



Escuela de arquitectura
Desarrollo Orientado al Transporte

Reactivación urbano-arquitectónica del eje del tranvía en el sector de la Av. España

Proyecto final de Carrera previo a la obtención del título de
ARQUITECTO

ALDO
FERRER SANDOVAL
DIRECTOR
ALDO ANA ESPINO
DANIELA BARRERA
2018





Dedicatoria

A mi Dios que guía cada paso de mi vida y me ayuda a ser una persona mejor cada día.

De manera especial a mi madre Lupe que ha estado conmigo todos estos años apoyandome siempre, a mi padre Marco por guiarme por el camino correcto y apoyarme en este sueño, a mis hermanas y hermano: Stalin, Geovanna y Kelly por ser mi apoyo incondicional siempre.

A mi gran familia Uchubanda que sin ellos no hubiera concluido este gran paso de mi vida.





Agradecimientos

A mi directora de tesis
Arq. Ana Rodas Beltrán

Arq. Pedro Espinosa Abad
Arq. Diego Proaño

Arq. Cristian Sotomayor
Arq. Carla Hermida

Laboratorio de Arquitectura y Urbanismo UDA

Arq. Kelly Arias
Arq. Alba Acosta
Srta. Leidy Romero
Sr. Andres Rodriguez
Sr. Francisco Dávalos
Ing. Veronica Peñafiel
Arq. Adrián Avilés





índice de contenidos

1. Introducción	
1.1 Resumen _____	13
1.2 Abstract _____	15
1.3 Problemática _____	16
1.4 Objetivos _____	19
1.5 Metodología _____	21
2. Marco teórico	
2.1 Desarrollo Orientado al Transporte _____	24
2.2 Reactivación de Espacios _____	27
2.3 Ciudad Dinámica _____	30
2.4 Centralidades _____	32
2.5 Referentes Urbanos _____	36
2.6 Referentes Arquitectónicos _____	38
3. Análisis de sitio y Estrategia Urbana	
3.1 Análisis a nivel de ciudad _____	46
3.2 Análisis y Estrategia a nivel de área de influencia _____	50
3.3 Análisis y Estrategia a nivel de manzana _____	66
4 y 5. Programa arquitectónico y Desarrollo del Proyecto	
4.1 Programa Arquitectónico _____	76
5.1 Plantas, elevaciones y cortes _____	78
5.2 Secciones constructivas _____	104
5.3 Visuales _____	112
6. Conclusiones	
6.1 Conclusiones a nivel urbano _____	120
6.2 Conclusiones a nivel arquitectónico _____	123
6.3 Conclusiones de materialidad _____	125
7. Anexos _____	127
8. Bibliografía _____	129





“El espacio arquitectónico solo cobra vida en correspondencia con la presencia humana que lo percibe”

Tadao Ando



01

Introducción

- 1.1 Resumen
- 1.2 Abstract
- 1.3 Problemática
- 1.4 Objetivos
- 1.5 Metodología



1.1 resumen

La propuesta plantea un proyecto turístico sobre uno de los tramos de la av. España, catalogada como uno de los principales ejes de la ciudad, ubicada al este de Cuenca, al mismo tiempo se plantea enlazar el programa con el nuevo sistema de transporte público, como lo es el tranvía 4 ríos, proyectado por la municipalidad del cantón. El concepto es aprovechar las parcelas que tienen un alto potencial para ser revitalizadas y explotarlas con espacios públicos que contengan áreas verdes, conjuntamente con espacios para la recreación activa y pasiva de los habitantes dentro y fuera de la urbe. También se plantea enlazar al proyecto con los principales equipamientos que se ubican alrededor de la zona.





1.2 abstract

ABSTRACT

Topic: Transport-oriented development

Title: urban-architectonic reactivation of the tramway axis in the España Avenue area

Student: Marco Antonio Santander Uchubanda

Code: 61607

This work raises the implementation of tourist-commercial equipment in one of the main axis of the city, the España Avenue, which is a way that links with the “Tranvía 4 ríos” public transportation system and connects important facilities of the city. It is sought to exploit the plots that have a high potential to be revitalized and equip them with quality public spaces, with green areas and spaces for the citizens’ active and passive recreation. The proposal allows linking and complementing the project with important equipment such as the airport, bus terminal, the Polytechnic University, etc.

Key words: urban recreation, equipment, public space, tourist areas, hotel, shopping center, tramway, España Avenue.

Marco Santander U.
Student

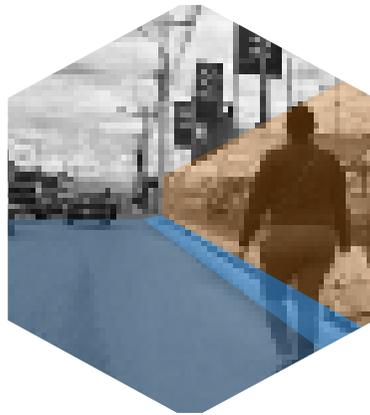
Ana Rodas, Arch.
Director

Translated by,
Karina Duran



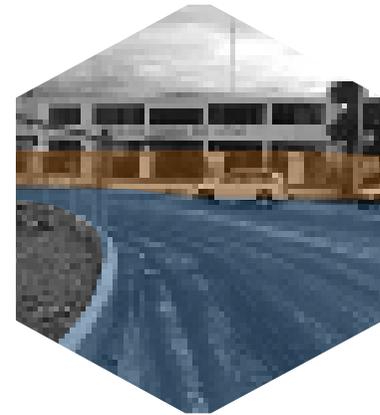
Comercio Privado

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



Inaccessibilidad

Las áreas diseñadas para veredas, son espacios mínimos vs gran área para vehículo, sin facilitar la accesibilidad de las personas.



Inseguridad

Mínima interacción entre peatones, sensación de inseguridad producido por cerramientos altos que rodean gran parte de la manzana generando problemas sociales en las noches.

1.3 problemática

La Avenida España, se encuentra comprendida entre el sector "Chola Cuencana" y el puente "Fabian Alarcón" y es considerada un eje principal para la ciudad de Cuenca, pues es una vía de ingreso para el centro histórico, además la zona se caracteriza por la ubicación de equipamientos jerárquicos: terminal terrestre, aeropuerto y la Universidad Politécnica Salesiana, y como consecuencia se ha convertido en una zona de comercio diurno, pues la normativa del sector prohíbe la construcción de viviendas, edificación en altura debido a que la presencia de altos niveles de ruido, contaminación y cono de aproximación del aeropuerto.

El proyecto tranvía trae impactos en su etapa de construcción y funcionamiento; en la fase de construcción (actual) involucra una evidente desolación, especialmente por las noches lo que genera problemas sociales y de inseguridad: prostitución, comercio de droga, delincuencia; por otra parte, entre los impactos positivos de futuro funcionamiento se encuentra la afluencia de gente al sector, lo que impulsa una oportunidad de una reactivación de zona.

El laboratorio de arquitectura y urbanismo (LAU UDA) de la Universidad del Azuay, determinó que este sector se convertiría en una zona de potencialidad para la ciudad, pues es una oportunidad para incentivar el uso de transporte público a raíz de la creación espacios turísticos, industrias de baja escala y equipamientos flexibles de funcionamiento diurno y nocturno.

Este proyecto como parte del desarrollo orientado al transporte, busca realizar un estudio urbano de sitios de oportunidad a lo largo del eje de la Avenida España comprendido desde el sector "Chola Cuencana" hasta la bajada de Milchichig, con un recorrido de 2.23 Km; a partir del análisis se plantea una reactivación de zona con la creación de zonas turísticas y administrativas a manera de un equipamiento multifuncional en el sector ubicado entre la Av. Elia Liut y Francisco Pizarro que permitirá el desarrollo de usos varios y genere espacios públicos y áreas verdes para crear un espacio de encuentro público para la interacción, relajación, hospedaje, ocio y diversión de personas.





1.4 objetivos

General

Generar un estudio urbano-arquitectónico a lo largo de la Av. España orientado a determinar potencialidades y sitios de oportunidad para reactivar la zona e implementar un equipamiento multifuncional destinado a actividades turísticas y administrativas que incentive el uso del transporte público marcado con el eje del tranvía.

Específicos

1. Identificar las oportunidades y dificultades del sitio de estudio ubicado en la Av. España entre la Av. Elia Liut y Francisco Pizarro, y generar así la implantación del proyecto a través de un análisis de sitio.
2. Desarrollar una estrategia urbana entre los tramos comprendidos desde la Av. Huayna Capac y Av. España (Chola Cuencana) hasta la bajada de Milchichig que determine las potencialidades y sitios de oportunidad para que este ligada al sistema urbano integral de transporte (Tranvía), reactivando la zona e incrementando la demanda de uso de transporte público.
3. Revisar y adecuar estrategias planteadas en referentes nacionales e internacionales que ayuden a sustentar el proyecto.
4. Diseñar un anteproyecto arquitectónico con la creación de un equipamiento multifuncional destinado al uso turístico y administrativo.



1.5 metodología

Como primera etapa en el análisis de sitio se levanta información relevante del lugar de estudio, estableciendo una relación del sitio con la ciudad, identificando los puntos mas relevantes como: urbanos, naturales y físicos, a nivel de zona se identifica sus potencialidades mediante la recolección de datos, levantamientos fotográficos, visuales desde y hacia el lugar, analizando el espacio público, las actividades que se desarrollan en la zona, conteo de flujos vehiculares y peatonales, equipamientos e hitos que rodean al sector. A nivel de manzana se estudia sus conexiones, condiciones topográficas, accesibilidad, área verde, y aspectos importantes aproximándonos a la problemática y necesidades.

Con la información recopilada del análisis de sitio se elabora indicadores que permitan comprender el estado actual del lugar y así emprender un correcto programa y emplazamiento del proyecto.

La segunda etapa esta relacionada a la elaboración de una estrategia urbana en base a la obtención de datos recopilados del análisis de sitio el cual determinará las potencialidades y sitios de oportunidad.

La estrategia urbana estará ligada al sistema integral de transporte (tranvía) y al programa urbano-arquitectónico para el sitio propuesto, con el propósito de proponer actividades mixtas que estén articuladas entre si y permitan la reactivación y renovación del lugar.

Según las necesidades del sector y con la intención de resolver los mismos, en una tercera etapa se estudiaran casos de proyectos resueltos que aporten con información y estrategias para el diseño del proyecto.

En función del análisis de sitio, la estrategia urbana y los referentes, se proyectara el diseño urbano-arquitectónico con la finalidad de obtener emplazamientos, plantas arquitectónicas, secciones, elevaciones e imágenes del proyecto.





02

Marco Teórico

- 2.1 Desarrollo Orientado al Transporte
- 2.2 Ciudad Dinámica
- 2.3 Reactivación de Zonas
- 2.4 Centralidades
- 2.5 Referentes Urbanos
- 2.6 Referentes Arquitectónicos



imagen 1 extraída: Dirección General del Instituto de Desarrollo Urbano.IDU.2015.p.4

DESARROLLO ORIENTADO AL TRANSPORTE

“No solo se debe pensar en que cada proyecto o intervención va a resolver un solo problema sino que cada uno debe resolver varios problemas, a distintas escalas y con varias funciones” (Borja, 1995).

La diversificación de las actividades económicas de la ciudad; las condiciones de tránsito, el establecimiento de uso suelo urbano, la generación de plusvalías, etc. Son contextos que forman parte de las zonas de desarrollo económico y social que según el Gobierno Mexicano son:

Espacios de desarrollo urbano estratégico con alto valor agregado que fomentan, mediante la coinversión pública y privada y en coordinación con el Estado, tanto el mejoramiento de la infraestructura urbana, como la creación de espacios con potencial de desarrollo desde las perspectivas empresarial, cultural, científica y educativa, entre otras (Grieta, 2017)

Por otra parte, el manual de desarrollo orientado al transporte sostenible menciona que el desarrollo orientado al transporte es un modelo de planeamiento y diseño en pro de la interacción social y la accesibilidad con el fin de desintegrar la dependencia al uso del automóvil, planeación que genera un ambiente dinámico y un mayor aprovechamiento en el uso del suelo, valiéndose de la oferta de servicios de infraestructuras de transporte; entre las características principales se encuentra la adaptación de lugares visibles y confortables que puedan convertirse en puntos atractivos para visita, además de generar una mayor movilización peatonal (Dirección General del Instituto del Desarrollo Urbano, 2015).

El IDU menciona que la localización cercana de la infraestructura de transporte puede incrementar la afluencia de personas y el valor del suelo de manera considerable en comparación con localizaciones lejanas a las estaciones de transporte; gracias a la cercanía se podría conseguir conectividad con los servicios de las diferentes zonas de la Ciudad.

Con todas las ideas antes mencionadas se puede llegar a que una de las metas del desarrollo orientado al transporte es pasar del pensamiento (transporte – lugar) a la integración del sitio , permitiendo reactivar zonas que debido a un uso incompatible se han degradado con el paso del tiempo y que transformándolos en sitios con un alto potencial ayuden a crear lugares dinámicos con la intención de mejorar la urbe.

Con la identificación de sitios que rodean infraestructuras de movilidad, estos servirán de base para el desarrollo de nuevos proyectos que sustenten el uso del transporte público siendo un sistema viable y confiable para los habitantes. Mediante la implementación del DOT, las personas habitantes y visitantes frecuentes a las zonas por motivos de trabajo, visita, estudio, etc. Podrían incentivarse por el desplazamiento en bicicleta, transporte público y a pie ayudando al mejoramiento de: actividad

de los barrios, interacción familiar y de negocios, seguridad social, y espacios públicos adaptados a las necesidades de los habitantes para un uso permanente. (Dirección General del Instituto de Desarrollo Urbano, 2015). Para poder realizar una planeación DOT, es necesario analizar zonas específicas en base a la disponibilidad de transporte, lo que permitirá un desarrollo adecuado y factible.

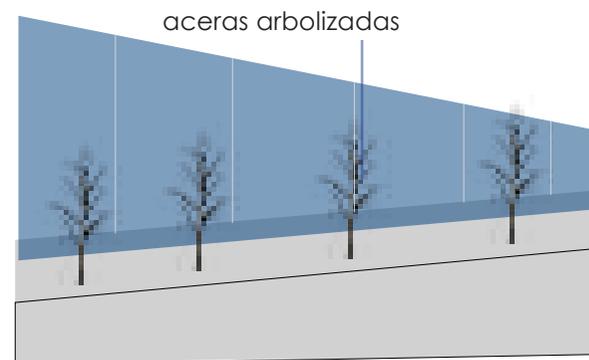
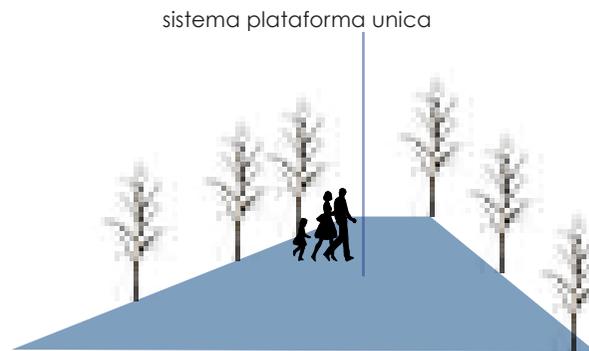


imagen 1



imagen 2

imagen 1 - imagen 2: zona t de bogota dia/noche
fuente: google imagenes.



esquemas de edición propia

La Zona "T" de Bogotá

La zona T de Bogotá es una solución de contener espacios de turismo acompañado de espacios públicos, comercios y servicios el cual ha funcionado con el paso de los años y a permitido crear una zona estable y segura que funcione tanto en el día como en la noche para facilitar su uso no solo como espacios destinados al turismo sino también al uso de espacio público permitiendo revitalizar la zona

Se crea el sistema de plataforma única con la intención de generar espacios públicos inexistentes en la zona

Se plantea un sistema arbolizado a lo largo del eje de la Av.España para suplir la falta de área verde

REACTIVACIÓN DE ESPACIOS

La disposición de las calles y espacios públicos como plazas, parques y lugares de encuentro expresan las relaciones entre los habitantes, además la ciudad entendida como sistema, de redes o de conjunto de elementos permiten el paseo y el encuentro, que ordenan cada zona de la ciudad dándole sentido a los espacios a utilizar.

El espacio público es el ámbito físico de la expresión colectiva y de la diversidad social y cultural; es decir, es el espacio principal de urbanismo, de la cultura urbana y de la ciudadanía; es un espacio físico, simbólico y político" (Borja, J.&Muxí, Z., 2000, p.8).

La reactivación de espacios públicos se define como un fenómeno caracterizado por la puesta en práctica de acciones que permiten un re-empoderamiento ciudadano sobre el espacio público y de los usos a éste (Ruiz, 2017).

"Los factores representacionales pueden incidir en los cambios específicos que se producen en los usos del suelo, en las experiencias y el comportamiento de los actores sociales" (Del Cerro Santamaría. G, 2009, p.33). La inserción de lugares de servicios en sectores inactivos, permiten el incremento productivo de las ciudades; aquello se puede lograr con el fortalecimiento del turismo, incremento comercial, lugares de esparcimiento públicos y de área verdes.

La reactivación de zonas "es integrar la perspectiva de aprovechamiento de las vocaciones productivas en el desarrollo de polígonos urbanos". En distintas ciudades del mundo se han desarrollado intervenciones de reactivación de espacios en sectores desérticos, inseguros y con alto potencial de integración urbana, con resultados positivos y favorables acogidas. Estas áreas de la ciudad, definidas como Zonas de Desarrollo Económico y Social (ZODES), pueden desarrollarse como polos de renovación y desarrollo que articulen, integren e impulsen al resto de zonas. (Gobierno de la Ciudad de México, 2013).

Ejemplos de Reactivación de espacios.

La zona T se encuentra al norte de la ciudad Bogotá-Colombia, hasta el año 2007 era un espacio inactivo, a partir de ese año con el plan zonal centro (Bogotá), ahora se encuentran centros comerciales y restaurantes con funcionamiento diurno y por las noches se encuentra activo con la presencia de espacios de interacción social y encuentro con diversos centros de esparcimiento y diversión como: bares, discotecas, cafeterías y restaurantes. (Instituto Distrital de Turismo de Bogotá, 2016).



imagen 3 extraida: <http://www.joeyblsphotography.com/photography/new-york-city-soho-neighborhood-shopping-on-broadway/>

Otro claro ejemplo es el barrio de Soho, Manhattan, un barrio industrial inseguro y abandonado por las antiguas fábricas que con el paso del tiempo cerraron sus puertas, el proyecto parte de revitalizar la zona trasladando famosas tiendas comerciales y restaurantes convirtiéndolo en un barrio bohemio muy famoso de Manhattan el cual pasa a ser "Un enfoque representacional del cambio urbano en el que las imágenes proyectadas y las estrategias de promoción juegan un papel importante en la continua reinención del barrio y su transformación de hecho en parque cultural". (Civitatís, 2017).

Específicamente en la Ciudad de Cuenca es necesario, realizar una intervención de reactivación en la zona de la Avenida España, pues cumple con las condiciones planteadas anteriormente, solventando así las necesidades identificadas en referencia espacios públicos y de comercio, permitiendo el funcionamiento urbano de acuerdo con estrategias y expectativas.

CIUDAD DINÁMICA

Las ciudades son lugares de encuentro para la interacción de las personas, siempre ha sido una máquina de eficiencia para el intercambio de bienes e información. Según (Ascher, 2001) citado en Carpio-Pinedo Pinedo (2015):

El estudio de las dinámicas en las ciudades se ha vinculado tradicionalmente a una serie de características locales de los entornos urbanos (...) y con la constante evolución urbana, se ha reivindicado la importancia de la accesibilidad y otros factores de posición en el conjunto metropolitano, cada vez mas articulado sobre redes de movilidad diversas. (p.1).

Los factores locales del entorno urbano son variables que describen aspectos relevantes, aportando información coherente al referirse a entornos bien delimitados, sin importar su posición en el conjunto metropolitano. Algunas de estas variables son las que afectan a los usos del suelo, la edificabilidad, las características de la trama viaria y valores como la población. Es evidente como todas estas variables (a) sólo son posibles de definir al delimitar y aislar una porción de territorio urbano; y (b) podrían ser repetibles en otro entorno urbano. (Carpio-Pinedo, 2015).

Considerando que "Cuando los ambientes exteriores son de poca calidad, sólo se llevan a cabo las actividades estrictamente necesarias" (Jan Gehl, 1936). Los lugares y espacios dentro de una ciudad se los debe diseñar pensando en las necesidades de todos los habitantes y su accesibilidad; resolviendo el momento en que una persona se detiene por alguna razón y además proyectando espacios que induzcan a una permanencia invitando al usuario a quedarse.

Además, si la intención es agrupar la dinámica de la ciudad en un solo lugar; la entrada a las construcciones arquitectónicas debe estar naturalmente en la fachada que dan a los espacios públicos (Jan Gehl, 1936); esto es porque existe una interacción funcional entre la construcción y las zonas públicas, por lo que se deben ofrecer áreas frescas y confortables.

Por otra parte, Gordon Cullen (1974) considera que el exterior no debe estar compuesto por una dispersión individual de un conjunto de obras arquitectónicas, sino debe percibirse como un ambiente total tanto en el interior como el exterior destinado a ser disfrutado por las personas cuyos usos sean estáticos como una cafetería donde cuente con un ambiente para dialogar, o de movimiento como una plaza pública la cual permita el desarrollo de varias actividades, con ello sería importante diseñar un espacio abierto

que cuente con superficies y elementos atractivos de interacción, relajación y encuentro para usuarios.

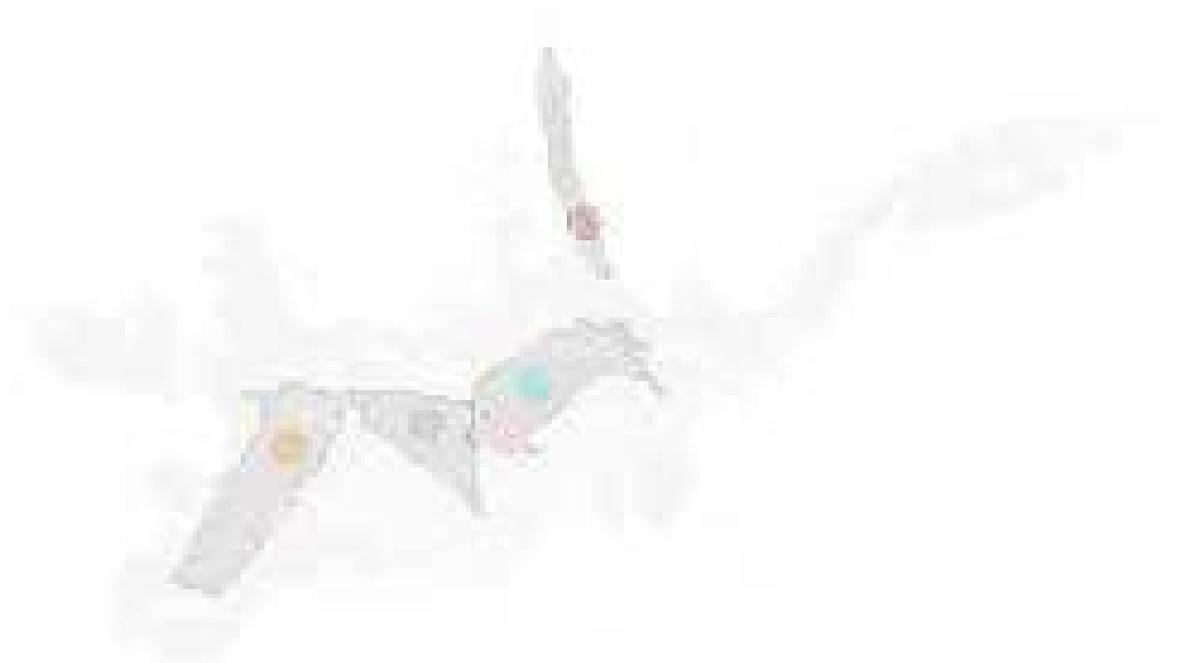
CENTRALIDADES

La "Zonificación integral" era un intento de organización espacial de la base económica de la ciudad, y el objetivo principal era luchar contra la congestión del centro metropolitano; como una evolución a este concepto se creó la centralización urbana que consiste en la planificación de sitios con agrupamientos estratégico de actividades y servicios; la concepción de nuevas centralidades, crea el modelo de las "Ciudades dentro de la ciudad", que además de responder a problemas locales, responde a los problemas de la ciudad en su conjunto, como la organización del transporte o la localización de puestos de trabajo y de actividades económicas, en relación con los espacios residenciales. (Beuf Alice, 2017)

La autosuficiencia de las "Ciudades dentro de la ciudad", alcanzada gracias a la descentralización de puestos de trabajo y servicios, permite reducir las necesidades de largos y congestionados viajes, por lo que en las centralidades marcan las principales diferencias entre ciudades; sin embargo, en casos de contaminación por cualquier tipo ya sea por actividad industrial o construcciones en malas condiciones como dice Borja (2000), Las autoridades no se deben hacer planteamientos aislados que no contemplen estos problemas mencionados, ya que estas intervenciones tendrán características polifacéticas y estratégicas.

Con respecto a la situación de la ciudad de Cuenca, el Municipio se encuentra trabajando en el estudio de un Plan de Acción, trabajando de la mano con el Banco Interamericano de Desarrollo (BID) y la Iniciativa de Ciudades Emergentes Sostenibles (ICES) acotando que el transporte público presenta graves problemas de sostenibilidad y movilidad, por lo que se deben tomar acciones; en ese caso la utilización de centralidades respondería eficientemente a las necesidades urbanísticas resolviendo de manera conjunta estos conflictos.

De forma paralela el proyecto Tranvía intensifica la necesidad de sitios multifuncionales que colaboren con la densificación urbana, supliendo los gastos invertidos en esta infraestructura de igual manera se debe pensar que el proyecto no solamente este destinado para la solución de los problemas del sector sino también ayude a resolver conflictos de la ciudad generando efectos tangibles tanto sociales como económicos para los habitantes de la urbe.



- Av España
- Centro Historico
- Ricaurte
- Av Americas



El plan de acción ICES para Cuenca (2014), estudia y analiza la situación actual de la ciudad planteando cuatro puntos de priorización, dos de los cuales están ligados a las centralidades: **el crecimiento urbano arquitectónico** plantea un modelo de estructura más compacta, permitiendo una conexión y consolidación de nuevas centralidades que controlen la expansión de la ciudad vinculada a la ruta del tranvía, creando zonas de oportunidad alrededor del mismo y **la movilidad urbana sostenible** que propone acciones de éxito en la etapa de construcción y funcionamiento del tranvía introduciendo un plan maestro de movilidad, apoyar la implementación del proyecto e implementar un sistema jerárquico de transporte. Además de maximizar los impactos positivos del plan siendo la base para la creación de un nuevo modelo de ciudad que este sujeto a las necesidades de los habitantes.





2.5 Referentes Urbanos
2.6 Referentes Arquitectónicos

Referente Urbano-Arquitectónico

Lijnbaan Rotterdam

Bakema Y Van der Broek



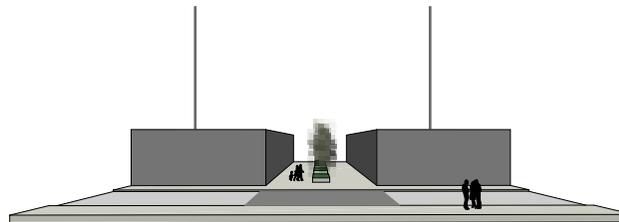
imagen 1



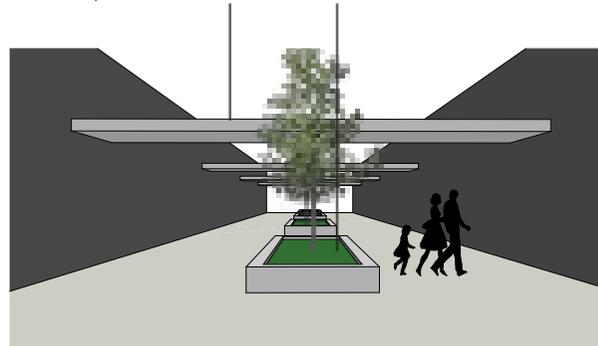
imagen 2

imagenes extraídas: <https://sobrearquitecturas.wordpress.com/2016/05/02/lijnbaan-de-rotterdam-bakema-y-van-der-broek/>

se crean bloques destinados al uso comercial y administrativo



pabellones de ingreso a bloques comerciales y administrativos acompañándolos de áreas verdes.



esquemas de edición propia

El Lijnbaan Rotterdam es una obra de la 2da guerra mundial con la idea principal de reconstruir la ciudad que se encontraba devastada.

Es una obra emblemática para Holanda que hasta el día de hoy funciona como plaza peatonal-comercial

Los puntos tomados del referente es el tipo de bloqueamiento el cual genera un espacio de circulación amplia a manera de calle peatonal.

Estos bloques se articulan mediante pabellones los mismo que servirán de entrada a los bloques propuestos, no dejado de lado la importancia del espacio verde.

Referente Urbano

Rambla España



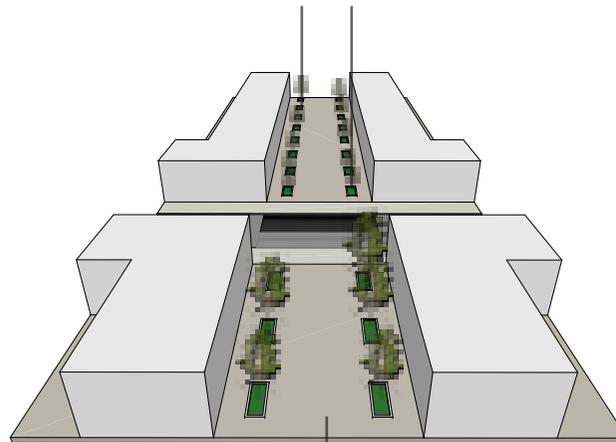
imagen 1



imagen 2

imagenes extraídas: <https://www.conocerbarcelona.com/ramblas-barcelona>

sistemas arbolizados a lo largo de un gran eje



incorporación de plataformas únicas para el uso exclusivo del peatón

esquemas de edición propia

La rambla en España presenta un diseño innovador con la intención principal de no descuidar el área verde y brindando un pulmón verde por varios km para la ciudad.

Esta acompañada de una calle peatonal resuelta en plataforma única lo cual evidencia una preocupación por el peatón siendo este el integrante principal en el proyecto.

Con ese aporte se pretende implementar un recorrido verde a lo largo de la Av.España de manera que sirva a la ciudad como un pulmón verde y proponer esta idea en diferentes avenidas importantes en la ciudad.

Referente Arquitectónico

facultad psicología de la universidad de Cuenca
Arq. Javier Duran



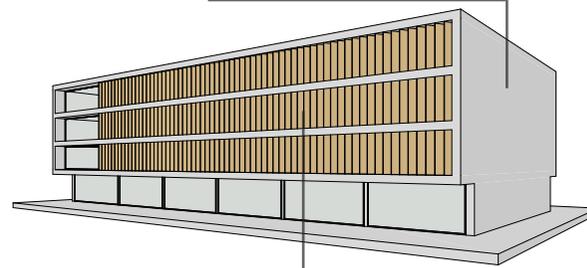
imagen 1



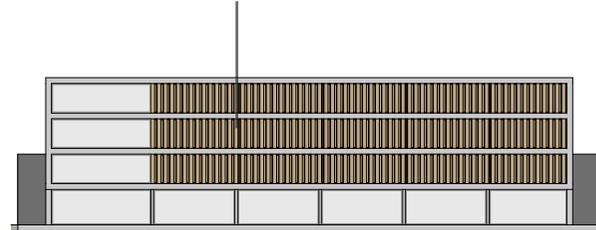
imagen 2

imagenes extraídas: <https://www.plataformaarquitectura.cl/cl/office/javier-duran>

incorporación de fachadas ciegas



lamas verticales que ayudan a crear espacios de confort térmico evitando el ingreso de luz directa.



esquemas de edición propia

El aula se encuentra emplazado dentro de una zona consolidada como lo es la Universidad de Cuenca con la intención de brindar un confort a los usuarios, cierra sus fachadas laterales por la incidencia directa del sol aprovechando toda la luz en sus dos caras libres que de igual manera se encuentran protegidas por un sistema de lamas de madera que ayudan que la incidencia del sol no sea directa esto ayudara a que lo espacios interiores se encuentren frescos para los usuarios que ocuparan las aulas por largos periodos de tiempo

Con la implementación de este sistema de quiebra soles se pretende cuidar la proyección de la luz directa hacia las caras principales de la propuesta, brindando un confort ambiente en las habitaciones del hotel, mientras que las fachadas ciegas ayudaran a la congregación de los servicios que brinda el hotel como cuartos de utilería, circulación de emergencia, circulación vertical de servicio, etc. Usos que no necesitarían de la luz natural.

Referente Arquitectónico

Auditorio y Palacio de los Congresos de Castellón de la Plana Carlos Ferrater



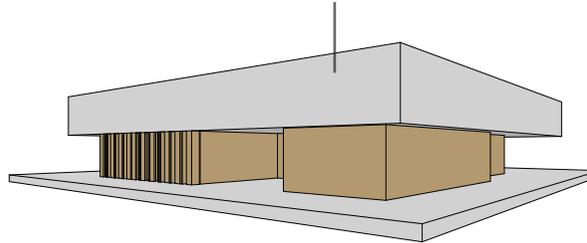
imagen 1



imagen 2

imagenes extraídas: <https://es.wikiarquitectura.com/edificio/auditorio-y-palacio-de-congresos-de-castellon/>

fachadas ciegas en planta alta destinadas al uso comercial, evitando la vista hacia el exterior y concentrándose en el interior



uso de paneles de acero corten con la intención que sea un material adaptable a la intemperie evitando un mantenimiento prematuro



esquemas de edición propia

El palacio de congreso de Castellón es una obra destinada al uso de actividades culturales como auditorio, galerías, salas de música, etc. Su volumetría responde a su uso generando fachadas ciegas altas, mientras que en planta baja por la incidencia del sol el arquitecto aprovecha esta luz para generar ambientes dinámicos dentro de la propuesta, evita que la luz ingrese directamente por paneles de acero corten colocados de manera asimétrica para generar este juego de luces al interior

El aporte incluido en la propuesta es la de generar estas cajas ciegas en planta alta cuyos usos no necesitan de una vista hacia el exterior, mientras que en planta baja se aprovecha la luz protegiendo los locales mediante la incorporación de estos paneles de acero corten los cuales no necesitan de un mayor mantenimiento debido a que son amigables con la intemperie.





Análisis de Sitio y Estrategia Urbana

- 3.1 Análisis a nivel de Ciudad
- 2.2 Análisis a nivel del Área de Influencia
- 3.3 Análisis a nivel de Manzana

Planta
Madrugada

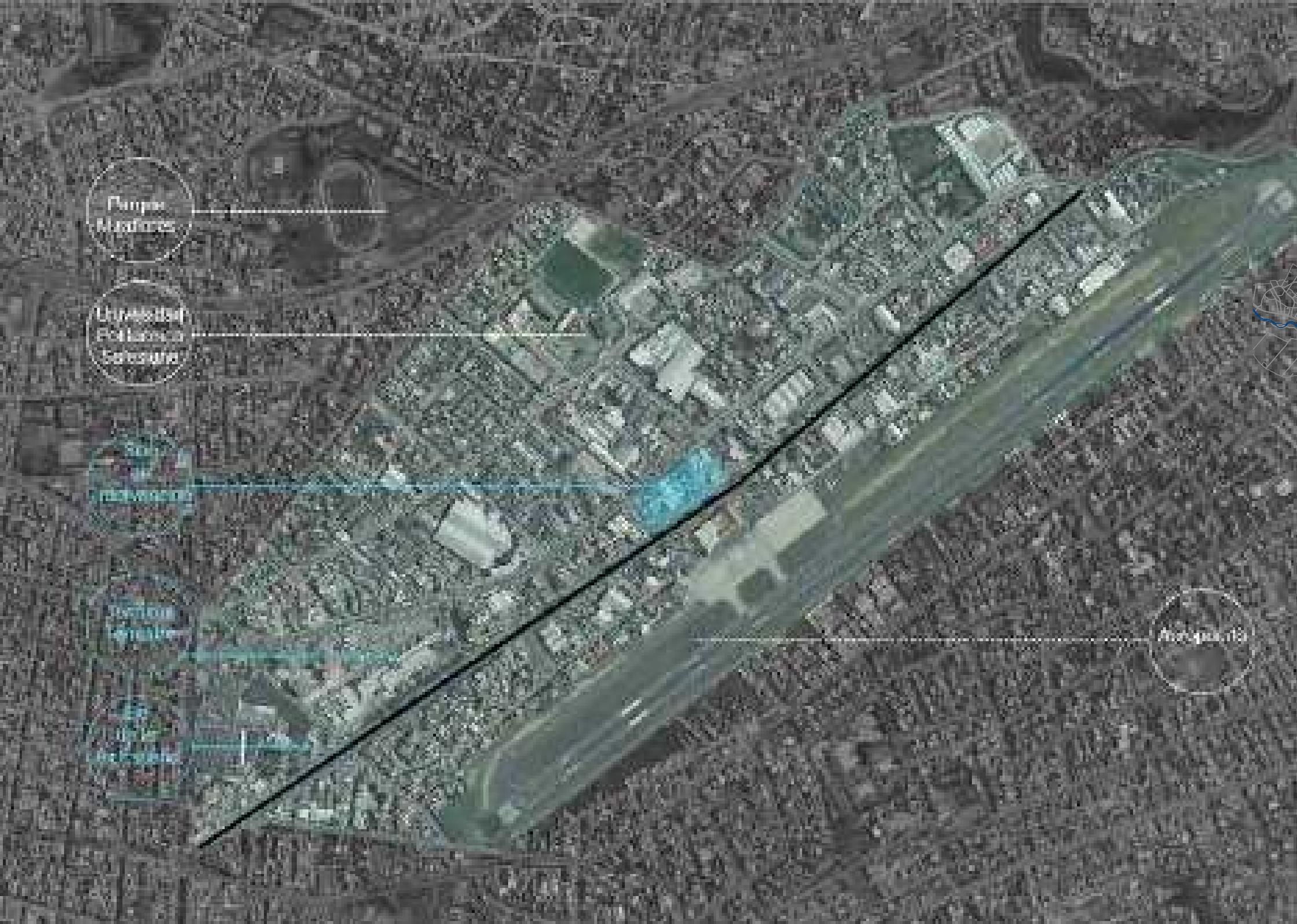
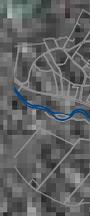
Unidad
Policial
Central

Sala
de
Atención

Unidad
Central

SE
de
Atención

Antepara 13



PAÍS ECUADOR



PROVINCIA AZUAY

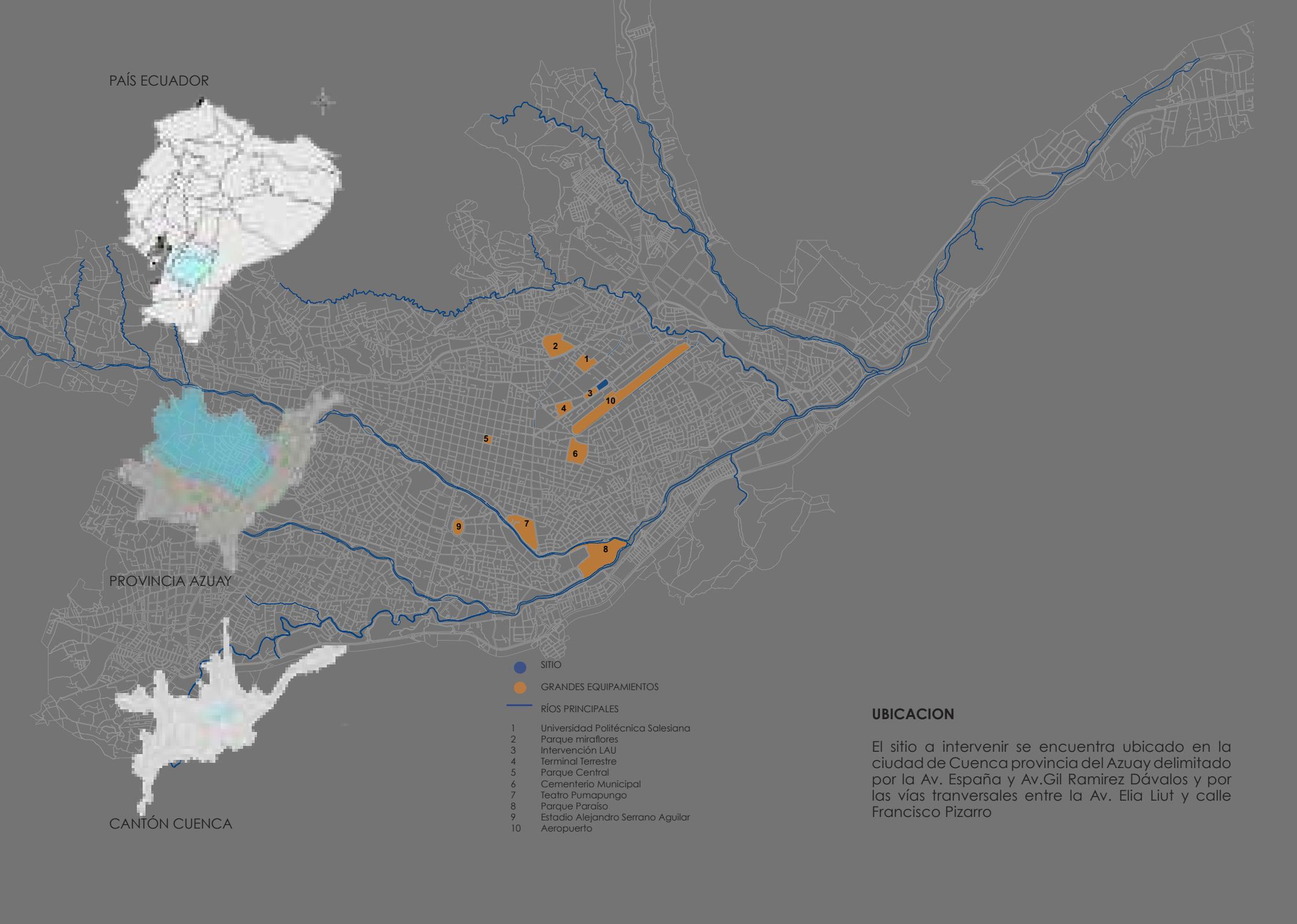
CANTÓN CUENCA

- SITIO
- GRANDES EQUIPAMIENTOS
- RÍOS PRINCIPALES

- 1 Universidad Politécnica Salesiana
- 2 Parque miraflores
- 3 Intervención LAU
- 4 Terminal Terrestre
- 5 Parque Central
- 6 Cementerio Municipal
- 7 Teatro Pumapungo
- 8 Parque Paraíso
- 9 Estadio Alejandro Serrano Aguilar
- 10 Aeropuerto

UBICACION

El sitio a intervenir se encuentra ubicado en la ciudad de Cuenca provincia del Azuay delimitado por la Av. España y Av.Gil Ramirez Dávalos y por las vías transversales entre la Av. Elia Liut y calle Francisco Pizarro

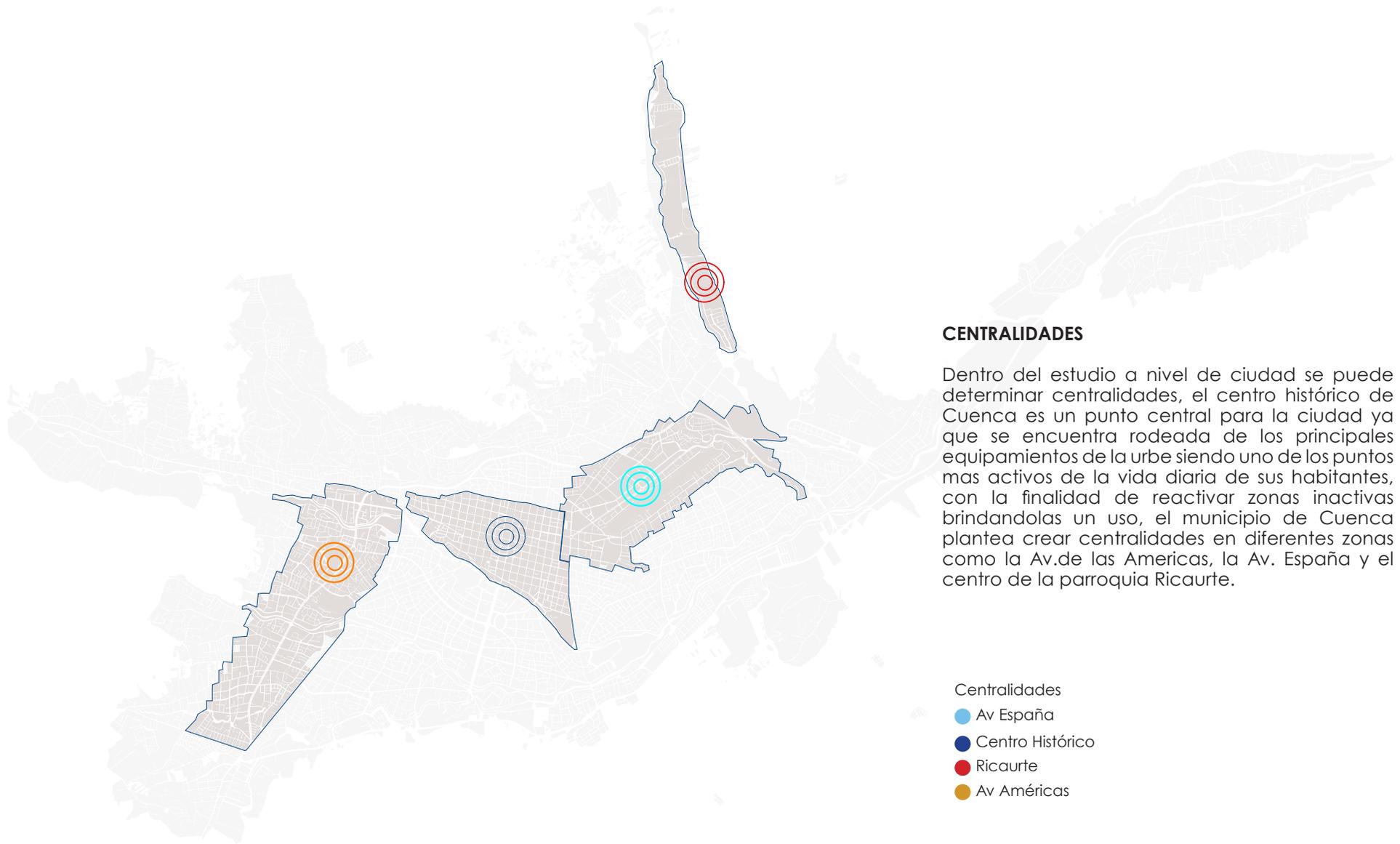






3.1

ANÁLISIS A NIVEL DE
CIUDAD

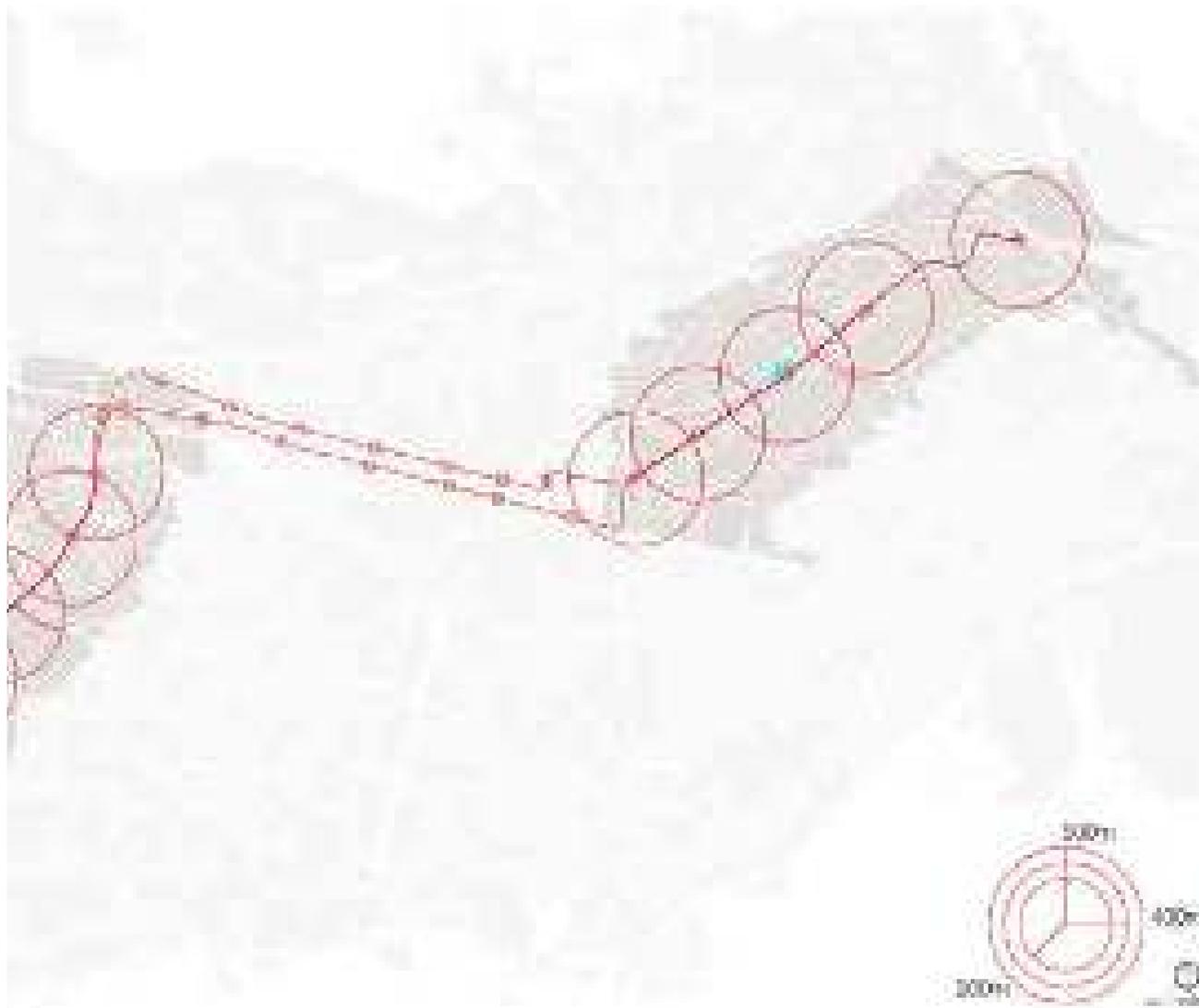


CENTRALIDADES

Dentro del estudio a nivel de ciudad se puede determinar centralidades, el centro histórico de Cuenca es un punto central para la ciudad ya que se encuentra rodeada de los principales equipamientos de la urbe siendo uno de los puntos mas activos de la vida diaria de sus habitantes, con la finalidad de reactivar zonas inactivas brindandolas un uso, el municipio de Cuenca plantea crear centralidades en diferentes zonas como la Av.de las Americas, la Av. España y el centro de la parroquia Ricaurte.

Centralidades

- Av España
- Centro Histórico
- Ricaurte
- Av Américas



TRANVÍA

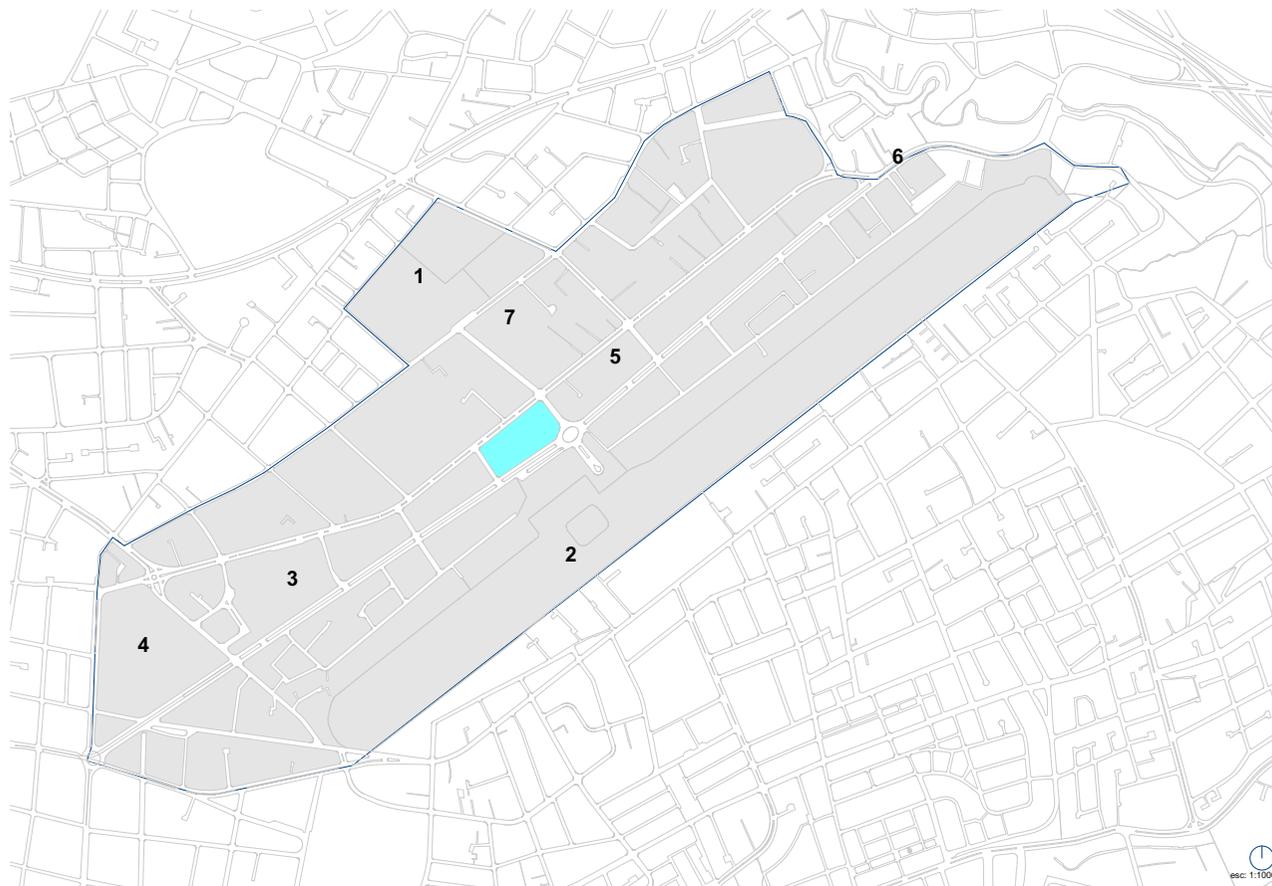
El sitio analizado presenta relación directa con el sistema de transporte público tranvía y paradas a lo largo del recorrido del mismo el cual permitirá identificar sitios en los cuales se puedan actuar con la intención principal de reactivar zonas a lo largo de la Av.España.





3.2

ANÁLISIS Y
ESTRATEGIA A
NIVEL DE **ÁREA DE
INFLUENCIA**



ÁREA DE INFLUENCIA

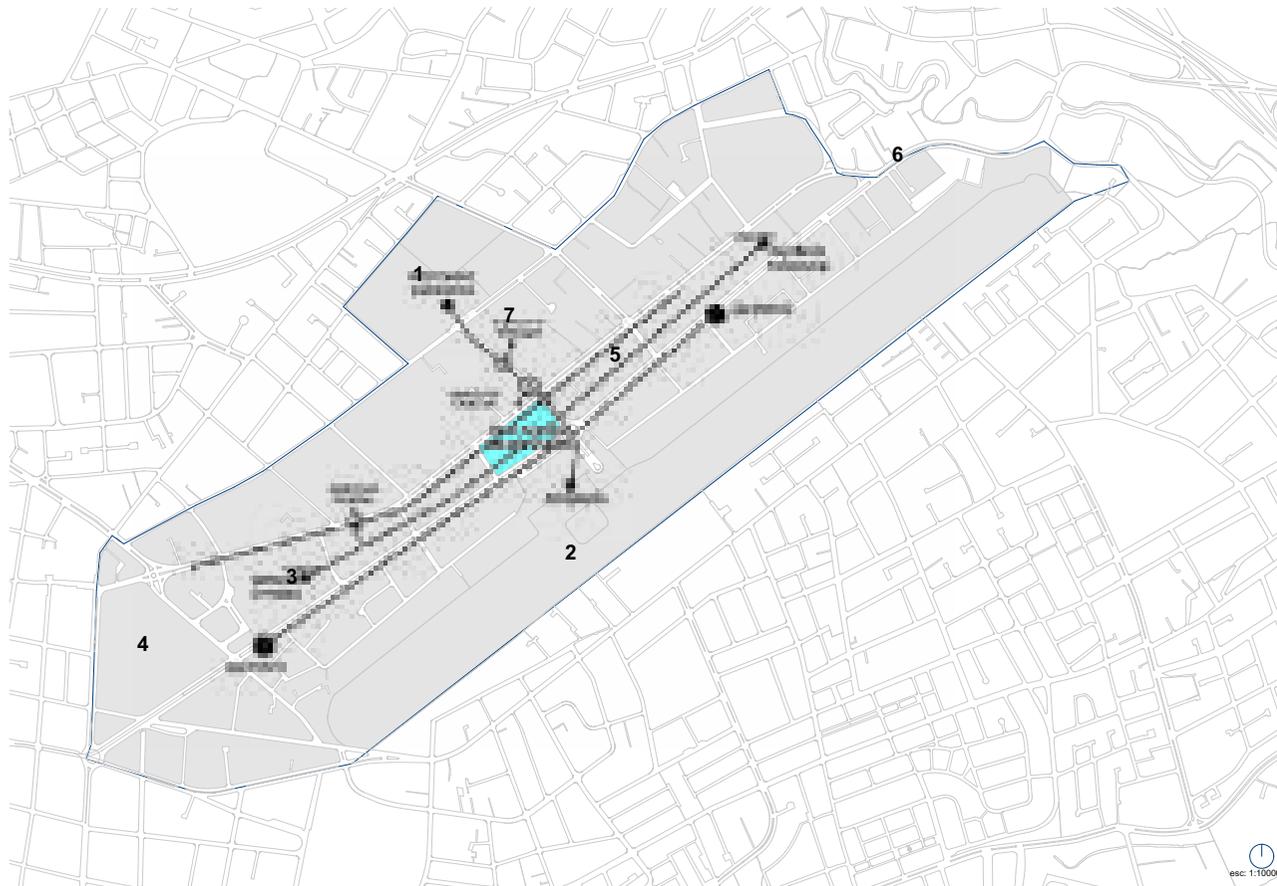
El terreno se ubica entre las avenidas España y Gil Ramírez Davalos y las vías transversales la Av. Elia Liut y calle Francisco Pizarro.

Para la zona de influencia se tomó en cuenta diferentes factores tales como:

- Recorrido del eje del tranvía a lo largo de la Av. España.
- Principales ejes viales que se conectan con el área de estudio.
- La cercanía de los principales equipamientos hacia el sitio de estudio.

Todos estos factores ayudarán a identificar sitios de oportunidad a lo largo de la Av. España con la finalidad de dotarlos de un uso correcto y así suplir necesidades para el sector.

- sitio de estudio
- limite área de influencia
- 1 Universidad Politécnica
- 2 Aeropuerto
- 3 Terminal terrestre
- 4 Pasamanería
- 5 Canal de televisión
- 6 Bajada de milchichig
- 7 Centro comercial miraflores



JERARQUIA SOBRE EJE DE TRANVÍA

Con el área de influencia establecido se pretende crear un eje conector a lo largo de la Av.España con la ayuda del funcionamiento del tranvía, el cual servirá para un mayor flujo peatonal a la zona, esto dotándolo de circulaciones amplias, plazas públicas, áreas verdes, ciclovías pensadas para los usuarios.

De la misma manera se creará ejes transversales mismos que alimentarán al recorrido principal del tranvía estos estarán acompañados de espacios públicos, áreas verdes, sitios que son destinados para el uso del peatón con la intención que fortalecer el uso del transporte público.

Se implementara calles peatonales en sitios de oportunidad cuyos usos serán de locales tanto de comercio como de servicio los cuales ayudarán como espacios de mayor actividad en diferentes horas del día

● sitio de estudio



SISTEMA VIARIO

El sitio se encuentra atravesado por vías de diferentes orden siendo la principal el eje del tranvía que atraviesa toda la Av. España.

Las vías que atraviesan la zona de influencia se destinan para el recorrido de transporte público y privado por lo cual es una zona de alto tránsito vehicular.



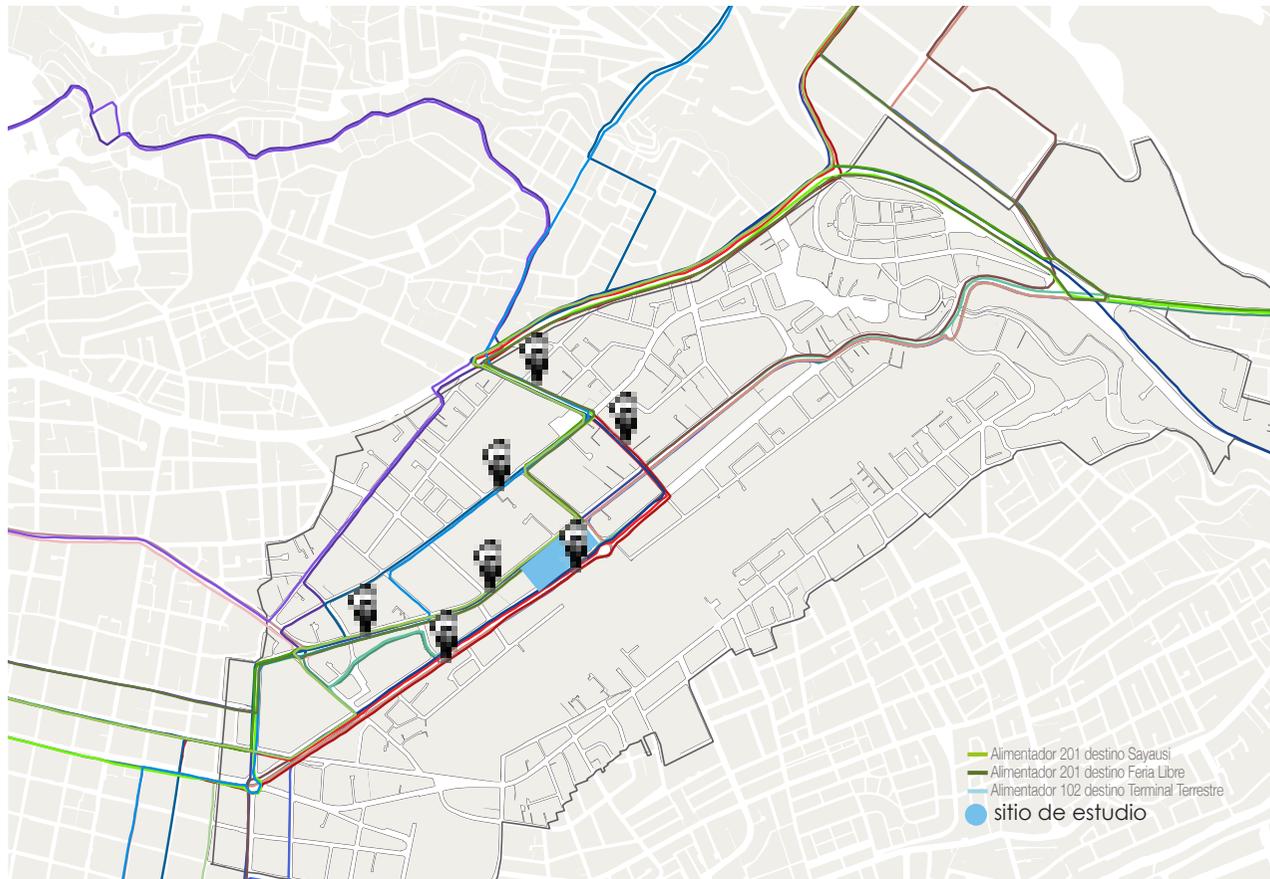
SISTEMA VIARIO

Se plantea un nuevo sistema viario determinando las vías de grado 40 como vías destinadas para el alto tráfico vehicular.

Las vías de grado 30 pasan a ser rutas conectoras para los principales equipamientos dentro de la zona de influencia, estas vías tendrán una nueva sección vial con la intención de tener aceras amplias destinadas para la vegetación y el recorrido peatonal, así como la incorporación de un sistema de plataforma única mejorando la circulación destinada para los usuarios dentro y fuera del sector.

El eje de la Av. España tendrá una nueva sección vial reduciendo a un carril para ambos sentidos disminuyendo el tráfico privado dotando de espacios de recorrido mas amplios para los peatones e incentivando el uso del transporte público (tranvía).

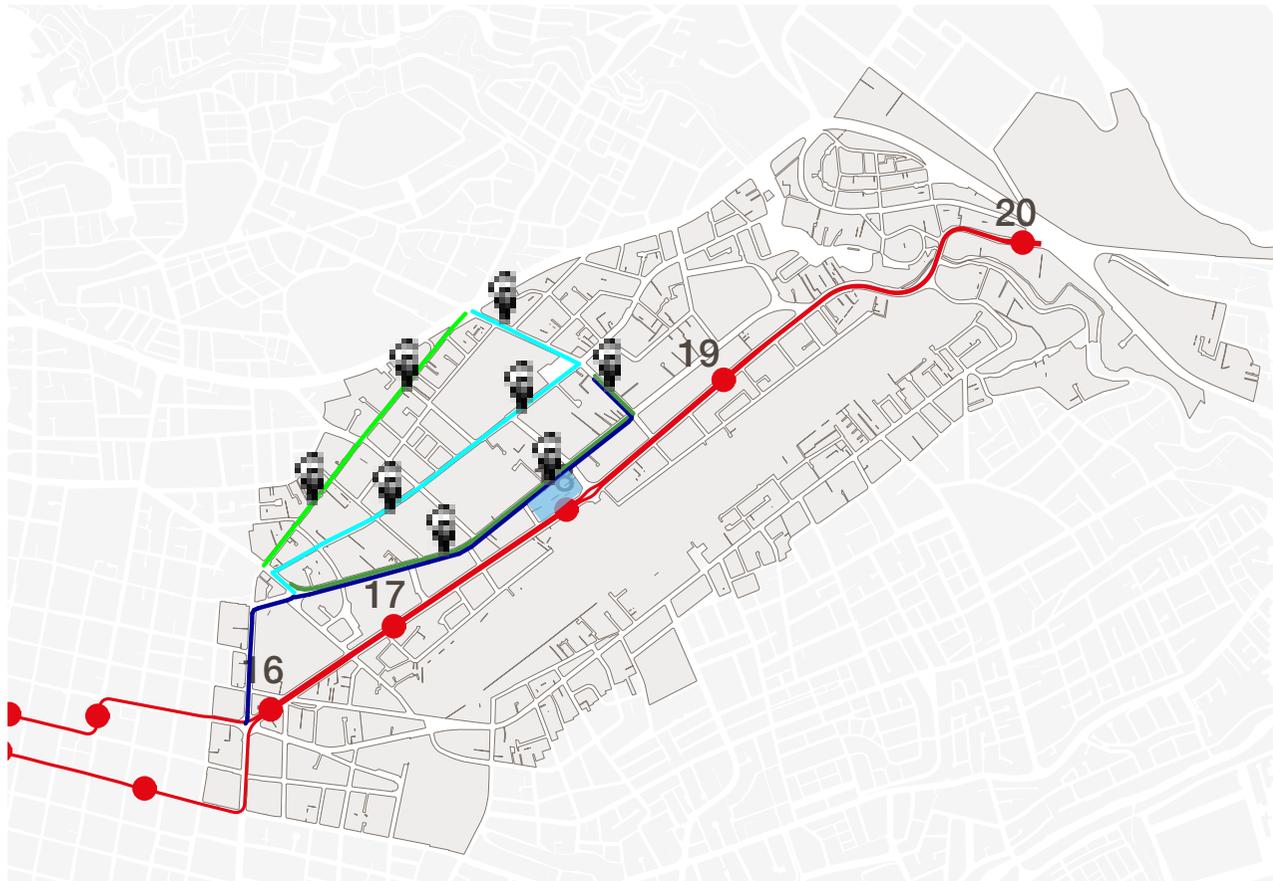
nota: la secciones viales se explicaran en el análisis de manzana.



TRANSPORTE PÚBLICO

Las paradas del transporte público, abastecen con un radio de 500m.

Las líneas que poseen un recorrido dentro del área de influencia circulan principalmente por la Av. España y la Av. Gil Ramírez Dávalos generando un alto tráfico vehicular tanto público como privado.



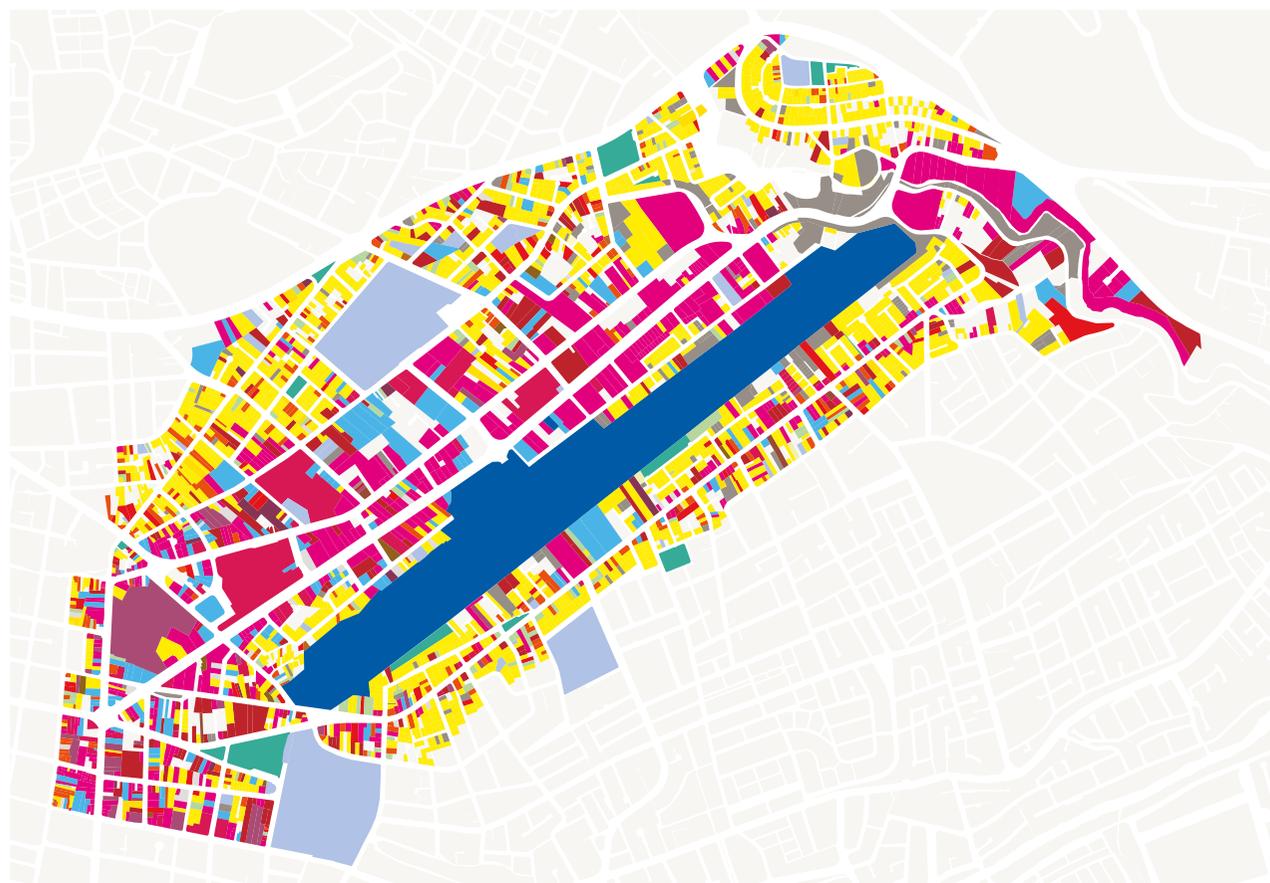
TRANVÍA

Con el funcionamiento del tranvía se priorizará el uso del transporte público a lo largo de la Av.España, se propone crear lugares de estancia y áreas verdes destinado para el uso diario de los habitantes a lo largo del eje de la Av. España, por lo que se propondrá nuevos recorridos para el transporte público (buses urbanos), los cuales se redireccionarán por las vías de grado 40 dejando así a las vías de grado 30 como vías destinadas para el uso peatonal con mayor sección de aceras y áreas verdes acompañado de plataformas únicas como se propone en la Av. Elia Liut (ver secciones viales en análisis a nivel de manzana.

Unas de las ideas principales es la de potenciar las estaciones destinadas para el tranvía dotándolas de lugares y usos, destinados al esparcimiento social incentivando aun mas este medio de transporte.

- paradas del tranvía
- 16 Chola cuencana
- 17 Terminal terrestre
- 18 Aeropuerto
- 19 Milchichig

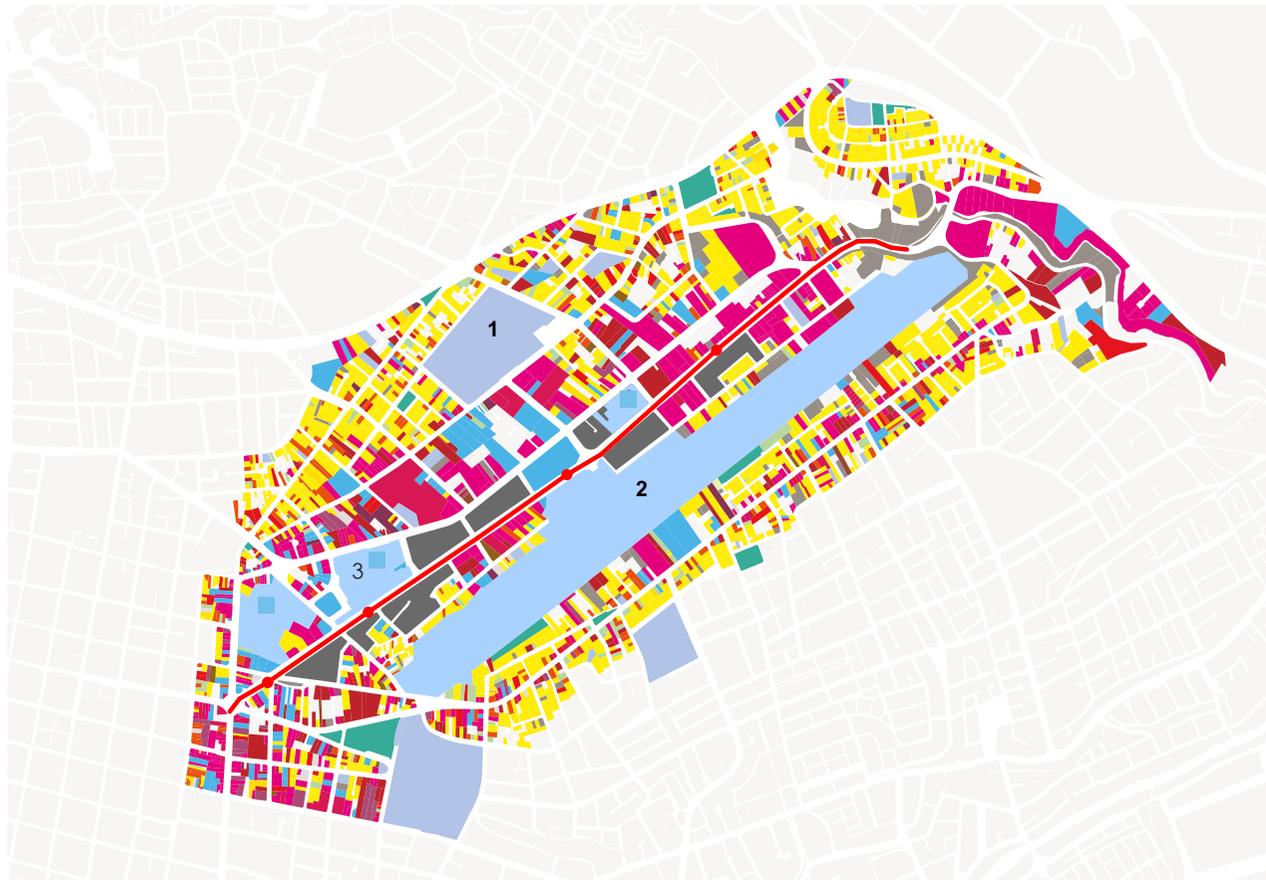
- Alimentador 201 destino Sayausi
- Alimentador 201 destino Feria Libre
- Alimentador 102 destino Terminal Terrestre
- sitio de estudio



USOS DE SUELO

El alto uso comercial que abarca toda la Av.España, principalmente por la compra y venta de vehículos dificulta la creación de espacios destinados al peatón, estos comercios ocasionales al terminar su jornada y dando paso a la noche presentan grandes problemas de inseguridad.

- agricultura
- comercio
- comercio / industria y producción
- comercio / servicios
- comercio / servicios / industria y producción
- equipamiento
- espacio público
- industria y producción
- inmueble desocupado
- lote vacío
- servicios
- servicios / equipamiento
- servicios / industria y producción
- vivienda
- vivienda / agricultura
- vivienda / comercio
- vivienda / comercio / industria y producción
- vivienda / comercio / servicios
- vivienda / industria y producción
- vivienda / servicios
- vivienda / servicios / industria y producción

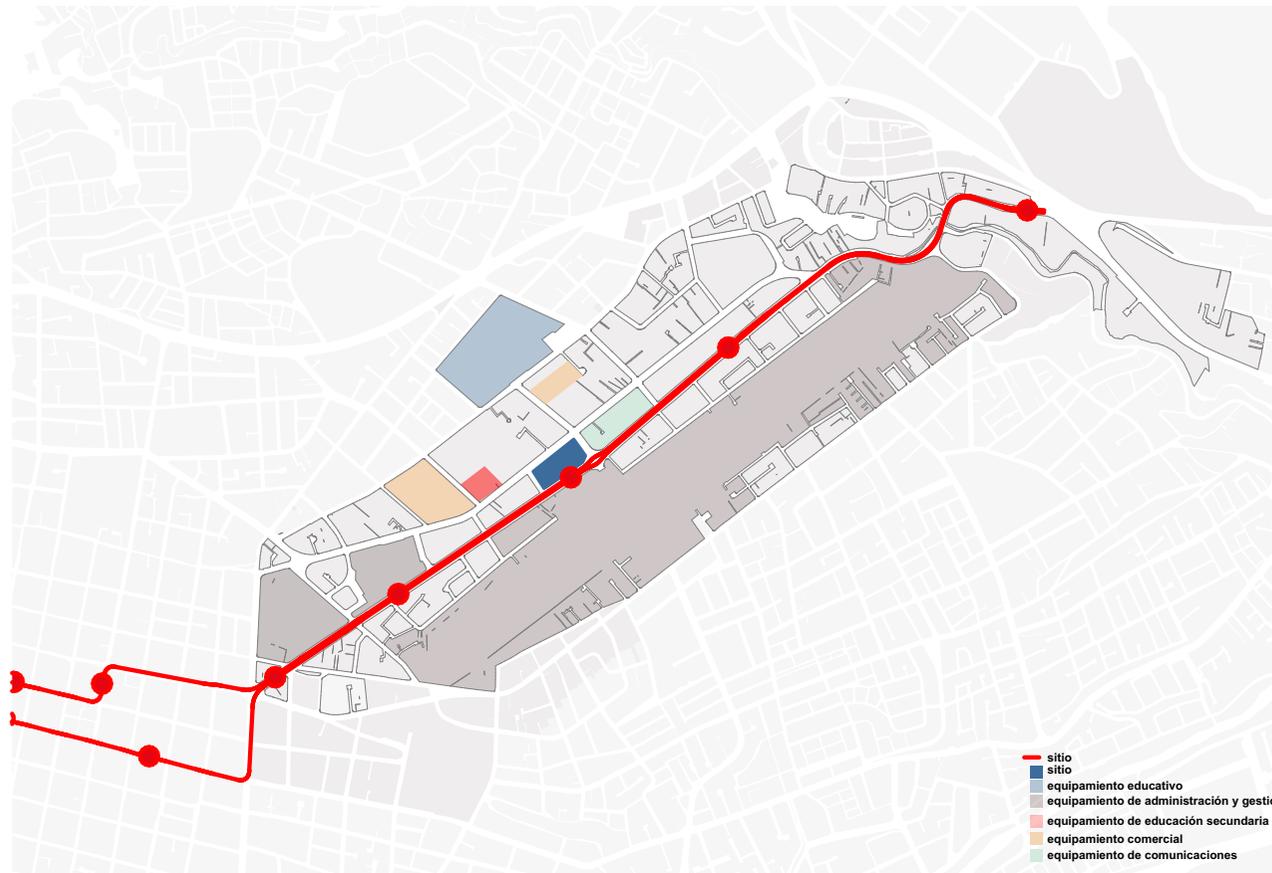


USOS DE SUELO

Con la jerarquización del tranvía como medio de transporte público se puede determinar diferentes sitios de oportunidad los cuales se encuentren ligados a los equipamientos mas relevantes y mediante un uso correcto de cada una de las estaciones del tranvía a lo largo de la Av. España estos sitios permitirán una reactivación de espacios a lo largo de este eje dotándolos tanto de espacios públicos como espacios verdes.

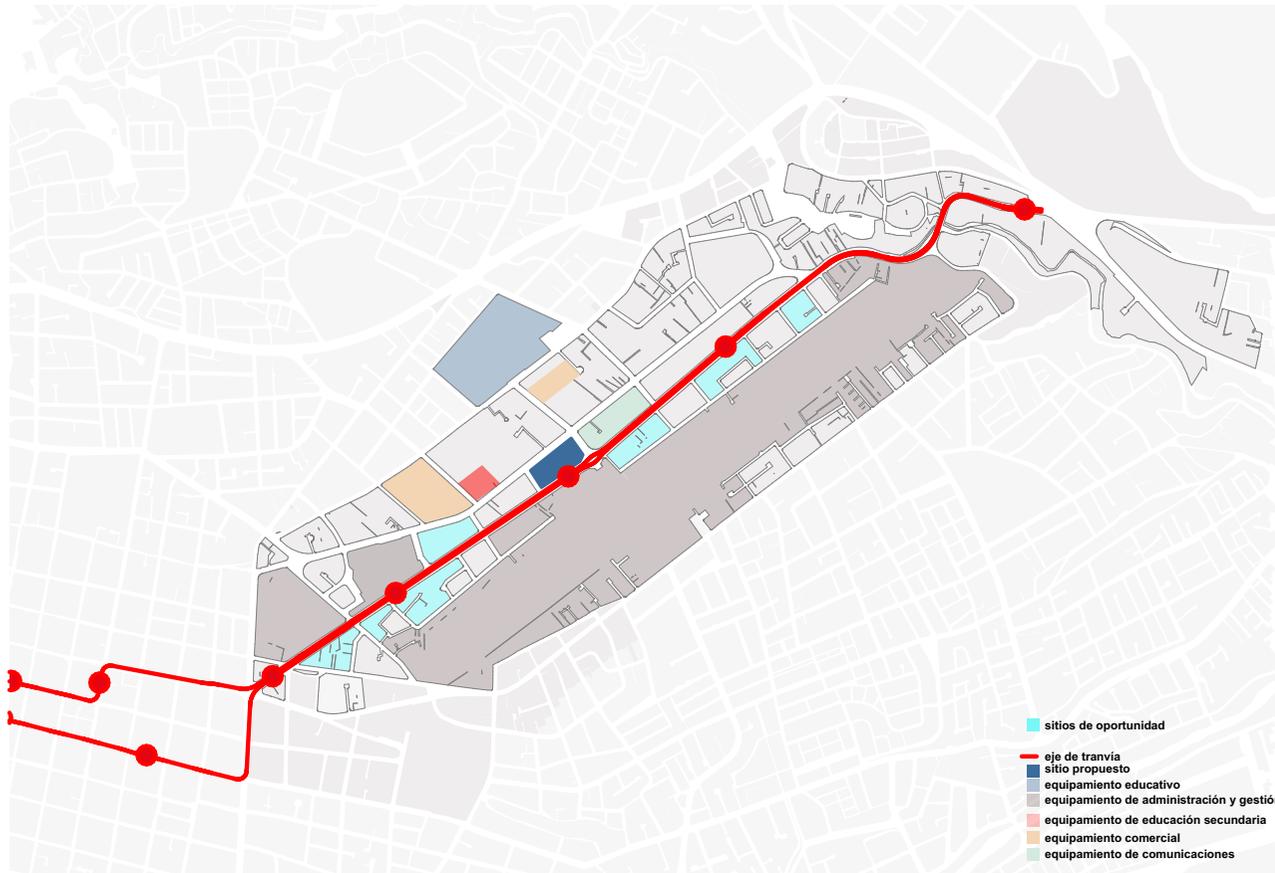
- Eje de tranvía
- Posibles sitios de oportunidad

- Equipamientos:
- 1 Universidad Politécnica
 - 2 Aeropuerto
 - 3 Terminal Terrestre



PROXIMIDAD A EQUIPAMIENTOS

Se identifica los equipamientos cercanos a lo largo del eje de la Av.España, siendo estos de distinta índole los cuales permitirán un fortalecimiento en diseño de una correcta estrategia urbana con la finalidad que puedan interactuar uno con otro.



SITIOS DE OPORTUNIDAD

A nivel de zona de influencia se determinan sitios de oportunidad los cuales mediante un cambio de uso servirán para una conexión entre manzanas permitiendo una vinculación con el uso del transporte público

Se creará un tejido urbano entre manzanas con la intención de reforzar el eje de la Av.España.

Con la identificación de los sitios de oportunidad se crearán espacios verdes y plazas públicas en cada sitio para suplir problemas del sector como inseguridad, tráfico de drogas, prostitución, etc.

Los sitios de oportunidad determinarán una mejor conexión entre los equipamientos existentes a lo largo de la Av.España con la finalidad que fortalezcan el uso de cada uno de estos equipamientos y conocer el uso correcto para cada sitio de oportunidad.

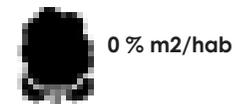


ÁREAS VERDES

Los espacios de área verde dentro de la zona de estudio son nulos, esto debido al alto uso comercial dedicado a la venta y comercialización de vehículos que no permite que se destinen lugares a fortalecer el área verde en el sector.

Se evidencia en base al análisis que las únicas áreas verdes en la zona son las que se ubican en la bajada a milchichig por lo que toda la Av. España carece de área verde.

área verde actual:





ÁREAS VERDES

Como respuesta al problema de falta de vegetación dentro de la estrategia urbana se pretende incorporar un porcentaje de área verde como uno de los parámetros obligatorios que se efectúen en cada sitio de oportunidad con la finalidad de suplir este problema generando un recorrido que contenga áreas destinadas al verde de la ciudad y de esta manera incorporar un alto índice de vegetación de m² /hab

área verde actual

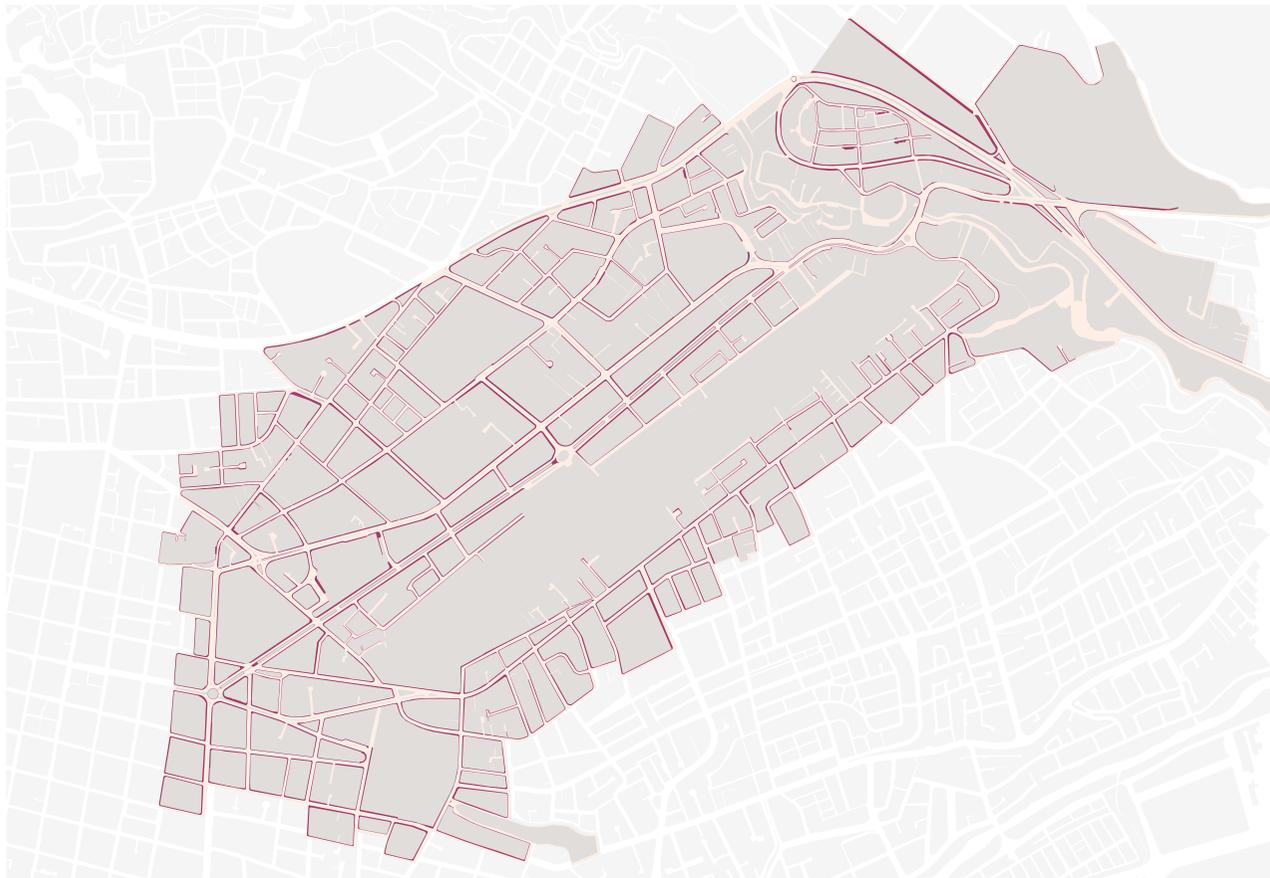


0 % m²/hab

área verde propuesta



10-12 m²/hab



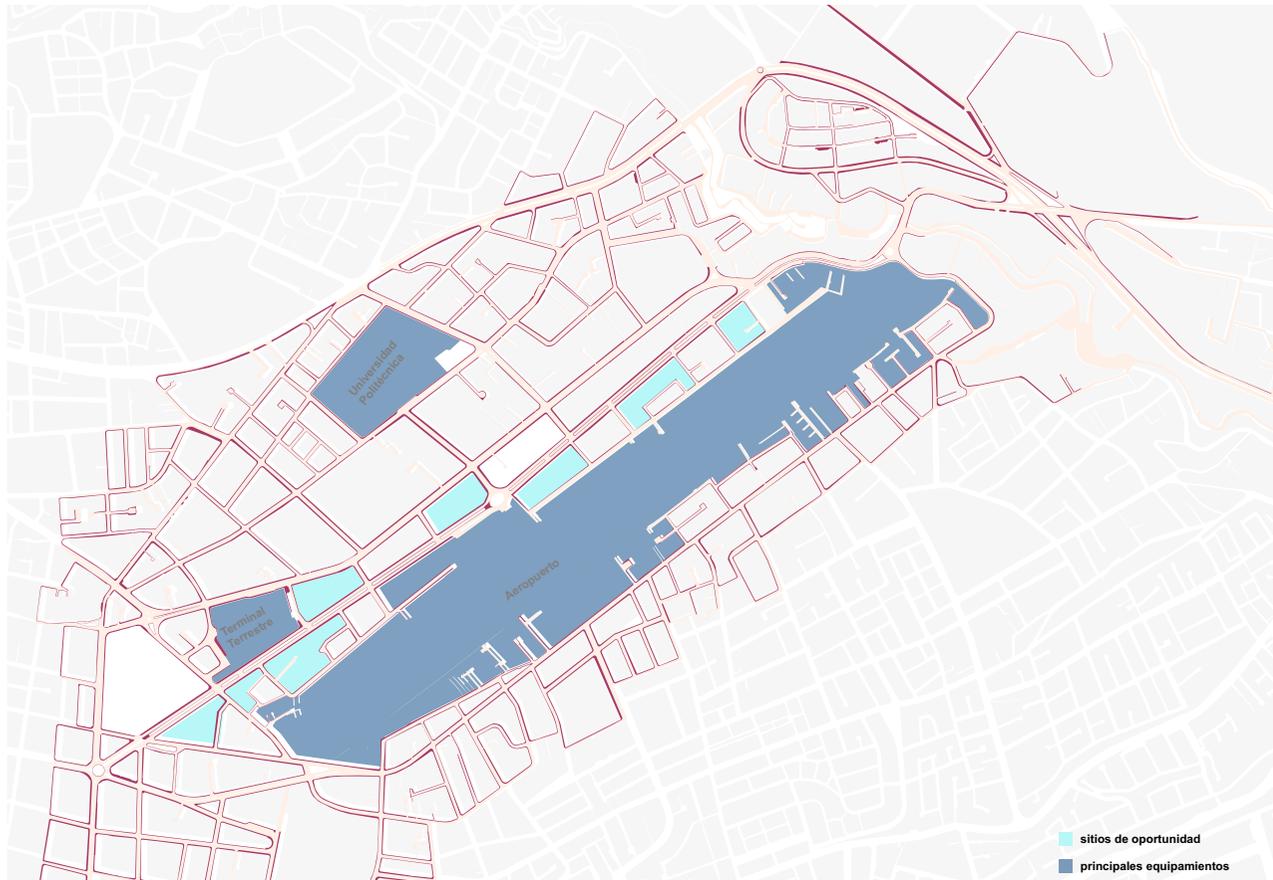
REPARTO DEL VIARIO PÚBLICO

El reparto de circulación en la zona de estudio en la Av.España muestra que el 70,97% es destinado para la movilidad vehicular y solo 29,03% para los flujos peatonales por lo que existe un déficit de espacio público destinado para los peatones.

índice actual



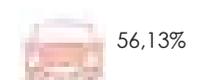
- veredas
- vias vehiculares
- manzanas



REPARTO DEL VIARIO PÚBLICO

Para un aumento del espacio público dentro de la zona de estudio se propondrá generar espacios públicos en cada uno de los sitios de oportunidad que se intervengan dando una prioridad al peatón y no al vehículo privado esto se logrará mediante los cambios en las secciones viales propuestas tanto en la Av.España como en las vías de grado 30 de esta manera las vías de grado 40 abastecerán para el reparto vial mayor siendo esta las de mayor flujo vehicular mientras que en la Av.España se reducirá el flujo vehicular con la implementación de un solo carril para ambos sentidos dando una prioridad al transporte público convirtiéndose en una vía destinada para el flujo peatonal acompañada de espacios públicos en los sitios de oportunidad a lo largo de la Av. España reduciendo en medida el flujo vehicular actual.

Índice propuesto con la restructuración vial de la Av.España

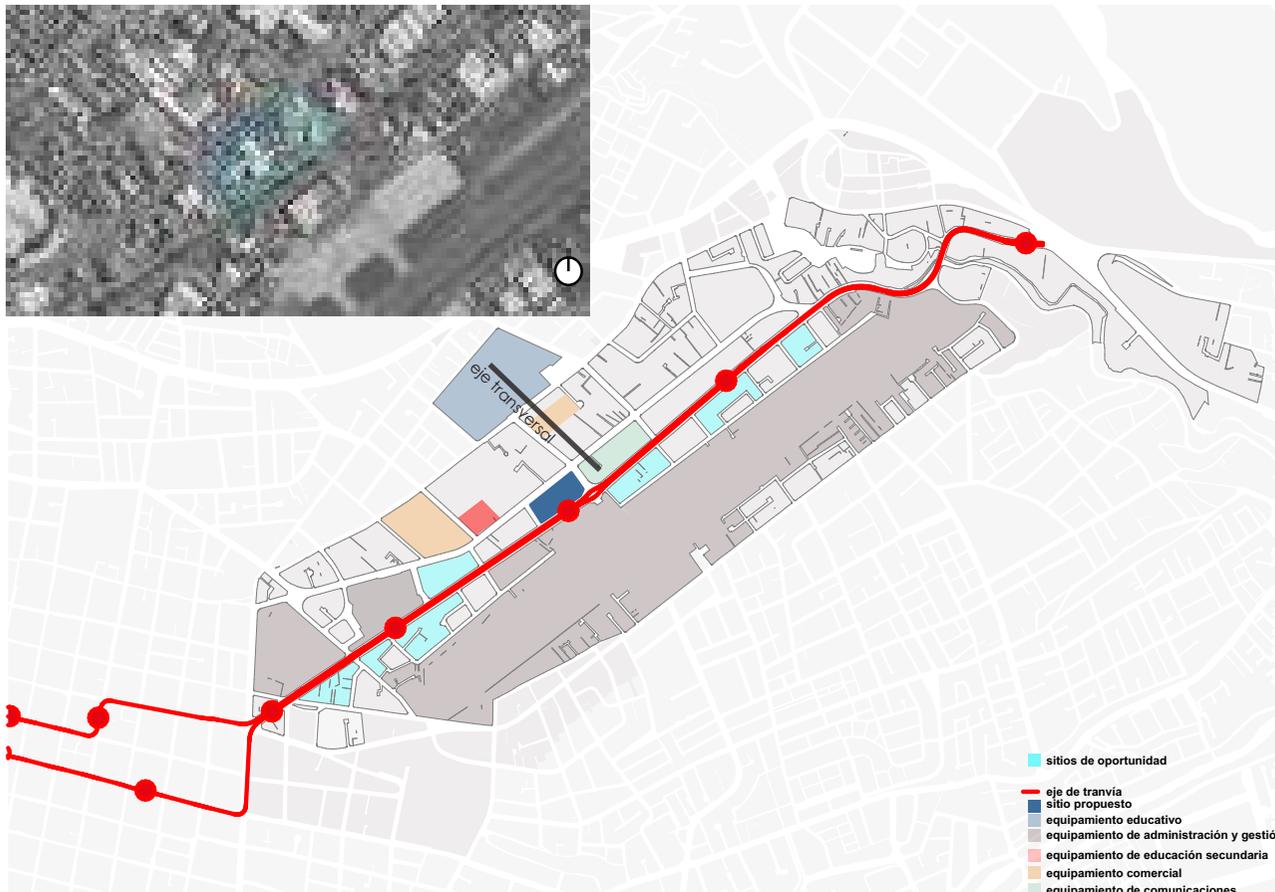






3.3

ANÁLISIS Y
ESTRATEGIA A NIVEL
DE **MANZANA**



UBICACIÓN

De los sitios de oportunidad propuestos se eligió el sitio que se encuentra ubicado en la Av. Aspaña y la Av. Gil Ramirez Dávalos entre la calle Francisco Pizarro y Av. Elia Liut.

Para la elección del sitio se tomo en cuenta diferentes aspectos:

El sitio presenta una conexión directa con un eje transversal como lo es la Av. Elia Liut el cual nos ayudará a entender el sitio permitiendo la creación de espacios públicos que conecten la universidad con la Av. España fomentando el uso del transporte público

El sitio posee un alto potencial para ser revitalizado ya que se encuentra localizado con la salida principal del aeropuerto el cual ayudara a fomentar al turismo siendo una puerta de entrada para la ciudad y para las personas que utilizan este medio de transporte (turistas).

El sitio propuesto presenta características para ser un punto de encuentro ya que alrededor de este se encuentran un mayor numero de equipamientos posibles a conectar permitiendo de esta manera revitalizar la manzana fomentando su uso.



NODOS

El congestionamiento alrededor de la manzana tanto vehicular como peatonal se produce en las esquinas, siendo puntos conflictivos al ser manzanas de dimensiones largas, esto se evidencia en la vida diaria de los habitantes que transitan por el sector debido a la movilización a sus lugares de trabajo, estudio, etc.

BORDES

Cercano al terreno tenemos importantes bordes de conexión como la Av. Gil Ramírez Dávalos, Av. Elia Liut y la Av. España, los mismos que son de alto tráfico diariamente.

Los bordes secundarios tienen menor cantidad de tráfico, pero no dejan de ser importantes ya que permiten una conexión directa entre avenidas y equipamientos que rodean al sector.



DISTRIBUCIÓN DEL VIARIO PÚBLICO

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

Área total 0,90 ha
Área peatón 0,22 ha
Área vehículo 0,78 ha





ÁREA PÚBLICA VS ÁREA PRIVADA

La manzana presenta las siguientes características en cuanto a la diferenciación de área pública vs área privada:

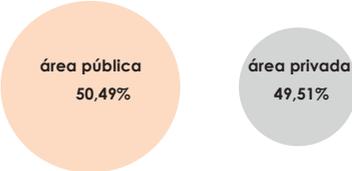
actual:

Área total 2,3ha
Área pública 0,65 ha
Área privada 1,65 ha

Con la implantación del proyecto se obtiene una mayor área destinada al uso público y se reduce el área privada.

propuesta:

Área total 2,3ha
Área pública 1,3ha
Área privada 1,0ha





ÁREA PÚBLICA MINERAL VS VEGETAL

Del total de área destinada para uso público se divide en vegetal y mineral, revelando estos valores:

Área total 0,88 ha
Área mineral 0,88 ha
Área vegetal 0,00 ha





ÁREAS VERDES VS ESPACIOS PÚBLICOS

Con la nueva implantación se crean espacios verdes destinados al uso del peatón así como incorporación de espacios públicos a manera de plazas que permita una conexión óptima con los diferentes usos y actividades que posee el sector.

Con esta propuesta se pretende mejorar los índices de área verde y espacio público.

índice actual:



Espacio público
8,08%



área verde
0% m^2/hab

índice propuesto:

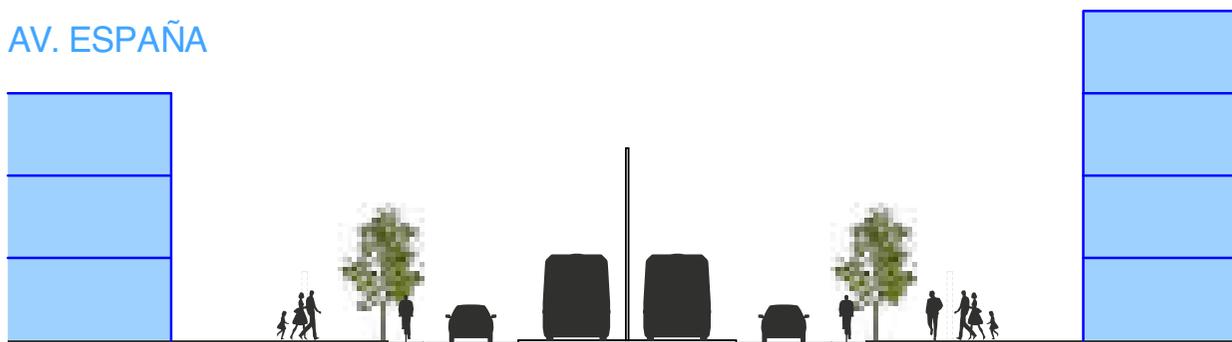


Espacio público
25%



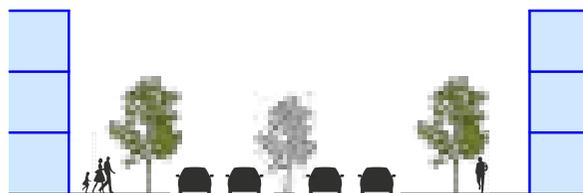
área verde
10-12% m^2/hab

AV. ESPAÑA



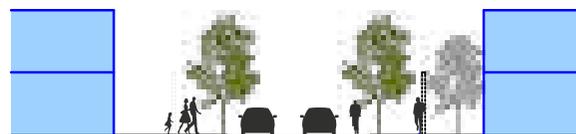
- av españa
- cambio de seccion vial para insentivar uso de transporte publico
 - se genera 2 carriles vehiculares
 - se plantea una ciclovia a todo lo largo del eje de la av.españa
 - se genera aceras mas amplias para una correcta circulacion vehicular

(via 40)



- vias 40 (av.gil ramirez davalos y calle vieja)
- nuevas vias para alto trafico
 - incorporacion de 4 carriles y una parterre central
 - sistema arbolizado a lo largo de la av.gil ramirez davalos

(via 30)



- Vias 30 (av. elia liut)
- configuradas por aceras mas amplias generando espacio público y vegetación
 - sistema de plataforma unica

REPARTO VEHICULAR VS SUPERFICIE PEATONAL

Se propondrá una nueva sección vial a lo largo de la Av. España y la Av. Elia Liut con la intención de dar mas jerarquía al peatón que al vehículo privado, por lo que se propone veredas más amplias a lo largo de la Av. España con la reducción de un carril vehicular en cada sentido acompañado con el eje del tranvía, permitiendo un mayor flujo peatonal y reducción del vehículo privado, y se incorporara ciclovías en ambos sentidos.

Para poder obtener este resultado en la Av. España se incentivará el recorrido de los vehículos privados por las vías de grado 40 las cuales servirán para abastecer a todo el tráfico privado, público(buses), interprovinciales e intercantonales que alimentan al terminal terrestre y al resto del sector, con lo resultados positivos tendremos una avenida mas amigable con el peatón y el medio ambiente a manera de crear un eje verde hacia todo el recorrido permitiendo revitalizar la zona.

indice actual:	
espacio vehicular 70,97%	espacio peatonal 29,03%
indice propuesto:	
espacio vehicular 56,13%	espacio peatonal 43,87%

FOTOGRAFIAS DEL SITIO



cámara 1



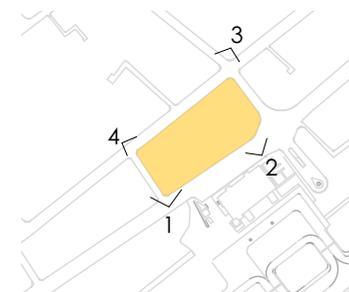
cámara 4



cámara 2



cámara 3







04 y 05

**Programa Arquitectónico
Desarrollo del Proyecto**

BLOQUE ADMINISTRATIVO	Area m ²	Cm ²	
Administración	16	1	16
Almacén	120	1	120
Recepción	24	1	24
Despacho de correo	21	2	42
Baños	40	24	960
Almacén de materiales para obra	23	1	23
Almacén de materiales	55	1	55
Oficina	24	26	624
Servicio de papelería	14	4	56
Reposo	30	4	120
Almacén de materiales	30	24	720
TOTAL m²			1884

BLOQUE PUNTO DE VENTA	Area m ²	Cm ²	
VENTA DE PRODUCTOS			
Entrada	40	4	
Recepción	4	1	
Almacén	40	4	
Almacén	4	4	
Baños	40	20	80
Almacén	24		
Almacén	40		
Almacén	24		
Almacén de materiales	4		
Almacén de materiales	20	1	
Despacho	20	1	
Almacén	12		
Almacén de materiales	20	1	
Recepción de correo	14		
TOTAL m²			144 m² (76%)

BLOQUE PUNTO DE VENTA	Area m ²	Cm ²	
VENTA DE PRODUCTOS			
Recepción	24	1	24
Almacén	24	1	24
Almacén de materiales	24	1	24
Baños	40	4	160
Almacén	24	1	24
TOTAL m²			140 m² (74%)

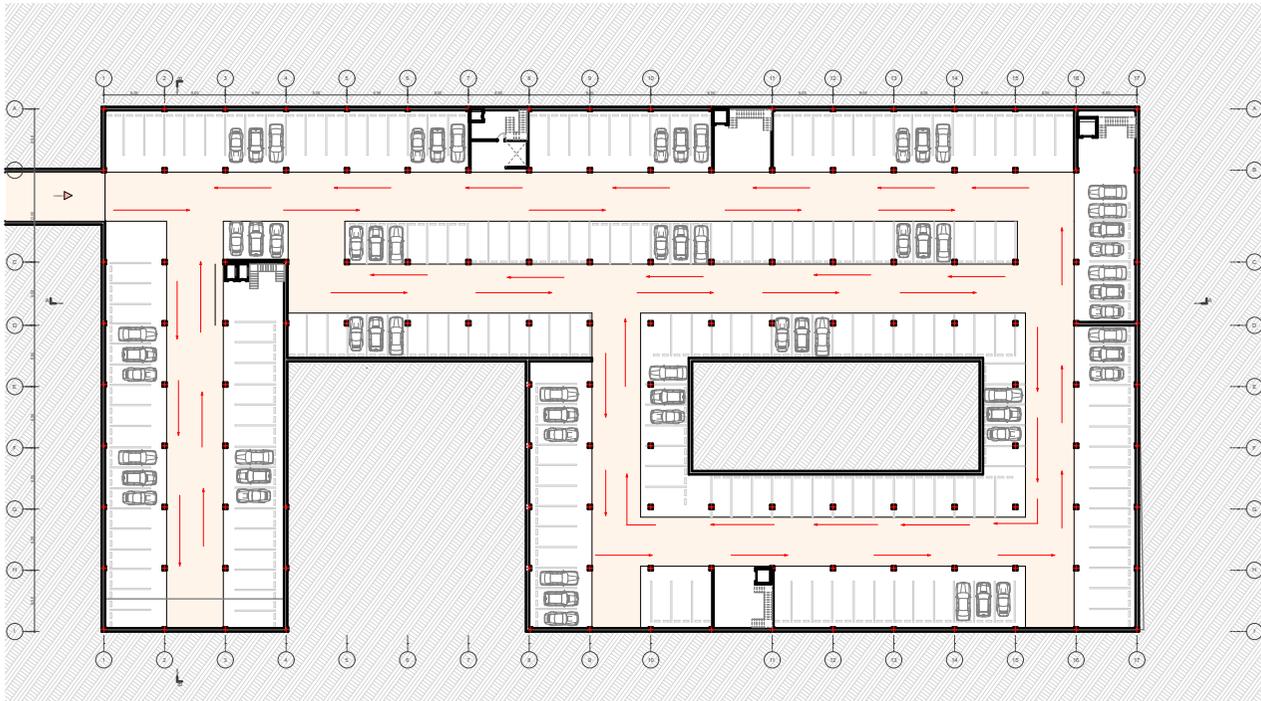
BLOQUE PLUMBOS	Area m ²	Cm ²	
Administración	16	1	16
Almacén	120	1	120
Recepción	24	1	24
Almacén de materiales	15	1	15
Baños	40	4	160
Almacén	10	1	10
TOTAL m²			245 m² (13%)

BLOQUE PUNTO DE VENTA	Area m ²	Cm ²	
Entrada	16	1	16
Recepción	16	1	16
Almacén	120	1	120
Almacén de materiales	120	1	120
Despacho de correo	21	2	42
Baños	40	20	800
Almacén de materiales / despacho	15	1	15
Almacén de materiales	16	1	16
Almacén de materiales	20	1	20
Almacén de materiales	24	24	576
Almacén de materiales	20	10	200
Oficina	24	4	96
Almacén de materiales	10	40	400
Recepción	20	1	20
Recepción de correo	14	1	14
TOTAL m²			2080 m²

BLOQUE PLUMBOS	Area m ²	Cm ²	
VENTA DE PRODUCTOS	24	20	480
Recepción	14	20	280
Baños	40	20	800
TOTAL m²			1560 m²



IMPLANTACION



PLANTA PARQUEADERO

La planta de parqueaderos se resuelve en dos segmentos unos para el servicio del hotel y el para servicio público.

Posee un recorrido de 6m libres para circulación, mientras que posee 7,50 m libres para estacionar 3 vehículos.

Hotel



60 parqueaderos

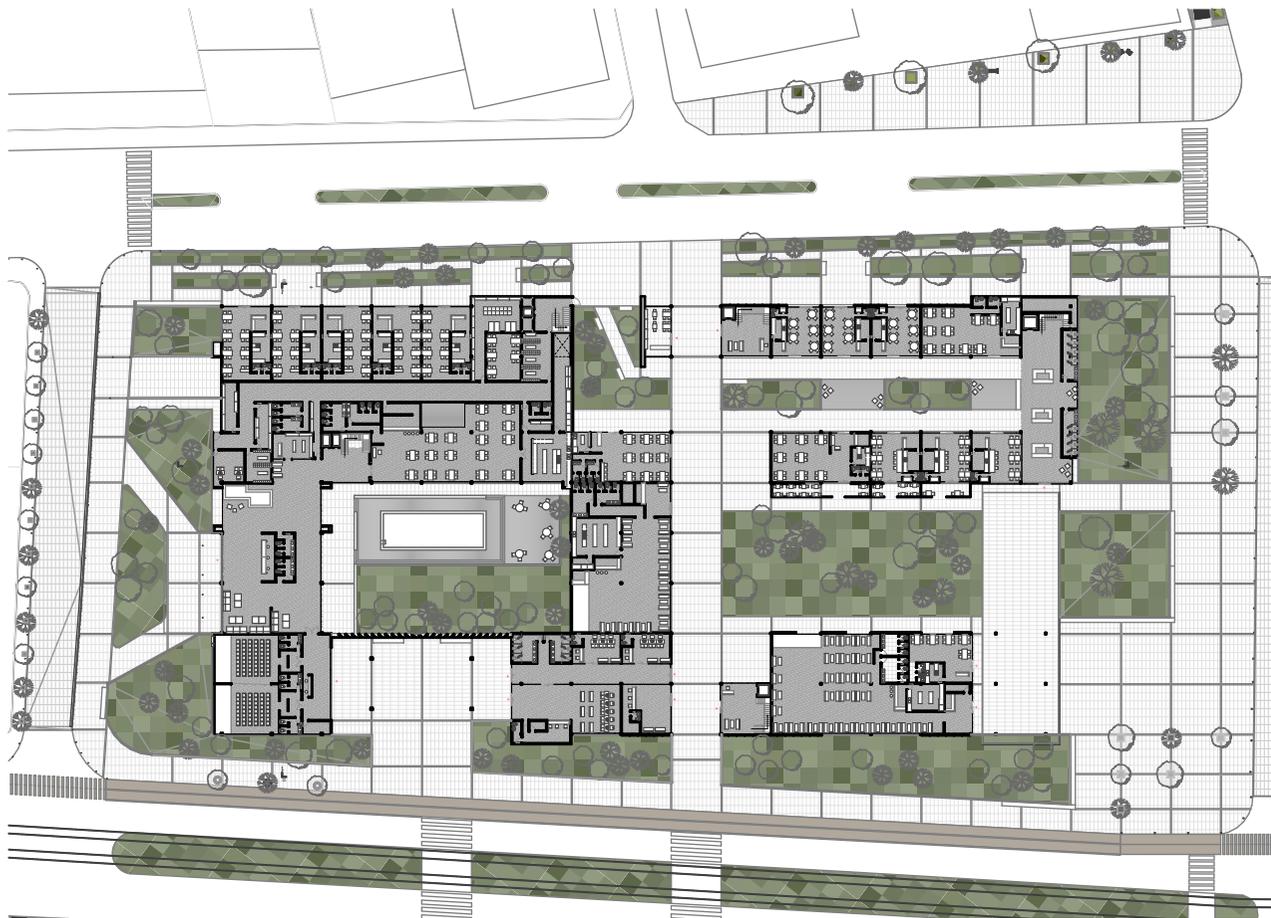
Públicos



190 parqueaderos



ESCALA 1:900



PLANTA BAJA ARQUITECTÓNICA

El proyecto consta de 3 bloques principales implantados de manera que se aprovechen todas las conexiones propuestas, acompañadas de espacios públicos y áreas verdes que ayuden a reactivar la zona siendo un proyecto que funcione las 24 horas del día.



ESCALA 1:1000

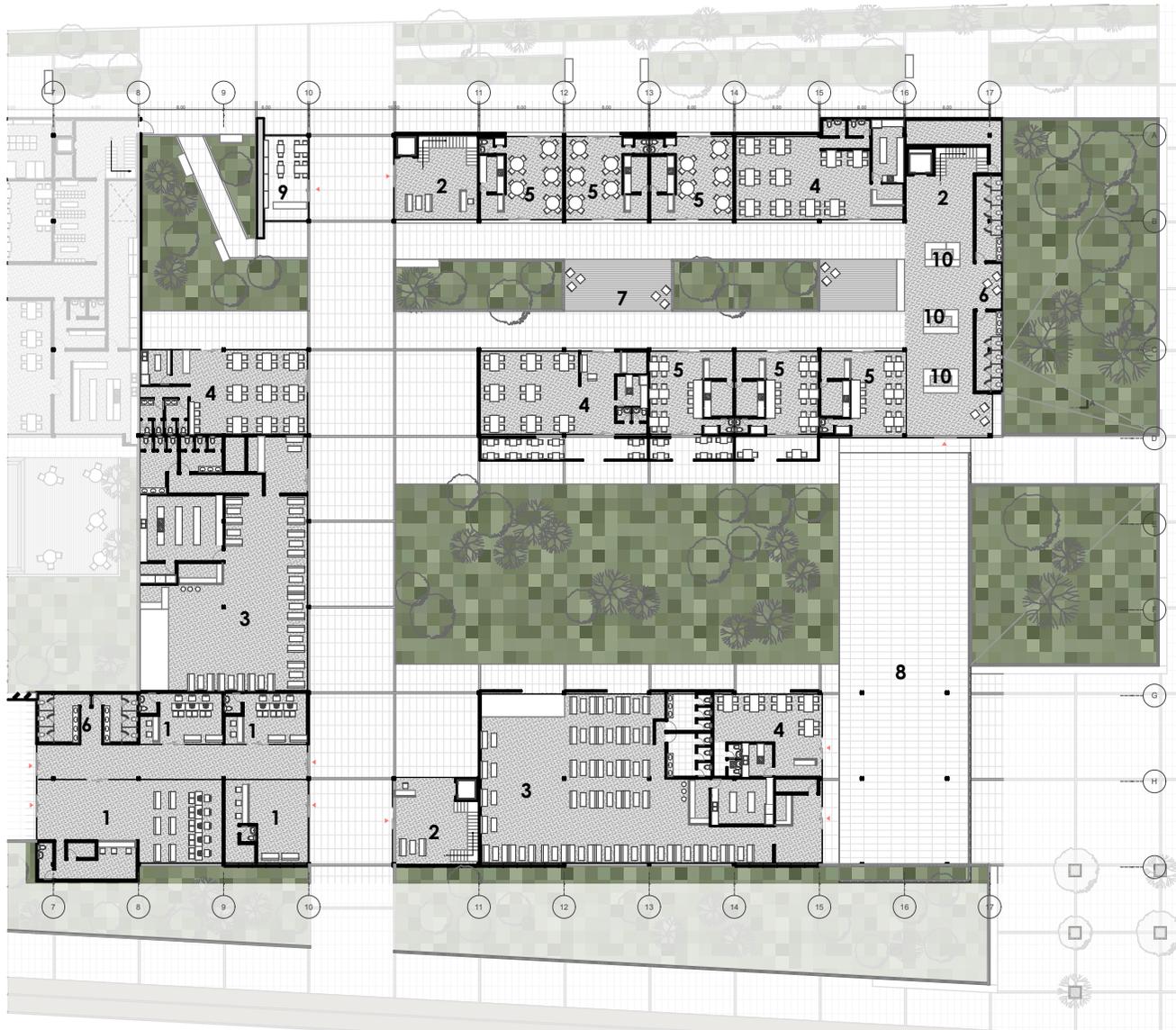


PLANTA BAJA ARQUITECTÓNICA (HOTEL)

- 1 vestíbulo hotel
- 2 auditorios
- 3 circulación vertical usuarios
- 4 bar-restaurante
- 5 lavandería
- 6 circulación vertical de servicios y salida de emergencia
- 7 casilleros
- 8 cuarto de utilerías
- 9 comercios tipo 1
- 10 comedor trabajadores
- 11 cuarto frío de restaurante
- 12 cocina
- 13 piscina

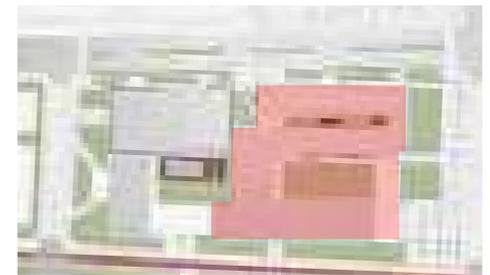


ESCALA 1:500

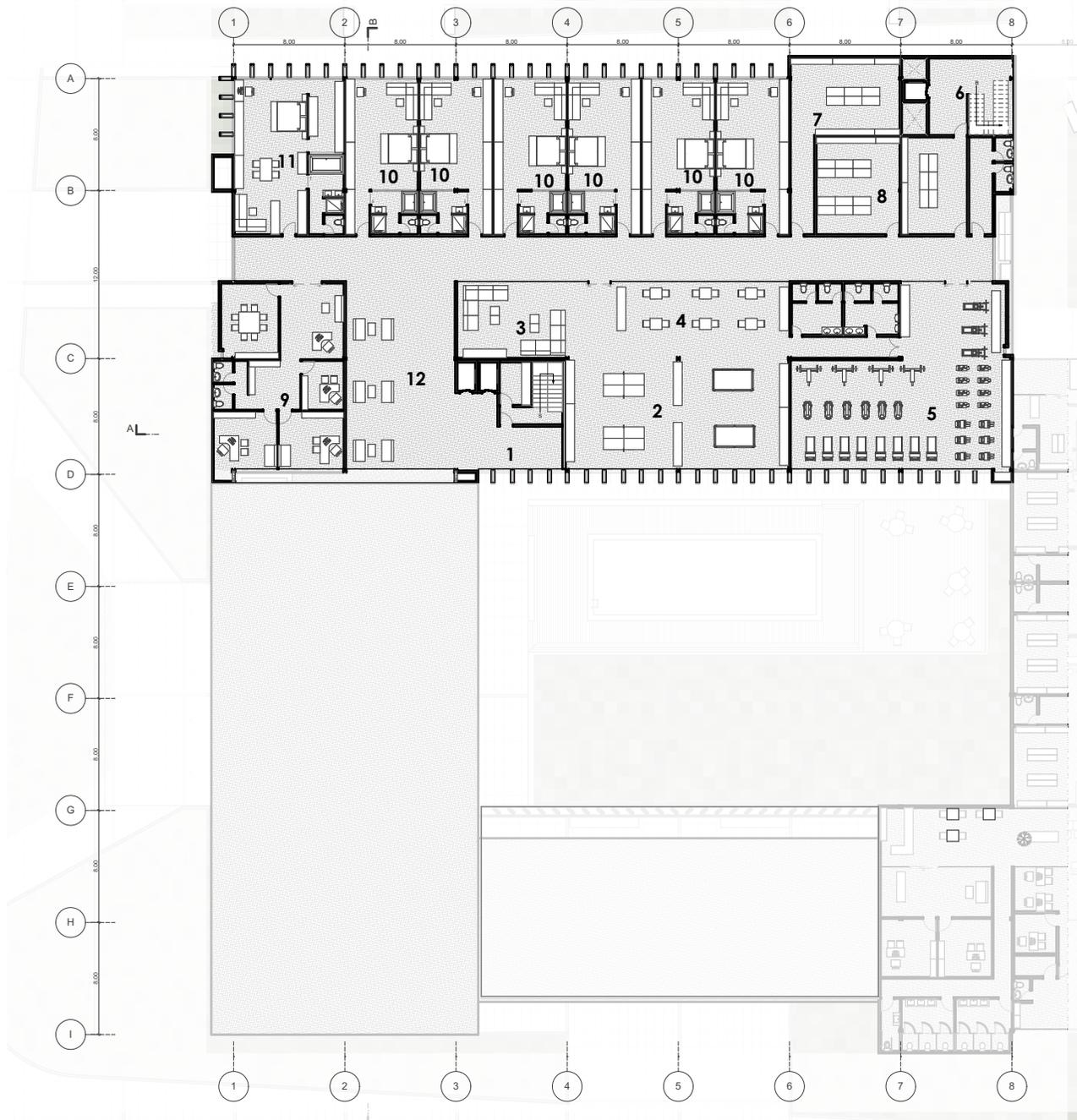


PLANTA BAJA ARQUITECTÓNICA (CENTRO COMERCIAL)

- 1 locales de servicios varios
- 2 circulación vertical
- 3 bar-restaurante
- 4 restaurantes tipo 1
- 5 locales comerciales tipo 2
- 6 baños públicos
- 7 calle peatonal
- 8 pabellón de ingreso a bloque comercial
- 9 tienda de regalos
- 10 islas de servicios



ESCALA 1:600

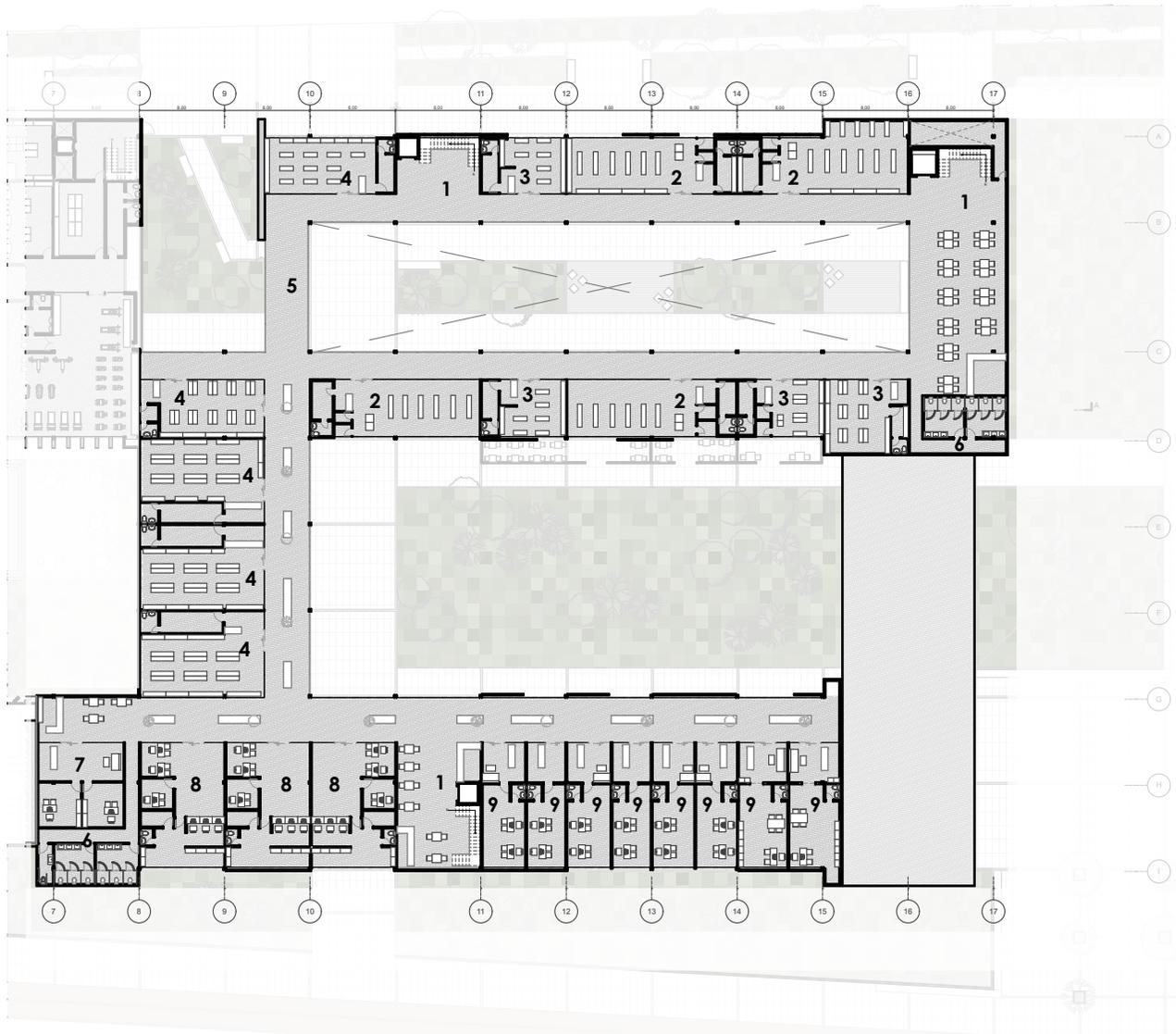


PLANTA ALTA ARQUITECTÓNICA (HOTEL)

- 1 circulación vertical usuarios.
- 2 sala de juegos.
- 3 sala de televisión.
- 4 mesas de lectura.
- 5 gimnasio.
- 6 circulación vertical de servicio y salida de emergencia.
- 7 cuarto de utensilios de piso.
- 8 cuarto de maletas.
- 9 oficinas administrativas.
- 10 habitaciones sencillas (40m2).
- 11 habitación suit jr.
- 12 vestíbulo de planta

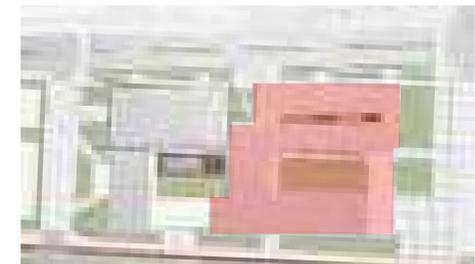


ESCALA 1:500

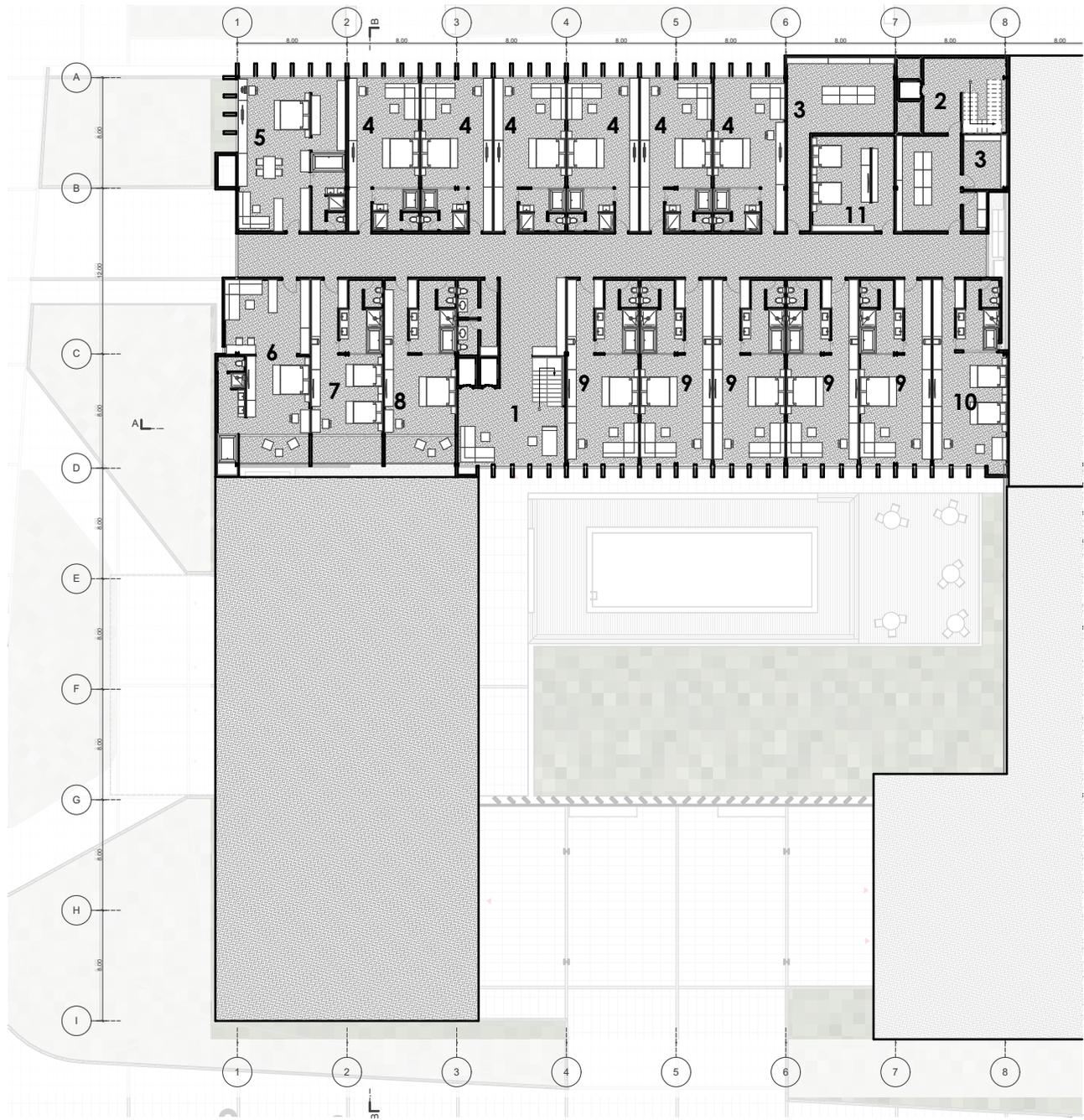


PLANTA ALTA ARQUITECTÓNICA (CENTRO COMERCIAL)

- 1 circulación vertical
- 2 local comercial tipo 1 (75m2)
- 3 local comercial tipo2 (36 m2)
- 4 local comercial tipo 3 (50 m2)
- 5 puente de conexión
- 6 S.S.H.H.
- 7 oficina administrativas
- 8 oficinas bancarias
- 9 oficinas profesionales



ESCALA 1:600

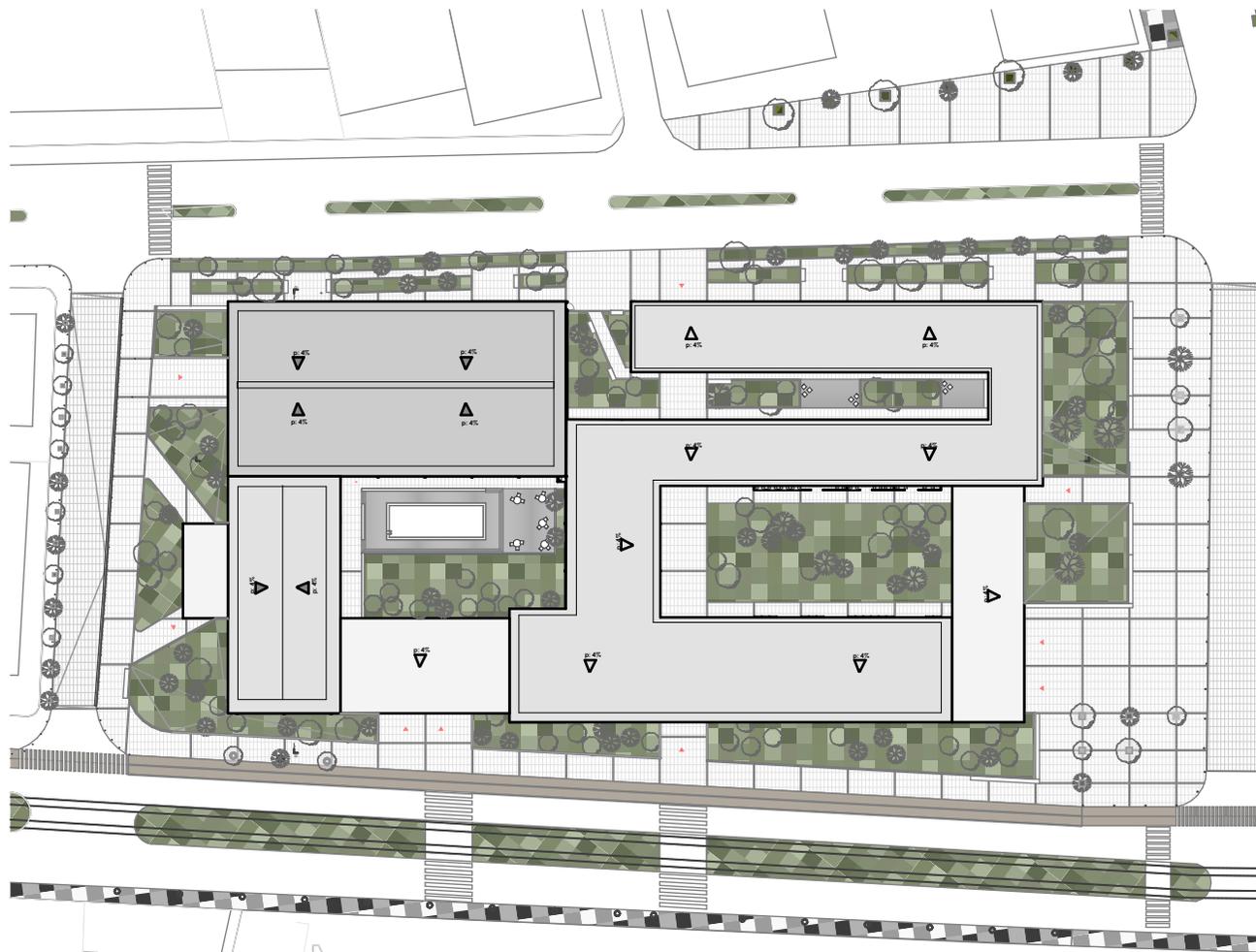


2,3,4,5 PLANTA ALTA ARQUITECTÓNICA (PLANTA TIPO HAB)

- 1 circulación vertical y vestíbulo de piso
- 2 circulación vertical de servicio y salida de emergencia
- 3 cuarto de utilerías
- 4 habitaciones tipo 1 (45m²)
- 5 suit jr.
- 6 suit presidencial (50m²)
- 7 suit doble (50 m²)
- 8 habitación tipo 2 (47 m²)
- 9 habitación tipo 3 (47 m²)
- 10 habitación doble (47 m²)
- 11 habitación de servicio



ESCALA 1:500



PLANTA DE CUBIERTAS GENERAL



ESCALA 1:1000





Elevaciones

Elevación Sur
Elevación Norte
Elevación Oeste
Elevación Este







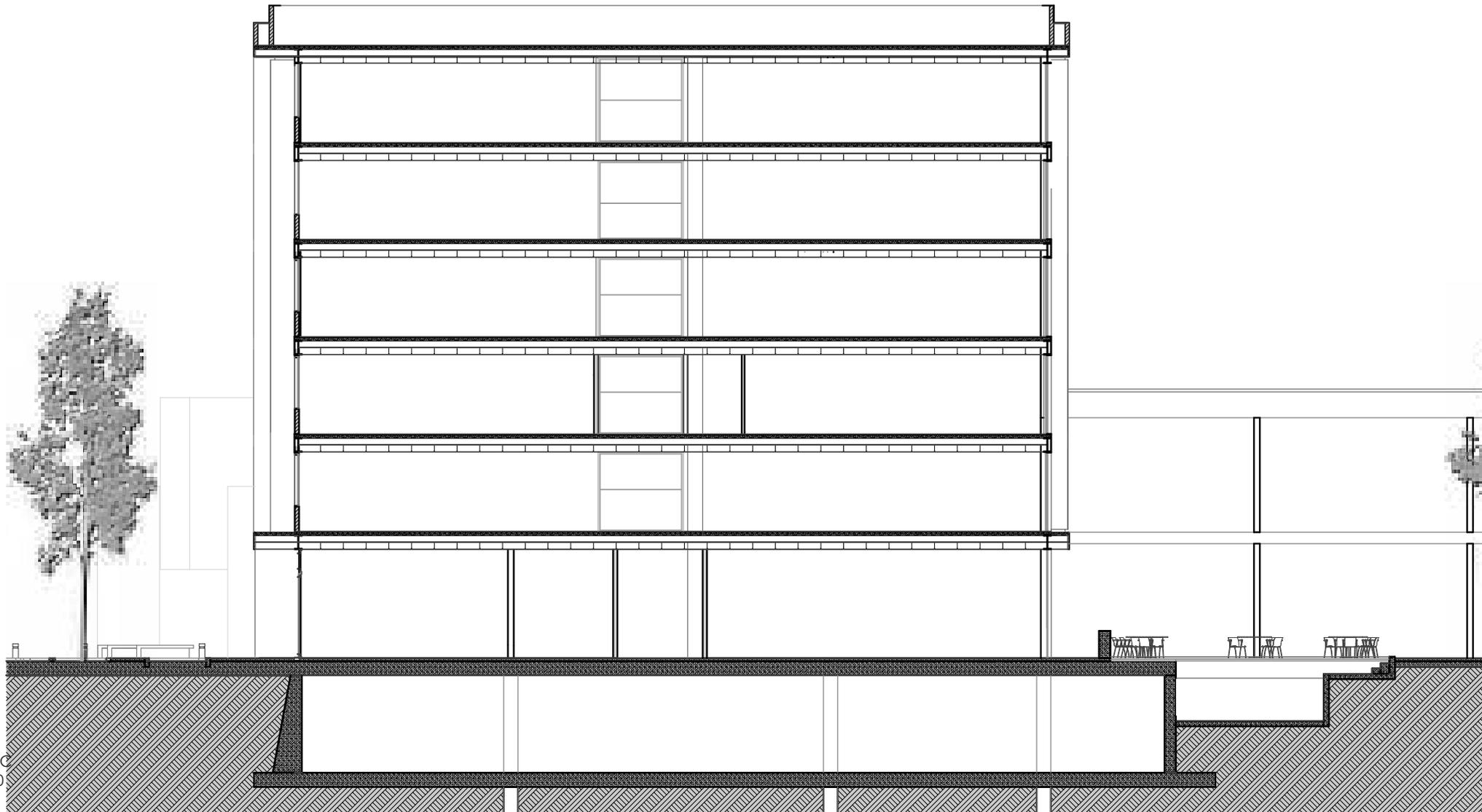




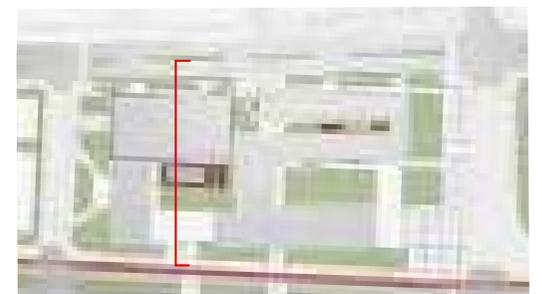
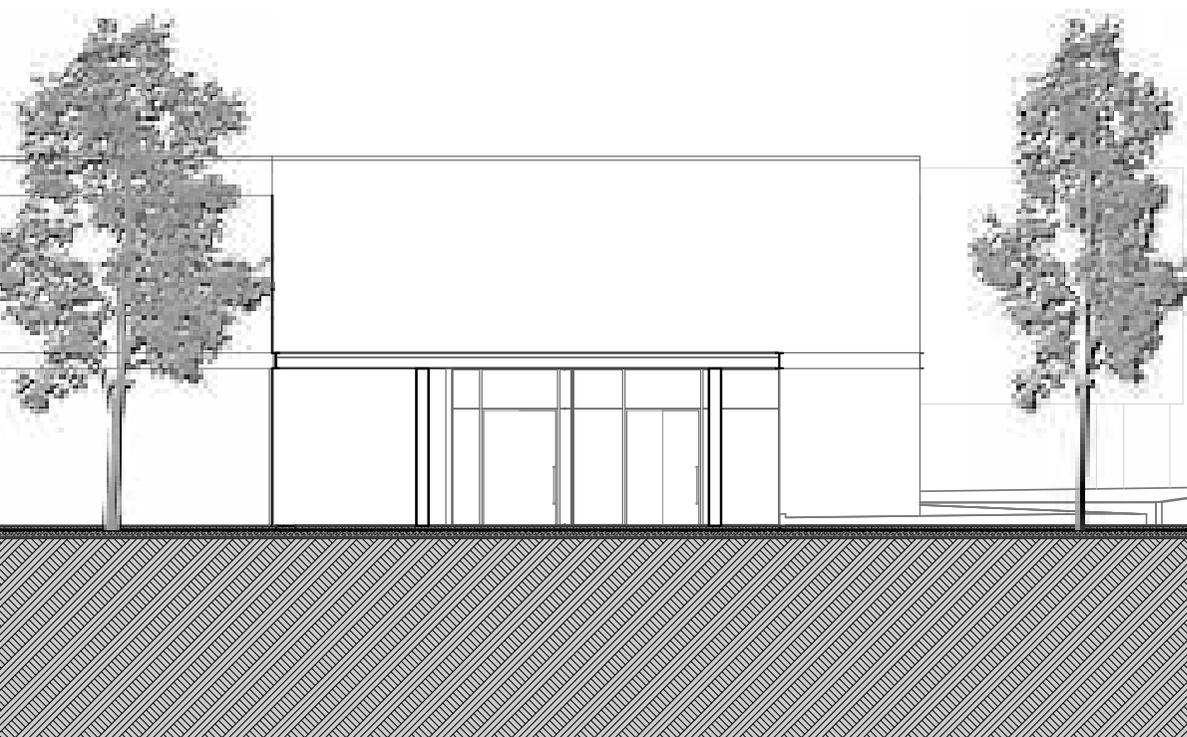






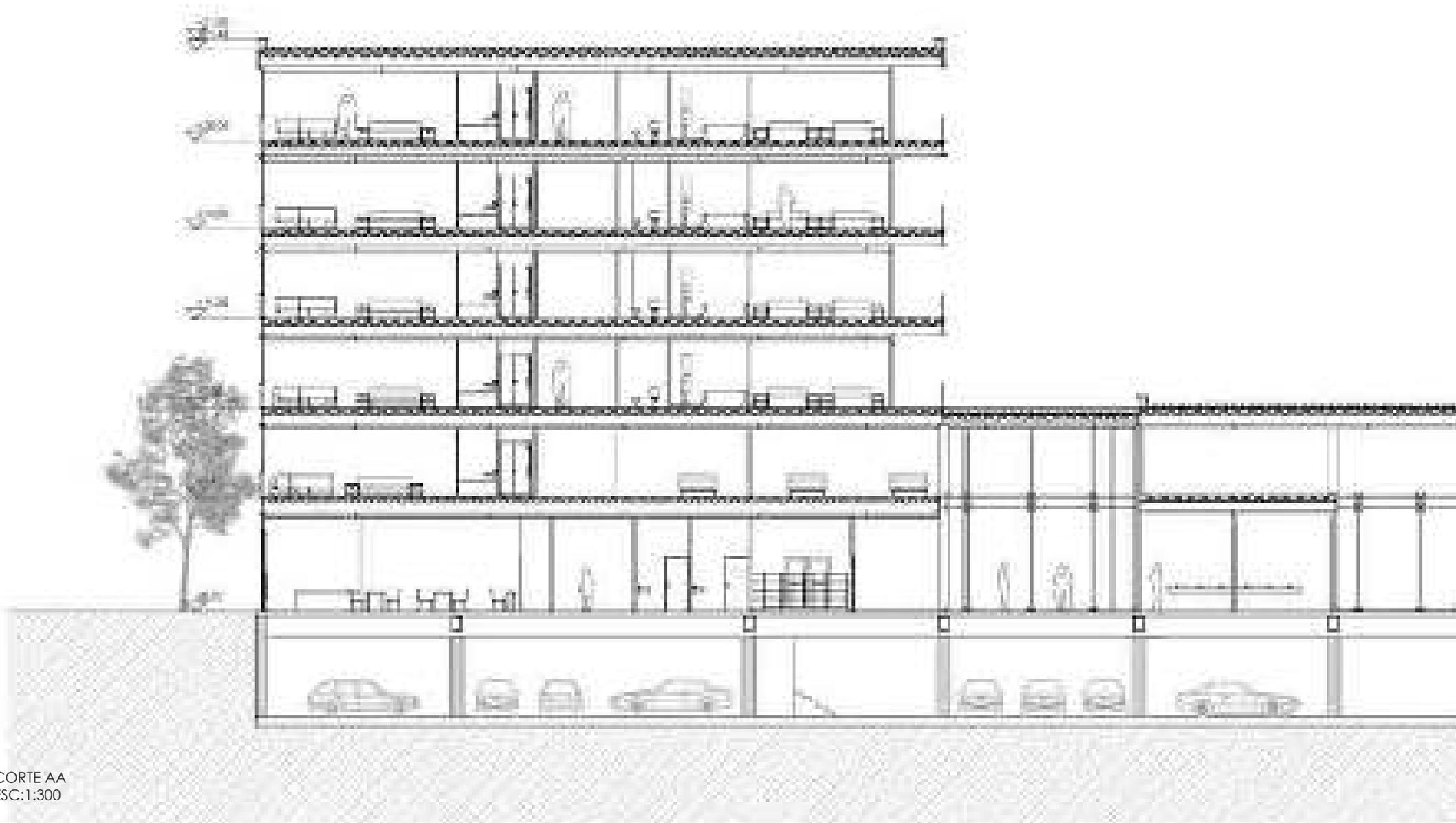


CORTE CC
ESC:1:200

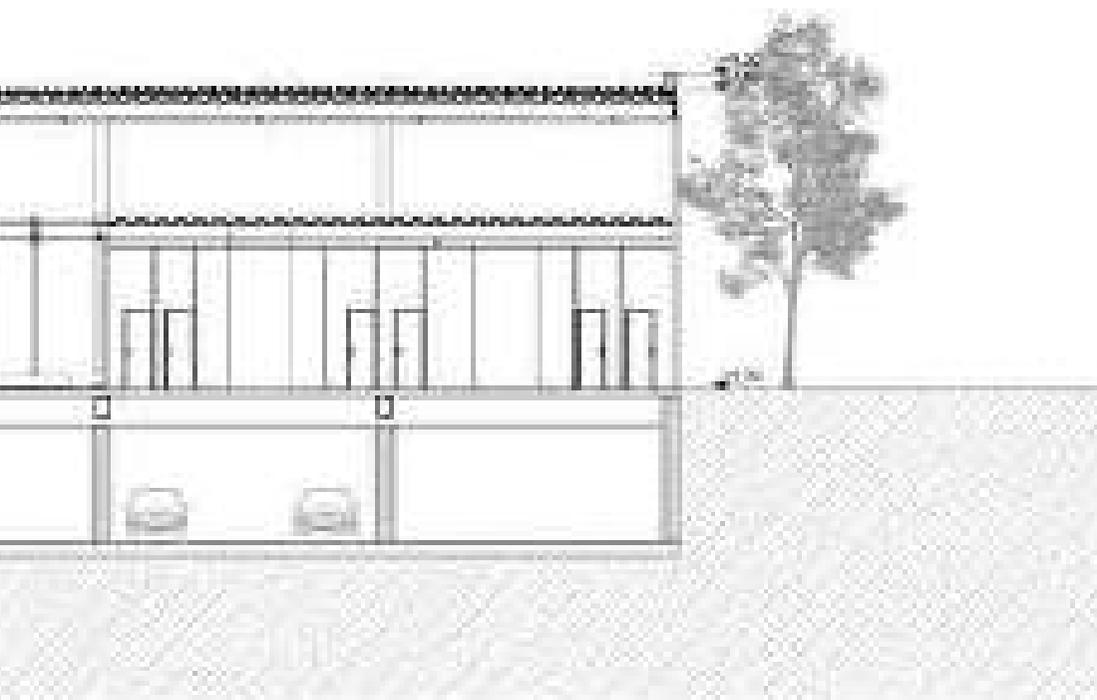








CORTE AA
ESC:1:300



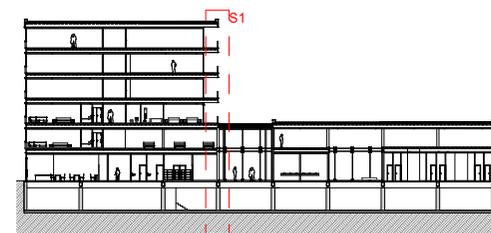
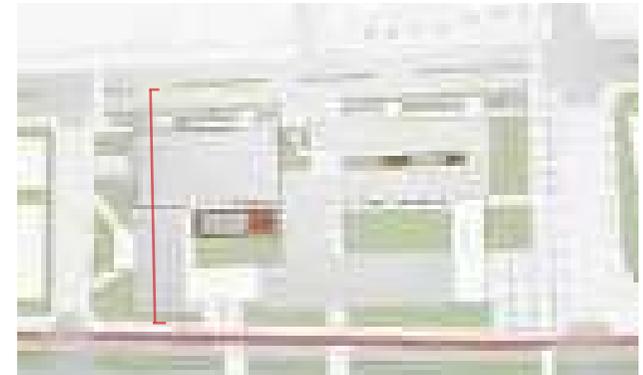
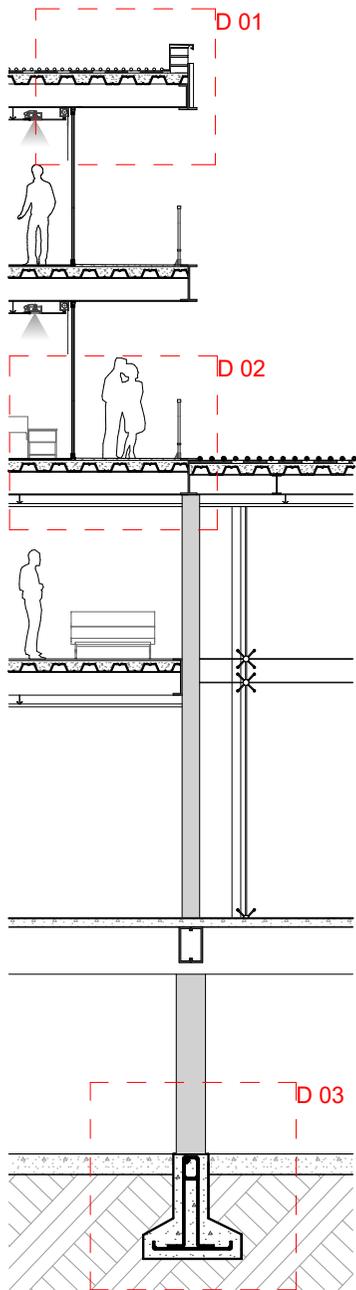




5.1

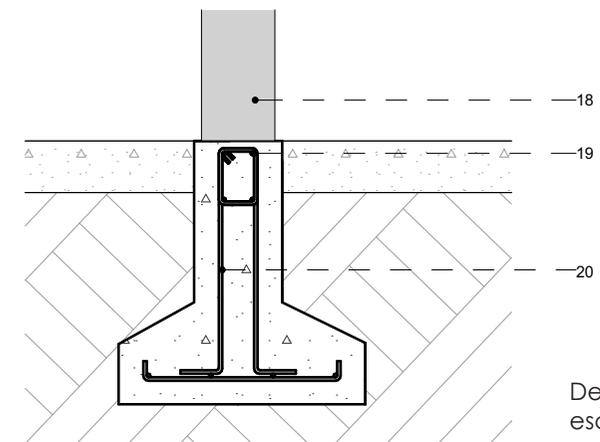
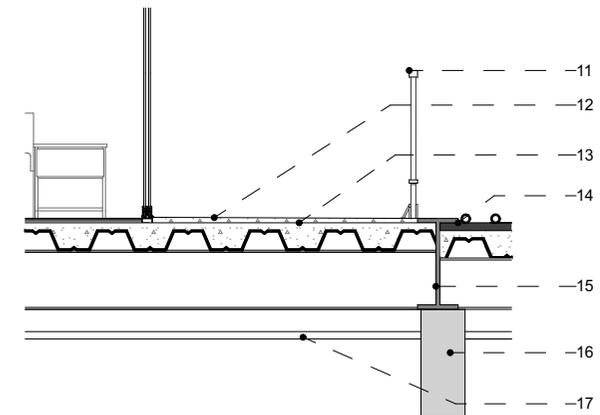
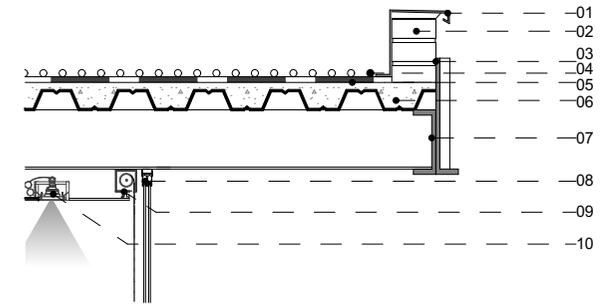
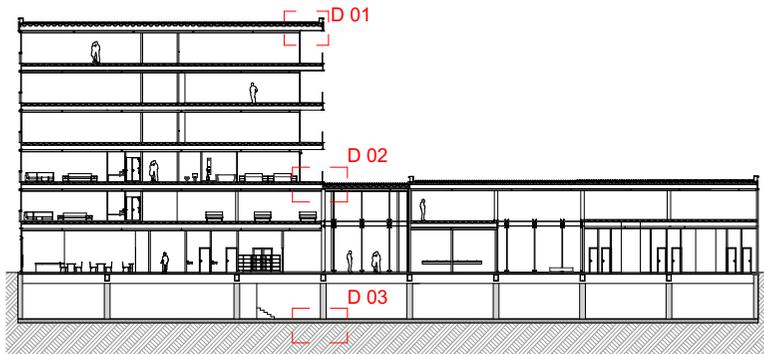
Secciones constructiva

Sección Constructiva 1
esc: 1:75



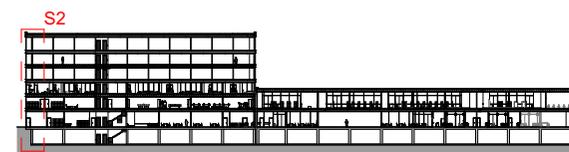
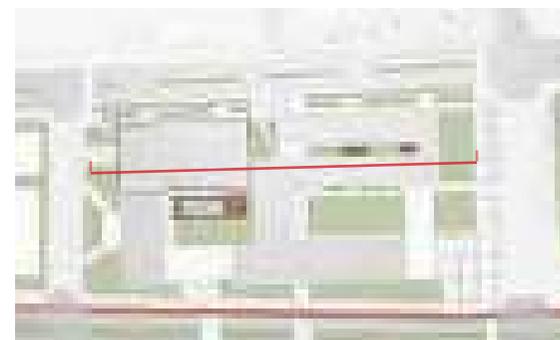
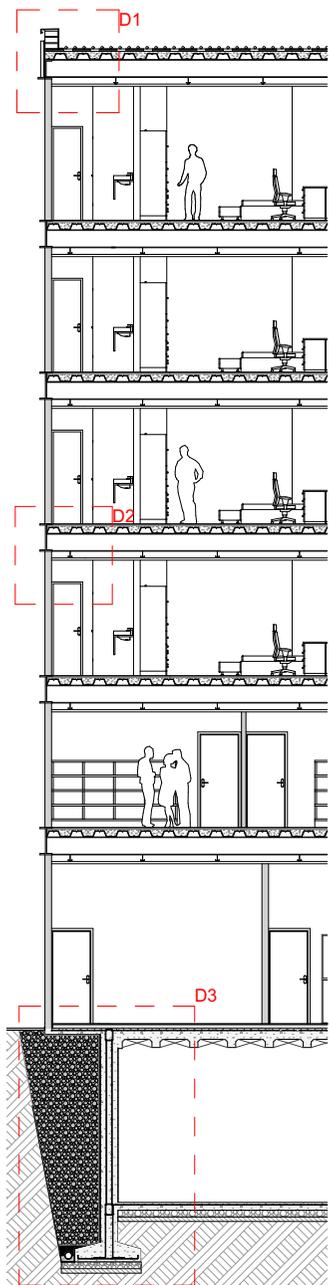
Listado de Materiales

- 01 Goterón metálico
- 02 Ladrillo de obra 29x14x0,09 cm
- 03 Perfil L de acero para cierre
- 04 Capa de grava lavada para Cubierta
- 05 Aislante Asfáltico
- 06 Placa Colaborante de 15cm y hormigón fundido de 240 kg/cm² y malla electrosoldada
- 07 Perfil C metálico
- 08 Carpintería metálica para ventana
- 09 Persiana
- 10 Luz LED oswram 110v
- 11 Pasamanos de vidrio templado de 10 líneas
- 12 Rastrera de madera 5x5cm
- 13 Piso de hormigón para exterior
- 14 Viga de cierre IPE 300
- 15 Viga principal IPE 500
- 16 Columna metálica HEB 300
- 17 Cielo raso de yeso cartón 5mm
- 18 Columna cajón G
- 19 Zapata aislada
- 20 Fundición de Hormigón con malla electrosoldada.



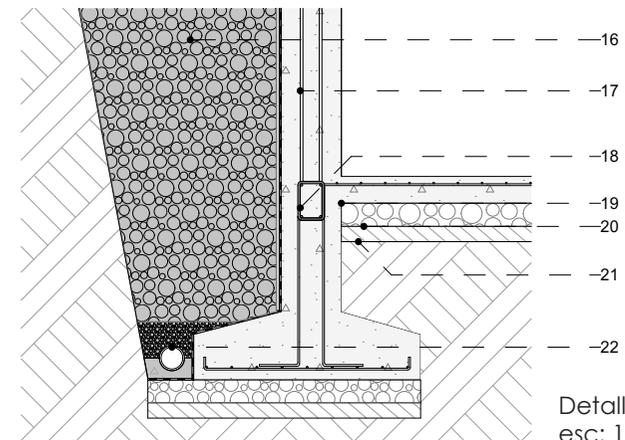
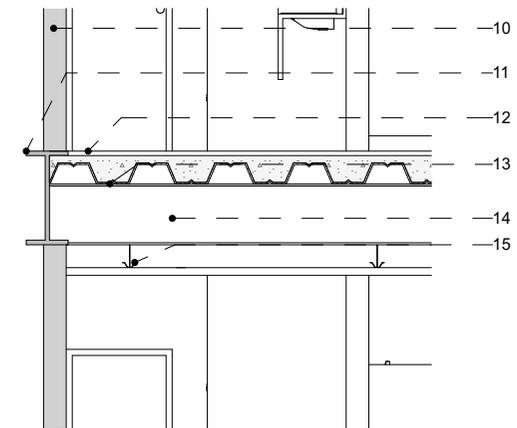
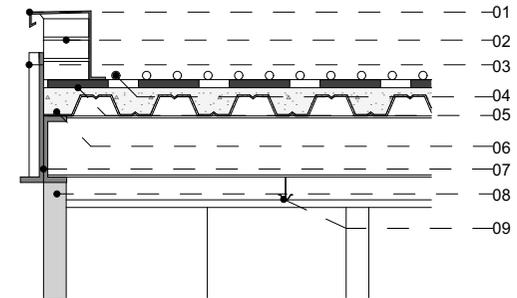
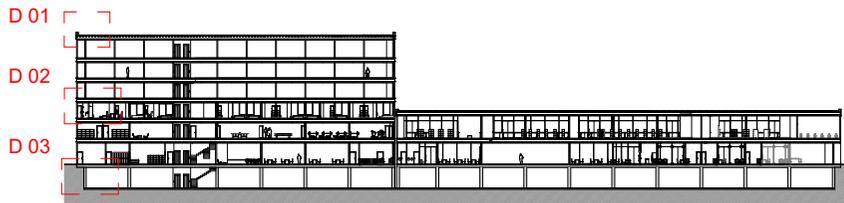
Detalles Constructivos
esc: 1:25

Sección Constructiva 2
esc: 1:75



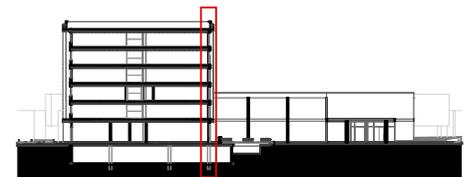
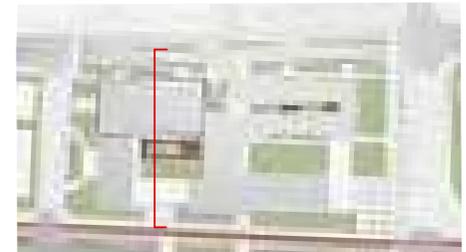
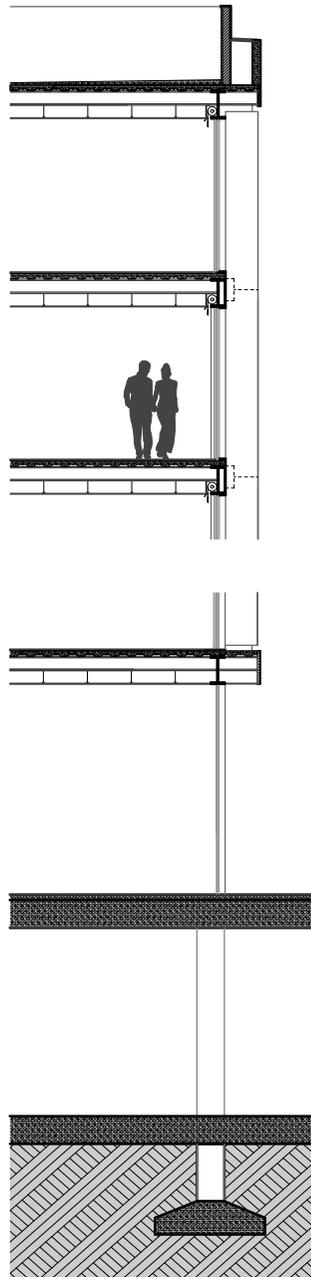
Listado de Materiales

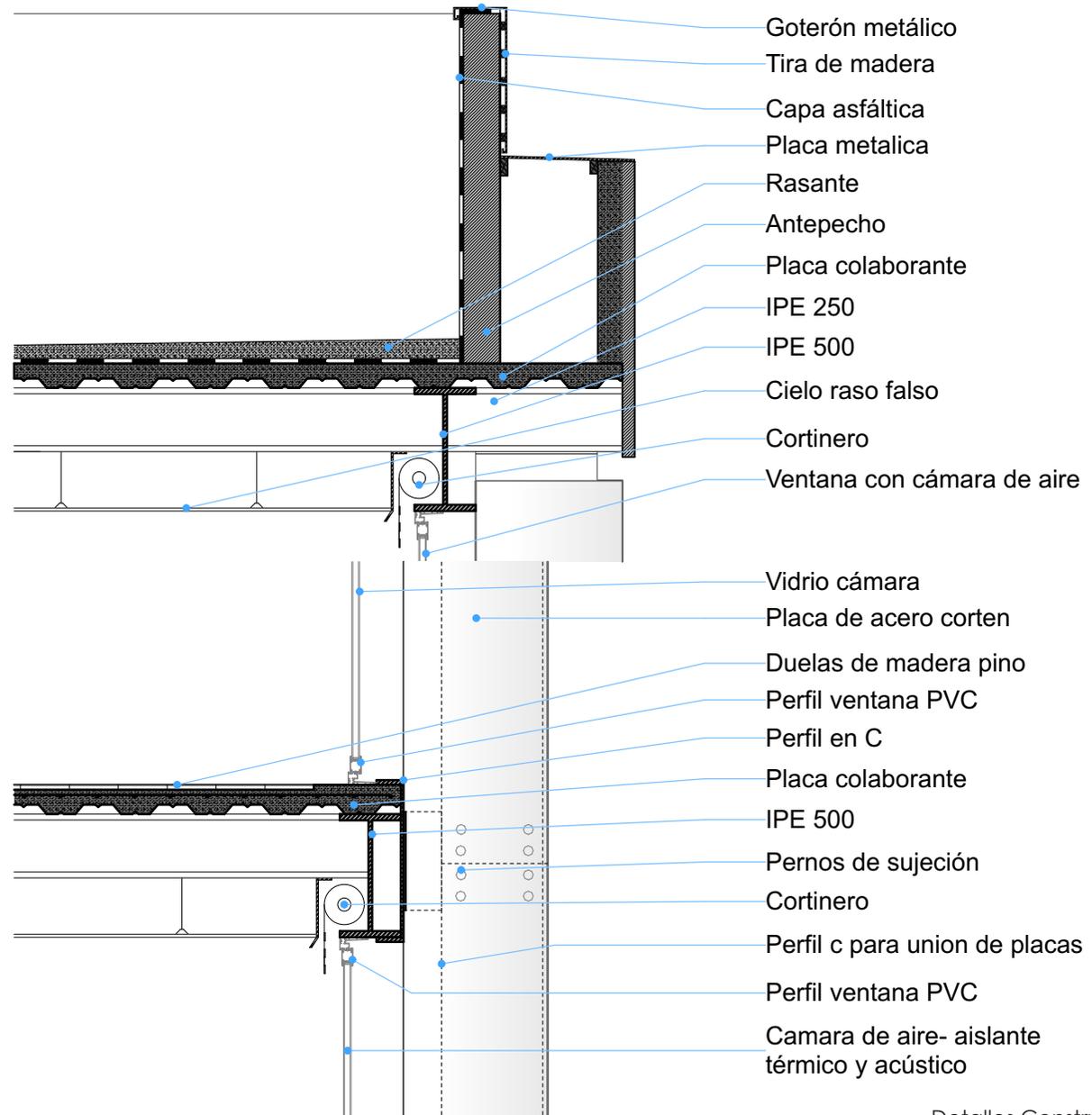
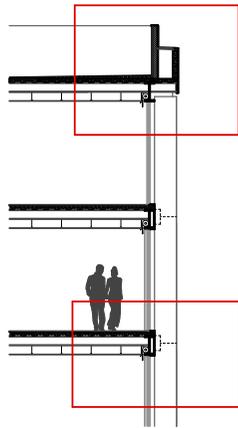
- 01 Goterón metálico
- 02 Ladrillo de obra 29x14x0,09 cm
- 03 Placa de acero para cierre
- 04 Capa de grava lavada para Cubierta
- 05 Aislante Asfáltico
- 06 Placa Colaborante de 15cm y hormigón fundido de 240 kg/cm² y malla electrosoldada
- 07 Perfil C metálico
- 08 Pared de ladrillo 29x14x0,09 cm
- 09 Sujecciones de aluminio para cielo raso.
- 10 pared de ladrillo 29 x 14x0,09 cm
- 11 Viga de cierre IPE 300
- 12 Piso flotante de 1,5 cm
- 13 Placa Colaborante de 15cm y hormigón fundido de 240 kg/cm² y malla electrosoldada
- 14 Viga secundaria IPE 500
- 15 Sujecciones de aluminio para cielo raso.
- 16 Relleno de material de mejoramiento para armado de muro de contención
- 17 Armado de fierros R:14
- 18 Cadena de amarre en hormigón armado
- 19 Fundición de piso de hormigón armado
- 20 capa de grava lavada para piso
- 21 materiale de mejoramiento de suelo
- 22 Tubo poroso de drenaje



Detalles Constructivos
esc: 1:25

Sección Constructiva 3
esc: 1:75





Detalles Constructivos
 esc: 1:25



5.2

Visuales







VISUALES







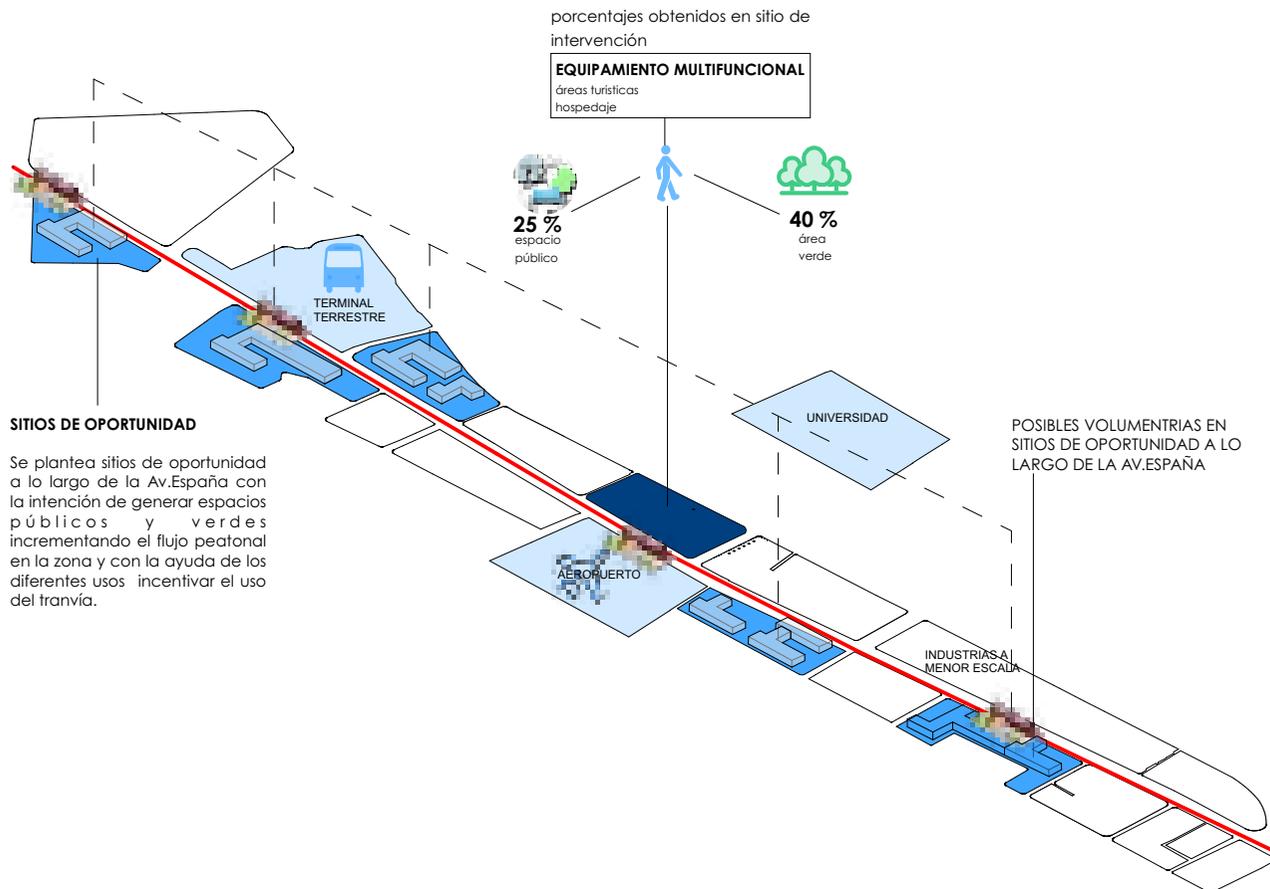




6.0

Conclusiones

URBANO

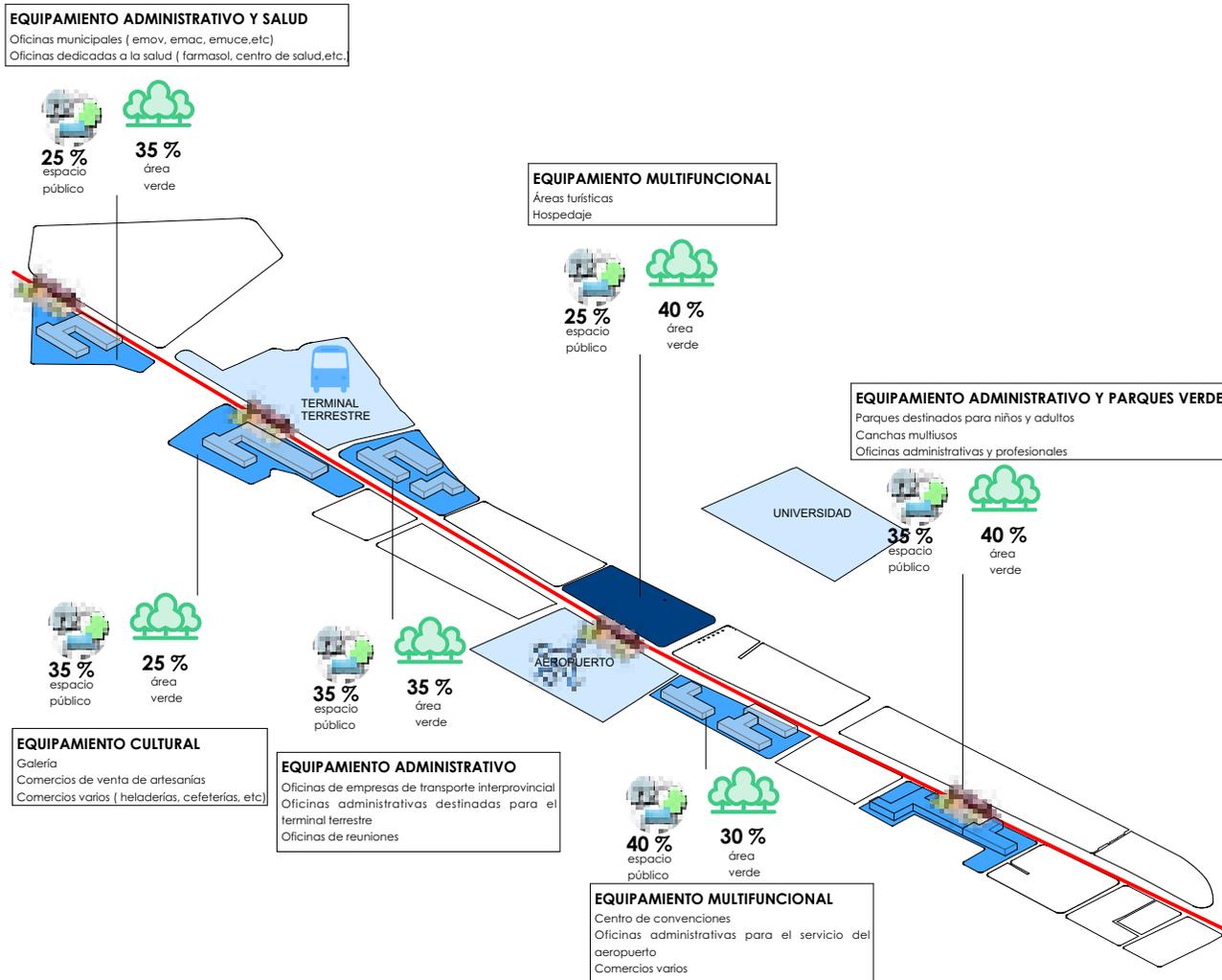


Estrategias

Con la ejecución del proyecto se determinan conclusiones importantes para una correcta intervención sobre la Av. España las mismas se encuentran ligadas exclusivamente a la implementación de áreas verdes y espacios públicos que actualmente son inexistentes a lo largo del eje de la Av. España.

Se propone determinar porcentajes óptimos destinados a áreas verdes, espacios públicos, así como los posibles usos en los sitios de oportunidad los mismos que fueron identificados por los equipamientos importantes que rodean al sector y con la implementación de las estaciones destinadas al tranvía.

URBANO

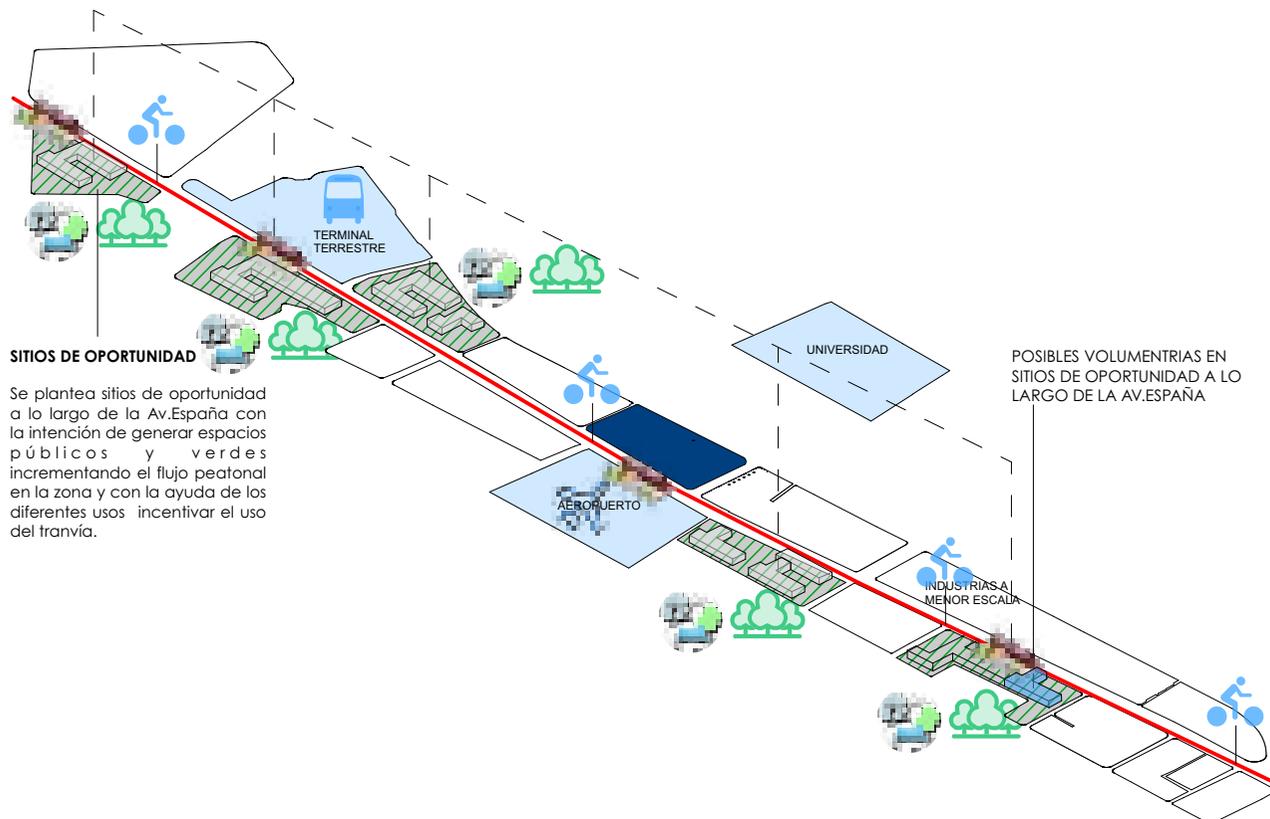


Resultado

Con la identificación de los sitios de oportunidad y los datos obtenidos en base al sitio de intervención se determinan porcentajes óptimos de áreas verdes y espacios públicos, de igual forma se determinan usos compatibles que estén acorde con los equipamientos cercanos y las estaciones del tranvía.

Con esta diversidad de usos a lo largo del eje del tranvía se genera una reactivación de zona siendo estos lugares pensados para el peatón y no para le vehículo privados así la diversidad de usos ayudaran a que exista un mayor flujo peatonal y mayor uso del transporte público.

URBANO



Recomendaciones

Con la finalidad de fortalecer el proyecto se hacen algunas recomendaciones que son determinadas en base a las estrategias y resultados obtenidos.

- Que existan áreas verdes a lo largo del eje de la Av. España con la intención de crear un pulmón verde para la ciudad.
- Existan campañas para incentivar el uso del transporte público y ciclovías que se incorporan a lo largo del eje.
- Que los usos propuestos para los sitios de oportunidad sean los adecuados para suplir las necesidades de los habitantes dentro y fuera del sector.

ARQUITECTÓNICO



Estrategias

Dentro de las estrategias para el emplazamiento del proyecto fue la de crear un equipamiento multifuncional que este acorde a los grandes equipamientos existentes en el lugar como lo es el aeropuerto, terminal terrestre, universidad politécnica, etc.

El programa reflejado nació del diagnostico realizado por el Laboratorio de Arquitectura y Urbanismo (LAU), el cual determino que lo usos destinados a lo largo de la Av. España fueran usos dedicados al turismo, administrativos, culturales, etc. Esto debido a las desventajas existentes en el sector por la implantación del aeropuerto por lo que dificulta la construcción de vivienda o edificación en altura.

El uso final para el proyecto fue la creación es espacios comerciales, espacios administrativos y hospedaje los mismos que están ligados a los equipamientos cercanos y estaciones del tranvía.

MATERIALIDAD



Estrategias

En base a los referentes analizados se buscó materiales que cumplan características básicas como duración, mantenimiento, costos, etc., pero dentro de un análisis a fondo lo que se busco es encontrar un material óptimo que se acople a la zona y sobre todo un material que dure a la intemperie.

Resuelto

Se propuso una materialidad contrastante al momento de realizar las pruebas y finalmente se optó por el acero corten y el hormigón visto materias que son altamente durables a la intemperie y siendo amigables con la vista por lo cual el proyecto se resolvió solo con estos dos tipos de materiales.

Recomendaciones

la utilización de los materiales es muy importante al momento de emplazar un proyecto ya que serán estos los que caracterizarán a la obra por lo que se recomienda en el momento de emplazar dentro de los sitios de oportunidad identificados sean materiales duraderos y que los proyectos no posean tantos materiales porque crean un efecto de incomodidad y confusión al momento de leer el proyecto visualmente.

7.0



Anexos

OBJECT

Topic: Environmental development

This is an administrative modification to the terms and conditions of the **Public Access grant**

Number: 1000 - Access - Technical - Environment

Code: 1000

This work aims to make use of the environmental equipment in one of the main parks of the city, the Parque de San Carlos, which is a way that links with the "Technical Area" public participation process and creates important facilities of the city. It is sought to exploit the park that has a high potential to be an excellent and easy place with which citizens can interact, with great attention to the cultural, social and green dimension. The proposal refers to being and/or creating the project with specific requirements in the design, development, the Polytechnic University, etc.

Key words: administrative equipment, public space, infrastructure, sport, shopping center, museum, landscape, etc.

Area: Environment
Student:

ing Code: 1000
Director:





8.0

Bibliografía

Carpio-Pinedo, J. (2015). Dinámicas urbanas y multi-accesibilidad metropolitana: comercio urbano y demanda de autobús en la ciudad de Madrid, Universidad politécnica de Madrid. Recuperado a partir de shorturl.at/ciG79

Dirección General del Instituto de Desarrollo Urbano. (2015). Manual Introducción Proyectos Urbanos Integrales(PUI). Desarrollo Orientado por el transporte sustentable(DOTS). Bogotá D.C.,Colombia: Bogotá

Civitas. (2016). Soho Nueva York. Enero 10, 2007, recuperado a partir de <https://www.nuevayork.net/soho>

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

Cullen, G.(1974). El Paisaje Urbano. Barcelona:Blume. Recuperado a partir de <https://bit.ly/2LhPgg8>

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

Correa, R. (2017). Revitalización Urbana-Arquitectónica como eje turístico (tesis de grado). Universidad del Azuay, Cuenca.

Municipio de Cuenca & Banco Interamericano de Desarrollo. (2014). Cuenca Ciudad Sostenible Plan de Accion. Cuenca.Graficas Hernandez.

GRIETA MEDIO PARA ARMAR (2018), Zonas de Desarrollo Económico y Social (ZODES) Ciudad de México. Grieta. Recuperado a partir de <http://www.grieta.org.mx/index.php/zonas-de-desarrollo-economico-y-social-zodes-ciudad-de-mexico/>

Ruiz, R. (2017). Reactivación participativa del espacio público. Estudios de caso en Valencia y Madrid. Researchgate, 4, 93-116. Recuperado a partir de <https://doi.org/10.4995/cs.2017.7176>
Gobierno de la Ciudad de México. (2013). Zonas de Desarrollo Económico y Social (ZODES). Ciudad de México: Ciudad de México

Del Cerro Santamaría. G.. (2009). Una Interpretación del cambio urbano en el SoHo de Nueva York.diciembre18, 2016, de [gdelc-santamaria](http://www.gdelc-santamaria.com/files/res/11/03.pdf). Recuperado a partir de <http://www.fes-sociologia.com/files/res/11/03.pdf>.

Instituto Distrital de Turismo. (2016). Zona T.2016, de Alcaldía Mayor de Bogotá D.C. Recuperado a partir de <http://bogotaturismo.gov.co/zona-t>

Beuf, A. (2017). Las centralidades urbanas como espacios concebidos: referentes técnicos e ideológicos de los modelos territoriales del Plan de Ordenamiento Territorial (POT) de Bogotá (Colombia).Universidad Nacional de Colombia, Bogotá. Recuperado a partir de shorturl.at/etBK4

Beuf, A. (2017).Concepción de centralidades urbanas y planeación del crecimiento urbano en la Bogotá de siglo XX. Recuperado a partir de shorturl.at/lxBCH

Municipio de Cuenca & Banco Interamericano de Desarrollo. (2014). Cuenca Ciudad Sostenible Plan de Acción. Cuenca Ecuador: Graficas Hernández

Imagen1: Dirección General del Instituto de Desarrollo Urbano IDU. (2015). Manual Introductorio Proyectos Urbanos Integrales (PUI)-Desarrollo Orientado por el Transporte Sostenible (DOTS). Bogotá D.C., Colombia: Bogota.p.4.

Imagen 3: <http://www.joeyblsphotography.com/photography/newyork-city-soho-neighborhood-shopping-on-broadway/>

REFERENTES

Lijnbaan Rotterdam

Imagen 1-imagen2: <https://sobrearquitecturas.wordpress.com/2016/05/02/lijnbaan-de-rotterdam-bakema-y-van-der-broek/>

Rambla España

Imagen1-imagen2: <https://www.conocerbarcelona.com/ramblas-barcelona>

Facultad Psicología de la Universidad de Cuenca

Imagen 1-imagen2: <https://www.plataformaarquitectura.cl/cl/office/javierduran>

Auditorio y Palacio de los Congresos de Castellón de la Plana

Imagen1-imagen2: <https://es.wikiarquitectura.com/edificio/auditorio-y-palacio-de-congresos-de-castellon/>



DISEÑO
ARQUITECTURA
Y ARTE
FACULTAD