

RED DE CENTRALIDADES EN EL EJE DEL TRANVÍA

CASO DE ESTUDIO: EL ARENAL



DISEÑO
ARQUITECTURA
Y ARTE
FACULTAD

ESCUELA DE ARQUITECTURA

PROYECTO FINAL DE CARRERA PREVIO A LA OBTENCIÓN DE TÍTULO DE ARQUITECTO

Autores: Tamara **Moyano C.** Paula **Vázquez C.**

Director: Arq. María Isabel Carrasco V.

Cuenca - Ecuador

2019



“Intento entender el contexto mas amplio en el que suceden las cosas de forma que nuestras intervenciones encajen bien en este entorno.”

Rem Koolhaas

DEDICATORIA

A Dios por ser el pilar fundamental
y guía en nuestra vida.

A Juan Martín y Alfredo
A Geovanni, Tamara, Martín
Thanee y Marcia
por su apoyo incondicional.

Tamara Moyano.

A mis padres, Marco y Paulina
A mis hermanos, Mateo y Valentina
por su cariño, apoyo y fortaleza.

Paula Vázquez.

AGRADECIMIENTOS

A nuestra directora, la arquitecta María Isabel Carrasco, a nuestros profesores, los arquitectos Pedro Espinoza y Cristian Sotomayor, que con su apoyo y comentarios permitieron que este trabajo se ejecutara.

A mi pequeño Juan Martín por saber perdonar mi ausencia y ser la inspiración de todos los días. A mis padres, por su incondicional apoyo durante todos estos años de estudio. A mi abuelita y tía por estar ahí siempre para mí y ser mi guía. A Paula por ser la mejor compañera de tesis y a toda su familia por brindarme su cariño y hacerme sentir parte de ellos.

Tamara Moyano.

A toda mi familia por su apoyo y confianza, sin ustedes esta meta no hubiera sido posible. A Tamara y mis amigos por todos esos momentos inolvidables en estos años de estudio.

Paula Vázquez.

01

INTRODUCCIÓN

PROBLEMÁTICA	03
OBJETIVOS	05
METODOLOGÍA	07

02

MARCO TEÓRICO

ORDENANDO LA CIUDAD	10
REDES Y CORREDORES DE ACCESIBILIDAD	17
LA VIVIENDA COMO ESTRUCTURA DE UNA CIUDAD SEGURA	21
COMPOSICIÓN VOLUMÉTRICA MEDIANTE EL SISTEMA DE CAMPUS	23

03

ANÁLISIS DE SITIO

ANÁLISIS AREA DE INFLUENCIA	30
ANÁLISIS DE MANZANA	32

04

ESTRATEGIA URBANA

ESTRATEGIA DE CIUDAD	40
ESTRATEGIA DE SECTOR	44
ESTRATEGIA DE MANZANA	47

05

PROPUESTA ARQUITECTÓNICA

ESTRATEGIAS DE DISEÑO	52
DISEÑO ESPACIO PÚBLICO	62
PROPUESTA FUNCIONAL	74
SISTEMA CONSTRUCTIVO	126

06

CONCLUSIONES

CONCLUSIONES	152
BIBLIOGRAFÍA	170
ANEXOS	174

RESUMEN

Cuenca persigue un modelo de ciudad policéntrica pensada desde una estructura compacta, eficiente y cohesionada socialmente. Conformada por diversas centralidades que funcionan como un espacio multifuncional en donde se desarrollan actividades y servicios, de manera que el ciudadano y sus actividades cotidianas sean parte principal de la urbe. El Arenal, concebido como un lugar estratégico de la ciudad, es considerado una zona conflictiva en donde el caos y los problemas sociales han sido las principales características del sector. Mediante una red de centralidades a lo largo del eje del tranvía, se planteó al Arenal como un nuevo centro con diversidad de usos, proponiendo equipamientos administrativos, comerciales y vivienda colectiva que fueron el resultado de una revitalización en la zona.

ciudad policéntrica, centralidad, boulevard, eje urbano, diversidad de usos, espacio público, cohesión social, accesibilidad.

ABSTRACT

Cuenca seeks a polycentric city model based on a compact structure, socially efficient and cohesive, being comprised of several points that function as a multi-functional areas where activities and services are provided. This allows for the city to be a main part of people's daily activities. El Arenal, conceived as a focal point in the city, is actually considered a zone of conflict where chaos and social problems have been the main characteristics of the sector. Through a network of points along the trolley route, the Arenal was proposed as a new center with a multiple uses by proposing administrative, commercial and collective housing facilities that were the result of a renewal for the area.

polycentric city, focal point, boulevard, urban area, multiple uses, public area, social cohesion, accessibility.

PROBLEMÁTICA



Imagen 01 - Puestos informales



Imagen 02 - Infraestructura deteriorada

El Plan de Ordenamiento Urbano de Cuenca (POUC, 2017) plantea un modelo de ciudad policéntrica pensada desde una estructura compacta y densa, en el que prime su funcionalidad y utilice al máximo sus recursos e infraestructura. El POUC establece centralidades de distinta jerarquía en lugares estratégicos de la ciudad, dentro del cual el Arenal, situado a lo largo del recorrido del tranvía, se categoriza como centralidad zonal de jerarquía 2. El POUC plantea que la centralidad el Arenal requiere la reubicación del mercado mayorista, para mantener el comercio a menor escala e incorporar nuevos equipamientos destinados al transporte, salud, educación, administración y gestión. Existen planes en la actualidad en donde se reubica al mercado mayorista en la periferia de la ciudad, en el sector de Capulispamba y así, en el sitio actual del Arenal, se plantea un nuevo uso de suelo en el que se incorpora equipamientos administrativos y comerciales.

La problemática que rodea a esta zona está marcada por el caos vehicular existente en el eje de la Av. de las Américas, el cual dedica un 84% del espacio a los vehículos mientras que al peatón se le otorga un 16%, así mismo, la falta de espacio público y área verde que alcanzan los 18 m² en la zona son insuficientes para dar al usuario un ambiente de calidad. El Arenal posee una extensión de 8 hectáreas y se encuentra en una zona conflictiva en donde el desorden, la insalubridad y el caos han sido las principales características que rodean el sector, esto está dado por la infraestructura inadecuada del mercado el cual alberga a 1882 comerciantes, las estructuras improvisadas y las ventas ambulantes que rodean los 1700 vendedores. Los problemas sociales presentes en la zona tales como el alcoholismo, la delincuencia y el expendio

de drogas son el resultado de su complejidad al relacionarse un entramado social variado, afectando al rededor de 10000 personas que acuden diariamente al sitio.

La solución se basa en un plan urbano basado en la conexión entre centralidades y el espacio público en donde se puedan proyectar espacios de encuentro ciudadano que propicien la cohesión social, la salud y la calidad ambiental. El cambio de uso de suelo revitalizará la zona dotándola de equipamientos como son un mercado minorista, una plaza comercial y una torre administrativa y de gestión. De igual manera se proyectaran barras de vivienda colectiva con el fin de incrementar la densidad poblacional de la zona y aumentar los niveles de seguridad.

El proyecto se enfocará en la plataforma administrativa debido a la necesidad del Municipio por poseer un lugar propio para algunas de las funciones que realizan, además de la necesidad de espacios de atención ciudadana que propicien el acceso a servicios sociales, administrativos y financieros, a fin de proyectar un espacio en donde prime la variedad de usos generando cohesión social.

Img 01: Moyano T. Vazquez P.

Img 02: Moyano T. Vazquez P.

OBJETIVOS

Objetivo General

Proponer una red de centralidades a lo largo del eje del Tranvía, interviniendo en el actual sitio de la Feria Libre y Mercado "El Arenal" generando un cambio de uso de suelo.

Objetivos Específicos

Analizar y evaluar las debilidades del sitio en lo que refiere a accesibilidad e infraestructura para generar estrategias que permitan resolver los problemas existentes.

Diseñar una propuesta que integre y conecte el sitio con la ciudad a fin de potencializar los usos de esta centralidad.

Elaborar un plan maestro que proponga equipamientos administrativos y comerciales que brinden servicios a la comunidad, en el cual se desarrolle un centro de aprovisionamiento menor (mercado minorista y centro comercial), un centro educativo para el desarrollo infantil, una plataforma administrativa y vivienda colectiva, a fin de generar una revitalización en la zona.

Desarrollar un plan ejecutivo de la plataforma administrativa y de gestión con el propósito de solventar la necesidad del Municipio y de la ciudadanía.

METODOLOGÍA

El proyecto de la centralidad “El Arenal”, se abordará en cuatro etapas. Como punto de partida, se realizará el correspondiente análisis de sitio mediante la recopilación de información, en donde se identificarán las debilidades y fortalezas del sitio. Se procederá a entrevistar a los usuarios del lugar así como a los moradores del sector con el fin de comprender a fondo los problemas reales que existen en la zona y las principales necesidades que los ciudadanos poseen.

Por último, se obtendrán datos sobre planes a futuro planteados en este sector, que tendrían incidencia en el diseño y planificación del proyecto planteado. Durante la segunda etapa, se desarrollará una estrategia urbana macro acorde con el análisis de sitio realizado, en el que se diseñará una red de centralidades en el cual se proyecte un sistema lineal que conecte los sitios potenciales de la ciudad con el sitio de intervención. El mismo se complementará con una estrategia urbana a nivel de sector y manzana en la cual se diseñará un boulevard que potencie el espacio público y área verde necesitada en el sector, la que se conectará a las directrices y espacios principales del proyecto.

En la tercera etapa se aplicarán los lineamientos de diseño obtenidos del análisis de referentes, para así desarrollar un proyecto urbano-arquitectónico en el que se plantee un plan maestro, el cual posea equipamientos administrativos y comerciales que brinden servicios al sector, además se implementará edificios de vivienda con diferentes espacios públicos de interacción y cohesión social, logrando reactivar al sector. Finalmente, en la cuarta etapa, se desarrollará el plan

ejecutivo de la plataforma administrativa y de gestión, la cual solventa la necesidad de la ciudadanía y del Municipio. A partir de una sección constructiva, se seleccionaran los espacios más relevantes del proyecto los cuales serán desarrollados a profundidad.



02 MARCO TEÓRICO

ORDENANDO LA CIUDAD

REDES Y CORREDORES DE ACCESIBILIDAD

LA VIVIENDA COMO ESTRUCTURA DE UNA CIUDAD SEGURA

COMPOSICIÓN VOLUMÉTRICA MEDIANTE EL SISTEMA DE CAMPUS



Imagen 03 - Ciudad de Cuenca

ORDENANDO LA CIUDAD

El acelerado crecimiento urbano ha incidido de manera directa en la calidad de vida de la población mundial (Kai N, 2007). La expansión de la mancha urbana y las estrategias para afrontarla se han convertido en temas fundamentales del urbanismo actual; en el que se pueden identificar varios modelos de ciudad, siendo dos los modelos predominantes: la ciudad compacta y la ciudad difusa. El primero "promueve urbes de alta densidad y diversidad, cohesionada por sus partes; mientras el segundo apunta a ciudades de baja densidad y especialización de usos, dispersas y discontinuas en sus partes, en donde promulga el crecimiento expandido, difuso y discontinuo" (De Mattos, 2010, p.22).

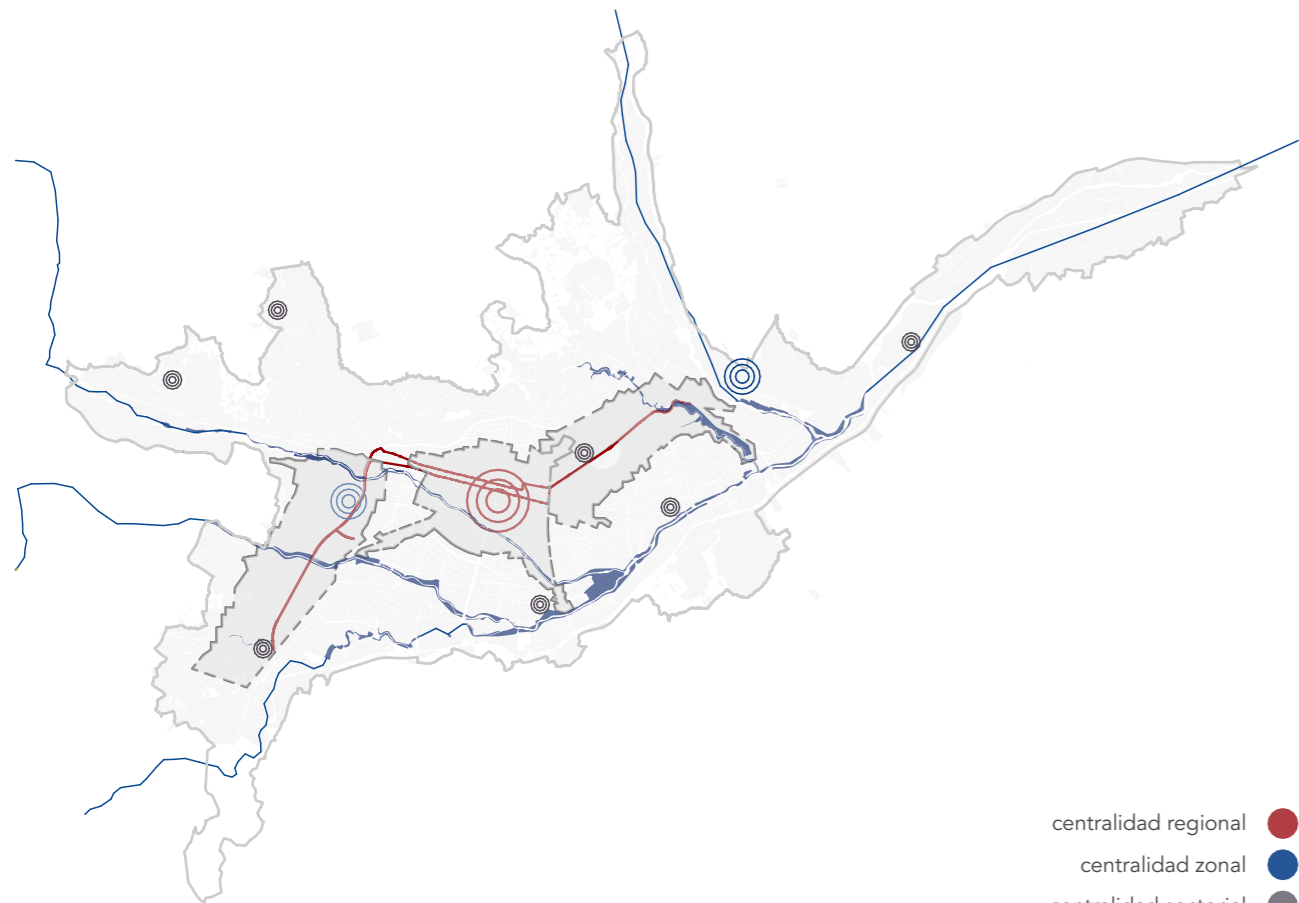
El modelo urbano disperso desarrollado en varias ciudades del mundo en las últimas décadas, ha contribuido a la dispersión de la ciudad. La expansión acelerada de la misma, apunta no solo a una densidad poblacional decreciente acompañada de un mayor consumo de suelo sino repercute en la calidad de vida de las personas y trae impactos económicos, sociales y ambientales (Arbury, 2005). La limitación de servicios básicos, infraestructura, equipamientos y los altos costos que implica la provisión de los mismos, la contaminación atmosférica, inequidad, insuficiencia de transporte público, segregación (Arbury, 2005; Muñiz, Calatayud & García, 2010), y el consumo excesivo de recursos no renovables para abastecer las necesidades; son algunos de los problemas que trae consigo el desarrollo periurbano.

La ciudad compacta es el modelo que por el contrario se considera el más sustentable, el mismo promueve urbes con mayor sentido de comunidad, de usos mixtos y

caminables, en donde prime el peatón sobre el automóvil, se incrementa la densidad, diversidad, accesibilidad, tiempos cortos de desplazamiento, transporte público eficiente y genera cohesión social (Lehmann, 2010). "La ocupación dispersa genera patrones de vida poco sostenibles, mientras que una densidad adecuada, que no caiga en la congestión, permite conseguir una masa crítica de personas y actividades en cada entidad residencial, lo cual permite la dotación de transporte público, los servicios y equipamientos básicos y las dotaciones comerciales imprescindibles para desarrollar la vida cotidiana desde patrones de proximidad..." (Rueda, 2008, p.18)

Según el POUC (2017) el modelo de crecimiento actual de Cuenca apunta a la horizontalidad en donde el 70% de las viviendas son de 2 pisos, implantadas en el 72% de los lotes urbanos. La ciudad tiene un crecimiento expansivo debido a que en 1950, contaba con 288 ha de superficie y en 2017 el crecimiento fue 25 veces más, con un área total de 7300 ha. Así mismo, la población incremento 8.2 veces, en 1950 el número de habitantes llegaban alrededor de 40000 mientras que en 2017 la población sobrepasaba los 330000 habitantes. Por último, el crecimiento de la ciudad apunta a la baja densificación, en 1950 la densidad sobrepasaba los 140 hab/ha y para el año 2017 la densidad llegaba a los 45 hab/ha.

Los planes actuales de ciudad quieren cambiar el modelo difuso al que se está dirigiendo. "Cuenca ha sido identificada como una ciudad intermedia según el Banco Interamericano de Desarrollo, mediante la iniciativa de ciudades emergentes y sostenibles. Es una ciudad con potencial de promover el crecimiento ur-



- centralidad regional ●
- centralidad zonal ●
- centralidad sectorial ●

Imagen 04 - Tipos de centralidades

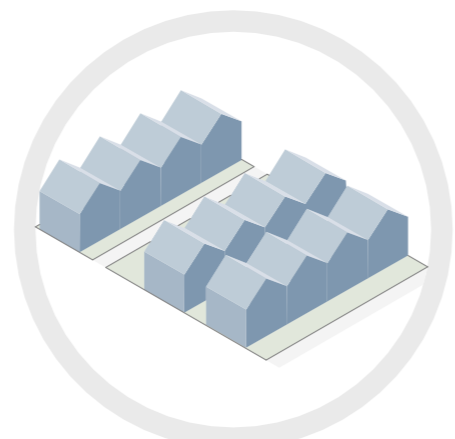


Imagen 05 - Esquema de la ciudad actual: ciudad dispersa



Imagen 06 - Ciudad compacta: densa morfológicamente

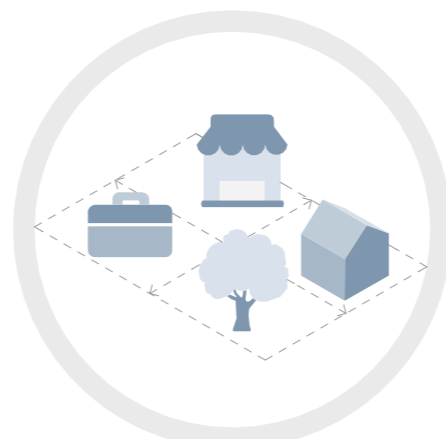


Imagen 07 - Compleja en su funcionamiento: elimina desplazamientos



Imagen 08 - Cohesionada socialmente: diversidad de usos y servicios

bano de manera sostenible (Espinoza et al, 2016, p.8). Por tanto resulta de vital importancia adoptar un modelo que, adaptado a nuestra realidad, permita invertir el escenario actual de la ciudad. El POUC (2017) establece que Cuenca persigue un modelo de ciudad compacta, eficiente y cohesionada socialmente; compleja en su funcionamiento, que crea un territorio con cercanía a los servicios, propicia el encuentro de actividades y permite el desarrollo económico y de la vivienda en comunidad; una ciudad inclusiva con una administración pública eficiente y eficaz.

Centralidades:

El arquitecto y crítico Miguel Adrià afirma que “el éxito de una sociedad articulada se mide, en buena medida, por los derechos y por los servicios prestados a sus ciudadanos” (Adrià, 2013). Así mismo, Mayorga (2012) afirma que “los centros de la ciudad deben funcionar como lugares de encuentro e intercambio, desde el punto de vista comercial y social. Son también lugares de referencia y de identidad inequívoca de la colectividad a partir de conexiones, proximidades y de concentración de actividades” (p.14).

Se busca así, “una organización de la ciudad que parta de una estructura de espacios centrales que se jerarquizan de acuerdo a la prestación de bienes, servicios y empleo; los cuales permiten reducir tiempos y costos en desplazamiento, mejorar la accesibilidad de los usuarios y por tanto; su calidad de vida” (POUC, 2017, p.67). El POUC (2017) plantea un modelo de ciudad policéntrica, la cual necesita de diversas centralidades que funcionen como un espacio multifuncional en donde se desarrollan actividades y servicios. “De acuerdo a su grado de concentración,

tienen diferentes escalas o jerarquías, convirtiéndose en atractores de personas, permitiendo una buena accesibilidad interna a ella y al resto de la ciudad, siendo lugares de reconocimiento y orientación por la ciudadanía, las cuales en conjunto sirven a una zona” (POUC, 2017, p.67).

Sistema de centralidades:

Según el POUC (2017), “el sistema de centralidades pretende una organización espacial en la que el ciudadano y sus actividades cotidianas sean parte principal de la urbe, siendo concebidos como espacios donde se producen intensos intercambios colectivos” (p.67). Cada centralidad se conforma de elementos que las caracterice como hitos, diversidad de usos y una adecuada ubicación. “La intención es recuperar la ciudad para el peatón, fortaleciendo la inclusión social con el fácil acceso de bienes y servicios, procurando que los tiempos de recorrido disminuyan en su mayoría” (POUC, 2017, p.67). Para la conformación de una centralidad se toma en cuenta el nivel de consolidación de la misma, su localización, su rol o funcionamiento, accesibilidad y la escala o tamaño. Se toma en cuenta la influencia que se quiere producir en el espacio, la atracción de personas, tipo de equipamientos, empleo y la representación simbólica para la ciudad.

Tipos de Centralidades:

El POUC identifica centralidades regionales o cantonales, zonales, barriales y parroquiales.

- Img 03: LA.Network, 2011
- Img 04: Creación propia
- Img 05: Creación propia
- Img 06: Creación propia
- Img 07: Creación propia
- Img 08: Creación propia

Centralidad Regional o Cantonal (Jerarquía 1):

“Integrada por el Centro Histórico y el Ejido, es caracterizada por tener la mayor concentración de actividades y equipamientos, constituyendo el corazón de la ciudad. El uso principal está destinado a la gestión y administración, comercio, servicios generales y vivienda” (POUC, 2017, p.72).

Centralidad Zonal (Jerarquía 2):

“Se constituyen en espacios principales de administración y gestión de la ciudad en menor escala que la centralidad principal” (POUC, 2017, p.72), las actividades a desarrollarse facilitará el equilibrio de las actividades y desarrollo de la ciudad. Son lugares reconocidos de la urbe y de fácil ubicación dentro de la ciudad.

“La centralidad El Arenal es reconocida principalmente por la actividad comercial, a pesar de la reubicación del mercado mayorista, se plantea mantener el comercio a menor escala y reforzar la centralidad existente con la incorporación de una plataforma administrativa para el área oeste” (POUC, 2017, p.73).

Centralidad Sectorial (Jerarquía 3):

“En la centralidad sectorial se concentran principalmente actividades de tipo comercial, recreativo y equipamientos con características compatibles a la vivienda” (POUC, 2017, p.73).



Imagen 09 - Ciudad de Cuenca

Img 09: Plan de Ordenamiento Territorial

UN LENGUAJE DE PATRONES

Christopher Alexander
Barcelona, España
1980

LA MAGIA DE LA CIUDAD

Christopher Alexander afirma que “son pocas las personas que no gustan de la magia de una gran ciudad, pero el crecimiento urbano desordenado la pone fuera del alcance de todos, salvo unos pocos que son bastante afortunados, o lo bastante ricos, para vivir cerca de esos grandes centros” (Alexander, 1980, p.77).

“Esto es lo que ocurre inevitablemente en toda región urbana que solo tenga un núcleo de alta densidad. El suelo es costoso, la población que puede vivir cerca del núcleo y tener acceso a las prestaciones de bienes y servicios; a la vida de la ciudad, es reducida” (Alexander, 1980, p.77). La solución a este problema es descentralizar el núcleo y formar una serie de núcleos menores alrededor de la ciudad. Cada núcleo se especializa en brindar diferentes servicios, todos ellos en conjunto siguen siendo un centro de vida para el conjunto de la ciudad (Alexander, 1980).

CRITERIOS A UTILIZAR

Se aplica el concepto de descentralización del núcleo, en donde, a partir del núcleo principal constituido por el Centro Histórico. Se crean núcleos a menor escala, que brindan espacios de administración y gestión que facilitan el equilibrio de las actividades y el desarrollo de la ciudad.

Img 10: Alexander, 1980, p.79

Img 11: Alexander, 1980, p.183



Imagen 10 - Esquema de centralidad

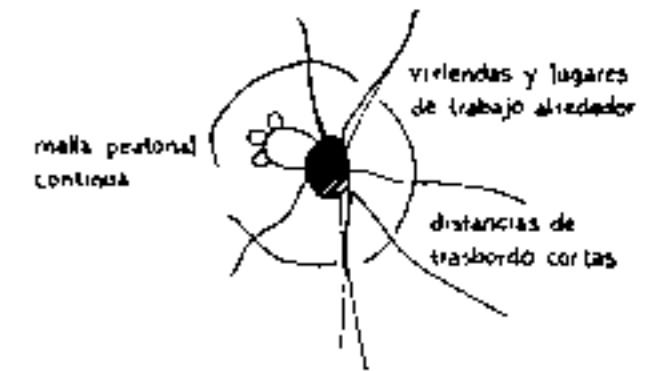


Imagen 11 - Núcleo descentralizado

UN LENGUAJE DE PATRONES

Christopher Alexander
Barcelona, España
1980

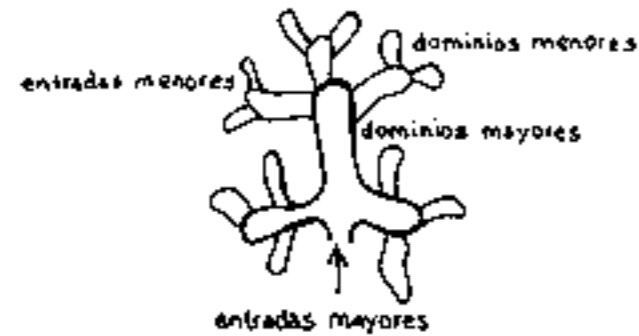
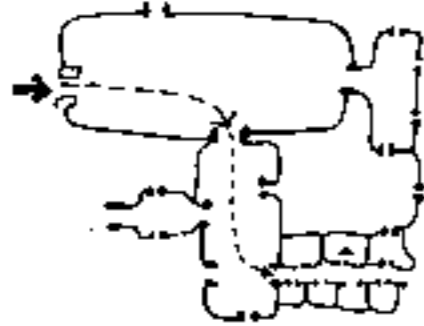


Imagen 12 - Dominio de circulación



Cómo funciona el mapa en su mente

Imagen 13 - Mapa mental

DOMINIOS DE CIRCULACIÓN

Christopher Alexander afirma que "en muchos complejos modernos el problema de la desorientación es realmente grave. La gente no tiene idea de dónde está, y el resultado es una considerable tensión mental." (Alexander, 1980, p. 434).

"Cada individuo tiene un mapa en la mente, es por ello que, el mapa nos guía hasta la entrada del dominio mayor, y desde allí a la entrada del dominio inmediato inferior, etc. Uno toma una sola decisión cada vez y cada decisión estrecha la parte del edificio a explorar, hasta que finalmente esa parte se reduce a la dirección concreta que estamos buscando" (Alexander, 1980, p. 435).

Para conformar un dominio se deben trazar edificios grandes y conjuntos de edificios de menor escala. Alexander afirma que "las personas deben acceder a cualquier punto del interior a través de una secuencia de dominios, cada uno marcado por una entrada y de tamaño decreciente al pasar de uno a otro" (Alexander, 1980, p. 436).

CRITERIOS A UTILIZAR

El proyecto toma la idea de conformar dominios a partir de los cuales se trazan los conjuntos de edificios, una torre como hito, bloques de vivienda y edificios a menor escala entre los que se ubica al mercado y la plataforma comercial. Se generará una secuencia de dominios a partir del centro del proyecto en el que se ubica la torre hito, la misma que forma parte del dominio mayor y a través de la cual se conforman los dominios menores.



Imagen 14 - Propuesta: corredor verde



Imagen 15 - Actual: prioridad de vehículos motorizados

Img 14: La ciudad es esto, 2015, p.90

Img 15: La ciudad es esto, 2015, p.90

REDES Y CORREDORES DE ACCESIBILIDAD

El arquitecto Richard Rogers afirma "la moderna ciudad compacta requiere la superación de un urbanismo de función única y del predominio del automóvil... la ciudad compacta crece alrededor de centros con actividad social y comercial conectados por el transporte público" (Rogers R & Gumuchdjian, 2004). Así mismo, Vergara aporta una interesante visión al territorio; "El territorio organizado por redes derivadas de las diferentes sistemas de infraestructura, donde la accesibilidad condiciona los factores de localización de la actividad económica. Redes cuyos principales centros nodales y corredores son determinantes en las transformaciones territoriales". (Vergara, 2004, p.248)

El POU (2017) propone "recorridos lineales, en donde se encuentren diferentes tipos de equipamientos a diferentes jerarquías, de manera que exista una cercanía entre estos equipamientos y en conjunto conformen nuevas centralidades y se conviertan en elementos de orientación" (p. 309), suturados por redes y corredores de accesibilidad o un medio de transporte que sirvan de interconexión entre ellas y la población que utilizará el mismo. El POU (2017) tiene la finalidad de cambiar la tendencia de uso del vehículo privado, colocando como principal actor al peatón y al transporte no motorizado, con ello se genera un esquema de movilidad que soporte la estructura policéntrica.

Se busca devolver el espacio público al peatón concebido no únicamente como la infraestructura sino como el espacio de interacción social y conocimiento de la cultura, apoyando al modelo de ciudad planteado, de manera que se vuelva más eficiente la utilización de los recursos. (POUC, 2017, p.394) Se logra así, conectar de forma eficiente los sectores de la población con las dife-

rentes centralidades es por ello que la potenciación del transporte público y sistemas de movilidad no motorizados son parte fundamental de la proyección de la ciudad.

Es inevitable hablar de espacios de centralidad sin hablar de redes y espacios de accesibilidad que conecten a ella con el resto de la ciudad (LYNCH, 1984), la inclusión del tranvía en el contexto urbano, significa un sistema integrado de transporte que articula los distintos puntos de la ciudad y optimiza las rutas de transporte público. Funciona como un eje urbano en donde su recorrido lleno de usos y actividades mixtas orientadas a un modelo de ciudad con mayor densificación, promueven la equidad y la variedad de usos que pueden surgir a su alrededor.

Se producen profundos cambios en las relaciones espacio-temporales que soportan los sistemas urbanos, la distancia se reduce por la facilidad del transporte y por la accesibilidad que ofrecen las nuevas tecnologías (Vergara, 2004, p.248). No hay movilidad sin redes y corredores, es por ello que se garantizan los niveles de accesibilidad, comunicación y modalidad, origen de las funciones de centralidad. Un corredor es un camino apto para el ser humano que enlaza elementos naturales y espacio público las cuales están dotadas de mobiliario urbano, arbolado e iluminación; además es adaptable a otro medio de movilidad que no necesite de otra energía que la generada por el usuario (Jiménez, 2013). Se buscan corredores que garanticen la seguridad, la continuidad en los desplazamientos y la conexión entre las nuevas centralidades y un correcto enlace con los diferentes modos de transporte. "Los desplazamientos más frecuentes son los que se dan

Img 12: Alexander, 1980, p.436

Img 13: Alexander, 1980, p.435



Imágen 16 - Propuesta: red de transporte = suturador de usos



Imágen 17 - Actual: uso del vehículo privado



Imágen 18 - Privado: proximidad al transporte alternativo



Imágen 19 - Actual: prioridad al vehículo privado

entre distancias cortas” (POUC, 2017, p.395) utilizando los diversos corredores urbanos, entre los que destacan calles, boulevards, paseos, plazas, etc. Son utilizados como medio de paso es por ello que se busca fomentar la cohesión social de manera que sean lugares inclusivos que permitan el encuentro de personas, que brinden seguridad y comodidad; que presten servicios a los transeúntes, y que se encuentren en equilibrio con el resto de modos de movilidad (POUC,2017).

Se deben generar corredores peatonales que conecten de forma eficiente diversos lugares, que permitan accesibilidad universal y que además se complementen con espacios públicos (Jiménes, 2013). Estos responden a una forma natural que tiene el ser humano para desplazarse de un sitio a otro, es así que necesitan condiciones apropiadas en la ciudad para mantener un desarrollo apropiado y continuo de manera que sea una opción de movilización.

El POUC (2017) establece que el 30% de los desplazamientos a corta y media distancia se los realizan a pie (p.408). La creación de estos ejes peatonales conectan varios puntos de interés, “Eventualmente todos somos peatones, cuando dejamos nuestro medio de transporte, entrando en el espacio público, experimentando el entorno a la altura de los ojos” (Gehl, 2010).

UN LENGUAJE DE PATRONES

Christopher Alexander
Barcelona, España
1980

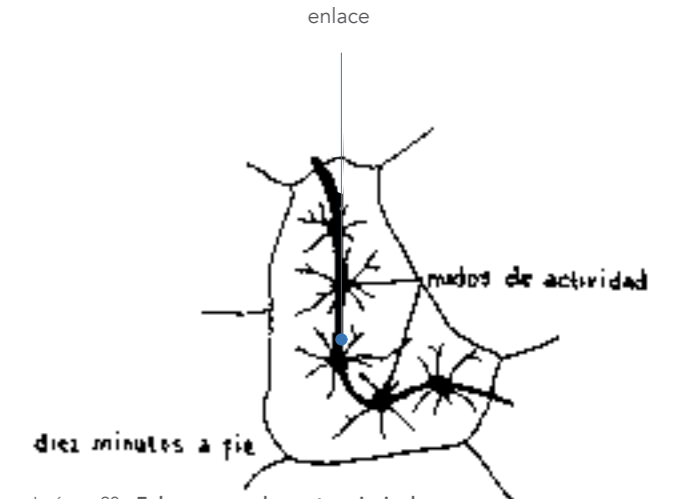
RED DE TRANSPORTES

“Para conectar las áreas de transporte y mantener el flujo de personas y bienes a lo largo de los dedos urbanos, es necesario ahora crear una red de transportes públicos” (Alexander, 1980, p. 103).

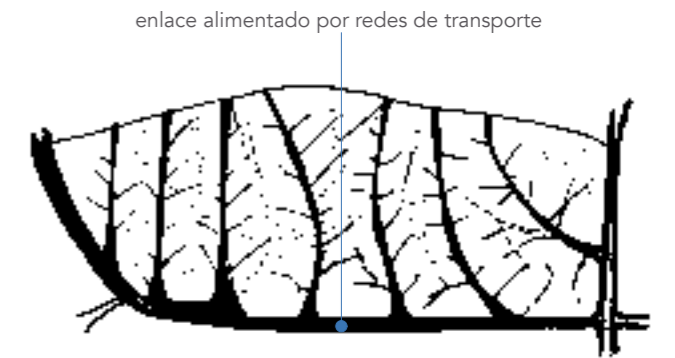
“Para que el sistema de transporte, autobuses, taxis, aceras, trenes, ciclovía etc.- funcione, es necesario que todas sus partes estén bien conectadas y haya una coordinación entre los diferentes medios de transporte” (Alexander, 1980, p. 104). Actualmente, las líneas de transporte público son lo fundamental y los enlaces necesarios para conectar estas líneas entre si son lo secundario. Es por eso que Christopher Alexander establece que “los enlaces dentro de la ciudad son los elementos principales y las líneas de transporte los elementos secundarios que conectan esos enlaces” (Alexander, 1980, p. 105). Un enlace ofrece distintos modos de transporte y es la comunidad la que decide que medio utilizar, se debe hacer que todas las líneas que converjan en un determinado enlace, queden dentro de una distancia entre ellas, no mayor a 200m de manera que puedan movilizarse a pie (Alexander, 1980).

CRITERIOS A UTILIZAR

Utilizamos el concepto de red de transporte público, en el cual el tranvía es el enlace que articula distintos puntos de la ciudad y optimiza las rutas de transporte público.



Imágen 20 - Enlace como elemento principal



Imágen 21 - Líneas de transporte como elementos secundarios

Img 16-17: La ciudad es esto, 2015, p.30.

Img 18-19: La ciudad es esto, 2015, p.62.

Img 20: Alexander, 1980, p.172

Img 21: Alexander, 1980, p.84

REMODELACIÓN DEL PASEO ST JOAN

Lola Domènech
Barcelona, España
2014

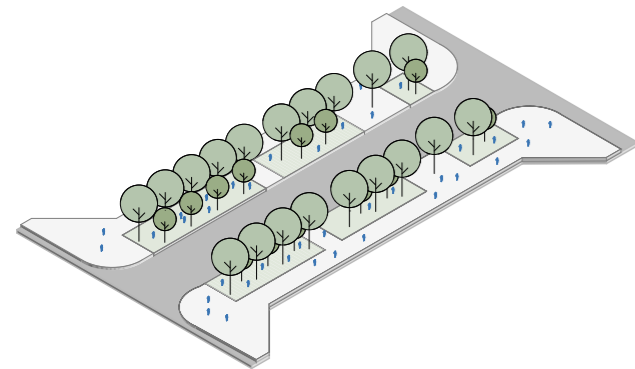


Imagen 22 - Esquema Boulevard

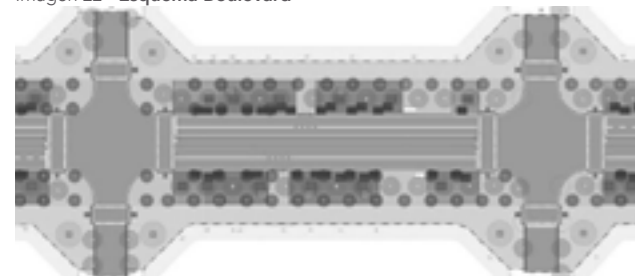


Imagen 23 - Vista en Planta

Img 22: Creación propia

Img 23: Plataforma Arquitectura, 2014

Img 24: Adrià Goula, 2014



Imagen 24 - Relación entre espacio de circulación y espacio de recreación

Dentro del plan de Cerdá, el paseo St Joan fue concebido como “una vía principal de 50m de sección, con calzada central y aceras con doble alineación de arbolado” (Yávar, 2014). La nueva propuesta de remodelación de esta vía consta de dos objetivos principales que apuntan a priorizar el uso peatonal del paseo y convertirlo en un nuevo corredor verde urbano hasta el parque de la Ciutadella (Yávar, 2014).

El proyecto se ha realizado con tres criterios de urbanización, dentro de ellos consta garantizar la continuidad de la sección a lo largo del trazado, es así que se amplían las aceras de 12,5m a 17 m de ancho (Yávar, 2014).

Como segundo punto, es fundamental adecuar el espacio urbano a los diferentes usos, es por ello que la acera se organiza de manera que 6m quedan libres y los 11 restantes, conforman zonas de estar. Por último, se potencia como un nuevo corredor verde urbano y sostenible, en el que se incorporan dos nuevas alineaciones de árboles a ambos lados del arbolado existente (Yávar, 2014).

CRITERIOS A UTILIZAR

El proyecto cambia el uso actual de la vereda del eje de la Avenida de las Américas para convertirla en un paseo peatonal, es por ello que se toma de referencia priorizar el uso peatonal y convertirlo en un nuevo corredor verde urbano. Se amplían veredas y se adecua el espacio urbano a los diferentes usos.



Imagen 25 - Diversidad de usos



Imagen 26 - Diversidad de usos

Img 25: La ciudad es esto, 2015, p.102.

Img 26: La ciudad es esto, 2015, p.102.

LA VIVIENDA COMO ESTRUCTURA DE UNA CIUDAD SEGURA

Jane Jacobs afirma “En las buenas calles ha de haber gente a diferentes horas, hablamos aquí del tiempo a pequeña escala, hora a hora a lo largo de todo el día” (Jacobs, 1961).

La diversidad de usos lleva a la gente a un sitio determinado, funcionan como anclas de un lugar. Los espacios públicos, comercios, y sitios en donde se realizan actividades de uso cotidiano, permiten que las calles se encuentren vigiladas durante todo el día. “Si logramos reforzar la vida urbana hasta el punto de lograr que la gente circule a pie y pase tiempo en los espacios públicos, la seguridad, tanto la percibida como la real, aumentará. La presencia de otros siempre es un buen indicador de que un lugar es considerado seguro y agradable” (Gehl, 2010, p.98). Para reactivar una zona es necesario una diversidad de usos, de manera que los usuarios se sientan seguros de salir a la calle y hacer uso de las plantas bajas y así ser parte de las distintas actividades vinculadas con la vivienda que se desarrollan a nivel de piso (Jacobs, 1961).

Las calles y las aceras son los principales lugares públicos de una ciudad, cuando la misma cuenta con calles vivas, de interés, la ciudad entera muestra estar viva. Cuando el usuario se siente inseguro en la ciudad o en alguna parte de ella, el problema central viene de la inseguridad en las aceras (Jacobs, 1961). Una de las maneras de garantizar seguridad es la diversidad de usos, los cuales generaran gran concurrencia, siempre ligado con la vivienda, misma que resulta ser el nodo cohesionador. Jacobs (1961) menciona “Ha de haber siempre ojos que miren a la calle. Ojos pertenecientes a personas que podríamos considerar propietarios naturales de la calle” (p.61). De esta manera las principales facha-

das de las edificaciones estarán orientadas a la calle. Debe haber una demarcación entre lo que es espacio público-privado de manera que la zona necesitada de vigilancia tenga unos límites claros (Jacobs, 1961). “La acera ha de tener usuarios constantemente, para así, añadir más ojos a los que normalmente miran a la calle, con lo que se induce a los propietarios de las casas a observar la calle más veces” (Jacobs, 1961, p.61).

Para que la vigilancia sea eficaz, es necesario que exista variedad de usos a lo largo del día y la noche; es por eso que se plantea variedad y cantidad de tiendas, establecimientos y lugares públicos los cuales sean ocupados durante el día. En la noche, establecimientos que sirvan como bares y restaurantes. Esta diversidad de usos debe mezclarse con la vivienda de manera que haya actividad durante todo el día (Jacobs, 1961).

PLAN BORNEO Y SPORENBURG

West 8-MVRDV
Ámsterdam, Holanda
2000

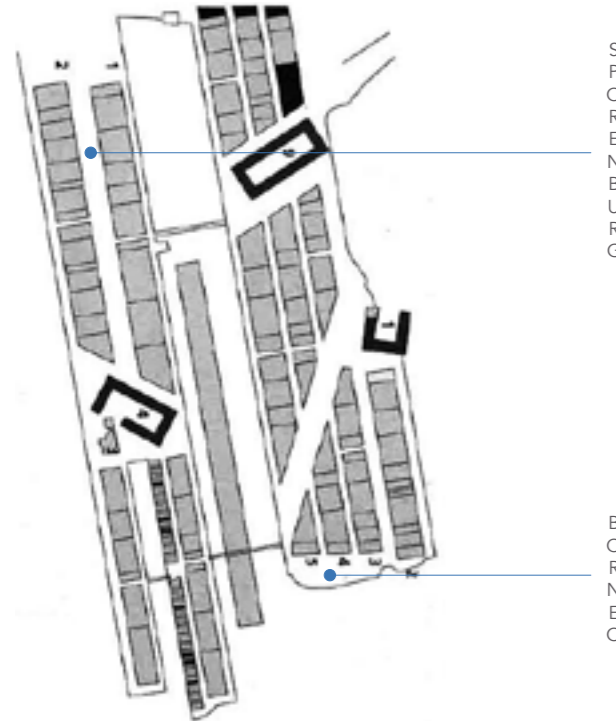


Imagen 27 - Emplazamiento

Img 27: Archist, 2004

Img 28: Archist, 2004

Img 29: Archist, 2004

S
P
O
R
E
N
B
U
R
G

B
O
R
N
E
O



Imagen 28 - Vista de la vivienda



Imagen 29 - Relación vivienda con respecto al puerto

Se diseñó un plan urbanístico al este de la ciudad de Ámsterdam, en las dársenas de una antigua zona portuaria, frente a la estación central. West 8 diseñó un proyecto en toda la zona, en donde se incorporó a la vivienda como un eje revitalizador (Bachs, González & Ducassou, 2015).

El programa buscó albergar 2500 viviendas de baja altura con el objetivo de implantar 100 unidades/ha, además de tres edificios hito y equipamientos de uso complementario. Se construyeron viviendas de tres plantas de altura en predios de poca anchura y gran profundidad, en donde las calles intermedias comunicaron el conjunto. Resulta interesante conocer que las plantas bajas de las edificaciones tienen 3,5 m de altura de manera que las viviendas puedan tener a largo plazo, un uso complementario como tiendas, oficinas, cafetería y bares, y así generar grandes ejes dinámicos (Bachs, González & Ducassou, 2015).

CRITERIOS A UTILIZAR

El Arenal al ser una zona caótica de la ciudad, destinado al comercio del mercado mayorista y feria libre, toma como referencia la inserción de vivienda como un mecanismo de revitalización. Es así, que la implementación de bloques de residencia resulta fundamental para reactivar la zona y dotar de seguridad al sector.

COMPOSICIÓN VOLUMÉTRICA MEDIANTE EL SISTEMA DE CAMPUS

Josep María Montaner, en su libro *Sistemas Arquitectónicos contemporáneos* del año 2008, plantea varios sistemas, desde los cuales se puede generar un orden más racional, entre ellos destacan las intersecciones, campus y unidades vecinales.

Josep María Montaner afirma que "el sistema de campus se basa en nuevos principios compositivos entre los que destacan la proporcionalidad y el equilibrio entre los distintos volúmenes aislados y la caracterización que da identidad a cada pieza. En este sistema las plataformas, parques, estanques y pasarelas organizan el espacio abierto entre volúmenes" (Montaner, 2008, p.32).

"La forma de campus es abierta, integra la naturaleza, en él, dominan las formas aisladas y convexas, relacionadas por la distancia y el vacío entre volúmenes, esta estructura funciona en conjuntos de edificios que tenga un programa de usos similares, entre los que destacan núcleos de gobierno, universidad, equipamientos culturales, centros comerciales o áreas hospitalarias" (Montaner, 2008, p.32).

"El sistema de campus posee ciertas dificultades para convertirse en una ciudad completa, sin embargo, este sistema puede completar o contribuir con el centro o los centros de una ciudad o zona existente" (Montaner, 2008, p.32).

Helio Piñón afirma "Cajas, barras y torres, son los arquetipos básicos de los edificios que construyen la ciudad, mediante la relación de estos elementos podemos conformar un espacio arquitectónico urbano" (Piñón, 2006, p.16). Es por ello que en el campus moderno predomina la diversidad de tipologías de edificios que no com-

pitentan sino que se complementan entre sí. "La torre, dedicada a los edificios más representativos como centros de gobierno, el edificio pantalla-barras, delimita el espacio abierto y cierra la composición en una dirección y por último el volumen horizontal utilizada en asambleas, auditorios o palacios de deporte" (Montaner, 2008, p.33)

"Los recorridos peatonales son libres y se entrelazan, en tanto que el tráfico vehicular se agrega y rodea a las áreas principales" (Montaner, 2008, p.33)

De acuerdo a los conceptos analizados, la configuración volumétrica en los que destacan la torre, caja y barra son los elementos principales de una composición espacial. La torre albergará funciones municipales, la caja el mercado barrios y finalmente las barras destinadas a la vivienda.

El espacio público en el campus es de vital importancia; ya que es el espacio vacío el que se encarga de vincular y relacionar las diferentes tipologías de edificios antes mencionadas. Es así, que resulta de vital importancia concebir un espacio abierto que pueda integrarse con su contexto y permita que los ciudadanos ingresen al mismo y aprovechen los espacios creados.



Imagen 30

Img 30: Sistemas arquitectónicos contemporáneos, 2008.

GG

SEDE DE LAS NACIONES UNIDAS (ONU)

Le Corbusier
Nueva York, EEUU
1947

En el campus de la Sede de las Naciones Unidas ubicado en New York (1947) de Le Corbusier, predominan la diversidad de tipologías de edificios entre los que destacan una torre alta como hito que alberga las secretarías, el edificio horizontal para las salas de reunión y el edificio pantalla para la librería (Montaner, 2008). Se puede ver la proporcionalidad y el equilibrio entre los volúmenes, siendo el espacio público el encargado de vincular cada tipología. Es así, que crean una plaza central junto al hito, a través de la cual se ubican los edificios y logra una armonía en el conjunto

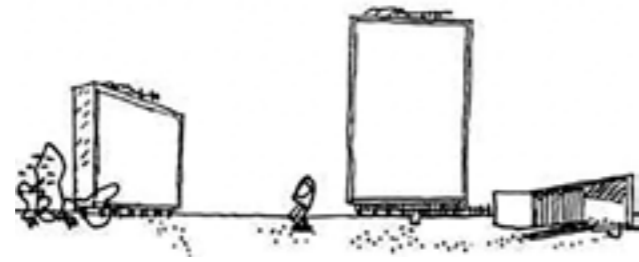


Imagen 31 - Boceto de la propuesta

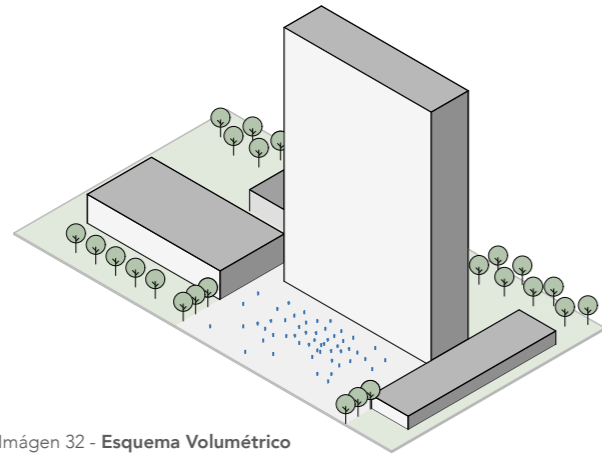


Imagen 32 - Esquema Volumétrico

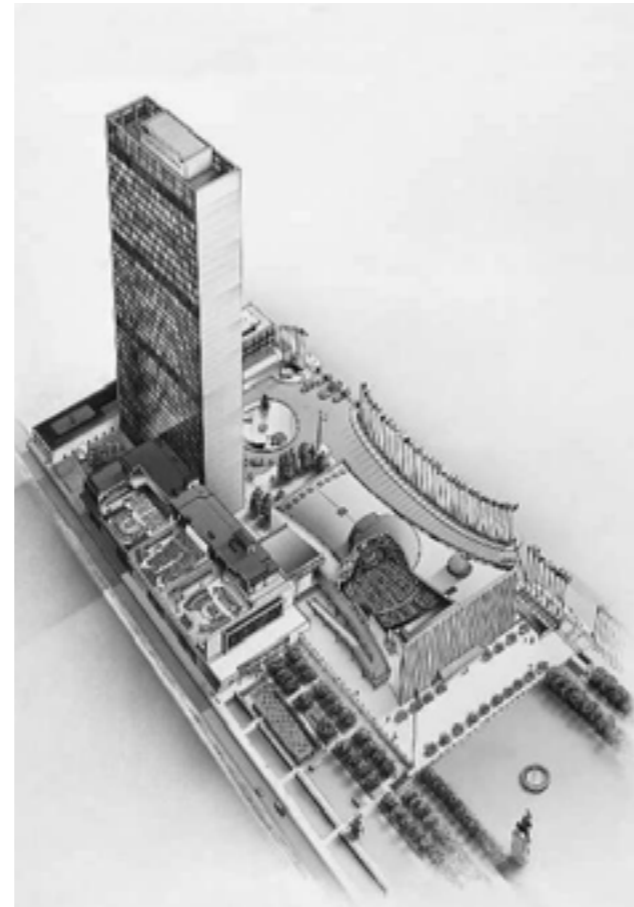


Imagen 33 - Vista aérea del proyecto

CRITERIOS A UTILIZAR

Se toma el concepto de diversidad de tipologías en la que se implementa una torre hito para albergar los departamentos del Municipio, el edificio horizontal destinado para el mercado y el edificio pantalla para resolver los módulos de vivienda. Así mismo, se toma la idea de una plaza central a partir de la cual se ubican los bloques propuestos.

Img 31: Boceto del Arquitecto
Img 32: Creación propia
Img 33: Blockablock, 2005

LEVER HOUSE

Gordon Bunshaft-SOM
Manhattan-New York
1952

El Lever House, situado en el Midtown de Manhattan y diseñado por Gordon Bunshaft y SOM, marcó un paradigma en la arquitectura de Estados Unidos. Concebido como un edificio de forma prismática asentado sobre una plataforma horizontal que se eleva del suelo. El diseño del edificio ha tenido hitos importantes para la ciudad, el muro cortina y la plaza pública. Bunshaft proyecta un espacio abierto en planta baja accesible desde la calle y una terraza en la parte superior, que en conjunto forman un espacio a doble altura para exhibiciones de arte. La fachada de la torre construida con un envoltorio de vidrio verde azulado, tiene un diseño totalmente hermético (Metalocus, Barba&Pérez, 2016).

CRITERIOS A UTILIZAR

Se toma la idea volumétrica de la torre sobre la plataforma, en la que destaca la tensión entre el volumen de la torre destinada a las oficinas del Municipio y el cuerpo bajo elevado del piso, destinado al servicio de la comunidad. Así mismo la concepción de la terraza accesible proporciona al proyecto, un espacio de recreación y estancia para los usuarios

Img 34: Creación propia
Img 35: Plataforma Arquitectura, 2010

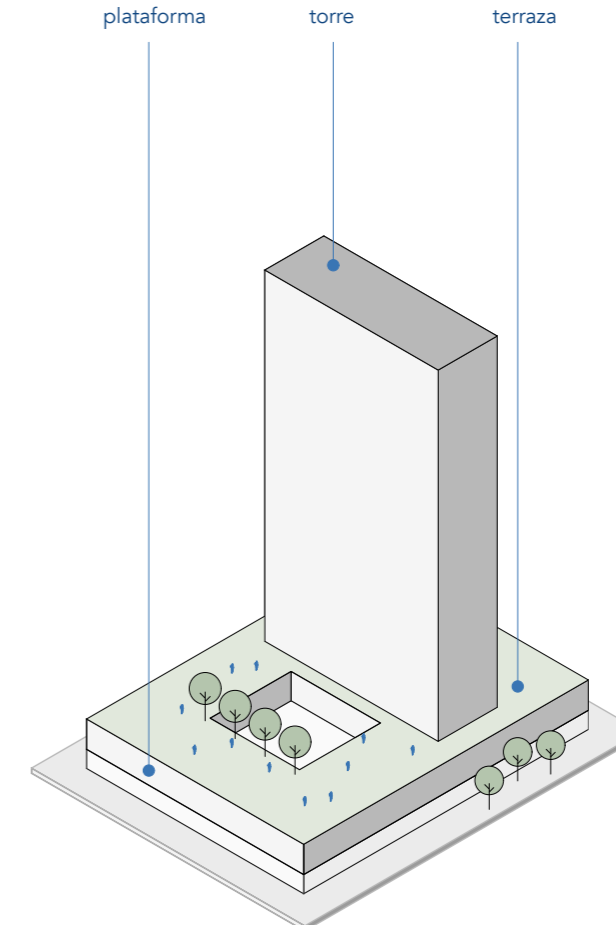


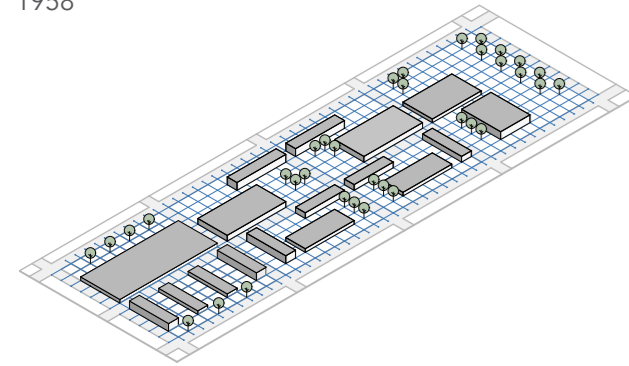
Imagen 34 - Esquema Volumétrico



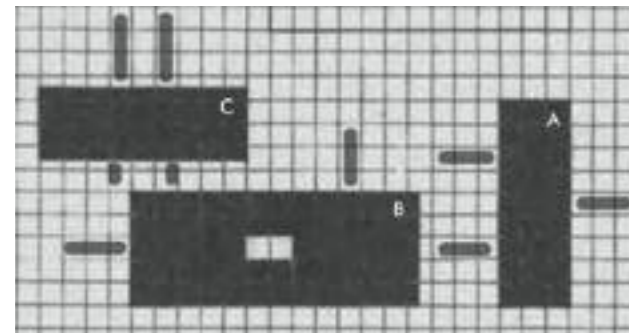
Imagen 35 - Visual espacio interno

INSTITUTO TECNOLÓGICO DE ILLINOIS

Mies Van der Rohe
Chicago, Illinois
1958



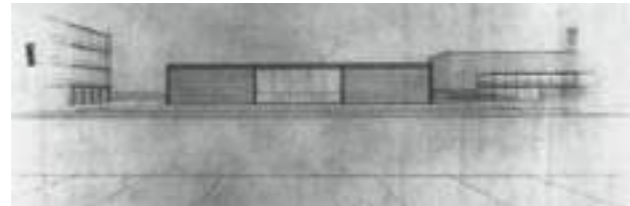
Imágen 36: Esquema volumétrico



Imágen 37: Esquema Modular

Img 36: Archist, 2004
Img 37: Archist, 2004

Img 38: The Museum of Modern Art



Imágen 38 - Alzado Sur del Library and Administration Building, 1944.



Imágen 39 - Vista del Perlstein Hall y Wishnick Hall

El campus del Illinois Institute of Technology (1958), obra del germano-estadounidense Mies Van der Rohe, quiere lograr un espacio donde se produzca un desarrollo progresivo a base de un sistema urbano en forma de campus, muy distinto a la ciudad tradicional densa. La clave del proyecto está en generar un orden y una proporción en el espacio a través de una malla espacial de 7,20m (x) x 7,20 m (y) y 3,60m (z) (Montaner, 2008).

A través de este módulo espacial se resuelve la relación entre estructura, función y cerramiento para generar una solución que persigue principios de coherencia. Se examinan las distintas posibilidades que una estructura clara y una definición del detalle rigurosa y ordenada dan a la obra.

El conjunto de volúmenes está compuesto por prismas horizontales alargados dispuestos alrededor de la malla que respetan una estructura dada por columnas o crujeas respectivamente. El módulo da unidad al conjunto y hace que cada pieza forme parte de un todo. Gracias a esto, se crea una coherencia entre las partes, no pensado en la igualdad de los elementos sino en su equivalencia, buscando el equilibrio en el conjunto (Montaner, 2008).

CRITERIOS A UTILIZAR

Se toma la idea de distribuir el conjunto de volúmenes alrededor de una malla que respete las directrices del terreno. El módulo da unidad al conjunto y hace que cada pieza forme parte de un todo. El equilibrio establecido hace que todos los edificios se relacionen exteriormente con los espacios públicos y sus recorridos y formen un todo, ya que al no ser iguales, todos se resuelven mediante el mismo criterio pero albergan espacios diferentes.

SEAGRAM

Mies Van der Rohe - Philip Johnson - Khan&Jacobs
Manhattan-New York
1958

El Seagram building, situado en el centro de Manhattan; en la Park Avenue, es uno de los símbolos más representativos de la arquitectura moderna. Como estrategia de diseño se logra implantar al edificio en la mitad del lote, generando una plaza pública en su frente concedida a la ciudad.

“La estructura del edificio es de acero, revestida de hormigón, con un entramado de 8,45 x 8,45 m y recubrimiento con bronce o bien estuco” (Fleger, 1968, p.74). A partir de la estructura se modula la fachada del edificio resuelta mediante un muro cortina, “Las fachadas del edificio tienen elementos de bronce de dos plantas de altura (7,92m), con cristales que absorben el calor y la radiación. Los perfiles de bronce en I tienen una distancia entre ejes de 1,40 m con una sección de 11,4 por 15,2 cm” (Fleger, 1968, p.74).

CRITERIOS A UTILIZAR

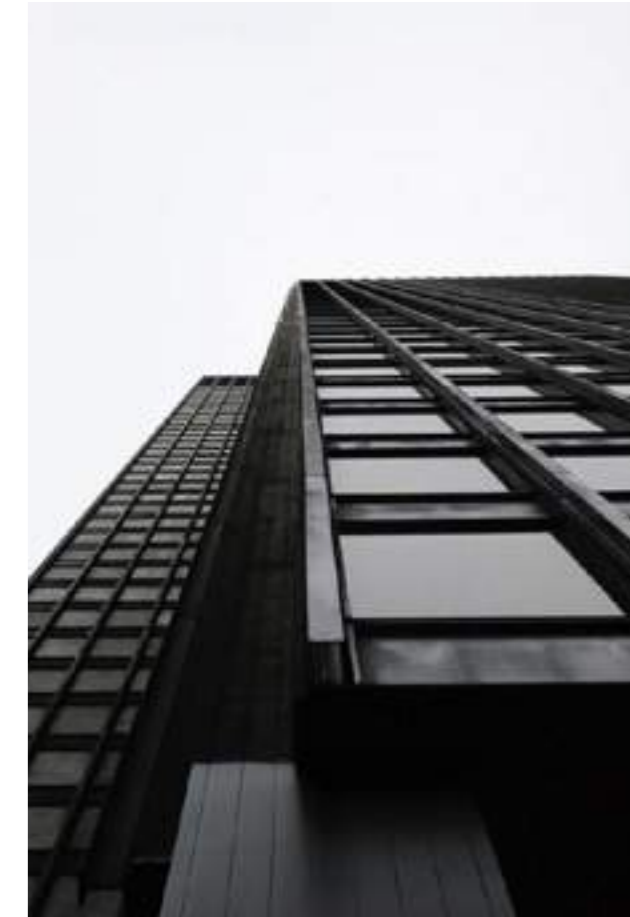
Se toma como referencia la materialidad y la trama modular a partir de la cual se genera la fachada del edificio. En el Proyecto se genera un trama de 6x6 mediante la cual se genera la modulación de la fachada y se utiliza el concepto de fachada acristalada mediante la utilización del muro cortina.

Img 40: Archist, 2004

Img 41: The Museum of Modern Art



Imágen 40 - Perspectiva de la fachada



Imágen 41 - Detalle de perfilación del envoltorio



Imagen 42 - Sector El Arenal

ANÁLISIS ÁREA DE INFLUENCIA

Historia

Hasta las primeras décadas del siglo XX, la ciudad de Cuenca, poseía una extensión que se limitaba a su casco histórico. La Circunvalación actualmente llamada Avenida de las Américas fue una de las propuestas establecidas en el Plan de Gatto Sobral.

Su construcción empezó en 1966 y para finales de los años 60 la Avenida Circunvalación, actualmente Avenida de las Américas, limitaba la ciudad hacia el norte y el oeste. Es así, que para 1970 los nuevos equipamientos e infraestructura vial provocaron un crecimiento hacia la parte este de Cuenca, incorporando los barrios del Vecino y Totora-cocha. A pesar de la expansión de la ciudad se tenía una densidad poblacional de 253,48 habitantes/ha.

La Ordenanza del Plan Director de Desarrollo Urbano del año 1971 contemplaba una zonificación de la ciudad de acuerdo al uso de suelo. Estableciendo usos industriales para la zona este de la Avenida de las Américas y uso agrícola para la zona oeste, la cual formaba parte de un anillo destinado a la agricultura que limitaba la ciudad. (Albornoz, 2008)

Delimitación del área de influencia

El área de estudio se delimita de acuerdo al predominio de indicadores relacionados con la accesibilidad y la ciudad orientada al peatón y espacio público, en donde se marcó un radio de influencia de 1km para el posterior análisis.

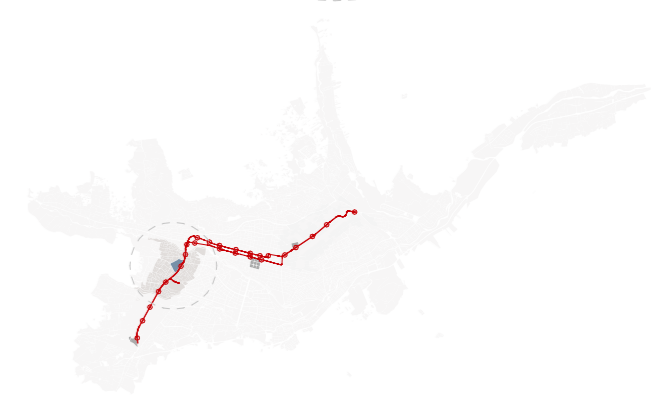
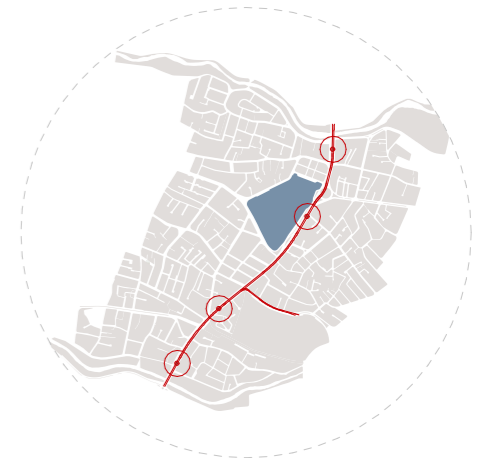


Imagen 43 - Área de influencia

Img 42: Creación propia
 Img 43: Creación propia

ÁREA VERDE



- parques - distribución verde
- predios ocupados
- sitio de intervención

Área Verde

El área verde dentro del sector corresponde a un 3%, otorgado por parques de pequeña escala entre los que destaca el parque Juan Bautista Stiehl, el parque de los Peces y el parque del Ángel, todos ellos emplazados al otro borde de la Avenida de las Américas. Podemos afirmar que el área verde a los alrededores del mercado es nula, otorgando a los habitantes y usuarios una calidad de vida inadecuada.

LLENOS Y VACÍOS

En el caso de la Avenida de las Américas se puede observar que un 33% del suelo se encuentra construido dentro de los predios existentes, en su mayor parte privados.

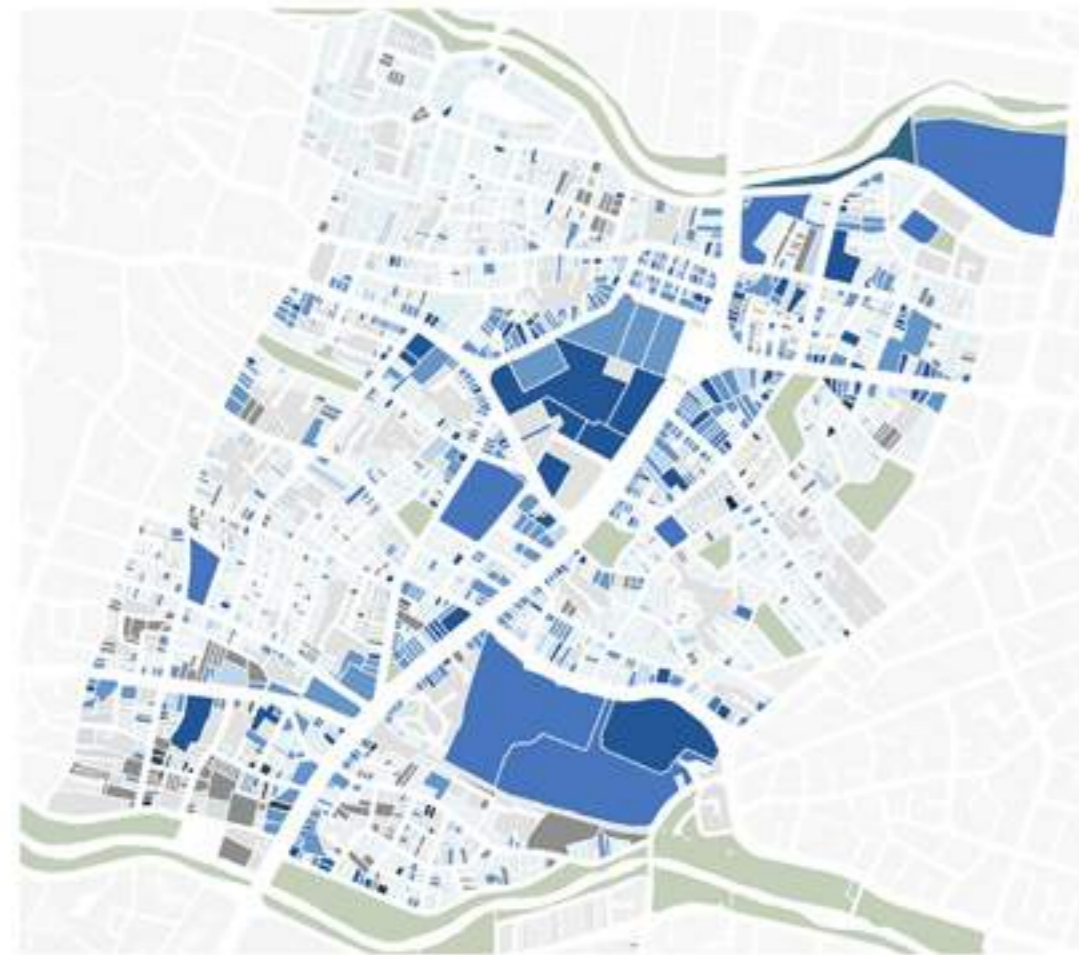


- lotes
- vacíos



LLENOS Y VACÍOS

USO DE SUELO



Uso de suelo

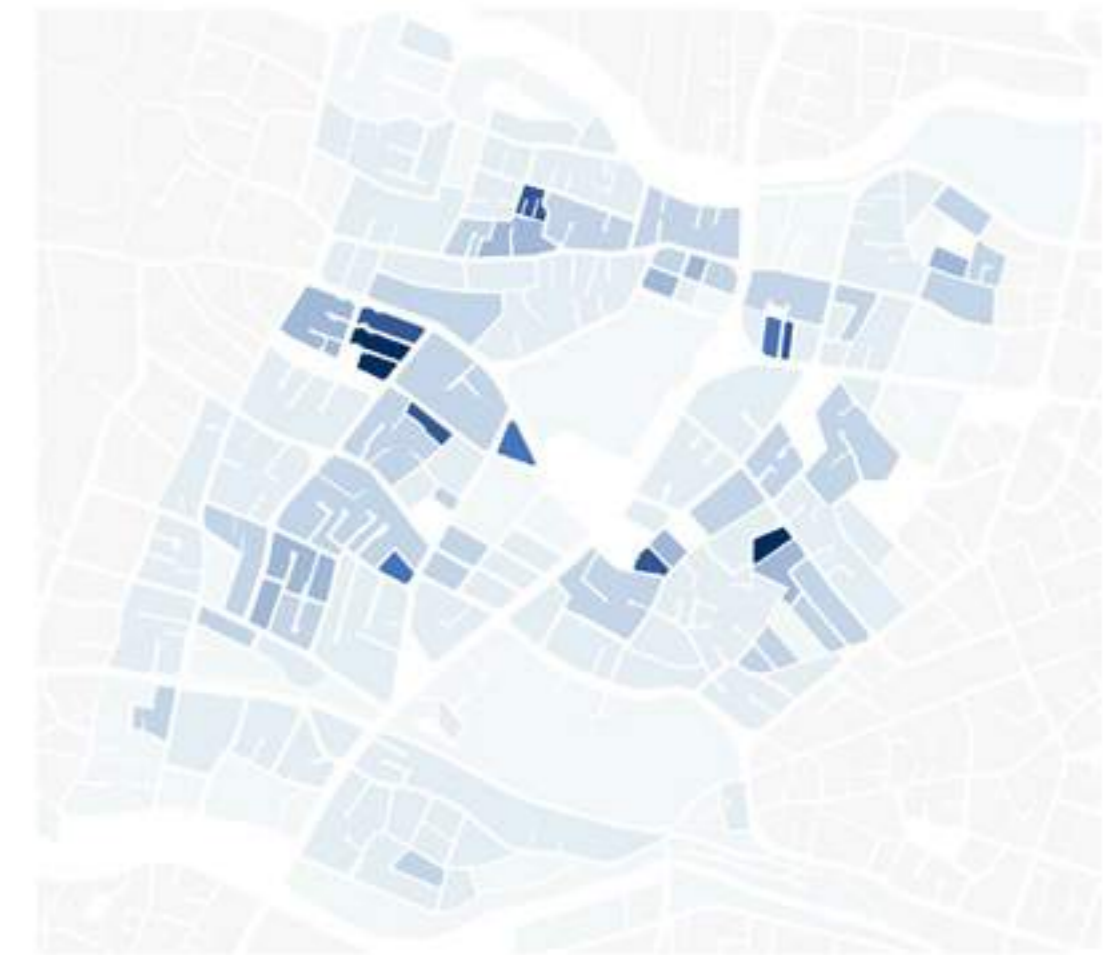
Para el análisis de usos de suelo se tomó en cuenta aquellos usos ubicados en planta baja, ya que condicionan fuertemente la actividad que se genera en la calle.

Los indicadores de uso de suelo alrededor del mercado el Arenal señalan que el 8% se encuentra ocupado por vivienda, el 77% por comercios y servicios y un 3% corresponde a espacio público. Cabe recalcar que la influencia del mercado sobre el sector ha tenido incidencia netamente comercial, ocupando sus predios para negocios a fines al comercio y sus plantas altas como bodegas que den abastecimiento a estos. Los indicadores muestran el bajo índice de ocupación de vivienda, razón por la cual, en las noches, al cerrar los comercios, se torna en una zona muerta. En la actualidad, el sector del Arenal es considerado uno de los barrios más caóticos e inseguros dentro de la ciudad.



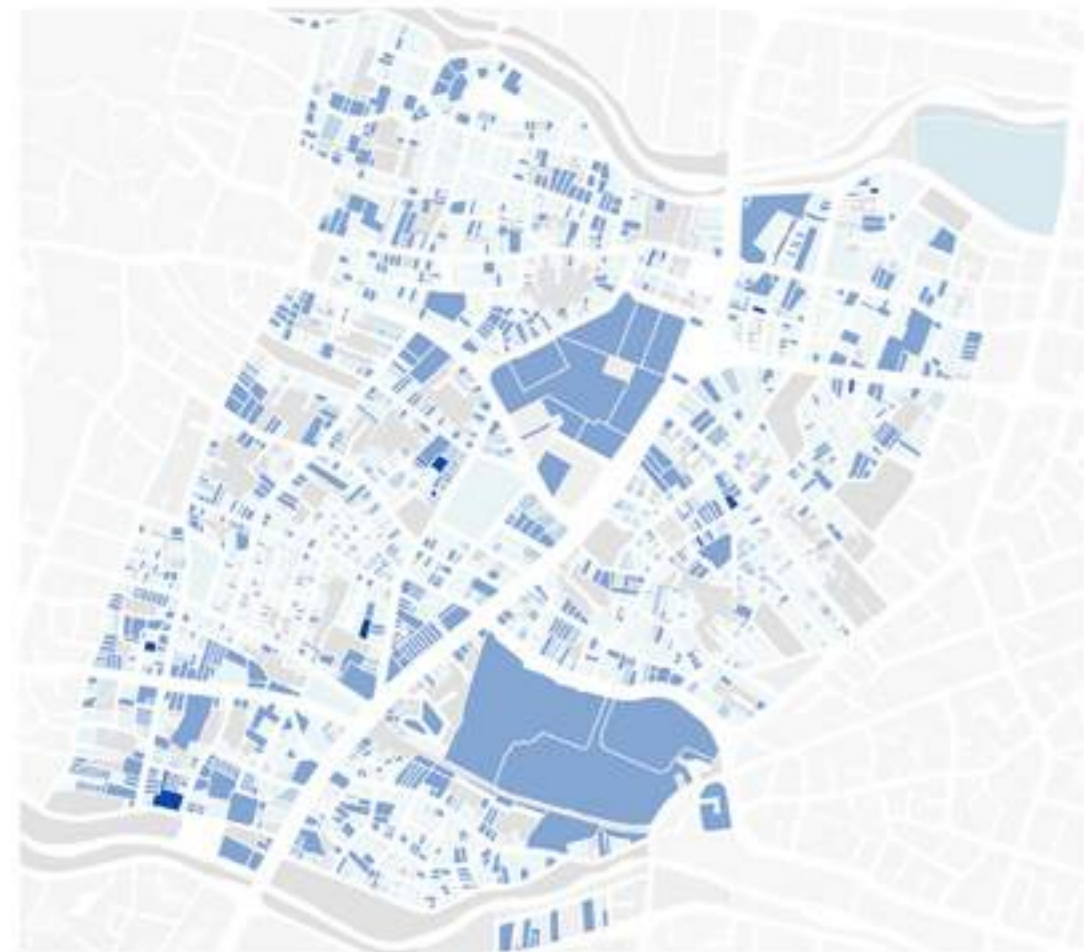
Densidad Poblacional

Para los datos de vivienda se ha tomado como fuente el Censo de población y vivienda 2010, realizado por el Instituto Nacional de Estadísticas y Censos (INEC). La densidad media en la zona del mercado el Arenal es de 25 hab/ha, lo cual muestra que en su mayor parte los predios tienen un uso distinto a la vivienda.



DENSIDAD POBLACIONAL

ALTURA DE EDIFICACIONES



25% vivienda de un piso



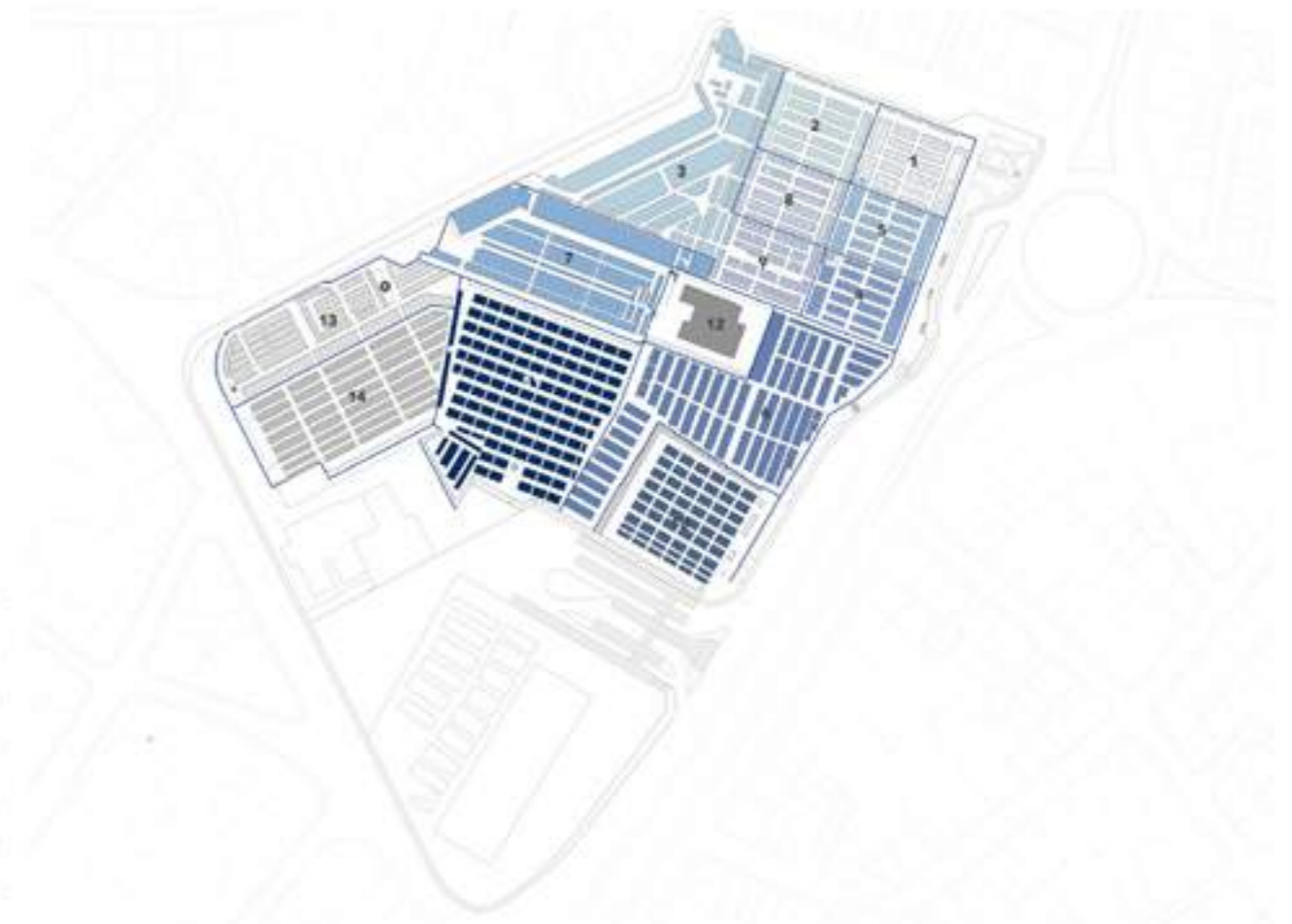
Alturas

La zona del mercado el Arenal se caracteriza por una edificación de baja altura, de 1 a 4 pisos en su mayoría, a pesar de estar autorizados 6 y 9 pisos. Se muestra que el 25% de construcciones son de 1 piso, esto indica que el sector necesita crecer en altura y así tener una mayor densificación. Esto lograría liberar área en planta baja y aprovechar para espacio público y áreas verdes que son deficientes en el sector.

SECTORES ESTADO ACTUAL

Estado Actual

El mercado el Arenal está conformado por 14 sectores, distribuidos alrededor del predio. Se puede observar que no se encuentra en un correcto funcionamiento debido a que no se dividen por zonas destinadas a la venta de productos similares. El mercado mezcla zonas húmedas, semi húmedas y secas, razón por la cual la insalubridad del sitio es alta. De igual manera se pueden ver como algunos de los sectores mezclan alimentos con artículos como calzado y ropa.



- | | | | |
|---|--|----|---|
| 1 | ropa, calzado, peluquería, baños, tecnología | 8 | frutas y verduras, venta de comidas, carnes y mariscos, lácteos, avícolas |
| 2 | ropa, carnes y mariscos, fiendas, animales vivos pequeños, venta de comida | 9 | ropa, calzado, baños, peluquería, frutas y verduras, venta de comida |
| 3 | fiendas, droguerías, artesanías, papelería, carnes, frutas, tecnología | 10 | parqueadero, venta de bienes y servicios los días miércoles |
| 4 | ropa, calzado, peluquerías, tecnología, baños públicos | 11 | frutas, verduras, carnes, mariscos, venta de comidas, lácteos |
| 5 | frutas, verduras, carnes, mariscos, venta de comidas, ropa, calzado, avícolas, tiendas | 12 | uso administrativo, uso social, guardería municipal |
| 6 | parqueadero, venta de bienes y servicios los días miércoles | 13 | venta al por mayor (papas), frutas y verduras |
| 7 | ropa, calzado, peluquerías, cyber, bosca, tecnología | 14 | frutas, verduras, carnes, mariscos, venta de comidas, lácteos |

04 ESTRATEGIA URBANA

ESTRATEGIA DE CIUDAD

ESTRATEGIA DE SECTOR

ESTRATEGIA DE MANZANA





Imagen 44 - Sector El Arenal

CENTRALIDADES

La propuesta consiste en descentralizar el núcleo y formar una serie de núcleos menores alrededor de la ciudad. Se crea un sistema de centralidades que tenga una organización espacial en la que el ciudadano y sus actividades cotidianas sean parte principal de la urbe, siendo concebidos como espacios donde se producen intensos intercambios colectivos.

Se propone recorridos lineales, en donde se encuentren diferentes tipos de equipamientos a diferentes jerarquías, de manera que exista una cercanía entre estos equipamientos y en conjunto conformen nuevas centralidades y se conviertan en elementos de orientación, suturados por un red de transporte en la que interviene el Tranvía como eje articulador, de manera que sirvan de interconexión entre las centralidades y la población que utilizará el mismo. Se coloca como principal actor al peatón y al transporte no motorizado, con ello se genera un esquema de movilidad que soporte la estructura policéntrica.

La red de centralidades propuesta empieza en la avenida España, se conecta al centro Histórico y éste a la centralidad el Arenal y finaliza en la centralidad de Narancay.



Imagen 45 - Red de Centralidades

ESTRATEGIA URBANA DE CIUDAD

Red de Centralidades

Al realizar un análisis de las principales Centralidades dentro de la ciudad se logró conectar estos puntos mediante el eje del tranvía, de manera que se fortalezca sus paradas con posibles sitios potenciales en donde se busca implementar el espacio público y área verde.

El recorrido del mismo comienza desde la Centralidad de Naranca y pasando por la centralidad de El Arenal, Centro Histórico y Terminal Terrestre. En su trayecto se localizan sitios como posible ampliación de las paradas del tranvía en donde se plantea la incorporación de equipamientos y espacio público para el uso de los usuarios del tranvía; con esto se incentiva al uso del transporte público generando diferentes usos entre las centralidades.



Imagen 46 - Red de sitios potenciales

Img 46: Creación propia
Img 47: Creación propia
Img 48: Creación propia

Sitios Potenciales

Estos sitios son posibles espacios de los cuales nos podemos expropiar mediante un análisis de valor de la edificación existente, infraestructura, costo, etc. Estos son colindantes a las paradas del tranvía en donde se genera equipamientos y espacio público para los usuarios del tranvía, generando cohesión social y brindando distintos usos en todo el trayecto de la red del tranvía.

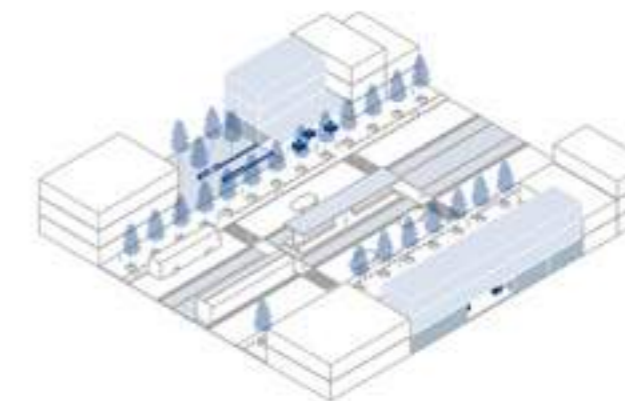


Imagen 47 - Esquema sitios potenciales fuera del centro Histórico

Sitios Potenciales Centro Histórico

Los sitios potenciales en el centro Histórico en su mayoría son equipamientos culturales, educativos, comerciales, etc. en los cuales se plantea quitar las barreras o cerramientos de los mismos para generar espacio público y área verde, logrando diferentes usos en donde prime los lugares de estancia y encuentro de los usuarios del tranvía.

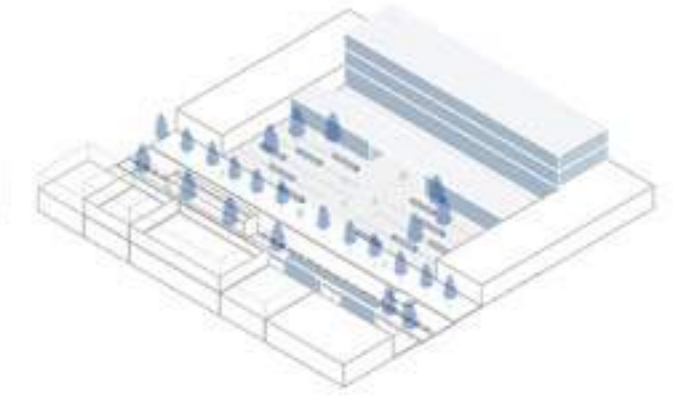


Imagen 48 - Esquema sitios potenciales centro Histórico

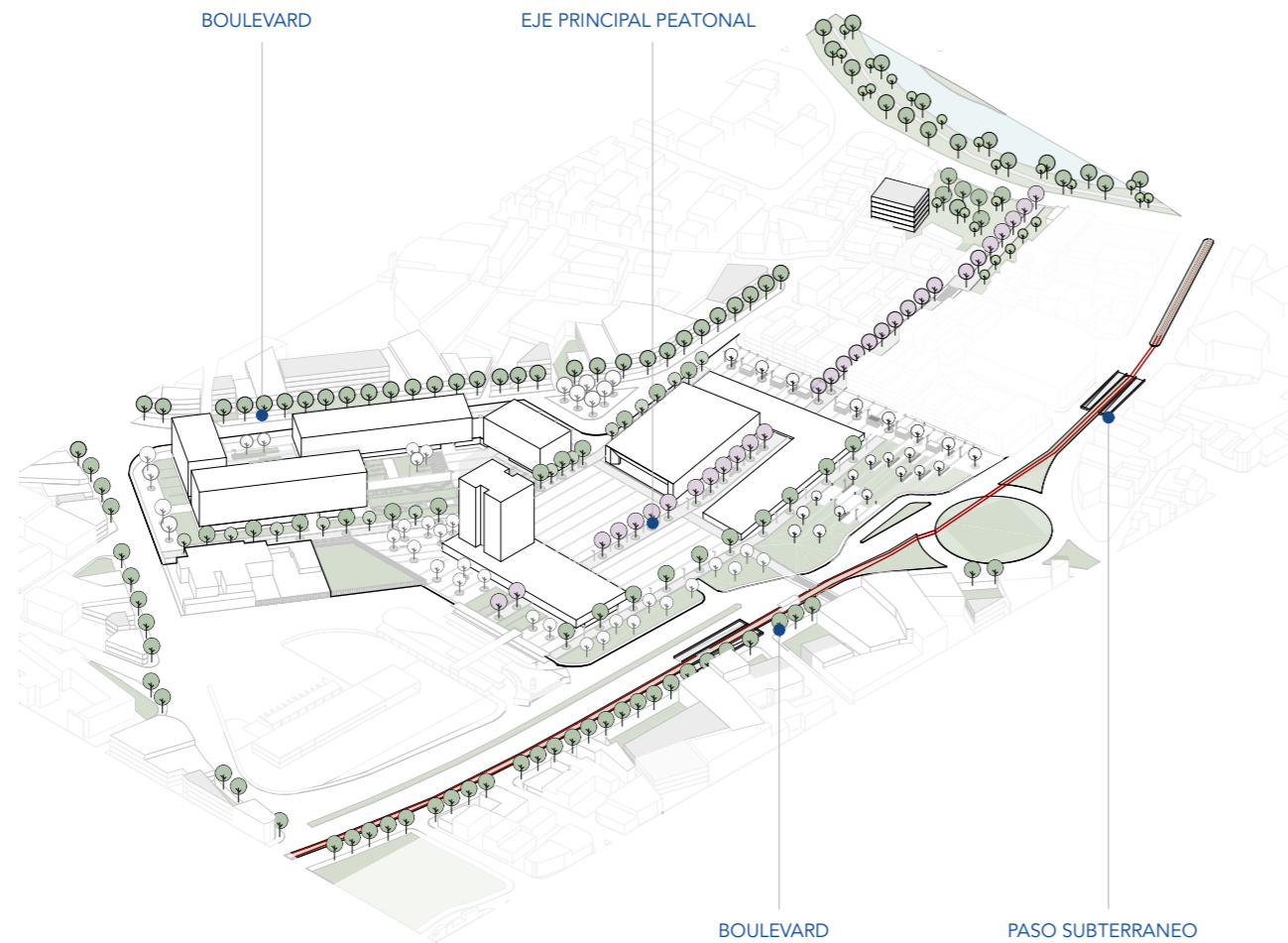
ESTRATEGIA URBANA DE SECTOR

Se crea un eje peatonal que articula el proyecto con la orilla del río Tomebamba. Se analizan sitios potenciales que permitan una conexión entre estos dos puntos, es así que se derrocan edificaciones sin valor. Una vez establecido y conectado el eje, se implementan puntos de abastecimiento de bicicletas y a su vez se conforman áreas verdes en predios potentes de manera que el eje nos conduzca a este punto y se vincule de mejor manera con la orilla del río.

Debido al tráfico existente en la Av. de las Américas se implementan pasos subterráneos que descongestionen la vía, de manera que los ciudadanos que quieran acceder a esta centralidad utilicen la vía actual y los que necesiten comunicarse a otro punto de la ciudad, utilicen el paso deprimido.

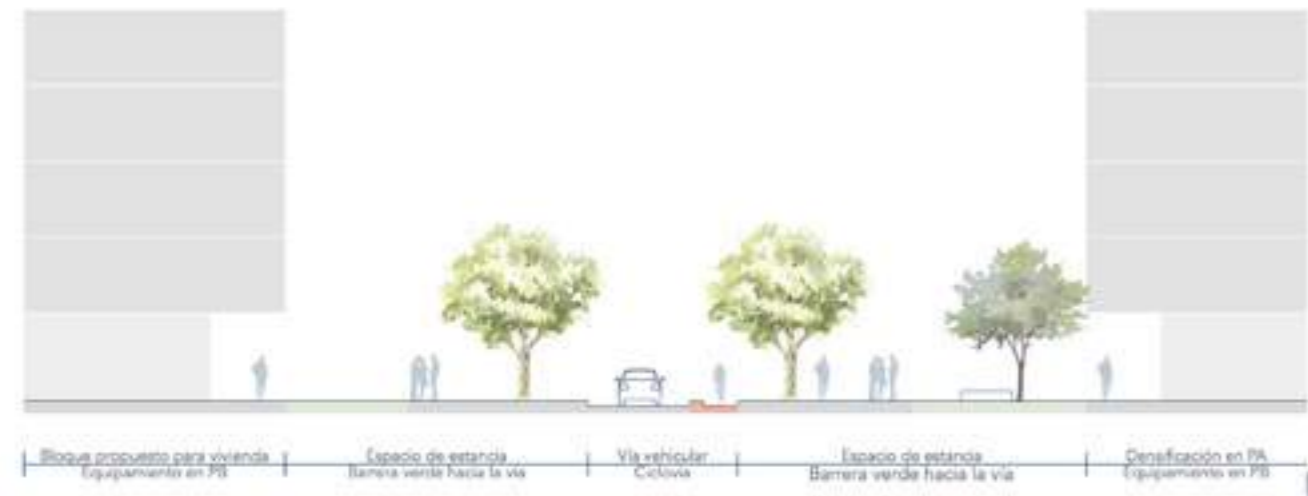
Mediante el análisis de uso de suelo, se encuentran sitios potentes en el eje este de las Américas, es por ello que se ensanchan veredas y se concibe como un boulevard que cuenta con espacio público y a la vez conecta con equipamientos y área verde a lo largo de su recorrido. Cabe recalcar que los equipamientos se plantean en planta baja y en planta alta se densifica.

El predio del mercado el Arenal se encuentra rodeado de edificaciones de valor negativo y predios subutilizados, es por ello que se derrocan algunas edificaciones sin valor y se cambia de uso a los parqueaderos. Se plantea un ensanchamiento de veredas y se concibe a la vía como un boulevard que se articula con equipamientos y área verde. Este tratamiento se da de manera que las circulaciones principales del proyecto se conecten directamente con estos ejes arbolados y de espacio público.

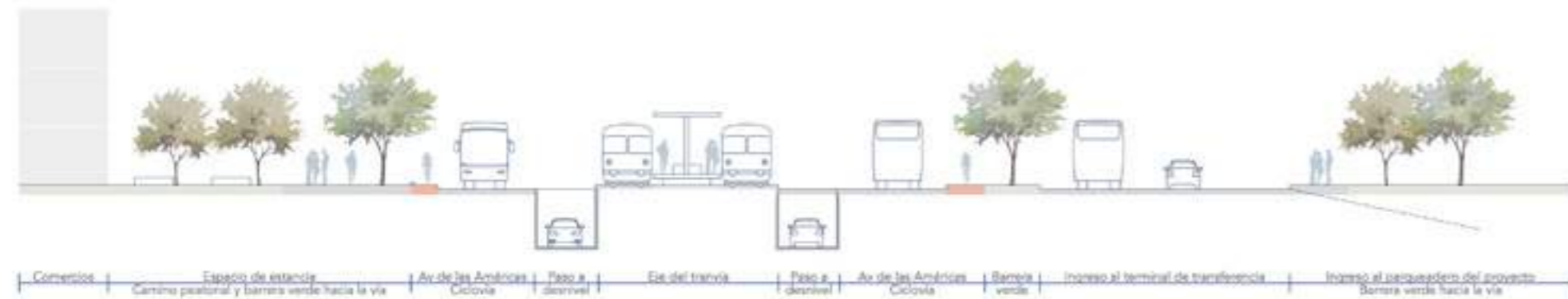


- sitio potencial para equipamiento y densificación.
- sitio potencial para equipamiento y espacio público.

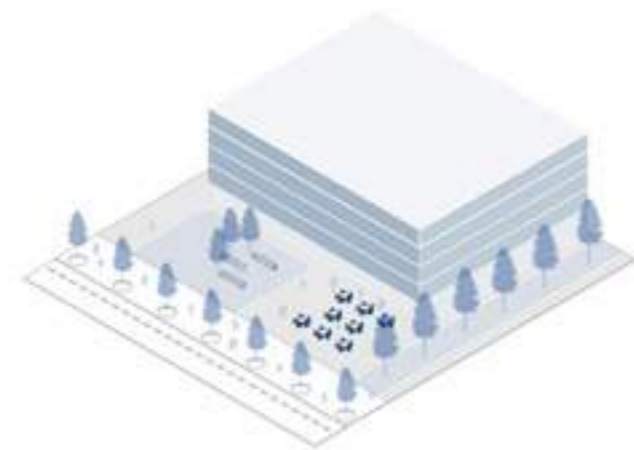
SECCIÓN VIAL PROPUESTA



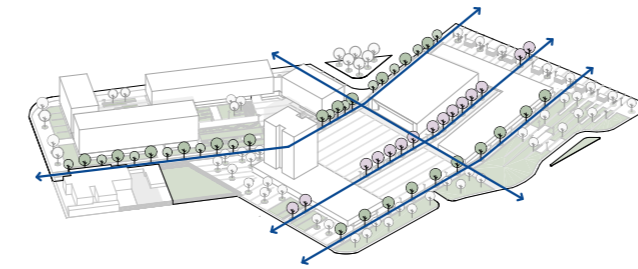
Sección calle Roberto Crespo



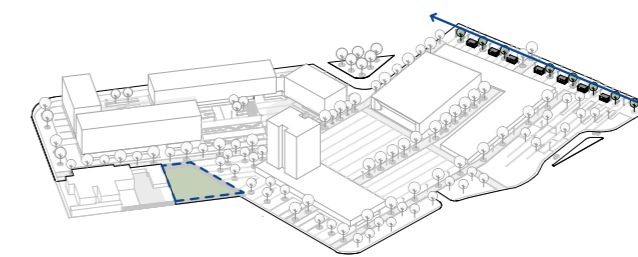
Sección Av. de las Américas



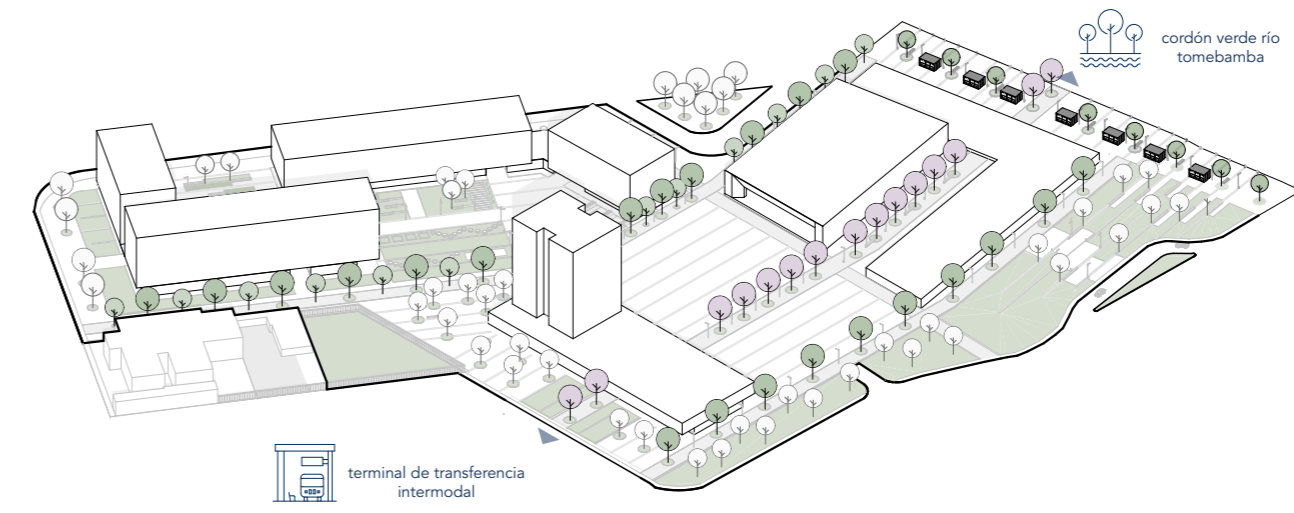
Esquema de densificación propuesta



Ejes de circulación planteados.



Calle Eduardo Arias peatonizada - sitio cedido al centro de salud.



Propuesta de manzana.

ESTRATEGIA URBANA DE MANZANA

Dentro del sitio de intervención se crea directrices, que parten de la forma irregular del terreno, como circulaciones peatonales las cuales atraviesan todo el proyecto y permite que el mismo pueda ser accedido desde cualquier punto y tener un recorrido continuo sin barreras, a su vez estos se conectan a los boulevards planteados en la Av. de las Américas y Calle Roberto Crespo de manera que genera permeabilidad en todo sentido.

Al analizar el tráfico vehicular en la calle Eduardo Arias, se decidió peatonizarla de manera que los comercios colindantes se relacionen con este eje artesanal y a su vez con los comercios del centro comercial.

El sitio al poseer una forma irregular, se decidió ceder una parte del mismo para uso del centro de salud aledaño para una posible ampliación o para generar espacio público necesario en el sector.

05 PROPUESTA ARQUITECTÓNICA

ESTRATEGIAS DE DISEÑO

DISEÑO DE ESPACIO PÚBLICO

PROPUESTA FUNCIONAL

PROPUESTA FORMAL

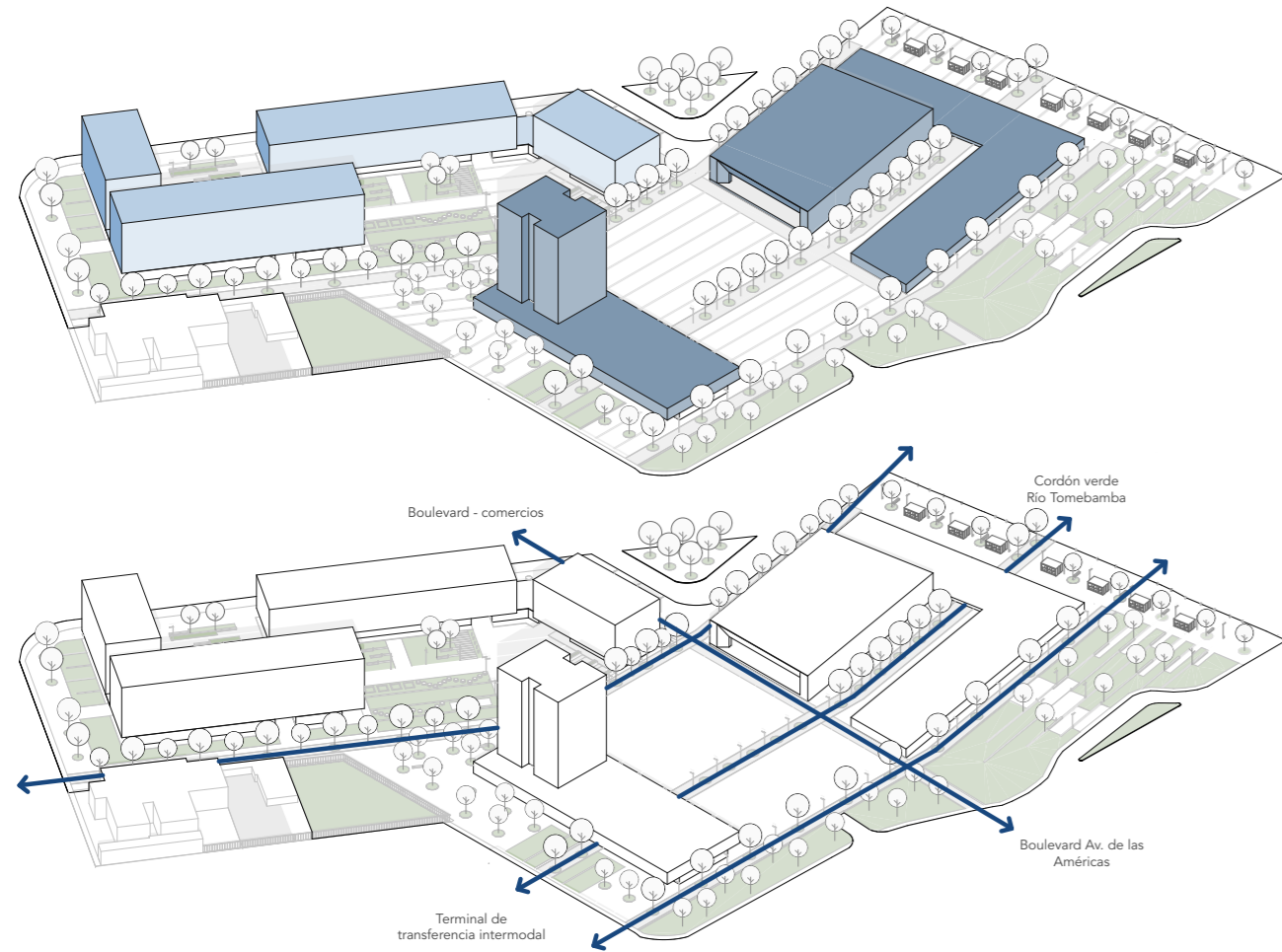
SISTEMA CONSTRUCTIVO



05.01 ESTRATEGIAS DE DISEÑO



ESTRATEGIAS DE DISEÑO



Zonificación

Se busca fraccionar el uso de la vivienda con respecto a la zona de equipamientos, es por ello que a partir de las directrices se delimita la zona residencial y la zona de la plataforma administrativa y comercial, de manera que los equipamientos se implantan junto al eje de la avenida de las Américas.

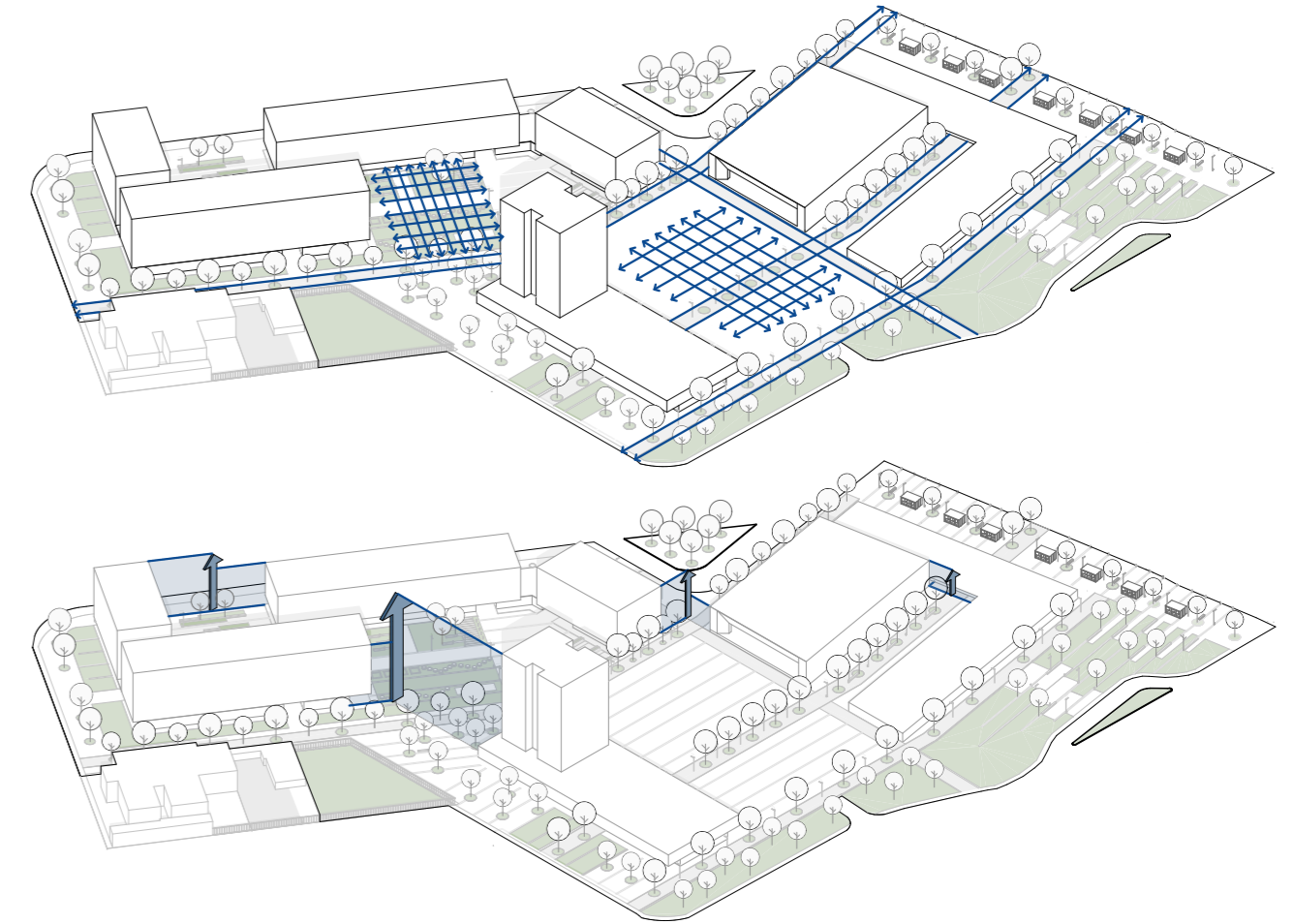
● zona residencial
● equipamientos administrativos - comerciales

Ejes de circulación

Mediante los ejes de circulación planteados se genera permeabilidad en el proyecto, es así que las plantas bajas de los bloques poseen perforaciones en las cuales atraviesan estos ejes logrando recorridos continuos, atravesando diferentes espacios con distintos usos. El eje de circulación principal conecta el Terminal de transferencia hacia el cordón verde del río Tomebamba, de igual manera el eje transversal conecta el boulevard de la Av. de las Américas hacia los comercios en la vía posterior.

Trama de modulación

Se van implantando los distintos volúmenes alrededor de una malla que respeta las directrices del terreno. El módulo da unidad al conjunto y hace que cada pieza forme parte de un todo. El equilibrio establecido hace que todos los edificios se relacionen exteriormente con los espacios públicos y sus recorridos, y formen un todo, ya que al no ser iguales, todos se resuelven mediante el mismo criterio pero albergan espacios diferentes.



Escalonamiento

La propuesta busca crecer de manera uniforme desde el volumen más bajo hasta el hito, es por ello que cada volumen crece 2 veces más que el anterior. El escalonamiento inicia con la plataforma comercial la cual tiene un piso de altura seguido del mercado que cuenta con 3 niveles. En la zona residencial, el primer bloques crece a 5 niveles y el siguiente a 7 y por último la plataforma administrativa que cuenta con 9 niveles en la torre.

EMPLAZAMIENTO

La implantación del proyecto parte de proyectar directrices que se originan de la forma irregular del terreno, a partir de las cuales se trazan ejes principales de circulación que conectan al proyecto con sus alrededores. Los ejes de circulación fraccionan al proyecto, otorgando un uso exclusivos para la vivienda y otro para los equipamientos administrativos y comerciales.

Las directrices proyectadas trazan una malla modular desde la cual se implantan los distintos bloques, generando espacios públicos, semi públicos y privados. Al peatonizar la actual vía Eduardo Arias se logra trazar un eje artesanal, el cual relaciona los espacios proyectados con los comercios aledaños existentes.



4% espacio público
Estado Actual

60% espacio público
Propuesta

ESPACIO PÚBLICO



0 viv/ha
Estado Actual

140 viv/ha
Propuesta

DENSIDAD POBLACIONAL



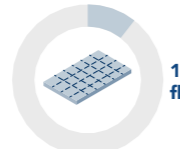
10% vivienda



7% plataforma administrativa



12% comercio y servicios



11% plaza flexible



60% espacio público y área verde

USO DE SUELO EN LA PROPUESTA



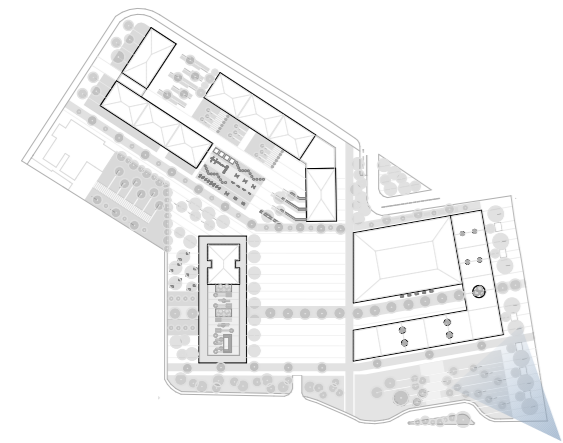
Zonificación

- 01.-** Vivienda Colectiva: generadora de seguridad en la zona.
- 02.-** Superficie cedida al Centro de Salud, como posible ampliación del equipamiento y generador de espacio público.
- 03.-** Plataforma administrativa alberga departamentos de servicios a la comunidad y oficinas de la Municipalidad de Cuenca.
- 04.-** Terraza: cubierta verde como espacio semipúblico de la plataforma administrativa.
- 05.-** Plaza Flexible: espacio para feria itinerante y eventos.
- 06.-** Mercado minorista: abastecimiento de productos a escala barrial.
- 07.-** Centro comercial: módulos para el comercio de productos varios.
- 08.-** Calle peatonal: vía Eduardo Arias peatonizada como eje artesanal del proyecto.

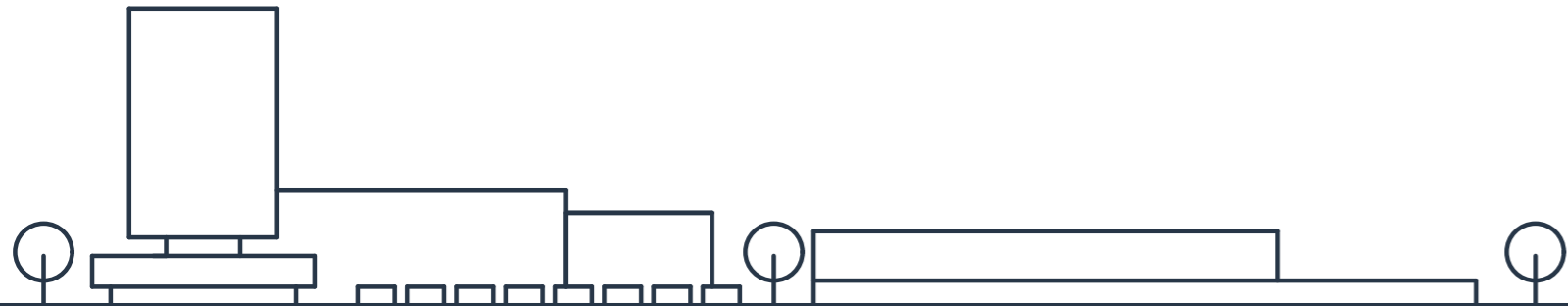




VISTA DE LA PROPUESTA



05.02 DISEÑO ESPACIO PÚBLICO



DISEÑO ESPACIO PÚBLICO

La conformación del espacio público nace a partir de los ejes de circulación. Para el eje principal se busca otorgar una jerarquía con respecto a los demás, se utiliza un color de vegetación diferente y una densidad marcada, por lo que se usan Jacarandas a lo largo del eje, al ser un árbol predominante en su follaje. Para el eje que conduce a la vivienda se utiliza a la vegetación como barrera entre la zona residencial y el equipamiento, es por eso que se usa vegetación con menor separación entre sí, que sea alta y densa como filtro entre los usos. Para el eje aledaño a la avenida de las Américas, junto a la plataforma comercial, se utiliza vegetación con follaje medio, de manera que sirva de filtro entre la avenida y el proyecto.

Los ejes de circulación delimitan zonas que están diseñadas de acuerdo a la permeabilidad en planta baja, es así que se proyectan lugares de estancia, espacios intermedios, espacios de contemplación, áreas verdes, plazas duras y un parque infantil.



2% espacio público
Actual Sitio

60% espacio público
Propuesta

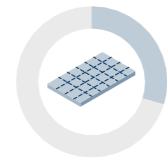
ESPACIO PÚBLICO Y ÁREA VERDE



15% espacios verdes



20% espacios de estancia



28% plazas duras



18% plazas intermedias

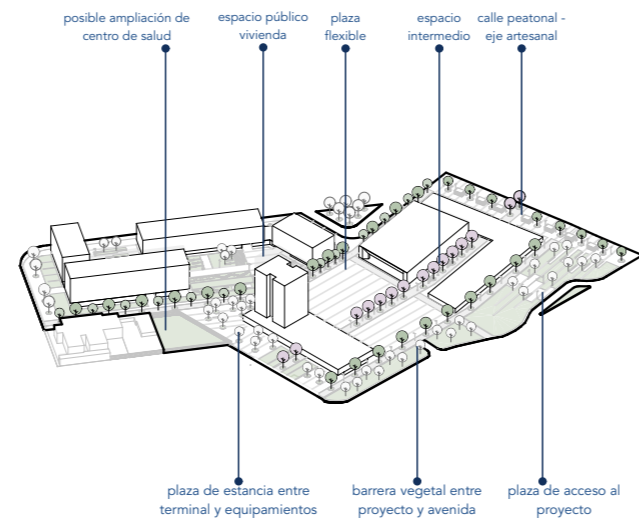


12% calle artesanal + espacio público



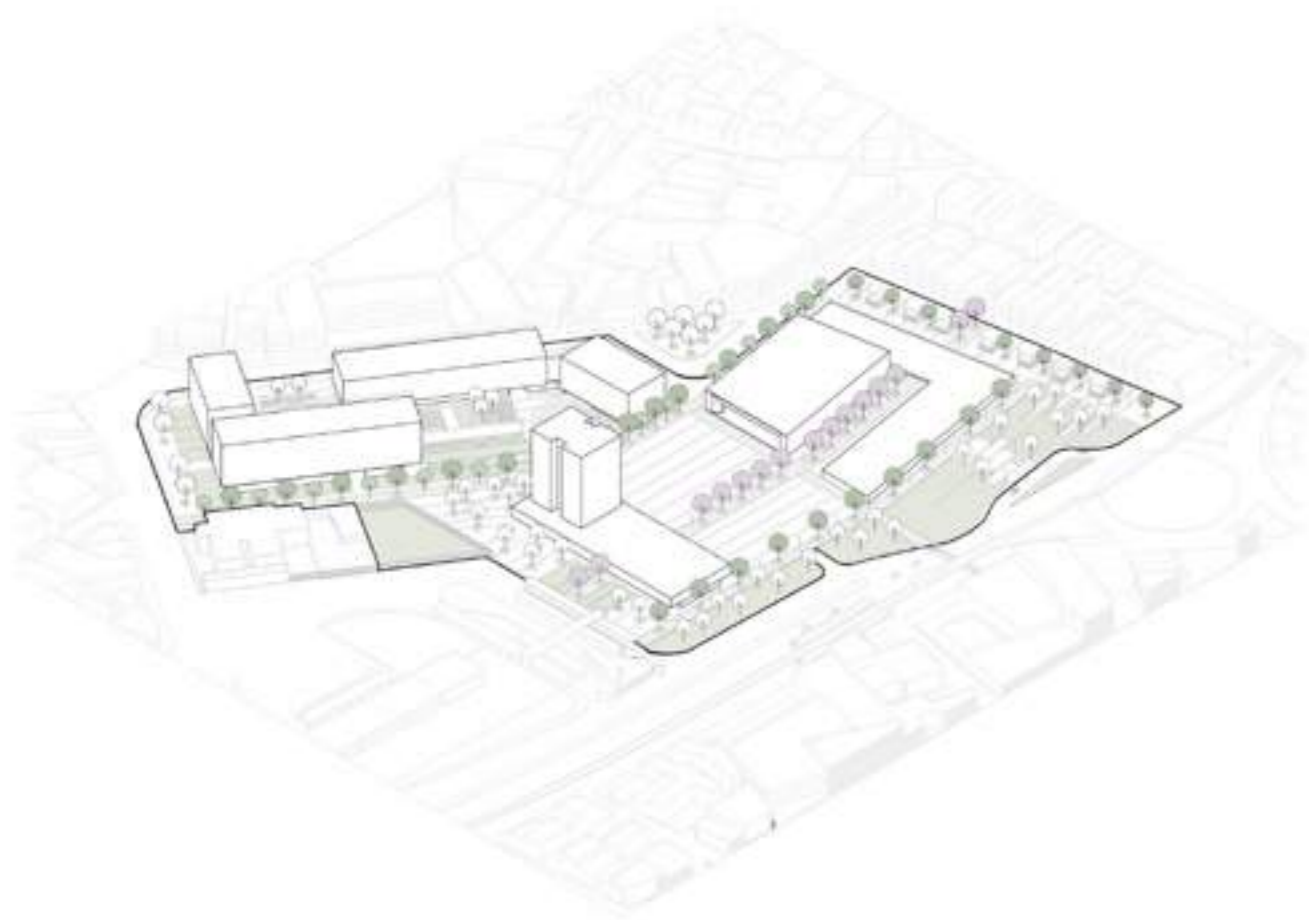
5% parque infantil

USO DE SUELO EN LA PROPUESTA



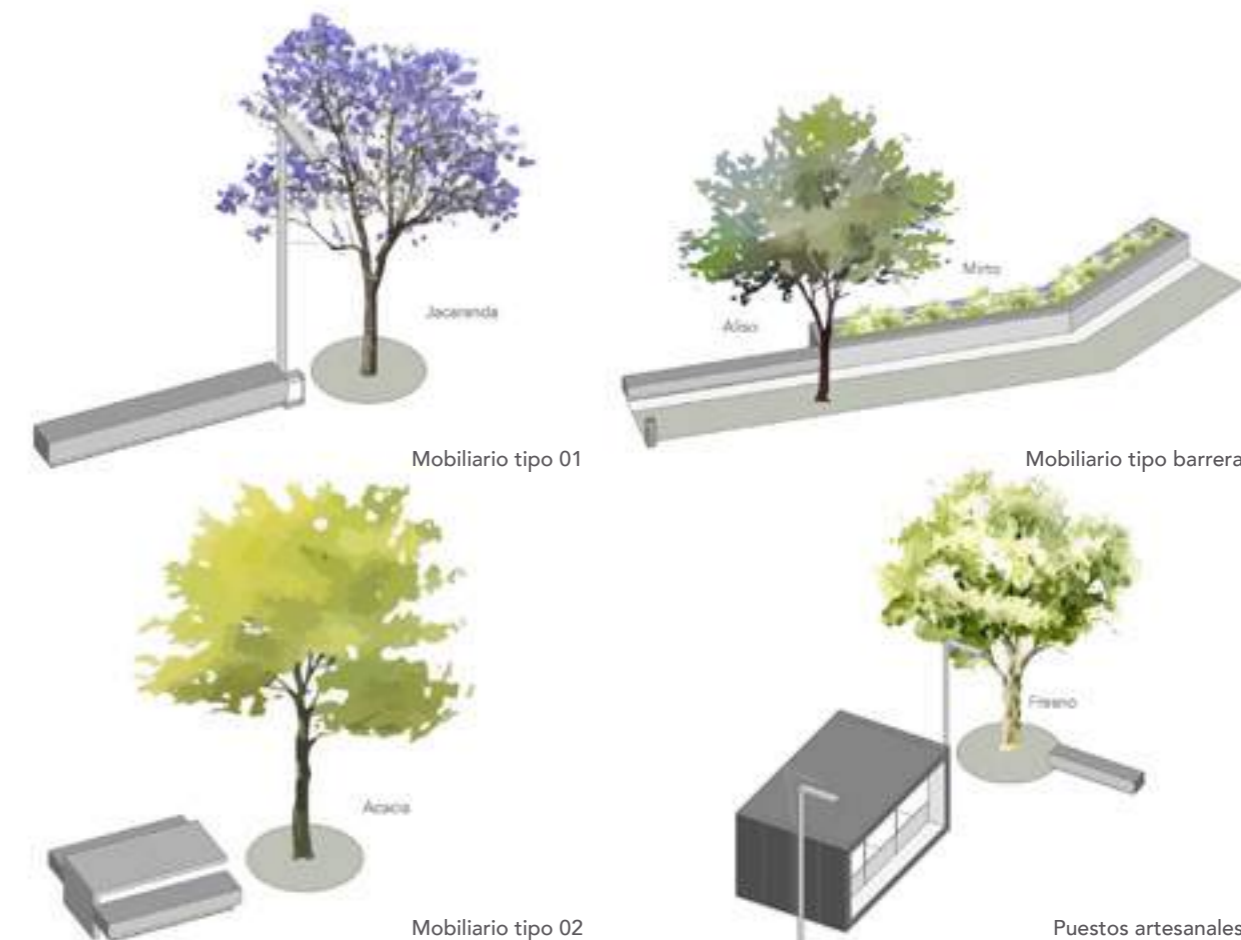


EJES DE CIRCULACIÓN

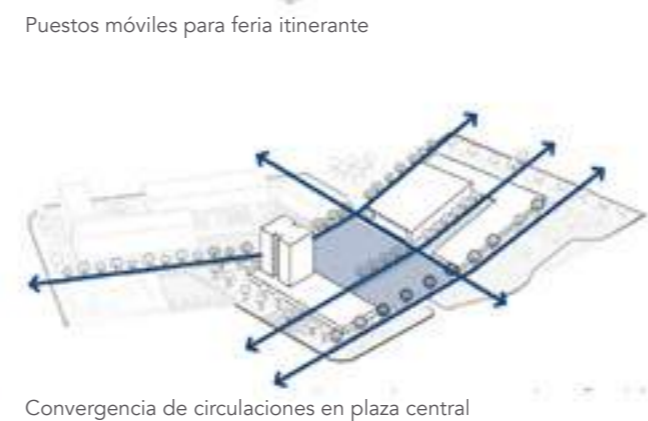
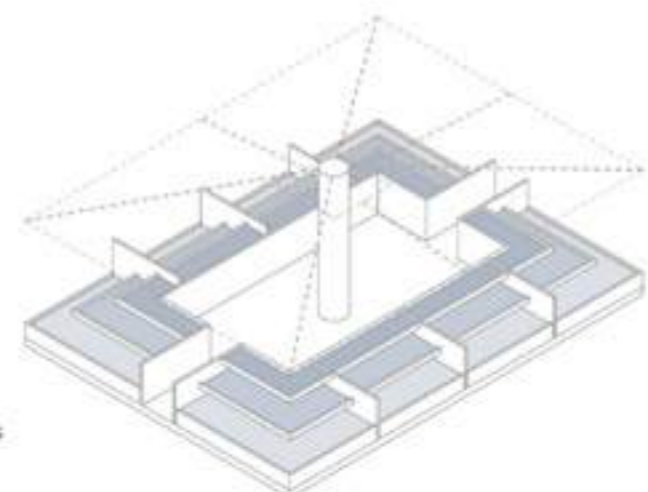
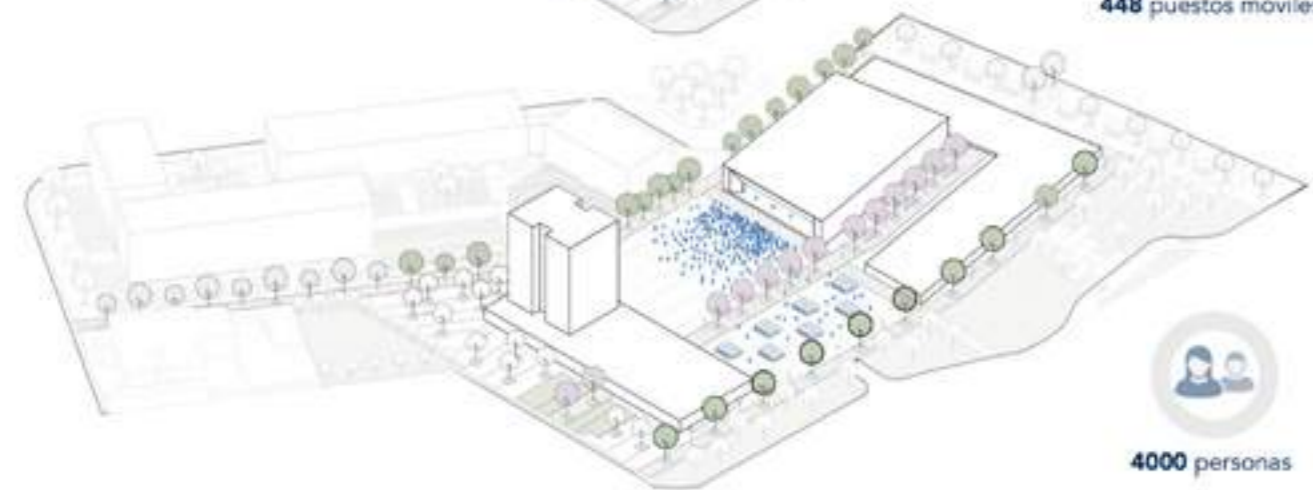
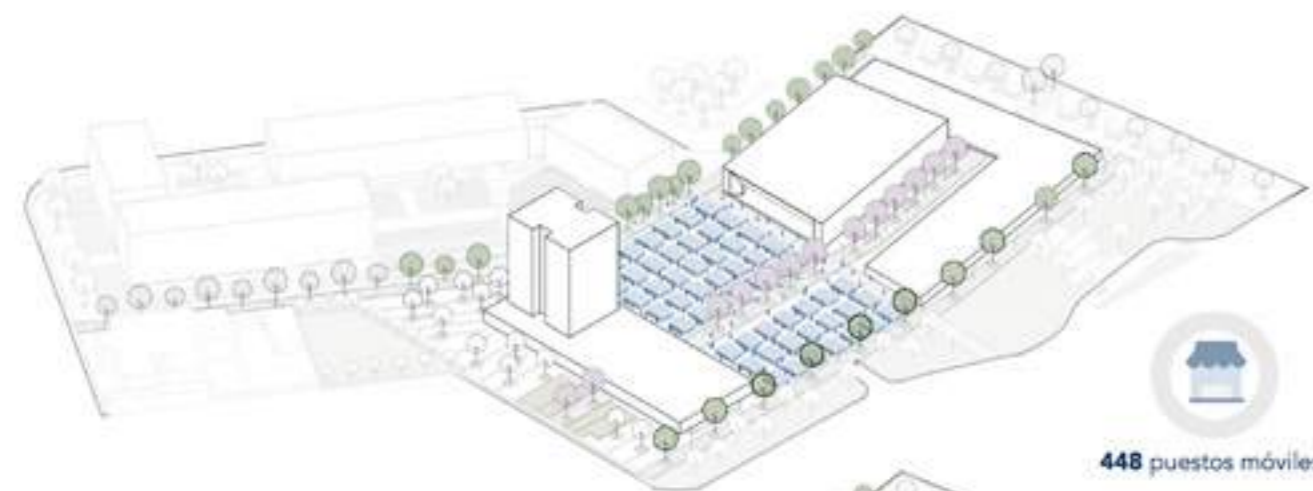


- mobiliario tipo 01 (espacio de estancia)
- mobiliario tipo 02 (espacio de lectura, comedores al aire libre)
- mobiliario tipo barrera (separación de piso entre vivienda y equipamiento)
- puestos artesanales = mobiliario tipo 01 (calle peatonal y espacio de estancia)

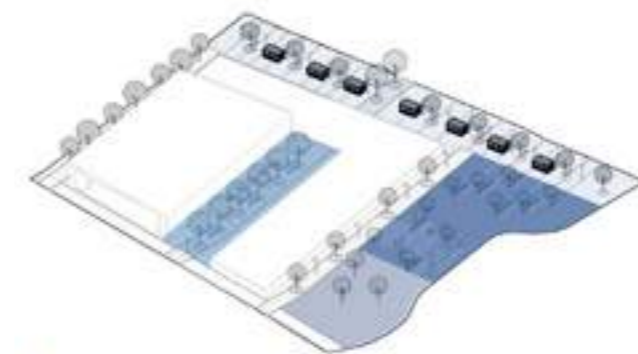
DISEÑO DE MOBILIARIO



PLAZA FLEXIBLE



ESPACIO PÚBLICO EQUIPAMIENTO COMERCIAL

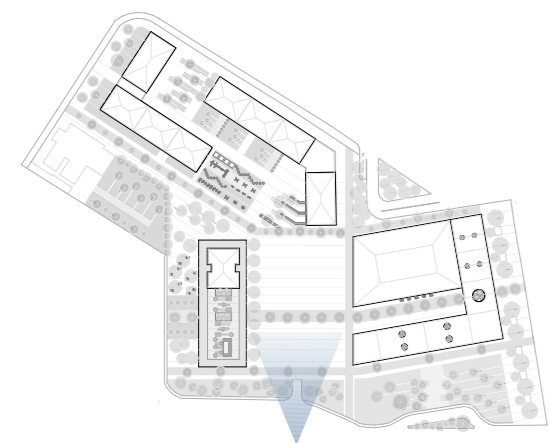


- barrera hacia av. de las américas
- calle peatonal - puestos artesanales

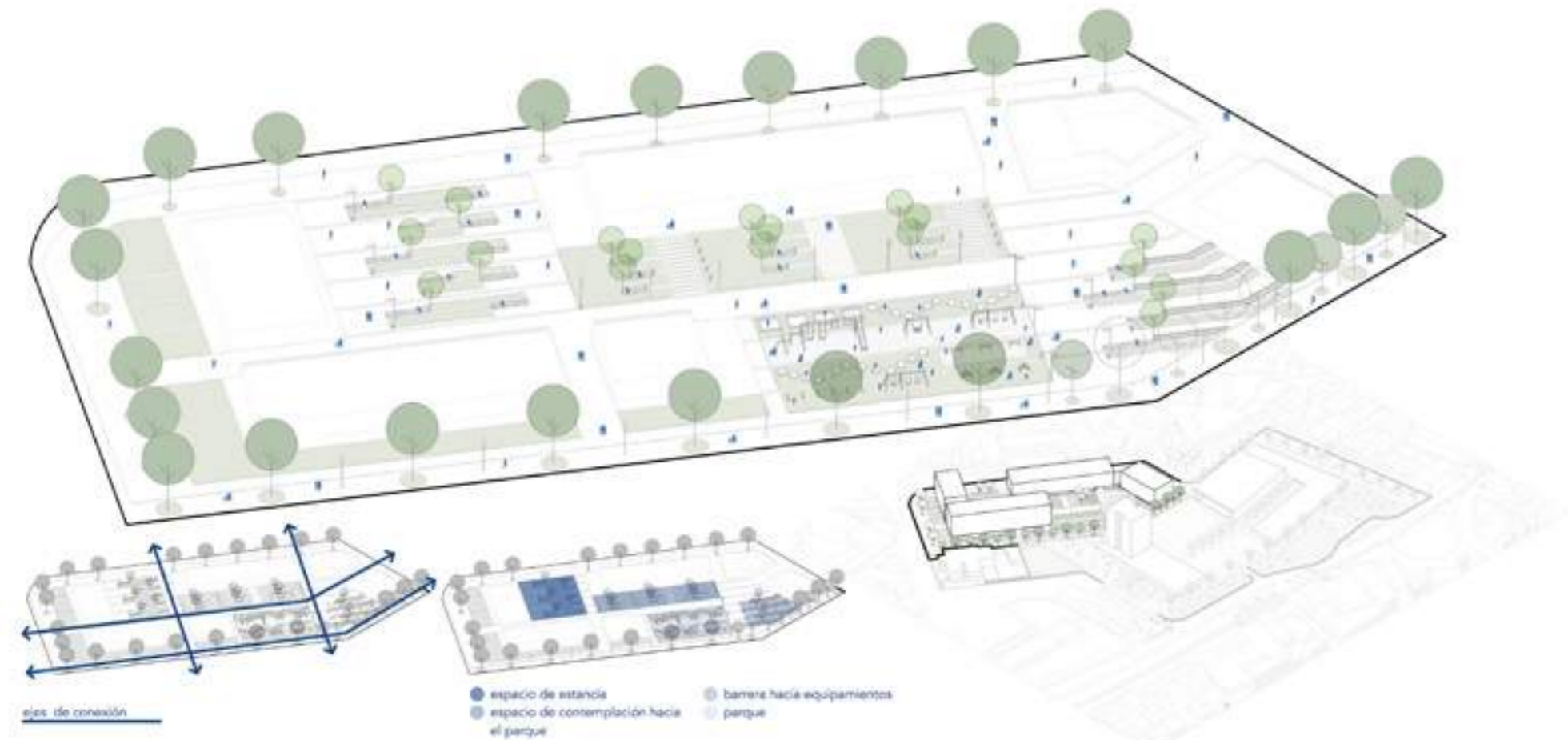


PERSPECTIVA PLAZA FLEXIBLE

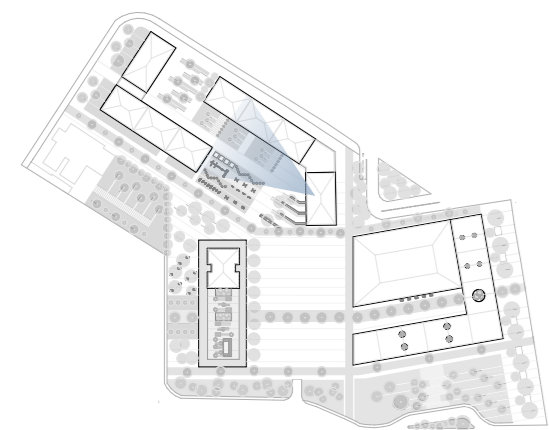
EJE PRINCIPAL, RELACIÓN ENTRE LA PLATAFORMA ADMINISTRATIVA Y LA PLAZA FLEXIBLE



ESPACIO PÚBLICO VIVIENDA



VISTA DE LA VIVIENDA
RELACIÓN ENTRE LOS BLOQUES Y EL ESPACIO PÚBLICO



05.03 PROPUESTA FUNCIONAL



vivienda Parque Infantil

PROPUESTA FUNCIONAL



Eje de circulación



Eje de circulación



Eje de circulación



Eje de circulación



Eje de circulación



escenario



Eje de circulación



Eje de circulación



Eje de circulación



Acceso



área verde



Acceso



plaza estancia



Acceso



zona de descarga



zona húmeda



zona semihúmeda



zona seca



mercado



Plaza intermedia



Plaza intermedia



Plataforma comercial



Eje artesanal



cordón verde río tomebamba



Sala de exposiciones



vestíbulo



restaurante



torre



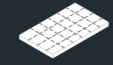
torre



vestíbulo



sala de exposiciones



plaza flexible



plaza flexible



terminal de transferencia intermodal



plaza estancia



plaza estancia



Eje principal



Eje principal



Eje principal



Eje principal



Eje principal



Eje principal



Eje principal



Eje principal



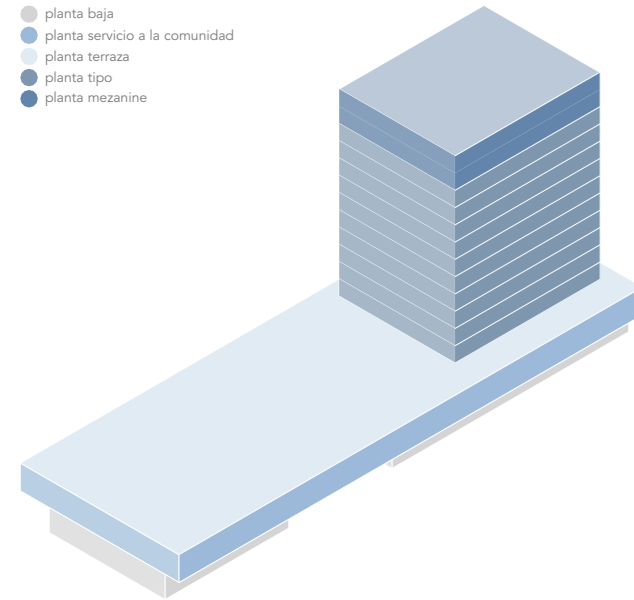
Eje principal



Eje principal

PLATAFORMA ADMINISTRATIVA

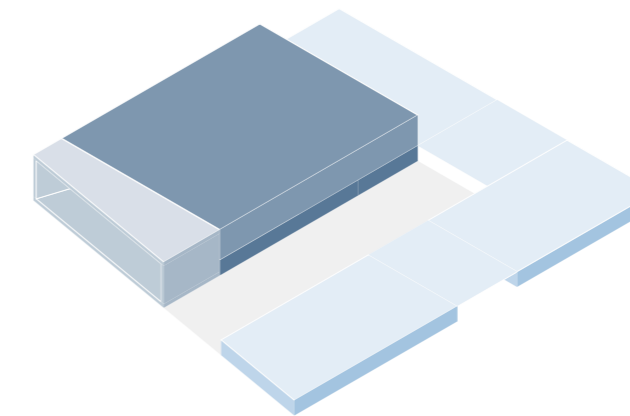
- planta baja
- planta servicio a la comunidad
- planta terraza
- planta tipo
- planta mezanine



ESPACIOS	CANTIDAD	ÁREA	MOBILIARIO
SUBSUELO			
Parqueos	444	10 560 m ²	--
Vestíbulo	2	100 m ²	6 ascensores, 2 gradas de emergencia, 12 ductos.
Cuarto de máquinas	2	100 m ²	--
PLANTA BAJA			
Vestíbulo	2	200 m ²	2 muebles de recepción, 6 ascensores, 2 gradas de emergencia, 12 ductos.
Baterías sanitarias	12	76 m ²	6 baños de mujeres, 6 baños de hombres, 12 lavamanos, 6 bidets.
Restaurante	1	630 m ²	1 cocina, 4 baños, 34 mesas, 150 sillas, 10 muebles, 2 barras, 1 recepción.
Sala de exposiciones	2	680 m ²	--
Cajeros	3	10 m ²	--
Información	1	30 m ²	1 sala de espera, 2 escritorios, 6 sillas.
PLANTA SERVICIO A LA COMUNIDAD			
Vestíbulo	2	200 m ²	2 muebles de recepción, 6 ascensores, 2 gradas de emergencia, 12 ductos.
Baterías sanitarias	16	190 m ²	8 baños de mujeres, 8 baños de hombres, 16 lavamanos, 6 bidets.
Atención al público	6	560 m ²	26 sillas de escritorio, 26 escritorios, 210 sillas, 6 estantes.
Trámites municipales	5	150 m ²	5 sillas de escritorio, 5 escritorios, 1 estante.
Oficinas de coordinación general	2	225 m ²	2 sillas de escritorio, 2 escritorios, 4 sillas, 2 salas de espera, 1 baño.
Oficinas empresas públicas municipales	12	300 m ²	12 sillas de escritorio, 12 escritorios, 24 sillas, 12 salas de espera. 12 sillas de escritorio,
Secretarías	4	72 m ²	4 sillas de escritorio, 4 escritorios, 8 sillas, 4 salas de espera.
Talleres	2	196 m ²	2 sillas de escritorio, 2 escritorios, 12 mesas, 96 sillas.
Aulas de capacitación	4	260 m ²	4 sillas de escritorio, 4 escritorios, 60 mesas, 60 sillas.
Espacio de trabajo o estudio	2	140 m ²	2 estantes, 12 mesas, 48 sillas.
Consultorios psicológicos	8	280 m ²	8 sillas de escritorio, 8 escritorios, 16 sillas, 8 salas de espera.
PLANTA TERRAZA			
Vestíbulo	1	75 m ²	3 ascensores, 1 grada de emergencia, 6 ductos.
Biblioteca libre	1	50 m ²	1 silla de escritorio, 1 escritorio, 4 estantes.
Espacio de estancia	1	625 m ²	15 bancas, 4 mesas, 1 graderío.
Área verde	1	1 590 m ²	--
PLANTA TIPO			
Vestíbulo	1	92 m ²	1 recepción y sala de espera, 3 ascensores, 1 grada de emergencia, 6 ductos.
Baterías sanitarias	8	50 m ²	4 baños de mujeres, 4 baños de hombres, 8 lavamanos, 3 bidets.
Oficinas principales	4	100 m ²	4 sillas de escritorio, 4 escritorios, 8 sillas, 4 salas de espera, 4 baños.
Oficinas secundarias	12	108 m ²	12 sillas de escritorio, 12 escritorios, 24 sillas, 12 estantes.
Sala de reuniones	2	36 m ²	24 sillas, 2 mesas.
MEZANINE			
Vestíbulo	1	92 m ²	1 recepción y sala de espera, 3 ascensores, 1 grada de emergencia, 6 ductos.
Baterías sanitarias	8	50 m ²	4 baños de mujeres, 4 baños de hombres, 8 lavamanos, 3 bidets.
Sala de exposición de proyectos	1	430 m ²	8 banners de exposición.
Cafetería	1	430 m ²	1 cocina, 48 muebles, 32 sillas, 20 mesas.
ÁREA TOTAL DISEÑADA		18 883 m²	

MERCADO MINORISTA Y CENTRO COMERCIAL

- plataforma para eventos
- planta baja mercado minorista
- planta alta mercado minorista
- planta centro comercial
- plaza intermedia

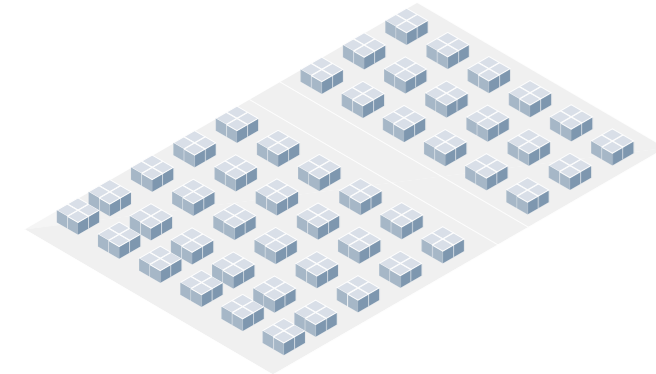


ESPACIOS	CANTIDAD	ÁREA	MOBILIARIO
PLATAFORMA PARA EVENTOS			
PLANTA BAJA			
Escenario	1	300 m ²	--
Camerinos	3	40 m ²	3 estantes, 3 mesas.
Bodega	1	15 m ²	1 estante.
MERCADO MINORISTA			
PLANTA BAJA			
Circulación vertical	2	76 m ²	4 ascensores, 2 gradas de emergencia, 10 ductos.
Baterías sanitarias	10	60 m ²	5 baños de mujeres, 5 baños de hombres, 10 lavamanos, 3 bidets.
Zona fría	6	144 m ²	--
Zona húmeda	50	480 m ²	50 frigoríficos, 18 lavadores, 12 mesones empotrados.
Zona semi húmeda	120	700 m ²	20 lavadores, 20 mesones empotrados.
Zona Seca	48	430 m ²	48 estantes, 6 lavadores, 2 mesones empotrados.
Puestos de comida rápida	15	130 m ²	15 mesones empotrados, 15 lavadores.
Bodegas para almacenamiento	12	65 m ²	--
PLANTA ALTA			
Circulación vertical	2	76 m ²	4 ascensores, 2 gradas de emergencia, 10 ductos.
Baterías sanitarias	10	60 m ²	5 baños de mujeres, 5 baños de hombres, 10 lavamanos, 3 bidets.
Zona de jugos	28	380 m ²	28 lavadores, 28 mesones empotrados.
Zona de hornado	32	350 m ²	32 lavadores, 32 mesones empotrados.
Zona de comida rápida y granos cocidos	28	380 m ²	28 lavadores, 28 mesones empotrados.
Comedores	92	696 m ²	368 sillas, 92 mesas.
CENTRO COMERCIAL			
PLANTA BAJA			
Puestos de ropa - calzado	120	860 m ²	120 estantes, 120 mesas, 120 sillas.
Puestos de bazar - bisutería	48	340 m ²	48 estantes, 48 mesas, 48 sillas.
Puestos de papelería - mochilas	28	200 m ²	28 estantes, 28 mesas, 28 sillas.
Puestos de plásticos - celulares	40	280 m ²	40 estantes, 40 mesas, 40 sillas.
PLAZA INTERMEDIA			
ESPACIO PÚBLICO			
Espacio para comedor	11	165 m ²	mobiliario urbano diseñado tipo 2
Espacio de estancia	1	700 m ²	mobiliario urbano diseñado tipo 1
ÁREA TOTAL DISEÑADA		6 927 m²	

CUADRO DE ÁREAS

PLAZA FLEXIBLE

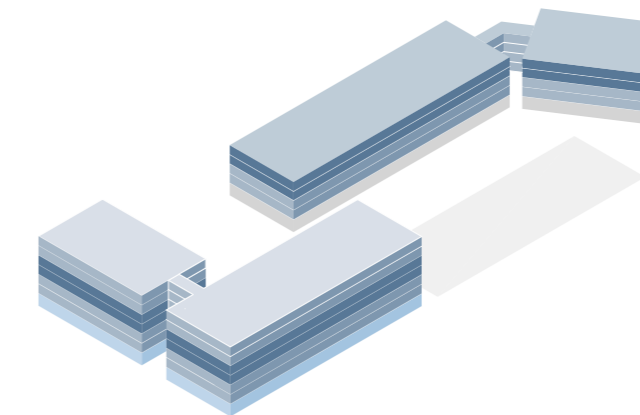
- puestos móviles
- plaza flexible



ESPACIOS	CANTIDAD	ÁREA	MOBILIARIO
PLAZA FLEXIBLE			
PLAZA PARA EVENTOS			
Plaza	1	4000 m2	plaza con capacidad para 4000 usuarios.
Puestos móviles de comida	56	336 m2	mobiliario diseñado para venta de productos.
PLAZA ITINERANTE			
Puestos móviles para venta de productos	448	7 000 m2	mobiliario diseñado para venta de productos.
CALLE PEATONAL			
CALLE ARTESANAL			
Puestos para venta de artesanías	42	182 m2	mobiliario diseñado para venta de productos.
Espacio de estancia	7	70 m2	mobiliario urbano diseñado tipo 1.
ESPACIO PÚBLICO EQUIPAMIENTOS			
BARRERA AV. DE LAS AMÉRICAS			
Barrera vegetal	1	3 455 m2	--
Espacio de estancia (acceso)	2	2 700 m2	mobiliario urbano diseñado tipo 1
ÁREA TOTAL DISEÑADA		17 743 m2	

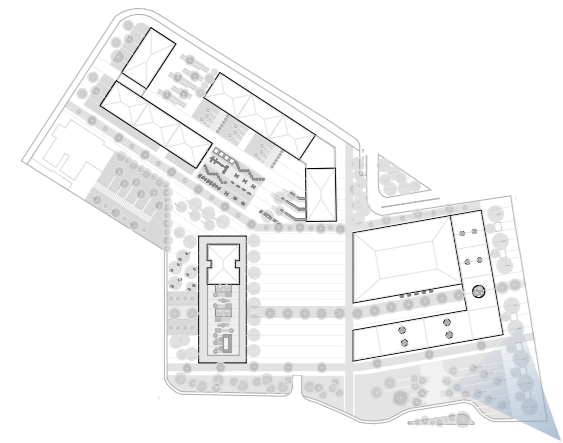
VIVIENDA COLECTIVA

- planta baja (bloque a)
- planta tipo a
- planta tipo b
- planta baja (bloque b)
- parque

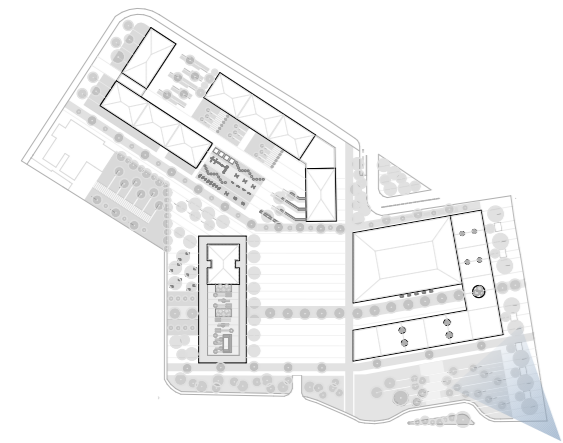


ESPACIOS	CANTIDAD	ÁREA	MOBILIARIO
SUBSUELO			
Parqueos	207	6 325 m2	--
Vestíbulo	6	240 m2	12 ascensores, 6 gradas de emergencia, 36 ductos.
Cuarto de máquinas	4	320 m2	--
BLOQUE A			
PLANTA BAJA			
Vestíbulo	3	420 m2	3 salas de espera y recepción, 6 ascensores, 3 gradas de emergencia, 18 ductos.
Comercios	2	140 m2	6 estantes, 2 escritorios, 2 sillas, 2 baños.
Servicios (gimnasio)	1	280 m2	40 máquinas de deporte, 1 counter, 2 duchas, 4 baños, 6 lavamanos.
Guardería	1	1 160 m2	1 cocina, 1 huertario, 8 baños, escritorios, sillas de escritorio, mesas, sillas, estantes.
PLANTA TIPO A Y B (4 PISOS)			
Vestíbulo	3	126 m2	6 ascensores, 3 gradas de emergencia, 12 ductos.
Departamento 4 personas	12	1 680 m2	36 camas, 36 baños, 12 cocina, 24 muebles, 24 mesas, 120 sillas, 48 closets.
Departamento 3 personas	2	150 m2	4 camas, 4 baños, 2 cocina, 4 muebles, 2 mesas, 8 sillas, 6 closets.
Departamento 2 personas	6	330 m2	6 cama, 6 baño, 6 cocina, 12 muebles, 6 mesas, 18 sillas, 6 closets.
Patios interiores	12	600 m2	--
BLOQUE B			
PLANTA BAJA			
Vestíbulo	3	420 m2	3 salas de espera y recepción, 6 ascensores, 3 gradas de emergencia, 18 ductos.
Comercios	1	352 m2	10 estantes, 1 escritorio, 12 sillas, 4 mesas.
Servicios (lavandería, peluquería, cafetería)	3	668 m2	mobiliario vario, 3 escritorios, 3 sillas de escritorio, 3 baños.
Sala comunal	1	704 m2	mesas de juegos varios, 10 muebles, 24 sillas, 16 mesas.
PLANTA TIPO A Y B (6 PISOS)			
Vestíbulo	3	126 m2	6 ascensores, 3 gradas de emergencia, 12 ductos.
Departamento 4 personas	12	1 680 m2	36 camas, 36 baños, 12 cocina, 24 muebles, 24 mesas, 120 sillas, 48 closets.
Departamento 3 personas	2	150 m2	4 camas, 4 baños, 2 cocina, 4 muebles, 2 mesas, 8 sillas, 6 closets.
Departamento 2 personas	6	330 m2	6 cama, 6 baño, 6 cocina, 12 muebles, 6 mesas, 18 sillas, 6 closets.
Patios interiores	12	600 m2	--
ESPACIO PÚBLICO			
Parque	1	1 300 m2	mobiliario urbano para niños
Espacio de estancia	1	800 m2	mobiliario urbano diseñado tipo 1
Espacio de contemplación	1	1 100 m2	mobiliario urbano diseñado tipo 1
Espacio de estancia + barrera vegetal	1	450 m2	mobiliario urbano tipo barrera
Área verde		4 440 m2	
Área mineral		2 490 m2	
ÁREA TOTAL DISEÑADA		43 395 m2	

ESTADO ACTUAL



VISTA AÉREA DE LA PROPUESTA



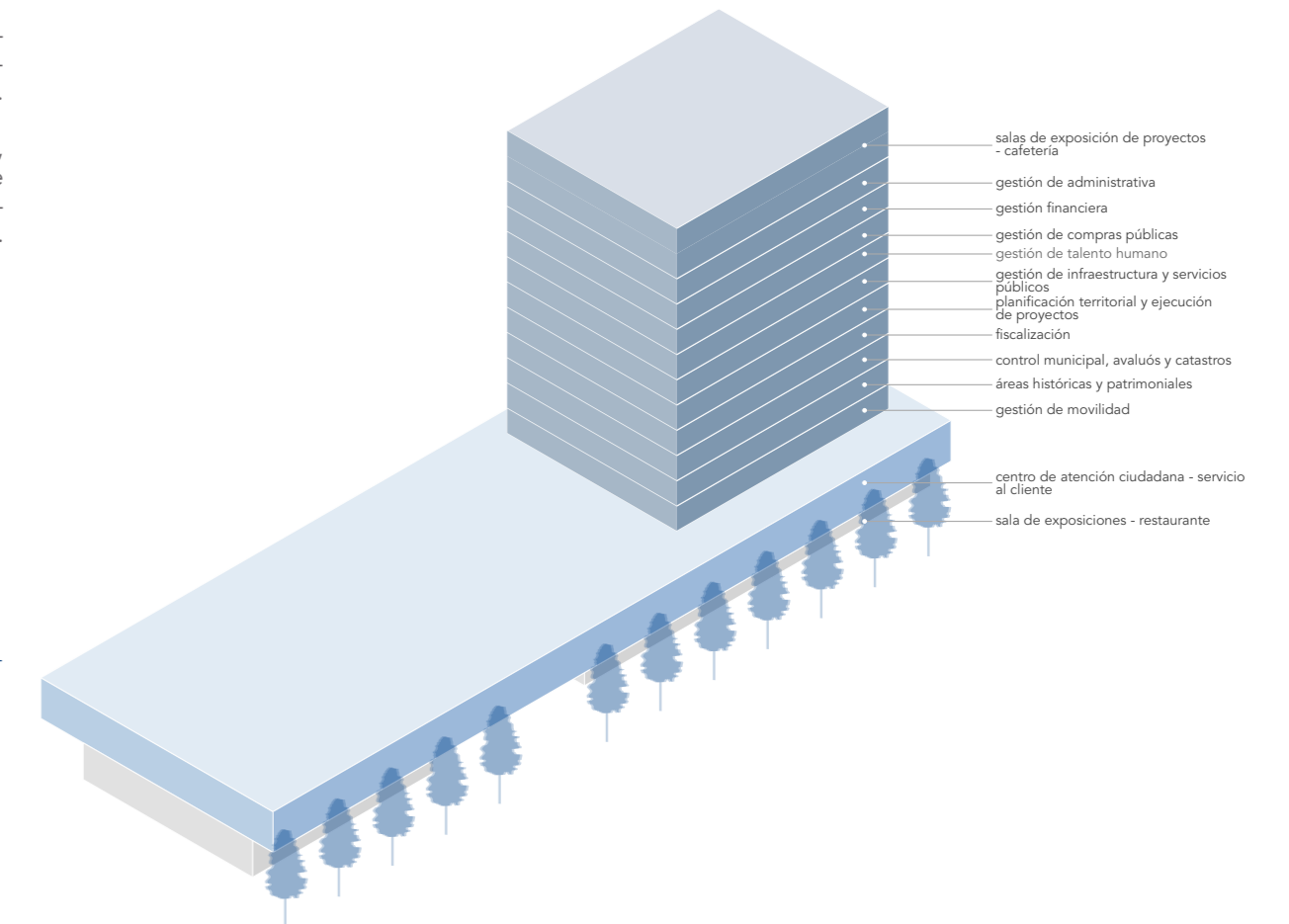
PLATAFORMA ADMINISTRATIVA

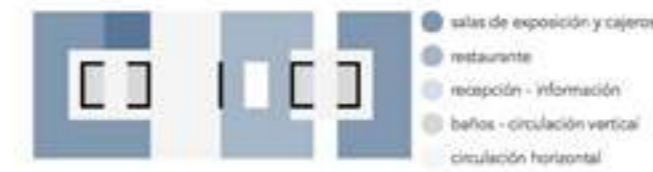
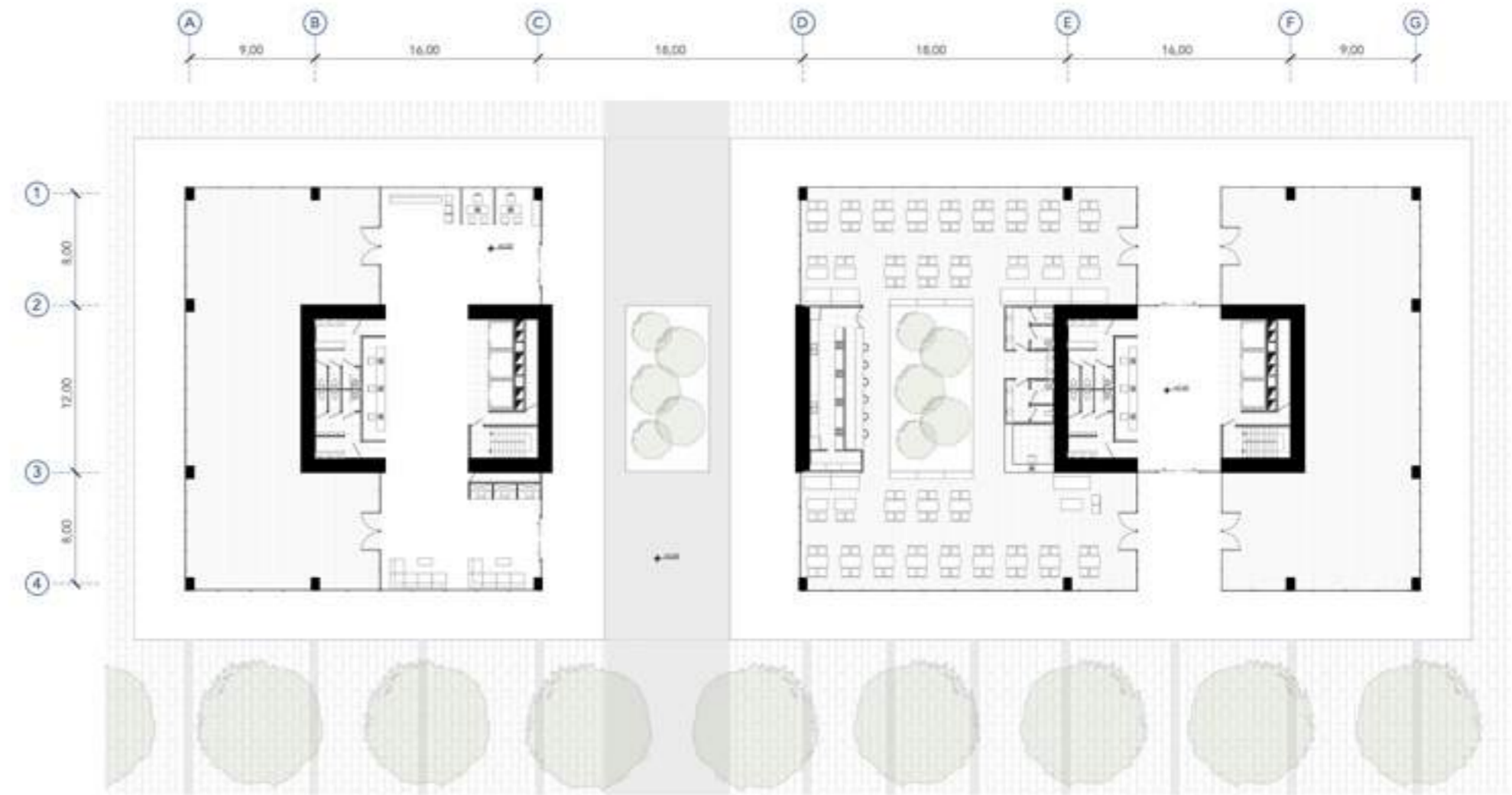
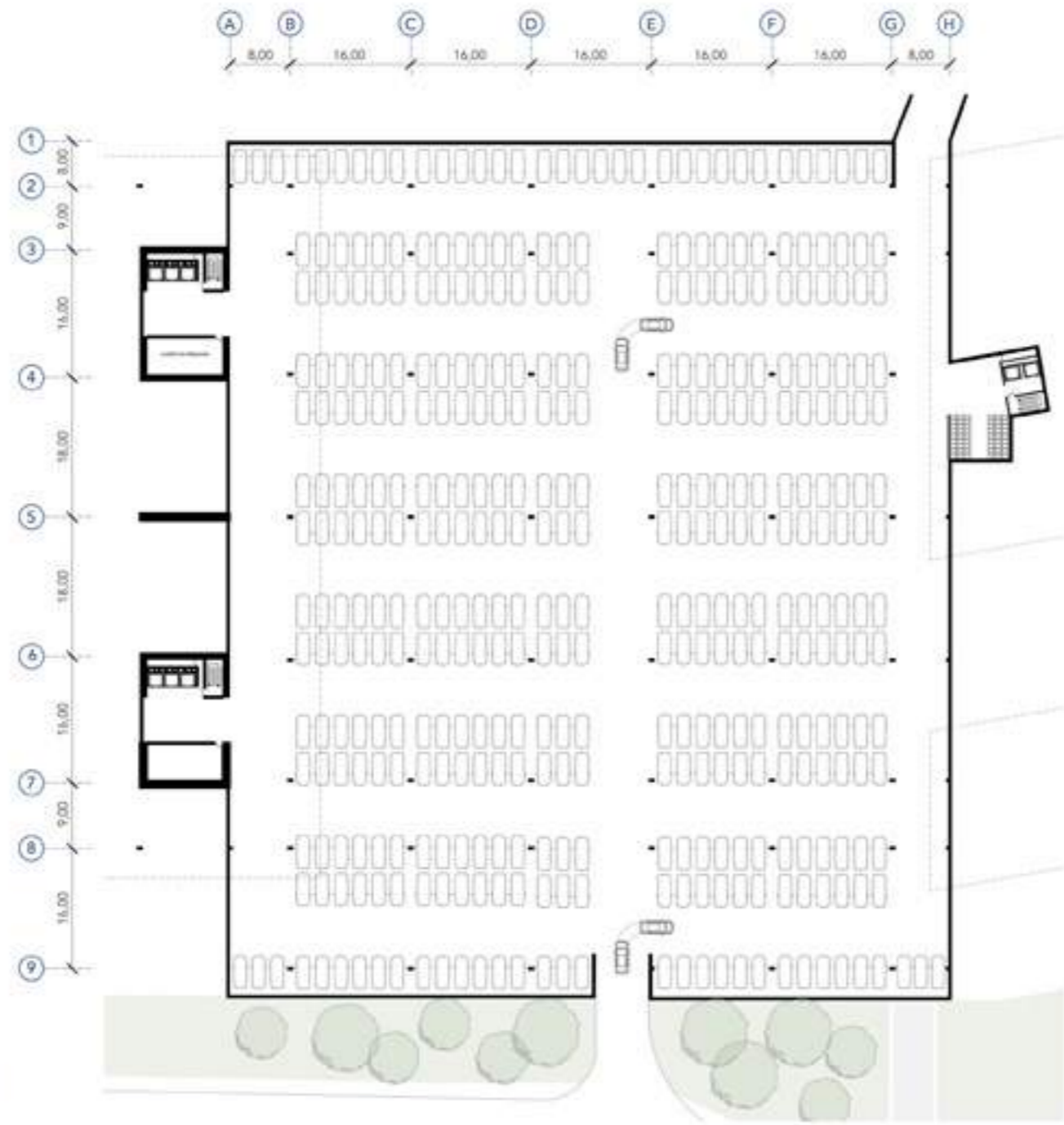
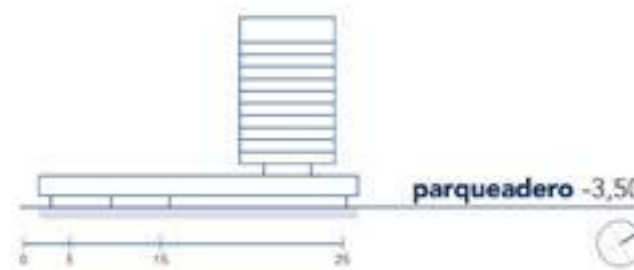
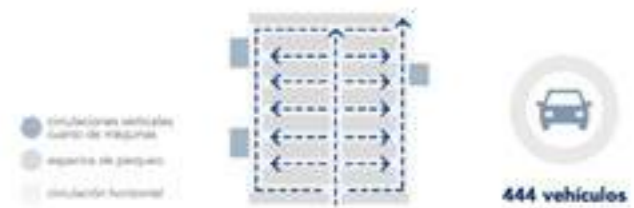
La plataforma administrativa y de gestión se divide en espacio público en su planta baja, espacio semipúblico en la base y espacio privado en la torre.

La planta baja alberga circulaciones y comercios, mientras que en la planta perteneciente a la base se encuentran las oficinas de servicio a la comunidad y en la torre los departamentos municipales.

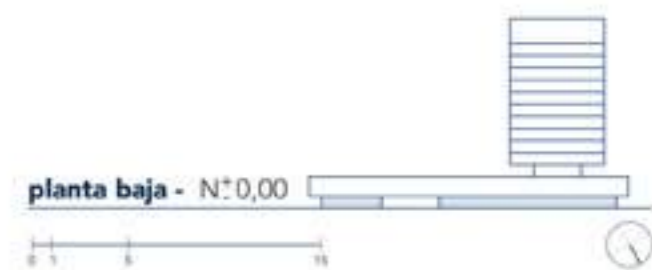


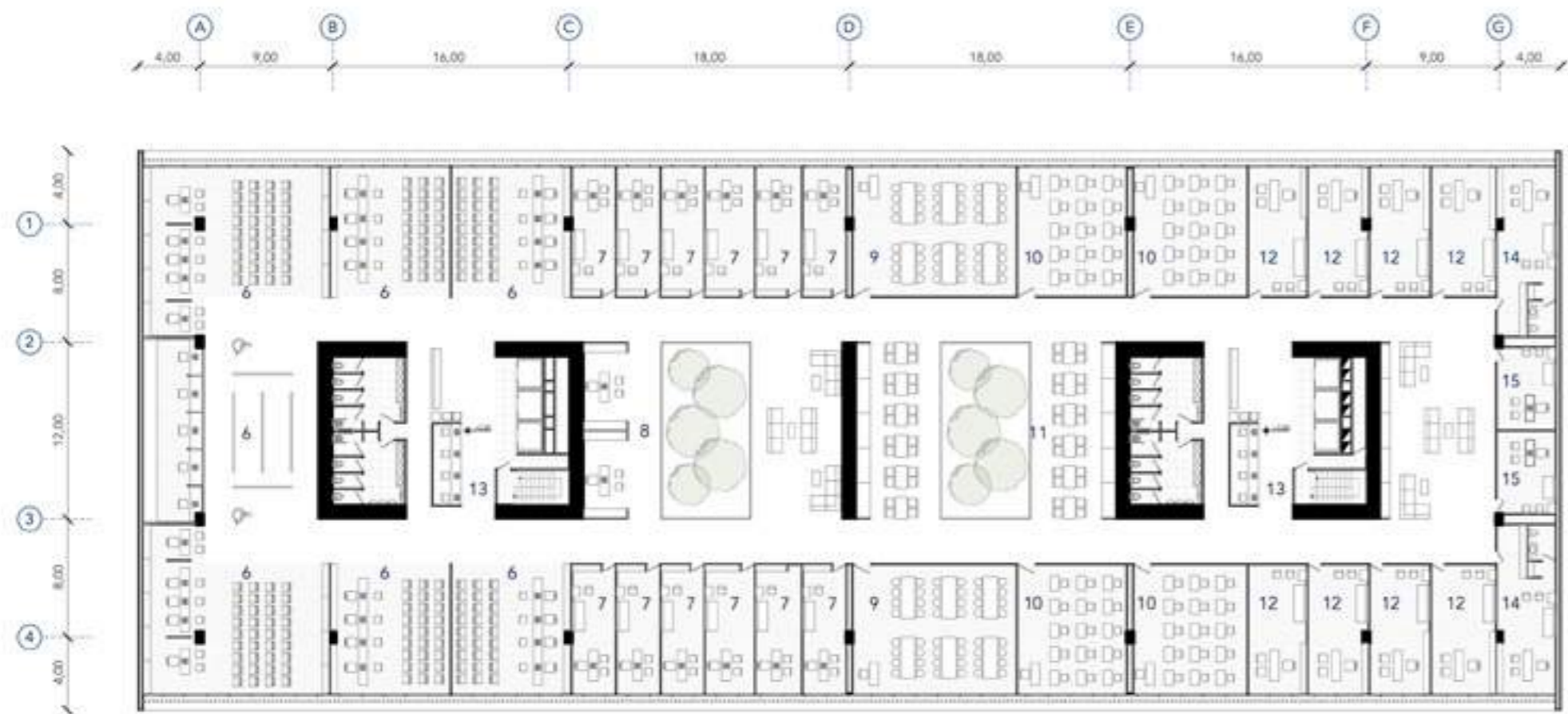
- torre - privado
- servicio a la comunidad - semi público
- equipamientos - público





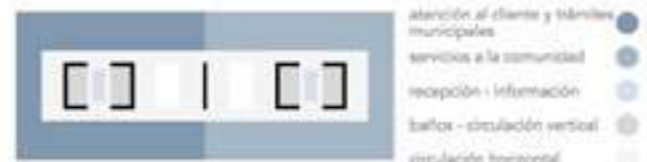
- Espacios**
- 01.- sala de exposiciones
 - 02.- iTour
 - 03.- cajeros e información
 - 04.- eje de circulación
 - 05.- restaurante
 - 06.- vestíbulo - recepción





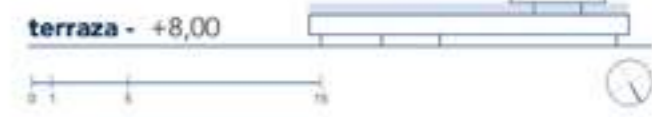
Espacios

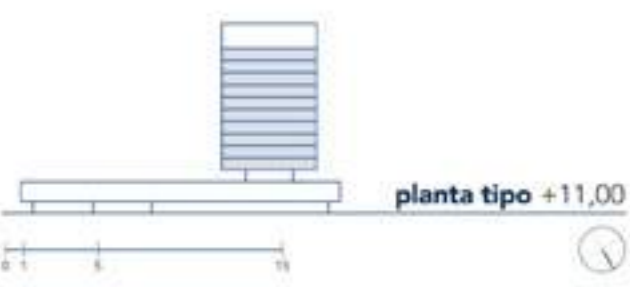
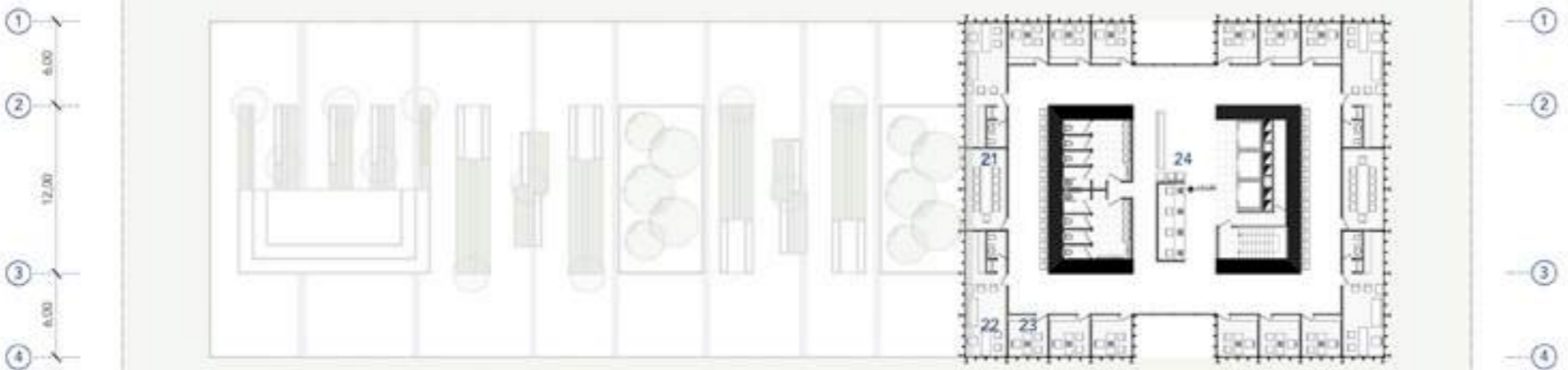
- 06.- atención y trámites municipales
- 07.- empresas públicas municipales
- 08.- secretarías y sala de espera
- 09.- talleres
- 10.- aulas de capacitación
- 11.- espacio de trabajo o estudio
- 12.- consultorios psicológicos
- 13.- información y secretarías
- 14.- coordinación general
- 15.- secretarías de consultorios



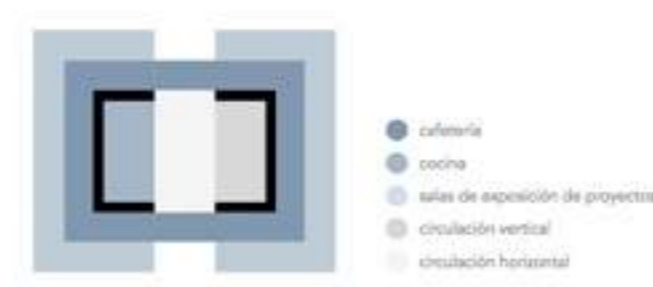
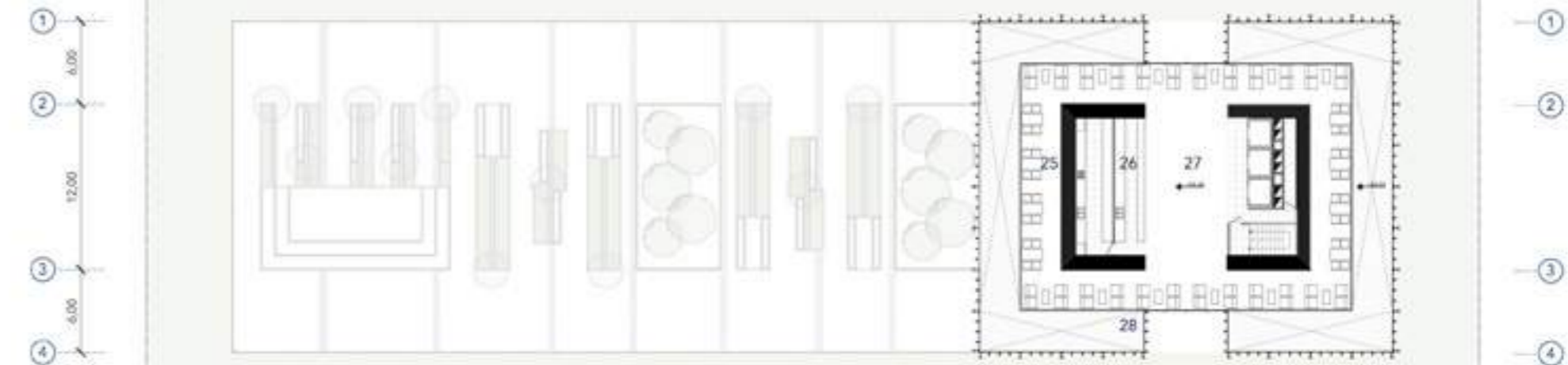
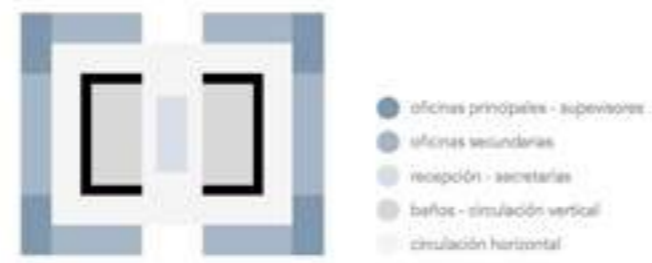
Espacios

- 16.- graderíos
- 17.- espacio de estancia
- 18.- espacio de lectura
- 19.- biblioteca libre
- 20.- circulación vertical

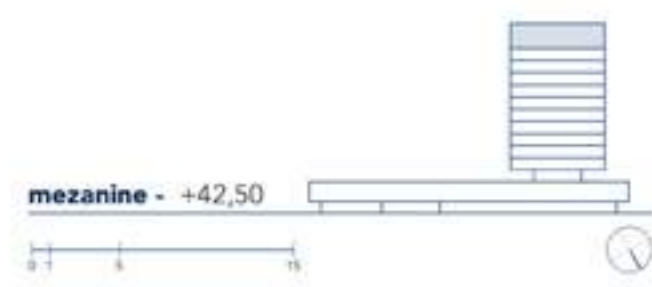




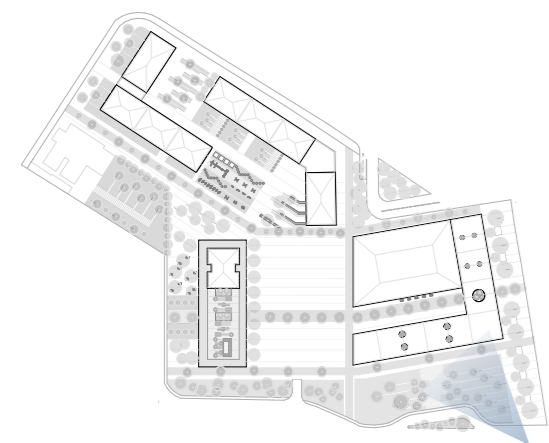
Espacios
 21.- sala de reuniones
 22.- oficina principal (director)
 23.- oficina secundaria
 24.- recepción



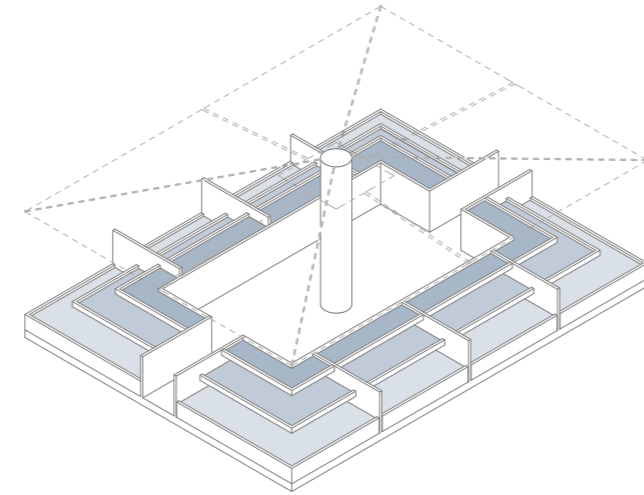
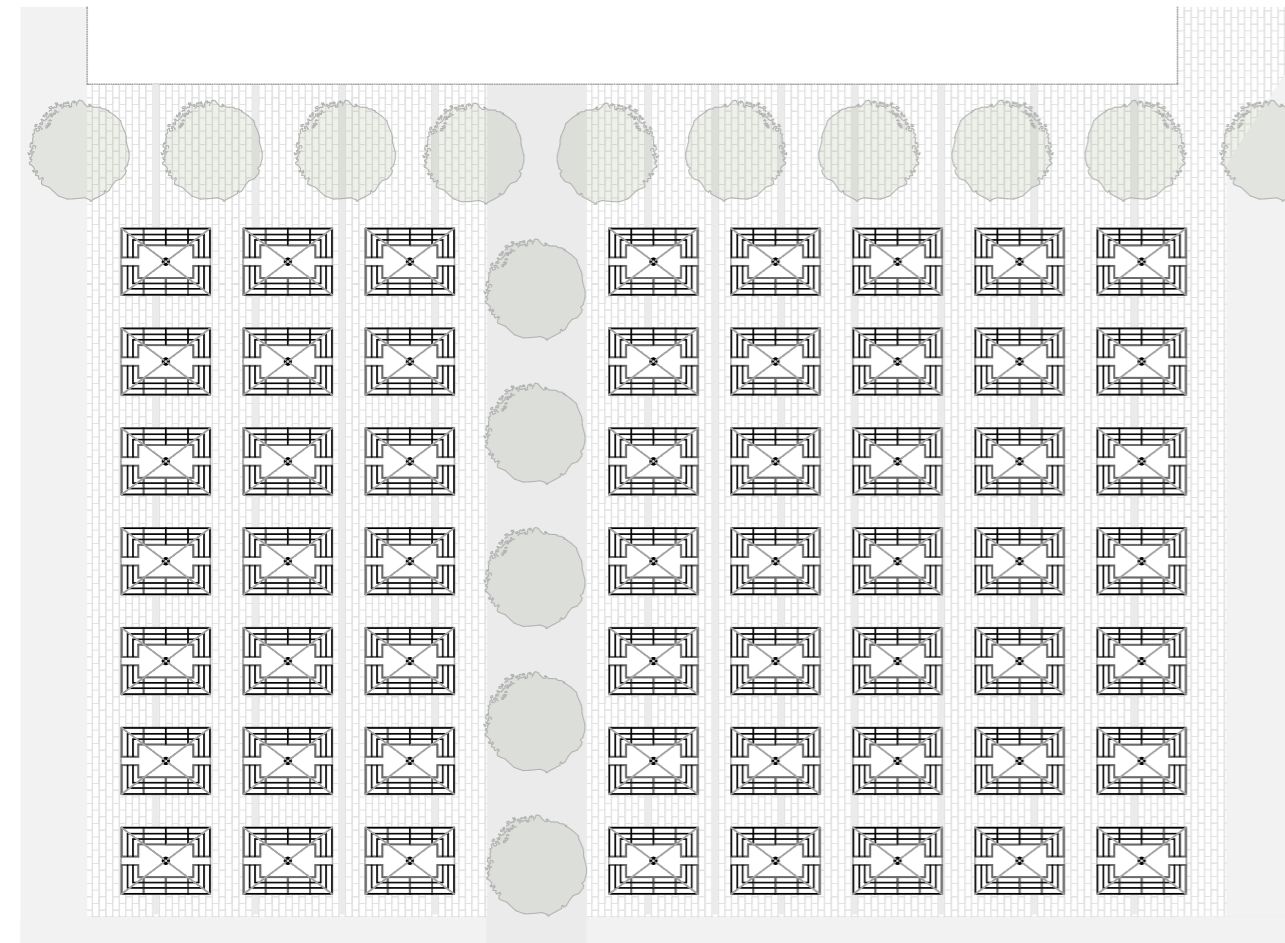
Espacios
 cafetería
 cocina
 salas de exposición de proyectos
 circulación vertical
 circulación horizontal



VISTA LATERAL DEL PROYECTO
PLATAFORMA ADMINISTRATIVA Y MERCADO MINORISTA



PLAZA ITINERANTE



puestos móviles para feria itinerante



448 puestos móviles

MERCADO MINORISTA Y CENTRO COMERCIAL

El mercado minorista da servicio al abastecimiento de productos en escala barrial. En su planta baja cuenta con el funcionamiento de módulos destinados a la venta de productos alimenticios, mientras que en su planta alta cuenta con un patio de comidas. El bloque en su parte lateral cuenta con un escenario para eventos en la plaza flexible.

La plataforma comercial esta destinada al comercio de diversos productos en los que se ofertan artículos varios.



400 puestos para abastecimiento de productos

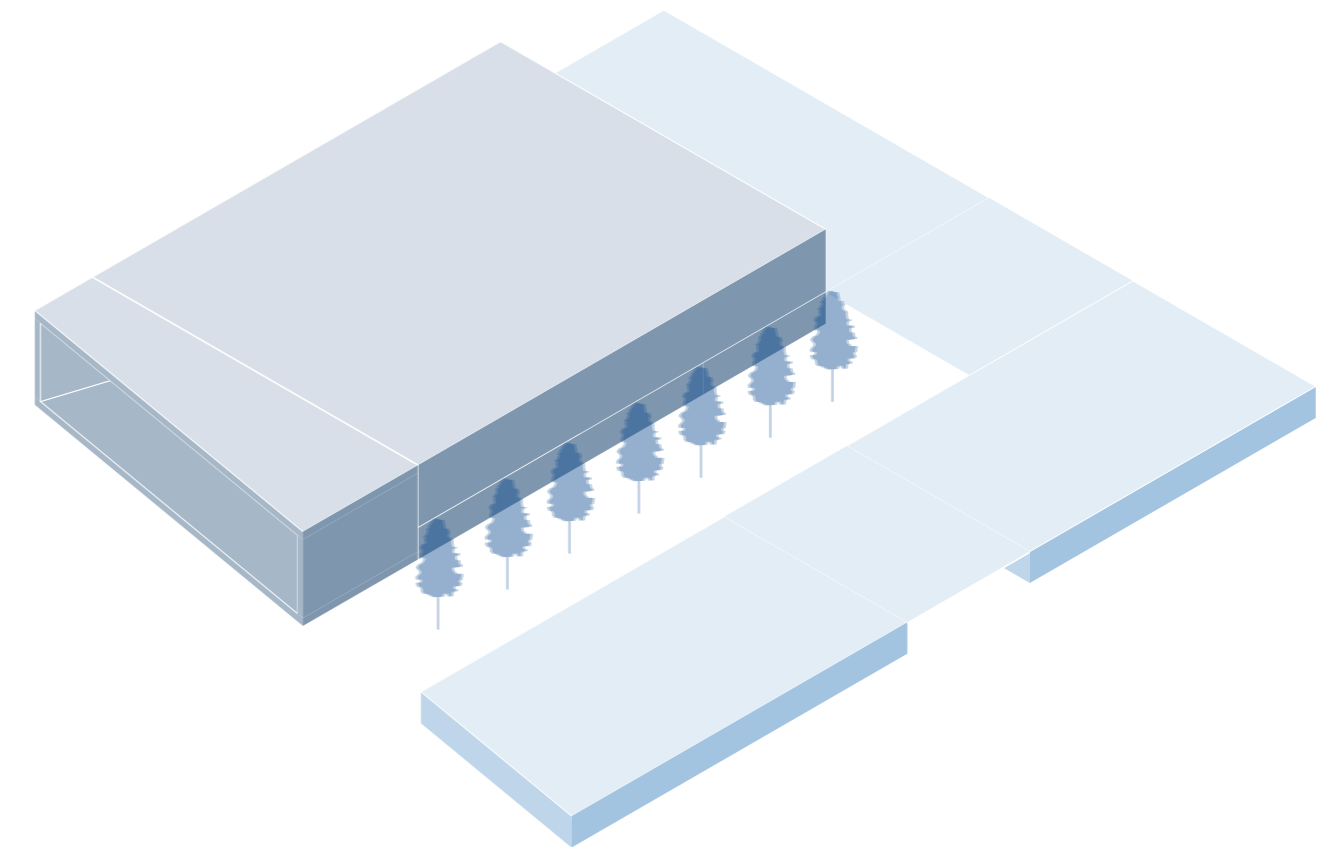


1 plataforma para eventos



300 puestos para el centro comercial

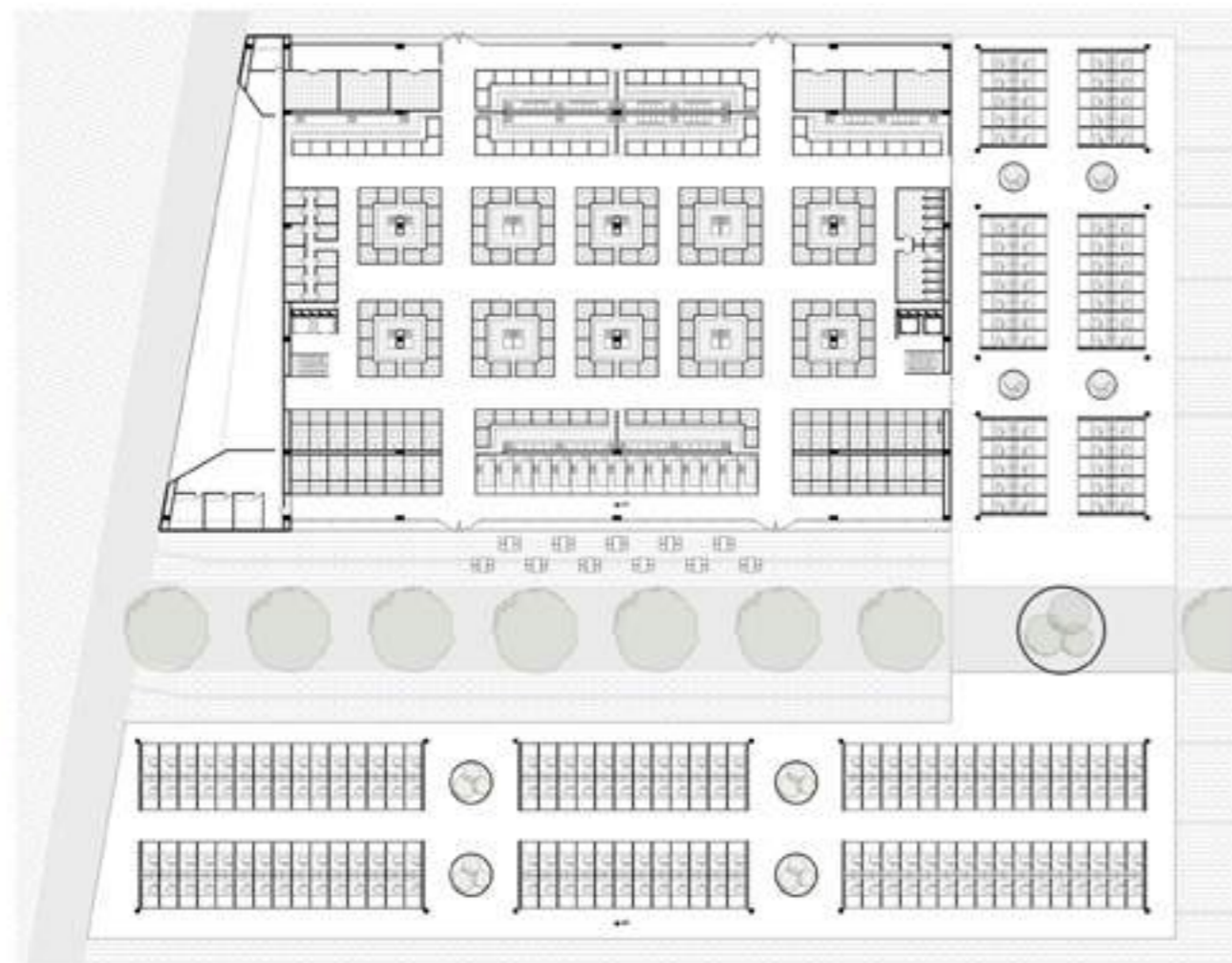
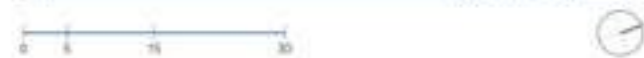
- mercado minorista (productos de abastecimiento)
- centro comercial feria libre



- mercado minorista
- centro comercial
- escenario para eventos
- eje principal del proyecto



planta baja - 0,00



Espacios

- 01.- zona fría (almacenamiento de productos)
- 02.- zona húmeda (marisquería, carnicería, pollería)
- 03.- bodegas para almacenamiento
- 04.- zona semi húmeda (verduras, frutas)
- 05.- zona seca (abarrotes, granos secos, huevos, papas)
- 06.- comida rápida

- zona húmeda
- zona semi húmeda
- zona seca
- escenario para eventos
- circulaciones verticales y baterías sanitarias
- circulación horizontal



mercado - 0,00



Espacios

07.- módulo de jugos

08.- hornado

09.- comida rápida y granos cocidos

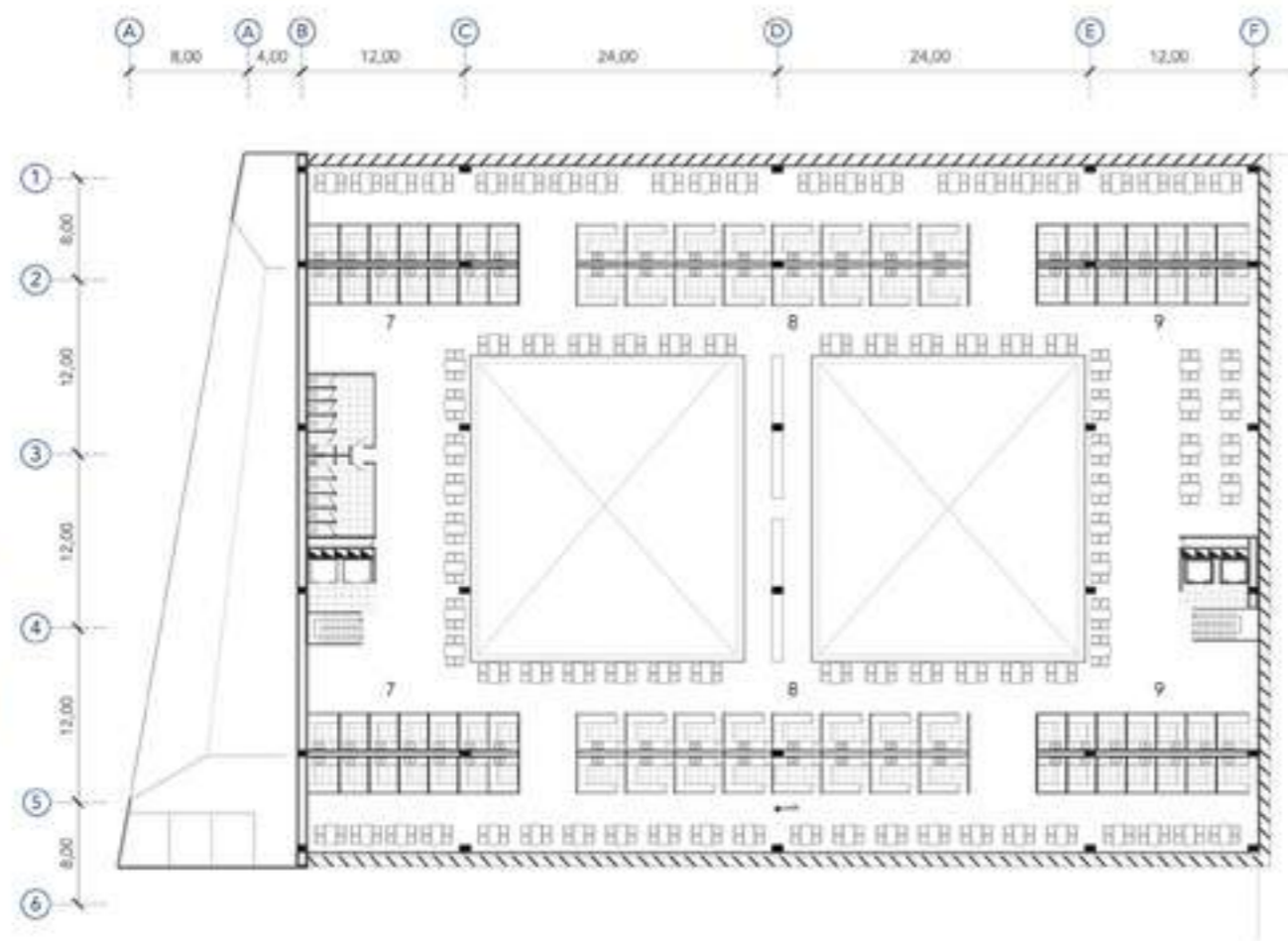
● área de alimentos - patio de comidas

● circulaciones verticales y

baterías sanitarias

● circulación horizontal

mercado +4,00



● mpa - colado

● taller - bodega

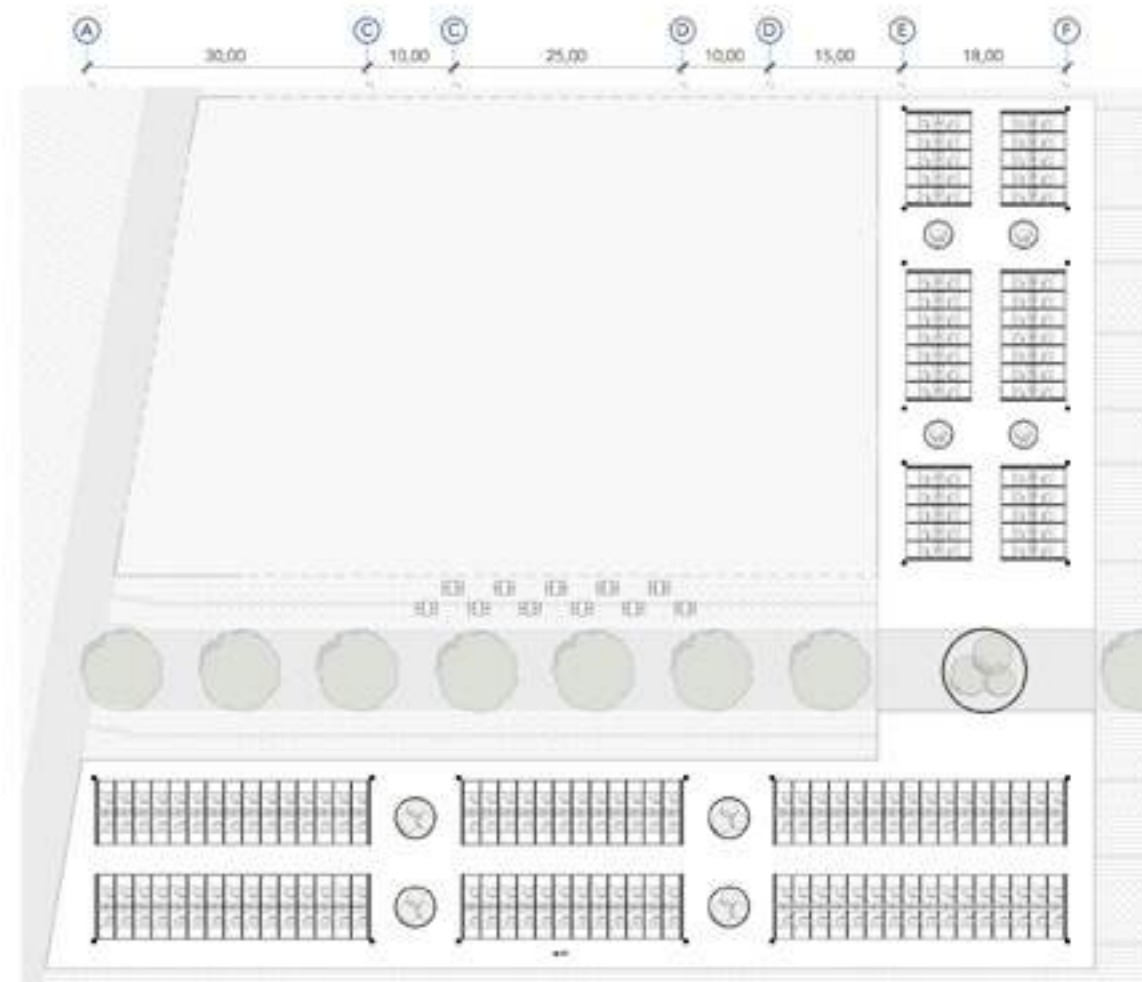
● papelería - mochiler

● pasticcios - celulares

● eje principal del proyecto

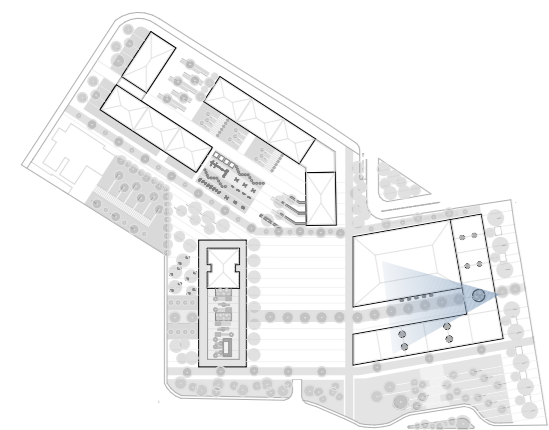
● circulación horizontal

centro comercial - 00,00



PERSPECTIVA PLAZA INTERMEDIA

EJE PRINCIPAL, RELACIÓN ENTRE CENTRO COMERCIAL Y MERCADO MINORIST.



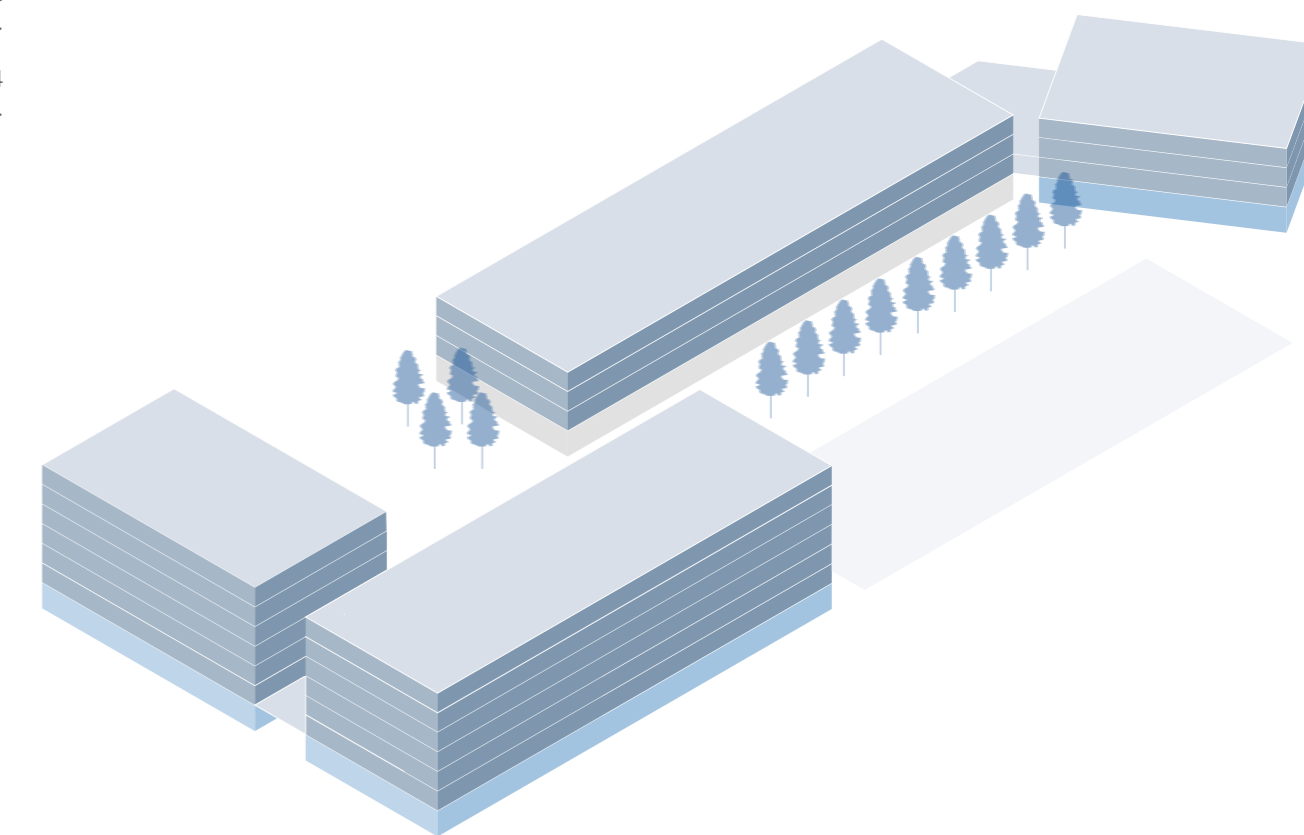
VIVIENDA COLECTIVA

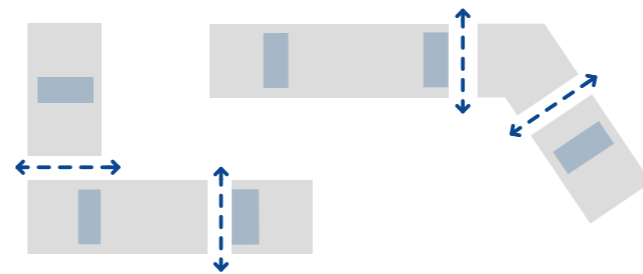
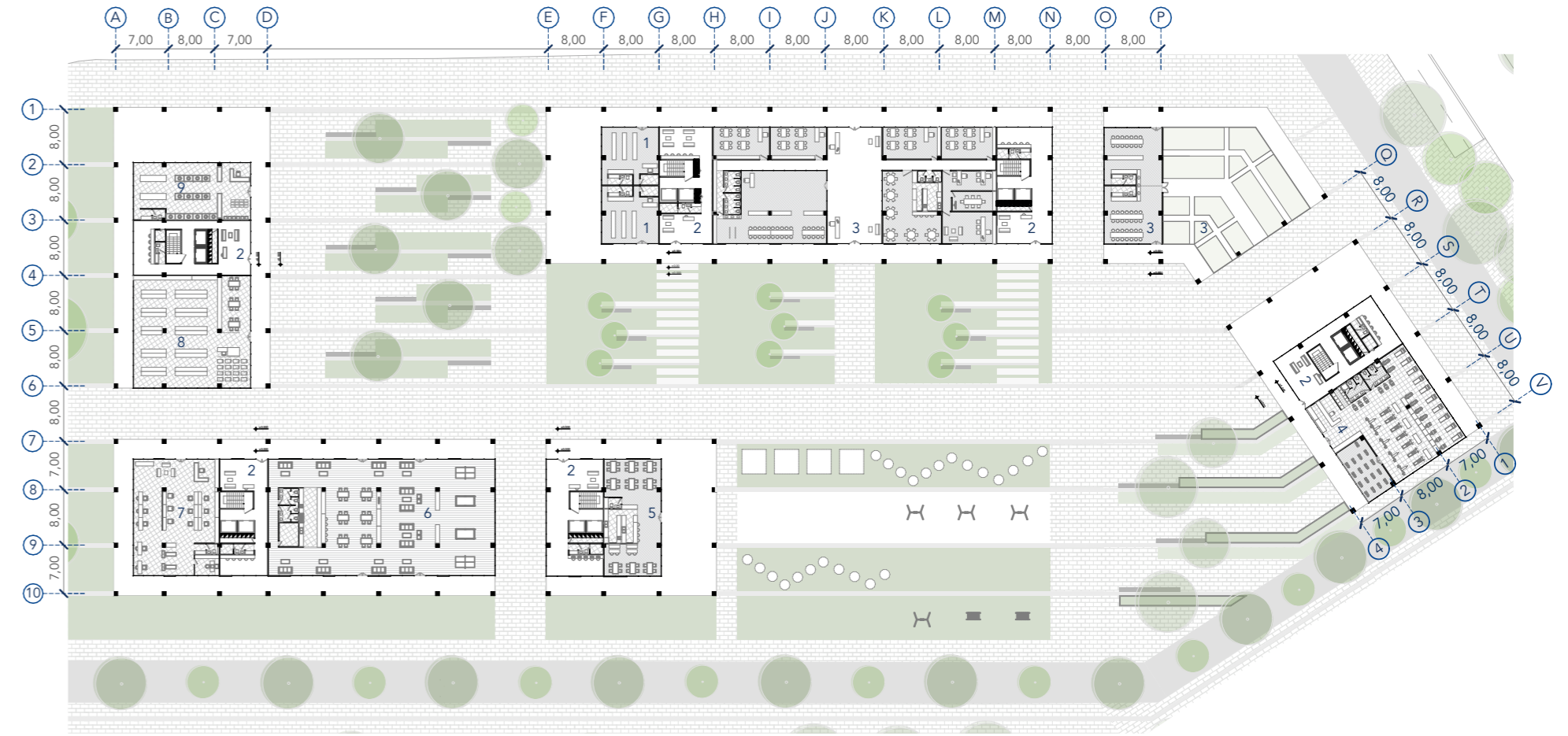
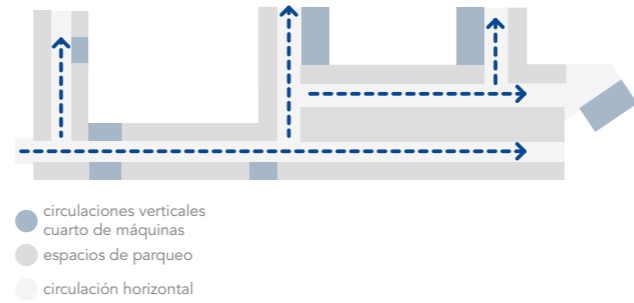
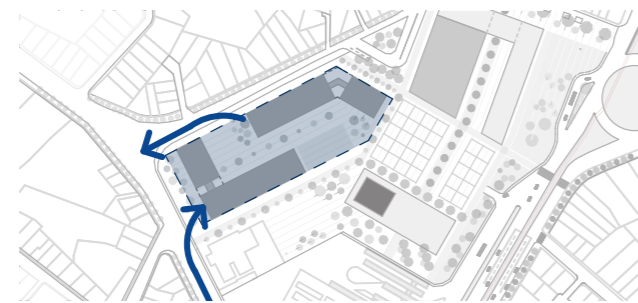
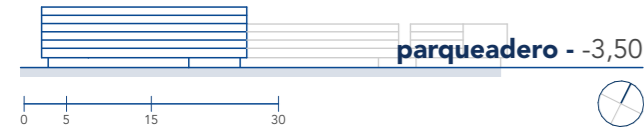
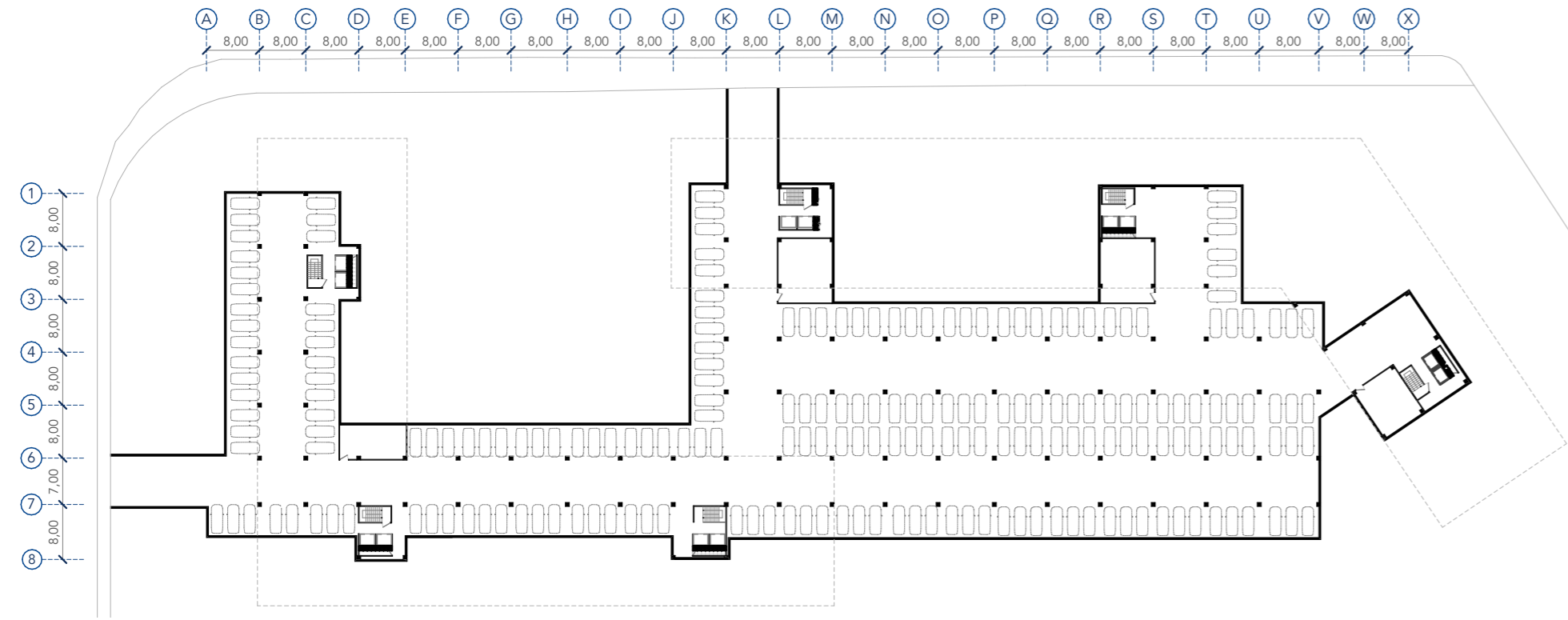
La vivienda se encuentra en la zona más privada del proyecto, se conforma de dos bloques en donde sus plantas bajas albergan una guardería municipal y genera espacios que dan servicio a la vida cotidiana de los moradores.

Sus plantas altas generan departamentos de 2, 3 y 4 personas, logrando una mayor diversidad en la zona.

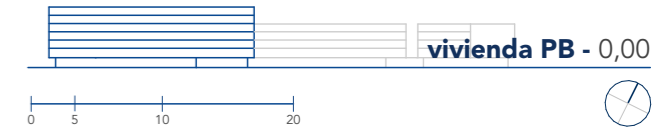


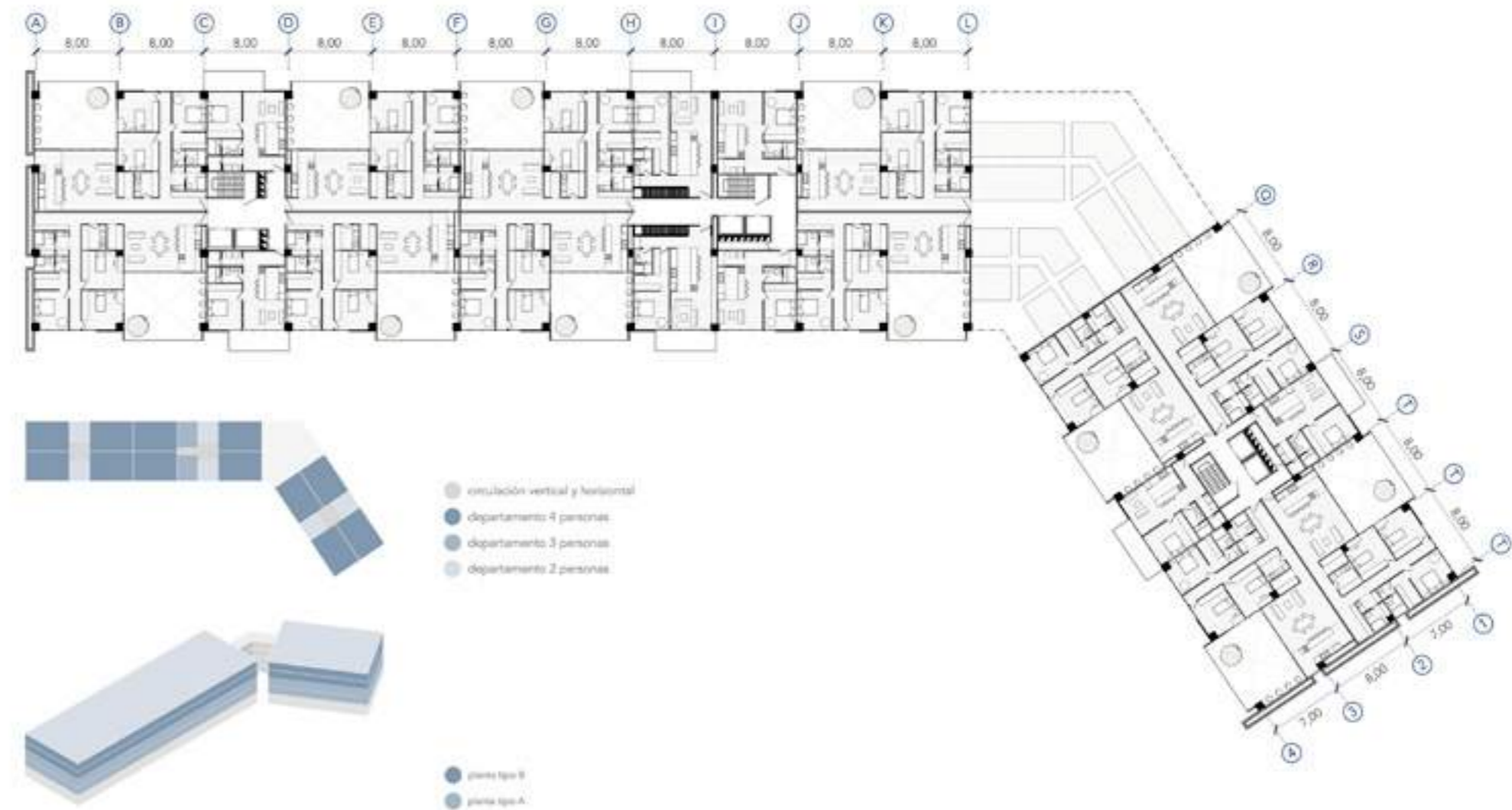
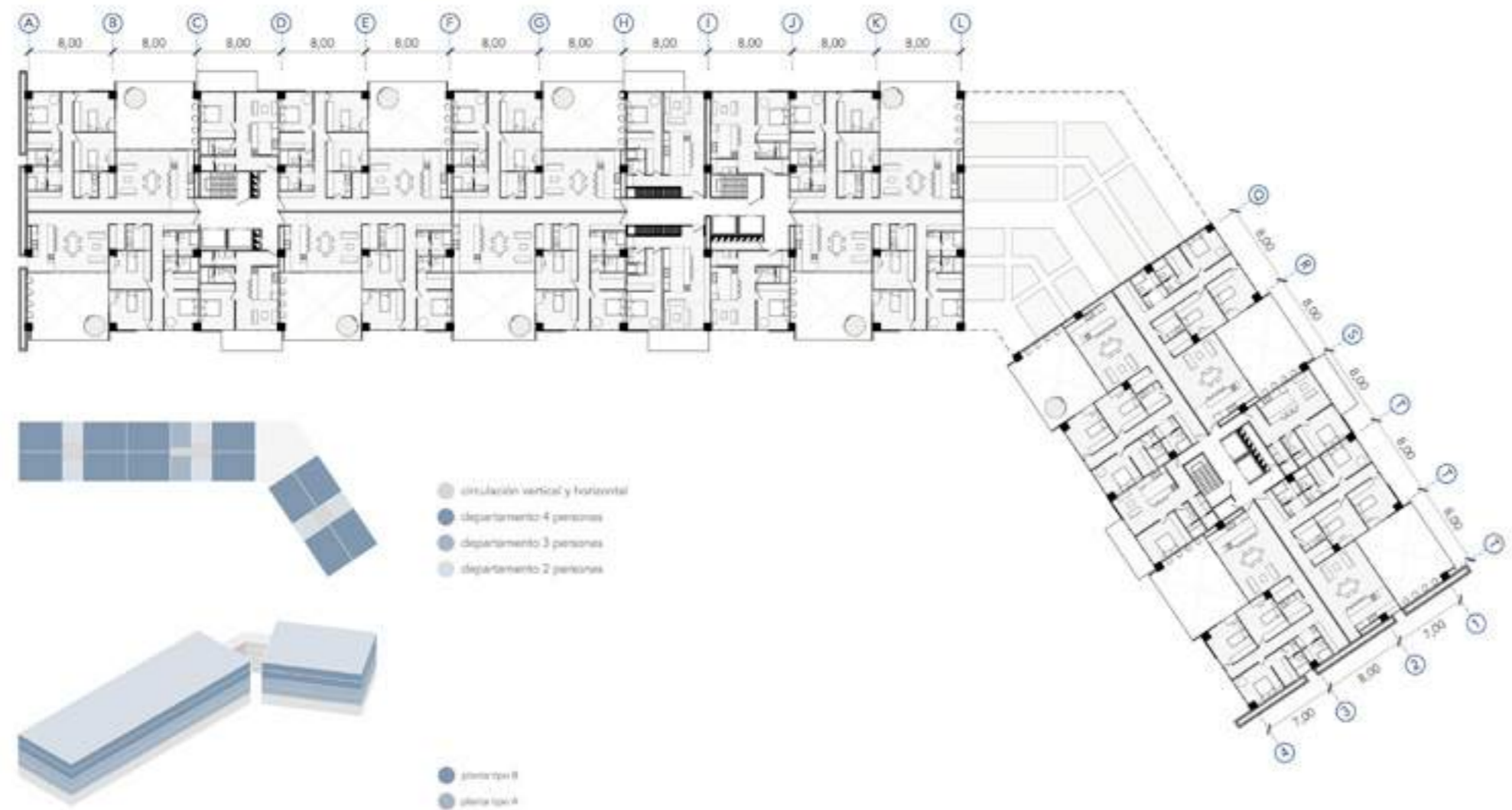
- departamentos tipo
- comercios
- guardería
- parque - espacio público



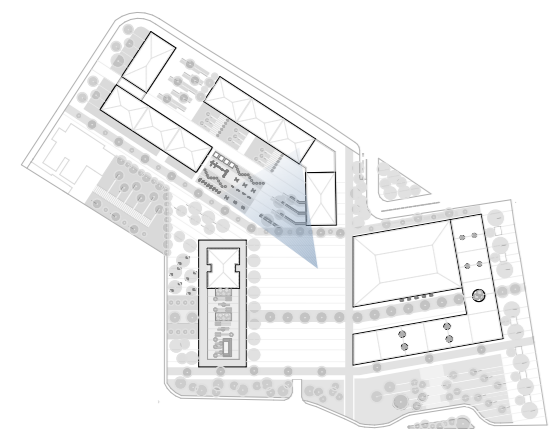


- Espacios**
- 01.- locales comerciales
 - 02.- vestíbulo de ingreso a departamentos
 - 03.- guadería municipal
 - 04.- gimnasio
 - 05.- cafetería
 - 06.- espacio comunal
 - 07.- peluquería
 - 08.- minimercado
 - 09.- lavandería



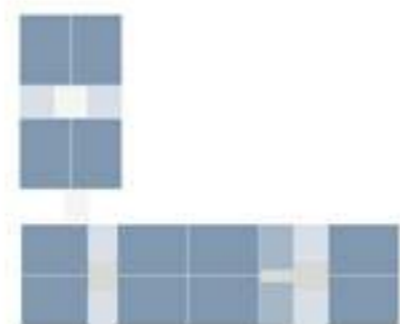


PERSPECTIVA DE LA VIVIENDA
RELACIÓN ENTRE BLOQUES

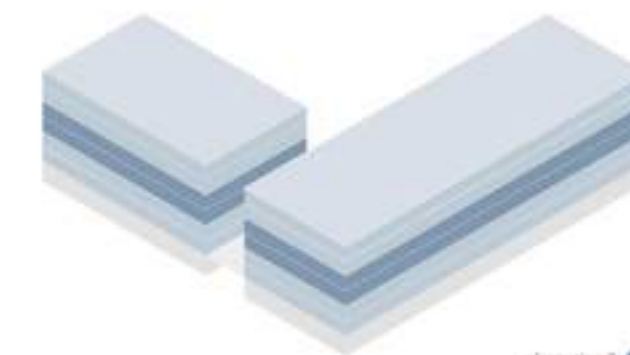




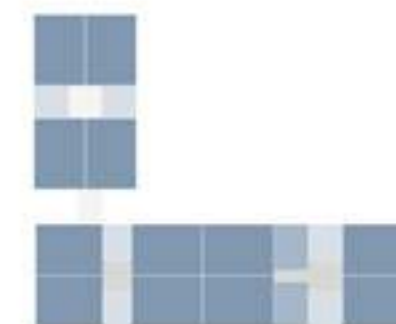
planta tipo B ●
planta tipo A ●



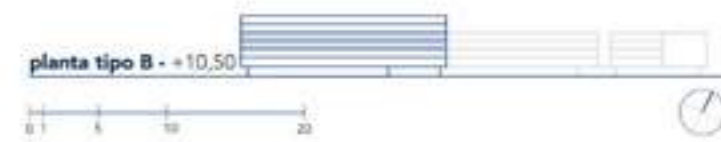
circulación vertical y horizontal ●
departamento 4 personas ●
departamento 3 personas ●
departamento 2 personas ●



planta tipo B ●
planta tipo A ●



circulación vertical y horizontal ●
departamento 4 personas ●
departamento 3 personas ●
departamento 2 personas ●



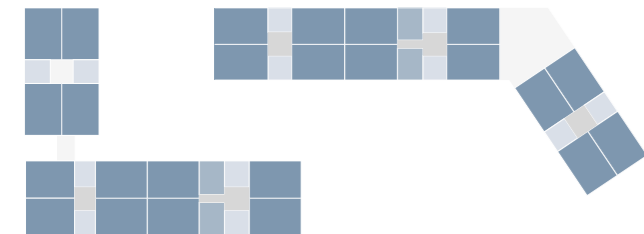
TIPOLOGÍAS DE VIVIENDA

Se diseñaron tipologías para 4, 3 y 2 personas, en donde cada departamento se dividió en dos zonas para una mejor funcionalidad, separando la zona social (sala, comedor, cocina) de la zona privada (dormitorios, baños).

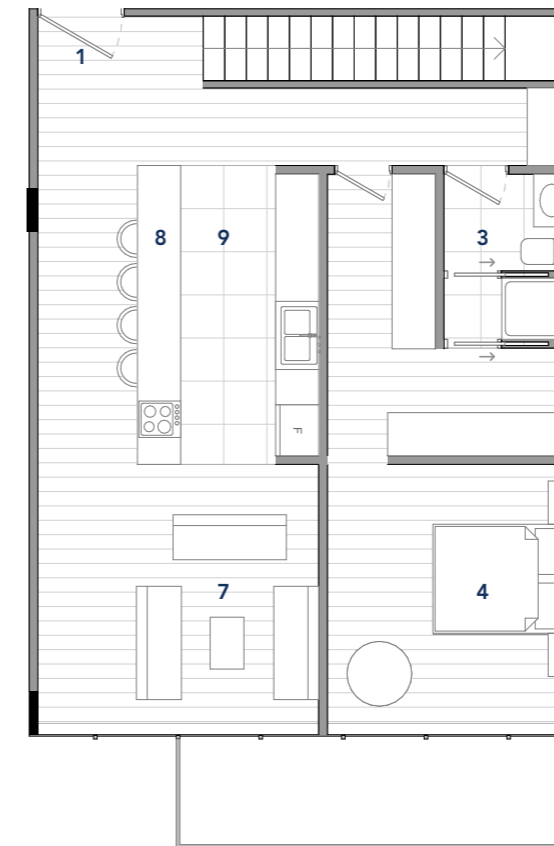
Al ser un volumen con gran dimensión se vio necesario realizar operaciones arquitectónicas que ayuden a la iluminación natural es por eso que se realizan una serie de patios internos pertenecientes a las tipologías de 4 personas los cuales, permiten un ingreso de luz óptimo a más de generar perforaciones en la fachada que permiten un dinamismo a lo largo de ella.

espacios:

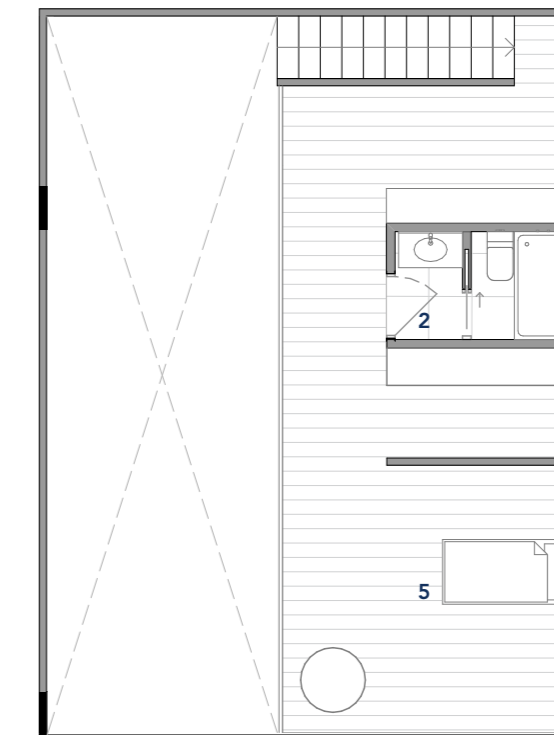
- 01.- acceso
- 02.- baño hijos
- 03.- baño padres
- 04.- dormitorio padres
- 05.- dormitorio hijos
- 06.- lavandería
- 07.- sala
- 08.- comedor
- 09.- cocina
- 10.- patio a doble altura



DEPARTAMENTO 4 PERSONAS
130m²



DEPARTAMENTO DUPLEX 3 PERSONAS
100m² planta baja

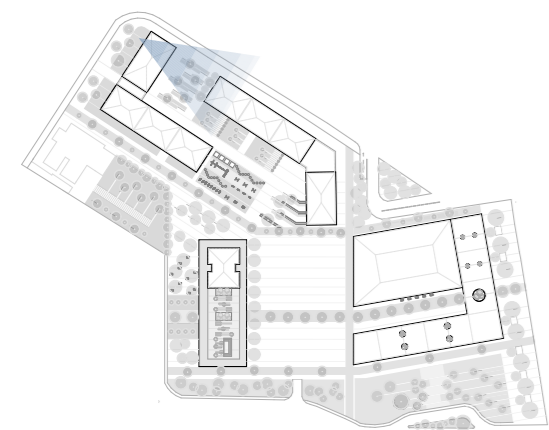


DEPARTAMENTO DUPLEX 3 PERSONAS
100m² planta alta

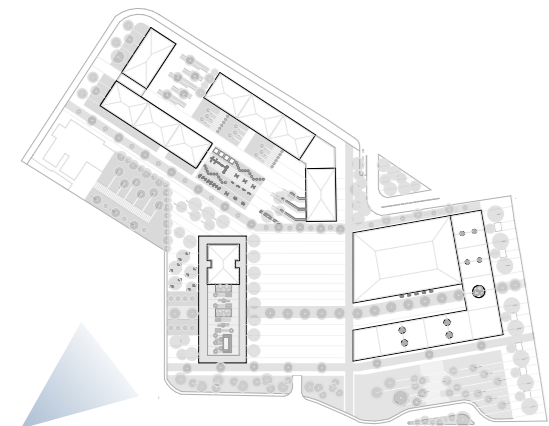


DEPARTAMENTO 2 PERSONAS
65m²

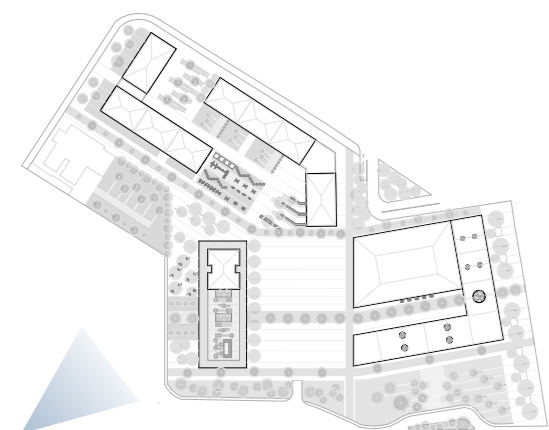
VISTA DE LA VIVIENDA
VISUAL DESDE UN PATIO INTERNO



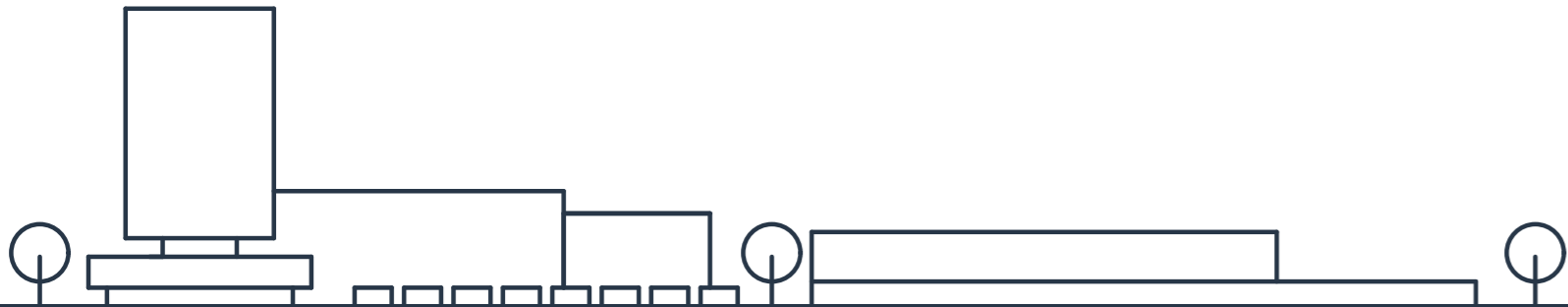
ESTADO ACTUAL



VISTA AÉREA DE LA PROPUESTA



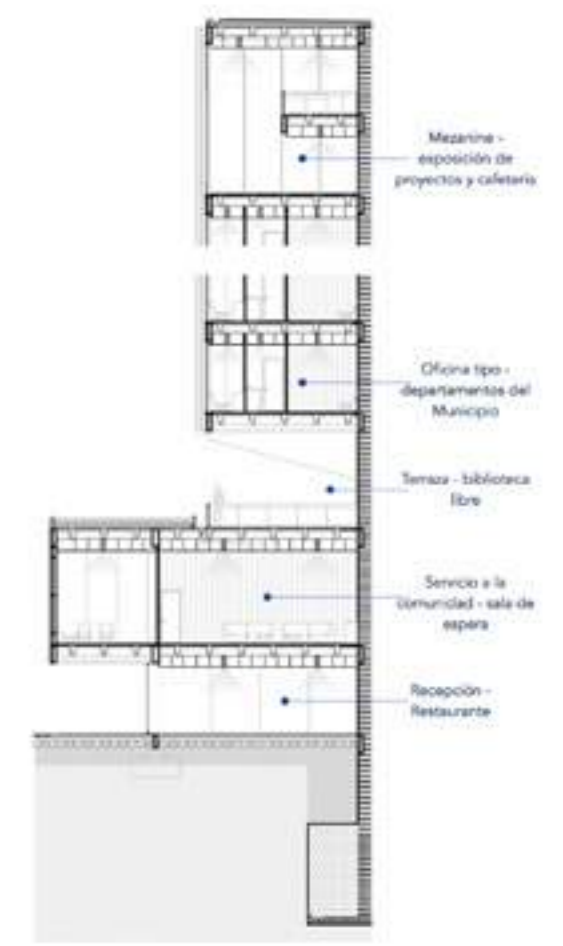
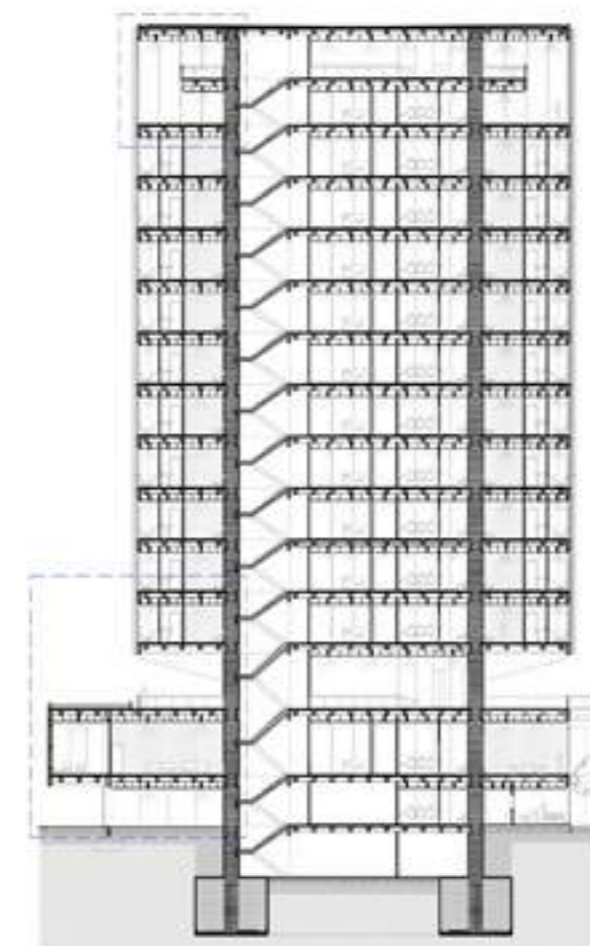
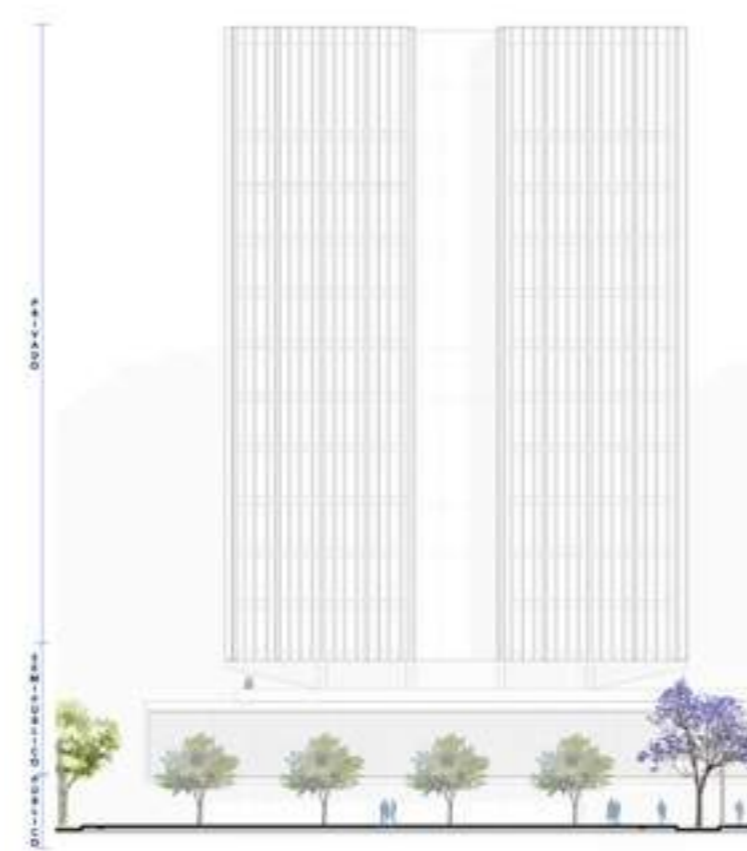
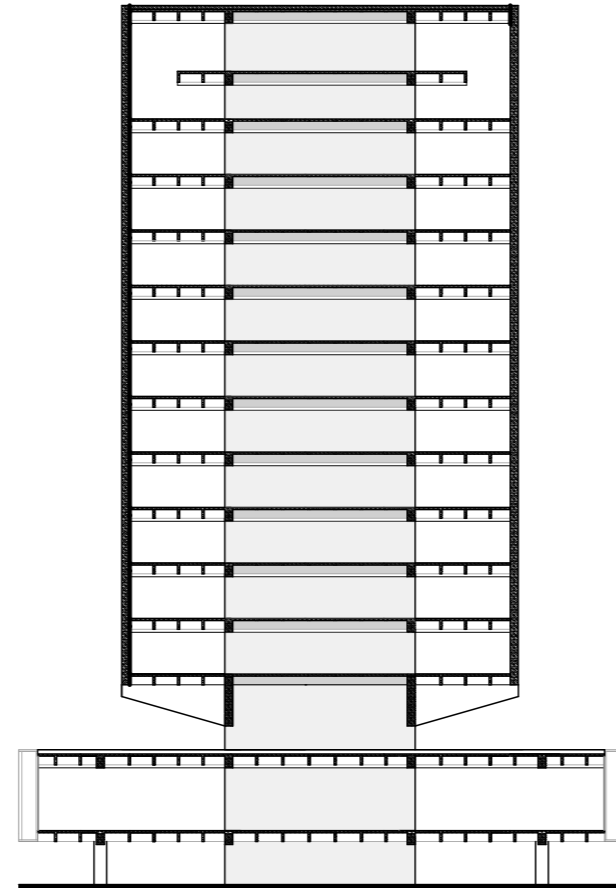
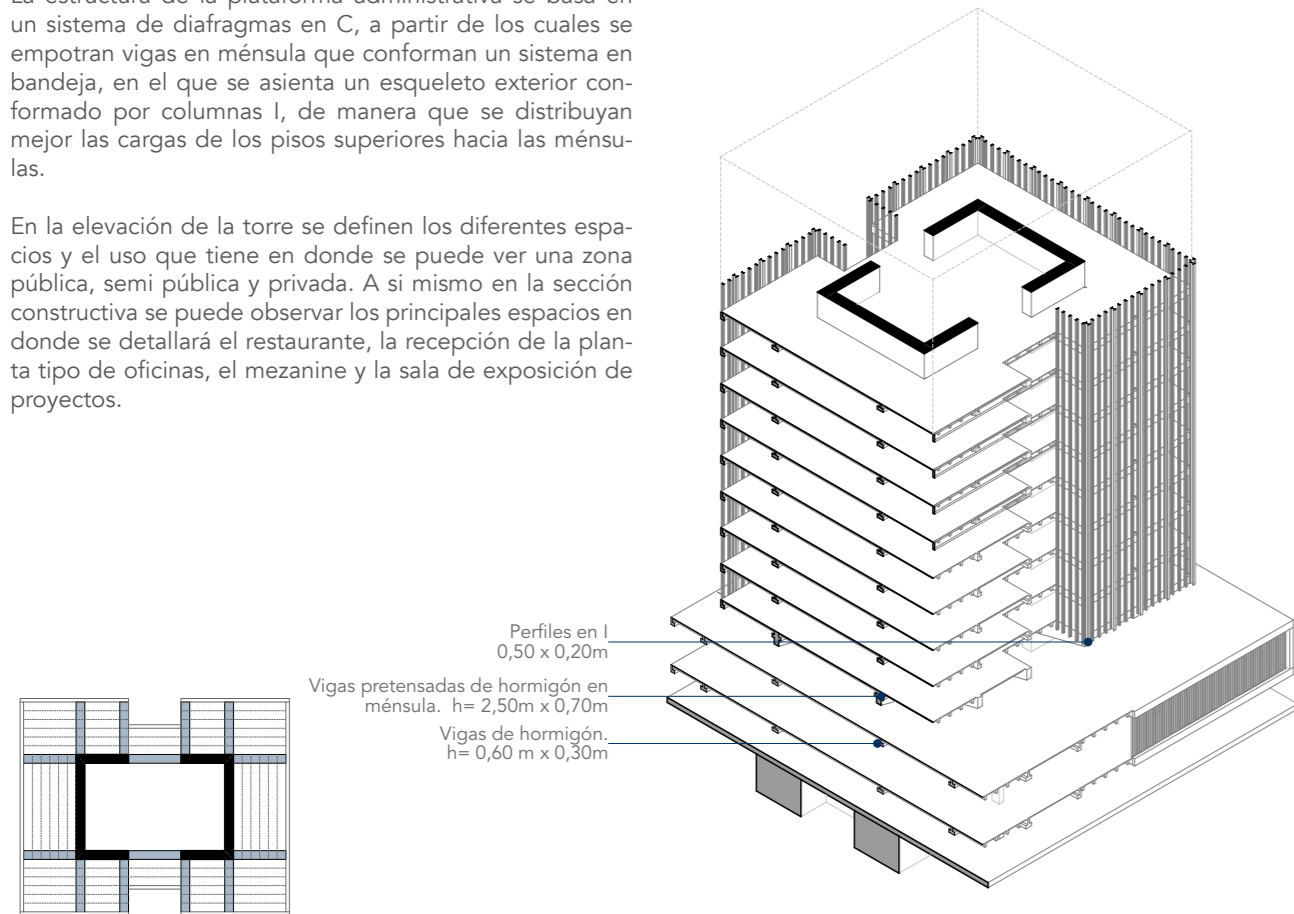
05.05 SISTEMA CONSTRUCTIVO

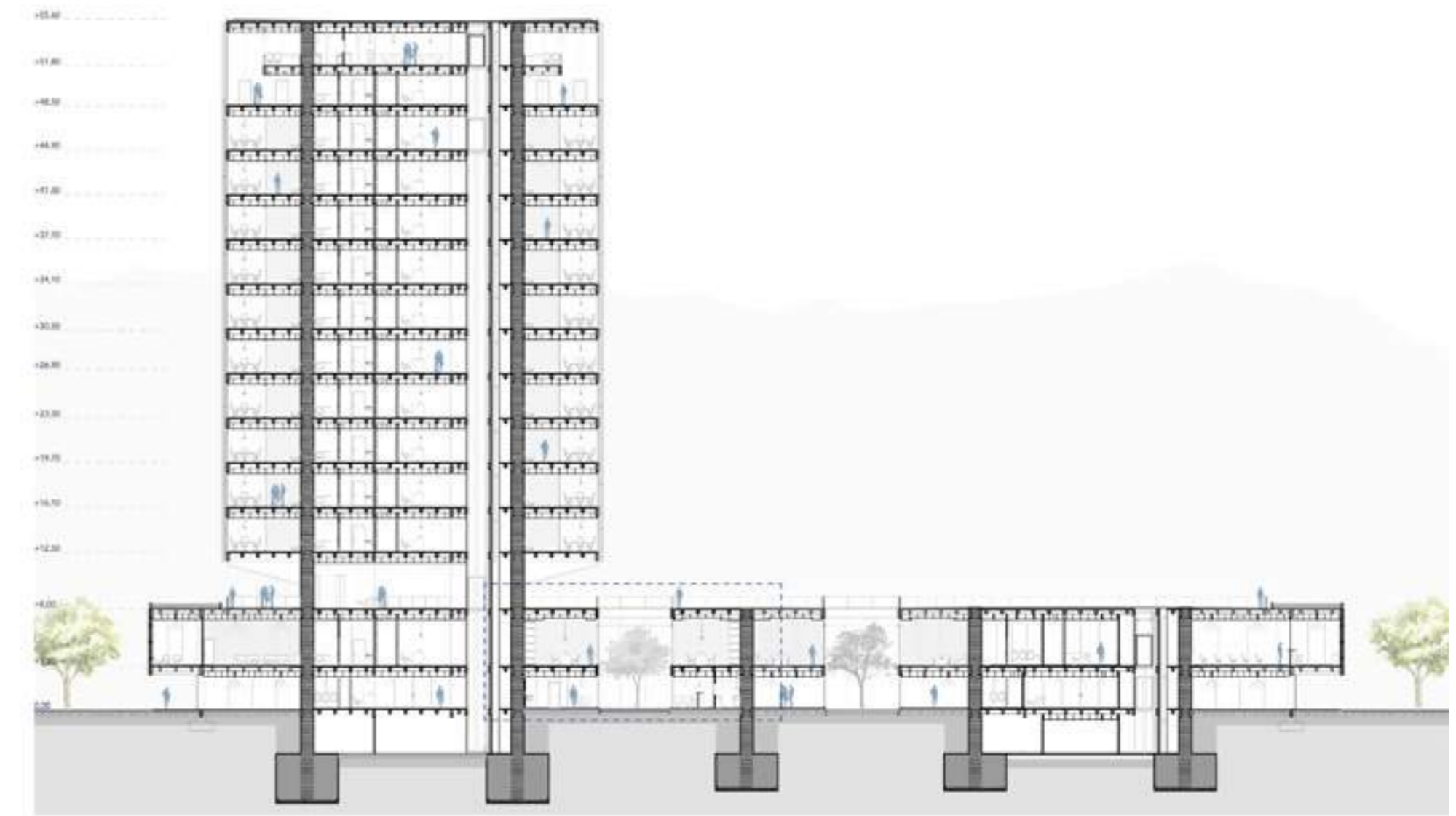
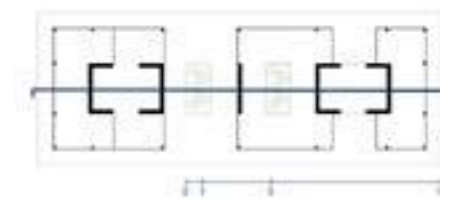
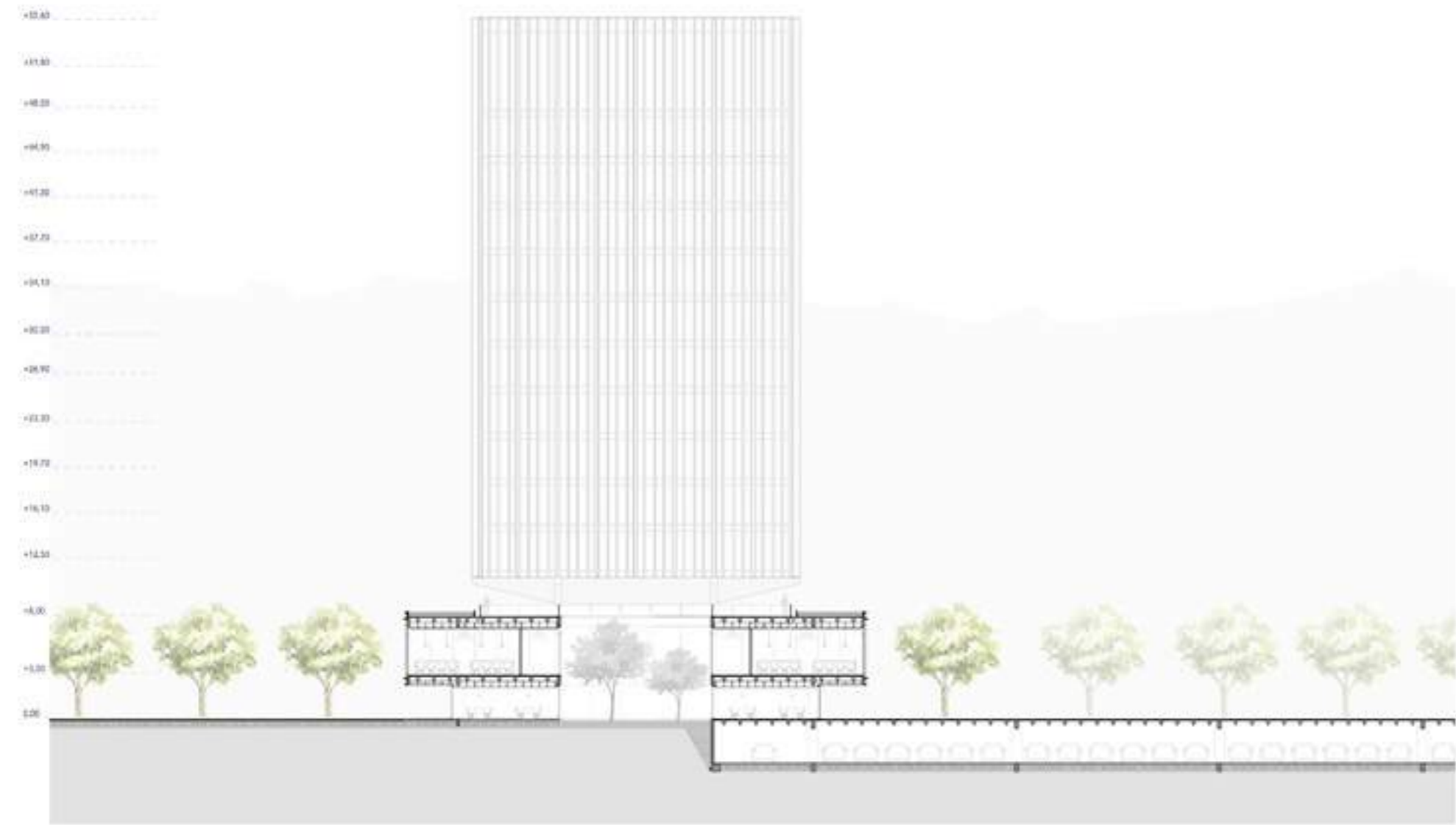
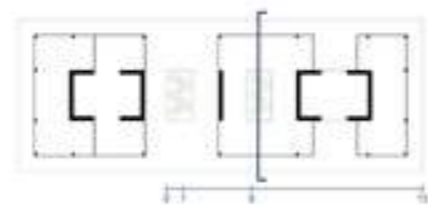


ESTRUCTURA PLATAFORMA ADMINISTRATIVA

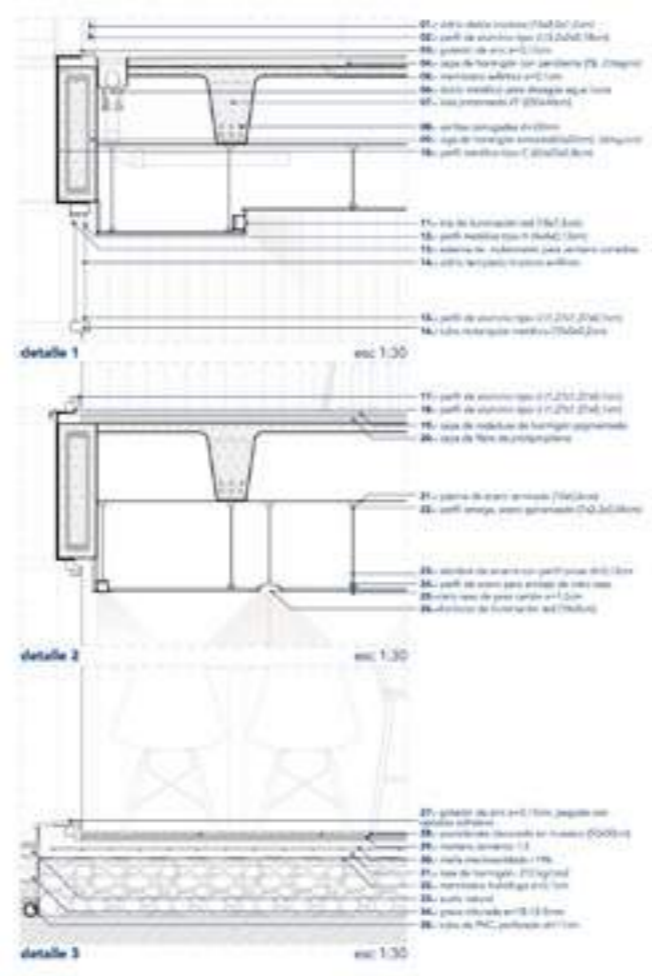
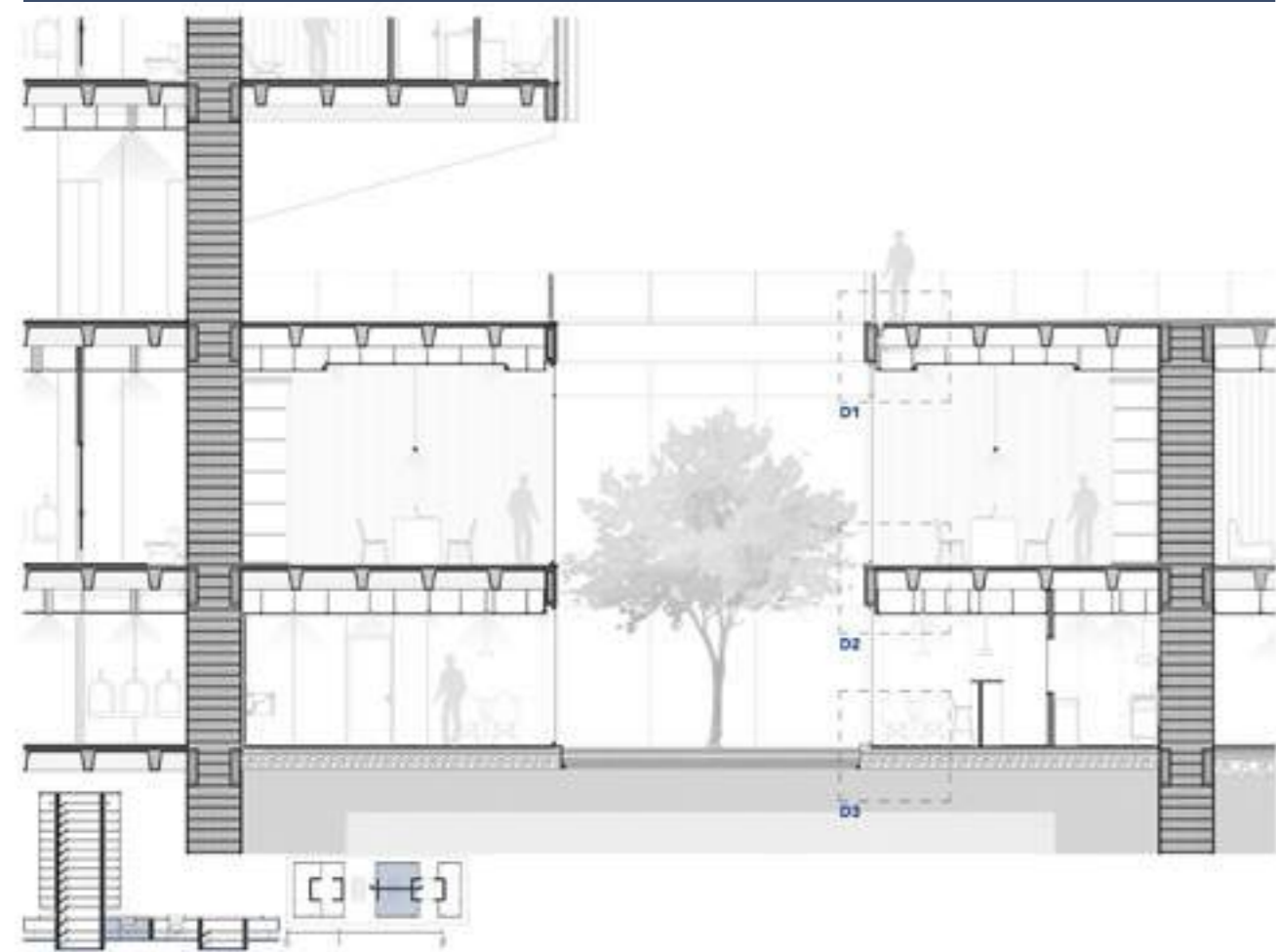
La estructura de la plataforma administrativa se basa en un sistema de diafragmas en C, a partir de los cuales se empotran vigas en ménsula que conforman un sistema en bandeja, en el que se asienta un esqueleto exterior conformado por columnas I, de manera que se distribuyan mejor las cargas de los pisos superiores hacia las ménsulas.

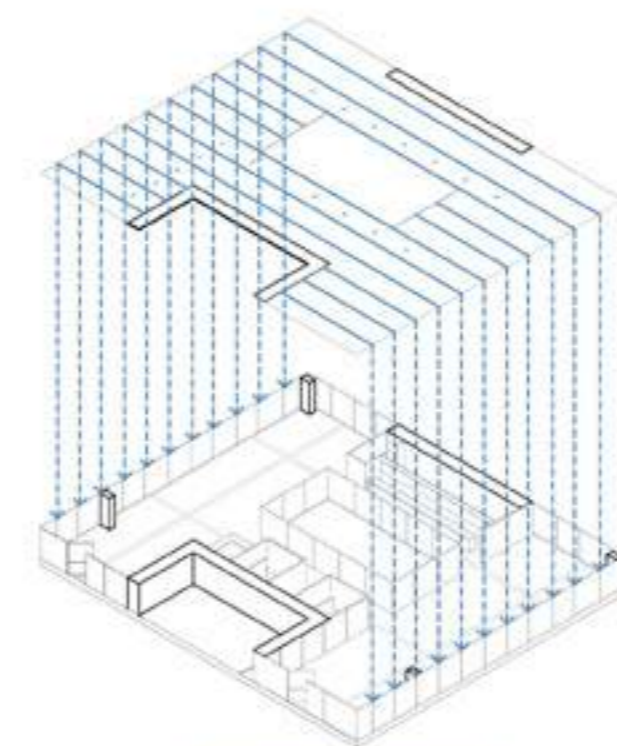
En la elevación de la torre se definen los diferentes espacios y el uso que tiene en donde se puede ver una zona pública, semi pública y privada. A si mismo en la sección constructiva se puede observar los principales espacios en donde se detallará el restaurante, la recepción de la planta tipo de oficinas, el mezanine y la sala de exposición de proyectos.





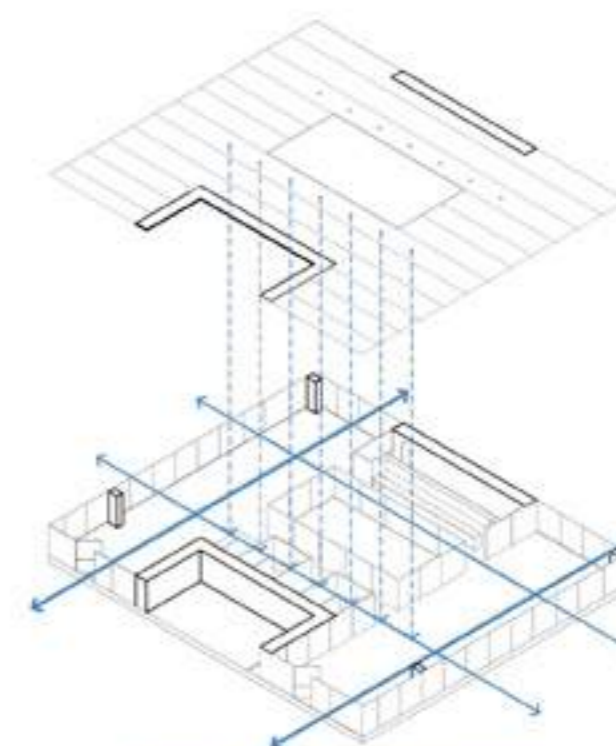
SECCIÓN CONSTRUCTIVA RESTAURANTE - SERVICIO A LA COMUNIDAD - TERRAZA





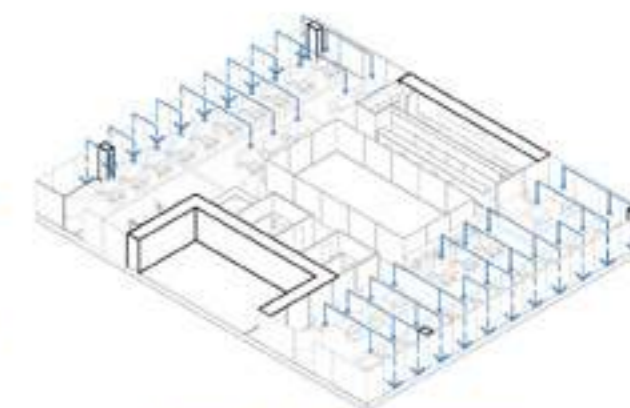
Diseño interior de luminaria LED

El diseño de la luminaria partió de la modulación del envoltente. Cada tira de luz interseca a la unión entre paneles de vidrio



Diseño interior de circulación + luminaria

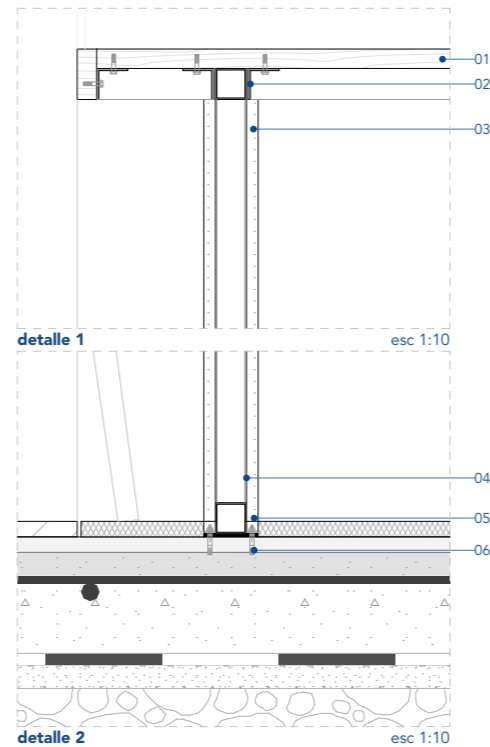
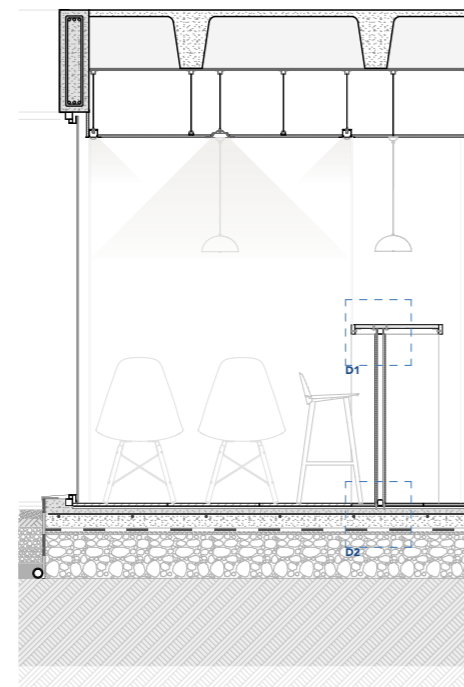
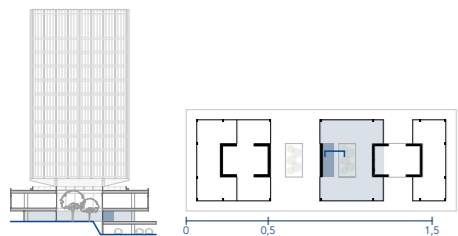
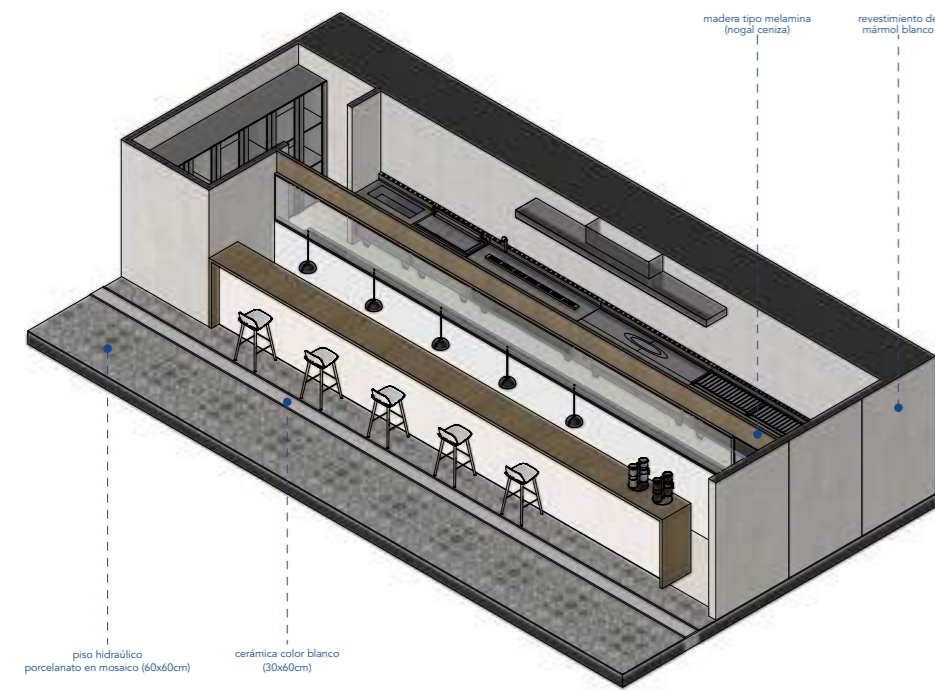
Las circulaciones están marcadas con una materialidad distinta, y a su vez los pasos transversales están acompañados de luces dicróicas para una mejor iluminación.



Diseño interior de luminaria colgante

La luminaria colgante destinada al mobiliario se ubica entre las tiras de iluminación LED.

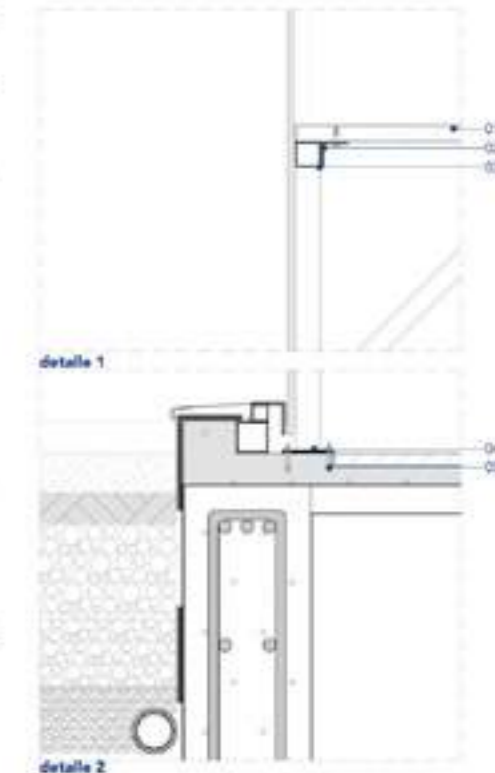
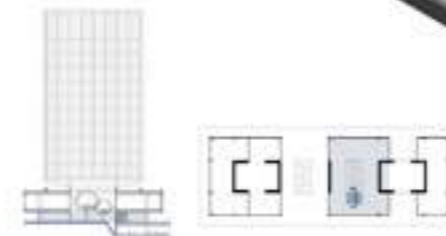
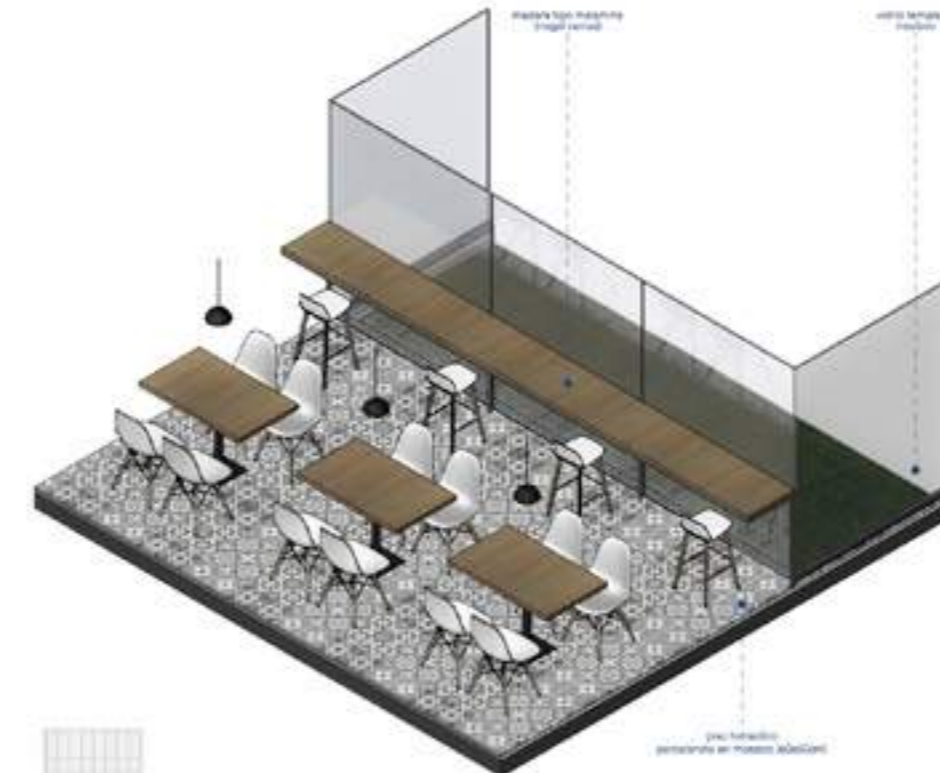
DISEÑO MOBILIARIO - BARRA



listado de materiales

- 01.- tablero mdf melamina (122x244x15mm)
- 02.- perfil metálico L (40x40x3mm)
- 03.- panel de yeso cartón blanco (122x244x20mm)
- 04.- tubo estructural cuadrado (40x40x2mm)
- 05.- platina laminada de acero (75x8mm)
- 06.- perno de expansión (1 1/2")

DISEÑO MOBILIARIO - MOBILIARIO EMPOTRADO



listado de materiales

- 01.- tablero mdf melamina (122x244x15mm)
- 02.- perfil metálico L (40x40x3mm)
- 03.- tubo estructural cuadrado (40x40x2mm)
- 04.- platina laminada de acero (75x8mm)
- 05.- perno de expansión (1 1/2")

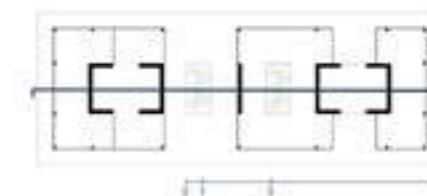
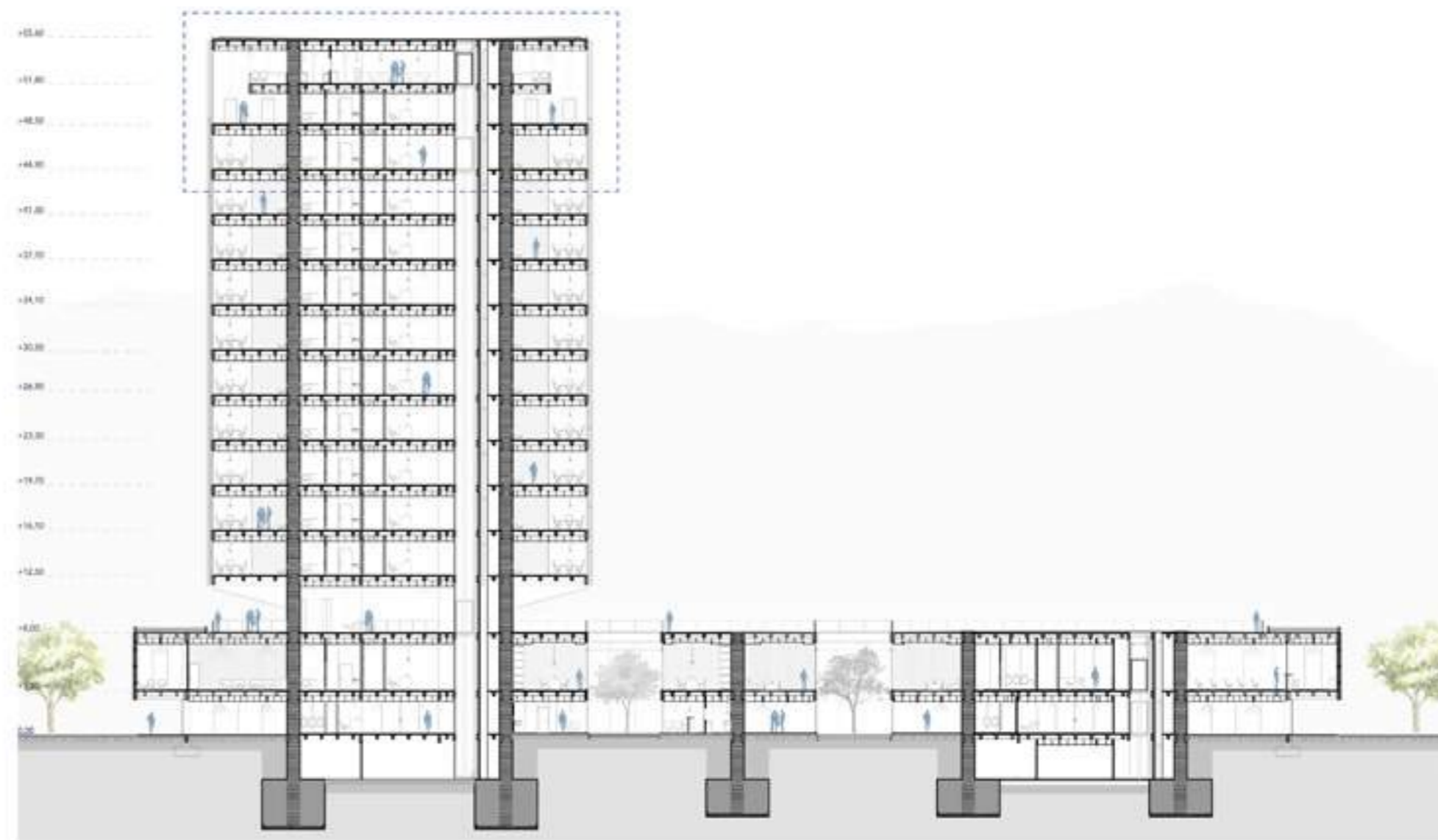
PERSPECTIVA RESTAURANTE

DISEÑO ESPACIO INTERIOR, MODULACIÓN, ILUMINACIÓN Y MOBILIARIO.

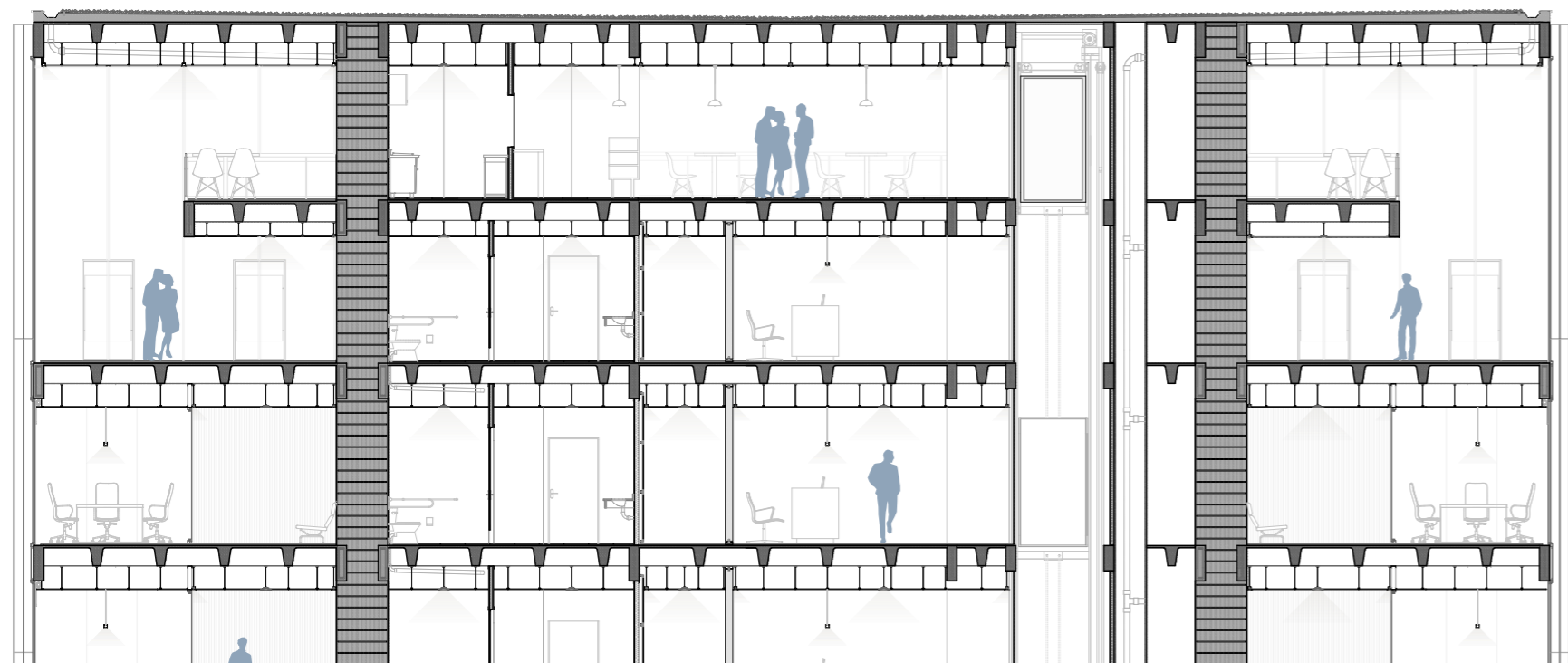


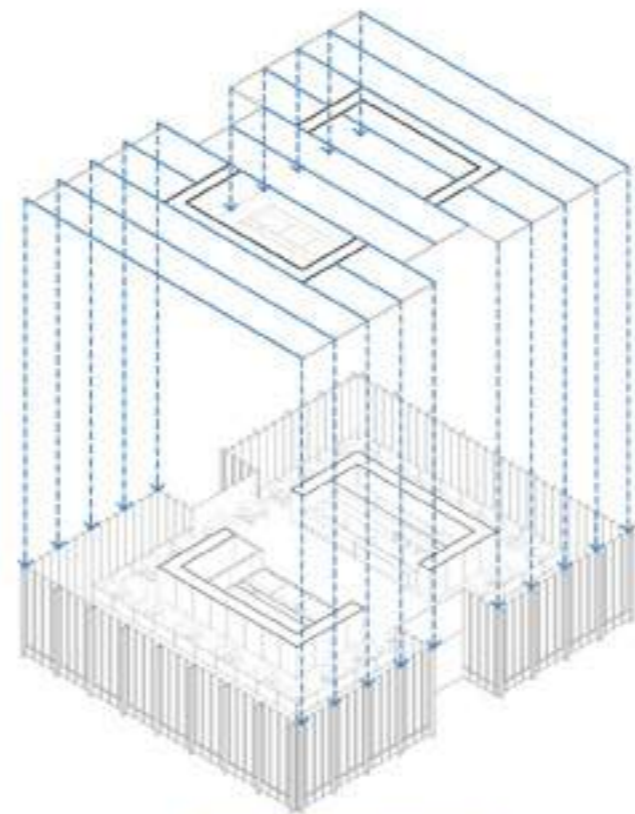


ELEVACIÓN FRONTAL - SECCIÓN CONSTRUCTIVA



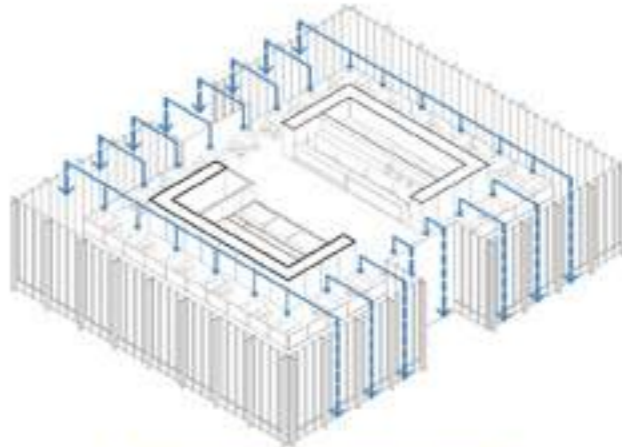
SECCIÓN CONSTRUCTIVA MEZANINE - RECEPCIÓN - OFICINAS





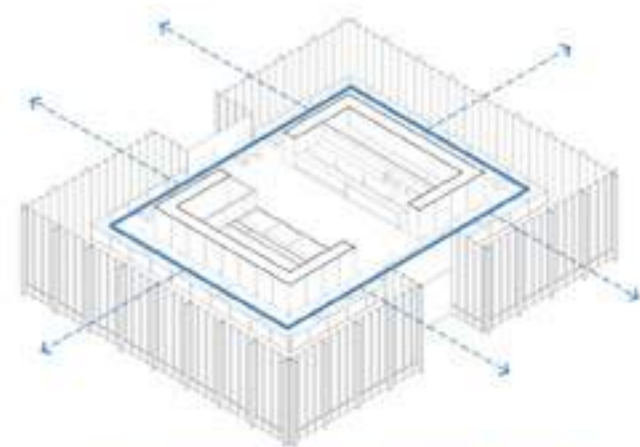
Diseño interior de luminaria LED

El diseño de la luminaria partió de la estructura de perfiles I de la envolvente de la torre. Cada tira de luz intersecta a cada columna.



Diseño interior de luminaria colgante

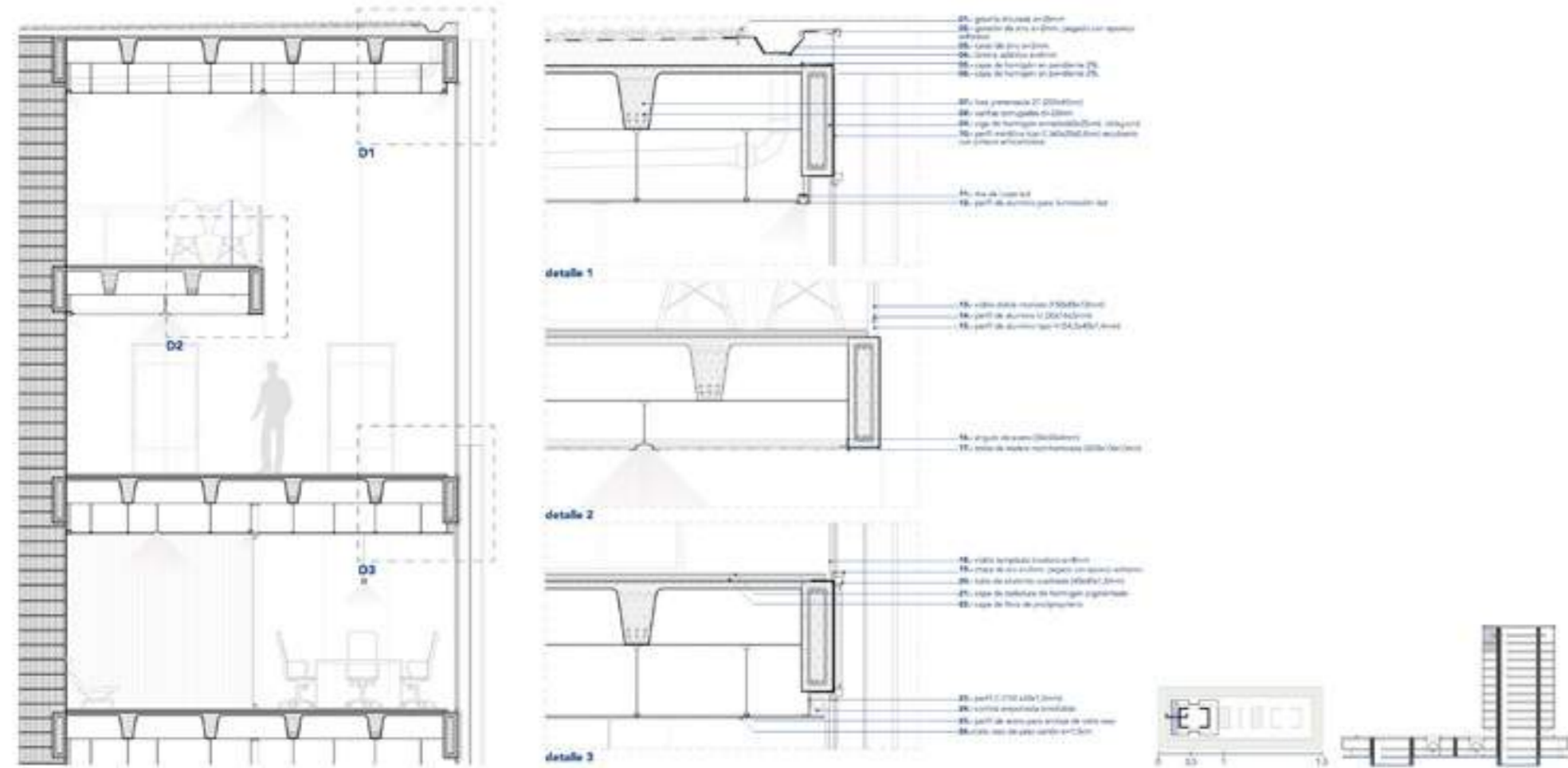
La luminaria colgante destinada al mobiliario se ubica en la mitad de los perfiles estructurales, los mismos que coinciden con la periferia del vidrio.



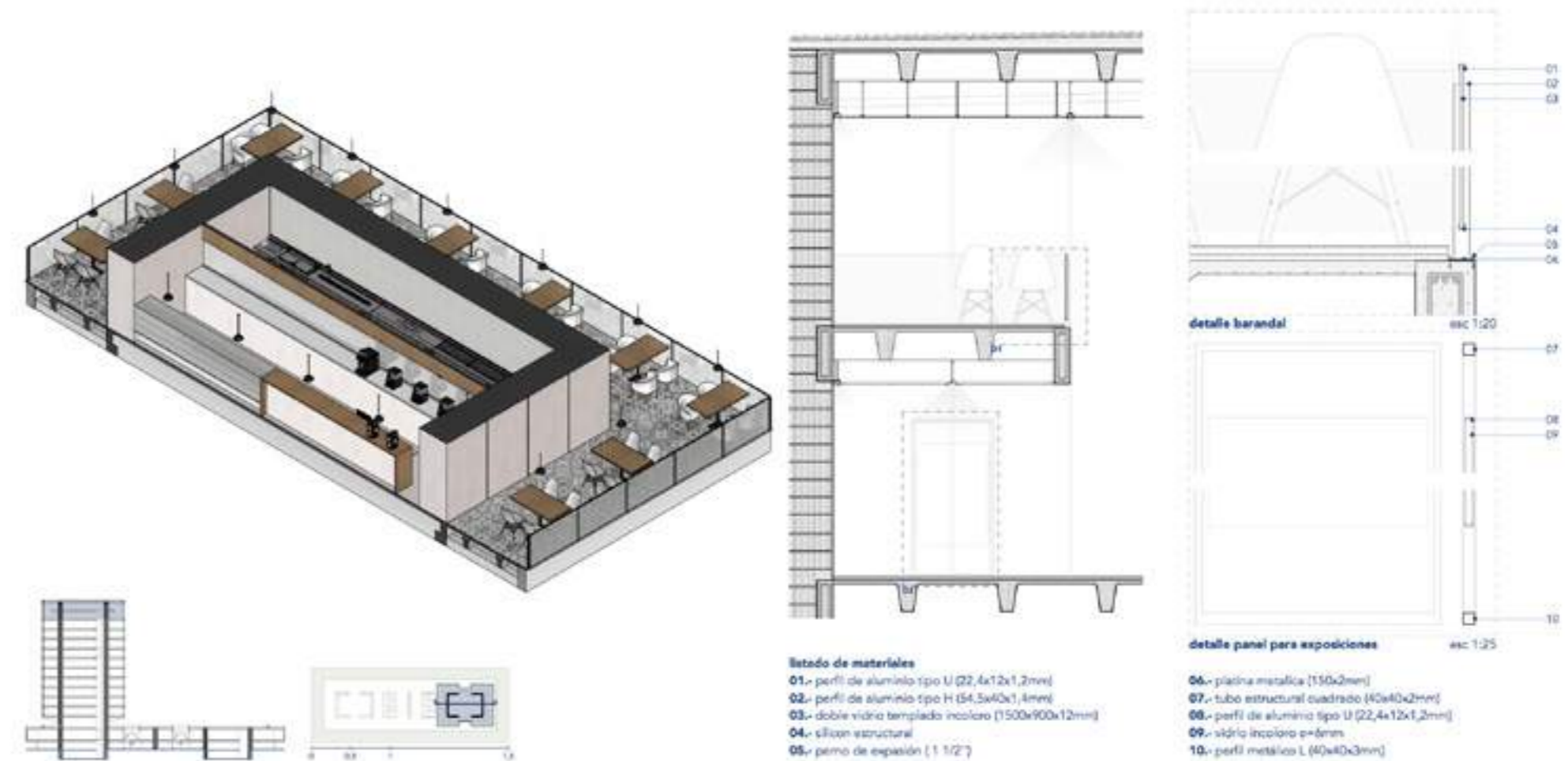
Diseño interior mediante la apertura de visuales

Se ubico al mobiliario alrededor de los diafragmas de manera que se pueda aprovechar las visuales hacia la ciudad.

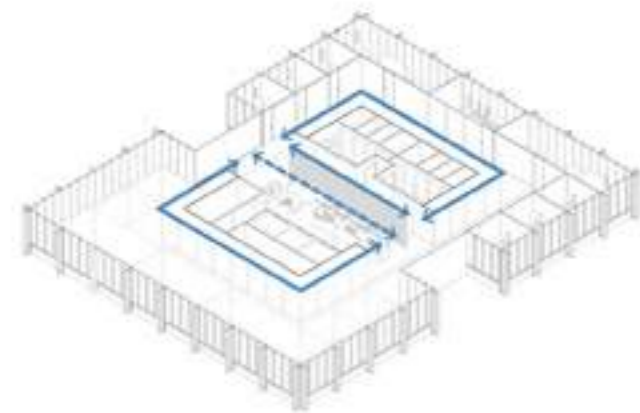
SECCIÓN CONSTRUCTIVA - MEZANINE



DISEÑO DE MOBILIARIO - MEZANINE

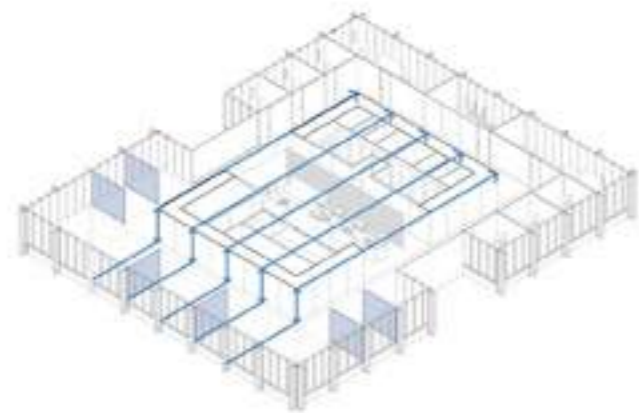


ESTRATEGIAS DE DISEÑO - RECEPCIÓN



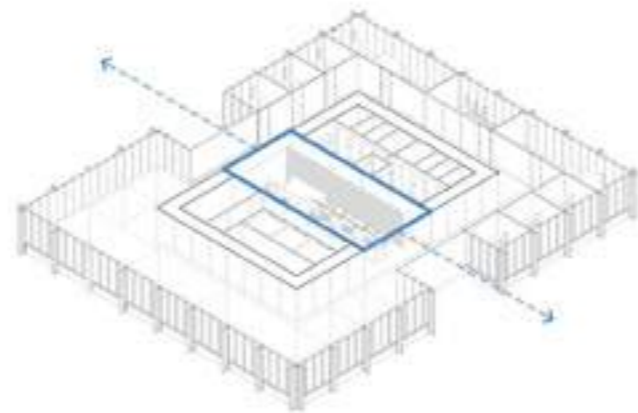
Diseño interior de luminaria LED

El diseño de la luminaria en tira se implementa alrededor de los diafragmas y recepción, generando una mayor jerarquía en el espacio.



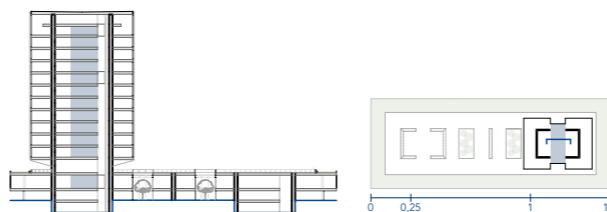
Diseño interior mediante modulación

Se modula el espacio a partir de la estructura metálica I, desde la que nacen las juntas del piso, paneles y distribución de mobiliario.

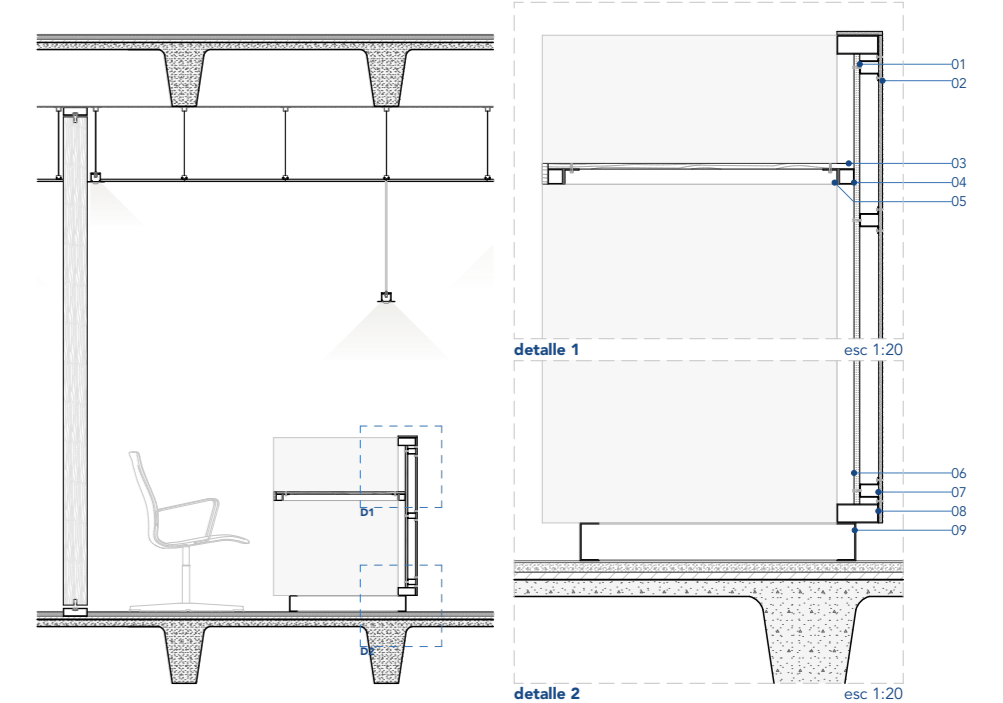


Diseño interior mediante la apertura de visuales

Al ser un espacio de recepción hacia los departamentos municipales, el espacio interior se abre hacia las mejores visuales, de manera que jerarquiza el espacio.



DISEÑO DE MOBILIARIO - RECEPCIÓN



listado de materiales

- 01.- perfil omega, acero galvanizado (50x50x2mm)
- 02.- perno de anclaje (1 1/2")
- 03.- tablero mdf melamina (1220x2440x15mm)
- 04.- tubo estructural cuadrado (40x40x2mm)
- 05.- perfil metálico L (40x40x3mm)
- 06.- panel de yeso cartón (1220x2440x15mm)
- 07.- porcelanato marmoleado color blanco (900x900x15mm)
- 08.- tubo rectangular metálico (100x50x2mm)
- 09.- perfil metálico C color negro matte (100x50x2mm)

PERSPECTIVA RECEPCIÓN
ESPACIO CON APERTURA DE VISUALES



06 CONCLUSIONES

CONCLUSIONES

BIBLIOGRAFÍA

ANEXOS



ESTADO ACTUAL

El terreno en el que se encuentra implantado el mercado el Arenal es uno de los sitios estratégicos de la ciudad, razón por la cual es una de las zonas con mayor coste de suelo. El caos vehicular en la zona es evidente, dado por la prioridad que se le otorga al vehículo sobre el peatón, la falta de área verde y espacio público afecta a la calidad de vida de los comerciantes y usuarios que acuden diariamente al sitio. La influencia que ha tenido la implantación del mercado mayorista repercute de manera directa sobre sus manzanas colindantes, las cuales se han convertido en comercios y bodegas. Esto ha dado como resultado una zona activa a lo largo del día y muerta en la noche por la falta de vivienda en la zona.



02 ACCESIBILIDAD E INFRAESTRUCTURA ✓

PROPUESTA

Boulevards - Pasos subterráneos

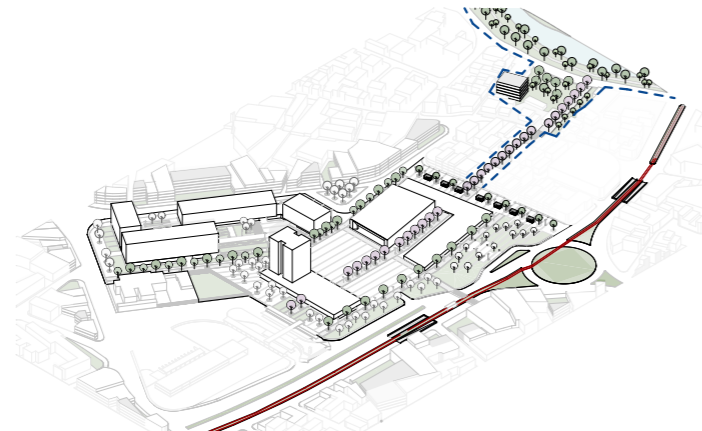
Tanto la Avenida de las Américas como las calles que rodean la centralidad son concebidas como boulevards que generan espacio público y área verde en su recorrido. Estos se conectan y se relacionan con los usos colindantes. Debido al tráfico existente en la Av. de las Américas se implementan pasos subterráneos que descogestionen la vía, de manera que los ciudadanos que accedan a esta centralidad utilicen la vía actual y los que necesiten continuar su recorrido a otro punto, utilicen el paso deprimido.



BOULEVARDS - PASOS SUBTERRÁNEOS

Conexión entre proyecto y río Tomebamba

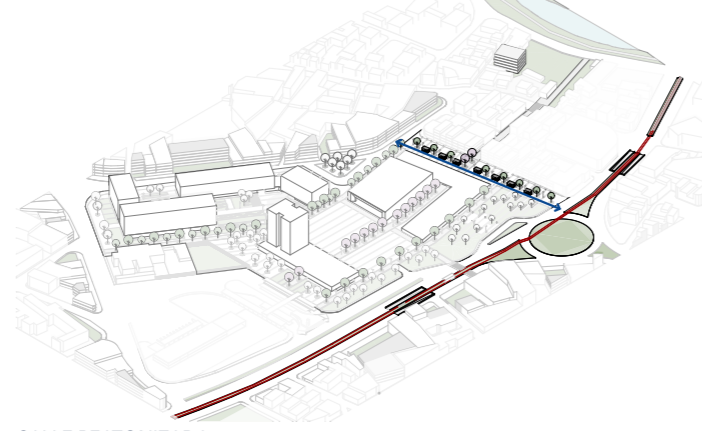
Se diseña un eje peatonal que articula el proyecto con la orilla del río Tomebamba. Se analizan sitios potenciales, considerados subutilizados y con valor negativo, que permitan una conexión entre estos dos puntos. A su vez se implementan puntos de abastecimiento de bicicletas y se conforman áreas verdes de manera que el eje principal del proyecto nos conduzca a espacios de recreación y se logre una vinculación directa con el cordón verde del río.



CONEXIÓN PROYECTO - CORDÓN VERDE RÍO TOMBAMBA

Calle Peatonizada

Al analizar la problemática de la Calle Eduardo Arias, se aprecia un tráfico vehicular interrumpido, debido a que los espacios de circulación se encuentran invadidos por comerciantes y vehículos en ciertos casos parqueados en doble fila. Como estrategia de vinculación se decide peatonizarla de manera que los comercios colindantes se relacionen con el eje artesanal propuesto y a su vez con la plataforma comercial.



CALLE PEATONIZADA

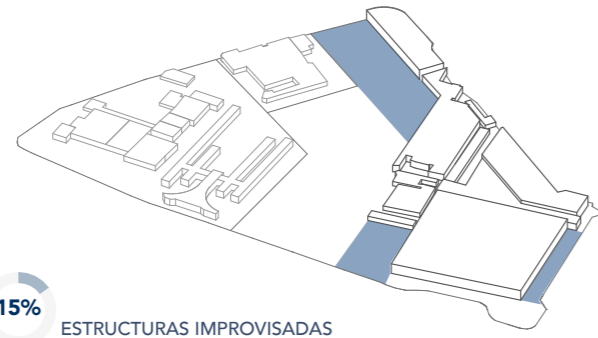


03 CAMBIO DE USO DE SUELO ✓

ESTADO ACTUAL

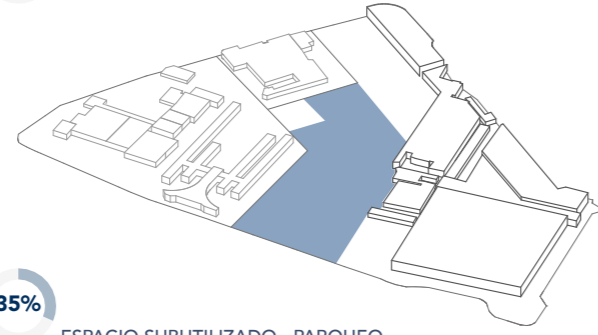
Estructuras Improvisadas

El terreno de El Arenal cuenta con 6,5 hectáreas de las cuales, el 15% está otorgado a galpones o estructuras improvisadas, generando una imagen negativa al sector, debido al desorden, insalubridad y mal estado en el que se encuentran.



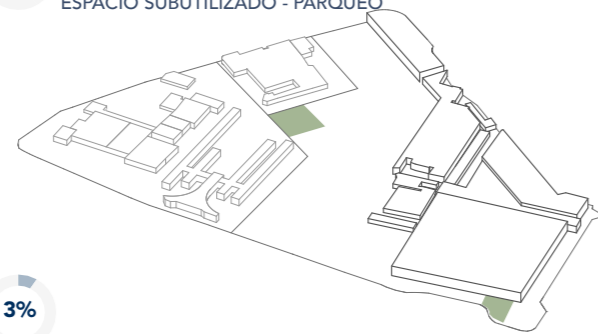
Espacios subutilizados

Resulta alarmante analizar que alrededor del 30% del sitio se encuentra subutilizado los 6 días de la semana; con uso de parqueadero. Desaprovechando uno de los predios mas costosos de la ciudad por las características que este posee.



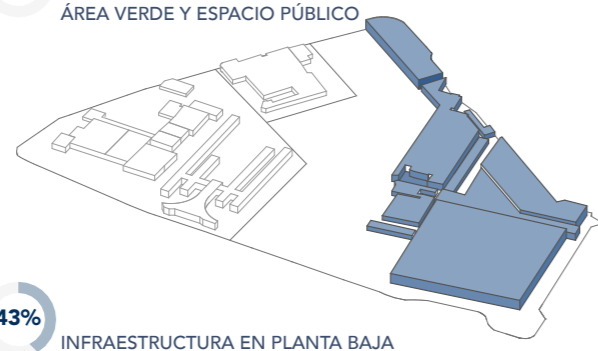
Área verde y espacio público

El índice de áreas verdes es del 3%, mismo que resulta nulo en el sitio ya que se encuentra en desuso y no otorga ningún beneficio a los 10000 habitantes que visitan cada día el lugar.



Infraestructura en planta baja

Dentro de la extensión del terreno, alrededor del 40% pertenece a infraestructura que alberga al mercado mayorista y centro comercial. Sin embargo, es evidente que no existe ningún tipo de orden, generando como consecuencia la insalubridad y desorganización.

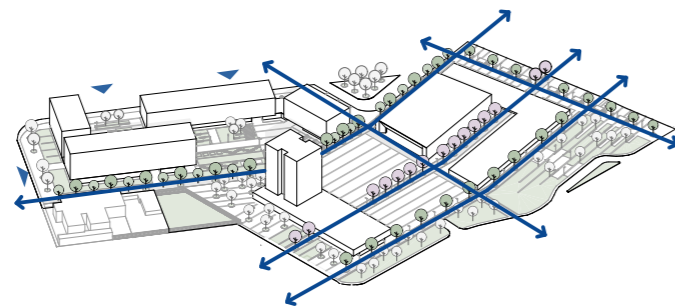


03 CAMBIO DE USO DE SUELO ✓

PROPUESTA

Permeabilidad en plantas bajas

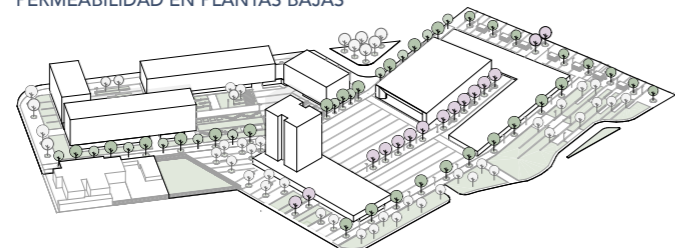
Se diseñan directrices de circulación y accesos desde distintos puntos del proyecto, que otorgan permeabilidad en las plantas bajas de los bloques. De esta manera se genera actividad en ellas, convirtiéndolas en zonas públicas con una gran afluencia de personas.



Área verde y espacio público

Se recupera un 60% para área verde y espacio público destinado a zonas de estancia, contemplación y recreación. Se genera una plaza flexible como el corazón del proyecto de la cual se derivan los diferentes espacios, respondiendo al uso en donde se encuentran.

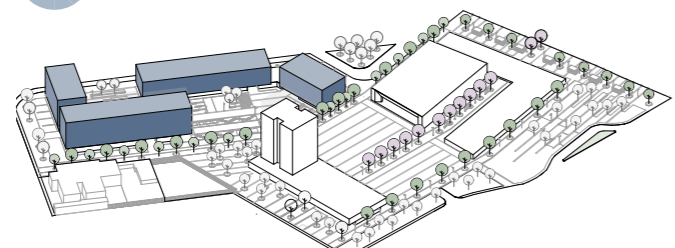
PERMEABILIDAD EN PLANTAS BAJAS



60% ÁREA VERDE Y ESPACIO PÚBLICO

Vivienda Colectiva

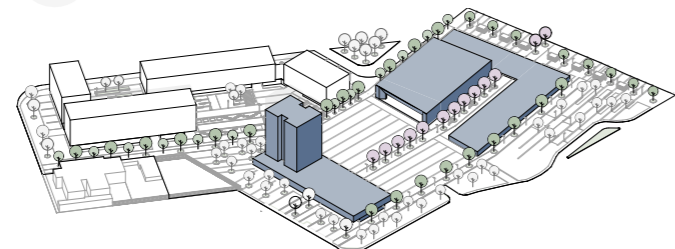
La implementación de vivienda produce una reactivación en la zona, generando seguridad en el sector. De esta manera se aumenta la densidad poblacional de la zona la cual, es nula por los usos actuales.



12% VIVIENDA COLECTIVA

Equipamiento administrativo y comercial

Los equipamientos administrativos y comerciales están emplazados en la zona próxima a la Av. de las Américas. Se genera una plataforma administrativa de uso del Municipio de Cuenca, y a su vez un mercado minorista y centro comercial.



18% EQUIPAMIENTO ADMINISTRATIVO Y COMERCIAL



03 CAMBIO DE USO DE SUELO - IMÁGENES ACTUALES VS PROPUESTAS ✓

ACTUAL

Equipamientos administrativos - comerciales

Actualmente, esta zona se encuentra destinada para un mercado mayorista el cual su ubicación hace que sea poco apto para este tipo de negocio. De igual manera, se analizó que este espacio se encuentra subutilizado por parqueaderos donde no se aprovecha las ventajas del sitio al tener un alto costo por metro cuadrado.

PROPUESTA

Equipamientos administrativos - comerciales

Se plantea la zona de equipamientos hacia la Av. de las Américas, en donde se propone una plataforma administrativa de uso del Municipio de Cuenca, al igual que un mercado a escala barrial y centro comercial. Se diseñan estos colindantes a la plaza flexible la cual, es el corazón del proyecto de donde se disponen los diferentes usos del sitio.



ACTUAL

Vivienda colectiva

Actualmente, la zona cuenta con galpones destinados a la venta al por mayor de papas así como diferentes productos de consumo de primera necesidad. Se puede ver que en el área exterior se asientan puestos informales destinados a la venta de mariscos, carnes, frutas y verduras que cuentan con las mínimas normas de salubridad, generando una mala calidad ambiental a sus usuarios.

PROPUESTA

Vivienda colectiva

La propuesta plantea un cambio de uso de suelo destinado a la vivienda en el cual, se proponen bloques que densifiquen la manzana y que den servicio a la vida cotidiana de los moradores. Se diseña de tal manera que sea el pulmón verde del proyecto, es por ella se diseñan espacios verdes con múltiples funciones, entre los que destacan un parque infantil y espacios de estancia.



03 CAMBIO DE USO DE SUELO - IMÁGENES ACTUALES VS PROPUESTAS ✓

ACTUAL

Plaza flexible

Actualmente, la zona es utilizada como parqueadero público los seis días de la semana y los miércoles, como una plaza abierta para la feria itinerante que da cabida al comercio de distintos productos. Genera caos y desorden por la informalidad de los puestos de comercio, al igual que una imagen negativa por su mal estado.

PROPUESTA

Plaza flexible

La propuesta plantea una plaza flexible que pueda albergar distintos usos. Es por ello que se propone que la explanada de cabida a la feria itinerante y los días fuera de ella como espacio de uso múltiple para eventos al aire libre, que tenga estrecha relación con la plataforma para eventos propuesta en el bloque del mercado.



ACTUAL

Espacio intermedio

Actualmente, el mercado posee pasillos menores a un metro de ancho, generando espacios de circulación forzada atentando contra la seguridad de los usuarios. Así mismo, al existir comerciantes informales, estos hacen uso de esta área para la venta de productos.

PROPUESTA

Espacio intermedio

Se propone una plaza intermedia entre el mercado y el centro comercial en el cual, el eje de circulación arbolado cruza por el mismo generando espacios de sombra para los usuarios. Así mismo, este genera espacio público con mobiliario urbano tipo para los lugares de estancia y comedores.



04 PROYECTO EJECUTIVO

PROPUESTA

Espacio privado

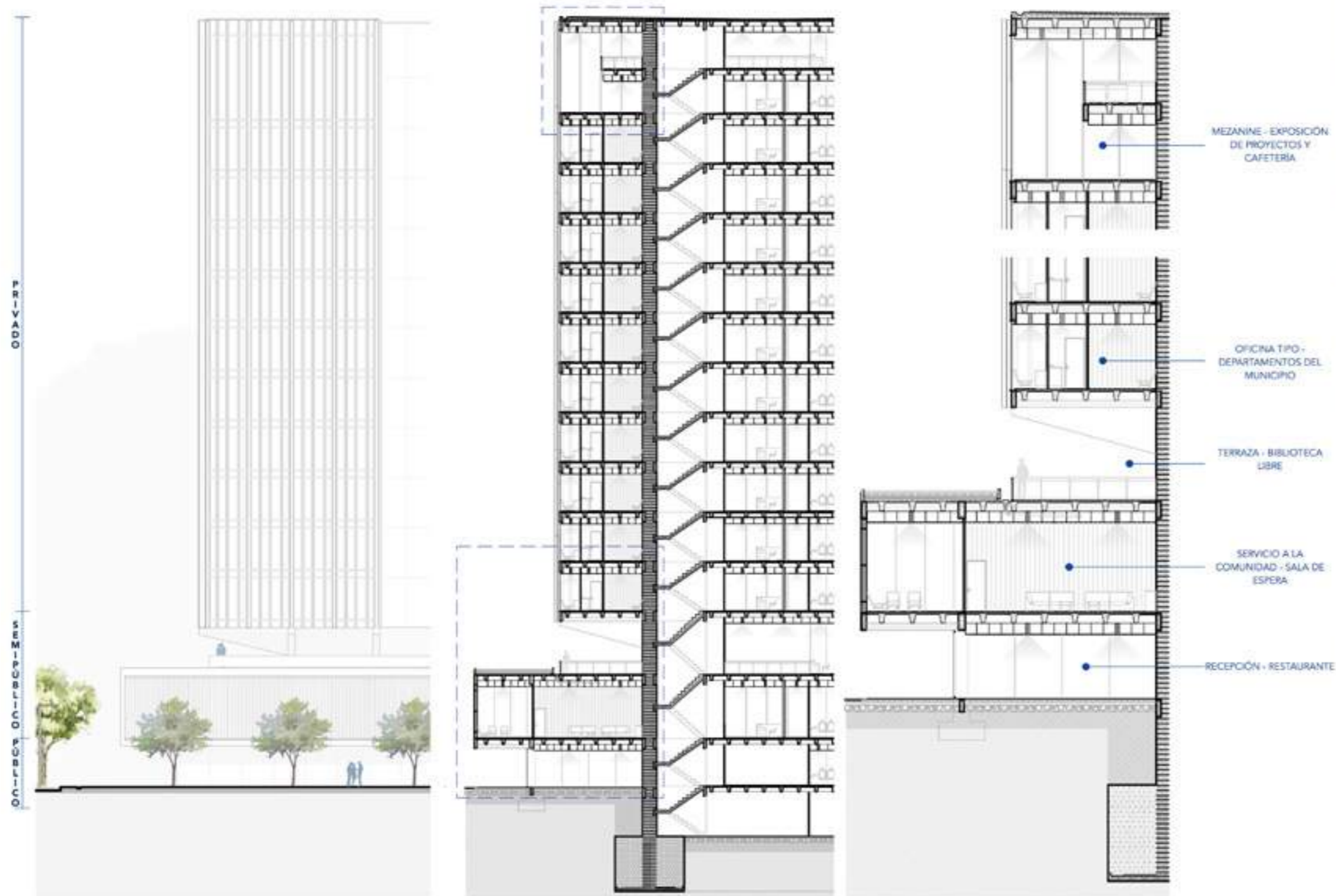
La zona privada de la torre parte del núcleo central el cual esta concebido como un espacio de apertura hacia las mejores visuales de la ciudad. Este se diseña a partir del módulo de circulación vertical desde el cual nacen las directrices para la colocación de luminaria, piso y mobiliario. Así mismo, dentro del mezanine se diseña el espacio de exposiciones y cafetería los cuales parten de la modulación del envoltente. Cabe recalcar que dichos espacios están resueltos a nivel de anteproyecto.

Espacio semi público

En el espacio intermedio de la plataforma se encuentran los departamentos públicos municipales en donde se diseño una zona de servicio a la comunidad la cual funciona para atención al cliente y trámites municipales. Así mismo se creó una terraza la cual, genera entradas de iluminación natural al volumen.

Espacio público

La zona pública de la torre esta caracterizada por la permeabilidad en sus espacios. Mediante la perforación en sus plantas se crearon espacios a triple altura de manera que ingrese luz natural al interior del volumen. Se profundiza en el diseño interior del restaurante de manera que la luminaria y el mobiliario se diseñan a partir de la modulación de su envoltente.



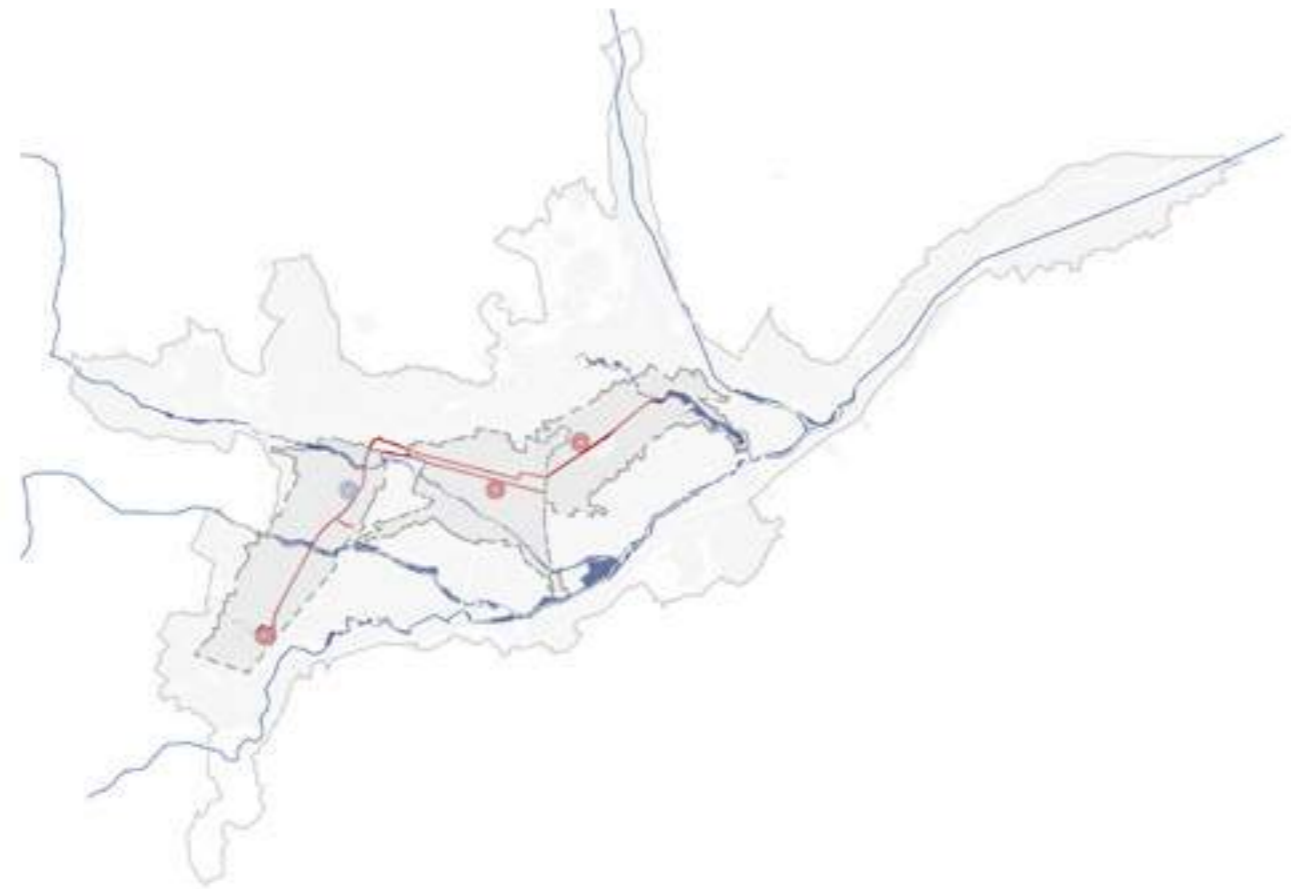
CONCLUSIÓN FINAL

CENTRALIDAD PROPUESTA

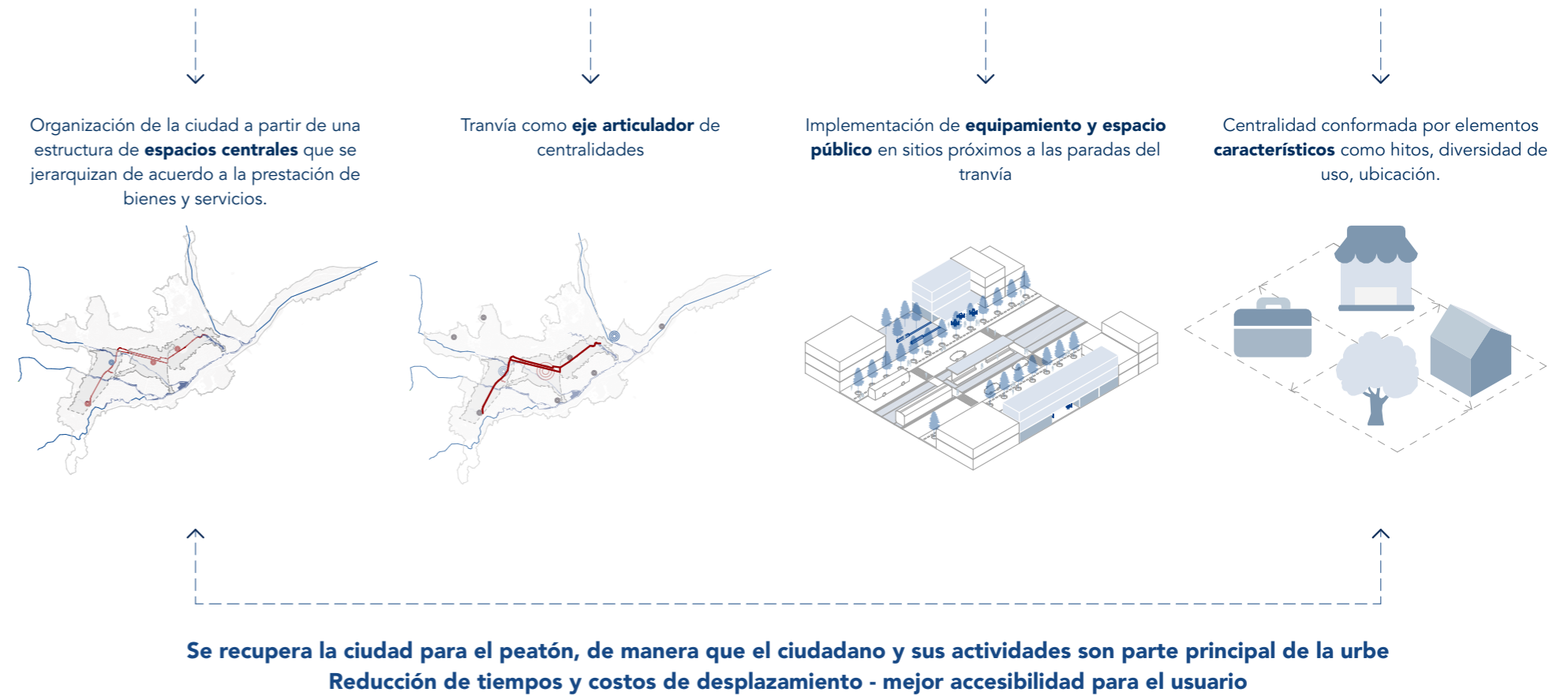
El proyecto planteado potencia uno de los predios mejor ubicados de la ciudad y que en la actualidad se encuentra subutilizado. El terreno en el que se encuentra ubicado el mercado El Arenal, representa una imagen negativa para la urbe, no solo por la mala infraestructura que posee sino por el caos y el desorden que este genera al ser un equipamiento que da abastecimiento a la venta al por mayor, al por menor y es el escenario de asentamientos informales.

Al potenciar a la manzana del mercado El Arenal como una nueva centralidad se logra revitalizar la zona al implementar equipamientos administrativos, comerciales y vivienda. De esta manera, el usuario es el principal actor del sitio por lo que se busca implementar la mayor cantidad de área verde, espacio público y lugares que den servicio a la vida cotidiana de los usuarios.

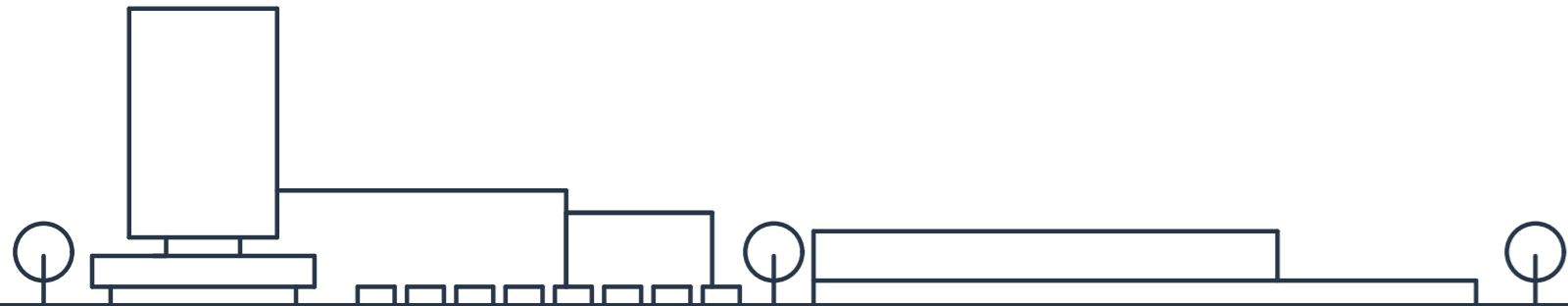
El proyecto realizado toma ideas del planeamiento urbano de la ciudad de Cuenca en un futuro, es por ello que se planteó a la centralidad El Arenal como un nuevo nodo de la ciudad, a partir del cual se pueden tomar las directrices para futuras intervenciones en la red planteada.



RED DE CENTRALIDADES EN EL EJE DEL TRANVÍA



06.01 BIBLIOGRAFÍA



- Alexander, C., Ishikawa, S., & Silverstein, M. (s.f.). Un lenguaje de patrones. Ciudades. Edificios. construcciones. (G. Gili, Ed.) Barcelona, 1980.

- Arbury, J. (2005). From urban sprawl to compact city An analysis of urban growth management in Auckland. Auckland.

- Barba, J. J., & Pérez, B. E. (09 de 05 de 2016). Metalocus. Recuperado el 25 de 05 de 2019, de <https://www.metalocus.es/es/noticias/gordon-bunshaft-y-som-en-nueva-york-lever-house>

- Espinoza, C., Hermida, C., Bermeo, M., Monsalve, F., Schulman, A., & Malo, J. (2017). ETAPA 1. Actividades previas y diagnóstico. Plan Maestro del área de influencia del tranvía en los tramos Avenida de las Américas y Avenida España. Cuenca, Ecuador.

- Espinoza, C., Hermida, C., Bermeo, M., Malo, J., Monsalve, F., & Schulman, A. (2017). ETAPA 2. Operación urbana e intervenciones urbano-arquitectónicas. Plan Maestro del área de influencia del tranvía en los tramos Avenida de las Américas y Avenida España. Cuenca, Ecuador.

- Fengler, M. (1968). Estructuras resitentes y elementos de fachada. Barcelona: Gustavo Gili.

- GAD Municipal de Cuenca. (2017). Plan de Ordenamiento Urbano de Cuenca. Cuenca, Ecuador.

- Gehl, J. (2010). Ciudades para la gente. Autónoma de Buenos Aires, Argentina: Infinito.

- Hermida, A., Orellana, D., Cabrera, N., Osorio, P., & Calle, C. (2015). La ciudad es esto. Medición y representación espacial para ciudades compactas y sustentables. Cuenca, Ecuador.

- Jacobs, J. (1961). Muerte y vida de las grandes ciudades. Madrid: Capitán Swing Libros, SL.

- Lehmann, S. (2010). Green Urbanism: Formulating a Series of Holistic Principles. (G. Mainguy, Ed.) Open editions Journals.

- Lynch, K. (1984). La imagen de la ciudad. Barcelona: Gustavo Gili, SL.

BIBLIOGRAFÍA

- Mattos, C. A. (2010). Globalización y metamorfosis metropolitana en América Latina. De la ciudad a lo urbano generalizado. Madrid.

- Mayorga, M. Y. (2012). Espacios de centralidad urbana y redes de infraestructura. Barcelona.

- Montaner, J. M. (2008). Sistemas arquitectónicos contemporáneos . Barcelona: Gustavo Gili, SL.

- Muñoz, I., Calatayud, D., & García, M. (2007). SPRAWL. Causas y efectos de la dispersión urbana. Lógicas, gestión y contención. (D. P. Barcelona, Ed.) Barcelona.

- Rueda, S. (2008). Plan Especial de Indicadores de Sustentabilidad Ambiental de la Actividad Urbanística de Sevilla.

- Yávar, J. (17 de 08 de 2014). Plataforma arquitectura. Recuperado el 22 de 05 de 2019, de <https://www.plataformaarquitectura.cl/cl/625586/paisaje-y-arquitectura-remodelacion-del-paseo-de-st-joan-un-nuevo-corredor-verde-urbano-por-lola-domenech>

CREDITÓS

- Imágenes post - producidas: Rivas, Ismael. Flores, Diana.

06.02 ANEXOS



Network Centers along the Troncal

Case study: El Arenal

ABSTRACT

Cuenca seeks a polycentric city model based on a compact structure, socially efficient and cohesive, being comprised of several points that function as a multifunctional area where activities and services are provided. This allows for the city to be a main part of people's daily activities. El Arenal, conceived as a focal point in the city, is actually considered a zone of conflict where urban and social problems have been the main characteristics of the sector. Through a network of points along the railway route, the Arenal was proposed as a new center with a multiple uses by proposing administrative, commercial and collective housing facilities that were the result of a renewal for the area.

Keywords: polycentric city, focal point, boulevard, urban area, multiple uses, public area, social cohesion, accessibility

Student's Signature

Student's Name:

Tatiana Estefanía Moyano Camposano

Student's Signature

Student's Name:

Maria Paula Viqueira Calle

Thesis Supervisor Signature

Maria Isabel Carrasco Vintimilla, M.S. Architecture



Translated by:
Andrew Smith



UNIVERSIDAD
DEL AZUAY

DISEÑO
ARQUITECTURA
Y ARTE
FACULTAD

