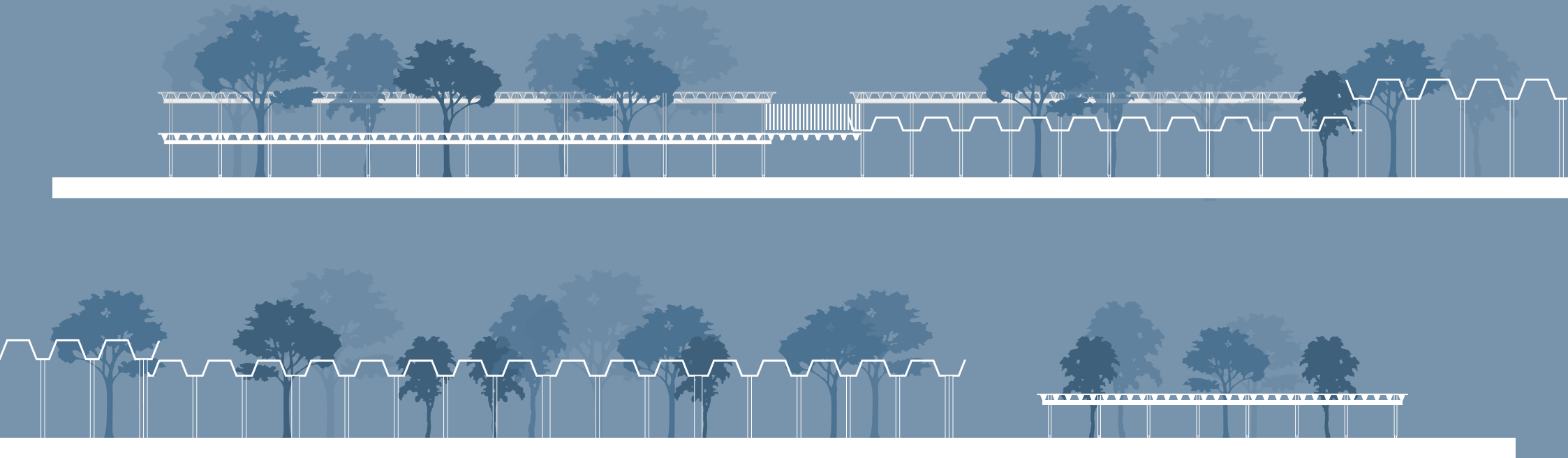


Intervención de un equipamiento de transporte para zonas con potencial de interacción urbana

Rehabilitación del Terminal Terrestre de Cuenca

ESCUELA DE ARQUITECTURA
PROYECTO DE FIN DE CARRERA PREVIO A
LA OBTENCIÓN DEL TÍTULO DE ARQUITECTA



AUTORES: DANIELA ALEXANDRA MALDONADO PEÑAFIEL
LIZBETH SAMARI SÁNCHEZ PÉREZ

DIRECTOR: ARQ. ALEJANDRO VANEGAS RAMOS

CUENCA - ECUADOR 2022



DEDICATORIA

A Dios, a mis padres, mis hermanos y abuelita que siempre me han brindado su incondicional ayuda, apoyo y guía. A quienes estuvieron presentes en este transcurso motivándome a seguir adelante, enseñándome, acompañándome y dejando una gran huella en mí.

SAMARI

A los pilares de mi vida, mis padres Santiago y Loli y mi hermano Santiago por ser mi ejemplo, apoyo y motivación incondicional.
A mis ángeles en el cielo que nunca han dejado de guiarme.

DANIELA

AGRADECIMIENTO

A mi familia por estar en este transcurso importante de mi vida y alentarme a seguir adelante. A mis amigos que hemos compartido grandes momentos llenos de alegrías y anécdotas. Dani gran dúo de proyectos a lo largo de la carrera, a George que siempre ha creído en mí, apoyándome en cada paso que doy y para todos los que fueron parte de mi formación universitaria brindándome paciencia e inspiración.

SAMARI

A cada una de las personas que se vieron involucradas a lo largo de los años de carrera, a toda mi familia por sus buenas vibras y apoyo incondicional.
A mis amigos que supieron acompañarme en todo momento. Sammy, mi amiga compañera de tesis, gracias tu paciencia, ánimo y malas noches.

DANIELA

A cada uno de nuestros profesores que nos han enseñado y brindado su apoyo a lo largo de la carrera, sobre todo a nuestros directores que siempre estuvieron para ayudarnos y darnos ánimos para así obtener un buen proyecto:
Arq. Alejandro Vanegas
Arq. Fernanda Aguirre
Arq. Cristian Sotomayor

También agradecer al Ing. Juan Carlos Tenorio que siempre nos mantuvo las puertas abiertas en el Terminal Terrestre para resolver cualquier duda, enseñarnos, incluirnos y aconsejarnos.

SAMARI Y DANIELA

GRACIAS TOTALES

Resumen
Abstract

01 INTRODUCCIÓN	13	02 MARCO TEÓRICO	27	03 ANÁLISIS DE SITIO	55	05 PROYECTO ARQUITECTÓNICO	93	07 FUENTE	193
1.1 Problemática	14	2.1 Centralidad Transitable		3.1 Historia del sector del Terminal Terrestre	56	5.1 Propuesta Urbana	94	7.1 Bibliografía	194
1.2 Objetivos	18	2.1.1 Centralidad Urbana	28	3.2 Área de intervención	58	5.2 Conclusiones Propuesta Urbana	111	7.2 Créditos	196
1.3 Metodología	19	2.1.2 Sistema de centralidad a partir del espacio público	29	3.3 Análisis de área de influencia 1000 m a la redonda	62	5.3 Propuesta Arquitectónica	114		
		2.1.3 La ciudad de 1Km	30	3.4 Análisis de influencia Directa	72	5.4 Propuesta funcional	139		
		2.2 Transporte nodal		3.5 Análisis Interno	76	5.5 Propuesta técnica	153		
		2.2.1 Redes de transporte y nodos urbanos	33	3.6 Conclusiones análisis de sitio	79	5.6 Propuesta Vegetación	172		
		2.2.2 Movilidad como servicio	34			5.7 Conclusiones Proyecto Arquitectónico	185		
		2.3 Proyectar sobre proyectos		04 ESTRATEGIAS URBANO	81	06 CONCLUSIONES	187	08 ANEXOS	199
		2.3.1 Rehabilitación arquitectónica	36	ARQUITECTÓNICAS		6.1 Objetivo 1	188		
		2.3.2 Sentido, conciencia e historicidad	38	4.1 Estrategia urbana		6.2 Objetivo 2	189		
		2.3.3 Terminal terrestre como punto de enfoque	39	4.1.1 Interconexión con la ciudad	82	6.3 Objetivo 3	190		
		2.4 Referentes urbano arquitectónico		4.1.2 Interconexión del proyecto al sector	84	6.4 Objetivo 4	191		
		2.4.1 Propuesta multimodalidad metropolitana con sistema integrado de transporte urbano en Barranquilla.	40	4.2 Estrategia de proyecto					
		2.4.2 Galería Metrópolis, São Paulo - Brasil,1956	42	4.2.1 Interconexión del proyecto al radio de intervención	86				
		2.4.3 Terminal Terrestre de Cañar, Ecuador	44						
		2.4.4 Rehabilitación del Mercado 9 de octubre	46	4.3 Conclusiones Estrategias	91				
		2.4.5 Facultad de Economía, Ecuador, 2016.	48						
		2.4.6 American Co. Greenwich, Connecticut, 1970	49						
		2.5 Conclusiones marco teórico	53						

El Terminal Terrestre de Cuenca está estigmatizado al ser una zona conflictiva, por lo que se propone analizar las debilidades y fortalezas del sector mediante indicadores con criterios de diseño, para el planteamiento del proyecto arquitectónico. De esta manera, se pretende generar nuevos usos y espacios públicos que se integren a la trama urbana de la ciudad, potenciando al terminal terrestre como centralidad. Por lo que la rehabilitación de este equipamiento es indispensable al resaltar el valor arquitectónico y cultural de la ciudad, lo cual requiere una intervención integral, capaz de asumir las problemáticas y demandas identificadas.

Cuenca's Land Station is stigmatized as a conflict zone, so the proposal is to analyze the sector's weaknesses and strengths through indicators with designing criteria for the architectural project approach. In this way, we intend to generate new uses and public spaces, integrating them into the city's urban red, enhancing the bus terminal as the central point. Therefore, this building's rehab is essential to highlight the architectural and cultural value of the city, based on requirements adapted to the preservation and creation of spaces improving the building's performance.

01



INTRODUCCIÓN

1.1 PROBLEMÁTICA

CENTRALIDAD URBANA

Cuenca es una ciudad intermedia cuyo crecimiento poblacional va aumentando constantemente. Esto ha ayudado a desarrollar de manera considerable el aspecto económico, trayendo consigo una mayor consolidación de la ciudad y el aumento de la dinámica urbana; situación que se ve reflejada en el sistema de transporte urbano, regional e interprovincial.

No obstante, la **problemática** que rodea la zona en donde está emplazado el terminal terrestre, va más allá de una infraestructura desordenada o en mal estado: está marcado por el **caos vehicular** existente en la Av. España. Además, la **falta de conexión y guía entre hitos** importantes de la zona hace que el usuario no tenga la facilidad de movilidad, desde el terminal terrestre hacia la ciudad.

Por esto, la necesidad de movilidad de personas dentro y fuera del equipamiento se vuelve muy importante. Según un estudio realizado por la EMOV-EP (2014) en la Terminal Terrestre de Cuenca, ingresan y salen aproximadamente **15.000 usuarios diariamente**, teniendo un flujo mensual de **450.000 ciudadanos** de distintas ubicaciones tanto nacionales como extranjeros. También, el desplazamiento interprovincial genera un alto flujo de usuarios. “Se despachan alrededor de **640 frecuencias** interprovinciales e intercantoneles diarias en el terminal terrestre de Cuenca” (EMOV-EP, 2014-2019, p.2). Por otro lado, el desorden y el caos son unas de las características recurrentes del sector. Puesto que se encuentra en una **zona conflictiva**, presenta varios problemas sociales relacionados con la delincuencia, el alcoholismo, el expendio de droga y la prostitución.

Esto genera mucha inconformidad en los alrededores: “los habitantes del sector están cansados de tanta inseguridad y de exigir que se haga algo al respecto sin resultado...es común observar delincuentes, trabajadoras sexuales y drogadictos” (El Comercio, 2011).

Es importante considerar que el **equipamiento de 47 años** de antigüedad, **construido en 1976**, se convirtió en una especie de “Ecuador en miniatura”, puesto que en cada rincón se evidencia una parte de la identidad de las cuatro regiones del país.

En cuanto a proyecciones a futuro en el PDOT que integra el documento de la memoria técnica actualizado en 2021 del plan de desarrollo y ordenamiento territorial, se presenta la implementación de un equipamiento de transporte como el terminal terrestre, **proyectado al Sur de Cuenca**, para distribuir frecuencias.

Además, se plantea **potencializar** al terminal terrestre como **una centralidad**, complementado por propuestas viales y de movilidad, con la intención de desconcentrar equipamientos, servicios de gestión y administración ubicados en el centro histórico de la ciudad. De esta manera, se elaboraría un sistema para ayudar al desarrollo económico, cultural y social. Pese a lo descrito, el terminal terrestre en la actualidad ha perdido su valor cultural y arquitectónico para la ciudad de Cuenca, debido a que su última intervención consistió exclusivamente en la adecuación del exterior en el año 2019. En cuanto al abastecimiento de dársenas para los autobuses en la **actualidad existen 55**.

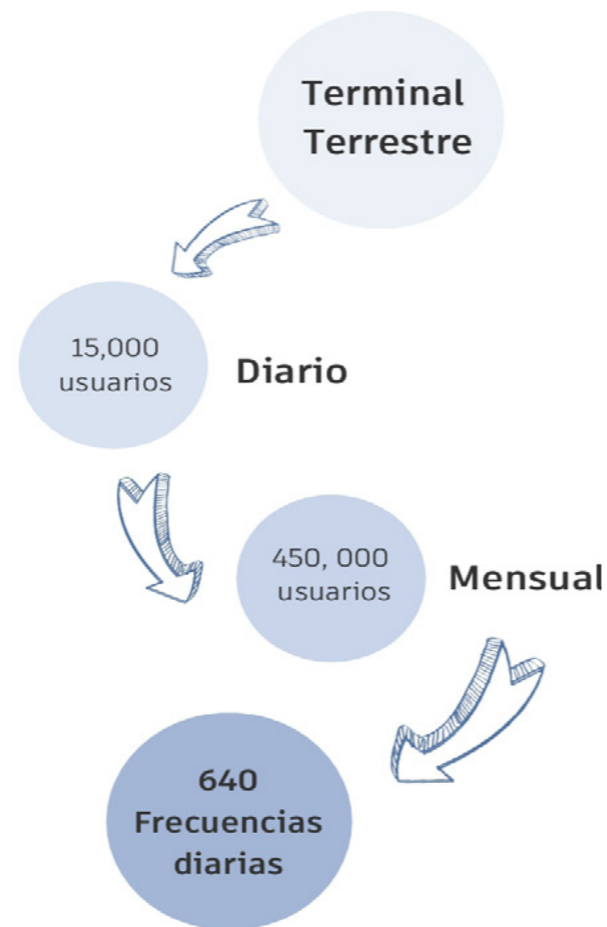


Figura 1. Vista aérea Este del Terminal Terrestre de Cuenca, hacia el desorden de la entrada y salida de bus. Fuente propia

Es necesario tomar como indicador el número de dársenas relacionado a:

1. Personas que utilizan el equipamiento o población a transportar:

15 000 usuarios diariamente en el año 2014 y para el año 2018 se calcula un aproximado de **18 000 usuarios**. Según Plazola (1977) en la clasificación de terminales sería necesario 25 - 60 dársenas (Fig. 2).

2. Población total de la ciudad

Con un indicador de **24 dársenas** c/200.000 Hab. En la actualidad, en Cuenca, existen 659 836 habitantes, por ello debería contar con **96 dársenas**.

3. Número de cooperativas de transporte existentes en el equipamiento

De acuerdo con los datos recopilados se cuenta con un total de **56 operadoras** de transporte, por lo tanto, dependiendo el número de frecuencias se reorganiza, siendo lo óptimo 112 dársenas (una dársena por cooperativa).

4. Área del predio ocupado - dársenas / m2

Aproximadamente el terminal terrestre de Cuenca cuenta con un área de 39 719, 088 m2. Menciona Plazola (1977) en la clasificación de terminales pertenece al tipo TP-3 donde sería indispensable 25 - 60 dársenas (Fig. 2).

Por lo que, según el crecimiento de la ciudad, población y desorden en la planificación funcional dentro del terminal terrestre, en la actualidad **no se abastece** con las dársenas necesarias equivalentes.

En cuanto a la revitalización urbana, existe una baja concentración de áreas verdes en el sector. Según la OMS se recomienda un parámetro internacional de **9 m2 /hab a 11 m2 /hab de área verde**. Con respecto al último estudio del INEC (2012) sobre el índice de verde urbano en Cuenca se alcanza con el **10,46 m2 /hab (Fig. 3)**, existen zonas como es la del Terminal terrestre que se encuentra un índice bajo de área verde y falta de conexión a la trama urbana, que relacione al sector con la ciudad.

CLASIFICACION DE LAS TERMINALES				
Tipo	Población a transportar	Número de cajones	m ² de construcción por cajón	m ² de terreno
TP - 1	Hasta 5 000	Hasta 15	50 - 150	Hasta 10 000
TP - 2	5 000 - 18 000	16 - 30	150 - 250	10 000 a 25 000
TP - 3	18 000 - 30 000	25 - 60	250 - 350	25 000 a 50 000
TP - 4	Más de 30 000	Más de 60	350 - 450	Más de 50 000

Figura 2. Tabla de clasificación de terminales para cálculo de dársenas.

Fuente: <https://fdocuments.ec/document/plazola-volumen-2-central-de-auto-buses-agencia-de-autos-banco-bodega-biblioteca.html>

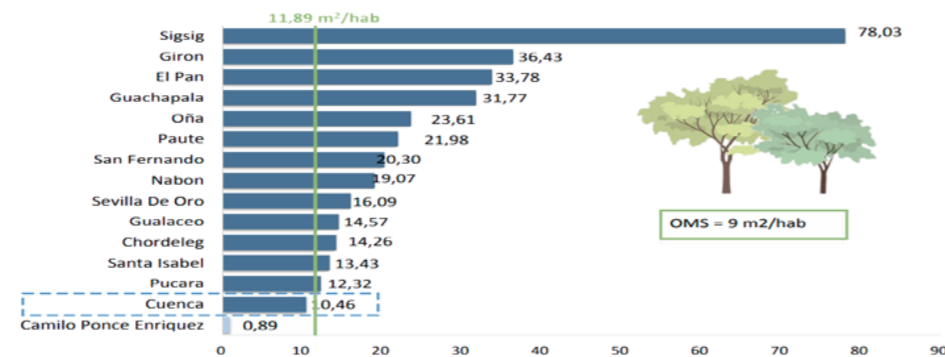


Figura 3. Censo de Información Ambiental en Gobiernos Autónomos Descentralizados Municipales - 2012 INEC.

Fuente: https://www.ecuadorencifras.gob.ec/documentos/web-inec/Encuestas_Ambientales/Verde_Urbano/Presentacion.pdf



Figura 4. Zona de encomiendas integrada a la cara Oeste del terminal Terrestre de Cuenca. Fuente propia

OBJETIVO GENERAL

Regenerar la zona alrededor del terminal terrestre de Cuenca; el mismo que será sujeto a rehabilitación mediante la integración de nuevos usos y espacios públicos.

OBJETIVOS ESPECÍFICOS

- 01** **Proponer** conexiones a nivel urbano que se integren a los equipamientos cercanos, y a su vez a las actividades que se desarrollan dentro del terminal terrestre de Cuenca.
- 02** **Integrar** la movilidad como servicio, permitiendo crear nodos en la zona del terminal terrestre de Cuenca, entendiéndolo como centralidad.
- 03** **Comprender** la problemática del estado actual del sector y revitalizar el potencial arquitectónico y cultural del actual equipamiento.
- 04** **Diseñar** un proyecto urbano arquitectónico que integre los elementos relevantes del actual Terminal Terrestre de Cuenca.

El proyecto de rehabilitación del Terminal Terrestre de Cuenca se abordará por etapas. En primera instancia, se realizará el **análisis de sitio** con las **debilidades y fortalezas del sector**, mediante la recopilación de información como: implantación, planos, fotografías, indicadores de análisis, datos sobre proyecciones de la zona a futuro, propuesta en el Plan de uso y gestión de suelo y una **entrevista** general dirigida hacia distintos usuarios (un transportista, personal de la EMOV del terminal terrestre, un antiguo comerciante, un usuario que se encuentre dentro de las instalaciones y un usuario que resida en Cuenca con percepción del terminal terrestre).

Como segunda etapa, se desarrollarán **estrategias urbanas**, entendiendo la problemática actual, tomando en cuenta las conexiones principales para la integración de espacios públicos, áreas verdes, sistemas viales y movilidad. A su vez, se **discernirán rutas** mediante la afluencia de mixticidad de usos, edificaciones con valores arquitectónicos y cultura reflejada en actividades del sector o equipamientos considerados relevantes para la ciudad integrados, como nodos.

En cuanto a lo urbano, se implementarán **estrategias arquitectónicas** para el actual terminal terrestre de manera funcional y formal; a través de un análisis espacial y organigramas que aporten al entendimiento del programa actual. Considerando la rehabilitación como concepto principal, se reorganizará, integrará al sector el **Terminal Terrestre como centralidad**. Por último, se aplicará criterios de diseño encontrados en los referentes, para el **planteamiento del proyecto arquitectónico** mediante estrategias con programas de mixticidad de usos, nuevos espacios públicos y áreas verdes que potencien al sector.



Figura 5. Entrada lateral Oeste al Terminal Terrestre de Cuenca. Fuente propia

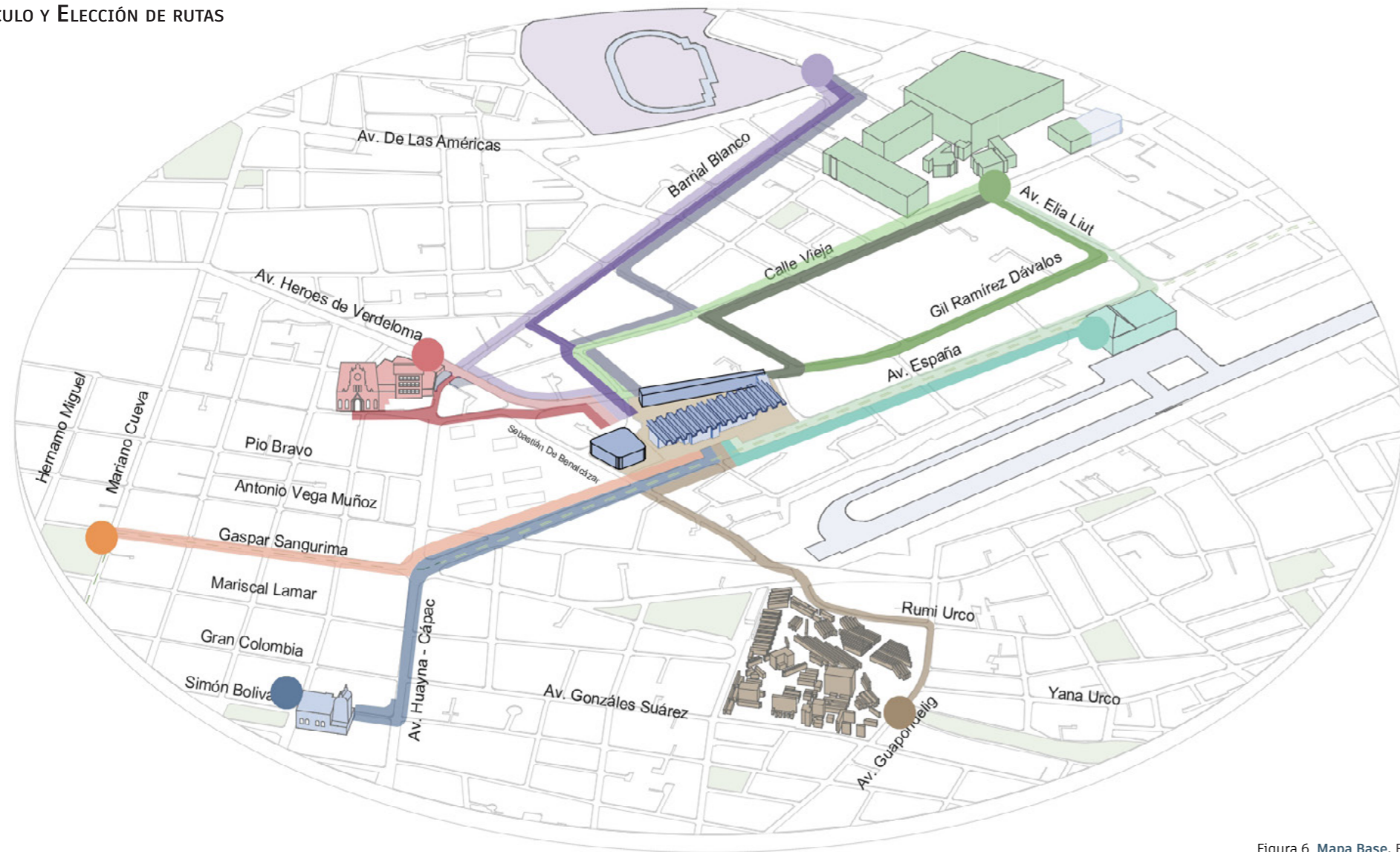


Figura 6. Mapa Base. Fuente propia

SÍNTESIS DE RUTAS

A continuación, se muestra el mapa de **síntesis de rutas**. Respuesta de la búsqueda de la ruta más acertada, que conecte a los diferentes equipamientos escogidos dentro del kilómetro de diámetro al rededor del Terminal Terrestre de Cuenca.

Cabe recalcar que las rutas escogidas, no solo conectan el equipamiento de transporte con, el parque Miraflores, universidad Politécnica Salesiana, Plaza e Iglesia del Rollo, Cementerio Municipal, Plaza Rotara y San Blas; si no que estas sendas son las **más transcurridas** como conexión hacia las demás centralidades que conforman la ciudad.

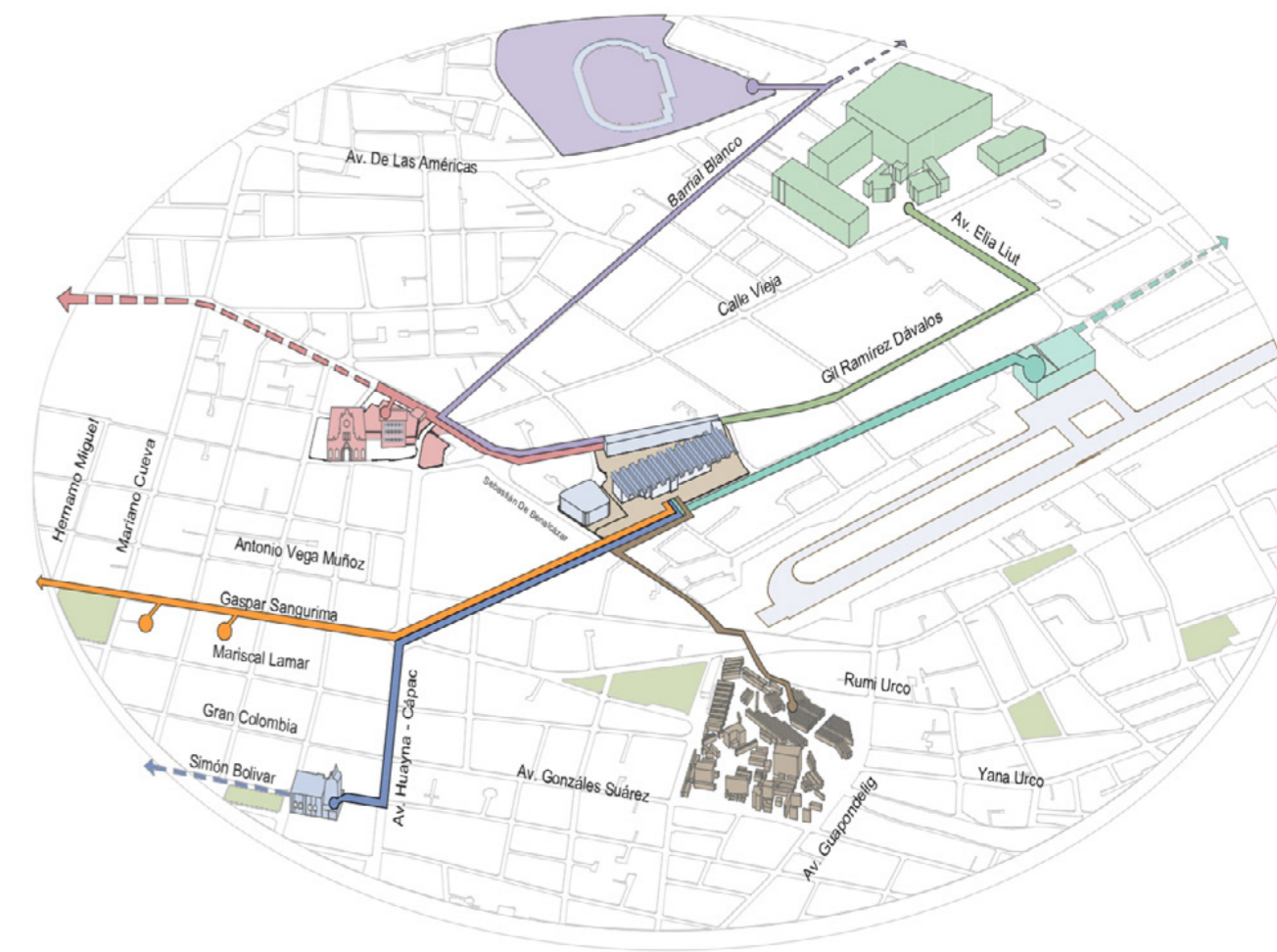


Figura 7. Mapa síntesis de rutas. Fuente propia

ENTREVISTAS
ANÁLISIS DE DATOS

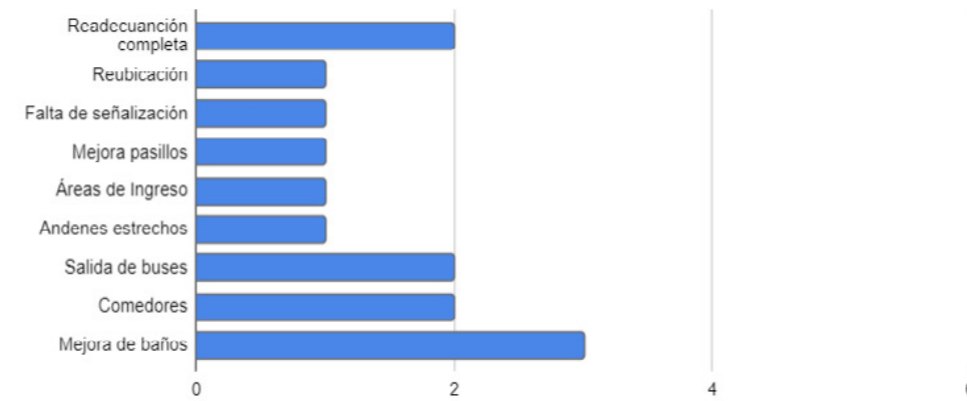
Con la realización de **seis entrevistas** dirigidas estratégicamente a un transportista, personal de la EMOV del terminal terrestre, un antiguo comerciante, un usuario dentro de las instalaciones y una persona que reside en Cuenca con conocimiento del equipamiento de transporte, se pudo determinar diferentes **criterios a considerar** al momento de plantear las estrategias urbanas y arquitectónicas para la **rehabilitación** del Terminal terrestre de Cuenca.

Dentro de las respuestas dadas por los entrevistados se considera el cambio de algunos aspectos dentro del terminal terrestre para el servicio de los usuarios, como es la **mejora de baños, andenes muy estrechos, mejora en salas de espera y pasillo** y una evidente falta de señalización e información. Además, se concuerda que el equipamiento no llama la atención generando **desconfianza e inseguridad**, principalmente por las personas que ingresan como vendedores ambulantes.

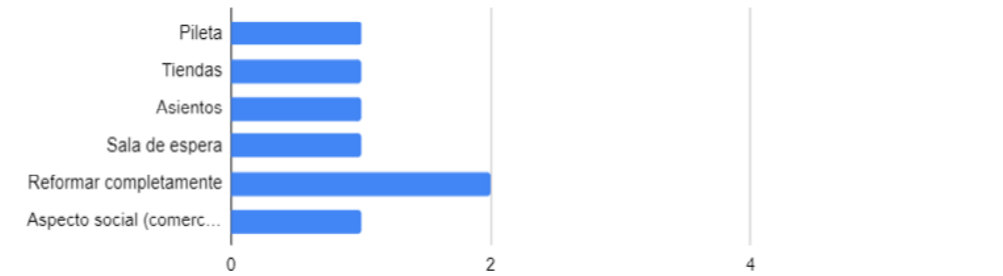
Es de conocimiento público que el terminal terrestre de Cuenca se encuentra en una zona sumamente conflictiva, esto lo corrobora las entrevistas, apuntando a que la zona con más percepción de inseguridad se encuentra en la Av. Gil Ramírez Dávalos, puesto que todos los comercios que se encuentran al rededor cierran a las 18h00, dejando un **espacio poco transitado**.

A continuación se presenta los resultados del análisis de cada una de las **10 preguntas** de la que consta la entrevista.

1. ¿Qué características considera usted que se deba cambiar, en la actual terminal terrestre, para considerarla adecuada al servicio de los usuarios?



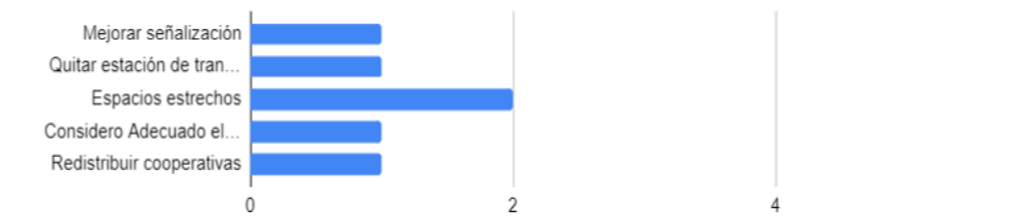
2. ¿Qué características considera usted que no se deben cambiar, en la actual terminal terrestre, para considerarla adecuada al servicio de los usuarios?



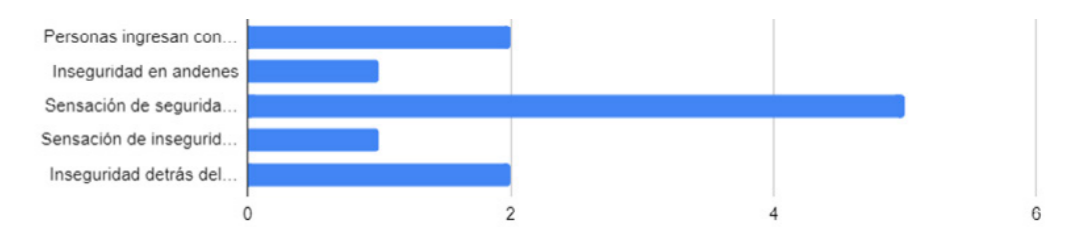
3. Al momento de la llegada al terminal terrestre ¿Qué es lo primero que le llama la atención?



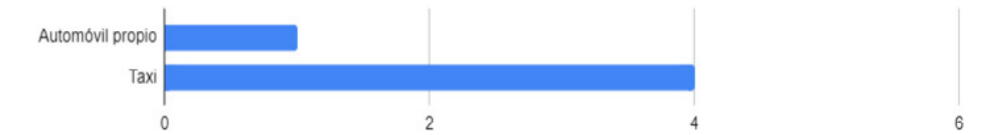
4. ¿Considera usted que se cuenta con un espacio adecuado al momento de embarcar y desembarcar?



5. ¿Cree que el actual terminal terrestre provoca seguridad o desconfianza en los usuarios, transportistas y comerciantes, al momento de utilizar sus instalaciones ? y ¿Por qué?

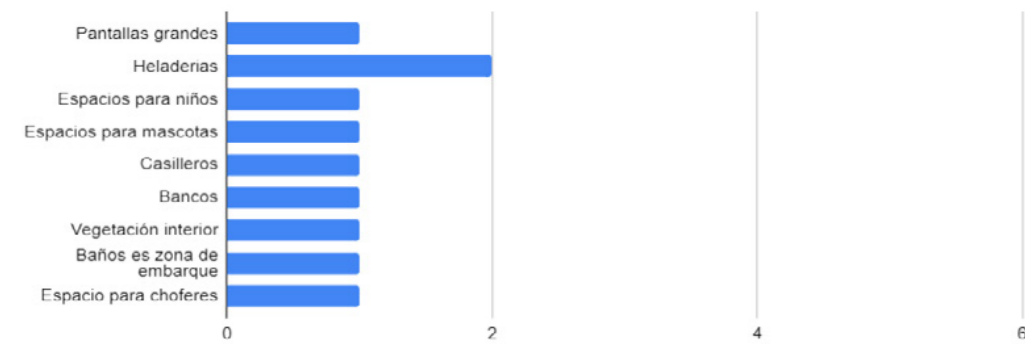


6. Al momento de salir del terminal terrestre de Cuenca, ¿Qué tipo de transporte utiliza? y ¿Por qué?



ENTREVISTAS
ANÁLISIS DE DATOS

7. ¿Dentro del terminal terrestre cree usted que los servicios son los adecuados para abastecer a las personas dentro de las instalaciones? ¿Qué servicios faltarían?



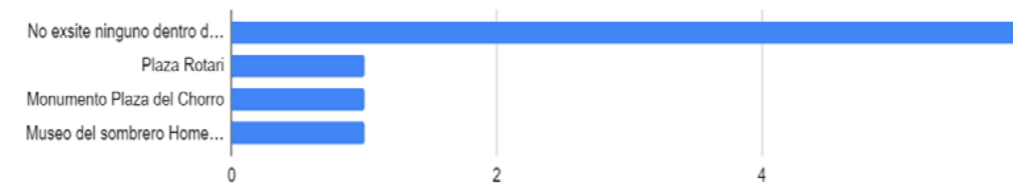
9. ¿Donde considera usted la zona más insegura o conflictiva alrededor, en el exterior y dentro del terminal terrestre? (Cartografía participativa, mostrar mapa y localizar)



8. ¿Qué tipo de espacio público al exterior se debería incorporar para poder dejar a un lado el estigma de zona problemática y que aporte al sector?



10. ¿Qué espacio considera usted que es cultural o turístico, dentro o alrededor del terminal terrestre de Cuenca?



El comercio informal a los exteriores e interiores del Terminal terrestre, causa malestar en los usuarios, como en los comerciantes y administrativos del lugar.

Figura 8. Comercio informal a los exteriores del Terminal Terrestre. Fuente propia



Terminal de transferencia, en la parte posterior del terminal terrestre, actualmente no es utilizada y su infraestructura esta de mal estado.

Figura 9. Estación de Transferencia abandonada. Fuente propia



Personas ajenas a la utilidad de Terminal terrestre pueden acceder a las instalaciones, haciendo de estas su refugio provisional.

Figura 10. Reciclador a los Interiores del Terminal. Fuente propia



Infraestructura y señalización, en mal estado, sin utilizar, además de no estar ubicados en lugares estratégicos, cerca del flujo de personas.

Figura 11. Infraestructura de bicicletas en desuso. Fuente propia

02



MARCO TEÓRICO

Ciudad Transitible
Redes de transporte y Nodos Urbanos
Proyectar sobre proyectos
Referentes Urbano / Arquitectónicos

2.1 CIUDAD TRANSITABLE

CENTRALIDAD URBANA

En el terminal Terrestre de Cuenca, existe un alto flujo de personas nacionales e internacionales, que entran y salen de la provincia las 24 horas del día. Es así como este **movimiento de gente**, más las **redes de infraestructuras** de transporte y comunicación, generan nuevos espacios y sistemas de centros, es decir, a la capacidad de un **lugar de ser reconocido** como una conexión o **centro nodal**, un hito cívico, el cual dispone de características, monumental, multifuncional, lugar de encuentro y de expresión. Es así como las ciudades se conforman de lugares y no únicamente un espacio de flujos. Pero es posible designar lugares de centralidad por medio de los flujos y puntos nodales (Borja & Muxi, 2003).

Por esta razón, **las centralidades** deben proveer una accesibilidad hacia todos los usuarios y formar parte de un simbolismo hacia la ciudad, reconocido por incorporar aspectos que resaltan lo cultural y la identidad local. Identificar a la ciudad como **lugar de encuentro**, ciudad de cultura y comercio, es lo que genera una centralidad. Es importante establecer centralidades en viejos barrios que tienen un impacto hacia la ciudad para atribuir a un nuevo **valor urbano**, una especialización, ya sea turística, cultural o comercial.

También, con una **política activa** para mantener áreas con carácter popular, gentrificación de usuarios y residentes, de esta manera recuperar características autóctonas y desligarse de la “muerte de la ciudad” que ocurre por la separación drástica de zonas ya sean conflictivas, estigmatizadas, marcadas por la sociedad y excluidas (Borja & Muxi, 2003).

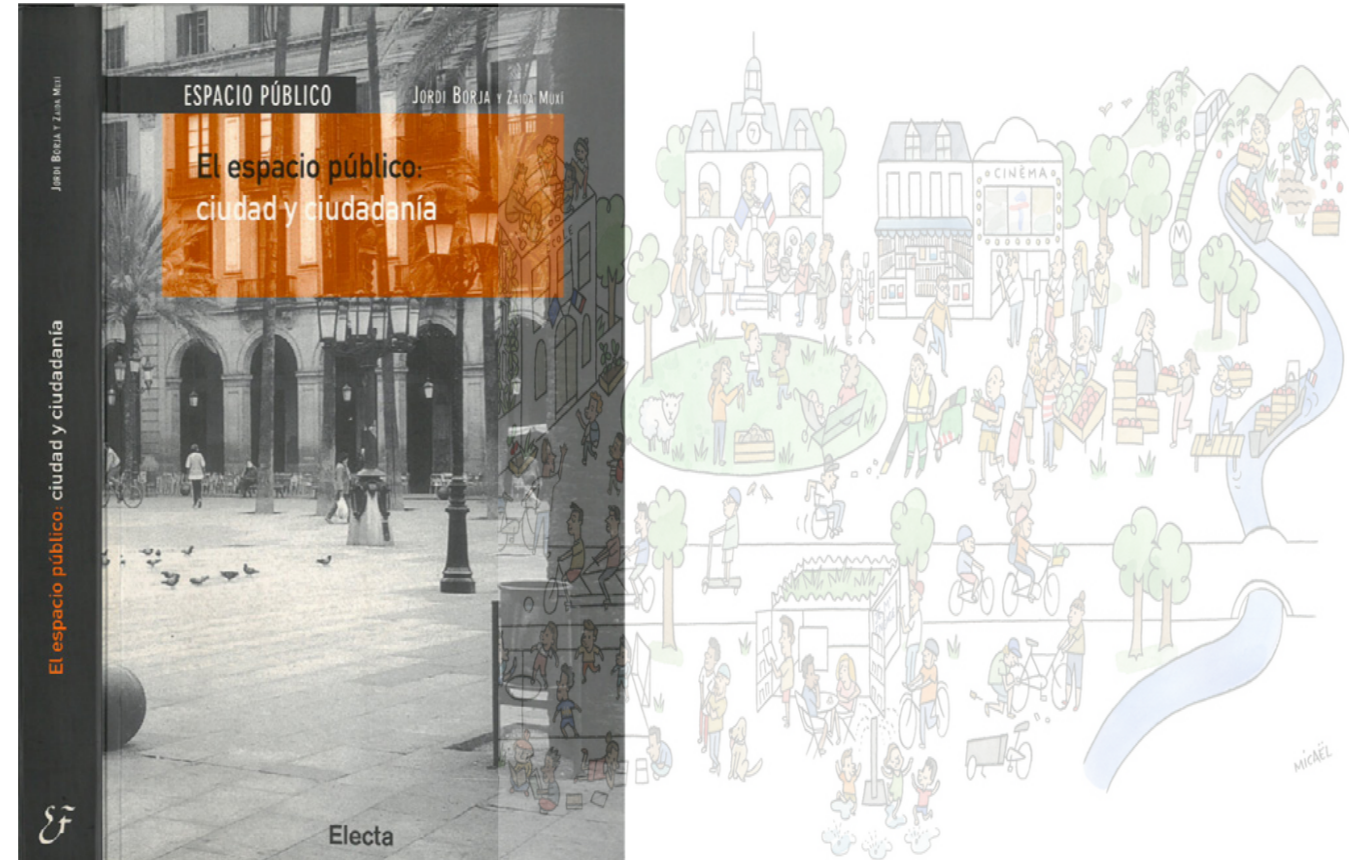


Figura 12. Borja, J y Muxi, Z. (2003). **El espacio público**. Fuente: <https://es.scribd.com/document/495664061/El-Espacio-Publico-Ciudad-y-Ciudadania.org>

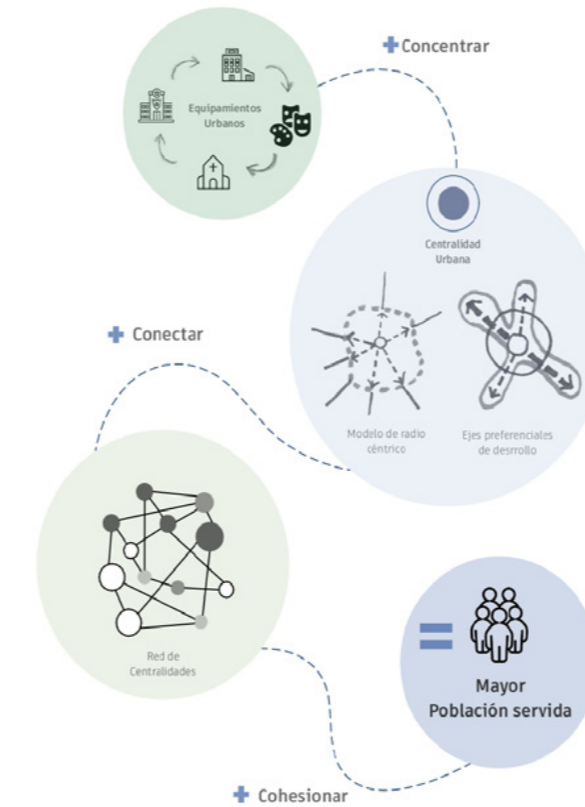


Figura 13. Lefebvre, H. (1974). **Síntesis centralidad urbana**. Fuente propia



Figura 14. Lefebvre, H. (1974). **La producción del espacio**. Fuente: <https://historiamundial.files.wordpress.com/2016/06/henrilefebvre/la-produccion-del-espacio.pdf>

SISTEMA DE CENTRALIDAD A PARTIR DEL ESPACIO PÚBLICO

Del mismo modo, **las centralidades** están compuestas por un valor atribuible a espacios o lugares que poseen la capacidad de destacar. Los mismos contienen expresiones urbano arquitectónicas, de diferentes usos, como: administrativa, comercial, cultural, salud, ocio, etc.

Lefebvre (1974) afirma: “Cualquier punto dado (centralidad) es un punto de acumulación en torno al cual existe una infinitud de puntos (nodos)”. Se entiende entonces, que los espacios de infraestructura deberán ser complementarios a la construcción de la ciudad rescatando oportunidades, más **no como obstáculos** para el desarrollo urbano.

De esta manera, se complementa mediante **redes** que conectan a la ciudad a partir de una centralidad generando espacios públicos donde prevalecen las funciones y la esencia urbana (Fig. 13). Además, proporciona una forma y sentido de **recorridos continuos** y ordena el vínculo con las edificaciones, equipamientos, monumentos, calles, espacios urbanos, ya sean abiertos o de transición en cada zona. (Borja & Muxi, 2003).

LA CIUDAD DE 1KM

Las centralidades urbanas generan la captación de actividades no consideradas. Es por ello que se integra la llamada **Ciudad de 1km**. Una conexión a partir de una centralidad que se extiende hacia la ciudad, permitiendo saber qué se puede encontrar más allá del punto concéntrico, en este caso, el Terminal Terrestre.

La ciudad de un 1 km tiene como finalidad aprovechar la utilización de un equipamiento centralizado como punto de partida para **generar recorridos en un radio de 1000 metros**, potenciar espacios, la mixtidad de usos y otras actividades. También crea recorridos adaptados a la necesidad del usuario, tomando en cuenta la **accesibilidad y movilidad**. Es por esta razón que la Ciudad de 15 minutos, nombrada originalmente así, es conocida recientemente como una estrategia urbana que engloba los ámbitos urbanos, arquitectónicos, sociales, culturales y económicos con enfoque pragmático.

Luscher (2021) se refiere a que la Ciudad de 15 minutos equivale a una planificación urbana centrada netamente en el humano, a partir de donde se encuentra y lo que tiene a su alrededor, como una **“hiperproximidad”** que se refiere a la vía más rápida dentro de un vecindario o sector; que sea de fácil acceso y seguridad. Esto, conllevaría a una **“buena vida urbana”** y a una calidad de vida real basada en el tiempo que toma movilizarse de un lugar a otro.

El tiempo y la accesibilidad son factores principales, dentro del área, al concepto se lo conoce como **cronourbanismo**: “Basado en el tiempo las personas y lo que hacen, enlazado a la construcción de espacios, adaptación y re-

vitalización de vecindarios y ciudades, logrando redes de conexiones directas; menos tiempo moviéndose del punto A al punto B, y luego a los puntos C y D “(Luscher, 2021). Todo esto con un claro enfoque en ayudar y aportar en las transformaciones urbanas futuras y su accesibilidad.

Ciudad en 15 minutos es **planteado y desarrollado** por el profesor **Carlos Moreno** de la Universidad de Pantheon Sorbonne de París. En el estudio se destaca las contribuciones arquitectónicas sobre el desarrollo humano en el mundo, es por ello que los aspectos destacados tienen base en criterios enfocados a la cultura, condiciones y necesidades locales. Un claro ejemplo es la ciudad de París, con la propuesta enfocada en **la calle, el peatón y el ciclista**, ayudando a la reducción del uso de vehículos de motor, dando paso a recorridos dinámicos que integran la naturaleza y los autos dentro de la ciudad, fomentando **la vida en comunidad (Fig. 15)**.

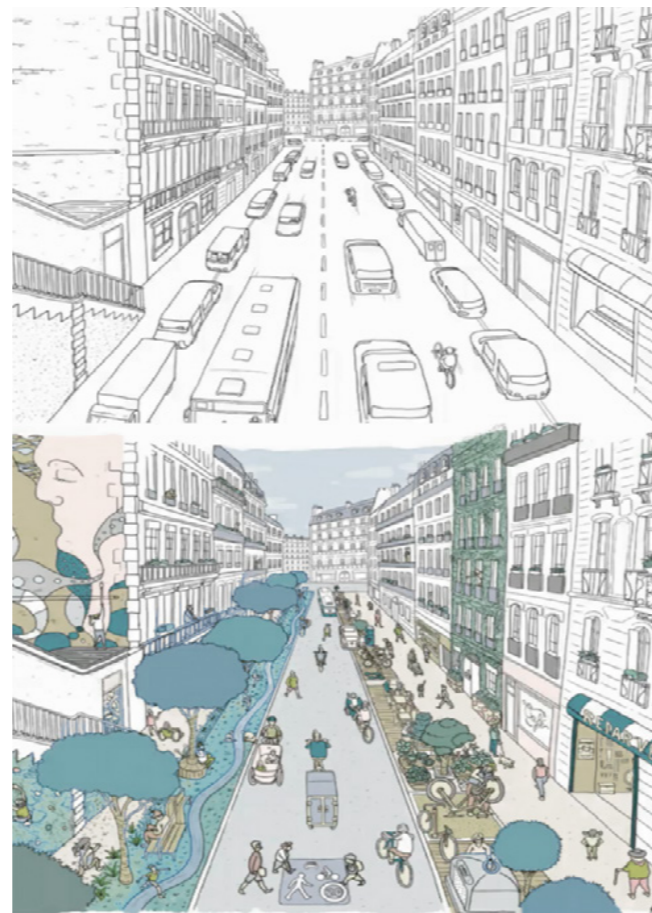


Figura 15. París antes y después - proyecto ciudad en 15 minutos. Fuente: <https://www.denat.com.ar/tulugar/ciudades-de-15-minutos-la-clave-del-futuro-urbano/>

CIUDAD 15 MINUTOS

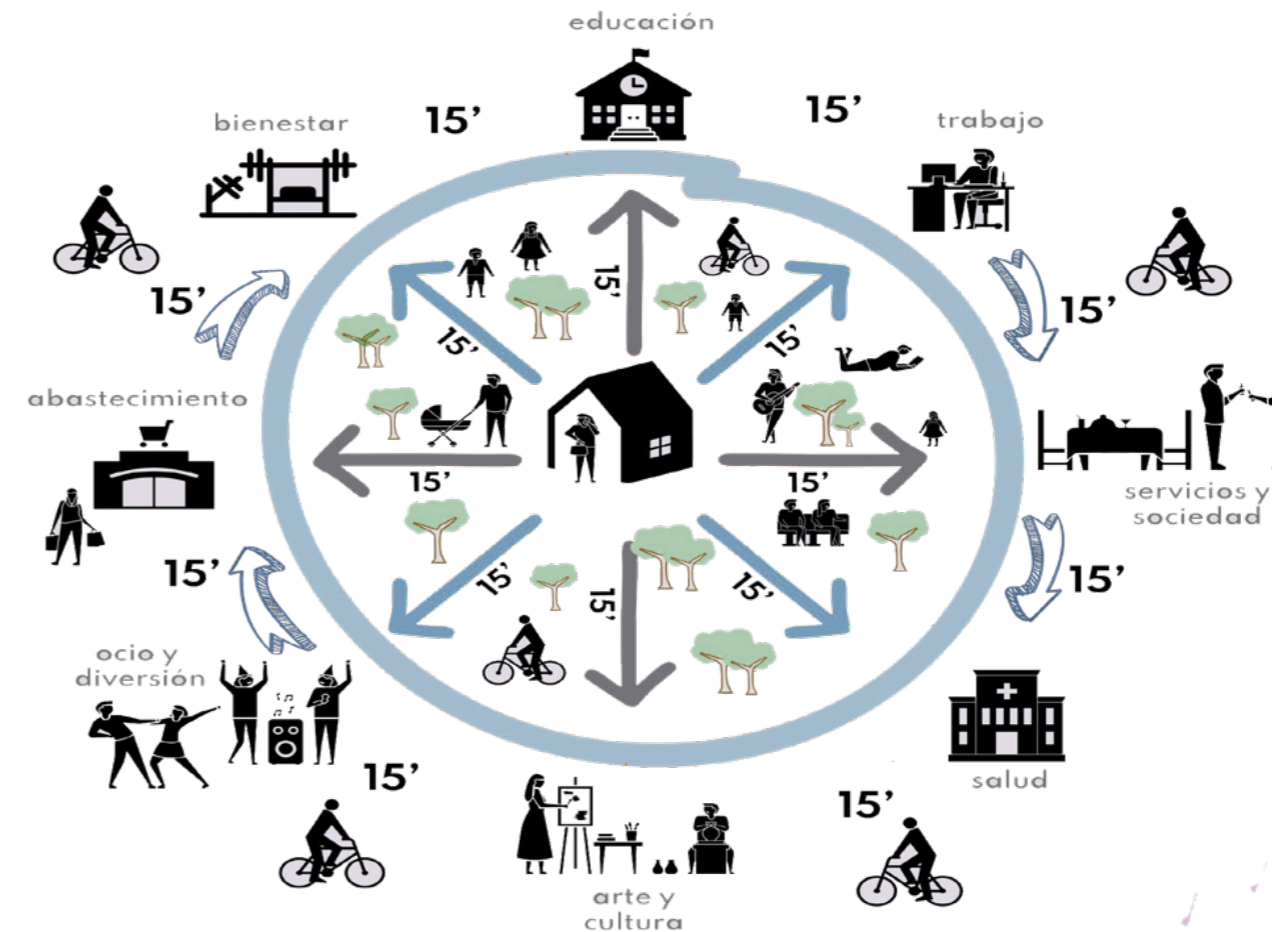


Figura 16. Esquema de activación y recorridos a partir de una centralidad. Fuente: <https://www.15minutecity.com/blog>

Moreno (2021) destaca características claves que debe tener una Ciudad de 15 minutos como:

1. **Proximidad:** cercanía espacial.
2. **Diversidad:** Mixtidad de usos y variedad de servicios cercanos.
3. **Densidad:** Personas suficientes para abastecer la diversidad de usos a nivel de vecindarios y barrios.
4. **Ubicuidad:** Barrios comunes sin limitación de clases sociales, accesibles para cualquier usuario.

Es decir, a medida que los servicios se encuentren cercanos y haya variedad de **mixtidad de usos**, los usuarios aprovechan al máximo espacio donde se encuentran (Fig. 16), aun tomando en cuenta la situación de pandemia y restricciones correspondientes, evidenciando que el usuario se apropie de espacios vecinales entre más cerca mejor ya sea a **pie o en bicicleta**.

Así, es indispensable para la efectividad de este concepto de Ciudad en 15 minutos la participación activa de la **comunidad**, involucrando a todos los actores y la rentabilidad de **bajo costo** en las propuestas urbanas mediante espacios flexibles y aprovechamiento creativo del espacio y calles disponibles existentes.



Figura 17. Redes de transporte integradas por estaciones de ciclovías y buses en el Terminal Terrestre. Fuente propia

Kevin Lynch

"La ciudad es una construcción en el espacio, pero una de gran escala, algo perceptible a lo largo de dilatados periodos. El urbanismo es, por tanto, un arte temporal"



La imagen de la ciudad

GG*

Figura 18. Lynch, K (2008). La imagen de la ciudad. Fuente: <https://taller1smcr.files.wordpress.com/2015/06/kevin-lynch-la-imagen-de-la-ciudad.pdf>

REDES DE TRANSPORTE Y NODOS URBANOS

Las redes de transporte son infraestructuras necesarias para la **circulación de vehículos** que transportan mercancías o personas. Además, crean **enlaces** directos entre **centralidades** incorporados a la **ciudad de 1 km**, por lo que van de la mano para conectar la ciudad. Están emplazadas en la urbe, uniendo los centros de población o actividad industrial de tal manera que se cree una red con diferente densidad de tráfico para la ciudad.

Normalmente, las redes más densas se sitúan en torno a los lugares en los que se **conectan** varios **equipamientos importantes** en la ciudad como hospitales, aeropuertos, terminales terrestres, etc. o puntos que sirven de intercambiador entre diferentes medios de transporte.

Es necesario recalcar que la red de transporte no solo engloba vehículos motorizados, sino que es esencial partir por reconocer el **diario peatonal** existente, articulaciones de **movilidad peatonal** y vehículos **no motorizados** (Larrodé, 2020).

Para generar estas redes de transporte es necesario encontrar **puntos nodales** que integren paradas, ya sean de bicicletas, scooters, buses transporte público en general (Fig. 4), e interconectarlas con una ruta o una estancia peatonal.

Es importante saber diferenciar entre centralidad y nodo; un nodo tiene una **jerarquía inferior** a la centralidad tanto en la importancia de utilidad o actividad como en la infraestructura, aunque sean puntos de concentración el tiempo de estancia será menor.

Un nodo dentro de la ciudad está caracterizado por confluencias de calles, puntos estratégicos, uniones de sendas, cruces fundamentales para desplazarse por la ciudad. Es decir, un nodo tiene como característica ser un punto importante de conexión entre el equipamiento, sector y ciudad (Lynch, 2015).

Como resultado de la confluencia de personas en diferentes puntos de una ciudad y su manera de desplazarse, se forma la llamada red urbana. Esta se basa en nodos de actividad humana cuyas interconexiones conforman la red. Existen distintos tipos de nodos como: habitación, trabajo, parques, centros comerciales, restaurantes, hospitales, iglesias, etc. Los **elementos naturales y arquitectónicos** sirven para **reforzar los nodos** en la actividad que general las personas y sus trayectorias. Los nodos que están **muy separados** no se pueden conectar con una senda peatonal, siendo necesario **utilizar medios de transporte** como, bus urbano, tranvía, bicicleta, tren, etc.

MOVILIDAD COMO SERVICIO

Para tener una red de transporte eficiente, se acopla el concepto de **movilidad como servicio (MaaS)** que integra un sistema de **interconectividad y la optimización** de los **servicios de transporte**, pueden ser una variación de, por ejemplo, el transporte público, el uso compartido del automóvil o bicicleta, taxi o el alquiler de autos (**Fig. 19**).

De esta manera se potencia la movilidad inteligente y fluida de fácil accesibilidad (Ewert, 2017). Pensado de una manera diferente en cómo manejar una red de transporte y cómo brindar un excelente servicio a los usuarios, al formar **una red** que conecte los diferentes **nodos de la ciudad**.

Además, contribuye a la movilidad equilibrada que consiste en tener una jerarquía donde el peatón es el principal centro de atención seguido de la movilidad sostenible como son la incorporación de nuevos sistemas de transporte no motorizados (**Fig. 20**).

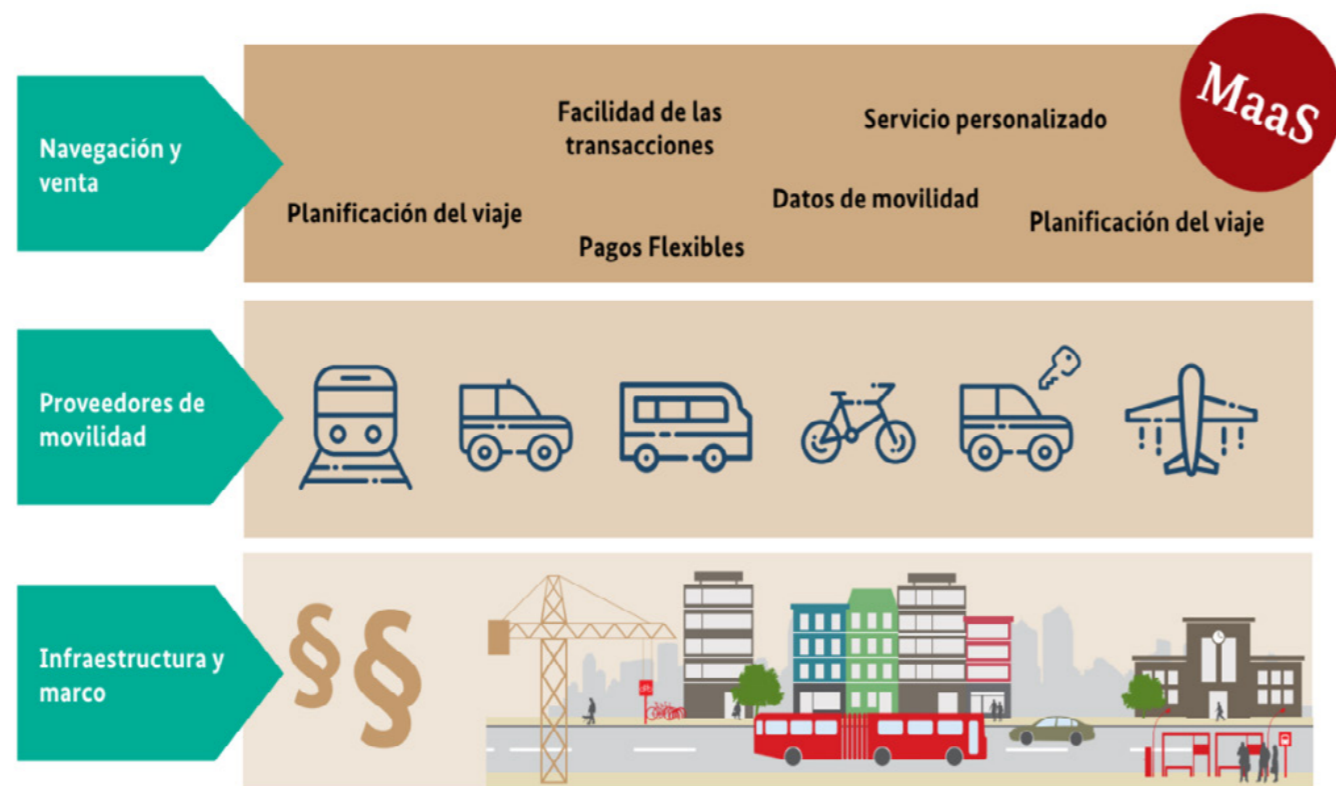


Figura 19. Movilidad como servicio. Fuente: Ewert, INUA-7-MaaS SUTP-TIME_span.pdf

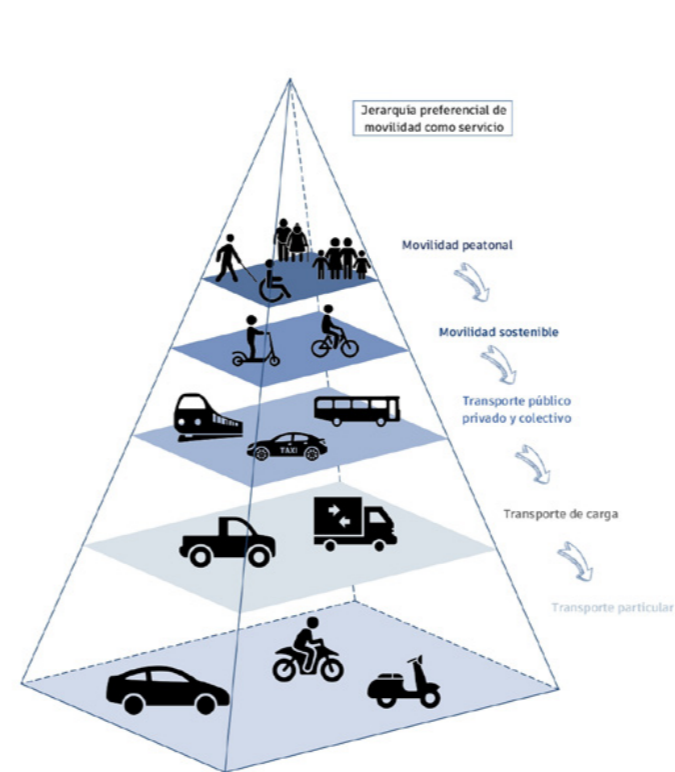


Figura 20. Pirámide de rango sobre la movilidad equilibrada. Fuente propia

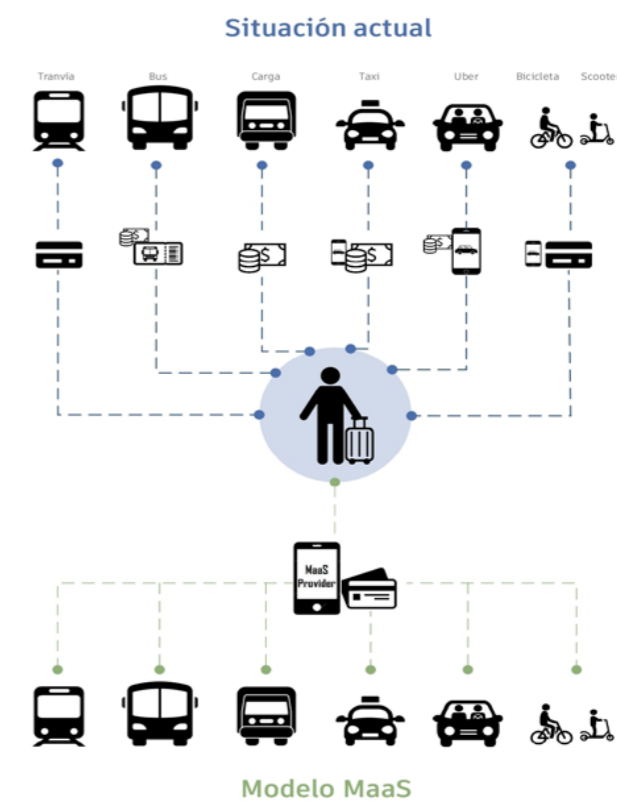


Figura 21. Modelo de Movilidad como servicio (MaaS). Fuente propia

Consecuentemente, unir los servicios para simplificar el acceso a la movilidad asegura el mejor uso de todos los nodos de transporte, rigiéndose en 4 puntos:

- 1. Integración y convergencia:** Varias formas de transporte son parte de las redes de transporte. Las caminatas y el uso de bicicletas son partes clave de todo el sistema.
- 2. Experiencia del usuario:** El transporte se está redefiniendo a sí mismo como "movilidad" y se enfoca en el usuario en lugar de como un producto para un cliente.
- 3. Acceso por sobre propiedad:** Proporcionar acceso a la movilidad en lugar de ser dueño de los modos de movilidad.
- 4. Uso de una combinación de tecnologías:** Las personas ahora ven el transporte como una red completa y comprendiendo el rango total de opciones fluidas disponibles.

La **tecnología** permite que herramientas de planificación de viajes, proporcionen soluciones que les den a las personas la capacidad de buscar una **red de transporte** conveniente de manera fácil (**Fig. 21**).

2.3 PROYECTAR SOBRE PROYECTOS

REHABILITACIÓN ARQUITECTÓNICA

Anteriormente se trató sobre lo relacionado con el tema urbano que conlleva a un punto focal que es la centralidad enfocada en el terminal terrestre de Cuenca, ahora, es necesario incorporar todo lo relativo a lo arquitectónico que parte de la importancia de **la rehabilitación**. El terminal terrestre deberá estar marcado por la recuperación de su potencial arquitectónico e identidad cultural. El arquitecto, restaurador, urbanista y profesor de la universidad UNAB, Ferrada (2010) se refiere a la rehabilitación arquitectónica como un conjunto de acciones que **habilitan y rescatan** funciones desempeñadas al uso original; **integrándose y adaptándose** a la actualidad, para formar parte de una significación cultural y memoria colectiva en la sociedad.

Por esta razón, se rescatan los **procesos de rehabilitación** de edificaciones asociados con la sostenibilidad ambiental, adaptados a requisitos como: nuevos usos, preservación, mejorar el rendimiento de la edificación enfocado en el confort, eficiencia y paisaje urbano. Además, se puede adaptar a **técnicas de construcción** actuales añadiendo nuevos espacios.

La integración de equipamientos rehabilitados es necesaria dentro de sectores con mucha demanda de **ocupación del suelo**.

Del mismo modo, Ferrada (2010) plantea como criterios y límites de intervención puntos sobre la experiencia en la rehabilitación arquitectónica:

Autenticidad: Visibilidad de potencialidades arquitectónicas pérdidas originales, en cuanto a lo constructivo y la forma.

Diferenciación entre lo existente y lo intervenido: Diferenciación de épocas en la construcción. Lograr una integridad funcional, formal, estética y técnica.

Integridad - unicidad: Resolverse arquitectónicamente como conjunto entre lo nuevo y lo antiguo mediante los aspectos estructurales, espaciales y funcionales.

Eficiencia proyectual: Tomar en cuenta valores urbanos y arquitectónicos incluyendo la sostenibilidad, lo social y cultural.

Reversibilidad: Enfocado en la prevención de intervenciones que afecten o sean inadecuadas, para tener la opción de volver al estado original o intervenir nuevamente si es necesario.

Participación: Procesos inclusivos de opinión y aportaciones diarias hacia edificación provenientes de usuarios que se identifiquen o tengan relación directa con la edificación.

Optimización funcional: Integración de nuevos usos necesarios que tengan relación con lo existente o compatibles.

Integración urbano - territorial paisajística: Proyectar hacia el contexto encontrar respuestas hacia situaciones reales existentes alrededor de la edificación.

De acuerdo a los puntos mencionados, se sustraen aspectos generales: memoria, contextualización, uso, integridad y técnica (**Fig. 22**), con la finalidad de comprender las variables para una rehabilitación arquitectónica racional, en el caso de una arquitectura sin valor como corresponde al Terminal Terrestre de Cuenca.

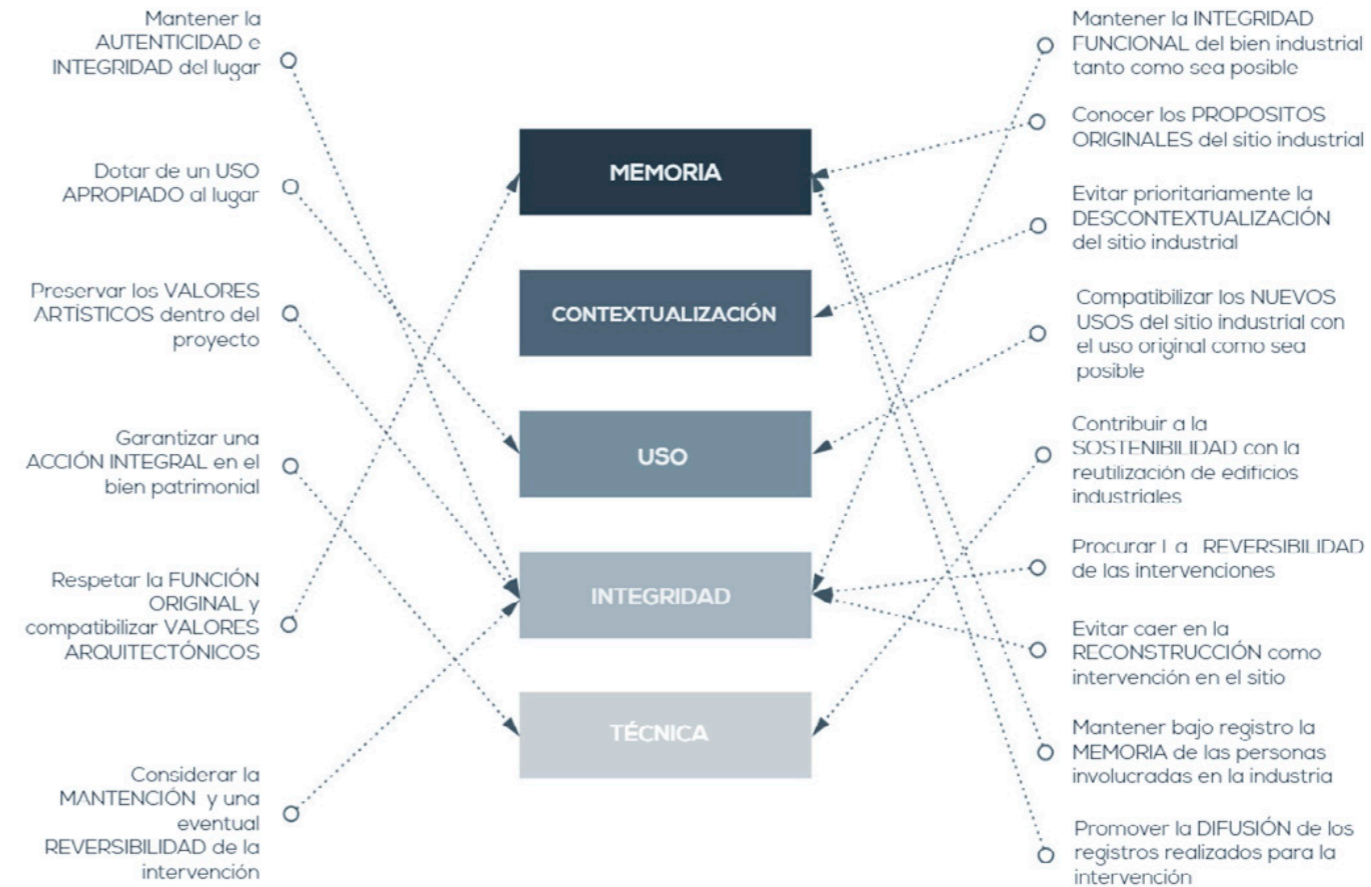


Figura 22. Explicación resumida de los cinco aspectos generales sobre rehabilitación arquitectónica. Fuente: <https://issuu.com/fernandocontrerasorellana/docs/seminario>

Por otra parte, en cuanto a principios de intervención sobre preexistencias, Ferrada (2010) plantea aspectos básicos para la preservación de preexistencias:

1.La preexistencia arquitectónica es un bien cultural que acoge un carácter social dando paso a una sensibilidad de memoria colectiva tanto para los habitantes del sector como de la ciudad.

2.La intervención en la preexistencia implica una revalorización innovadora y no se queda solamente en la conservación física - material.

3. El valor que mantiene la edificación comprende los recursos culturales, ambientales, económicos; definiendo su relevancia, al momento de plantearse quitar la edificación.

4.La renuncia a elementos arquitectónicos agregados de distinta época a lo originario; será justificada cuando no mantenga una coherencia, sea incuestionable o tenga un valor negativo sobre la edificación original. Será una decisión colectiva en cuanto a usuarios con relación directa a la edificación o directores para preservar el bien cultural.



Teoría del proyecto

Helio Piñón

Siempre se debe tener en consideración lo antiguo para poner **valores o percepciones** de inspiración en las generaciones futuras en cuanto a sus actos. Esto genera una sensibilidad al momento de ver la parte del historicismo arquitectónico no solo quedándonos en el pasado, sino ver la posibilidad de regenerarlo hacia el ahora, con implementación de lo contemporáneo sin perder la esencia **“expresar su historia”** y con materiales preexistentes (Piñón, 2006).

Se debe partir desde la **diferenciación de la forma y la figura**, oportuna para estrategias de **integración durante la rehabilitación**. Obtener la capacidad de transformar un espacio hasta un objeto otorgando un nuevo potencial ya sea en su **mismo uso o distinto** (Labarta, 2012).



Figura 24. Santamaría, M (2015). Collage rehabilitación.

Fuente: <http://hicarquitectura.com/2015/04/marcos-santamaría-rehabilitación-de-vila-joana-de-vallvidriera-en-hotel-de-4-estrellas/>

TERMINAL TERRESTRE COMO PUNTO DE ENFOQUE

La **terminal de bus** se define como una infraestructura que permite la concentración de las paradas de varias o todas las líneas de transporte público por carretera en un solo punto, ya sea el comienzo, paso o final del recorrido (Olalla, 1977). A su vez, Plazola (1977) menciona que el objetivo del diseño es proveer a las empresas de transporte **espacios necesarios** para que puedan prestar su servicio a los usuarios de una manera cómoda, donde se **aproveche los flujos y estancias entre corredores**.

Del mismo modo, dentro de la multifuncionalidad interior y exterior en un equipamiento se consideran pautas, para ayudar a la reactivación de la zona e integrar áreas verdes **fomentando la biodiversidad**. En cuanto a lineamientos esenciales al momento del diseño de un terminal de buses.

Según el manual de Olalla (1977) describe que un terminal terrestre o estación de autobuses debe de estar comunicado con el **núcleo de la ciudad**, teniendo fácil comunicación con otros medios de transporte público como: aeropuertos, ciclovías, estaciones de tranvía y sobre todo estaciones de transferencia de los buses urbanos. También, se explican medidas bases y organización de espacios dentro de una terminal como: espacio de vestíbulo con un amplio acceso, taquillas, oficinas, salas de espera con el mobiliario cómodo y adecuado, áreas de servicios higiénicos, locales, islas de comercios y alimentos, etc.

Según las **normas INEN** el servicio ecuatoriano de normatización, para el diseño de terminales terrestres se necesita evaluar **diferentes requisitos** específicos, en cuanto a **accesos, circulaciones peatonales y vehiculares, internas o externas** del equipamiento, áreas de embarque y desembarque, servicios, señalización, ventilación, iluminación y requisitos para personas con discapacidad (INEN, 2021).



Figura 25. Plazola, h (2001). Teoría del proyecto.

Fuente: <https://es.scribd.com/document/354304373/Arquitectura-Habitacional-Plazola-Quinta-Edicion-Complementada-Vol-ii>

2.4 REFERENTES URBANOS

GÓMEZ, A; ZÁRATE, V. MULTIMODALIDAD Y SOSTENIBILIDAD EN EL TRANSPORTE URBANO METROPOLITANO. PROPUESTA DE UN SISTEMA INTEGRADO DE TRANSPORTE URBANO SOSTENIBLE A ESCALA METROPOLITANA EN BARRANQUILLA Y UN MODELO DE NODO PARA EL MUNICIPIO DE MALAMBO, ATLÁNTICO (COLOMBIA), 2018.

Recoge los aspectos a partir de una historia del área territorial y del crecimiento, creando **redes de nodos** que consoliden la trama urbana existente con respecto a la movilidad metropolitana; basándose, por supuesto, en los primeros **sistemas de transporte** y **criterios de espacios públicos**.

Además, propone soluciones en aspectos problemáticos comunes como la **congestión vehicular** y la **falta de conectividad** hacia otros equipamientos de la ciudad. Como puntos a considerar se establece la movilidad equilibrada y nodos culturales mediante patrones para enlazar espacios partiendo de una centralidad.

Criterios a utilizar

Se toma como concepto la conexión de **red de transporte público** con la ciudad, articulando **nodos** y optimizando las **rutas de movilidad**, en torno a buses urbanos, bicicletas, tranvía, etc. enlazando espacios (Hitos) del sector partiendo de una centralidad.

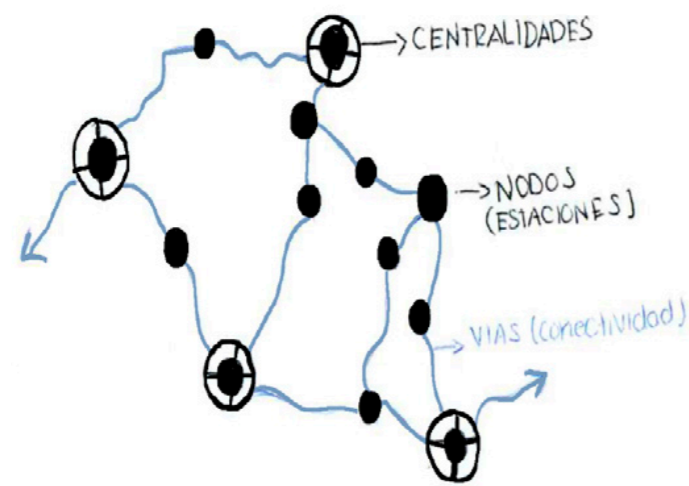


Figura 26. Esquema conexión de nodos del proyecto. Fuente propia



Figura 27. Sección vial proyecto. Fuente propia

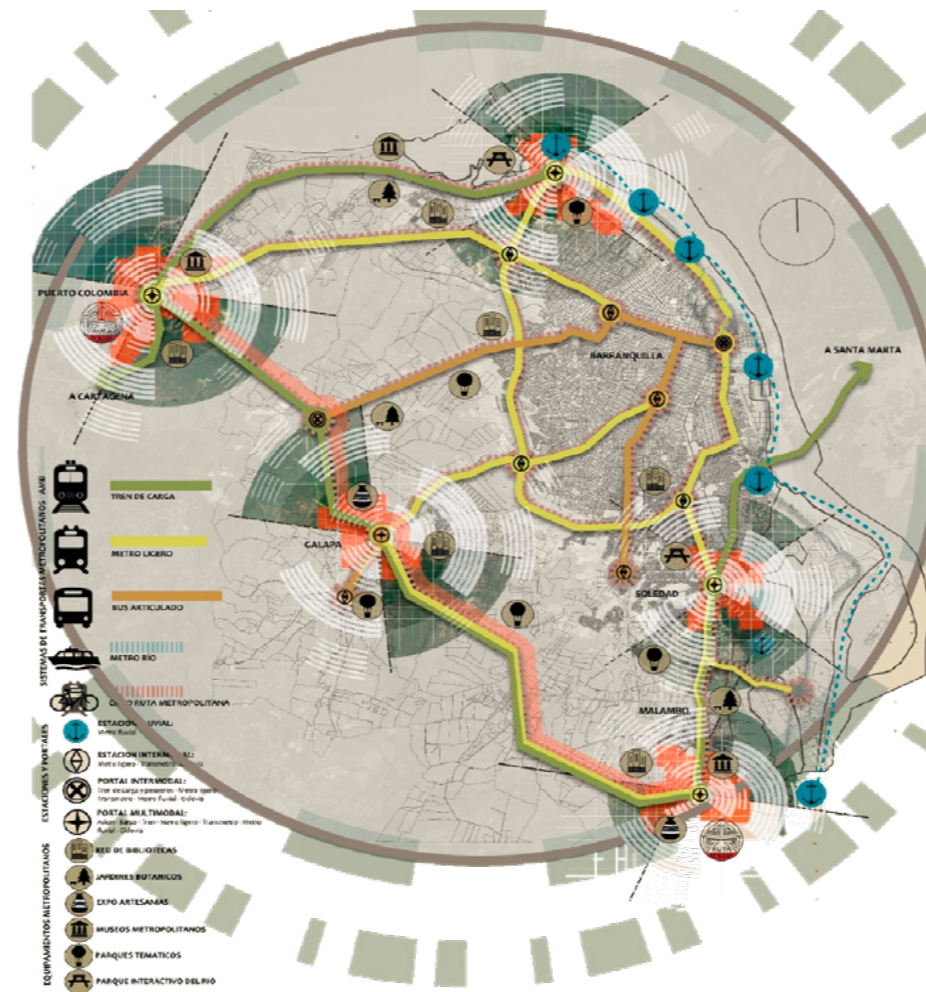


Figura 28. Propuesta conexión de rutas de transporte a la ciudad. Fuente: <https://revistascientificas.cuc.edu.co/moduloarquitecturacuc/article/view/2110/2406>

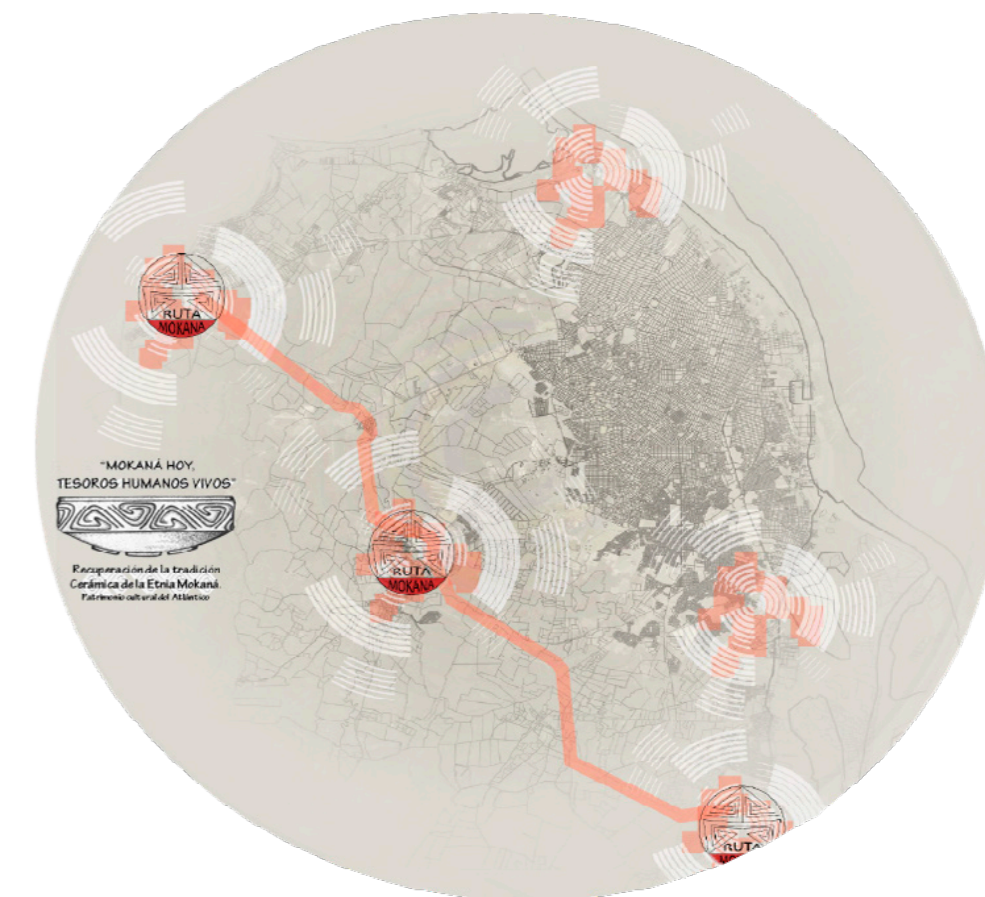


Figura 29. Propuesta conexión por nodos de Cultura. Fuente: <https://revistascientificas.cuc.edu.co/moduloarquitecturacuc/article/view/2110/2406>

GASPERINI G, CANDIA S. GALERÍA METRÓPOLIS, SÃO PAULO - BRASIL, 1956

Es uno de los primeros edificios modernos de Brasil, el cual **se incorpora a la trama urbana** de una manera eficiente, de la mano del espacio público como **eje fundamental** del proyecto.

Además de contribuir con la volumetría a la ciudad, el cual alza su basamento, dejando una **planta libre**, para que de cierta manera se conjugue con el entorno y los edificios aledaños, incorporando **un corredor de conexión** con el edificio posterior.

Como resultado de esto, el equipamiento tiene buenas visuales, una amplia combinación de programas y permeabilidad a nivel del suelo, que comparten con otros edificios de la ciudad.

Criterios a utilizar

El **espacio público** debe incorporarse al proyecto, mediante criterios de transición fundamentales: como la **implementación de pórticos** y **permeabilidad a nivel del suelo**. Incorporando a la trama urbana mediante recorridos acompañados de espacios verdes y públicos.

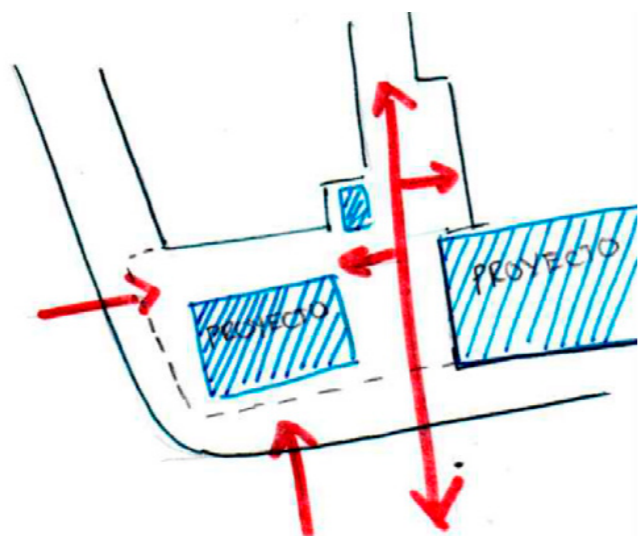


Figura 30. Planta baja, conexión con la ciudad. Fuente propia

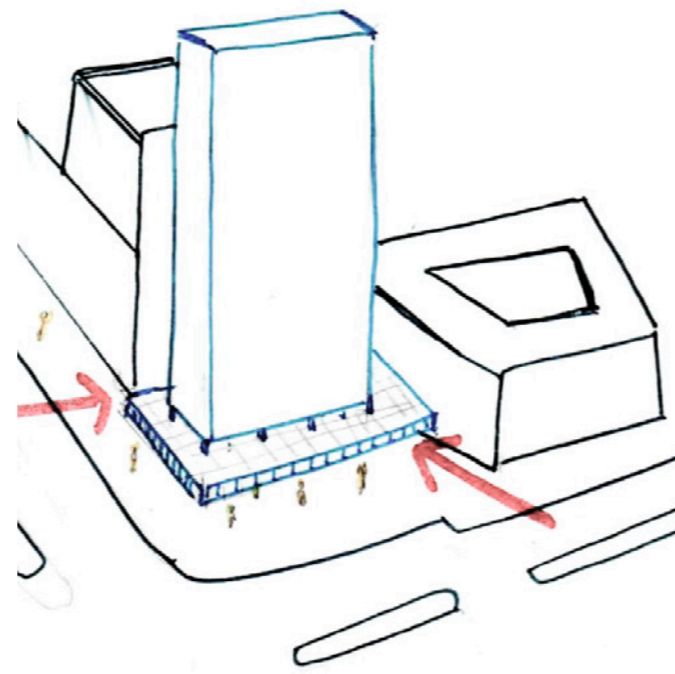


Figura 31. Permeabilidad a nivel de suelo, planta baja. Fuente propia



Figura 32. Fotografía frontal Galería Metrópolis.
Fuente: <http://au.pini.com.br/arquitetura-urbanismo/240/historia-em-detalle-galeria-metropole-de-salvador-candia-e-gian-308158-1.aspx>



Figura 33. Concurso Galería Metrópole. Gian Carlo Gasperini. São Paulo, 1959
Fuente: <https://arquivo.arq.br/projetos/galeria-metropole>

2.5 REFERENTE ARQUITECTÓNICO

ARQ. OCHOA, P; 8 ARQUITECTOS; TERMINAL TERRESTRE DE CAÑAR, ECUADOR, 2016.

Se subrayan 4 lineamientos importantes de esta obra; el manejo del **contexto inmediato**, la **materialidad** acoplada a la zona, **valores culturales** y el **ámbito funcional** del equipamiento.

Es por ello que, para el proceso de diseño del terminal terrestre de Cañar, se parte por el análisis de su **entorno**, **contexto inmediato y programa**. El cual aportará al proyecto con la composición volumétrica y responderá a las condiciones y necesidades del contexto, además de tener un programa que integra una buena **organización de espacios** funcionales, así como la mixtidad de usos interiores. funcionales, así como la mixtidad de usos interiores.

Criterios a utilizar

Se toma la idea básica de inicio para un proyecto, mediante el estudio del **contexto inmediato**, la **materialidad acoplada a la zona**, **valores culturales** y la **funcionalidad del equipamiento**, creando recorridos directos en las circulaciones.

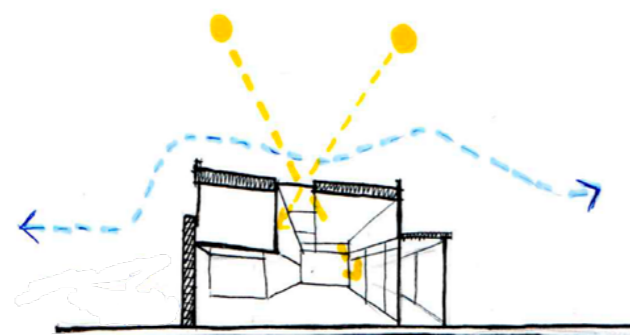


Figura 34. Esquema entrada solar y vientos . Fuente propia

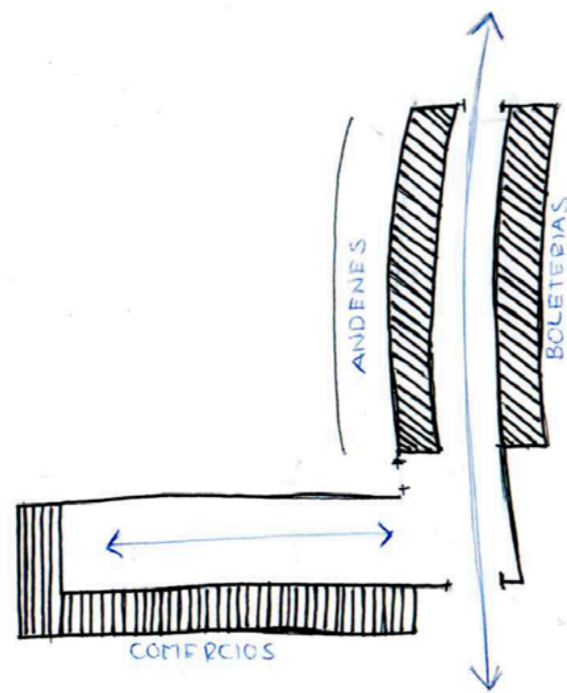


Figura 35. Esquema funcional y circulación . Fuente propia



Figura 36. Fachada principal de piedra.
Fuente: <https://arquitecturapanamericana.com/terminal-terrestre-de-cnar/>



Figura 37. Interior Terminal terrestre de Cañar.
Fuente: <https://arquitecturapanamericana.com/terminal-terrestre-de-cnar/>

2.6 REFERENTE REHABILITACIÓN

ARQ. ALBORNOZ, B; UNIDAD TÉCNICA FUNDACIÓN EL BARRANCO; REHABILITACIÓN DEL MERCADO 9 DE OCTUBRE, CUENCA (ECUADOR), 2010.

Como primer punto para la rehabilitación de este equipamiento el estudio social es focal, incorporando la **participación de la comunidad** y comerciantes del sector en el proyecto. En cuanto a rehabilitación mantener la vieja edificación con su **uso original y materialidad**, se rescatan **sistemas constructivos originales** de la edificación planteando la conexión hacia la ciudad, **conservar la forma** y **adaptarse al entorno** para mejorar las condiciones de los usuarios. Inclusión de vendedores tanto internos como vendedores externos, reorganización espacial aportando a la salubridad y seguridad.

Además, la implementación del **criterio de liberación** espacial exterior ocupados indebidamente que encerraban a la edificación, devolviendo un espacio cómodo, agradable y ordenado a la ciudad, observando una mejora en el entorno, las edificaciones circundantes y los negocios.

Criterios a utilizar

Para realizar la rehabilitación arquitectónica, es necesario comprender los principios que se requieran, sean de alta relevancia y que **prevalezcan en el tiempo**. Además, los criterios de **la forma y función** como los usos que deben acoplarse a la forma existente, liberar el espacio y emplear una estrategia a doble altura, para aportar a la organización y concentración de espacios dependiendo su uso.

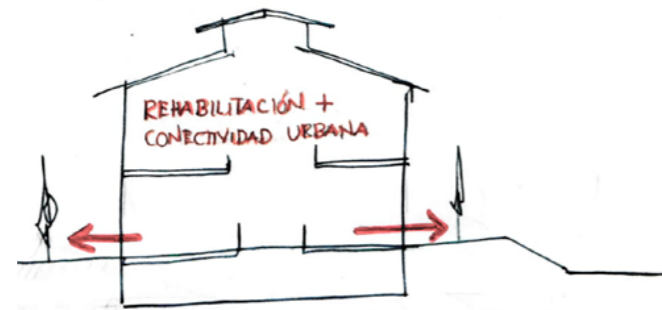


Figura 38. Corte rehabilitación + Conexión urbana . Fuente propia

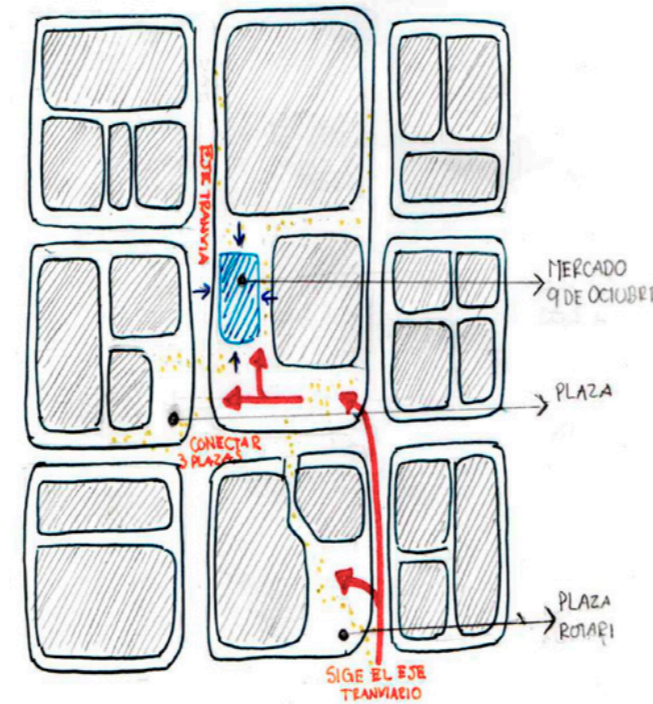


Figura 39. Conexión urbana . Fuente propia



Figura 40. Imagen Mercado 9 de Oct. Antes de la rehabilitación en 2010.
Fuente: <https://www.borissalbornoz.com/mercado-9-de-octubre/>



Figura 41. Imagen Mercado 9 de Oct. después de la rehabilitación en 2010
Fuente: <https://www.borissalbornoz.com/mercado-9-de-octubre/>

2.7 REFERENTE ESPACIO PÚBLICO

DURAN & HERMIDA ARQUITECTOS ASOCIADOS; FACULTAD DE ECONOMÍA DE LA UNIVERSIDAD DE CUENCA, RENOVACIÓN URBANA, CUENCA, ECUADOR, 2016

El proyecto plantea estrategias para **fortalecer el espacio público** de un equipamiento educacional, donde se evidencia un análisis del entorno acoplándose a una preexistencia y hacia un corredor verde del río Tomebamba. Con el objetivo de **recuperar el espacio público desperdiciado**, replanteando zonas de parques y grandes plazas impermeables, eliminando barreras, abriéndose al uso libre de la comunidad.

Es relevante resaltar que a partir de la **modulación marcada por juntas** en las caminerías genera un uso versátil; implementadas como **captadores de agua pluvial**, además conductores para agua de riego. Marca una zonificación ordenada creando espacios permeables adaptados al mobiliario y su uso, de esta manera crear un **equilibrio entre el espacio verde y pisos duros**.

Criterios a utilizar

A partir de estas estrategias, se ha tomado como referencia, **la reorganización del espacio público**, planteando zonas modulares verdes y pavimentadas para **generar diversos espacios**, usos y circulaciones. Con el manejo de la materialidad, mobiliario e iluminaria para ordenar el espacio urbano.

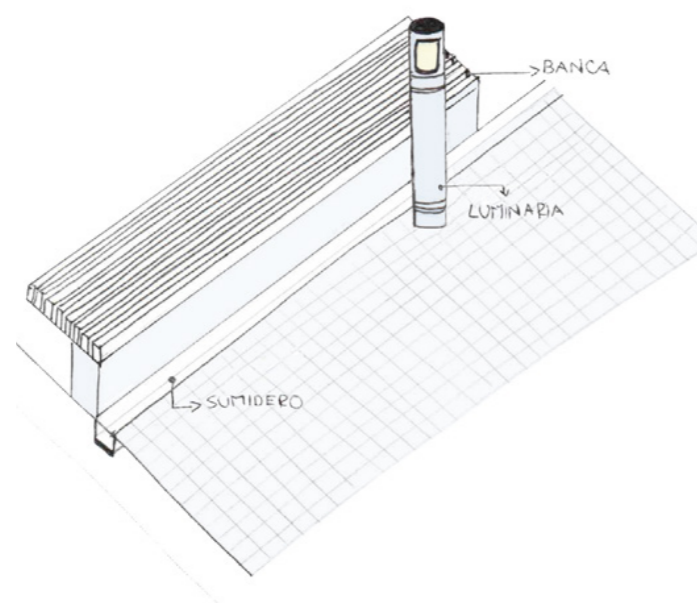


Figura 42 . Banca + Pavimento + Luminaria . Fuente propia

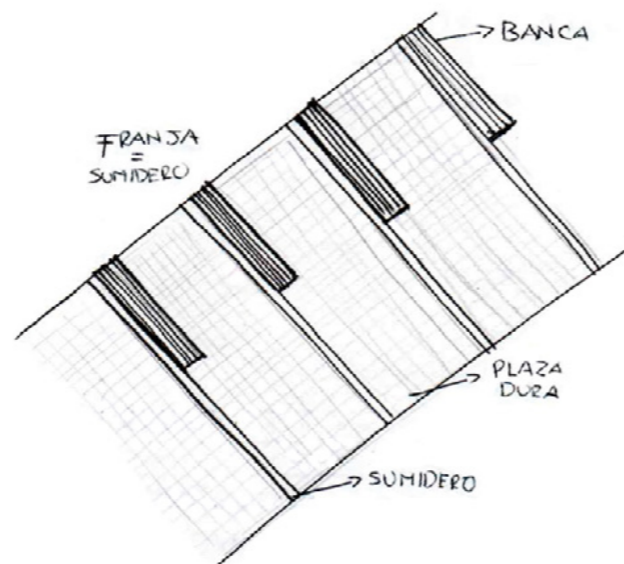


Figura 43. Modulación Pavimento duro + Bancas . Fuente propia



Figura 44. Imagen Plaza Facultad de Economía de la Universidad de Cuenca
Fuente: <https://revistas.uazuay.edu.ec/html/revistas/DAYA/08/articulo01.html>



Figura 45. Imagen Banca + Pavimento + luminaria
Fuente: <https://revistas.uazuay.edu.ec/html/revistas/DAYA/08/articulo0.html>

2.8 REFERENTE ESTRUCTURAL

GORDON BUNSHAFT, AMERICAN COMPANY GREENWICH, CONNECTICUT, 1970

Se destaca la utilización de una **estructura independiente** prefabricada como son las columnas y los **trabes doble T** que minimizan la utilización de vigas longitudinales. Denota una **mallá o modulación** que va de la mano con las fachadas; resalando la estructura como punto de partida que da correspondencia a elementos, como es la vidriería en ventanales posicionados conforme a los nervios de las trabes doble T. Se genera **retranqueos en los muros** haciendo visible los elementos estructurales. Se toma en cuenta la funcionalidad a partir de la estructura y técnica constructiva tanto en el equipamiento como el caso de la casa Bunshaft, aunque se asemejen en lo formal, lo estructural varía entre proporción de prefabricados y función. Además, es importante considerar el **equilibrio** que se da entre material y color debido a que fue un proyecto destinado a la adaptación con su entorno natural.

Criterios a utilizar

Mantener una **proporcionalidad** donde cada elemento tiene que ser colocado dependiendo de la estructura. Por otra parte, la implementación de **transparencia interior - exterior**, conjugación de **horizontalidad - verticalidad** y la relación entre la **forma y tecnicidad**; los elementos que se consideran "pesados" mantienen una armonía dando un cambio de percepción.

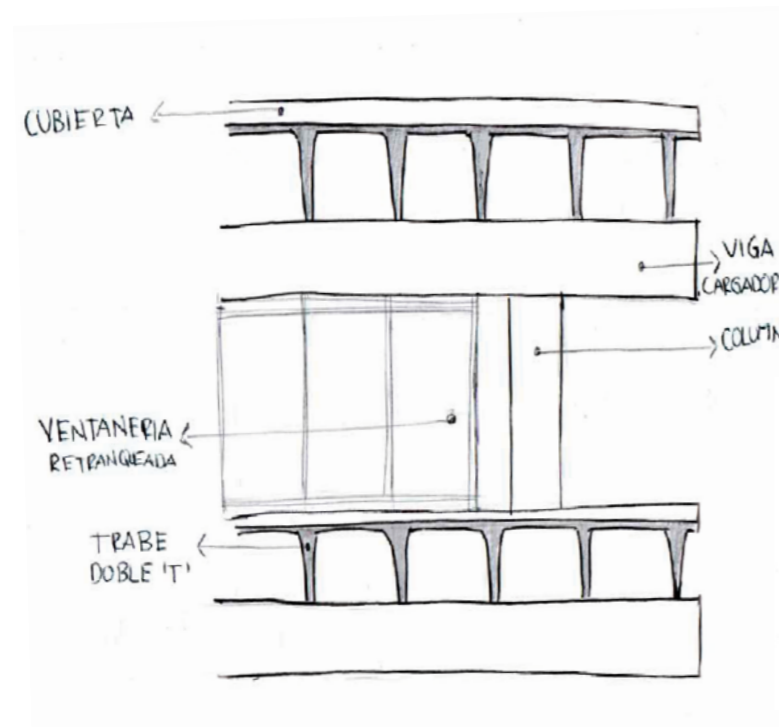


Figura 46 . Estructura vista en fachada, Trabes doble T. Fuente propia

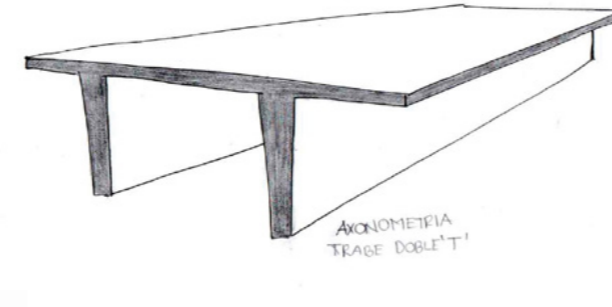


Figura 47. Trabe doble T. Fuente propia



Figura 48. Imagen Fachada posterior Edificio American Company
Fuente: N. Sica, tesina máster del departamento de proyectos Arquitectónico, Universidad de Cataluña, 2007.

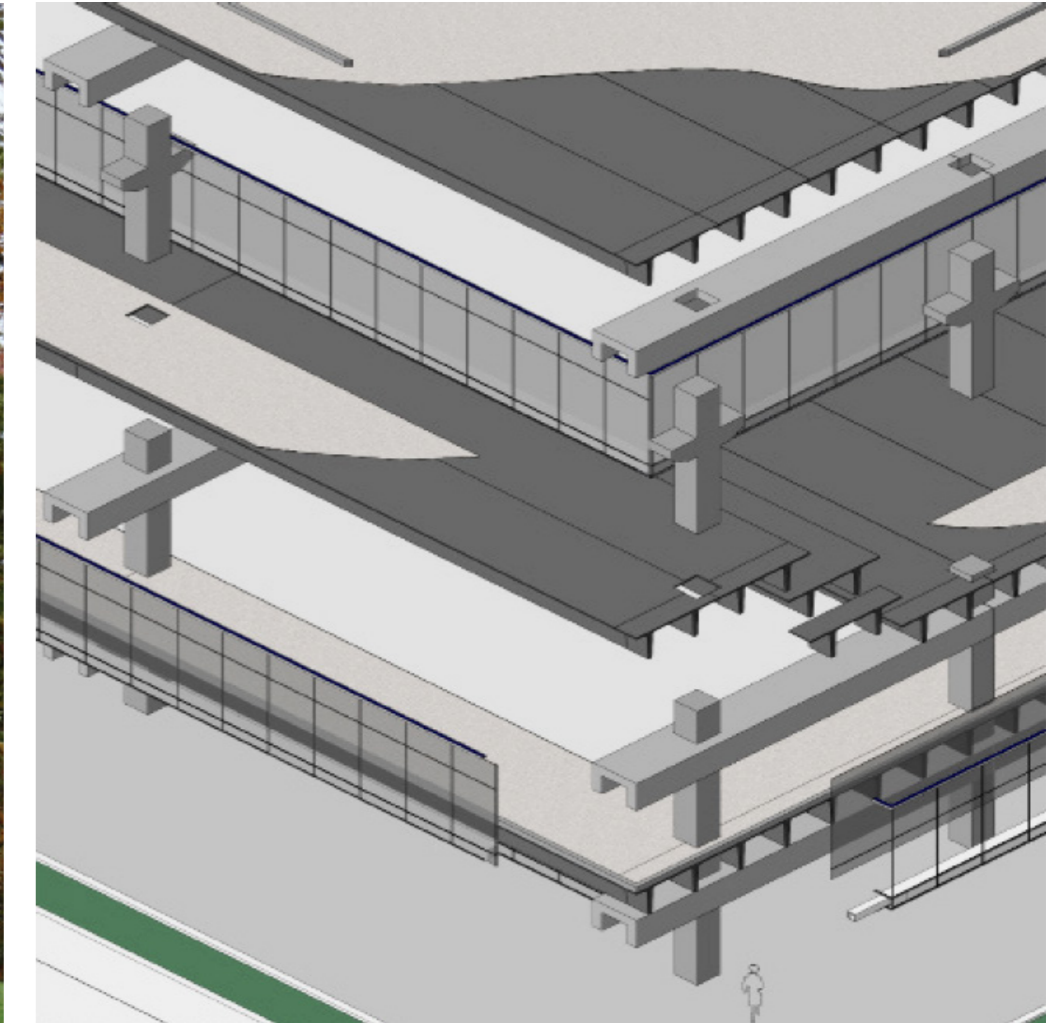


Figura 49. Imagen de Estructura Vista, Trabes doble T
Fuente: N. Sica, tesina máster del departamento de proyectos Arquitectónico, Universidad de Cataluña, 2007.



Figura 50. Fachada principal Terminal Terrestre de Cuenca. Fuente propia

01

Las centralidades urbanas son indispensables y es primordial identificarlas, al ser el punto de partida para generar conexiones, además de incitar a una cohesión social y dar paso a la concentración, importancia y potencializar usos relevantes.

02

Los espacios públicos se van desarrollando a partir de la necesidad de las centralidades y recorridos. Aportan a resolver o mejorar los problemas perceptivos, dando sentido a la esencia urbana entre ciudad y usuario.

03

La integración urbana debe hacerse visible a través del proyecto mediante conexiones radiales que engloben y dinamicen hitos relevantes, una mixticidad de usos y que ponga “todo al alcance” en la Ciudad de 15 minutos.

04

Como resultado de la confluencia de personas, en diferentes puntos de una ciudad y su manera de desplazarse, se forma una red de transporte urbano que conecta diferentes nodos, en torno a hitos de un sector.

05

Para tener una red de transporte eficiente, se debe acoplar la movilidad como servicio (MaaS), lo que integraría un sistema variado de transporte como: el uso compartido del automóvil o bicicleta, taxi o el alquiler de autos.

06

La rehabilitación de la edificación del proyecto existente debe responder a una sensibilidad colectiva de su valor arquitectónico.

07

Se debe incorporar la innovación, reorganización del espacio mediante el rango de utilidad y ocupación.



ANÁLISIS DE SITIO

- Historia
- Análisis centralidades en la Ciudad de Cuenca Ubicación
- Hitos, áreas verdes y vacíos Urbanos
- Sendas y Bordes
- Sistema vial conexión y dirección
- Lineas y Paradas de Bus
- Patrimonio
- Usos de suelo
- Primera línea edificada
- Afecciones
- Accesos y redes de infraestructura
- Soleamiento
- Análisis Interno terminal terrestre

3.1 HISTORIA

HISTORIA DEL SECTOR EL VECINO CON ENFOQUE EN EL TERMINAL TERRESTRE

El Terminal terrestre de Cuenca se encuentra ubicado dentro del barrio El Vecino, el cual forma parte de uno de los primeros barrios históricos de la ciudad; se encuentra delimitado e integrado por las Avenidas principales: Av. Huayna - Cápac, Av. España, Av. De Las Américas y Av. Miraflores.

Hoy en día, el barrio El Vecino presenta el mayor porcentaje de problemáticas tanto en hurtos, prostitución, asesinatos, así como de concentración vehicular y peatonal (CSC, 2019), en la ciudad. Pero no siempre fue de esta manera: en un comienzo se le conocía como barrio artesanal, partiendo del periodo prehispánico del asentamiento Cañari, fue un sector que mantenía el ámbito de abastecimiento, comercio y vivienda por su borde principal Av. Huayna - Cápac; también permitiendo una conexión directa hacia la ciudad y la Av. Gil Ramírez Dávalos como una de las vías principales conectoras interprovinciales. Con la conquista española se identifican actividades propias artesanales - culturales que se realizan en el sector, como es el trabajado con la paja toquilla, dando un plus para la atracción comercial (Pesántez, 2008).

En los años 60 comienza la integración de la industria hacia el sector principalmente; generado por la crisis económica de la provincia con bajas exportaciones (Pesántez, 2008). Debido a estos sucesos la industria toma una gran significación para el aporte hacia el país, dando una menor relevancia al ámbito artesanal.

A partir del año de 1949, se planteó el Plan Regulador de la ciudad y la planificación de Cuenca por el arquitecto Gilberto Gatto Sobral. Tomando en cuenta equi



Figura 51. Terminal terrestre de Cuenca en construcción en 1978. Fuente Tomás García



Figura 52. Terminal terrestre de Cuenca vista parqueaderos. Fuente propia

pamientos principales como el terminal terrestre y el Aeropuerto, ubicados estratégicamente por sus conexiones, pero a su vez afectando al sector, dando otra percepción, disminuyendo las actividades originarias que lo caracterizaban, abandono de vivienda y exclusión de cohesión social e inseguridad (Pesántez, 2020).

Como punto focal, el terminal terrestre de Cuenca se construyó en el año 1976 por los arquitectos Francisco Escobar y Enrique Malo. Se identifica la arquitectura del terminal terrestre dentro de la "Arquitectura Moderna Apropiaada" por los principios aplicados recopilados; el arquitecto Enrique Malo es precursor y forma parte de la empresa CONAR de 1965, donde su principal objetivo fue superar la arquitectura tradicional "requisita de lo moderno sin renunciar a la impronta local" (Sandoval, 2021, párr. 4). Para la burguesía Cuencana de los años 60 y 70 la casa tradicional... ya no era un motivo de orgullo sino un problema de ajuste social a la nueva época moderna que comenzaba a vivir. Era necesario identificarse con "otra arquitectura" que sea apropiada a intereses sociales y culturales (Sandoval, 2021, párr. 2).

Es por ello, que los criterios arquitectónicos del terminal forman parte de este conjunto de objetivos, evidenciados en lo formal y constructivo. Dando paso a una condición moderna, prevaleciendo la originalidad y recreación de los orígenes, que es lo principal para hacer algo innovador. Está época en singular de la arquitectura ha sido considerada "silenciada" y en algunos de los casos no valorada con deterioro arquitectónico.

3.2 ÁREA DE INTERVENCIÓN

ANÁLISIS DE CENTRALIDADES A NIVEL DE CIUDAD

Mediante el análisis macro se identifican los **principales equipamientos** de la ciudad de Cuenca. Esto nos ayuda a marcar las **centralidades para futuras intervenciones**. Aquí se evidencia la concentración de equipamientos hacia el centro de la ciudad y como se extienden según la segregación espacial y crecimiento de ciudad. Esto hace que en zonas más alejadas no existan centralidades, generando hacia el centro una integración de usuarios y una ciudad compacta.

A partir de las centralidades localizadas se **traza radios de un 1 km - 1000 m** planteados con la finalidad de enlazarse entre sí, para generar recorridos de **ciudad en 15 minutos**, donde la zona que integra el radio produzca conexiones a partir de movilidad como servicio motorizada y no motorizada, sobre todo dando prioridad peatonal.

De esta manera se pretende potenciar una **mixticidad de usos y espacios, integración social** y extender la restricción hasta recorridos radiales en caso de pandemia y conectividad.

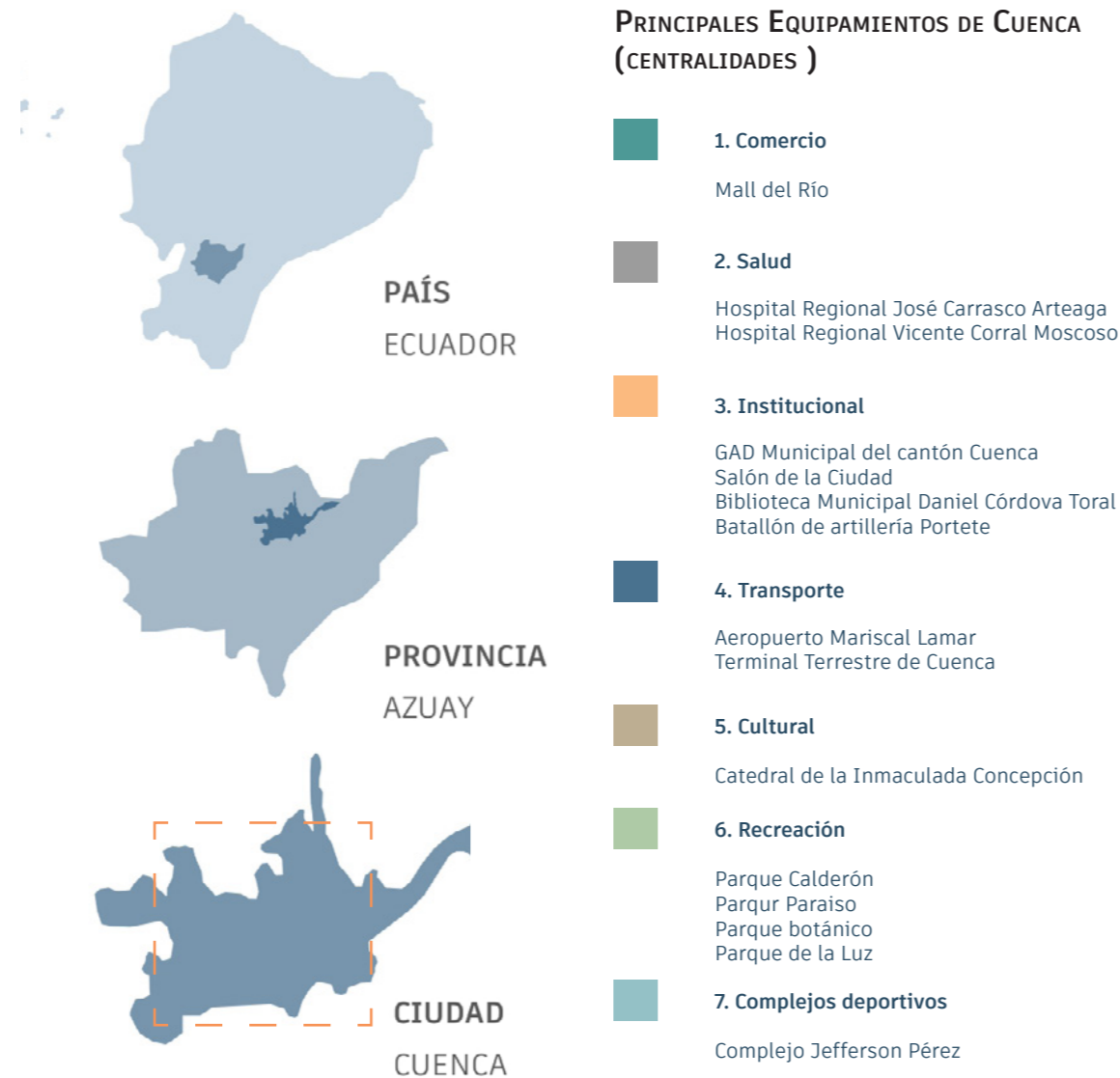


Figura 53. Ubicación del sitio de estudio. Fuente propia

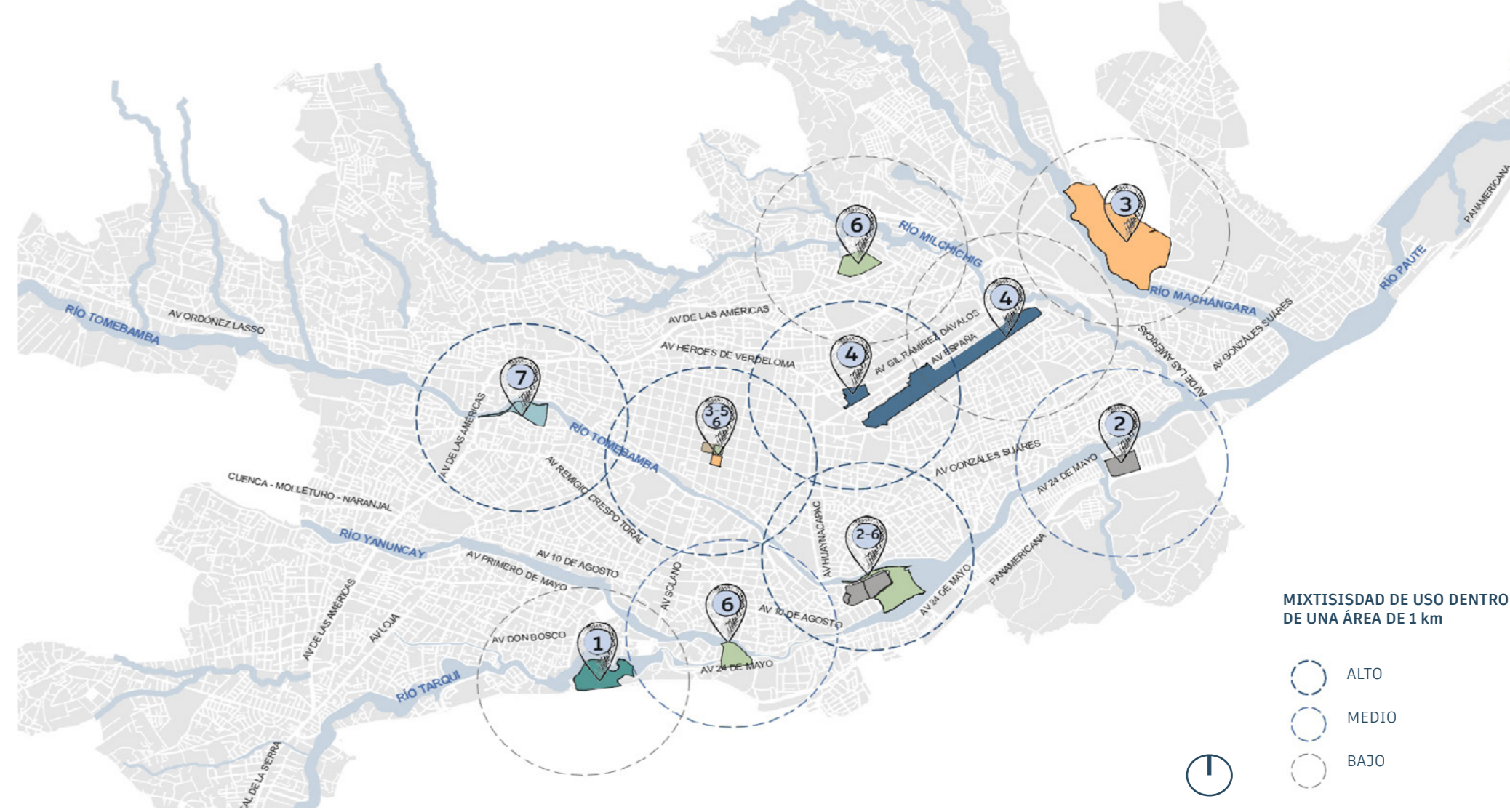


Figura 54. Esquema Centralidades en la Ciudad de Cuenca. Fuente propia

UBICACIÓN

El área de intervención se genera a través de la centralidad seccionada que es el Terminal Terrestre de Cuenca, se localiza entre la **Av. España, Av. Gil Ramírez Dávalos, calle Del Chorro, calle Sebastián De Benalcázar y calle Chapetones.**

Se propone la conservación de su uso actual y de la edificación existente mediante la **rehabilitación e integración espacial.** Además, la idea a nivel urbano se extiende hacia nivel de manzana hasta llegar al trazado radial de 1 Km, dejando planteado posibles conexiones con la ciudad.

Con énfasis en el análisis de conexión urbana para justificar nodos, espacios, recorridos y a su vez aportar con posibles soluciones hacia el cambio de la problemática que engloba el sector, partiendo desde la **recuperación cultural del barrio El Vecino.**

Por esta razón a continuación se realizará un análisis que se dilata desde lo macro hacia lo micro.



Figura 55. Esquema Mapa Ubicación Terminal Terrestre de Cuenca. Fuente propia



Figura 56. Fotografía aérea parte posterior del Terminal Terrestre de Cuenca. Fuente propia

3.3 ANÁLISIS DEL ÁREA DE INFLUENCIA 100M A LA REDONDA

HITOS, ÁREAS VERDES Y VACÍOS URBANOS

La zona se encuentra dotada de una alta mixticidad de usos con **60% en cuanto a equipamientos de alta concentración de actividades** y de usuarios, porcentaje medio de **30% de áreas verdes** y **bajo de 10% en vacíos urbanos**.

Este **análisis de hitos** nos permite establecer la ubicación de posibles **nodos de conectividad** hacia el proyecto, además de la integración de una propuesta planteada existente de la pasamanería.

En base al análisis se deduce que hay un predominio alto en cuanto a equipamientos comerciales y plazas, seguido de lo educacional e institucional y por último lo cultural, salud e industria. Donde existe un equilibrio de concentraciones en el radio de norte a sur y de este a oeste, pero sobresaliente el aeropuerto Mariscal Lamar.

Se define como una **zona de alta actividad** productiva y de actividad.

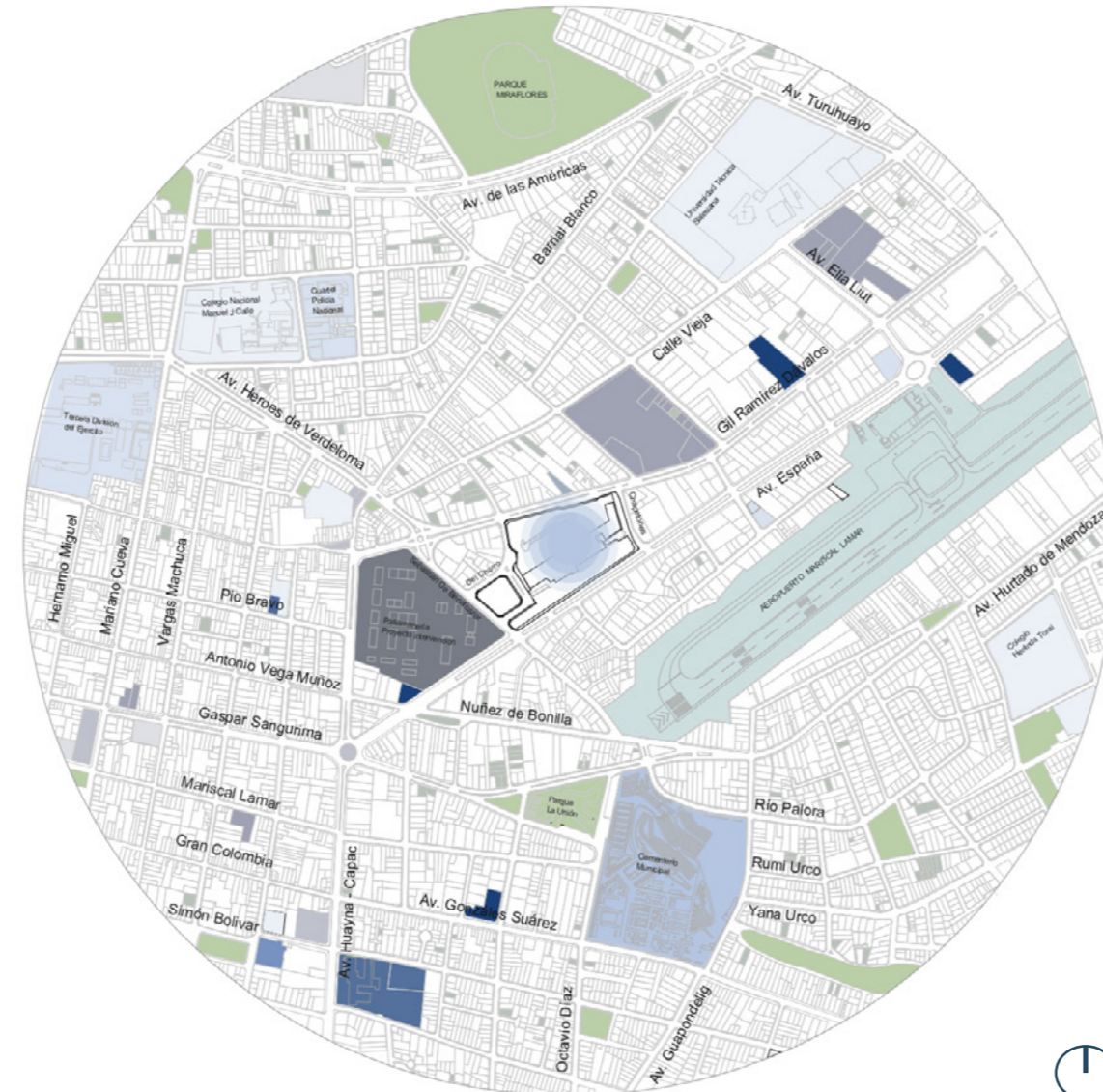


Figura 57. Mapa de Hitos, áreas verde y vacios urbanos. Fuente propia



Figura 58. Esquema centralidad Urbana. Fuente propia

SENDAS Y BORDES

En el área analizada se pudo identificar que en la zona de emplazamiento del Terminal Terrestre de Cuenca se **encuentran tres barrios**: Totoracocha, El Vecino y El Sagrario, además se encuentra en el radio de estudio el barrio de San Blas.

Por otra parte, el terminal colinda con tres importantes **vías de alto flujo** de la ciudad de Cuenca como es la Av. España la Av. de Las Américas y Av. Huayna Cápac.



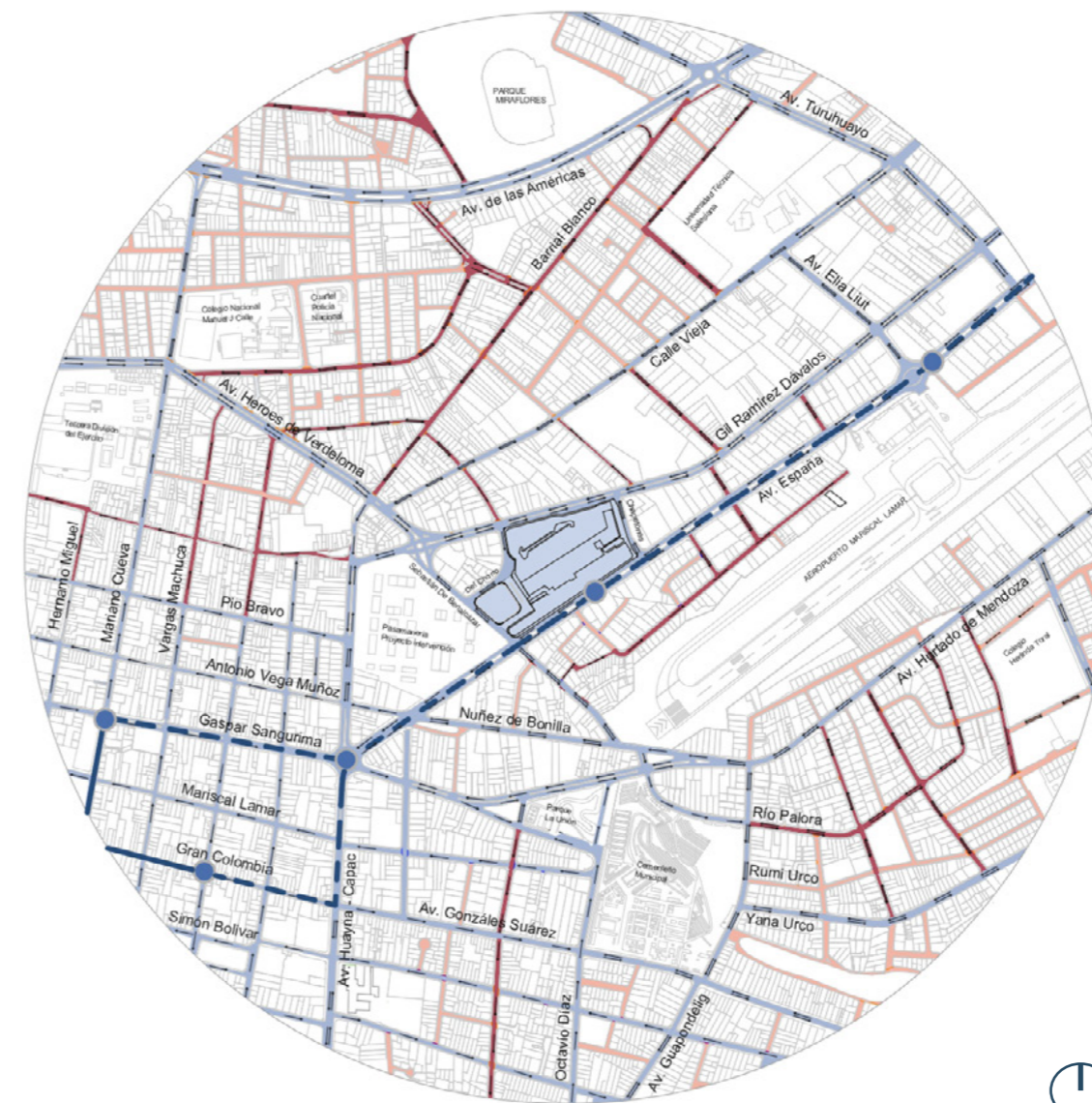
- SENDAS PRINCIPALES**
- Av. Huaynacapac
 - Av. Las Américas
 - Av. España
- BORDES**
- Borde de 4 barrios

Figura 59. Mapa de Sendas y Bordes. Fuente propia

SISTEMA VIAL CONEXIÓN Y DIRECCIÓN

En el radio de estudio se identifica la conectividad y sentido vial en cuanto a los flujos motorizados. Donde **50% corresponde a vías con mayor flujo vehicular**, por la comunicación hacia el centro histórico y se incrementa hacia las avenidas principales.

Con **30% vías con medio flujo vehicular**, por lo general son calles secundarias y de **20% vías con bajo flujo vehicular**, calles sin retorno y suplementarias. Así mismo, analizar el recorrido del tranvía y sus paradas. De esta manera saber por dónde se deben dirigir las conexiones nodales para obtener rutas directas.

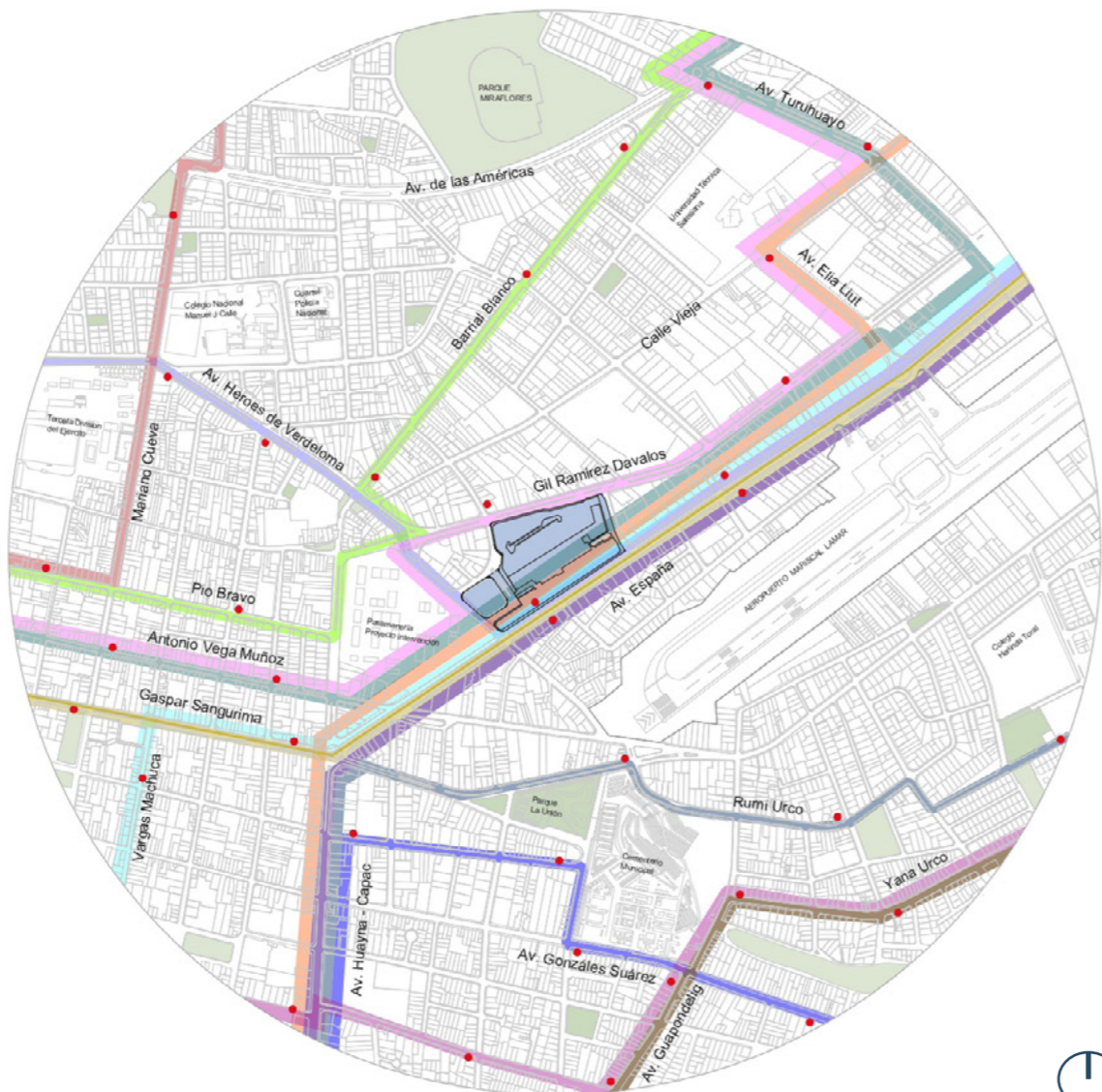


- CONECTIVIDAD**
- Vías flujo vehicular bajo
 - Vías flujo vehicular medio
 - Vías flujo vehicular alto
- DIRECCIÓN**
- - - Tranvía
 - Parada Tranvía
 - ⇄ Doble vía
 - Una vía

Figura 60 Mapa vial de conexión y dirección. Fuente propia

LÍNEAS Y PARADAS DE BUS

Se analiza las líneas de buses que recorren el radio y sus respectivas paradas, se evidencia una concentración de recorridos con gran variedad de líneas que pasan por la entrada principal hacia el Terminal Terrestre en la Av. España como son **las líneas 18, 16, 6, 100, 7, 10**, por la parte posterior hacia la Av. Gil Ramírez Dávalos **la línea 8** y lateral hacia la calle Sebastián De Benalcázar **las líneas 8 y 18**.



LINEAS DE BUS	
Linea 2	Linea 12
Linea 3	Linea 16
Linea 5	Linea 18
Linea 6	Linea 20
Linea 7	Linea 25
Linea 8	Linea 27
Linea 10	Linea 100

Figura 61. Mapa de Líneas de buses. Fuente propia

PATRIMONIAL

De acuerdo al valor arquitectónico del radio de intervención, existe una concentración al sureste, en el barrio **El Sagrario con 70%** de **categorización patrimonial**, **barrio San Blas con 25%** y del **5% en el barrio El Vecino**.

Se hace evidente el **predominio de edificaciones sin valor espacial**, seguido del valor (VAR B), valor ambiental, VAR A y por último el valor negativo.

Por lo que no existe una importancia arquitectónica de la edificación del Terminal Terrestre y algunas viviendas de su alrededor, que deberían ser valoradas.



CATEGORIZACIÓN PATRIMONIAL	
Sin valor especial	Negativo
Valor arquitectónico A (VAR A)	Valor arquitectónico b (VAR B)
Emergente	Ambiental

Figura 62. Mapa valor patrimonial. Fuente propia

3.4 ANÁLISIS DE INFLUENCIA DIRECTA

USOS DE SUELO

Se puede discernir con el análisis, que no existe un equilibrio en cuanto a usos; en la mayoría de casos la vivienda particular se ha destinado a **Comercios en planta baja** predominante en el sector.

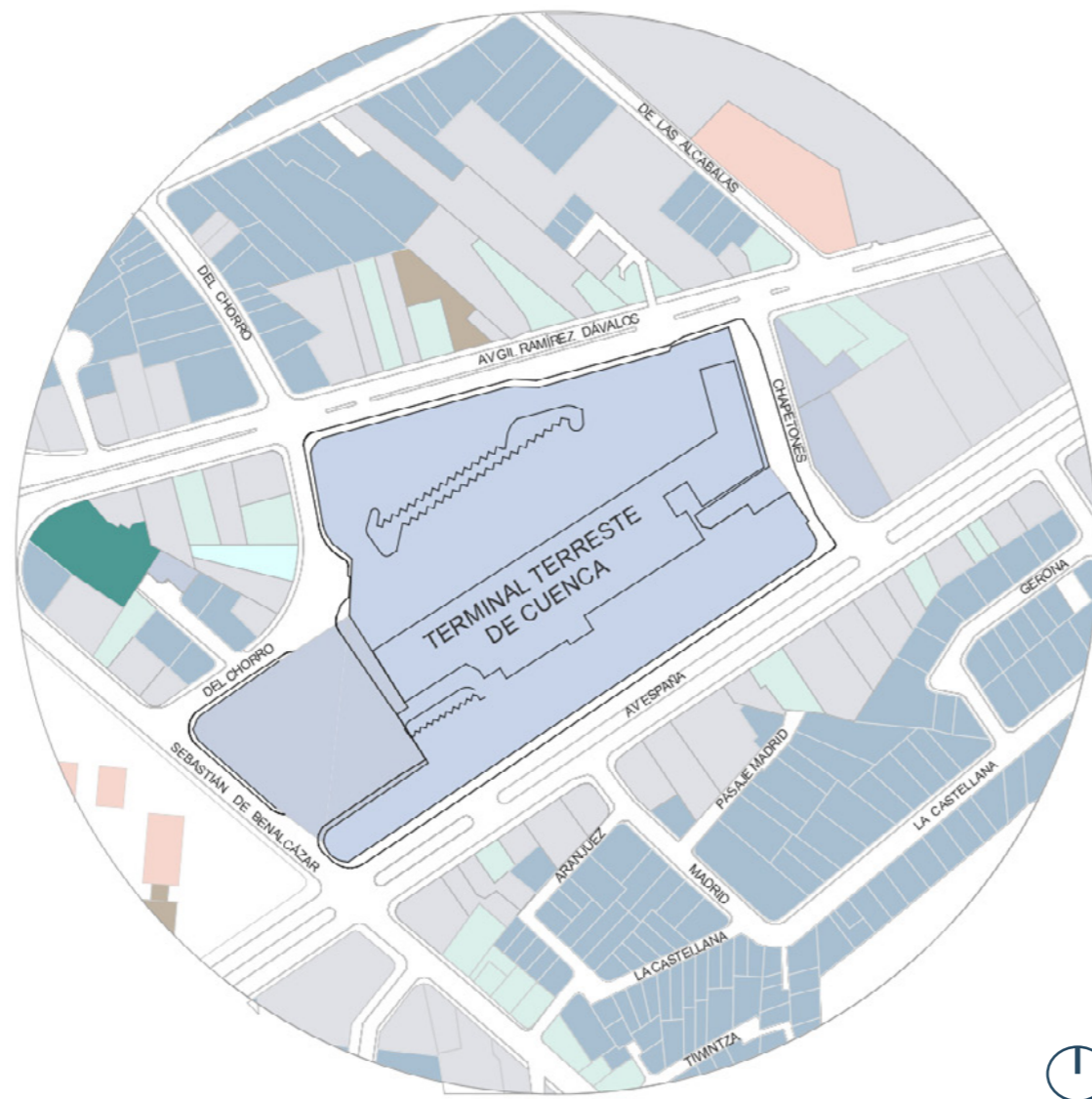
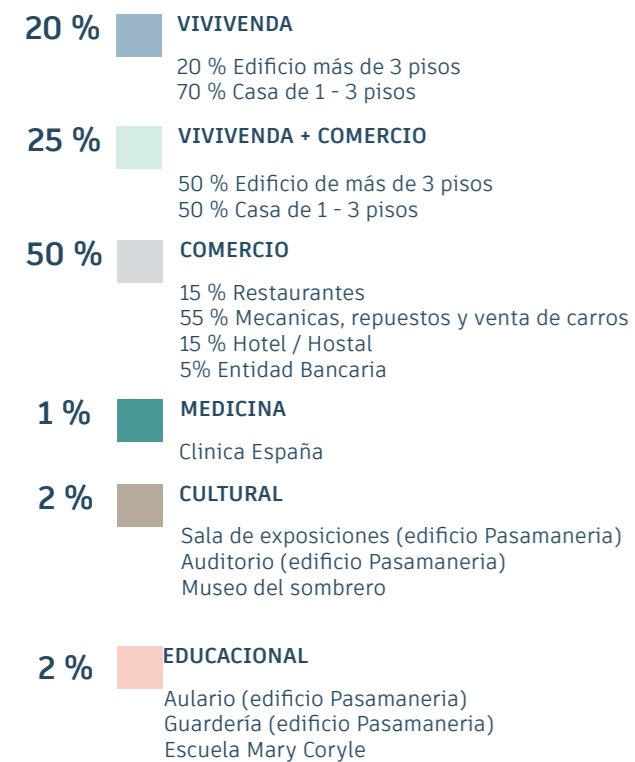


Figura 63. Mapa Uso de Suelo. Fuente propia

AFECCIONES

Se detectan **mayor inseguridad** al noreste y sureste 80%, norte 10% y oeste 10% y en el interior del terminal se evidencia en entradas y andenes. La zona de tolerancia se da hacia lo posterior del terminal. Por otra parte, **las intersecciones conflictivas** varían según la época y feriados, el análisis se realizó con respecto a los flujos comunes y ha-

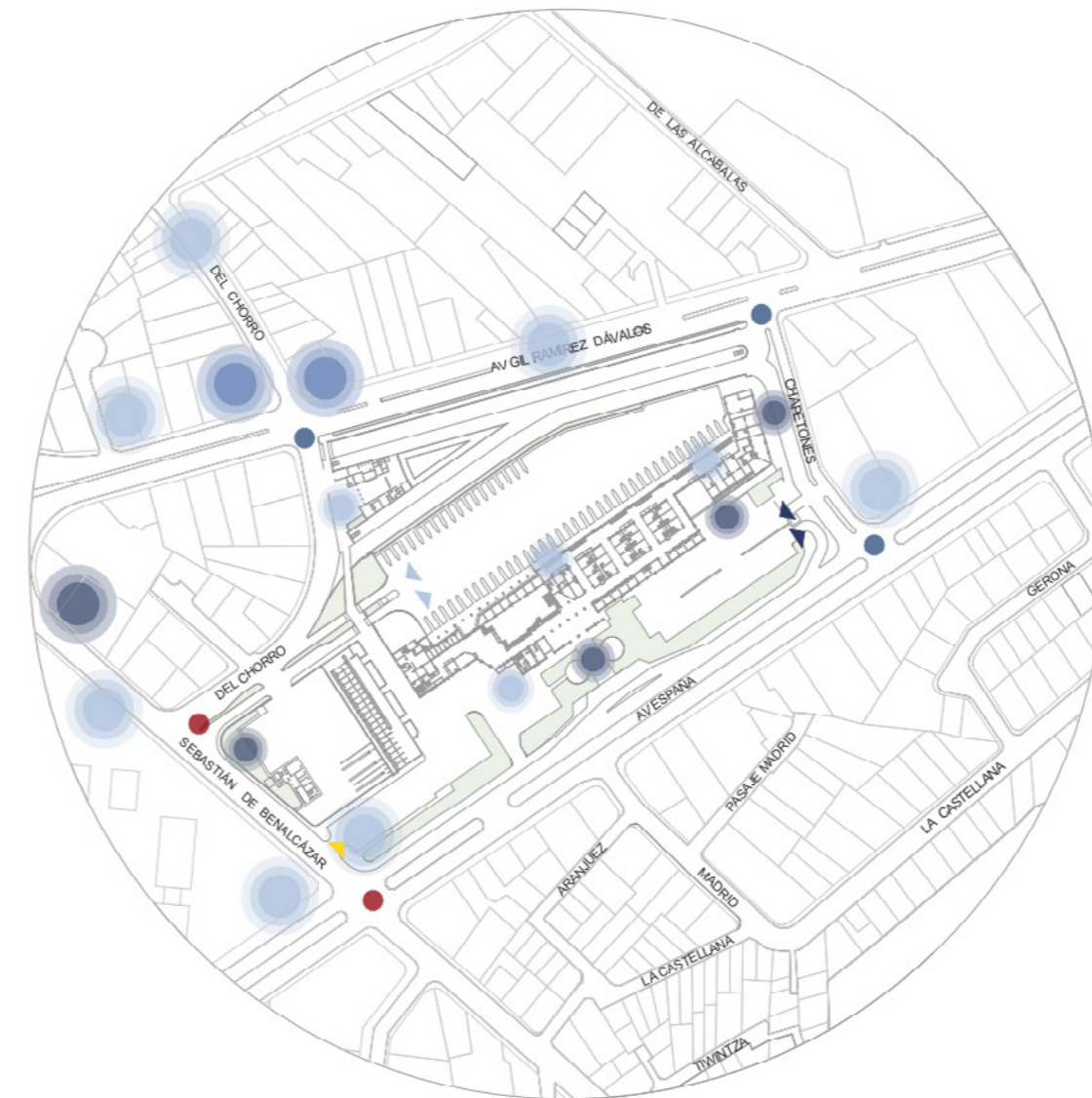


Figura 64. Mapa de Afecciones. Fuente propia

ACCESOS Y REDES DE INFRAESTRUCTURA

A nivel de manzana se evidencia un aumento del **25% en infraestructura de luminaria y cámaras ECU 911** por la integración del tranvía. Los accesos ubicados existentes del terminal terrestre son estratégicos, ya que van de acuerdo al tamaño y organización espacial de la infraestructura existente. Aunque **no existen accesos** hacia la Av. Gil Ramírez Dávalos, causando una separación marcada entre zonas del sector, con el acceso principal existente y el cerramiento posterior.



- Postes de luz
- Cámaras ECU 911
- ▲ Entrada y salida de Vehículos particulares
- ▼ Entrada y salida de Buses
- ▲ Entrada y salida de taxis
- Espacios no utilizados

Figura 65. Mapa de Accesos y redes de Infraestructura. Fuente propia

SOLEAMIENTO

En el sector en el que se encuentra emplazado el terminal terrestre de Cuenca, tiene una normativa que limita la altura de construcción a su alrededor, por estar cerca del aeropuerto. Esto beneficia a la zona con respecto al **aprovechamiento de la luz solar natural** abriendo sus fachadas en dirección Este - Oeste.

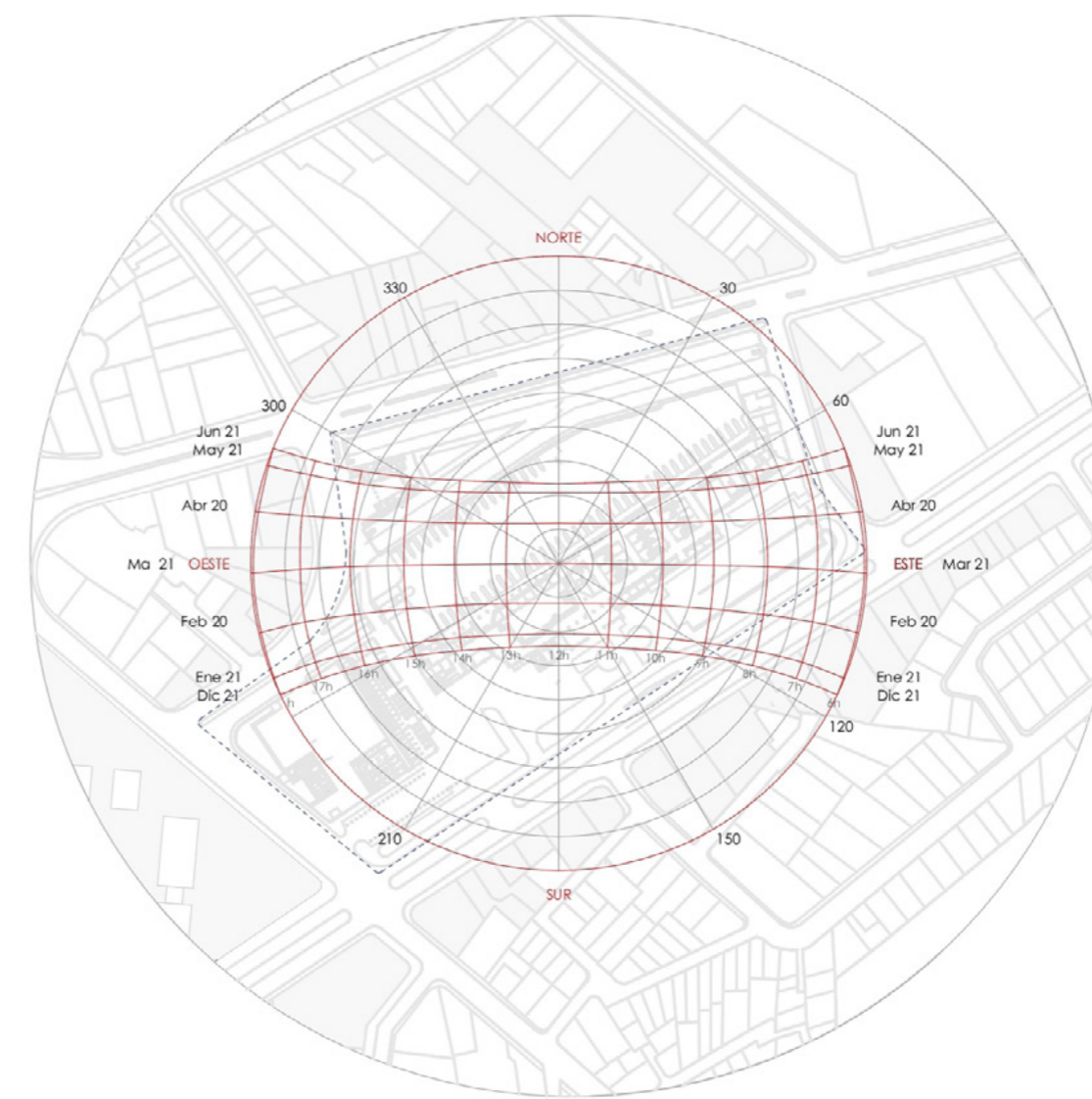


Figura 66. Mapa de Soleamiento. Fuente propia

3.4 ANÁLISIS DE INFLUENCIA DIRECTA

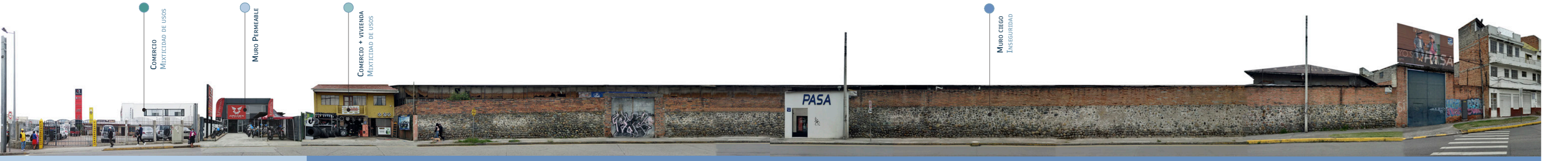
PRIMERA LÍNEA EDIFICADA



Av. Gil Ramírez Dávalos



Av. España



Av. Sebastián de Benelcázar



Av. España

PRIMERA LÍNEA EDIFICADA



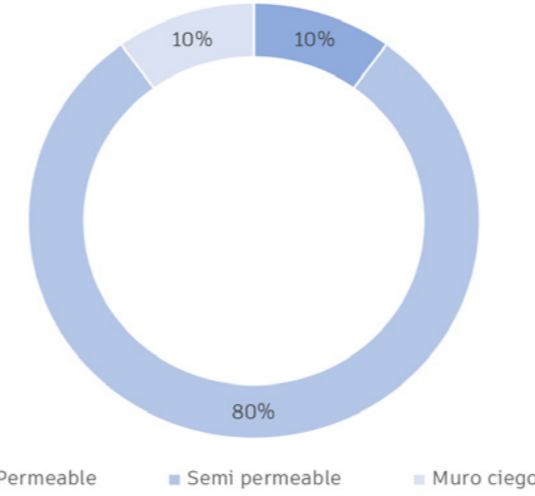
Calle Del Chorro



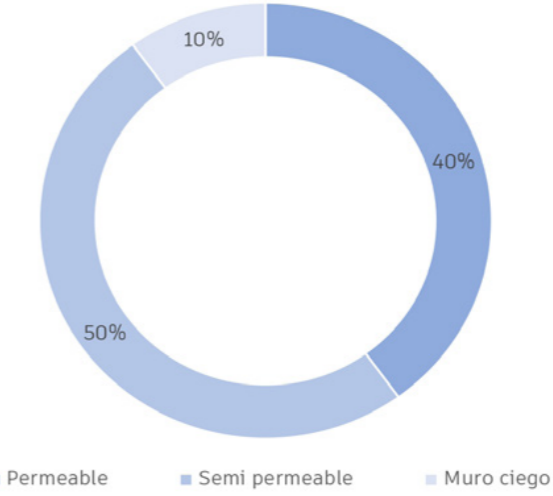
Calle Chapetones

- Comercio + Vivienda (Mixticidad de Usos)
- Comercio (Tienda, Hoteleria, repuestos de carros, tiendas, etc.)
- Vivienda (2 pisos en adelante)
- Cerramiento impermeable (Muro ciego)
- Cerramiento semipermeable
- Cerramiento permeable

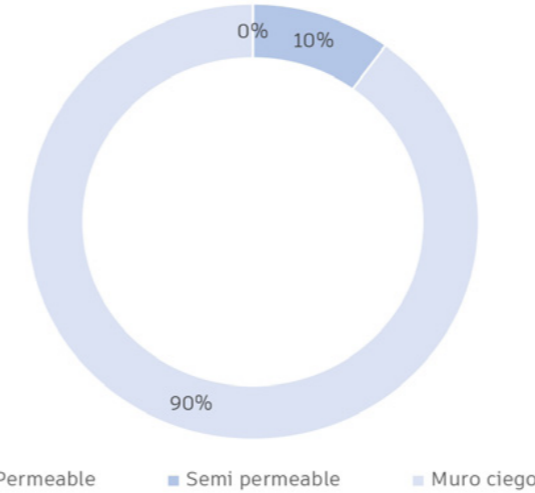
Av. España



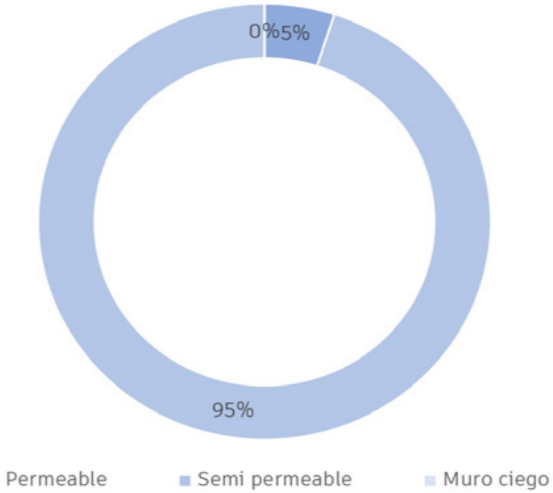
Av. Gil Ramírez Dávalos



Calle Sebastián De Benalcázar



Calles Del Chorro y Chapetones



PERMEABILIDAD DE FACHADAS

A los alrededores del Terminal terrestre de Cuenca, se encuentra mucho comercio, por ello existe mayoritariamente una **semi permeabilidad** en las fachadas de la primera línea edificada. Al contrario de la Av. Sebastián de Benalcázar, en donde la cuadra está liderada por **muro ciego** perteneciente a la fábrica Pasamanería.

- Permeables
- Semi Permeable
- Muro ciego

Figura 63. Esquema estadístico de permeabilidad de fachada. Fuente propia

3.5 ANÁLISIS INTERNO

ANÁLISIS TERMINAL TERRESTRE

Con respecto al análisis interno se evidencia **desorganización espacial** dentro del Terminal Terrestre, zonas de comida y comercios, están dispersos por la edificación, existen zonas sin uso, como oficinas y la estación de transferencia. **No hay una concentración de zonas húmedas**, ni de **circulación vertical** y sus áreas son reducidas.

Los espacios públicos y áreas verdes externas dan **prioridad a los estacionamientos**. Además, la zona de embarque y desembarque en los andenes es mínima. Por este motivo las plantas se encuentran fragmentadas en zonas dispersas creando una red de **circulaciones laberínticas internas y externas**.

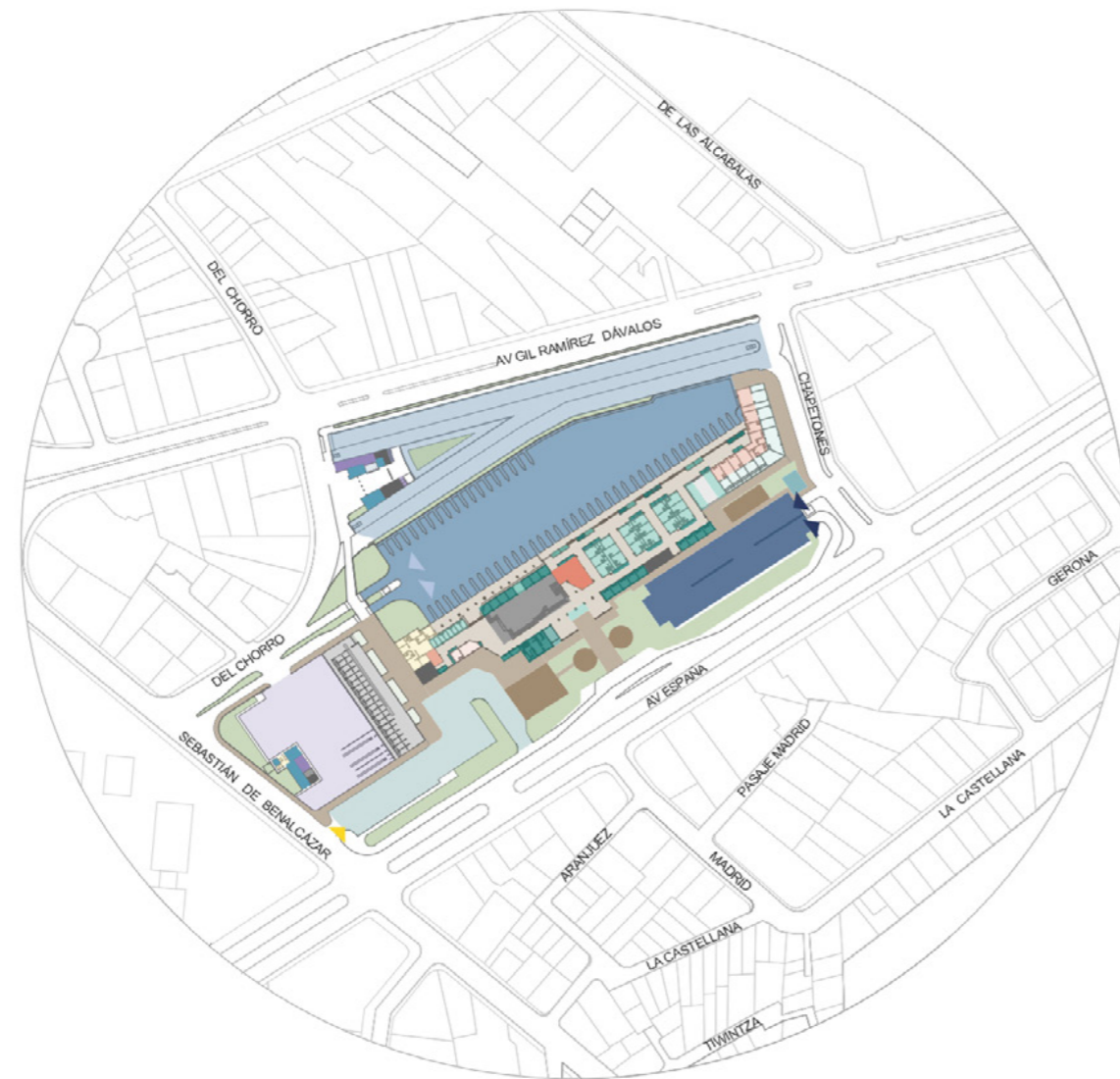


Figura 67. Análisis interno de Terminal Terrestre de Cuenca. Fuente propia

- | | | | |
|--|---|--|-----------------------------|
| | Áreas Verdes | | Circulación Interna |
| | Recepción paquetería | | Circulación Externa |
| | Cooperativas de transporte | | Espacios públicos |
| | Comercios | | Parqueadero taxis |
| | Patio de comida | | UPC |
| | Sala de espera | | Espacios internos sin uso |
| | Zonas Húmedas | | Taller consorcio SIR Cuenca |
| | Bodegas | | Cajeros |
| | Información turística | | Oficinas de Contabilidad |
| | Oficinas administrativas del Terminal terrestre | | |
| | Consultorio médico | | |
| | Puntos de venta y recarga MOVILIZATE | | |
| | Estación de transferencia | | |
| | Andenes de autobuses | | |
| | Parqueadero tarifado público | | |



Figura 68. Interior de Terminal Terrestre de Cuenca. Fuente propia



Figura 69. Patio de comidas de Terminal Terrestre de Cuenca. Fuente propia



Figura 70. fachada frontal entradas secundarias y parqueadero Fuente propia

De acuerdo con el **análisis a nivel macro, micro y concéntrico** que se ha realizado por medio de investigación de campo, analítico, entrevista y recopilación, se concluye que la zona a intervenir presenta una gran variedad de **mixtidad de usos** debido a su ubicación estratégica, conexiones, infraestructuras de transporte.

Se evidencia una **pérdida de valor** tanto a nivel arquitectónico como de cultura e historicidad, posicionando al sector como zona roja. Se remarca las problemáticas del lugar que se dan a partir de la implementación del equipamiento del Terminal Terrestre como es la **disminución habitacional, abandono y deterioro en su entorno** por evadir, descuido, desinterés y falta de planificación zonal.

Así mismo, se detectan **problemáticas internas y externas de la infraestructura del Terminal Terrestre** debido a su espacialidad creando un crecimiento desordenado y falta de abastecimiento. Incrementando comerciantes informales en sus exteriores y cerrándose.

Por esta razón, se ha propuesto mejorar al equipamiento actual, además de la **recuperación barrial**, para contrarrestar las problemáticas detectadas en el análisis de sitio. Dando una respuesta más allá de solo el equipamiento como tal, sino a nivel urbano. Generando opciones para intervenciones futuras, creando una **red de centralidades**. De esta manera mejorar el Terminal Terrestre de manera **espacial, pública y social**.



ESTRATEGIAS URBANO ARQUITECTÓNICAS

Estrategia urbana
Estrategia de proyecto
Conclusiones Estrategias

4.1 ESTRATEGIA DE URBANA

INTERCONEXIÓN CON LA CIUDAD

Se establece una **conexión radial** que engloba el tema en su totalidad sobre la centralidad transitable, a partir de la selección de la centralidad identificada como se mencionó con respecto al libro de El espacio público de Borja & Muxi y La producción del espacio de Lefebvre; por criterios en cuanto al uso, relevancia para la ciudad, concentración tanto de actividades como de flujos peatonales y de movilidad. Además, su potencial en cuanto a su implantación que conecta zonas importantes de la ciudad como es el Terminal Terrestre de Cuenca; en épocas pasadas denominado una brújula para la ciudad.

Prosiguiendo, se crea el trazado radial partiendo desde la **centralidad con un radio de 1000 m**; dentro de éste, se identifica que abarca barrios antiguos con relevancia histórica perdida. Como finalidad generar una ciudad de 1km basado en La Ciudad en 15 minutos de Carlos Moreno; mediante la **selección de rutas** se establecen las más apropiadas según el análisis urbano e incorporación de características como: **proximidad, diversidad, densidad y ubicación**, tomando en cuenta la red de transporte que comprende la zona del Terminal Terrestre y su estado actual. Es decir, plantear un enlace con la ciudad por medio de radios a partir de una centralidad, conectando nodos con potencialidades.

Centralidad: Terminal terrestre de Cuenca

Nodos: Universidad Politécnica Salesiana

Parque Miraflores

Plazoleta El Rollo

Parque - plaza de San Blas

Mercado - plaza 9 de octubre

Cementerio Patrimonial Municipal

Aeropuerto Mariscal Lamar

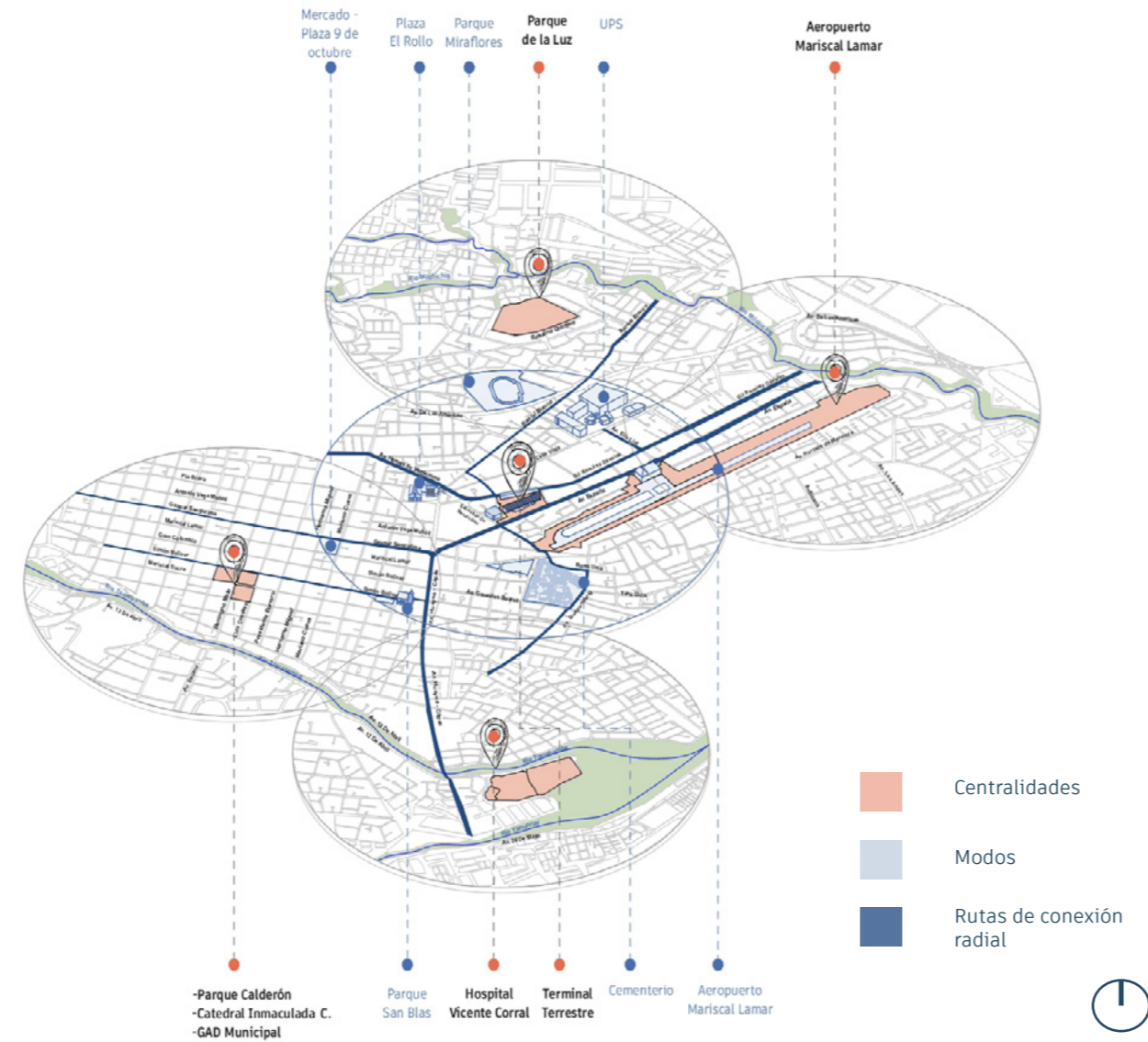


Figura 71. Esquema conexión Radial. Fuente propia

CORREDOR VERDE

El concepto gira alrededor de aprovechar **recorridos verdes** y que estos conecten zonas de concentración natural. Así también, favorecer al recorrido de vías con **problemáticas sociales**, reactivarlas mediante la incorporación social y cultural, incentivar a un cambio formal y perceptual, dando prioridad al peatón.

Todo esto aporta a crear la Ciudad de 1 km mediante una ruta dinámica y marcada en el radio; estableciendo un **eje ecosistémico** propuesto que atraviesa de manera transversal el equipamiento conectando la ciudad. Se genera a través de una **propuesta vial y selección apropiada de vegetación** para recorridos que integran nodos.

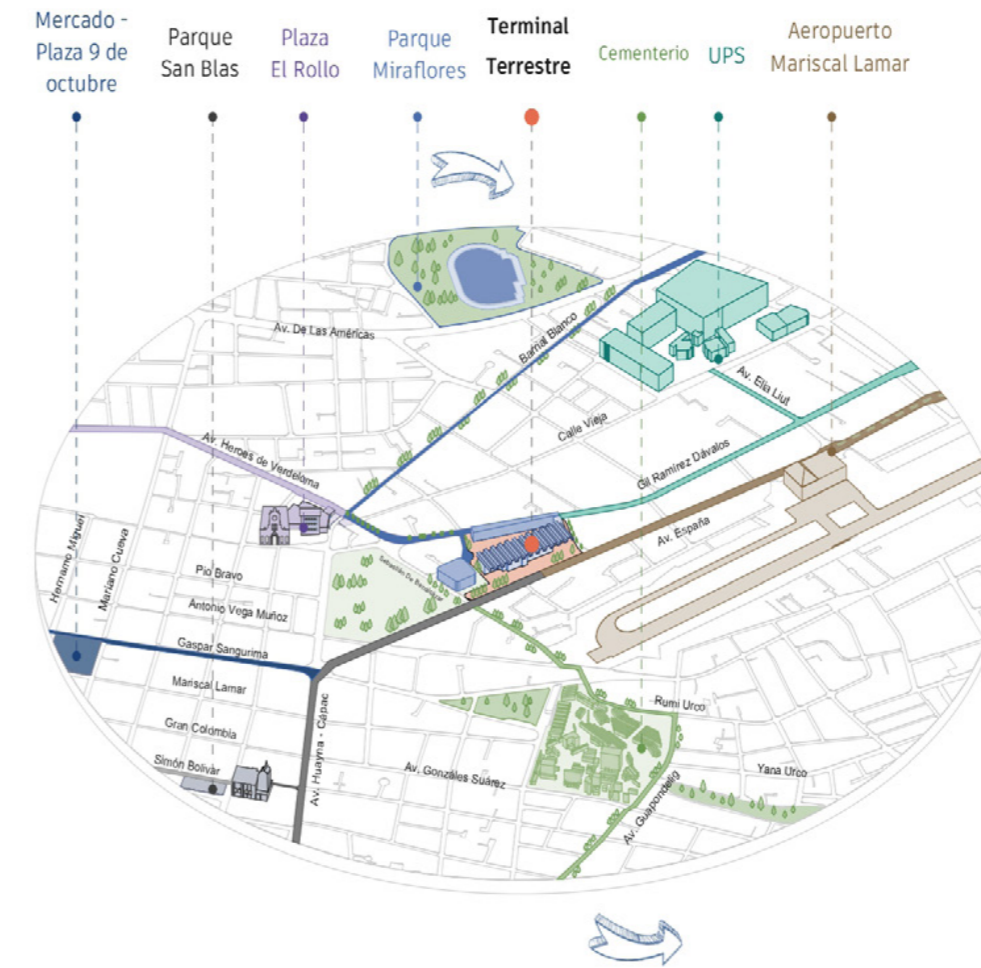


Figura 72. Esquema Corredor Verde. Fuente propia

INTERCONEXIÓN DEL PROYECTO AL SECTOR

NODOS CULTURALES

Equipamientos que integren el **ámbito cultural** perdido propio de la zona “rescate de patrones”, para incorporar al urbanismo identidad por zona, como referencia urbana de Gómez, A; Zárate, V Propuesta de un sistema integrado de transporte urbano sostenible a escala metropolitana en Barranquilla y un modelo de nodo para el Municipio de Malambo, Atlántico (Colombia), 2018.

Los nodos son seleccionados por la **relevancia cultural**, con **alta concentración de personas y actividades como equipamientos**, plazas y parques; planteados en el libro La imagen de la ciudad de Kevin Lynch. Analizados por las sendas y bordes, donde se encuentran nodos en los barrios de: Totoracocho, El Vecino, El Sagrario y San Blas.

Mediante intervenciones en puntos estratégicos de llegada en los nodos. **Se recupera del sector:** técnicas en paja toquilla, cerámica e industria textil, interpretadas en la arquitectura ya sea permanente o temporal.

TÉCNICAS ARTESANALES RECUPERADAS

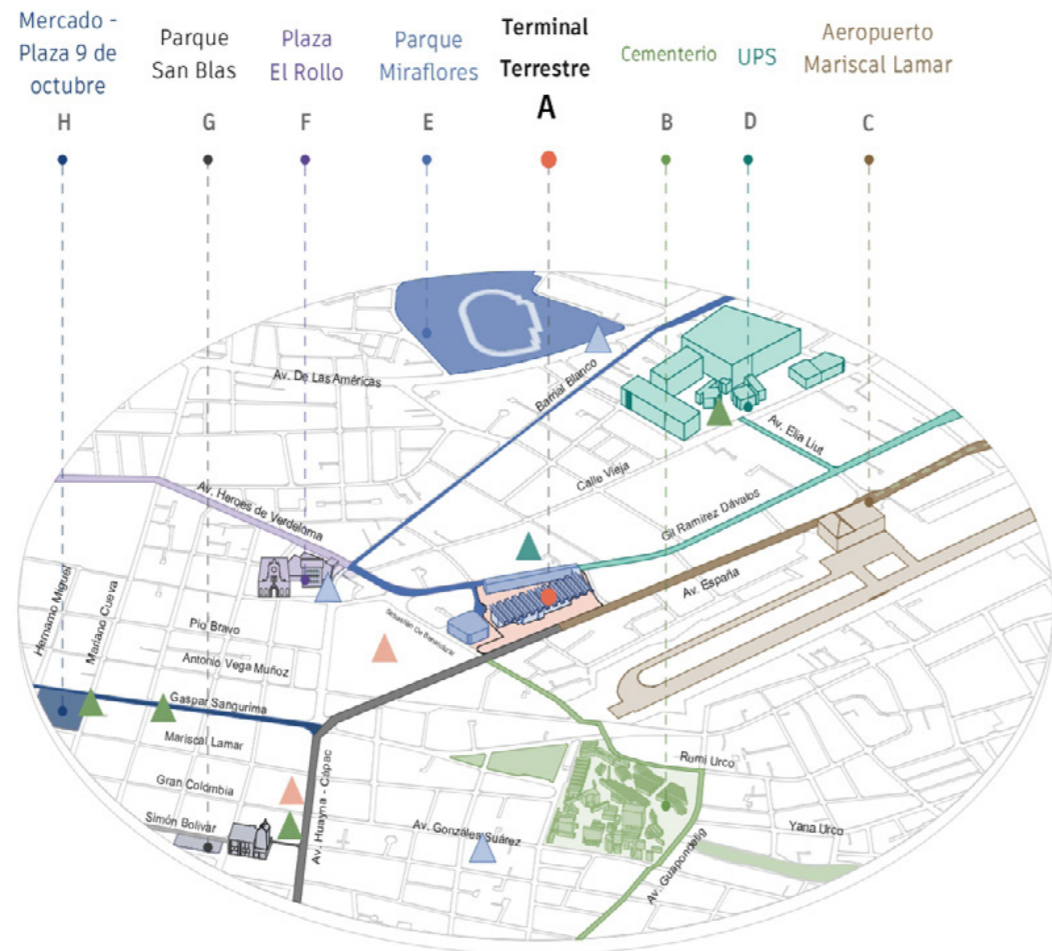


Figura 73. Esquema Nodos Culturales. Fuente propia

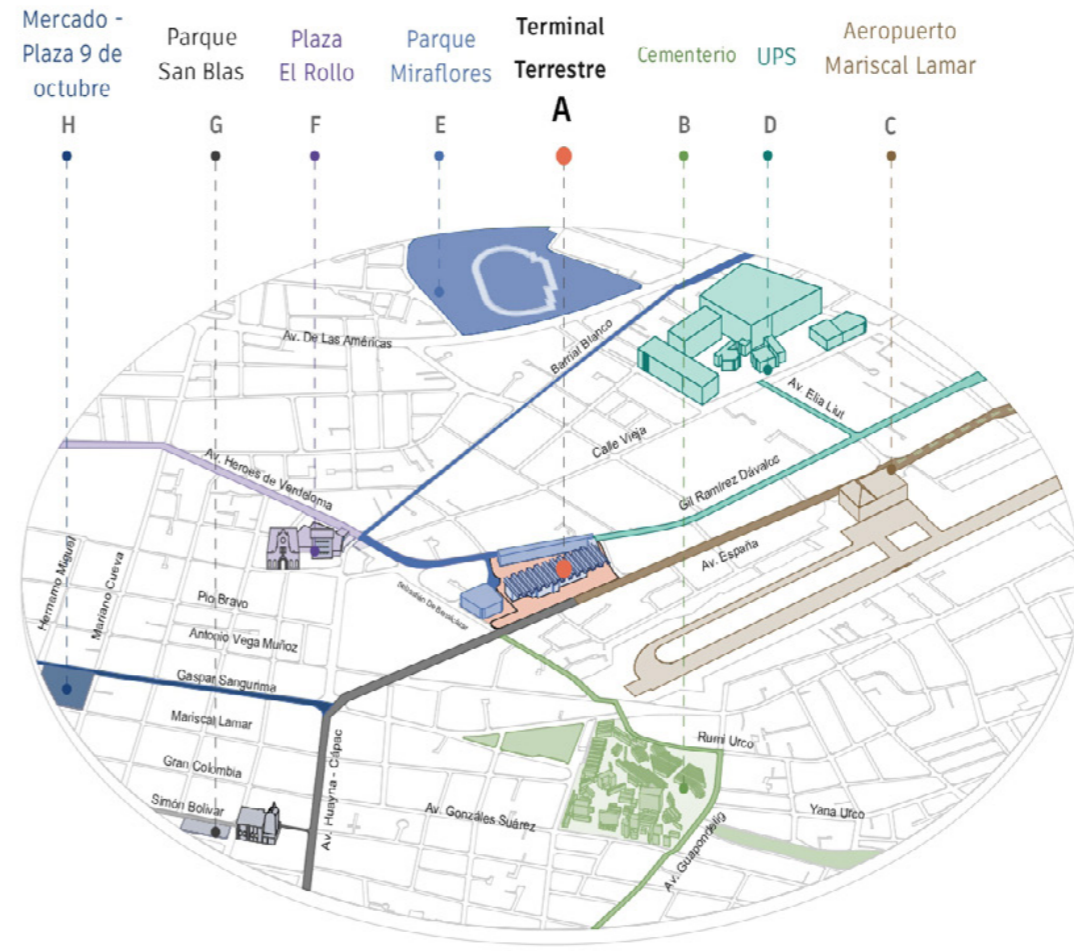


Figura 74. Esquema Rutas de Movilidad. Fuente propia

RUTAS DE MOVILIDAD

La **movilidad como servicio** planteado en el “Manual sobre sistema MaaS” de Ewert. Mediante los cuatro aspectos importantes a seguir del acceso a la movilidad: Integración y convergencia, experiencia del usuario, acceso por sobre propiedad y uso de una combinación de tecnología; se plantea como factor importante para sustentar la ciudad de 1km.

Iniciar desde un punto A y dirigirse hacia los nodos culturales, tomando en cuenta todos los servicios de movilidad existentes para crear rutas motorizadas y no motorizadas. Las rutas se conectan mediante paradas y en otros casos, son directas según el análisis vial y trazando rutas directas adaptadas al usuario, conectando ciudad mediante la movilidad.

RUTAS	ESTACIONES NODALES	Opciones de transporte recomendable hacia la estación nodal (Movilidad como servicio MaaS)					
		Carminata	Scooter	Bicicleta	Tranvía	Taxi	Bus
●	B	🚶	🛴	🚲			
●	C	🚶	🛴	🚲	🚏	🚗	🚌
●	D	🚶	🛴	🚲			🚏
●	E	🚶	🛴	🚲		🚗	
●	F	🚶	🛴	🚲			🚏
●	G	🚶	🛴	🚲			🚏
●	H	🚶	🛴	🚲	🚏	🚗	🚌

4.2 ESTRATEGIA DE PROYECTO

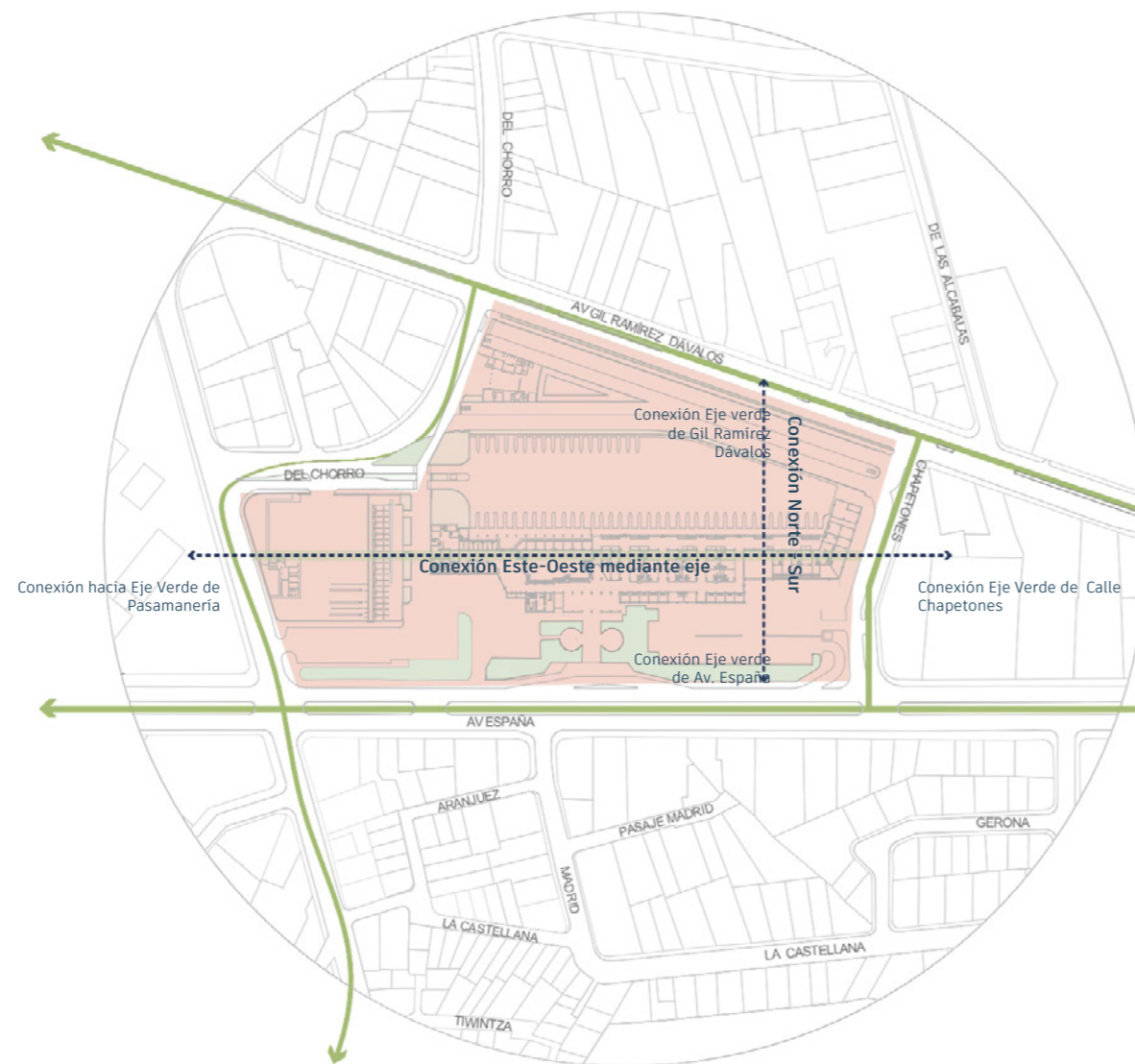
INTERCONEXIÓN DEL PROYECTO AL RADIO DE INTERVENCIÓN

CONEXIÓN ENTRE EJES

Se propone establecer dos ejes que conecten las **vías de mayor flujo** alrededor del Terminal terrestre de Cuenca. Estos ejes corresponden a la Av. Gil Ramírez Dávalos y la Av. España. Se busca **una correlación** de estos puntos para aumentar el recorrido uniforme y constante de personas, hacia las dos fachadas del equipamiento de transporte.

Se plantea esta estrategia enfocada hacia el **análisis de usos de suelo y afecciones concentradas hacia al Sur**, marcando una separación al Norte de la zona “dar la espalda al problema”. Con la conclusión de que es el primer factor que incita a una conglomeración de robos, prostitución, expendio de drogas y percepción de inseguridad.

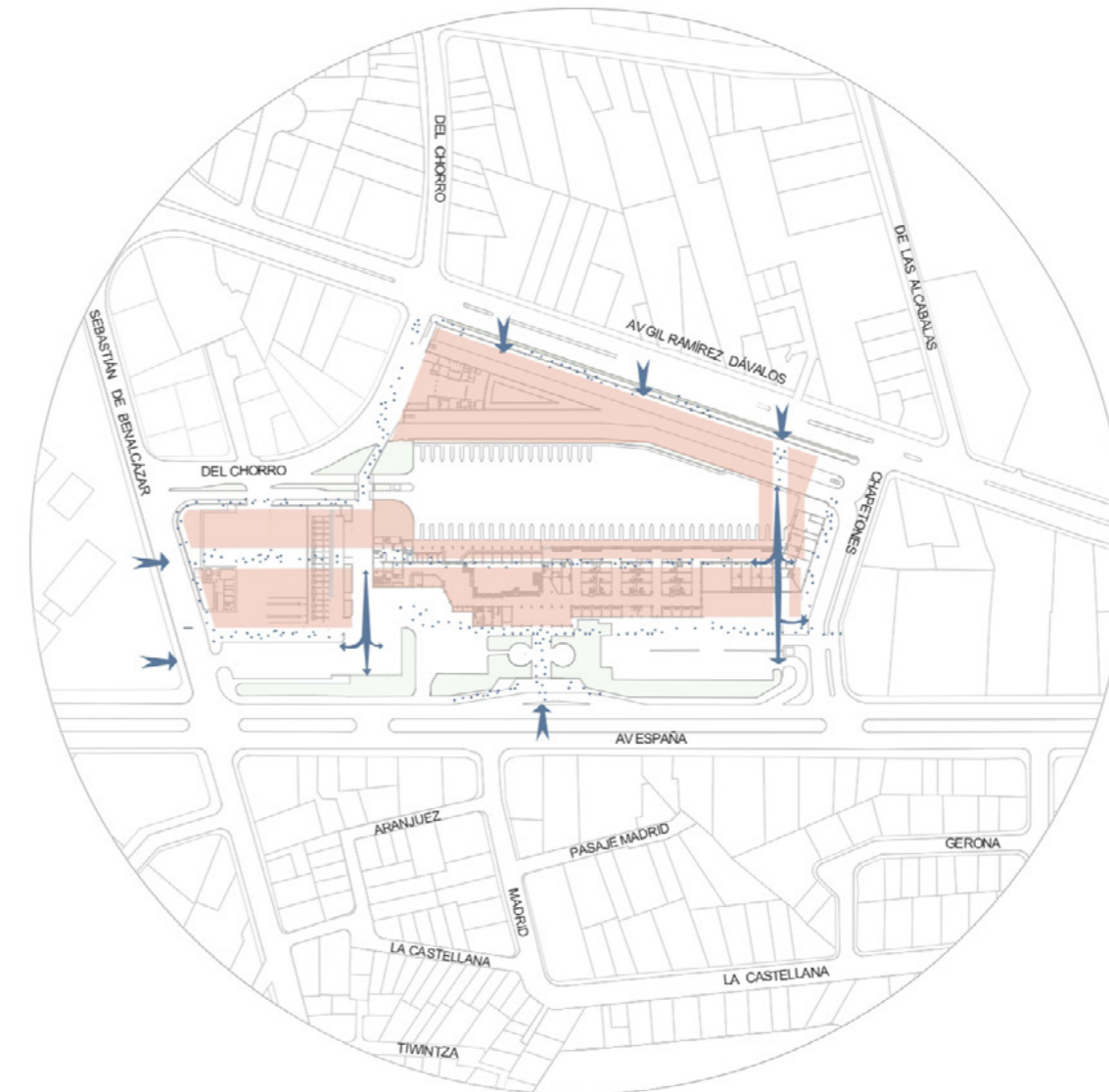
Cabe recalcar que, aunque se trate de una **problemática social**, esta estrategia planteada tiene como objetivo ayudar a la disminución según un análisis urbano - arquitectónico.



- Eje verde propuesto
- Línea de unión de eje a eje



Figura 75. Esquema conexión eje a eje. Fuente propia



ELIMINAR BARRERAS

La estrategia planteada de eliminar barreras mantiene una unión directa con las estrategias urbanas de conexión hacia la ciudad, para que permita un correcto uso del espacio público. Mediante este, el equipamiento de transporte se **conecta a la ciudad**, con una connotación abierta que ayude a una **correcta cohesión social**.

Asimismo, dar un uso, a las diferentes zonas del predio para que el flujo de personas sea equivalente y genere una sensación de seguridad entre los transeúntes. Mediante los criterios a aplicar del referente de Rehabilitación del Mercado 9 de octubre, 2010 del Arq. Boris Albornoz con aspectos enfocados hacia el **contexto e integración del espacio público**.

- Personas que usan en espacio público
- Volumetría Terminal Terrestre
- Flechas camino personas.



Figura 76. Esquema Eliminación de barreras. Fuente propia

REUTILIZACIÓN DE PREEXISTENCIAS Y REUBICACIÓN ESPACIAL.

Se toma el sistema constructivo del Terminal terrestre de Cuenca como base para la rehabilitación y reubicación de espacios.

Se pretende **recuperar el valor perdido** de la edificación original tanto por su historia perdida en el tiempo, mencionado en la investigación de su origen, como por la sensibilidad de memoria colectiva con respecto al equipamiento. Es así cómo **se mantiene está preexistencia** para potencializar un valor e identidad arquitectónica en una ciudad.

Además, se quiere verificar las **nuevas incorporaciones** arquitectónicas sin uso que se han unido dentro del predio del equipamiento **considerando eliminarlas, y reubicarlas** para que su uso sea indispensable, ya sea dentro de la edificación original o en la nueva propuesta enlazada, según los criterios planteado en la publicación de “Proyectar sobre proyectos” de Mario Ferrada, los cuales son :

1. Memoria
2. Contextualización
3. Uso
4. Integridad y técnica

También para el planteamiento del proyecto se considera, **un eje central como articulador del programa**, en donde se encuentren los usos principales para un correcto funcionamiento del Terminal terrestre. Articulado a dos alas al costado Unidos por una circulación horizontal. Tomando en cuenta las pautas planteadas en el tema de Terminal terrestre como punto de enfoque que mencionan

los libros de Olalla y Plazola manuales y guías en cuanto a medidas y ubicación (ámbito funcional y constructivo, también adjuntando los criterios del referente del Terminal Terrestre de Cañar, 2016 del Arq. Ochoa, P; 8 Arquitectos.

De acuerdo a lo mencionado se pretende concentrar en los **laterales los servicios básicos y necesarios para el terminal**, la parte del **centro articulado generar un espacio** amplio que se **conecte directo a los andenes**, desligándose de recorridos laberínticos.

Por esta razón los cambios relevantes se dan al interior del equipamiento original y al exterior (reubicación general).

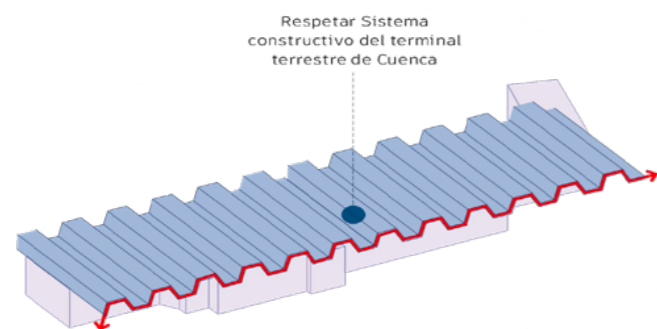


Figura 77. Esquema de cubierta del terminal terrestre. Fuente propia

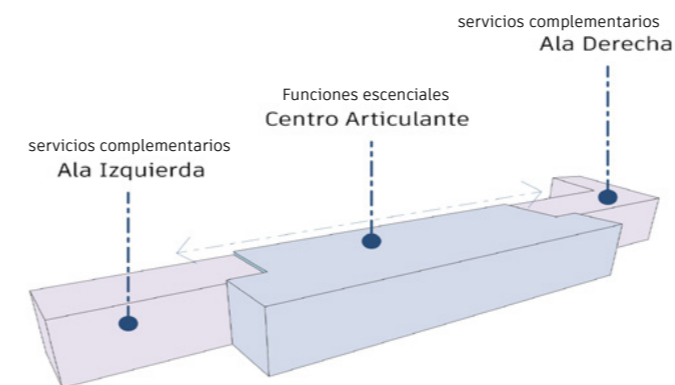


Figura 74. Esquema Terminal terrestre como articulador . Fuente propia

- Preexistencia, zonas en uso
- Preexistencia, zonas sin Uso
- Centro Articulante
- Alas conectoras

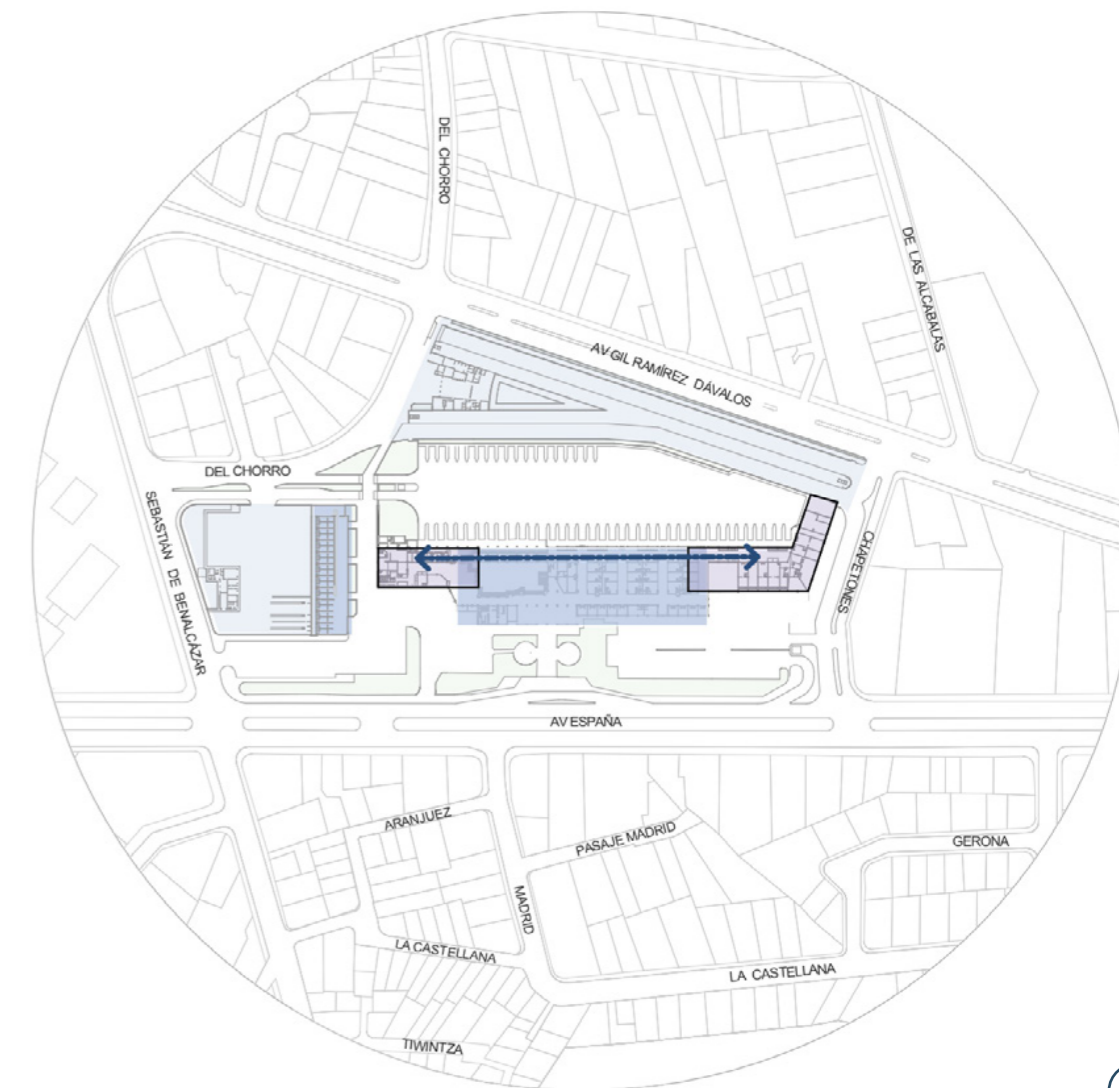


Figura 78. Esquema Central como articulador . Fuente propia





Figura 79. Dársenas de embarque y preembarque Terminal Terrestre de Cuenca. Fuente propia

Las estrategias planteadas logran englobar a nivel urbano lo necesario para la recuperación y potencialización de barrio El Vecino y conexión hacia la ciudad, además de plantear lineamientos que se complementan entre sí.

En cuanto a la rehabilitación del Terminal terrestre se ha decidido tomar Cuántos 4 puntos estratégicos:

- 01** **Conexión** de eje a eje Av. Gil Ramírez Dávalos y la Av. España transversal - calle Del Chorro y Chapetones longitudinal.
- 02** **Eliminación** de Barreras existentes hacia el norte Av. Gil Ramírez Dávalos detrás del terminal terrestre y laterales.
- 03** **Reutilización** de la infraestructura existente eliminando construcciones que se han realizado en épocas actuales que no sean originarias a la construcción del Terminal terrestre de Cuenca.
- 04** **Articulación** del espacio central de la infraestructura acompañado de la estrategia urbana que cruza el terminal terrestre con un recorrido verde.

05

PROYECTO URBANO ARQUITECTÓNICO



5.1 PROPUESTA URBANA

UNIENDO NODOS MEDIANTE EL ESPACIO VERDE, CONVERGIENDO EN UNA CENTRALIDAD

En la ciudad de Cuenca, como se mencionó anteriormente el **índice de verde** respecto al último estudio del INEC (2012) se establece en **10,46 m² /Hab**, distribuido gradualmente por la ciudad. Este eje verde que está dispuesto en la ciudad **no tiene una continuidad** en gran parte del territorio, es decir en algunas partes, existe un área de gran extensión sin un índice de verde adecuado.

Por ello se propone una conexión de los nodos principales, dentro de un radio de 1km tomado como centro el Terminal Terrestre, mediante una **expansión de rutas verdes**, que se integren a la propuesta arquitectónica de rehabilitación del Terminal Terrestre de Cuenca, yendo de la mano con la movilidad como servicio.

Los gráficos mostrados a continuación, dan a conocer el **proceso de integración** de los diferentes equipamientos escogidos como importantes, ya sea en el ámbito cultural, social o el flujo de gente que utiliza estos espacios. Esta conexión genera rutas, que une nodos mediante el espacio verde, **convergiendo en una centralidad**.

Cabe recalcar que para la propuesta se consideró los espacios públicos abiertos de la pasamanería proyectados en la **tesis de Valeria Carrera y Juan Sebastián Lucero**. La propuesta contempla enlazar el Parque Miraflores, atraviesa y rodea el equipamiento de transporte, la pasamanería y para finalizar unificarse con el cementerio Municipal de la ciudad de Cuenca.

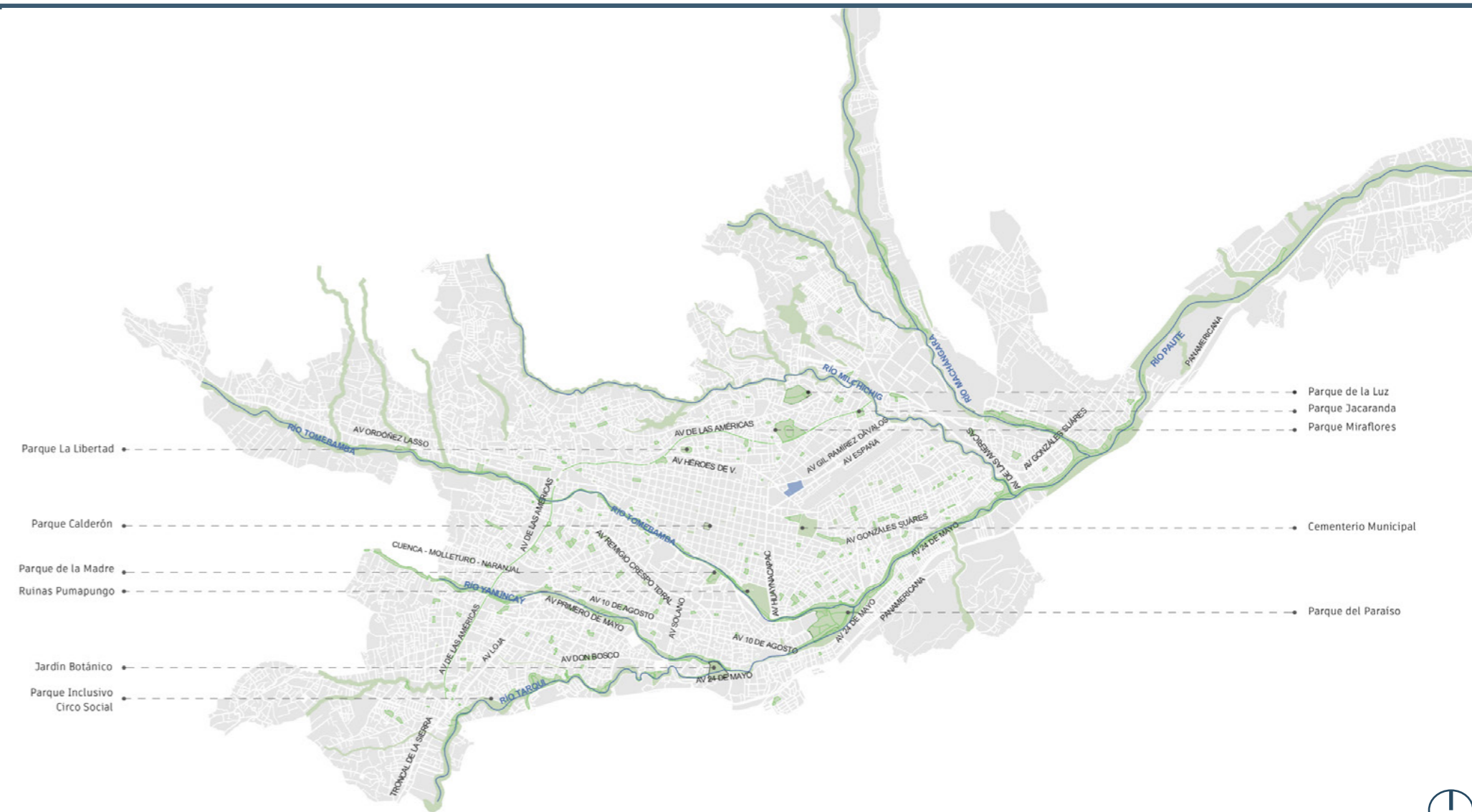


Figura 80. Estado actual de espacio verde en la ciudad de Cuenca. Fuente propia



UNIENDO NODOS MEDIANTE EL ESPACIO VERDE, CONVERGIENDO EN UNA CENTRALIDAD RADIO 1KM

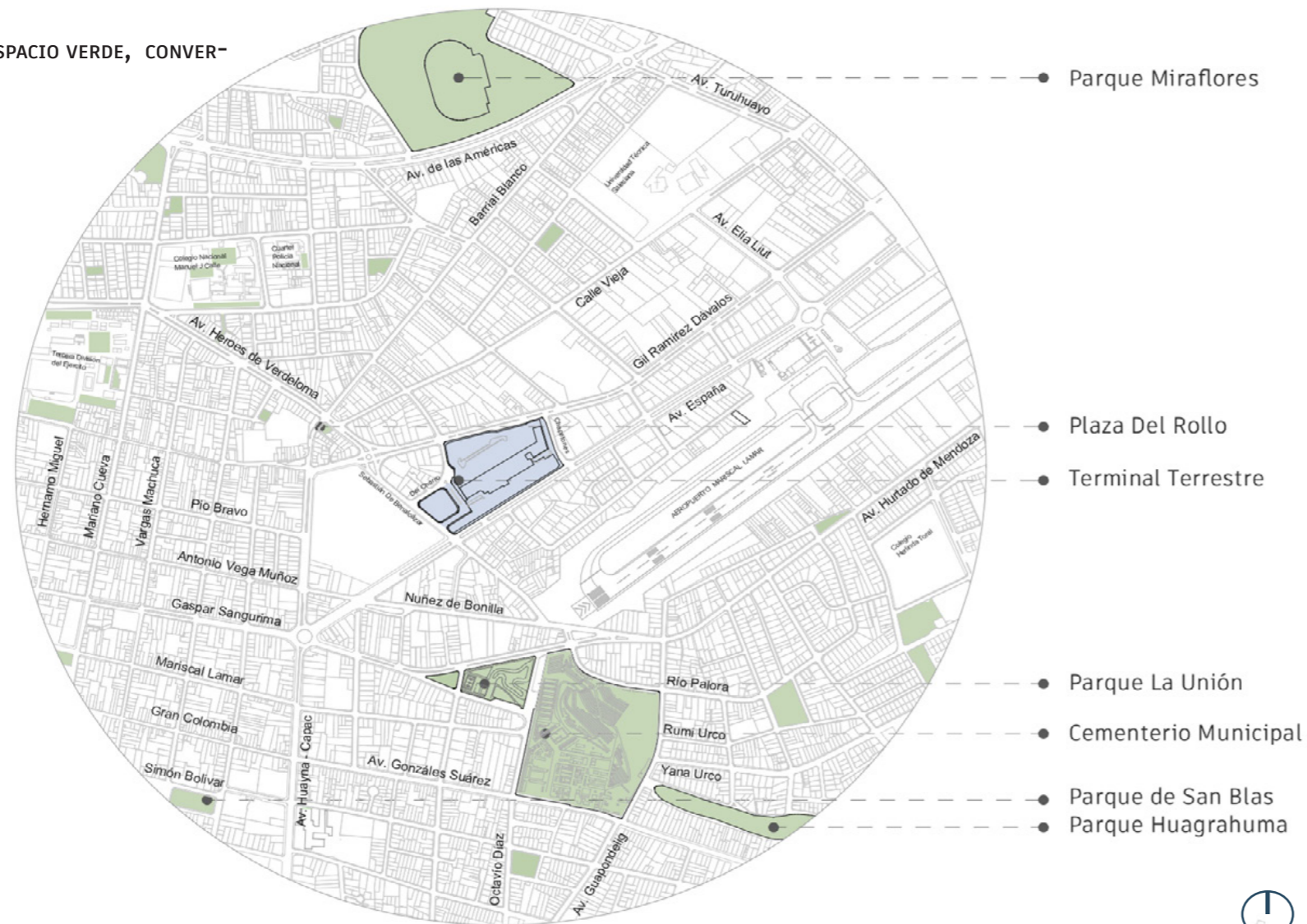


Figura 81. Principales Nodos dentro de un radio de 1km desde el Terminal Terrestre de Cuenca. Fuente propia

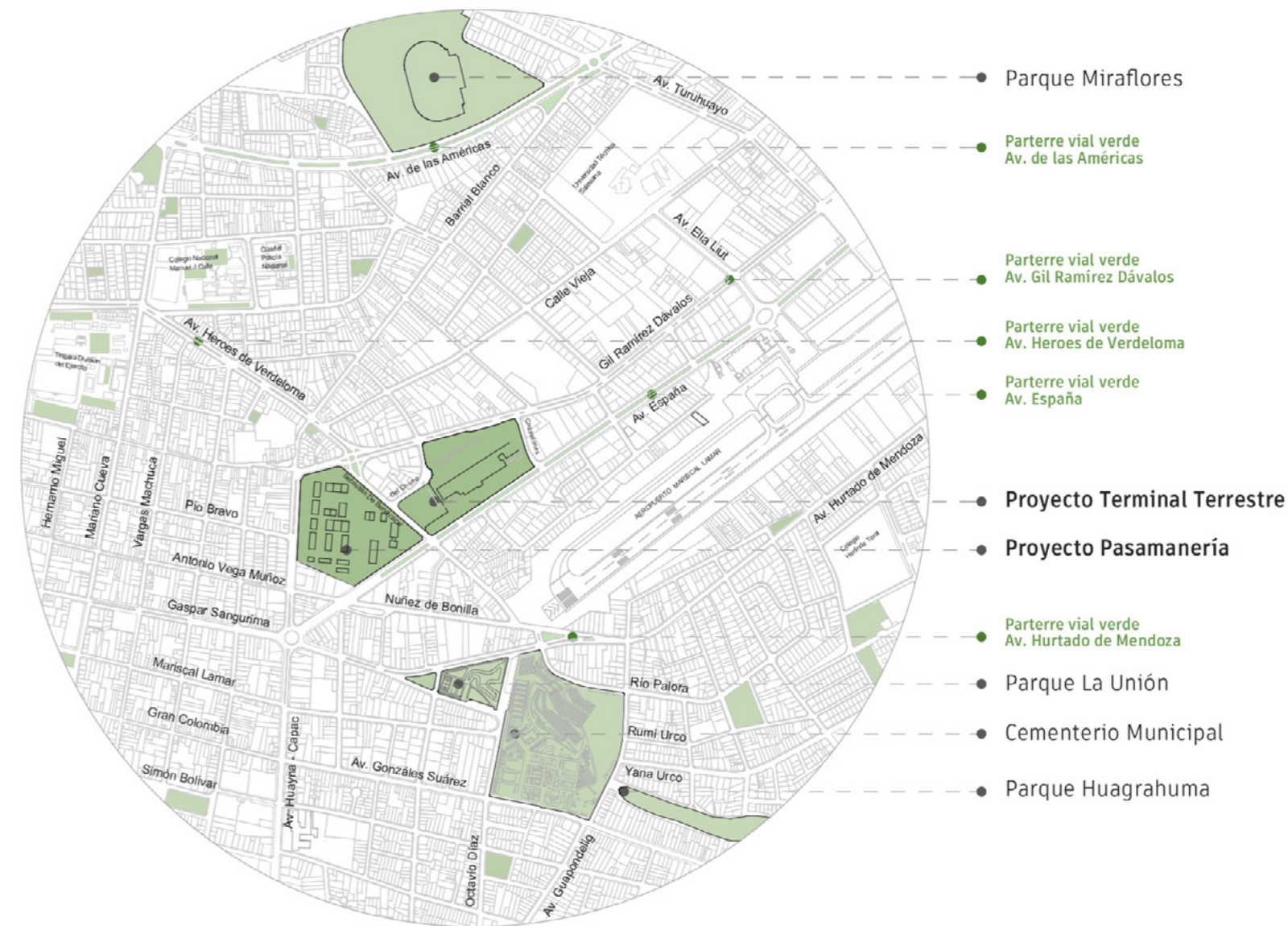


Figura 82. Incorporación de Pasamanería y terminal terrestre a los nodos principales del radio de 1km. Fuente propia



UNIENDO NODOS MEDIANTE EL ESPACIO VERDE, CONVERGIENDO EN UNA CENTRALIDAD PROPUESTA



Figura 83. Propuesta Urbana de unión de principales nodos mediante una ruta verde, en un radio de 1km. Fuente propia

Propuesta de expansión de rutas verdes



Figura 84. Propuesta de expansión de rutas verdes. Fuente propia

UNIENDO NODOS MEDIANTE EL ESPACIO VERDE, CONVERGIENDO EN UNA CENTRALIDAD.

PROPUESTA CONEXIÓN VERDE CIUDAD

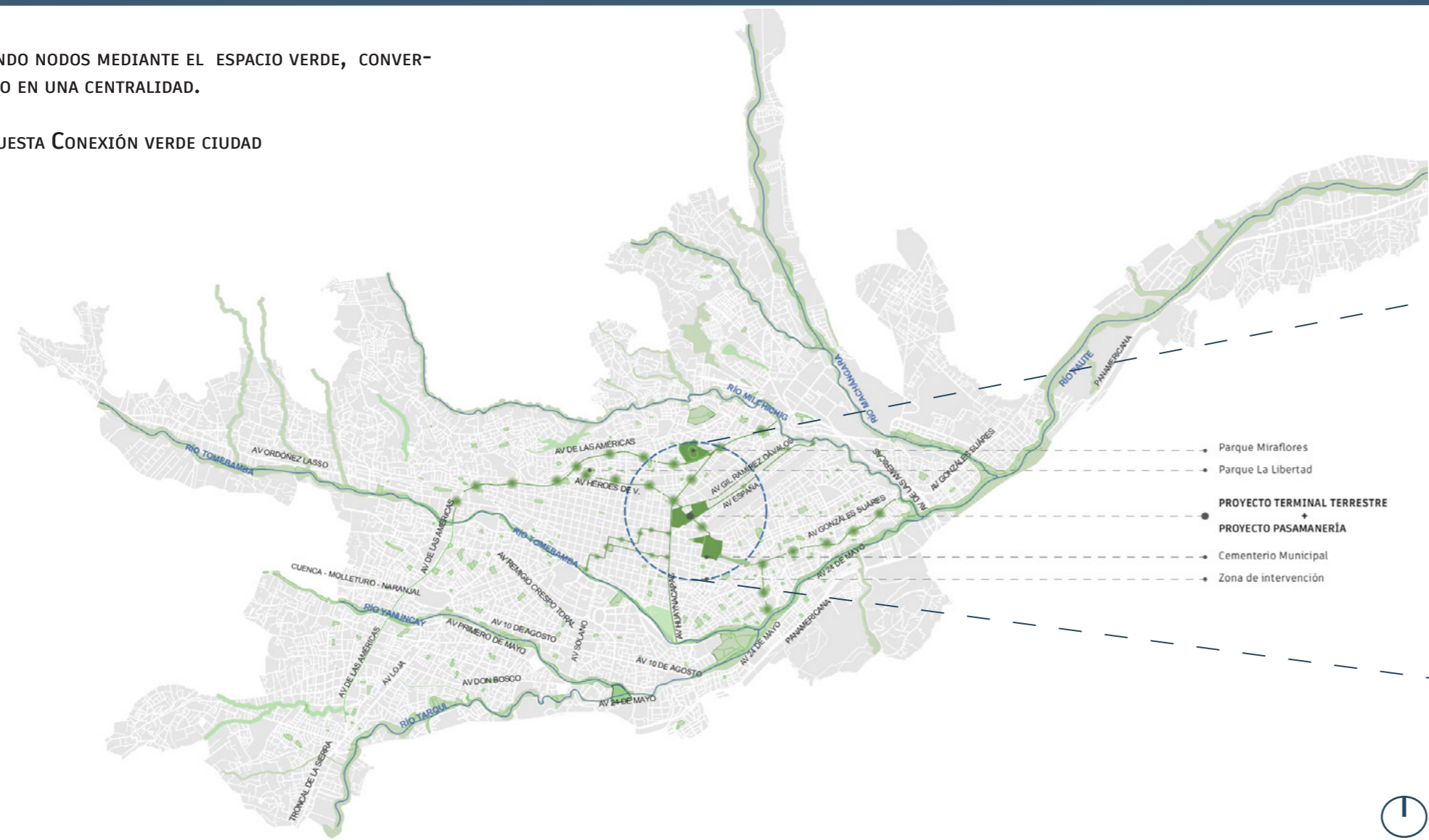


Figura 85. Propuesta Urbana de unión de principales nodos mediante una ruta verde. Fuente propia

ÍNDICE VERDE EN RADIO DE 1KM



Figura 86. Acercamiento zona de intervención. Fuente propia

A partir de generar los recorridos se evidencia un **aumento del índice de verde** con la unión de parterres viales verdes, parques, plazas y equipamientos que constan con espacios públicos permeables con grandes áreas que integran la flora nativa del radio de intervención.

Se pretende generar un cambio en la percepción del radio establecido, que consta en la actualidad de una gran extensión de suelo duro impermeable, denotado en el mapa general de la ciudad antes de la intervención. A una zona permeable mediante los espacios públicos verdes y una posible **conexión hacia los corredores verdes de los ríos** de la ciudad de Cuenca.

Por otra parte, según el análisis de sitio realizado, se selecciona el Parque Miraflores como nodo para ejecutar la intervención, escogido por ser un punto de partida con potencial; como un **espacio de alto flujo de personas**, con una gran extensión verde. También, porque engloba todas las estrategias urbanas que integra al Terminal Terrestre de Cuenca.

Es importante resaltar que la propuesta se puede replicar o tomar ciertos criterios dependiendo la extensión, usos y sistemas viales en los distintos nodos propuestos. **Se plantea en las conexiones:** ciclovías, urbanismo táctico, corredores verdes, señalización y en cuanto a servicios mediante el diseño de una parada de movilidad modular y adaptable para la implementación en distintos nodos.

INTERVENCIÓN VIAL EN CALLE BARRIAL BLANCO

ESTADO ACTUAL CONEXIÓN VIAL

En la actualidad la calle Barrial Blanco da **prioridad al vehículo** con una sección grande vial y extensos espacios para estacionamientos, por lo se la denomina una calle de alto tránsito tanto motorizado como peatonal. Del mismo modo se dan **actividades comerciales** en su mayoría tiendas; predominando los cerramientos permeables con retiros y en algunos casos donde se concentran casas con un valor arquitectónico o antiguas por lo general constan con una fachada principal directa hacia la calle, sin retranqueos.

En cuanto a la **circulación peatonal** las aceras mantienen una proporción normal, pero en mal estado donde las personas que transitan prefieren circular por la calle antes que ir por la acera, además de causar inseguridad en tramos donde no existen retranqueos.

Las paradas de bus a lo largo de la calle se evidencian alrededor de 3 paradas que no cuentan con un espacio de estancia para protección de factores externos ni mobiliario. Además, no existen lugares establecidos para estaciones de bicicletas y scooters públicos

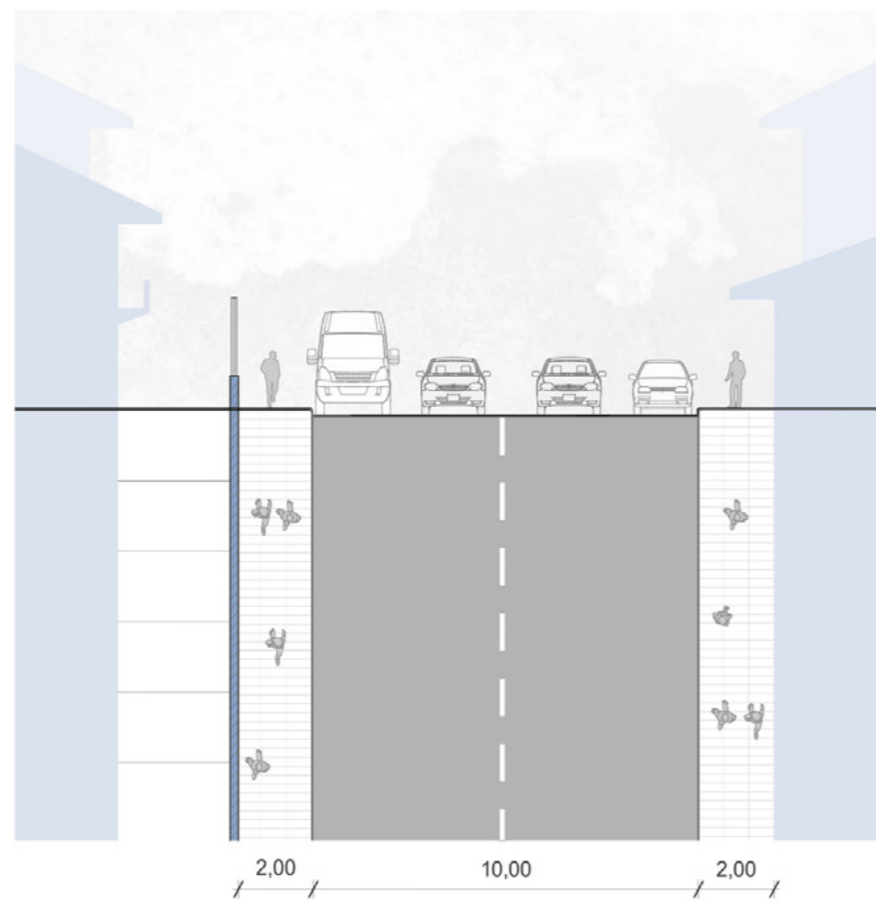


Figura 87. Sección vial estado actual, calles Barrial Blanco. Fuente propia

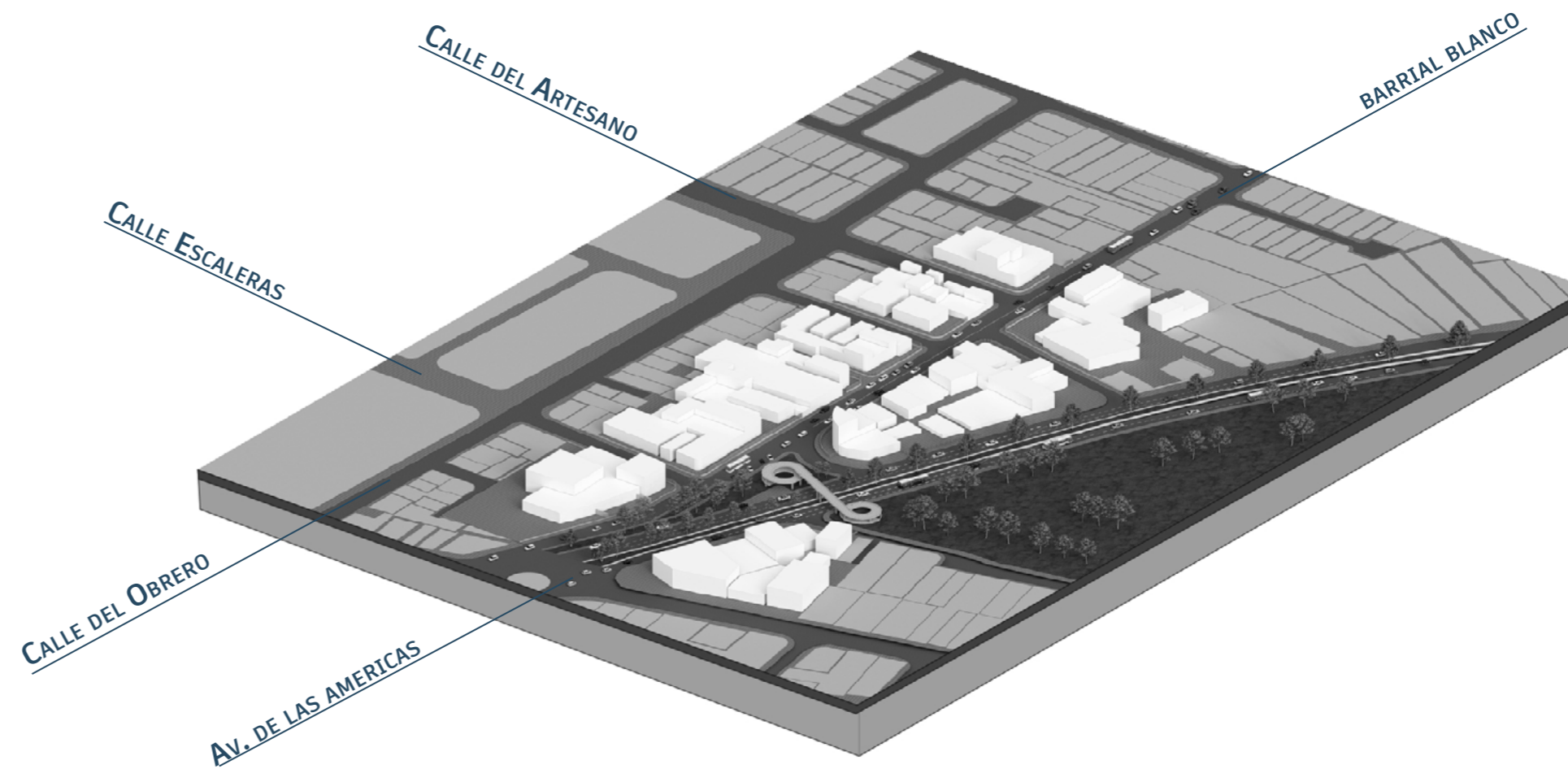


Figura 88. Axonometría estado actual, calle Barrial Blanco, encuentro con Av. Las Americas. Fuente propia

INTERVENCIÓN VIAL EN CALLE BARRIAL BLANCO

PROPUESTA

Para la calle Barrial Blanco se emplea **disminuir la sección vial** necesaria para la circulación vehicular unida a un corredor verde, ayudando al **incremento del índice verde** en la zona; planteado en las estrategias mencionadas. Con el objetivo de dar prioridad al peatón y establecer un recorrido dinámico equilibrado.

Del mismo modo **una ciclovía** partiendo de un punto de estación y del nodo Parque Miraflores que conecta el sur de la ciudad atravesando por el Terminal Terrestre de Cuenca.

La **implementación de la estación de movilidad** se basa en criterios de ergonomía, adaptado al usuario y los servicios necesarios para incrementar el uso de transportes no motorizados y de transporte público.

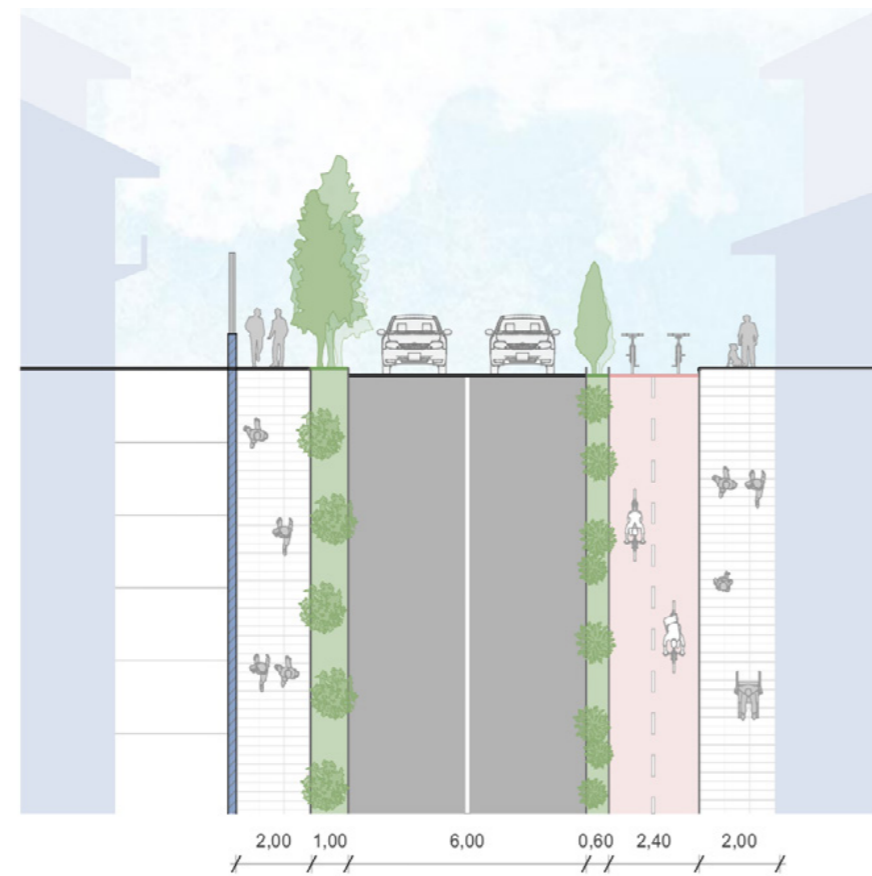


Figura 89. Sección constructiva propuesta calle Barrial Blanco. Fuente propia



Figura 90. Axonometría Propuesta , calle Barrial Blanco, encuentro con Av. Las Americas. Fuente propia

INTERVENCIÓN VIAL EN CALLE BARRIAL BLANCO

ESTADO ACTUAL CONEXIÓN VIAL



Figura 91. Estado actual de Calle Barrial Blanco Fuente propia

En la imagen se presenta el estado actual de la calle Barrial Blanco donde predomina el vehículo con un espacio reducido peatonal creando encajonamientos entre fachadas sin retiros y percibiendo inseguridad. Al ser una sección amplia vial no presenta una señalización adecuada en cuanto a cruces peatonales o señalización propia para los vehículos.



Figura 92. Estado Actual del espacio en donde se implementara un para de bus. Fuente propia

En el Terminal Terrestre de Cuenca es necesario implementar, espacios que acompañen y direccionen al usuario al momento de utilizar un medio de transporte, ya sea motorizado o no motorizado. Actualmente no existe tal infraestructura, además de que paradas de bicicletas se encuentran en mal estado. El Terminal Terrestre de Cuenca al ser un equipamiento central en la ciudad y de un gran flujo de personas debe dar las comodidades necesarias al usuario que entra y sale de la ciudad.

INTERVENCIÓN VIAL EN CALLE BARRIAL BLANCO

PROPUESTA



Figura 93. Propuesta Calle Barrial Blanco. Fuente propia

Con la propuesta implementada se crea un espacio y un recorrido óptimo para el peatón, implementando la adecuada señalización para cruces peatonales. Del mismo modo se lleva a cabo la ciclovía con conexión directa hacia la estación de movilidad, enlazada al corredor verde que ayuda a regenerar la zona, con llevando a una reactivación en los comercios circundantes.



Figura 94. Propuesta Para de Bus, en Centralida Terminal Terrestre de Cuenca. Fuente propia

Se propone un uso que fortalezca al paso peatonal hacia la centralidad del terminal terrestre, mediante una estación de movilidad (MaaS) que cuenta con tres usos: estancia, recarga o adquisición de tarjetas de movilidad como servicio y estaciones de bicicletas - scooters. También está enfocado hacia el transporte público dando paso a una bahía para la parada de bus. Además, conectar los diferentes nodos de ciudad mediante el transporte urbano como servicio.

5.1 PROPUESTA URBANA

INTERVENCIÓN VIAL EN CALLE BARRIAL BLANCO

MÓDULO PARADA DE BUS + PARADA BICICLETA + SCOOTER



Figura 95. Parada de bus + parada de bicicletas y scooter. Fuente propia

INTERVENCIÓN VIAL EN CALLE BARRIAL BLANCO

MÓDULO PARADA DE BUS

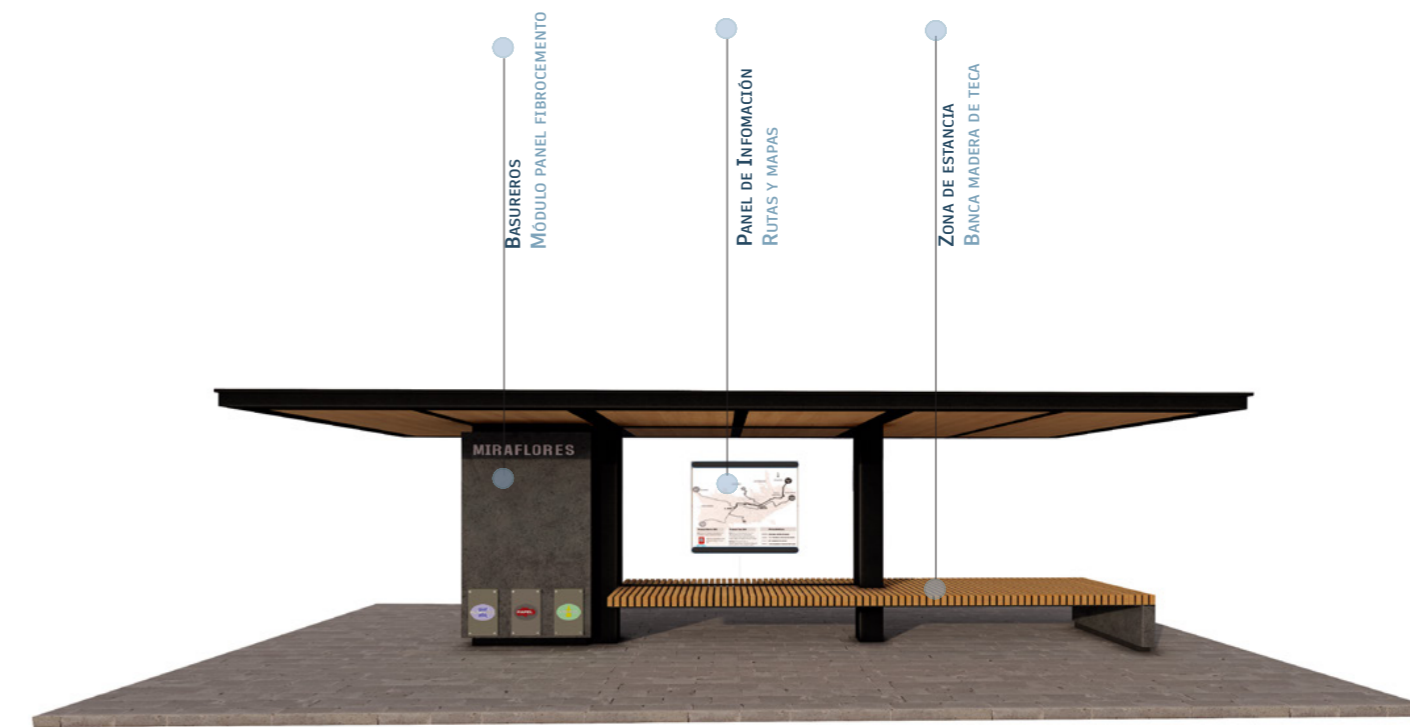


Figura 96. Parada de bus standard. Fuente propia



Figura 97. Cio verde en Av. España, correspondiente a la línea del tranvía. Fuente propia

Dentro de la zona de emplazamiento del Terminal Terrestre de Cuenca existen varios **puntos de conflicto**: el vehículo privado es el principal elemento de movilidad, no existe variedad de vegetación siendo está en algunos lugares nula y la conectividad del peatón que sale del equipamiento de transporte hacia los diferentes lugares de la ciudad es inexistente. Lo que se hace necesario **intervenir en el lugar a diferentes escalas**, pero condicionado al radio previamente planteado de 1km a la redonda desde una centralidad, en este caso el Terminal Terrestre de Cuenca. Con la implementación de las diferentes estrategias planteadas se puede llegar a:

- 01** El **peatón como principal punto de enfoque**, dentro del planteamiento del proyecto, acompañado del transporte público como el bus, ciclovías y scooters, etc. Pasando a tener mayor relevancia, que el vehículo privado.
- 02** Mejorar la **conectividad del usuario en la centralidad con el proyecto** y facilidad de tránsito hacia diferentes nodos de la ciudad, dentro del radio de 1km.
- 03** **Incremento del índice verde**, con la incorporación de vegetación nativa a corredores verdes, parterres y espacios públicos.



TERMINAL TERRESTRE CUENCA  **emov**



5.3 PROPUESTA ARQUITECTÓNICA

PROPUESTA ARQUITECTÓNICA RUTAS ESTADO ACTUAL

Para comenzar con la propuesta arquitectónica **es necesario reconocer las rutas actuales** que aportan a entender mejor cómo plantear la llegada y salida de los buses, siendo un **punto de partida importante** para el emplazamiento y direccionamiento del proyecto. Además, poder verificar que es lo óptimo para los accesos y la planificación de frecuencias.

Las rutas existentes tienen **frecuencias interprovinciales e intercantonales** que van de Norte-Sur y Este-Oeste. Dependiendo de lo mencionado se crean tablas organizadoras pertinentes para designar horarios y dársenas, donde cada dársena es compartida y destinada hacia varias cooperativas con un horario de pre - embarque.

Al momento de designar más de cinco cooperativas por andén se crean conflictos en la llegada y salida, porque se mantiene un límite de **tiempo corto entre frecuencias**. Para ello en la propuesta se plantea una reorganización y reubicación de horarios y rutas, de esta manera mantener un equilibrio entre cooperativas y frecuencias.



Figura 98. Redes de transporte integradas por estaciones de ciclovías y buses en el Terminal terrestre. Fuente propia

ESTADO ACTUAL RUTAS BUSES INTERPROVINCIALES Y CANTONALES

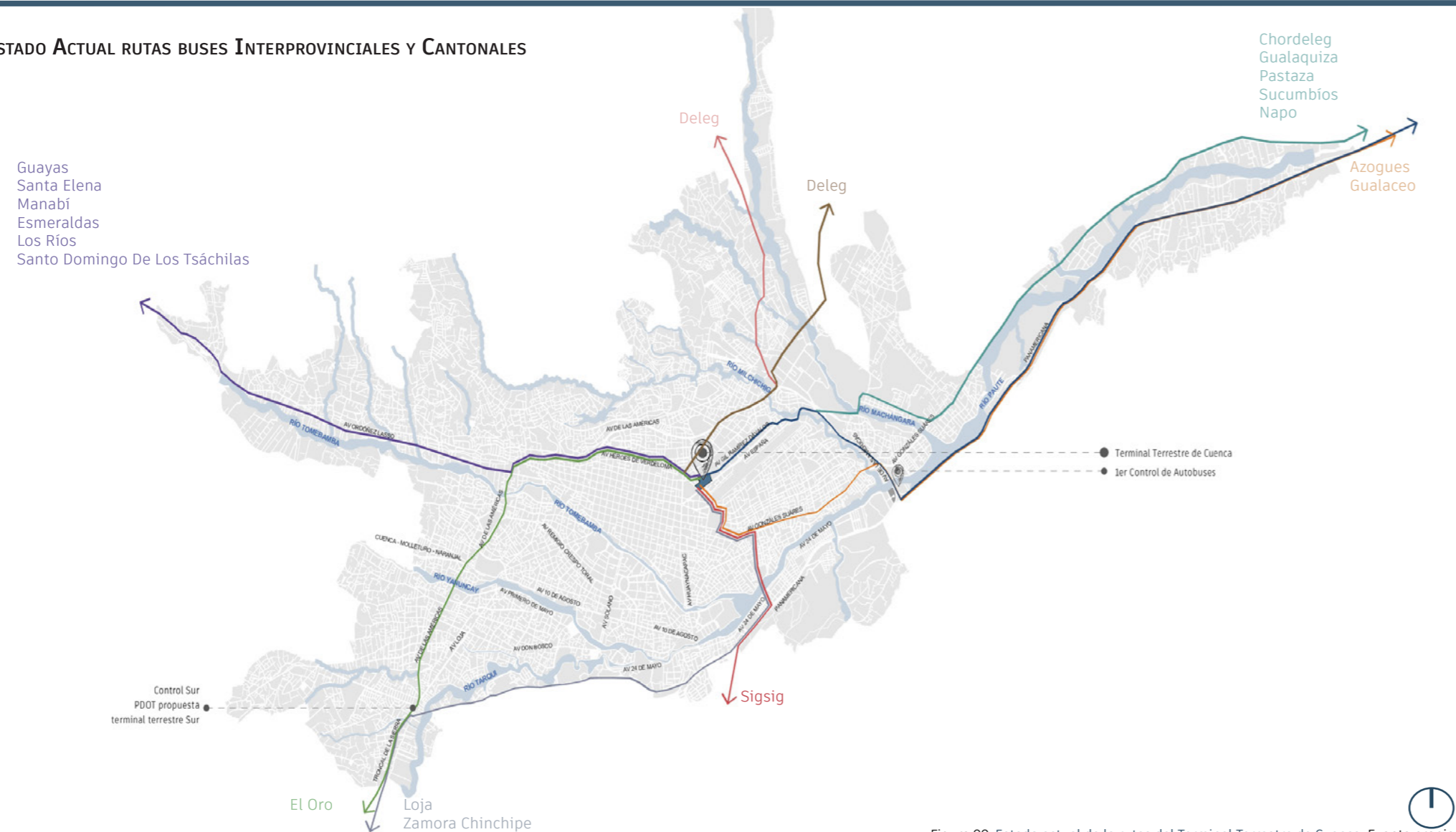


Figura 99. Estado actual de la rutas del Terminal Terrestre de Cuenca. Fuente propia

ANDENES DE PRE - EMBARQUE EMOV - EP 2021

# DÁRSENA	NOMBRES DE COOPERATIVAS DE TRANSPORTE QUE COMPARTE LA DÁRSENA	NÚMERO DE COOPERATIVAS POR DÁRSENA
1	COOPERATIVA DE TRANSPORTE // RUTAS ORENSES // SANTA BÁRBARA // SANTIAGO DE GUALACEO // ALPES // SANTA ISABEL	5
2	COOPERATIVA DE TRANSPORTE // SANTA ISABEL // GUALACEO JADÁN // ALPES // GUALACEO	4
3	COOPERATIVA DE TRANSPORTE // JAHUAY // GUALACEO // ALPES	1
4	COOPERATIVA DE TRANSPORTE // CAÑAR // GUALACEO // VIAJEROS	1
5	COOPERATIVAS UNIDAS // SANTA BÁRBARA - SANTIAGO DE GUALACEO	1
6	COOPERATIVAS DE TRANSPORTE // SEMERIA // AZUAY	2
7	COOPERATIVA DE TRANSPORTE // ALPES ORIENTALES // AMAZONAS // VIAJEROS // AZUAY // GUALACEO // VIAJEROS	6
8	COOPERATIVA DE TRANSPORTE // VIAJEROS // GUALACEO // ALPES // AZUAY // AMAZONAS // SUPER TAXI CUENCA	6
9	COOPERATIVAS DE TRANSPORTE // ALIANZA GUAYAQUIL (VÍA CAÑAR- TRONCAL) // JIMA // AZUAY OPCIONAL // MACAS	3
10	COOPERATIVAS DE TRANSPORTE // AZUAY // JIMA // TURISMO	3
11	COOPERATIVA DE TRANSPORTE // TURISMO ORIENTAL // AZUAY // CHUNCHI // AVILA GONZALEZ // QUEZADA AGURRE	5
12	COOPERATIVA DE TRANSPORTE // ALAUSI // 16 DE AGOSTO // CHUNCHI // AZUAY // TURISMO // PATRIA // MACAS // ALPES// AUSTRORUTAS // LOJA INT // CARIAMANGA // CHORDELEG	12
13	COOPERATIVA DE TRANSPORTE // CUENCA EXPRESS // MACAS //CHORDELEG // AVILA GONZALEZ // CHUNCHI // 16 DE AGOSTO	6
14	COOPERATIVA DE TRANSPORTE // EXPRESS SUCRE -// PATRIA // 16 DE AGOSTO // ALIANZA CAJAS // SUCUA // CHORDELEG	6
15	COOPERATIVA DE TRANSPORTE // SAN LUIS // CHORDELEG	2
16	UNION DE COOPERATIVAS // CUENCA - AZOGUES - CITCA	1
17	COOPERATIVA DE TRANSPORTE/ LOJA // SUCUA // CHORDELEG // QUEZADA AGUIRRE // AUSTRO RUTAS // JIMA // ESMERALDAS // ALIANZA CAJAS	8
18	COOPERATIVA DE TRANSPORTE / FLOTA IMBABURA // PIÑAS // TAC // AUSTRO RUTAS // QUEZADA AGUIRRE // CENTINELA DE BIBLIAN // CHORDELEG // SANTA	8
19	COOPERATIVA DE TRANSPORTE// SANTA // PENINSULAR // FLOTA IMBABURA // SIG - CEN	3
20	COOPERATIVA DE TRANSPORTE/ RIO CUTILCAY // PUCAREÑAS	2
21	COOPERATIVA DE TRANSPORTE // RIO PAUTE // 25 DE AGOSTO // SANTA // SAN FERNANDO	4
22	COOPERATIVA DE TRANSPORTE // CENEPa // ESMERALDAS // JIMA // PANAMERICANO // AUSTRO RUTAS // SIG-SIG // PIÑAS // ZHIÑA	8
23	COOPERATIVA DE TRANSPORTE// SIG-SIG // CENTINELA DEL ORIENTE // ZHIÑA // 16 DE AGOSTO // CHORDELEG // AVILA GONZALEZ // PUCAREÑAS // SIG-CEN // JIMA // PANAMERICANO	10
24	COOPERATIVA DE TRANSPORTE// GIRÓN // EMTROCC	2
25	COOPERATIVA DE TRANSPORTE/ EMTROCC // 25 DE AGOSTO // PANAMERICANO	3
26	COOPERATIVA DE TRANSPORTE/ SAN FERNANDO // PANAMERICANO // JIMA // ZHIÑA // 25 DE AGOSTO // AUSTRO RUTAS // PUCAREÑAS // CENTINELA DE BIBLIAN	8
27	COOPERATIVA DE TRANSPORTE // JIMA // ZHIÑA // PANAMERICANO // 25 DE AGOSTO	3
ANDENES DE DESEMBARQUE SON 11 UTILIZADOS INDISTINTAMENTE SEGÚN VAN LLEGANDO LAS UNIDADES DE TRANSPORTE.		

Figura 100. Tabla Cooperativas de transporte dentro del Terminal terrestres de Cuenca. Fuente propia

PROPUESTA BUSES INTERPROVINCIALES Y CANTONALES

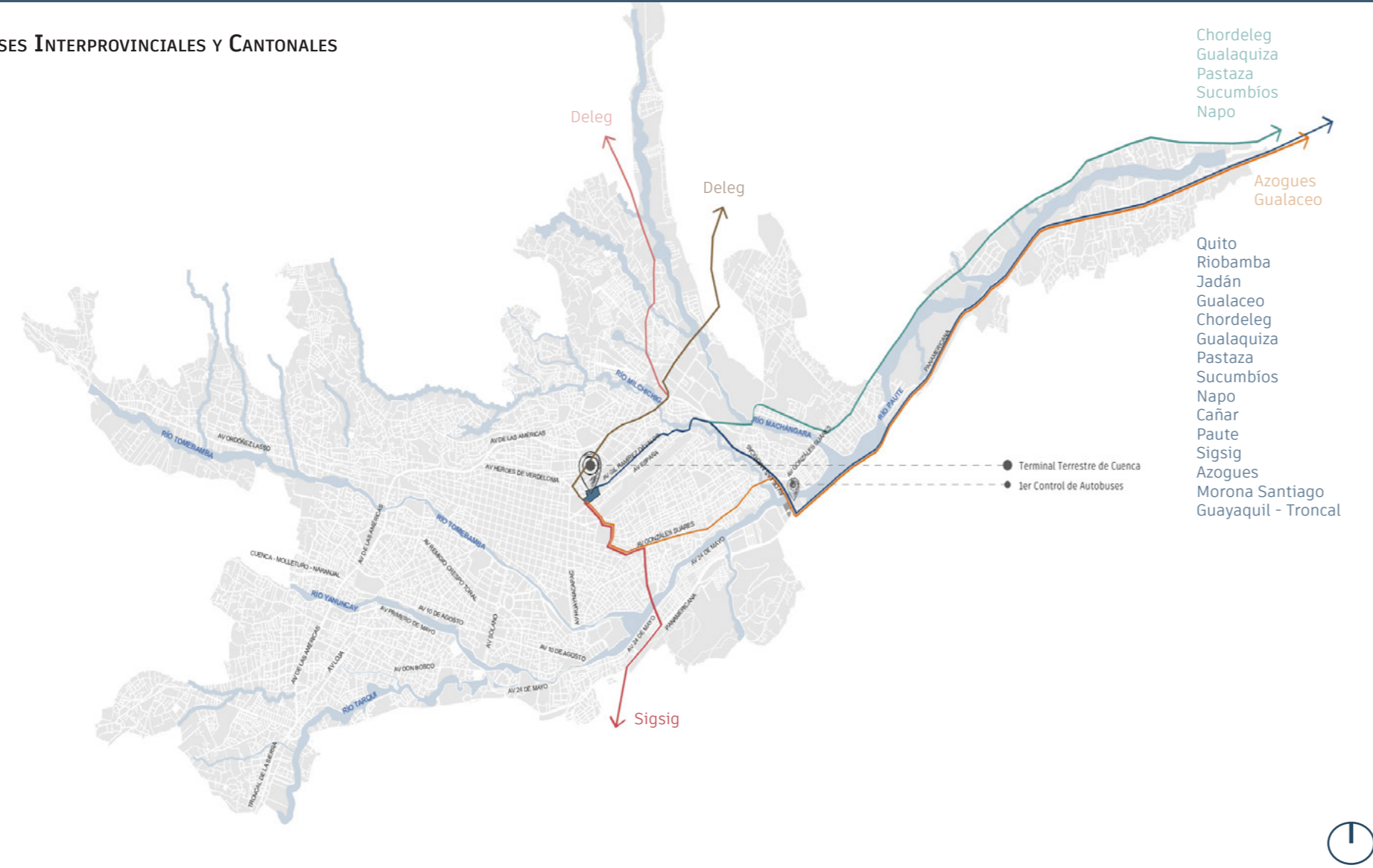


Figura 101. Propuesta de las rutas hacia el Terminal Terrestre de Cuenca. Fuente propia

PROPUESTA FRECUENCIAS Y RUTAS

Para poder definir el lugar de la entrada y salida de buses en el proyecto del Terminal Terrestre de Cuenca, es necesario **analizar las rutas y frecuencias** que sigue el automotor dentro de la Ciudad, así también como su destino.

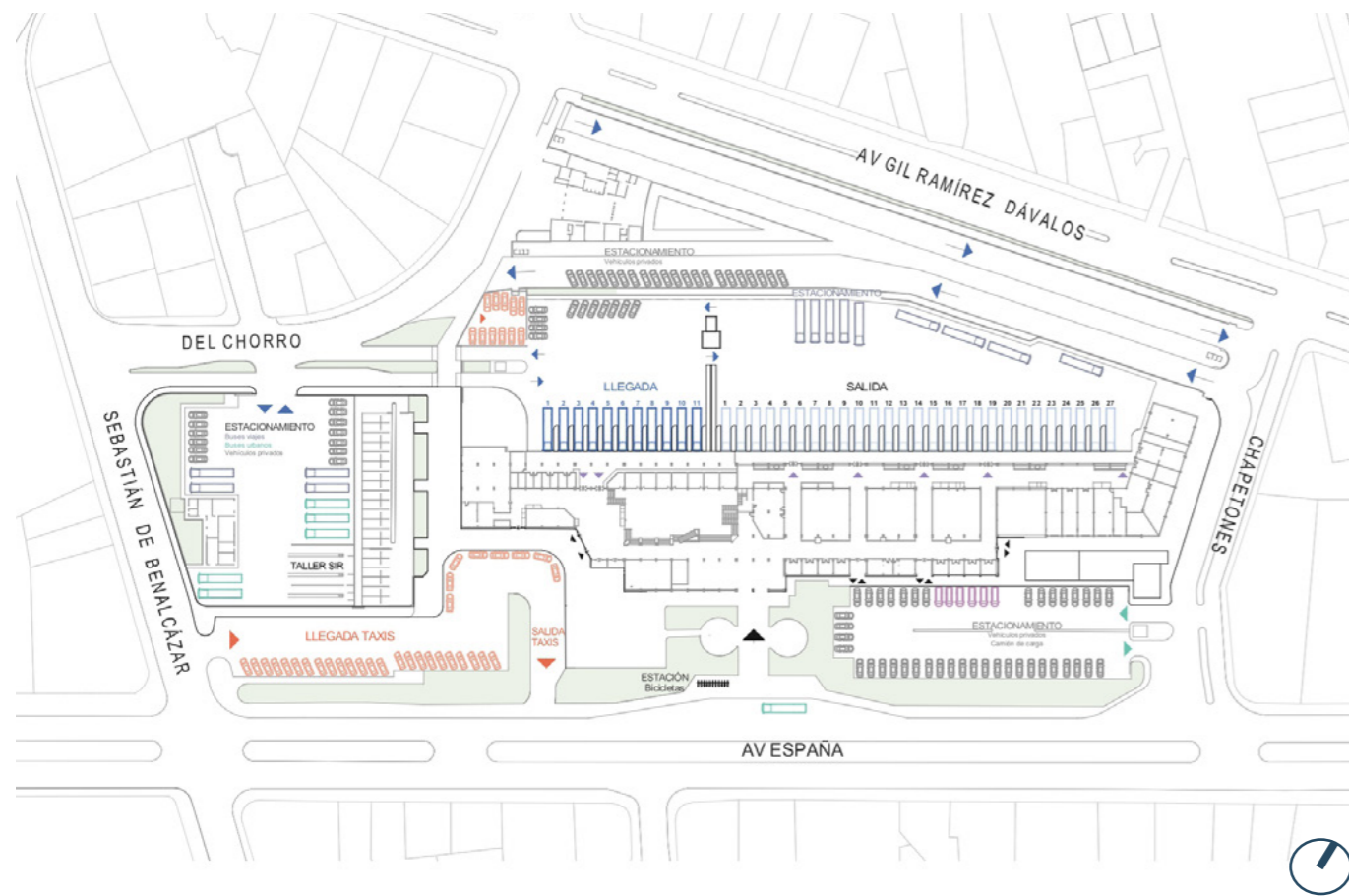
Es así como se definió que las rutas y frecuencias que lleguen o salgan del Terminal terrestre, **serán frecuencias del Este**. Teniendo en cuenta que, para esta decisión, el plan de desarrollo y ordenamiento territorial 2021 de la ciudad de Cuenca, consta un **terminal de bus al sur de la ciudad**, lo cual abastece a las frecuencias o rutas que entren o salgan de la ciudad por el Oeste.

ANDENES DE PRE - EMBARQUE PROPUESTA

# DÁRSENA	NOMBRES DE COOPERATIVAS DE TRANSPORTE QUE COMPARTE LA DÁRSENA	NÚMERO DE COOPERATIVAS POR DÁRSENA	
INTERCANTONAL			
1	COOPERATIVA DE TRANSPORTE // RÍO CUTILCAY	1	
2	COOPERATIVA DE TRANSPORTE // RÍO PAUTE	1	
3	COOPERATIVA DE TRANSPORTE // SANTA BÁRBARA	1	
4	COOPERATIVA DE TRANSPORTE // SANTIAGO DE GUALACEO	1	
5	COOPERATIVAS UNIDAS // CHORDELEG	1	
6	COOPERATIVAS DE TRANSPORTE // ZHIÑA	1	
INTERPROVINCIAL			
1	COOPERATIVA DE TRANSPORTE // ALPES O	1	
2	COOPERATIVA DE TRANSPORTE // AZUAY // CENTINELA DEL ORIENTE // TRANSPORTE MACAS LIMITADA	3	
3	COOPERATIVAS DE TRANSPORTE // CAÑAR	1	
4	COOPERATIVAS DE TRANSPORTE // CENTINELA DE BIBLIAN // CHUNCHI	2	
5	COOPERATIVA DE TRANSPORTE // EXPRESS SUCRE // LOJA // PANAMEICANA INTERNACIONAL	3	
6	COOPERATIVA DE TRANSPORTE // CITCA	1	
7	COOPERATIVA DE TRANSPORTE // JAHUAY	1	
8	COOPERATIVA DE TRANSPORTE // PANAMERICANO	1	
9	COOPERATIVA DE TRANSPORTE // SANTA // FLOTA IMBABURA	2	
10	COOPERATIVA DE TRANSPORTE // PATRIA // ALAUSI // AMAZONAS	3	
11	COOPERATIVA DE TRANSPORTE // SUCUA	1	
12	COOPERATIVA DE TRANSPORTE // SUP. TAXI CUENCA	1	
13	COOPERATIVA DE TRANSPORTE // TURISMO ORIENTAL	1	
14	COOPERATIVA DE TRANSPORTE // 16 DE AGOSTO	1	
15	COOPERATIVA DE TRANSPORTE // SAN LUIS	1	
16	COOPERATIVA DE TRANSPORTE // SEMERIA	1	
17	COOPERATIVA DE TRANSPORTE // SIGSIG	1	
18	COOPERATIVA DE TRANSPORTE // CENEPA	1	
DÁRSENAS DE DESEMBARQUE SON 24 AL IGUAL QUE DE EMBARQUE ORGANIZADOS SEGÚN LA TABLA, CADA COOPERATIVA TIENE SU DÁRSENA (ÚNICA O COMPARTIDA)		TOTAL COOPERATIVAS DE TRANSPORTE RUTAS ESTE	32

Figura 102. Tabla propuesta de Cooperativas de transporte dentro del Terminal terrestres de Cuenca. Fuente propia

ESTADO ACTUAL



DIRECCIONAMIENTO

- Entrada - salida autobuses
- Entrada - salida taxis
- Entrada - salida vehículos particulares y carga
- Entrada - salida Terminal Terrestre
- Entrada - salida hacia las dársenas

DÁRSENAS

- 27 Dársenas salida
- 11 Dársenas llegada
- 09 Estacionamientos autobuses

DISTRIBUCIÓN TRANSPORTE

- Autobus de SALIDA
- Autobus de LLEGADA
- Autobus estacionado
- Bus urbano
- Taxi
- Vehículo particular
- Camión de carga
- Bicicletas

Figura 103. Estado actual Terminal Terrestre de Cuenca. Fuente propia

ESTADO ACTUAL

MANIOBRA DE GIRO

- Autobuses
- Vehículos particulares - Camión de carga
- Taxis
- Autobuses urbanos

DÁRSENAS Y RADIOS DE GIRO

A partir de las rutas de buses a nivel urbano, se considera importante también examinar el estado actual del Terminal Terrestre de Cuenca, con respecto a las dársenas y a los radios de giro.

No existe una planeación apropiada enfocada a las maniobras de los transportes en la actualidad, debido a que las proporciones y medidas no cumplen con las bases establecidas planteadas en Olalla y Plazola; manuales propuestos en el marco teórico. Es importante considerar que a partir de las medidas estándares de buses se da la disposición de dársenas y radios de giro. En el Terminal Terrestre las dársenas están ubicadas a 90° de forma lineal, donde la medida mínima es un espacio de 17,00m a 18,50m entre las dos dársenas para realizar el giro de salida o entrada. En la actualidad la ubicación de los buses no es controlada, se crea una separación de hasta de 13,00m a 17,50m por la inclinación de la forma en la implantación.

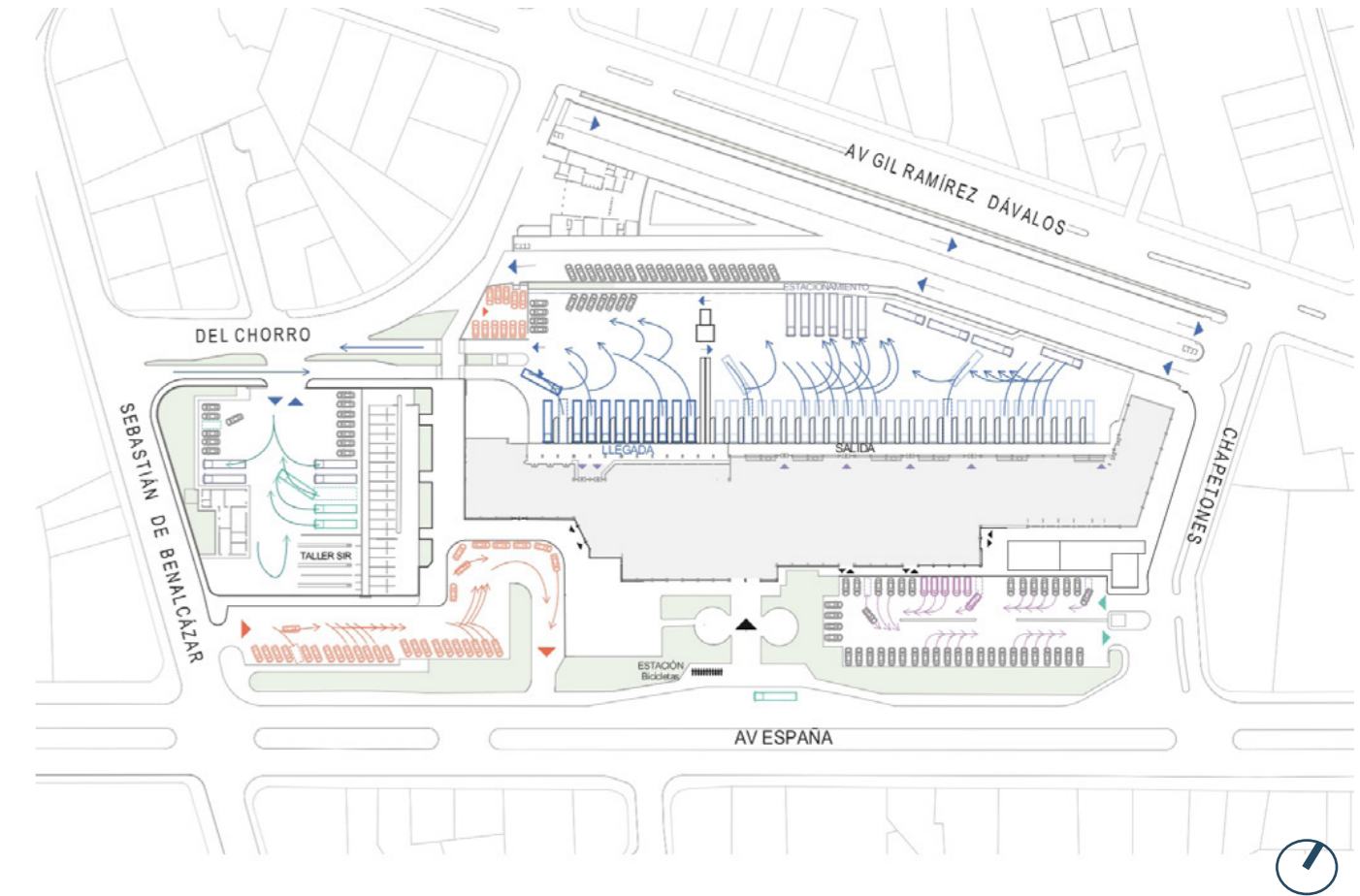


Figura 104. Plano ángulo de giro dentro de los parqueaderos del Terminal Terrestre de Cuenca. Fuente propia

ORGANIGRAMA ESTADO ACTUAL

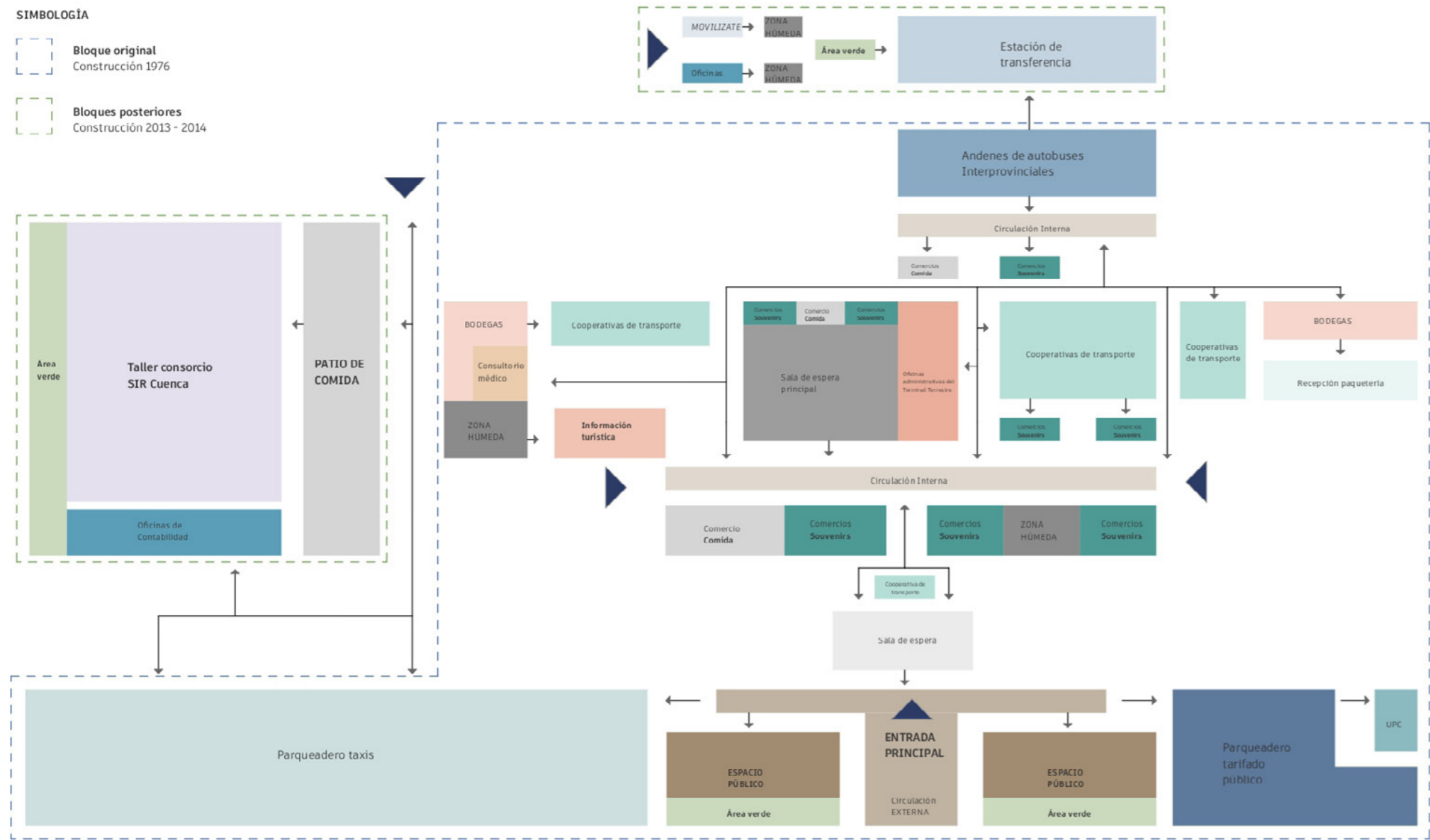
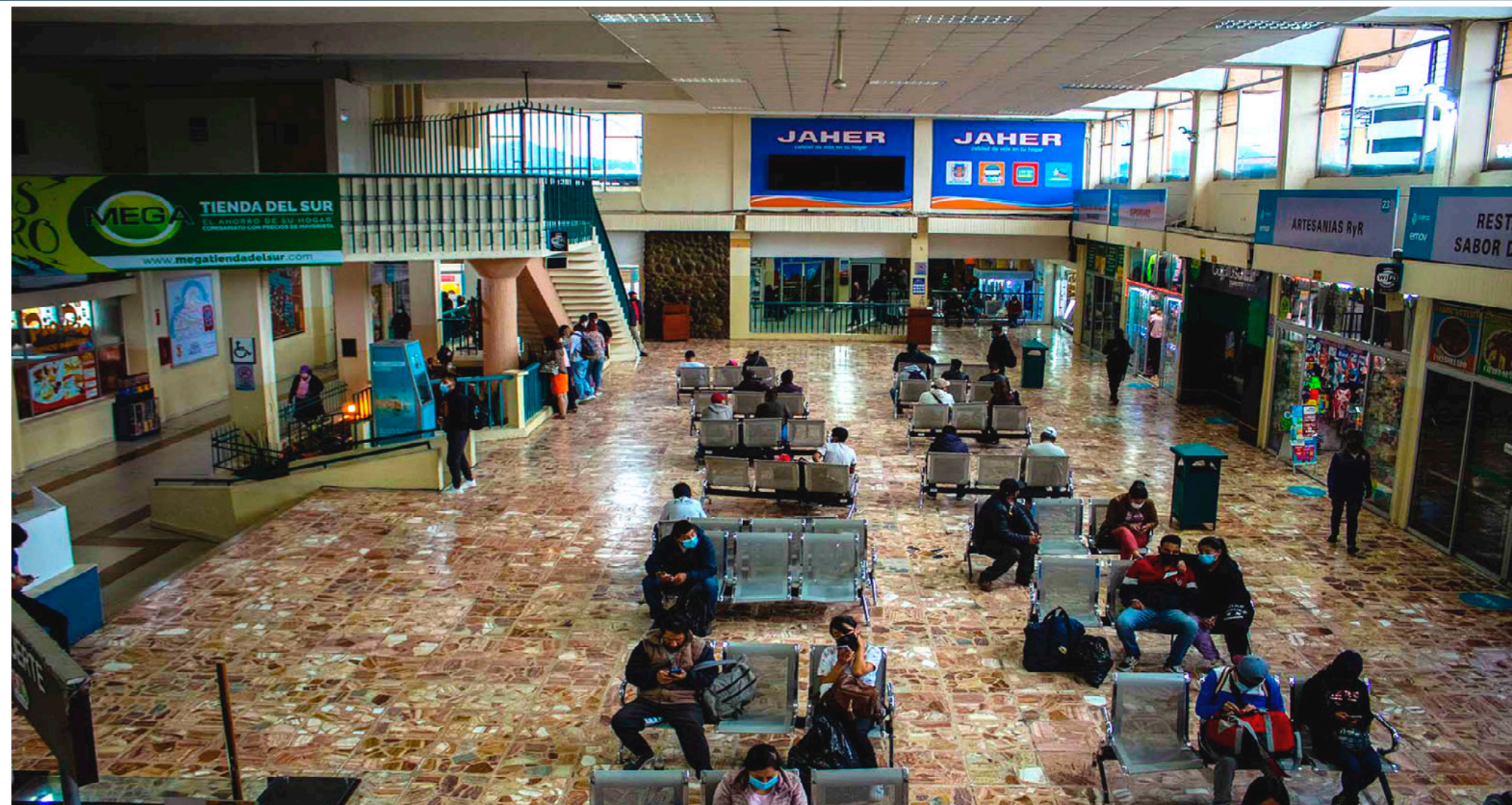


Figura 105. Organigramma estado actual . Fuente propia

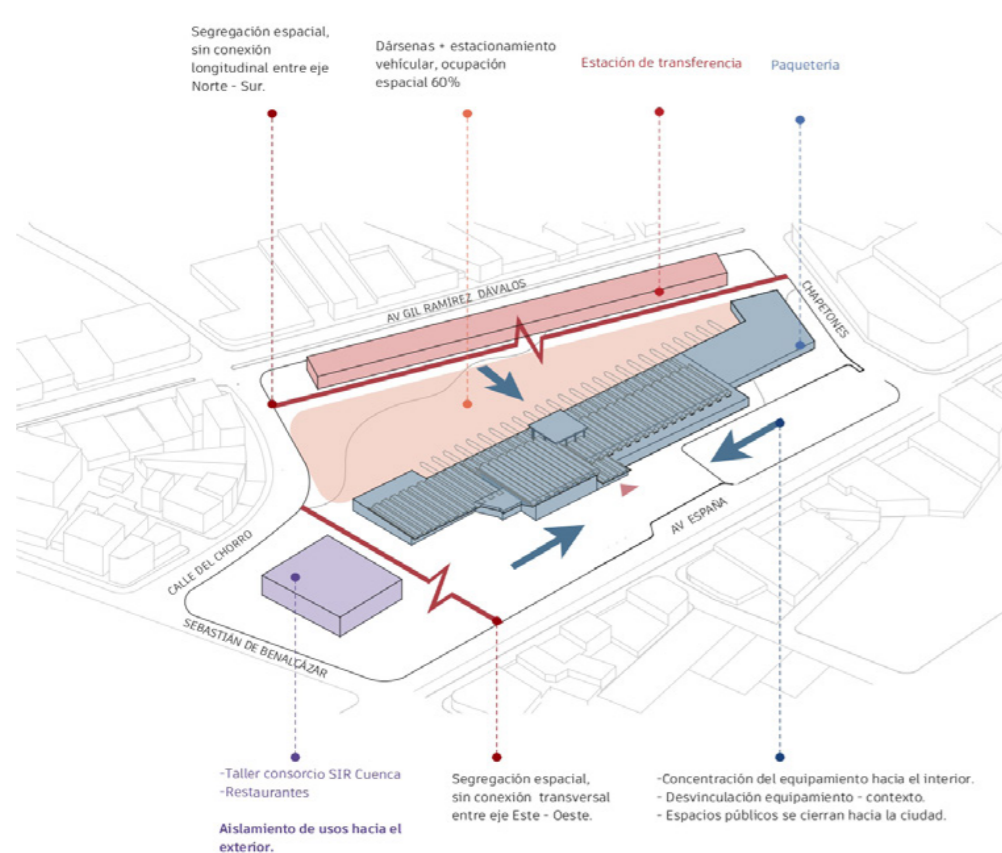


Vista hacia la sala de espera del Terminal Terrestre de Cuenca, está articula la edificación , siendo el centro de encuentro de las personas que utilizan la Terminal de bus.

Figura 106. fotografía de la sala de espera del Terminal Terrestre de Cuenca. Fuente propia

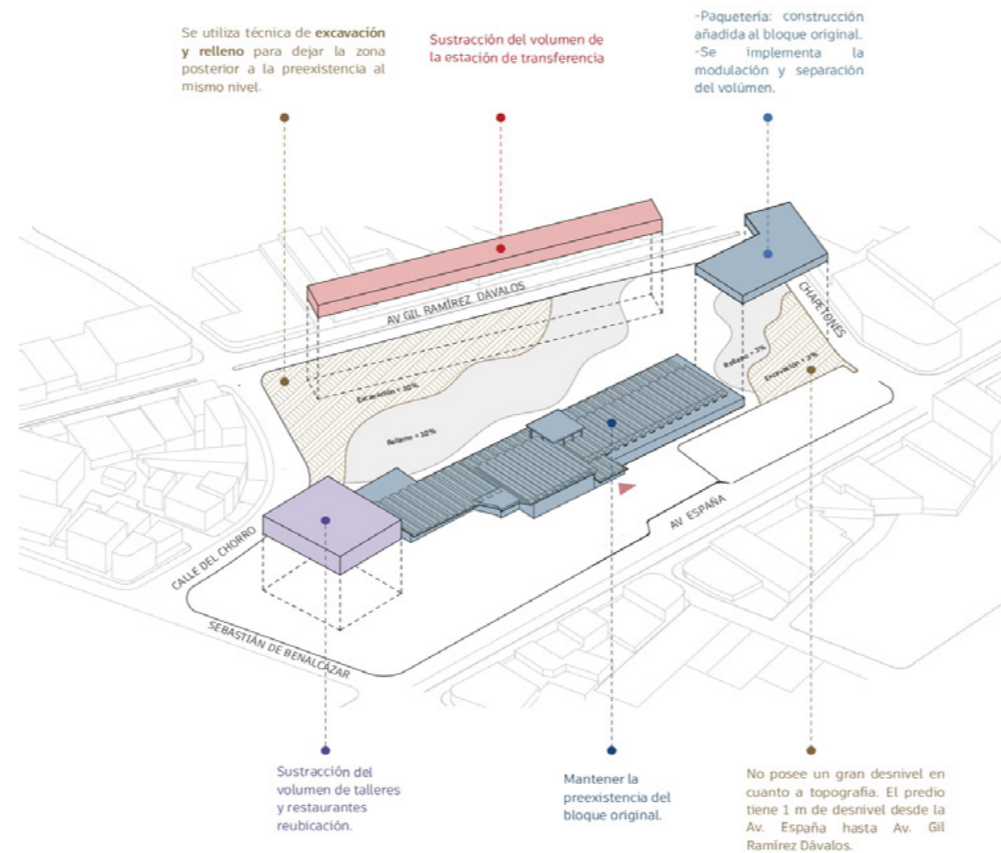
ESQUEMAS DE CIRCULACIÓN Y TOPOGRAFÍA

PROPUESTA



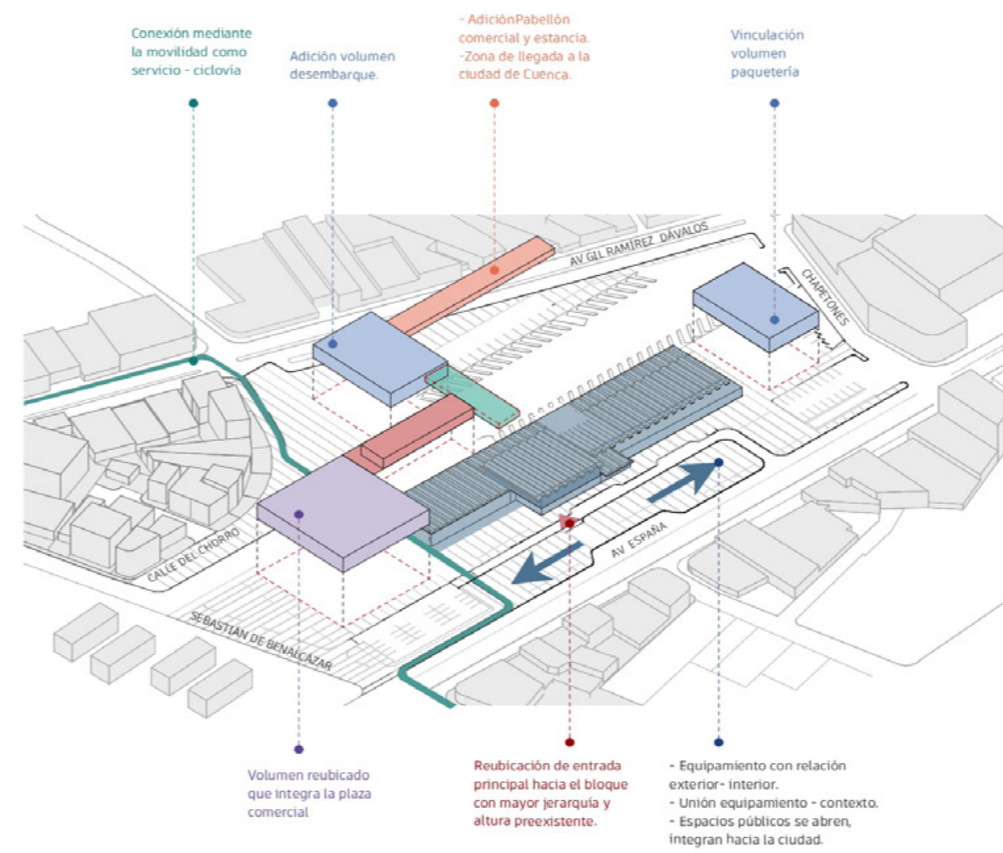
Segregación = Desvinculación

Figura 107. Esquema agregación y desvinculación de volúmenes, estado actual. Fuente propia



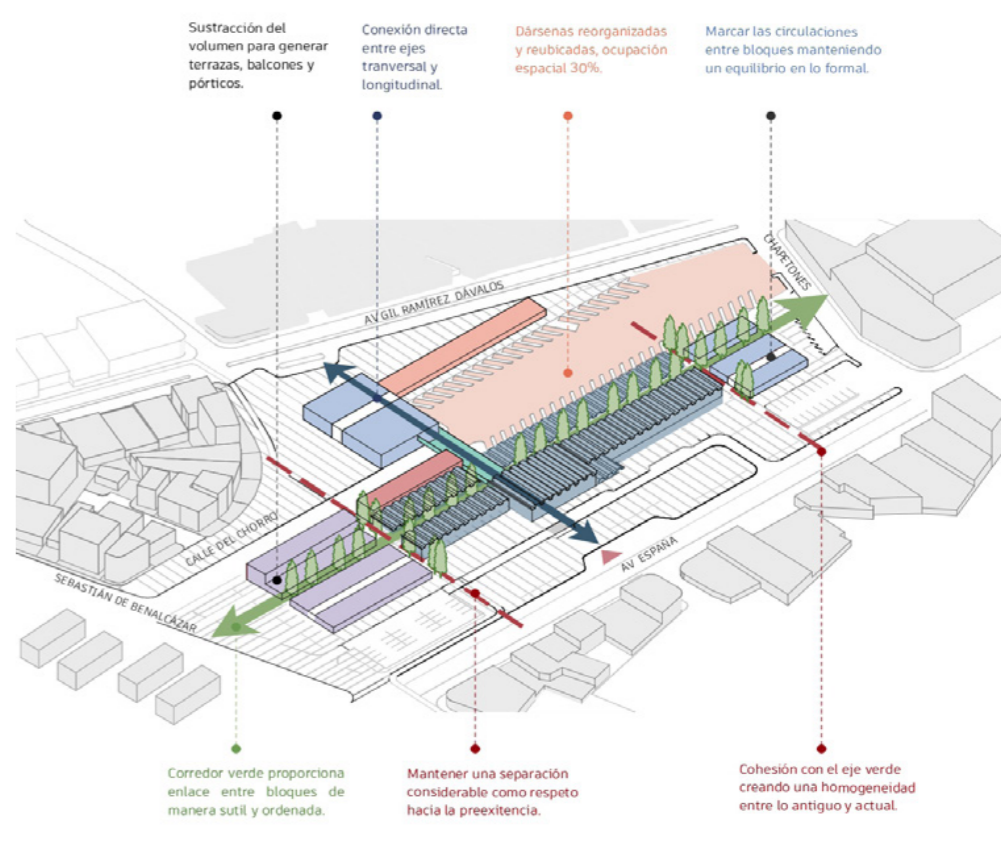
Topografía + Sustracción + Derrocamiento

Figura 108. Topografía y sustracción de la intervención. Fuente propia



Adición + Vinculación

Figura 109. Esquema adición y vinculación, propuesta. Fuente propia



Reubicación = Cohesión

Figura 110. Reubicación de bloques, propuesta. Fuente propia

IMPLANTACIÓN DEL PROYECTO ARQUITECTÓNICO

ESTADO ACTUAL

El emplazamiento actual del equipamiento está limitado por cerramientos semipermeables, sin mantener una **relación entre equipamiento - espacio público - ciudad**. El Terminal Terrestre con una orientación de su **fachada principal** hacia la Av. España al sur, donde cuenta con espacios públicos y áreas verdes grandes desaprovechadas, sin un uso designado, debido a la problemática y percepción que incita la zona.

En cambio, el cerramiento de la estación de transferencia da hacia la Av. Gil Ramírez Dávalos sin generar retiros, es decir se cierra completamente dando la espalda al Norte de la ciudad.

A su vez, las **fachadas laterales** se encuentran valladas, al lado Este los colindantes son comercios y edificaciones en altura desocupadas y hacia el Oeste colinda con la pasamanería que consta de un muro completamente ciego, generando un encajonamiento entre equipamientos, lo que ocasiona que el Terminal se cierre hacia la ciudad perdiendo su potencial como centralidad.



Figura 111. Emplazamiento, estado actual Terminal Terrestre de Cuenca. Fuente propia

IMPLANTACIÓN DEL PROYECTO ARQUITECTÓNICO

PROPUESTA

La implantación de la nueva propuesta tiene como objetivo **no ser invasiva ni sobresalir**, se pretende dar la importancia que debería tener el equipamiento como entrada y salida de la ciudad, además de resaltar su valor arquitectónico no considerado.

Los bloques propuestos se ubican de tal manera que **mantengan un orden y sus alturas no sobrepasen la preexistencia**. Creando así una conexión directa con la ciudad, sobre todo con la zona de radio urbana planteada; del mismo modo, conectando al equipamiento de transporte mediante espacios públicos, corredores y áreas verdes

De esta manera abrirse hacia la ciudad, un equipamiento que va más allá de solo un uso designado como es de transporte, sino creando nuevas plazas de múltiples usos y reorganización, a partir de lo mencionado **integrándose a la trama urbana de la ciudad**.



Figura 112. Axonometría propuesta. Fuente propia

RADIO DE GIRO BUSES PARA SALIDA Y ENTRADA

Como primer punto, para el desarrollo del emplazamiento, se toma en cuenta el **análisis de entrada y salida de buses**, siendo este como un aspecto condicionante para el diseño del proyecto. El planteamiento, consta de la **entrada de buses por la calle Chapetones** al posterior del Terminal Terrestre, mientras que la **salida de los automotores se realiza por la calle Del Chorro**.

Otro aspecto importante a destacar es el área destinada a los buses, incorporando 25 Dársenas de embarque y 15 de desembarque, mas 10 de estacionamiento. **Ordenadas a modelo de espina de pez**.

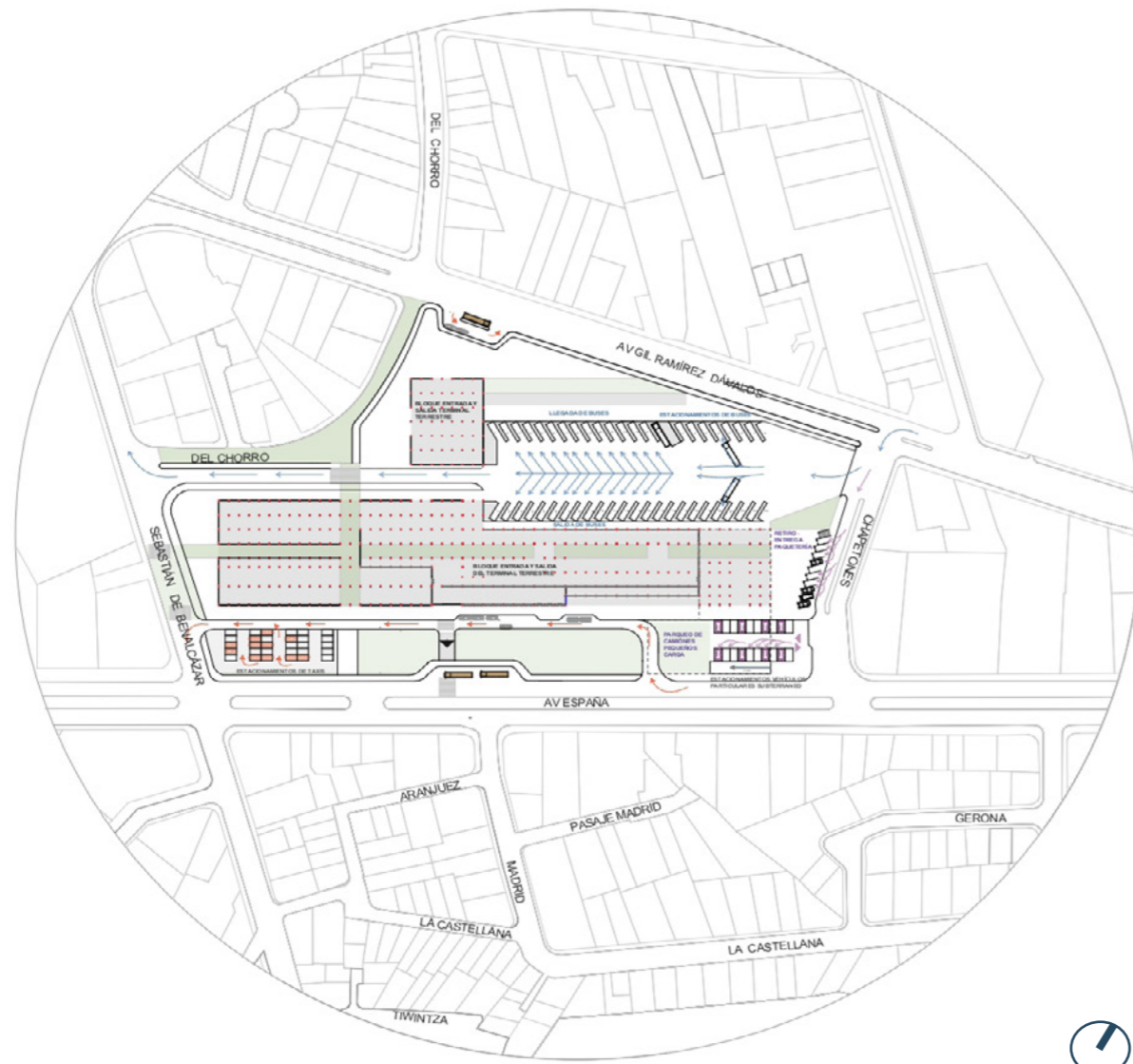


Figura 113. Radio de giro de buses, propuesta 2. Fuente propia

ORGANIGRAMA / FUNCIONALIDAD DEL EQUIPAMIENTO

La funcionalidad del Terminal Terrestre de Cuenca está dividida en **2 alas**, el **desembarque** situado al Norte con cara a la Av. Gil Ramírez Dávalos. Mientras que el **embarque** se haría por el ala Sur, conectándolo a una plaza comercial que articula la preexistencia, con los espacios nuevos propuestos.

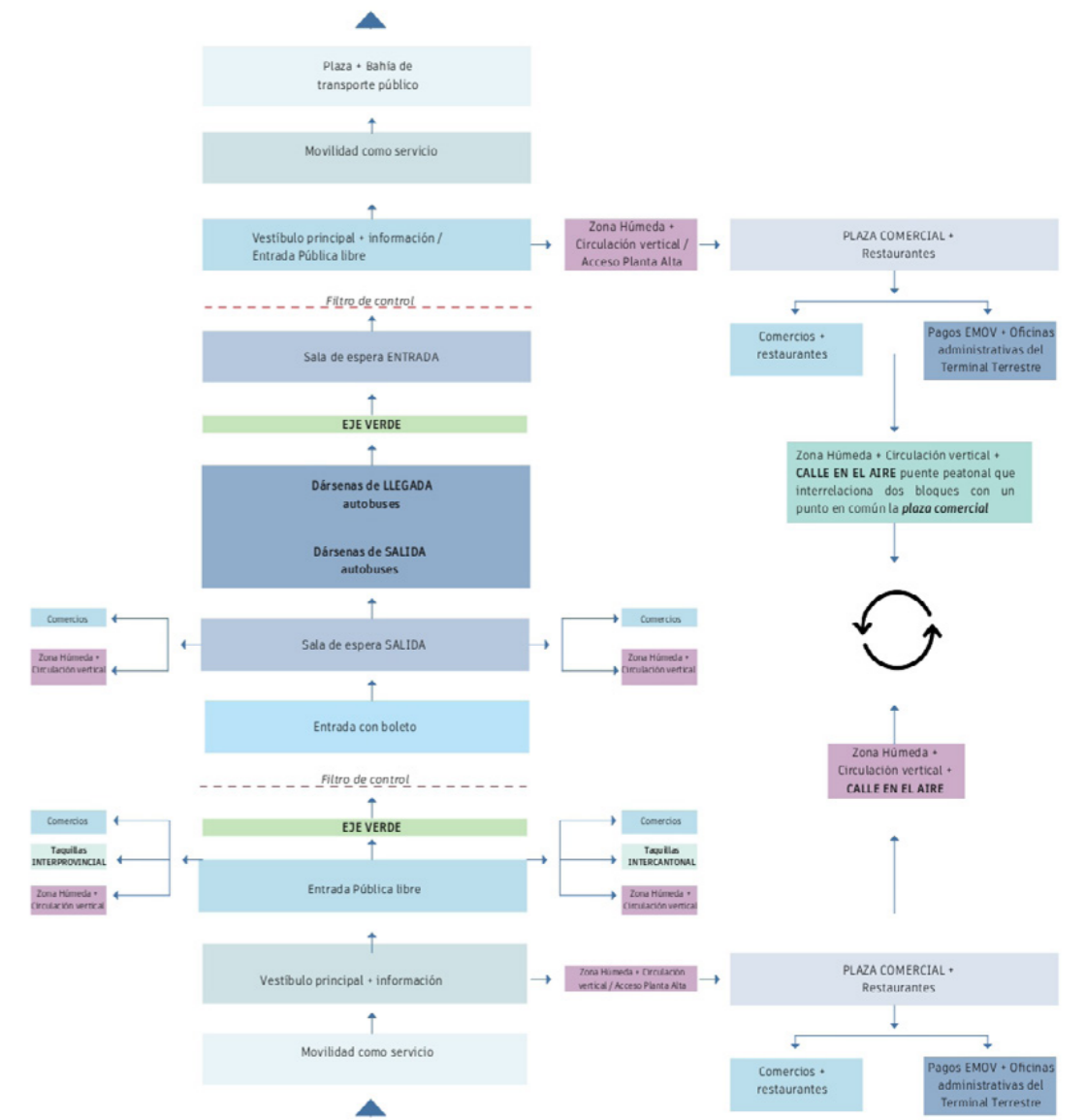


Figura 114. Organigrama Propuesta 2. Fuente propia

ESQUEMAS DE CIRCULACIÓN Y TOPOGRAFÍA

PROPUESTA

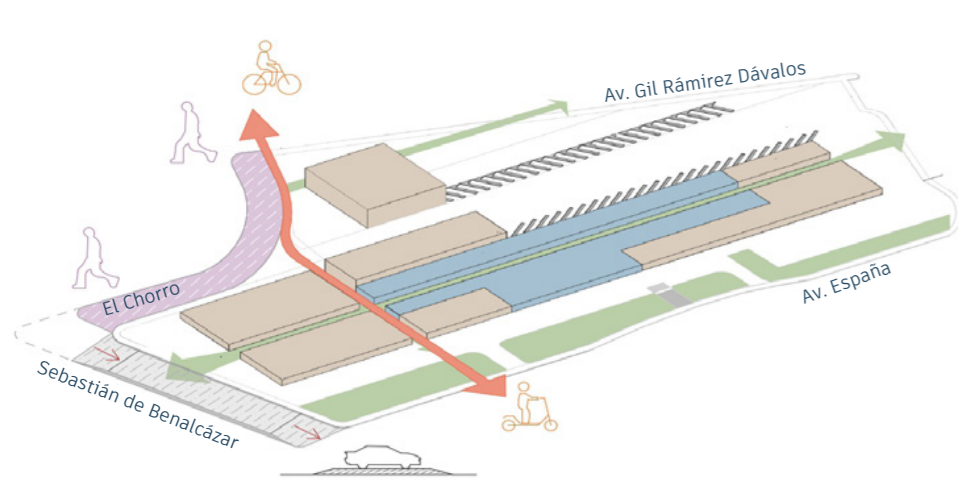


Figura 115. Esquema síntesis de circualciones. Fuente propia

Dentro del planteamiento de los espacios nuevos en la propuesta de rehabilitación del Terminal Terrestre de Cuenca, se generan circulaciones que atraviesan el equipamiento, como es la ciclovia que conecta la Av. Gil Rámirez Dávalos con la Av. España. Así mismo la calle del Chorro se define como calle peatonal, con plataforma única para el mejor flujo y comodidad de los transeúntes y usuarios del sector. Igualmente la calle Sebastián de Benalcázar se implementa plataforma única, integrándose a la circulación del la proywcto de la pasamanería.

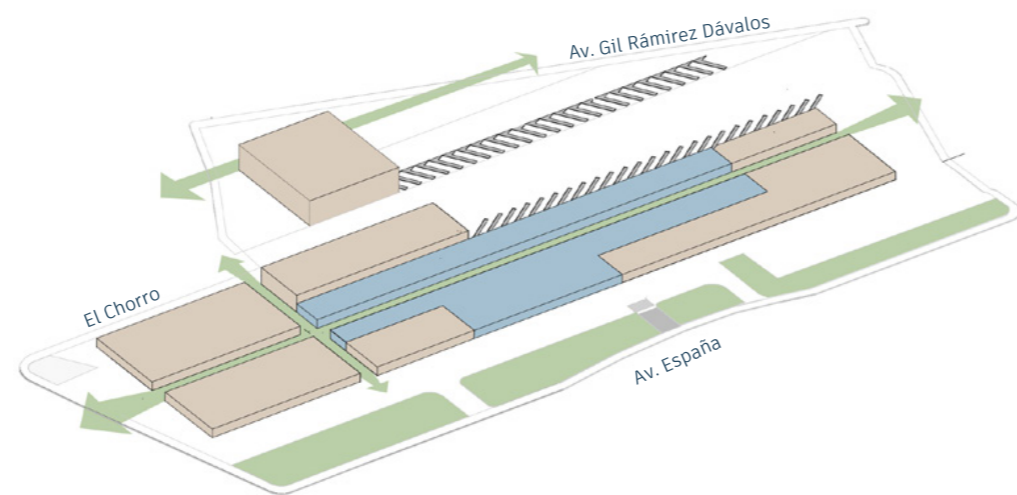


Figura 116. Esquema eje verde interior Terminal. Fuente propia

Como eje principal el diseño, se basa en el recorrido verde que divide en dos el módulo preexistente y también los nuevos planteados para el proyecto, de una manera longitudinal, incorporando espacios de estancia, eliminando barreras y abriendo el Terminal Terrestre de Cuenca hacia la ciudad como una centralidad.

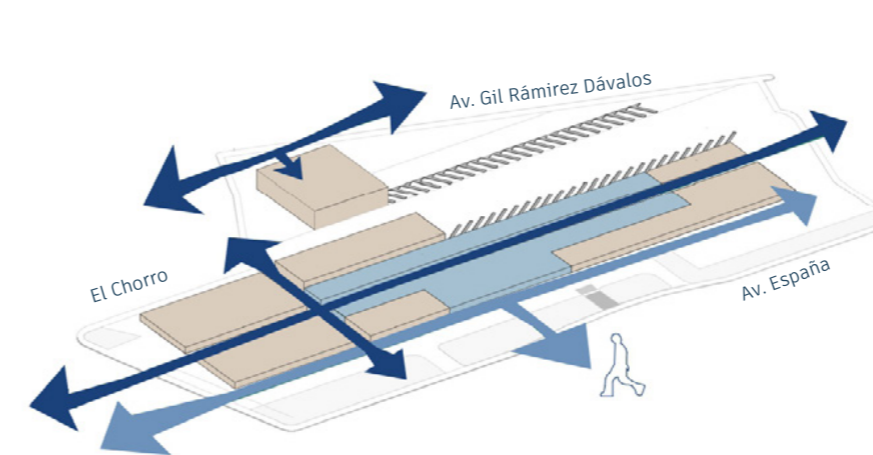


Figura 117. Esquema circulación peatona. Fuente propia

Se crea un recorrido óptimo para el peatón, siguiendo los ejes verdes dentro y fuera del terminal Terrestre, acoplándose a las necesidades del usuario. Del mismo modo, los recorridos están conectados a la parte posterior del equipamiento, la vía el Chorro planteada como una calle peatonal.

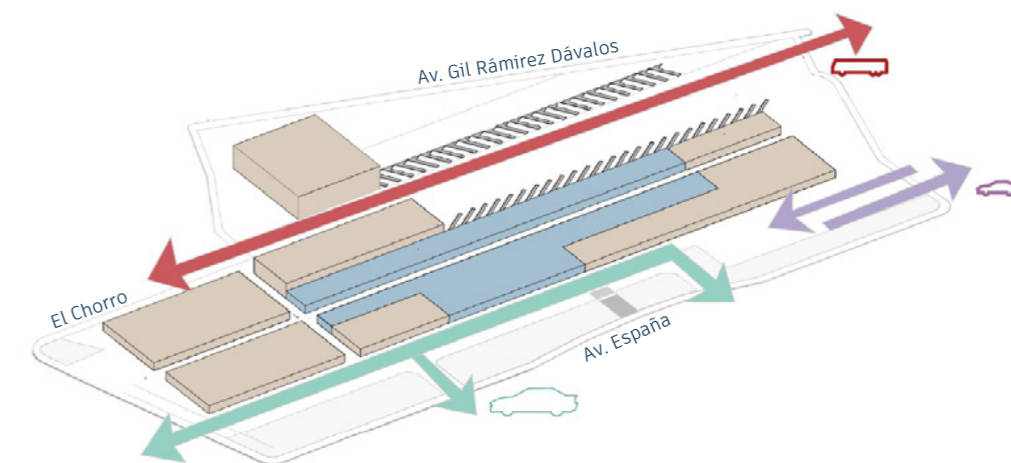


Figura 118. Circulación taxis y bus al interior Terminal. Fuente propia

La movilidad dentro del terminal para los diferentes medios de transporte motorizados o no motorizados, esta dividido por zonas, en la parte delantera, está la estación de taxis, parqueadero de carga y parqueadero público subterráneo. Al lado posterior del equipamiento se sitúa la entrada y salida de buses y una ciclovia que pasa de forma transversal, creando una conexión hacia la ciudad.

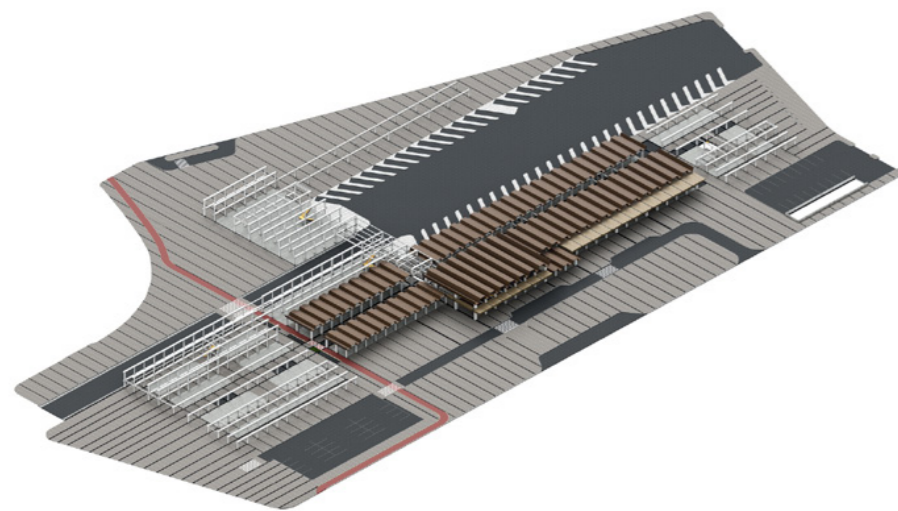


Figura 119. Estado Estructural, modulación de vigas y columnas. Fuente propia

Una vez definida la entrada y salida de buses se rescata la modulación de la preexistencia de 4,50m x 6,80m en la mayoría de sus módulos, pero es importante mencionar que, a nivel transversal, Norte -Sur los módulos se mantienen de 4,50m y a nivel longitudinal, Este -Oeste los módulos varían entre 6,80m a 9,10m. Además, en la trama se integran juntas constructivas en los bloques nuevos y en el antiguo. Por otra parte, se adiciona un parqueadero subterráneo hacia el lado Este en el bloque nuevo, sin afectar a la estructura preexistente.

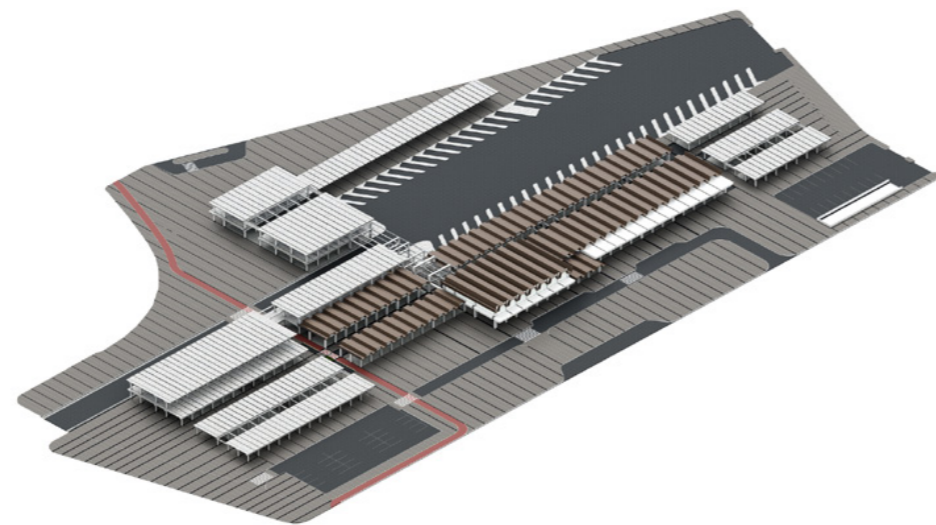


Figura 120. Esquema estructural Traves dobe T. Fuente propia

Consta con una estructura de columnas de 40x25cm y traves doble T con 2,40m de ancho y un peralte de 60cm prefabricados de hormigón blanco pretensado, adaptados al largo de cada módulo. La propuesta estructural toma como referente American Can Company Greenwich del Arquitecto Gordon Bunshaft con los criterios a utilizar mencionados anteriormente, como es el sistema constructivo para resolver la relación entre forma y tecnicidad.

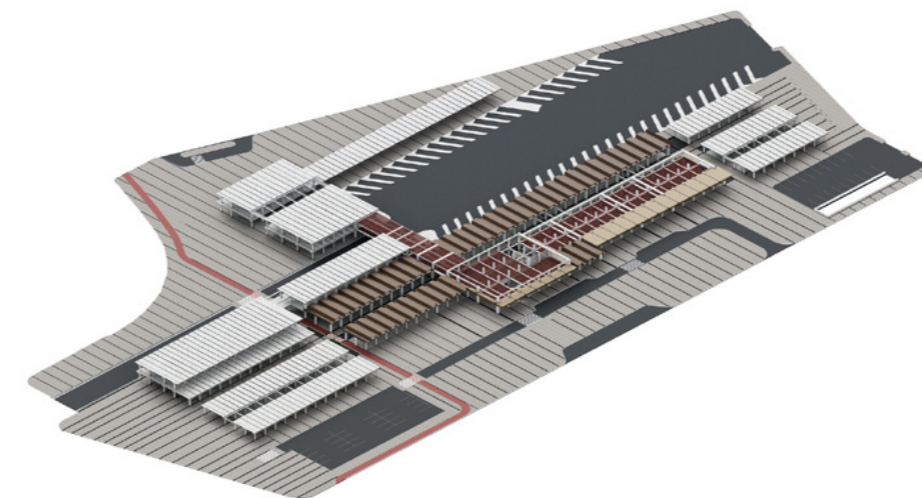


Figura 121. Esquema estructural, articulador entre lo nuevo y preexistencia. Fuente propia

Se conectan los bloques de Norte y Sur mediante un puente, con un sistema de estructura de vigas 30x40cm y columnas de 40x25cm prefabricadas, con losa de hormigón alivianada por casetones de 40x40x20 cm en el puente y en la primera planta alta del bloque antiguo. Se considera sutil utilizar otro sistema por las alturas en cuanto al recorrido de buses por debajo del puente conector, pero manteniendo la coherencia en el sistema constructivo y materialidad.

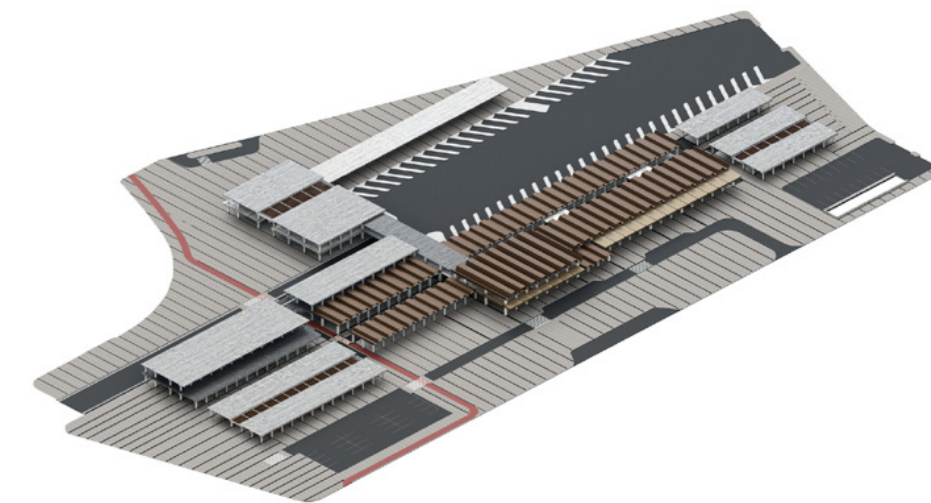


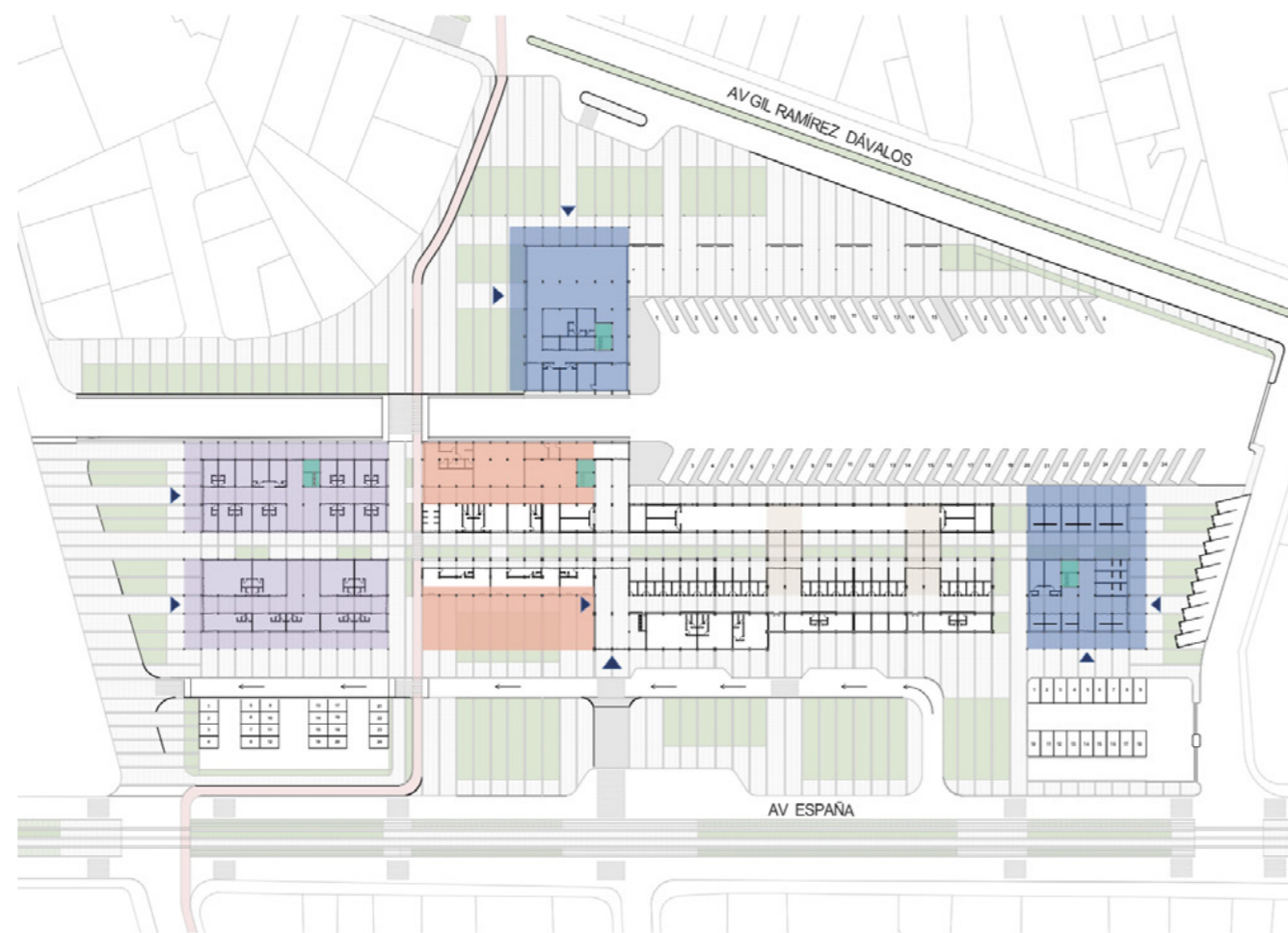
Figura 122. Esquema estructural Terminal Terrestre de Cuenca. Fuente propia

De esta manera se obtiene un mismo ritmo de modulación; verificado en el sistema de columnas de la preexistencia y los nuevos volúmenes, que se adjuntan al equipamiento de transporte de una manera discreta. Por otra parte, se emplea una cubierta plana de hormigón para no resaltar, dando importancia a la cubierta preexistente y realzando su forma.

MODULACIÓN DE PLAZAS Y VOLÚMENES NUEVOS

El **ritmo** de las columnas de la preexistencia rige el diseño de los nuevos volúmenes, así como su **modulación y relación entre sí**, acompañado de los elementos estructurales como los traveses doble T que dan forma a la fachada. Esto a su vez define el **trazado de las plazas**, siguiendo los criterios planteados en la rehabilitación del espacio público de la Facultad de Economía en la Universidad de Cuenca, por Durán & Hermida Arquitectura.

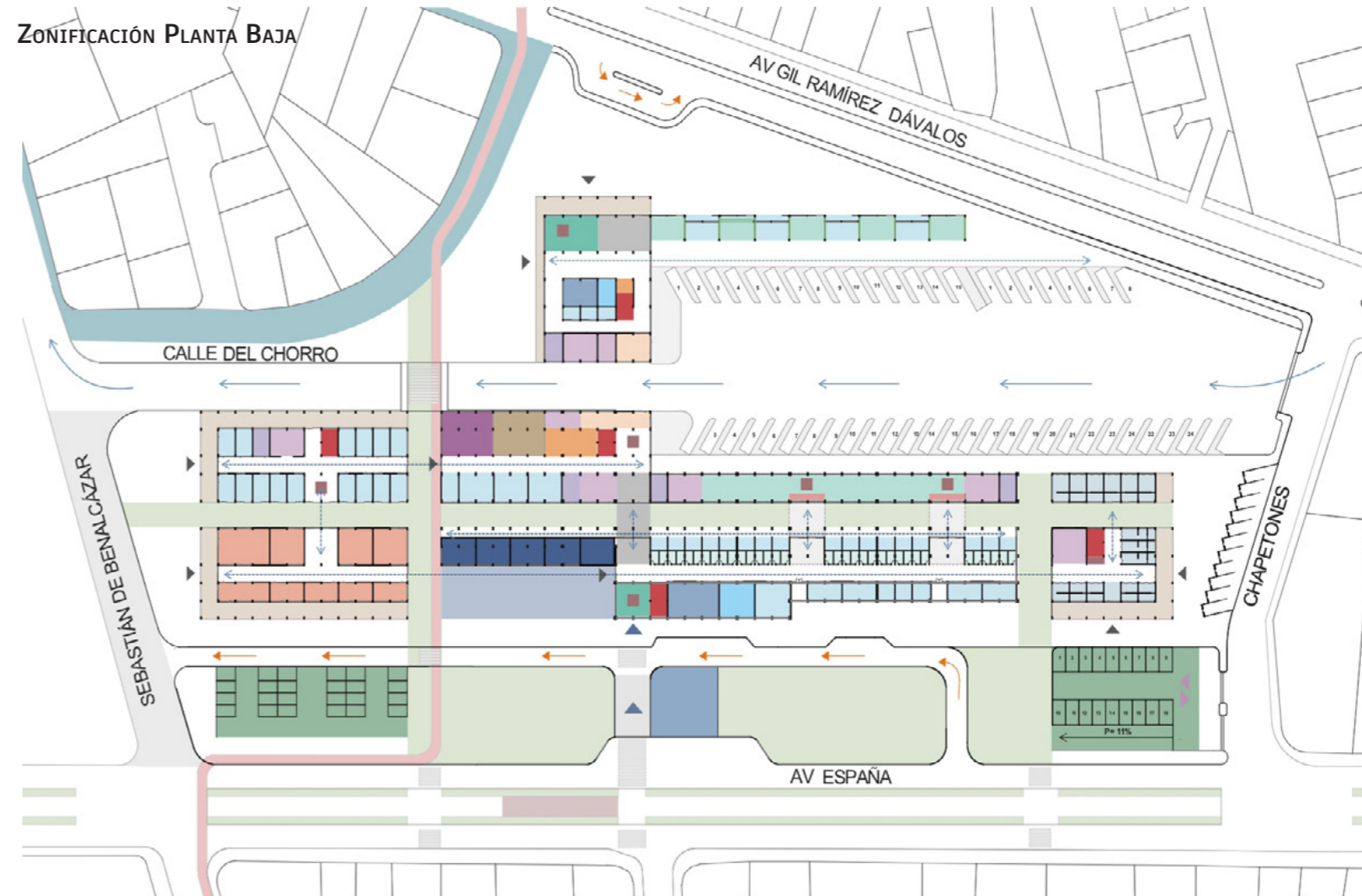
El proyecto apunta a transformar el espacio público, **eliminando barreras** conformándose como una extensión hacia los nodos y corredores verdes planteados, a modo de una conexión hacia la ciudad. **Combinado entre superficies** de pavimento rígido y piso permeable, basado en rehabilitar espacios físicos e inclusivos, fomentar áreas de espacio público y recuperar áreas verdes. Todo esto manteniendo el orden, modulación y ritmo de la parte arquitectónica nueva y preexistente.



0 5 10 20 m

Figura 123. Modulación de plazas y volúmenes nuevos. Fuente propia

ZONIFICACIÓN PLANTA BAJA



0 5 10 20 m

Figura 124. Zonificación en planta Baja. Fuente propia

- Vestibulo principal
- Sala de espera intercantonal - inte
- Taquillerías cooperativas
6 Intracantonal
26 Interprovincial
- Comercios
Zona bancaria
Artesanías
- Restaurantes
- Isla de Información
- Filtros de entrada a dársenas
Controles entrada y equipaje
- Circulación vertical y ductos
- Zona maternidad
- Sanitarios
- Consultorio médico
- Salas de espera general
- Movilidad como servicio
- Información turística
- Paquetería
- Eje verde / zonas verdes
- Casilleros transportistas
Garita de control salida
- Encargos
- Plaza del zapatero
- Zona infantil
- Portales / corredores
- Dársenas
- Estacionamientos carga y taxis
- Estación tranvía
- Oficinas de pagos EMOV
- Ciclovía

ZONIFICACIÓN PRIMERA PLANTA ALTA

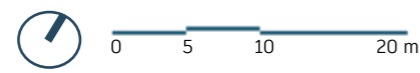
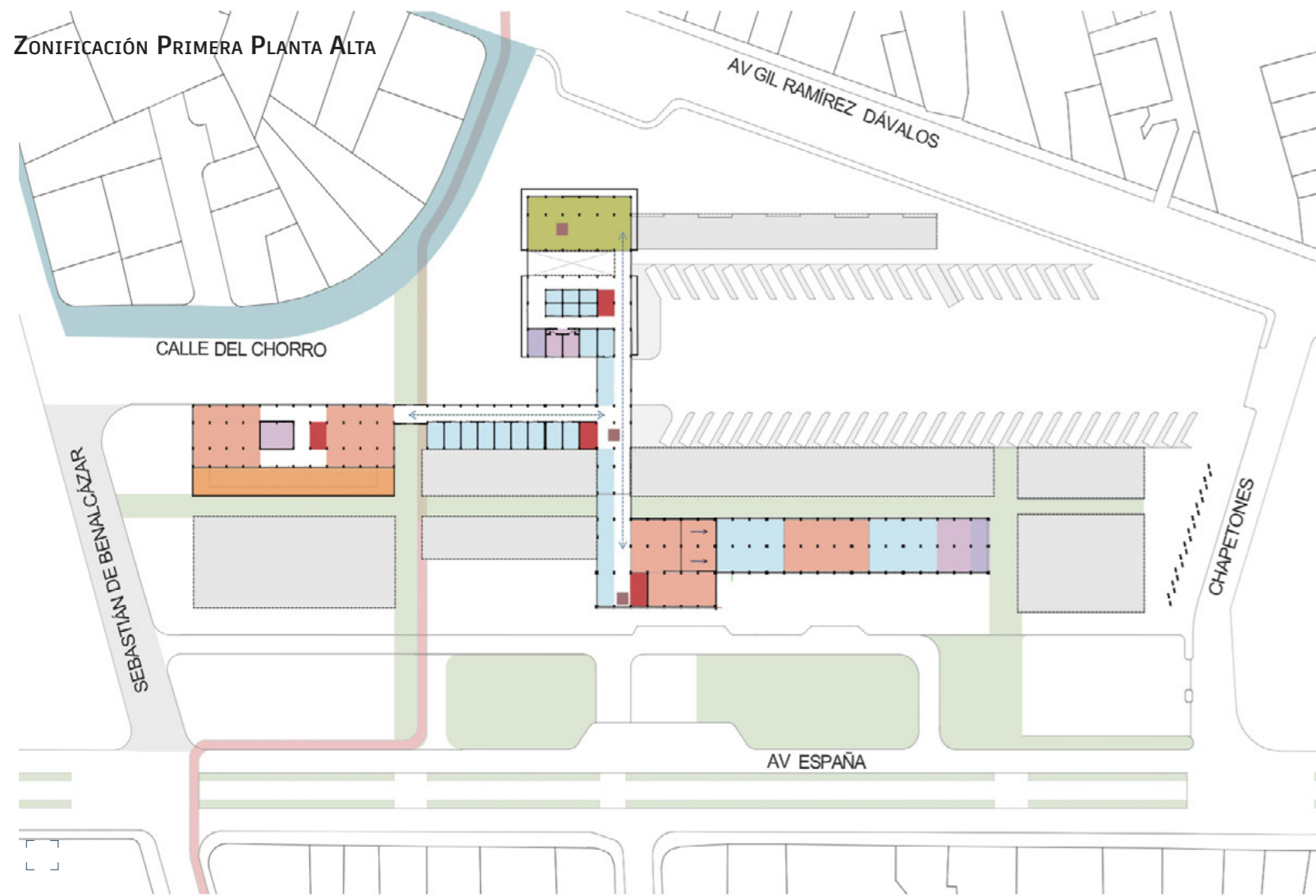


Figura 125. Zonificación en Primera planta alta. Fuente propia

- Circulación vertical y ductos
- Zona maternidad
- Sanitarios
- Restaurantes
- Isla de información
- Comercios
Zona bancaria
Artesanías
- Terrazas de comida
- Oficinas de administración del Terminal Terrestre
- Circulación interna

ZONIFICACIÓN SEGUNDA PLANTA

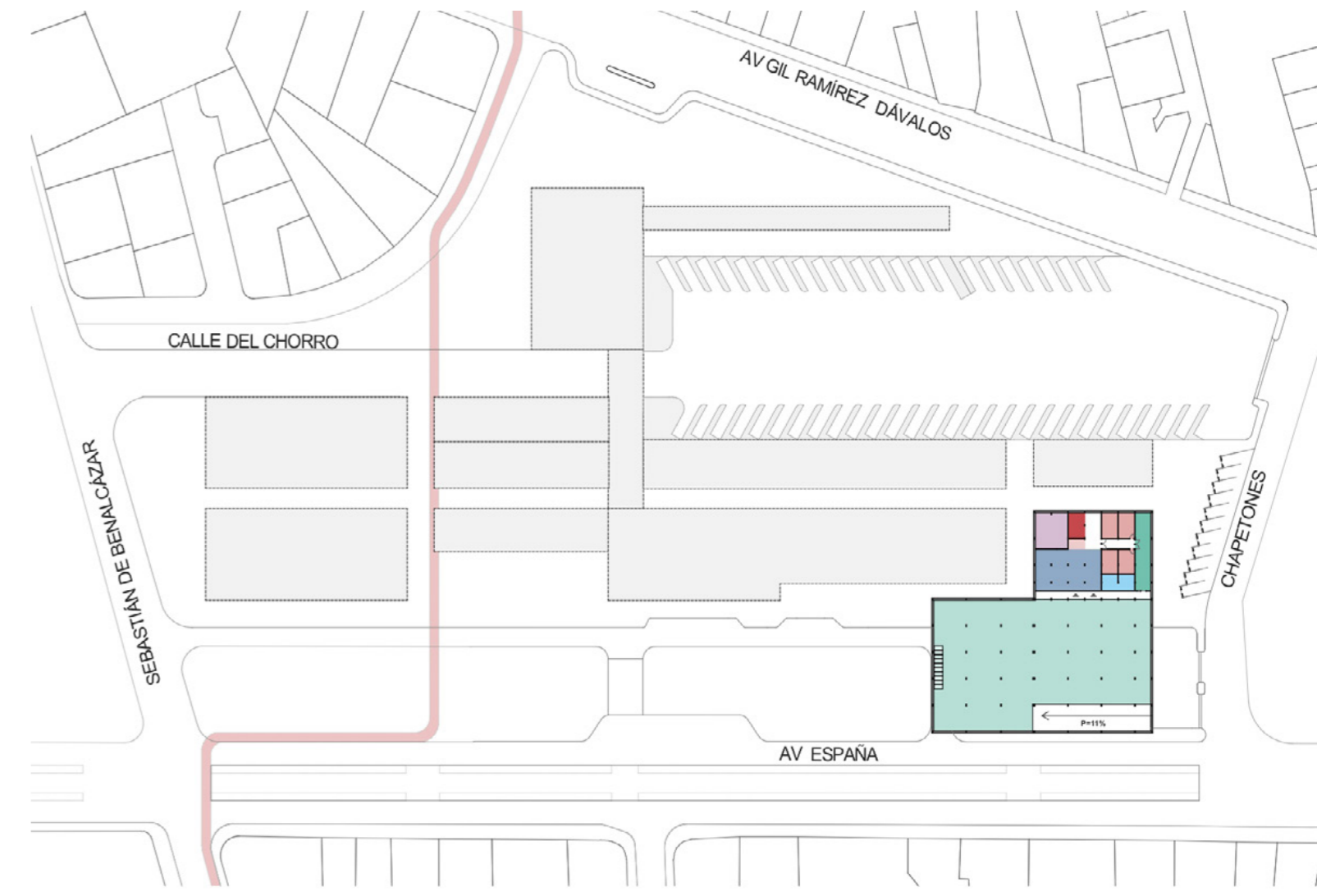


Figura 126. Zonificación en subsuelo. Fuente propia

- Sanitarios
- Isla de información
- Cuarto de máquinas
- Vestibulo de entrada subterráneo
- Bodega de personal limpieza
- Bodegas
- Estacionamiento vehicular
- Estacionamiento motorizado

5.4 PROPUESTA FUNCIONAL

PROPUESTA GENERAL

El proyecto está conformado por 5 zonas:

Zona A: Pabellón de desembarque con zonas de comercio y espacio cultural, anclado al equipamiento con salida hacia la Av. Gil Ramírez Dávalos.

Zona B: es el espacio de comunicación entre módulos nuevos y el preexistente.

Zona C: comprende la plaza comercial y patio de comidas.

Zona D: es la edificación preexistente, la cual se ha conservado el aspecto formal del volumen.

Zona E: Consta de paqueterías y zonas de carga del Terminal Terrestre.



Figura 127. Emplazamiento propuesto. Fuente propia

PLANTA BAJA GENERAL

Está constituida por una sola plataforma, de un solo nivel en donde se encuentra el área de buses, embarque y desembarque, salas de espera, comercios y paquetería.

Todo esto atravesado por un eje verde que acopla murales de cerámica en el recorrido.



0 5 10 20 m

Figura 128. Planta Baja. Fuente propia

LISTADO DE ESPACIOS:

- | | | |
|--|---|-------------------------------------|
| 1. Vestíbulo principal | 9. Sanitarios | 17. Dársenas |
| 2. Sala de embarque | 10. Consultorio médico | 18. Plaza del Zapatero |
| 3. Taquilleras 6 cantonales / 26 interprovinciales | 11. Sala de espera general | 19. Zona infantil |
| 4. Comercios / zona bancaria / artesanías | 12. Movilidad como servicio | 20. Estacionamiento carros de carga |
| 5. Restaurantes | 13. Información turística | 21. Estacionamiento Taxis |
| 6. Isla de Información | 14. Paquetería | 22. Encargos / guardería de maletas |
| 7. Circulación vertical y ductos | 15. Eje Verde | |
| 8. Zona Maternidad | 16. Casilleros transportistas + Garita de control de salida | |



Figura 129. Entrada Principal desde Av. España. Fuente propia

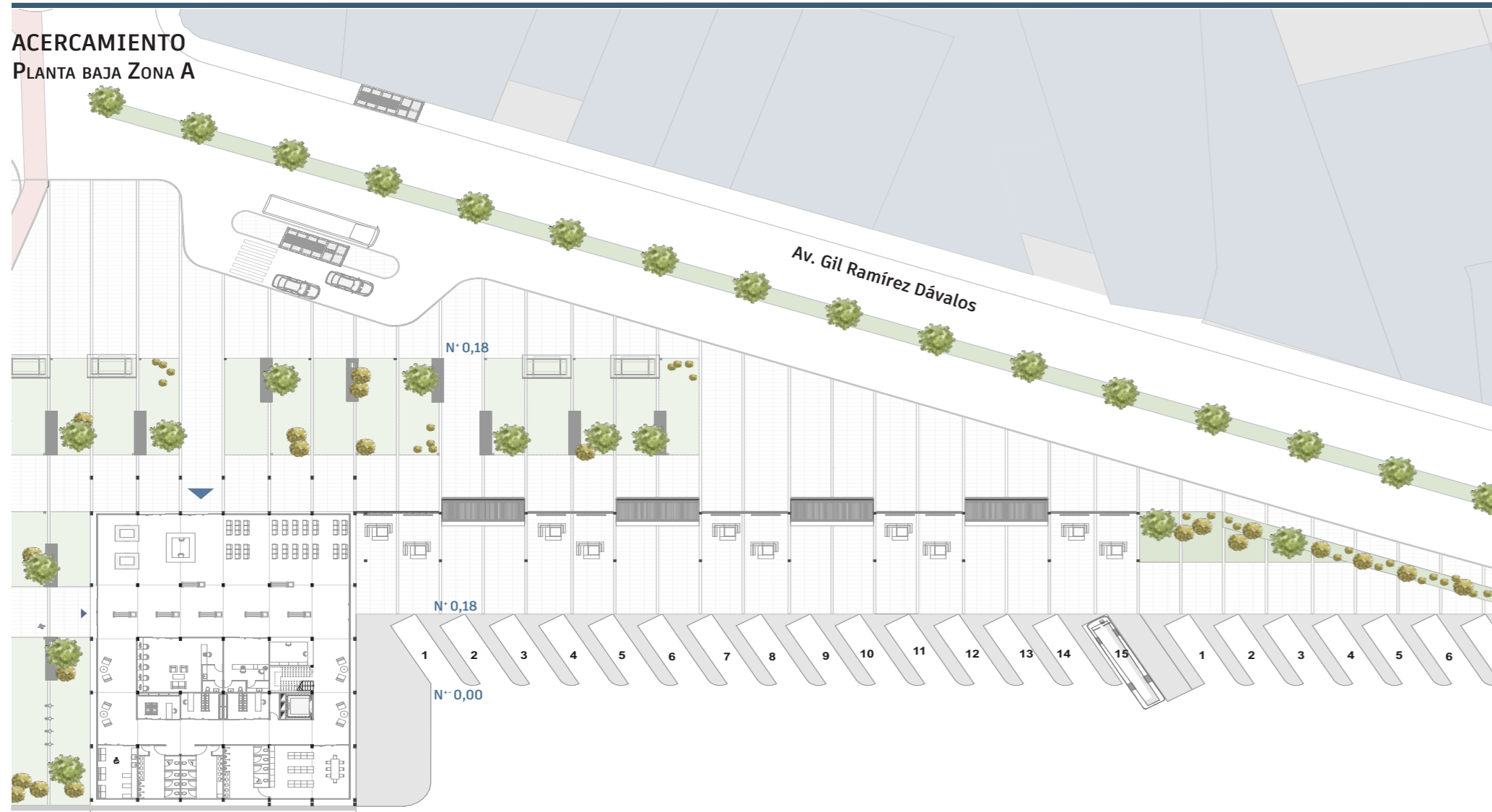


Figura 130. Planta baja Zona A. Fuente propia



Figura 131. Vista plaza Calle Gil Ramírez Dávalos, parte posterior del Terminal Terrestres. Fuente propia



Figura 132. Planta baja Zona B-D. Fuente propia

ACERCAMIENTO
PLANTA BAJA ZONA B-D

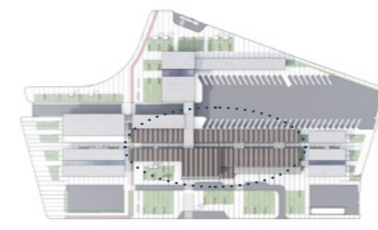


Figura 133. Salida de bus, atravesada por un recorrido peatonal. Fuente propia



**ACERCAMIENTO
PLANTA BAJA ZONA C**

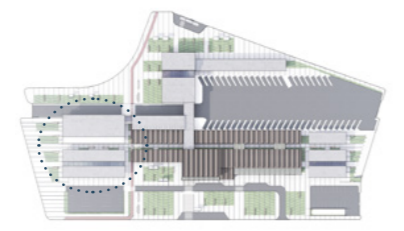


Figura 135. Plaza Comercial, Fachada principal, zona C. Fuente propia

**ACERCAMIENTO
PLANTA BAJA ZONA E**

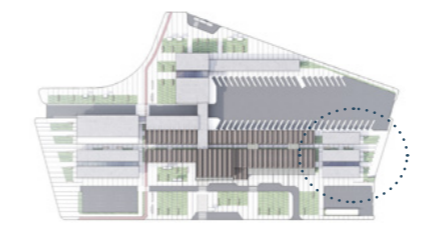


Figura 136. Paquetería, Fachada principal, zona E. Fuente propia



Figura 137. Planta baja Zona E. Fuente propia

PRIMERA PLANTA ALTA

Todos los bloques nuevos están unidos en la primera planta alta a la preexistencia, en donde se puede encontrar una plaza comercial y las oficinas administrativas.



Figura 138. Primera Planta Alta. Fuente propia

LISTADO DE ESPACIOS:

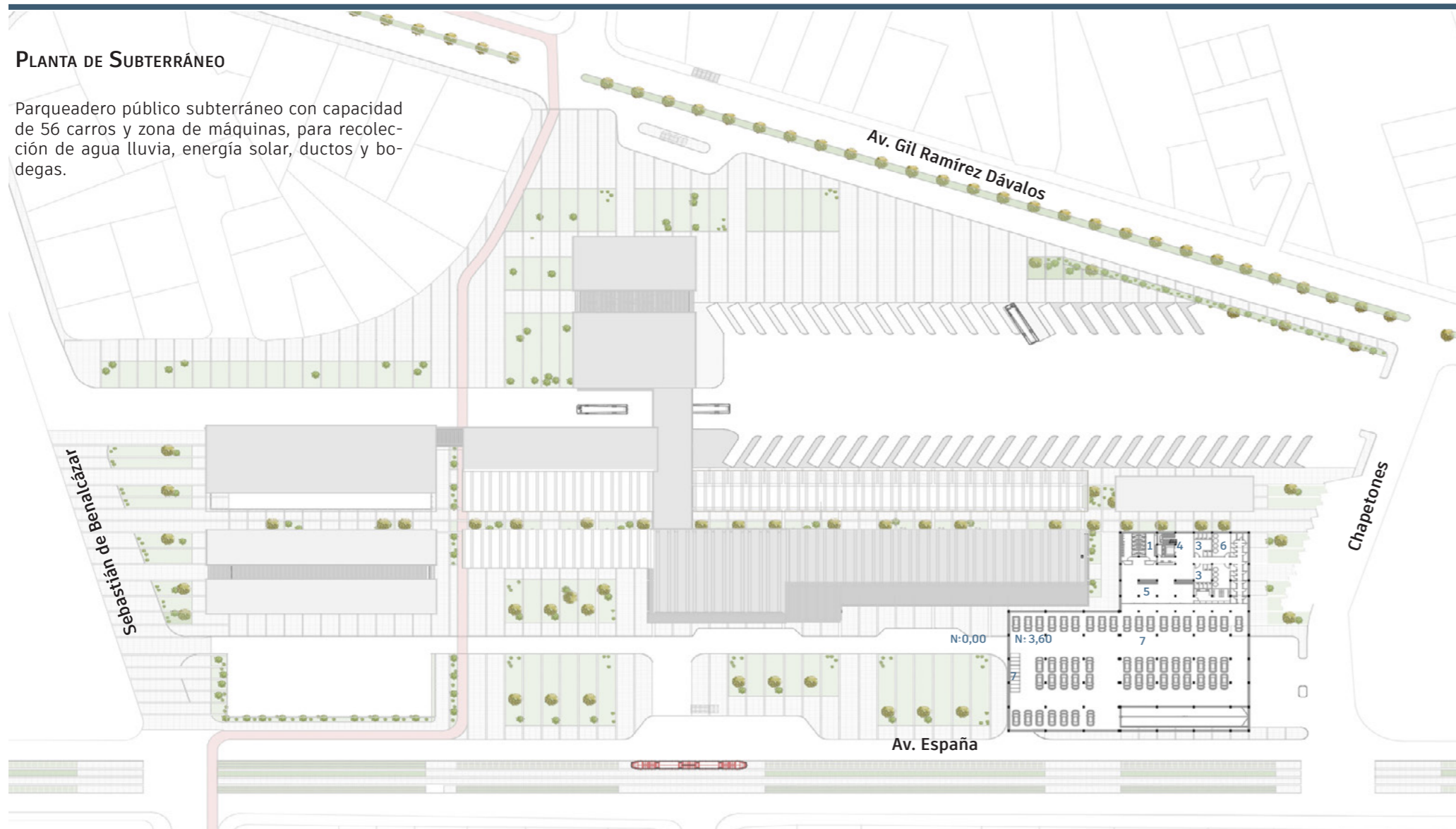
1. Circulación vertical y ductos
2. Zona maternidad
3. Sanitarios
4. Restaurantes
5. Isla de información
6. Comercios / zona bancaria / artesanías
7. Terraza de uso múltiple
8. Oficinas EMOV



Figura 139. Plaza vista desde la calle el Chorro (peatonal). Fuente propia

PLANTA DE SUBTERRÁNEO

Parqueadero público subterráneo con capacidad de 56 carros y zona de máquinas, para recolección de agua lluvia, energía solar, ductos y bodegas.



0 5 10 20 m

Figura 140. Planta Subterráneo. Fuente propia

LISTADO DE ESPACIOS:

1. Sanitarios
2. Isla de información
3. Cuarto de máquinas
4. Circulación vertical y ductos
5. Vestíbulo de entrada subterráneo
6. Bodegas
7. Estacionamiento vehicular
8. Estacionamiento motos



Figura 141. Andenes dentro del Terminal Terrestre Fuente propia

5.5 PROPUESTA TÉCNICA

SECCIONES



El proyecto mantiene una **horizontalidad marcada** tanto en la preexistencia como en los nuevos volúmenes.

A su vez, se crea un **contraste con la vegetación alta** del eje verde que atraviesa el proyecto marcando la verticalidad al igual que las columnas.

En cuanto a las **cubiertas de los bloques nuevos**, se alinean a un nivel más bajo con relación a la fachada principal de la preexistencia.

Y en la parte posterior del terminal con un bloque de dos pisos que se **adapta al contexto y normas a nivel de altura**.

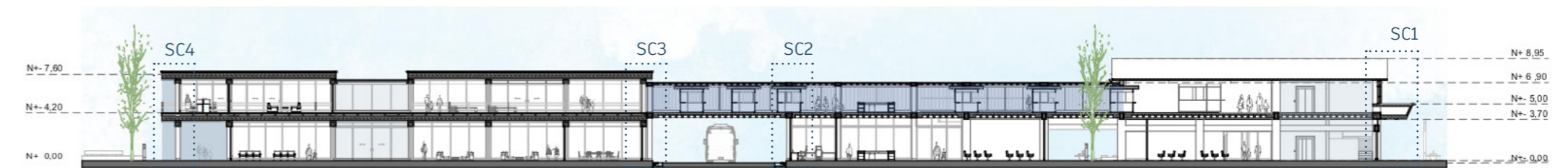


Figura 142. Sección Transversal B-B. Fuente propia

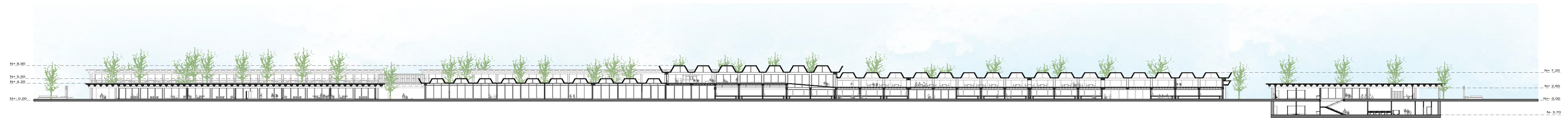


Figura 143. Sección Longitudinal A-A. Fuente propia

CONFRONTACIÓN SECCIÓN CONSTRUCTIVA + ALZADO +
AXONOMETRÍA

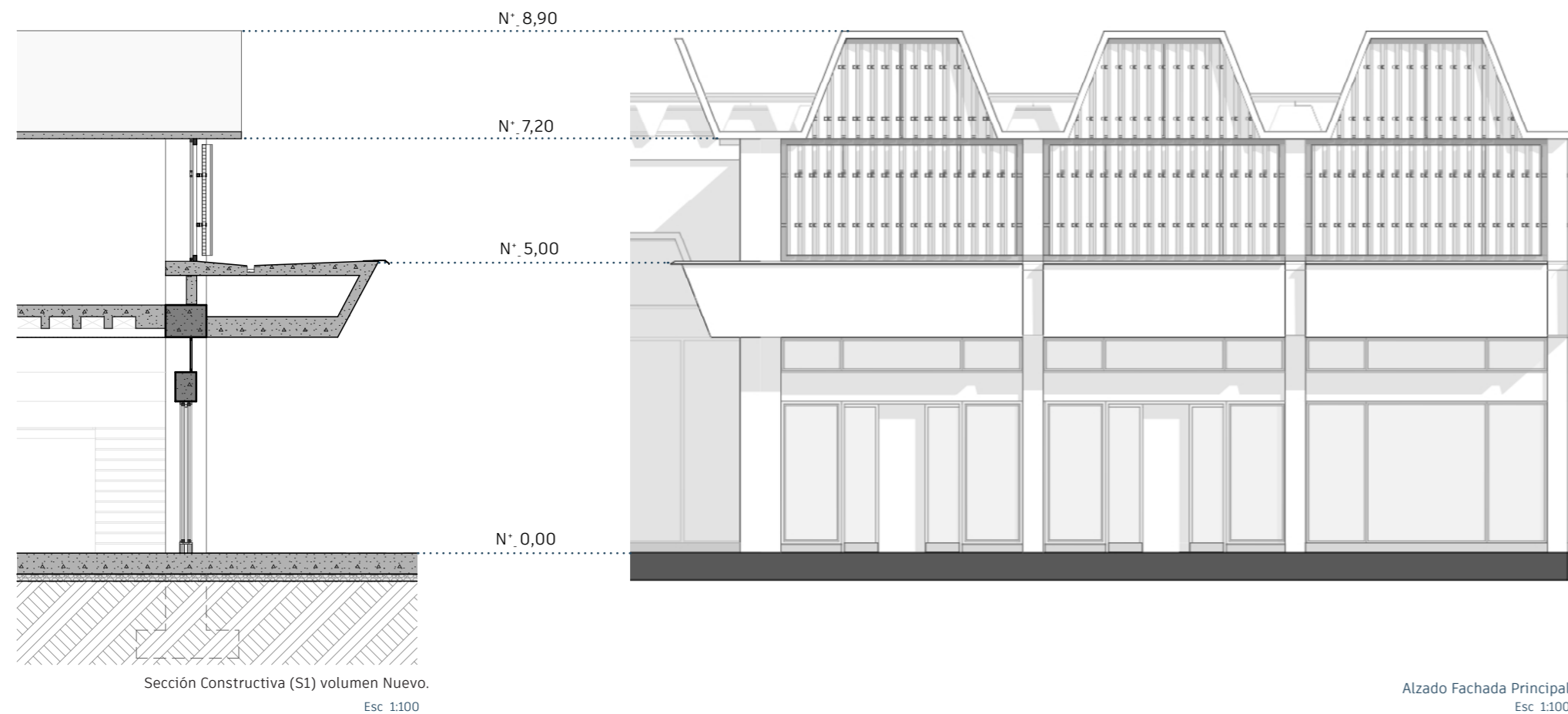
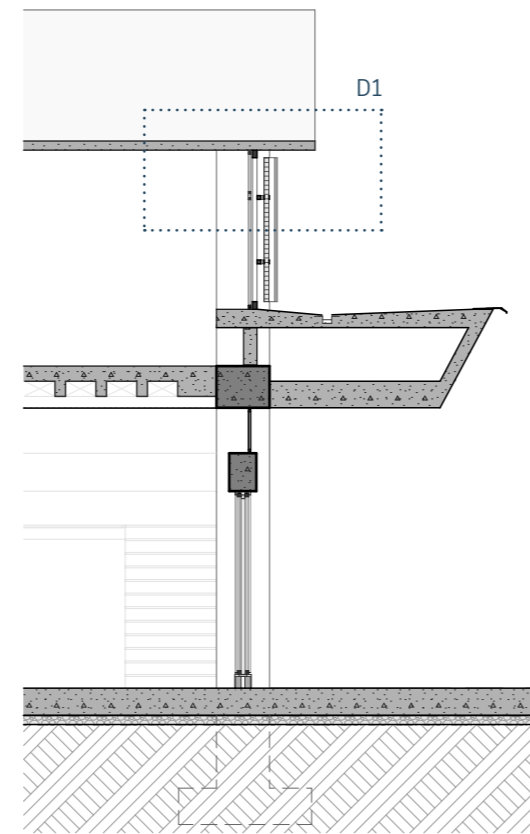
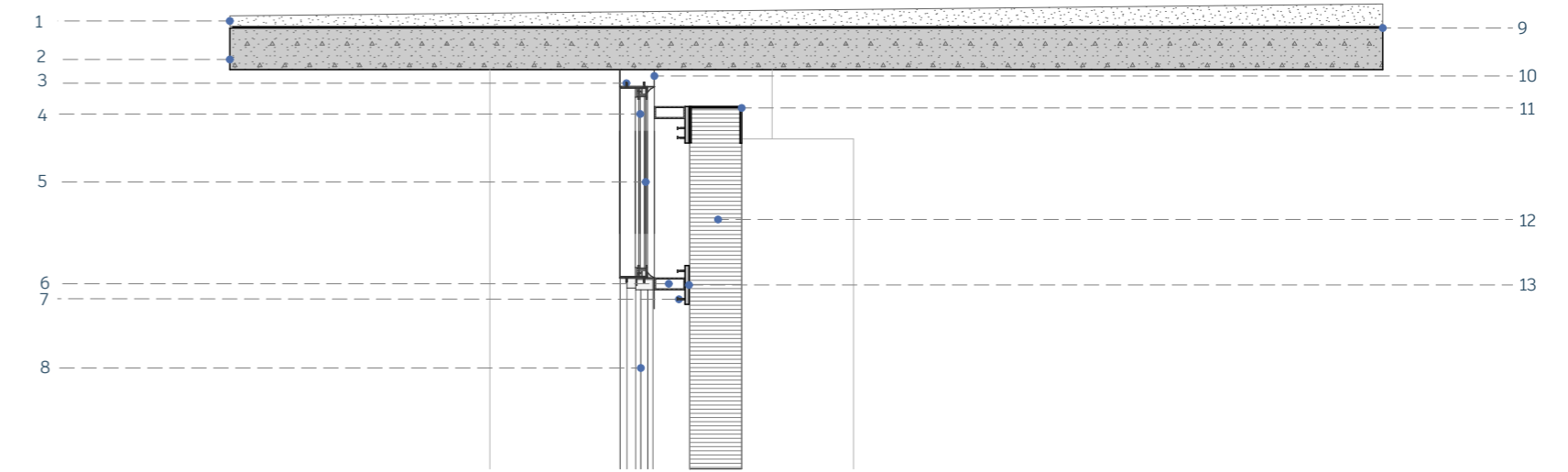


Figura 144. Axonometría sección constructiva. Fuente propia

DETALLES CONSTRUCTIVOS

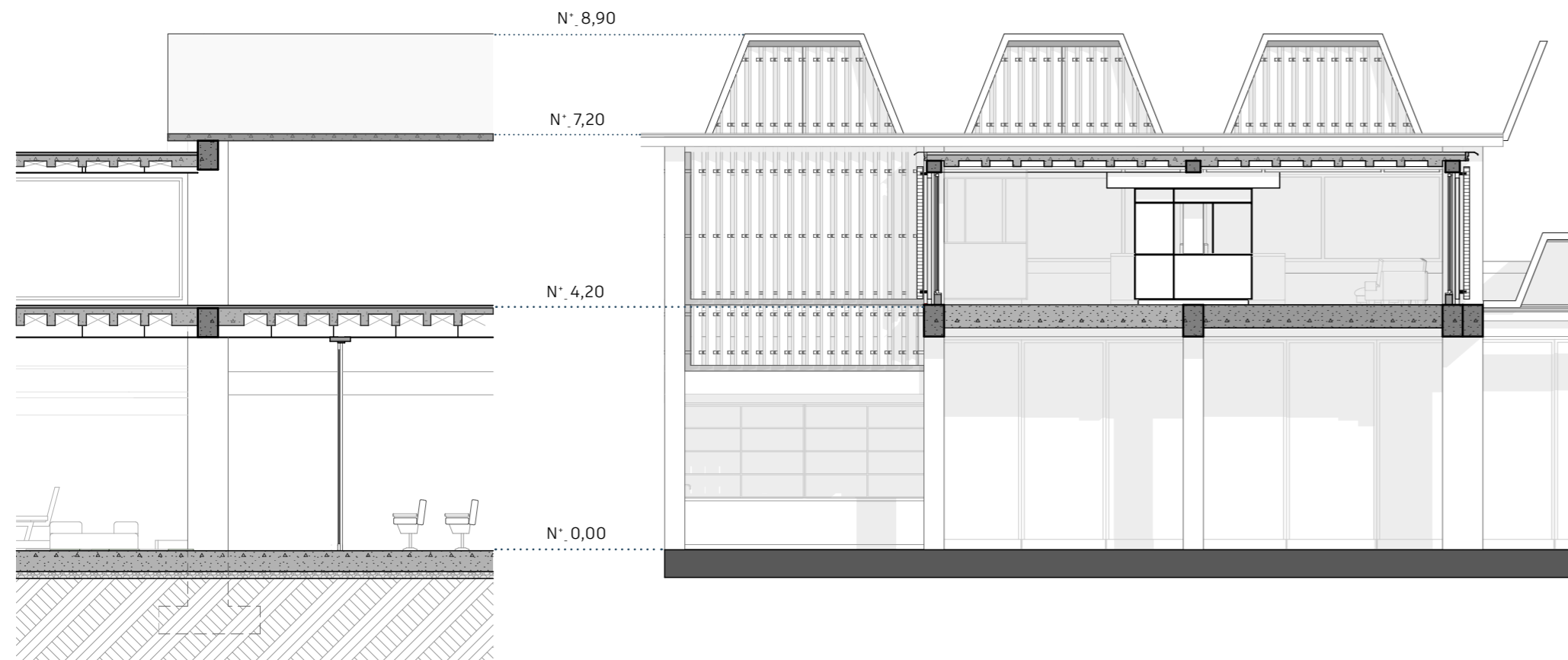


Sección Constructiva Fachada principal



- | | | | | | |
|----|--|----|--|-----|--|
| 1. | Hormigón pobre, pendiente de 2% | 6. | Perfil de acero hueco de 10x15mm | 10. | Perfil de acero tipo C sujeto a lamina de madera |
| 2. | Cubierta estructural de hormigón 240 kg/cm ² | 7. | Tornillos T2 con alas para hoja metálica de 3 | 11. | Cortinero |
| 3. | Perno de anclaje para acero, punta mecha | 8. | Carpintería metálica puesta de vidrio Piso techo, recubierta por quebrasoles de madera | 12. | Quebrasol de madera móvil 10 x 15 cm a 45° |
| 4. | Carpintería metálica puesta de vidrio Piso techo, recubierta por lamina de madera. | 9. | Lámina impermeabilizante | 13. | Platina de acero sujeto a perfil tipo C. |
| 5. | Vidrio e= 6mm | | | | |

CONFRONTACIÓN SECCIÓN CONSTRUCTIVA + ALZADO +
AXONOMETRÍA



Sección Constructiva encuentro puente con preexistencia.

Esc 1:100

Alzado encuentro con bloque de preexistencia

Esc 1:100

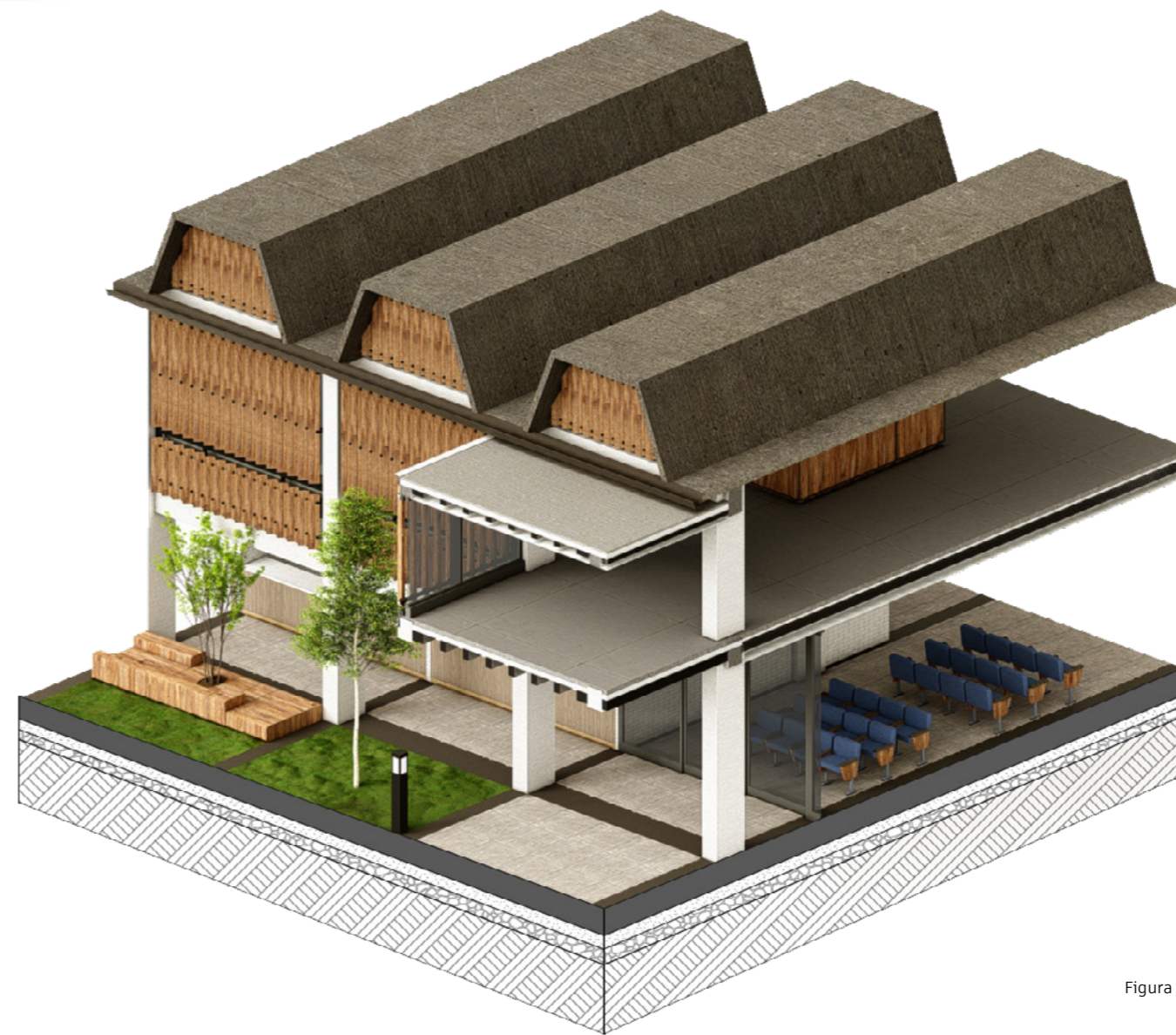
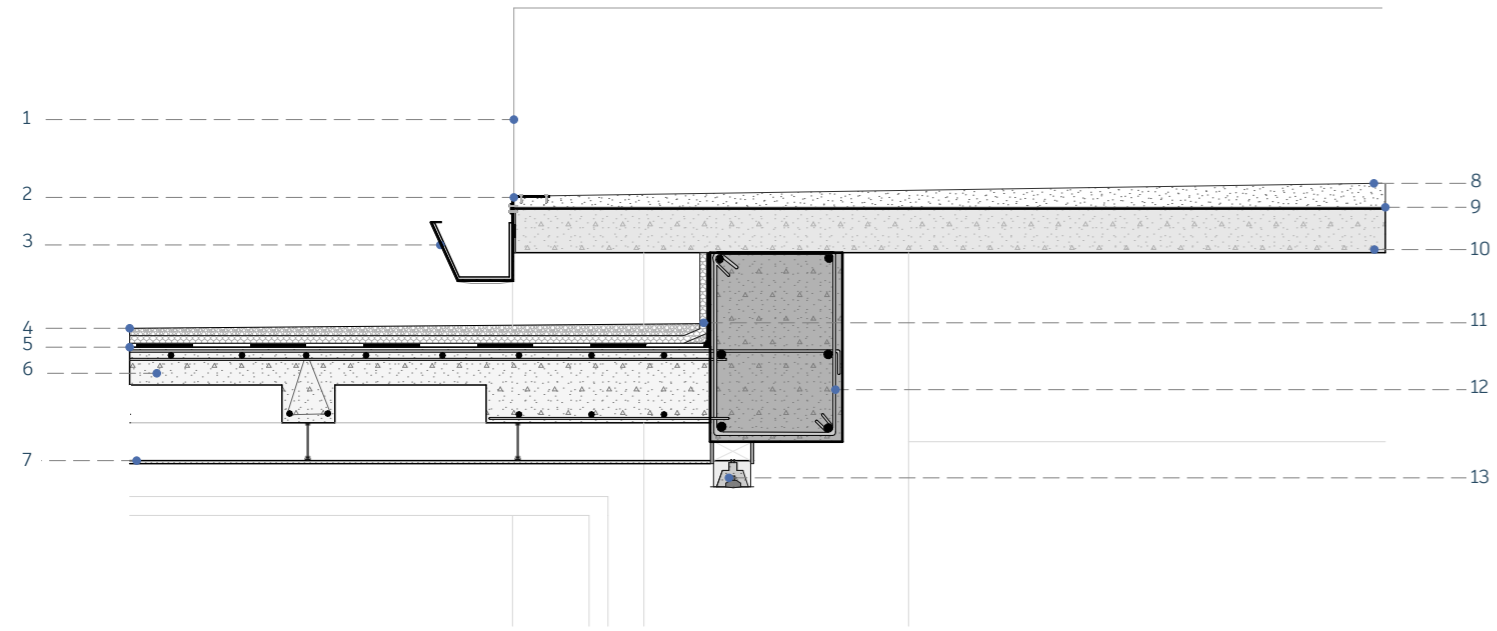
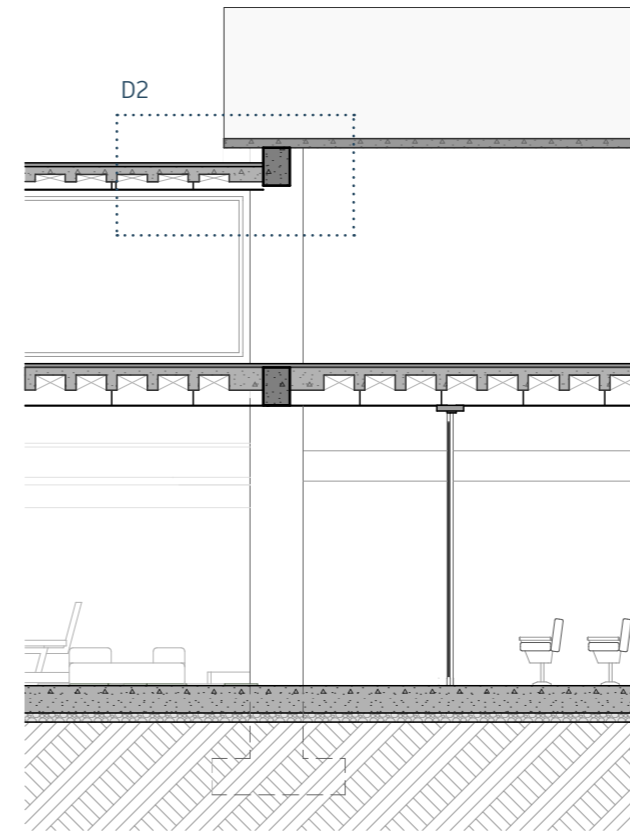


Figura 145. Axonometría Sección Constructiva . Fuente propia



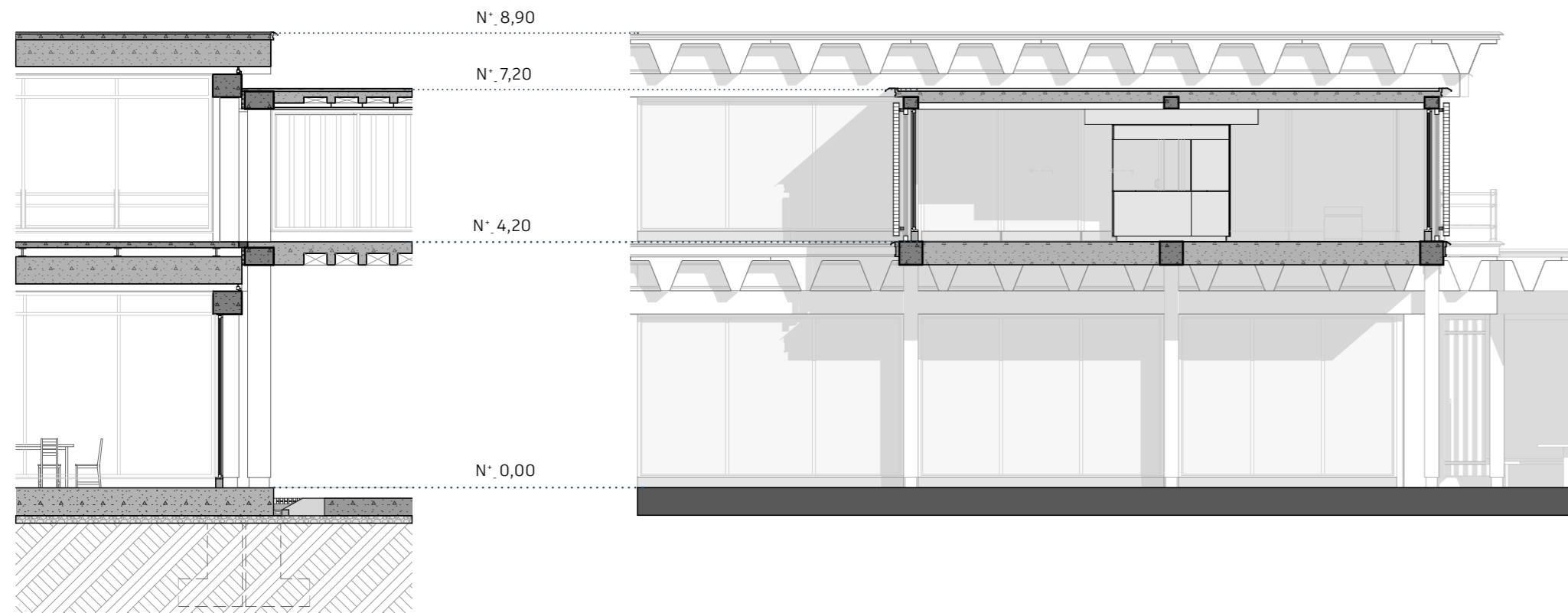
- | | | |
|--|--|---|
| 1. Cubierta estructural de hormigón 240 kg/cm ² | 6. Loza de homigón 240 kg/cm ² , casetonada 40x40x20 cm | 10. Cubierta estructural de hormigón 240 kg/cm ² |
| 2. Perfil metalico en L, que sostiene canal de agua | 7. Cielo razo, plaza yeso cartón e= 8mm | 11. Aislante N III L |
| 3. Canal de agua 20 x 15 cm | 8. Hormigón pobre, pendiente de 2% | 12. Parrilla losa, estibos diametro = 10mm |
| 4. Grava de protección, pendiente 2% | 9. Lámina impermeabilizante | 13. Luminaria |
| 5. Lámina impermeabilizante, para cara exterior pa nel cubierta - Filtro tipo typar. Contrarestar la humedad, inpedir el paso del agua lluvia. | | |

Detalle D2 Encuentro cubierta Volumen antiguo + cubierta puente de conexión
Esc 1:20



Sección Constructiva (S2)
Esc 1:100

CONFRONTACIÓN SECCIÓN CONSTRUCTIVA + ALZADO +
AXONOMETRÍA



Sección Constructiva de junta constructiva puente bloque nuevo

Esc 1:100

Alzado encuentro con bloque nuevo

Esc 1:100

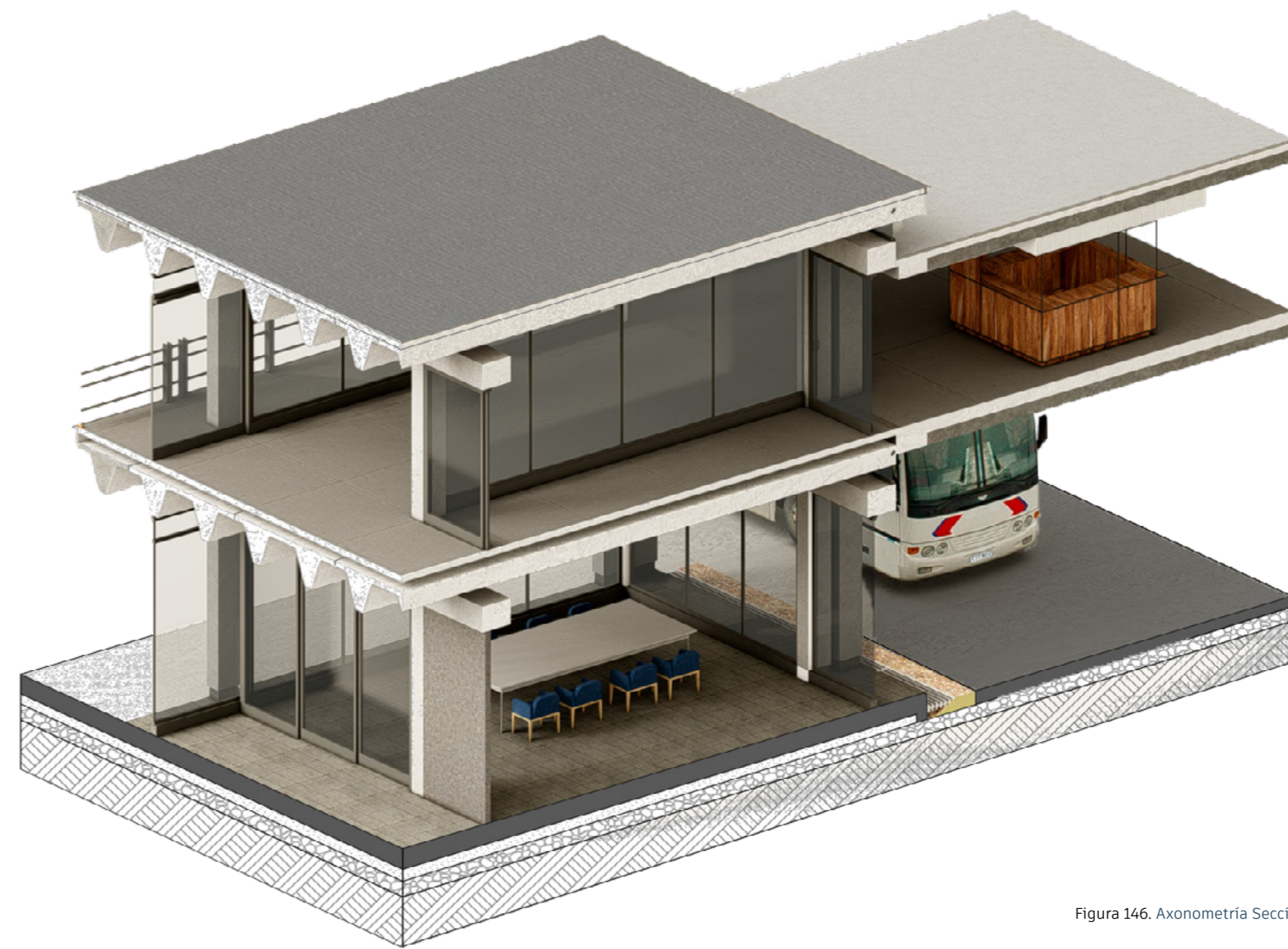
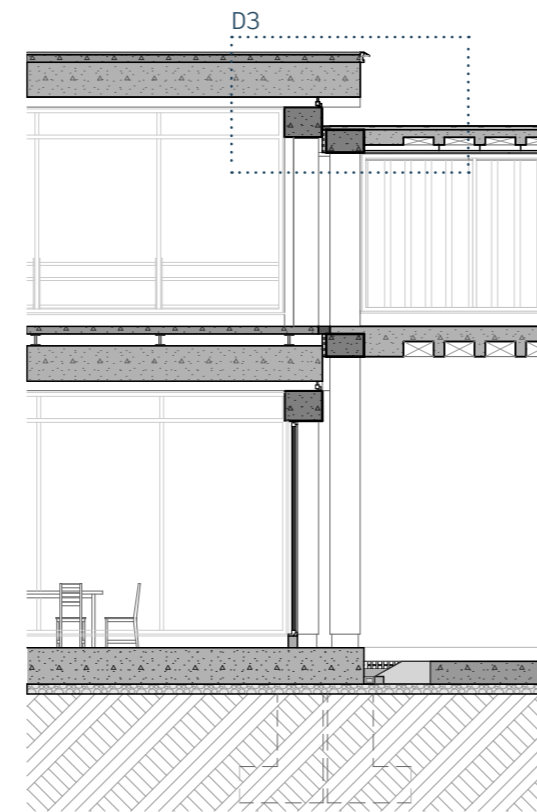
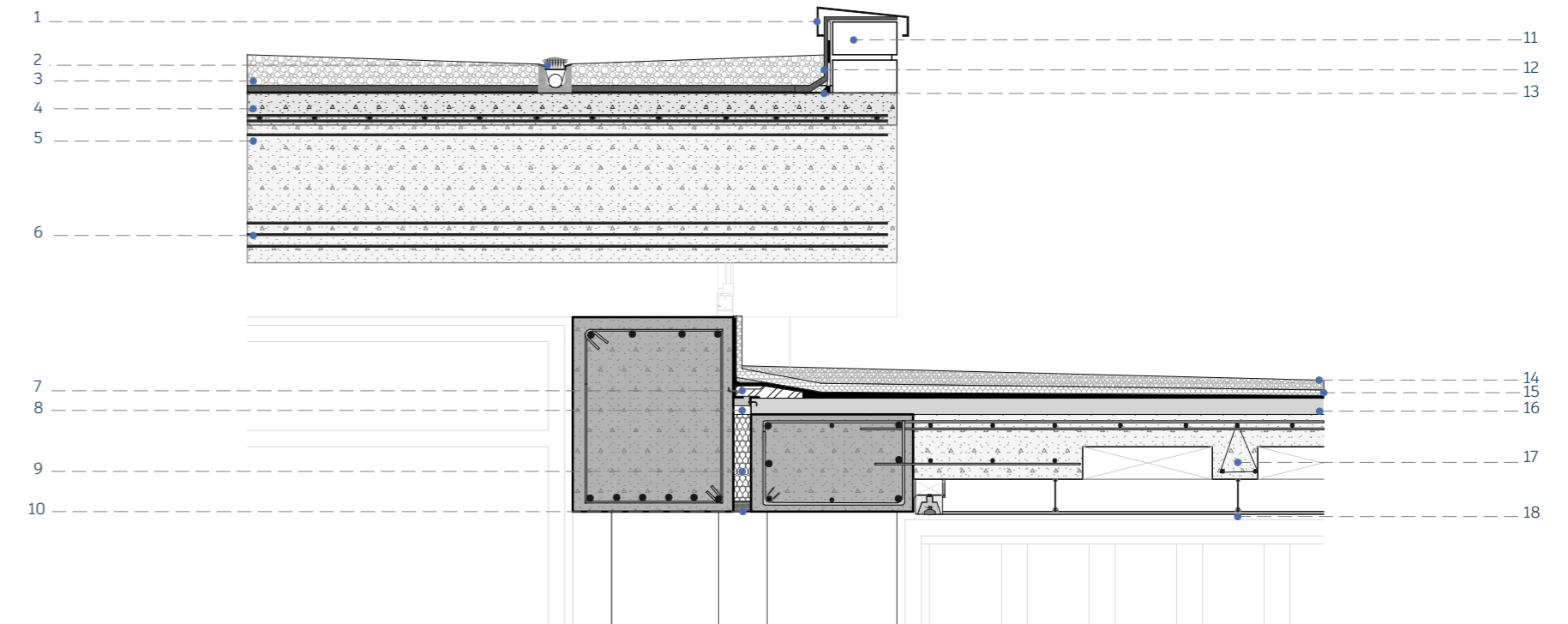


Figura 146. Axonometría Sección Constructiva. Fuente propia

DETALLES CONSTRUCTIVOS



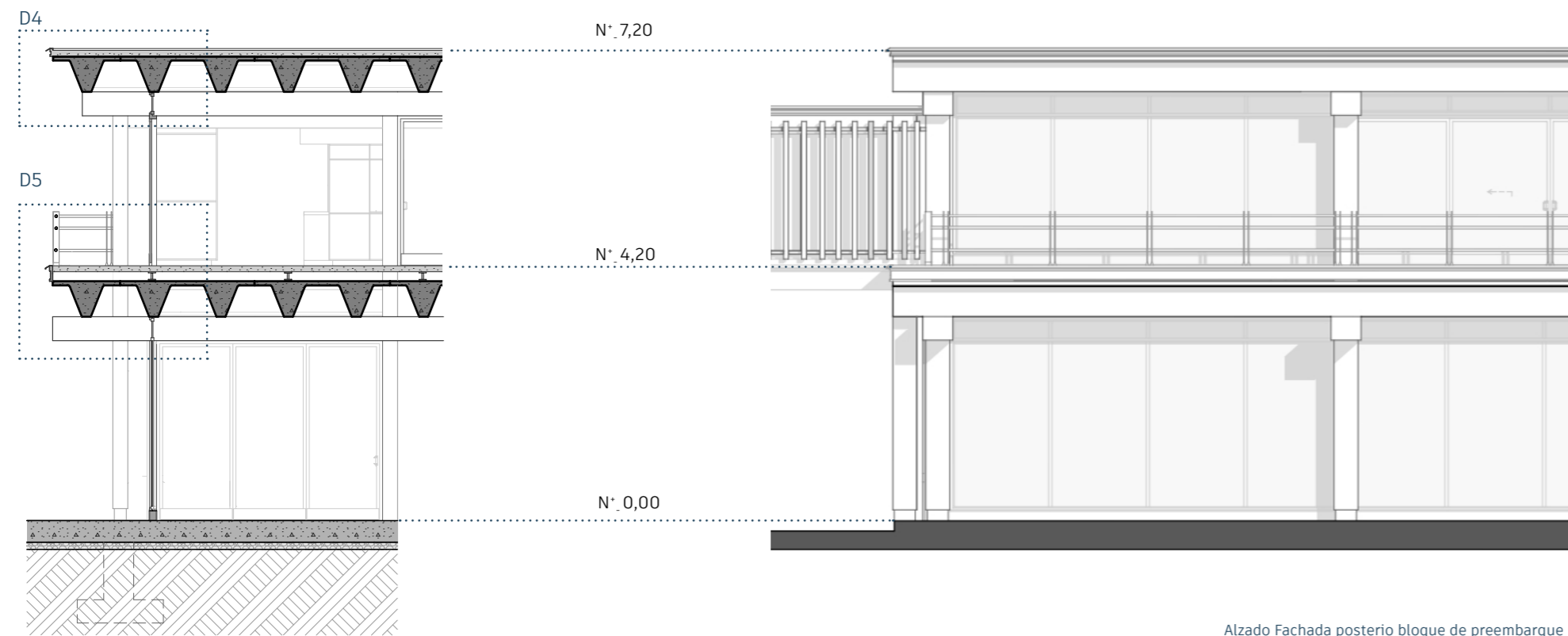
Sección Constructiva S3 + Encuentro puente con bloque nuevo
Esc 1:100



- | | | | | | |
|----|---|-----|---------------------------------------|-----|--|
| 1. | Goterón | 7. | Placa deslisante | 13. | Lámina impermeabilizante, para cara exterior pa
nel cubierta - Filtro tipo typar. Contrarestar la hu
medad, impedir el paso del agua lluvia. |
| 2. | Rejiila / Tubo PVC 3" | 8. | Sellador plástico (masilla moldeable) | 14. | Grava de protección, pendiente 2% |
| 3. | Grava de protección, pendiente 2% | 9. | Poliestireno expandido | 15. | Aislante N III L |
| 4. | Hormigón pobre, pendiente de 2% | 10. | Polimero elastomérico | 16. | Hormigón pobre, pendiente de 2% |
| 5. | Trabe doble "t" de 40cm de alto | 11. | Ladrillo macizo 20 x 10 x 6 cm | 17. | Losa de homigón 240 kg/cm2, casetonada
40x40x20 cm |
| 6. | Parrilla trabe doble t, estibos diametro = 10mm | 12. | Aislante N III L | 18. | Cielo raso yeso cartón e= 8mm |

Detalle D3 + Encuentro puente con bloque nuevo

CONFRONTACIÓN SECCIÓN CONSTRUCTIVA + ALZADO +
AXONOMETRÍA



Sección Constructiva de bloque nuevo, traves doble t
Esc 1:100

Alzado Fachada posterior bloque de preembarque
Esc 1:100

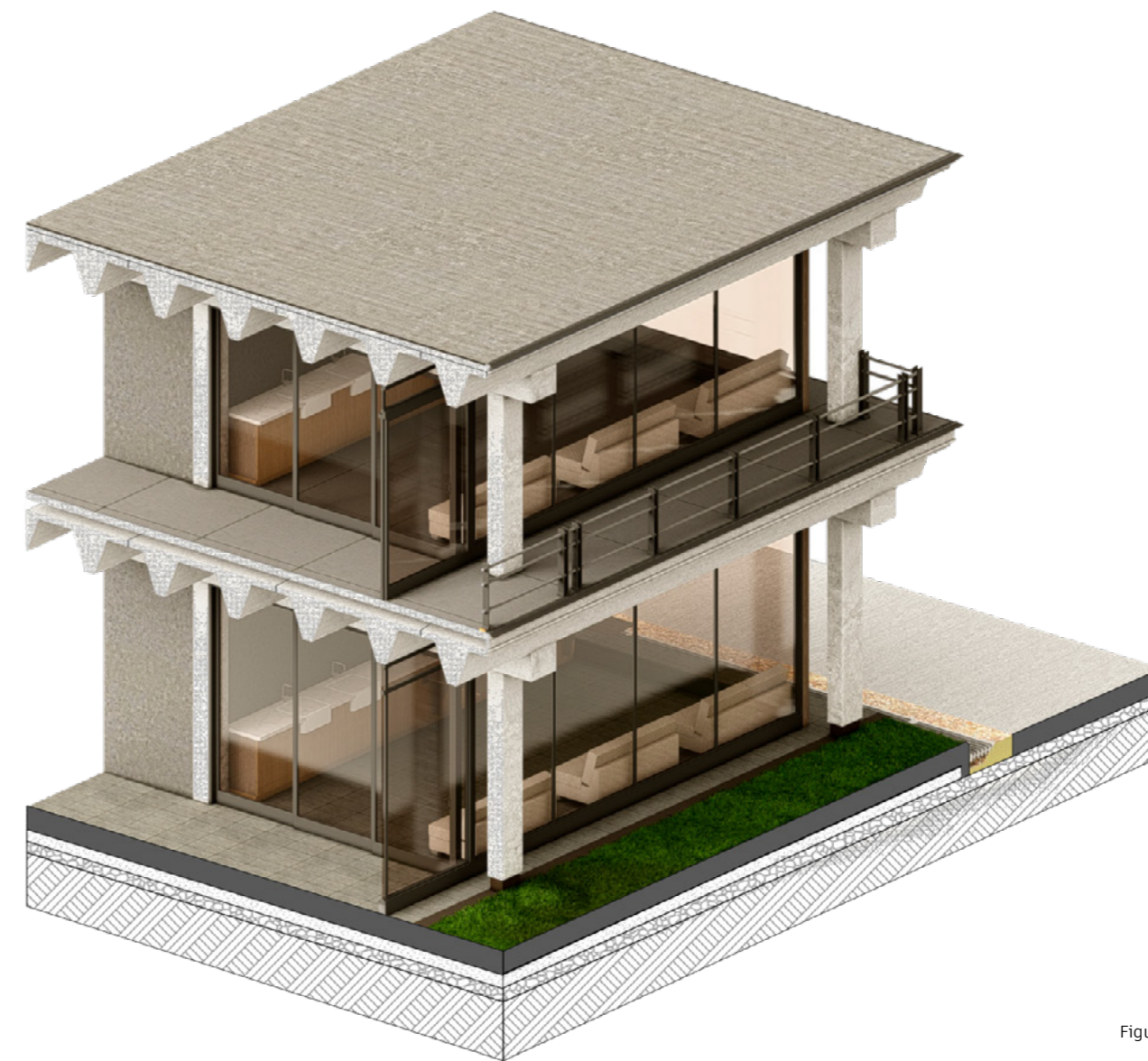
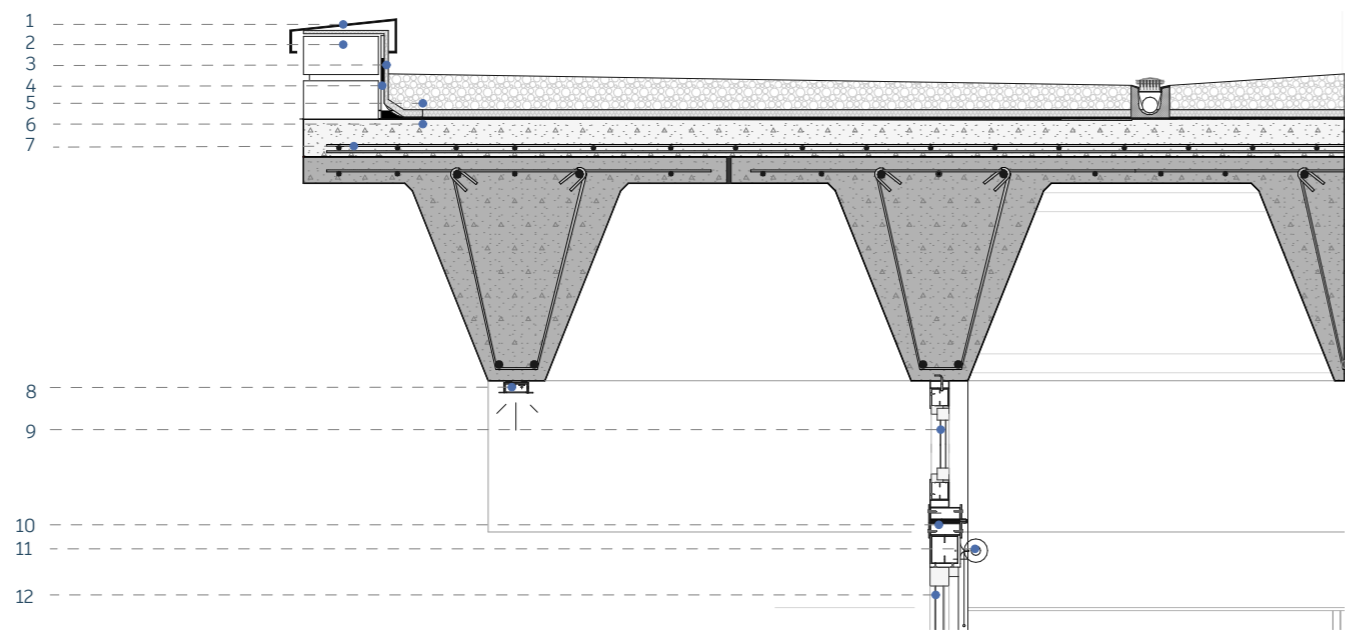


Figura 147. Axonometría Sección Constructiva . Fuente propia

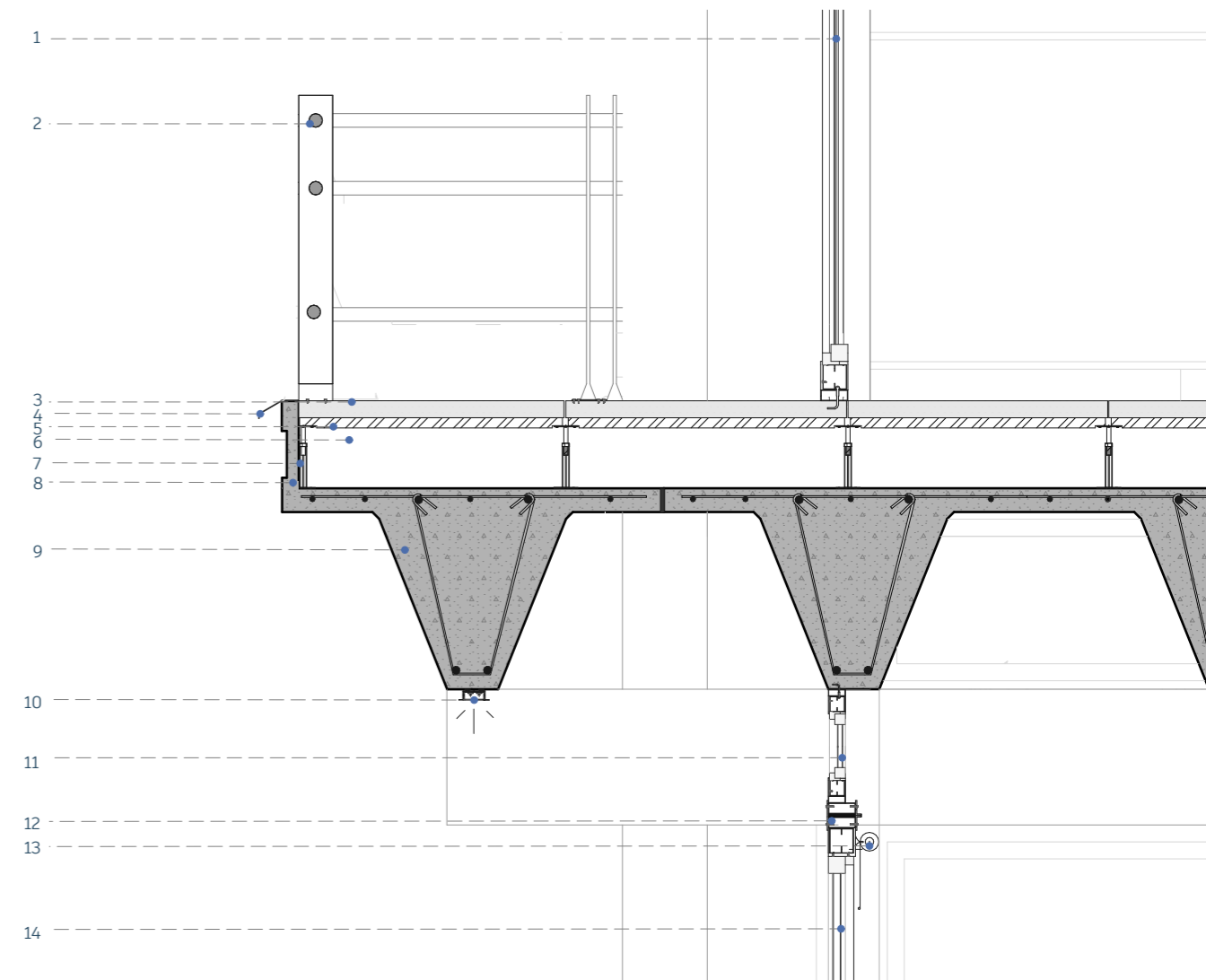


1. Goterón
2. Ladrillo macizo 20 x 10 x 6 cm
3. Aislante N III L
4. Lámina impermeabilizante, para cara exterior pa nel cubierta - Fieltro tipo typar. Contrarestar la hu medad, inpedir el paso del agua lluvia.
5. Grava de protección, pendiente 2%
6. Trabe doble T prefabricado de hormigón

7. Parrilla de trabe T, estibos diametro = 10mm
8. Luminaria led, acoplado al nervio de trabe en T
9. Carpintería Ventana de alto 0,30 cm
10. Platina de acero sujeto a la riel de aluminio con carpintería metálica.
11. Cortinero
12. Vidrio e= 6mm

Detalle D4 Cubierta bloque nuevo
Esc 1:20

1. Carpintería metálica puesta de vidrio piso techo + vidrio e= 6mm
2. Pasano construido con pletinas metálicas de 90 x 10 x 0.5 cm
3. Hormigón pulido con juntas desde los 80 x 80 cm
4. Goterón
5. Vigeta de metal, sostenida por pedestales (Piso Técnico)
6. Cámara de aire destiando a Instalaciones.
7. Pedestal de Metal, sostiene porcelanato
8. Viga de borde de hormigón + Goterón
9. Trabe doble T pretensado, con chapa de hormigón e= 5cm.
10. Luminaria Led, anclada al nervio de trabe
11. Carpintería Ventana de alto 0,30 cm
12. Platina de acero sujeto a la riel de aluminio con carpintería metálica.
13. Cortinero
14. Vidrio e= 6mm



Detalle D5 Entrepiso + traves doble T
Esc 1:20

DETALLE CONSTRUCTIVO

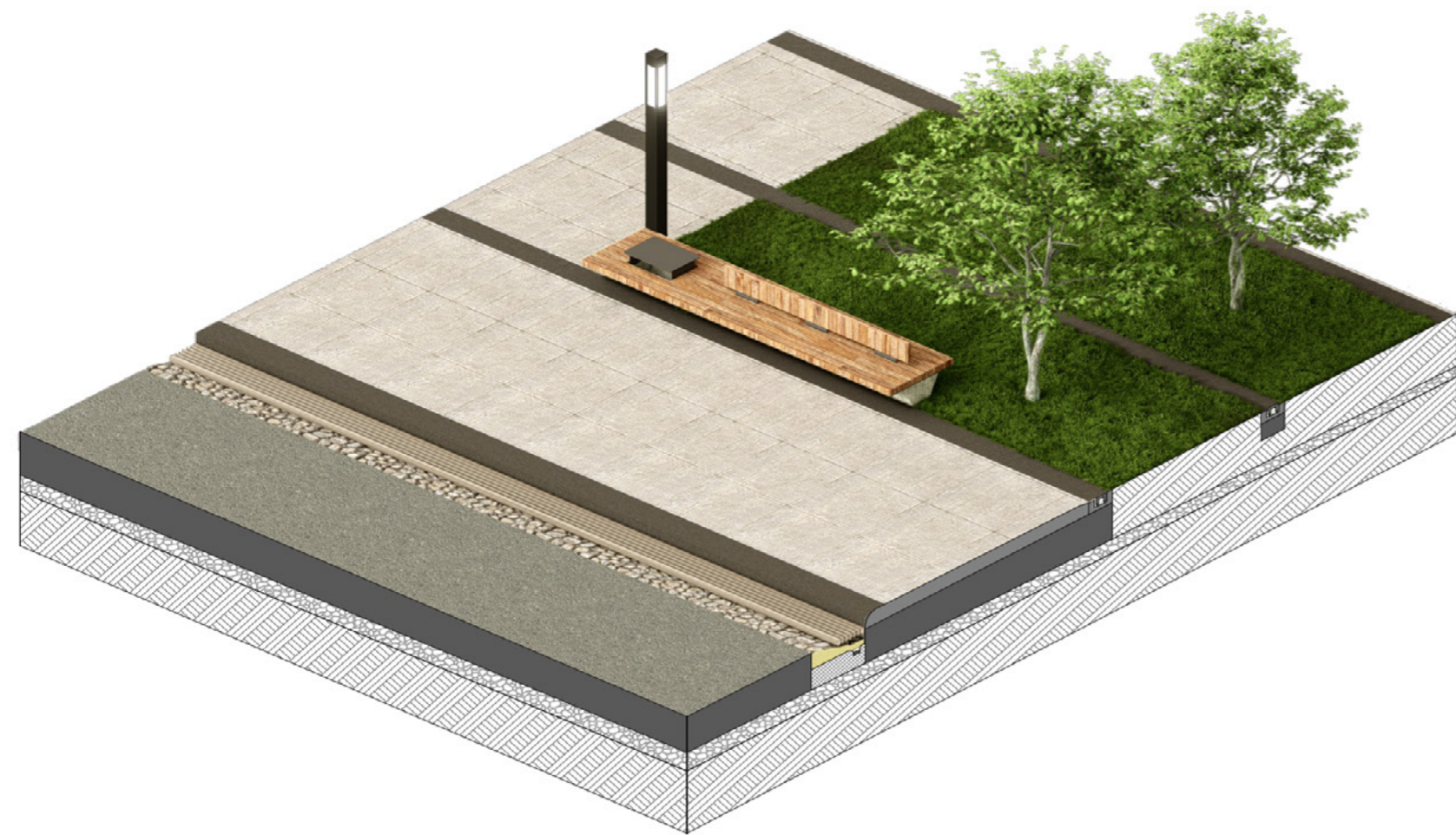
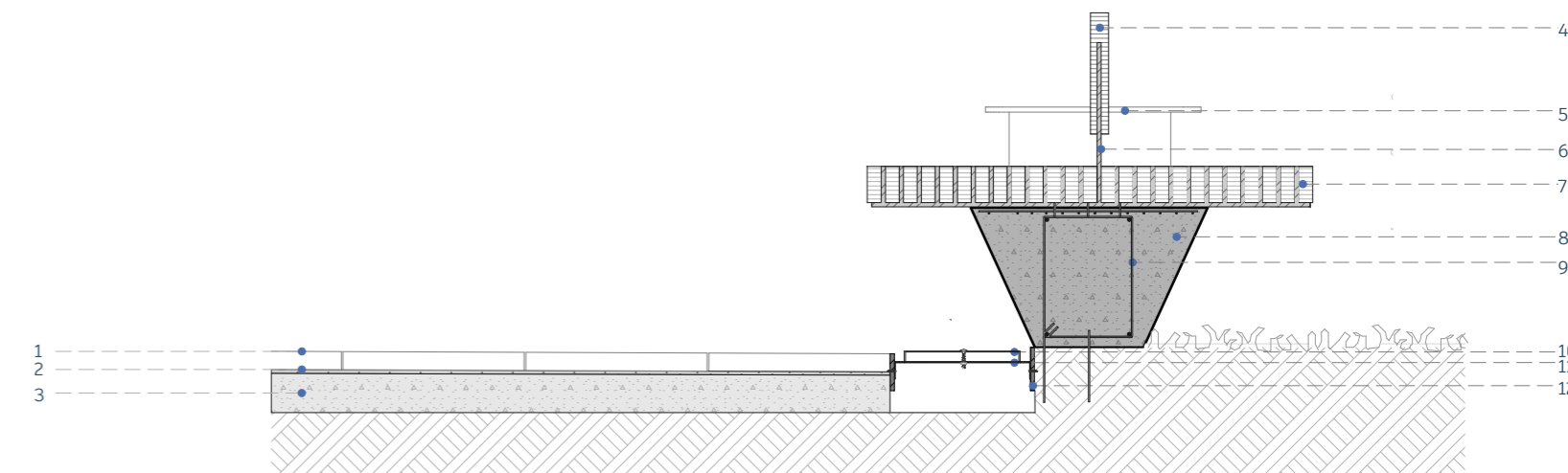


Figura 148. Axonometría Sección Constructiva Plaza + Mobiliario. Fuente propia

- | | | | |
|----|--|-----|--|
| 1. | Bloque hormigón de 0.5x1.5 m | 7. | Asiento madera tece 4x10 cm. |
| 2. | Capa de mortero | 8. | Base de hormigón de 0.40 x 0.60 m |
| 3. | Hormigón de nivelación de baja densidad. | 9. | Estribos de 8mm |
| 4. | Respaldo de banca de madera tece 4 x 10 cm | 10. | Perfil metálico C |
| 5. | Basurero, que forma parte del mobiliario | 11. | Rendija compuesta por perfil metálico en C |
| 6. | Pletina metálica que soporte del espaldar. e= 1.4 cm | 12. | Pletina metálica de borde e=1,2 cm |



Sección Constructiva bancan plaza + basurero

Esc 1:20

5.6 PROPUESTA VEGETACIÓN

PROPUESTA DE VEGETACIÓN

Con respecto a la vegetación propuesta para el eje verde se ha considerado factores que describen a **árboles nativos de forma columnar** con una copa media para ambientes templados, en su mayoría caducifolios, resistentes a factores de contaminación y que aporten a la regeneración ambiental. Se han seleccionado especies que **no afecten a la edificación** en cuanto a raíces, además se toma en cuenta la distancia necesaria mínima entre construcción y plantación para no afectar a la estructura del proyecto. Y se realiza la conservación, **reubicación de árboles existentes** en el actual Terminal Terrestre.

Por otro lado, se han seleccionado **especies ornamentales** que acompañen en el recorrido y espacios públicos, con especificaciones referentes a resistencia contra factores externos, un mantenimiento medio, adaptables al suelo existente, con una colorimetría neutral. Conformando un eje verde **diversificado de especies vegetales y en el espacio público** plantados de tal manera que se unan a la propuesta urbana proporcionando espacios de sombra y la captación de fauna hacia el lugar.






	FOTO	NOMBRE CONOCIDO	NOMBRE CIENTÍFICO	FAMILIA U ORIGEN	USO	DESCRIPCIÓN
Arboles Eje Verde FORMA: Columnar		Aliso	Alnus acuminata	Autóctona	Soporta terrenos inundados, al igual puede estar en temperaturas bajas	Altura: 4m Copa: 2m - Ornamental - Frondoso - Colorido
		Álamo Blanco	Populus alba L	Autóctona	Soporta terrenos con drenaje medio y contaminación urbana.	Altura: 10m Copa: 6m - Distancia mínima a edificaciones 2m. - Tipo de hoja caduca - Amarillo verdoso
		Chopo Negro	Populus Nigra L	Autóctona	Soporta terrenos con drenaje medio y contaminación urbana e industrial, resistente al viento.	Altura: 10m - 15 m Copa : 3 m - Distancia mínima a edificaciones 2m. - Tipo de hoja caduca - Amarillo verdoso
Árboles Ornamentales		Piruétano	Pyrus bougaena Decne	Autóctona	No tiene afecciones hacia la salud, adaptables a ambiente fresco.	Altura: 3m - 8m Copa : 3 m - 5 m - Distancia mínima a edificaciones 2m. - Tipo de hoja caduca - Blanco - Verdoso
		Arupo	Chionanthus pubescens Kint	Nativo	Ubicado en las partes medias del conjunto y plazas. se adapta rapidamente al suelo.	Altura: 6m Copa : 4m Responde bien a la poda. Resiste épocas secas. Requiere de un ambiente soleado.







	FOTO	NOMBRE CONOCIDO	NOMBRE CIENTÍFICO	FAMILIA U ORIGEN	USO	DESCRIPCIÓN
Plantas Ornamentales		Guaylug	Delostoma integrifolium	Bignoniaceae	Ubicado en las partes medias del conjunto, abundante follaje y colorido de sus flores. Su raíz no es agresiva. Se emplea en las plazas	Altura: 5m Copa: 4m Ideal para formar bosquetes, no soporta exesos de humedad. Los periodos largos de sequía afecta su salud.
		Azucena	Lilium candidum	Liliáceas	plantas ubicadas en plazas, parques, alrededores del conjunto que se integran dando vida y los colores vivos ayudan a marcar los paso, entradas y caminerias	Altura: hasta 1 m Debe ser regada de 2 a 3 veces a la semana. Exposición a pleno sol.
		Gardenia	Gardenia Jaminoides	Rubiaceae	plantas ubicadas en plazas, parques, alrededores del conjunto que se integran dando vida y los colores vivos ayudan a marcar los paso, entradas y caminerias	Altura: 2m Diámetro: 8 cm Debe tener bastante iluminación, sol directo en las mañanas y evitar los rayos del medio día
		Arbusto Nega	Niga	Liabum floribundum	Hexagonales densamente ramificados, cubiertos por hojas suaves y desas.	Altura: 2m - 4m Diámetro: 1,5m - 3m Debe tener bastante iluminación, sol directo en las mañanas y evitar los rayos del medio día.
		Begonia, Chucuyele, xucuyele	Begonia	Multis taminea	Plantas ornamentales - begonia roja o bicolor.	Altura: 0,30m - 1,5m Forma biológica hierba, plantas arupadas con hojas abovadas.
		Cetos Disñan	Laurel, sara, Zharga	Maytemus Verticillata	Depende el uso (podado)	Altura: 0,90m - 1,5m Utilizadas como barreras, con raíz corta, verdosas - amarillentas. nivel de riego medio

Figura 149. Eje Verde, que divide en 2 la preexistencia del Terminal Terrestre de Cuenca. Fuente propia

VISTAS GENERALES DEL PROYECTO

REHABILITACIÓN DEL TERMINAL TERRESTRE DE CUENCA

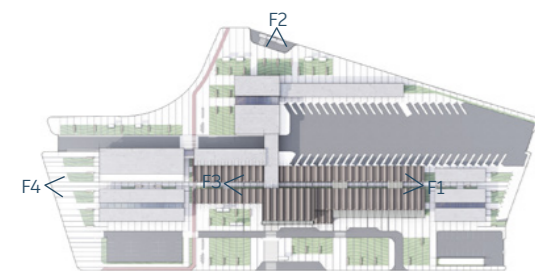


Figura 151. F2 /Fachada posterior propuesta, que da hacia Av. Gil Ramírez Dávalos. Fuente propia

ESTADO ACTUAL



Figura 152. F2 /Fachada posterior, Estado actual. Fuente propia



Figura 153. F1 / Salida de los autobuses, Propuesta, parte posterior del terminal terrestre. Fuente propia



Figura 154. F1 / Salida de los autobuses, Estado actual, parte posterior del terminal terrestre. Fuente propia



Figura 155. F3 /Eje verde transitable. Fuente propia



Figura 156. F4 /Plaza lateral,hacia Av. Sebastián Benalcázar. Fuente propia



Figura 157. Fachada principal, Estado actual, rehabilitación del Terminal Terrestre de Cuenca. Fuente propia



Figura 158. Fachada principal proyecto rehabilitación del Terminal Terrestre de Cuenca. Fuente propia



Figura 159. Entrada principal . Fuente propia

- 01** Las estrategias definidas en un inicio en cuanto a la rehabilitación, el programa, la propuesta funcional y estructural, han dado **respuesta a los problemas identificados en el análisis de sitio** y responden a una sensibilidad colectiva de su valor arquitectónico.
- 02** **Se generaron espacios** condicionados a la necesidad del usuario de un Terminal Terrestre, a través de la incorporación y reordenamiento de comercios, taquilleras, salas de espera, oficinas de atención al públicos y administrativas, patio de comidas y entidades bancarias.
- 03** **La técnica estructural escogida de vigas doble T**, acoge lo formal de una manera armoniosa, uniendo los volúmenes de la preexistencia con los volúmenes planteados en el proyecto de rehabilitación.
- 04** **Adaptación al ritmo de las columnas** del volumen del Terminal Terrestre de Cuenca, tanto a los nuevos bloques como a las plazas.





6.1 OBJETIVOS

OBJETIVO 1

Proponer conexiones a nivel urbano que se integren a los equipamientos cercanos, y a su vez a las actividades que se desarrollan dentro del terminal terrestre de Cuenca.

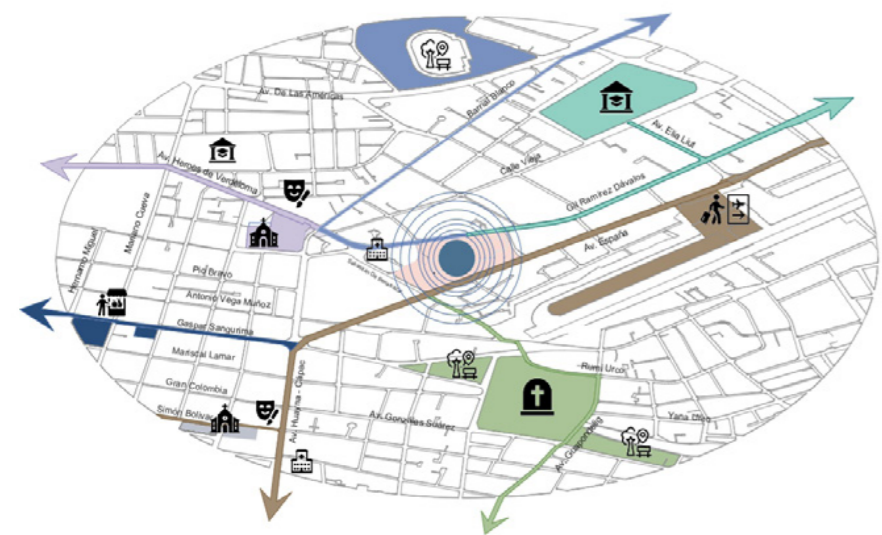
Se logra entender las necesidades y problemática entorno a la dinámica del sitio del lugar de intervención, mediante el análisis urbano llevado a cabo, como resultado se refleja en el cumplimiento de las estrategias planteadas, para la recuperación y potencialización de barrio El Vecino y conexión hacia la ciudad. Comprendiendo la conectividad urbana en la zona en un 88%, frente a la cifra original de 12%.

Puntos que se cumplen:

- Conexión Urbana radial a 5 nodos dentro del área de 1km alrededor de una centralidad, en este caso el Terminal Terrestre de Cuenca, conectando zonas de alto flujo y así dejando al equipamiento de transporte como una zona de concentración de actividades y alto flujo de personas.

- Se cumple la conexión hacia los diferentes nodos, mediante un recorrido verde que aprovecha zonas de concentración natural y favorece al sistema de vías con problemas sociales, desorganización y congestión.

- El peatón se vuelve un eje principal dentro del planteamiento del proyecto y tiene mayor facilidad de movilidad dentro de la zona de intervención. Se aprovecha al máximo los espacios públicos, eliminando barreras.



OBJETIVO 2

Integrar la movilidad como servicio, permitiendo crear nodos en la zona del terminal terrestre de Cuenca, entendiéndolo como centralidad.

Se toma el concepto de movilidad como servicio y se acopla a la infraestructura urbana de la ciudad, iniciando desde un punto A, hacia los diferentes nodos del radio de 1km planteado, mediante rutas motorizadas y no motorizadas. Teniendo una cifra de aumento en un 92 % a las actividades de movilidad como servicio.

Puntos que se cumplen:

- Conectividad a las diferentes paradas de bus, ubicadas en los recorridos verdes viales, mediante ejemplos de rutas y mapas.

- Facilidad de movilidad para el peatón, ofreciendo diferentes alternativas de transporte hacia los nodos en diferentes partes de la intervención.

- Incorporación de información y mobiliario de uso público, en cuanto a paradas de bus y casetas de información dentro del Terminal Terrestre.

- Reorganización de zonas de parqueo, para taxis y pequeños camiones de carga, integrados en el sistema de transporte y movilidad que ofrece el terminal terrestre.

Movilidad como servicio

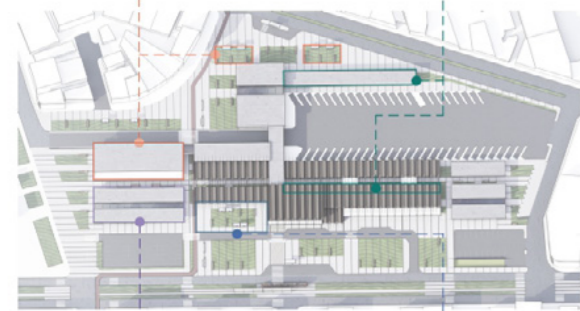


EQUIPAMIENTO URBANO



Mayor Población servida





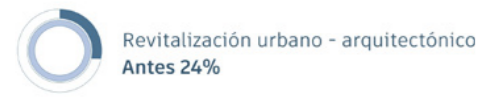
OBJETIVO 3

Comprender la problemática del estado actual del sector y revitalizar el potencial arquitectónico y cultural del actual equipamiento.

Se logró entender de una manera crítica, poniéndose en lugar de distintos puntos de vista a partir del análisis del sector realizado a profundidad, entrevistas, recorridos, investigaciones. La problemática del estado actual del Terminal Terrestre llega a ser tanto social, cultural y urbano arquitectónico; con la implementación de estrategias planteadas se llega a generar una idea y percepción totalmente distinta a la actual sobre el equipamiento. Teniendo una revitalización urbano - arquitectónica en aumento aproximadamente un 76% de mejora.

Puntos que se cumplen:

- Se definen las problemáticas puntuales para realizar el diseño del equipamiento, integrándolo hacia la trama de la ciudad rehabilitando y reactivando al sector.
- La edificación toma relevancia y valor arquitectónico, en cuanto a la conservación del bloque existente como principal enfoque, resaltando su historicidad perdida en el tiempo.
- Se rescatan los valores culturales encontrados en actividades comerciales, artesanales, gastronómicas y lustrabotas dentro del terminal, brindando espacios destinados y ordenados que sean visibles a la comunidad.
- Incremento de superficie verde mediante la implementación de especies vegetales nativas en el eje verde y espacios públicos.

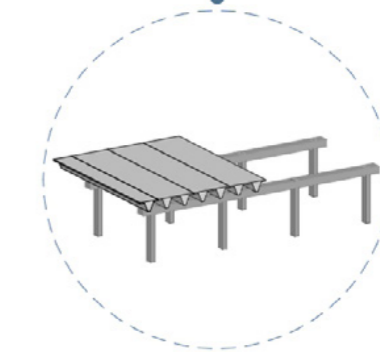


OBJETIVO 4

Diseñar un proyecto urbano arquitectónico que integre los elementos relevantes del actual Terminal Terrestre de Cuenca.

Al diseñar el proyecto urbano arquitectónico se consigue un equilibrio en lo formal, funcional y constructivo entre los volúmenes nuevos y el preexistente. El programa responde a una rehabilitación del ámbito de transporte e implementación de nuevos usos como es la plaza comercial incrementando el potencial del equipamiento.

- Se respetan las alturas a un nivel menor de la cubierta preexistente y se marca la horizontalidad del proyecto.
- Las dársenas se reubicaron logrando un espacio apropiado para el direccionamiento y giros, controlando la congestión del transporte dentro y fuera del terminal.
- Se logró adaptar el sistema estructural mediante la modulación existente, marcado por el ritmo de columnas y a su vez dar soluciones presentados en el sistema constructivo propuesto.
- Se aprovecha al máximo los espacios internos con la organización adecuada según los usos planeados.





7.1 BIBLIOGRAFÍA

Aguilar, M. F. (2010). *Proyectar sobre Proyectos*. 1-17.

Astudillo, E; Vélez, V. (2020). El diseño sustentable como recurso expresivo en espacios interiores para edificaciones públicas: Terminal terrestre de Cuenca. [Tesis de grado, Universidad de Azuay]. Repositorio institucional de la Universidad del Azuay. <https://dspace.uazuay.edu.ec/handle/datos/9905>

Borja, J., & Muxí, Z. (2003). *El espacio público: Ciudad y Ciudadanía*. Barcelona, España: Random House Mondadori.

Contreras, F. (2014). Estrategias de intervención arquitectónica en la rehabilitación del patrimonio industrial. Experiencias en la conservación de valores arquitectónicos. Caso España. <https://issuu.com/fernandocontrerasorellana/docs/seminario>

Córdova, C. (2015). Nuevo terminal terrestre interprovincial en el sur de Cuenca. [Tesis de grado, Universidad de Azuay]. Repositorio institucional de la Universidad del Azuay. <https://dspace.uazuay.edu.ec/handle/datos/4694?mode=full>

Ewert, A., & Toprak, L. (2017). *La Movilidad como Servicio*. Sustentable Urban Transport Project.

Gómez, A; Zárate, V. (2018). Multimodalidad y sostenibilidad en el Transporte urbano metropolitano. Propuesta de un sistema integrado de transporte urbano sostenible a escala metropolitana en Barranquilla y un modelo de nodo para el Municipio de Malambo, Atlántico (Colombia). [Tesis de grado, Universidad de La Costa]. Repositorio institucional de la Universidad de Cuenca.

Piñón, Helio. (2006). Teoría del proyecto. Sentido, conciencia e historicidad pdf-teoria-del-proyecto-helio-pion_compress.pdf

INEN. (2021). Norma Técnica Ecuatoriana. <https://www.habitatyvivienda.gob.ec/wp-content/uploads/downloads/2018/06/NTE-ENEN-2292-TERMINALES-ESTACIONES-Y-PARADAS-DE-TRANSPORTE.pdf>

Labarta, C. (2012). El proyecto de arquitectura y sus estrategias en tiempos de Re. 2-14.

Lefebvre, H. (1974). *La producción del espacio*. Alcobendas: Capitán Swing libros, S.L.

Lynch, K. (2015). *La imagen de la ciudad*. Barcelona: Gustavo Gili

Moscoso, M; van Laake, L; Quiñones, C; Pardo, D; Hidalgo Eds.(2019). Transporte urbano sostenible en América Latina: evaluaciones y recomendaciones para políticas de movilidad. *Despacio*: Bogotá, Colombia.

<https://www.despacio.org/wp-content/uploads/2020/02/SUTLac-ESP-05022020-web.pdf>

Olalla, V. (1977). Diseño de estaciones de autobuses. *Estaciones de Autobuses*, 6-22. <https://informesdelaconstruccion.revistas.csic.es/index.php/informesdelaconstruccion/article/view/2008/2209>

Plazola, A. (1977). *Enciclopedia de Arquitectura*. México: Plazola Editores.

Pesantez, M. (2020). Influencia de la forma urbana en la percepción de seguridad: Zona terminal terrestre de Cuenca. [Tesis de grado, Universidad de Azuay]. Repositorio institucional de la Universidad del Azuay. <https://dspace.uazuay.edu.ec/handle/datos/9941>

Pesantez, M. (2020). Espacio público y movilidad urbana. Sistemas integrados de transporte masivo. [Tesis Doctoral, Universidad de Barcelona]. Repositorio institucional Barcelona.

Rivera, J; Tenesaca, F. (1995). Terminal terrestre interparroquial para Cuenca. [Tesis de grado, Universidad de Cuenca]. Repositorio institucional de la Universidad de Cuenca. <http://dspace.ucuenca.edu.ec/handle/123456789/5819>

Sandoval, T. (2021). Exposición homenaje a la oficina de arquitectura Conar - Cuenca. Conar y la "Arquitectura moderna apropiada". <https://tatisandovalpi.wixsite.com/website/post/exposicion-homenaje-a-la-oficina-de-arquitectura-conar-cuenca>

Tapia, P; Torres, M. (2021). El comportamiento espacial en la ciudad: La configuración Urbano – Arquitectónico y su influencia no motorizada en los alrededores del terminal terrestre de cuenca. [Tesis de grado, Universidad de Azuay]. Repositorio institucional de la Universidad del Azuay. <https://dspace.uazuay.edu.ec/handle/datos/10927>

7.2 CRÉDITOS

FIGURA 4: Zona de encomiendas
Fabricio Asitimbay Flores

FIGURA 5: Entrada Lateral Oeste
Fabricio Asitimbay Flores

FIGURA 8: Comercio informal exteriores
Fabricio Asitimbay Flores

FIGURA 9: Estación de transferencia
Fabricio Asitimbay Flores

FIGURA 10: Reciclador a los interiores del Terminal
Fabricio Asitimbay Flores

FIGURA 11: Infraestructura de bicicletas
Fabricio Asitimbay Flores

FIGURA 17: Servicio de tranvía
Fabricio Asitimbay Flores

FIGURA 68: Interior del Terminal Terrestre
Fabricio Asitimbay Flores

FIGURA 69: Patio de Comidas Terminal Terrestre
Fabricio Asitimbay Flores

FIGURA 70: Fachada Frontal y parqueaderos
Fabricio Asitimbay Flores

CORRECCIÓN DE ESTILO
Lic. Juan Fernando Bermeo

POSPRODUCCIÓN IMAGENES
Andres Campoverde







UNIVERSIDAD
DEL AZUAY

DISEÑO
ARQUITECTURA
Y ARTE
FACULTAD

