



Escuela de Arquitectura

"Proyecto Final de Carrera previo a la obtención del título de Arquitecta"

**Red de Viviendas Colectivas a lo largo del eje del Tranvía de la ciudad de Cuenca**

Caso: Calle Estévez de Toral, entre Gran Colombia y Mariscal Lamar  
Autora: María Verónica Orellana Regalado  
Director: Arq. Iván Quizhpe



**UNIVERSIDAD  
DEL AZUAY**

**DISEÑO  
ARQUITECTURA  
Y ARTE**  
FACULTAD

**UNIVERSIDAD DEL AZUAY**

Facultad de Diseño, Arquitectura y Arte

Escuela de Arquitectura

**" Red de viviendas colectivas a lo largo del Tranvía de la ciudad de Cuenca "**

Caso: Calle Estévez de Toral, entre Gran Colombia y Mariscal Lamar

Autora: María Verónica Orellana Regalado

Director: Arq. Iván Quizhpe

Cuenca – Ecuador

2019

## DEDICATORIA

---

A mis padres Rafael y Patricia, por su sacrificio y apoyo incondicional.

A mi hermano Patricio

A mis amigos: María José, Antonia, Liseth, Cristina V., Coralia, Ana Paula, Cristina G, Karen, María Elena, David y José Francisco

## AGRADECIMIENTOS

---

Arq. Iván Quizphe

Arq. Alejandro Vanegas

Arq. Santiago Vanegas

Arq. Carla Hermida

Arq. Cristian Sotomayor

# ÍNDICE

## 1. Introducción

1.1 Resumen	5
1.2 Abstract	7
1.3 Problemática	9
1.4 Objetivos	11
1.5 Metodología	13

## 2. Marco teórico

2.1 Vivienda Colectiva	16
2.2 Centro Histórico Habitado - Densificado	18
2.3 Recuperación de espacios y edificios sub utilizados - Reciclaje	20
2.4 Conectividad con el transporte público - RED	22
2.5 Proyecto Arquitectónico dentro del Centro Histórico	24

## 3. Análisis de Sitio

3.1 Ubicación	29
3.2 Densidad Centro Histórico	30
3.3 Densidad área de Influencia	31
3.4 Valor patrimonial centro histórico	32
3.5 Valor Patrimonial área de Influencia	33
3.6 Llenos y vacíos área de influencia	34
3.7 Llenos y vacíos manzana	35
3.8 Transporte público tranvía	36
3.9 Transporte público buses	36
3.10 Flujo vehicular	37
3.11 Flujo peatonal	37
3.12 Usos área de influencia	38
3.13 Usos manzana	39
3.14 Perfil urbano	40
3.15 Vistas actuales de la manzana	44
3.16 Aspectos legales	46

## 4. Estrategia Urbana

4.1 Estrategia de ciudad	50
4.2 Estrategia de sector	52
4.3 Estrategia de manzana	54
4.4 Sección vial	56
4.5 Indicadores de manzana	57

## 5. Proyecto arquitectónico

5.1 Estrategia de volumen	62
5.2 Emplazamiento	63
5.3 Emplazamiento	64
5.4 Organigrama	68
5.5 Cuadro de programa arquitectónico	69
5.6 Planta baja general	70
5.7 Planta parqueadero	71
5.8 Planta baja bloque 1	72
5.9 Planta 1 Bloque 1	73
5.10 Planta 2 Bloque 1	74
5.11 Planta 3 Bloque 1	75
5.12 Planta 4 Bloque 1	76
5.13 Plantas Bloque 2	78
5.14 Plantas Bloque 3	80
5.15 Análisis perfil de manzana	82
5.16 Elevación calle Estévez de Toral	84
5.17 Centro Histórico habitado	88
5.18 Centro Histórico y sus vistas	90
5.19 Sección General	92
5.20 Sección Bloque 1	94
5.21 Sección Constructiva	96
5.22 Detalles Constructivos	97

## 6. Conclusiones

6.1 Cuadro de conclusiones	105
6.2 Conclusión - modelo de ciudad	106
6.3 Red de viviendas colectivas	108
6.4 Recuperación de espacios urbanos y subutilizados	110
6.5 Diversidad de usos y relación con las preexistencias y el entorno	111
6.6 Densidad	112
6.7 Espacio público permeable de calidad	114
6.8 Incremento de área verde	115
6.9 Indicadores	116

## 7. Bibliografía

## 8. Anexos

8.1 Abstract	127
--------------	-----

01

INTRODUCCIÓN





## RESUMEN

Actualmente el Centro Histórico de Cuenca presenta ciertas problemáticas ocasionadas por la baja densidad poblacional y el crecimiento horizontal y descontrolado de la ciudad. Por lo que se planteó un proyecto urbano arquitectónico que promueva la vivienda en este sector. Ocupando infraestructuras existentes, espacios subutilizados, al igual que lotes con arquitectura de valor negativo que puedan ser reciclados o derrocados; creando una red de viviendas colectivas y espacios públicos, incorporando métodos sustentables, mixticidad de usos y apoyando al desarrollo del transporte público; para que pueda ser replicable en centros de manzana dentro del eje del Tranvía en el Centro Histórico.



## ABSTRACT

Title: Network of Collective Housing Along the Trolley Route in Cuenca  
Subtitle: Case study: Calle Estévez de Toral between Gran Colombia and Mariscal Lamar

### ABSTRACT

Currently, the historical center of Cuenca presents certain problems caused by the low population density and the horizontal and uncontrolled growth of the city. To address this, an urban architectural project was proposed that promotes housing in this area by utilizing existing structures, sub-used spaces, and lots with negative value structures that can be recycled or discarded. It seeks to create a network of collective housing and public spaces by incorporating sustainable methods and balancing usage and support for the development of public transport. This could then be replicated in in key areas along the trolley route throughout the historical center of the city.

Key words: historical center, public space, densification, network, stretch, renewal.

Translated by  
Andrew Smith



## PROBLEMÁTICA

Cuenca, declarada Patrimonio Cultural de la Humanidad por la UNESCO en 1999, es una ciudad que ha mantenido sus costumbres y tradiciones a lo largo del tiempo, cuenta con uno de los centros históricos mejor conservados y más reconocidos dentro y fuera del país, el cual, a partir del primer Plan Regulador realizado por Gilberto Gatto Sobral en la década de los 50's, comienza a expandirse y en el año de 1962 se llega a 27 habitantes por hectárea, ocasionando así que Cuenca se convierta en una ciudad dispersa.

"Cuenca Red" es un análisis de la ciudad de Cuenca, enfocado principalmente en el eje del tranvía, cuyo objetivo es buscar y encontrar lugares de oportunidad que permitan el desarrollo urbano dentro del Centro Histórico.

Tomando en cuenta este análisis previamente realizado y utilizándolo como referente, se llega a la conclusión de que Cuenca se está convirtiendo en una ciudad con un porcentaje muy bajo de habitantes dentro del Centro Histórico, al contrario del objetivo que es mantenerlo vivo y habitado, comparado con la recomendación mínima de habitantes por hectárea para una ciudad sustentable, según MODEN 2013, en función de la proyección de la población de Cuenca para el 2030, suponiendo que se mantendrá la mancha urbana actual, es de 120 habitantes por hectárea.

"La prioridad peatonal y la creación de un espacio público de calidad permiten potenciar el papel social, económico y cultural del centro histórico, haciéndolo más amable para residentes y visitantes. Nuestra meta es

conseguir un centro histórico que promueva el desarrollo social, económico y medioambiental, así como un centro histórico más saludable, más habitable y más habitado" (BID, 2015).

Basándose en datos reales del INEC, dentro del Centro Histórico existe un déficit notable de densidad poblacional, alcanzando solamente a 45 habitantes por hectárea, siendo ésta aún una cifra muy baja todavía para lograr que una ciudad funcione adecuadamente (INEC, 2017).

Debido a la construcción del tranvía en la ciudad de Cuenca y al nuevo Plan de Movilidad, se prohibirán las actividades de los espacios que son utilizados como parqueaderos públicos dentro del eje del Tranvía 4 Ríos y que tengan accesos por las calles que pasará el mismo, lo que ocasionará el desuso de estos espacios. Por lo tanto, se propone un plan urbano que contribuya con el desarrollo eficiente del transporte público y sirva como complemento para reutilizar dichos parqueaderos, siendo la densidad poblacional uno de los factores más deficientes dentro de todo el Centro Histórico.

En el Plan Especial del Centro Histórico también se determina que: "el fomento del uso residencial de actividades que apoyan la habitabilidad, conducente a la recuperación de la vivienda mediante el buen desempeño habitacional en las distintas piezas urbanas, así como la reestructuración de las densidades, demanda de un constante fomento de la iniciativa no sólo pública sino privada del uso residencial, siendo la vivienda eje y recurso integrador del tejido urbano, teniendo presente

la importancia de mantener el pequeño comercio tradicional" (Municipalidad de Cuenca, 2016).

En consecuencia, a dicha determinación, el proyecto se realizará en el centro de manzana ubicado entre las calles: Estévez de Toral, Gran Colombia, Juan Montalvo y Mariscal Lamar; orientándose al desarrollo del transporte público, que a su vez genere la densificación suficiente mediante el uso de parqueaderos y lotes de oportunidad a lo largo del eje del tranvía.

Dentro de la zona existe una gran necesidad de revitalizar residencialmente, debido a que se ha incrementado la inseguridad del sector por la falta de habitantes, convirtiéndolo en un lugar desolado. Por lo tanto, se creará un lugar más activo mejorando la calidad habitacional.

En la manzana antes mencionada se busca reactivar el comercio y la vivienda, debido a que actualmente crean una barrera negativa para el desarrollo y revaloración del Centro Histórico. Por lo que se propone el reciclaje de una edificación de valor arquitectónico negativo dentro de la manzana, utilizando los dos parqueaderos públicos que son parte de la misma; y la restauración de una vivienda de valor ambiental, la cual también cuenta con un parqueadero público. Proyectando una nueva alternativa de uso a estos lotes.



## OBJETIVOS

- Objetivo general:

Diseñar un proyecto urbano arquitectónico que genere un cambio de uso en espacios sub utilizados, mediante la densificación, en el caso puntual del centro de manzana de la Calle Estévez de Toral, entre Gran Colombia y Mariscal Lamar

- Objetivos específicos:

1.- Identificar los problemas y necesidades del sector mediante el análisis de sitio, recuperando espacios sub utilizados y lotes de oportunidad dentro de la manzana para crear un nuevo proyecto.

2.- Aprovechar las conexiones del sector con el transporte público mediante una adecuada estrategia urbana.

3.- Adaptar los valores de densificación y vivienda colectiva en centros de manzana a partir del análisis de referentes.

4.-Diseñar un proyecto urbano arquitectónico de vivienda colectiva que integre a los habitantes del lugar, a través de optimizar el espacio público.

5.- Adaptar los parqueaderos y lotes vacantes dentro de las manzanas, creando nuevos espacios públicos y de vivienda.



## METODOLOGÍA

En la primera etapa del proyecto se realizará un análisis de sitio, recolectando datos importantes del lugar. Se harán encuestas y entrevistas a los moradores del sector, un levantamiento fotografías, al igual que un estudio de relación con hitos y preexistencias, historia y patrimonio del lugar, movilidad, usos del suelo, densidad poblacional; recopilando así información para determinar los problemas y necesidades de las personas y del lugar. También se hará un análisis del terreno a nivel de ciudad, del sector y de manzana, para obtener las debilidades y potencialidades del área de influencia.

Para la segunda etapa, después de haber analizado el sitio y tomando en cuenta todo lo obtenido, se realizará una estrategia urbana que conecte el proyecto propuesto con el eje del tranvía y también un programa arquitectónico que fomente la mixticidad de usos y apoye al desarrollo del transporte público.

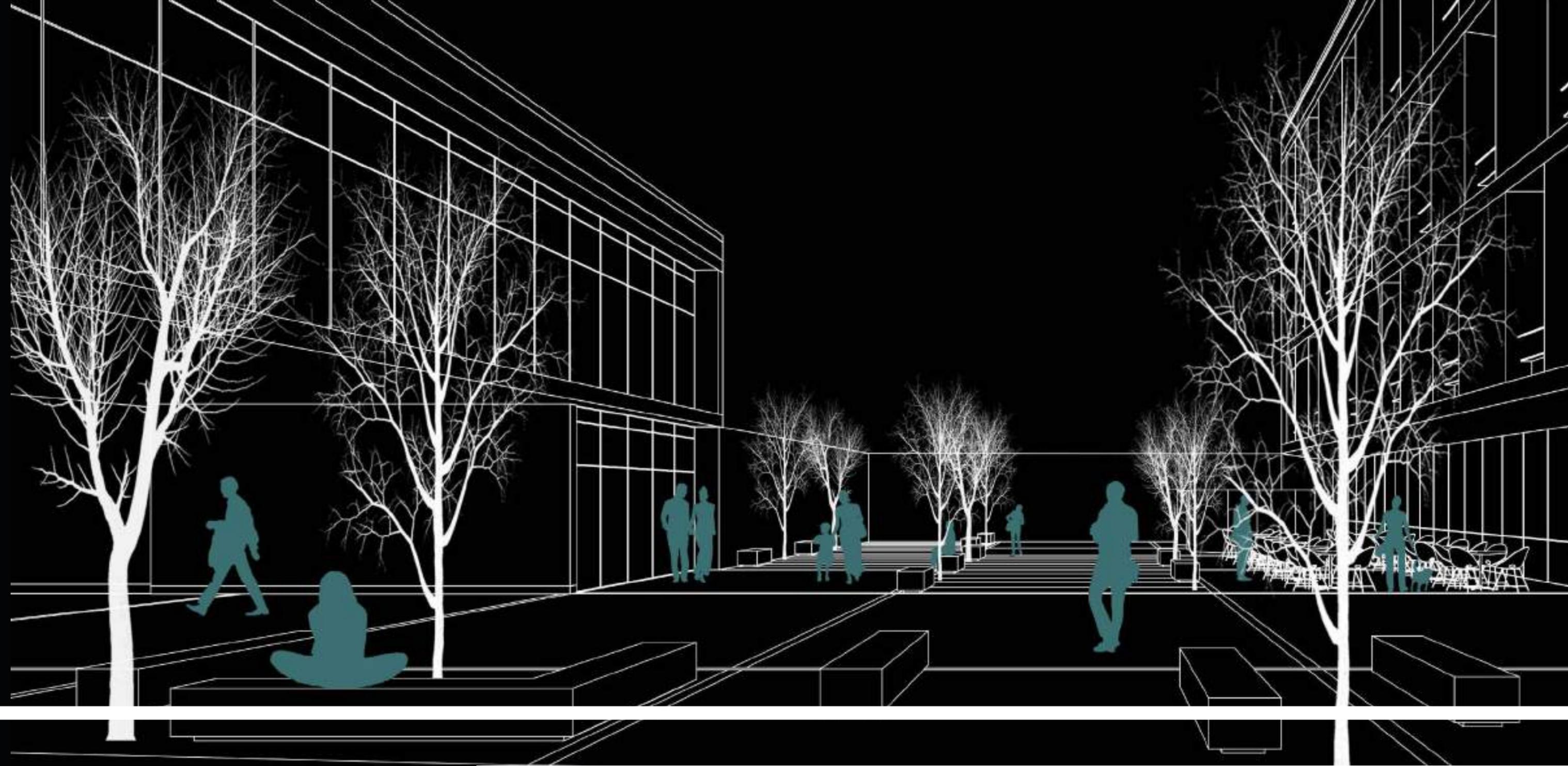
A continuación se analizarán distintos proyectos y documentos teóricos relacionados con los temas: urbanos, de proyecto y constructivos; que sirvan como referentes para el desarrollo del diseño de una vivienda colectiva y espacio público dentro del Centro Histórico.

Como cuarto punto, se continuará con una propuesta integral de espacio público dentro de la zona, regenerando espacios y convirtiéndolos en lugares de recreación y vivienda para los habitantes.

Finalmente se planteará un proyecto arquitectónico, en el cual se reorganizarán los espacios dentro del centro de manzana, para generar conexiones con las edificaciones existentes, y así lograr una mayor densificación y recuperar el espacio público dentro del Centro Histórico de la ciudad.

02

MARCO TEÓRICO



## 2.1 Vivienda Colectiva

Para este estudio, es indispensable tomar en cuenta el significado de vivienda colectiva. No existe una definición exacta, por lo que se han tomado algunas definiciones. Una de ellas es según la Real Academia de la Lengua Española: vivienda se define como un "lugar cerrado y cubierto construido para ser habitado por personas" (RAE, 2011). Y colectiva se define como "perteneciente o relativo a una agrupación de individuos. Que tiene virtud de recoger o reunir" (RAE, 2011).

Por otro lado, Josep María Montaner describe las cualidades que debe tener una vivienda colectiva: "su forma y funcionamiento está mucho más acorde con el entorno circundante; potencia mucho mejor los encuentros y las relaciones entre las personas, con lo que refuerza las redes sociales; y ella misma posee un carácter pedagógico, con una mayor capacidad para formar y educar a los usuarios en el uso adecuado de los recursos al hacerlos más visibles" (Montaner, 2015, p.63).

Por lo tanto, dentro de este proyecto, vivienda colectiva se refiere a un lugar habitacional de personas que comparten espacios y usos comunes, con espacios públicos, semipúblicos y privados, que puedan ser utilizados por los habitantes, respondiendo a las cualidades y necesidades del sector.

La vivienda colectiva es un tema muy importante dentro de la arquitectura y la sociedad, debido a que por sus cualidades contiene varias modificaciones en el estilo de vida, funcionamiento y sobre todo en la búsqueda del aumento de densidad en las ciudades.

En la actualidad se busca una sostenibilidad de las ciudades, teniendo una relación directa con el uso del suelo, conociendo que a nivel mundial las ciudades cada vez están más urbanizadas y dispersas, utilizando gran porcentaje del territorio y en mucho de los casos es un crecimiento desordenado y descontrolado. Por lo que se toma en cuenta como referente a Josep María Montaner, que habla sobre la respuesta a las ciudades difusas.

"No se puede sino pensar en la vivienda agrupada. La sostenibilidad del planeta depende en gran medida del replanteamiento que hagamos respecto a la construcción de ciudades... La eficiencia de las viviendas es crucial para la formación de ciudades compactas y para evitar, o revertir, el grave peligro de la ciudad difusa. La vivienda colectiva dentro de la ciudad densa evita el consumo masivo de territorio" (Montaner, 2001).

Otro referente sobre vivienda colectiva es el proyecto de las Torres del Parque de Rogelio Salmons, en Bogotá, (Img. 1 y 2) en el cual se manifiesta la adaptación del proyecto con el entorno, dispone de una gran cantidad de espacio público que tiene un acceso libre, área verde, comercio en las plantas bajas y vivienda en las plantas altas; aumentando así la densidad poblacional dentro de la ciudad y generando dinámica en el sector.

El Edificio Amsterdam 289 de Javier Sánchez, (Img. 3) es otro referente que se analizó debido a que el proyecto no solo tiene la intención de construir viviendas, sino que también busca la rehabilitación del sector y la integración

de sus habitantes mediante el espacio público, por lo que se crea una planta baja permeable para la convivencia de la comunidad.

Cabe recalcar que una vivienda colectiva no se basa simplemente en la densificación de las ciudades mediante la creación de departamentos apartados donde las personas solo realizan sus actividades aisladas, se trata también de crear espacios comunes de recreación, comercio o educación. Es necesario generar una adaptabilidad con el sector en donde los habitantes puedan integrarse dentro de estos espacios públicos y se sientan parte del proyecto.

Por todas las razones descritas anteriormente, este proyecto está basado en la mixticidad de usos, enfocado en una mejor convivencia entre los habitantes del lugar, con la ciudad y equipamientos más cercanos. Orientados en el desarrollo de cohesión social y mejorando la vida en comunidad dentro de un centro habitado.



Imagen 1 – Espacio público y vivienda. Torres de Parque. Bogotá – Colombia. Fuente propia

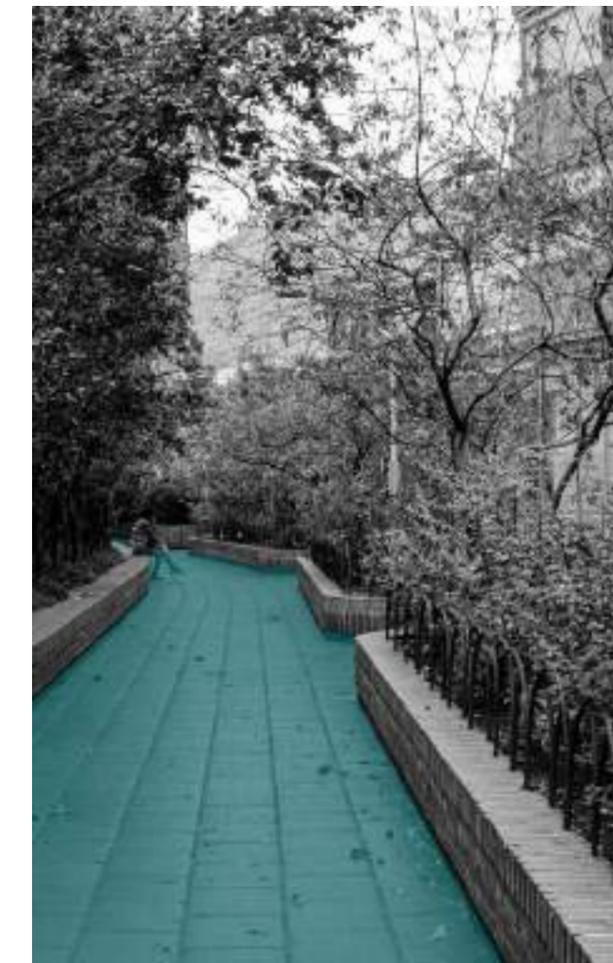


Imagen 2 – Espacio público y vivienda. Torres de Parque. Bogotá – Colombia. Fuente propia

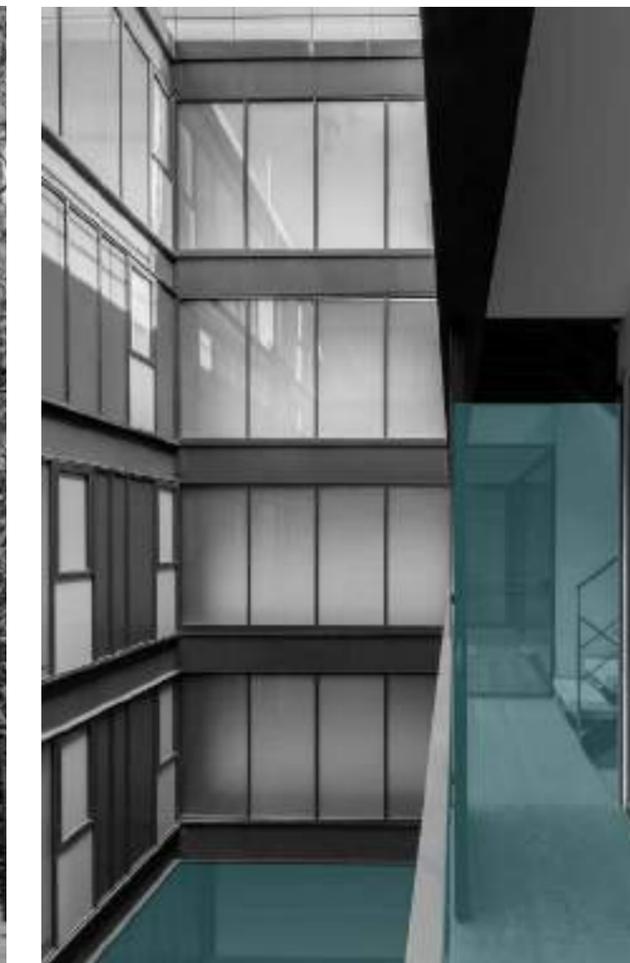


Imagen 3 – Espacio de transición interior. Edificio Amsterdam 289. Fuente: <http://bit.do/eUxGq>

## 2.2 Centro Histórico Habitado – Densificado

La dispersión dentro de las ciudades es un tema a nivel mundial que está causando varios problemas, especialmente a nivel territorial, debido a que se está invadiendo una cantidad exagerada de área natural y los centros de las ciudades se están convirtiendo en espacios fantasmas, perdiendo el sentido de vivienda. Por lo que lo óptimo es recuperar estos espacios en donde ya cuenta con una infraestructura construida para satisfacer las necesidades básicas de los habitantes.

Según estudios realizados sobre densidad urbana, Cuenca tenía 138 habitantes por hectárea en el año de 1950. La ciudad comienza a crecer con el Primer Plan Regulador que realizó Gilberto Gatto Sobral y en el año de 1962 se llega a 27 habitantes por hectárea, ocasionando así que Cuenca se convierta en una ciudad dispersa. En la actualidad, existen 45 hab/ha., siendo todavía una cantidad muy baja para lograr alcanzar una densidad óptima de una ciudad sustentable.

El Centro Histórico de Cuenca está estructurado en damero, alrededor de una plaza mayor, creando una cuadrícula de manzanas regulares que contienen usos mixtos: vivienda, comercio y espacios públicos. El crecimiento de la ciudad, ha sido una de las causas por la que la población ha abandonado sus viviendas dentro del casco histórico hacia las afueras de la urbe en busca de una mejor condición de vida. Por lo que crea un déficit notable de densidad poblacional.

Existen muchos lugares subutilizados en los centros de manzana, algunos funcionan como parqueaderos públicos o simplemente están abandonados, por lo que uno de los objetivos principales es la revitalización

de estos espacios y la reutilización de infraestructura existente para potenciar y aumentar la densidad poblacional dentro del Centro Histórico, planteando como una de las estrategias más importantes para mejorar la sustentabilidad de la ciudad.

Si bien es cierto, en Cuenca existe la necesidad de aumentar la vivienda dentro del Centro Histórico debido a su baja densidad, pero al mismo tiempo esto ayudaría a disminuir la inseguridad en horas de la noche, ya que, al tener solo actividades comerciales, turísticas y de servicios, que funcionan únicamente en horarios de oficina, siendo las actividades nocturnas casi nulas en el corazón de la ciudad. En definitiva, se necesitan espacios activos para la gente a lo largo de todo el día.

Como dice Borja: "Vivienda, siempre vivienda. Las áreas urbanas sin vivienda no son ciudad, expresan la alienación urbana. Es necesario mantener la vivienda en las áreas centrales e incorporar como mínimo entre un 30 y un 50% de viviendas en todos los grandes proyectos urbanos, aunque se presenten como áreas de nueva centralidad, parque empresarial, de servicios, etc. Las operaciones de viviendas han de evitar la homogeneidad social. Proyectos de viviendas de vocación social únicamente para estamentos sociales bajos son antisociales. Mezcla social supone más ocupación, más equipamiento, más integración en la ciudad y más visibilidad del lugar" (Borja, 2000).

Al igual que Fernando Carrión en su libro "El Centro Histórico como objeto del deseo" habla sobre la importancia de convertir al Centro Histórico en una plataforma de innovación y en objeto del deseo para

que sea entendido como proyecto y no como una memoria (Carrión, 2005).

Luis González Tamarit nos pone como ejemplo el caso de Andalucía, (Img. 4) que se rehabilita el patrimonio arquitectónico existente y algunos terrenos estratégicos de la trama urbana consolidada con tres objetivos principales:

- "Mejorar las condiciones de alojamiento de la población residente
- Recuperar el patrimonio edificado adaptándolo física y funcionalmente a las necesidades residenciales actuales
- Tratar de consolidar sobre bases de eficacia, la trama urbana. Siendo su estrategia, la recuperación de la ciudad" (González, 2001).

"La casa Juan Jaramillo" del arquitecto Carlos Espinoza, es uno de los referentes de vivienda colectiva, en donde se revitaliza una edificación en el Centro Histórico de Cuenca, con la finalidad de aumentar la densidad y a su vez crear comercios en la planta baja para lograr una integración con el entorno. Es un proyecto que demuestra la factibilidad de devolver la vivienda y espacios adecuados para el confort habitacional reutilizando la infraestructura existente. (Img. 5).

Carlos Espinoza habla sobre el proyecto y la construcción del mismo de acuerdo a las normativas y al uso de lo preexistente en el lugar "El tipo de intervención permitido por la normativa nos permitió realizar un ejercicio de rehabilitación que siendo muy poco riguroso en la conservación de los espacios originales apuntaban, según nuestro criterio, a la puesta en valor de elementos que originalmente estaban ocultos. Nos propusimos dejar

en evidencia la cuidada mampostería de ladrillo de la fachada que se encontraba revocada, así como liberar la estructura de madera de eucalipto que sostenía la edificación" (Espinoza, 2012).

Por esta razón, en este proyecto se busca devolver al Centro Histórico de Cuenca lugares habitables que satisfagan las necesidades de los habitantes, creando una red urbana de viviendas colectivas, que contengan mixticidad de usos, y apoyen al desarrollo del transporte público, para crear una ciudad más sustentable.

Al mismo tiempo de devolver la vivienda al Centro Histórico, también es necesario considerar la reutilización de infraestructuras existentes, para así crear proyectos con un mayor índice de sustentabilidad que aprovechen con lo que ya se cuenta actualmente e integren a la ciudad ya construida junto con lo patrimonial y a todo el valor que tiene nuestra ciudad por su historia. Al igual que se debe prevalerse de la cercanía que se tiene del Centro Histórico con los diferentes espacios y equipamientos que satisfacen las necesidades de los habitantes como: transporte público, educación, comercio, salud, entre otros.

El terreno al encontrarse cerca del mercado 3 de noviembre, genera un tráfico vehicular y peatonal muy significativo durante el día, pero que en las noches se convierte en un espacio desolado e inseguro. Por lo que se busca mejorar las condiciones del lugar mediante la densificación, buscando mayor seguridad y aumentando las actividades nocturnas por medio de espacios públicos.



Imagen 4 – Ecosistema Urbano. Plan de Andalucía  
Fuente: <http://bit.do/eUxG8>



Imagen 5 – Casa Juan Jaramillo. Cuenca - Ecuador  
Fuente: <http://bit.do/eUxHj>

## 2.3 Recuperación de espacios y edificios subutilizados – Reciclaje

Recuperar espacios dentro del Centro Histórico de Cuenca significa buscar detener el crecimiento descontrolado que está teniendo la ciudad en las periferias y se está abandonando el casco urbano.

Salvador Rueda nos habla sobre lo importante que es la reutilización de infraestructura existente en las ciudades: “En estos momentos, quien más o quien menos, acepta la reutilización y el reciclaje de los bienes de consumo utilizados, con el fin de frenar el actual despilfarro de recursos. Es necesario emprender el mismo camino para parar el actual despilfarro de suelo, de materiales y de energía que provoca el actual modelo de ciudad difusa, reciclando, rehabilitando y recuperando la ciudad existente” (Rueda, 2007).

Al hablar sobre la recuperación de espacios o edificios sub utilizados, no se refiere al derrocamiento de todo lo existente con el fin de proyectar nuevas edificaciones; al contrario, se busca adaptar y reciclar la mayor cantidad de preexistencias, tratando de conservar su esencia dentro del proyecto.

Según Solá Morales, “En cualquier caso ninguna consideración historiográfica sobre el valor de lo existente sino la simple consideración material del edificio, ya sea como soporte de una operación, pensada siempre de nueva planta, ya sea como pura condición material de la construcción de otro edificio” (Morales, 1982).

Una estrategia dentro del reciclaje de edificaciones, es conservar los materiales proporcionándoles otra lectura, otro lenguaje pero respetando su esencia y mejorando sus condiciones estructurales para un

mejor funcionamiento. Como también lo dice Josep María Montaner “Para nuestra sociedad, basada en la diversidad y multiculturalidad, la mejor alternativa es la rehabilitación; lo es desde el punto de vista social y arquitectónico, ya que contribuye a rehacer los barrios; mejora la calidad de vida añadiendo aislantes térmicos y acústicos, reparando las estructuras, renovando las instalaciones e introduciendo ascensores; y contribuye a crear puestos de trabajo” (Montaner, 2015, p.221).

En el Centro Histórico podemos encontrar muchos espacios desperdiciados o sub utilizados dentro de los centros de manzana, varios de ellos funcionan como parqueaderos públicos, que en base al nuevo Plan de Movilidad, quedarán en desuso con el funcionamiento del Tranvía 4 Ríos. Razón por la que se plantea el uso de su espacio para potenciar la actividad urbana, mejorando la dinámica de vida del sector. También se encuentran edificaciones en mal estado o de valor arquitectónico negativo que no contribuyen para el desarrollo de la ciudad y que pueden ser rehabilitadas o recicladas, para crear nuevos espacios de una manera sustentable.

Cuenca RED, realiza una clasificación de lotes dentro del Centro Histórico “Se detectan 10 tipologías de vacíos atendiendo a su morfología, escala o estado.

Son característicos de la trama urbana los corazones de manzana, que por su escala tienen potencial para albergar numerosos usos y programas. Es resaltable la identificación de numerosos edificios de impacto negativo en un contexto histórico en claro contraste con el valor arquitectónico de muchas de las piezas en este entorno” (BID, 2015) (Img. 6).

Cada uno de estos espacios podrían brindar una conectividad muy importante dentro de la ciudad muy importante, pero actualmente son una barrera urbana dentro del Centro Histórico, por lo que se propone recuperar el bienestar habitacional utilizando los recursos existentes para evitar que se siga expandiendo descontroladamente la ciudad. Como lo afirma Montaner, al referirse que debemos construir respetando los recursos del planeta, haciendo viviendas más humanas y saludables (Montaner, 2006).

Javier Sánchez, en el proyecto: “El Condesa df” realiza el reciclaje de un edificio en el que se recuperan sus espacios interiores, se restauran sus fachadas y se liberan nuevos espacios. Creando así un mejor diálogo con los edificios preexistentes y con su interior (Sánchez, 2013) (Img. 7).

Chafón describe a la reestructuración como: “la intervención que devuelve las condiciones de estabilidad perdidas o deterioradas, garantizando, sin límite previsible, la vida de una estructura arquitectónica” (Chafón, 1979).

Dentro de este proyecto, se toma como lugar de emplazamiento a dos parqueaderos públicos, que quedarán en desuso cuando entre en funcionamiento el tranvía 4 Ríos, como lo dice el Plan de Movilidad de Cuenca. A su vez se recupera la estructura de una edificación de valor arquitectónico negativo para ser reutilizada como bloques de vivienda. Estos sitios conforman el terreno de emplazamiento dentro de la manzana, rescatando los espacios subutilizados dentro del Centro Histórico, para convertirlos en vivienda y aumentar notablemente la densidad habitacional.

**01**

**PATIOS DE GRAN ESCALA**



**02**

**CORAZONES DE MANZANA**



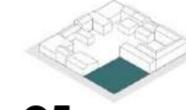
**03**

**PASAJES**



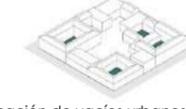
**04**

**PREDIOS VACANTES**



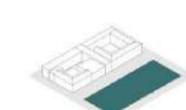
**05**

**PATIOS INTERIORES**



**06**

**PLAZAS Y PLAZOLETAS**



**07**

**CALLES Y SOPORTALES**



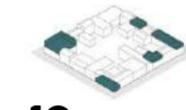
**08**

**MEDIANERAS Y FACHADAS**



**09**

**EDIFICIOS INFRAOCUPADOS**



**10**

**EDIFICIOS DE IMPACTO NEGATIVO**

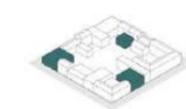


Imagen 6 – Clasificación de vacíos urbanos en Centro Histórico de Cuenca  
Fuente: Cuenca RED

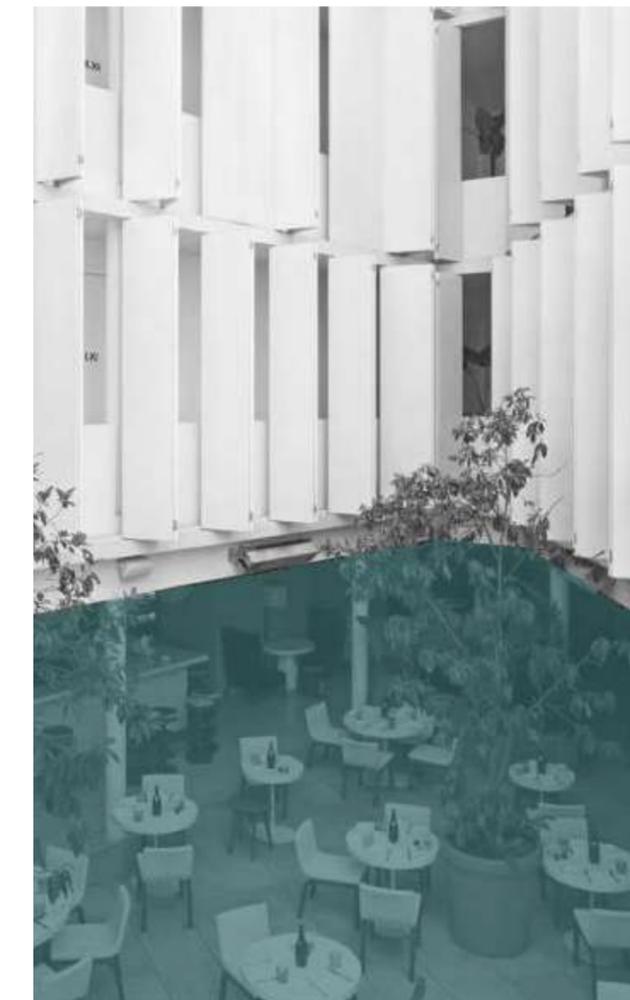


Imagen 7 – Espacio público interior. El Condesa df.  
Fuente: <http://bit.do/eUxHG>

## 2.4 Conectividad con el transporte público – RED

Una de las principales estrategias a nivel de ciudad planteada en este proyecto, es crear una red a lo largo del eje del tranvía del Centro Histórico, que ocupe los lugares subutilizados como los parqueaderos públicos y edificaciones que puedan ser derrocadas o recicladas para un desarrollo de ciudad sustentable.

“Cuenca se encuentra en un proceso de transformación urbana, por la definición de un nuevo modelo de movilidad que incluye la construcción del tranvía de los 4 ríos. Este nuevo modelo de movilidad tiene implicaciones directas en las dinámicas urbanas, así como en el uso y potencial desarrollo de su espacio público” (BID, 2015).

Dentro de la ciudad y por dichos cambios en la movilidad que influyen directamente en el planeamiento urbano; se presentan nuevos problemas y oportunidades, especialmente dentro de lo que hoy es conocido como Centro Histórico.

La movilidad cumple con un papel muy importante dentro de la ciudad, generando nuevas oportunidades de desarrollo público, urbano y habitacional. Así como lo menciona Fernando Carrión: “Las intervenciones de ordenación del transporte público son un excelente instrumento de recuperación de espacio público, a la vez que el mejor instrumento de renta indirecta para la mayoría de la población. Ciudades como Curitiba (Brasil) que es ya un referente obligado en este sentido, o Quito (Ecuador) que puede jactarse con justicia de la eficacia de esa medida en la recuperación de su casco histórico” (Carrión, 2001).

Como fue mencionando anteriormente, un referente muy importante para el planteamiento urbano de la ciudad es el proyecto Cuenca RED, que aparte de analizar y seleccionar espacios vacíos dentro del Centro Histórico, promueve la reactivación de los mismos planteando nuevos programas y actividades, considerando la densidad un factor fundamental que debe ir de la mano de la movilidad y el espacio público. (Img. 8 y 9)

“Entender los vacíos existentes como una potente red activa de nuevos espacios que complementan y potencian los existentes para hacer el centro aún más atractivo; además de más habitable” (BID, 2015).

En el proyecto de fin de carrera, se propone una red de viviendas colectivas para generar integración social dentro del eje del tranvía. Se plantea la devolución de carácter residencial al Centro Histórico, orientado al desarrollo urbano y al transporte público masivo; basándose en el nuevo Plan de movilidad.

Lynch nos habla sobre las redes, refiriéndose a que: “Las sendas con orígenes y destinos claros y bien recorridos tienen identidades más vigorosas, contribuyendo a mantener ligada la ciudad y dan al observador una sensación de su posición siempre que las atraviesa” (Lynch, 1960).

Por lo que se propone la utilización de espacios que se entrelacen y se conecten entre sí a lo largo de todo el eje del tranvía dentro del Centro Histórico.

Además de vivienda, dentro de las manzanas se proponen espacios públicos y de comercio que complementen al

sector y creen un recorrido más dinámico, cumpliendo las necesidades básicas de los habitantes. “El Centro Histórico -como un todo- es el espacio público por excelencia de la ciudad y, por lo tanto, el elemento fundamental de la integración social de la estructuración de la ciudad” (Carrión, 2005).

Estos espacios son conectados por sendas peatonales unidas mediante el eje del transporte público. Estos puntos estratégicos invitan al recorrido de los espacios que son de libre acceso, los cuales se consideran como lugares de estancia y ocio, que concluyen con un proyecto habitacional de usos mixtos.

Uno de los objetivos de esta red es que con estos nuevos espacios se genere una inclusión social y exista la participación ciudadana en general dentro de este proyecto.



Imagen 8 – Vacíos urbanos en Centro Histórico de Cuenca  
Fuente: Cuenca RED

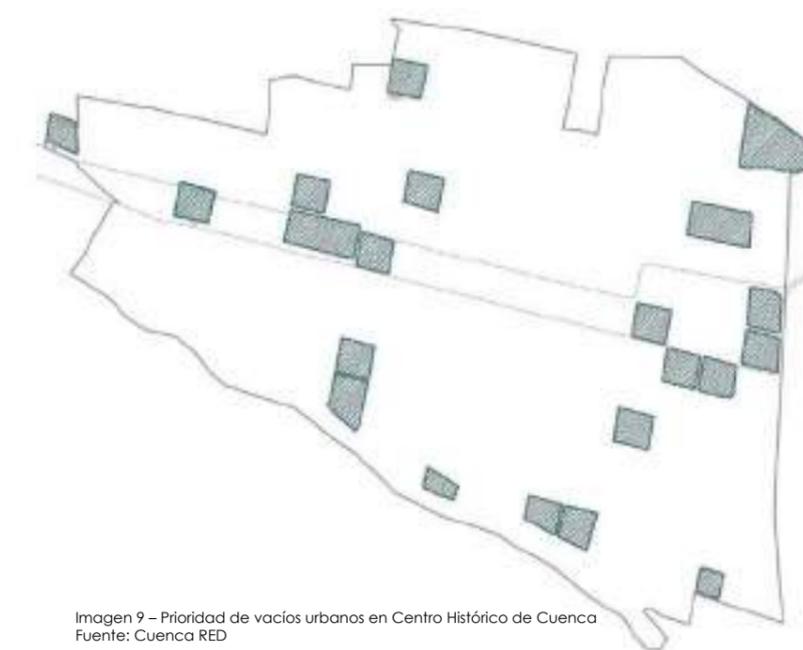


Imagen 9 – Prioridad de vacíos urbanos en Centro Histórico de Cuenca  
Fuente: Cuenca RED

## 2.5 Proyecto Arquitectónico dentro del Centro Histórico

Al referirse sobre un proyecto arquitectónico, no solo se debe hablar de la edificación como un objeto aislado, sino también del espacio público y el contexto en conjunto, que son elementos muy importantes que deben ser considerados, al igual que cada una de las conexiones del proyecto con la ciudad.

Como nos dice Josep María Montaner, "Las viviendas serán mejores cuanto mejor se adapten a su localización en la ciudad y a las características de la morfología urbana y destacarán aquellas que introduzcan aportaciones al entorno por su estructura espacial, calidad arquitectónica y sesión de espacios comunes. La valoración de la calidad arquitectónica de la vivienda contemporánea se hace desde la óptica de su relación con el funcionamiento de la ciudad y el uso de la colectividad" (Montaner, 2001).

Un proyecto arquitectónico se puede analizar desde diferentes puntos de vista, como: su emplazamiento, volumetría, programa, materialidad e inclusive desde su relación con el entorno y la ciudad.

Es muy importante reconocer el programa que se necesita dentro del proyecto arquitectónico, el cual se logra mediante un análisis de sitio del sector en donde será implantando el proyecto; con el objetivo de identificar las ventajas, necesidades y estrategias arquitectónicas que se deben emplear.

En este proyecto se opta por el reciclaje de la infraestructura de una edificación de valor arquitectónico negativo dentro de la manzana, y la reutilización de los parqueaderos públicos pertenecientes al mismo

edificio junto con restauración de una vivienda de valor arquitectónico ambiental, la cual servirá para crear un paso transversal dentro de la manzana; y la refuncionalización del parqueadero público de la vivienda.

Dentro del diseño del proyecto, se considera como referente a las viviendas sociales en Berlín del arquitecto Peter Eisenman; debido a que da gran importancia a la antigua construcción y respeta las preexistencias generando una trama para establecer una continuidad con lo nuevo. (Img. 10 y 11)

Al crear una relación con el entorno, se toma en cuenta las diferentes alturas que se establecen en las edificaciones dentro de la manzana, la materialidad y sobre todo se busca devolver al Centro Histórico el concepto de casa patio que se está perdiendo y es una de las principales características de vivienda dentro de la ciudad. Estos patios son lugares colectivos e intermedios que generan la interrelación de las personas.



Imagen 10 – Viviendas sociales en Berlín de Peter Eisenman  
Fuente: <http://bit.do/eUxKr>



Imagen 11 – Viviendas sociales en Berlín de Peter Eisenman  
Fuente: <http://bit.do/eUxKr>

03

ANÁLISIS DE SITIO



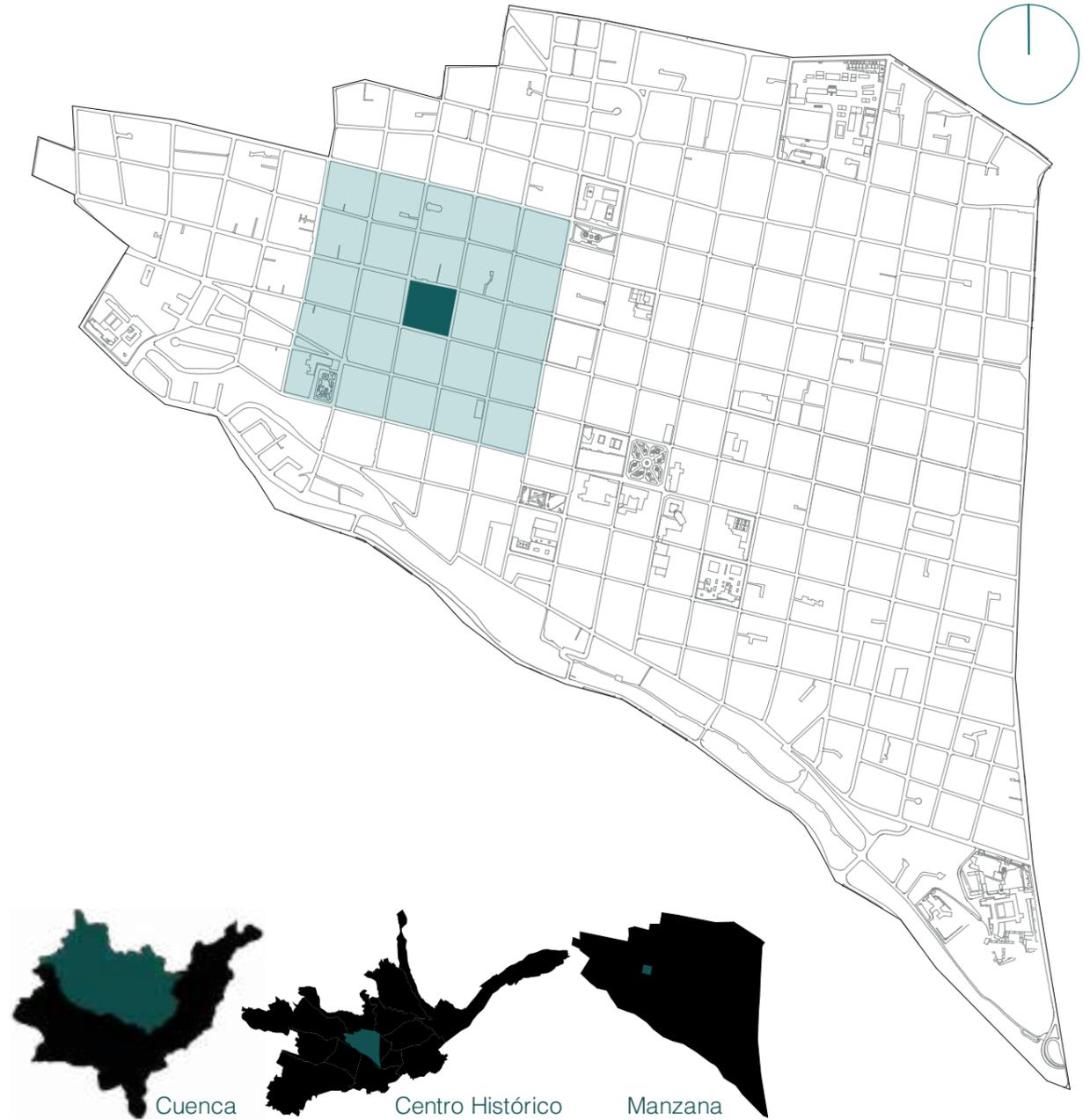


### 3.1 UBICACIÓN

El terreno se encuentra localizado en el Centro Histórico de la ciudad, en la manzana ubicada entre las calles Estévez de Toral, Gran Colombia, Juan Montalvo y Mariscal Lamar

Gracias a su cercanía directa con el eje del Tranvía y varios equipamientos urbanos como es el Mercado 3 de noviembre, se considera que el terreno cuenta con una ubicación privilegiada.

-  Perfil Centro Histórico
-  Manzana de terreno
-  Área de influencia
-  Manzanas



### 3.2 DENSIDAD CENTRO HISTÓRICO

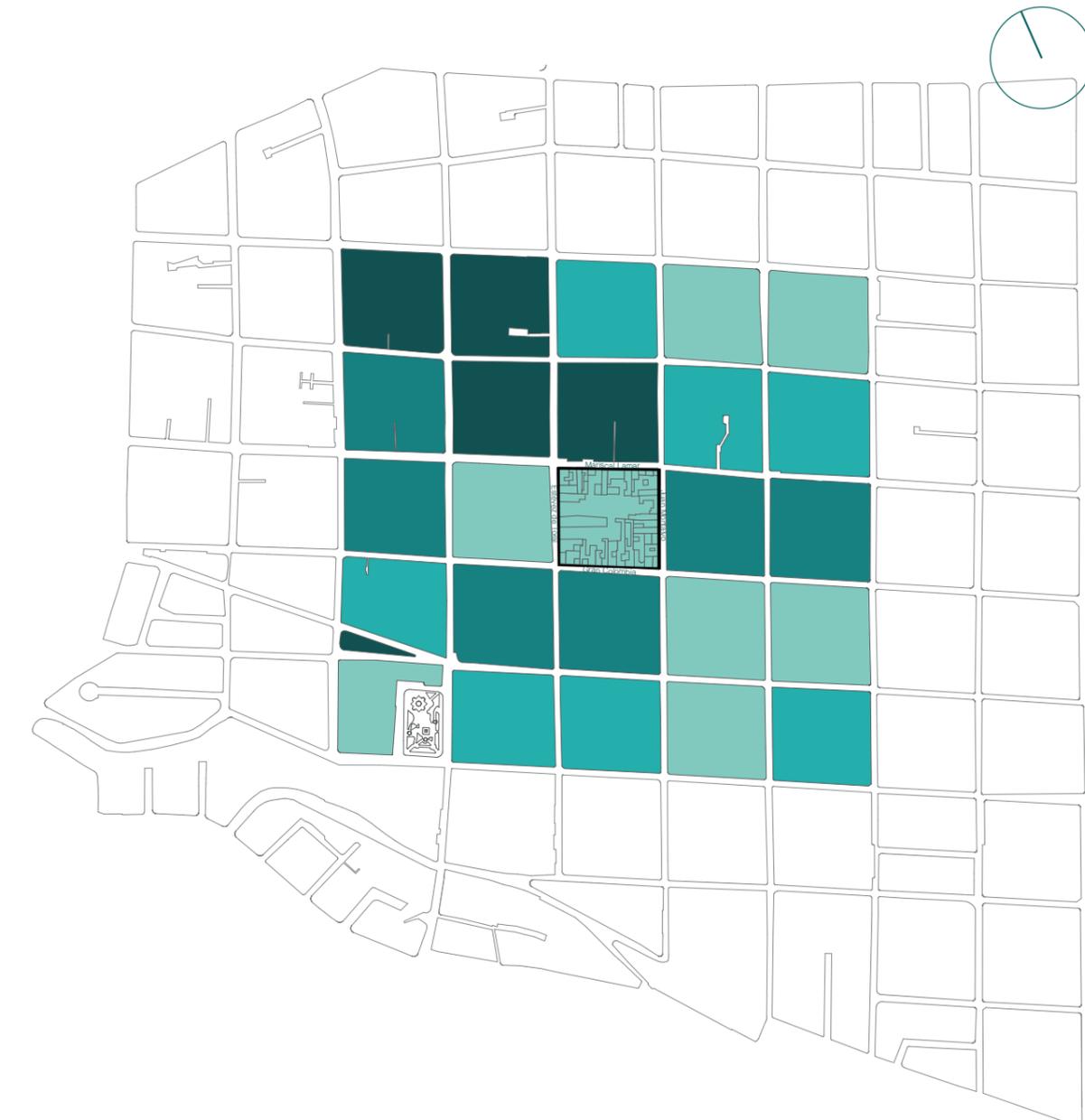
Dentro del Centro Histórico se puede observar que el valor de densidad existente es muy bajo comparado con la recomendación mínima de habitantes por hectárea para una ciudad sustentable, según MODEN 2013, en función de la proyección de la población de Cuenca para el 2030, suponiendo que se mantendrá la mancha urbana actual, es de 120 habitantes por hectárea. Debido al aumento comercial en esta zona de la ciudad se ha perdido el uso de suelo de vivienda.



### 3.3 DENSIDAD AREA DE INFLUENCIA

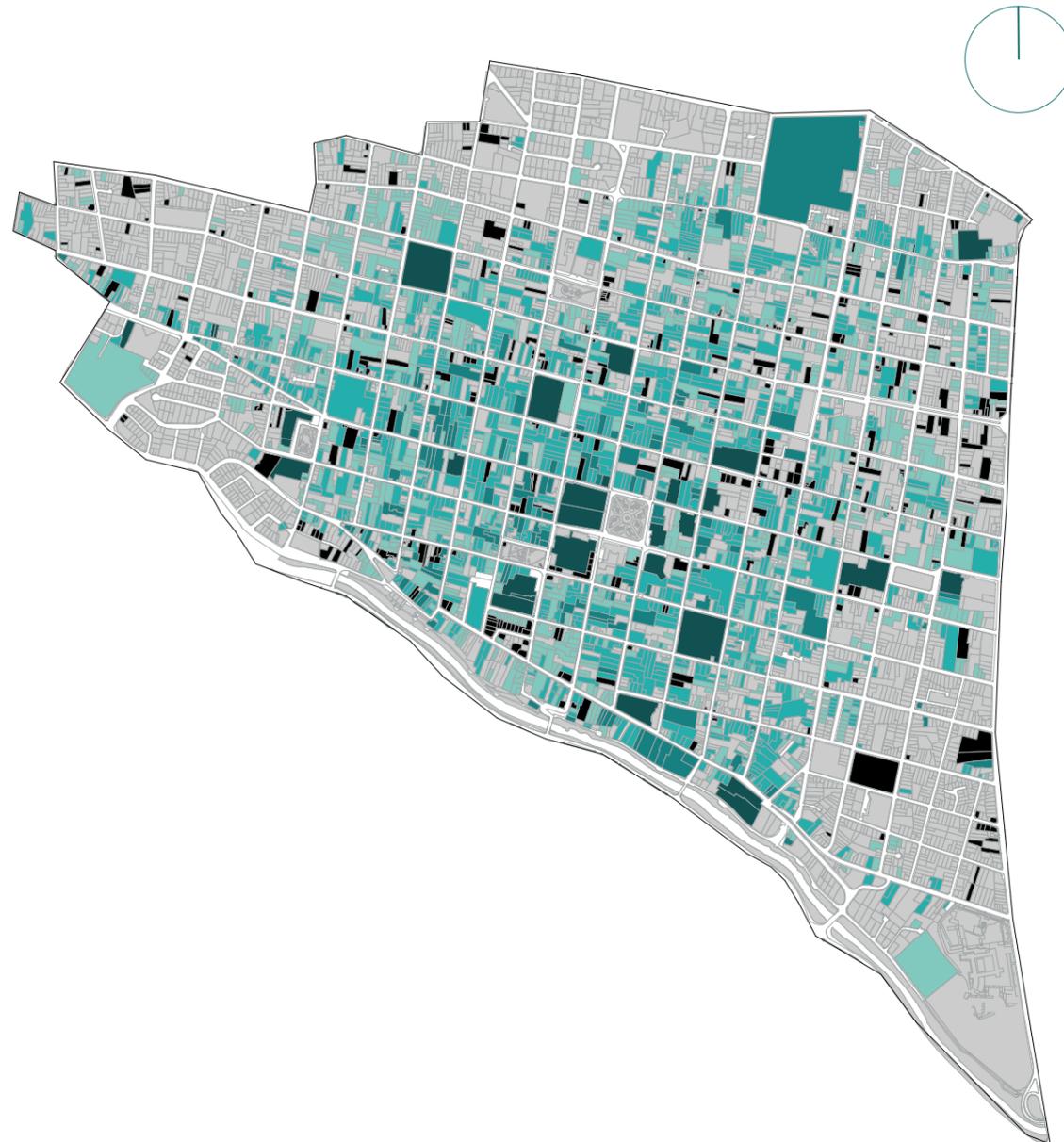
El área de influencia analizada cuenta con 54 hab/ha. de acuerdo a los datos del Censo de Población y Vivienda del 2010 realizado por la INEC. Teniendo 63 hab/ha. en la manzana del terreno que se va a intervenir.

-  Perfil manzana terreno
-  Manzanas
-  171 - 210 Hab / Ha.
-  131 - 170 Hab / Ha.
-  91 - 130 Hab / Ha.
-  51 - 90 Hab / Ha.



### 3.4 VALOR PATRIMONIAL CENTRO HISTÓRICO

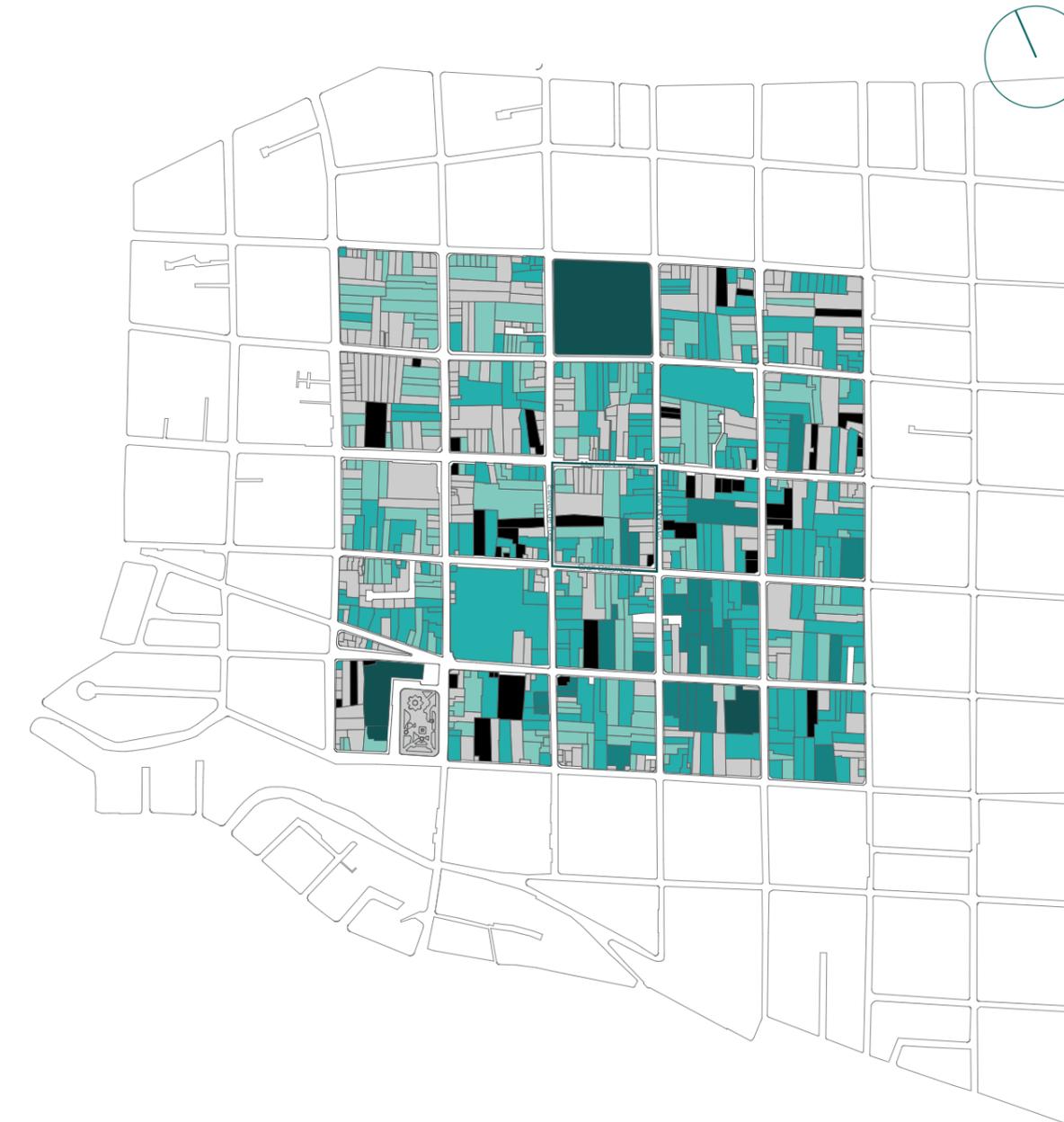
En el Centro Histórico, la mayoría de edificaciones no cuentan con ningún valor arquitectónico como se puede observar en el mapa.



■	Valor negativo	2,7%
■	Valor emergente	4,83%
■	Valor arquitectónico A	18,43%
■	Valor arquitectónico B	7,10%
■	Valor ambienta	66,93%
■	Sin Valor	

### 3.5 VALOR PATRIMONIAL ÁREA DE INFLUENCIA

Dentro de la manzana, según el mapa de Valoración Patrimonial de la Dirección de áreas históricas y patrimoniales, se puede observar que existen dos edificaciones de valor negativo y la mayoría no tiene ningún valor arquitectónico. Lo que nos ayuda a tomar algunas decisiones importantes en el emplazamiento.



■	Valor negativo
■	Valor emergente
■	Valor arquitectónico A
■	Valor arquitectónico B
■	Valor ambienta
■	Sin Valor

### 3.6 LLENOS Y VACÍOS ÁREA DE INFLUENCIA

En el área de influencia, se puede constatar que existe un 40% de llenos y un 60% vacíos.



### 3.7 LLENOS Y VACÍOS MANZANA

Existe un gran vacío en el centro de manzana, el cual en su mayoría son lugares sub-utilizados.



### 3.8 TRANSPORTE PÚBLICO TRANVÍA

El tranvía tiene una conexión directa con la manzana, por lo que nos permite potenciar la relación con el transporte público dentro del proyecto.



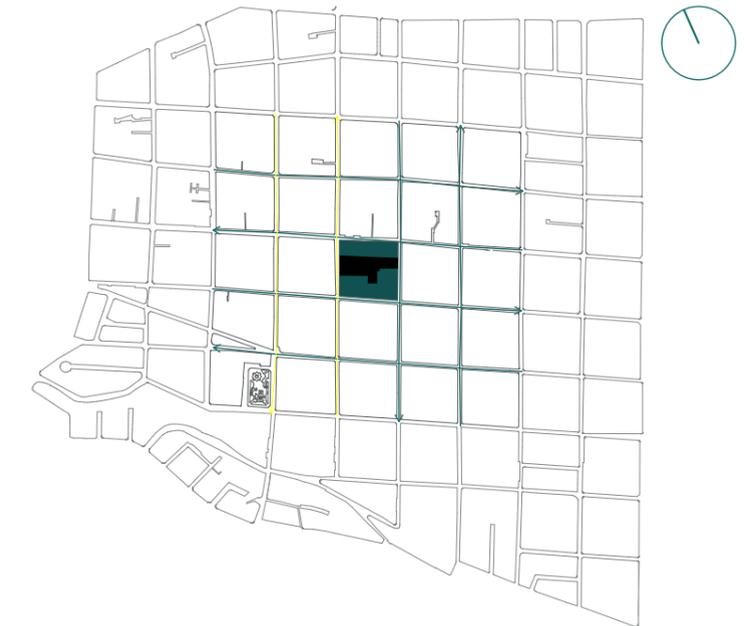
### 3.9 TRANSPORTE PÚBLICO BUSES

Existen varias líneas de buses que influyen directamente con el proyecto. Ayudando a la conexión del Centro Histórico con la ciudad.



### 3.10 FLUJO VEHICULAR

Al Centro Histórico ingresa una cantidad exagerada de vehículos durante el día, por lo que se trata de potenciar el uso del transporte público y reducir el porcentaje de flujo vehicular dentro del centro.

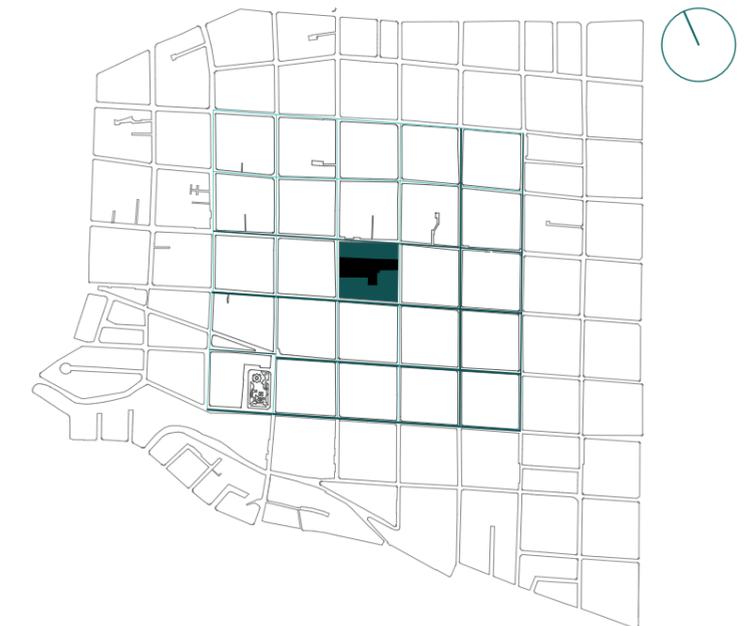


Flujo Alto

Flujo Medio

### 3.11 FLUJO PEATONAL

Durante el día existe una gran afluencia de peatones en todo el Centro Histórico, pero en la noche esto se reduce notablemente por la falta de actividad en la zona.



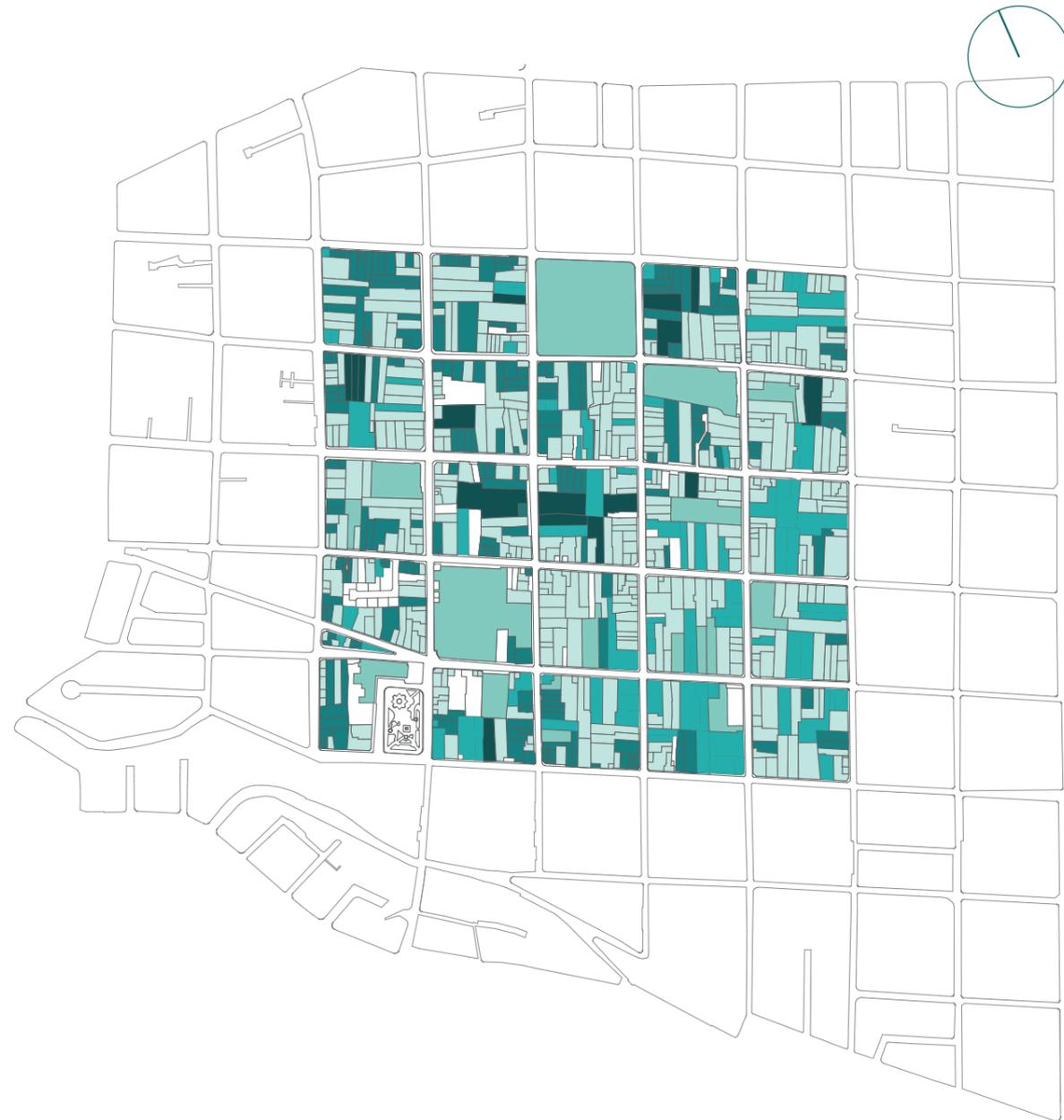
Flujo Alto

Flujo Bajo

### 3.12 USOS ÁREA DE INFLUENCIA

La mayoría de usos dentro del área de influencia es comercial, dejando muy poco espacio para la vivienda. Un dato importante es la presencia de una cantidad considerable de artesanos en paja toquilla dentro del área de influencia.

- Parqueadero público
- Vivienda
- Actividad económica
- Equipamiento
- Vivienda y comercio



### 3.13 USOS MANZANA

La manzana es prácticamente comercial en sus plantas bajas, especialmente por tiendas de abarrotes, al contrario de la poca existencia de vivienda.

- Manzanas
- Tienda de abarrotes y vivienda
- Mueblería
- Sastrería y vivienda
- Terrenos vacíos
- Sastrería
- Vivienda y diferente comercio
- Vivienda



3.14 PERFIL URBANO - VALOR ARQUITECTÓNICO DE EDIFICACIONES

Calle Estévez de Toral



Calle Gran Colombia



3.14 PERFIL URBANO - VALOR ARQUITECTÓNICO DE EDIFICACIONES

Calle Mariscal Lamar



Calle Juan Montalvo



### 3.15 VISTAS ACTUALES DE LA MANZANA



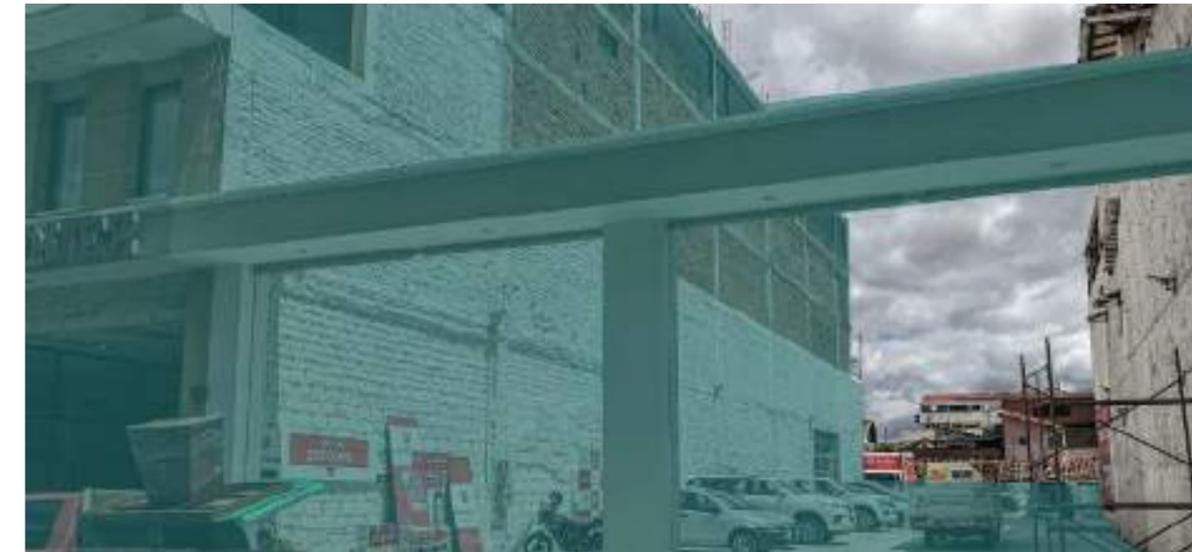
Vista aérea desde la Calle Estévez de ToralFuente: Propia



Vista aérea desde la Calle Juan Montalvo Fuente: Propia



Vista hacia parqueadero público. Fuente: Propia



Vista hacia parqueadero público Fuente: Propia

### 3.16 ASPECTOS LEGALES

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

En el Centro Histórico se aplica la ordenanza implantada el 26 de febrero de 2010. En la misma que se especifica la categorización patrimonial de las edificaciones en donde se establece lo siguiente:

#### “TIPOS DE INTERVENCIÓN SEGÚN LA CATEGORÍA DE LAS EDIFICACIONES Y ESPACIOS PÚBLICOS

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

#### Ámbito Arquitectónico

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

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

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

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

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

Art. 18.- Se conservará sin alteraciones las características funcionales, formales y constructivas, en todas las edificaciones inventariadas con grado de valor patrimonial, de acuerdo a su categorización. Se mantendrá y consolidará los elementos distributivos tales como: patios, galerías, jardines, corredores, huertos, etc., y de igual manera sus detalles constructivos y decorativos de valor.

Art. 19.- Ninguna edificación inventariada con algún grado de valor patrimonial, aunque se hallare en mal estado de conservación, podrá ser demolida. Obligatoriamente será conservada según las intervenciones permitidas y correspondientes a su grado de valor, como se señala en el Art. 15.

Art. 20.- Las edificaciones Sin Valor Especial y de Impacto Negativo podrán ser demolidas total o parcialmente, con autorización previa de la Dirección de Áreas Históricas y Patrimoniales, que la concederá luego de otorgado el respectivo permiso de construcción para la nueva edificación.

Art. 21.- Se permitirá la integración de edificaciones de predios adyacentes bajo las siguientes condiciones.

a) Edificaciones sin valor o de impacto negativo; b) Edificaciones con valor, siempre que con la integración cada una mantenga sus valores arquitectónicos originales.

Art. 23.- De existir en un bien patrimonial elementos añadidos de épocas recientes, éstos serán derrocados, a menos que el estudio de valoración del bien demuestre su importancia. Se admitirá la incorporación de elementos recientes necesarios para dotar a la edificación de condiciones de habitabilidad, higiene y salubridad, tales como: instalaciones sanitarias, de ventilación, cielo rasos, etc., siempre que no afecten a la estructura y tipología del edificio y tengan carácter reversible.

Art. 25.- Se permitirá el uso o adecuación de buhardillas, en las edificaciones catalogadas como de Valor Arquitectónico B (VAR B) (2), Valor Ambiental (A) (1) y Sin valor especial (SV) (0), con la condición de que la intervención prevista no signifique alteraciones de:

- Cubierta original. Se admitirá pequeñas aberturas para entrada o salida de aire y luz, siempre que no alteren los perfiles alométricos de la misma y estén ubicadas en las vertientes que no hacen fachada a la calle.
- La tipología distributiva (localización de bloque de escaleras, afectación de galerías o corredores exteriores, patios, etc.).
- La estructura soportante (muros o columnas).
- Las fachadas.
- La altura de entresijos existentes.
- Los elementos decorativos y ornamentales de la

edificación.

Art. 26.- En las edificaciones de valor, la adaptación de ascensores y montacargas e instalaciones especiales podrá realizarse siempre y cuando no afecten a la estructura, la tipología y el perfil de la cubierta.

Art. 27.- No se admitirá adiciones que afecten las características de los tejados existentes, debiendo cualquier adaptación sujetarse a lo previsto para adecuación de buhardillas." (Municipalidad de Cuenca).

#### “EDIFICACIONES COS, CUS, ALTURA AL ALERO, ALTURA AL CUMBRERO, RELACIÓN DE FAHCADA LLENO-VACÍO, MATERIALES EN FACHADA

Una Planta cos: 80%, altura al alero: 3 metros, altura de cumbrero: 6 metros, llenos y vacíos; 1/3 – 1/5. Fachada enlucida y pintada, o tratada con materiales de la región trabajados artesanalmente (piedra, mármol, madera, barro, tierra cocida, entre otros), puertas y ventanas de madera.

Dos Plantas cos: 70%, cus: 140%, altura al alero: 6 metros, altura de cumbrero 9 metros, llenos y vacíos; 1/3 – 1/5. Fachada enlucida y pintada, o tratada con materiales de la región trabajados artesanalmente (piedra, mármol, madera, barro, tierra cocida, entre otros), puertas y ventanas de madera. Tres Plantas cos: 70%, cus: 210%, altura al alero: 9 metros, altura de cumbrero 2 metros, llenos y vacíos; 1/3 – 1/5. Fachada enlucida y pintada, o tratada con materiales de la región trabajados artesanalmente

(piedra, mármol, madera, barro, tierra cocida, entre otros), puertas y ventanas de madera." (Municipalidad de Cuenca). otros), puertas y ventanas de madera." (Municipalidad de Cuenca).

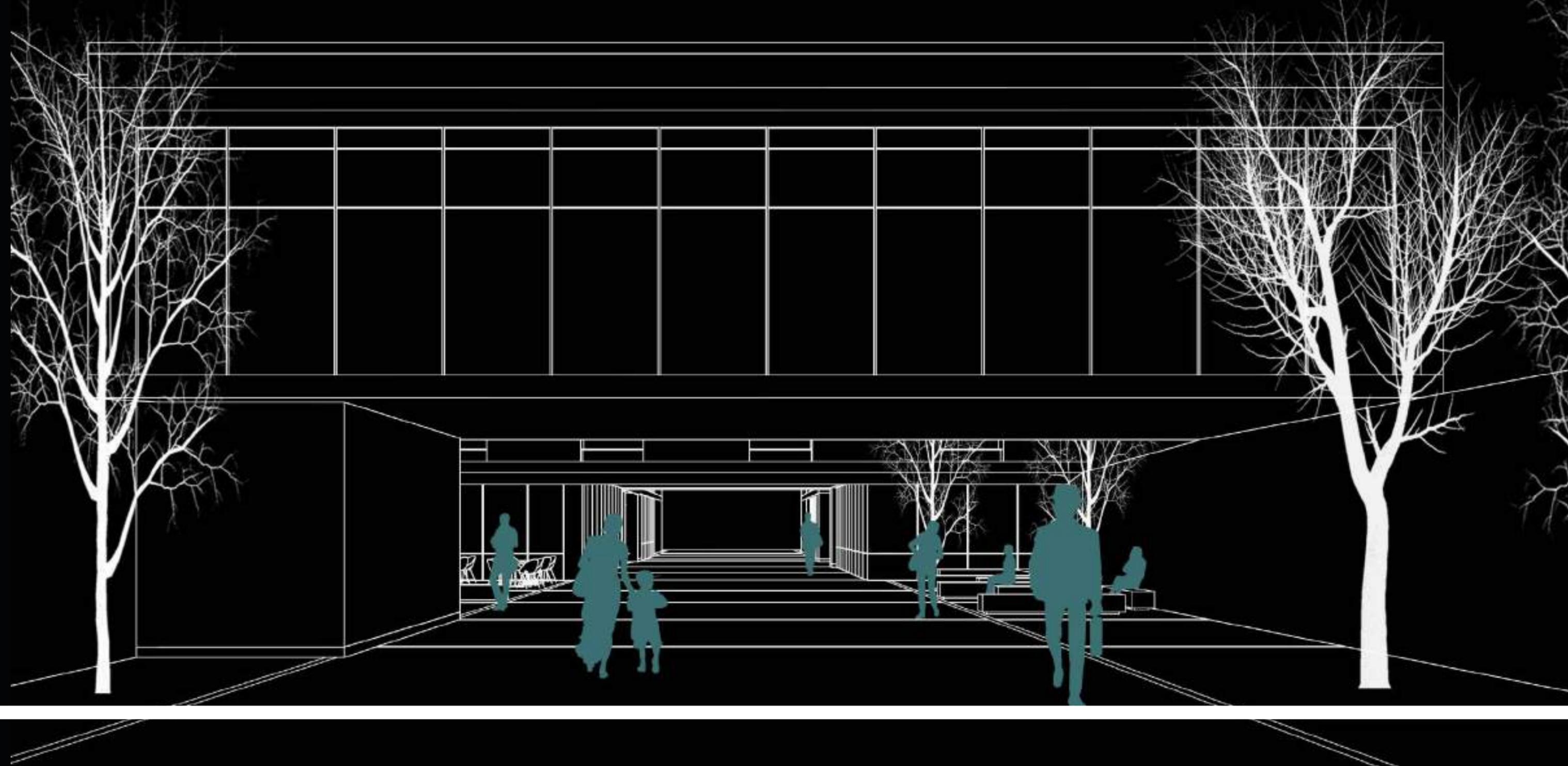
#### “MANTENIMIENTO Y CONSERVACIÓN

Art. 43.- Las fachadas deberán mantener su característica original, por tanto es prohibido alterar o añadir elementos extraños tales como: chimeneas, campanas de olores, ductos de ventilación, etc.

Art. 44.- Los zócalos y otros elementos decorativos y ornamentales de fachadas deberán mantener su característica original visible, por tanto es prohibido pintarlos, barnizarlos y/o cubrirlos con cualquier otro material que distorsione su textura.

Art. 49.- Es obligatorio para los propietarios mantener todos los solares baldíos ubicados dentro de las Áreas Históricas y Patrimoniales, con su respectivo muro de cerramiento ornamental.

Art. 50.- La implantación de parqueaderos públicos y privados en las Áreas Históricas y Patrimoniales, se regula por la normativa correspondiente." (Municipalidad de Cuenca).



#### 4.1 ESTRATEGIA DE LA CIUDAD

José María HerCal, establece estrategias que se deben tomar en cuenta para plantear una estrategia de ciudad, de los cuales se toman tres de ellos:

-Suturar el tejido urbano.

Plantear una red de viviendas colectivas en el Centro Histórico, a lo largo del eje del tranvía, utilizando los lugares vacíos o subutilizados.

Los terrenos de oportunidad se conectan mediante el transporte público y dos ejes verdes planteados de norte a sur de la ciudad.

- Intensificar el uso del suelo

Dentro del proyecto, proponer vivienda, comercio, servicios, equipamientos y espacios públicos a lo largo de todo el eje. Potenciando así la cohesión social y mejorando los espacios dentro del Centro Histórico.

-Reivindicar la condición compacta de la ciudad

Al suturar el tejido urbano mediante una red de viviendas colectivas y al intensificar el uso del suelo se logra una ciudad más compacta. Brindando a la ciudad espacios habitables y evitando que crezca sin ninguna planificación previa.

-  Eje del tranvía
-  Terreno
-  Terrenos de oportunidad
-  Ejes verdes



## 4.2 ESTRATEGIA DEL SECTOR

De los mismos conceptos de José María HerCal, se toman dos para resolver la estrategia de sector.

-Equilibrar la relación entre tejido construido y espacios vacíos.

Como complemento de la vivienda dentro del Centro Histórico es necesario crear espacios públicos como parques, plazas y lugares en general donde las personas puedan disfrutar del entorno. Incentivando así a que regrese la vivienda a un centro habitado.

-Promover la mixticidad de usos.

Proponer distintos usos a lo largo del eje del tranvía, teniendo así todos los servicios necesarios para el confort de los habitantes.

- Terreno
- Sitios de oportunidad en el eje de tranvía
- Manzanas
- Eje del tranvía



### 4.3 ESTRATEGIA DE LA MANZANA

#### -Integrar nuevas infraestructuras.

Crear nuevas edificaciones para integrar los espacios, respetando las preexistencias y aumentando la densidad poblacional dentro de la manzana.

#### - Compensar lo público frente a lo privado.

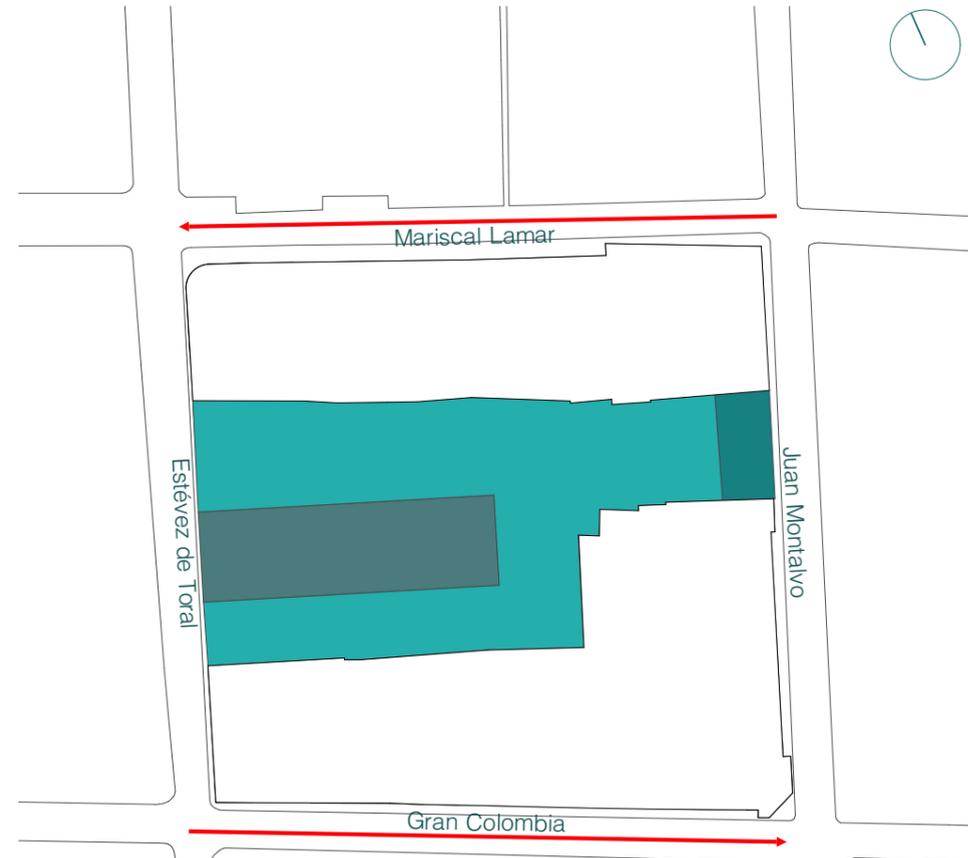
Si bien son necesarios los espacios públicos, se tiene que respetar la privacidad de las viviendas, creando así espacios públicos, semipúblicos y privados dentro del proyecto.

#### -Injertar el medio natural en el medio urbano.

Crear plazas con vegetación para solucionar este punto tan importante como es el espacio verde, aumentando así el índice de espacio verde por habitante.

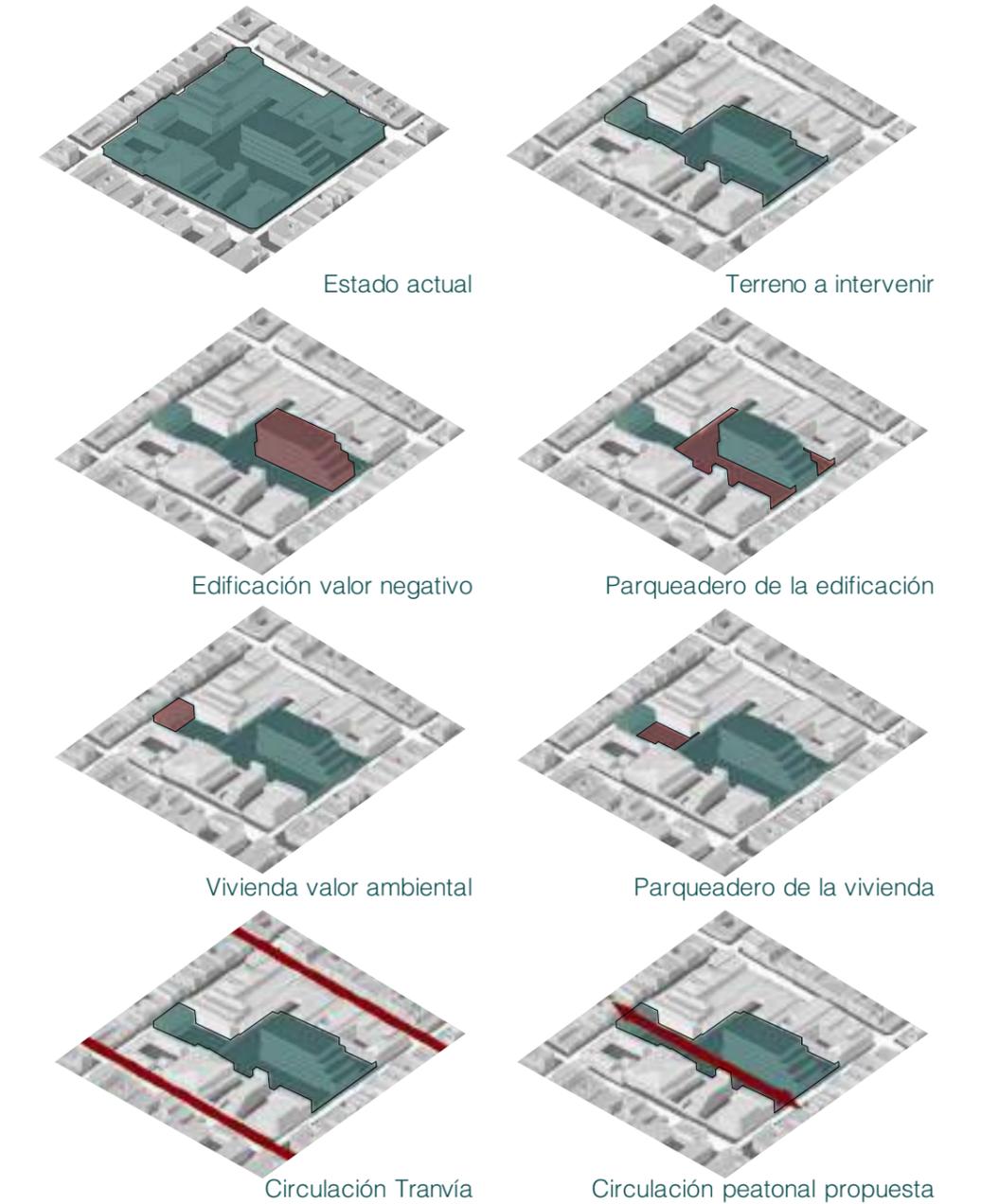
En la manzana, rescatar una tipología de vivienda típica dentro del Centro Histórico como es la creación de patio tras patio, teniendo como intermedio a las edificaciones de vivienda. Estos patios son de uso público, ya que la planta baja es totalmente comercial y se crea un eje que invita a los peatones a cruzar de forma transversal la manzana, desde la calle Estévez de Toral hasta la calle Juan Montalvo.

- Edificación reciclaje
- Casa restauración
- Parquederos públicos y Terrenos vacíos
- Circulación peatonal
- Tranvía



En la manzana se identifican algunos espacios subutilizados y de arquitectura de valor arquitectónico negativo. Por lo que se toma una edificación de valor arquitectónico negativo, la cual cuenta con un parqueadero público a nivel de la calle y un parqueadero subterráneo; y una vivienda de valor arquitectónico ambiental que tiene un parqueadero público para formar el terreno a intervenir.

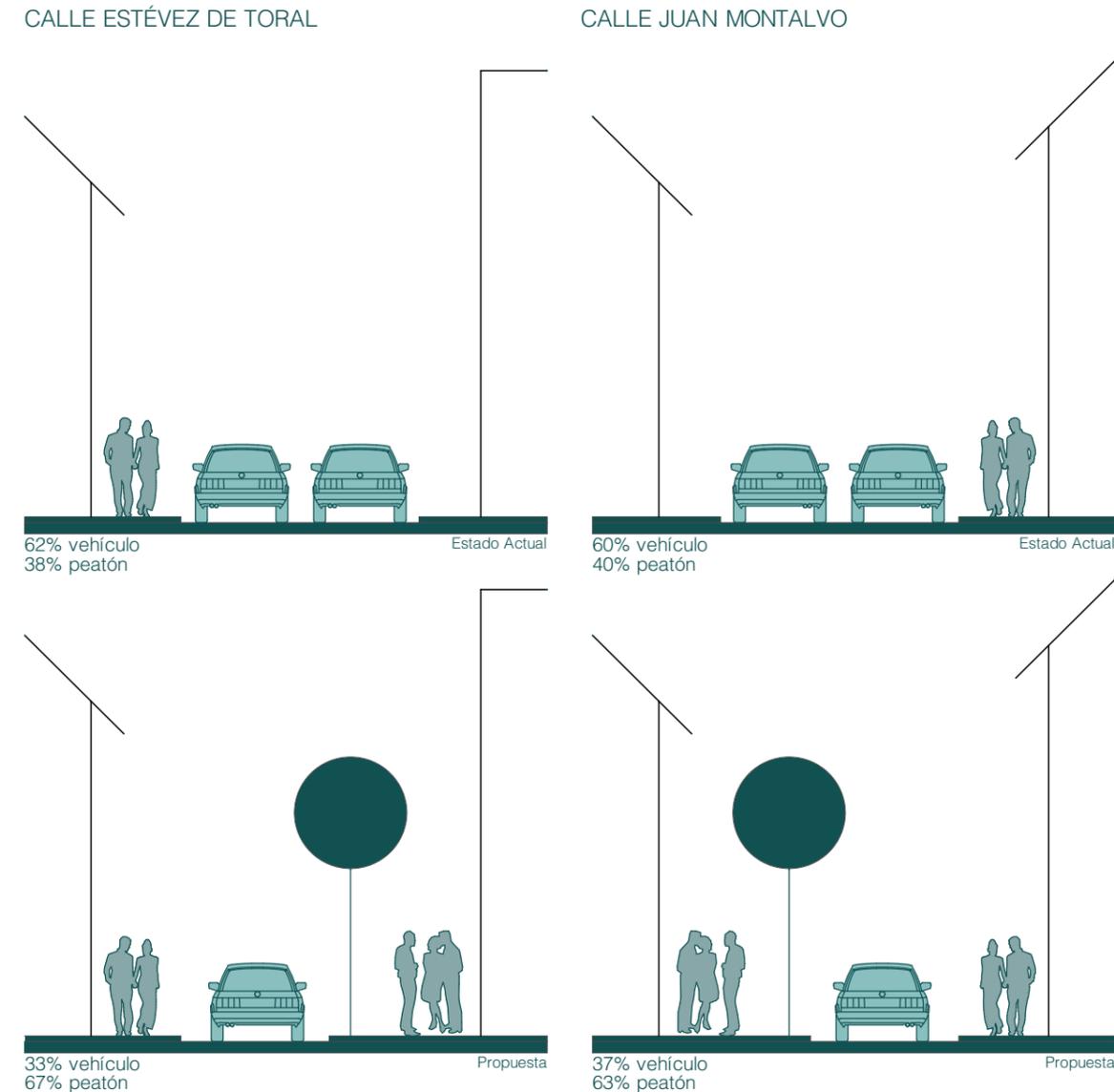
El terreno se conecta directamente con el eje del tranvía y se propone una conexión peatonal que atraviesa toda la manzana.



#### 4.4 SECCIÓN VIAL

Las secciones viales de las calles Estévez de Toral y Juan Montalvo se trabajan dando prioridad al peatón, duplicando el espacio de las veredas y reduciendo el espacio para el vehículo. Siendo ahora el 63% y 67% de espacio peatonal.

En las dos calles se genera un eje verde en las veredas, introduciendo vegetación dentro del espacio público.



#### 4.5 INDICADORES DE LA MANZANA

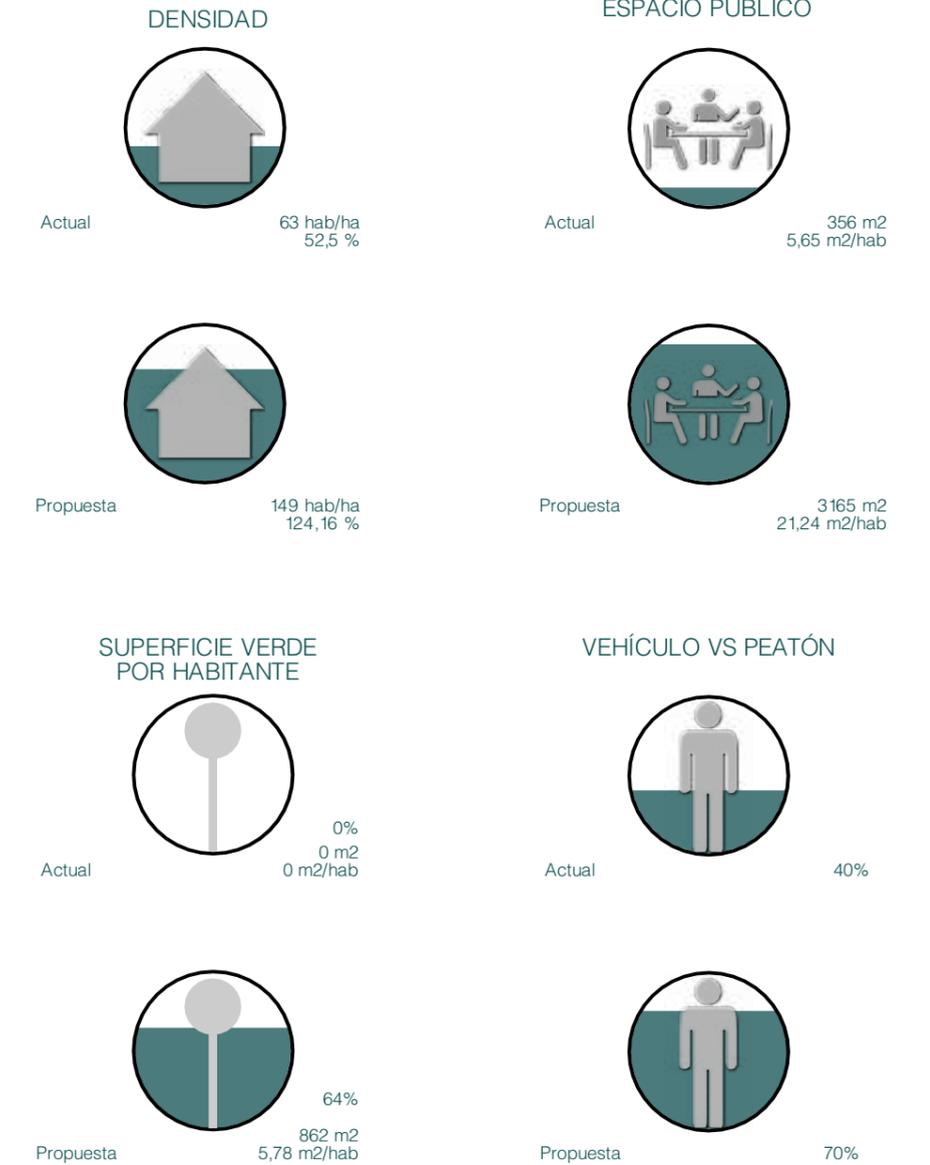
Para realizar el proyecto se toman en cuenta cuatro indicadores importantes de la manzana, después de realizar el análisis de sitio.

**Densidad:**  
Dentro de la manzana existe actualmente 63 habitantes por hectárea y se proponen 149 habitantes por hectárea. Siendo 120 habitantes por hectárea lo mínimo recomendado por MODEN 2013 en función de la proyección de población de Cuenca para el 2030.

**Espacio público:**  
Actualmente existen 5,65 m<sup>2</sup> por habitante, siendo 10 m<sup>2</sup> por habitante lo mínimo recomendado según la OMS. Por lo que se propone 21,24 m<sup>2</sup> por habitante.

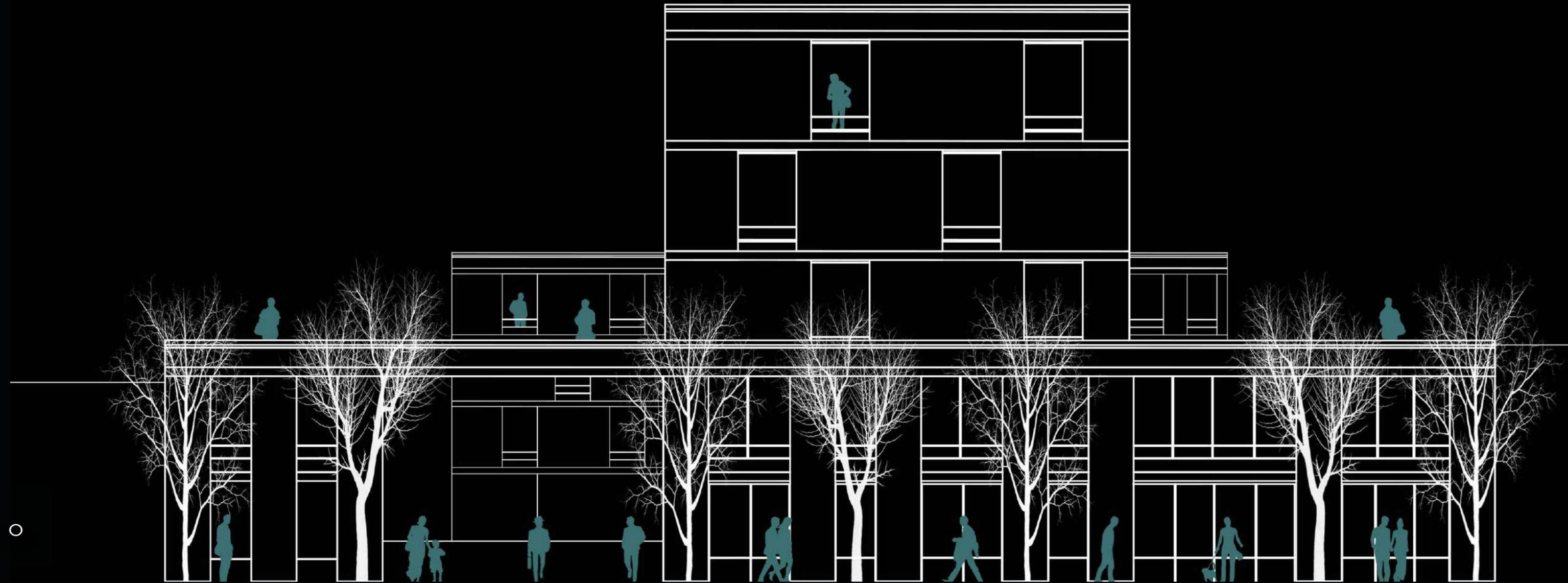
**Superficie verde por habitante:**  
La manzana no cuenta con espacio verde, siendo 9 m<sup>2</sup> por habitante lo mínimo recomendado según la OMS y se propone 5,78 m<sup>2</sup> por habitante.

**Vehículo vs peatón:**  
Actualmente el espacio para el peatón es de 40% y del vehículo 60%, invirtiendo estos valores dando prioridad al espacio peatonal.



05

PROYECTO  
ARQUITECTÓNICO



## IMAGEN GENERAL DEL PROYECTO

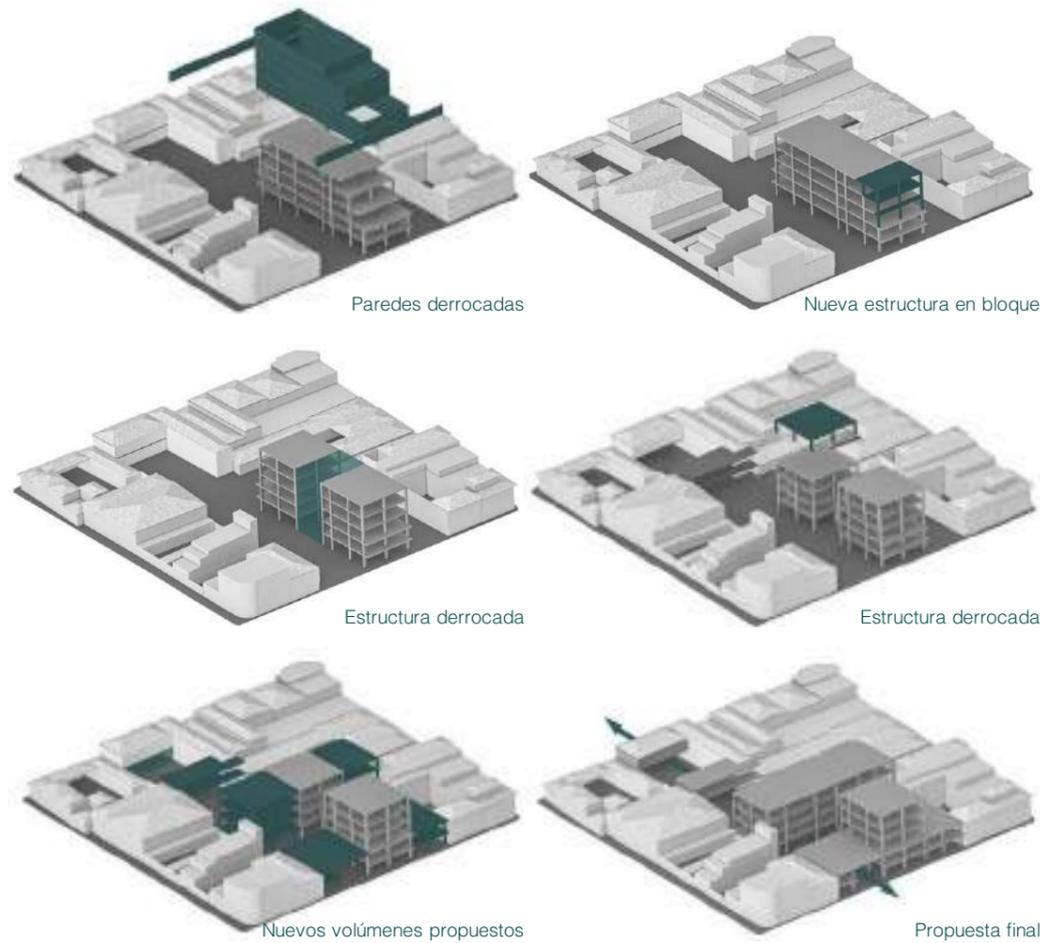


## 5.1 ESTRATEGIA DE VOLUMEN

Como estrategia de volumen se eliminan las paredes y fachadas de valor negativo.

Se completa la estructura para crear un volumen más regular y se libera un módulo para generar ventilación e iluminación.

Finalmente se crean nuevos bloques para aumentar la densidad, generar espacio público y crear la circulación peatonal. Respetando la tipología de vivienda típica del Centro Histórico que es la de patio tras patio dentro de la manzana.



## 5.2 EMPLAZAMIENTO

El emplazamiento del proyecto genera una conexión con sus alrededores y el transporte público mediante un eje principal que atraviesa toda la manzana.

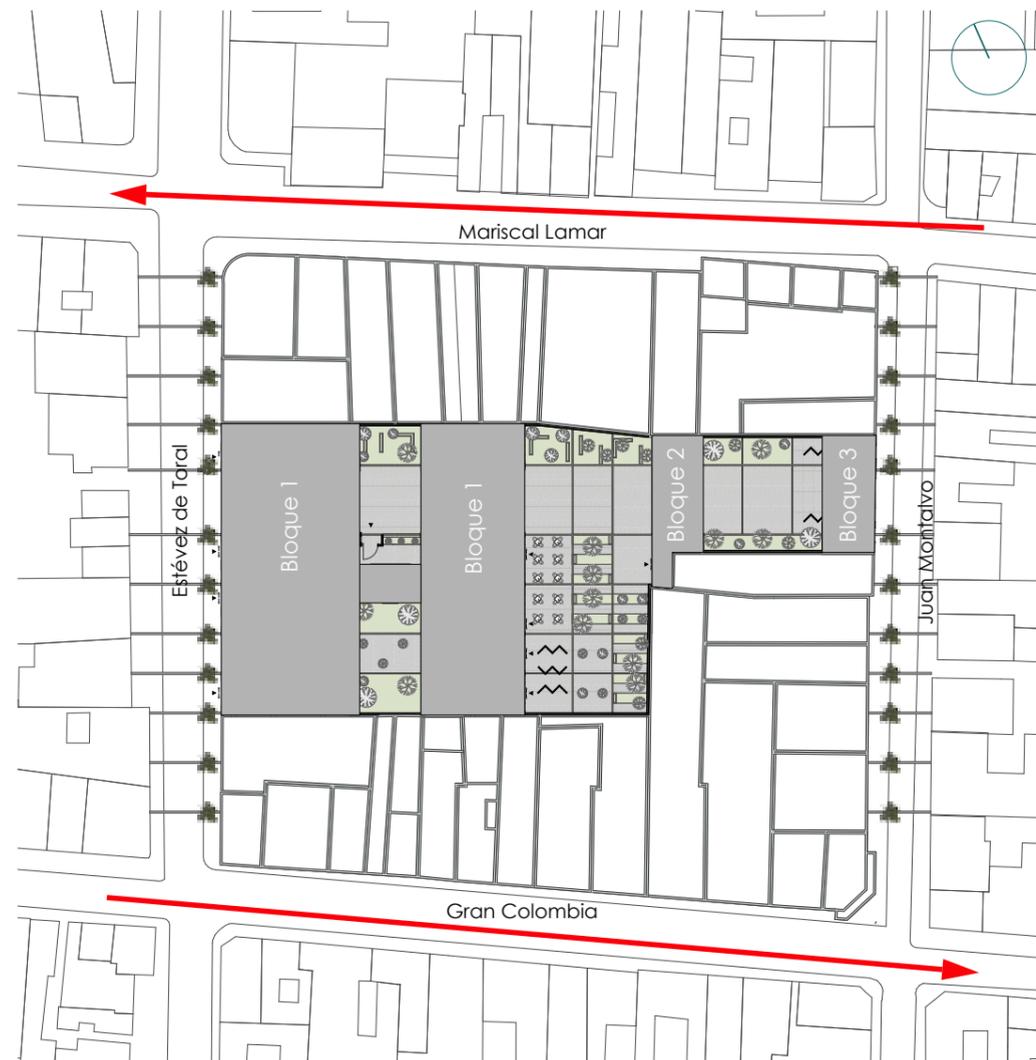
Al proyecto se puede acceder de forma libre por la calle Estévez de Toral y la calle Juan Montalvo, teniendo en las plantas bajas usos que complementan a la vivienda con el sector.

Basándose en la tipología de vivienda patio tras patio, se crean plazas que conectan a los bloques incrementando espacios minerales y vegetales de uso público.



### 5.3 EMPLAZAMIENTO

- Bloque 1: Comercio y Vivienda
- Bloque 2: Talleres
- Bloque 3: Vivienda y acceso



Tranvía 0 1 5 10

Vista Aérea – Calle Estévez de Toral

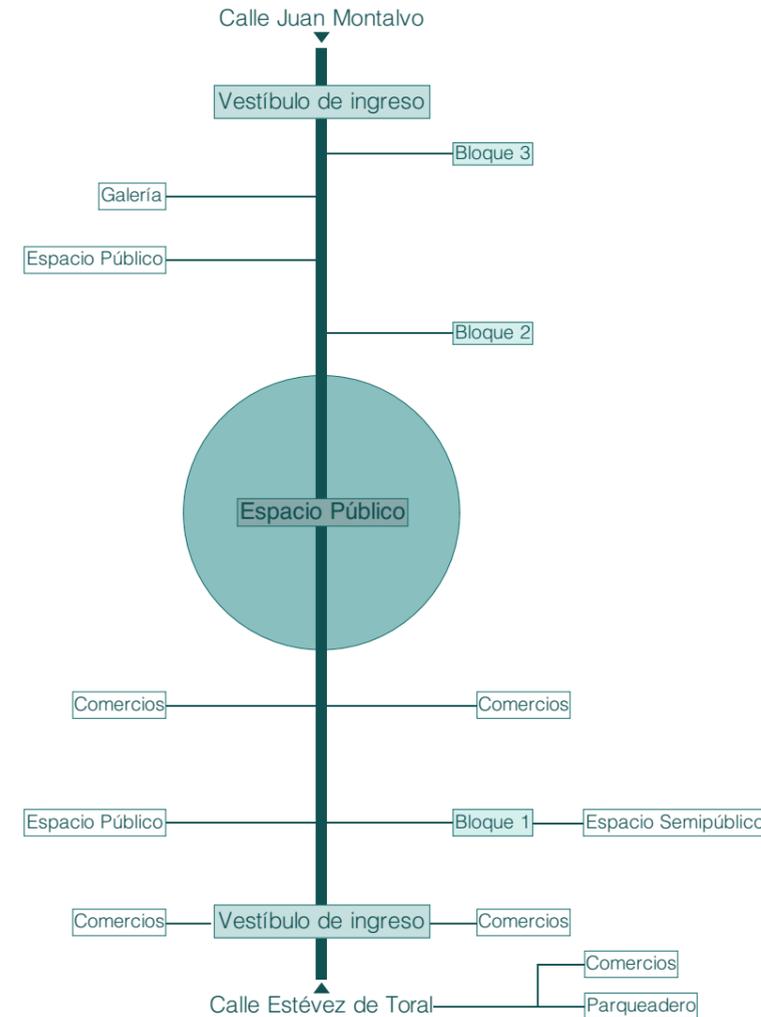




## 5.4 ORGANIGRAMA

El conjunto habitacional cuenta con un espacio público central que es el que organiza y distribuye las conexiones a las distintas actividades del proyecto. Basándose en la tipología patio tras patio, se crea un primer acceso por la calle Estévez de Toral y otro por la calle Juan Montalvo, generando un eje comercial y espacios públicos de libre acceso en planta baja.

La vivienda cuenta con su respectiva privacidad frente a lo público, por lo que tienen acceso restringido a los departamentos.



## 5.5 CUADRO DE PROGRAMA ARQUITECTÓNICO

CUADRO DE ÁREAS			
Espacios	Cantidad	Total (m <sup>2</sup> )	Área Total (m <sup>2</sup> )
<b>BLOQUE 2 Taller</b>			
Taller	1	248,03	248,03
<b>TOTAL</b>			<b>248,03</b>
<b>BLOQUE 3 Vivienda</b>			
Galería	1	105,37	105,37
Departamento	1	171,33	171,33
<b>TOTAL</b>			<b>276,7</b>
<b>ESPACIO PÚBLICO</b>			
Área Verde	1	862	862
Área Dura	1	2303	2303
<b>TOTAL</b>			<b>3165</b>

CUADRO DE ÁREAS			
Espacios	Cantidad	Total (m <sup>2</sup> )	Área Total (m <sup>2</sup> )
<b>BLOQUE 1 vivienda</b>			
Parqueaderos y Bodegas	24	30	720
Locales Comercio	2	120	240
Mini mercado	1	112	112
Librería	1	100	100
Gimnasio	1	95	95
Artesanía	2	82	164
Cafetería	2	105	210
Restaurante	1	310	310
Biblioteca	1	370	370
Departamento 1 (1 habitación)	5	70	350
Departamento 2 (2 habitaciones)	7	90	630
Departamento dúplex 3 (3 habitaciones)	5	180	900
Departamento 4 (4 habitaciones)	3	130	390
Vestíbulo Ingreso	1	62	62
Circulación	1	332	332
Circulación Vertical Comercio	1	30,82	30,82
Circulación Vertical Vivienda	5	63,57	317,85
Espacio Semipúblico interior vivienda	1	231,7	231,7
Terraza segundo piso	1	514,75	514,75
Terraza quinto piso	1	703,08	703,08
<b>TOTAL</b>			<b>6783,2</b>

## 5.6 PLANTA BAJA GENERAL

En la planta baja se plantean comercios afines a la vivienda y al sector, los cuales están acompañados del eje peatonal de libre acceso, que atraviesa toda la manzana, y a su vez de plazas que son espacios públicos de estancia que invita al peatón a recorrer y permanecer en el proyecto.

1. Librería
2. Comercio
3. Gimnasio
4. Espacio Público
5. Circulación peatonal
6. Minimercado
7. Cafetería
8. Comercio - Artesanías
9. Galería
10. Bloque Talleres
11. Casa Restaurada
12. Ingreso Parqueadero



## 5.7 PLANTA PARQUEADERO

Se utiliza el parqueadero subterráneo preexistente en el edificio, realizando las modificaciones necesarias para un mejor funcionamiento.

En total existen 18 parqueaderos, uno para cada departamento; 16 bodegas y 6 parqueaderos para uso de los comercios.

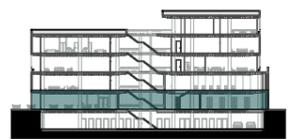


## 5.8 PLANTA BAJA - BLOQUE 1

Toda la planta baja es exclusivamente de uso comercial y espacio público.



Emplazamiento



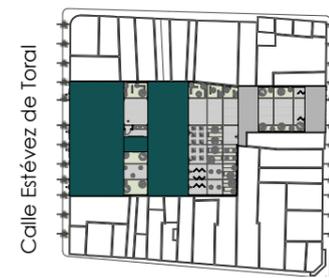
Sección Bloque 1

1. Librería
2. Ingreso calle Estévez de Toral
3. Comercio
4. Ingreso Parqueadero
5. Gimnasio
6. Circulación vertical comercio
7. Área Verde
8. Circulación vertical vivienda
9. Espacio Semipúblico
10. Minimercado
11. Cafetería
12. Artesanías

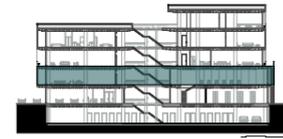


## 5.9 PLANTA 1 - BLOQUE 1

La primera planta alta del bloque oeste es de uso comercial, aprovechando las conexiones con la calle principal y sus vistas. En el otro bloque se proyecta viviendas con circulaciones verticales independientes.



Emplazamiento



Sección Bloque 1

1. Restaurante
2. Librería
3. Circulación vertical comercio
4. Circulación vertical vivienda
5. Dto. 1 Habitación
6. Dto. 2 Habitaciones
7. Dto. Duplex
8. Dto. 4 Habitaciones

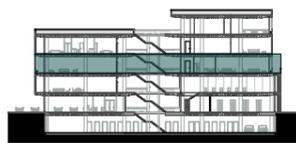


### 5.10 PLANTA DOS - BLOQUE 1

La segunda planta alta del bloque 1 cuenta solo con departamentos de vivienda de diferentes tipologías.



Emplazamiento



Sección Bloque 1



- 1. Dto. 1 Habitación
- 2. Dto. 2 Habitaciones
- 3. Dto. Duplex 3- habitaciones
- 4. Dto. 4 Habitaciones
- 5. Circulación Vehicular vivienda
- 6. Terraza accesible

0 5 10

### 5.11 PLANTA TRES - BLOQUE 1

En la tercera planta se encuentran departamentos de vivienda de diferentes tipologías.



Emplazamiento



Sección Bloque 1

- 1. Dto. 1 Habitación
- 2. Dto. 2 Habitaciones
- 3. Dto Duplex 3 habitaciones
- 4. Dto 4 Habitaciones
- 5. Circulación vertical

0 5 10



## 5.12 PLANTA CUATRO - BLOQUE 1

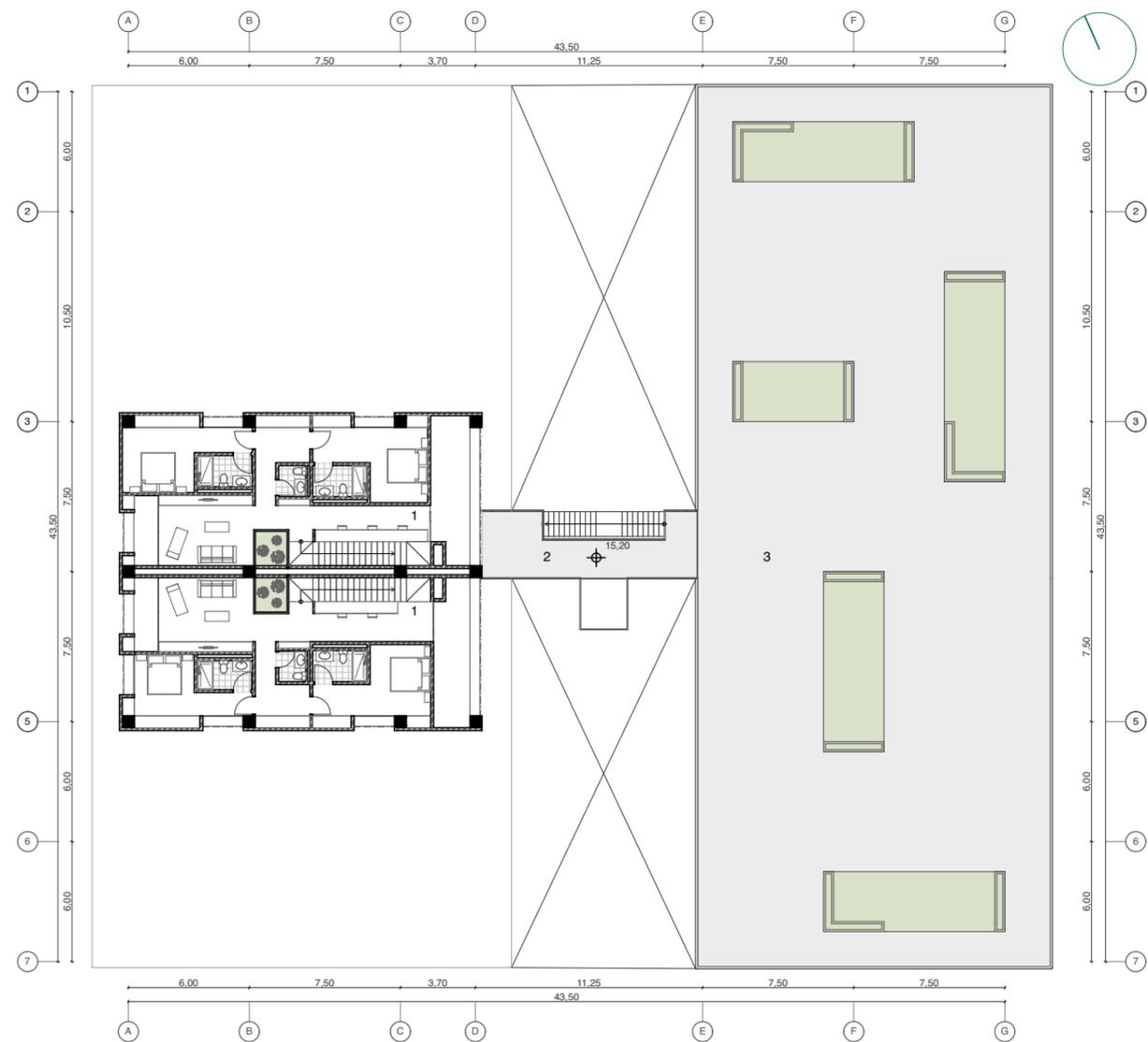
La cuarta planta alta del bloque oeste es de vivienda, se compone de dos departamentos dúplex y la cuarta planta alta del bloque este, cuenta con una terraza accesible para los habitantes del lugar. Aprovechando las mejores vistas del Centro Histórico.



Emplazamiento EMPLAZAMIENTO



Emplazamiento SECCIÓN GENERAL BLOQUE 1



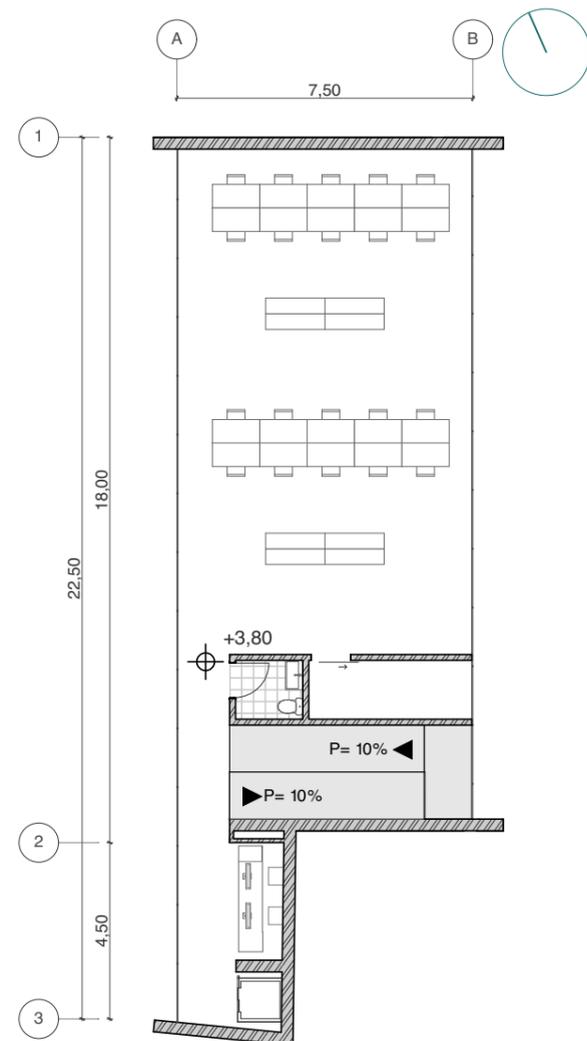
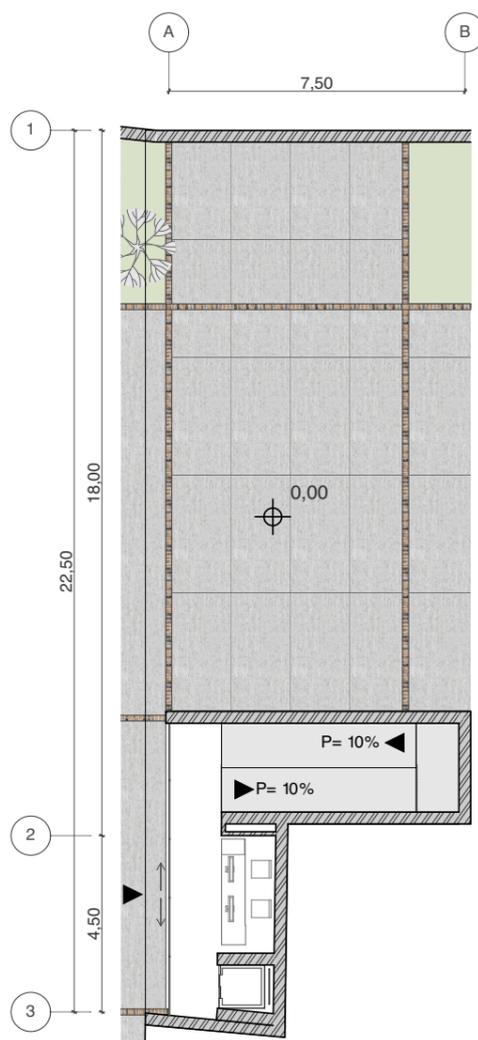
- 1. Dto. 1 Habitación
- 2. Dto. 2 Habitaciones
- 3. Dto. Duplex 3- habitaciones
- 4. Dto. 4 Habitacione
- 5. Circulación Vehicular vivienda
- 6. Terraza accesible

0 1 5 10



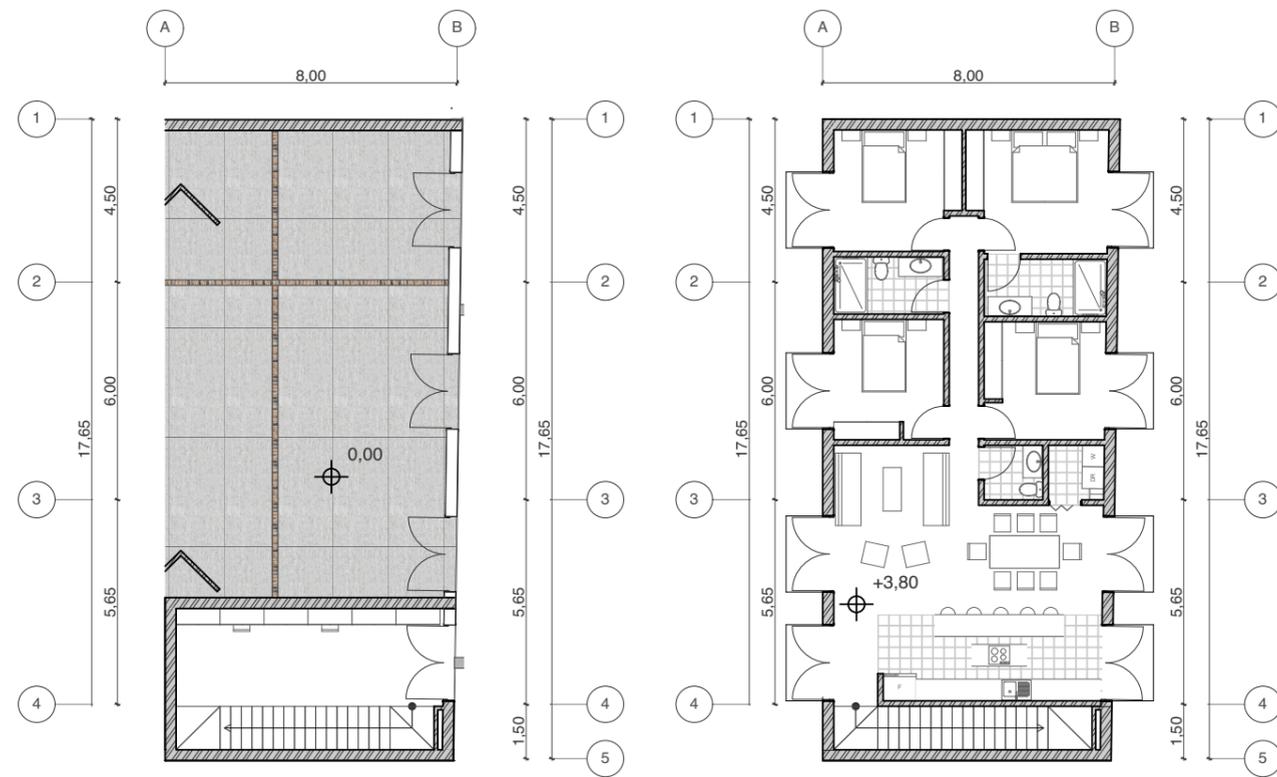
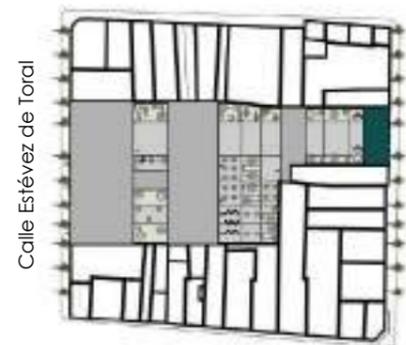
### 5.13 PLANTAS BLOQUE 2

En el bloque dos se genera una planta libre para crear permeabilidad dentro de la planta baja y en la planta alta se encuentran talleres de artesanías en paja toquilla, en respuesta a los datos obtenidos dentro del análisis de sitio que se observó que en el sector existe una cantidad considerable de este tipo de comercio.

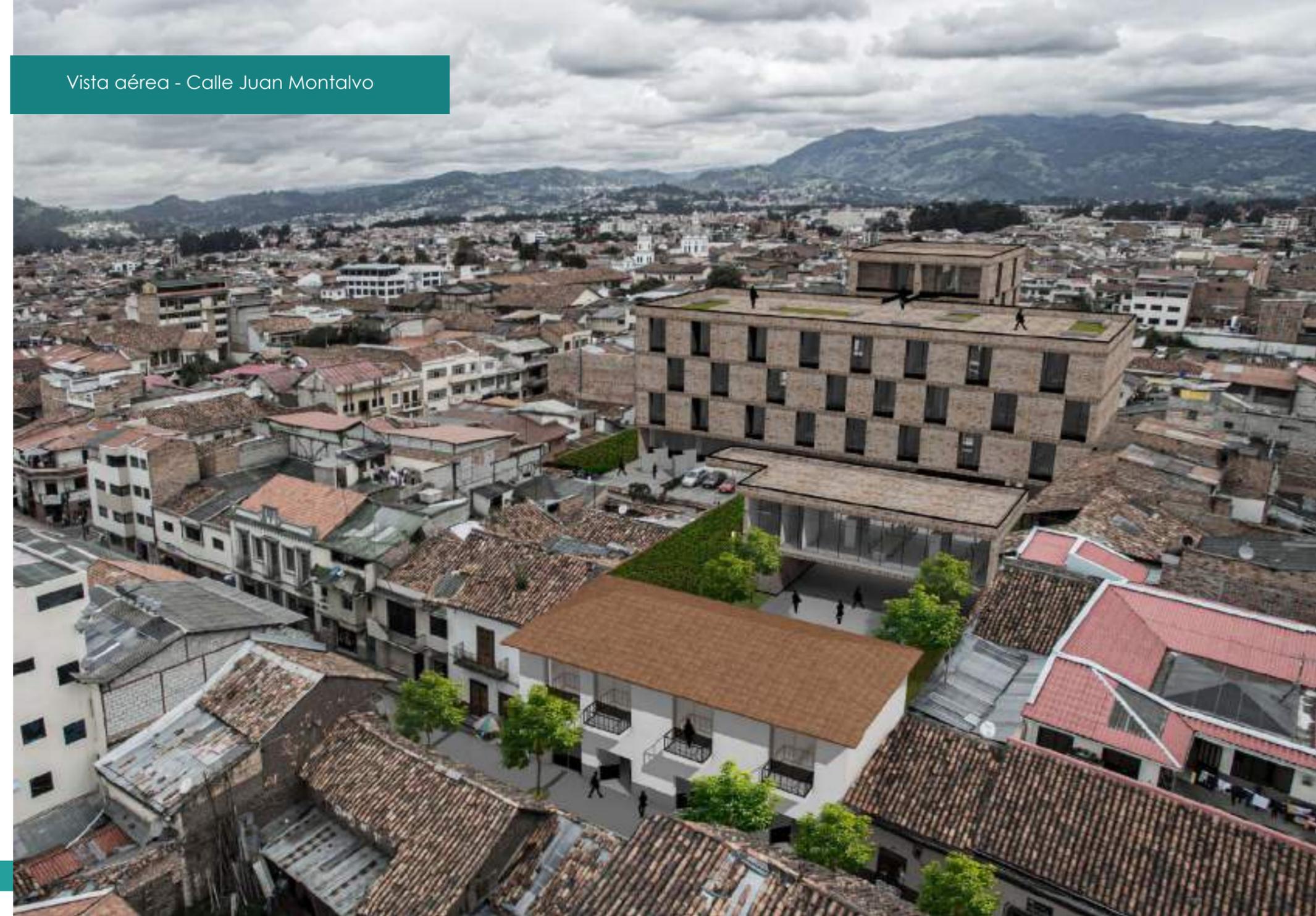


### 5.14 PLANTAS BLOQUE 3

El bloque 3 es una vivienda de valor ambiental, la cual la segunda planta es restaurada para proyectar vivienda, y también se genera una planta baja libre para conexiones dentro de la manzana y espacio público.



Vista aérea - Calle Juan Montalvo



INGRESO PRINCIPAL



### 5.15 ANALISIS DE PERFIL DE MANZANA

Se analizó el perfil de la manzana, especialmente de la calle Estévez de Toral. Tomando en cuenta la trama existente en las viviendas preexistentes en la cuadra.

Al realizar este análisis, se concluyó, que dentro de las viviendas resalta la verticalidad, respondiendo al programa que se encuentra en cada una y en algunos casos se dejan marcados los entre pisos en la fachada pero no es un elemento que sobresale dentro del proyecto.



## 5.16 ELEVACIÓN PROYECTO ARQUITECTÓNICO CALLE ESTÉVEZ DE TORAL

En la edificación se crea una fachada que responde al programa arquitectónico, basada en la modulación de la estructura preexistente y respetando el entorno inmediato construido.

Se destaca el ritmo y la verticalidad que existe a lo largo de toda la cuadra, respetando el valor arquitectónico de las edificaciones construidas.



## IMAGEN FACHADA

Como resultado al análisis del tramo, se genera una fachada en la que resalta la verticalidad del volumen.

El volumen responde a la modulación de la estructura preexistente y se adapta al programa arquitectónico del proyecto y al entorno inmediato.



## 5.17 CENTRO HISTÓRICO HABITADO

El proyecto tiene como uno de los objetivos principales, devolver la vivienda al Centro Histórico con espacios de calidad y aprovechar las mejores vistas de la ciudad.



## 5.18 CENTRO HISTÓRICO Y SUS MEJORES VISTAS

Se generan balcones en cada departamento y terrazas accesibles para el disfrute de los habitantes del proyecto

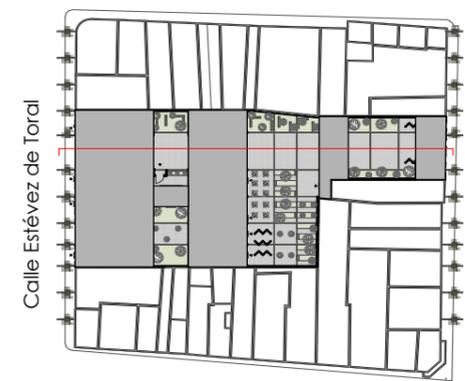


## 5. 19 SECCIÓN GENERAL

En la sección general del proyecto se muestra la permeabilidad y conexión que existe entre la calle Estévez de Toral y Juan Montalvo que genera una circulación peatonal de libre acceso y atraviesa transversalmente toda la manzana.

De la misma manera se identifican los tres bloques del proyecto; siendo el primero de vivienda y comercio, el segundo de talleres y el tercero de vivienda. Los dos últimos cuentan con la planta baja libre.

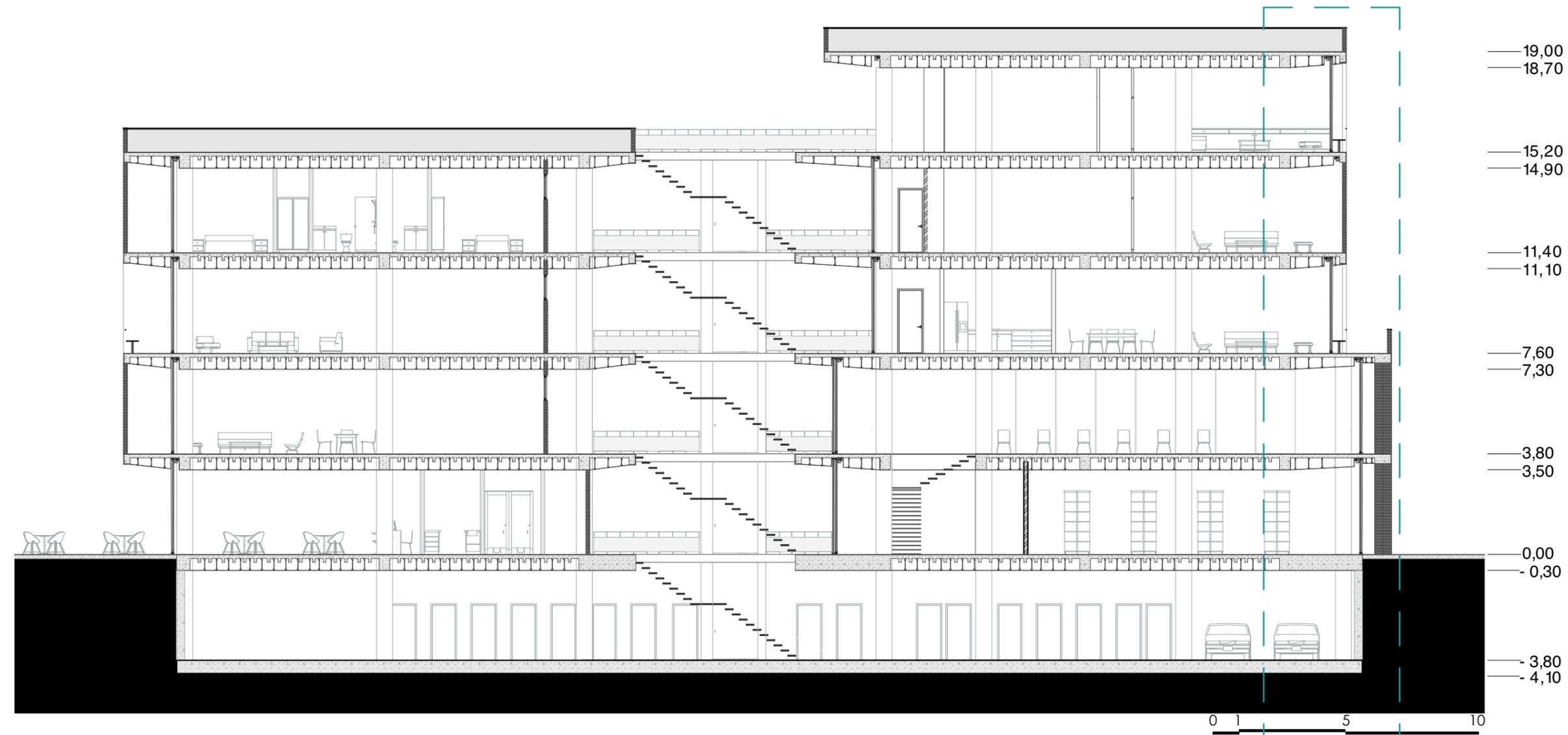
Como espacios intermedios dentro de la manzana se crean espacios públicos con áreas verdes, respetando la tipología de vivienda tradicional del Centro Histórico de Cuenca patio tras patio.



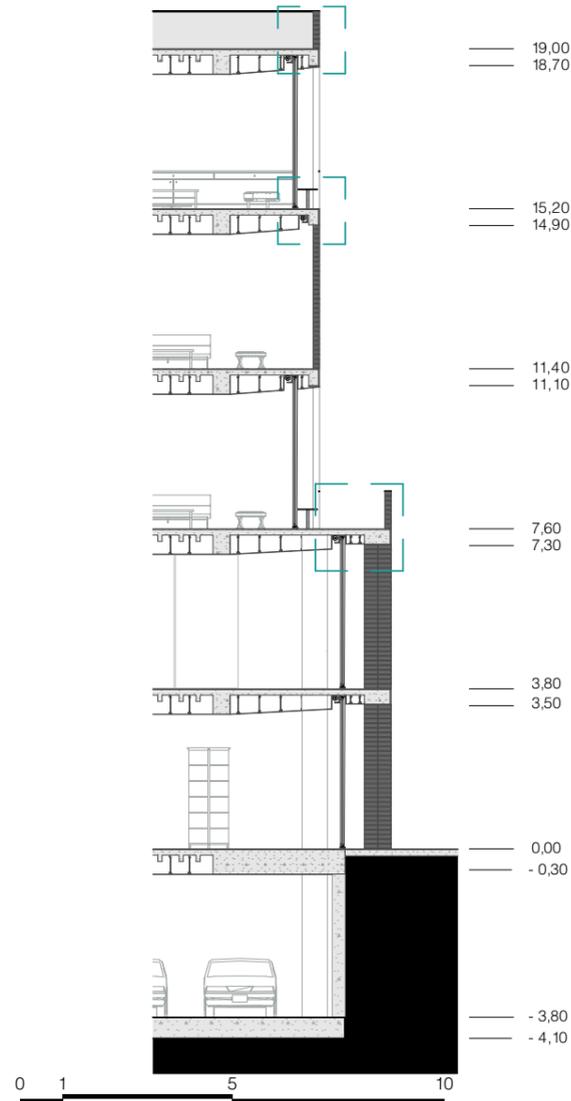
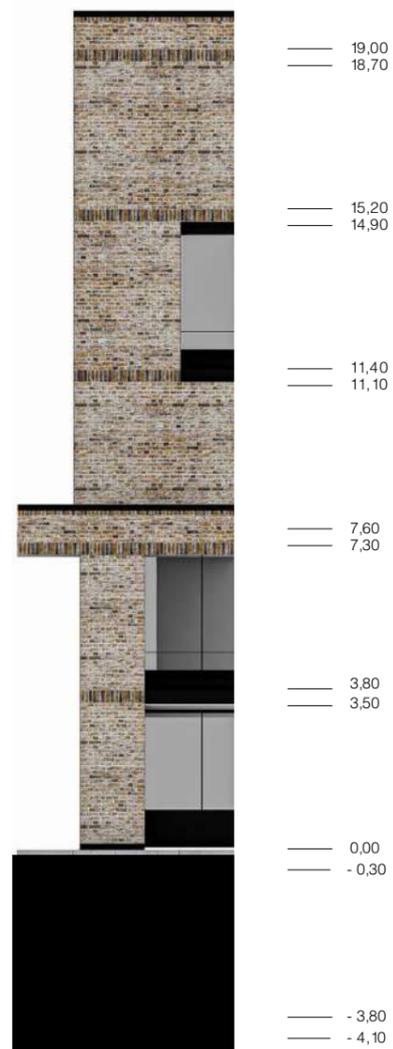
## 5.20 SECCIÓN BLOQUE 1

En la sección general del proyecto se muestra la permeabilidad y conexión que existe entre la calle Estévez de Toral y Juan Montalvo que genera una circulación. Con respecto a la parte constructiva, en el proyecto se respeta la estructura de hormigón armado preexistente. Las columnas de 60cmx60cm, vigas de 60cmx30cm, luces de 7,50m y entrepisos de 3,50m.

Se incorporan nuevas ventanas de aluminio en los departamentos y comercios y como cierres se utiliza el ladrillo artesanal para mantener la materialidad típica del Centro Histórico. En las cubiertas se utiliza piso de ladrillo para respetar la misma tonalidad de colores dentro de la ciudad.

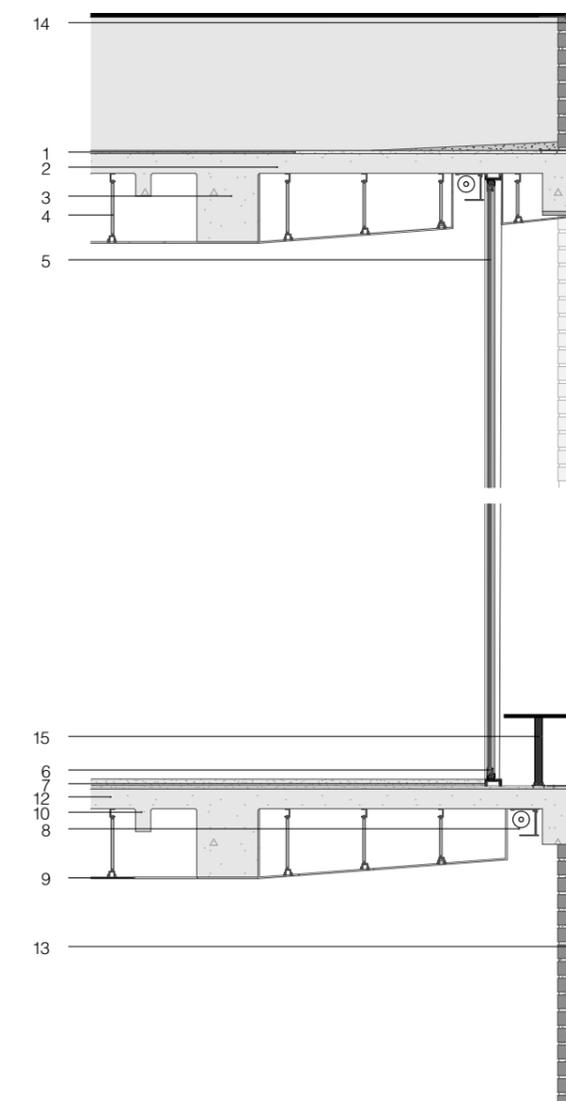
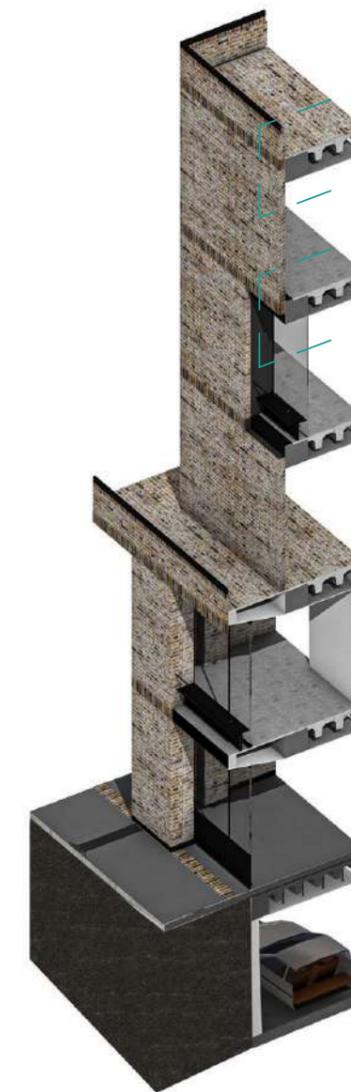


## 5.21 SECCION CONSTRUCTIVA



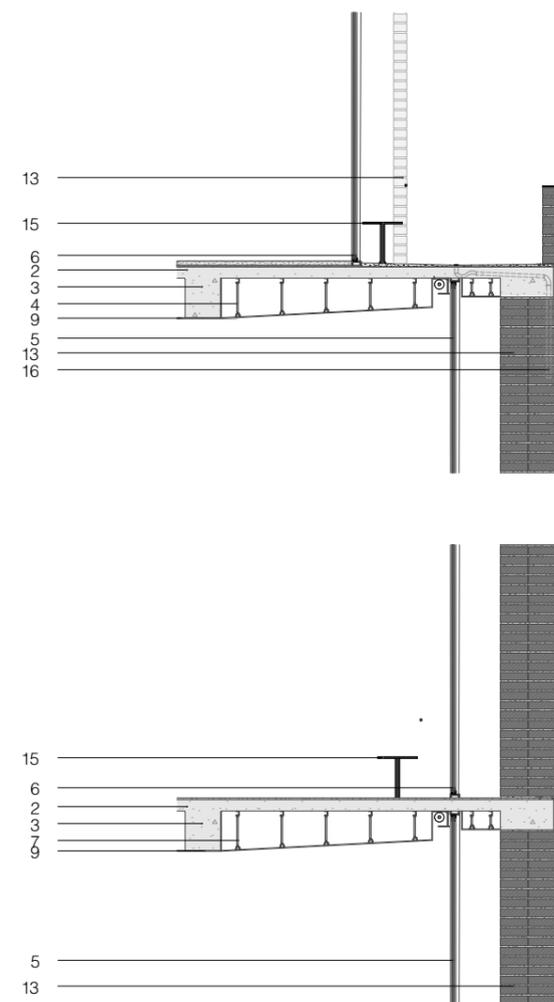
## 5.22 DETALLES CONSTRUCTIVOS

1. Membrana asfática
2. Viga principal de hormigón reforzado
3. Losa de hormigón reforzado 240kg/cm<sup>2</sup>
4. Perfil de aluminio L para sujeción de cielo raso
5. Ventana corrediza de aluminio
6. Riel metálica
7. Perfil C de acero galvanizado 60x14x16mm
8. Cortinero
9. Cielo raso de yeso - cartón e= 1 cm
10. Panel de acero cortén
11. Riel metálica
12. Nervadura de hormigón reforzado 240kg/cm<sup>2</sup>
13. Viga de hormigón reforzado en forma de mésula 240 kg/cm<sup>2</sup>
14. Losa de hormigón 240 kg/cm<sup>2</sup>

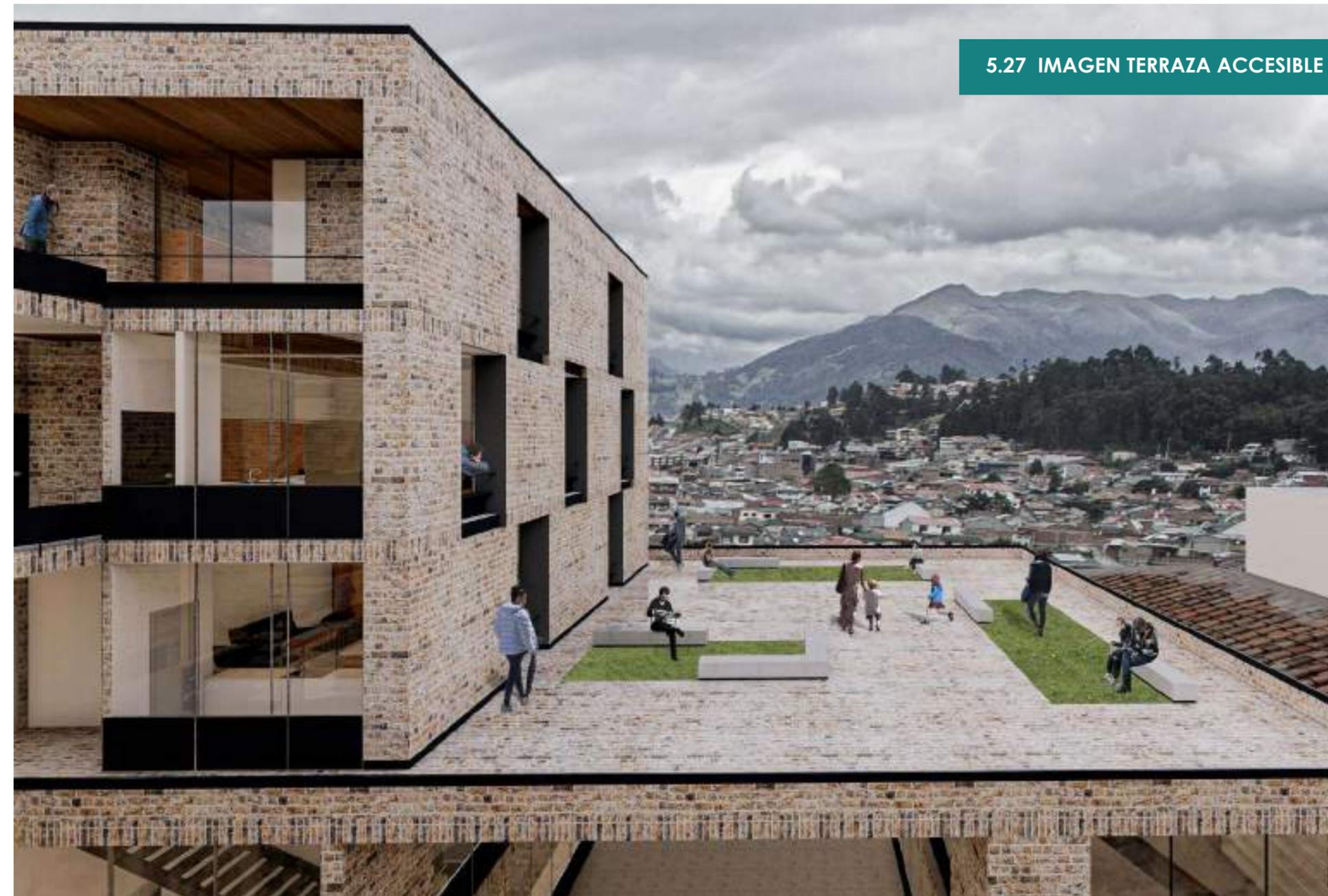


## 5.22 DETALLES CONSTRUCTIVOS

1. Membrana asfática
2. Viga principal de hormigón reforzado
3. Losa de hormigón reforzado 240kg/cm<sup>2</sup>
4. Perfil de aluminio L para sujeción de cielo raso
5. Ventana corrediza de aluminio
6. Riel metálica
7. Perfil C de acero galvanizado 60x14x16mm
8. Cortinero
9. Cielo raso de yeso - cartón e= 1cm
10. Panel de acero cortén
11. Riel metálica
12. Nervadura de hormigón reforzado 240kg/cm<sup>2</sup>
13. Viga de hormigón reforzado en forma de ménsula 240 kg/cm<sup>2</sup>
14. Losa de hormigón 240 kg/cm<sup>2</sup>



## 5.27 IMAGEN TERRAZA ACCESIBLE

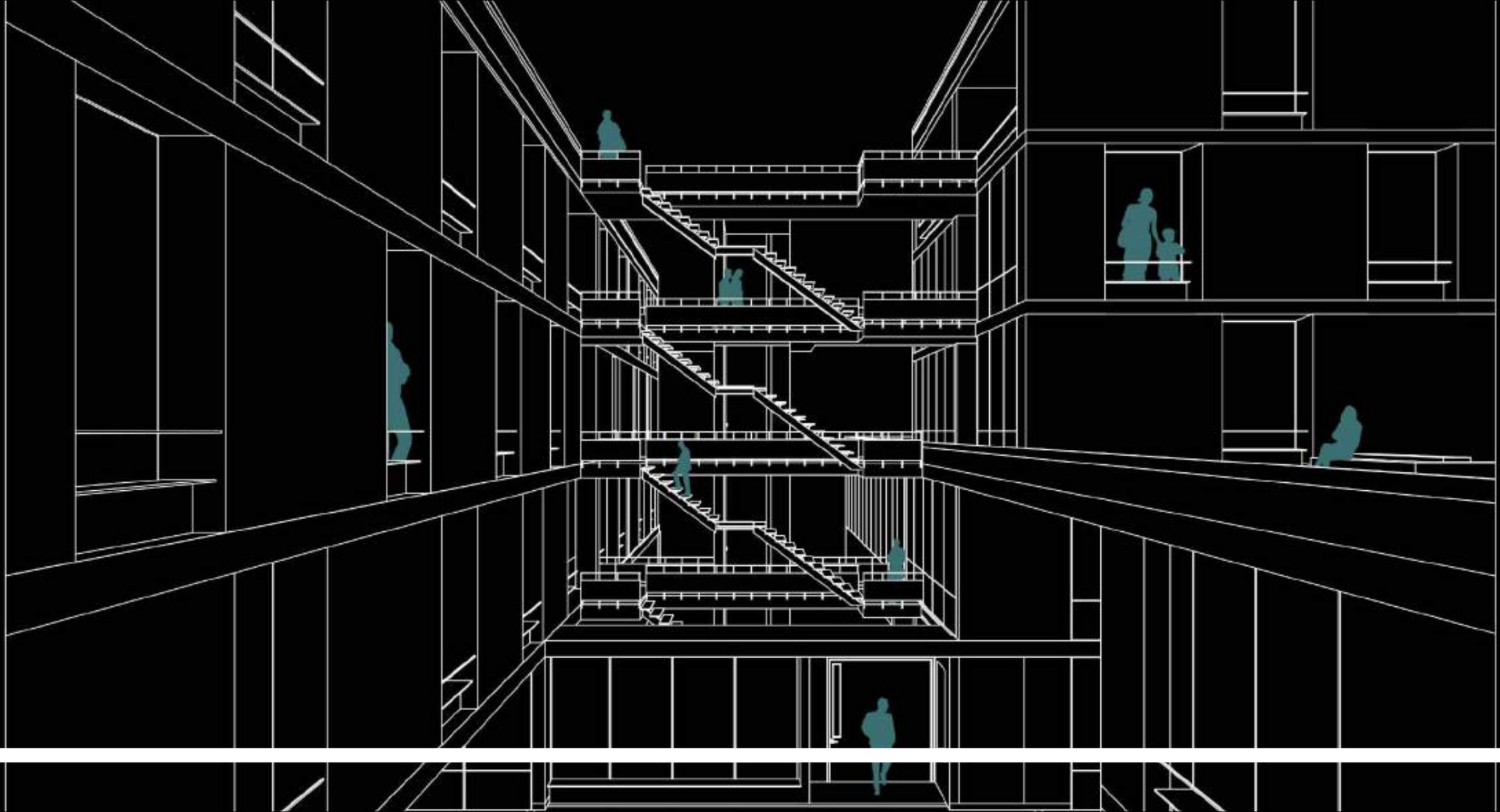


## IMAGEN ESPACIO PÚBLICO INTERIOR



06

CONCLUSIONES



## 6.1 CUADRO DE CONCLUSIONES



## 6.2 CONCLUSIÓN - MODELO DE CIUDAD

En la actualidad contamos con modelos de desarrollo urbano basados únicamente en el consumo de recursos, los cuales son insostenibles. Por lo que es necesaria la creación de un nuevo plan que responda a las disfuncionalidades que presentan las ciudades e incluya a la sociedad actual. Para mejorar el proceso de sostenibilidad, el modelo de ciudad compacta y diversa es el más adecuado en la era de la información. (Agencia de Ecología Urbana, 2012)

Para el desarrollo urbano y arquitectónico de este proyecto, se tomó como referencia el modelo de ciudad sostenible que plantea Salvador Rueda, basado en 8 puntos básicos para obtener cohesión social ahorrando el suelo, energía y recursos materiales:

- 1.- "Consumo eficiente del suelo
- 2.- Espacio público de calidad
- 3.- Movilidad sostenible
- 4.- Habitabilidad en la vivienda y el edificio
- 5.- Triple fórmula: reducir, reutilizar y reciclar
- 6.- Cohesión social
- 7.- Máxima autosuficiencia de los flujos metabólicos
- 8.- Diversidad de usos y funciones urbanas" (Rueda, 2012).

Cada una de estas estrategias ayudan al cumplimiento del marco teórico propuesto para realizar el proyecto, con excepción del punto 7 que no aplica dentro de lo establecido, debido a que recomienda la implementación de calles peatonales alrededor del Centro Histórico, lo cual no es posible puesto que la incorporación del nuevo transporte público en la ciudad trae consigo nuevas normativas de transporte.

Cabe recalcar que el proyecto apoya en un gran porcentaje a la reducción del uso de transporte privado, disminuyendo las secciones viales, dando preferencia al peatón y restringiendo el ingreso de vehículos.

- Red de viviendas Colectivas (4,8)
- Centro Histórico habitado – Densificado (2)
- Recuperación de espacios y edificaciones subutilizadas – Reciclaje (1,3,5)
- Conectividad con el transporte público – RED (6)
- Proyecto Arquitectónico dentro del Centro Histórico (6)

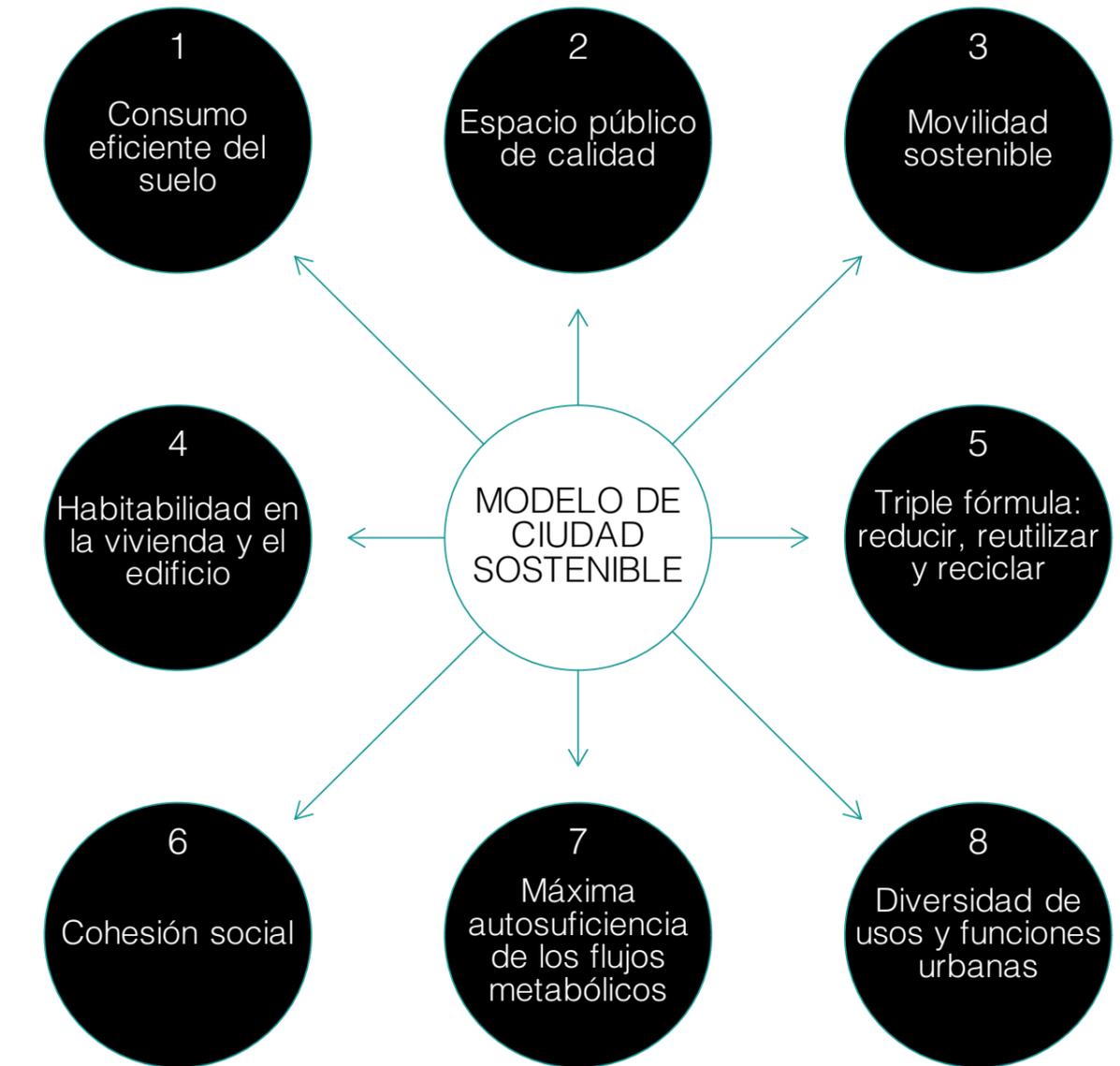


Imagen 12 – Modelo de ciudad Sostenible de Salvador Rueda  
Fuente: <https://bit.ly/2Nqldny>

### 6.3 RED DE VIVIENDAS COLECTIVAS

Se generó una red de viviendas colectivas utilizando espacios subutilizados y edificaciones de valor arquitectónico negativo a lo largo del eje del tranvía en el tramo del Centro Histórico de Cuenca, creando una conexión directa con el transporte público para obtener una mejor accesibilidad.

Los sitios seleccionados se basaron en un análisis del estudio realizado previamente por el proyecto Cuenca RED, que ya señala algunos vacíos urbanos.

Se logró así, que con cada uno de estos espacios aumente la densidad poblacional en el Centro Histórico, dando una respuesta a la migración de personas por la falta de confort habitacional. A su vez no solo se consigue el aumento de densidad, sino también los índices de espacio público y área verde se intensifican.



## 6.4 RECUPERACIÓN DE ESPACIOS URBANOS Y SUBUTILIZADOS

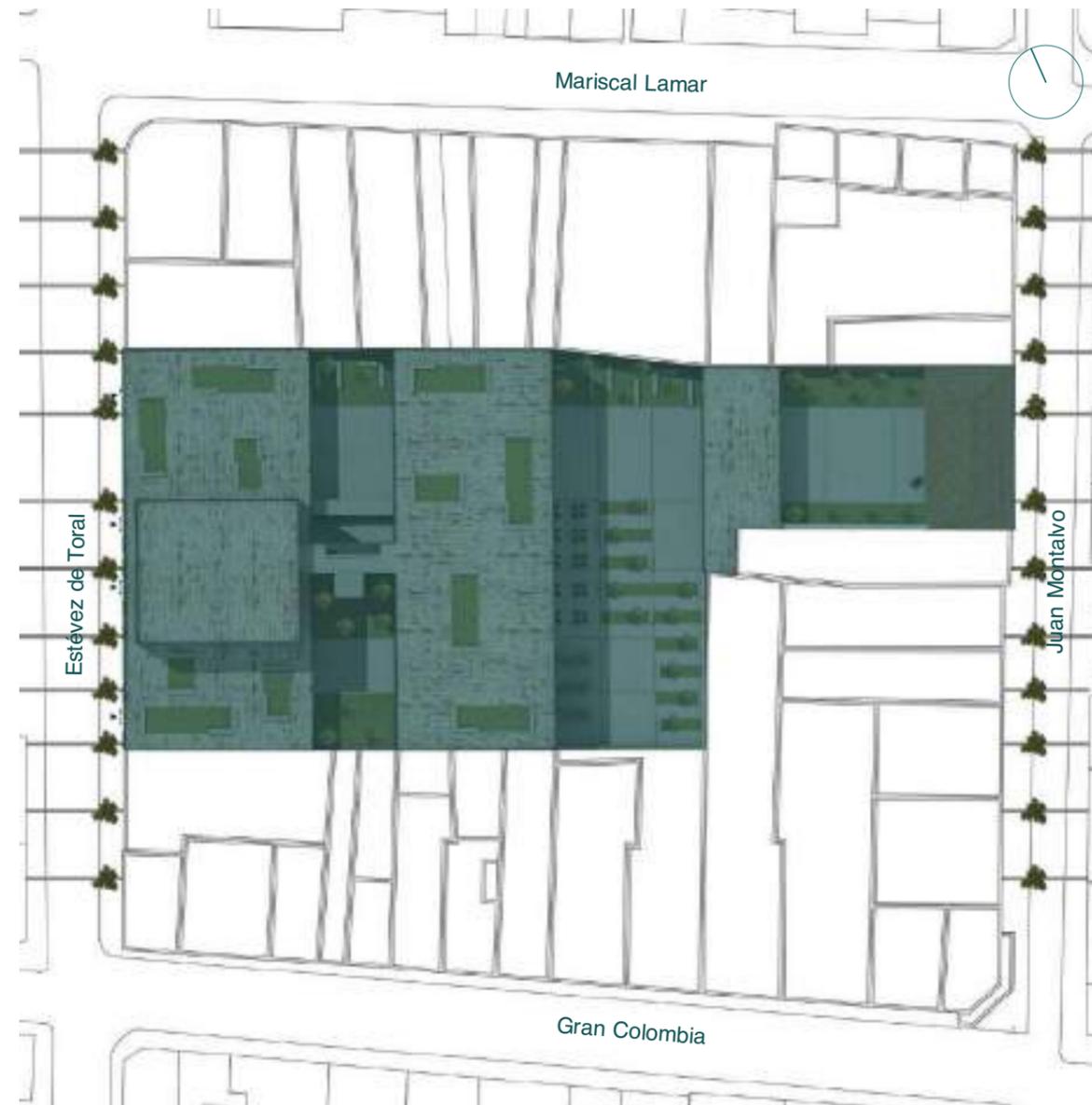
Dentro del Centro Histórico de Cuenca podemos encontrar muchos espacios subutilizados y edificaciones sin valor arquitectónico o con valor arquitectónico negativo, los cuales pueden ser reutilizados, reciclados o derrocados para crear nuevos proyectos que mejoren el confort habitacional.

En la manzana intervenida se identificó una edificación de valor arquitectónico negativo la cual se recicló y se reutilizó su parqueadero para crear espacio público y nuevos volúmenes de vivienda.

Se identificó una vivienda de valor arquitectónico ambiental, la cual se restauró para crear una conexión de forma transversal dentro de toda la manzana. Igualmente se reutilizó su parqueadero público para mejorar el uso de suelo.

Con este proyecto se generaron espacios de uso público, semipúblico y privado, se aumentó la actividad comercial dentro de la manzana y el sector; todas estas acciones con el objetivo de crear cohesión social.

†



## 6.5 DIVERSIDAD DE USOS Y RELACIÓN CON LAS PREEXISTENCIAS Y EL ENTORNO

Con un previo análisis de sitio realizado, se pudo evidenciar los déficits del sector, los cuales fueron mejorados con un conjunto habitacional que además de aumentar la densidad, logra una diversidad de usos dentro de la manzana.

Con el proyecto se devuelve al Centro Histórico la tipología de vivienda típica patio tras patio, creando espacios para integrar la vivienda con espacio público, comercio y servicios.

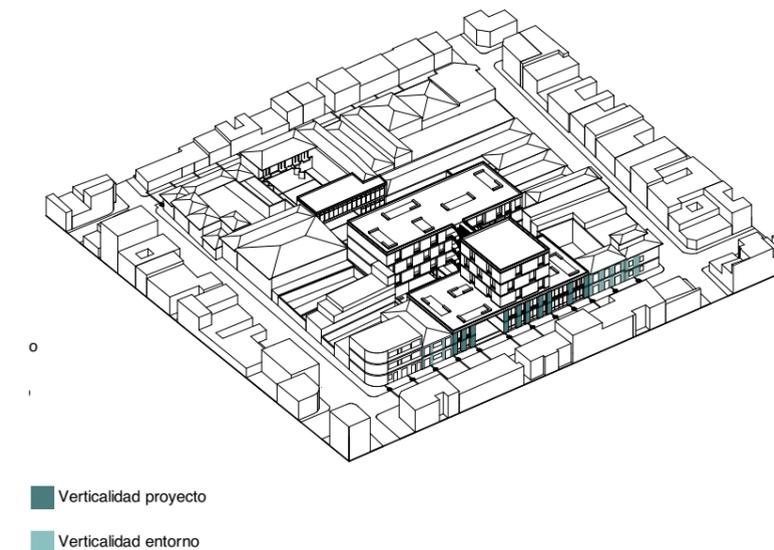
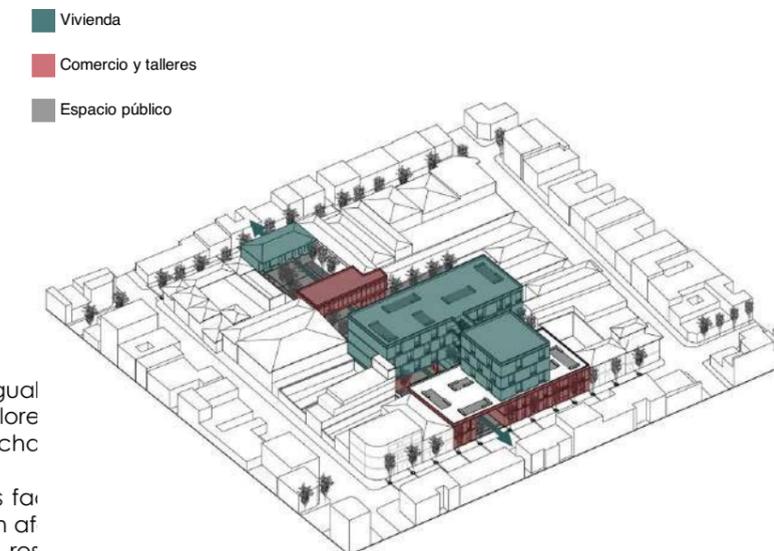
Dentro de la intervención en la edificación de valor arquitectónico negativo se decidió mantener las alturas, respetando la estructura preexistente mediante el reciclaje de la misma en casi toda su totalidad.

Después de un análisis del tramo, en la calle Estévez de Toral se identificaron algunas viviendas con valor arquitectónico, las cuales se respetaron y se mantuvo la verticalidad de las viviendas de la cuadra en el diseño del proyecto.

Se creó una fachada que respeta la modulación de la estructura preexistente y evidencia el programa dentro del proyecto, características que se lograron mediante el uso de ladrillo y vidrio como materiales principales, respetando la materialidad del Centro Histórico. En las

cubiertas y terrazas accesibles se utiliza de igual el ladrillo para mantener la gama de colores cubiertas en la ciudad, la llamada quinta fachada.

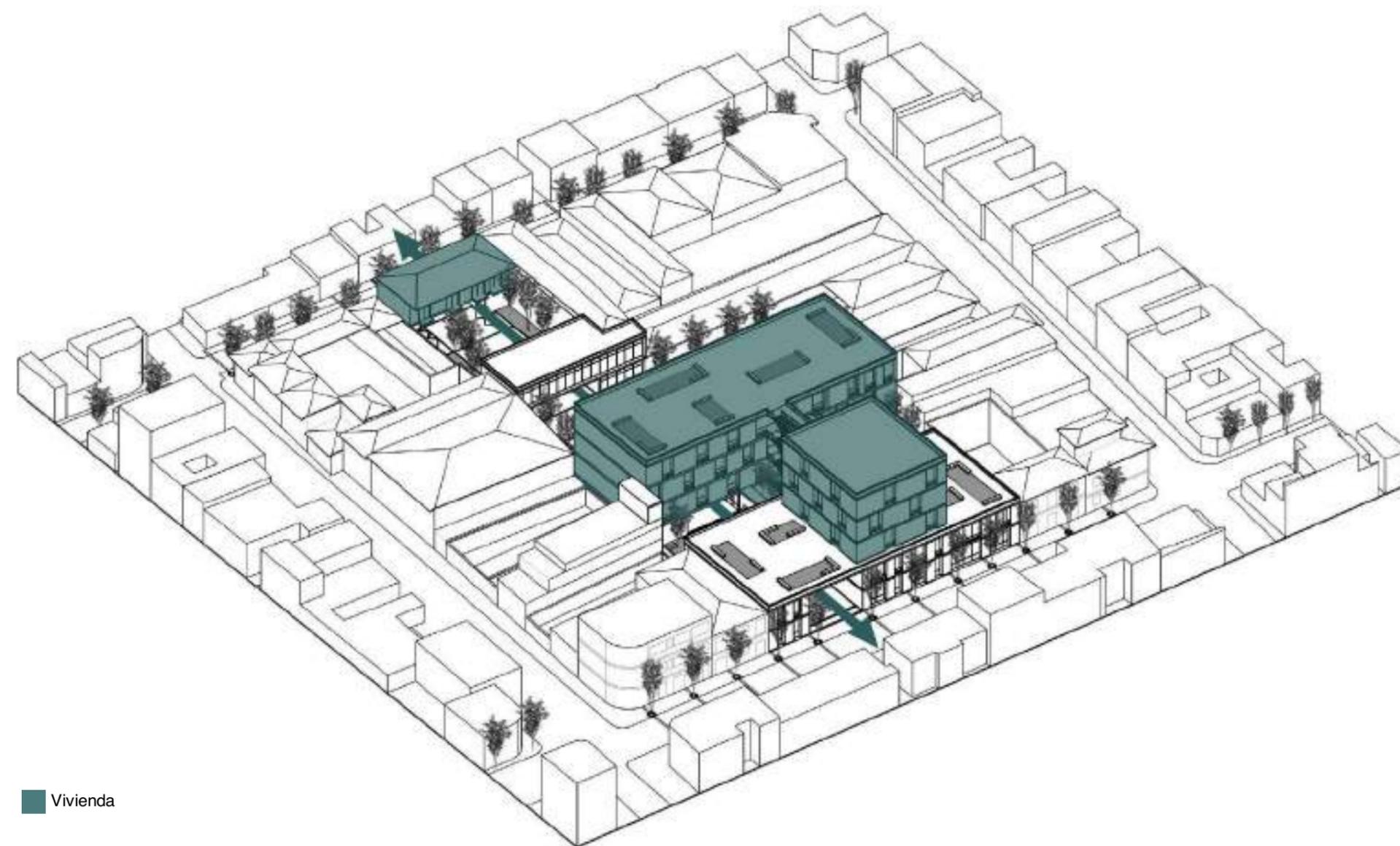
Este proyecto responde y evidencia que es factible intervenir dentro del Centro Histórico sin afectar preexistencias importantes, al contrario, se respeta y mejora con un previo análisis.



## 6.6 DENSIDAD

Siendo la baja densidad uno de los mayores problemas dentro del Centro Histórico de Cuenca, el proyecto logró crear 21 unidades de vivienda de 1,2,3 y 4 habitaciones, generando vivienda para 86 personas aproximadamente.

Dentro de la manzana actualmente existen 63 habitantes, si se suman los 86 propuestos, se logra incrementar a 149 habitantes por hectárea, mejorando notablemente la densificación para cumplir el objetivo de alcanzar la recomendación mínima de habitantes por hectárea para una ciudad sustentable, según MODEN 2013, en función de la proyección de la población de Cuenca para el 2030, suponiendo que se mantendrá la mancha urbana actual que es de 120 habitantes por hectárea.

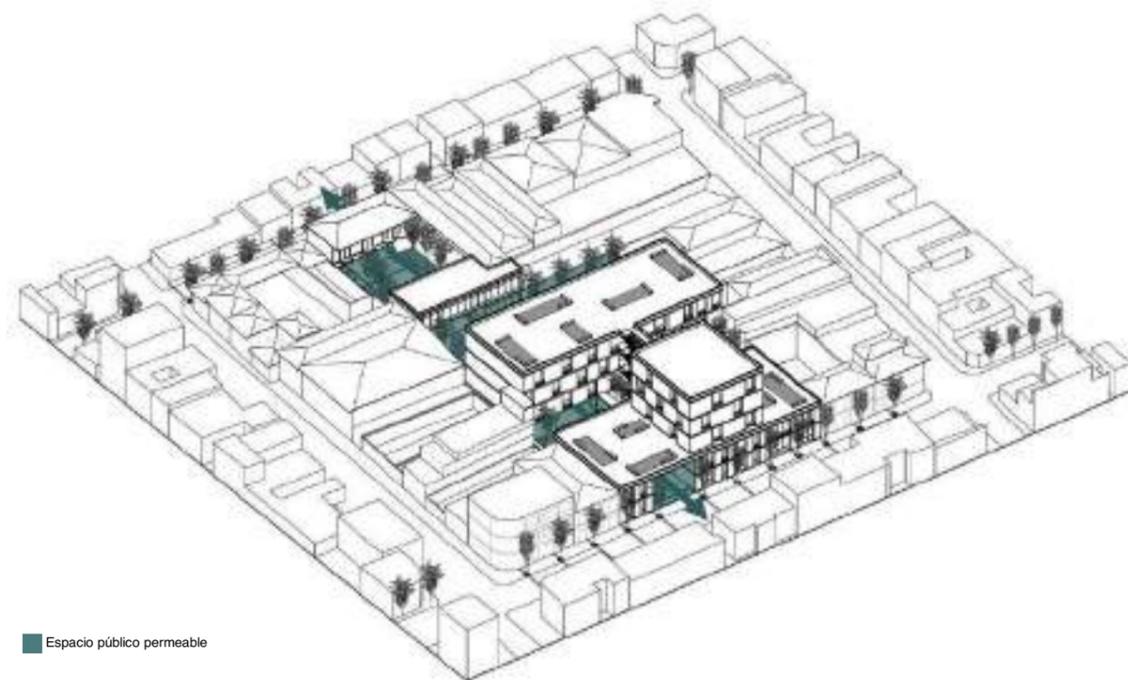


Vivienda

## 6.7 ESPACIO PÚBLICO PERMEABLE DE CALIDAD

Al respetar la tipología de vivienda patio tras patio y a un diseño a partir del vacío, se incrementó notablemente el espacio público dentro de la manzana. Lo que ayuda a proyectar lugares que generen cohesión social dentro de la ciudad.

Con este proyecto se evidencia la factibilidad de aumentar la cantidad de espacio público de calidad dentro del Centro Histórico y la creación de un proyecto accesible y permeable con dos accesos, una planta baja comercial y una circulación peatonal que atraviesa toda manzana generando una mayor interacción de diferentes actividades en el sector.



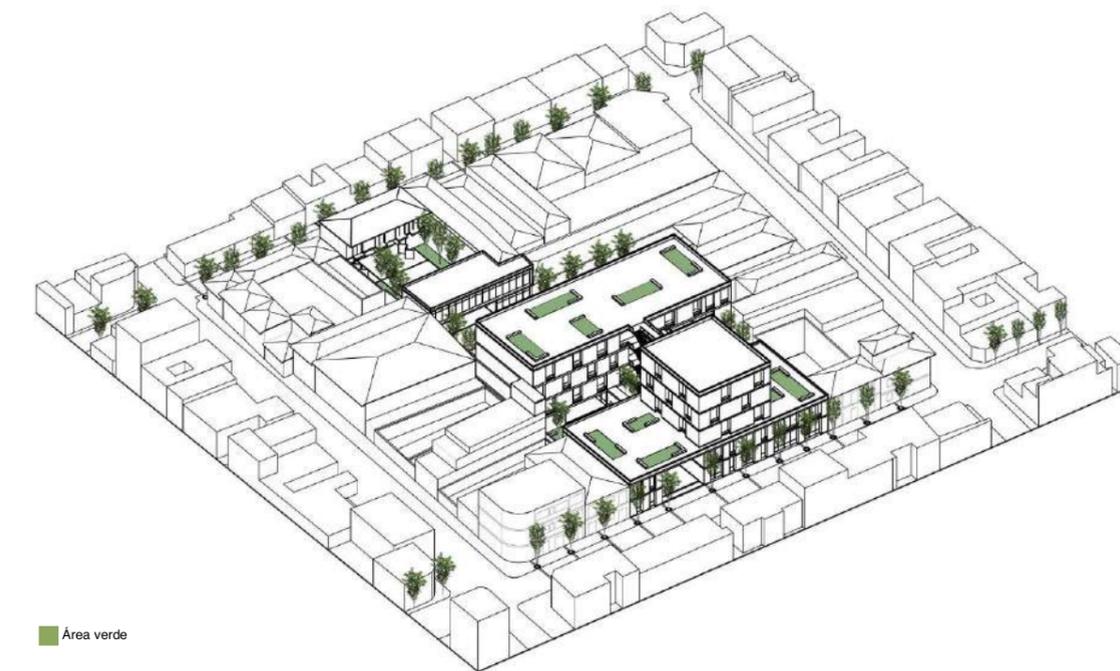
## 6.8 INCREMENTO DE AREA VERDE

El porcentaje de metros cuadrados de área verde por habitante dentro del Centro Histórico es muy bajo. La manzana que se intervino no cuenta con vegetación de ningún tipo, siendo el 0% metros cuadrados de área verde por habitante.

En el proyecto se realizaron dos estrategias para incrementar este porcentaje:

- Se cambió la sección vial en las calles Estévez de Toral y Juan Montalvo, reduciendo el espacio para el vehículo e incorporando vegetación.

- Se aprovecharon los espacios públicos dentro del proyecto para incrementar la vegetación dentro del medio urbano construido.

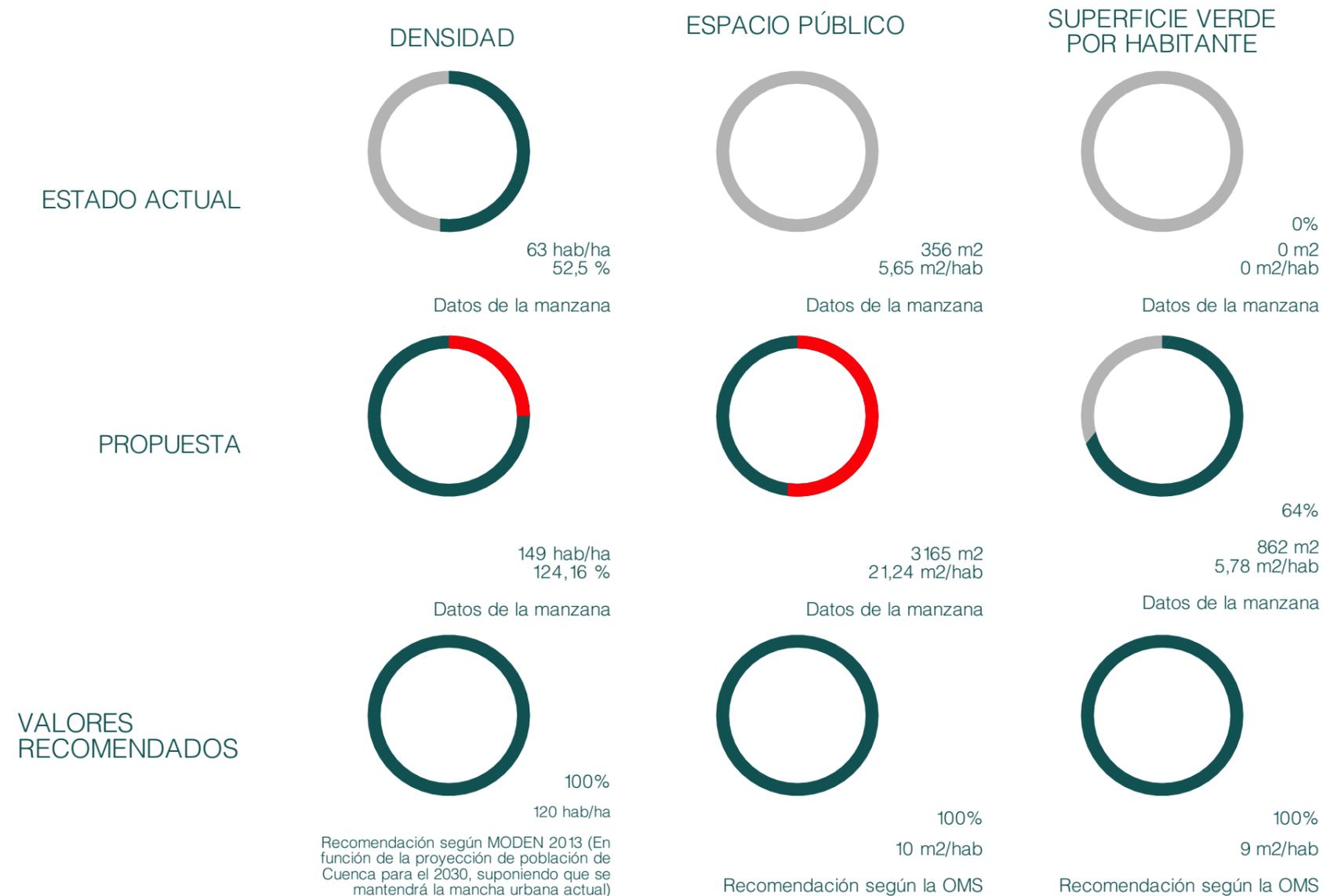


## 6.9 INDICADORES

El gráfico de comparación de porcentajes actuales, óptimos y propuestos de cada indicador; evidencia que, al realizar un proyecto de vivienda colectiva dentro del Centro de Histórico de Cuenca se puede mejorar e incrementar la densidad poblacional, el espacio público y el área verde por habitante. Dando una respuesta favorable para disminuir la migración de los habitantes a las periferias de la ciudad.

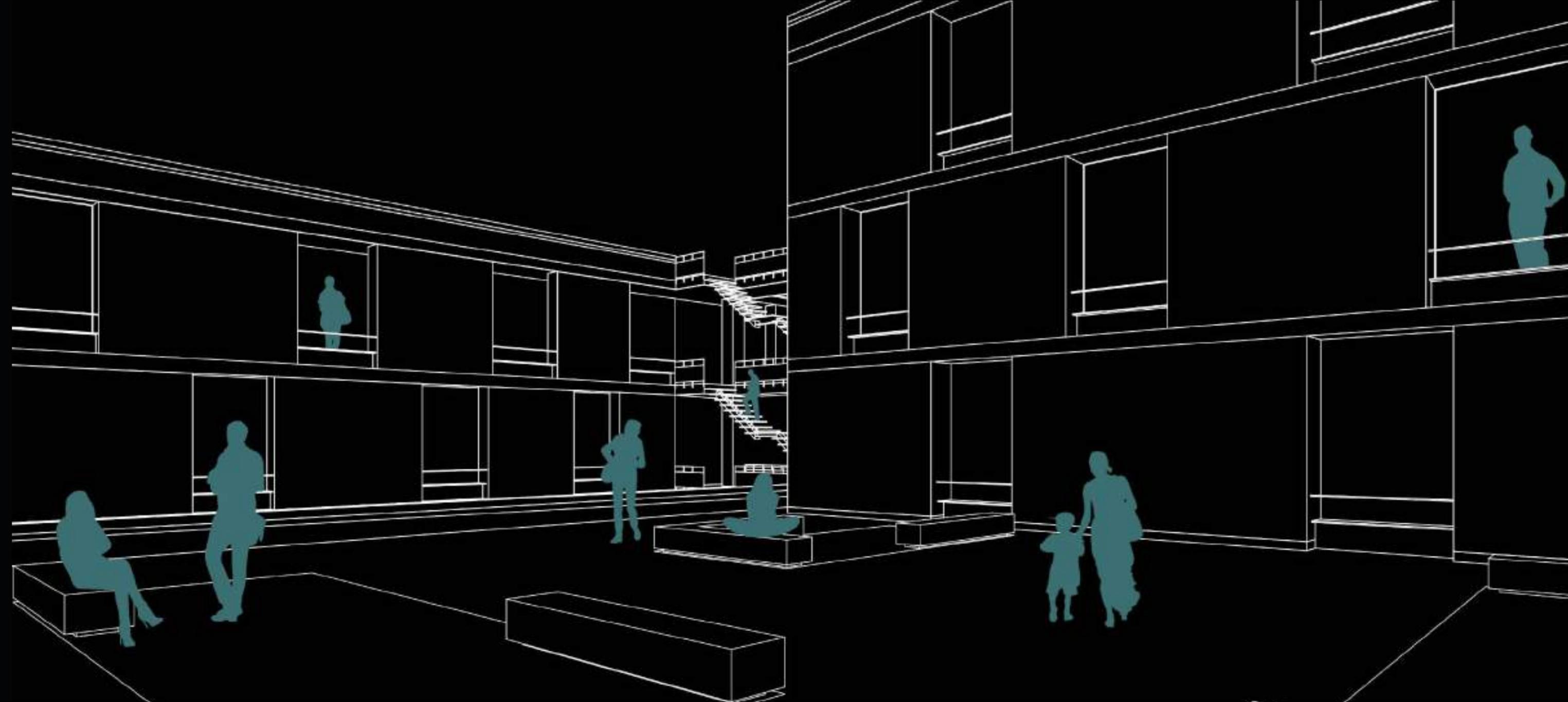
Con este proyecto se prueba que es posible realizar intervenciones dentro del Centro Histórico, respetando las preexistencias y el entorno para mejorar las condiciones habitacionales y devolver la vivienda a este sector.

Es importante saber que para crear una ciudad sostenible y sustentable que sostiene como objetivo la densificación, no significa proyectar una mala calidad de vida en espacios reducidos, sino más bien vivir en colectividad es sinónimo de optimización de recursos, generación de espacio público para mejorar la cohesión social y la conciencia ecológica de la población.



“El reto es integrar todas las piezas, para así conseguir un escenario o un modelo urbano en el que salgan ganando todos, la economía, lo social, lo ambiental.”

-Salvador Rueda-

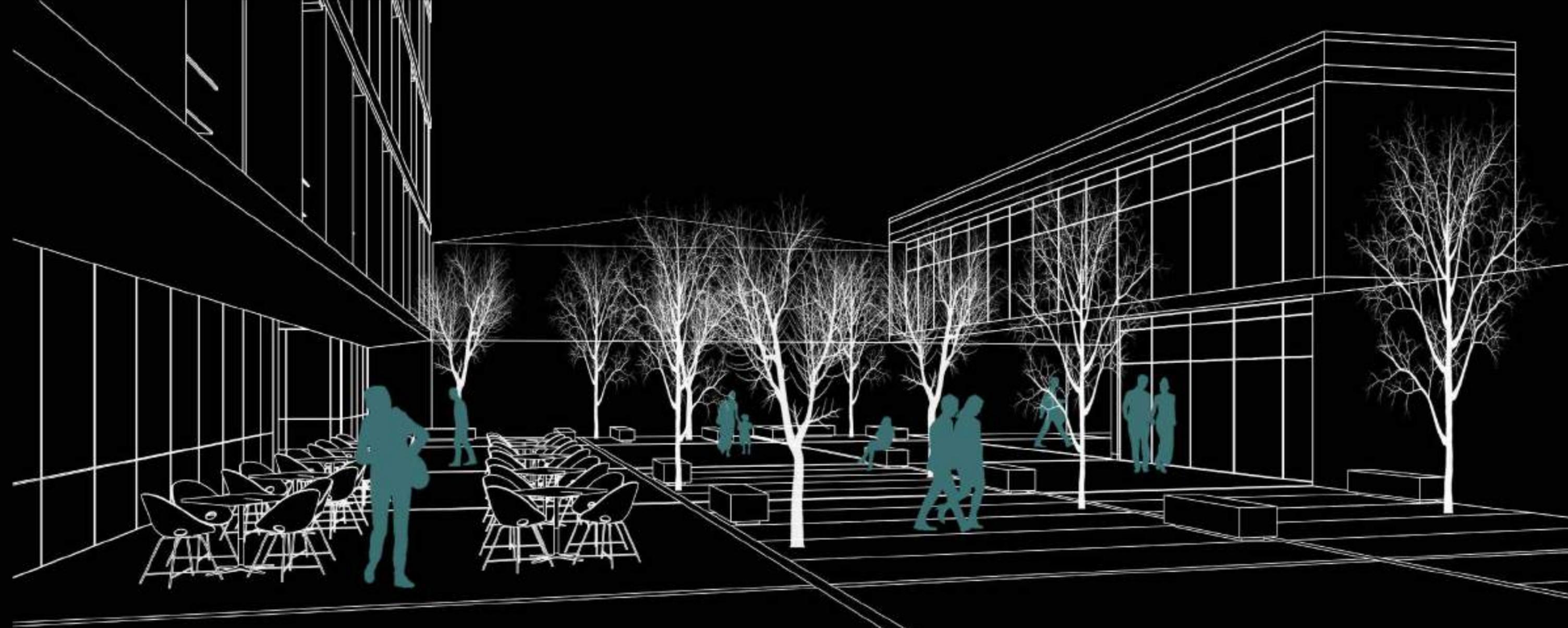


## Bibliografía imágenes

- Imagen 1 – Espacio público y vivienda. Torres de Parque. Bogotá – Colombia. -Fuente propia
- Imagen 2 – Espacio público y vivienda. Torres de Parque. Bogotá – Colombia. -Fuente propia
- Imagen 3 – Espacio de transición interior. Edificio Amsterdam 289 - Fuente: <http://bit.do/eUxGq>
- Imagen 4 – Ecosistema Urbano. Plan de Andalucía -Fuente: <http://bit.do/eUxG8>
- Imagen 5 – Casa Juan Jaramillo. Cuenca - Ecuador - Fuente: <http://bit.do/eUxHj>
- Imagen 6 – Clasificación de vacíos urbanos en Centro Histórico de Cuenca - Fuente: Cuenca RED
- Imagen 7 – Espacio público interior. El Condesa df. - Fuente: <http://bit.do/eUxHG>
- Imagen 8 – Vacíos urbanos en Centro Histórico de Cuenca -Fuente: Cuenca RED
- Imagen 9 – Prioridad de vacíos urbanos en Centro Histórico de Cuenca - Fuente: Cuenca RED
- Imagen 10 – Viviendas sociales en Berlín de Peter Eisenman -Fuente: <http://bit.do/eUxKr>
- Imagen 11 – Viviendas sociales en Berlín de Peter Eisenman - Fuente: <http://bit.do/eUxKr>
- Imagen 12 – Modelo de ciudad Sostenible de Salvador Rueda - Fuente: <https://bit.ly/2Nqldny>

## Bibliografía

- Agencia de Ecología Urbana. (2012). BCN Ecología. Obtenido de Modelo de Ciudad Sostenible: <http://www.bcnecologia.net/es/modeloconceptual/modelode-ciudad-sostenible>
- BID, GAD CUENCA, (2015). CUENCA RED. Cuenca, Ecuador.
- Borja, J. (2000). El espacio público, ciudad y ciudadanía. Barcelona, España.
- Carrión, F. (2001). La ciudad construida. Quito, Pichincha, Ecuador: Flacso.
- Carrión, F. (2005). El centro histórico como objeto del deseo. Quito, Pichincha, Ecuador: Flacso.
- Chafón Olmos, C. (1979). Carta Internacional para la conservación y restauración de los monumentos y sitios de Venecia. Venecia.
- Coulomb, R. (2001). La ciudad construida. Quito, Pichincha, Ecuador: Flacso.
- Cuenca, M.d. (2015). Plan de movilidad y espacios públicos. En M. d. Cuenca, Plan Espacial del Centro Histórico de Cuenca (pág. 91). Cuenca, Azuay, Ecuador
- Española, R. A. (2011). Real Academia de la Lengua Española. Madrid.
- Espinoza, C. (2012). Casa Juan Jaramillo, revitalización en el Centro Histórico de Cuenca. Obtenido de ARQA/EC: <https://arqa.com/arquitectura/casajuanjaramillo-revitalizacion-en-el-centro-historico-de-cuenca.html>
- Gehl, J. (2010). Cidades para la gente. Buenos Aires, Argentina: Ediciones Infinito.
- González, T. (2001). La ciudad con (Montaner, La arquitectura de la Vivienda Colectiva, 2015) struida. Quito, Pichincha, Ecuador: Flacso.
- Hermida, M. A., (2015). La densidad urbana como variable de análisis de la ciudad. Cuenca, Ecuador.
- Instituto Nacional de Estadísticas y Censos. (2017). Obtenido de: [www.redatam.inec.gob.ec](http://www.redatam.inec.gob.ec)
- Lynch, K. (1960). The image of the City. En K. Lynch, The imagen of the City (pág. 65). Massachusetts, USA: Gráficas 92
- Montaner, J.M. (2001). La vivienda en los centros históricos, La ciudad construida, Quito, Ecuador.
- Montaner, J.M. (2006). Habitar el presente. Madrid, España: Ministerio de vivienda.
- Montaner, J. M. (2015). La arquitectura de la Vivienda Colectiva. En J. M. Montaner, La arquitectura de la Vivienda Colectiva (pág. 63). Barcelona: Reverté.
- Municipalidad de Cuenca. (s.f.). Plan Espacial del Centro Histórico de Cuenca.
- Rueda, S. (2007). Libro verde de medio ambiente urbano. Barcelona.
- Instituto nacional de estadísticas y censos. (2017). Obtenido de Instituto nacional de estadísticas y censos: <http://redatam.inec.gob.ec/cgi-bin/RpWebEngine.exe/PortalAction>
- Sánchez, J. (2013). Encajes Urbanos (Vol. 1). México DF: Toppan Print



## 8.1 ABSTRACT

### Network of Collective Housing Along the Trolley Route in Cuenca

Subtitle: Case study: Calle Estévez de Toral between Gran Colombia and Mariscal Lamar

#### ABSTRACT

Currently, the historical center of Cuenca presents certain problems caused by the low population density and the horizontal and uncontrolled growth of the city. To address this, an urban architectural project was proposed that promotes housing in this area by utilizing existing structures, sub-used spaces, and lots with negative value structures that can be recycled or discarded. It seeks to create a network of collective housing and public spaces by incorporating sustainable methods and balancing usage and support for the development of public transport. This could then be replicated in in key areas along the trolley route throughout the historical center of the city.

Key words: historical center, public space, densification, network, stretch, renewal.

Student's Signature

Thesis Supervisor Signature  
Iván Quizhpe, Architect

Student's name: María Verónica Orellana Regalado

  
Dpto. Idimmar



Translated by  
Andrew Smith