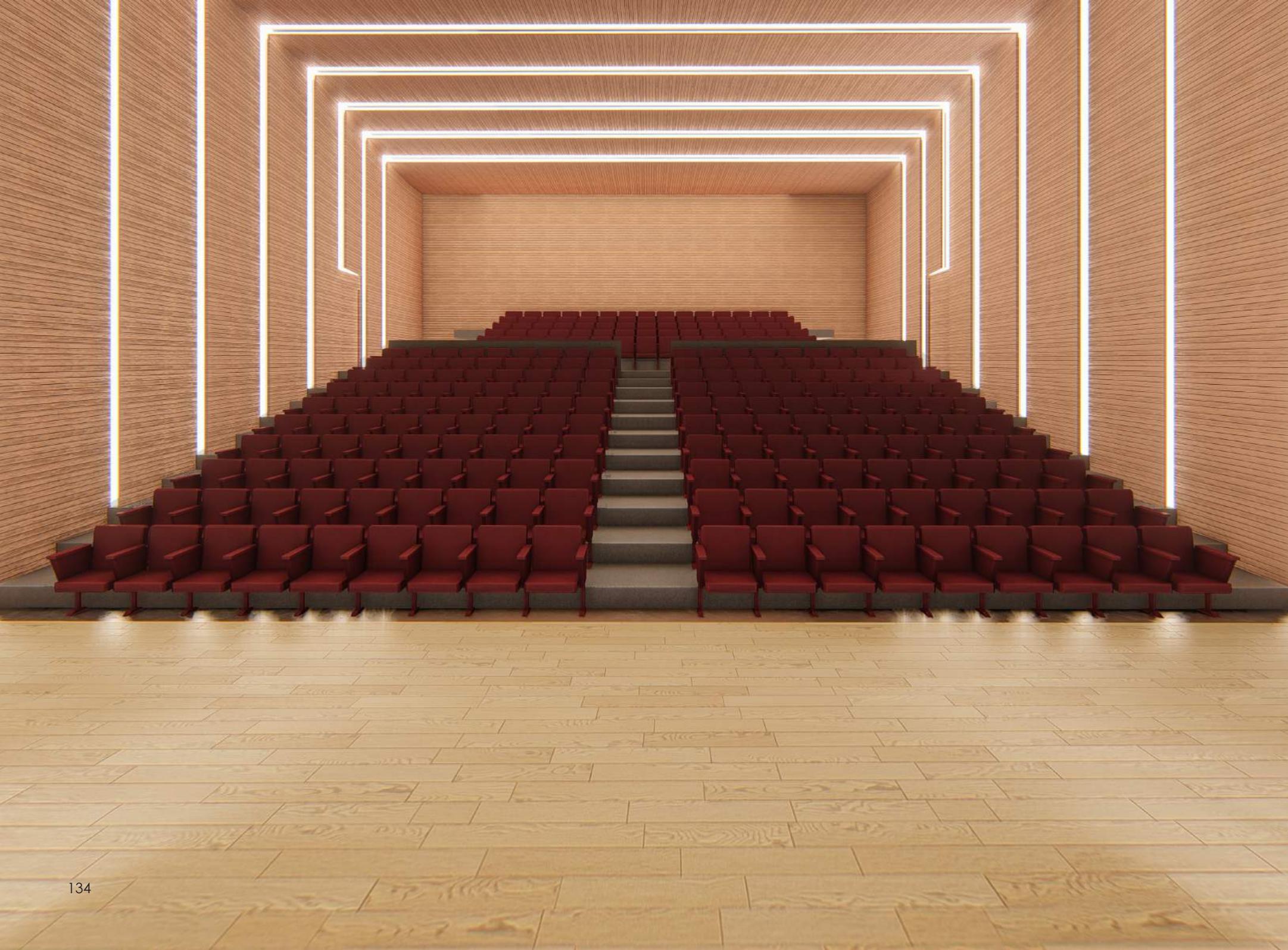


















06

CONCLUSIONES

- 6.1 Indicadores
- 6.2 Eje verde integrador
- 6.3 Prioridad al peatón
- 6.4 Propuesta arquitectónica
- 6.5 El edificio
 - Conexiones interiores
 - Permeabilidad
 - Fachada modulada

6.1

Indicadores

Estado actual



Accesibilidad a equipamientos

estado actual 60%
óptimo 100%



Relación peatón vs vehículo

estado actual 85% vehicular
15% peatonal



Accesibilidad - aceras

estado actual 45%
óptimo 100%



Espacio público

estado actual 40%
óptimo 100%

Estado propuesto



Accesibilidad a equipamientos

estado 100%
propuesto



Relación peatón vs vehículo

estado 35% vehicular
propuesto 65% peatonal



Accesibilidad - aceras

estado 100%
propuesto



Espacio público

estado 80%
propuesto

- Los equipamientos funcionan en conjunto con el espacio público. Los indicadores hacen evidente la falta de accesibilidad hacia estos equipamientos, por lo que la propuesta genera la integración de nuevas plazas para el recibimiento del flujo peatonal, que permita su movilidad y su articulación con el proyecto, marcando nuevas conexiones y accesos directos para toda la población.

- Las calles han priorizado el uso exclusivo del automóvil, poniendo en desventaja al peatón. Para contrarrestar estos resultados, la propuesta genera una plataforma única, que facilita las conexiones, brindando accesibilidad a todas las personas y la baja circulación vehicular.

- Las aceras que conforman la avenida Siglo XX, se encuentran en mal estado y sin el espacio necesario para la circulación de los peatones, por lo que se plantea la ampliación de veredas, la colocación de iluminación y mobiliario urbano a lo largo del eje para los espacios de estancia.

- Los parques, plazas y plazoletas que conforman el espacio público del sector, se encuentran desconectados, por lo que la propuesta plantea, un sistema de ejes peatonales que ofrezcan una continuidad de recorrido, hacia áreas verdes y espacios públicos interesantes.

6.2

Eje verde integrador



Se desarrolla un eje verde integrador a lo largo de la avenida Siglo XX, que fortalezca los equipamientos y sitios de oportunidad dentro de su recorrido, ofreciendo conexiones peatonales vinculados al proyecto, con otros espacios públicos importantes de la zona, como son el parque central "Fray Vicente Solano", y el parque "Cabañas San Luis", ubicados en el centro del cantón.

De esta manera, revitalizando el recorrido, mediante la implementación de vegetación en las aceras y marcando circulaciones amigables con el peatón, a través de zonas de estancia con espacios verdes y permitiendo accesibilidad hacia espacios públicos de calidad.

El proyecto integra la relación entre los equipamientos administrativos y el espacio público, a través de un parque urbano, en donde los edificios no solo se insertan en el contexto como una estructura independiente, sino que pueden tener protagonismo en conjunto con los espacios verdes planteados, articulando la propuesta con el eje verde y los corredores naturales encontrados en los bordes de los ríos.

6.3

Prioridad al peatón



Se genera una plataforma única a nivel de veredas y la reducción de la vía para que los vehículos circulen a baja velocidad, lo que permite a los peatones una movilidad con mayor seguridad hacia los espacios públicos de calidad, para la interacción social y el intercambio cultural, configurando un sistema de plazas que establecen una continuidad de recorrido peatonal.

Se genera una vía peatonal que atraviesa el proyecto, permitiendo una conexión directa entre los espacios públicos existentes; la plazoleta 10 de Agosto, el parque "Cabañas San Luis" y las áreas públicas propuestas en el proyecto, que conforman plazas y parques urbanos.

6.4

Propuesta arquitectónica

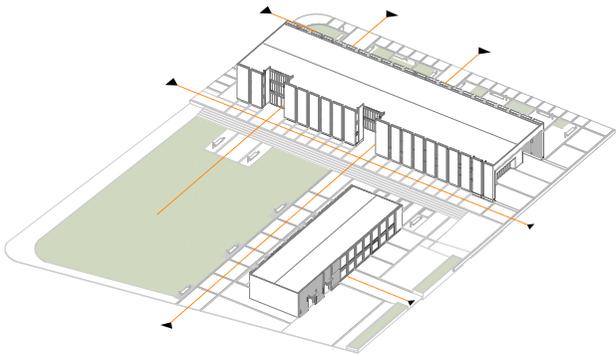
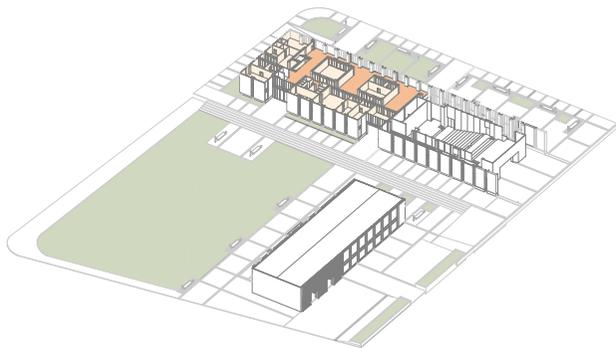


Se propone la implantación de dos bloques lineales o en barra que brinde a la población servicios públicos administrativos y recupere la manzana que contiene un alto potencial para ser revitalizado, integrando dos espacios urbanos; el parque "Cabañas San Luis" y el parque urbano propuesto.

Se reorganizan las funciones públicas emplazadas en el sitio, incrementando en el proyecto usos complementarios de gestión pública, que se justifican en el análisis realizado, a su vez que se diseña un auditorio para la ciudad, el mismo que se destina en planta baja y conecta a través de la plataforma única, con plazas y espacios recreativos para recibir a un gran flujo de personas.

6.5

El edificio



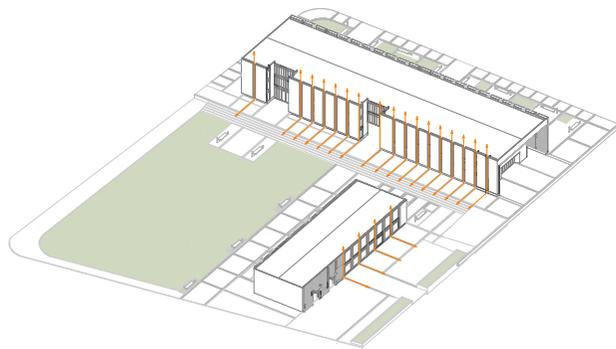
Conexiones interiores

El proyecto integra en un mismo espacio a varias instituciones públicas y de servicios, optimizando la concentración de los procesos de gestión pública del cantón, por lo que se distribuye en el interior del edificio, bloques con diferentes funciones, conectados a través de puentes peatonales, los mismos que marcan espacios abiertos a doble altura, en vestíbulos, circulaciones y zonas de espera y espacios cerrados para el desarrollo de sus actividades.



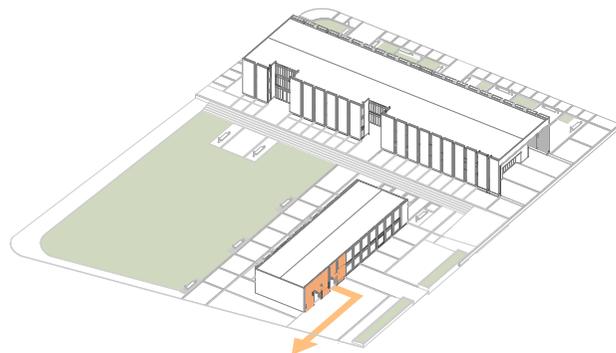
Permeabilidad

Se plantea en el proyecto la creación de ejes peatonales, que integren la relación entre los equipamientos y espacios públicos propuestos, otorgando mayor dinamismo al peatón y la interacción con los edificios. A su vez que marcaron una directriz para el emplazamiento de los bloques, áreas verdes y zonas de espacios urbanos.



Fachada modulada

La composición de las fachadas, marcan un ritmo vertical, las líneas de los módulos se proyectan en el piso, para hacer diferentes tratamientos: verde, mobiliario, plaza. Se trabaja con paneles de fibrocemento para cerrar las fachadas posteriores y con vidrio para abrir las fachadas hacia las plazas de ingreso; se utilizan lamas que se marcan como elementos lineales insertados en los ritmos verticales, para controlar el ingreso de luz; se concluye el cierres de los bloques, con dos muros ciegos que marcan el comienzo y final de las barras, y los ingresos a cada bloque.



En el bloque B, se continúa la modulación y se generan accesos a doble altura para la entrada y salida de los carros de emergencia de los bomberos, los mismos que fueron controlados a través de un sistema de palancas y rieles.

07

BIBLIOGRAFIA

SEDESOL. (1978). Secretaría de Asentamientos Humanos y Obras Públicas, Glosario de Terminos sobre Asentamientos Humanos. Recuperado el 01 de Mayo de 2018, de Habitat International Coalition América Latina : <http://www.hic-al.org/>

Municipio de Paute. (Noviembre de 2014). Plan de Desarrollo y Ordenamiento Territorial del Cantón Paute. Diagnóstico por Componentes e Integrado. Paute, Azuay, Ecuador.

Doyoucity. (13 de Enero de 2014). Los ejes urbanos. Recuperado el 21 de Mayo de 2018, de Doyoucity: <http://doyoucity.com/proyectos/entrada/4348>

Barrientos, N. (23 de Noviembre de 2011). Diseño Urbano ¿Las calles como espacio público? Recuperado el 21 de Mayo de 2018, de Plataforma Urbana: <http://www.plataformaurbana.cl/archive/2011/11/23/%C2%BFas-calles-como-espacio-publico/>

Gehl, J. (2014). Ciudades para la Gente. (J. Décima, Trad.) Buenos Aires, Argentina: Infinito.

El Diario del Viajero. (2010). Copenhague: Strøget, la calle peatonal más larga de Europa. Obtenido de El Diario del Viajero: <https://www.diariodelviajero.com/europa/copenhague-strget-la-calle-peatonal-mas-larga-de-europa>

Croquizar. (1978). Banco Nacional de Dinamarca – A. Jacobsen, O. Weitling & H. Dissing. Obtenido de Croquizar: <http://www.croquizar.com/banco-nacional-de-dinamarca-a-jacobsen-o-weitling-h-dissing/>

Jacobs, J. (1961). The Death and Life of Great American Cities (2 ed.). (T. e. Abad, Trad.) Nueva York, Estados Unidos: Random House.

Mosqueda, G., & Bravo, A. (7 de Julio de 2015). Primer lugar en 5° Concurso Intervención Urbana, Distrito Argentina / México. Recuperado el 21 de Mayo de 2018, de Plataforma Arquitectura: <https://www.plataformaarquitectura.cl/cl/769445/primer-lugar-en-5-degrees-concurso-intervencion-urbana-districto-argentina-mexico>

SEDESOL. (2010). Secretaría de Desarrollo Social del Gobierno de la República Mexicana. Guía de Diseño del Espacio Público Seguro, Incluyente y Sustentable. México: Secretaría de Desarrollo Social / ONU-Habitat.

Videla, J. (s.f.). Parques urbanos y sustentabilidad. Obtenido de Arquitectura en acero: <http://www.arquitecturaenacero.org/proyectos/sustentable/parques-urbanos-y-sustentabilidad>

López, P. (2008). Parques y Jardines Urbanos. Espacios para la sostenibilidad. Medio Ambiente(16).

Albornoz, B. (2012). Plataforma Gubernamental de Desarrollo Social. Recuperado el 21 de Mayo de 2018, de Boris Albornoz Arquitectura: <http://www.borisalbornoz.com/proyectos/plataforma-gubernamental-de-desarrollo-social/>

R&H Construction, B. (2009). Sede Mundial Ziba Design / Holst Architecture. Recuperado el 21 de Mayo de 2018, de Plataforma Arquitectura : <https://www.plataformaarquitectura.cl/cl/02-325032/sede-mundial-ziba-design-holst-architecture>

08

ANEXOS

Title: Integrated artery for services and public spaces in the city of Paute

Name:

Zoila Natali Rojas Castro

Code:

49493

Abstract:

Urban and public area infrastructure in the city contributes to the creation and strengthening of collective living. Public institutions in Paute are placed in an improvised manner and occupy buildings intended for residential use. For this reason, this project was aimed at designing urban spaces to revitalize the downtown area along the Avenida Siglo XX to create a street that can serve as a means of connecting and integrating services and public spaces. The project also implemented infrastructure to tie the public institutions together and transform the sector and its area of influence.

Keywords: public space, urban area, urban infrastructure, Paute, public institutions.

Zoila Natali Rojas Castro

Carla Hermida



Translated by: Melita Vega

Melita Vega



DISEÑO
ARQUITECTURA
Y ARTE
FACULTAD