



REACTIVACIÓN DEL SECTOR SAN SEBASTIÁN A TRAVÉS DE UN PARQUEADERO DE BORDE Y ESPACIOS MULTIFUNCIÓN COMPLEMENTARIOS AL MUSEO DE ARTE MODERNO.

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

AUTOR MARCO VINICIO PINTADO DUTAN
DIRECTOR PEDRO ESPINOSA ABAD ARQ.MSc.
CUENCA ECUADOR 2020

La presente tesis forma parte del Plan de reactivación del sector San Sebastián ubicado en el Centro Histórico de Cuenca. El análisis se realiza de manera grupal, por tanto se recomienda revisar primero el tomo general "Reactivación del Sector San Sebastián" para entender de mejor manera el proyecto urbano arquitectónico que se desarrollará a continuación.



Reactivación del sector San Sebastián

Autores:
Valentina Briones
Alejandro Campos
Samantha Carrión
Diana Galán - Pamela Vega



Reactivación del sector San Sebastián a través de un parqueadero de borde y espacios multifunción complementarios al Museo de Arte Moderno.

Autor: Marco Pintado
Director: Arq. Pedro Espinosa



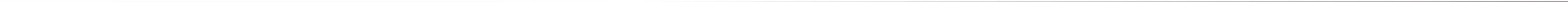
"UN EDIFICIO TIENE DOS VIDAS. LA QUE IMAGINA SU CREADOR Y LA VIDA QUE TIENE. Y NO SIEMPRE SON IGUALES"
Rem Koolhaas

DEDICATORIA

Este proyecto está dedicado a mi esposa Angélica y a mi hija Isabella, por desbordar mi vida con amor y apoyarme a conseguir este sueño y hacerlo realidad. A mis padres por ser el ejemplo de superación, valor, lucha y éxito, a mis hermanos y familia cercana que han sido mi apoyo incondicional para poder llegar a esta instancia de mis estudios. Y a mis profesores por ser parte fundamental para mejorar y aprender a ser un verdadero profesional y ser un aporte a la sociedad.

AGRADECIMIENTO

A Dios
Pedro Espinosa, Arq.
Santiago Vanegas, Arq.
Alejandro Vanegas, Arq.
Diego Quintuña, Ing.
Autoridades del M.A.M.
Autoridades del C.E.I. Antonio Borrero



ÍNDICE

RESUMEN	10
ABSTRACT	11
I INTRODUCCIÓN	
PROBLEMÁTICA	16
OBJETIVOS	20
METODOLOGÍA	21
II MARCO TEÓRICO	
GENERALIDADES	24
DEMANDA DE PARQUEADEROS Y ZONIFICACIÓN URBANA	26
DEFINICIÓN Y CONCEPTOS DE ESTACIONAMIENTOS Y PARQUEADEROS	27
PLAN DE MOVILIDAD DE CUENCA	28
REFERENTES ARQUITECTÓNICOS	29
ESPACIO PÚBLICO	33
	39
III ANÁLISIS DE SITIO	
UBICACIÓN	44
ESTADO ACTUAL	45
ALTURA DE EDIFICACIONES	46
LLENOS Y VACÍOS	47
CATEGORIZACIÓN PATRIMONIAL	48
TOPOGRAFÍA	49
FLUJO VEHICULAR	50
IV ESTRATEGIA URBANA	
ALTA DEMANDA	54
PROPUESTA VIAL	55
ESTRATEGIA DE MANZANA	56
EDIFICIO CONECTOR DE PLATAFORMAS VIALES	57
V PROYECTO ARQUITECTÓNICO	
EMPLAZAMIENTO	60
PROGRAMA	64
PROPUESTA FUNCIONAL	65
PROPUESTA CONSTRUCTIVA	90
PROPUESTA EXPRESIVA	98
VI CONCLUSIONES	107
VII FUENTES	
BIBLIOGRAFÍA	111
WEBGRAFÍA	112
CREDITOS DE IMAGEN	113
VIII ANEXOS	114

RESUMEN

El presente proyecto interviene un importante predio en el barrio San Sebastián, ubicado al sur oeste del Centro Histórico de la Ciudad de Cuenca. Su objetivo es multipropósito, resuelve un parqueadero de borde como proyecto principal que articula espacios complementarios al Museo de Arte Moderno tales como: Salas de exposiciones, galerías, venta de recuerdos, auditorio, que pretenden brindar actividades diurnas y nocturnas en donde el peatón sea el protagonista, y desincentivar el ingreso vehicular al casco histórico con un nuevo modelo de movilidad.

Palabras clave

Estacionamiento, plazas, vehículo, movilidad, transporte, auditorio, mirador, viario, tráfico, espacio público.

ABSTRACT

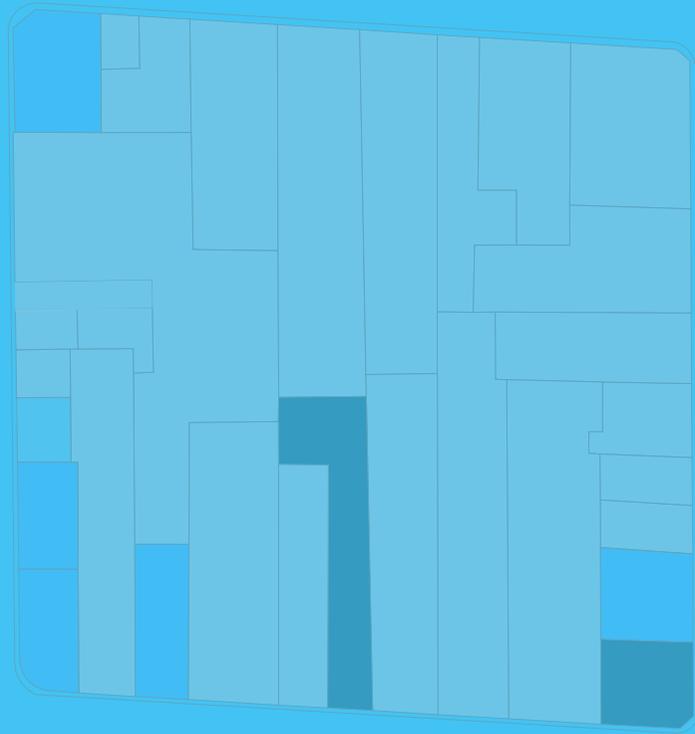
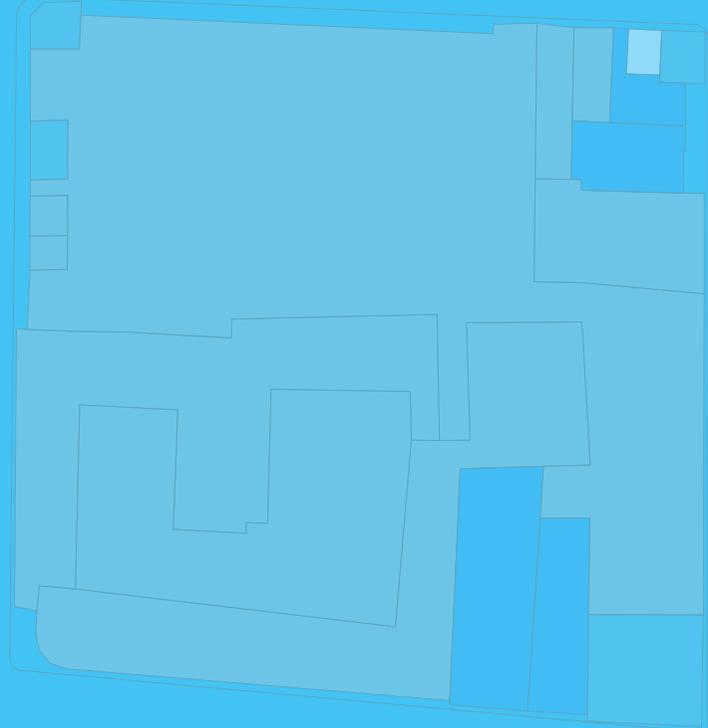
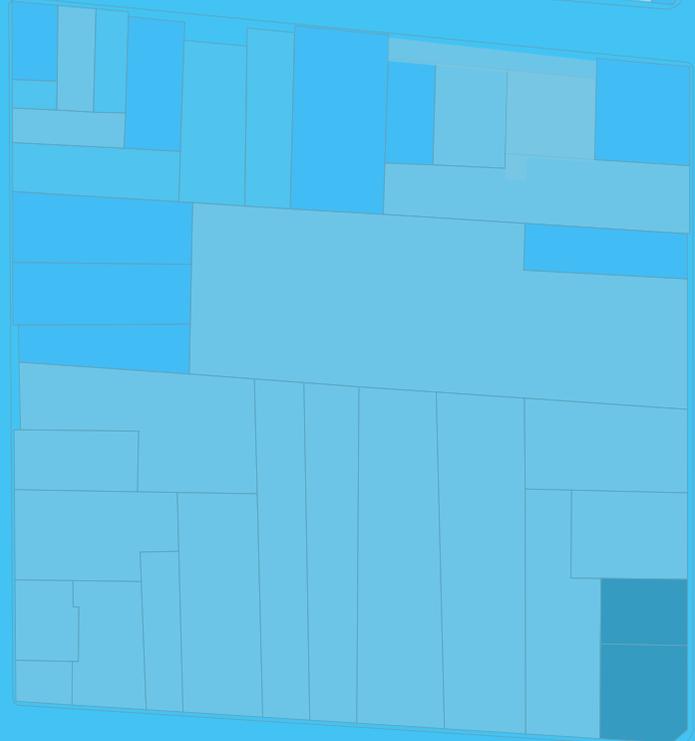
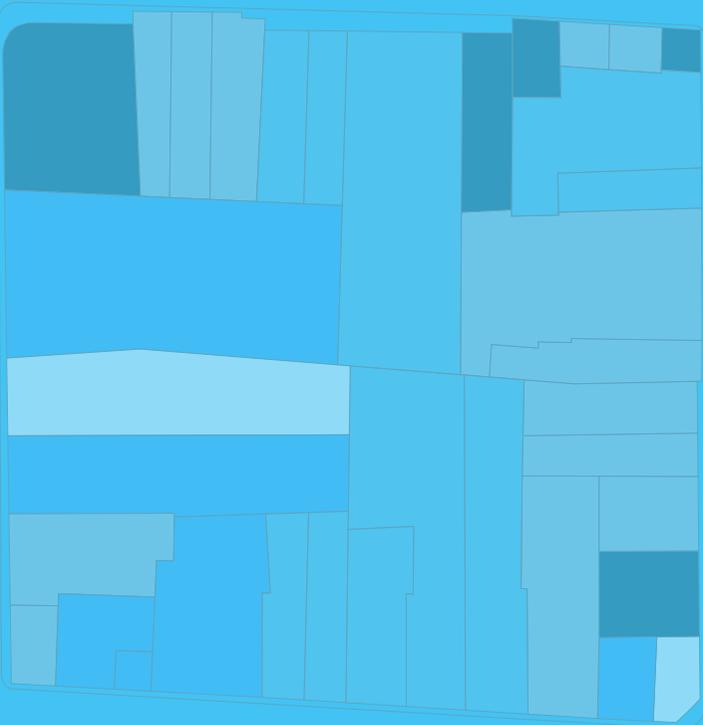
Summary:

The present project involves an important property in the San Sebastián neighborhood, located to the southwest of the Historic Center of the City of Cuenca. Its objective is multi-purpose. It proposes a curbside parking lot as the main project that articulates complementary spaces to the Museum of Modern Art such as exhibition rooms, galleries, souvenir sales, auditorium, which aim to provide day and night activities where the pedestrian is the protagonist, thus discouraging vehicle entry to the historic center with a new mobility model.

Keywords

parking lot, squares, vehicle, mobility, transport, auditorium, viewpoint, road, traffic, public space.





INTRODUCCIÓN

PROBLEMÁTICA
OBJETIVOS
METODOLOGÍA





En las últimas décadas, el transporte urbano ha sufrido una transformación que talvez va más allá de los límites imaginados, debido a los cambios socio económicos que han experimentado las grandes y pequeñas ciudades de América Latina. Debido al proceso de urbanización que se dirige hacia la expansión periférica, es decir que se desplaza la vivienda hacia los exteriores de la ciudad dejando los centros para actividades administrativas o económicas (Carrión, 2004). Como resultado se tiene una mayor ocupación del sistema vial, un incremento del uso del automóvil aparte de congestión y contaminación.

En virtud de esa expansión urbana, los patrones de movilidad se han tornado difusos, como consecuencia de esto tenemos un aumento exponencial del parque automotor y ante la ausencia de un ordenamiento territorial estructurado eficazmente.

El Ecuador tiene en común la misma problemática, siendo necesarios mecanismos de regulación y estructuración para mejorar la movilidad dentro del territorio. Esto repercute directamente sobre el volumen vehicu-

lar circulante, asociado al mal servicio de transporte público que pareciera incentivar más a la utilización del vehículo privado, generando un aumento en el tráfico diario. El gran número de vehículos que invaden los centros urbanos, superan la capacidad de la infraestructura vial existente que hacen cada vez más difícil la circulación.

Esto genera una gran demanda de espacios para estacionarse y crea la necesidad de reglamentar el parqueo en las calles, habilitar terrenos o construir nuevos edificios para satisfacer estas demandas. La reducida oferta de parqueos hace que muchos conductores circulen por las calles muy despacio, tratando de encontrar un sitio libre para estacionarse y que se encuentre lo más cercano a su destino; principalmente las zonas de comercio y financieras que tienen mayor demanda de parqueo por su afluencia vehicular.

Es por todo lo descrito anteriormente, que los encargados gubernamentales, según las características de las ciudades y del tránsito, deben proponer soluciones urgentes con la única fina-



lidad de mejorar la capacidad vial de la urbe. Es imprescindible que en el plan se tome en cuenta medidas eficientes que ayuden al ordenamiento del parque automotor en el Ecuador.

En la ciudad de Cuenca en los últimos años debido al crecimiento de la ciudad hacia las periferias, ha crecido también el parque automotor, actualmente las personas prefieren movilizarse mediante un transporte privado, ya que el transporte público no brinda las condiciones necesarias. La mayoría de personas tienen como destino el Centro Histórico, de tal manera que al llegar en su vehículo busca un lugar para estacionar, y al no tener disponible se genera un congestionamiento vehicular.

Es por ello que se busca generar un parqueadero de borde que brinde las condiciones necesarias para que las personas dejen sus vehículos y continúen su recorrido a pie. "Básicamente un vehículo circula el 5% de su vida útil, por lo tanto, el resto del tiempo se encuentra en reposo ocupando un espacio de vía pública que es bastante más significativo de lo que en principio parece" (PMUS Granada, 2012).



IMG 3
SUBIDA DEL VADO



En el caso específico del barrio San Sebastián, se encuentra ubicado el Museo de Arte Moderno, el cual su infraestructura ha tenido varias funciones desde su construcción en el año de 1876 como: La Casa de Temperancia, la cárcel de varones, el asilo de ancianos, reformatorio de menores y en 1978 se permite la restauración para darle el uso que tiene actualmente, desde 1985 se ha realizado la Bienal Internacional de Pintura, que alcanzó carácter jurídico y estableció a cuenca como sede oficial. (MMAM)

Según Kevin Lynch, "Un espacio público, lugar o ciudad con buena imagen urbana, deberá contar con algunos elementos que darán una mejor legibilidad al espacio urbano. Esta legibilidad, sirve como elemento que potencia la correcta organización y orientación de un usuario o población residente o ajena al lugar. Una ciudad legible será aquella en la cual sus residentes o usuarios identifiquen, estructuren y den significado a los lugares frecuentados."

Es por lo anotado anteriormente que con este planteamiento se pretende generar también varios espacios que sean complementarios al Museo, de tal manera que la propuesta se resuelva de manera integral, y así obtener conectividad e integración con la preexistencia. "En la actualidad, los arquitectos modernos saben que los edificios no pueden concebirse como unidades aisladas, que hay que incorporarles a proyectos urbanísticos más amplios. No hay fronteras entre la arquitectura y el urbanismo, como tampoco hay fronteras entre la ciudad y la región" (Sert, 1943).

Objetivo general

Realizar un proyecto urbano arquitectónico cuyo objetivo sea la reactivación de nueve manzanas del sector San Sebastián, a través de la rehabilitación y la creación de nuevas edificaciones.

Objetivos específicos

1- Conocer estrategias de intervención en entornos semejantes, a través del análisis de proyectos análogos urbano – arquitectónicos, para determinar criterios de diseño y funcionamiento.

2- Entender la dinámica y problemática actual del sector San Sebastián, identificando las preexistencias y espacios de centros de manzana subutilizados, para potenciar su uso e implementar nuevas edificaciones.

3- Plantear ejes de conexión entre equipamientos importantes, para determinar las funciones de las manzanas a intervenir y crear conexiones entre ellas, de tal manera que éstas fomenten la cohesión social.

4- Diseñar un proyecto de Parqueadero de Borde para disminuir el índice de vehículos en el Centro Histórico y fomentar la caminabilidad.

5- Generar espacios multifunción que sean complementarios al Museo de Arte Moderno.

En la primera etapa se realiza el análisis de sitio para el estudio, mediante visitas al sector, encuestas y entrevistas a los moradores del sector, fotografías y planos existentes que permitan corroborar la veracidad de la información. Para determinar las necesidades y problemáticas, en este caso del sector de San Sebastián.

En la segunda etapa se analizan varios proyectos de edificios de parqueaderos intervenidos en Centros Históricos y documentos teóricos de planes de movilidad de las ciudades. Estos referentes serán de diferentes categorías, abarcando el ámbito arquitectónico y urbano.

En la tercera etapa se plantea un programa arquitectónico y urbano adecuado para el sector, aprovechando las oportunidades del terreno. Teniendo en cuenta el análisis de sitio para realizar una estrategia urbana que cumpla con las necesidades correctas de movilidad de la zona y conecte a la preexistencia.

En la etapa final se desarrolla el proyecto ejecutivo de la propuesta planteada, y con el nuevo equipamiento se genere mayor actividad en la zona, concluyendo de esta manera con la elaboración del proyecto final de carrera.

MARCO TEÓRICO

GENERALIDADES
DEMANDA DE PARQUEADEROS Y ZONIFICACIÓN URBANA
DEFINICIÓN Y CONCEPTOS DE ESTACIONAMIENTOS Y PARQUEADEROS
PLAN DE MOVILIDAD DE CUENCA
REFERENTES ARQUITECTÓNICOS
ESPACIO PÚBLICO

Generalidades



IMG 4
PRIMER VEHÍCULO A CONBUSTIÓN

Desde que apareció el automóvil en el año de 1886, primero como medio de transporte de uso particular, fue necesario crear espacios fuera de las vías públicas para parquear o estacionar (Andrade, 2013).

Esto ha creado especialidades, tales como: la ingeniería automotriz que se encarga de su funcionamiento y confort; la ingeniería de tránsito que cuantifica la cantidad de vehículos que circulan por las calles, para el mejoramiento de vialidades y espacios que sirvan de estacionamiento; y la arquitectura y urbanismo que se encargan de dimensionar y hacer estéticos los lotes y edificios que alberguen los vehículos (Prado, 2014).

En tiempos anteriores, las ciudades contaban con espacios necesarios y suficientes para la circulación y estacionamientos de vehículos, los mismos no influían en el desarrollo normal de las actividades de la población.

Ahí la demanda no era grande por lo que las arterias primarias, avenidas, calles o caminos eran utilizados como estacionamientos, sin embargo, el crecimiento poblacional, el nuevo estilo de

vida y el desplazamiento hacia las zonas rurales de las ciudades han generado un aumento notable del uso del vehículo particular, lo que se requiere de calles de sección grande y la creación de lugares adecuados para estacionar.

En la actualidad las ciudades en cuanto a la movilidad y la propia morfología, hace imposible la utilización de las calles como espacios de estacionamiento vehicular, lo cual hace necesario la construcción de nuevos edificios de parqueaderos que ofrezcan comodidad, seguridad y confort a los usuarios.

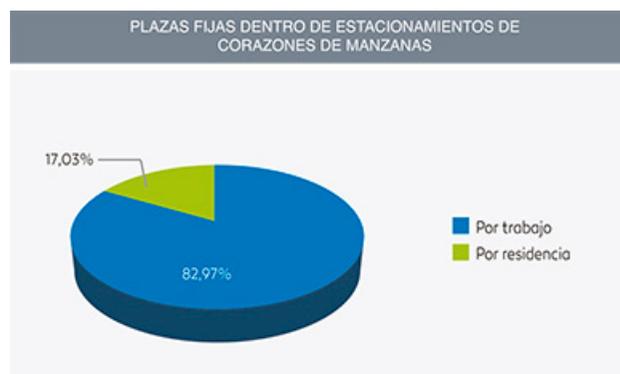


IMG 5
CENTRO HISTÓRICO DE CUENCA



IMG 6
PLAZA SAN FRANCISCO

Demanda de parqueaderos y zonificación urbana



El objetivo de los estudios de demanda de estacionamientos es generar una demanda para el futuro, con lineamientos que permitan dimensionar nuevas soluciones de estacionamientos tanto en zonas consolidadas, como en zonas de desarrollo.

Este tipo de estudios es fundamental para las zonas donde se planifica, remodelaciones o ampliaciones, ya que ahí se proyectarán accesos y estacionamientos para lograr sistemas óptimos de circulación peatonal y vehicular. Sin embargo, en las partes consolidadas, la

morfología y topografía de las ciudades están definidas sin espacios libres para generar soluciones de estacionamientos, haciendo que no sirva el conocimiento de la alta demanda. En estos casos, aunque no se pueda ofrecer todas las plazas necesarias, si se podrían establecer el uso más efectivo de las mismas.

El uso de suelo es un factor relacionado directamente con la alta demanda, ya que las personas realizan diferentes actividades diarias como: trabajar, estudiar, divertirse, etc. Esto crea la necesidad de estacionamientos debido a que el uso de vehículos motorizados se incrementa y por lo tanto incrementa también la demanda.

En cualquier ciudad del Ecuador se puede comprobar que las zonas residenciales no tienen problemas para parquear, a diferencia de las zonas comerciales o administrativas, con mayor asistencia de personas a distintas horas del día y la mayoría en vehículo privado el tráfico es evidente.

Definición y conceptos de estacionamientos y parqueaderos

Estacionamiento

1- Acción de detener y colocar de manera transitoria a un vehículo.

2- Zona señalizada en la vía pública, en un edificio, u otro lugar destinado para estacionar. Sinónimo: Aparcamiento (Definición ABC, 2007).

Parqueadero

1- Lugar donde los automóviles pueden permanecer estacionados.

2- Espacio físico donde los conductores pueden dejar sus vehículos por un tiempo indeterminado. Sinónimo: Garaje (Definición ABC, 2007).

Los ESTACIONAMIENTOS corresponden a los que tradicionalmente se presentan sobre las calles, adyacente al andén, frente a las instalaciones comerciales, edificios de oficinas y viviendas; variando notablemente el propósito de las calles, que es la circulación y disminuyendo su capacidad, tanto por el

espacio ocupado por los vehículos estacionados como por las maniobras de entrada y salida del estacionamiento (García, 2015).

Estacionamientos fuera de la vía pública: comúnmente llamados PARQUEADEROS, son requeridos para disminuir los estacionamientos en la calle, en beneficio de los usuarios y del mejoramiento de la circulación vial. Pueden ubicarse en lotes o en edificios, los cuales pueden ser para uso público o privado (Valdés, 2008).

Cuando los vehículos estacionados empiezan agotar las plazas libres junto a los bordillos de las calles invaden exagerablemente las aceras, los jardines y otros espacios libres, puede parecer a primera vista que el mayor problema que el vehículo encuentra en la ciudad es el del estacionamiento, siendo la circulación una dificultad de más fácil solución (Ortuzar & Willunsen, 2013).

Pero al estudiar a mayor detalle las circunstancias de cada problema se llega a la conclusión de que el estacionamiento, precisamente en las zonas de los Centros Históricos más congestionados es un problema

grave, pero tiene un tratamiento más fácil. Esto es fundamentalmente por tres razones: la primera porque la construcción de las instalaciones no exige la continuidad necesaria para una gran arteria, en la que un obstáculo insalvable puede hacer imposible un trazado muy conveniente (Lynch, 2011).

La segunda es que, en las grandes ciudades, la superficie necesaria por habitante para circular en coche es superior a la que es precisa para estacionar (Lynch, 2011).

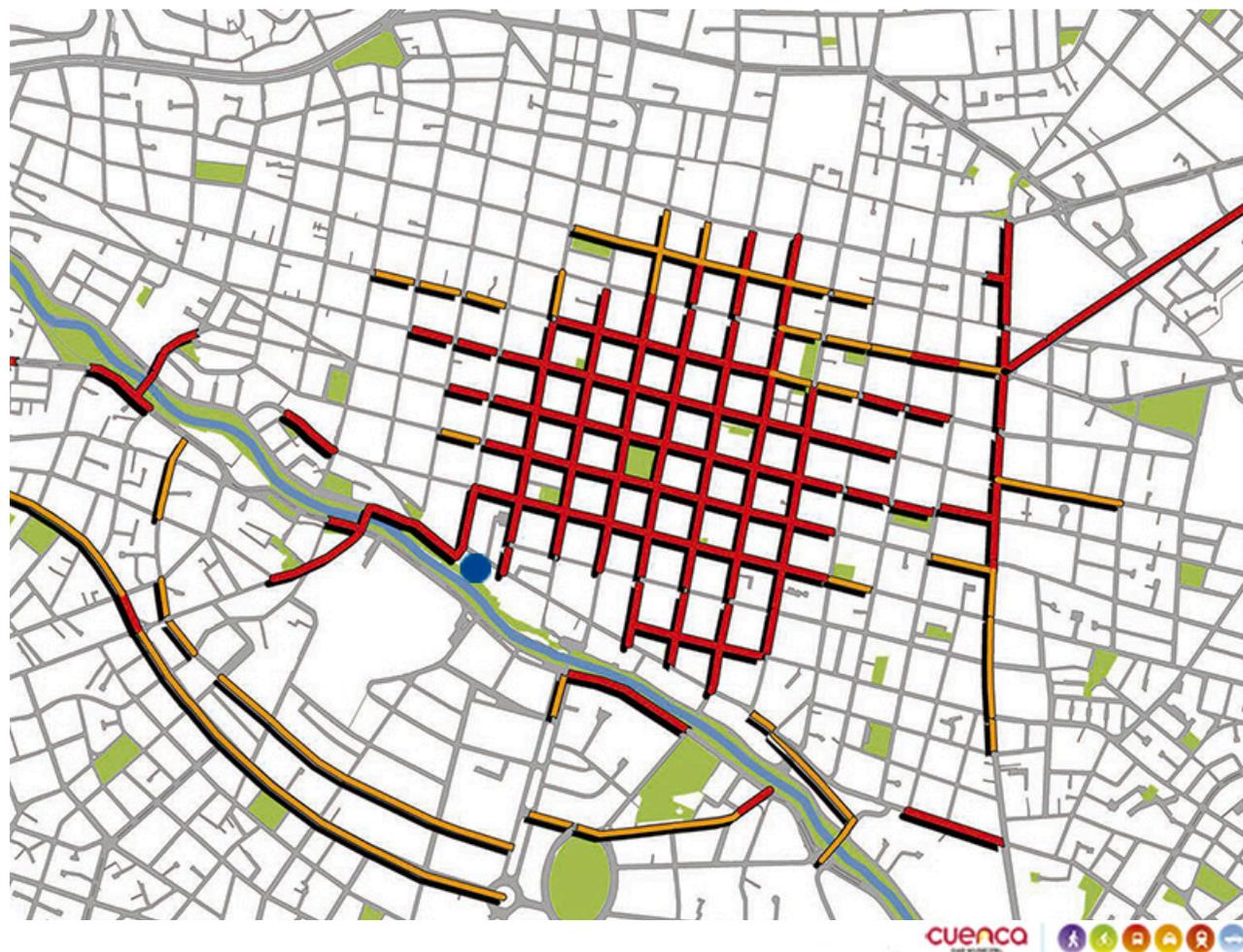
Y la tercera razón que hace más difícil una solución razonable del estacionamiento en los centros urbanos – dentro de sus limitaciones – es la posibilidad de establecer una forma sencilla de cobrar el servicio prestado, lo que facilita la financiación, uno de los mayores obstáculos que presenta cualquier problema de infraestructura (Lynch, 2011).

Plan de movilidad de Cuenca

Las vías de la ciudad de Cuenca tienen diferente composición de tráfico de acuerdo a su jerarquía, usos de suelo y otros parámetros como los puntos llamativos y generadores de viajes emplazados en sus inmediaciones (Plan de Movilidad de Cuenca, 2015-2025).

Parte del viario con una gran demanda de viajes de la ciudad es el correspondiente al Centro Histórico, por eso es necesario saber el comportamiento de las personas que transitan por este lugar, con un solo propósito de mejorar las condiciones de movilidad y potenciar actividades que revitalicen esta parte de la ciudad mediante el uso del espacio público.

El estacionamiento regulado en el Centro Histórico, es la zona con mayor cantidad de plazas con 5383, seguidas por el Ejido con 1746, y el sector de El Arenal con 177 plazas, que representan el 0.30% del área del viario urbano. la rotación vehicular para el estacionamiento rotativo es de 0.85 vehículos/hora, lo que nos da a conocer que un vehículo permanece estacionado en vía un promedio de 50 minutos.



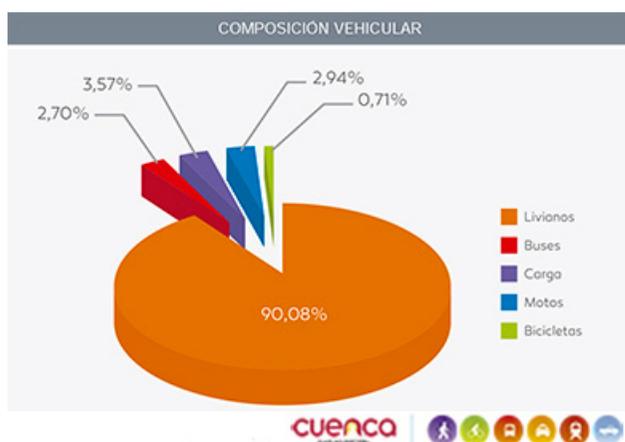
Como una forma de frenar el uso del vehículo privado y de esta forma integrarle a un nuevo modelo de movilidad, es necesario generar parqueaderos de borde en algunos lugares estratégicos de la ciudad, de tal manera que el usuario acceda al transporte público y completen su recorrido y objetivos gracias a estos medios (Plan de Movilidad de Cuenca, 2015-2025).



IMG 8
PARQUEADEROS EN LA CALLE LARGA



IMG 9
PARQUEADERO TOSI



IMG 10
ESTACIONAMIENTO TARIFADO



IMG 11
ESTACIONAMIENTO TARIFADO

Plan de movilidad de Cuenca

La ciudad de Cuenca posee varias construcciones de parqueaderos públicos entre ellos tenemos: El parque de la Madre es un claro ejemplo de un parqueadero de borde el mismo dispone de 200 plazas, se encuentra a una distancia cercana al Centro Histórico, ya que el usuario puede parquear su vehículo en este sitio de forma segura y continuar su viaje, usando un medio de transporte alternativo. Otro parqueadero es el Portal Artesanal que tiene las características funcionales de un parqueadero de borde, con 125 plazas disponibles.

“Existe una tipología de estacionamiento en destino producido en grandes generadores de viajes laborales como las universidades, centros comerciales, clínicas, entre otros” (Plan de Movilidad, 2015).

La oferta total entre las plazas públicas y privadas son 8940 plazas disponibles, pero la alta demanda de estacionamientos no debe entenderse como una recomendación para asignar zonas reguladas, como el caso del Centro Histórico, esto solo incrementaría el tráfico. La medida alternativa es la redistribución de las zonas



IMG 12
PARQUEADEROS 10 DE AGOSTO



IMG 13
PARK CUENCA

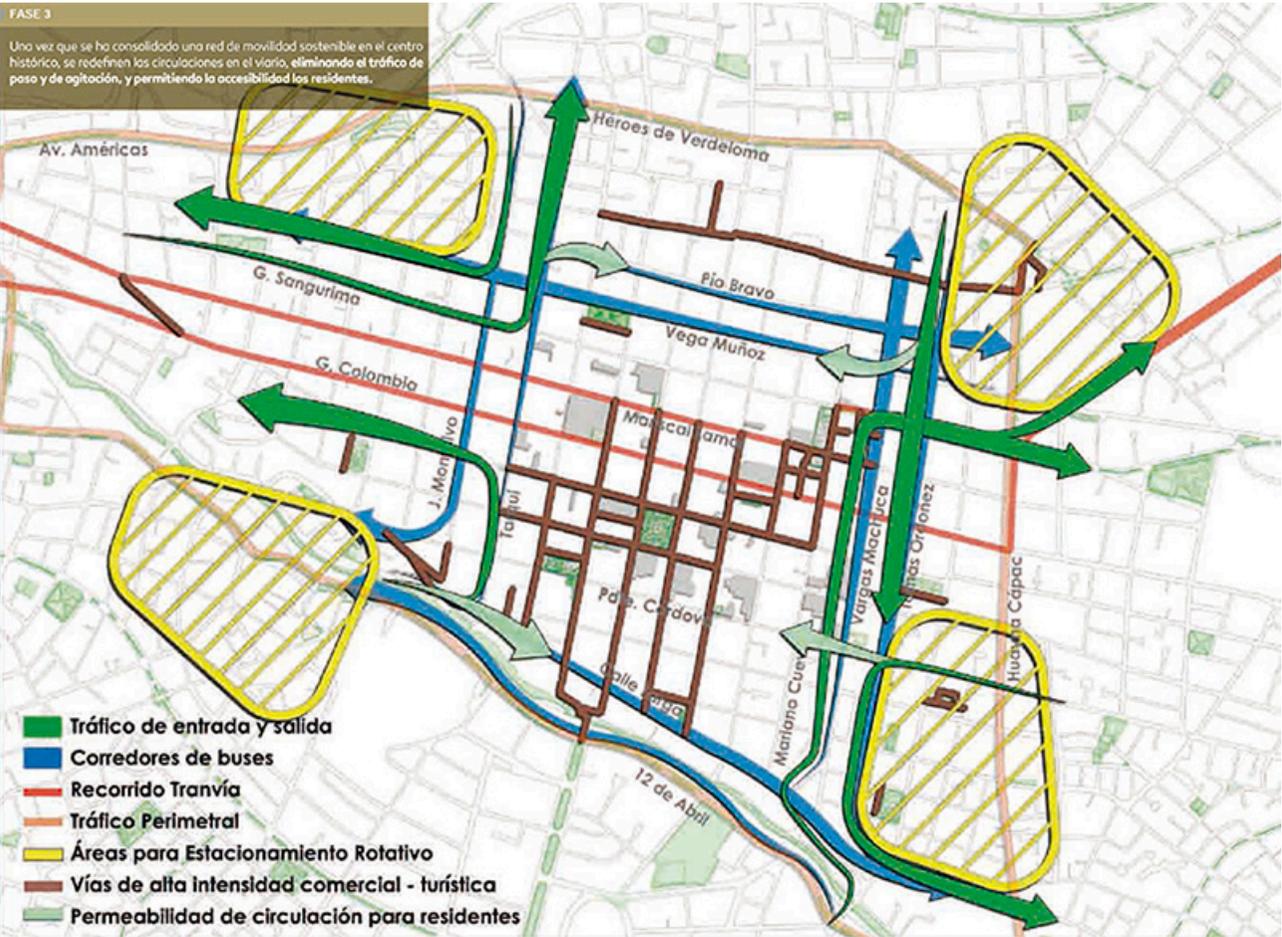
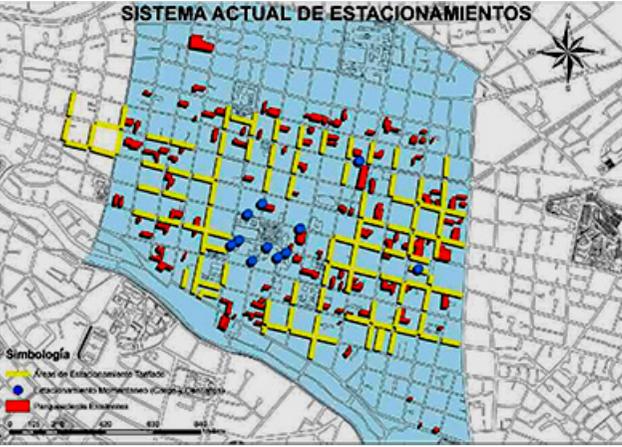


IMG 14
PARQUEADERO PARQUE DE LA MADRE



IMG 15
PARQUEADERO PORTAL ARTESANAL

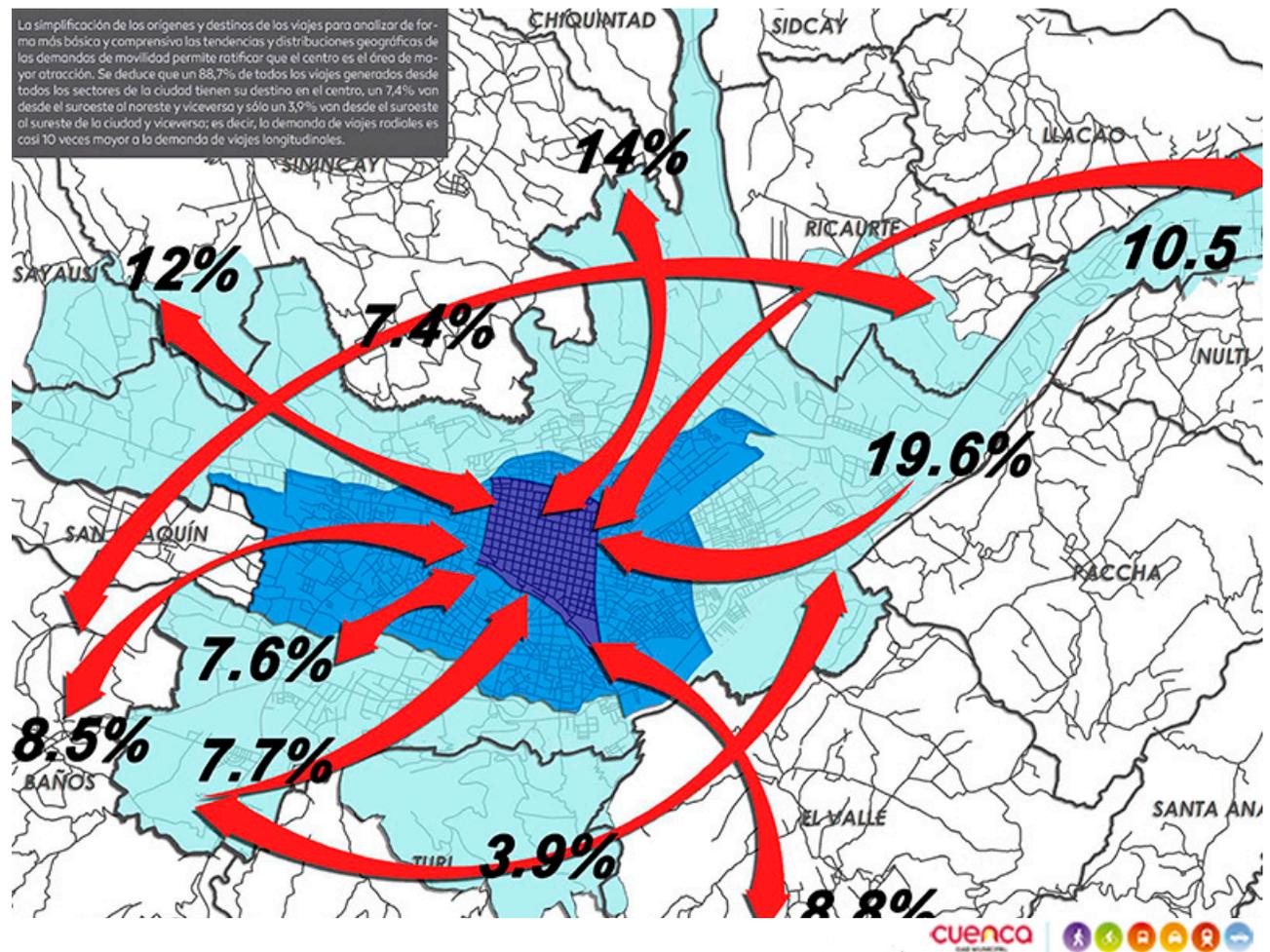
de rotación del centro hacia sectores aledaños articulados con un sistema de movilidad sostenible y que posean mayor capacidad de espacios para asumir el impacto de la circulación en búsqueda de una plaza para dejar el vehículo (Plan de Movilidad de Cuenca, 2015-2025).



En este gráfico tomado del plan de movilidad de la Ciudad de Cuenca, se puede observar los diferentes destinos que tiene las personas. Teniendo como resultado un mayor porcentaje con dirección al Centro Histórico.

Básicamente tenemos varios accesos que se convierten en puntos conflictivos, debido a la gran cantidad de vehículos que circulan por dichos lugares.

De acuerdo al análisis se puede ubicar parqueaderos de borde en los puntos estratégicos, por donde haya mayor afluencia vehicular.



Complejo de estacionamientos

Concurso para espacio de estacionamientos
Arquitectura: Open platform
Ubicación: Aarhus, Dinamarca
Área: 19300m²
Fecha del concurso: 2019



IMG 16
CORTE LONGITUDINAL

Este proyecto es el ganador de un concurso en Dinamarca, se encuentra ubicado a poca distancia del centro histórico, alienta a las personas a dejar su automóvil y continuar el viaje a pie o en bicicleta. Jakob Steen arquitecto urbanista dice: “La movilidad es mucho más que el transporte de un lugar a otro. No solo consideramos el nuevo estacionamiento como contenedor para automóviles, sino como un centro de movilidad real, donde todos los tipos de transporte se acomodan

en el diseño, especialmente los ecológicos”. La estructura es hecha de madera laminada cruzada, que cubre seis pisos de estacionamiento creando un total de 700 plazas de estacionamientos.

El complejo este situado en la mitad noreste del sitio para crear un espacio para un oasis verde y creativo con pabellones, en donde se puede desarrollar varias actividades sociales y culturales. En la fachada frontal existe vegetación que genera jardines verticales y balcones activos

Adaptación al proyecto

De este proyecto se extrae además de la funcionalidad, el generar varios usos dentro del mismo que llamen la atención de los usuarios, es decir generar comercios, cafeterías, salas de exposiciones, que no solo sea un edificio de parqueaderos sino un edificio multifuncional que brinde las condiciones necesarias para el uso de las personas.



IMG 17
GIMNASIO



IMG 18
CAFETERÍA



Referente arquitectónico

Patio Bellavista

Arquitectos: Lira y Tuckerman Arquitectos

Ubicación: Santiago, Chile

Área: 9309m²

Fecha del proyecto: 2009

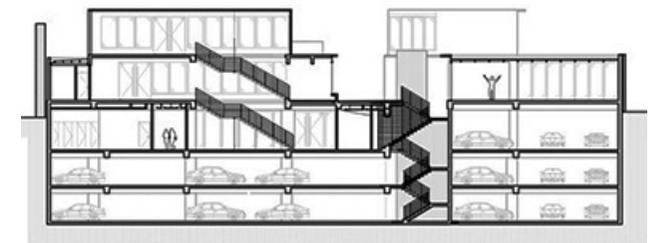
Este proyecto se encuentra ubicado en la calle Bellavista y Constitución, en un barrio patrimonial de la ciudad de Santiago, el programa se resuelve en 5 niveles de los cuales tres son subterráneos y dos sobre el nivel de la calle, los mismos que tienen usos como: comercio, bares, restaurantes, tiendas y solucionan el grave problema de estacionamientos en el sector. En el interior de este sitio de intervención ha funcionado grandes galpones y espacios vacíos que se han usado por varios años como bodegas y estacionamientos que no tenían valor arquitectónico.

El programa se define en torno a dos plazas y un anfiteatro central, como espacio organizador, que articula las distintas alturas existentes en cada uno de las fachadas y accesos que delimitan el proyecto.

Adaptación al proyecto

La importancia del análisis es que el proyecto

se integra al entorno inmediato y genera varios usos al interior y exterior, lo que hace que sea un edificio multifuncional. Otro aspecto importante es como se estructura desde el nivel más bajo, con diafragmas de hormigón de tal manera que hace que el espacio no se vea tan ajustado para el uso vehicular.



IMG 19
CORTE TRANSVERSAL



IMG 20
PARQUEADERO INTERIOR

Casa el Nogal

Arquitectos: Surreal Estudio

Ubicación: Cuenca, Ecuador

Área: 2500m²

Fecha del proyecto y construcción: 2017

Este proyecto se encuentra ubicado en el Centro Histórico de la ciudad de Cuenca, en una de las zonas más hermosas y sensibles, el Barranco del Tomebamba de gran riqueza paisajística por su accidentada topografía rematada por los márgenes del río. El proyecto plantea una intervención respetuosa con el entorno, y propone vivienda respetando al máximo las preexistencias importantes, la fachada frontal hacia la calle Larga y el conjunto de árboles en el Barranco.

Adaptación al proyecto

La importancia que tiene como análisis es la siguiente: El edificio no se impone arquitectónicamente a la preexistencia, sino que se adapta a la misma, se emplaza en un terreno con gran pendiente, lo que genera varias terrazas de tal manera que se descompone en partes generando varias visuales, desde varios puntos hacia los márgenes del río Tomebamba y por ende hacia el Ejido.



IMG 21
VISTA DESDE EL RÍO TOMBANBA



IMG 22
VISTA AÉREA



IMG 23
VISTA FRONTAL

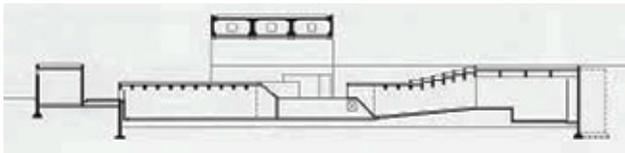
Museo Brasileiro da Escultura (MuBE)

Arquitecto: Paulo Mendez Da Rocha

Ubicación: Sao Paulo, Brasil

Área: 7000m²

Fecha del proyecto: 1987



IMG 24
CORTE TRANSVERSAL



IMG 25
VISTA FRONTAL

El MuBE se sitúa en Sao Paulo en una zona residencial, en un área de manzanas con tipología de edificación aislada de variada dimensión, y predios irregulares.

El programa cuenta con: sala de exposiciones

temporales, pinacoteca, área de administración, depósitos, cafetería y sala de actos. El proyecto se desarrolla aprovechando el desnivel entre las dos calles que limitan el terreno bajo con una serie de planos horizontales, estos forman una plaza pública al mismo nivel de la ciudad viéndose continuo. (Barceló, 1987, p.2)

La estrategia de implantación es a través de la sección. Las plataformas que funcionan como cubrición del MuBE presentan una excelente horizontalidad, que permite establecer un diálogo con la verticalidad de algunas piezas escultóricas depositadas en la superficie.

Los doce metros de ancho y sesenta de luz que cubre la losa a modo de porche, con esto se resuelve los requerimientos que plantea la propuesta desarrollada en el subsuelo. Una pieza que no tiene junta de dilatación y por esta razón aparece apoyada sobre elementos elastoméricos, lo que le confiere pesadez y flotabilidad. (Barceló, 1987, p2)

“El uso de hormigón con acabado natural tiene

mucho que ver con la simplicidad y la reducción de elementos y por lo tanto procedimientos constructivos, con un principio elemental de la economía, un aspecto principal en la concepción moderna de la arquitectura” (Barceló, 1987, p.3).

Adaptación al proyecto

Es relevante el criterio implementado en este proyecto, porque trata de mostrar horizontalidad, en donde las grandes luces realizan un papel importante y se aprovecha los espacios generados y hacen que el equipamiento tenga carácter crucial. Es importante tomar en cuenta que el proyecto plantea grandes volúmenes alargados sin mayor detalle para generar planos ciegos y transparentes, esto hace que tenga una relación directa entre el espacio cubierto y el espacio público de tal manera que marca los accesos. También se extrae para el proyecto planteado esta simplicidad y reducción de materiales en el sistema constructivo, que favorece a la expresión visual y más al estar junto a una preexistencia importante.



Rediseño del Campus de la Universidad de Cuenca

Arquitecto: Javier Durán Aguilar
Ubicación: Cuenca, Ecuador
Fecha del proyecto: 2009



IMG 26
EMPLAZAMIENTO UCA

El proyecto de Intervención Urbano-Arquitectónica, tuvo como objetivo principal la recuperación de áreas verdes, conformándose como una extensión del corredor natural del río Tomebamba. Este corredor, que se complementa con las construcciones del Barran-

co, divide a la ciudad colonial de la moderna, convirtiéndose en un articulador estratégico para Cuenca a dicho campus. Por ese motivo el proyecto propuso la transformación y se planteó a partir de cuatro estrategias. (BAQ, 2016)

Rehabilitación de espacio

Con el objetivo de alcanzar una educación de calidad según los estándares actuales se propició la readecuación y construcción de una serie de equipamientos en el campus.

Áreas verdes

Se reemplazaron superficies de pavimento duro por césped, para agrandar el suelo permeable y mejorar la biodiversidad.

Accesos y caminos

Se plantea una red donde priman la ruptura de las barreras arquitectónicas, priorizando la circulación para las personas con

movilidad reducida. "Se reduce la importancia del vehículo con la ampliación de espacios públicos y veredas" (BAQ, 2016).

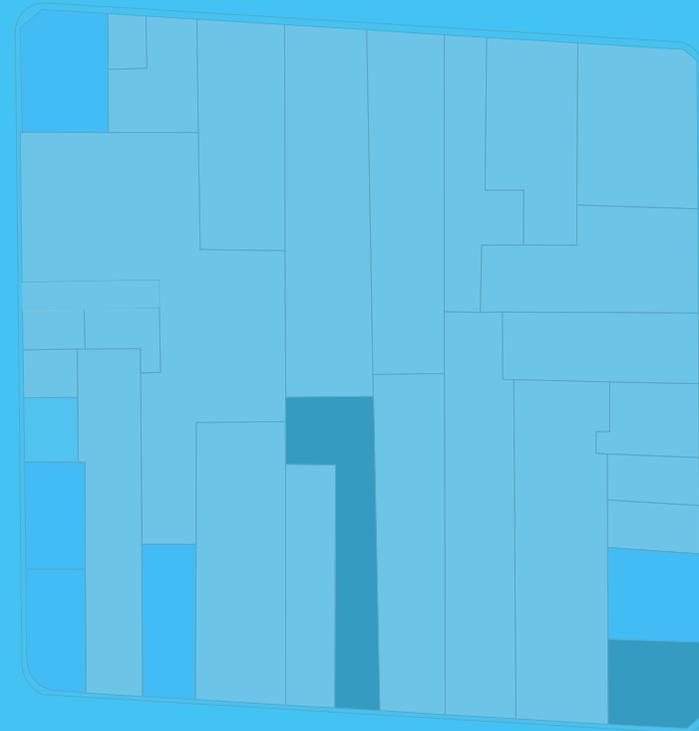
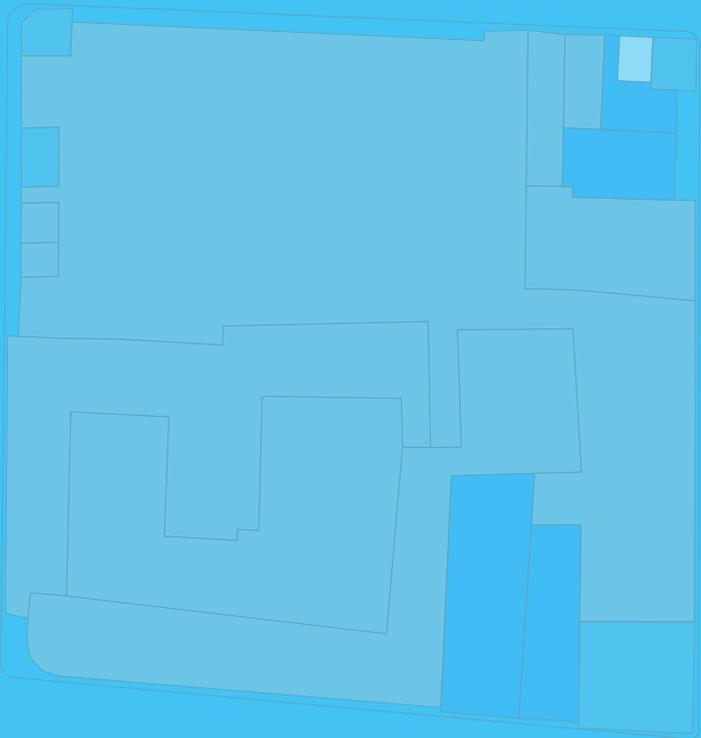
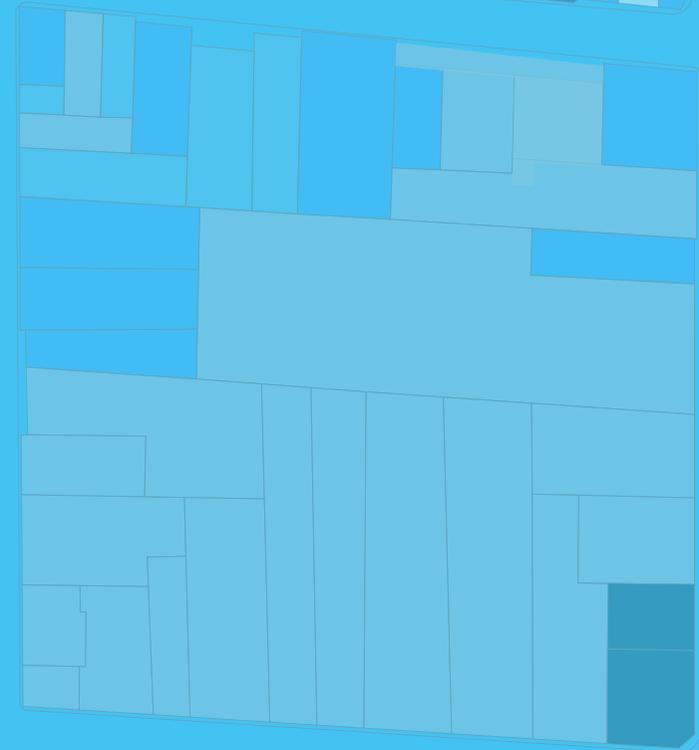
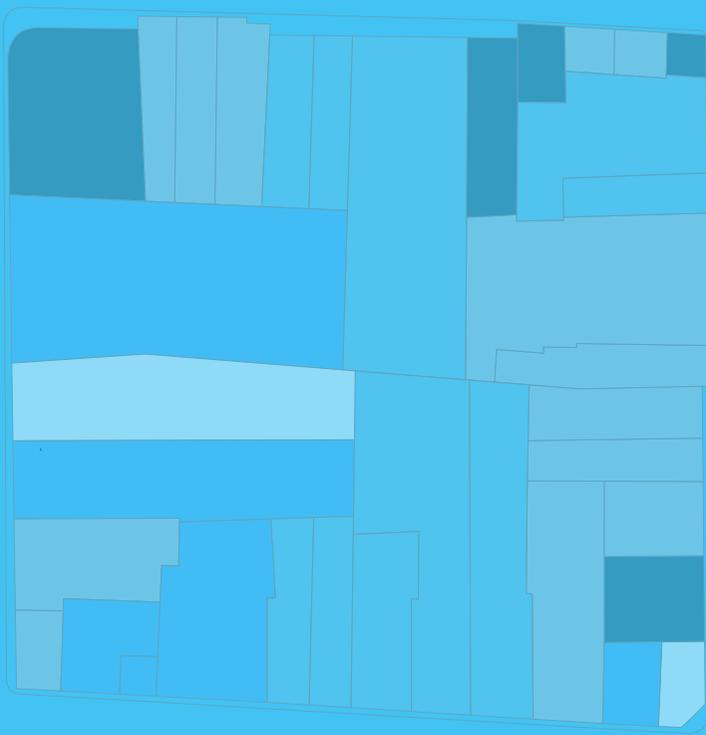
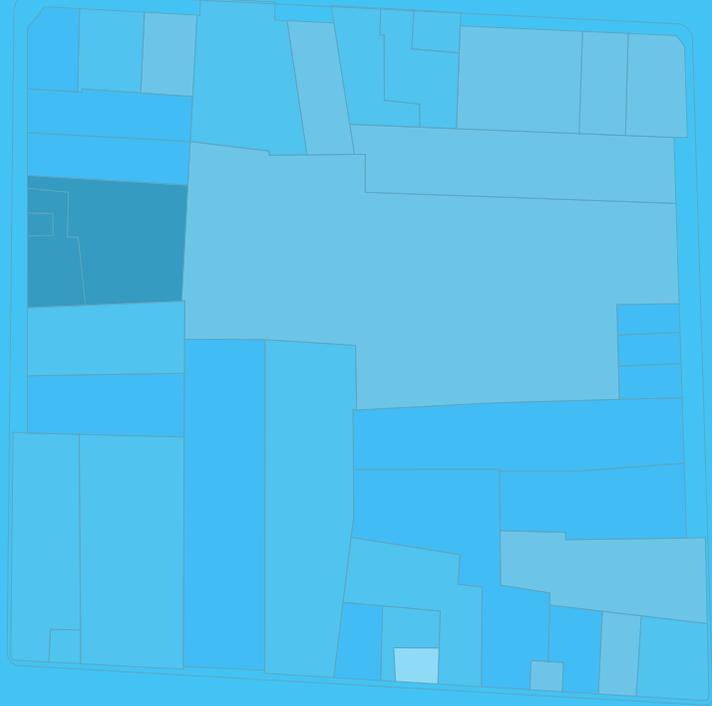
Espacio público

"Se proyectaron zonas de estancia distribuidas en las plazas de materiales cerámicos y pétreos y en las áreas verdes y jardines, donde los árboles proyectan zonas de sombra que protegen el mobiliario" (BAQ, 2016).

Adaptación al proyecto

Como interés para el proyecto planteado se toma en cuenta: la recuperación del área verde, rehabilitando estos espacios que sirven como parques diversos de flora y fauna que favorece la coexistencia de varios tipos de aves; la creación de espacios públicos que complementen la función del M.A.M., en donde se proyectarán zonas de estancia con mobiliario acorde a las necesidades, tanto en suelo permeable como impermeable funcionando como articuladores del proyecto.





ANÁLISIS DE SITIO

UBICACIÓN
ESTADO ACTUAL
ALTURA DE EDIFICACIONES
LLENOS Y VACÍOS
CATEGORIZACIÓN PATRIMONIAL
TOPOGRAFÍA
FLUJO VEHICULAR

Estado actual

En la actualidad en uno de los predios se encuentra emplazada y funcionando el Centro de Desarrollo Infantil Antonio Borrero Vega con 167 niños de 3 y 4 años en las dos jornadas. Soledad Mejía actual directora de la institución comenta que las instalaciones de la institución están deterioradas debido al tiempo y al uso diario, y se ha realizado poco mantenimiento por parte del Ministerio de Educación. Y decía haber escuchado que aquella institución sería reubicada en otra parte cercana al lugar. En el otro predio se encuentra emplazada una vivienda de una planta con cuatro habitantes, la misma que tiene una fachada colonial, por lo que le hace patrimonial a dicho predio, pero al momento de realizar la toma de fotografías se puede observar que las cubiertas están reemplazadas en su gran mayoría.

Lugar de intervención..... 
 Área de intervención..... 2540m²



Altura de edificaciones

En el radio cercano planteado se puede observar la altura de las edificaciones, que en su mayoría son con viviendas de 1, 2 y 3 pisos, donde predominan las de dos pisos desde el nivel de la calle Mariscal Sucre. Que tienen remates de cubiertas de teja por estar al límite del Centro Histórico.

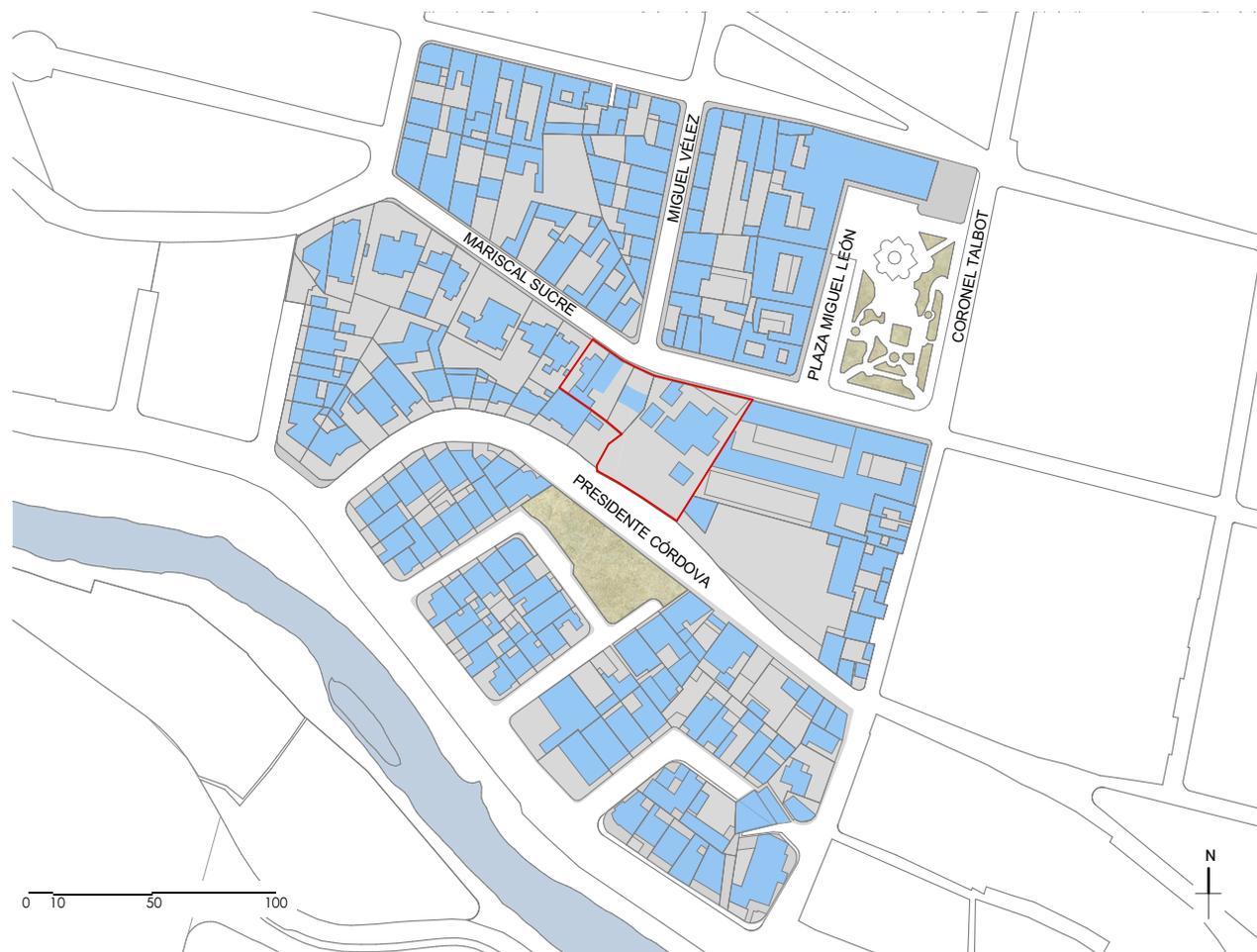
- Terreno de intervención ○
- 3 pisos ●
- 2 pisos ●
- 1 piso ●



Llenos y vacíos

Se puede observar que la mancha gris sobresale de la mancha azul, con un porcentaje de intervención vacía del 61%, contrario a esto con un 39% de intervención construido, lo que todavía hay espacios disponibles suficientes para la ocupación de suelo en el casco urbano. Los vacíos pertenecen a centros de manzanas y las partes posteriores de los predios.

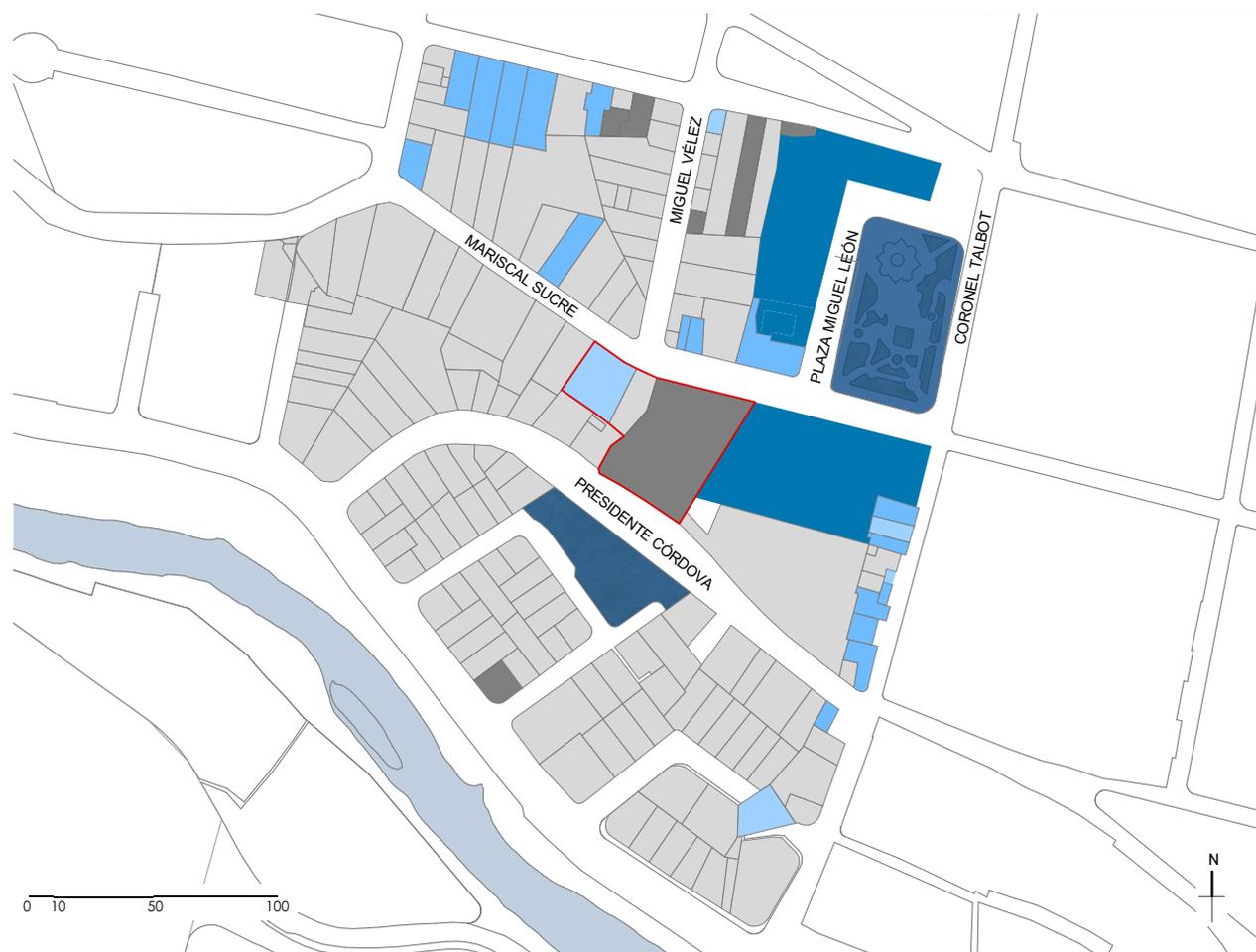
- Terreno de intervención ○
- Espacio construido..... ●
- Espacio vacío..... ●



Categorización Patrimonial

Uno de los predios para la intervención no tiene valor especial, mientras que el otro predio tiene categorización patrimonial B, pero esto no tiene sentido porque dicha vivienda solo tiene una pared antigua original en la fachada frontal y todo lo demás es remplazado. En general se puede observar a San Sebastián como límite de esta categorización debido a que la parte oeste tiene valor negativo.

- Terreno de intervención ○
- Espacio público..... ●
- Valor emergente..... ●
- Valor arquitectónico A..... ●
- Valor arquitectónico B..... ●
- Sin valor especial..... ●
- Valor negativo..... ●



Topografía

Los predios escogidos tienen una topografía bastante pronunciada con un poco más de tres niveles, uno de los lados en la calle Mariscal Sucre considerándolo a este como nivel 0, se diferencia del otro lado en la calle Presidente Córdova que tiene menos nueve metros y continúa el desnivel al seguir el recorrido por la calle.

Terreno de intervención ○
Curvas de nivel..... N



Flujo vehicular

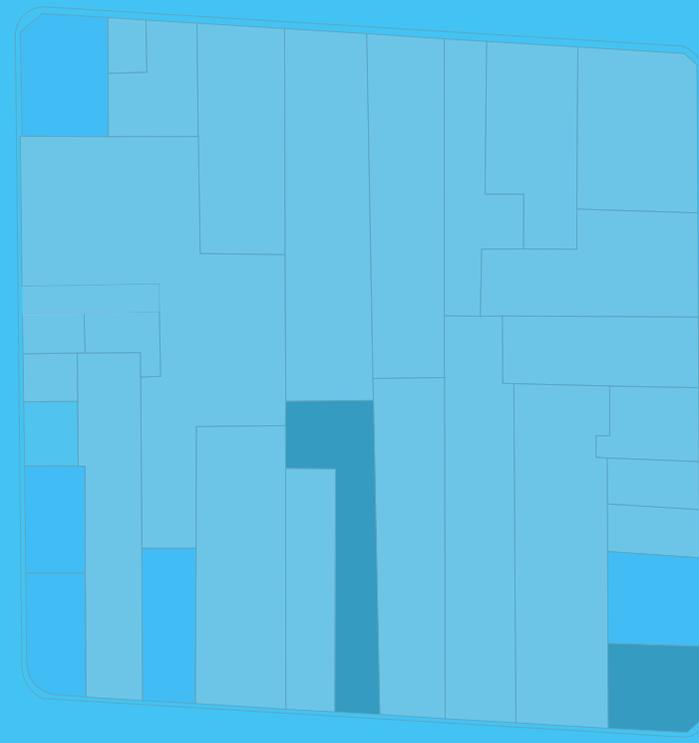
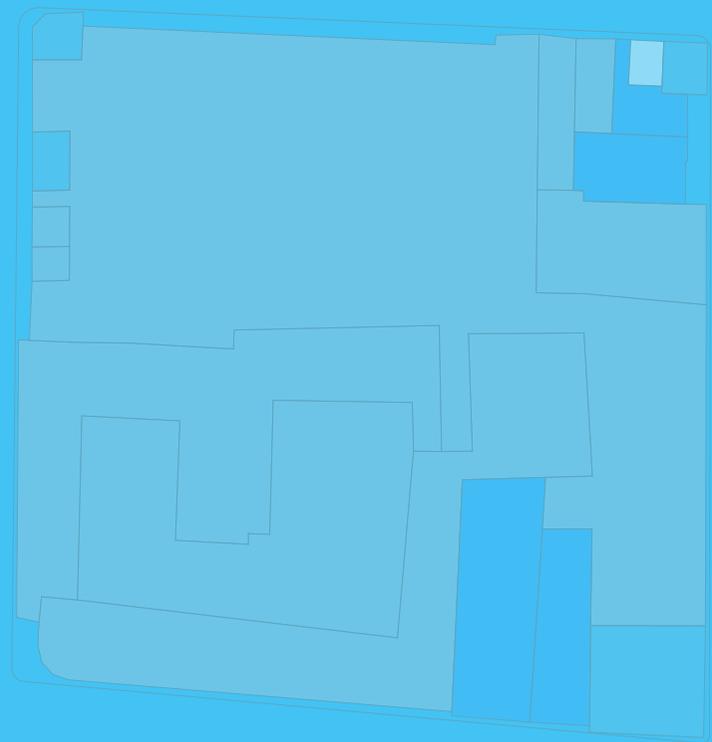
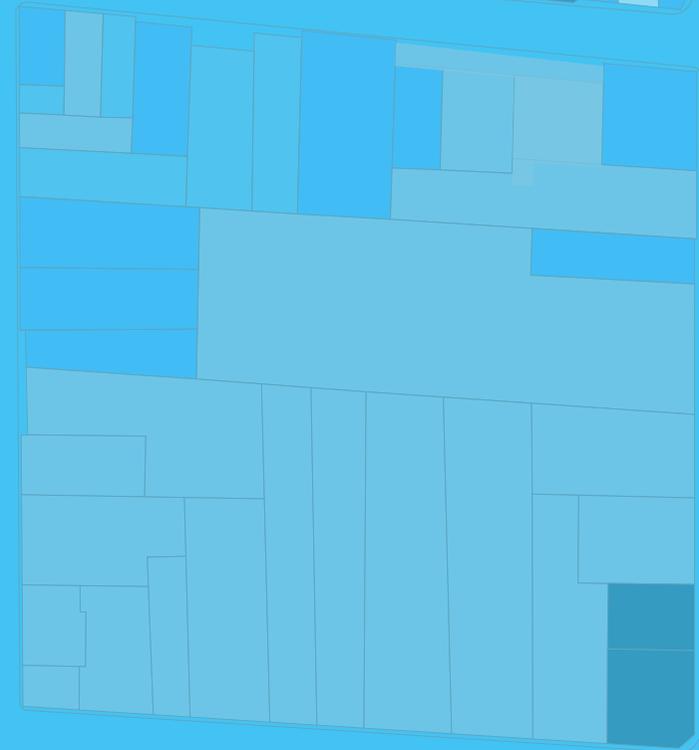
El promedio de vehículos que circulan en la hora pico de 12:am a 1:pm es de 1652 vehículos por hora, de estos el 84% tiene como objetivo ingresar a Centro Histórico continuando su recorrido por la calle Mariscal Sucre. El 16 % se desvía hacia el Norte por la calle Miguel Vélez, la mayoría son medios de transporte, lo que se genera una esquina conflictiva. Una de las vías arteriales de Cuenca es la calle Presidente Córdova que funciona con dirección este-oeste y de salida del centro de la ciudad.



IMG 27
RECORIDO TRANSPORTE URBANO

- Terreno de intervención ○
- Recorrido de buses..... ∟
- Esquina conflictiva..... ●



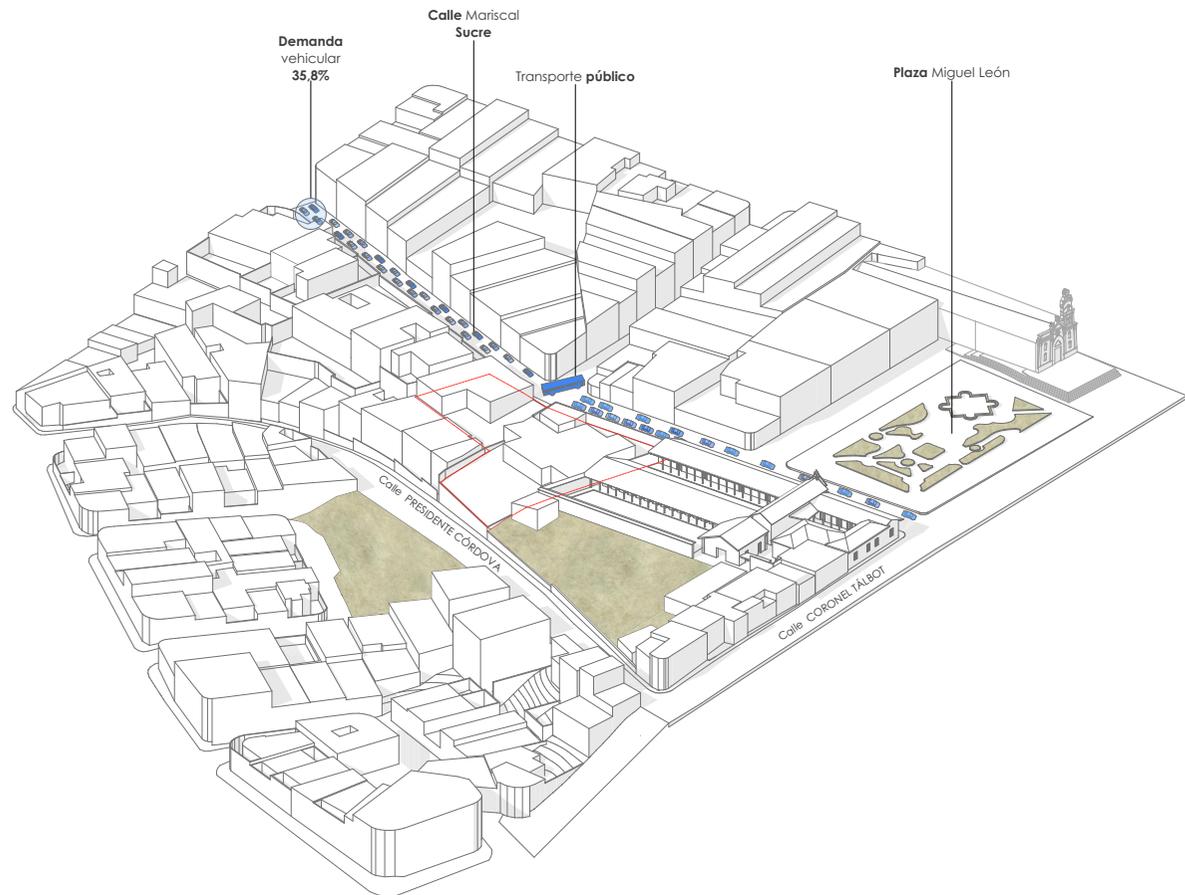


ESTRATEGIA URBANA

ALTA DEMANDA
PROPUESTA VIAL
ESTRATEGIA DE MANZANA
EDIFICIO CONECTOR DE PLATAFORMAS VIALES

Alta demanda

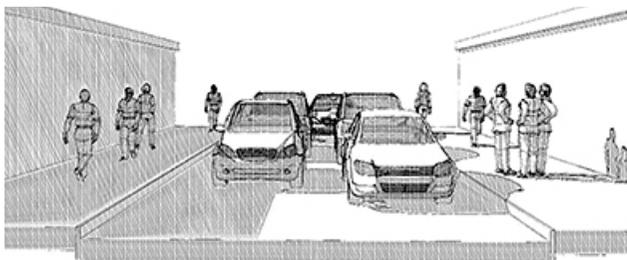
De acuerdo a los datos obtenidos del Plan de Movilidad de la ciudad de Cuenca, al centro histórico ingresan un promedio de 40.000 a 50.000 vehículos al día, de los cuales el 35.8% ingresarían por el sur-oeste siendo un dato que demuestra la importancia de crear un lugar para estacionar en el sitio escogido. Con un parqueadero de 200 plazas se aportaría con un 1.24% para reducir el tráfico vehicular en el centro de la ciudad.



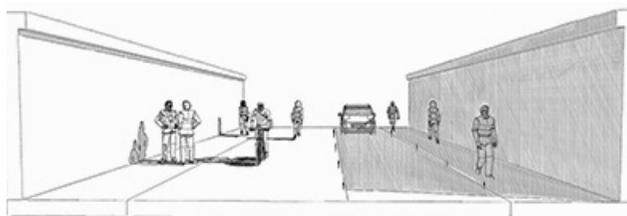
Terreno de intervención.....○

Propuesta vial

Al analizar los flujos vehiculares y la sensación de seguridad en el sector, se pudo ver que hay que bajar la velocidad de los vehículos en la calle Mariscal Sucre mediante la altura de la vía, y generar una plataforma única que funcione como un rompe velocidades largo. La inseguridad de la calle y la estrechez de las veredas dan la solución de proponer un solo carril y una vereda más amplia y bien iluminada, que genere una conexión directa entre la propuesta y la plaza Miguel León.



Sección vial actual



Sección vial propuesta



Único carril.....●

Vereda más amplia.....●

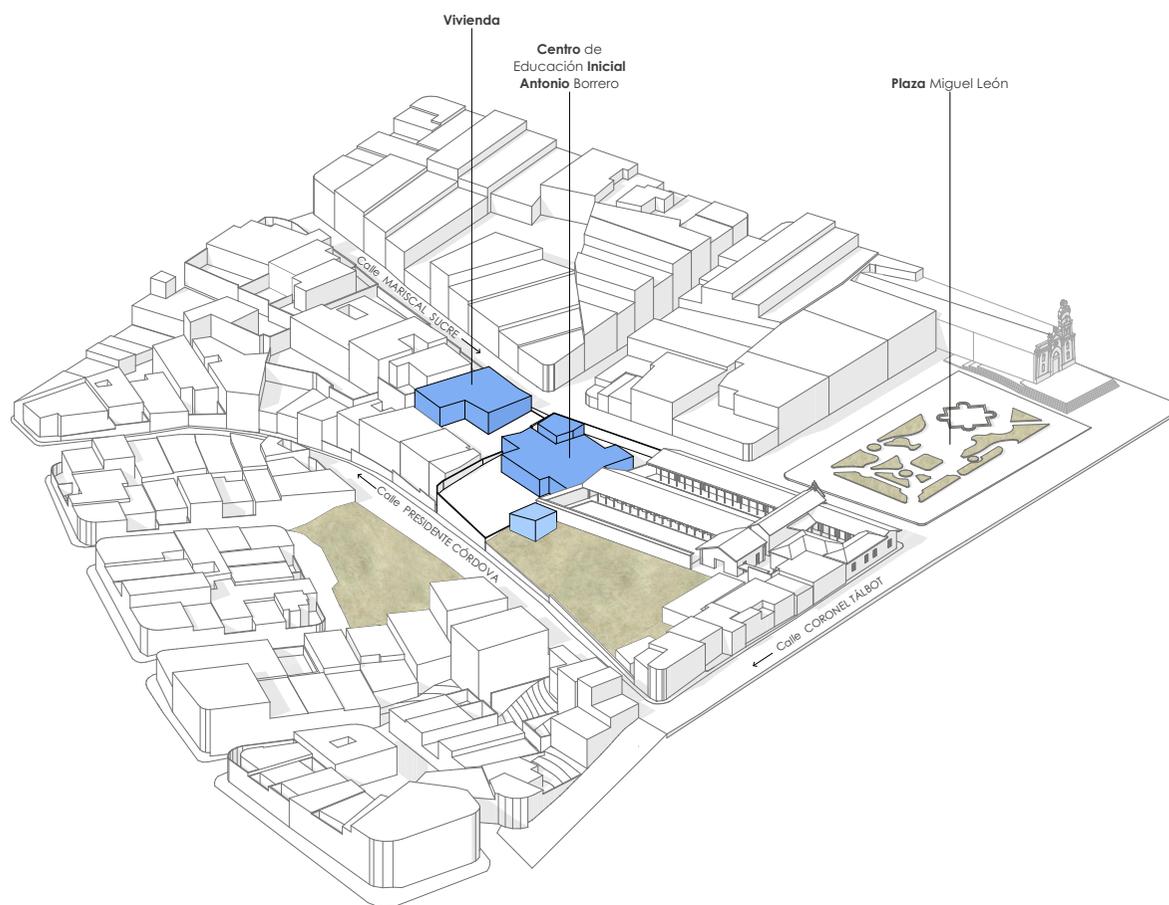
Terreno de intervención....●

0 10 50 100

N

Estrategia de manzana

Se reubica el Centro de Educación Inicial Antonio Borrero al eje educacional, la vivienda al lugar correspondiente de lo analizado. Uno de los predios no tiene valor especial, mientras que el otro al tener una categorización B solo por una pared no se toma en cuenta y se accede para ser intervenido. Se mantiene el Museo en su mayoría, solamente se elimina una bodega que se encuentra en la parte de atrás, y también se toma en cuenta el área verde posterior para intervenir y así generar una mejor conexión con el mismo y aprovechar las visuales hacia el río Tomebamba.

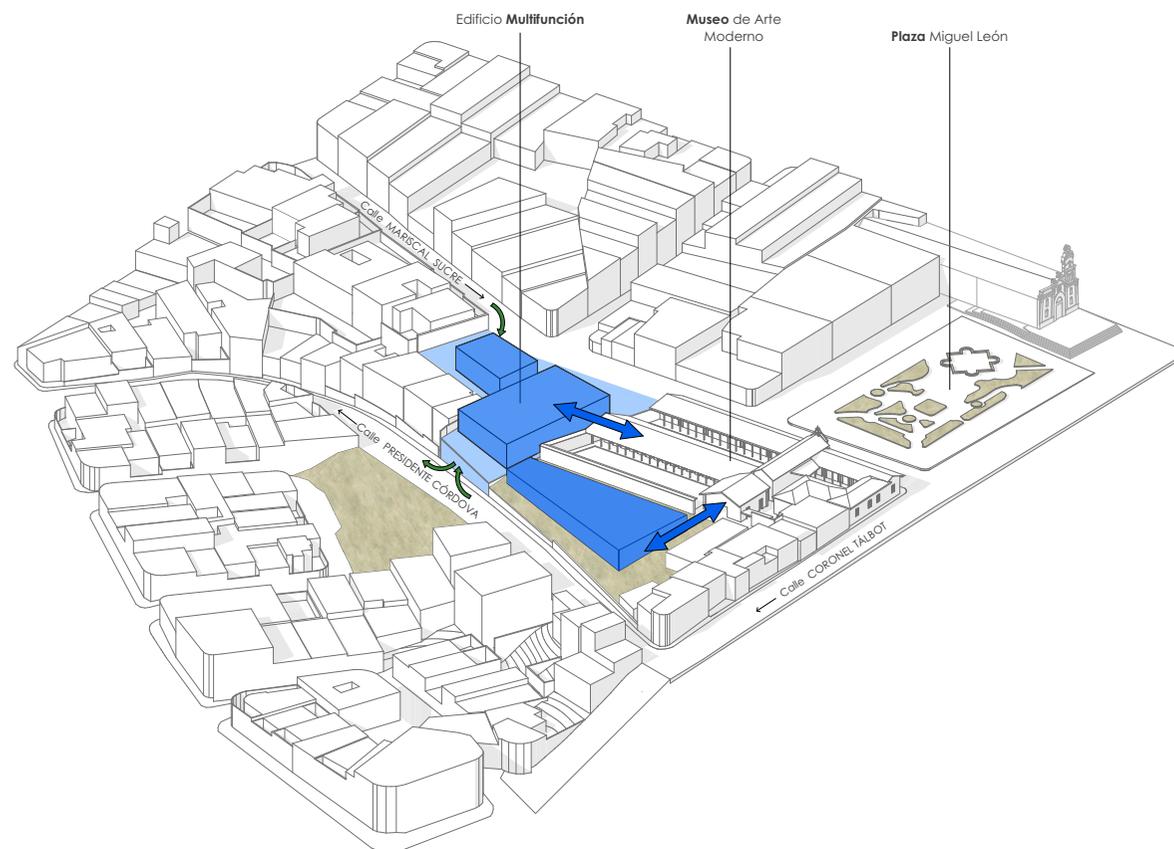


Edificaciones reubicadas.....●

Edificaciones eliminadas.....●

Edificio conector de plataformas viales

Tenemos dos plataformas viales a los lados del sitio de intervención, la cual se conectará a través de un Parqueadero de Borde en el que, el ingreso sea por la calle Mariscal Sucre y la salida sea por la calle Presidente Córdova, de tal manera que se restrinja el acceso vehicular al Centro Histórico de la Ciudad de Cuenca. Además, busca crear una conexión con el M.A.M. y generar espacios multifunción para el peatón.



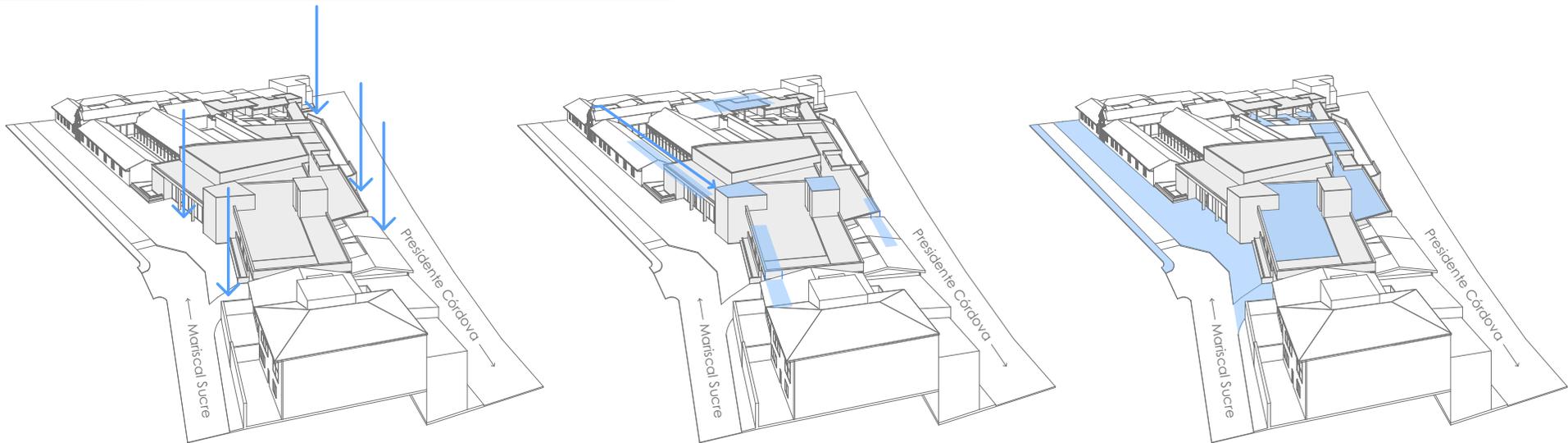
Edificación nueva.....●

Terreno de intervención.....●

PROYECTO ARQUITECTÓNICO

EMPLAZAMIENTO
PROGRAMA
PROPUESTA FUNCIONAL
PROPUESTA CONSTRUCTIVA
PROPUESTA EXPRESIVA

Esquema conceptual volumétrico



ACCESOS

Se toma en cuenta las dos calles adyacentes al proyecto, de tal manera que se pueda acceder al proyecto tanto por la calle M. Sucre, como por la calle P. Córdoba.

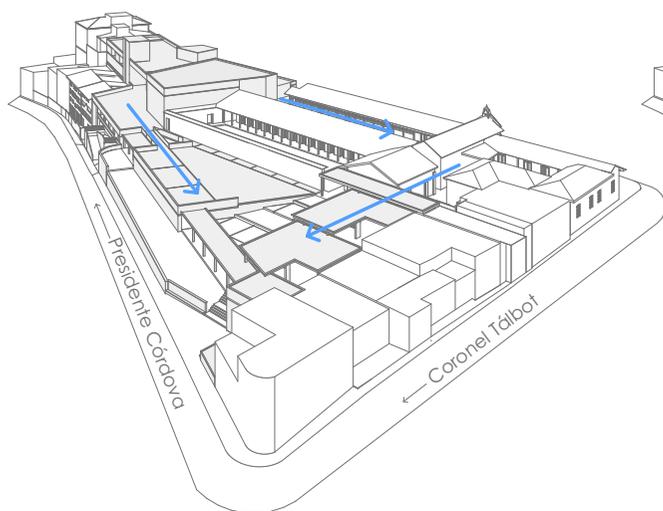
RESPETAR ALTURAS

El proyecto se adopta a la altura de la preexistencia como es el M.A.M., y sobresale en altura de las construcciones de valor negativo.

ESPACIOS PÚBLICOS, PLAZAS

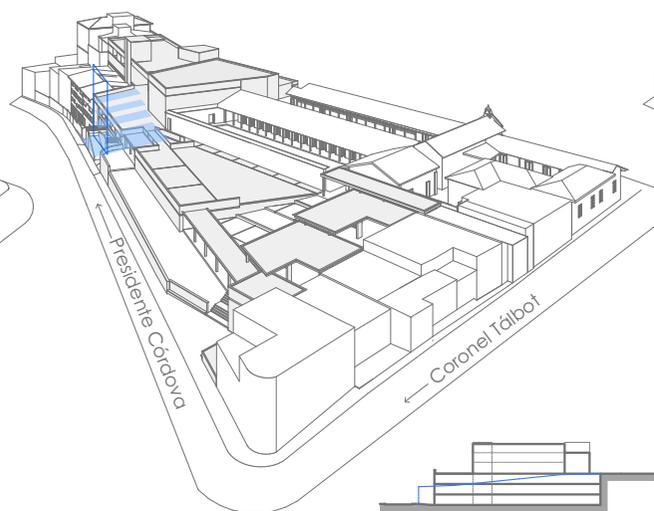
Sabiendo que nos encontramos en un sector importante y cerca a equipamientos, se genera una plataforma única, se disminuye la sección de la vía a un carril, y así conectamos el proyecto con la Plaza Miguel León.

Generamos plazas semi públicas para que, las personas accedan y tengan mayor seguridad.



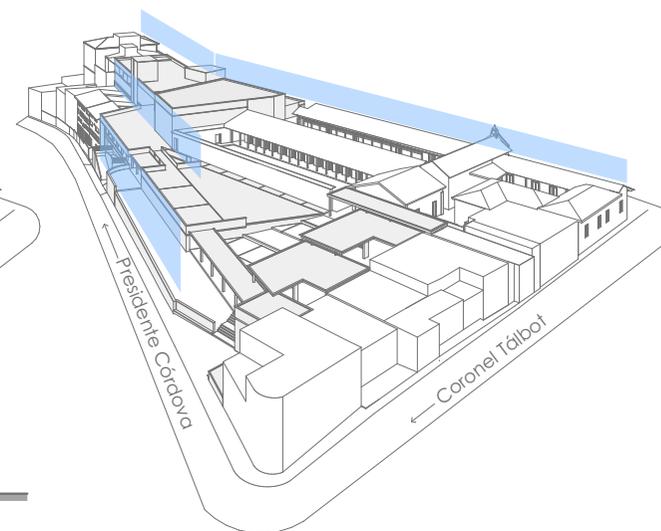
CONEXIONES

Conectamos el proyecto con la preexistencia, con el interior y el exterior del M.A.M., de tal manera que se vea como una ampliación del mismo.



GENERAR PLATAFORMAS

Al tener una topografía bien pronunciada, con una diferencia de tres niveles entre las dos calles, aprovechamos para proponer un parqueadero de borde, donde el ingreso sea por las dos calles, pero la salida sea solo por una.



CONTINUIDAD

Proponemos fachadas retranqueadas y alargadas, que continúen paralelas a las líneas de las calles, pese a que tiene diferente ángulo de inclinación.

Implantación

BLOQUE A

Mirador
Administración
Galería
SS.HH.
Parqueaderos
Cafetería

BLOQUE B

Circulación vertical

ESPACIO C

Plataforma única

BLOQUE D

Vestíbulo
Parqueaderos

BLOQUE E

Auditorio
Parqueaderos

BLOQUE F

Comercios
Camerinos
Parqueaderos

BLOQUE G

Plaza
Salas de exposición

BLOQUE H

Portales

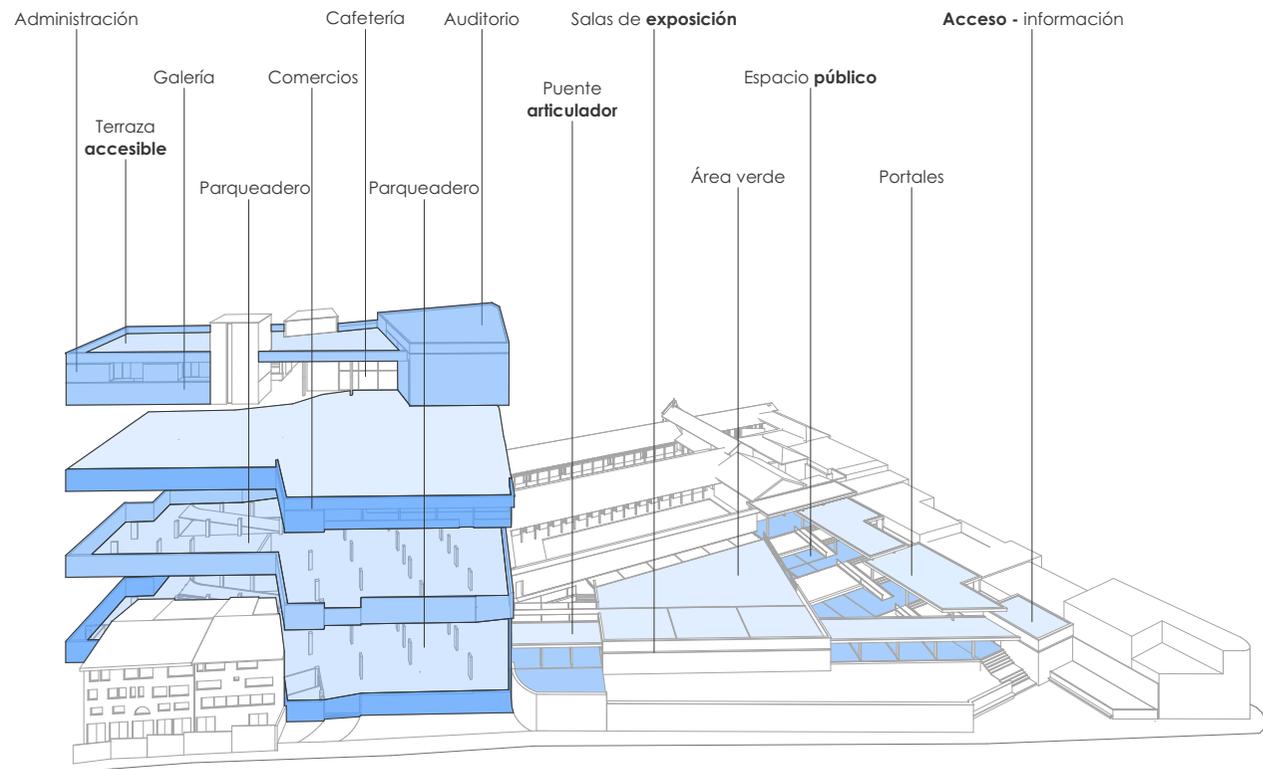




IMG 28
VISTA AÉREA HACIA EL PROYECTO

El programa responde a las necesidades del análisis anteriormente planteado como:
Un parqueadero de borde que se resuelve en 3 niveles inferiores de la cota de la calle Sucre, tiene un área total de 6000m² y dispone de 200 plazas disponibles para estacionar.

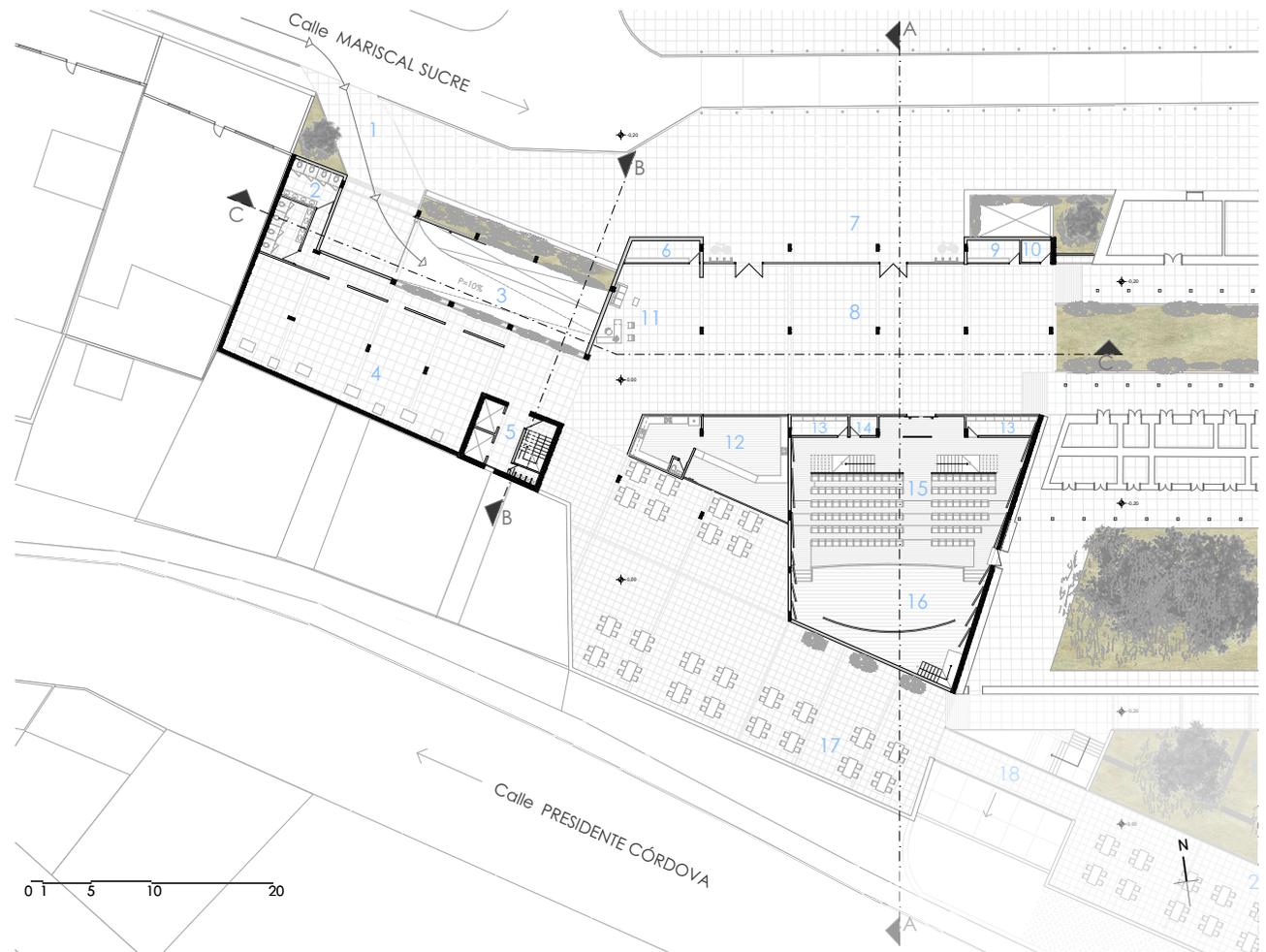
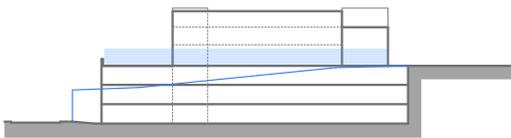
- Dos pozos de luz de 40, 30m².
- Una circulación vertical de 25m².
- Un vestíbulo de 600m².
- Boleterías e información de 20m².
- SS.HH. con un área de 26m² en cada nivel.
- La administración con un área de 1500m².
- Un auditorio con un área de 1100m² con capacidad de 330 butacas.
- Una galería de 120m².
- Una cafetería de 50m².
- Tres terrazas mirador de 100, 80 y 75m².
- Cuatro comercios de souvenirs de 34, 35, 40 y 45m².
- Tres salas de exposición de 75m² cada una.
- Tres oficinas exteriores de 25, 30 y 20m².
- Portales de 400m².
- Espacio público con suelo permeable 500m²
- Espacio público con suelo impermeable 380m².



Planta Baja N=0,00

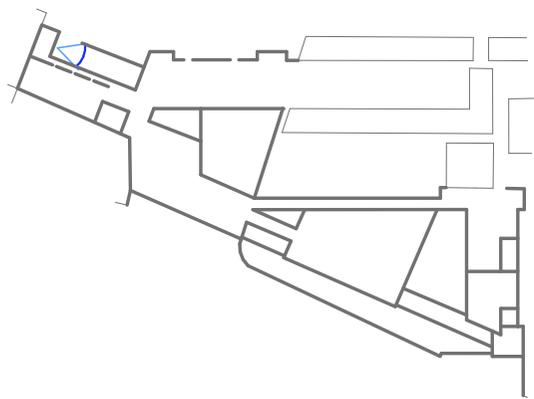
Planta en el nivel 0, en donde se encuentran espacios a doble altura como: el acceso vehicular desde la calle Mariscal Sucre que tiene dirección oeste-este, el cuál funciona solamente como entrada al parqueadero de borde, y la salida es por otra planta, en dirección contraria este-oeste.

- 1 Ingreso vehicular
- 2 SS.HH.
- 3 Rampa vehicular
- 4 Galería
- 5 Circulación vertical
- 6 Venta y recarga de Urbanía
- 7 Ingreso peatonal
- 8 Vestíbulo
- 9 Caja y Boletería
- 10 Garita
- 11 Información
- 12 Cafetería
- 13 Bodegas
- 14 Control de iluminación
- 15 Sala de espectadores
- 16 Escenario
- 17 Terraza mirador





IMG 29
INGRESO AL PARQUEADERO

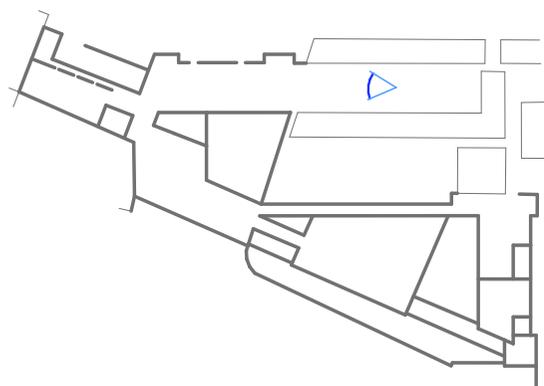


IMG 30
RAMPA DE ACCESO VEHICULAR





IMG 31
VESTÍBULO INTERIOR



IMG 32
VISTA DESDE EL JARDÍN M.A.M.





IMG 33
GALERÍA

Propuesta funcional



Planta Baja N=0,00

- 18 Puente de conexión - terrazas
- 19 Área verde
- 20 Terraza dos
- 21 Cubiertas de los portales
- 22 Salida posterior M.A.M.



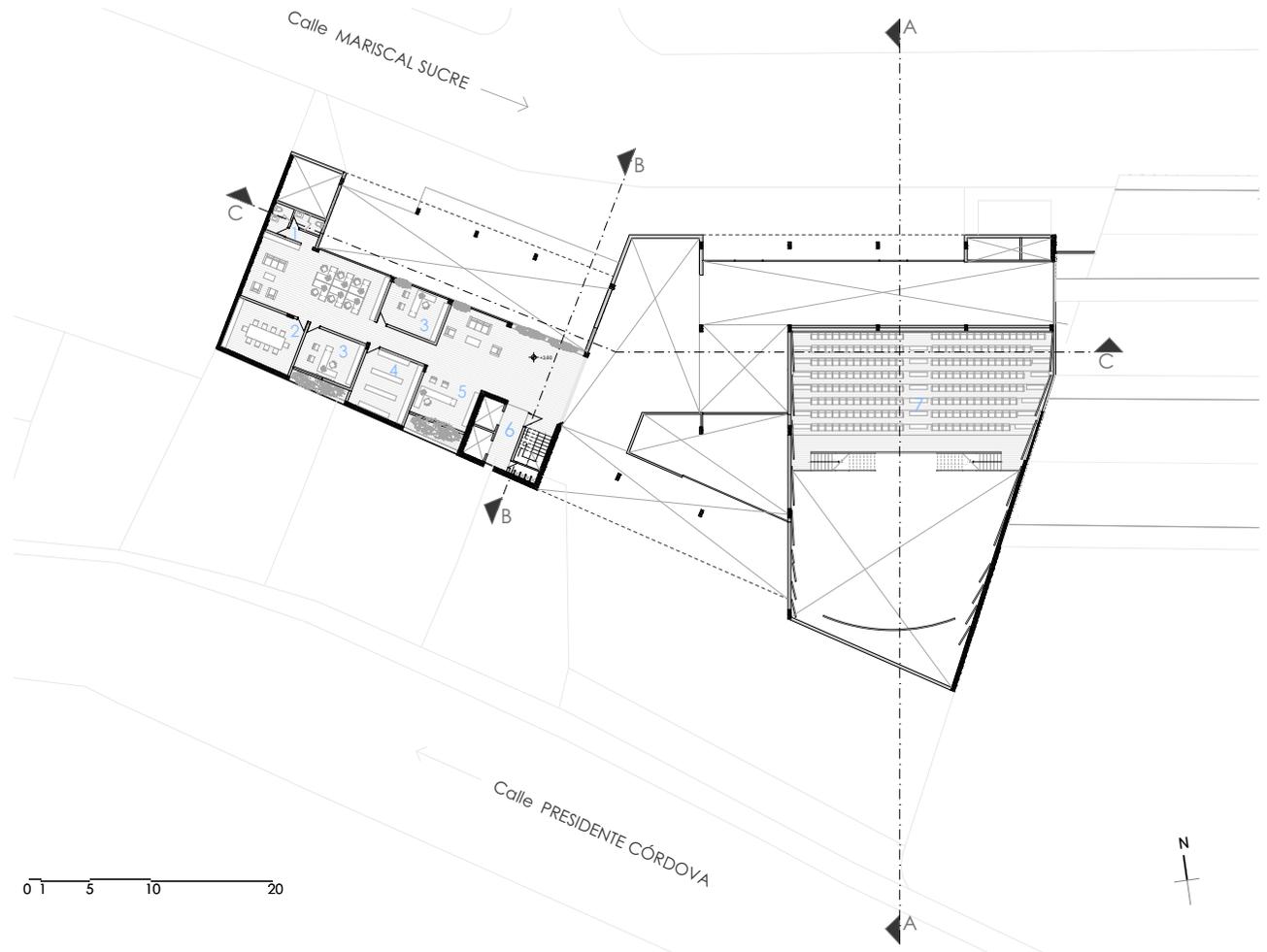
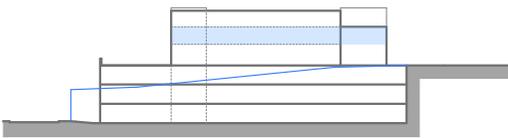


7
IMG 34
TERRAZA VERDE

Planta Alta N= +3,60

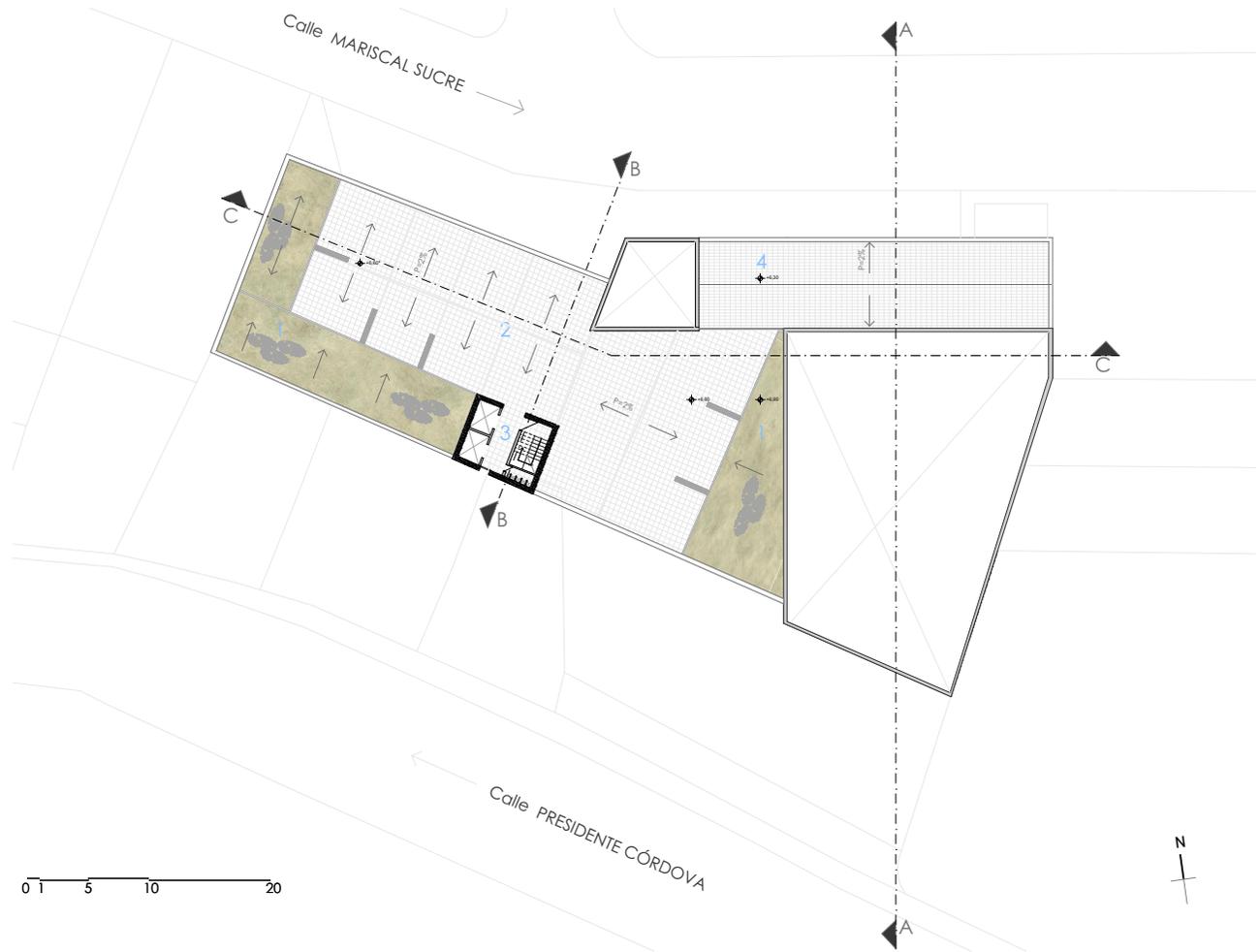
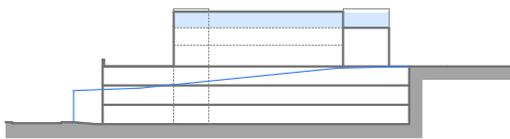
Planta en el nivel 1, en donde se encuentra la administración del proyecto, también se encuentra la sala de espectadores que está en un nivel superior con referencia a la otra sala.

- 1 SSS.HH.
- 2 Sala de juntas
- 3 Oficinas
- 4 Archivos
- 5 Secretaría
- 6 Circulación vertical
- 7 Sala de espectadores



Planta de Terrazas N= +6,60

- 1 Área verde
- 2 Terraza accesible
- 3 Circulación vertical
- 4 Terraza no accesible





IMG 35
VISTA HACIA EL SUR



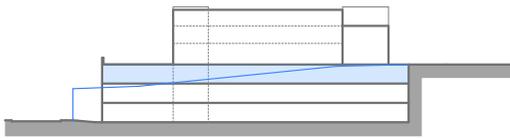
IMG 36
VISTA HACIA EL NORTE

Propuesta Funcional

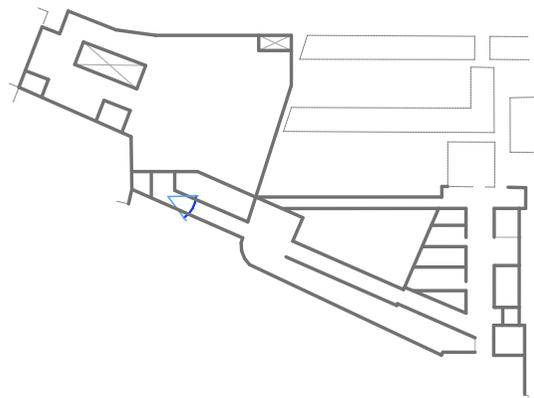
Planta Nivel -1 N=-3,30

En este nivel se encuentran 63 parqueaderos disponibles, en donde las personas pueden dejar sus vehículos y tomar un medio de transporte alternativo, en este caso una bicicleta. Se encuentra el camerino, donde las personas, actores ingresan directamente por esta planta sin ser vistos por los espectadores. Tiene cuatro comercios de venta de souvenirs por ser una ampliación del M.A.M., con visuales directamente hacia el ejeido.

- 1 SS.HH.
- 2 Rampa vehicular
- 3 Pozo de luz
- 4 Circulación vertical
- 5 63 plazas
- 6 Lugar para bicicletas
- 7 Camerino
- 8 Comercios - Souvenirs
- 9 Conexión ampliación M.A.M.



0 1 5 10 20



IMG 37
VISTA COMERCIOS / SOUVENIRS

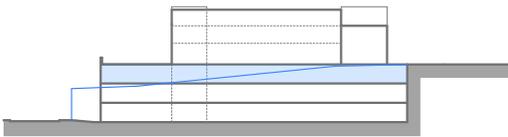


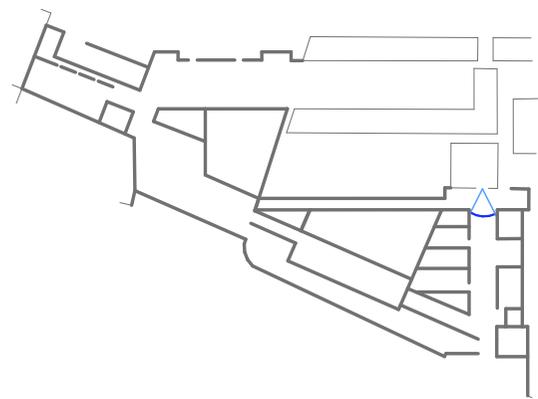


IMG 38
VISTA PORTALES

Planta Nivel -1 N=-3,30

- 9 Conexión ampliación M.A.M.
- 10 Salas de exposiciones
- 11 Zonas de estancia
- 12 Oficinas
- 13 Escalinatas
- 14 Portal
- 15 Información
- 16 Plaza de acceso





IMG 39
SALIDA POSTERIOR M.A.M.





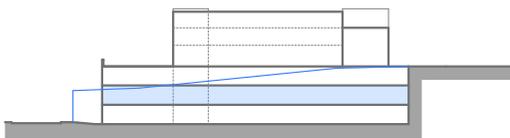
IMG 40
ESPACIO PÚBLICO

Propuesta Funcional

Planta Nivel -2 N=-6,60

En este nivel -2 se encuentran 69 parqueaderos disponibles, además por esta planta se puede ingresar al parqueadero de borde desde la calle Presidente Córdova y utilizar una planta más en el siguiente nivel. Tenemos una rampa peatonal que nos lleva hacia los comercios.

- 1 SS.HH.
- 2 Rampa vehicular
- 3 Pozo de luz
- 4 Circulación vertical
- 5 69 plazas
- 6 Bodega
- 7 Rampa peatonal
- 8 Ingreso vehicular





IMG 41
INGRESO AL PARQUEADERO DESDE DE LA CALLE P.CÓRDOVA

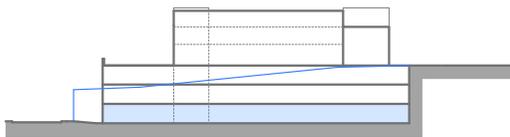


IMC 42
VISTA INTERIOR DE LOS PARQUEADEROS
IMC 46

Planta Nivel -3 N=-9,90

En este nivel -3 se encuentra un local comercial de accesorios de vehículos, en donde además se dará un servicio de lavado vehicular para las personas que lo requieran. Tenemos la única salida del parqueadero por la calle Presidente Córdova, haciendo que los vehículos salgan del Centro Histórico. Con un total de 200 plazas disponibles este parqueadero de borde, dará un servicio a todas las personas que accedan con sus vehículos por el suroeste de la ciudad, con rumbo hacia el centro.

- 1 SS.HH.
- 2 Comercio de accesorios
- 3 Área vegetal
- 4 Circulación vertical
- 5 68 plazas
- 6 Bodega
- 7 Garita
- 8 Salida vehicular
- 9 Grupo electrógeno
- 10 Cuarto de máquinas



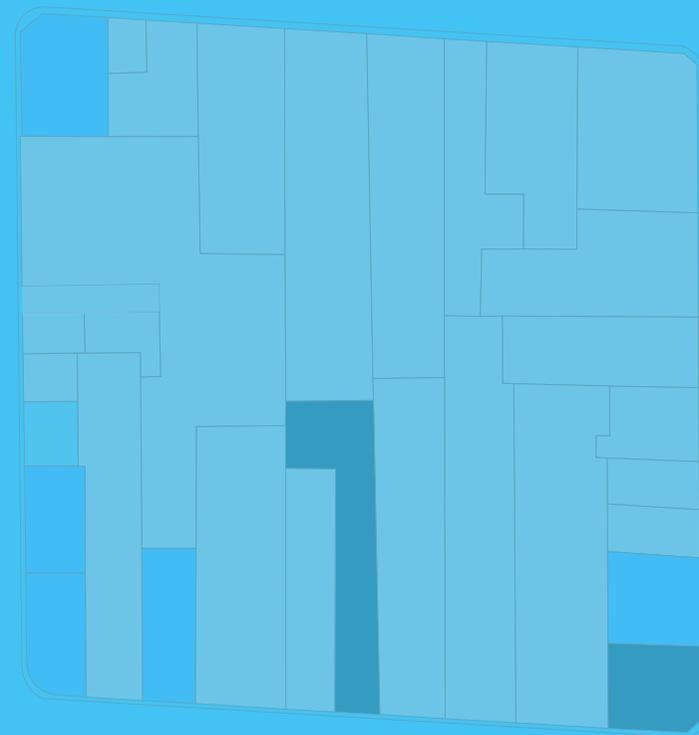
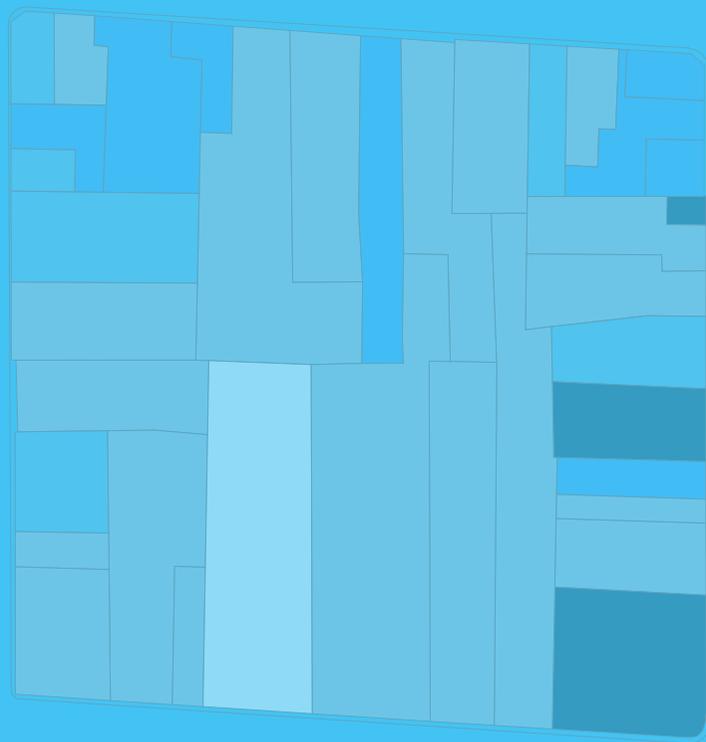
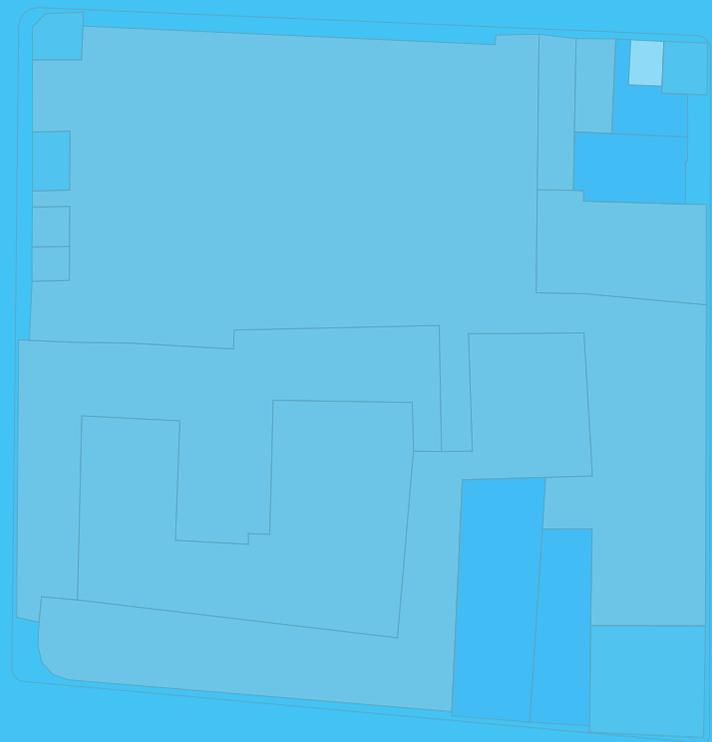
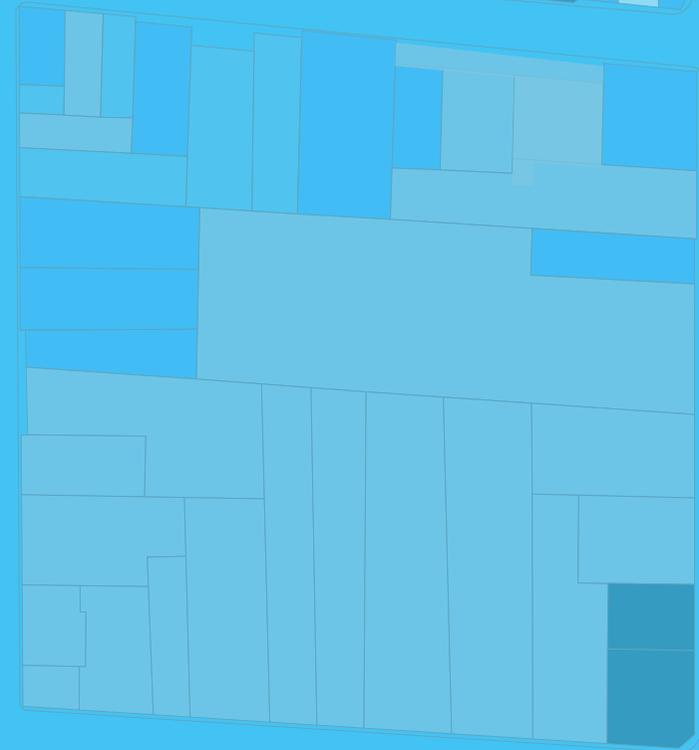


IMG 43
VISTA DE CAMBIO DE GIRO

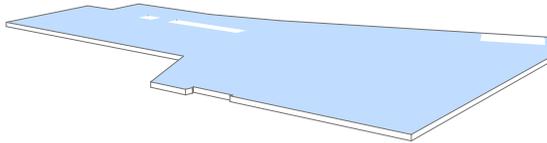
IMG 36



IMG 44
SALIDA DEL PARQUEADERO

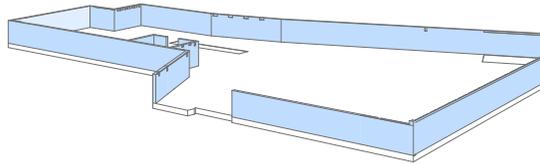


Esquemas estructurales



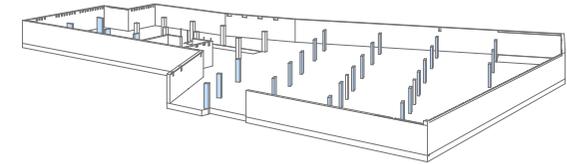
CIMENTACIÓN

Losas de cimentación resueltas en hormigón armado.



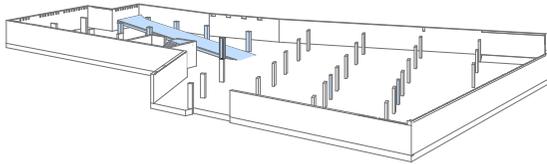
MUROS DE CONTENCIÓN

Muros de contención y muros portantes, resueltos debido a la topografía en hormigón armado.



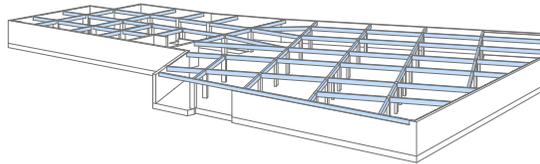
DIAFRAGMAS

Se utiliza para darle amplitud y confort al parquear un vehículo, resueltos en hormigón armado.



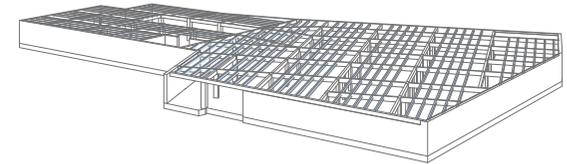
COLUMNAS, RAMPA Y GRADAS

Las columnas cuadradas se utilizan donde se necesita menos largo de sección, una rampa para vehículos al interior del proyecto, y las gradas son resueltas en hormigón armado.



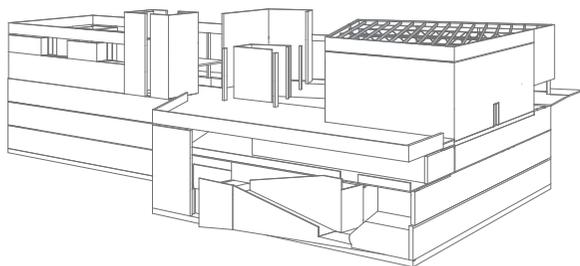
VIGAS PRINCIPALES (IPN)

Son de diferente peralte debido a sus grandes luces, y son resueltas en metal para alivianar la propuesta.



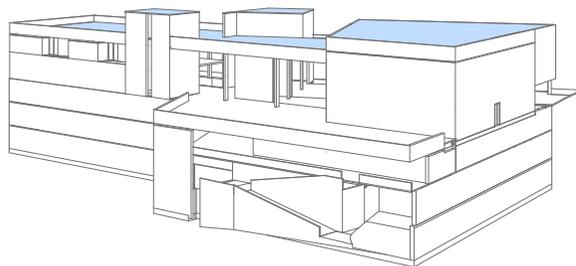
VIGAS SECUNDARIAS (IPN)

Son resueltas en metal cada 1,50m.



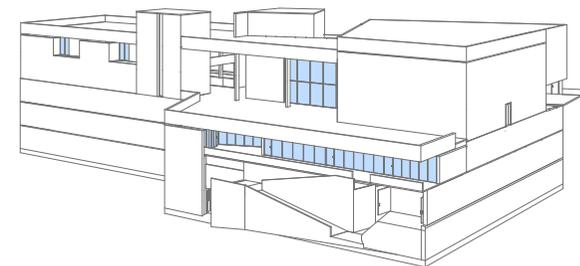
CERCHAS

Se utilizan para solucionar la luz grande del auditorio, y son resueltas en metal, y apoyadas en los diafragmas y los muros portantes de hormigón.



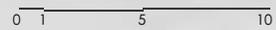
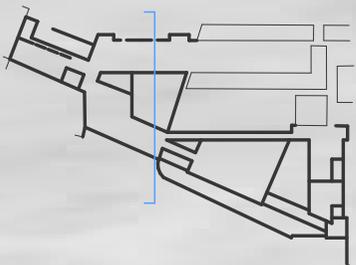
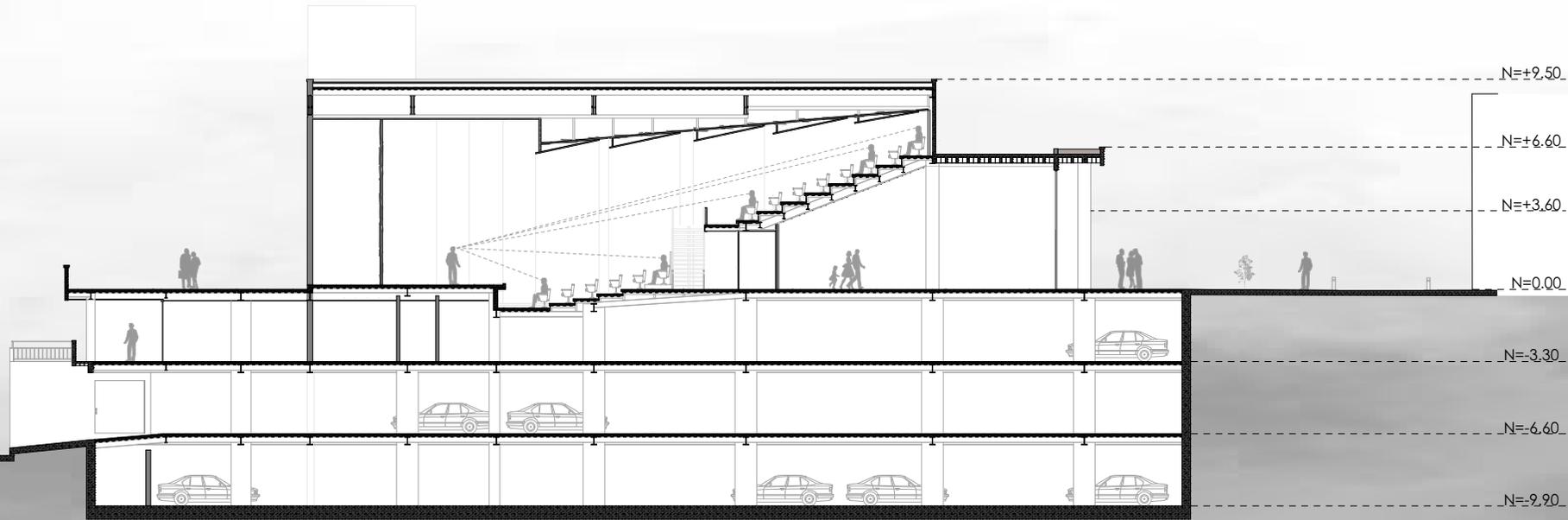
CUBIERTAS

Para el cierre del proyecto, son resueltas con losas alivianadas de hormigón.

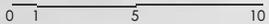
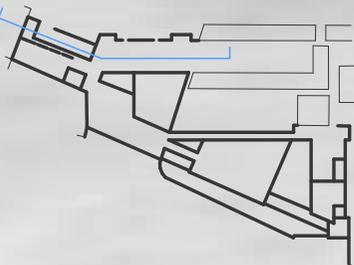
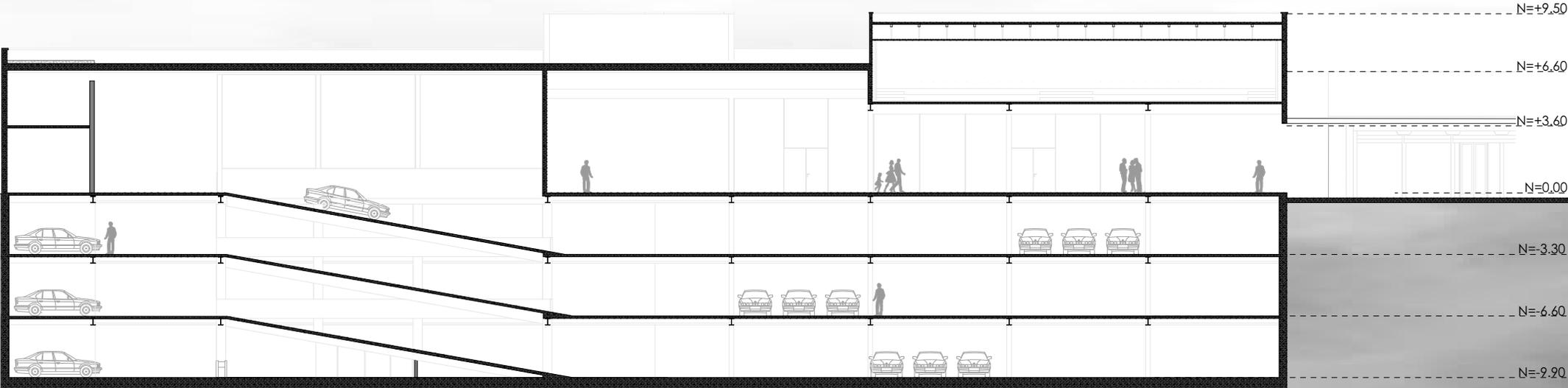


FACHADAS

Se generan planos determinados por la función y la estructura, los sólidos se resuelven con hormigón armado visto, y los transparentes con paneles de vidrio.

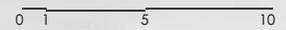
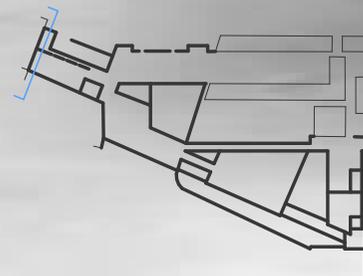
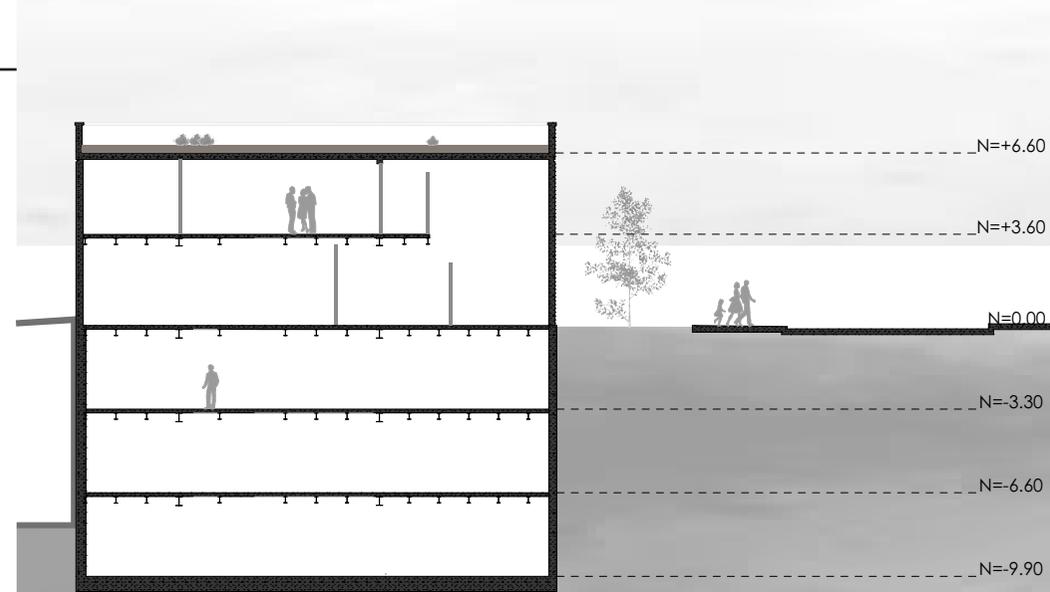
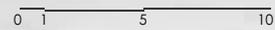
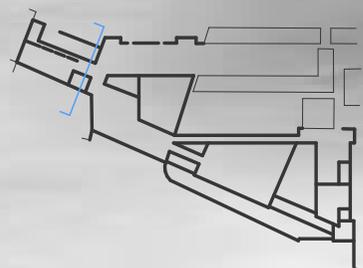
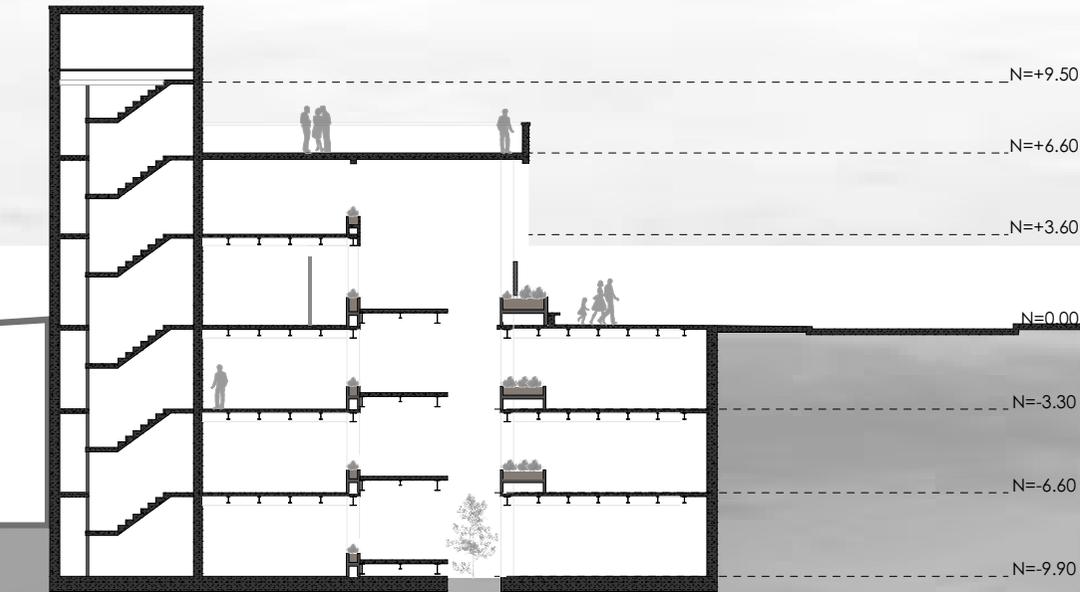


Corte Longitudinal B-B



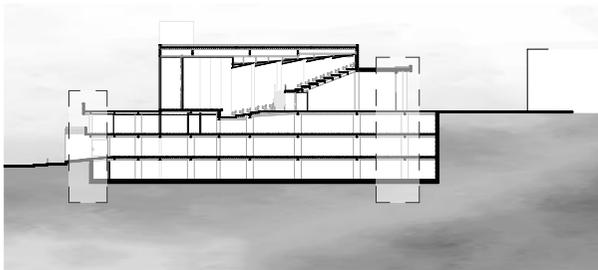
Corte Transversal C-C

Corte Transversal D-D

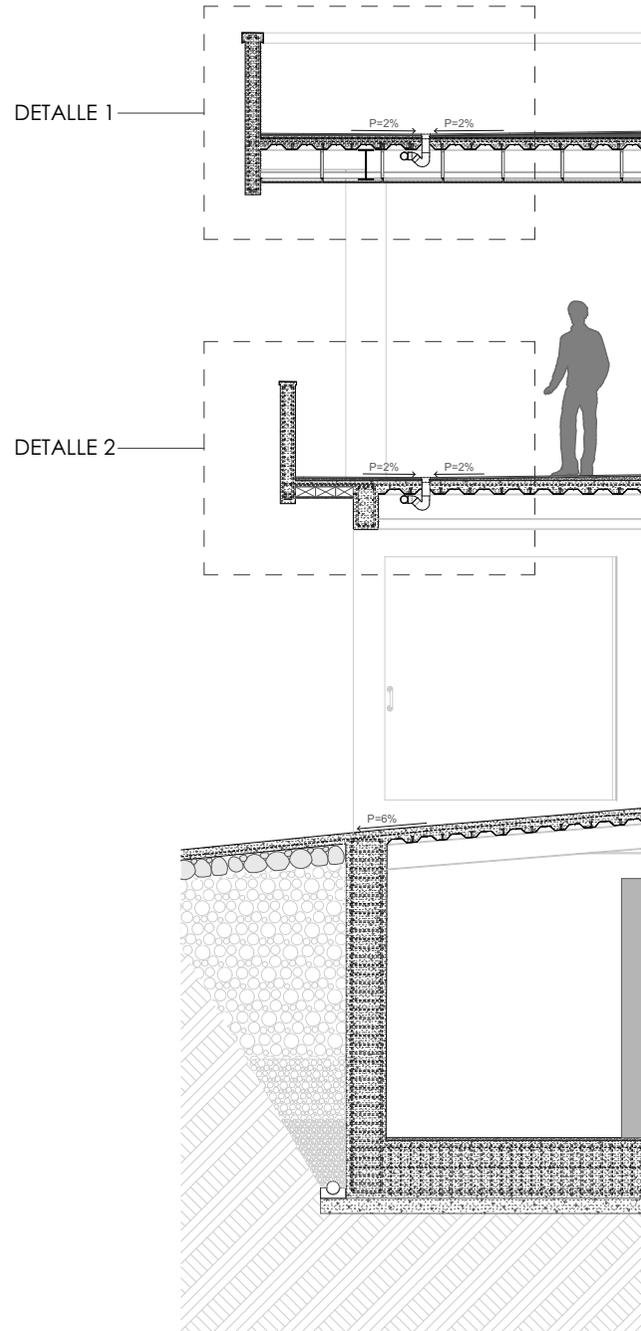




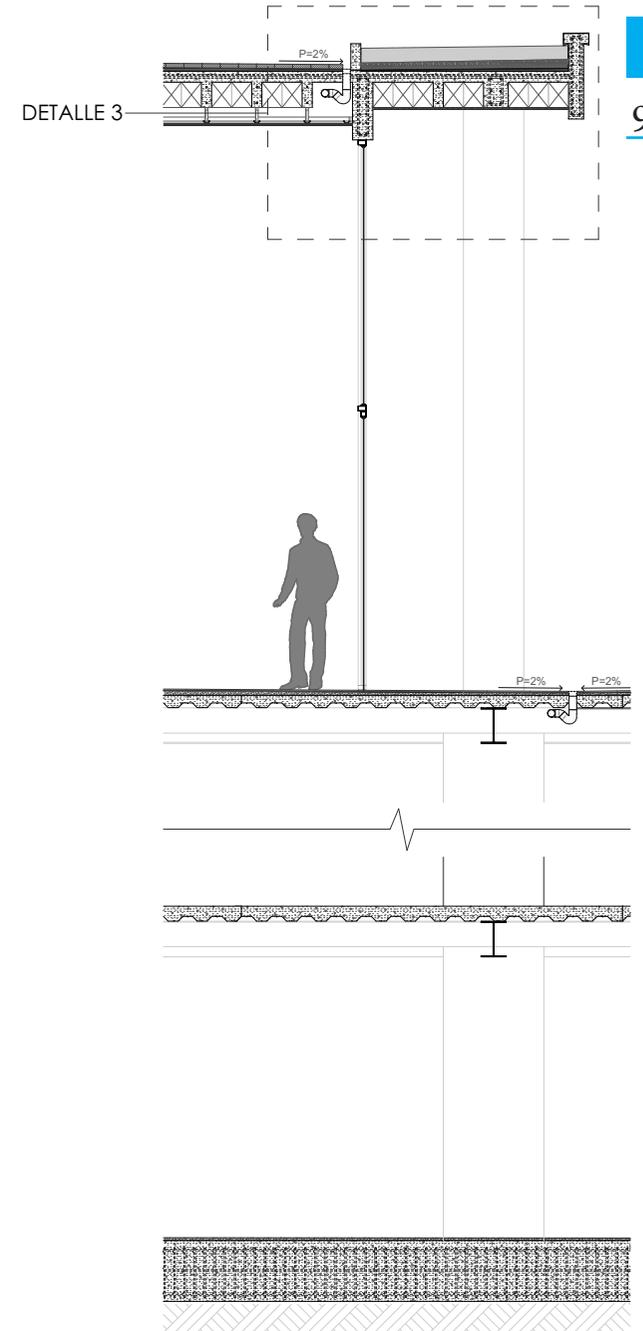
Elevación posterior
ESCALA 1:75



Corte A-A

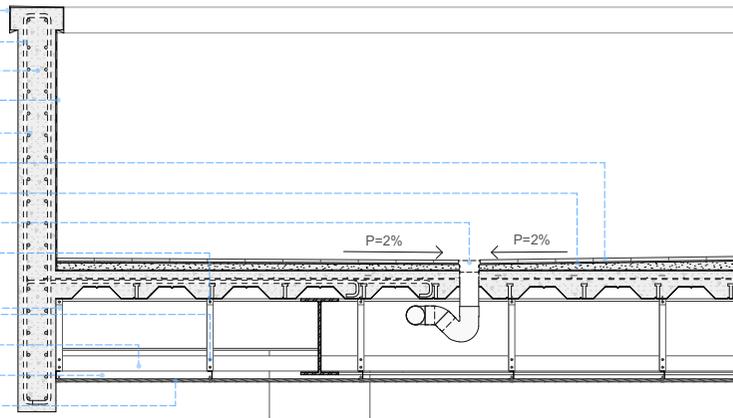


Sección constructiva 1
ESCALA 1:75

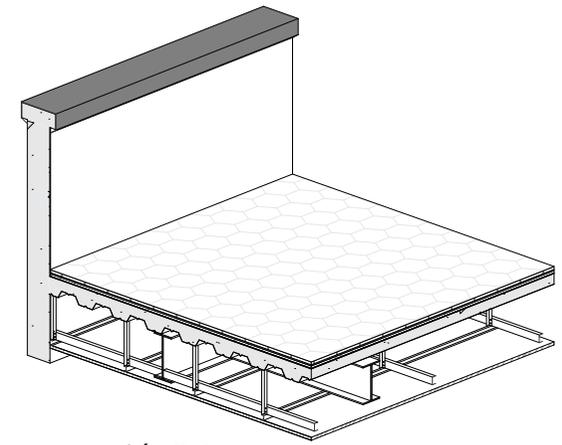


Sección constructiva 2
ESCALA 1:75

- Goterón de tool galvanizado 0.45mm
- Varilla crg Φ 0.012m
- Antepecho de hormigón armado 240Kg/cm²
- Lámina asfáltica 3.2Kg/m²
- Varilla crg Φ 0.010m
- Ladrillo exagonal d=0.15 x0.015m
- Pegamento para ladrillo e=0.01m
- Rejilla metálica 0.075m
- Clavo fulminante / concreto 0.015m
- Perfil ángulo gypsum 0.020x0.025x0.0004m
- Tornillo C/A autoperforante 0.024m
- Perfil canal U de carga 0.060x0.025x0.0004m
- Perfil canal U 0.040x0.020x0.004m
- Duelas de madera 0.11x0.02m

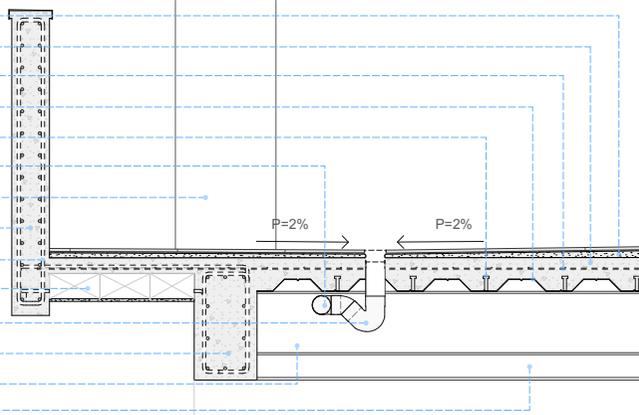


Detalle 1 Cubierta
ESCALA 1:30

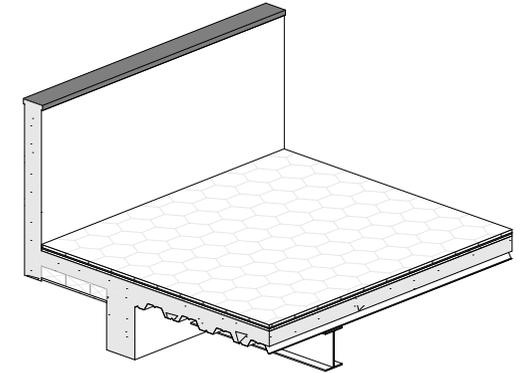


Axonometría D.1
ESCALA 1:50

- Razante mortero e=0.025m p=2%
- Chapa de compresión 0.07m / H^o=240Kg/cm²
- Malla electrosoldada R-84
- Placa colaborante 1.10x0.00065m
- Perno conector de corte 0.058x0.012m
- Codo desague 90° 0.075m
- Columna de hormigón armado 240Kg/cm² 0.40x0.25m
- Antepecho de hormigón armado 240Kg/cm²
- Varilla crg Φ 0.012m
- Bloque de pomes 0.10x0.20x0.40m
- Sifón desague 0.075m
- Viga de hormigón armado 0.40x0.25m
- Viga IPN 0.25x0.12x0.012m
- Viga IPN 0.35x0.20x0.015m

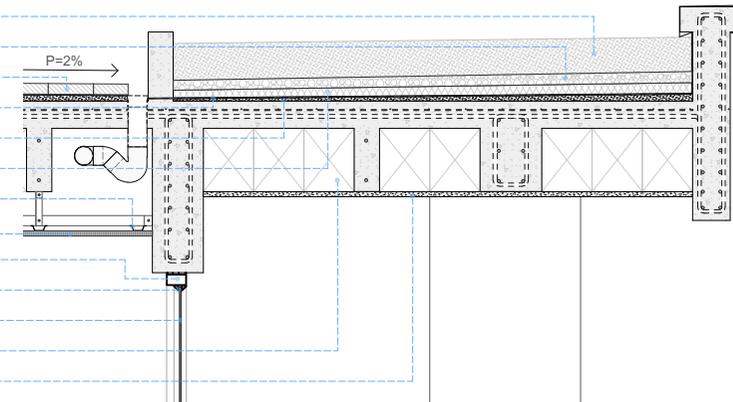


Detalle 2 Entrepiso
ESCALA 1:30

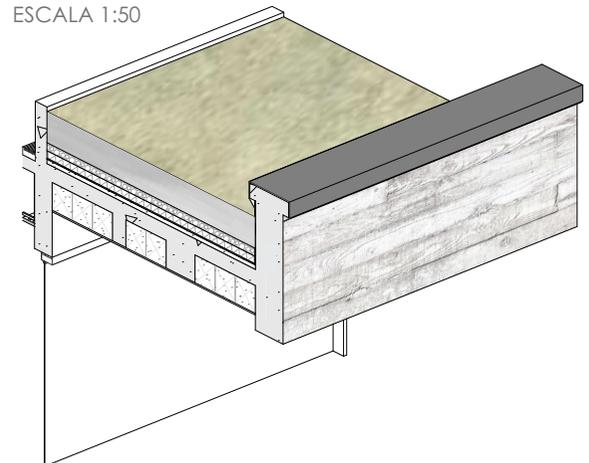


Axonometría D.2
ESCALA 1:50

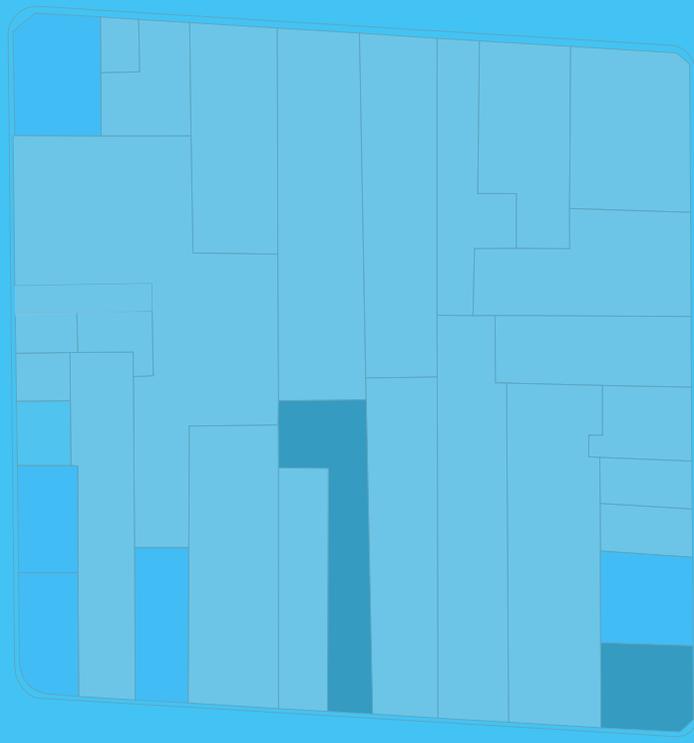
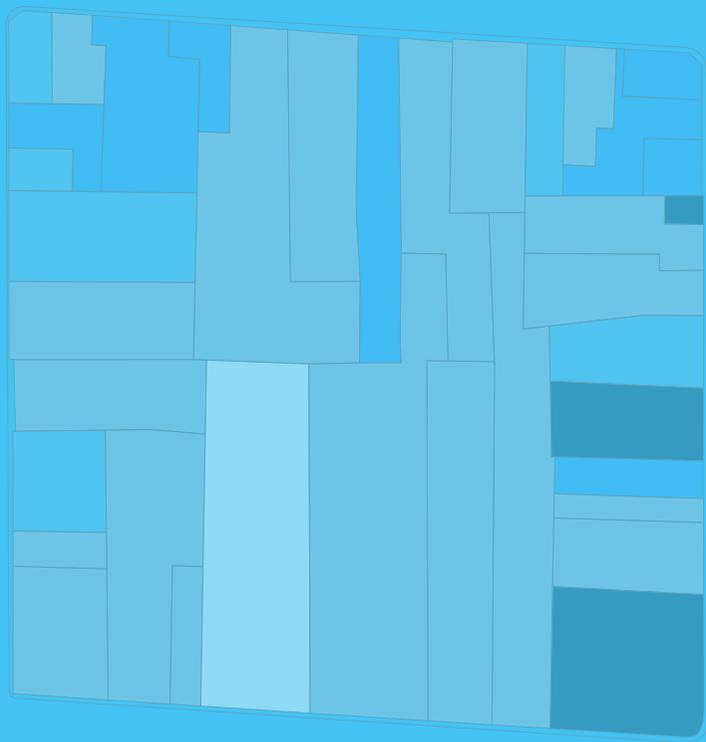
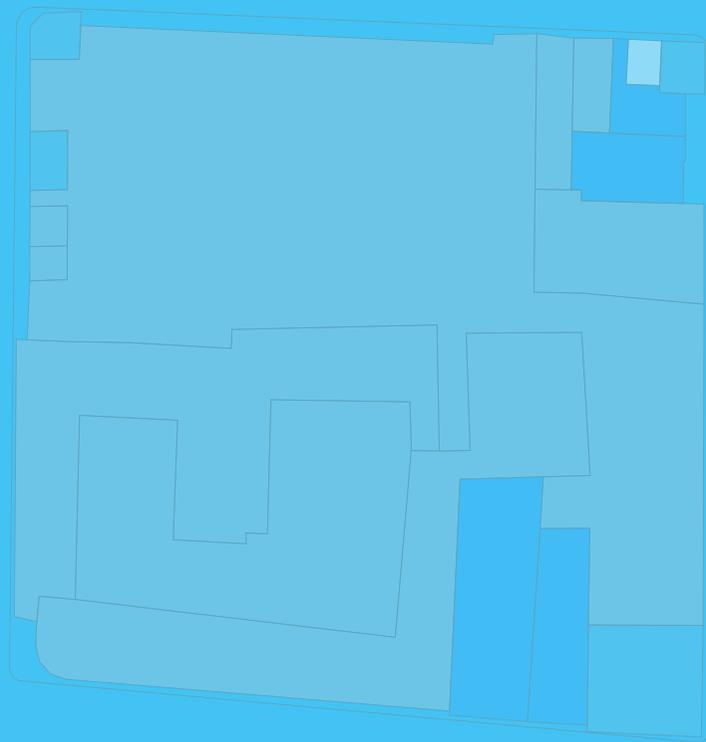
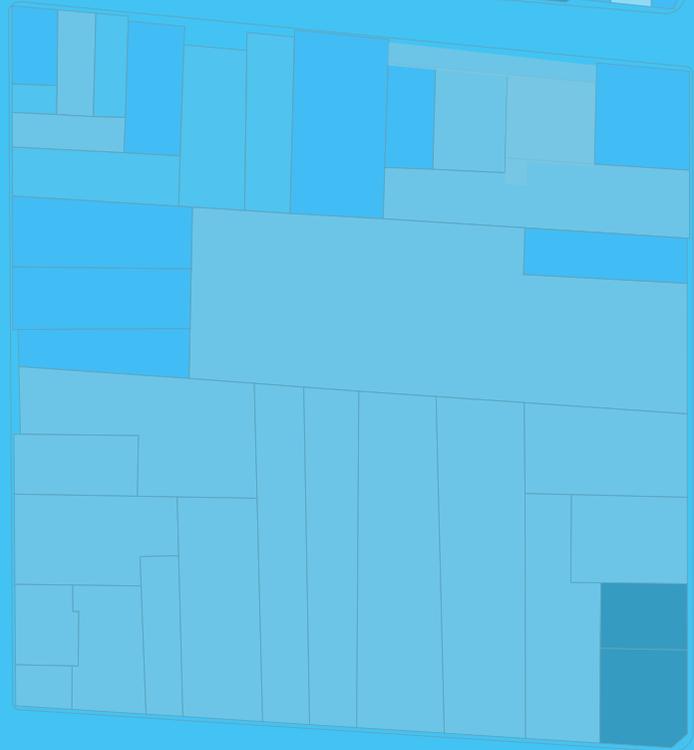
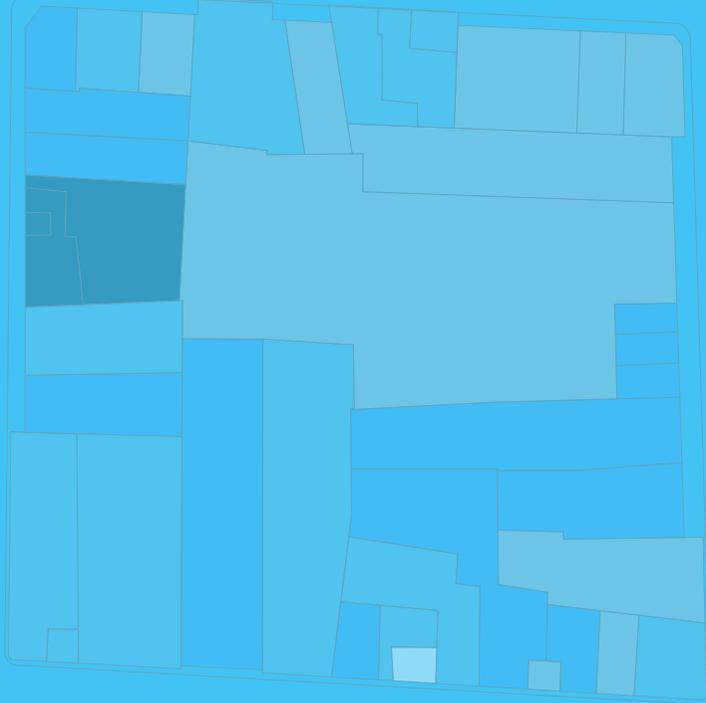
- Sustrato de suelo vegetal 0.20m
- Grava de canto rodado Φ 0.016-0.032m e= 0.06m
- Ladrillo tejuelo 0.04x0.14x0.28m
- Lámina asfáltica 3.2Kg/m²
- Razante mortero 1:3 0.025m
- Plancha de poliestireno de alta densidad e= 0.06m
- Perfil omega 0.062x0.025x0.0004m
- Plancha de gypsum 1.22x2.44x0.012m
- Horizontal marco de ventana cod. 2332 CEDAL
- Pisa vidrio cod. 1104 CEDAL
- Vidrio laminado e=0.008m
- Bloque de pomes 0.20x0.30x0.40m
- Mortero cemento-arena 1:2 0.01m



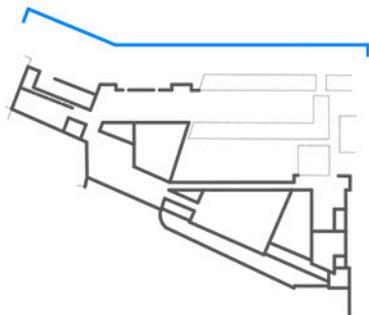
Detalle 3 Cubierta verde
ESCALA 1:30



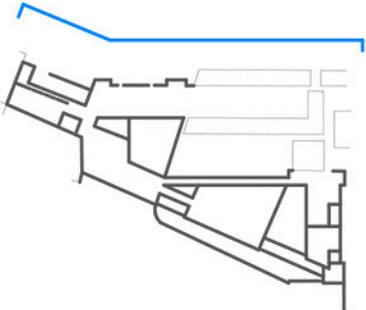
Axonometría D.3
ESCALA 1:50



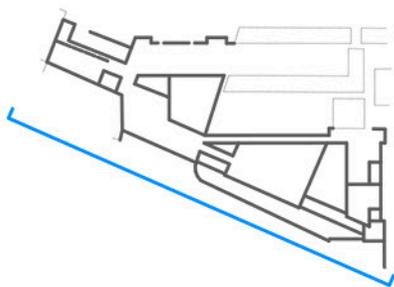
Elevación Frontal con entorno



Desde la calle Mariscal Sucre



Elevación Posterior





IMG 45
VISTA HACIA EL PROYECTO DESDE LA CALLE P. CORDOVA





IMG 46
VISTA HACIA EL PROYECTO DESDE LA CALLE MARISCAL SUCRE



IMG 47
VISTA HACIA EL PROYECTO DESDE LA PLAZA MIGUEL LEÓN



CONCLUSIONES

1- La **aplicación del presente documento** servirá para la implantación de los parqueaderos tipo y como indicador de la tendencia de crecimiento de la necesidad de lugares para estacionar y por ende las posibles acciones a tomar por parte de las autoridades.

2- Los **G.A.D. Municipales** deberán tomar en cuenta la planificación de parqueaderos de borde, la planificación del espacio público y la peatonización de las vías dentro de un mismo análisis. Prohibir el parqueo en ciertas vías para aprovechar el espacio para la ampliación de las veredas, de tal manera que dichos espacios sean mas amigables para el peatón.

3- Con el **emplazamiento** de un **Parqueadero de Borde** en el sector de San Sebastián se puede comprobar que reduce una parte el congestionamiento vehicular que se produce en el Centro Histórico.



4- En el proyecto planteado se diseñan **terrazas-miradores** que son accesibles para los usuarios, en donde se crean espacios de estancia y se puede apreciar las cubiertas y cúpulas de las iglesias, en general gran parte de la ciudad. [109](#)

5- Al **proponer varios espacios complementarios** como: Salas de exposiciones, galerías, venta de recuerdos, auditorio y espacio público, estos generan varias actividades en el día y en la noche y hace que las personas se sientan seguras de utilizar dicho equipamiento.



FUENTES

BIBLIOGRAFÍA
WEBGRAFÍA
CRÉDITOS DE IMÁGENES

Valdés, A. (2008). Ingeniería de tráfico. Madrid: Bellisco editores.

Andrade, E. (2013). Historia del estacionamiento. Bogotá: UNEA.

Sert, J., & Léger, F., & Giedion, S. (1943). Nueve puntos sobre la monumentalidad.

PMEP, C. (2015). Plan de Movilidad y Espacios Públicos. Cuenca.

PMUS, G. (2012). Plan de Movilidad Urbana Sostenible. Granada.

Gibson, J., & Santana, A. (2008). Predicción de la demanda de estacionamiento en un área. Santiago de Chile: Universidad de Chile.

Girardotti, L. (2001). Demanda de transporte dirigida a redes. Buenos Aires: UBA.

Lynch, K. (2011). La imagen de la ciudad. En L. Moya, La práctica del urbanismo (págs. 56-71). México: Vega.

Ortuzar, J., & Willunsem, L. (2013). Modelos de transporte. Cantabria: Universidad de Cantabria.

Gehl, J. (2014). Ciudades para la gente. Buenos Aires: Infinito.

Rogers, R. (1995). Ciudades para un pequeño planeta. Barcelona: Gustavo Gili.

Pérez, E., & Ramos, D. (2007). Oferta y demanda de parqueos en el Centro Histórico de la ciudad de Cartagena de Indias D.T. y zona centro, comprendida por el parque de La Marina, la Avenida Venezuela y la Avenida Carlos Escallón. Cartagena de Indias: Universidad de Cartagena.

- Carión, F. (20 de Septiembre de 2004). Los centros históricos en la era digital. Iconos. Revista de Ciencias Sociales (20). Recuperado el 7 de Diciembre de 2019 de: <http://www.redalyc.org/articulo.oa?id=50902004>
- Philibert, E. (2006). Connectivity-Oriented urban projects. (Repositorio de tesis doctoral). Recuperado el 7 de Diciembre de 2019 de: <https://repository.tudelft.nl/islandora/object/uuid%3A95545026-c11b-473b-983a-bfa28fa0cbc7>
- Rojas, E; Rodríguez, E; Wegelin, E. (2004) Volver al Centro. La recuperación de áreas urbanas centrales. New York: Banco Interamericano de Desarrollo. Recuperado el 7 de Diciembre de 2019 de: <https://biblio.flacsoandes.edu.ec/catalog/resGet.php?resId=11205>
- Lira y Tuckerman – Arquitectos. (14 de Enero de 2010). Recuperado el 20 Diciembre de 2019, de: <https://www.plataformaarquitectura.cl/cl/02-35363/patio-bellavista-segunda-etapa-plan-3-arquitectos>
- ARQA – Internacional. (29 de Junio de 2018). Recuperado el 10 Enero de 2020, de: <https://arqa.com/arquitectura/el-nogal.html>
- Definición ABC. (26 de Agosto de 2007). Recuperado el 15 Enero de 2020, de: <http://www.definicionabc.com/general/estacionamiento.php>
- Arqhys – Arquitectura. (07 de Marzo de 2011). Recuperado el 15 Enero de 2020, de: <https://www.arqhys.com/construccion/estacionamientos-oferta.html>
- Prado, A. (02 de Junio de 2014). Recuperado el 18 Enero de 2020, de: <http://www.buenastareas.com/ensayos/Viaducto/53329784.html>
- García, A. (19 de Agosto de 2015). Recuperado el 18 Enero de 2020, de: <http://www.arqhys.com/construccion/estacionamientos-lotes.html>
- Cuevas, M; Hernández, O; Garnica, R. Modelo de Accesibilidad Peatonal (MAP). Índice de accesibilidad peatonal a escala barrial. Recuperado el 25 Enero de 2020 de: <https://www.redalyc.org/pdf/748/74830874004.pdf>
- Harrouk, C. (09 de Enero de 2020). Recuperado el 25 Enero de 2020, de: <https://www.plataformaarquitectura.cl/cl/tag/estacionamiento>
- Landon, R. (01 de noviembre de 2013). Recuperado el 12 Febrero de 2020, de: <https://www.archdaily.com/444881/museu-brasileiro-de-eshttps://smallseotools.com/es/plagiarism-checker/>

IMG 1 CIUDAD DE CUENCA

DIARIO EL MERCURIO

IMG 2 CIUDAD DE BOGOTÁ

EL TELÉGRAFO

IMG 3 SUBIDA DEL VADO

MARCO PINTADO

IMG 4 PRIMER VEHÍCULO A COMBUSTIÓN

EL TELÉGRAFO

IMG 5 CENTRO HISTÓRICO DE CUENCA

PLAN DE MOVILIDAD DE CUENCA 2015-2025

IMG 6 PLAZA SAN FRANCISCO

PORTAL DE FOTOS ANTIGUAS DE CUENCA

IMG 7 PARQUEADERO PÚBLICO 24 DE MAYO

DIARIO EL TIEMPO

IMG 8 PARQUEADEROS EN LA CALLE LARGA

MARCO PINTADO

IMG 9 PARQUEADERO TOSI

MARCO PINTADO

IMG 10 ESTACIONAMIENTO TARIFADO

MARCO PINTADO

IMG 11 ESTACIONAMIENTO TARIFADO

MARCO PINTADO

IMG 12 PARQUEADEROS 10 DE AGOSTO

MARCO PINTADO

IMG 13 PARK CUENCA

MARCO PINTADO

IMG 14 PARQUEADERO PARQUE DE LA MADRE

MARCO PINTADO

IMG 15 PARQUEADERO PORTAL ARTESANAL

MARCO PINTADO

IMG 16 CORTE LONGITUDINAL

OPEN PLATFORM

IMG 17 GIMNASIO

OPEN PLATFORM

IMG 18 CAFETERÍA

OPEN PLATFORM

IMG 19 CORTE TRANSVERSAL

LIRA Y TUCKERMAN ARQUITECTOS

IMG 20 PARQUEADERO INTERIOR

LIRA Y TUCKERMAN ARQUITECTOS

IMG 21 VISTA DESDE EL RÍO TOMEBAMBA

SURREAL ESTUDIO

IMG 22 VISTA AÉREA

SURREAL ESTUDIO

IMG 23 VISTA FRONTAL

SURREAL ESTUDIO

IMG 24 VISTA TRANSVERSAL

PAULO MENDEZ DA ROCHA

IMG 25 VISTA FRONTAL

PAULO MENDEZ DA ROCHA

IMG 26 EMPLAZAMIENTO UCA

JAVIER DURÁN AGUILAR

IMG 27 RECORRIDO TRANSPORTE URBANO

MARCO PINTADO

IMG 28 VISTA AÉREA HACIA EL PROYECTO

MARCO PINTADO

IMG 29 INGRESO AL PARQUEADERO

RODRIGO MASACHE

IMG 30 RAMPA DE ACCESO VEHÍCULAR

RODRIGO MASACHE

IMG 31 VESTÍBULO INTERIOR

RODRIGO MASACHE

IMG 32 VISTA DESDE EL JARDÍN M.AM.

RODRIGO MASACHE

IMG 33 GALERÍA

RODRIGO MASACHE

IMG 34 TERRAZA VERDE

RODRIGO MASACHE

IMG 35 VISTA HACIA EL SUR

RODRIGO MASACHE

IMG 36 VISTA HACIA EL NOROESTE

RODRIGO MASACHE

IMG 37 VISTA COMERCIOS / SOUVENIRS

RODRIGO MASACHE

IMG 38 VISTA PORTALES

RODRIGO MASACHE

IMG 39 SALIDA POSTERIOR M.A.M.

RODRIGO MASACHE

IMG 40 ESPACIO PÚBLICO

RODRIGO MASACHE

IMG 41 INGRESO AL PARQUEADERO DESDE DE LA CALLE P.CÓRDOVA

RODRIGO MASACHE

IMG 42 VISTA INTERIOR DE LOS PARQUEADEROS

RODRIGO MASACHE

IMG 43 VISTA DE CAMBIO DE GIRO

RODRIGO MASACHE

IMG 44 SALIDA DEL PARQUEADERO

RODRIGO MASACHE

IMG 45 VISTA HACIA EL PROYECTO DESDE LA CALLE P. CÓRDOVA

RODRIGO MASACHE

IMG 46 VISTA HACIA EL PROYECTO DESDE LA CALLE MARISCAL SUCRE

RODRIGO MASACHE

IMG 47 VISTA HACIA EL PROYECTO DESDE LA PLAZA MIGUEL LEÓN

RODRIGO MASACHE

IMG 48 ABSTARCT

DEPARTAMENTO DE IDIOMAS UDA

IMG 49 PLANTA DEL C.E.I. ANTONIO BORRERO

AUTORIDADES C.E.I.

ANEXOS

ABSTRACT
DIBUJO DEL C.E.I. ANTONIO BORRERO

Title of the project Reactivation of the San Sebastián sector through a curb parking lot and multifunctional spaces complementary to the Museum of Modern Art.

Project subtitle

Summary:

The present project involves an important property in the San Sebastián neighborhood, located to the southwest of the Historic Center of the City of Cuenca. Its objective is multipurpose. It proposes a curb parking lot as the main project that articulates complementary spaces to the Museum of Modern Art such as exhibition rooms, galleries, souvenir sales, auditorium, which aim to provide day and night activities where the pedestrian is the protagonist, thus discouraging vehicle entry to the historic center with a new mobility model.

Keywords

parking lot, squares, vehicle, mobility, transport, auditorium, viewpoint, road, traffic, public space.

Student Pintado Dután Marco Vinicio

C.I. 0104625371

Código: 75378

Director Pedro Espinosa

Codirector:

IMG 48
ABSTARCT

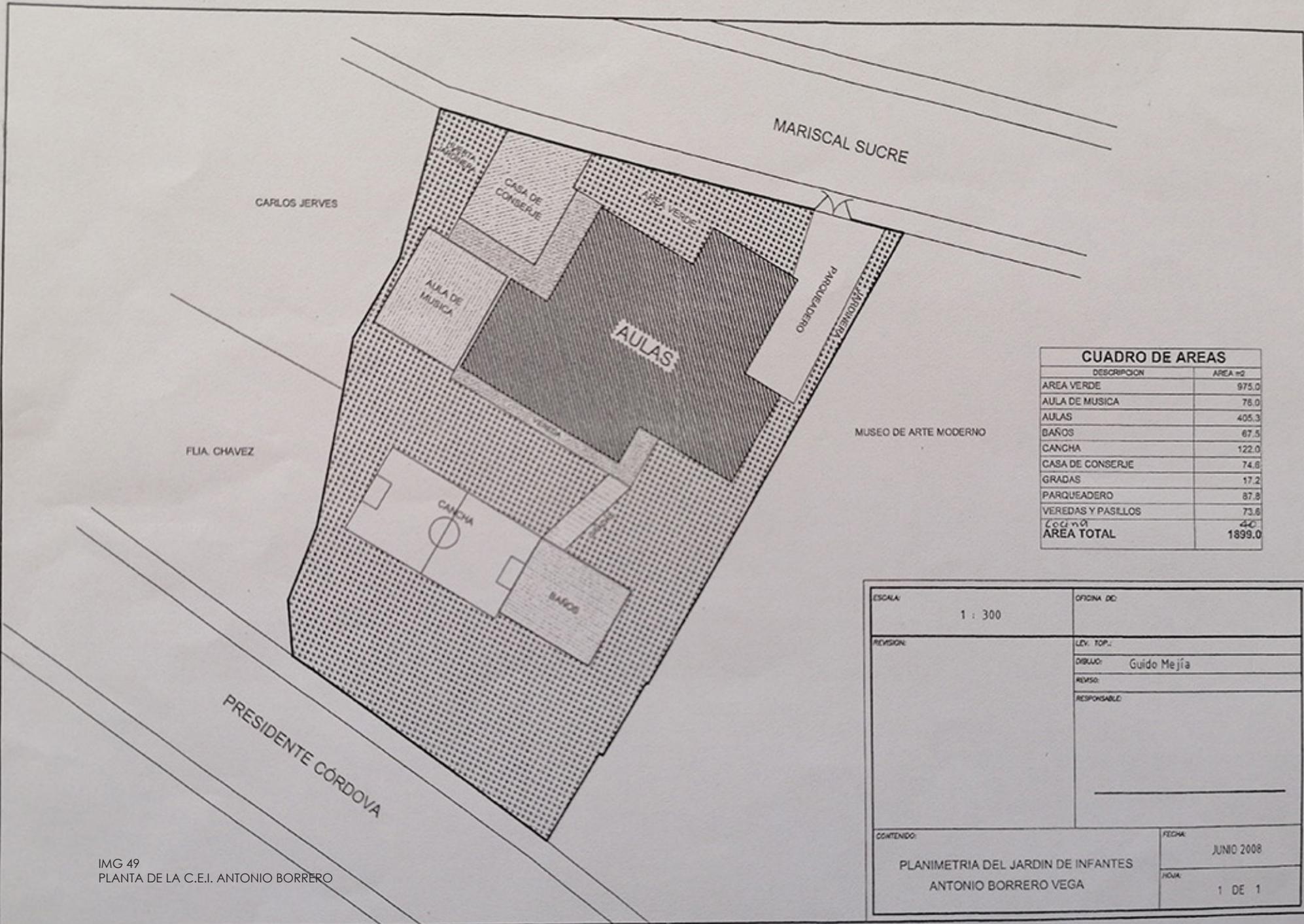
Para uso del Departamento de Idiomas >>>

Revisor: Valdiviezo Ramirez Esteban



Nº. Cédula Identidad

0102798261



CUADRO DE AREAS	
DESCRIPCION	AREA m2
AREA VERDE	975.0
AULA DE MUSICA	76.0
AULAS	405.3
BAÑOS	67.5
CANCHA	122.0
CASA DE CONSERJE	74.6
GRADAS	17.2
PARQUEADERO	87.8
VEREDAS Y PASILLOS	73.6
Cocina	40.0
AREA TOTAL	1899.0

ESCALA: 1 : 300	ORIGEN DE: LEV. TOP.:
REVISION:	DIBUJO: Guido Mejía
	REMSO:
	RESPONSABLE:
CONTENIDO: PLANIMETRIA DEL JARDIN DE INFANTES ANTONIO BORRERO VEGA	FECHA: JUNIO 2008
	HOJA: 1 DE 1

IMG 49
PLANTA DE LA C.E.I. ANTONIO BORRERO



Universidad del Azuay
Facultad de Diseño, Arquitectura y Arte





Escuela de Arquitectura
Proyecto Final de Carrera previo a la
obtención del título de Arquitectura

Reactivación del sector San Sebastián

Autores: Valentina Briones, Alejandro Campos
Samantha Carrión, Diana Galán -
Pamela Vega y Marco Pintado

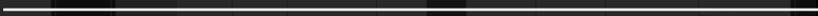
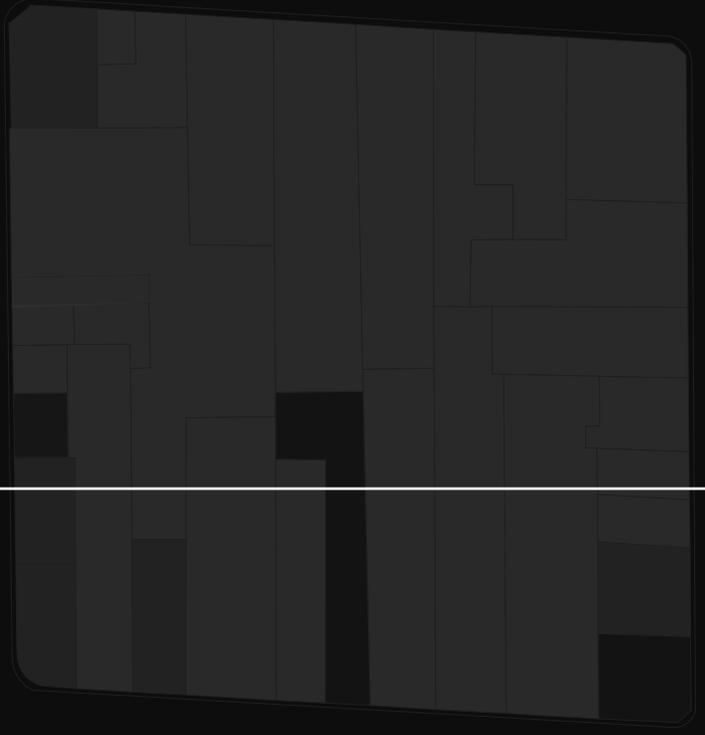
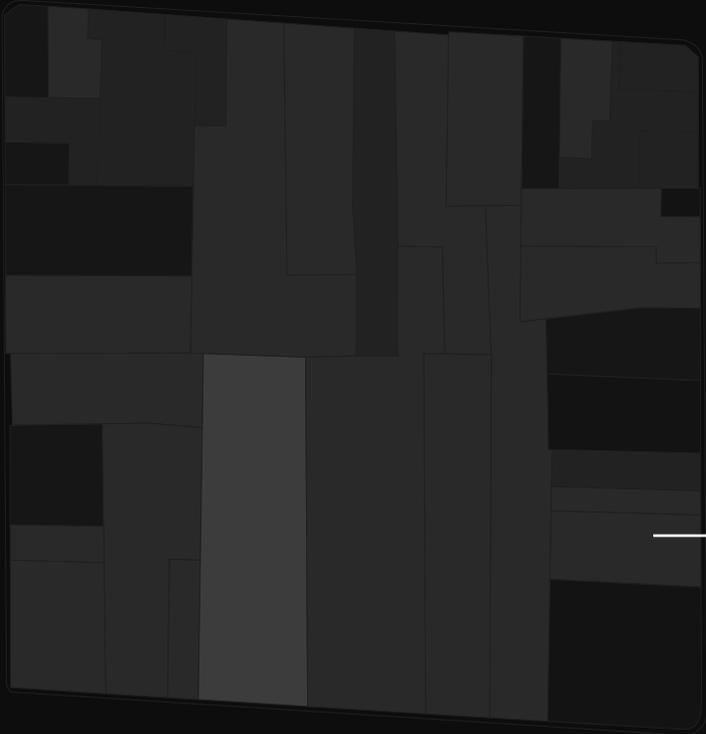
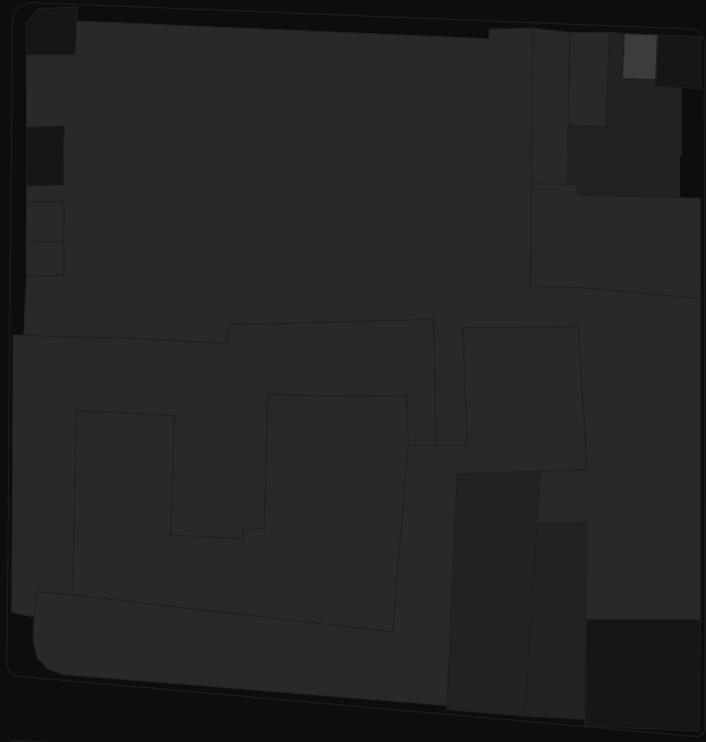
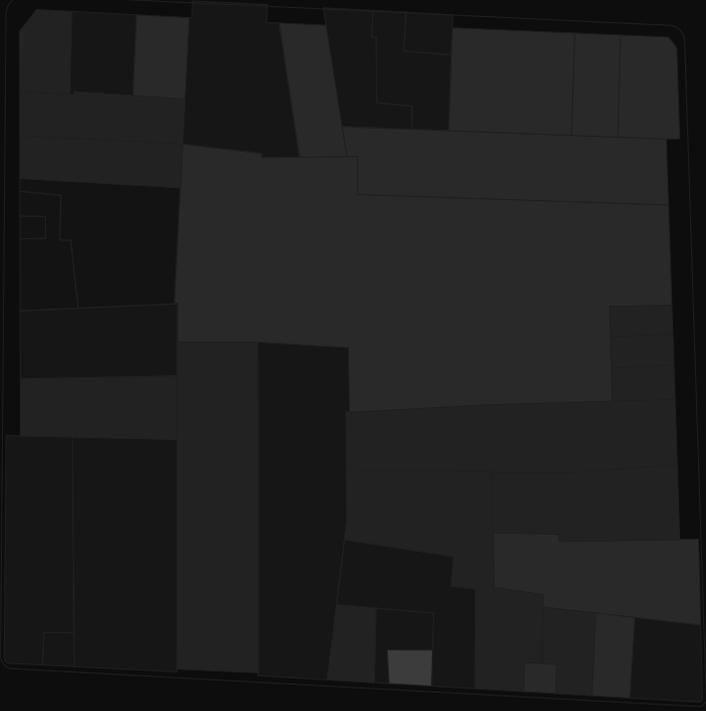
Directores: Arqs. Pedro Espinosa, Santiago Vanegas,
Alejandro Vanegas

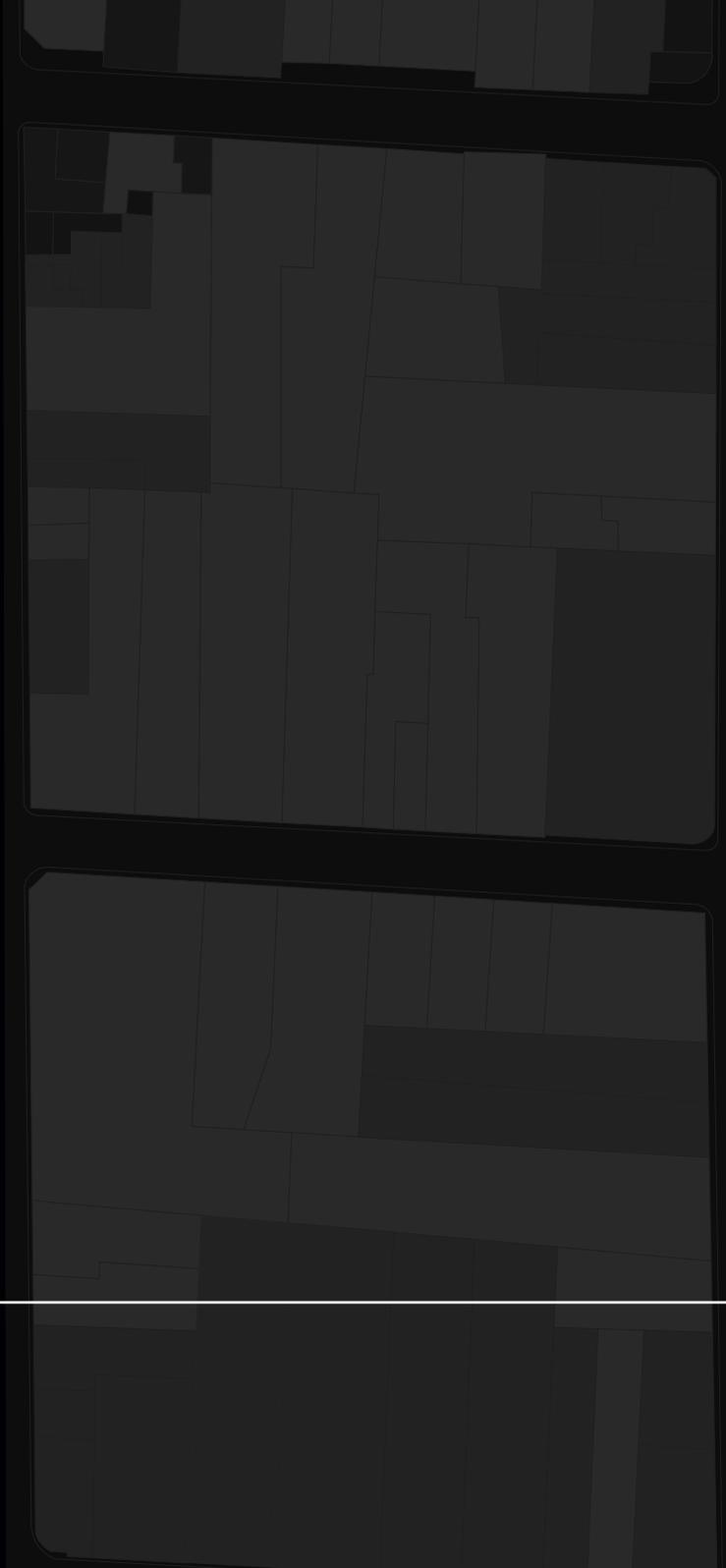
Cuenca - Ecuador

2020

ÍNDICE DE CONTENIDO

0. ANTECEDENTES	123	2.4 Ciudad caminable	150
0.1 Problemática del sector	125	2.5 Intervención nueva en contexto histórico	152
0.2 Historia	127	3. ESTRATEGIAS DEL SECTOR 1	155
1. ANÁLISIS SECTORIAL	131	3.1 Ejes planteados	156
1.1 Análisis de la ciudad		3.2 Jerarquización vial	157
1.1.1 Áreas del Centro Histórico	132	3.3 Secciones viales 1	158
1.1.2 Relación con hitos, nodos y sendas	133	3.4 Problemática	161
1.1.3 Relación con el transporte público	134	3.5 Usos propuestos	162
1.1.4 Incidencia de planes existentes	135	3.6 Conexiones	163
1.2 Análisis del sector		4. NORMATIVA	165
1.2.1 Altura de las edificaciones 1	136	4.1 Normativa de manzana	167
1.2.2 Aspectos demográficos	137	4.2 Normativa de fachada	168
1.2.3 Elementos sobresalientes	138	4.3 Normativa de modelo de gestión	169
1.2.4 Espacio público vs. privado	140	5. RESULTADOS	171
1.2.5 Topografía	141	6. REFERENTES BIBLIOGRÁFICOS	175
2. MARCO CONCEPTUAL	143	7. DOCUMENTOS ADICIONALES	177
2.1 Volver al centro	144		
2.2 Incidencia de planes	146		
2.3 Conectividad urbana	148		





ANTECEDENTES



Imagen 1: Vista aérea del Centro Histórico de Cuenca
Fuente: Arq. José Maldonado

PROBLEMÁTICA DEL SECTOR

Actualmente una de las mayores problemáticas no solo de Cuenca, sino del resto de ciudades en el mundo, es el abandono de masas humanas de los centros hacia sus periferias causando el surgimiento de zonas inseguras e inactivas. En mucha de esta problemática tienen que ver los arquitectos y urbanistas que no han sabido crear espacios que respondan a las necesidades de la población y que los incentiven a quedarse, por esto, es necesario empezar a devolverle vitalidad a aquellos barrios que han perdido fortaleza como es el caso de San Sebastián.

Puntos conflictivos:

- Sector inactivo.
- Inseguridad.
- Abandono de comercios tradicionales.
- Baja densidad.
- Privilegio al vehículo.

Oportunidades:

- Límite del centro que posee una conexión con El Ejido.
- Posibilidad de abastecer la zona con usos gubernamentales.
- Edificaciones históricas importantes.
- Sector con diversidad de usos.
- Zona histórica en transición.
- Hitos arquitectónicos importantes.



*Match de Foot-boll, por los Clubs "3 de Noviembre" e "Independencia"
Novbre, 3 de 1916*

*COPASA
Serrana*

Imagen 2: Plaza de San Sebastián, 1916
Fuente: Instituto Nacional de Patrimonio Cultural

Barrio San Sebastián

San Sebastián pertenece a uno de los barrios más antiguos de Cuenca, ubicado en ese entonces (mediados del siglo XVI) en la periferia, además de ser la salida y principal conexión con la costa y algunos poblados del occidente de la ciudad. Se formó como resultado del trazado primitivo de Cuenca. Estos antecedentes marcaron el rumbo del barrio, con actividades que traerían un gran progreso económico tanto del sector como de toda la región. Un hecho importante que marcó a San Sebastián fue el desalojo de indígenas del centro de la ciudad, a quienes los reubicaron en pequeños núcleos alrededor de la misma como: San Blas y San Sebastián, razón por la cual se los conocía como barrios de indios.

El Barrio se dividió en cuatro sectores, el núcleo cen-

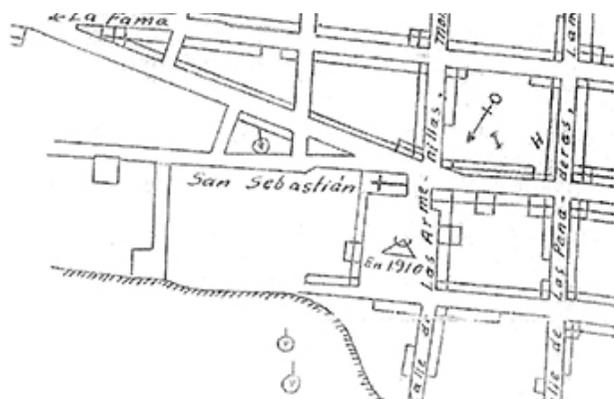


Imagen 3: Plano del barrio de San Sebastián

Fuente: Planos e imágenes de Cuenca. (Cuenca, 2008, p.127)

tral, en donde las edificaciones se ubican alrededor de la plaza y la iglesia principal, el sector norte conocido como Turubamba, Tandacatu o Corazón de Jesús ubicado en las inmediaciones de la acequia y el puesto El Tejar, que a pesar de situarse fuera de la zona se la consideraba como dentro de la parroquia de San Sebastián. El núcleo central, contiene la iglesia que en un inicio solamente se trataba de una ermita y se fue desarrollando hasta llegar a su estado actual, también contiene la plaza principal llamada inicialmente como plazoleta Miguel León en donde se realizaban diferentes eventos sociales de tipo cultural, religioso, deportivo y comercial como: corridas de toros o mercados de venta y trueque.

Por otro lado, la conexión que tenía con Naranjal se convirtió en una vía influyente para el intercambio y venta de productos como la cascarilla y sus deriva-



Imagen 4: Embarque de sombreros de paja toquilla

Fuente: Instituto Nacional de Patrimonio Cultural, "Fotografía patrimonial"

HISTORIA

dos, la cual fue una de las principales fuentes comerciales para Cuenca, también se transportaban productos artesanales, los mismos que se elaboraban en el sector, por la cercanía de minas de arcilla y caolín además de la presencia de indígenas que realizaban este tipo de oficios.

Entre las labores más recurrentes se encuentran pintores, curtidores, carpinteros, zurradores, zapateros, silleros, barberos, bataneros, alfareros, elaboración de ollas y tejas de barro, producción de sombreros y productos con paja toquilla, considerando a San Sebastián desde sus inicios como el sector más propicio para la instalación de talleres y hornos. Sin embargo, esta conexión a más de ser utilizada como vía comercial, también este intercambio traía consigo enfermedades como la malaria y fiebre tifoidea afectando a más del 20% de la población.



Imagen 5: Parque Miguel León 1915

Fuente: INPC 1915

El transporte comercial era realizado principalmente por los indígenas, quienes llevaban y traían mercancía a pie, duro trayecto que duraba aproximadamente siete días de viaje, lo que ocasionaba fuerte cansancio y a veces dejaba muertes en su camino. Una de las primeras construcciones realizadas para recibir esporádicamente a comerciantes y viajeros como tambo o lugar de descanso, fué "La Casa de las Posadas" construida a finales del siglo XVII, es uno de los pocos ejemplos de arquitectura colonial de Cuenca que sigue aún en pie y representa la forma significativa de vida en San Sebastián, desde sus etapas constructivas, distribución de espacios y documentos acerca de sus habitantes.

Una de las razones por las cuales esta casa se ha preservado en el barrio, se deduce que son por razones de contexto económico y social de las centurias pre-



Imagen 6: Fachada de la Casa de las Posadas antes de la intervención
Fuente: Biblioteca Víctor Manuel Albornoz

cedentes, pues los inmuebles construidos antes del auge económico de finales del siglo XIX fueron edificadas de forma sencilla, en su mayoría de un solo piso, las mismas que se ampliaron y sustituyeron en el tiempo de acuerdo al poder adquisitivo de sus propietarios, a las normas descritas en aquella época y a la ubicación dentro de cada sector del barrio.

Para la construcción de las casas de la época se había planteado normativas, como la Ordenanza 115 de las Leyes de indias de 1573 que marcaron pautas para la configuración y construcción de sus viviendas, se especificó que "los pórticos serían construidos en las fachadas de todas las edificaciones que daban a la Plaza central y a las cuatro calles principales que llevaban a ella, esto para la conveniencia y protección de los negocios" (Tello, Tómmervakk, 2018, p.78).



Imagen 7: Fachada de la Casa de las Posadas después de la intervención.
Fuente: Pierre Jouan, 2017

Las construcciones a lo largo del período colonial se realizaban de una manera sencilla con métodos constructivos empleados principalmente por la población nativa antes de la fundación española. Estas consistían en paredes de adobe, bahareque o chamba, cubiertos por techos de paja. Con la llegada de los españoles se introducen nuevos conocimientos sobre materiales y técnicas constructivas como el barro cocido, ladrillos o la teja para sus cubiertas, de ahí la importancia de su extensa producción. Sin embargo, estos novedosos métodos tenían un elevado costo que no permitió generalizar su uso durante las primeras centurias de la vida colonial. No obstante, por el peligro de incendios que generaba el empleo de la paja y el valor y durabilidad que brindaban estos novedosos materiales la ciudad se empezó a llenar de viviendas con tales características que la representan en la actualidad (Tómmerbakk, 2018).



Imagen 8: Elaboración manual de una teja
Fuente: Andrés Sánchez Torres, 2017

El uso cada vez menos frecuente de la vía a Naranjal, que por mucho tiempo marcó a San Sebastián por su vínculo con la costa afectó el desarrollo comercial del sector y por ende a sus habitantes que en su mayoría se trataba de la clase trabajadora. Una de las causas más significativas para este abandono fué la ejecución del sistema ferroviario y nuevas vías de conexión en el liderazgo del presidente Eloy Alfaro. A pesar de que para ese entonces el barrio ya se encontraba urbanizado y en franco progreso económico, nombrado eje comercial de la calle Bolívar, estos cambios causaron su olvido además de que varias viviendas fueron sustituidas de manera paulatina por nuevos inmuebles con materiales y dimensiones modernas, lo que influyó en la lectura urbana del sector, además de la variación de usos por los cuales han pasado varias edificaciones que qué perduran en el tiempo.



Imagen 9: Galpón para secado de tejas
Fuente: Andrés Sánchez Torres, 2017

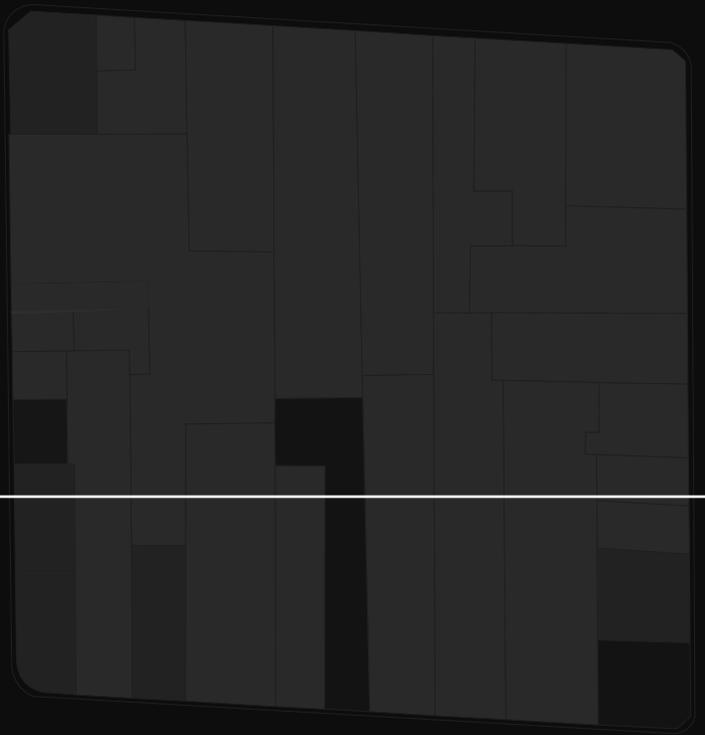
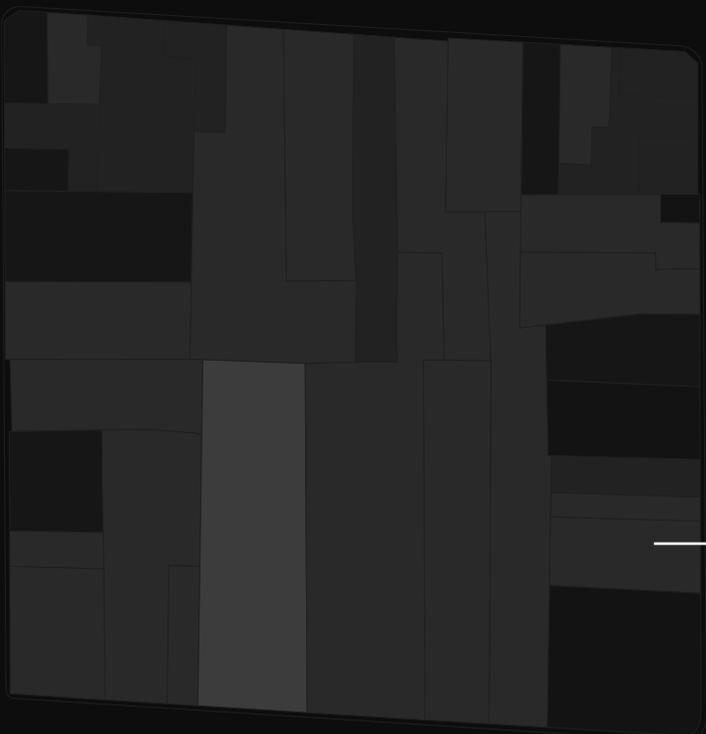
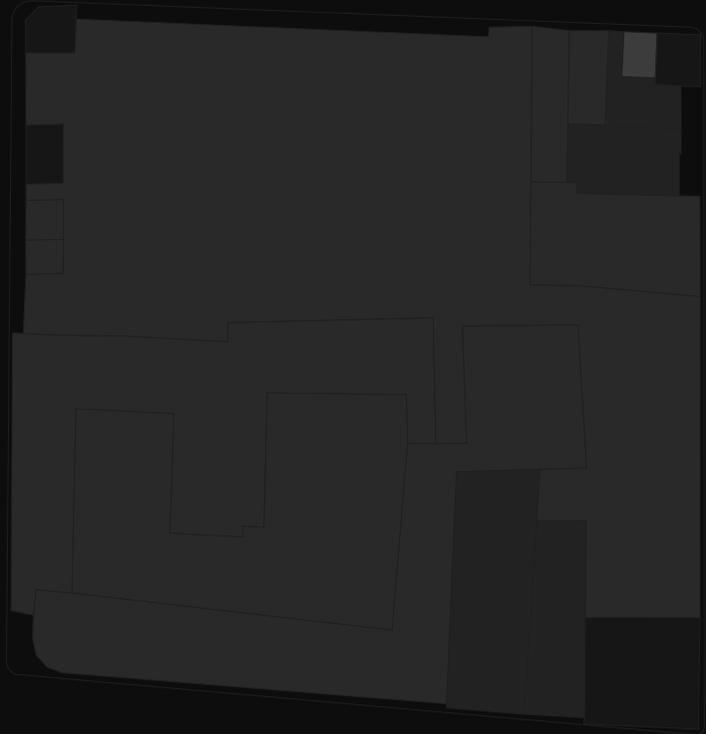
Uno de los ejemplos más notorios de esta situación es el Museo de Arte Moderno, el cual a en sus inicios fué construido como centro de rehabilitación conocido como la casa de la Temperancia, para personas con problemas de alcohol, problema social de la época de 1978. Tiempo después se dió una fuga masiva de los internos, posteriormente se traslada la cárcel de hombres, que por el espacio reducido se tuvieron que mudar a otro lugar, entonces la casa pasa a ser una escuela para niños huérfanos. Finalmente, se dió el abandono total del inmueble provocando un deterioro notable para lo cual un grupo de personas se une con el objetivo de restaurar esta edificación por medio de un plan de acción cívica y desde 1981 hasta la actualidad funciona el museo que contiene varias obras locales reconocidas.

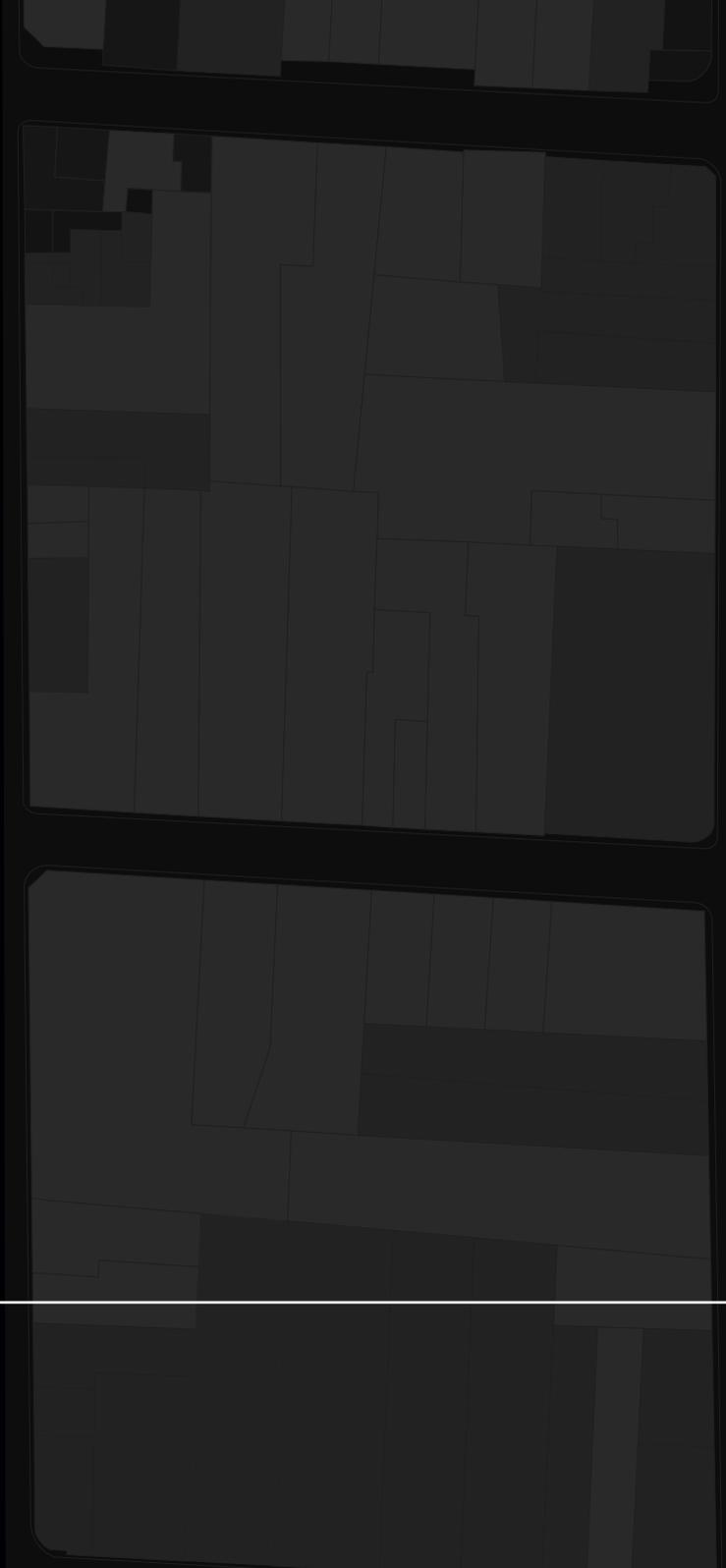


Imagen 10: Horno para cocción de ladrillos
Fuente: Andrés Sánchez Torres, 2017



Imagen 11: Estado actual iglesia
Fuente: Andrés Sánchez Torres, 2017





ANÁLISIS SECTORIAL

ANÁLISIS DE LA CIUDAD

Áreas del Centro Histórico

Límite centro histórico.....○

Área arqueológica.....○

Pumapungo
Todos Santos

El Ejido.....●

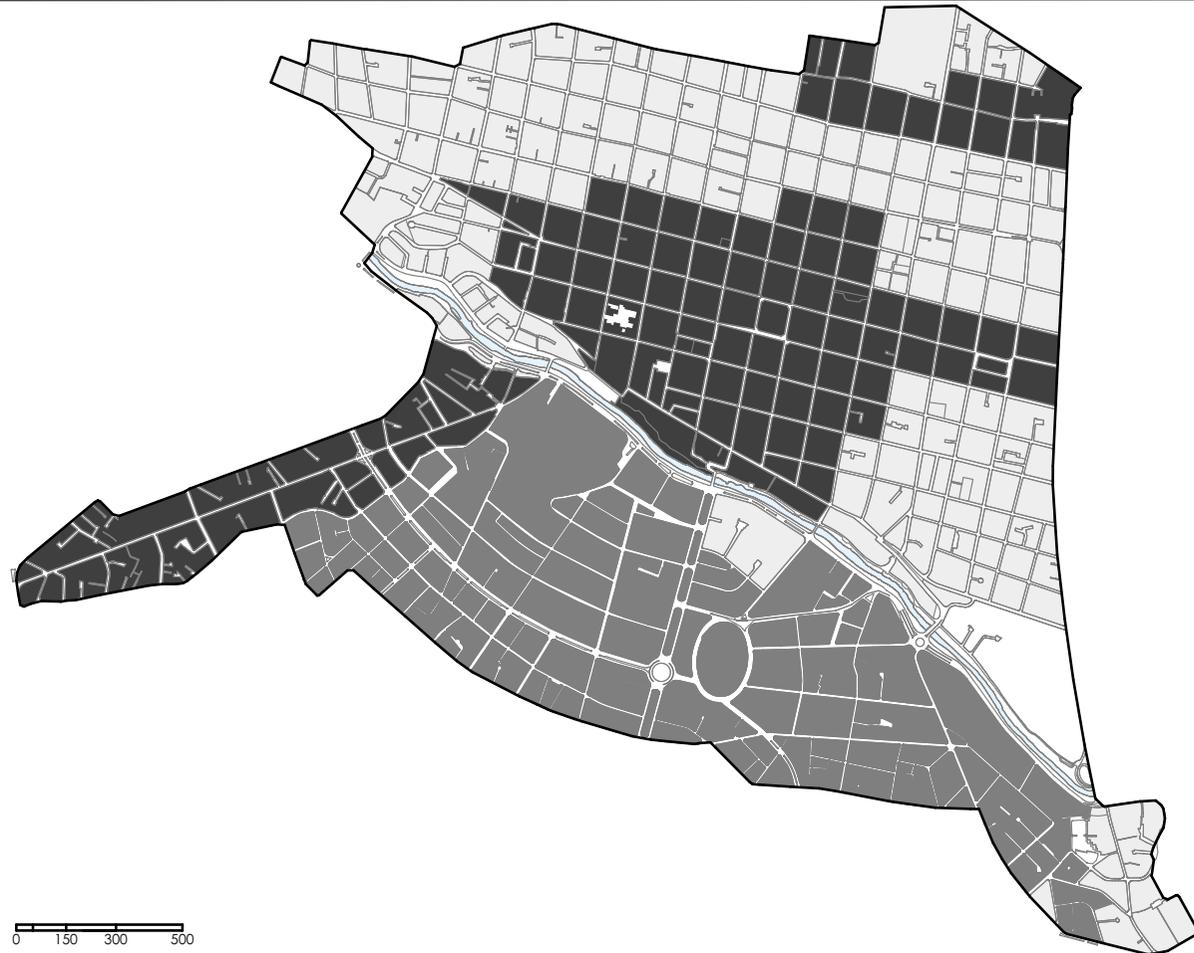
El área del Ejido es parte del centro histórico de Cuenca, considerada área de respeto

Área de respeto.....○

Es la zona intermedia entre área de primer orden y áreas cercanas al centro histórico

Área de primer orden.....●

Elementos de valor arquitectónico o histórico



0 150 300 500



Imagen 12: Áreas del Centro Histórico
Fuente: Análisis propio
Elaboración propia

Relación con hitos, nodos y sendas

- Área de influencia..... ○
- Rio Tomebamba..... ○
- Desarrollo social..... ●
- Educación..... ●
- Cultura..... ●
- Aprovisionamiento..... ●
- Salud..... ●
- Administración y gestión..... ●
- Áreas verdes y recreación..... ●

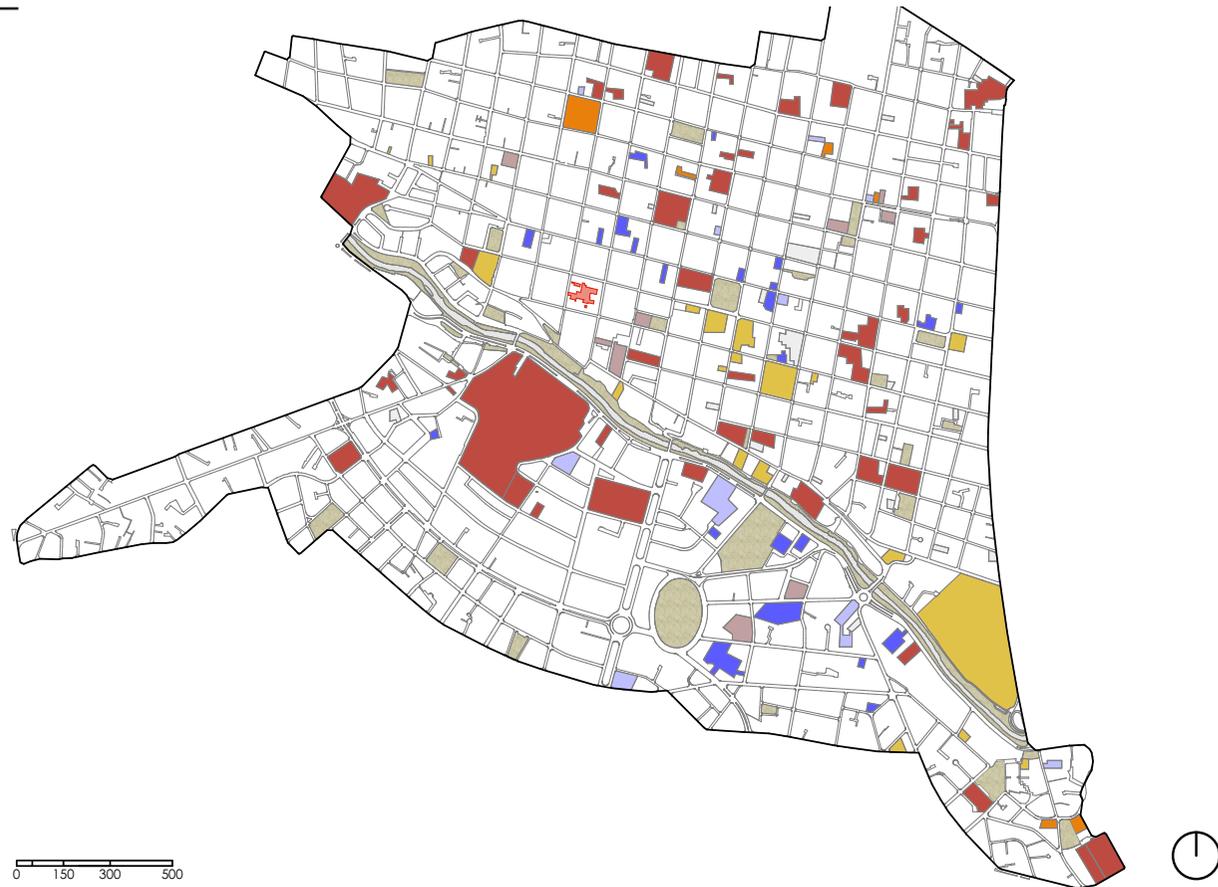


Imagen 13: Relación con hitos, nodos y sendas
 Fuente: Análisis propio
 Elaboración propia

Relación con el transporte público

- Límite área de influencia.....○
- Recorrido tranvía.....—●—
- Líneas de bus.....—●—
- Paradas tranvía.....●

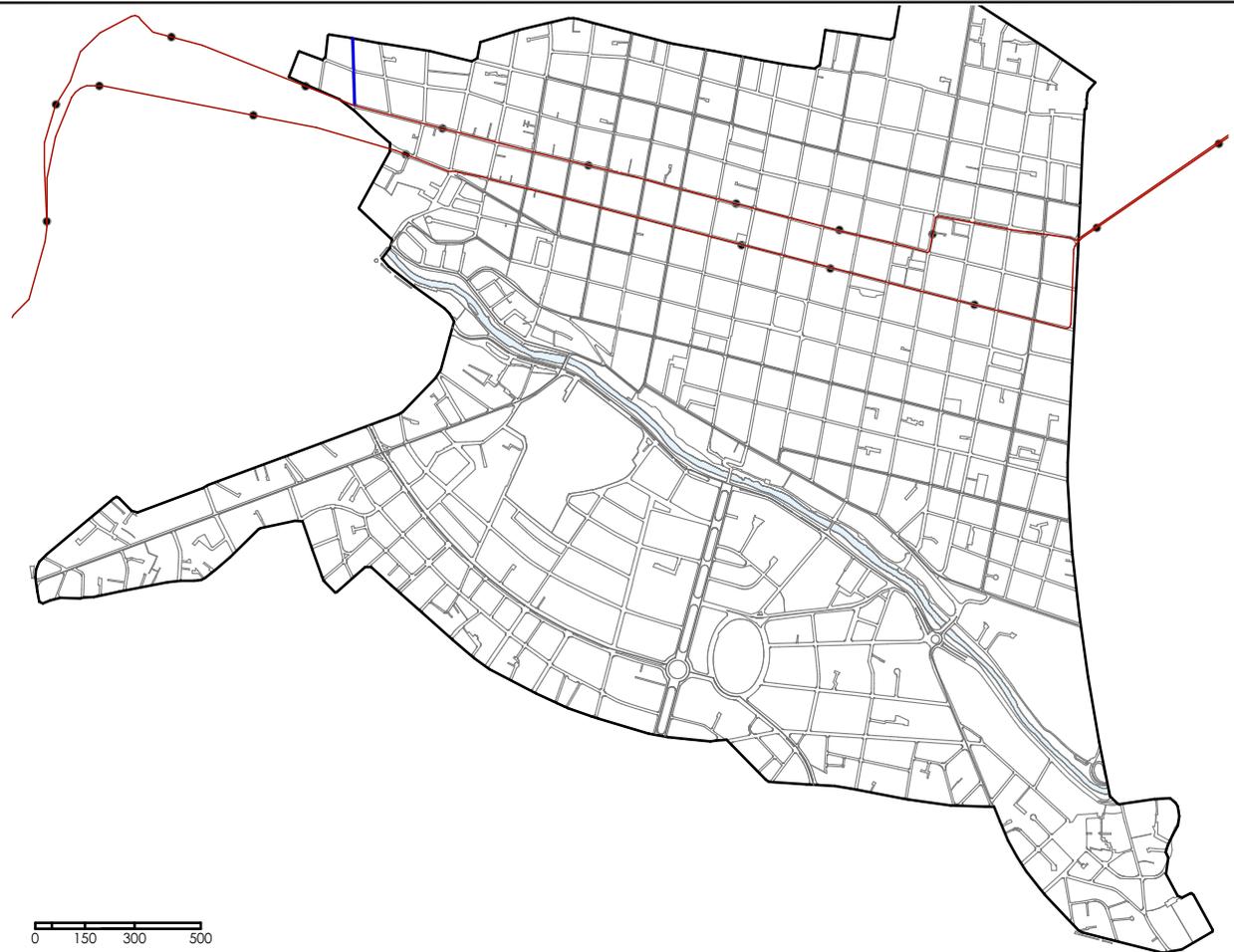


Imagen 14: Relación con el transporte público
 Fuente: Análisis propio
 Elaboración propia

Incidencia de planes existentes

Alternativas de localización de centros comunitarios del saber



Programa de recuperación y conservación de fachada



Fachadas en mal estado.....●

Mejoramiento de calzadas y aceras

Mediano plazo.....↘

Ciclovías.....↘

Plan de las Supermanzanas.....N

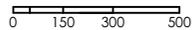


Imagen 15: Incidencia de planes
Fuente: Análisis propio
Elaboración propia



ANÁLISIS DEL SECTOR

Altura de las edificaciones 1

- Área de influencia..... ○
- 5 pisos..... ●
- 4 pisos..... ●
- 3 pisos..... ●
- 2 pisos..... ●
- 1 piso..... ●



Imagen 16: Altura de las edificaciones
 Fuente: Análisis propio
 Elaboración propia

Aspectos demográficos

Aspectos Demográficos

Densidad bruta: 3920 hab / 46.80 ha
 83.76 hab / ha
 Densidad neta: 3057 hab / 36.50 ha
 83.75 hab / ha

Densidad poblacional **hab/ha**

- 171 - 210 ●
- 131 - 170..... ●
- 91 - 130..... ●
- 55 - 90..... ●

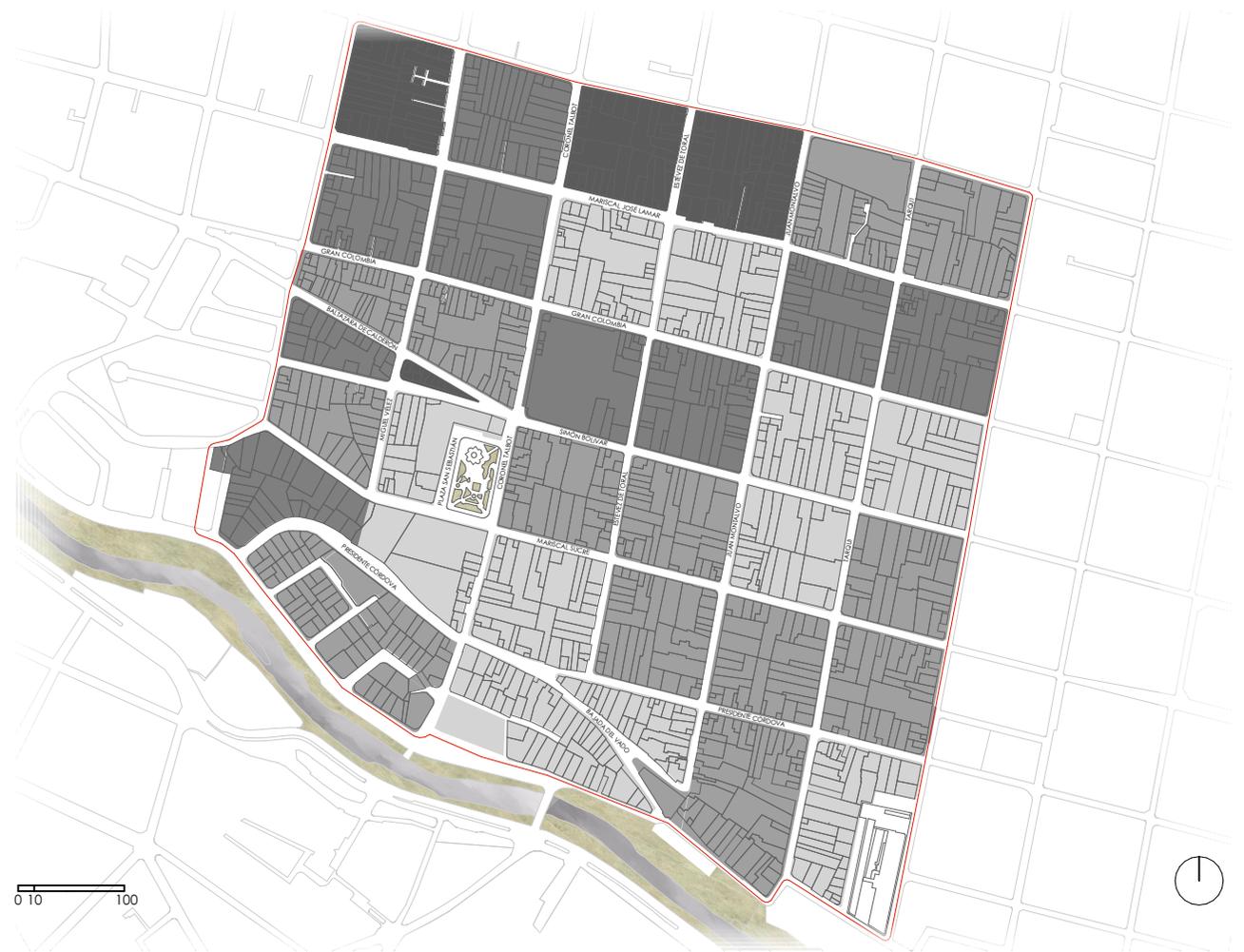


Imagen 17: Aspectos demográficos
 Fuente: Análisis propio
 Elaboración propia

Elementos sobresalientes 1

Museo de Arte Moderno.....	1
Templo de San Sebastián.....	2
Mercado 3 de Noviembre.....	3
Templo El Senáculo.....	4
La Cruz del Vado.....	5
Restaurante Magiare bene.....	6
Hostal Posada del Ángel	

Mapa de referencia



Imagen 18: Elementos sobresalientes 1
Fuente: Análisis propio
Elaboración propia



Elementos sobresalientes 2

Restaurante El Pedregal Azteca.....7
 El Café que te contó.....8
 El Café San Sebas..... 9
 Jodoco Cerveza artesal.....10

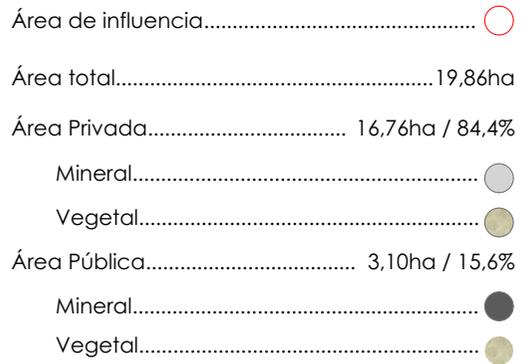
Mapa de referencia



Imagen 19: Elementos sobresalientes 2
 Fuente: Análisis propio
 Elaboración propia



Espacio público vs. privado



Nota: No se contabilizó el área de las calles.



Imagen 20: Espacio público vs. privado
 Fuente: Análisis propio
 Elaboración propia

Topografía

Simbología

2581.622	●
2567.410	●
2553.198	●
2538.987	●
2524.775	●

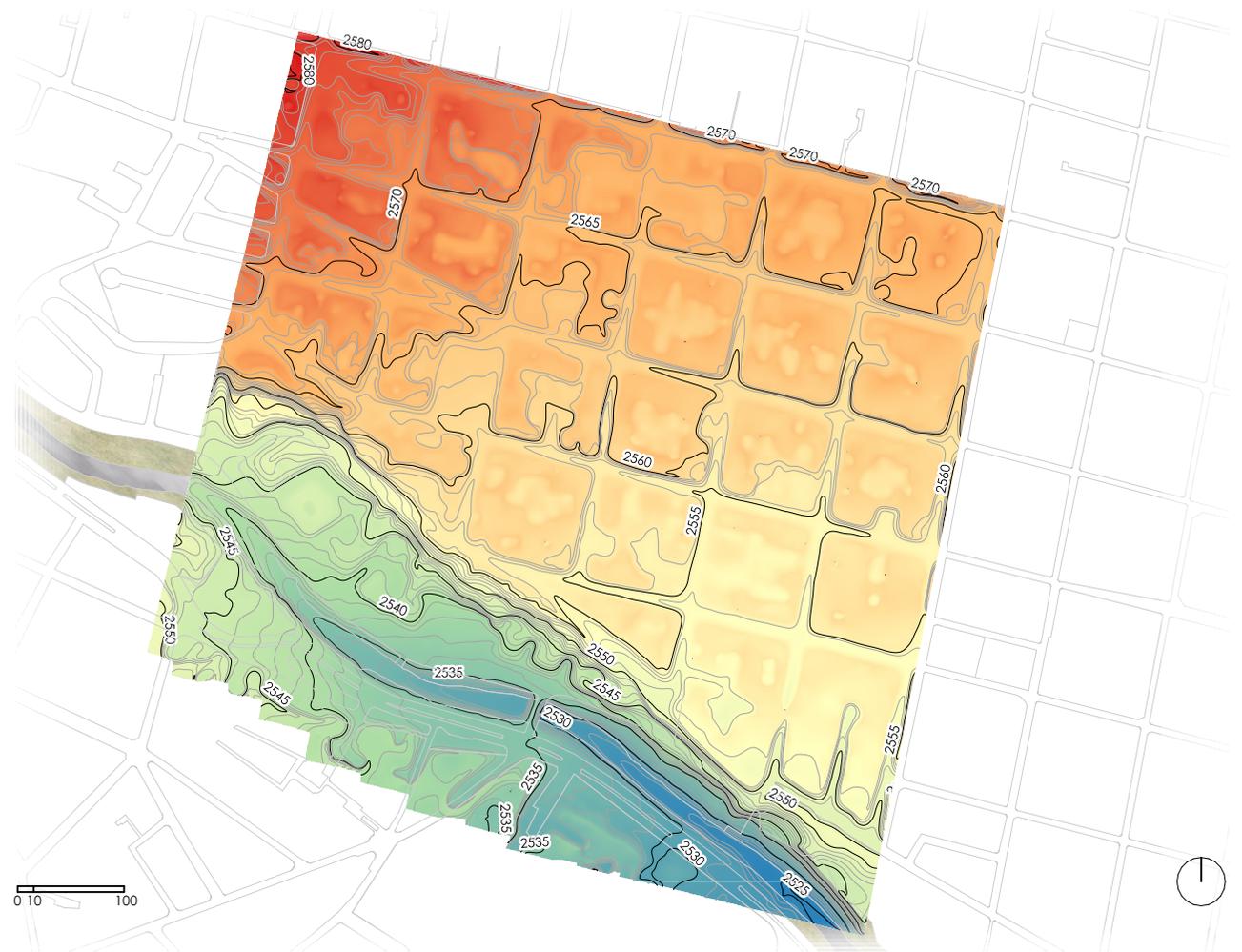
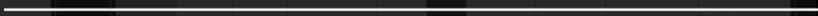
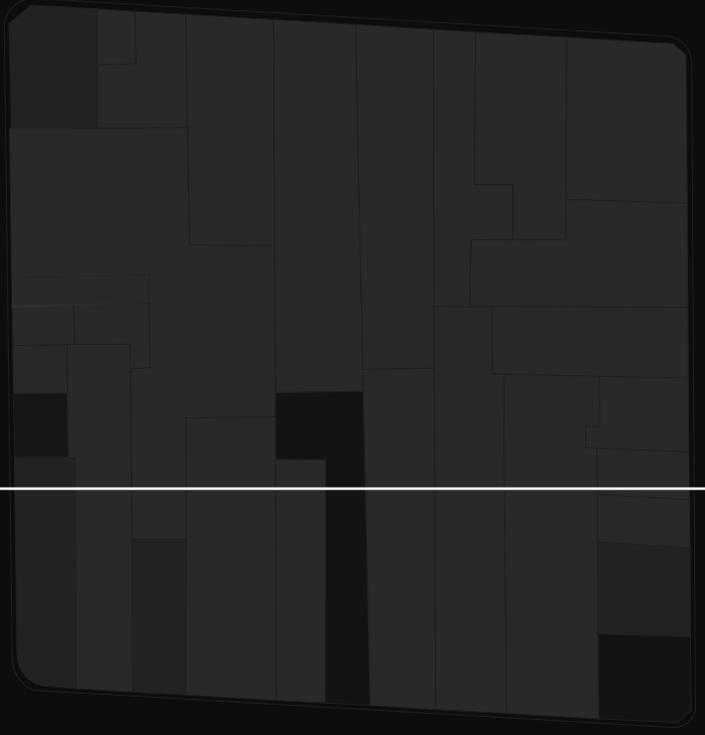
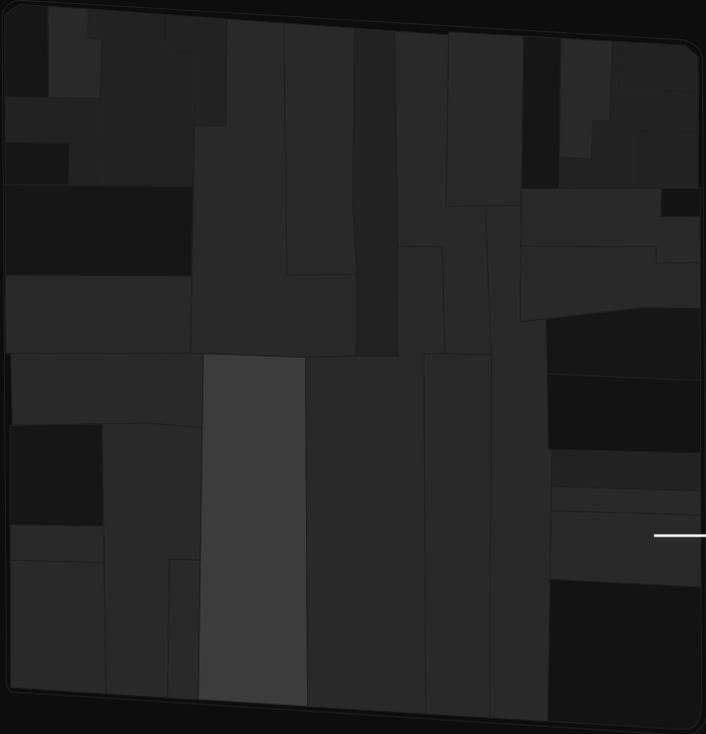
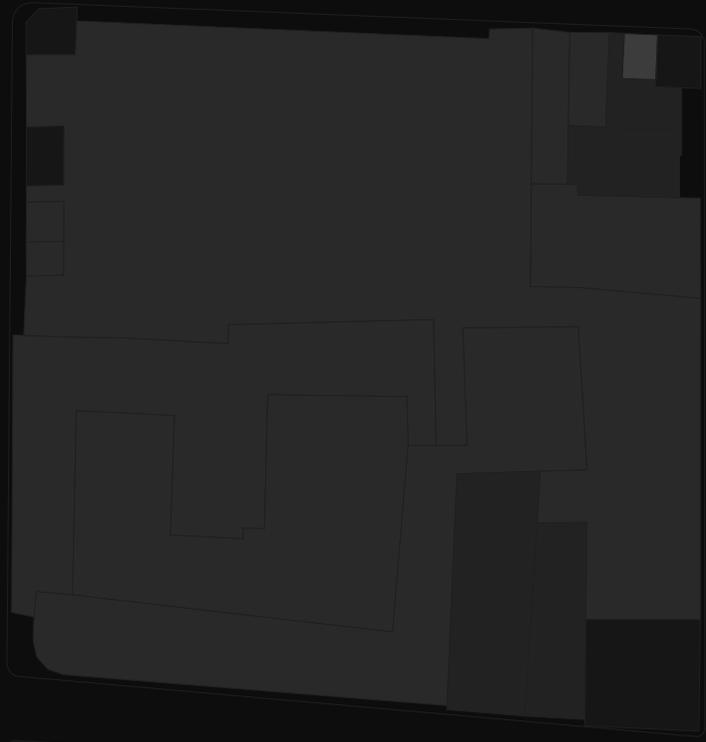
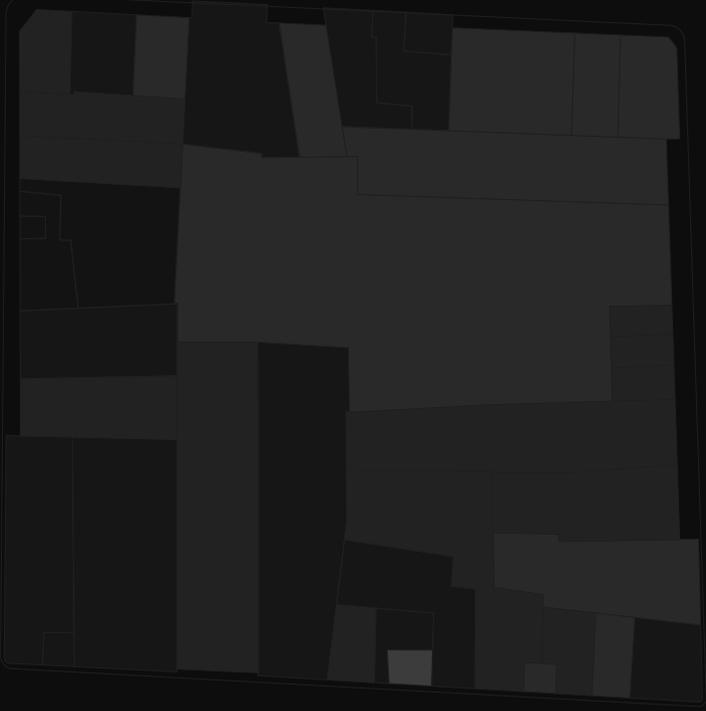
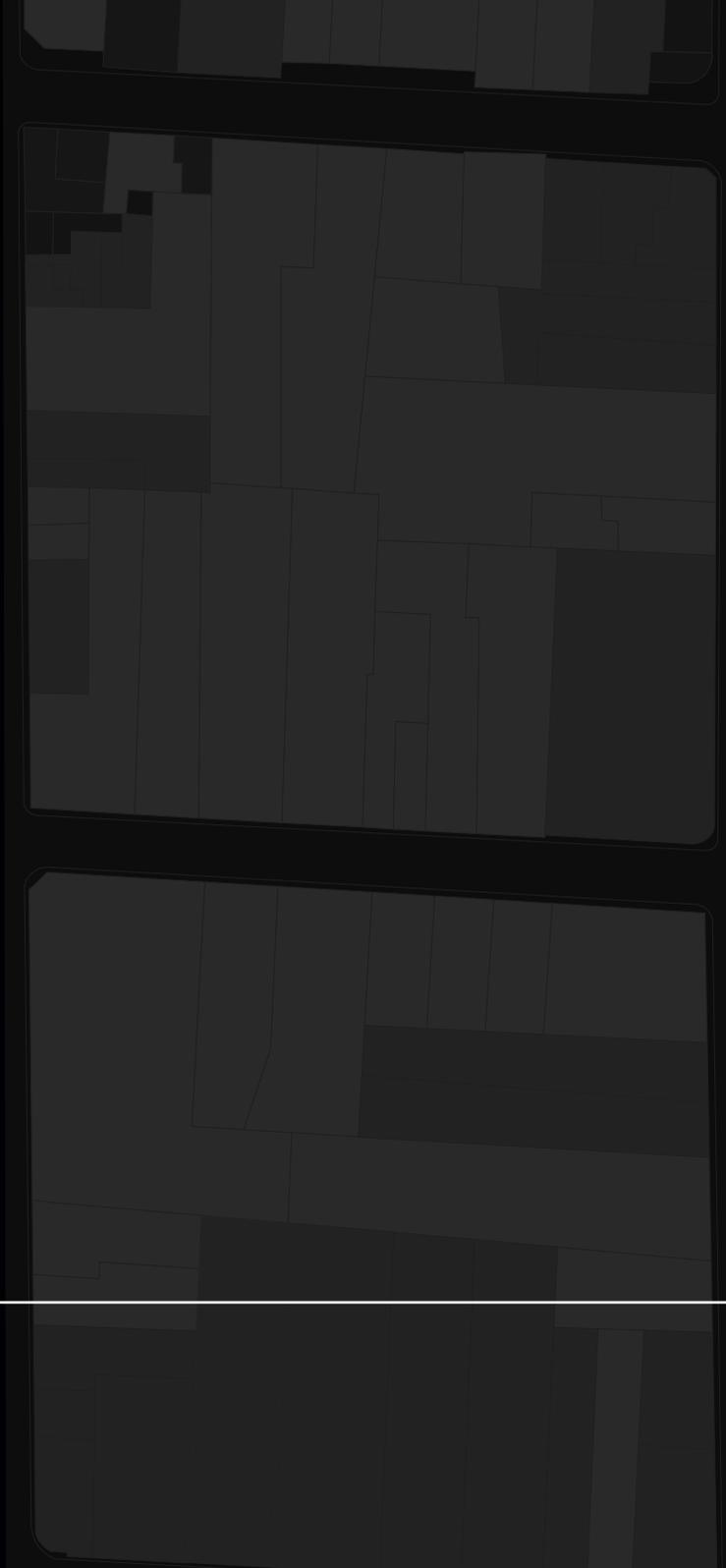


Imagen 21: Topografía
Fuente: Análisis propio
Elaboración propia





MARCO CONCEPTUAL

VOLVER AL CENTRO

En los últimos 50 años las ciudades de América Latina han enfrentado un rápido proceso de crecimiento demográfico, ocupan hoy en día un territorio hasta 10 veces mayor del que tenían en los primeros años de su desarrollo. Se ha propuesto un nuevo modelo de ciudad que ha pasado del esquema tradicional mono céntrico, donde las ciudades se desarrollaban a partir de su Centro Histórico, y donde incluso el inmigrante dejaba las zonas rurales (campo o pueblo) y se mudaba a las zonas urbanas (ciudad) en busca no solo de mejores condiciones de vida, sino también de mejores oportunidades que solo la ciudad podía ofrecerles (Sennett, 2018). A uno policéntrico, donde zonas que originalmente fueron periféricas, pero por causa de la expansión, hoy se han consolidado como polos de nuevas centralidades urbanas.

Los habitantes de las ciudades empiezan a mudarse a sus periferias; por un lado, se encuentran barrios consolidados de viviendas de ingresos económicos medios y altos, que prefieren vivir de las comodidades que les ofrecen las periferias, mejores y más grandes terrenos rodeados de vegetación, por lo tanto, menos ruido y contaminación. Y, por otro lado, periferias ocupadas por familias de escasos recursos económicos que se han visto obligados a salir de las áreas urbanas debido a los altos costos del suelo o canon de arriendo que pagan, provocando segregación social. O incluso donde los mismos organismos públicos que tratan la vivienda social son quienes favorecen el crecimiento periférico por sobre la densificación, pues "para los operadores inmobiliarios representa la disponibilidad de grandes paños de terreno barato en la periferia" (Rojas, 2004, p. xix).

A causa de esto, hoy en día las áreas centrales, generalmente densamente ocupadas, están en deterioro o abandonadas. Y esto no solo implica que los centros se vuelvan zonas destinadas únicamente a la actividad económica, sino que también la ocupación de nuevo suelo (antes rural) genera grandes costos para la sociedad, ya que se necesita ampliar la infraestructura y el suministro de servicios públicos; además que, poco a poco, se incrementa la dependencia del vehículo privado ya que se tienen que recorrer grandes distancias para llegar de un lugar a otro, provocando congestión, contaminación y degradación de los espacios. Muchas veces, por la falta de equipamientos de interés como por la baja calidad de los espacios públicos, la gente prefiere quedarse en casa, en lugar de disfrutar de ellos. Esto no solo provoca degradación de los espacios sino también que cada vez existen menos relaciones interpersonales y menos vida en comunidad.

La falta de inversión económica acelera el proceso de deterioro de las ciudades, por lo tanto, estas áreas son cada vez menos atractivas para los consumidores. La importancia de los centros históricos, y lo que representa para la ciudad se va perdiendo cada vez más, los edificios y los espacios públicos ya no cumplen las funciones para las cuales fueron diseñadas, muchos de estos son abandonados al punto del deterioro, impidiendo acoger nuevas funciones por falta de mantenimiento. Los malos servicios de limpieza de las calles, la carencia de escuelas de calidad ambiental, de consultores clínicos, de viviendas, de equipamientos recreativos, de parques y la falta de acceso al transporte público son sin duda causa di-

recta del deterioro urbano y lo que impulsa a las familias a abandonar estos lugares, volviéndolos inseguros y poco frecuentados.

La puesta en valor y la recuperación de áreas urbanas centrales se presenta como una gran oportunidad de desarrollo de las ciudades, ya que esta forma de crecimiento es más eficiente desde una perspectiva socio ambiental, debido a que reduce costos al ser zonas ya dotadas de una infraestructura completa que permite su correcto funcionamiento. Para lograr los objetivos de recuperación social, económica y física de áreas urbanas centrales, se requiere la comprometida acción de actores públicos y privados a través de proyectos urbanos y arquitectónicos. Urbanos ya que las mejoras de accesibilidad, el mejoramiento de los espacios públicos, iluminación y seguridad pública son intervenciones que contribuyen a cambiar la imagen de la ciudad. Y arquitectónica a través de programas que satisfagan las necesidades de barrio y que atraiga a nuevos usuarios. Esto se lograría a través de actividades diversas y complementarias que otorguen el carácter de una nueva centralidad, crear una nueva imagen en la que los vacíos urbanos contengan edificaciones con actividades dinámicas.

Es la propia gente, la vida en comunidad, la que hace que un barrio, que una ciudad funcione como tal. Si se tienen espacios renovados, con diversidad de usos, programas que incluyan a toda la población, incentivando a la gente a caminar y recorrer estos espacios públicos por su alta calidad; de esta manera la gente estaría cada vez más interesada por volver a estas áreas centrales.



Imagen 22: Vista aérea del barrio San Sebastián
Fuente: Arq. José Maldonado

INCIDENCIA DE PLANES

Supermanzanas

Basándose en una iniciativa que nace de Barcelona, España, Cuenca plantea una estrategia de supermanzana, que consiste en agrupar varias manzanas, en el caso de Cuenca nueve; en las cuales el tráfico es limitado y hay más espacios para peatones y ciclistas. Se busca limitar el interior de las manzanas a transporte liviano, es decir, para movilidad peatonal o bicicleta, dejando el transporte público o vehículos privados para los exteriores de la supermanzana. (Fig. 23)

En Cuenca, con una población cerca de 700.000 habitantes, la tasa de vehículos es de 250 por 1.000 habitantes, cuando el promedio a nivel nacional es de 130 vehículos por cada 1.000. Este número pone a Cuenca por encima de Guayaquil y Quito, que son ciudades con mayor número de territorio y habitantes. (El Tiempo, 2019, p.3)

Si bien en el sector del barrio San Sebastián no se plantea la creación de estas supermanzanas, se busca adaptar esta estrategia en el análisis macro, porque el crecimiento del número de vehículos en la ciudad a la larga es insostenible. Utilizar estrategias como maximizar la movilidad peatonal, en bicicleta y transporte público; no promoviendo la eliminación de ningún actor, sino de crear un espacio compartido y funcional. Esta estructura está pensada en beneficios como la reducción de la contaminación que provocan los vehículos debido a que en la ciudad de Cuenca el CO2 emitido por los carros es la fuente principal de contaminación.

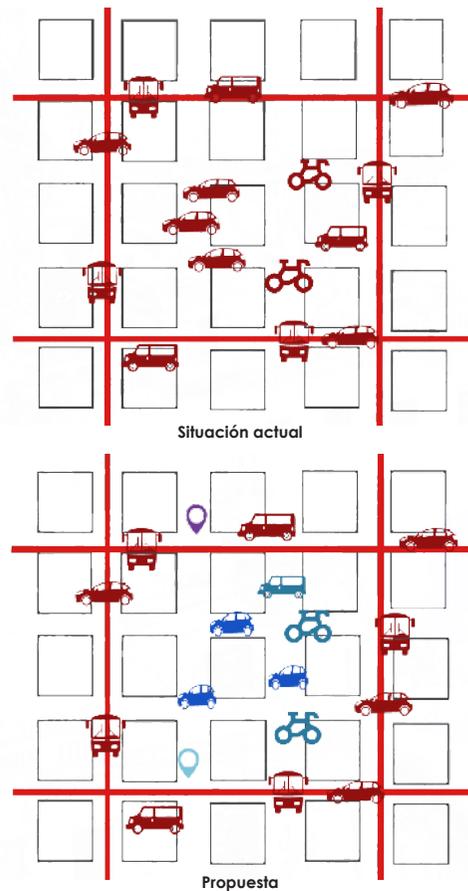


Imagen 23: Supermanzanas Cuenca_ estrategias
Fuente: Diario el tiempo

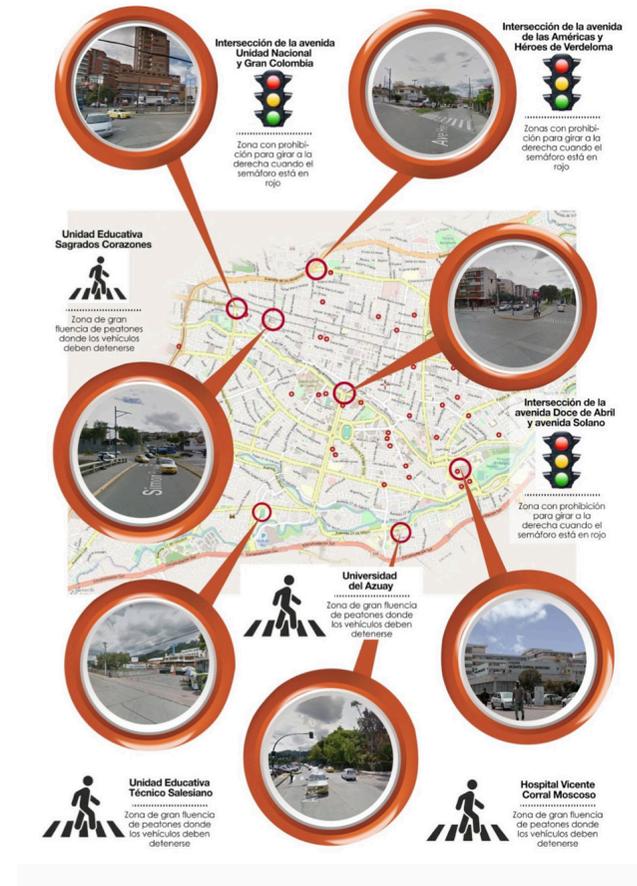


Imagen 24: Supermanzanas Cuenca_ sitios de intervención
Fuente: Diario el tiempo

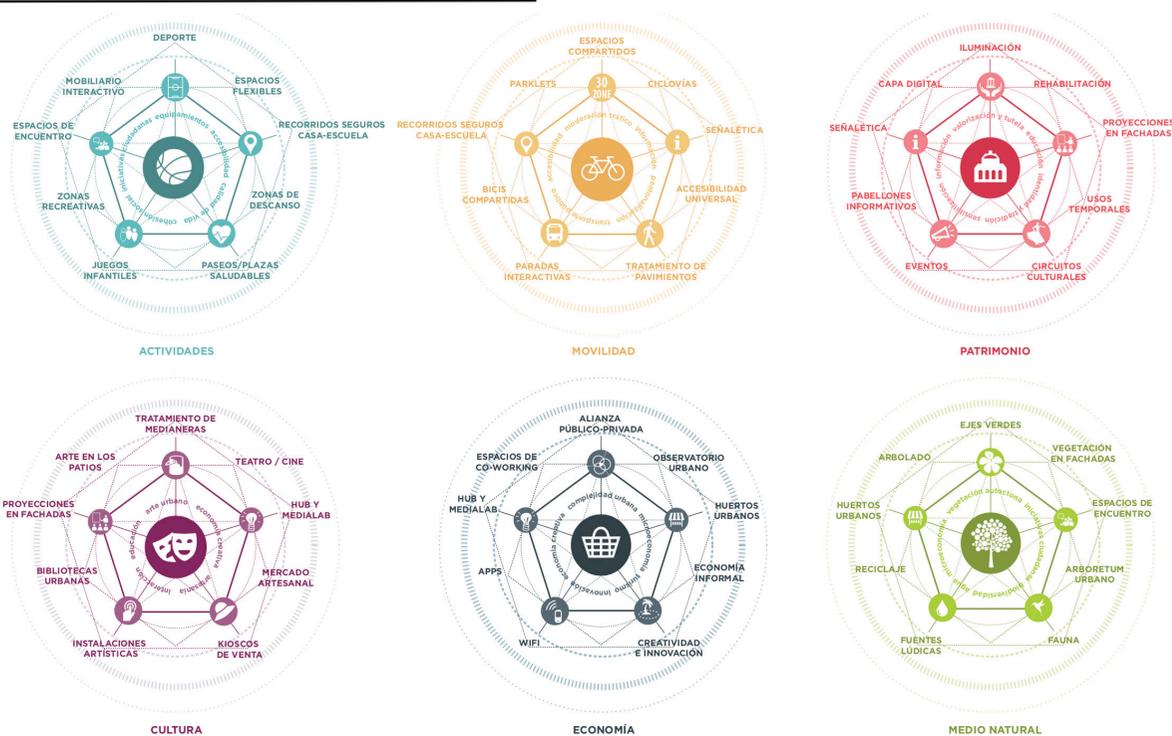


Imagen 25: Red activa_ funciones complementarias
Fuente: Cuenca Red, 2015

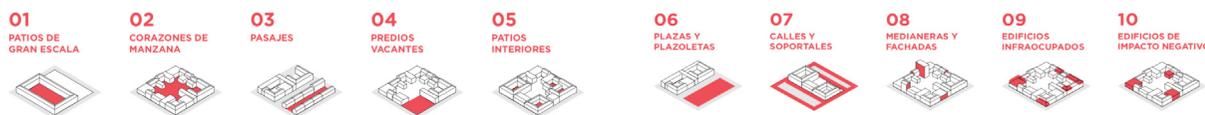


Imagen 26: Red activa_ tipos de vacíos urbanos
Fuente: Cuenca Red, 2015

Red activa

En el 2016 se inicia un estudio llamado Cuenca Red para resolver la falta de espacios públicos en el Centro Histórico, que se le denomina “Plan de Recuperación y Mejoramiento del espacio público”. El proyecto consiste en la identificación y recuperación de lugares de oportunidad para futuras intervenciones.

Entre las estrategias que plantearon fue la de **acupuntura urbana**, para poner en valor y recuperar los espacios identificados como de oportunidad. Otra estrategia es el desarrollo de **patios activos**, diseñar actividades que se produzcan en los corazones de manzana para mejorar la calidad de vida del lugar. (Red activa, 2015).

Los principales temas que tratan son: las **actividades**, dotar al centro de mejores equipamientos para afianzar la población existente. La **movilidad** priorizando el uso peatonal, optimizando el espacio para que este pueda convertirse en un lugar de actividad y no de simple paso. **Patrimonio**, buscando un equilibrio entre la protección de valor histórico y las nuevas construcciones, incorporando nuevos programas capaces de convivir respetuosamente con la realidad de la ciudad y su historia. **Cultura** para potenciar aún más el valor patrimonial de la ciudad. **Economía** puesto que gran parte de la ciudad se ve representada por sus comercios y; finalmente, **medio natural**: recuperar y fortalecer la componente natural urbana de la ciudad. (Fig. 25) Para realizar estas actividades se necesita intervenir en manzanas ya consolidadas, es por esto que clasifican los vacíos urbanos según lo tipos de manzanas, para establecer un plan de acción en cada una de ellas. (Fig. 26)

CONECTIVIDAD URBANA

Ciudad compacta

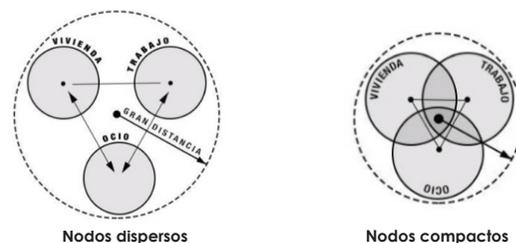
Entendiendo la conectividad urbana se refiere a todo el colectivo de personas y objetos móviles, su forma de moverse y de conectarse entre ellos. En la actualidad en general en toda América Latina el proceso de urbanización se dirige hacia la expansión periférica, es decir se desplaza usos como la vivienda hacia los exteriores de la ciudad dejando los centros para actividades administrativas o económicas (Carrión, 2004).

Esto implica una mayor ocupación del sistema vial, un incremento del uso del automóvil aparte de congestión y contaminación lo que indirectamente provoca pobreza, desempleo y un deficiente sistema sanitario y educativo. Por lo que según Richard Rogers (1997), en su libro Ciudades para un pequeño planeta, nos dice que la solución a esto son las ciudades sostenibles, las cuales producen menos contaminación, reduce el uso del vehículo y evitan expandirse por el paisaje natural. Esto se resuelve a base de nodos compactos que disminuyen las necesidades de desplazamiento.

Debemos enfocarnos en crear ciudades que no invadan al paisaje natural, sino que las comunidades aumenten en entornos ya construidos, satisfaciendo las necesidades de movilidad personal no necesariamente con vehículo privado, al contrario, con la implantación de sistemas de transporte ecológicos, como bicicleta y a pie, de igual manera aumentando y equilibrando la utilización de espacios públicos en el Centro Histórico para favorecer al peatón y de la vida comunitaria.

Espacios públicos en el que el autor los clasifica en dos: espacios abiertos y cerrados, el primero es en donde sus actividades son multifuncionales, diversas, y el segundo en el que se tiene una única función de acuerdo con la voluntad de los urbanistas. Para fortalecer la conectividad en un ambiente macro debemos utilizar espacios con diversidad de funciones, es decir espacios abiertos que complementen a los nodos compactos. El porcentaje adecuado es del 30% entre espacios públicos y área construida para que sirvan a las actuales edificaciones y que se conecten entre sí. (Taller Vertical 1, 2016)

Utilizar nodos compactos nos da beneficios como crecimiento organizado, trabajo, sistema de transporte eficiente, más eficaces circulaciones, reduce congestión y contaminación, seguridad y convivencia, exploración de nuevas tecnologías urbanas.



La zonificación por actividades conduce a una mayor dependencia del vehículo privado. Los nodos compactos reducen los desplazamientos y permiten ir a los sitios caminando o en bicicleta.

La respuesta no está en seguir aumentando el área de las ciudades sino en organizar el espacio construido de tal manera de unir funciones de vivienda, trabajo y ocio en un mismo lugar, fortaleciendo la conectividad, pero de una manera más sostenible, diseñando estos espacios para que puedan ser recorridos a pie o bicicleta, dejando de lado el automóvil.

“Se pueden organizar nodos compactos unidos mediante sistemas de transporte público como respuesta a las limitaciones locales [...] la creación de una ciudad compacta requiere la superación de un urbanismo de función única y predominio el automóvil”. (Rogers, 1997, p. 38)

Para esto se utilizan estrategias como: jerarquización vial en el caso de transporte público, ordenando mediante diferentes tipologías de sección vial, optimizando la infraestructura existente, mejorando el uso de transporte público, creando vías de uso exclusivo, más rápidas y eficientes. Otra estrategia es la peatonalización en la que se crea un acceso peatonal a todos los servicios, facilitando el contacto e intercambio gracias a espacios públicos conectados. (Taller vertical 1, 2016) Pensar en la ciudad no solo para vivirla actualmente, al contrario, pensar en un futuro puedan ser utilizadas según los cambios del tiempo. “Resolver nuestras necesidades actuales sin comprometer las de las futuras generaciones, al tiempo de deberíamos encauzar nuestro desarrollo en favor de la mayoría: los pobres” (Rogers, 1997, p. 5).

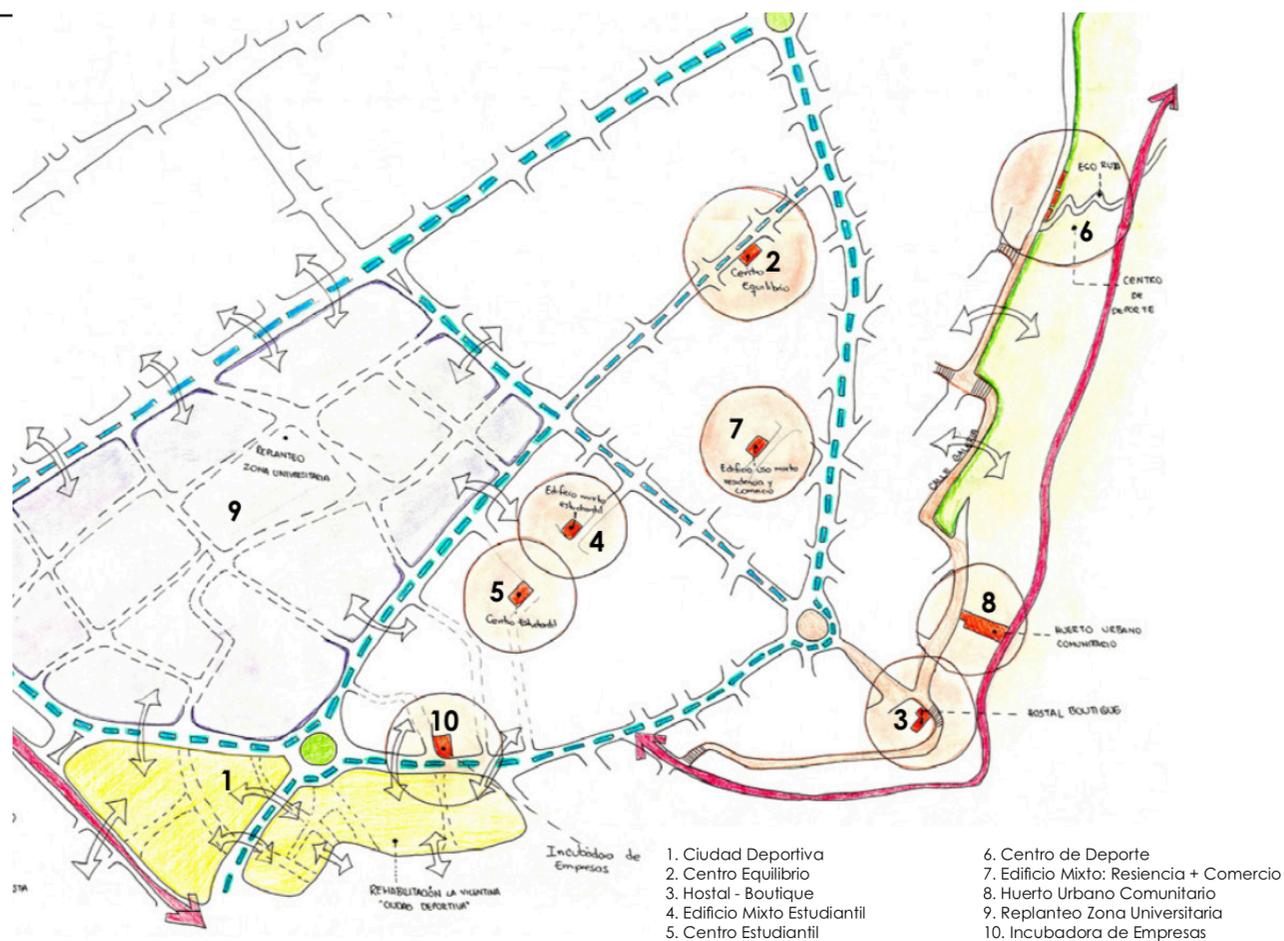


Imagen 27: Plan Especial barrio "La Floresta"
Fuente: Taller IDA - USFQ, 2014

Referente

Plan Especial la Floresta
Taller IDA - USFQ
Quito, Ecuador - 2014

El Plan Especial planteado por Taller IDA en el 2014, plantea rehabilitar un barrio de Quito, el cual por su ubicación en el centro esta abastecido de múltiples servicios, que incluyen: universidades, hospitales, artistas, artesanos y diseñadores.

El Plan Especial busca rescatar las oportunidades del barrio de La Floresta y reconocer dentro del mismo la importancia del ciudadano, desarrollando proyectos que incluyan a la gente que vive en él. Se busca crear un barrio más seguro enfocado en el desarrollo local para promover una vida más saludable e inclusiva, tanto dentro del barrio como en el resto de la ciudad.

Para lograr esto se plantean estrategias comunitarias específicas, las cuales son: caminabilidad, diversidad de uso, conectividad, tradición (reconocimiento de elementos culturales y arquitectónicos propios del lugar), inclusión, productividad y sentido de lugar.

Entre los servicios que se plantean constan: incubadora, centro cultural, huerto urbano, centro estudiantil, centros educativos, hostel, residencias y la readecuación de la zona universitaria. Plantean una diversidad de usos, pero a una escala caminable para reducir el uso del vehículo. Al implementar residencias evitan el desplazamiento de uso de habitantes a la periferia del lugar.

CIUDAD CAMINABLE

Conectividad peatonal sectorial

Como parte del diseño urbano es importante considerar al usuario como componente principal de los lineamientos de un proyecto. Para Gehl (2014) "pensar a una dimensión humana dentro del planeamiento es el reflejo de que existe una demanda por mejor calidad urbana. Se pueden establecer conexiones directas entre las mejoras espaciales y su papel en lograr ciudades vitales, sanas, seguras y sostenibles" (p.27).

Hoy en día las ciudades sufren los conflictos del diseño pensado para el automóvil, con infraestructura en la que el peatón ha perdido su condición de ocupante, además de espacios deficientes que no permiten transitar y se vuelven subutilizados. Por lo tanto, como parte del diseño del espacio público, no se puede dejar de lado la percepción del peatón, ya que esta es primordial para incentivar al uso de un tramo, componentes existentes a lo largo del recorrido influyen directamente en la decisión de un caminante con respecto a qué camino seguir, para esto la calidad física del espacio urbano debe ser considerada. El planeamiento y el diseño pueden influir el tipo de actividades al aire libre que se quieran desarrollar, pero para alentar a la gente a usarlos también hay que incluir protección, seguridad, y una razonable cantidad de espacio y equipamiento adecuado que provea un atractivo visual (Gehl, 2014).

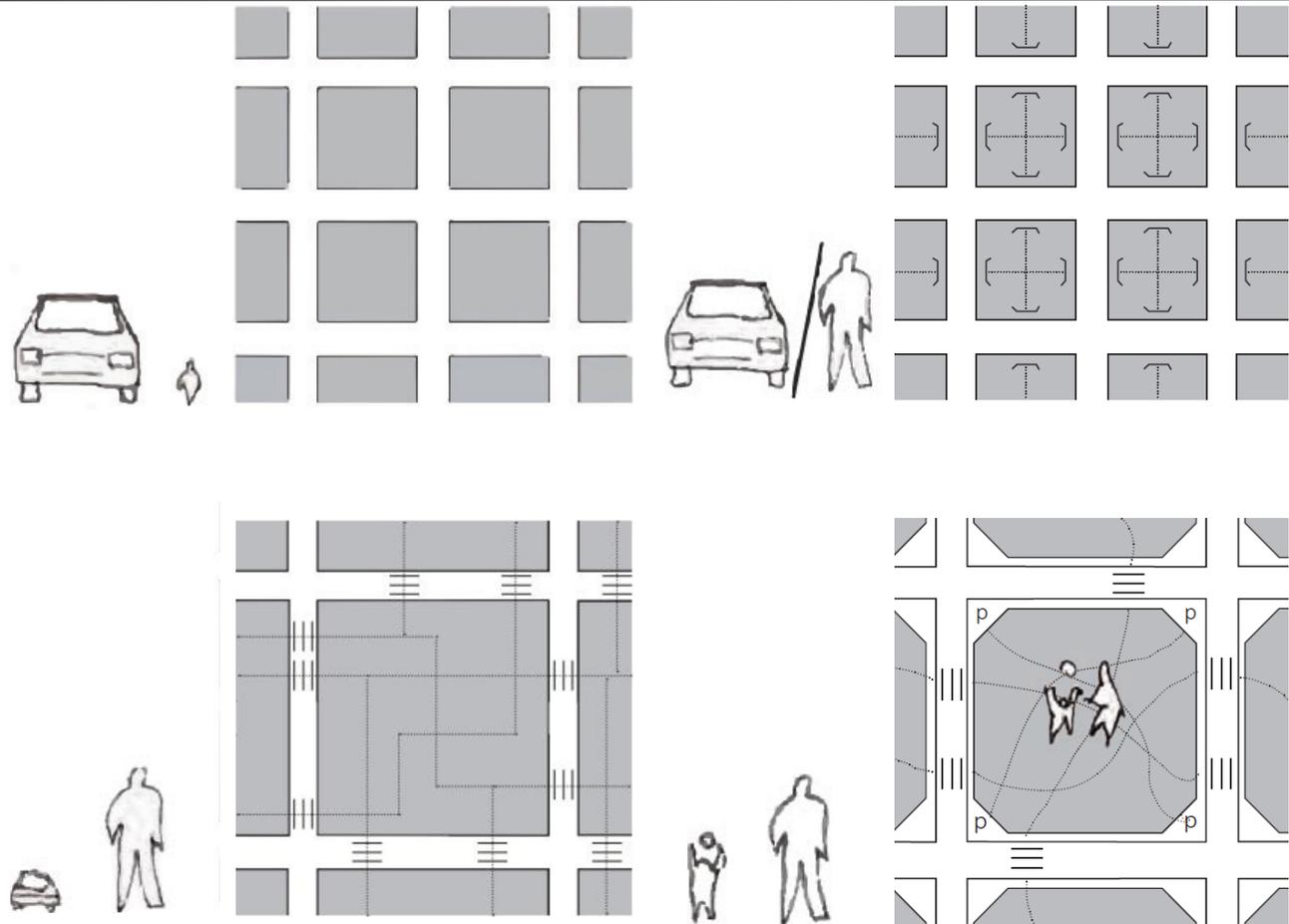


Imagen 28: La dimensión humana
Fuente: Ciudades para la gente, 2014

Por lo tanto, es necesario generar un recorrido que permita dinamizar tanto el interior como el exterior de las cuadras consiguiendo que los usos propuestos en las mismas actúen como "recursos espaciales donde pueden ocurrir los intercambios personales, culturales y económicos" (Gehl, 2014, p.9).

Estas acciones permiten mejorar el barrio tanto para los residentes y trabajadores del lugar, así como para los transeúntes incentivando a la interacción comunitaria y la caminabilidad a través de sus distintas zonas de interés. De esta manera Philibert, E (2006) señala que:

La conectividad a escala peatonal se basa en la movilidad peatonal y en el potencial del espacio urbano para actuar como una interfaz de información. La conectividad a escala peatonal puede relacionarse positivamente con los ciclos económicos locales, la diversidad social y la conservación del medio ambiente (p. 24)

Por lo tanto, la accesibilidad y el recorrido pasan a ser una clave para el movimiento de una zona, como asegura Gehl (2014) "El caminante si encuentra que el trayecto es poco interesante o confortable, apurará el paso; mientras que, si lo siente atractivo y rico en experiencias agradables, olvidará la distancia y disfrutará el paseo" (p. 127).

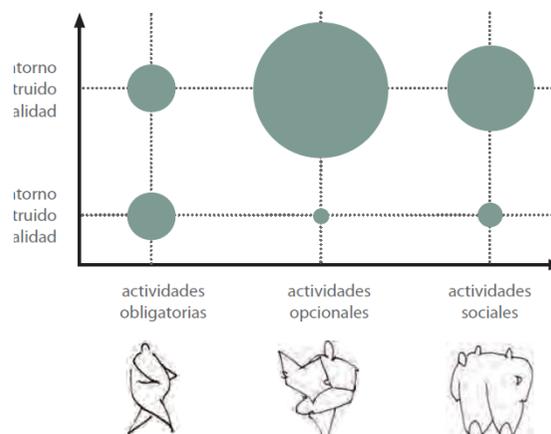


Imagen 29: La dimensión humana
Fuente: Ciudades para la gente, 2014

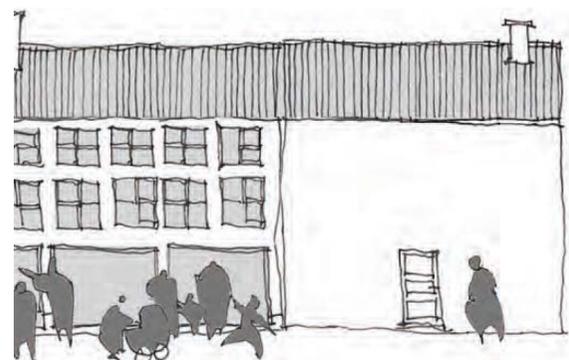


Imagen 30: Bordes blandos y duros
Fuente: Ciudades para la gente, 2014

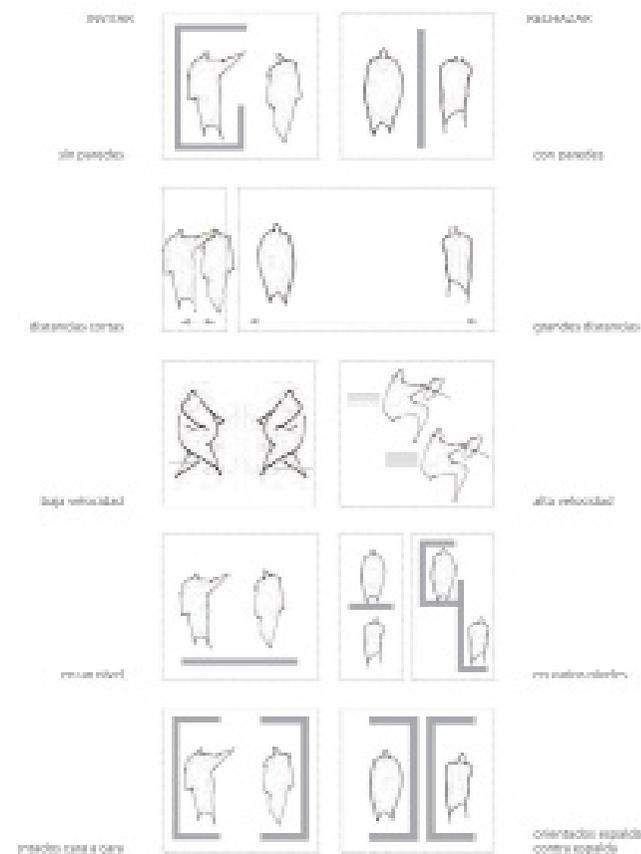


Imagen 31: Alentar o rechazar la oportunidad de ver y oír a otros
Fuente: Ciudades para la gente, 2014

INTERVENCIÓN NUEVA EN CONTEXTO HISTÓRICO

Ahora bien, es de suma importancia hablar de cómo intervenir y de cómo hacer buena arquitectura sin destruir el entorno urbano en el que este se inserta, y para esto, Francisco de Gracia en su libro "Construir en lo construido" nos hace referencia a como una nueva forma supone la modificación de un lugar que ya tiene una forma dada. Pero también la importancia de proyectar una arquitectura contemporánea en un contexto histórico tan marcado, a partir de tecnologías actuales que respondan a las condiciones no solo del lugar, sino también de vida y de necesidades de generaciones actuales.

Es evidente que las intervenciones urbano arquitectónicas dentro de un Centro Histórico deben ser llevadas de una manera muy cuidadosa, debido a la consolidación urbana y características especiales que estas presentan. Hay que entender que este lugar tiene un valor histórico importante, pero no por eso vamos a dejar que se convierta en un museo, en un sitio solo para observar; sino que hay que crear espacios agradables para la ciudad, que permitan y generen actividades y relaciones entre sus ciudadanos. Y un aspecto adicional y muy importante a considerar es si estos forman parte del Patrimonio Cultural de la Humanidad, ya que, en la convención de la UNESCO de 1972 para la Protección del Patrimonio Mundial, se incluye a los centros históricos dentro de la categoría de "Grupos o Conjuntos de edificios".

En el caso del Centro Histórico de Cuenca, declarado Patrimonio Cultural de la Humanidad en el año de 1999, reúne el mayor número de edificaciones patrimoniales relevantes para la ciudad, ya que represen-

ta la zona de fundación e inicio de la ciudad. Dentro del Plan de Ordenamiento Urbano, junto con la Ordenanza aprobada en febrero del 2011, se genera un archivo en el que se detallan 2 aspectos relevantes a la hora de proyectar arquitectura en estos espacios. El primero es a través de cómo está constituido su Centro Histórico, es decir qué zonas pertenecen a las Áreas de Primer Orden, de Respeto, Arqueológica, Zonas especiales y áreas que se incorporan al Centro Histórico. Y, por otro lado, muestra los valores de cada una de las edificaciones según su importancia, ya sean de valor emergente, arquitectónico, ambiental, sin valor especial y de valor negativo.

Cuenca es una ciudad que se caracteriza por tener edificaciones patrimoniales con alto grado de importancia cultural e histórica, sin embargo, muchas de ellas se encuentran en mal estado por la falta de mantenimiento. Es por esto que para las intervenciones urbano arquitectónicas que se realizarán dentro del proyecto, va a ser de suma importancia considerar estos criterios de intervención, ya que partirá de entender el estado actual de aquellas edificaciones sin valor o subutilizadas que podrán derrocarse para albergar nuevos equipamientos de interés, y que otras necesitarán de rehabilitación arquitectónica por el alto valor que representan para la ciudad.

Es importante además "crear una imagen urbana homogénea, limpia e integrada con el paisaje urbano natural a partir del ordenamiento volumétrico y estético de la arquitectura existente" (Plan de ordenamiento urbano de la ciudad, 2017, pág. 228). Según De Gracia, la intervención así sea de mayor o

menor magnitud, quedará integrada en un contexto en particular, es decir, van a repercutir sobre los ámbitos urbanos constituidos y van a afectar positiva o negativamente el carácter morfológico de una parte consolidada de la ciudad.

Se trata de optar un compromiso hacia el medio urbano, si se acepta el principio de que todo edificio es algo más que una simple entidad cerrada sobre sí misma y sigue un plan basado en el conocimiento de las relaciones formales, pueden entonces hablarse de técnicas contextuales que pueden conducirse según patrones de actuación que de hecho son esquemas técnicos de contextualización propiamente dichos (De Gracia, 1992, p. 244)

Una arquitectura contemporánea en un contexto histórico, siempre debe crear diálogos con la arquitectura ya existente en el lugar, siendo uno de los métodos la reinterpretación propia de ese sitio como, el ritmo, simetría, color, altura, contraste, predios patrimoniales, entre otros. Sin embargo, lo más importante al intervenir en un centro histórico es mantener la integridad, el carácter y la autenticidad de las cosas, no es repetir la historia, sino más bien tomar sus elementos, técnicas, formas y reinterpretar esto aprovechando la tecnología y el lugar al que nos enfrentamos; es valorar las relaciones en el que coexisten las arquitecturas de una ciudad de una manera equilibrada. Al hacer arquitectura se le está dando algo nuevo a la ciudad, se le está modificando sin que rompa su funcionamiento como parte de un sistema, se está creando una arquitectura de calidad que mejore las condiciones de vida de los habitantes sin desmerecer su historia. (González, 2014).



Imagen 32: Relación volumétrica con las edificaciones colindantes



Imagen 33: Respeto a las preexistencias a través de las alturas
Fuente: <https://url2.cl/BEaTK>

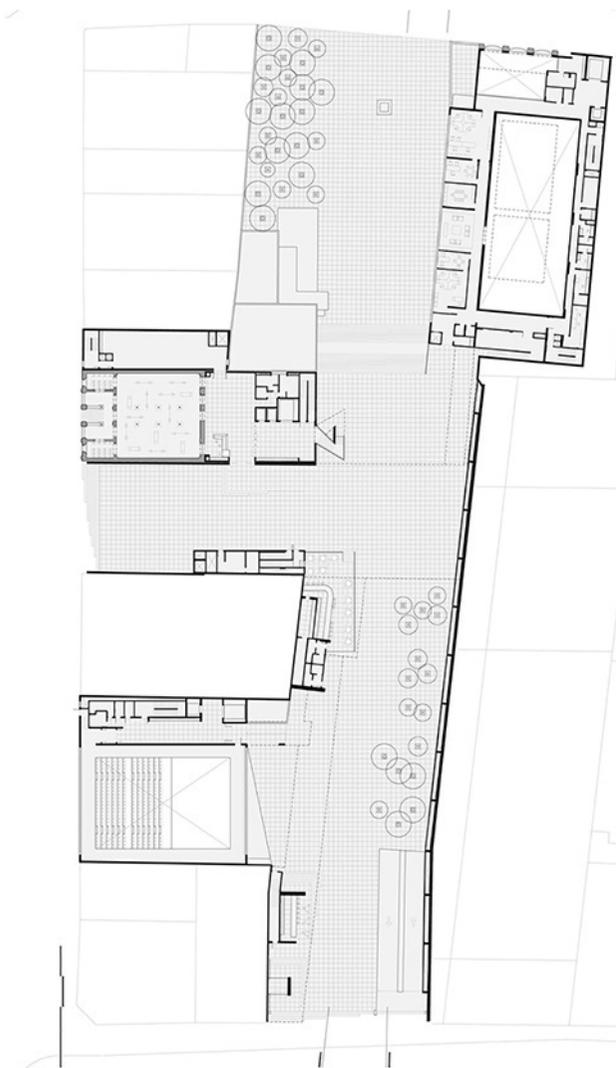


Imagen 34: Circulación libre_ Conexión en planta baja
Fuente: <https://url2.cl/BEaTK>

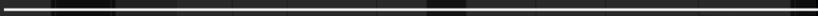
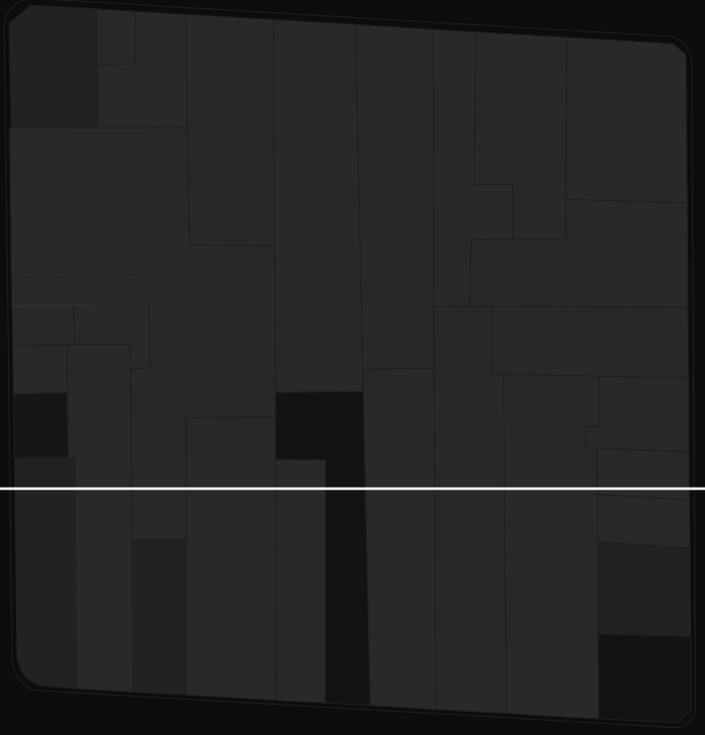
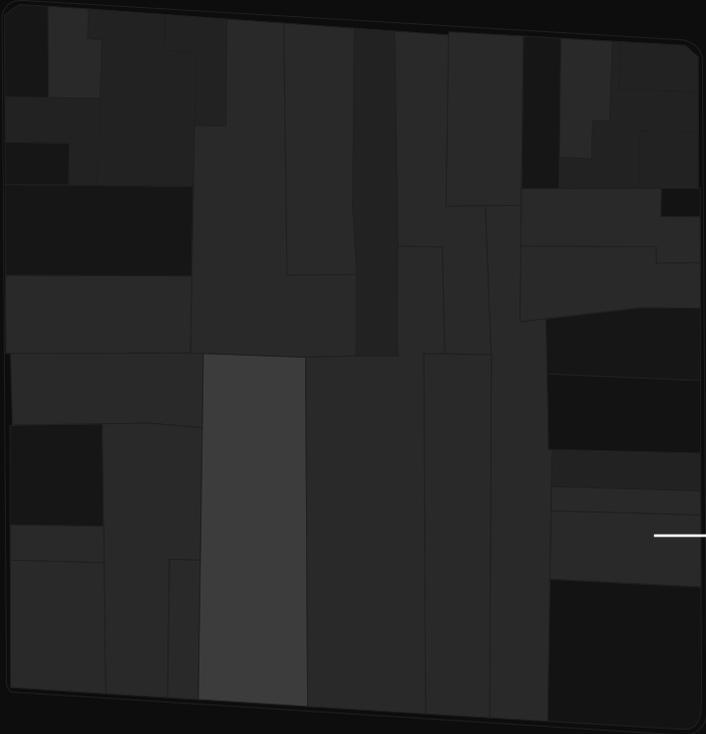
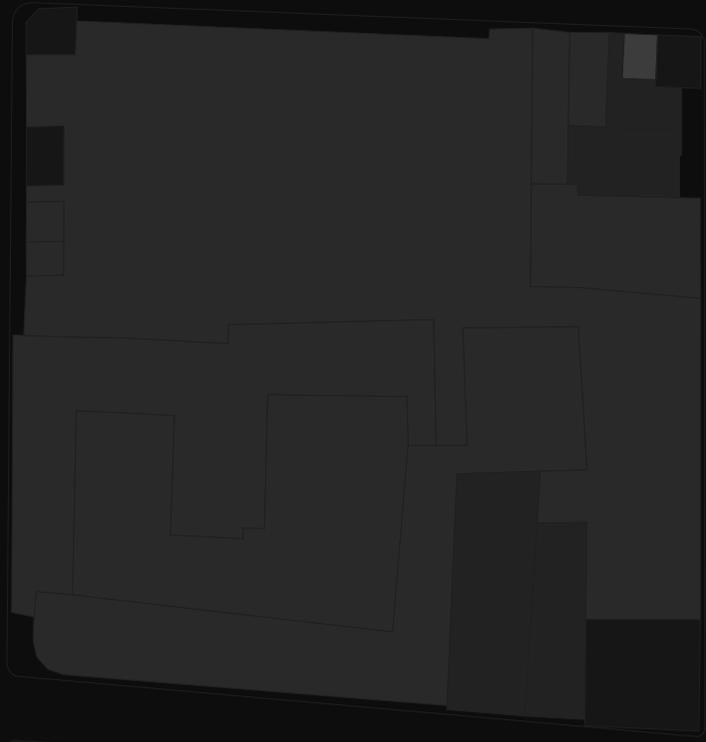
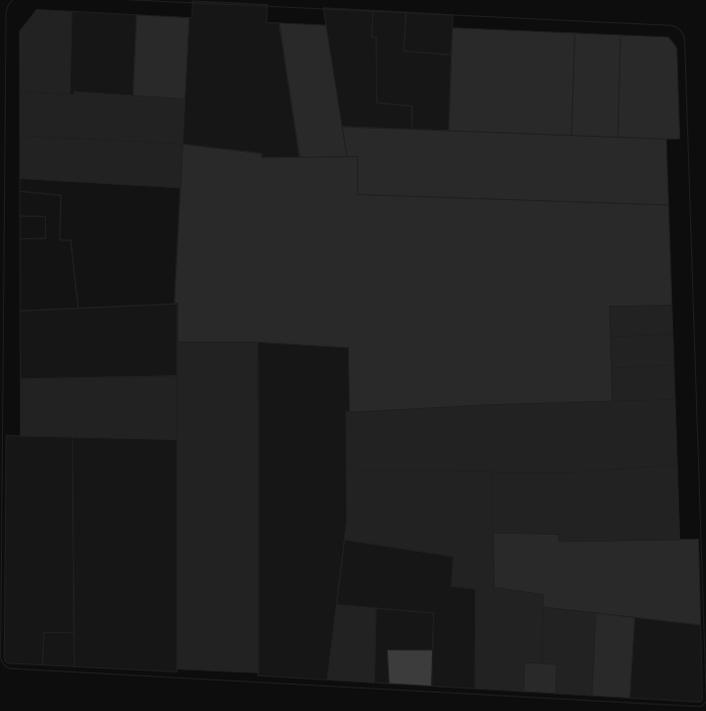
Referente

Plaza de las artes
Francisco Fanucci & Marcelo Ferraz
São Paulo, Brasil - 2012

El proyecto está insertado en el centro histórico de São Paulo, en una zona de gran importancia histórica. Lo que destaca a este complejo es que, al ser un proyecto medianero, la estrategia de intervención debía ser cuidadosa y delicada ya que respeta las edificaciones aledañas para generar un recorrido entre estas, con el fin de formar una gran plaza pública que conecte a 3 calles de gran flujo peatonal. Por lo tanto, la estrategia optada por los arquitectos fue la de elevar los diferentes bloques y liberar la planta baja para permitir la libre circulación de los transeúntes.

La disposición de los volúmenes se genera desde el centro de la manzana hacia sus 3 salidas. Cada uno de estos son trabajados a diferentes alturas con el fin de que se integren al contexto y complejidad urbana, además de establecer un solo diálogo con las construcciones existentes, rehabilitando las fachadas tanto del cine como del conservatorio, para albergar nuevos usos.

Este proyecto es de gran relevancia ya que no solo respeta las preexistencias, sino que las potencia dándoles un nuevo uso. Es importante ya que además de respetar las alturas de las edificaciones aledañas, el proyecto trabaja materiales totalmente diferentes para evidenciar y contrastar arquitecturas de distintas épocas y evitar un falso histórico. Además, la plaza es pensada para la comunidad ya que crea diversos espacios de interés que podrán ser utilizados y recorridos por el peatón sin ningún obstáculo.





ESTRATEGIAS DEL SECTOR 1

Ejes planteados

Se vio de gran importancia partir de la estrategia urbana, planteando diversos ejes de conexión según las actividades preponderantes definidas en cada una de las calles, de tal manera que estas marquen un principio para determinar los posibles usos a los que debe atender cada proyecto. Para esto, se hizo un análisis detallado de los equipamientos, plazas, parques y sitios importantes en el área de influencia, pudiendo establecer que las calles **Estévez de Toral y Simón Bolívar responden a ejes comerciales** debido a la gran cantidad de actividad que poseen (comercios y servicios). La calle **Gran Colombia como una de eje de vivienda** ya que se encuentran equipamientos que complementan a la vivienda. Las calles **Coronel Guillermo Talbot y Mariscal Sucre como ejes culturales** debido a que conectan varias plazas, parques, iglesias y museos del centro histórico, y finalmente las calles **Presidente Córdova y Juan Montalvo como ejes educativos**, conectando, la primera gran cantidad de escuelas y colegios, y la segunda a dos universidades importantes de la ciudad (Estatad y Católica).

Eje comercial	●
Eje de vivienda	●
Eje cultural	●
Eje educativo	●
Eje educativo	●

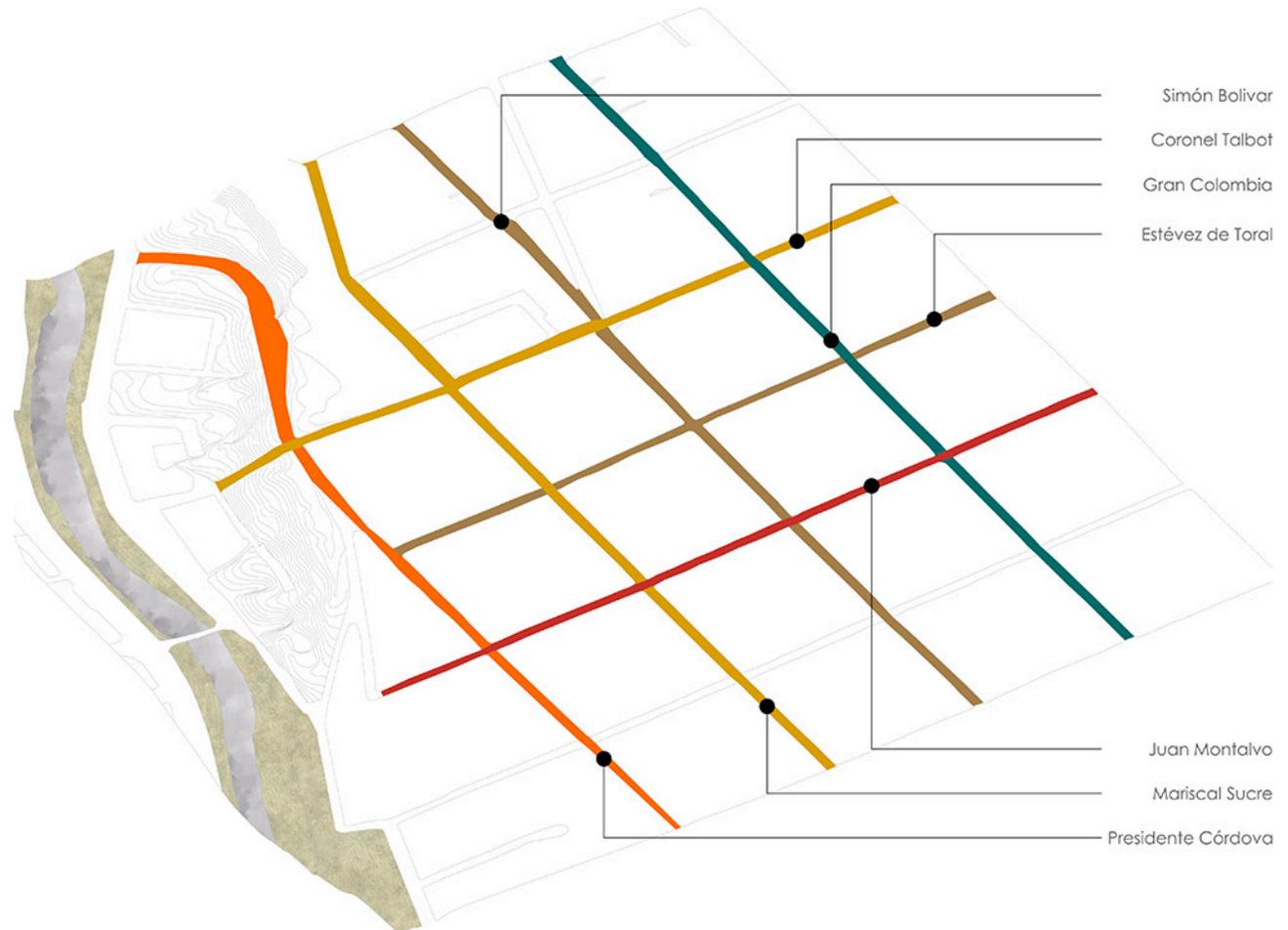
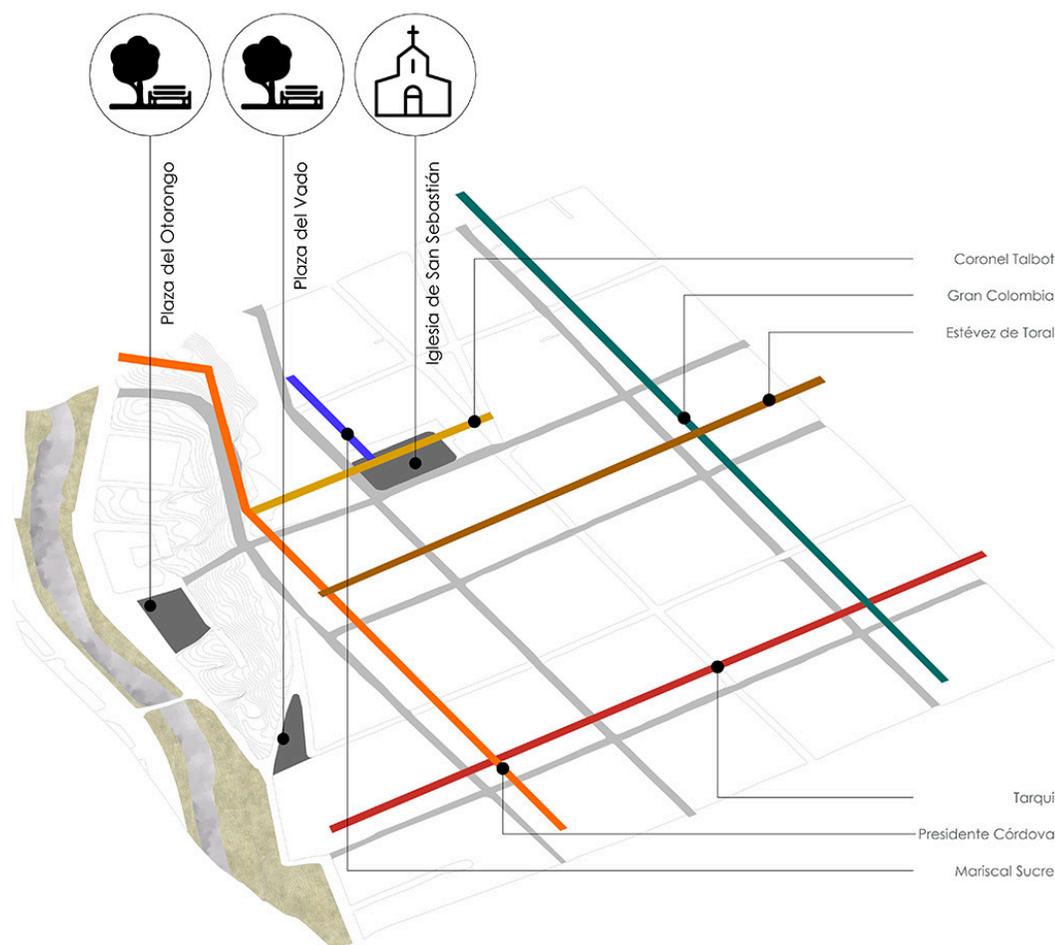


Imagen 35: Volumetría_ Ejes planteados
Fuente: Análisis propio
Elaboración propia



Jerarquización vial

Se ha planteado una estrategia que permita el desarrollo y correcto funcionamiento de la totalidad del proyecto, a través de una nueva vialidad en 6 calles. Primero, una **plataforma única ubicada en la calle Mariscal Sucre**, debido a que, al ser el inicio del proyecto, buscamos que la gente disminuya la velocidad y que sepa que algo importante empieza en el barrio. Segundo, una **calle peatonal ubicada en la Coronel Talbot**, debido a que conecta dos plazas importantes, y lo que se busca es incentivar a la gente a caminar. Tercero, una **vía colectora ubicada en la Presidente Córdova**, que a pesar de albergar gran cantidad de líneas de buses, se busca que esta sea una vía de calidad y de confort para el peatón. Cuarto, una **vía arterial ubicada en la Tarqui**, debido a que contaría con un solo carril de circulación. Quinto, se busca reforzar el **eje del tranvía de la Gran Colombia**, dándole mayor importancia al espacio público. Y finalmente la **Estévez de Toral ya que, al ser un eje comercial**, y a que gran parte de sus tramos no cuentan con veredas, es necesario reforzar y devolver el espacio público, volviéndolo más seguro y activo.

Plataforma única	●
Calle peatonal	●
Eje del tranvía	●
Vía colectora	●
Vía arterial	●
Vía comercial	●

Imagen 36: Volumetría_ Jerarquización vial

Fuente: Análisis propio

Elaboración propia

Secciones viales 1

El punto clave de donde se partió para el nuevo diseño de las secciones viales en estas 6 calles; surge de la necesidad de volver al espacio público y a las calles más caminables y amigables para el peatón, donde sea él el principal protagonista y beneficiario. Es importante recalcar que todas las secciones viales cumplen con normas mínimas de acuerdo a anchos de veredas y de calles, debido a que en muchos sectores ni siquiera cuentan con espacios de vereda, por tanto, lo vuelve insegura y peligrosa la circulación para el peatón. Sin embargo, en muchas de ellas la sección de la vereda se amplía como extensión del espacio público, volviéndolo útil y beneficioso para reactivar el sector con nuevos comercios y servicios que atiendan las necesidades del barrio. Finalmente, se crean distintas zonas de estancia y ejes verdes (arborizados), donde se colocará mobiliario, jardineras y paradas de buses, de tal manera que la calle brinde confort y bienestar para quienes las recorren.

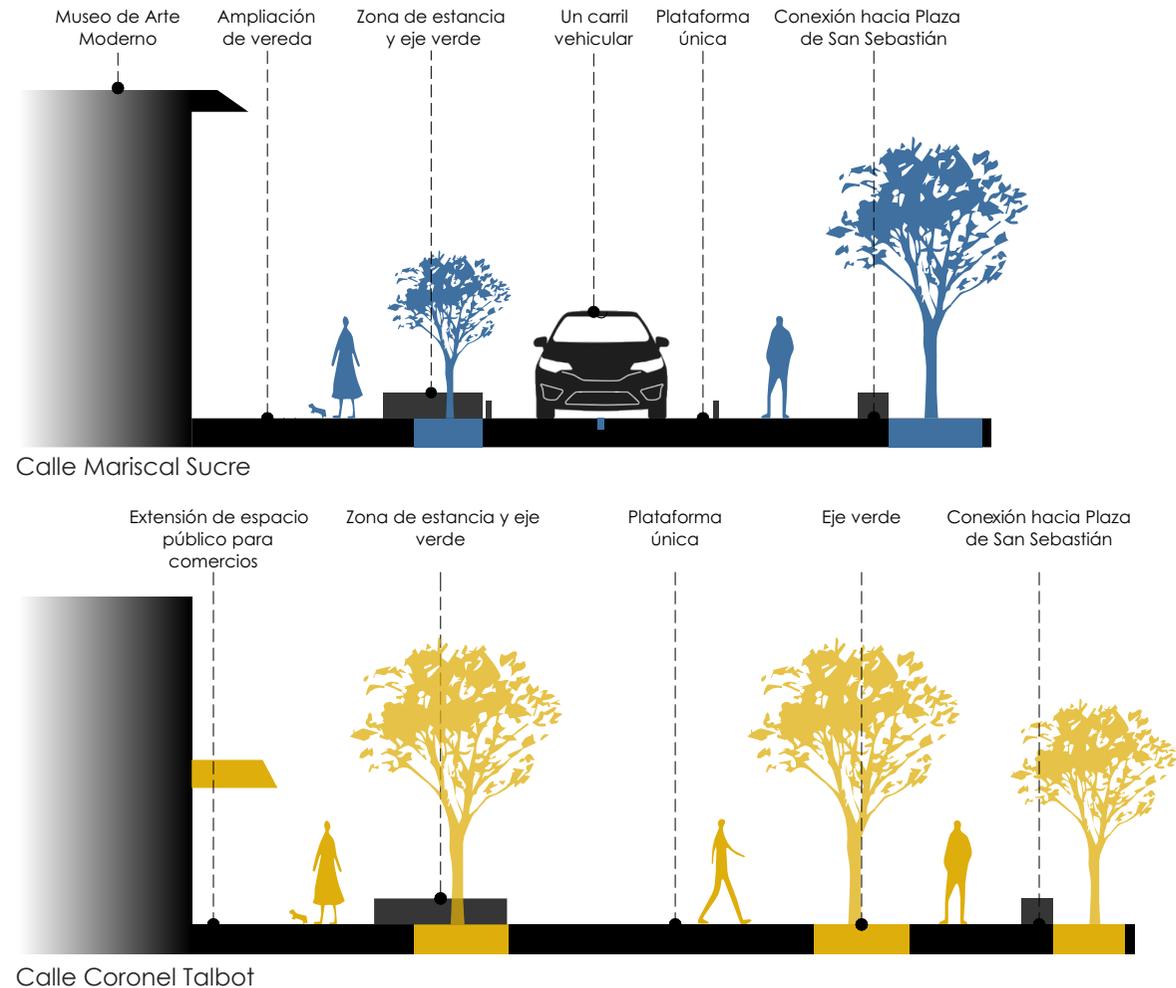
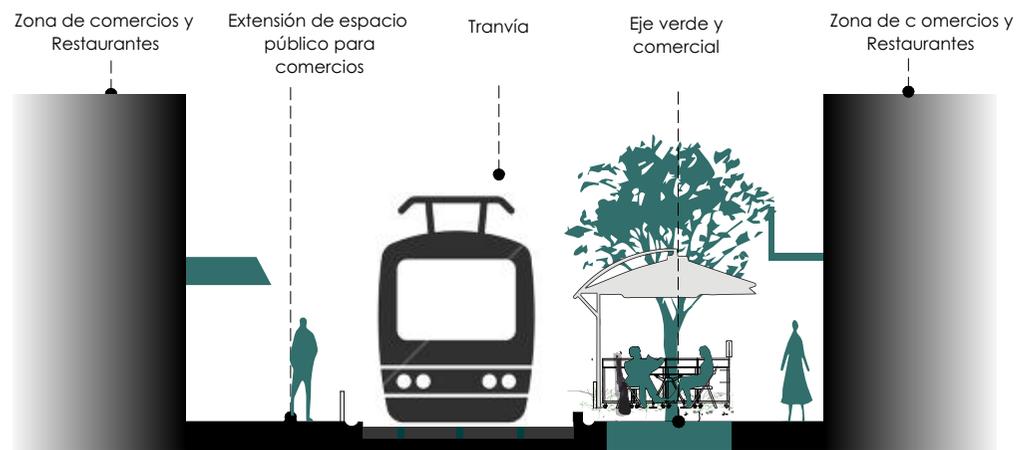
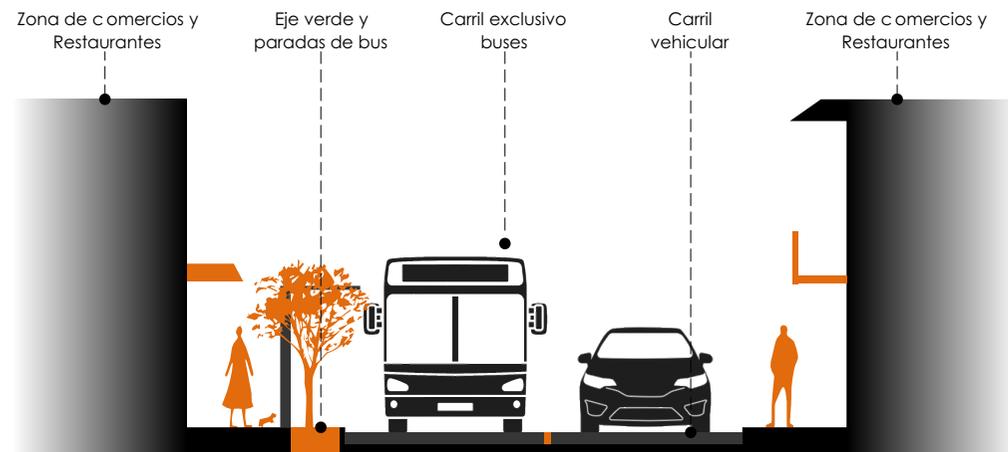


Imagen 37: Esquemas_ Secciones viales 1
Fuente: Análisis propio
Elaboración propia

Secciones viales 2



Calle Gran Colombia



Calle Presidente Córdova

Imagen 38: Esquemas_ Secciones viales 2
 Fuente: Análisis propio
 Elaboración propia

Secciones viales 3

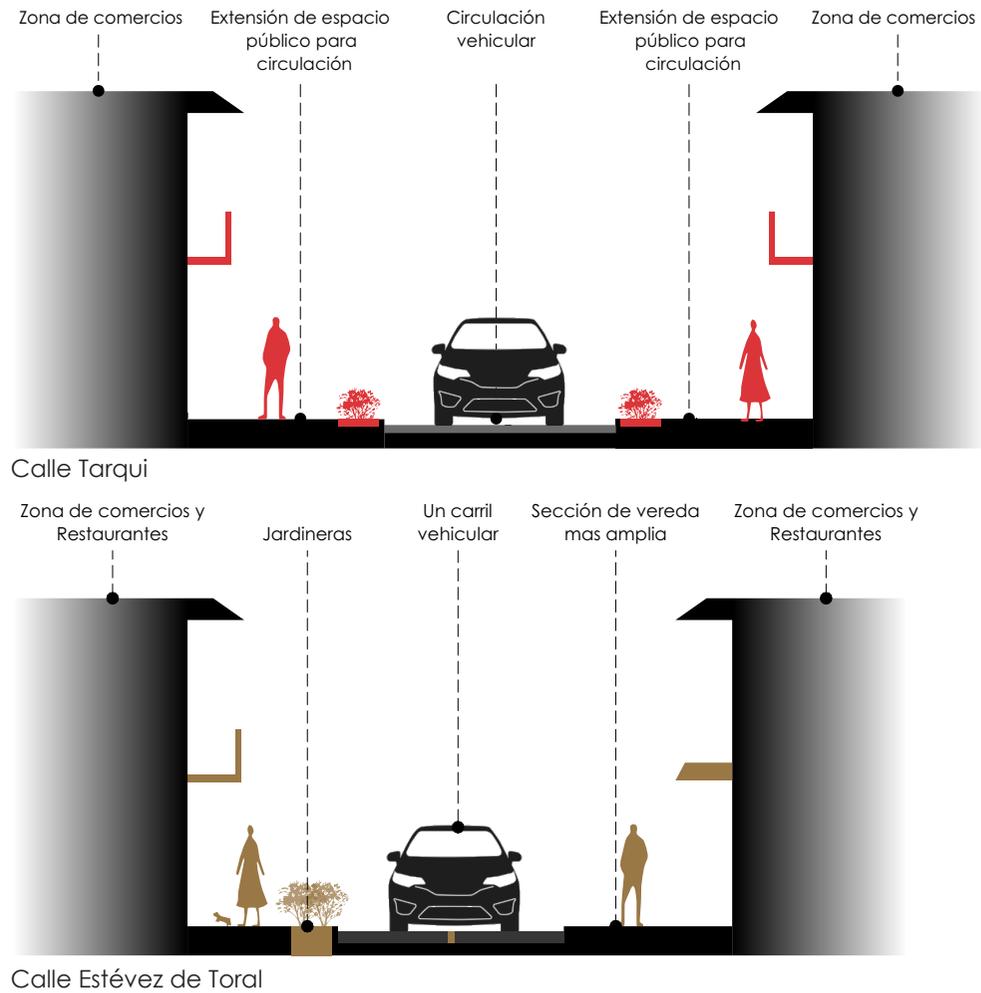


Imagen 39: Esquemas_ Secciones viales 3
 Fuente: Análisis propio
 Elaboración propia

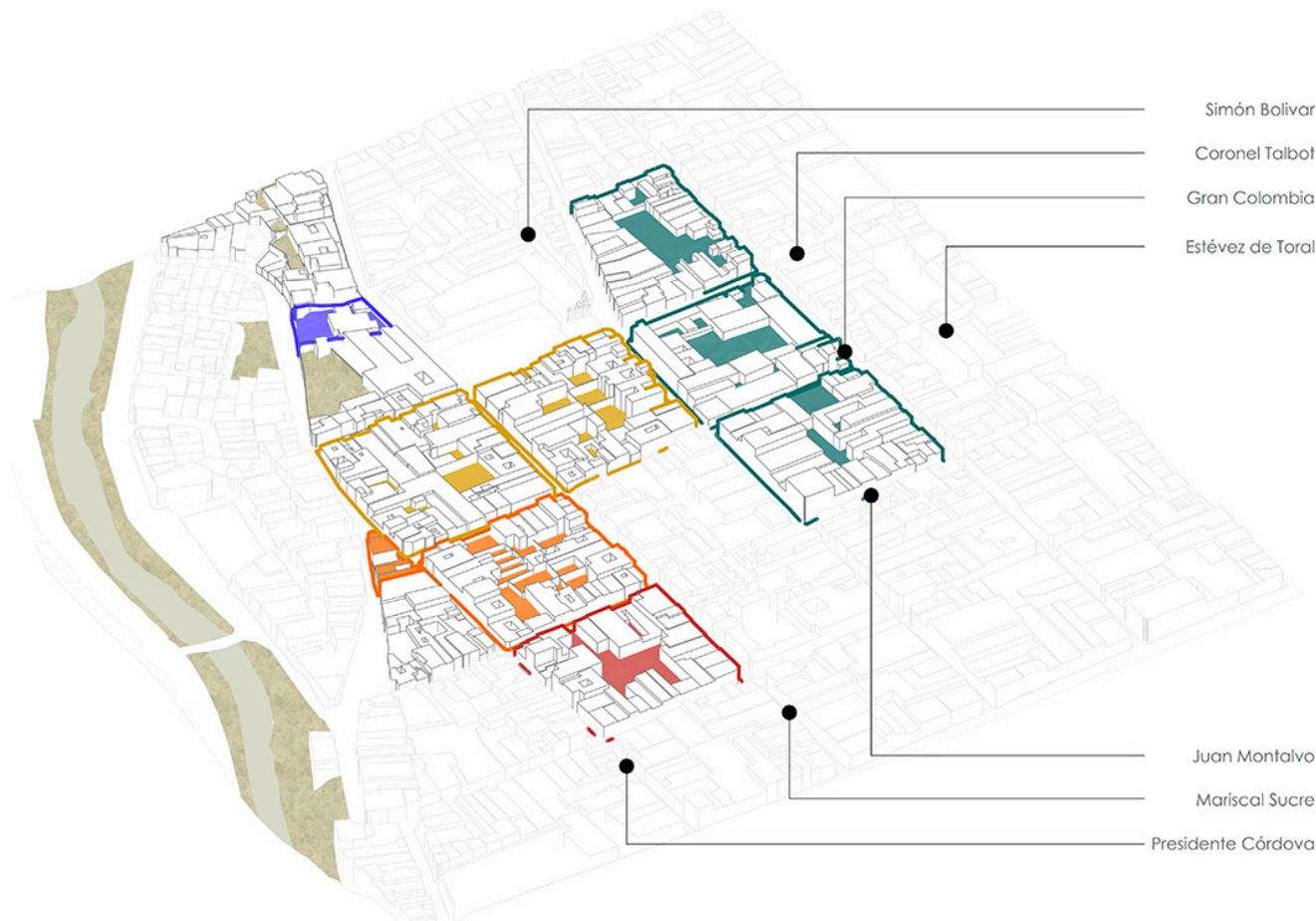
Problemática

Se han identificado diferentes problemáticas en varios puntos del barrio, tanto como el abandono de edificaciones, baja densidad de viviendas, desaparición de oficios artesanales importantes, así como barreras arquitectónicas y físicas, y el excesivo uso del vehículo privado, que han hecho de esta, una zona muy insegura y poca frecuentada. Es por esta razón que se plantea la ejecución de diversos proyectos urbanos – arquitectónicos que brinden soluciones y contrarresten el efecto de estos aspectos de conflicto enunciados.

- Recuperación de oficios artesanales
- Bajo uso de la plaza..... ●
- Disminución del flujo vehicular en el Centro Histórico
- Fomentar la caminabilidad..... ●
- Manzana con menor densidad de vivienda..... ●
- Edificaciones históricas en decadencia
- Inseguridad..... ●
- Falta de espacios lúdicos para niños
- Intersección conflictiva..... ●

Imagen 40: Volumetría_ Problemática

Fuente: Análisis propio
Elaboración propia



Usos propuestos

Basándonos en la problemática de cada sector, se establecen diferentes funciones para cada manzana:

Parqueadero vehicular de borde y espacios complementarios al Museo de Arte Moderno en la manzana de ingreso a la propuesta, para incentivar a la gente a que deje su vehículo y que pueda recorrer los espacios a pie. **Unidades de vivienda** en la manzana con menor densidad del sector, **Red de equipamientos culturales** en las manzanas adyacentes al Templo San Sebastián para fomentar su utilización, un **Equipamiento lúdico infantil** en una zona bastante insegura debido a las barreras arquitectónicas que posee, además de la falta de proyectos destinados al juego de los niños, no solo en el sector, sino también, en la ciudad. Finalmente, un **Centro deportivo** en el eje vial que une la Universidad Católica de Cuenca con la Universidad de Cuenca.

- Parqueadero de borde/auditorio.....●
- Vivienda/comercio.....●
- Equipamiento cultural y comercial.....●
- Equipamiento de espacios lúdicos.....●
- Equipamiento deportivo●

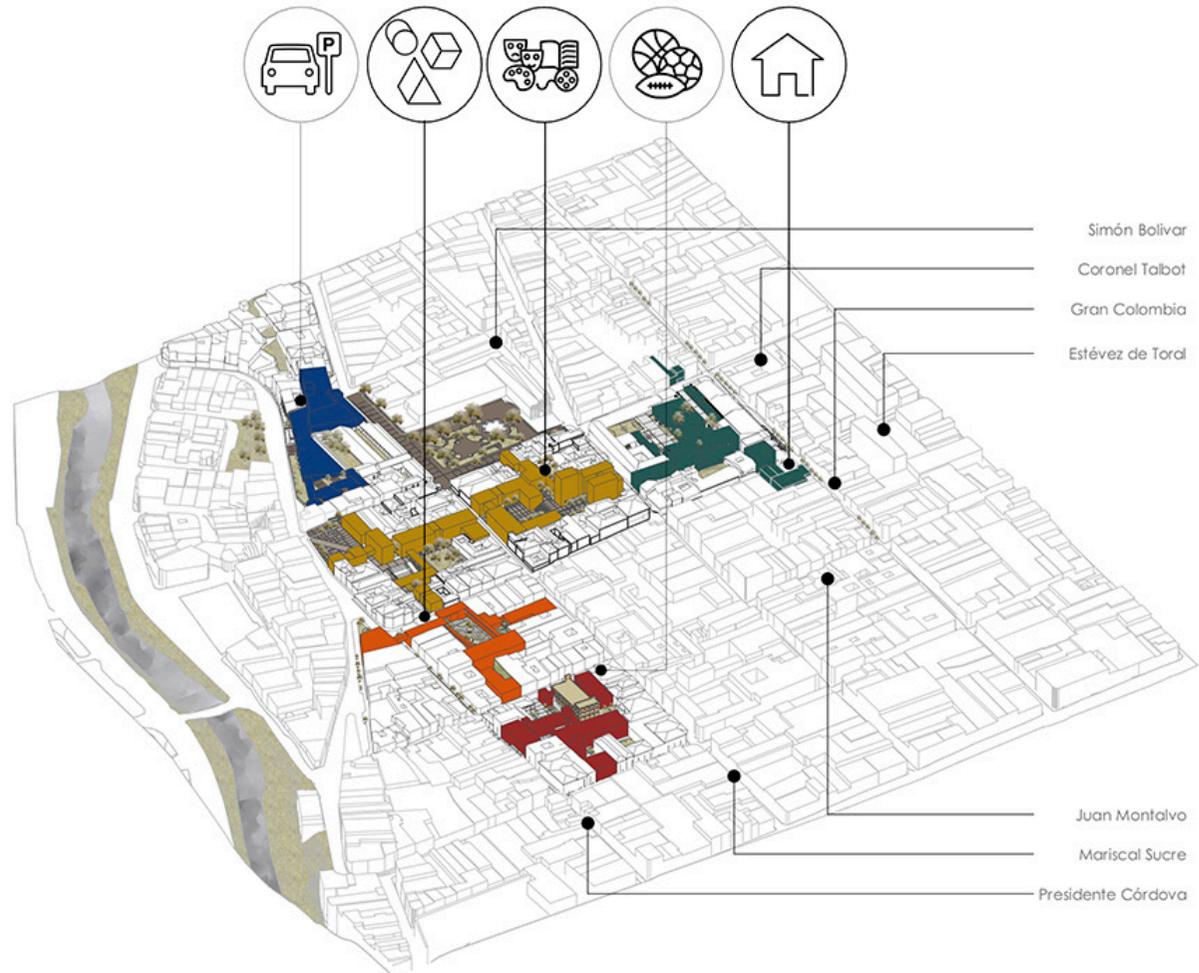
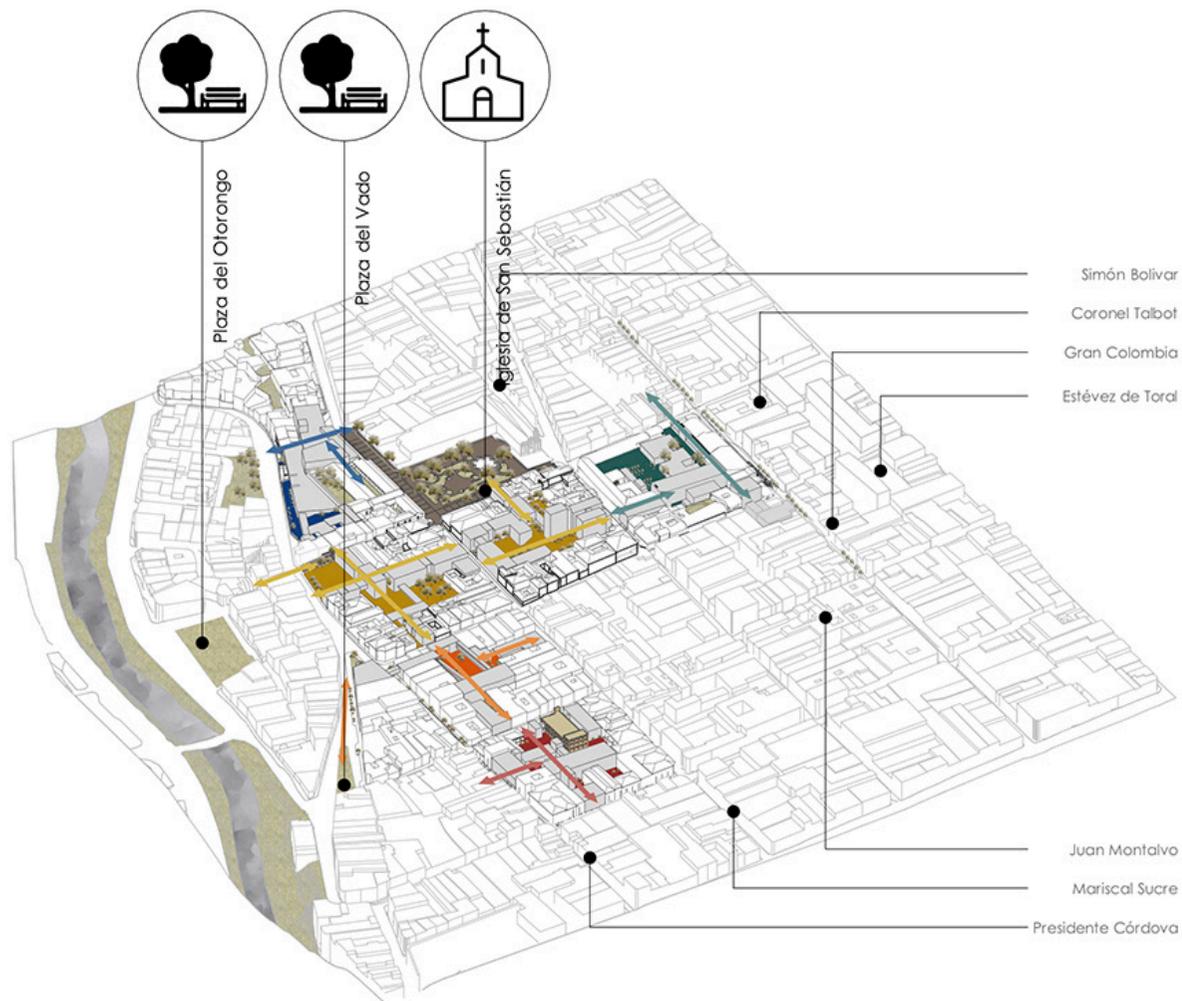


Imagen 41: Volumetría_ Usos propuestos
 Fuente: Análisis propio
 Elaboración propia

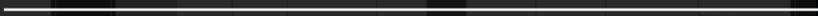
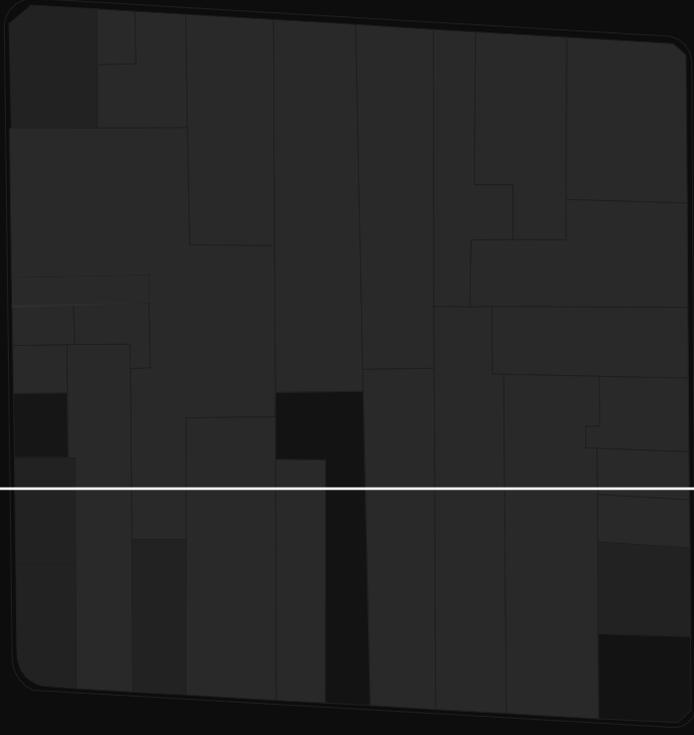
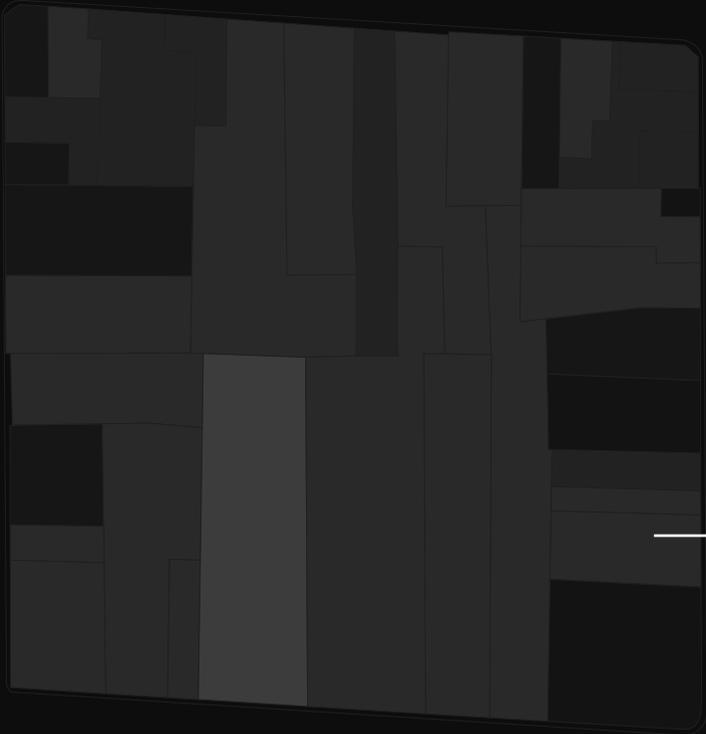
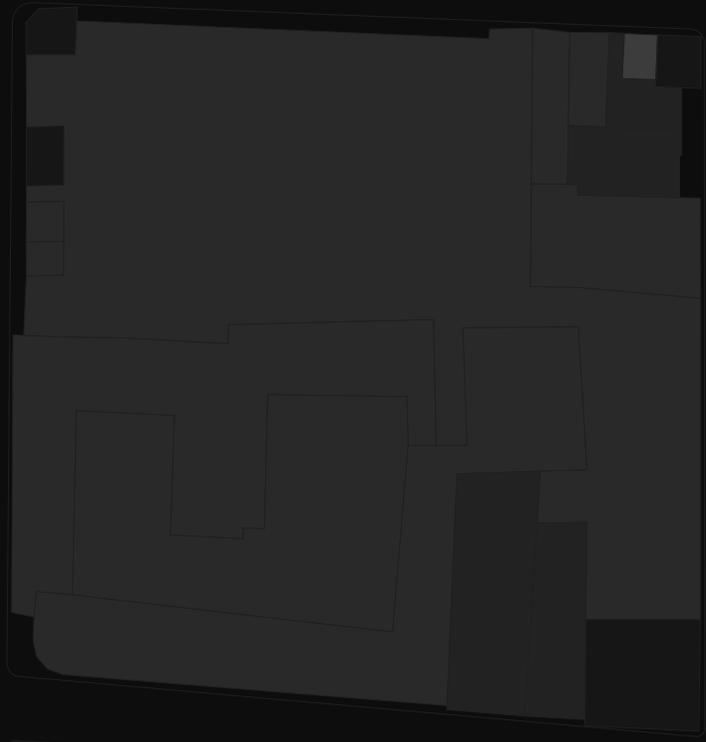
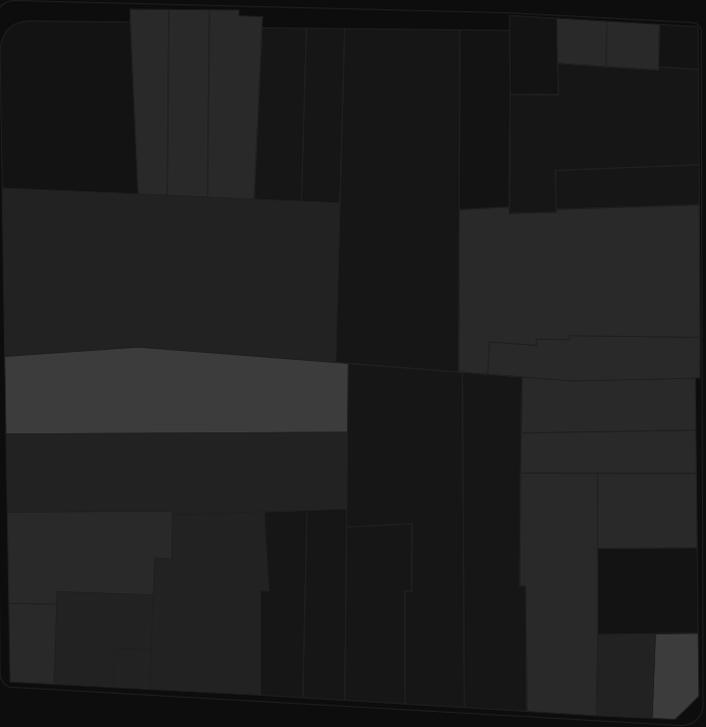
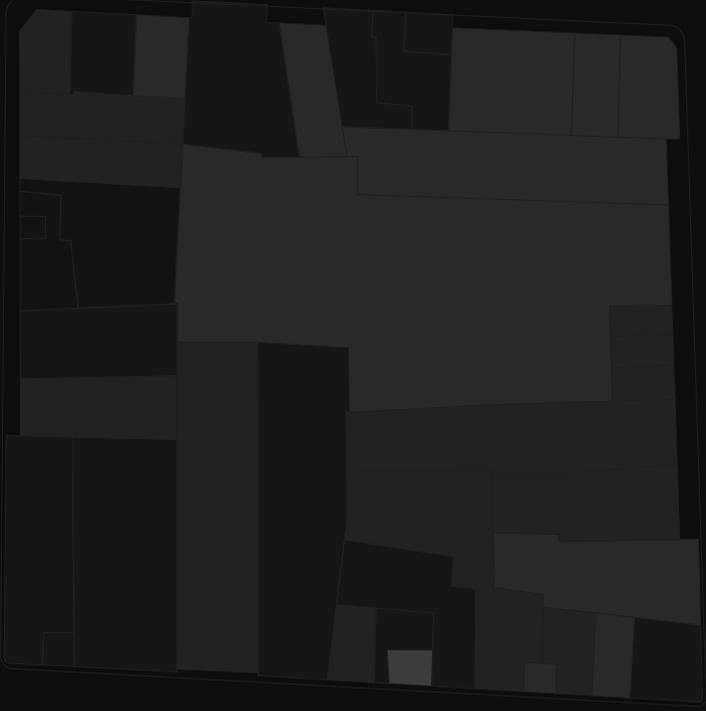


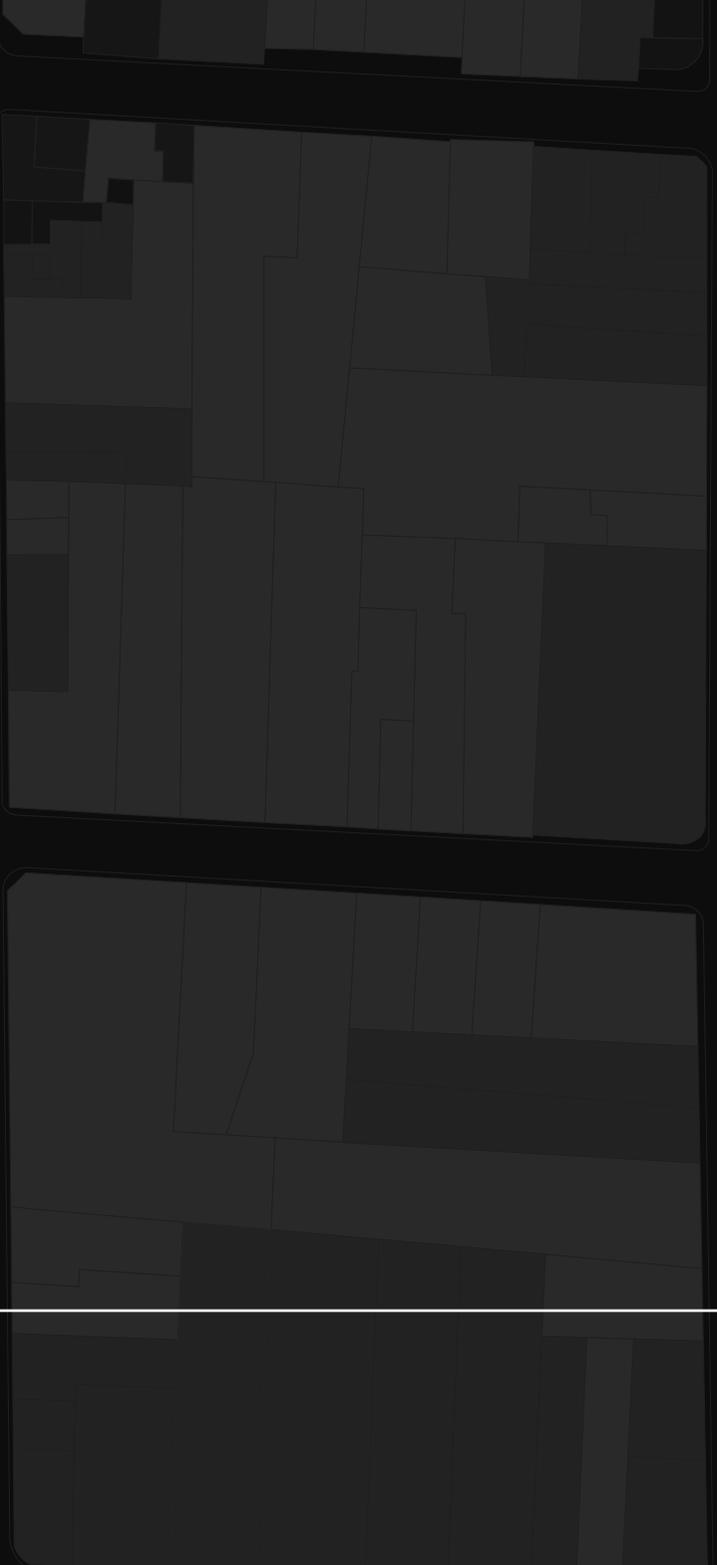
Conexiones

Uno de los puntos más fuertes de la estrategia urbana es el de crear conexiones no solo entre proyectos, sino también con las distintas plazas de interés cercanas a los mismos, con el principal objetivo de que a través de estos se logre la reactivación de este barrio tan importante de Cuenca, que ha perdido vitalidad a lo largo de los años. En cuanto a las **conexiones entre proyectos** se busca que al generar recorridos interesantes y de calidad, con la posibilidad de recorrer los centros de manzanas con nuevos e innovadores usos, la gente se incentive a recorrerlos a pie. Mientras que a través de las **conexiones con plazas**, en este caso con la plaza de San Sebastián, Otorongo y el Vado, lo que se busca es devolverles la importancia y la actividad que estas se merecen al crear visuales, recorridos y conexiones directas entre los proyectos y las plazas.

- Parqueadero de borde/auditorio..... ●
- Vivienda/comercio..... ●
- Equipamiento cultural y comercial..... ●
- Equipamiento de espacios lúdicos..... ●
- Equipamiento deportivo ●

Imagen 42: Volumetría_ Conexiones
 Fuente: Análisis propio
 Elaboración propia

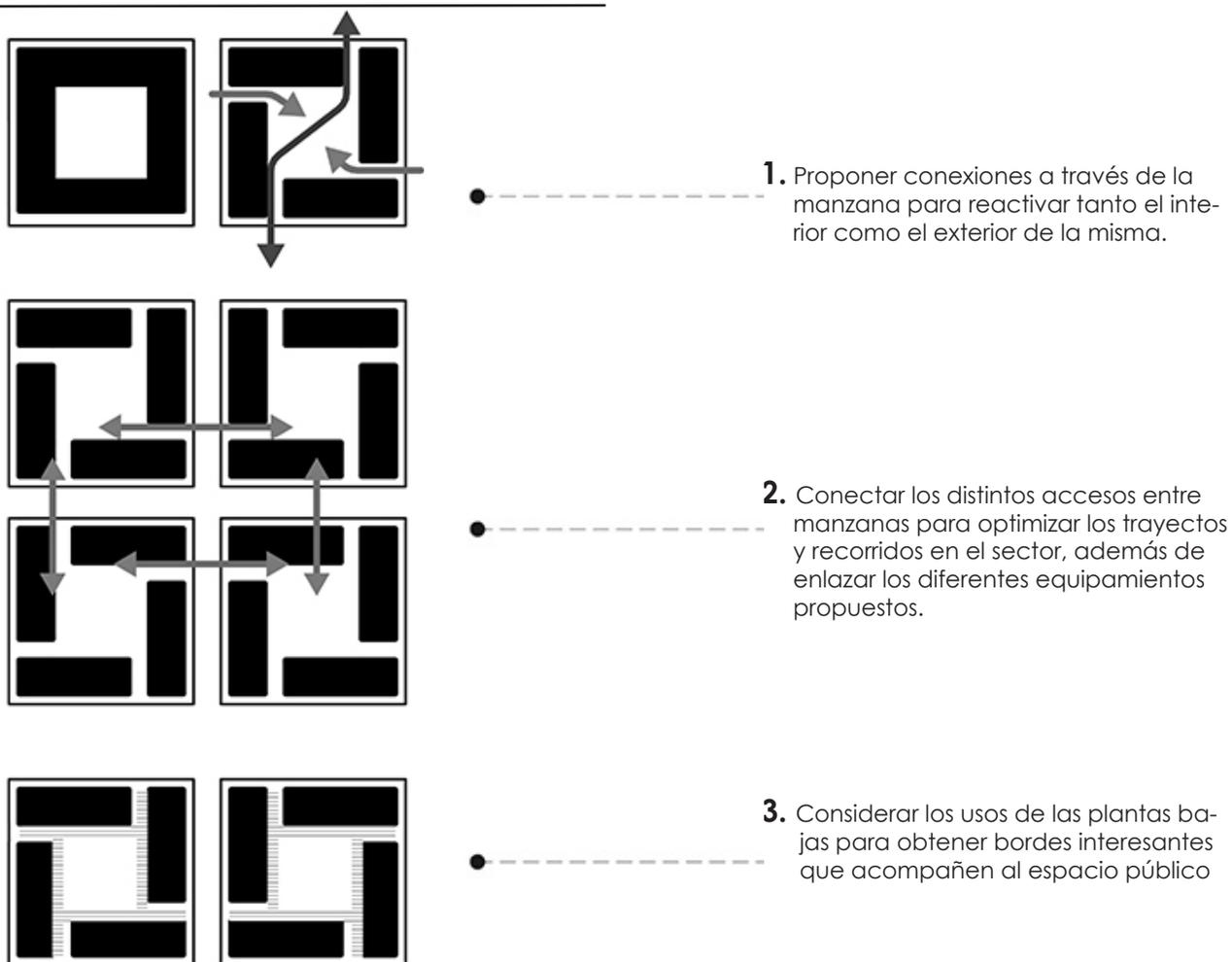




NORMATIVA



Imagen 43: Vista aérea del barrio San Sebastián desde El Vado
Fuente: Arq. José Maldonado



Normativa de manzana

Para lograr que las intervenciones realizadas en el sector sean de alta calidad, se plantea una **normativa barrial** que **determina una serie de criterios para proyectar los distintos equipamientos** pertenecientes a la reactivación del sector de San Sebastián. Estas pautas de intervención son el resultado del estudio de autores y referentes, así como del análisis del sector; permitiendo así establecer **parámetros que anclan a los proyectos con el lugar** y garantizan que las nuevas propuestas obtengan una buena **calidad formal, funcional y espacial**.

Normativa de manzana

Como primera pauta, se propone que cada una de las manzanas que forman parte de la red de equipamientos puedan relacionarse entre sí, generando un recorrido diverso y continuo que atraviese los distintos proyectos. Es por eso que, en el emplazamiento de cada uno de ellos, se debe considerar aperturas que permitan que el **espacio público exterior se conecte con el interior de la manzana**, procurando que sus bordes a nivel de planta baja sean dinámicos. De la misma forma se deberá **generar enlaces con las manzanas aledañas** enriqueciendo de esta forma el trayecto a lo largo de las intervenciones.

Normativa de fachada

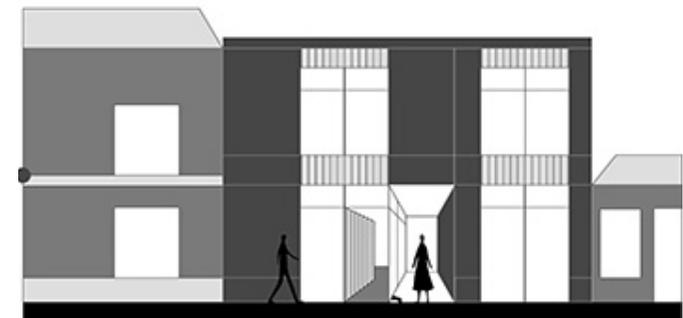
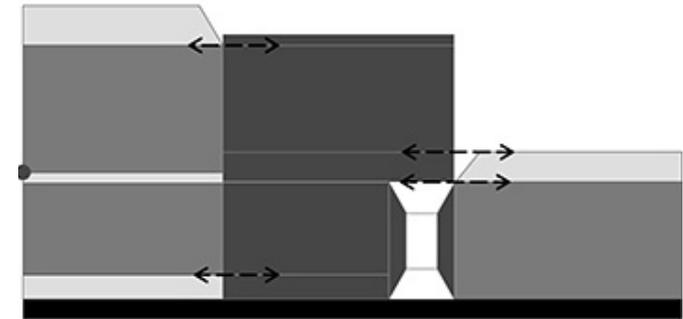
De la misma manera, se debe considerar ciertos criterios a la hora de plantear las nuevas volumetrías reflexionando el contexto en donde se emplaza el proyecto. En el caso del sector de San Sebastián, un barrio perteneciente al Centro Histórico, en donde se encuentra con regularidad edificaciones de carácter patrimonial o con un valor arquitectónico positivo que marcan una referencia para las nuevas construcciones del lugar, pues en estos se pueden encontrar, **alturas, ejes y líneas que permitirán a la nueva volumetría encajar de mejor manera en el sitio.**

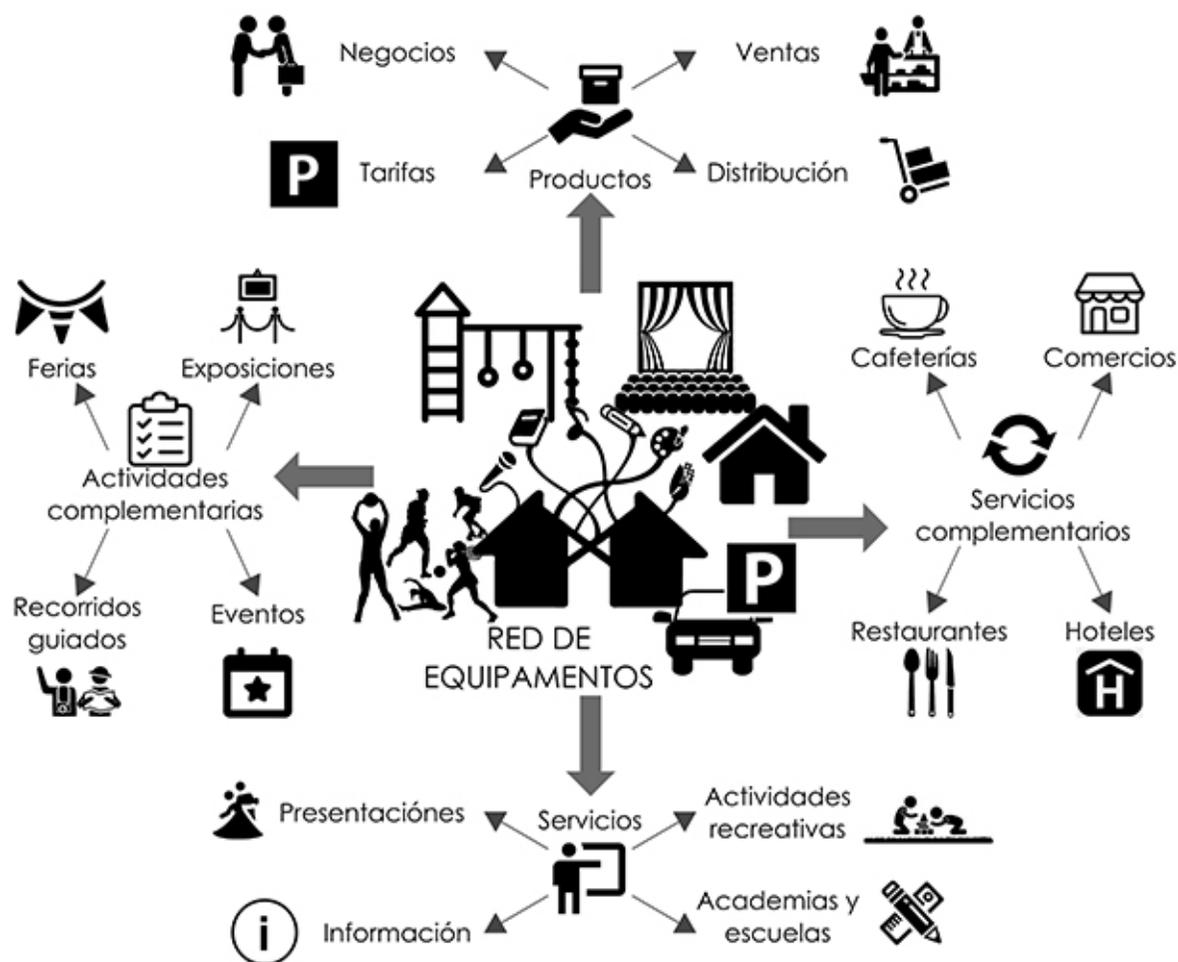
Así mismo, es importante resaltar, que este nuevo escenario generado con las fachadas propuestas, propicien al peatón un espacio de interés que **permita mejorar la percepción** de los distintos tramos de intervención y además **invite al uso de los equipamientos propuestos.**

1. Considerar líneas guías y alturas de las edificaciones colindantes a la hora de plantear las volumetrías de los proyectos.

2. Evitar generar muros ciegos hacia las fachadas de los nuevos proyectos, pues estos generan percepción de inseguridad y poco interés en el transeúnte que apurará el paso en este tipo de tramos.

3. Generar puertas y ventanas hacia la calle, de manera que el espacio del transeúnte se vea enriquecido con vitrinas y vanos que permitan una percepción de seguridad y dinamismo

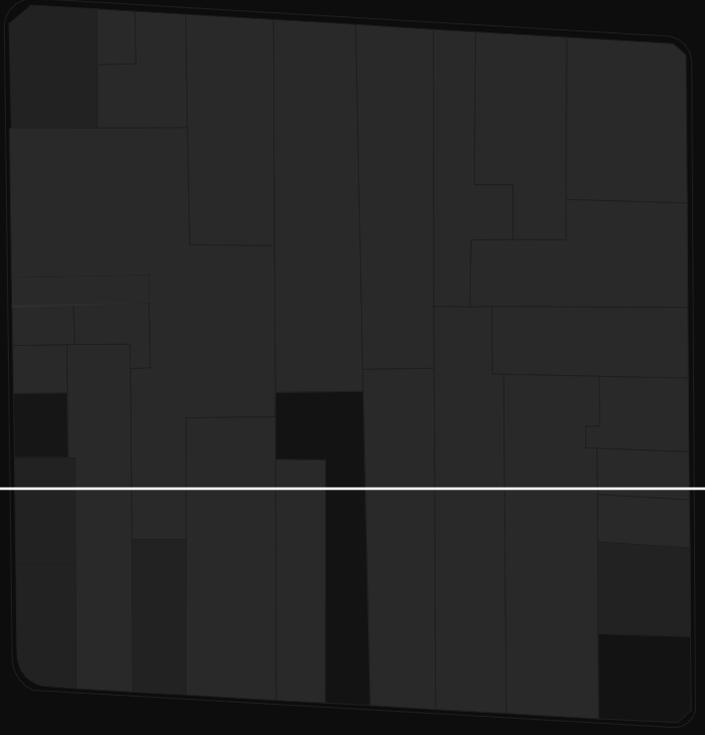
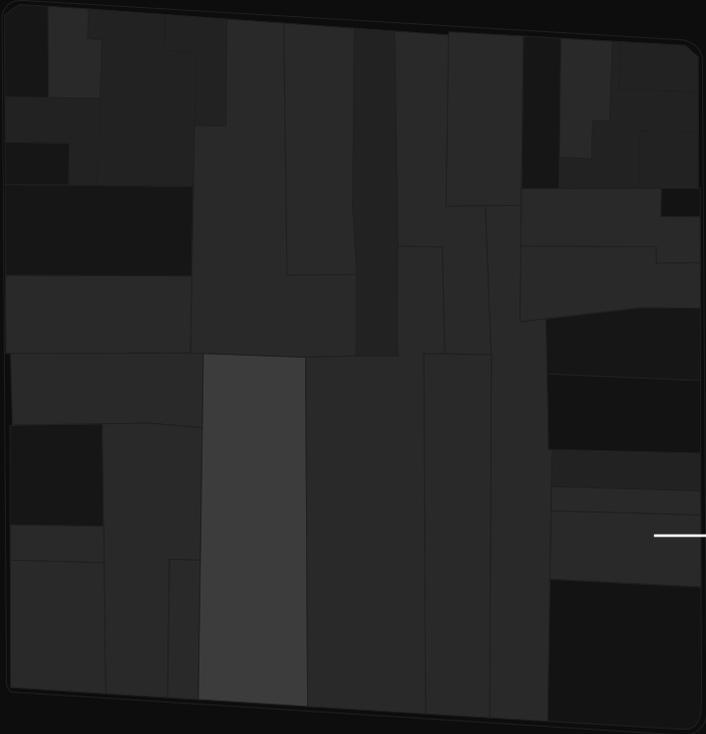
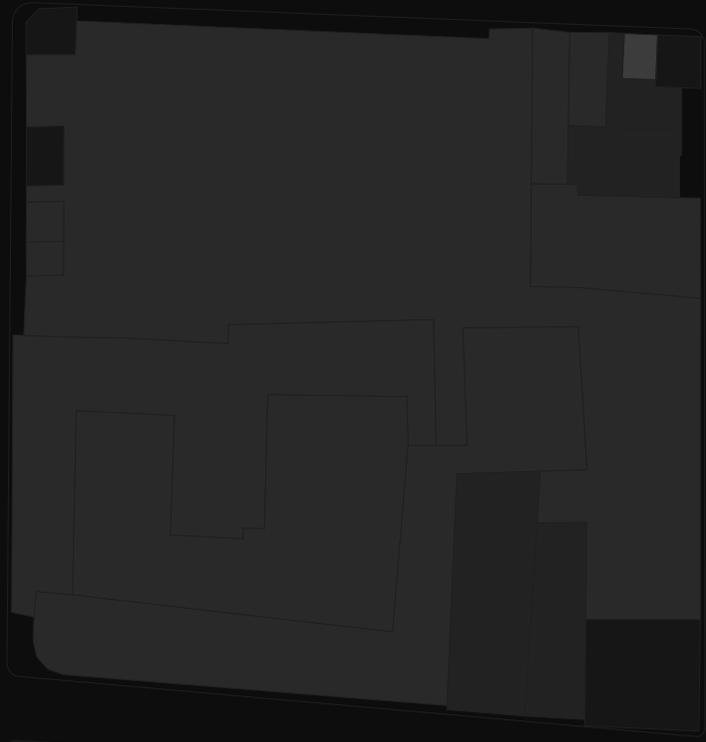
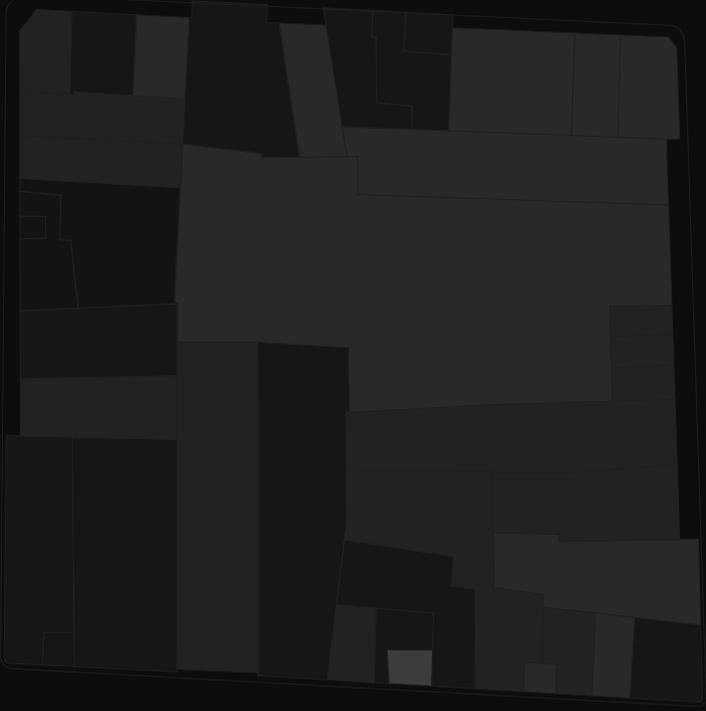


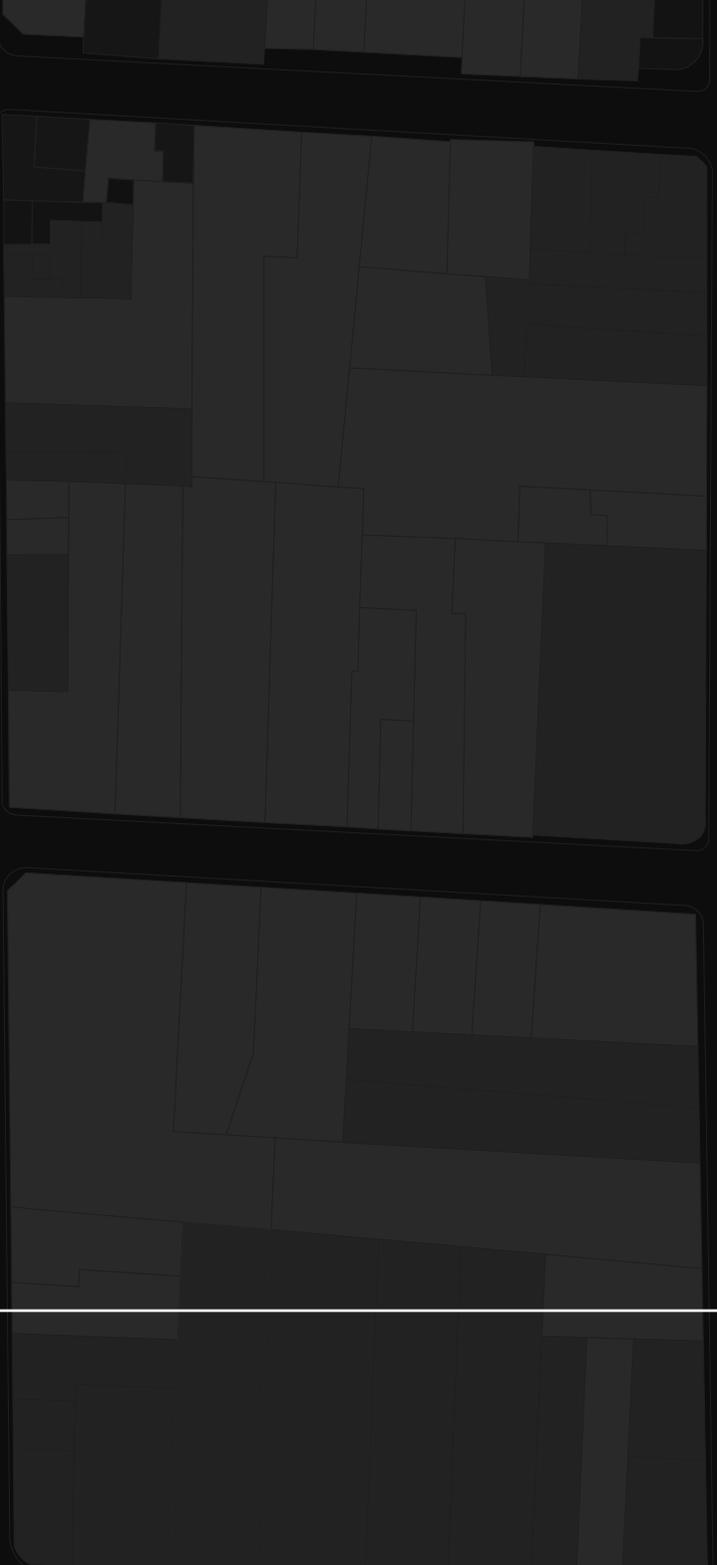


Normativa de modelo de gestión

Finalmente, es importante mencionar el modelo de gestión que los equipamientos deberían manejar. Como parte de los criterios propuestos, se debe tener en cuenta el **manejo de los recursos obtenidos desde los distintos programas** que brindan los proyectos, en donde cada una de las edificaciones, **ofrecen un producto o servicio que incluye proporcionarles actividades de enseñanza, estancia y recreación** como su función principal y esta se verá acompañada con **servicios y actividades complementarias** como negocios, restaurantes, eventos y ferias, que permitirán **manejar un sistema de autogestión** para cada uno de los equipamientos a la vez que se proporcionan distintos espacios de cohesión social.

Imagen 46: Diagramas_ Normativa modelo de gestión
Fuente: Análisis propio
Elaboración propia





RESULTADOS

Efectividad de los ejes propuestos para la revitalización del barrio San Sebastián

El proyecto de la “Reactivación del barrio San Sebastián” partió por entender una gran problemática: el fuerte abandono de masas humanas de los centros históricos, que lo único que han generado es inseguridad, excesivo uso del vehículo privado y sobre todo barrios deteriorados e inactivos. A partir del análisis de sitio, se pudo determinar que San Sebastián -uno de los más antiguos y de gran importancia histórica- ha ido perdiendo actividad y vitalidad a lo largo de los años; así que consideramos imprescindible que, mediante la generación de una red de equipamientos de usos múltiples y complementarios (desarrollados en las cinco tesis), este recupere fuerza e interés de la población. Para esto, se analizaron proyectos de entornos semejantes, para determinar criterios de diseño y funcionamiento, y que sean además una base sólida para ser implantados en cada uno de los proyectos.

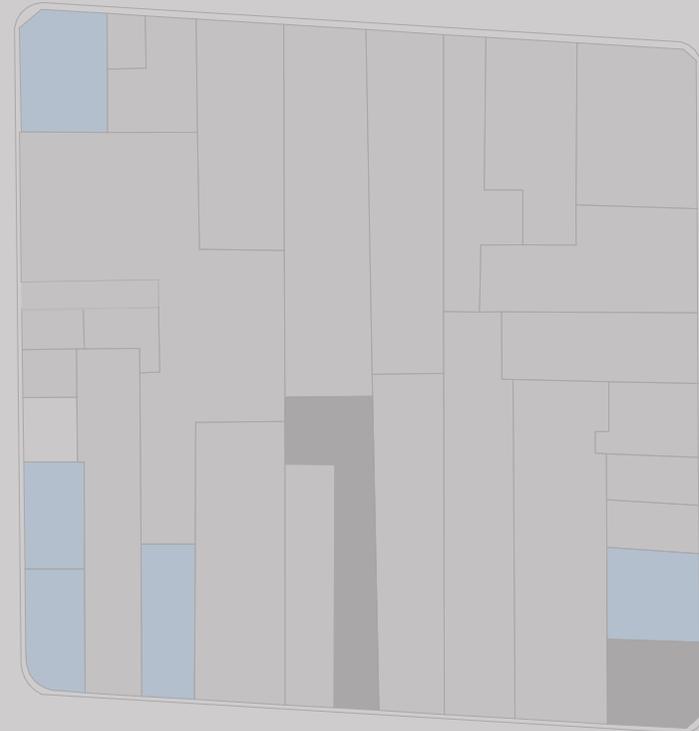
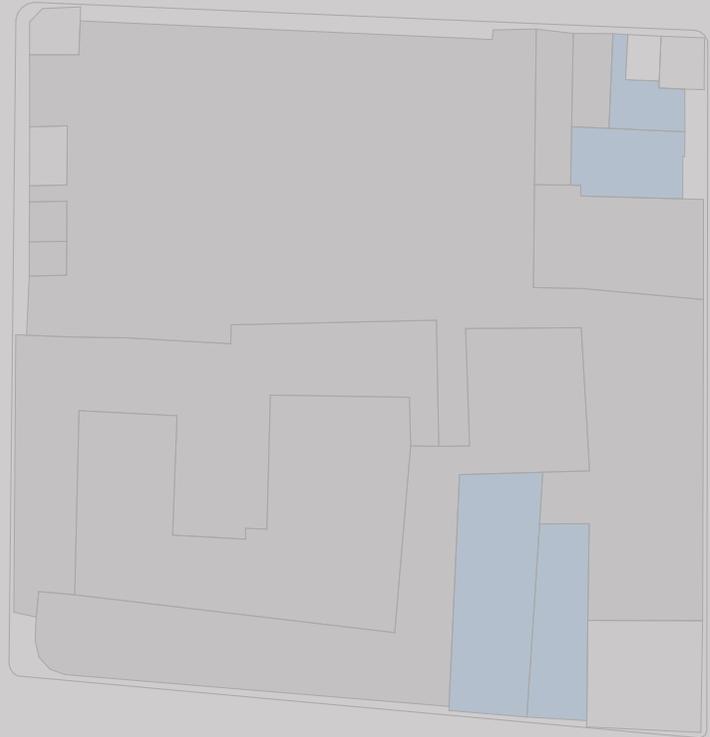
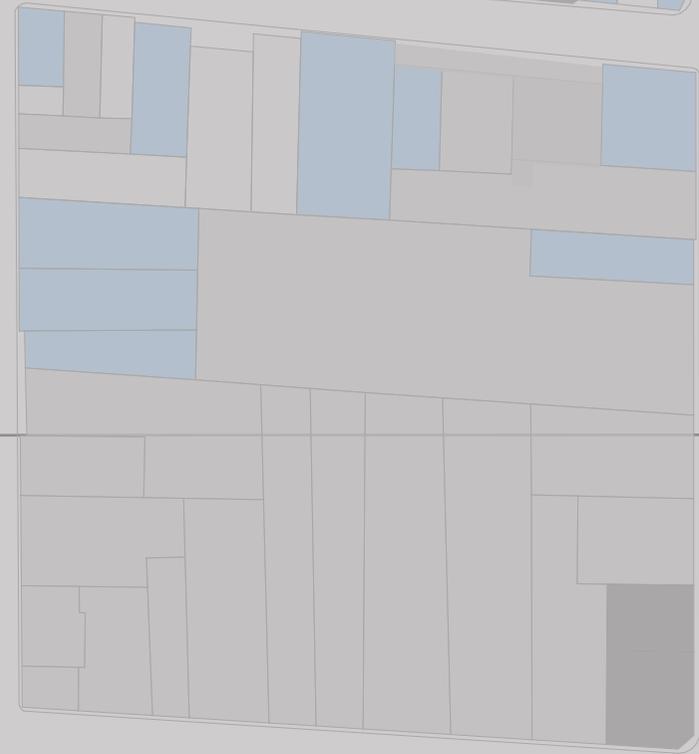
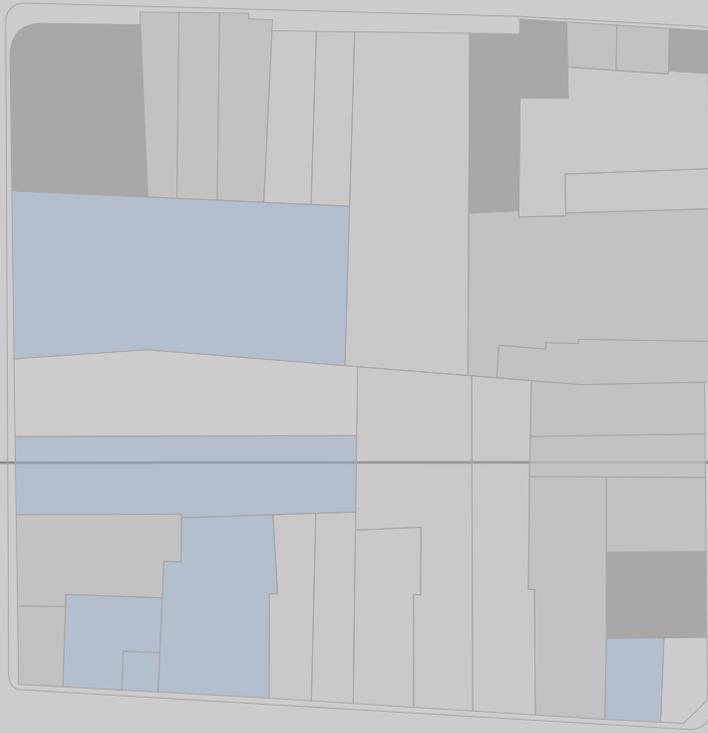
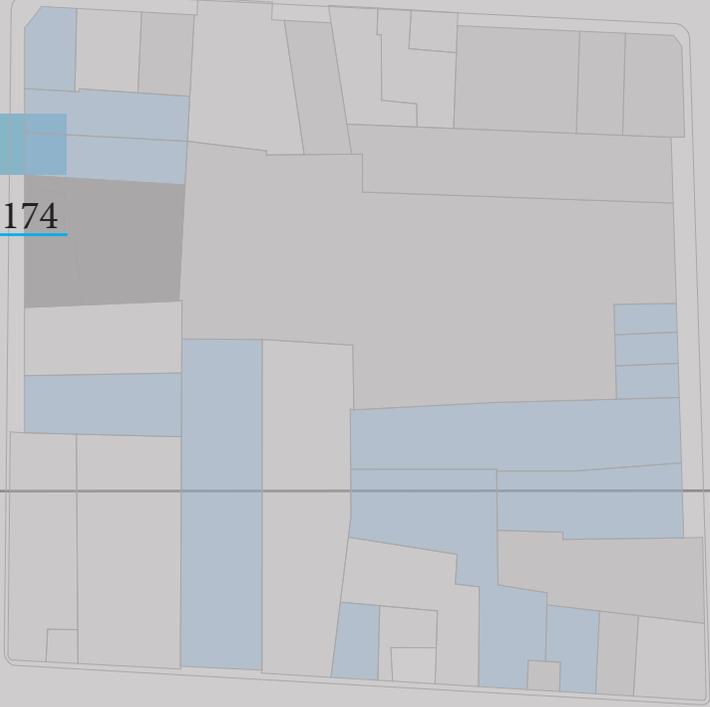
Además, se propuso la rehabilitación de edificaciones, así como la recuperación de los centros de manzana subutilizados con la creación de nuevas edificaciones que alberguen nuevos e innovadores usos; y sobre todo con el objetivo de que todos estos proyectos estén interconectados entre sí de tal forma que la gente pueda recorrerlos, fomentando la cohesión social y la vida en comunidad. Finalmente se intervino en ciertas calles a través de nuevas secciones viales que se adapten a esta nueva estrategia urbana, pero que sobre todo el peatón sea el principal protagonista, mejore la calidad de vida de los habitantes, y por ende vuelva a los barrios más seguros y caminables.

Imagen 47: Axonometría_ Proyectos urbano - arquitectónicos

Fuente: Análisis propio
Elaboración propia







REFERENTES BIBLIOGRÁFICOS

Libros:

- Chacón, E; Valero, E; Valverde, E. (2012) Spaces of opportunity. The urban recycling in the context of the renovation of the social habitat in France. Recuperado de: Deposito de investigación Universidad de Sevilla.
- Gehl, J. (2014). Ciudades para la gente. Buenos Aires: Infinito.
- Montaner, J. (2013). Herramientas para habitar el presente. Barcelona: Actar D.
- Rogers, R. (1995). Ciudades para un pequeño planeta. Barcelona: Gustavo Gili.
- Rojas, E; Rodríguez, E; Wegelin, E. (2004) Volver al Centro. La recuperación de áreas urbanas centrales. New York: Banco Interamericano de Desarrollo. Recuperado de: <https://biblio.flacsoandes.edu.ec/catalog/resGet.php?resId=11205>
- Sennett, Richard. (2019). Construir y habitar. Ética para la ciudad. Barcelona: Editorial Anagrama
- Tømmerbakk, M; Herrera, E; Tello M; Montesinos, D; Cabrera M. (2018) Arquitectura colonial y materiales tradicionales del Barrio de San Sebastián: Historia, oficios, puesta en valor e intervenciones arquitectónicas. Cuenca: GRAF&PACK.

Artículos:

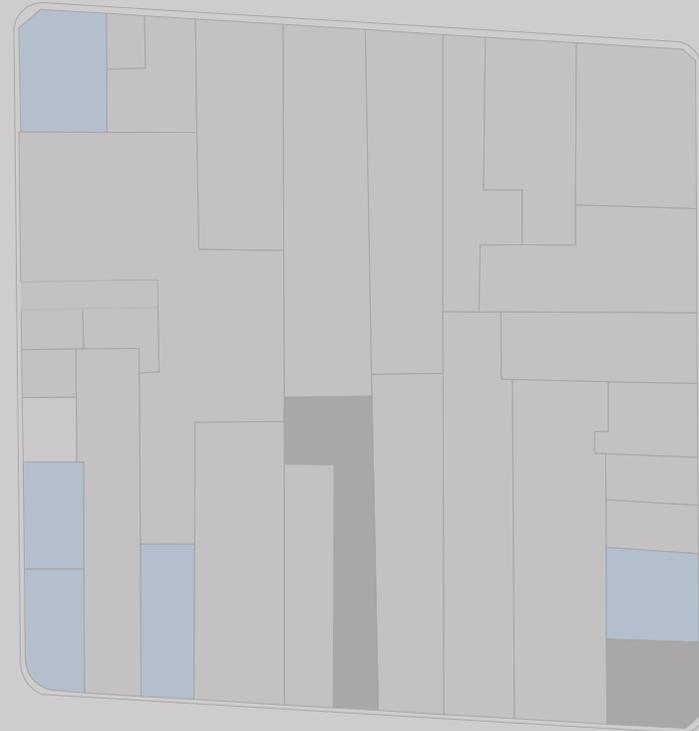
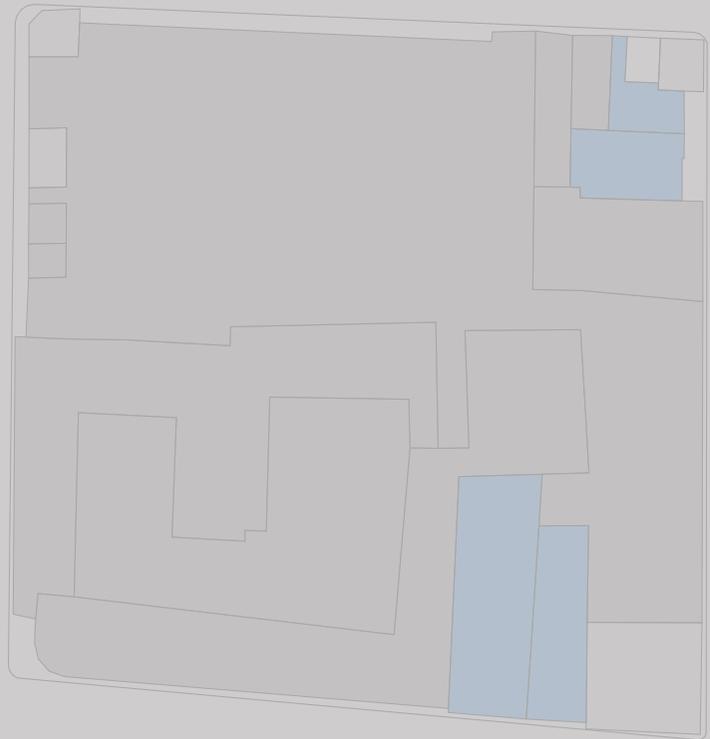
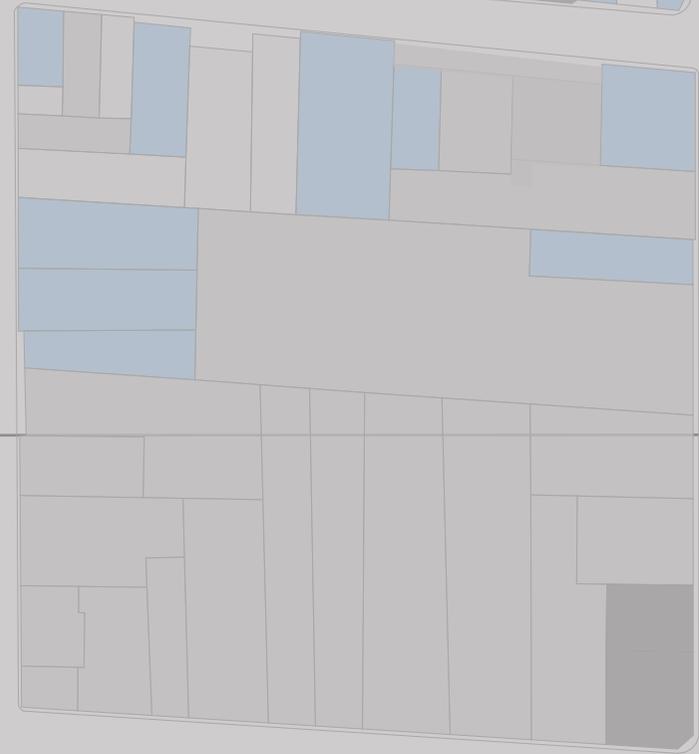
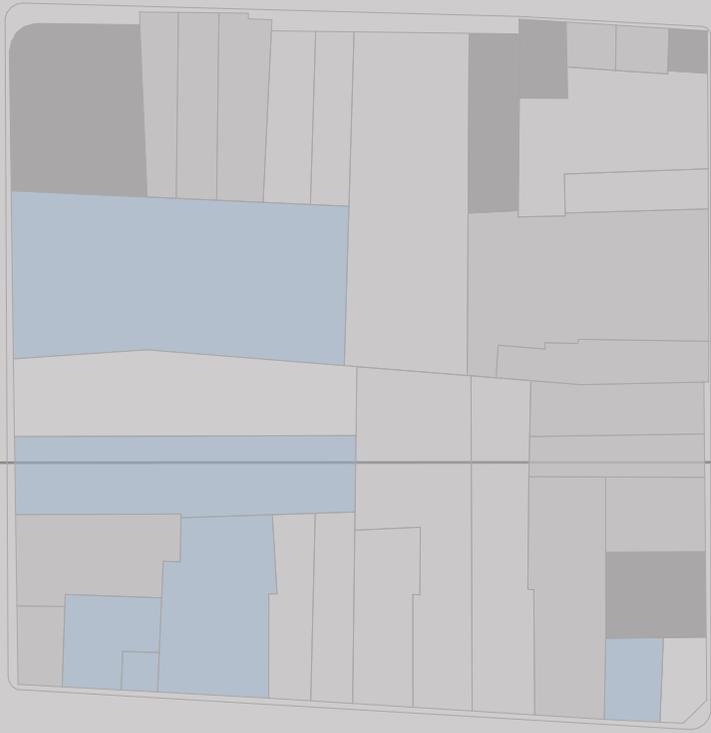
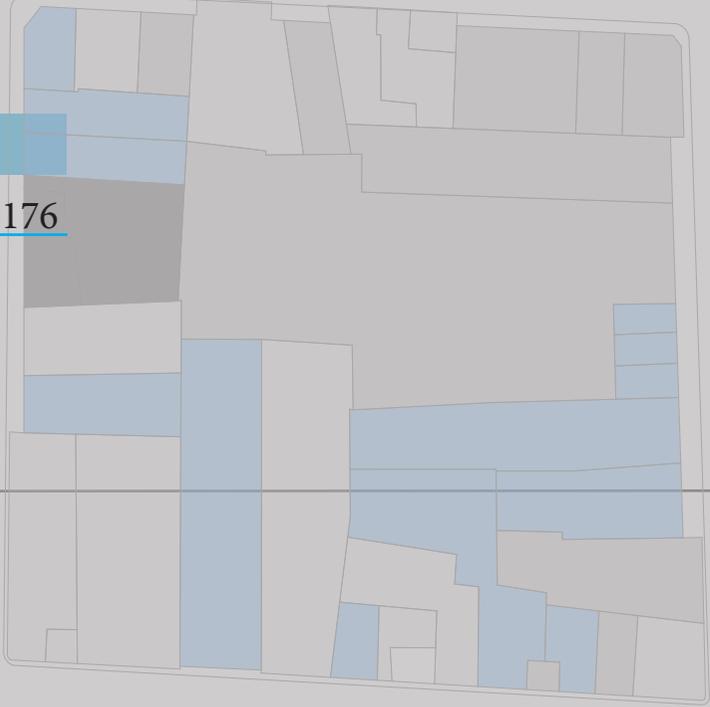
- Banco Interamericano de Desarrollo (BID); GAD Municipal Cuenca. (2015). Cuenca Red: Red de Espacios Dinámicos. Plan de Recuperación y Mejoramiento del espacio público en el Centro Histórico.
- Carrión, F. (2004). Los centros históricos en la era digital. Iconos. Revista de Ciencias Sociales (20). Recuperado de: <http://www.redalyc.org/articulo.oa?id=50902004>
- Chacón, E; Valero, E; Valverde, E. (2012) Spaces of opportunity. The urban recycling in the context of the renovation of the social habitat in France. Recuperado de: Deposito de investigación Universidad de Sevilla.
- Cuevas, M; Hernández, O; Garnica, R. Modelo de Accesibilidad Peatonal (MAP). Índice de accesibilidad peatonal a escala barrial. Recuperado de: <https://www.redalyc.org/pdf/748/74830874004.pdf>
- De Gracia, F. (1992) Construir en lo construido. España. Editorial Nerea
- El Tiempo. (2019). Supermanzana busca pacificar la movilidad en el centro. Obtenido de: www.eltiempo.com.ec: <https://n9.cl/r4ssi>
- Philibert, E. (2006). Connectivity-Oriented urban projects. (Repositorio de tesis doctoral). Recuperado de: <https://repository.tudelft.nl/islandora/object/uuid%3A95545026-c11b-473b-983a-bfa28fa0cbc7>

Taller IDA, USFQ. (2014). Plan Barrial La Floresta, Quito. Obtenido de <http://www7.quito.gob.ec> : <https://n9.cl/tlng1>

Taylor P. D.; Fahrig, L.; Henein, K. y Merriam, G. (1993): Connectivity is a vital element of landscape structure, en Oikos , nº 68, pp. 571- 573.

Créditos:

Levantamiento volumétrico, Nube de puntos y levantamiento fotográfico mediante dron, realizado por: Arq. José Maldonado



DOCUMENTOS ADICIONALES

Entrevistas

ENTREVISTA 1 realizada por:
Nombre del entrevistado:

1. ¿Cuánto tiempo lleva usted aquí?
2. ¿De qué trata su negocio?
3. ¿Reside usted en este sector?
4. ¿Consideraría usted extender su negocio hacia la acera?
5. ¿Según su percepción qué lugar coincidiera el más seguro e inseguro y por qué?
6. ¿Existe algún punto de encuentro para la vida en comunidad?
7. ¿Usted se sintió desplazado de los planes urbanos y como esto cree que afectó al barrio?
8. ¿Cree usted que las normas de construcción del sector son muy rígidas?
9. ¿Prefiere usted readecuar su vivienda o desplazarse a otro lugar?
10. ¿Qué tradiciones perduran y cuáles se han perdido en el barrio?
11. ¿Cuál considera que es el punto más representativo del barrio?
12. Observaciones:

el **espacio público** debería venir **hacia adentro**

antes había **vecindad**

falta de **mantenimiento** de **viviendas**

puntos de **encuentro**

mejorar las **veredas**

promocionar el sector

incentivar la apertura de nuevos **centros de arte y de pintura**

nuevas **iniciativas**

la **inseguridad** se da por el **abandono del sector**

no existe **gente** transitando

vehículos de **paso**

fomento a lugares **turísticos**

facilidad para **artistas** de talleres **se instalen**

espacios de **gestión y organización**

concentración de **actividades** hacia el **parque calderón**

no existen **eventos** en el barrio

espacio para **ferias** en el **barrio**

muestras de **gastronomía** de locales

perdida de **identidad**

rescatar **tradiciones** populares

casas **deshabitadas**

la **iglesia** como un punto de **referencia**

lugares para la **recreación**

crear **puntos** de conciliación **entre** los **vecinos**

existen **nuevos** conjuntos de **viviendas**

bajo **interés** del **gobierno** local

buses hacen giros **peligrosos**

poca **señalética**

ruido de **autos** y **buses**

integración **participativa**

artesanos con **trayectoria** amplia

el vado como punto de **referencia**

Consentimiento informado entrevistas



FIRMA DEL CONSENTIMIENTO INFORMADO
(Encuesta)

Investigador Responsable: Arq. Alejandro Vanegas Ramos avanegas@uazuay.edu.ec

- He leído y discutido la descripción de la investigación con el investigador. He tenido la oportunidad de hacer preguntas acerca del propósito y procedimientos en relación con el estudio.
- He entendido que el propósito de este proyecto es académico y no de difusión.
- Mi participación en esta investigación es voluntaria. Puedo negarme a participar o renunciar a participar en cualquier momento sin necesidad de dar una justificación.
- Cualquier información derivada del proyecto de investigación que me identifique personalmente no podrá ser publicada o revelada.
- Si en algún momento tengo alguna pregunta relacionada con la conducción de la investigación, mi participación, o mis derechos puedo contactarme directamente con el investigador responsable Universidad del Azuay, a través de briones@es.uazuay.edu.ec
- Recibo una copia del presente consentimiento informado.
- Mi firma significa que estoy de acuerdo con participar en este estudio.

Firma del/la Participante

27 DIC / 19

Fecha

LEONARDO BARRERA, P.

Nombre del/la Participante

Firma de la/el Encuestador

27-12-19

Fecha



FIRMA DEL CONSENTIMIENTO INFORMADO
(Encuesta)

Investigador Responsable: Arq. Alejandro Vanegas Ramos avanegas@uazuay.edu.ec

- He leído y discutido la descripción de la investigación con el investigador. He tenido la oportunidad de hacer preguntas acerca del propósito y procedimientos en relación con el estudio.
- He entendido que el propósito de este proyecto es académico y no de difusión.
- Mi participación en esta investigación es voluntaria. Puedo negarme a participar o renunciar a participar en cualquier momento sin necesidad de dar una justificación.
- Cualquier información derivada del proyecto de investigación que me identifique personalmente no podrá ser publicada o revelada.
- Si en algún momento tengo alguna pregunta relacionada con la conducción de la investigación, mi participación, o mis derechos puedo contactarme directamente con el investigador responsable Universidad del Azuay, a través de briones@es.uazuay.edu.ec
- Recibo una copia del presente consentimiento informado.
- Mi firma significa que estoy de acuerdo con participar en este estudio.

Firma del/la Participante

Fecha

Alvaro Macías

Nombre del/la Participante

Firma de la/el Encuestador

Fecha



FIRMA DEL CONSENTIMIENTO INFORMADO
(Encuesta)

Investigador Responsable: Arq. Meléndro Yaneza Páez avaneegas@uazuay.edu.ec

- He leído y discutido la descripción de la investigación con el investigador. He tenido la oportunidad de hacer preguntas acerca del propósito y procedimientos en relación con el estudio.
- He entendido que el propósito de este proyecto es académico y no de difusión.
- Mi participación en esta investigación es voluntaria. Puedo negarme a participar o renunciar a participar en cualquier momento sin necesidad de dar una justificación.
- Cualquier información derivada del proyecto de investigación que me identifique personalmente no podrá ser publicada o revelada.
- Si en algún momento tengo alguna pregunta relacionada con la conducción de la investigación, mi participación, o mis derechos puedo contactarme directamente con el investigador responsable Universidad del Azuay, a través de briones@es.uazuay.edu.ec
- Recibo una copia del presente consentimiento informado.
- Mi firma significa que estoy de acuerdo con participar en este estudio.

Firma del/la Participante

27/Dic/2019

Fecha

Carlos Bustos

Nombre del/la Participante

Firma de L/el Encuestador

Fecha



FIRMA DEL CONSENTIMIENTO INFORMADO
(Encuesta)

Investigador Responsable: Arq. Alejandro Yaneza Páez avaneegas@uazuay.edu.ec

- He leído y discutido la descripción de la investigación con el investigador. He tenido la oportunidad de hacer preguntas acerca del propósito y procedimientos en relación con el estudio.
- He entendido que el propósito de este proyecto es académico y no de difusión.
- Mi participación en esta investigación es voluntaria. Puedo negarme a participar o renunciar a participar en cualquier momento sin necesidad de dar una justificación.
- Cualquier información derivada del proyecto de investigación que me identifique personalmente no podrá ser publicada o revelada.
- Si en algún momento tengo alguna pregunta relacionada con la conducción de la investigación, mi participación, o mis derechos puedo contactarme directamente con el investigador responsable Universidad del Azuay, a través de briones@es.uazuay.edu.ec
- Recibo una copia del presente consentimiento informado.
- Mi firma significa que estoy de acuerdo con participar en este estudio.

Firma del/la Participante

27-Dic-2019.

Fecha

Roberto Carlos Hoguearima Patiño

Nombre del/la Participante

Firma de la/el Encuestador

Fecha



FIRMA DEL CONSENTIMIENTO INFORMADO
(Encuesta)

Investigador Responsable: Arq. Alejandro Vanegas Ramos avanegas@uazuay.edu.ec

- He leído y discutido la descripción de la investigación con el investigador. He tenido la oportunidad de hacer preguntas acerca del propósito y procedimientos en relación con el estudio.
- He entendido que el propósito de este proyecto es académico y no de difusión.
- Mi participación en esta investigación es voluntaria. Puedo negarme a participar o renunciar a participar en cualquier momento sin necesidad de dar una justificación.
- Cualquier información derivada del proyecto de investigación que me identifique personalmente no podrá ser publicada o revelada.
- Si en algún momento tengo alguna pregunta relacionada con la conducción de la investigación, mi participación, o mis derechos puedo contactarme directamente con el investigador responsable Universidad del Azuay, a través de briones@es.uazuay.edu.ec
- Recibo una copia del presente consentimiento informado.
- Mi firma significa que estoy de acuerdo con participar en este estudio.


Firma del/la Participante

27/01/2019

Fecha


Nombre del/la Participante

Nombre del/la Participante

Firma de la/el Encuestador

Fecha



FIRMA DEL CONSENTIMIENTO INFORMADO
(Encuesta)

Investigador Responsable: Arq. Alejandro Vanegas Ramos avanegas@uazuay.edu.ec

- He leído y discutido la descripción de la investigación con el investigador. He tenido la oportunidad de hacer preguntas acerca del propósito y procedimientos en relación con el estudio.
- He entendido que el propósito de este proyecto es académico y no de difusión.
- Mi participación en esta investigación es voluntaria. Puedo negarme a participar o renunciar a participar en cualquier momento sin necesidad de dar una justificación.
- Cualquier información derivada del proyecto de investigación que me identifique personalmente no podrá ser publicada o revelada.
- Si en algún momento tengo alguna pregunta relacionada con la conducción de la investigación, mi participación, o mis derechos puedo contactarme directamente con el investigador responsable Universidad del Azuay, a través de briones@es.uazuay.edu.ec
- Recibo una copia del presente consentimiento informado.
- Mi firma significa que estoy de acuerdo con participar en este estudio.


Firma del/la Participante

27/01/2019

Fecha

Victor Fortín

Nombre del/la Participante

Firma de la/el Encuestador

27/01/2019

Fecha



FIRMA DEL CONSENTIMIENTO INFORMADO
(Encuesta)

Investigador Responsable: Arq. Alejandro Vanegas Ramos avanegas@uazuay.edu.ec

- He leído y discutido la descripción de la investigación con el investigador. He tenido la oportunidad de hacer preguntas acerca del propósito y procedimientos en relación con el estudio.
- He entendido que el propósito de este proyecto es académico y no de difusión.
- Mi participación en esta investigación es voluntaria. Puedo negarme a participar o renunciar a participar en cualquier momento sin necesidad de dar una justificación.
- Cualquier información derivada del proyecto de investigación que me identifique personalmente no podrá ser publicada o revelada.
- Si en algún momento tengo alguna pregunta relacionada con la conducción de la investigación, mi participación, o mis derechos puedo contactarme directamente con el investigador responsable Universidad del Azuay, a través de briones@es.uazuay.edu.ec
- Recibo una copia del presente consentimiento informado.
- Mi firma significa que estoy de acuerdo con participar en este estudio.

Angela Hernandez

Firma del/la Participante

27/Diciembre/2019

Fecha

Angela Hernandez

Nombre del/la Participante

[Firma]

Firma de la/el Encuestador

27/12/2019

Fecha



FIRMA DEL CONSENTIMIENTO INFORMADO
(Encuesta)

Investigador Responsable: Arq. Alejandro Vanegas Ramos avanegas@uazuay.edu.ec

- He leído y discutido la descripción de la investigación con el investigador. He tenido la oportunidad de hacer preguntas acerca del propósito y procedimientos en relación con el estudio.
- He entendido que el propósito de este proyecto es académico y no de difusión.
- Mi participación en esta investigación es voluntaria. Puedo negarme a participar o renunciar a participar en cualquier momento sin necesidad de dar una justificación.
- Cualquier información derivada del proyecto de investigación que me identifique personalmente no podrá ser publicada o revelada.
- Si en algún momento tengo alguna pregunta relacionada con la conducción de la investigación, mi participación, o mis derechos puedo contactarme directamente con el investigador responsable Universidad del Azuay, a través de briones@es.uazuay.edu.ec
- Recibo una copia del presente consentimiento informado.
- Mi firma significa que estoy de acuerdo con participar en este estudio.

[Firma]

Firma del/la Participante

28/12/2019

Fecha

Mariuxela Hualde

Nombre del/la Participante

[Firma]

Firma de la/el Encuestador

28/12/2019

Fecha

Nube de puntos

