



UNIVERSIDAD
CATÓLICA
DE CUENCA

UNIVERSIDAD CATÓLICA DE CUENCA

Comunidad Educativa al Servicio del Pueblo

**UNIDAD ACADÉMICA DE INGENIERÍA, INDUSTRIA
Y CONSTRUCCIÓN**

CARRERA DE ARQUITECTURA

**INTERVENCIÓN Y CAMBIO DE USO DE SUELO DEL
TERMINAL TERRESTRE DE CUENCA PARA PROMOVER
LA INTERACCIÓN URBANA EN ESPACIOS PÚBLICOS**

**PROYECTO DE TITULACIÓN PREVIO A LA OBTENCIÓN DEL
TÍTULO DE ARQUITECTO**

AUTOR: GLADYS GABRIELA RIVERA LÓPEZ

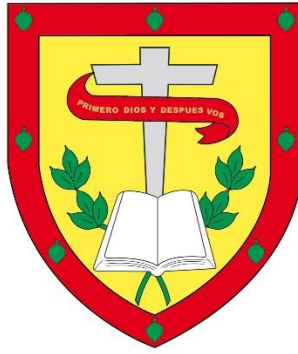
MARÍA JOSÉ TINOCO LÓPEZ

DIRECTOR: ARQ. JULIO CÉSAR PINTADO FARFÁN

CUENCA - ECUADOR

2024

DIOS, PATRIA, CULTURA Y DESARROLLO



UNIVERSIDAD CATÓLICA DE CUENCA

Comunidad Educativa al Servicio del Pueblo

UNIDAD ACADÉMICA DE INGENIERIA, INDUSTRIA Y CONSTRUCCIÓN

CARRERA DE ARQUITECTURA

INTERVENCIÓN Y CAMBIO DE USO DE SUELO DEL TERMINAL TERRESTRE
DE CUENCA PARA PROMOVER LA INTERACCIÓN URBANA EN ESPACIOS
PÚBLICOS

PROYECTO DE TITULACIÓN PREVIO A LA OBTENCIÓN DEL TÍTULO DE ARQUITECTO

AUTOR: GLADYS GABRIELA RIVERA LÓPEZ

MARÍA JOSÉ TINOCO LÓPEZ

DIRECTOR: JULIO CÉSAR PINTADO FARFÁN

CUENCA - ECUADOR

2024

DIOS, PATRIA, CULTURA Y DESARROLLO

DECLARATORIA DE AUTORÍA Y RESPONSABILIDAD

Gladys Gabriela Rivera López y María José Tinoco López portadores de las cédulas de ciudadanía N° 0106327513 y 0106769045. Declaramos ser autores de la obra: "Intervención y Cambio de Uso de Suelo del Terminal Terrestre de Cuenca para Promover la Interacción Urbana en Espacios Públicos", sobre la cual nos hacemos responsables sobre las opiniones, versiones e ideas expresadas. Declaramos que la misma ha sido elaborada respetando los derechos de propiedad intelectual de terceros y eximimos a la Universidad Católica de Cuenca sobre cualquier reclamación que pudiera existir al respecto. Declaramos finalmente que nuestra obra ha sido realizada cumpliendo con todos los requisitos legales, éticos y bioéticos de investigación, que la misma no incumple con la normativa nacional e internacional en el área específica de investigación, sobre la que también nos responsabilizamos y eximimos a la Universidad Católica de Cuenca de toda reclamación al respecto.

Cuenca, 20 de enero de 2024

Gladys Rivera.

F:

Gladys Gabriela Rivera López

0106327523



F:

María José Tinoco López

0106327513

CERTIFICACIÓN

Certifico que el presente trabajo de investigación previo a la obtención del Grado de Arquitecto con el título: "Intervención y Cambio de Uso de Suelo del Terminal Terrestre de Cuenca para Promover la Interacción Urbana en Espacios Públicos" ha sido elaborado por la Srta. Gladys Gabriela Rivera López y la Srta. María José Tinoco López, mismo que ha sido realizado con el asesoramiento permanente de mi persona en calidad de Tutor, por lo que certifico que se encuentra apto para su presentación y defensa respectiva.

Es todo cuanto puedo informar en honor a la verdad.



Julio César Pintado Farfán
DIRECTOR

DEDICATORIA

Este trabajo de titulación se lo dedico a Diosito, por ser la fuente de inspiración que motivo mi espíritu para llevar a cabo este trabajo, y por brindarme salud y bendiciones que me permitieron alcanzar mis metas; a la persona más importante en mi vida, a mi papi Jesús Rivera que siempre estuvo conmigo desde que nací, confió en mí, me aconsejo y dio ánimos para seguir en mi carrera. Su amor y aliento han sido el principal cimiento para la construcción de mi vida y mi motor para poder seguir y cumplir mis metas gracias a su esfuerzo.

Asimismo, a mi abuelita Raquel Sánchez por siempre estar conmigo, brindarme su cariño, sus consejos, sus tacitas de café y por todas las malas noches en las que estuvo. A mis hermanas Estefanía y Guadalupe y a hermano Matías por sus ánimos, su cariño y por estar conmigo siempre y apoyarme en todo momento.

Att: Gladys Rivera

"A mis queridos padres,

Con todo mi amor y gratitud, dedico esta tesis a ustedes, quienes han sido mi más grande inspiración y apoyo incondicional a lo largo de toda mi vida. Su bondad, sabiduría y sacrificio han sido la luz que ha iluminado cada paso de mi camino.

Desde mi infancia, ustedes han sembrado en mí la semilla del conocimiento y el amor por el aprendizaje. su paciencia, dedicación y constante aliento han sido el motor que me impulsó a perseguir mis sueños y a superar cada obstáculo con determinación.

En cada desafío y triunfo, ustedes han estado a mi lado, brindándome su amor incondicional y sabios consejos. Su confianza en mí ha sido mi mayor motivación y su presencia ha sido mi refugio en los momentos de incertidumbre.

Por todo esto y mucho más, quiero expresar mi profundo agradecimiento. Esta tesis es también es de ustedes, pues sin su amor, sacrificio y dedicación, no estaría hoy celebrando este logro. Que estas palabras reflejen el profundo amor y admiración que siento por ustedes.

Con todo mi cariño y gratitud,

Att: María José Tinoco

AGRADECIMIENTOS

Agradezco a la Universidad Católica de Cuenca por prestarme sus servicios y al cuerpo de docentes de la misma por brindarme sus conocimientos y dedicación. En particular al Arq. Julio Pintado por incentivarme, guiarme y darme ánimos durante el proceso de titulación. Por último, agradezco a los amigos que obtuve en el transcurso de la carrera.

Att: Gladys Rivera

Quisiera expresar mi agradecimiento a Dios, cuya guía y protección han sido mi fortaleza durante todo el proceso de realización de esta tesis, sin su amor y bendiciones, este logro no habría sido posible.

A mis queridos padres, quienes siempre han sido mi fuente de inspiración, apoyo incondicional y ejemplo de sacrificio y dedicación. Su amor inquebrantable y sus enseñanzas han sido el faro que me ha guiado en cada paso de este camino. Gracias por creer en mí y por alentarme a perseguir mis sueños con valentía y determinación.

A todas las personas que formaron parte de este proceso, ya sea brindando su apoyo, orientación o contribuyendo con sus conocimientos y experiencia, les estoy profundamente agradecida. Sus palabras de aliento, críticas constructivas y colaboración desinteresada han sido fundamentales para el desarrollo y la culminación de esta investigación.

A mis amigos y seres queridos, quienes han estado a mi lado ofreciéndome su amor, comprensión y ánimo en los momentos más difíciles. Su presencia ha llenado de alegría y vitalidad cada etapa de este viaje académico.

Por último, quiero expresar mi agradecimiento a la Universidad Católica de Cuenca ha sido un honor formar parte de esta comunidad académica y contar con el apoyo de profesores, tutores y compañeros durante este proceso. La experiencia adquirida y los conocimientos obtenidos aquí son invaluable y me han preparado para enfrentar nuevos desafíos en mi vida profesional.

Att: María José Tinoco

RESUMEN

El terminal terrestre de Cuenca, desde su establecimiento en 1975, ha sido un elemento funcional, servicial e histórico en la ciudad, experimentando diversas transformaciones hasta la actualidad. Ante su ubicación en una zona problemática, se propone un cambio de uso mediante un análisis bibliográfico, de referentes y del sitio para identificar sus debilidades y fortalezas. El proyecto busca convertirlo en un espacio público que fomente la convivencia y la seguridad, tanto interior como exteriormente, reduciendo los problemas de tráfico y accesibilidad. Se enfoca en promover la cohesión social y preservar el valor arquitectónico y cultural de la ciudad mediante una intervención integral en la estructura y su entorno. Esta propuesta busca optimizar el uso del espacio, transformando el terminal en un lugar más amigable y beneficioso para la comunidad, al tiempo que se atienden las necesidades cambiantes de la ciudad y se mejora la calidad de vida de sus habitantes.

Palabras clave: intervención, cambio de uso de suelo, interacción urbana, espacio público, terminal terrestre.

ABSTRACT

Cuenca Terrestrial Terminal, since its establishment in 1975, has been a functional, helpful, and historical element in the city, undergoing several transformations up to the present. Given its location in a problematic area, a change of use is proposed through a bibliographic, reference, and on-site analysis to identify its weaknesses and strengths. The project seeks to convert it into a public space that promotes coexistence and safety, both internally and externally, reducing traffic and accessibility problems. It focuses on promoting social cohesion and preserving the architectural and cultural value of the city through an integral intervention in the structure and its surroundings. This proposal seeks to optimize the use of space, transforming the terminal into a friendlier and more beneficial place for the community while addressing the changing needs of the city and improving the quality of life of its inhabitants.

Keywords: intervention, land use change, urban interaction, public space, terrestrial terminal

ÍNDICE DE CONTENIDOS

ÍNDICE

CERTIFICACIÓN	II
DEDICATORIA	III
AGRADECIMIENTOS	IV
RESUMEN	V
ABSTRACT	VI
ÍNDICE DE CONTENIDOS	VII
LISTA DE FIGURAS	XI
LISTA DE TABLAS	XIV
LISTA DE ANEXOS	XV
CAPÍTULO I	- 1 -
1. INTRODUCCIÓN	- 1 -
1.1 PROBLEMA	- 1 -
1.2 ANTECEDENTES.....	- 2 -
1.3 JUSTIFICACIÓN	- 3 -
1.4 OBJETIVO GENERAL.....	- 3 -
1.5 OBJETIVOS ESPECÍFICOS	- 3 -
1.6 MARCO TEÓRICO	- 4 -
1.6.1 Terminal Terrestre	- 4 -
1.6.2 Cambio de Uso de Suelo	- 5 -
1.6.2.1 Regeneración Urbana	- 6 -
1.6.1 Espacio Publico	- 8 -
CAPÍTULO II	- 10 -
2. ANÁLISIS DE REFERENTES	- 10 -
2.1 TERMINAL TERRESTRE DE CUMANDÁ	- 10 -
2.1.1 Contexto geográfico - Emplazamiento	- 10 -
2.1.2 Preexistencias	- 11 -
2.1.3 Restauración y Renovación	- 11 -
2.1.4 Clima	- 12 -
2.1.5 Topografía	- 12 -
2.1.6 Análisis Formal	- 13 -
2.1.6.1 Morfología.....	- 13 -
2.1.6.2 Criterios Formales	- 13 -
2.1.6.3 Cubiertas	- 14 -
2.1.6.4 Color y Materialidad.....	- 14 -
2.1.6.5 Escala	- 15 -
2.1.6.6 Espacialidad y Atmosferas	- 15 -
2.1.7 Análisis Funcional	- 16 -
2.1.7.1 Funcionalidad con respecto al contexto	- 16 -
2.1.7.2 Reutilización de infraestructura	- 17 -
2.1.7.3 Conexión	- 17 -

2.1.7.4	<i>Movilidad</i>	- 18 -
2.1.7.5	<i>Iluminación y Ventilación</i>	- 18 -
2.1.7.6	<i>Espacios exteriores</i>	- 19 -
2.1.7.7	<i>Zonas</i>	- 19 -
2.1.7.8	<i>Análisis planta baja</i>	- 20 -
2.1.7.9	<i>Análisis planta alta</i>	- 20 -
2.1.7.10	<i>Análisis terraza</i>	- 21 -
2.1.7.11	<i>Circulación interna</i>	- 21 -
2.1.7.12	<i>Circulación externa</i>	- 22 -
2.1.8	<i>Análisis Tecnológico</i>	- 22 -
2.1.8.1	<i>Trama estructural</i>	- 22 -
2.1.8.2	<i>Modulación de fachadas</i>	- 23 -
2.1.8.3	<i>Cubierta</i>	- 23 -
2.1.8.4	<i>Estructura</i>	- 24 -
2.1.8.5	<i>Adaptabilidad a su contexto</i>	- 24 -
2.1.8.6	<i>Adaptabilidad a su contexto</i>	- 25 -
2.2	TERMINAL DE AUTOBUSES SLAVONSKI BROD	- 25 -
2.2.1	<i>Análisis Formal</i>	- 25 -
2.2.1.1	<i>Composición</i>	- 26 -
2.2.1.2	<i>Regulación geométrica de las fachadas</i>	- 32 -
2.2.2	<i>Análisis Funcional</i>	- 34 -
2.2.2.1	<i>Espacios</i>	- 35 -
2.2.2.2	<i>Análisis de Plantas Arquitectónicas</i>	- 36 -
2.2.3	<i>Análisis de Soleamiento y Vientos</i>	- 38 -
2.2.4	<i>Vialidad</i>	- 39 -
2.2.4.1	<i>Análisis de contexto – actividades</i>	- 40 -
2.2.5	<i>Análisis Tecnológico</i>	- 40 -
2.2.5.1	<i>Cubierta</i>	- 42 -
2.2.5.2	<i>Fachadas</i>	- 44 -
2.3	TERMINAL PROSTNESET DEL GRUPO ESPACIAL EN NORUEGA	- 44 -
2.3.1	<i>Contexto</i>	- 46 -
2.3.2	<i>Análisis Formal</i>	- 47 -
2.3.3	<i>Análisis Funcional</i>	- 50 -
2.3.3.1	<i>Análisis de Plantas Arquitectónicas</i>	- 53 -
2.3.4	<i>Análisis Tecnológico</i>	- 55 -
2.3.4.1	<i>Detalles constructivos</i>	- 56 -
CAPÍTULO III		- 61 -
3. ANÁLISIS DE CONTEXTO		- 61 -
3.1	HISTORIA	- 61 -
3.2	UBICACIÓN	- 63 -
3.3	HITOS, ÁREAS VERDES Y VACÍOS URBANOS	- 64 -
3.4	LÍNEAS Y PARADAS DE BUSES	- 65 -
3.5	USOS DE SUELO	- 66 -
3.6	AFECCIONES	- 67 -
3.7	ANÁLISIS DE TRAMO 1	- 69 -
3.8	ANÁLISIS DE TRAMO 2	- 71 -
3.9	ANÁLISIS DE TRAMO 3	- 72 -
3.10	ANÁLISIS DE TRAMO 4	- 73 -
3.11	ANÁLISIS DE TRAMO 5	- 74 -
3.12	TIPO DE VEGETACIÓN Y ÁREAS GRIS	- 76 -
3.13	ANÁLISIS FORMAL	- 77 -

3.14	ANÁLISIS FUNCIONAL	- 78 -
3.15	ANÁLISIS TECNOLÓGICO.....	- 79 -
3.16	ORGANIGRAMA DE ESPACIOS INTERNOS	- 80 -
3.17	MATRIZ FODA	- 81 -
3.18	MATRIZ DE ANÁLISIS SOBRE ESTRATEGIAS Y PROYECTOS APLICABLES EN EL PROYECTO SEGÚN EL ANÁLISIS DE LA MATRIZ FODA.....	- 82 -
CAPÍTULO IV.....		- 84 -
4.	PROPUESTAS.....	- 84 -
4.1	PROPUESTA CONSERVACIONISTA Y DESARROLLISTA	- 84 -
4.2	PROPUESTA CONSERVACIONISTA	- 85 -
4.2.1	<i>Memoria Descriptiva.....</i>	- 85 -
4.1.1.1	<i>Enfoque Conservacionista</i>	- 85 -
4.1.1.2	<i>Forma</i>	- 85 -
4.1.1.3	<i>Cubierta.....</i>	- 86 -
4.1.1.4	<i>Materialidad</i>	- 87 -
4.1.1.5	<i>Sistema constructivo</i>	- 88 -
4.1.1.6	<i>Zonas y espacios</i>	- 89 -
4.1.1.7	<i>Vegetación.....</i>	- 89 -
4.1.1.8	<i>Emplazamiento.....</i>	- 91 -
4.1.1.9	<i>Zona 1</i>	- 92 -
4.1.2.0	<i>Zona 2</i>	- 94 -
4.1.2.1	<i>Zona 3</i>	- 100 -
4.1.2.2	<i>Zona 4</i>	- 105 -
4.3	ABSCISAS DE LA PROPUESTA.....	- 107 -
4.4	PLANOS, ELEVACIONES Y SECCIONES.....	- 107 -
4.5	PROPUESTA DESARROLLISTA	- 108 -
4.5.1	<i>Memoria Descriptiva.....</i>	- 108 -
4.4.1.1	<i>Enfoque Desarrollista</i>	- 108 -
4.4.1.2	<i>Materialidad</i>	- 112 -
4.4.1.3	<i>Sistema Constructivo.....</i>	- 113 -
4.4.1.4	<i>Espacios</i>	- 115 -
4.4.1.5	<i>Emplazamiento.....</i>	- 115 -
4.4.1.6	<i>Centro Comercial.....</i>	- 116 -
4.4.1.7	<i>Centro Cultural</i>	- 117 -
4.4.1.8	<i>Plaza.....</i>	- 117 -
4.4.1.9	<i>Áreas Verdes.....</i>	- 118 -
4.4.1.10	<i>Áreas Recreativas</i>	- 121 -
4.4.1.11	<i>Áreas de Juegos Infantiles</i>	- 122 -
4.4.1.12	<i>Áreas Deportivas</i>	- 122 -
4.4.1.13	<i>Áreas de Restaurantes.....</i>	- 123 -
4.4.1.14	<i>Áreas de Comercios.....</i>	- 124 -
4.4.1.15	<i>Áreas de Teatro.....</i>	- 126 -
4.4.1.16	<i>Áreas de Talleres</i>	- 127 -
4.4.1.17	<i>Camioneras</i>	- 127 -
4.4.1.18	<i>Parqueadero.....</i>	- 128 -
4.6	ABSCISAS DE LA PROPUESTA.....	- 129 -
4.7	PLANOS, ELEVACIONES Y SECCIONES.....	- 129 -
CAPÍTULO V.....		- 130 -
5.	CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES	- 130 -
5.1	CONCLUSIONES	- 130 -

5.2	RECOMENDACIONES	- 131 -
	REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS.....	- 132 -
	ANEXOS	- 133 -

LISTA DE FIGURAS

<i>Figura 2.1: Fotografía aérea Terminal Terrestre de Cumandá</i> -----	- 10 -
<i>Figura 2.2: Contexto Geográfico y Emplazamiento del Terminal Terrestre de Cumandá</i> -----	- 11 -
<i>Figura 2.3: Preexistencias del Terminal Terrestre de Cumandá</i> -----	- 11 -
<i>Figura 2.4: Restauración y Renovación del Terminal Terrestre de Cumandá</i> -----	- 12 -
<i>Figura 2.5: Clima del Terminal Terrestre de Cumandá</i> -----	- 12 -
<i>Figura 2.6: Topografía del Terminal Terrestre de Cumandá</i> -----	- 13 -
<i>Figura 2.7: Morfología del Terminal Terrestre de Cumandá</i> -----	- 13 -
<i>Figura 2.8: Criterios Formales del Terminal Terrestre de Cumandá</i> -----	- 14 -
<i>Figura 2.9: Cubiertas del Terminal Terrestre de Cumandá</i> -----	- 14 -
<i>Figura 2.10: Color y Materialidad del Terminal Terrestre de Cumandá</i> -----	- 15 -
<i>Figura 2.11: Escala del Terminal Terrestre de Cumandá</i> -----	- 15 -
<i>Figura 2.12: Espacialidad y Atmosferas del Terminal Terrestre de Cumandá</i> -----	- 16 -
<i>Figura 2.13: Funcionalidad con Respecto al Contexto del Terminal Terrestre de Cumandá</i> ---	- 16 -
<i>Figura 2.14: Reutilización de la Infraestructura del Terminal Terrestre de Cumandá</i> -----	- 17 -
<i>Figura 2.15: Conexión del Terminal Terrestre de Cumandá</i> -----	- 17 -
<i>Figura 2.16: Movilidad del Terminal Terrestre de Cumandá</i> -----	- 18 -
<i>Figura 2.17: Iluminación y Ventilación del Terminal Terrestre de Cumandá</i> -----	- 18 -
<i>Figura 2.18: Espacios Exteriores del Terminal Terrestre de Cumandá</i> -----	- 19 -
<i>Figura 2.19: Zonas del Terminal Terrestre de Cumandá</i> -----	- 19 -
<i>Figura 2.20: Análisis Planta Baja del Terminal Terrestre de Cumandá</i> -----	- 20 -
<i>Figura 2.21: Análisis Planta Alta del Terminal Terrestre de Cumandá</i> -----	- 20 -
<i>Figura 2.22: Análisis Terraza del Terminal Terrestre de Cumandá</i> -----	- 21 -
<i>Figura 2.23: Circulación Interna del Terminal Terrestre de Cumandá</i> -----	- 21 -
<i>Figura 2.24: Circulación Externa del Terminal Terrestre de Cumandá</i> -----	- 22 -
<i>Figura 2.25: Trama Estructural del Terminal Terrestre de Cumandá</i> -----	- 22 -
<i>Figura 2.26: Modulación de Fachadas del Terminal Terrestre de Cumandá</i> -----	- 23 -
<i>Figura 2.27: Cubierta del Terminal Terrestre de Cumandá</i> -----	- 23 -
<i>Figura 2.28: Estructura del Terminal Terrestre de Cumandá</i> -----	- 24 -
<i>Figura 2.29: Adaptabilidad a su Contexto del Terminal Terrestre de Cumandá</i> -----	- 24 -
<i>Figura 2.30: Adaptabilidad a su Contexto del Terminal Terrestre de Cumandá</i> -----	- 25 -
<i>Figura 2.31: Fotografía aérea Terminal de Autobuses Slavovski Brod</i> -----	- 25 -
<i>Figura 2.32: Composición espacial de la forma</i> -----	- 26 -
<i>Figura 2.33: Composición de la forma</i> -----	- 27 -
<i>Figura 2.34: Uso de vegetación e iluminación en la cubierta</i> -----	- 27 -
<i>Figura 2.35: Composición de la forma</i> -----	- 28 -
<i>Figura 2.36: Composición de la forma</i> -----	- 28 -
<i>Figura 2.37: Disposición en relación al sol</i> -----	- 29 -
<i>Figura 2.38: Composición de la forma</i> -----	- 29 -
<i>Figura 2.39: Modulación de las ventanas</i> -----	- 30 -
<i>Figura 2.40: Modulación de las ventanas</i> -----	- 30 -
<i>Figura 2.41: Modulación y materialidad</i> -----	- 31 -
<i>Figura 2.42: Modulación y materialidad</i> -----	- 31 -
<i>Figura 2.43: Regulación geométrica de las fachadas</i> -----	- 32 -
<i>Figura 2.44: Espacialidad</i> -----	- 33 -
<i>Figura 2.45: Proyección espacial del edificio</i> -----	- 33 -
<i>Figura 2.46: Circulación e integración de rampas en el edificio</i> -----	- 34 -
<i>Figura 2.47: Distribución de los espacios</i> -----	- 35 -
<i>Figura 2.48: Emplazamiento</i> -----	- 36 -
<i>Figura 2.49: Planta Baja Primer Pabellón</i> -----	- 36 -
<i>Figura 2.50: Planta Baja Segundo Pabellón</i> -----	- 37 -
<i>Figura 2.51: Planta Baja Tercer Pabellón</i> -----	- 37 -

Figura 2.52: Análisis de Soleamiento -----	- 38 -
Figura 2.53: Análisis de Vientos -----	- 39 -
Figura 2.54: Vista aérea del edificio con su entorno -----	- 39 -
Figura 2.55: Análisis de contexto y actividades -----	- 40 -
Figura 2.56: Materialidad -----	- 41 -
Figura 2.57: Detalle constructivo de la cubierta -----	- 42 -
Figura 2.58: Detalle constructivo del uso y anclaje del acero COR-TEN -----	- 43 -
Figura 2.59: Detalle de las fachadas y materialidad -----	- 44 -
Figura 2.60: Vista general del Terminal Prostneset -----	- 44 -
Figura 2.61: Vista en planta del Terminal Prostneset -----	- 45 -
Figura 2.62: Vista en planta Terminal Prostneset -----	- 45 -
Figura 2.63: Contexto -----	- 46 -
Figura 2.64: Composición formal -----	- 47 -
Figura 2.65: Composición formal -----	- 48 -
Figura 2.66: Fachadas -----	- 49 -
Figura 2.67: Relación de los espacios -----	- 50 -
Figura 2.68: Elevación de las losas -----	- 51 -
Figura 2.69: Accesibilidad al predio -----	- 51 -
Figura 2.70: Circulación externa -----	- 52 -
Figura 2.71: Conexión -----	- 52 -
Figura 2.72: Tráfico -----	- 53 -
Figura 2.73: Planta baja -----	- 54 -
Figura 2.74: Primer planta alta -----	- 54 -
Figura 2.75: Segunda planta alta -----	- 55 -
Figura 2.76: Tecnología en fachadas -----	- 55 -
Figura 2.77: Tecnología en fachadas -----	- 56 -
Figura 2.78: Detalle constructivo de puerta - HYPI -----	- 56 -
Figura 2.79: Detalle constructivo de losa -----	- 57 -
Figura 3.1: Fotografía del Antiguo Terminal Terrestre de Cuenca -----	- 62 -
Figura 3.2: Fotografía del Actual Terminal Terrestre de Cuenca -----	- 62 -
Figura 3.3: Ubicación -----	- 63 -
Figura 3.4: Hitos, Áreas Verdes y Vacíos Urbanos -----	- 64 -
Figura 3.5: Líneas y Paradas de buses -----	- 65 -
Figura 3.6: Usos de Suelo -----	- 66 -
Figura 3.7: Afecciones -----	- 67 -
Figura 3.8: Análisis de Tramo 1 -----	- 69 -
Figura 3.9: Análisis de Tramo 2 -----	- 71 -
Figura 3.10: Análisis de Tramo 3 -----	- 72 -
Figura 3.11: Análisis de Tramo 4 -----	- 73 -
Figura 3.12: Análisis de Tramo 5 -----	- 74 -
Figura 3.13: Tipo de Vegetación y Área Gris -----	- 76 -
Figura 3.14: Análisis Formal -----	- 77 -
Figura 3.15: Análisis Funcional -----	- 78 -
Figura 3.16: Análisis Tecnológico -----	- 79 -
Figura 3.17: Organigrama de Espacios Internos -----	- 80 -
Figura 3.18: Matriz FODA -----	- 81 -
Figura 4.1: Forma -----	- 86 -
Figura 4.2: Diseño de Fachada -----	- 86 -
Figura 4.3: Cubierta -----	- 87 -
Figura 4.4: Materialidad -----	- 88 -
Figura 4.5: Anfiteatro al aire libre -----	- 92 -
Figura 4.6: Zona Cultural al aire libre -----	- 93 -
Figura 4.7: Plaza con pérgolas -----	- 94 -

Figura 4.8: Parque Infantil -----	- 95 -
Figura 4.9: Bloque A -----	- 97 -
Figura 4.10: Bloque B -----	- 99 -
Figura 4.11: Plazas con piletas -----	100 -
Figura 4.12: Plaza Verde -----	101 -
Figura 4.13: Bloque C -----	102 -
Figura 4.14: Bloque D -----	104 -
Figura 4.15: Plazas con piletas -----	104 -
Figura 4.16: Estacionamiento -----	105 -
Figura 4.17: Circuito de Plazas -----	106 -
Figura 4.18: Composición Espacial -----	109 -
Figura 4.19: Planta tipo C con distribución de espacios -----	110 -
Figura 4.20: Planta tipo C con distribución de espacios configuración espacial -----	111 -
Figura 4.21: Vista aérea de los edificios y su implantación -----	112 -
Figura 4.22: Materialidad empleada en el edificio -----	113 -
Figura 4.23: Sistema Constructivo -----	114 -
Figura 4.24: Emplazamiento con contexto -----	116 -
Figura 4.25: Axonometría de la plaza con sus diferentes espacios -----	118 -
Figura 4.26: Vinculación de Espacios con la Naturaleza -----	119 -
Figura 4.27: Axonometría del parque con sus diferentes espacios -----	123 -
Figura 4.28: Axonometría restaurante -----	124 -
Figura 4.29: Axonometría comercios -----	125 -
Figura 4.30: Axonometría del Teatro -----	126 -
Figura 4.31: Axonometría de las camineras -----	128 -
Figura 4.32: Axonometría del Parqueadero -----	129 -

LISTA DE TABLAS

Tabla 1: <i>Matriz de Estrategias Implementadas de Referentes Analizados</i>	- 58 -
Tabla 2: <i>Matriz de Análisis sobre Estrategias y Proyectos Aplicables en el Proyecto según el Análisis de la Matriz FODA</i>	- 82 -

LISTA DE ANEXOS

Anexo 1: <i>Abscisas de la propuesta conservacionista</i>	- 133 -
Anexo 2: <i>Planos, elevaciones y secciones del proyecto conservacionista</i>	- 133 -
Anexo 3: <i>Abscisas de la propuesta desarrollista</i>	- 133 -
Anexo 4: <i>Planos, elevaciones y secciones del proyecto desarrollista</i>	- 133 -

CAPÍTULO I

1. INTRODUCCIÓN

En el marco de los desafíos urbanos contemporáneos, el terminal terrestre ubicado en el casco urbano de la ciudad de Cuenca se presenta como un nodo crucial, pero también como un foco de problemáticas multifacéticas. La presente tesis se enfoca en la elaboración de una propuesta de cambio de uso para este terminal, abordando de manera integral los conflictos de congestión vehicular, la presencia de prostitución, el comercio informal en sus alrededores y la creciente inseguridad que afecta tanto a usuarios como a residentes locales.

La complejidad de este entorno exige un enfoque interdisciplinario que combine aspectos urbanísticos, sociales y de seguridad pública. Para abordar esta investigación, se emplearon varios enfoques metodológicos claves. En primer lugar, se realizó un exhaustivo análisis bibliográfico para comprender en profundidad el contexto urbano y las problemáticas asociadas. Además, se llevó a cabo un estudio de referentes, analizando casos similares de otras ciudades para identificar estrategias exitosas de intervención.

El análisis del contexto fue otro enfoque fundamental utilizado en este estudio. Se realizaron análisis detallados iniciando con las áreas verdes y vacíos urbanos, usos de suelo, afecciones, análisis de tramos, vegetación, área gris y congestión vehicular, identificando sus interconexiones y sus impactos en la calidad de vida y la eficiencia operativa del terminal.

Finalmente, a través de los enfoques tanto conservacionista como desarrollista, esta investigación aspira a proponer un cambio de uso estratégico que no solo atienda de manera específica cada desafío, sino que también integre soluciones sinérgicas para abordarlos de manera integral. Al considerar aspectos como la planificación urbana, la participación comunitaria y la implementación de medidas de seguridad efectivas, la propuesta de cambio de uso busca transformar el terminal terrestre en un espacio funcional, seguro y socialmente cohesionado, contribuyendo así a la construcción de entornos urbanos más sustentables y equitativos.

1.1 Problema

La ciudad de Cuenca, situada en la provincia del Azuay, desempeña un papel significativo en el comercio nacional, lo que conlleva a una consolidación urbana más marcada y una dinámica urbana más intensa. Este fenómeno se refleja en el sistema de transporte urbano, regional e interprovincial. No obstante, la infraestructura actual del terminal terrestre de Cuenca se presenta inadecuada y deficiente para satisfacer las necesidades de los usuarios.

La inadecuada afluencia de usuarios en la terminal terrestre se atribuye a su ubicación dentro de los límites urbanos de la ciudad, generando un aumento significativo de tráfico en las calles Gil

Ramírez Davalos y Av. España, y recalcando los problemas de congestión vehicular en la calle Sebastián de Benalcázar.

Además, se evidencian problemas físicos derivados de la limitada capacidad del terminal en comparación con la creciente demanda. Es crucial señalar que, junto con este inconveniente, se observa una aglomeración de personas y vehículos fuera de las instalaciones debido a la restricción de espacio físico, lo que contribuye a complicaciones en la movilidad tanto a nivel local como urbano, obstaculizando el flujo regular de autobuses hacia el terminal terrestre.

De acuerdo con un estudio realizado por la Empresa de Movilidad, Tránsito y Transporte Urbano de Cuenca EMOV-EP (2014), aproximadamente 15,000 usuarios ingresan y salen diariamente del terminal terrestre de Cuenca, generando un flujo mensual de 450,000 ciudadanos, tanto nacionales como extranjeros, que viajan hacia o desde la ciudad. Es crucial resaltar que esta área presenta una situación caótica y problemática, caracterizada por problemas sociales como la delincuencia, la drogadicción y la prostitución.

1.2 Antecedentes

La ciudad de Cuenca en la actualidad cuenta con un terminal terrestre situado en la intersección de la Avenida España y la Avenida Sebastián de Benalcázar. De acuerdo con los diagnósticos realizados en el marco del Plan de Ordenamiento Urbano, este terminal se encuentra centralizado y aledaño al Centro Histórico de la ciudad. En este punto se da una afluencia de autobuses interprovinciales y líneas de transporte público que provienen de distintos sectores urbanos y algunas parroquias rurales. Además, se integra con el sistema de Tranvía, proyectado como un medio de transporte masivo que conecta las centralidades principales propuestas en el modelo territorial. Esta zona se considera un punto crucial de interconexión para el transporte público.

No obstante, debido al aumento de tráfico en la región, se ha observado una marcada congestión vehicular, especialmente durante las horas pico. Este fenómeno motiva una atención especial al terminal terrestre, planteando la necesidad de un análisis detenido para determinar la posibilidad de reubicar el terminal hacia otra área de la ciudad en un futuro medio o largo plazo. En el corto plazo, un estudio realizado entre los años 2013 y 2015, titulado "Localización del emplazamiento para la nueva terminal terrestre para el Cantón de Cuenca", concluyó que la repotenciación del actual terminal terrestre es justificada, considerando la relación costo-beneficio y las demandas actuales. Además, señaló que esta repotenciación permitiría una integración estratégica con la línea del Tranvía (Cuenca, 2022).

Por estas razones, la propuesta que se contempla en el horizonte temporal del Plan de Uso y Gestión del Suelo (PUGS) actual busca llevar a cabo una repotenciación del terminal a corto plazo y realizar un estudio detallado para evaluar su reubicación a largo plazo (Cuenca, 2022).

1.3 Justificación

El proceso de ideación para la regeneración urbano-arquitectónica del terminal terrestre de Cuenca empieza tomando en cuenta que este funciona como un nodo de conexión de distintos medios de transporte de la ciudad y como un elemento fundamental en su movilidad. Al abordar este proyecto, se identificó claramente uno de los principales problemas urbanos: la ubicación del terminal terrestre dentro del casco urbano y su relación con la ciudad. Esto ha dado lugar a complicaciones en la movilidad y ha generado preocupaciones sociales que contribuyen a la inseguridad en la zona. Además, se ha evidenciado la carencia de espacios verdes, dando como resultado una mala imagen urbana.

La regeneración, en este contexto, implica típicamente la renovación o mejora de las instalaciones existentes para garantizar su funcionamiento eficiente y actualizado. Este proceso busca modernizar tanto los sistemas como los equipos, incluyendo la implementación de sistemas de gestión.

Considerando estos desafíos, surge la aspiración de desarrollar un proyecto que dé lugar a un equipamiento con espacio público. Este concepto contempla una integración completa de la movilidad urbana, abarcando tanto la regeneración urbana como la arquitectónica. Se propone la creación de nuevos espacios mediante la modificación del uso del terminal terrestre, transformándolo en un equipamiento público. El objetivo es lograr que este cambio genere mejoras significativas en la calidad de los servicios ofrecidos.

1.4 Objetivo General

Diseñar a nivel de anteproyecto una propuesta de intervención y cambio de uso de suelo del terminal terrestre de Cuenca mediante la implementación de espacios públicos para promover la interacción urbana.

1.5 Objetivos Específicos

- 1.5.1 Determinar los criterios teóricos sobre regeneración urbana y cambios de uso de suelo, mediante el análisis bibliográfico y estudio de referentes.
- 1.5.2 Elaborar un diagnóstico estratégico urbano que genere la base de la situación actual sobre problemas y potencialidades del lugar.
- 1.5.3 Diseñar una propuesta de intervención sobre los cambios de uso y de movilidad del Terminal Terrestre de Cuenca que permitan la recuperación físico social del sector.

1.6 Marco Teórico

1.6.1 Terminal Terrestre

El terminal terrestre según (Klein, 1994), en su obra "Encyclopedia of Public Administration and Public Policy", se conceptualiza como una infraestructura altamente especializada, cuyo propósito fundamental radica en simplificar y optimizar la interconexión, transferencia y sincronización de diversas modalidades de transporte terrestre. Este componente esencial del sistema de transporte no solo sirve como un punto central de encuentro para viajeros, sino también como una plataforma estratégica que fomenta la eficiencia logística y la coordinación efectiva entre autobuses, trenes, tranvías y otros medios terrestres. Klein subraya la importancia del terminal terrestre como un engranaje vital en la movilidad urbana y regional, contribuyendo significativamente a la fluidez y la conectividad en el ámbito del transporte terrestre.

Por otro lado, en su obra "Urban Transit: Operations, Planning, and Economics", (Vuchic, 2010) se adentra en la organización y gestión de sistemas de transporte urbano con una mirada experta y perspicaz. Desde su perspectiva, un terminal terrestre se erige como un punto nodal de suma importancia en la organización del transporte urbano. Vuchic sostiene que estos terminales representan un recurso estratégico esencial, facilitando la interconexión fluida de diversas líneas y modos de transporte en contextos urbanos caracterizados por su complejidad. Su visión pone de relieve el papel fundamental que desempeñan los terminales terrestres al optimizar la movilidad y la accesibilidad en las ciudades, al tiempo que contribuyen de manera significativa a la mejora de la eficiencia y la funcionalidad de los sistemas de transporte en entornos urbanos modernos y dinámicos.

(Ortuzar, 1994) destaca la importancia fundamental de un terminal terrestre como un elemento estratégico en la optimización de la movilidad y la logística en su obra "Modeling Transport". En donde un terminal terrestre se posiciona como un punto neurálgico para la coordinación y la transferencia eficiente de pasajeros y mercancías entre una variedad de modos de transporte. La visión de Ortuzar gira en torno a la búsqueda constante de maximizar la eficiencia y la comodidad en los desplazamientos urbanos y regionales. En este contexto, el terminal terrestre no solo actúa como un punto de encuentro, sino también como un facilitador esencial de la interconexión, permitiendo una movilidad fluida y contribuye de manera significativa a elevar la calidad de vida de la población.

Desde el punto de vista de (Gutiérrez, 2003), en su obra "Accessibility Analysis of Integrated Transport Terminals", un terminal terrestre adquiere un papel crucial en la red de transporte, ejerciendo una influencia significativa en la accesibilidad de la población a diversas zonas y teniendo un impacto directo en el desarrollo urbano sostenible. Gutiérrez resalta la importancia de estos nodos como puntos de conexión estratégicos que mejoran la movilidad de las personas y mercancías, al tiempo que promueven una planificación urbana más eficiente y amigable con el medio ambiente. Su enfoque subraya la relevancia de considerar los terminales terrestres no solo

como centros de transporte, sino también como motores de cambio en la búsqueda de ciudades más sostenibles y accesibles para todos los ciudadanos.

En su obra "Land Use and Travel Patterns in Latin America" (Rodríguez, 2004) examina minuciosamente la interacción entre el uso del suelo y los patrones de viaje en contextos urbanos. Desde esta perspectiva, un terminal terrestre emerge como un componente esencial para la integración efectiva del transporte y su alineación con el desarrollo urbano. Este enfoque destaca la importancia de los terminales terrestres como puntos cruciales para la convergencia de diferentes modos de transporte, promoviendo la eficiencia y la accesibilidad en la movilidad de la población. Rodríguez subraya la necesidad de considerar los terminales terrestres como elementos vitales en la estrategia de planificación urbana, contribuyendo así a la creación de ciudades más conectadas y sostenibles en América Latina y más allá.

1.6.2 Cambio de Uso de Suelo

(Perry, 1929), conceptualiza el cambio de uso de suelo como la metamorfosis de áreas residenciales hacia espacios multifuncionales, incorporando diversos usos como comerciales, recreativos o industriales en su obra "The Neighborhood Unit". Este proceso implica una alteración significativa en la funcionalidad original de las unidades vecinales, desafiando la concepción tradicional de los vecindarios centrados exclusivamente en la vivienda. Perry enfatiza la importancia de diversificar las actividades dentro de estos entornos para acoplarse a las necesidades cambiantes de las poblaciones urbanas, promoviendo así la mezcla de usos y la interacción entre diferentes funciones en un área determinada, redefiniendo de esta manera la dinámica y la identidad de los espacios urbanos.

Por otro lado, en su trabajo "Land Use and Travel: Why the 20th Century Was So Different", (Cervero, 1996) profundiza en la noción del cambio de uso de suelo como un proceso fundamental que transforma áreas previamente designadas para usos específicos, como la agricultura o la industria, en entornos urbanos o suburbanos, donde predominan las actividades residenciales y comerciales. Cervero analiza cómo esta conversión de territorios especializados hacia espacios más habitables y multifuncionales ha sido un cambio significativo en el paisaje del siglo XX. Explora cómo estas transformaciones han moldeado la dinámica de los asentamientos humanos, alterando no solo la apariencia física de las áreas, sino también la manera en que los individuos se relacionan entre sí y con el entorno construido. Destaca también la compleja relación entre el uso del suelo, los patrones de viaje y la evolución de las ciudades, arrojando luz sobre la importancia de comprender estos cambios para el diseño urbano y la planificación del transporte en el siglo pasado y en el futuro.

Cabe considerar, por otra parte, (Knox & McCarthy, 2005) proporcionan una definición concisa y esclarecedora del cambio de uso de suelo en "Urbanization: An Introduction to Urban Geography". Para ellos, este cambio implica una transformación intencionada de la función original

de una parcela o área de tierra, adaptándola a las necesidades y demandas evolutivas de una comunidad en desarrollo. Esta modificación deliberada del uso primario puede abarcar una diversidad de funciones urbanas, reflejando la adaptabilidad y la dinámica inherente a la evolución de los entornos urbanos. Su enfoque subraya la importancia de comprender la flexibilidad del uso de la tierra en respuesta a los cambios sociales, económicos y culturales, aportando así una perspectiva integral al estudio de la geografía urbana y al desarrollo comunitario.

Por su parte en su obra "Energy for Sustainability: Technology, Planning, Policy", (Randolph & Masters, 2016) ofrecen una visión amplia y enfocada del cambio de uso de suelo. Para ellos, este cambio implica una reconfiguración en la asignación de terrenos, no solo para actividades convencionales, sino también con el propósito de promover la sostenibilidad energética y ambiental. Ejemplifican este concepto con transformaciones específicas, como la transición de terrenos agrícolas hacia la implementación de instalaciones solares, destacando, así como el cambio de uso de suelo puede contribuir a la evolución hacia formas más sostenibles de desarrollo. Resaltan la importancia de la planificación estratégica y las políticas orientadas a optimizar el uso del terreno en armonía con objetivos energéticos y medioambientales, delineando así un papel crucial para esta práctica en la construcción de un futuro más sostenible.

Así mismo, (García Almirall & Molina, 2014) en su obra "Gestión de Suelos Contaminados", exploran el cambio de uso de suelo desde una óptica de remediación ambiental. Se centran en la transformación de terrenos previamente afectados por contaminación, donde se busca modificar su uso para garantizar su seguridad y sostenibilidad. Abordan cómo, mediante procesos de remediación, estos suelos contaminados pueden ser rehabilitados y reasignados para usos seguros y ambientalmente responsables, permitiendo así la reintegración de estos espacios en entornos urbanos o rurales de manera viable y protegiendo la salud pública y el medio ambiente. No obstante, enfatizan la importancia de la gestión adecuada de suelos contaminados para mitigar los impactos negativos y fomentar la recuperación de estos espacios para propósitos que promuevan la salud y la sostenibilidad a largo plazo.

1.6.2.1 Regeneración Urbana

Con respecto a la Regeneración Urbana (Jacobs, 1961) en su obra "The Death and Life of Great American Cities", defiende un enfoque centrado en las personas para la planificación urbana. Argumenta a favor de la vitalidad y la diversidad como elementos fundamentales para el desarrollo exitoso de las ciudades. Jacobs desafía las tendencias de la época que priorizaban la segregación y la uniformidad en la planificación urbana, abogando en cambio por la mezcla de usos, la interacción comunitaria y la diversidad de actividades como motores de una ciudad vibrante y funcional. Su visión se ha convertido en un pilar fundamental en el diseño urbano contemporáneo, resaltando la importancia de comprender y honrar la complejidad de las interacciones humanas en el entorno construido para promover ciudades más habitables y enriquecedoras.

Por su parte (Florida, 2002) en su libro "The Rise of the Creative Class", introduce una teoría innovadora que destaca la importancia crucial de una "clase creativa" en el impulso del crecimiento económico y la revitalización urbana. Florida postula que la presencia y la atracción de individuos creativos y talentosos en una ciudad no solo son indicadores, sino motores fundamentales del progreso. Esta "clase creativa" abarca profesionales de diversos campos como tecnología, arte, ciencia y diseño, cuya presencia genera un entorno propicio para la innovación, el emprendimiento y el dinamismo económico. Su teoría recalca cómo la capacidad de una ciudad para atraer y retener a estos individuos creativos se convierte en un factor determinante en su desarrollo, transformándose en un elemento esencial para la prosperidad y el florecimiento de las áreas urbanas contemporáneas.

Dentro de este marco en su obra "The Right to the City", (Harvey, 2008) se sumerge en la discusión sobre la justicia social y el acceso equitativo a los espacios urbanos. Harvey defiende el derecho de los ciudadanos a ser partícipes activos en la configuración y evolución de sus entornos urbanos. Argumenta que este derecho va más allá de la mera ocupación física de la ciudad, abogando por la participación inclusiva en la toma de decisiones que afectan la vida urbana. Resalta la importancia de la voz y la agencia de los habitantes en la planificación y transformación de las ciudades, subrayando así la necesidad de políticas y prácticas que promuevan una ciudadanía activa y empoderada en la configuración de un entorno urbano más justo y accesible para todos.

(Gehl, 2010) en su obra significativa "Cities for People", destaca la importancia primordial de diseñar entornos urbanos centrados en las personas. Gehl aboga por la creación de ciudades que fomenten la vida activa y la interacción social, priorizando la sostenibilidad en el diseño urbano. No obstante, su enfoque se centra en la idea de que las ciudades deben estar configuradas para satisfacer las necesidades humanas, no solo físicas sino también sociales y emocionales. Propone estrategias urbanas que favorezcan espacios peatonales, áreas verdes accesibles y una planificación que fomente la interacción comunitaria. Enfatiza cómo esta perspectiva centrada en las personas no solo mejora la calidad de vida, sino que también fortalece el tejido social y contribuye a la creación de entornos urbanos más sostenibles y habitables para todos.

En esta perspectiva (Davis, 1990) en su obra "City of Quartz: Excavating the Future in Los Angeles", ofrece una mirada crítica y penetrante sobre la transformación de Los Ángeles. Examina el desarrollo de la ciudad desde la perspectiva de la planificación urbana, revelando las profundas divisiones sociales y la segregación que marcan su historia. Destaca los aspectos sombríos de la urbanización, poniendo de relieve la desigualdad social, la segregación racial y económica, y la marginalización de ciertos grupos dentro de la urbe. Así mismo se centra en la exposición de las tensiones y conflictos subyacentes en el tejido urbano, desafiando la narrativa convencional de progreso y resaltando las complejidades y desafíos inherentes a la dinámica urbana de una de las ciudades más emblemáticas de Estados Unidos.

1.6.1 Espacio Publico

Con respecto al espacio público (Gehl, 2010) en "Cities for People", aborda el concepto del espacio público como aquellos lugares vitales donde las personas se encuentran, interactúan y participan en actividades cotidianas. Para Gehl, estos espacios representan los tejidos sociales de la vida urbana, donde se genera la vitalidad y la conexión comunitaria. Destaca la importancia de estos entornos para el bienestar social, enfatizando cómo su diseño y accesibilidad influyen de forma directa en el bienestar de las personas. Gehl subraya la necesidad de revitalizar y preservar estos espacios, promoviendo entornos públicos que fomenten la interacción humana, la diversidad y la participación activa de los ciudadanos en la configuración de sus comunidades urbanas.

Desde una perspectiva más general (Sennett, 1977) se enfoca en el espacio público y su impacto en la vida citadina, se destaca la vital importancia de estos entornos como lugares donde la interacción espontánea entre individuos, los encuentros fortuitos y las relaciones sociales se desenvuelven. Sennett en el "El declive del hombre público" resalta cómo estos espacios no solo son físicos, sino también sociales, siendo escenarios cruciales para el desarrollo de la comunidad y la cohesión social. De la misma forma el espacio público actúa como un tejido conectivo que fomenta la diversidad, el intercambio cultural y la formación de identidades urbanas. Además, enfatiza la necesidad de preservar y diseñar estos lugares para promover la interacción humana genuina y fomentar una mayor participación cívica, lo que contribuye significativamente a la vitalidad y el enriquecimiento de la vida urbana.

Por su parte (Arendt, 1958) "La condición humana", profundiza en la compleja dinámica del espacio público y su interrelación con la esfera política y la acción colectiva. Arendt destaca la distinción crucial entre dos esferas fundamentales de la existencia humana: la esfera pública, donde se desarrolla la actividad política y la interacción entre individuos como ciudadanos libres y autónomos, y la esfera privada, el ámbito íntimo y doméstico de la vida. En pocas palabras, el espacio público es el escenario vital donde se manifiesta la pluralidad y la libertad de expresión, donde las personas se encuentran para deliberar, discutir y participar en asuntos de interés común. Esta visión resalta la importancia del espacio público como el epicentro de la acción política y el florecimiento de la democracia, donde la diversidad de opiniones y la colaboración colectiva configuran la identidad y el desarrollo de la sociedad.

Según (Rossi, 1966) en su obra "La arquitectura de la ciudad", el papel primordial del espacio público es un componente esencial en la construcción de la identidad urbana y en la comprensión de la historia y evolución de las ciudades. Para Rossi, el espacio público no solo sirve como escenario físico donde transcurren las actividades sociales, sino también como un registro tangible de la memoria colectiva de la urbe. Este espacio, ya sea plazas, calles o parques, actúa como un testigo histórico que refleja las capas temporales y las transformaciones urbanas a lo largo del tiempo. Rossi enfatiza cómo la preservación y el diseño adecuado de estos espacios son cruciales para la continuidad de la identidad cultural y la conexión de los habitantes con su entorno,

subrayando así la importancia de estos lugares públicos en la configuración y la narrativa de la ciudad.

En relación con la idea anterior (Jacobs, 1961) en "Muerte y vida de las grandes ciudades", resalta el tejido vital que conforma el entramado urbano, compuesto por calles, plazas, parques y otros espacios donde la vida comunitaria se despliega. Según Jacobs, estos lugares son más que meros elementos físicos, son escenarios donde la interacción social y la vida cotidiana florecen. Destaca cómo estas áreas públicas no solo proporcionan espacios para el tránsito, sino que también actúan como catalizadores de encuentros fortuitos, promoviendo la diversidad y la vitalidad urbana. Enfatiza la importancia de estos espacios como fundamentales para el desarrollo de la comunidad, generando lazos sociales, fomentando la participación ciudadana y creando una sensación de pertenencia que nutre el carácter y la identidad de las ciudades.

CAPÍTULO II

2. ANÁLISIS DE REFERENTES

2.1 Terminal Terrestre de Cumandá



Figura 2.1: Fotografía aérea Terminal Terrestre de Cumandá

Fuente: (ARQA, 2015)

Ubicación: Quito, Ecuador

Construcción Total: 30.000m²

Año de Construcción: 1986

Renovación: 30.000m²

Año de Intervención: 2007

Programa antiguo: Terminal Terrestre Cumandá

Autores: INNOVAR

Programa nuevo: Terminal

2.1.1 Contexto geográfico - Emplazamiento

Este edificio se encuentra ubicado en el centro histórico de Quito, específicamente en la Zona Homogénea Central del Centro Histórico de la ciudad. Esta zona abarca la antigua ciudad conocida como núcleo central, así como sus extensiones urbanas principales (sectores).



Figura 2.2: Contexto Geográfico y Emplazamiento del Terminal Terrestre de Cumandá

Fuente: (ARQA, 2015)

Elaboración: Rivera y Tinoco

2.1.2 Preexistencias

La Terminal Terrestre Cumandá fue encargada para su construcción en 1977, durante el mandato del alcalde Sixto Durán Ballén. Para construir la terminal, fue necesario realizar diversos estudios de suelo, un proceso desafiante debido a que el sitio previsto era un relleno.



Figura 2.3: Preexistencias del Terminal Terrestre de Cumandá

Fuente: (ARQA, 2015)

Elaboración: Rivera y Tinoco

2.1.3 Restauración y Renovación

Recuperar la zona pública de la localidad mediante la introducción de un equipamiento que contribuya a restablecer del vínculo visual y social por el Norte con el barrio San Sebastián y por el lado Sur con el barrio La Loma.



Figura 2.4: Restauración y Renovación del Terminal Terrestre de Cumandá

Fuente: (ARQA, 2015)

Elaboración: Rivera y Tinoco

2.1.4 Clima

Quito posee un clima que se asemeja a la primavera durante la mayor parte del año, por lo cual la edificación está orientada para aprovechar la luz y ventilación natural.

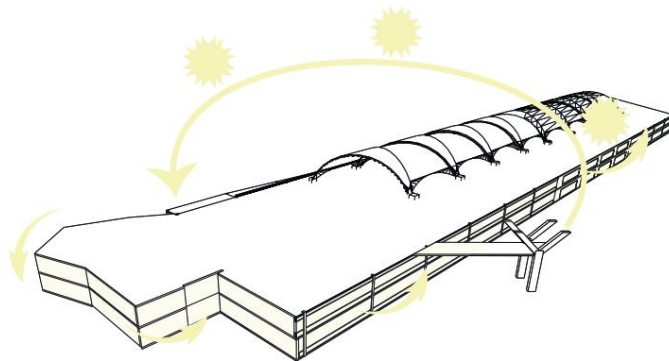


Figura 2.5: Clima del Terminal Terrestre de Cumandá

Fuente: (ARQA, 2015)

Elaboración: Rivera y Tinoco

2.1.5 Topografía

La topografía de la Terminal se determina por su irregularidad, el sitio está definido por su trazado en forma de cuadrícula, lo que conduce a la aparición de espacios residuales y problemas de tráfico.



Figura 2.6: Topografía del Terminal Terrestre de Cumandá

Fuente: (ARQA, 2015)

Elaboración: Rivera y Tinoco

2.1.6 Análisis Formal

2.1.6.1 Morfología

Esta edificación se implantó en la quebrada de Jerusalém, con un diseño en forma de barra concebido para acomodar un considerable tránsito de peatones y vehículos de transporte público.

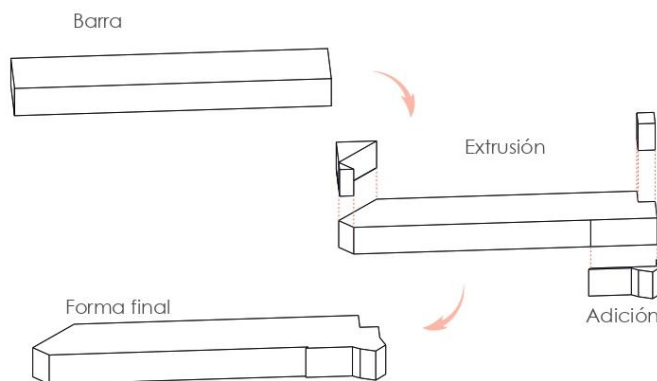


Figura 2.7: Morfología del Terminal Terrestre de Cumandá

Fuente: (ARQA, 2015)

Elaboración: Rivera y Tinoco

2.1.6.2 Criterios Formales

La edificación fue antigua fue construida durante el movimiento moderno en Ecuador, en la actualidad la forma simple se mantiene y se implementa hormigón y cristal.

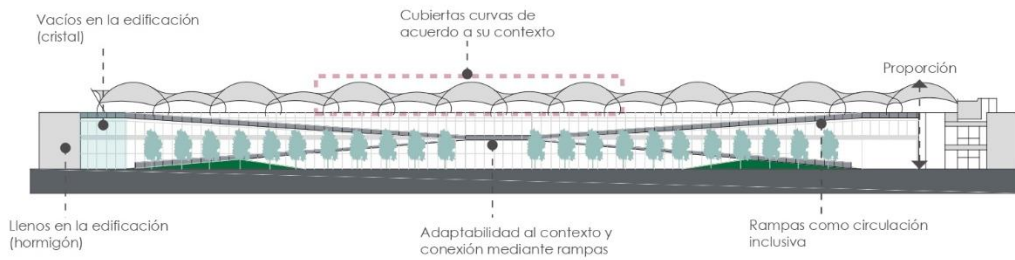


Figura 2.8: Criterios Formales del Terminal Terrestre de Cumandá

Fuente: (ARQA, 2015)

Elaboración: Rivera y Tinoco

2.1.6.3 Cubiertas

En la rehabilitación se implementaron cubiertas curvas en la plaza del tercer piso para cubrir las claraboyas presentes en la edificación y para generar confort.

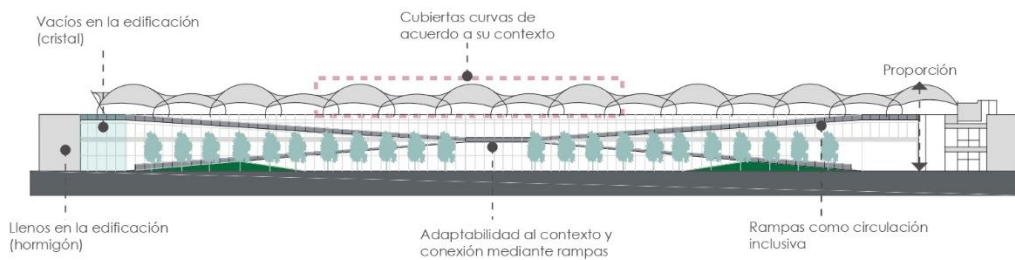


Figura 2.9: Cubiertas del Terminal Terrestre de Cumandá

Fuente: (ARQA, 2015)

Elaboración: Rivera y Tinoco

2.1.6.4 Color y Materialidad

El cristal, el hormigón y el metal se usan por la época de la construcción y se mimetizan con el entorno del centro histórico de Quito.

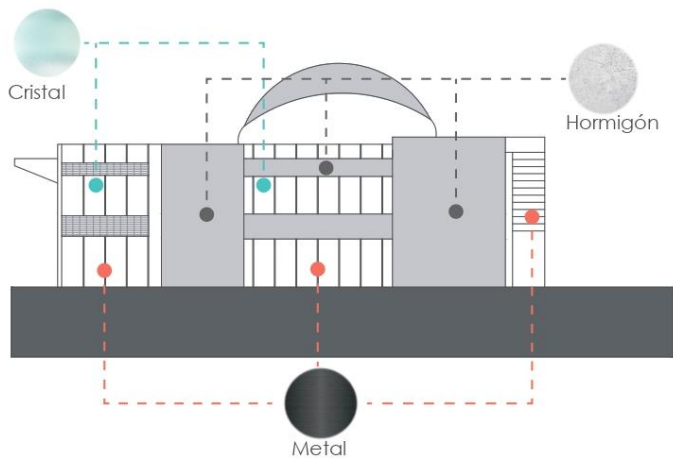


Figura 2.10: Color y Materialidad del Terminal Terrestre de Cumandá

Fuente: (ARQA, 2015)

Elaboración: Rivera y Tinoco

2.1.6.5 Escala

La edificación se adapta a su contexto a través de su escala exterior generando una conexión sobre la misma para conectar dos puntos específicos de la ciudad.

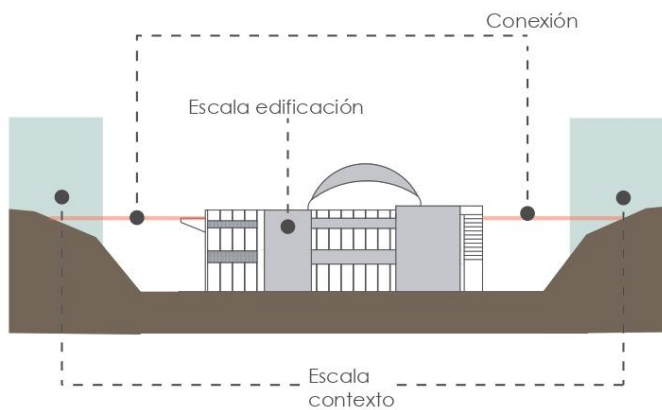


Figura 2.11: Escala del Terminal Terrestre de Cumandá

Fuente: (ARQA, 2015)

Elaboración: Rivera y Tinoco

2.1.6.6 Espacialidad y Atmosferas

El proyecto cuenta con espacios que generan una iluminación más abundante. Utiliza vidrio en las fachadas exteriores para caracterizarlo como espacio público.



Implementación de cristal de piso a techo (espacio público)

Figura 2.12: Espacialidad y Atmosferas del Terminal Terrestre de Cumandá

Fuente: (ARQA, 2015)

Elaboración: Rivera y Tinoco

2.1.7 Análisis Funcional

2.1.7.1 Funcionalidad con respecto al contexto

El proyecto de rehabilitación contemplo la incorporación de áreas recreativas, deportivas, educativas, culturales y físicas, así como 59 espacios de formación, proporcionando un significativo beneficio para la ciudad.

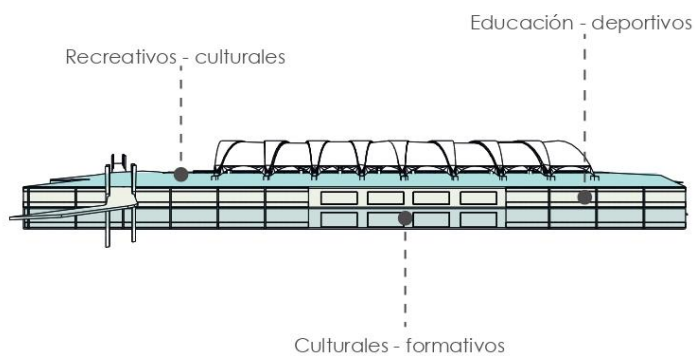


Figura 2.13: Funcionalidad con Respecto al Contexto del Terminal Terrestre de Cumandá

Fuente: (ARQA, 2015)

Elaboración: Rivera y Tinoco

2.1.7.2 Reutilización de infraestructura

La infraestructura renovó alrededor de 15.000 m² de su infraestructura, al mismo tiempo dispuso aproximadamente 30.000 m² de zonas verdes.

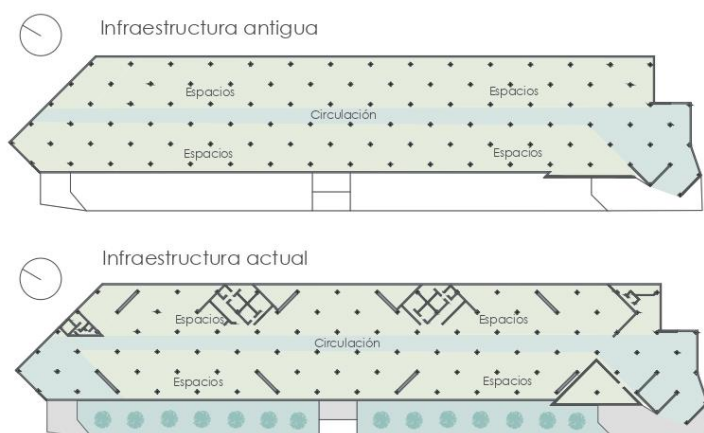


Figura 2.14: Reutilización de la Infraestructura del Terminal Terrestre de Cumandá

Fuente: (ARQA, 2015)

Elaboración: Rivera y Tinoco

2.1.7.3 Conexión

La conexión se da a través del puente elevado, que atraviesa la edificación, conectando los vecindarios de La Loma y San Sebastián, conjuntamente con escalinatas que consiguen la funcionalidad y conexión entre las pendientes de dichos barrios.



Figura 2.15: Conexión del Terminal Terrestre de Cumandá

Fuente: (ARQA, 2015)

Elaboración: Rivera y Tinoco

2.1.7.4 Movilidad

El Parque cuenta con una vía de principal de ingreso que enlaza con el resto del Centro Histórico. Además, existen varias vías de acceso secundarias, que tienen conexión con ejes importantes para el transporte público.

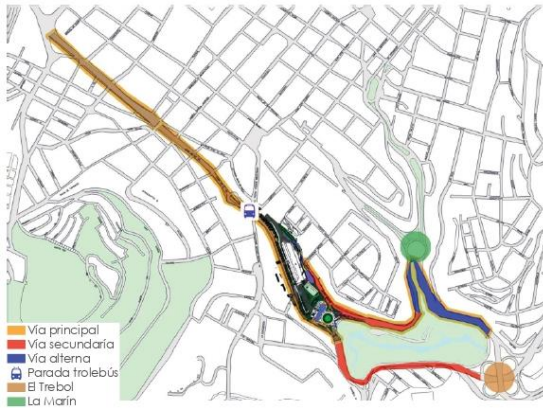


Figura 2.16: Movilidad del Terminal Terrestre de Cumandá

Fuente: (ARQA, 2015)

Elaboración: Rivera y Tinoco

2.1.7.5 Iluminación y Ventilación

La edificación posee tres aperturas verticales que permiten el ingreso de luz natural desde la parte superior, las cuales están protegidas por una estructura metálica y paneles de vidrio.

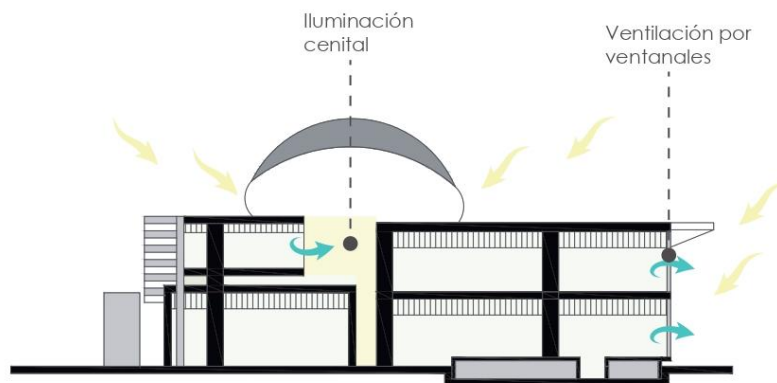


Figura 2.17: Iluminación y Ventilación del Terminal Terrestre de Cumandá

Fuente: (ARQA, 2015)

Elaboración: Rivera y Tinoco

2.1.7.6 Espacios exteriores

En las áreas exteriores se incorporaron sistemas ornamentales de agua, jardinería en las áreas verdes y la construcción de una parada de buses articulados para los corredores norte y sur oriental.

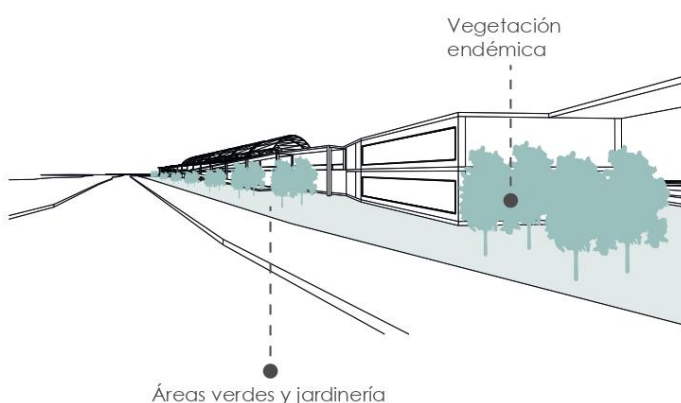


Figura 2.18: Espacios Exteriores del Terminal Terrestre de Cumandá

Fuente: (ARQA, 2015)

Elaboración: Rivera y Tinoco

2.1.7.7 Zonas

El edificio cuenta con diversas áreas repartidas en tres categorías: pública, semipública y privada.



Figura 2.19: Zonas del Terminal Terrestre de Cumandá

Fuente: (ARQA, 2015)

Elaboración: Rivera y Tinoco

2.1.7.8 Análisis planta baja

En la planta baja se ubican las zonas húmedas y un espacio de aproximadamente 2.200 m² destinado al funcionamiento del Hall de la Planificación.



Figura 2.20: Análisis Planta Baja del Terminal Terrestre de Cumandá

Fuente: (ARQA, 2015)

Elaboración: Rivera y Tinoco

2.1.7.9 Análisis planta alta

En la planta alta se ubican siete salas de uso versátil y salones. Además, cuenta con un espacio central de descanso, cafetería y una zona destinada a medicina deportiva.



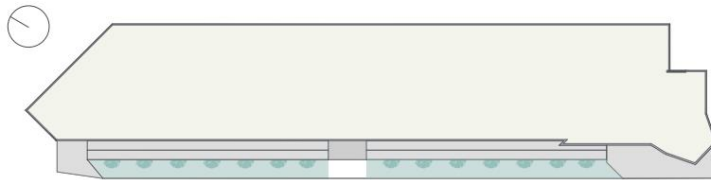
Figura 2.21: Análisis Planta Alta del Terminal Terrestre de Cumandá

Fuente: (ARQA, 2015)

Elaboración: Rivera y Tinoco

2.1.7.10 Análisis terraza

En la terraza se desarrollan eventos culturales al aire libre, puestos de venta pequeños, y se facilita la unión entre los vecindarios de La Loma y San Sebastián, mediante dos puentes peatonales.



11. Actividades culturales al aire libre, kioscos, e integración de los barrios La Loma y San Sebastián.

Figura 2.22: Análisis Terraza del Terminal Terrestre de Cumandá

Fuente: (ARQA, 2015)

Elaboración: Rivera y Tinoco

2.1.7.11 Circulación interna

La circulación dentro del proyecto es lineal y continua en planta y para comunicar los distintos niveles hace uso de circulación vertical en el centro.

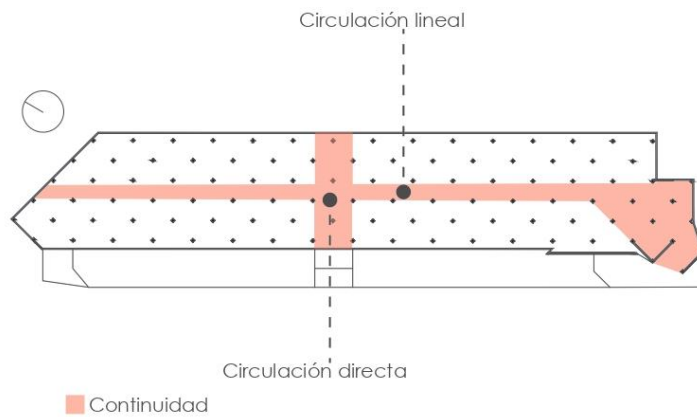


Figura 2.23: Circulación Interna del Terminal Terrestre de Cumandá

Fuente: (ARQA, 2015)

Elaboración: Rivera y Tinoco

2.1.7.12 Circulación externa

En el proyecto la circulación exterior se da a través de rampas para comunicar los distintos niveles de la edificación y escalinatas para acceder a la misma y conectar con su entorno.

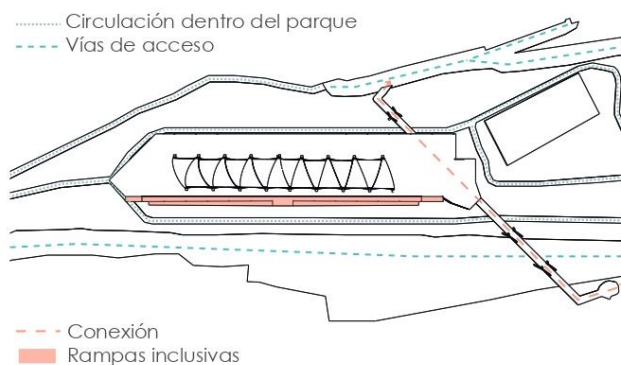


Figura 2.24: Circulación Externa del Terminal Terrestre de Cumandá

Fuente: (ARQA, 2015)

Elaboración: Rivera y Tinoco

2.1.8 Análisis Tecnológico

2.1.8.1 Trama estructural

La estructura se apoya en pilotes, debido al suelo de cimentación que consiste en relleno con residuos y restos de construcción. Las columnas están construidas con hormigón y forman una estructura reticulada con ejes dispuestos en un ángulo de relación de 45°.

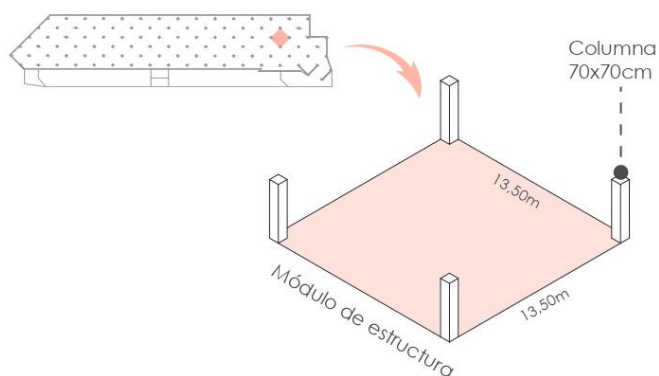


Figura 2.25: Trama Estructural del Terminal Terrestre de Cumandá

Fuente: (ARQA, 2015)

Elaboración: Rivera y Tinoco

2.1.8.2 Modulación de fachadas

Las fachadas tienen un módulo de cristal con fijadores conjuntamente con una estructura metálica debido a la magnitud del mismo.

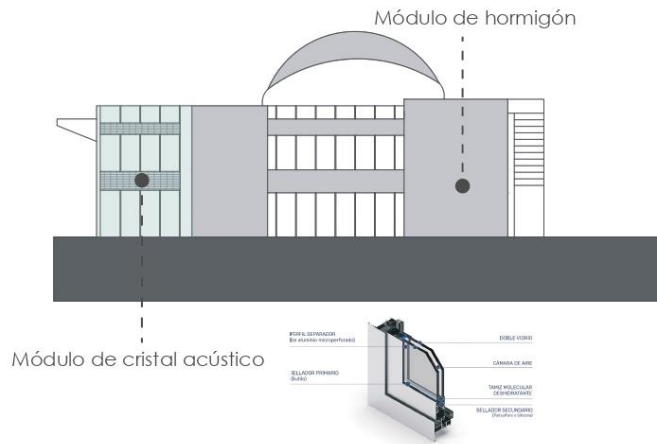


Figura 2.26: Modulación de Fachadas del Terminal Terrestre de Cumandá

Fuente: (ARQA, 2015)

Elaboración: Rivera y Tinoco

2.1.8.3 Cubierta

La cubierta es de tensomembrana (poliéster y PVC), debido a las características del material para obtener la forma deseada.

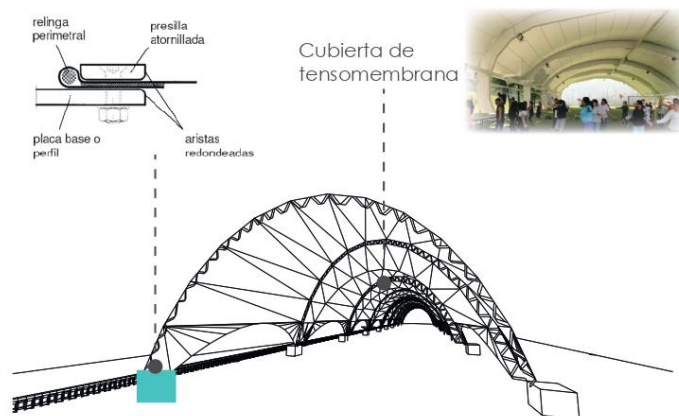


Figura 2.27: Cubierta del Terminal Terrestre de Cumandá

Fuente: (ARQA, 2015)

Elaboración: Rivera y Tinoco

2.1.8.4 Estructura

La estructura está conformada por columnas de hormigón que soportan y distribuyen las cargas y para la conexión se implementaron pilotes con tensores.

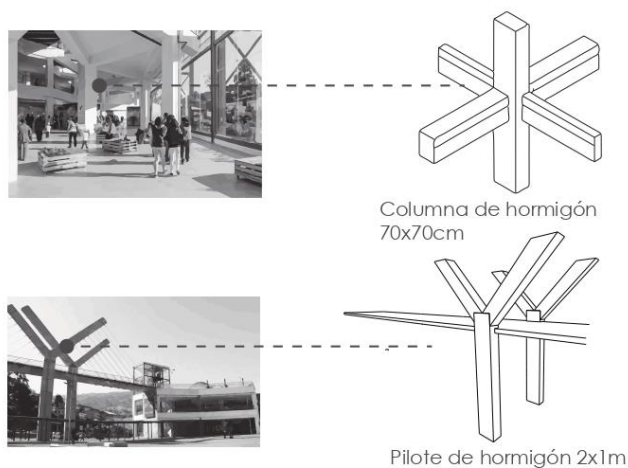


Figura 2.28: Estructura del Terminal Terrestre de Cumandá

Fuente: (ARQA, 2015)

Elaboración: Rivera y Tinoco

2.1.8.5 Adaptabilidad a su contexto

Se usaron especies nativas con árboles de raíz profunda permitiendo absorber más agua, permitiendo la estabilización de la estructura de taludes previniendo la erosión y generando calidad espacial a largo plazo.

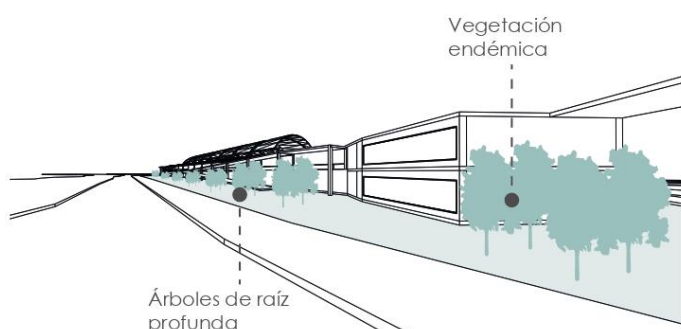


Figura 2.29: Adaptabilidad a su Contexto del Terminal Terrestre de Cumandá

Fuente: (ARQA, 2015)

Elaboración: Rivera y Tinoco

2.1.8.6 Adaptabilidad a su contexto

A pesar del uso de hormigón y pavimento, no se ha logrado suprimir la potencia natural que permanece latente y que se manifiesta en la topografía del lugar.

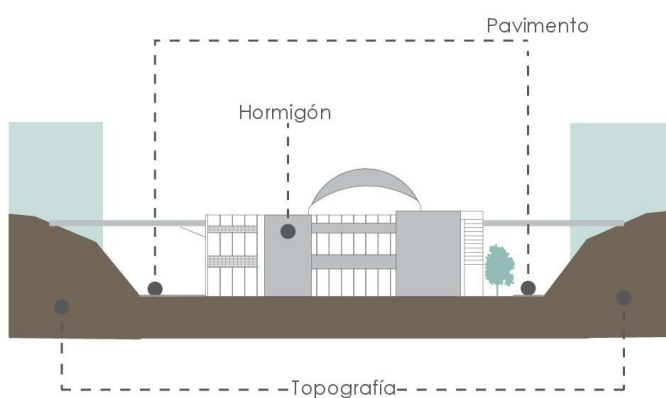


Figura 2.30: Adaptabilidad a su Contexto del Terminal Terrestre de Cumandá

Fuente: (ARQA, 2015)

Elaboración: Rivera y Tinoco

2.2 Terminal de Autobuses Slavonski Brod



Figura 2.31: Fotografía aérea Terminal de Autobuses Slavonski Brod

Fuente: (SANGRAD+AVP, 2021)

Elaboración: Rivera y Tinoco

2.2.1 Análisis Formal

La configuración en la composición arquitectónica se origina mediante la consideración de la lógica de disposición de los elementos (tales como plataformas, pabellones, paredes, bancos, marquesinas y árboles) y su propósito intrínseco. La premisa consiste en la utilización multifuncional de estos elementos, de manera que se minimice el número de componentes y superficies en el espacio designado. Por ejemplo, la plataforma desempeña simultáneamente funciones de banco y

terrazza, el alero cumple roles de cubierta y copa de árbol, y actúa como tabique y componente estructural. Los tres edificios en forma de cubo poseen volúmenes parecidos, aunque están destinados a distintos propósitos, observando de Este a Oeste.

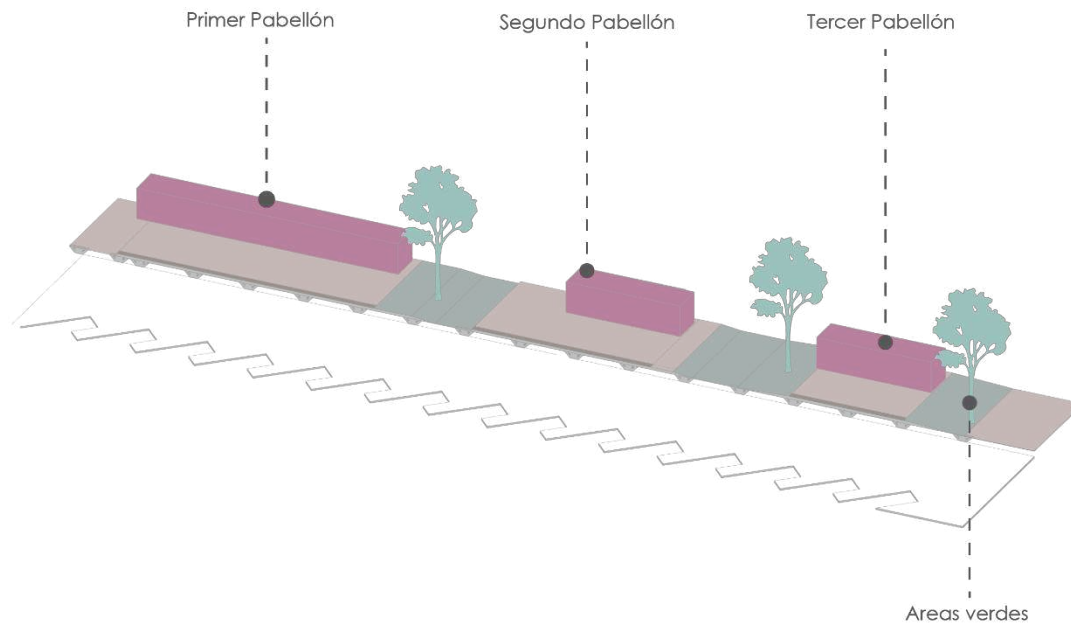


Figura 2.32: Composición espacial de la forma

Fuente: (SANGRAD+AVP, 2021)

Elaboración: Rivera y Tinoco

Primer Pabellón: Incluye áreas de recepción de pasajeros, información, sala de espera, baños y administración.

Segundo Pabellón: Alberga una cafetería.

Tercer Pabellón: Comprende una panadería, una barra polivalente, un quiosco y un área técnica en la parte oeste.

Áreas verdes: La inclusión de zonas ajardinadas en las entradas constituye áreas de amortiguamiento y protección solar. Como estrategia ecológica, esta medida disminuye la dependencia de la ventilación artificial y el consumo energético.

2.2.1.1 Composición

La estructura del edificio alargado está situada en el lado opuesto de la carretera con respecto a la estación de autobuses ya existente, y se encuentra justo al lado de la avenida principal de la ciudad.

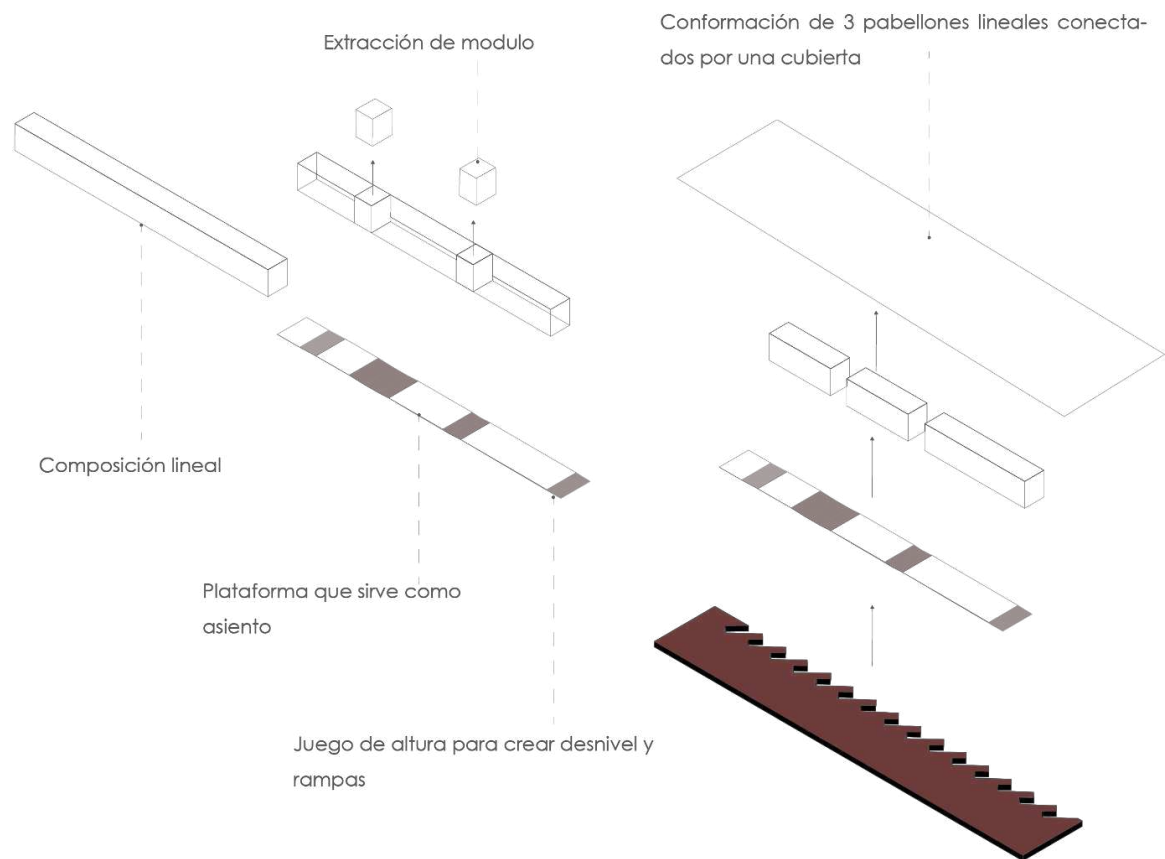


Figura 2.33: Composición de la forma

Fuente: (SANGRAD+AVP, 2021)

Elaboración: Rivera y Tinoco

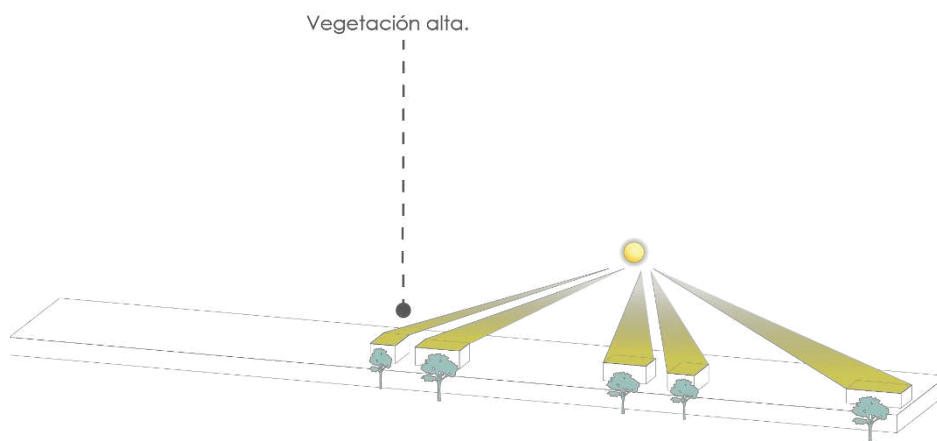


Figura 2.34: Uso de vegetación e iluminación en la cubierta

Fuente: (SANGRAD+AVP, 2021)

Elaboración: Rivera y Tinoco

Entre los altos árboles existentes, se ubican tres estructuras alargadas que están provistas de una cubierta exterior. Los aleros sirven de conexión entre las nuevas construcciones y las preexistentes, integrándose con la vegetación alta del entorno.

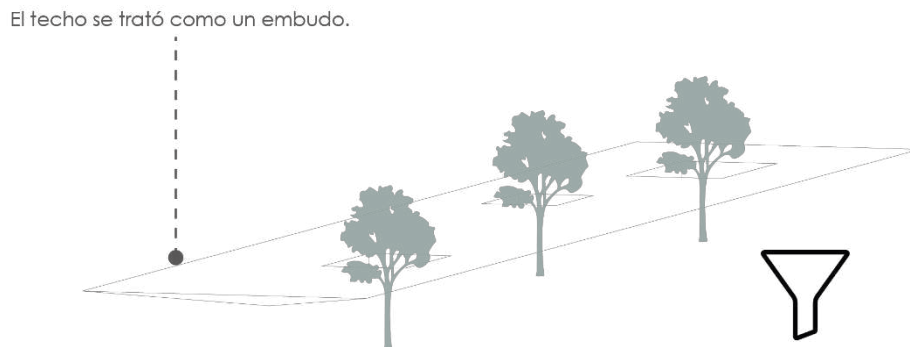


Figura 2.35: Composición de la forma

Fuente: (SANGRAD+AVP, 2021)

Elaboración: Rivera y Tinoco

El techo fue diseñado con la forma de un embudo y revestido con láminas de metal. En algunos puntos, se interrumpe mediante aberturas planificadas para acomodar la presencia de los árboles nuevos y ya existentes, presentando una hendidura continua en la parte más baja.

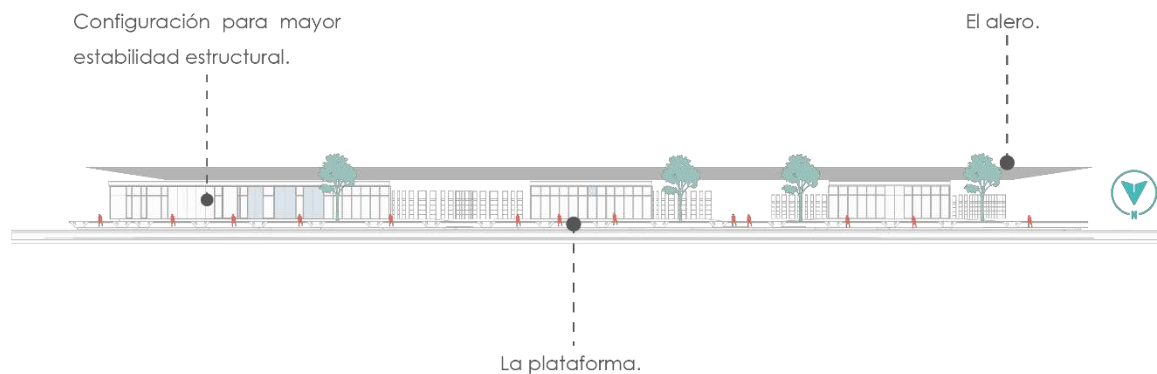


Figura 2.36: Composición de la forma

Fuente: (SANGRAD+AVP, 2021)

Elaboración: Rivera y Tinoco

- La configuración posibilita una mayor estabilidad estructural del edificio, ya que consiste en volúmenes lineales.
- El alero cumple una doble función como cubierta y copa de los árboles, al igual que los tabiques y la estructura de los muros.
- La plataforma sirve simultáneamente como banco y terraza.



Figura 2.37: Disposición en relación al sol

Fuente: (SANGRAD+AVP, 2021)

Elaboración: Rivera y Tinoco

En la parte norte se instalaron aberturas elevadas que permiten la entrada del sol durante el invierno, mientras que los accesos se extienden a lo largo de toda la fachada, delineando lo que en cierto modo constituye un área de entrada y salida.

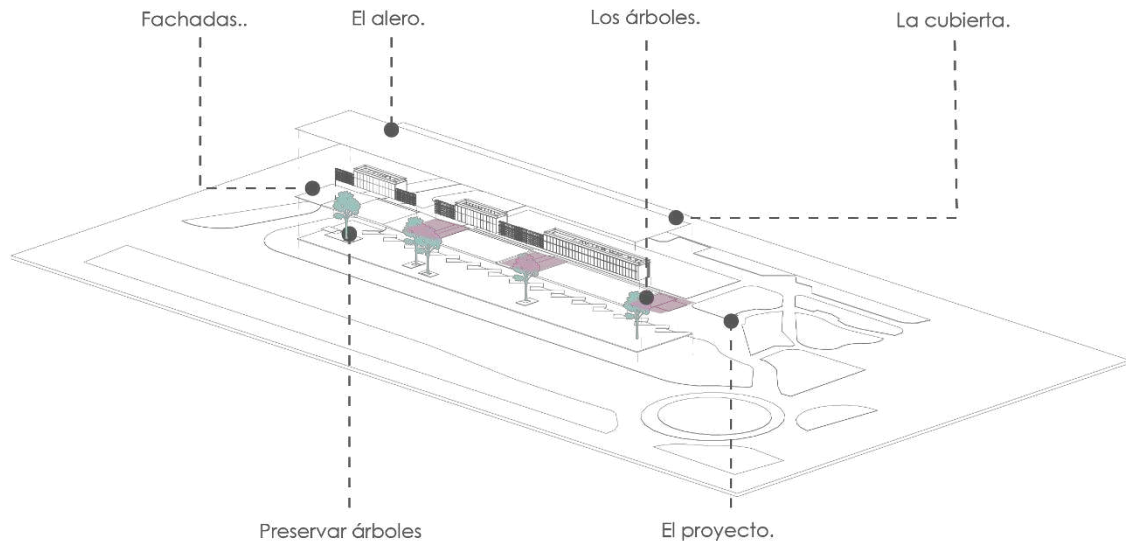


Figura 2.38: Composición de la forma

Fuente: (SANGRAD+AVP, 2021)

Elaboración: Rivera y Tinoco

- Las fachadas: están conformadas y adaptadas según las opciones disponibles en el diseño de un proyecto de construcción independiente.
- El alero: desempeña roles duales como cubierta y copa de árbol, al igual que funciona como tabique y parte estructural.
- Los árboles: ubicados en las aberturas resaltan las entradas a las rampas y plataformas.
- La cubierta: fue abordada como un techo lateral izquierdo, revestido con láminas metálicas.

Al preservar los árboles existentes: y reducir al mínimo los elementos visibles, llevamos la construcción hasta el límite visual máximo mediante los amplios aleros flotantes.

El proyecto aborda de manera diferenciada las demandas de los espacios interiores y exteriores. Internamente, presenta una disposición convencional de estructuras de acero sobre las plataformas, mientras que externamente se adapta a las dinámicas urbanas

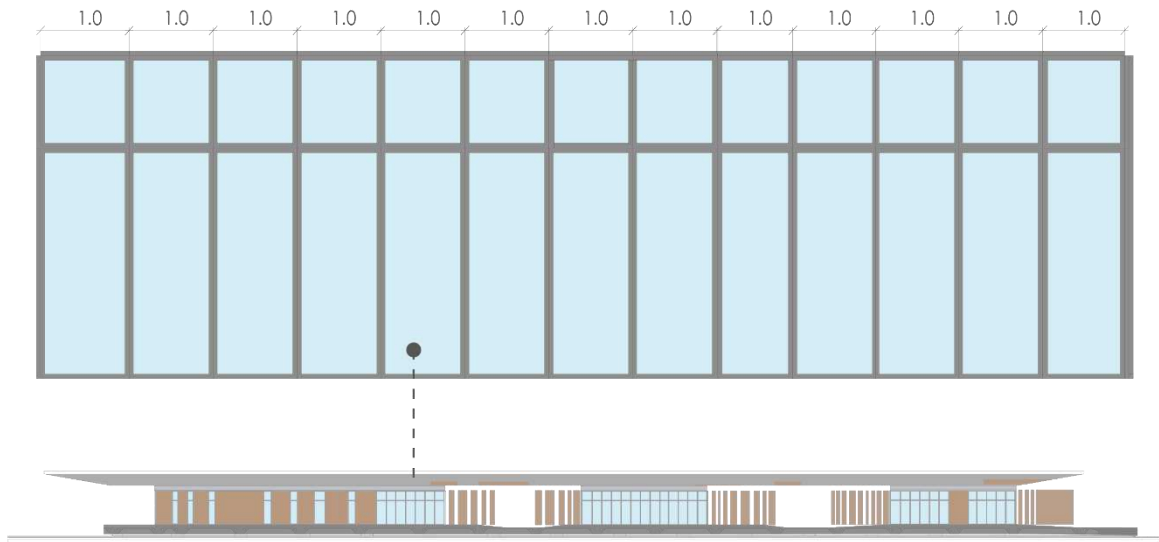


Figura 2.39: Modulación de las ventanas

Fuente: (SANGRAD+AVP, 2021)

Elaboración: Rivera y Tinoco

La aplicación de líneas guía en la delimitación de los espacios, junto con el cambio de material, genera una sensación de organización al marcar la geometría fundamental del proyecto.

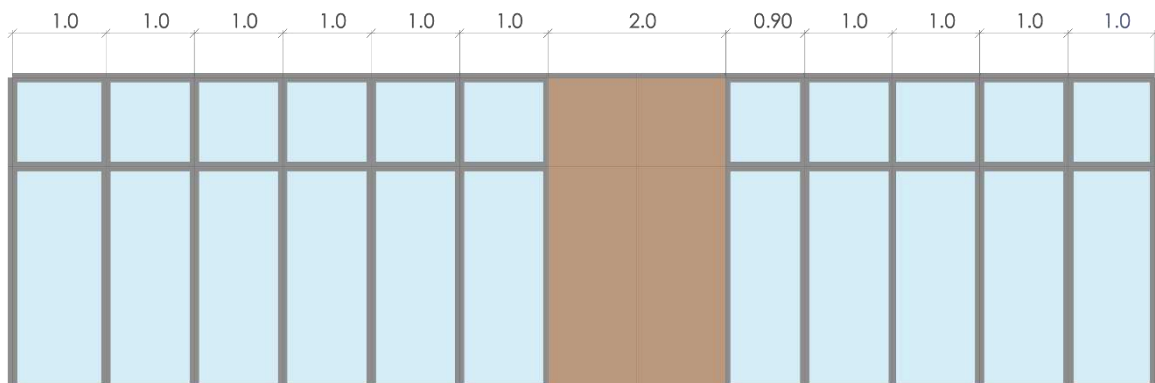


Figura 2.40: Modulación de las ventanas

Fuente: (SANGRAD+AVP, 2021)

Elaboración: Rivera y Tinoco

Las ventanas se distribuyen a intervalos de un metro, y en el punto intermedio, hay un cambio de material de vidrio a acero. Estas ventanas tienen una dimensión de 2 metros, creando así una alternancia entre módulos de 1 metro y 2 metros.



Figura 2.41: Modulación y materialidad

Fuente: (SANGRAD+AVP, 2021)

Elaboración: Rivera y Tinoco

En esta parte, se establecen proporciones más diversas que abarcan desde 1 metro hasta 5 metros, evidenciando una alternancia entre paneles de vidrio y elementos de acero.

Variación en los materiales a lo largo de todas las fachadas para generar un juego dinámico entre áreas ocupadas y espacios vacíos.

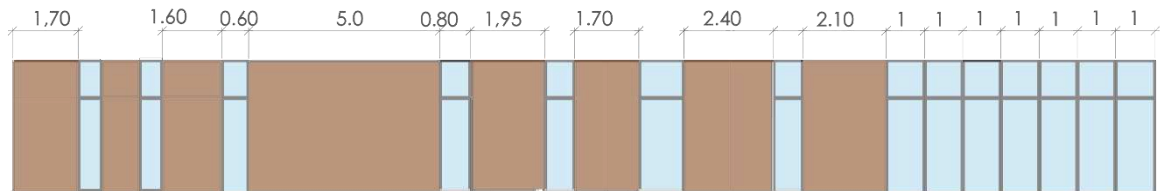


Figura 2.42: Modulación y materialidad

Fuente: (SANGRAD+AVP, 2021)

Elaboración: Rivera y Tinoco

La aplicación de sistemas proporcionales aporta una sensación de organización y mejora la coherencia en una secuencia espacial. Además, estos sistemas determinan las relaciones entre los elementos que componen las áreas públicas y privadas de la estación de autobuses.

2.2.1.2 Regulación geométrica de las fachadas

Su misión principal es organizar las dimensiones de lo que alberga y de lo que está contenido., en este caso de las ventanas están se modulan cada metro y tienen variación de dimensiones con el cambio de materialidad.

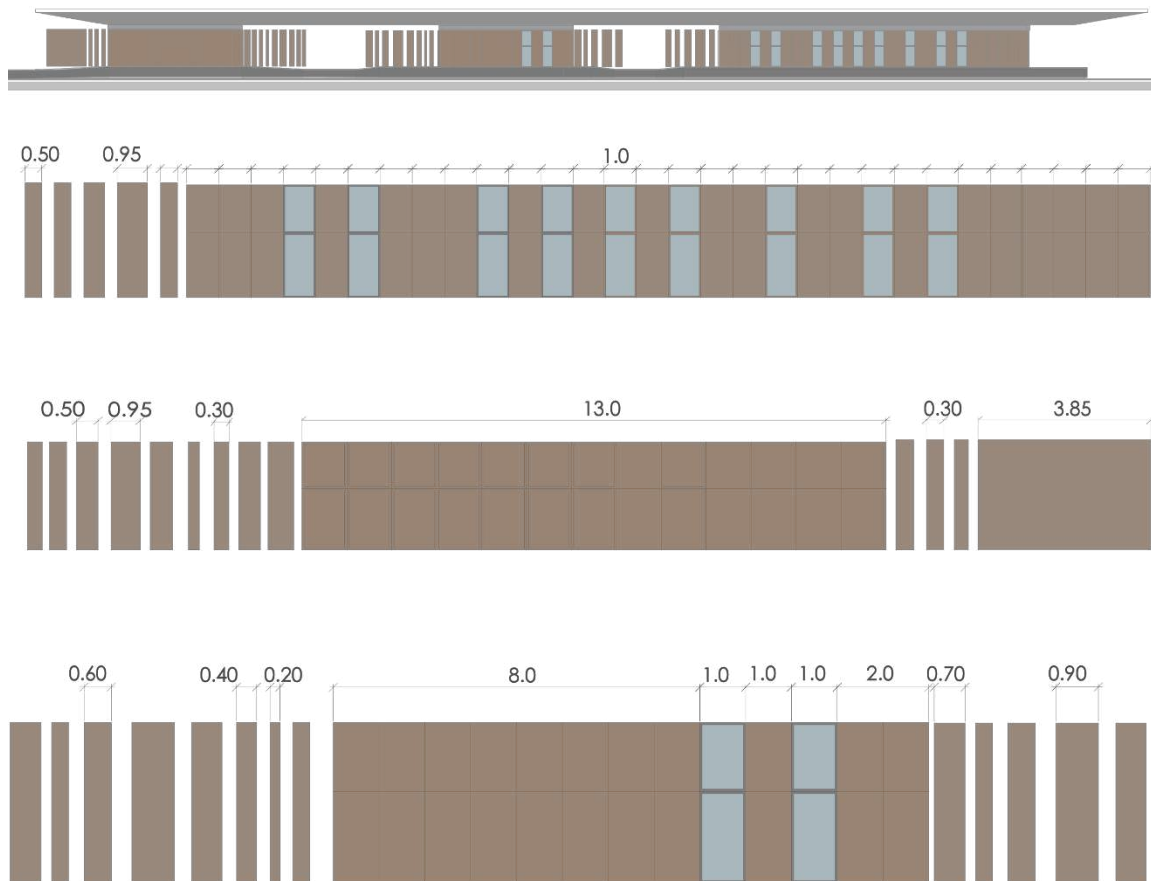


Figura 2.43: Regulación geométrica de las fachadas

Fuente: (SANGRAD+AVP, 2021)

Elaboración: Rivera y Tinoco

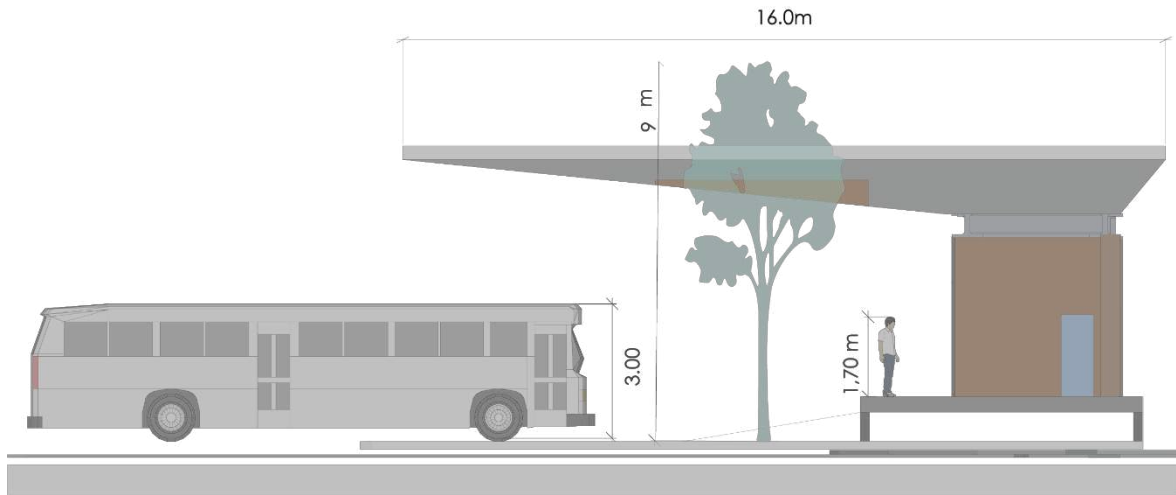


Figura 2.44: Espacialidad

Fuente: (SANGRAD+AVP, 2021)

Elaboración: Rivera y Tinoco

La arquitectura utiliza la escala para definir la jerarquía de los espacios en este proyecto se maneja varias escalas:

- La del ser humano en relación con los pabellones
- La del ser humano en relación con el espacio público
- La del ser humano en relación con la gran luz de la cubierta

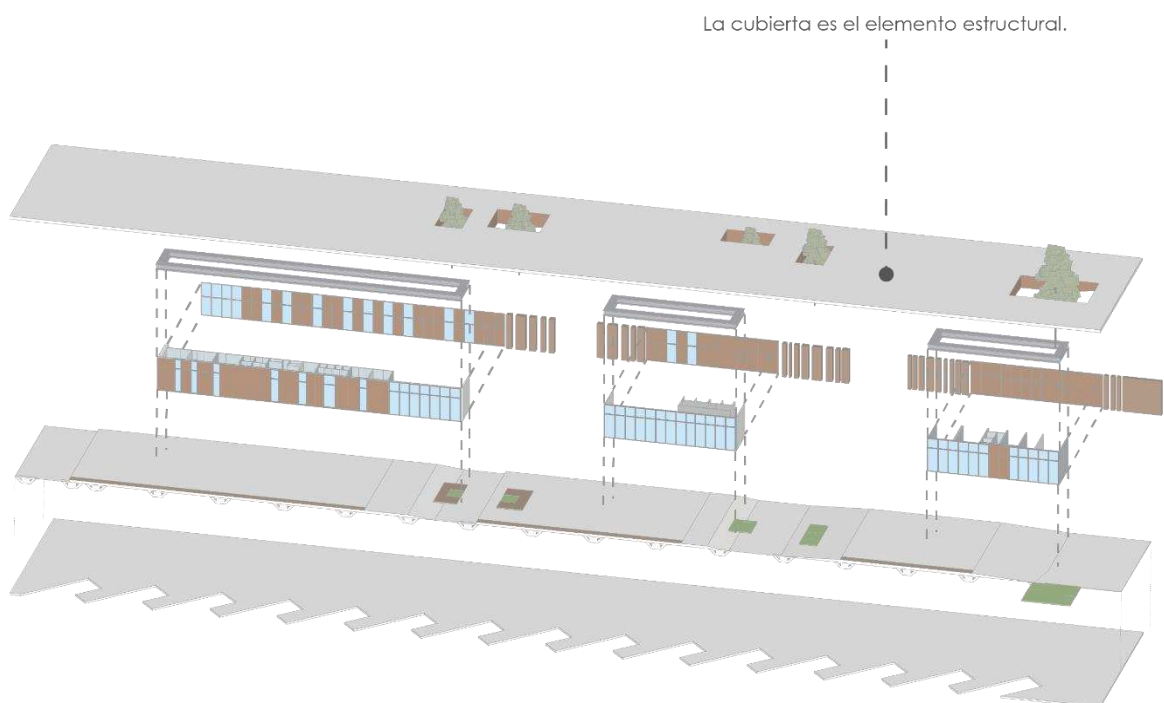


Figura 2.45: Proyección espacial del edificio

Fuente: (SANGRAD+AVP, 2021)

Elaboración: Rivera y Tinoco

2.2.2 Análisis Funcional

La morfología del terreno permitió un desplazamiento lineal de los volúmenes que conforman los ambientes de la terminal, sin embargo, debía ubicarse de tal manera que no produjeran largos recorridos para los usuarios.

La estación cumple su propósito a través de los recorridos que experimentan los usuarios, los cuales siguen un proceso desde su entrada a la plaza de acceso hasta llegar a los pabellones, este proceso establece la disposición de los espacios tanto internos como externos.

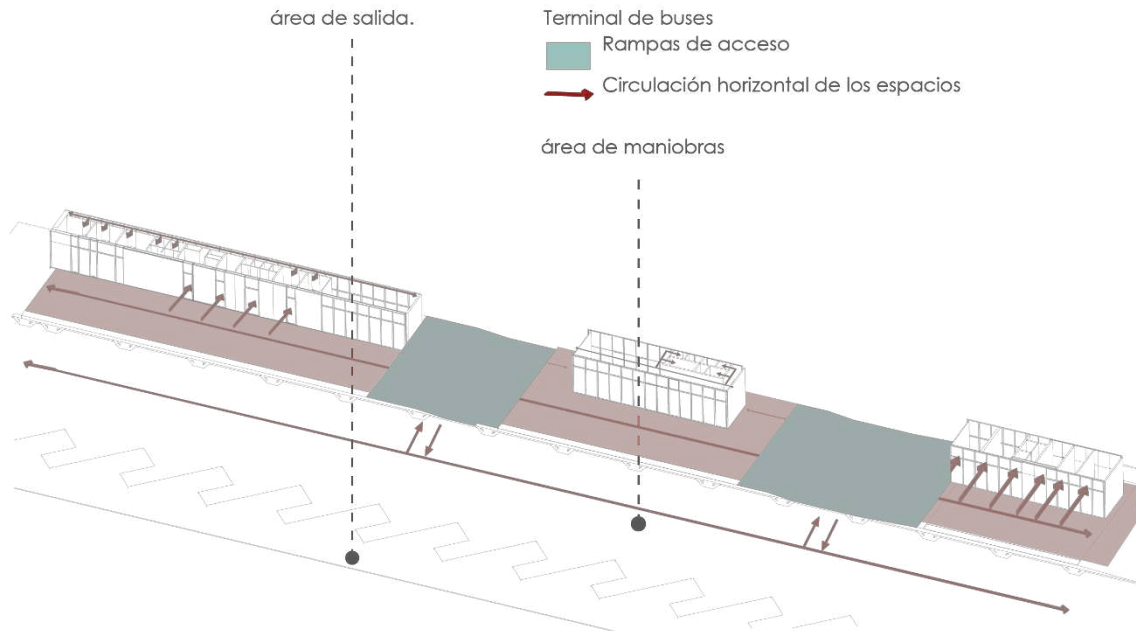


Figura 2.46: Circulación e integración de rampas en el edificio

Fuente: (ARQA, 2015)

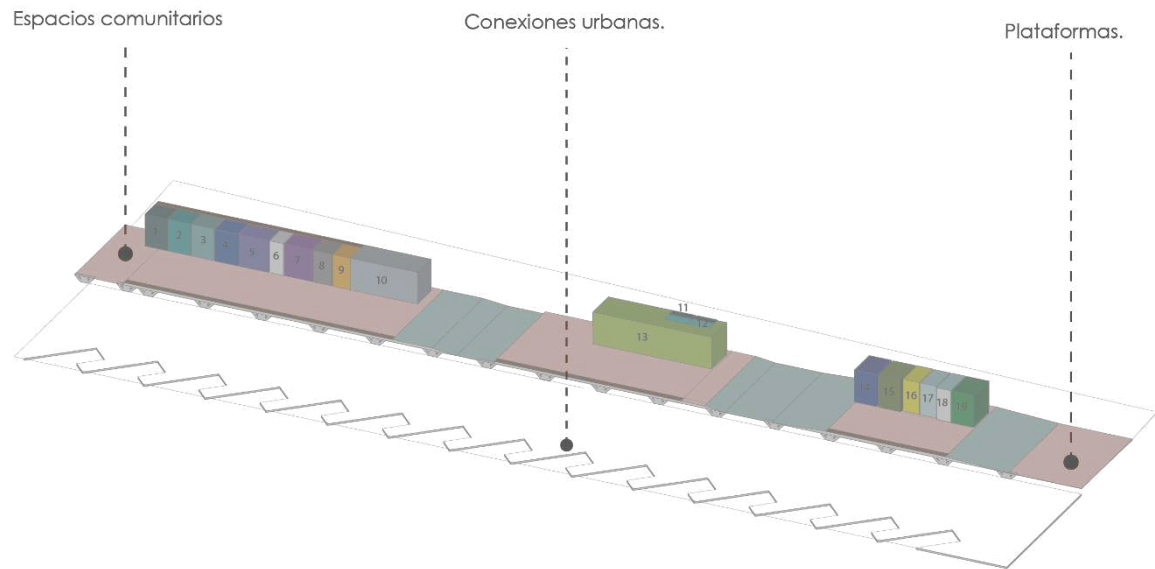
Elaboración: Rivera y Tinoco

Se establece una única zona de salida de autobuses que conecta directamente con las principales vías del sector.

En un terminal de autobuses, la función se distingue por su disposición lineal.

- En la zona de maniobras de autobuses se ha diseñado un extenso patio para asegurar un flujo vehicular sin problemas, permitiendo a los autobuses retornar o cambiar de dirección de manera sencilla.

2.2.2.1 Espacios



1 PRIMER PABELLÓN

- 1 Quiosco
- 2 Panadería
- 3 Quiosco
- 4 Baños
- 5 Baños
- 6 Espacio técnico
- 7 Baños
- 8 Quiosco
- 9 Barra de usos múltiples
- 10 Sala de espera

2 SEGUNDO PABELLÓN

- 11 Baños
- 12 Baños
- 13 Cafetería

3 TERCER PABELLÓN

- 14 Recepción
- 15 Venta de boletos
- 16 Baños
- 17 Información
- 18 Administración
- 19 Sala de espera

RELACIONES



PUBLICO

Funcionamiento dinámico polifuncional, permiten adaptarse a diferentes actividades y situaciones



PRIVADOS

Funcionamiento restringido, en horarios establecidos

Figura 2.47: Distribución de los espacios

Fuente: (SANGRAD+AVP, 2021)

Elaboración: Rivera y Tinoco

- Espacios comunitarios: zonas de acceso, restringidas al público, actúan como mediadoras entre lo público y lo privado, ofreciendo espacios de uso flexible para mantener una estructura funcional.
- Las áreas de conexiones urbanas: junto con la zona de paradas de autobuses se encuentran ubicadas fuera de los espacios de los pabellones.
- Las plataformas: complementan el entorno de las terrazas.

2.2.2.2 Análisis de Plantas Arquitectónicas

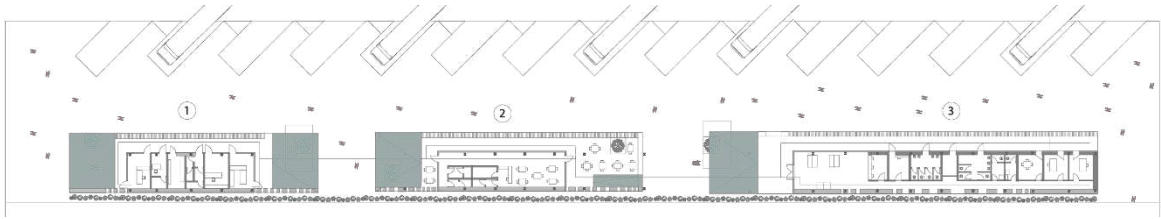
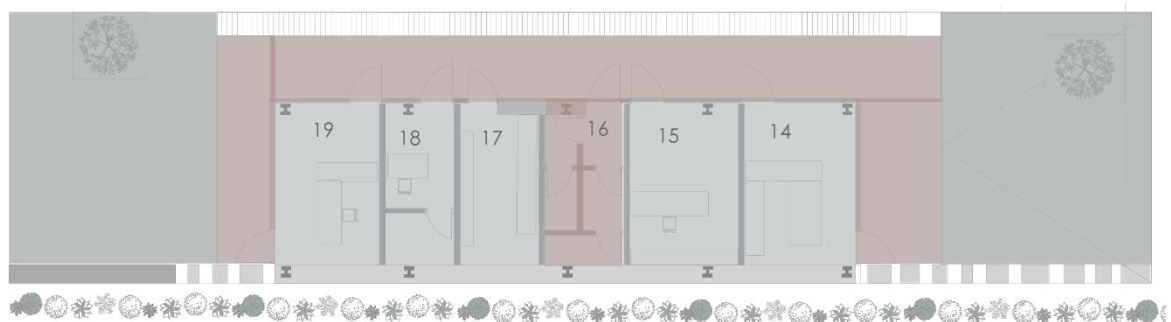


Figura 2.48: Emplazamiento

Fuente: (SANGRAD+AVP, 2021)

Elaboración: Rivera y Tinoco



1 Primer pabellón Espacios servidores Espacios servidos Rampas 16 Baños

- 14 Recepción
- 15 Venta de boletos
- 17 Información
- 18 Administración
- 19 Sala de espera

Figura 2.49: Planta Baja Primer Pabellón

Fuente: (SANGRAD+AVP, 2021)

Elaboración: Rivera y Tinoco

La disposición de los espacios se define según la longitud del pabellón, siendo este más privado debido a sus funciones de administración y venta.

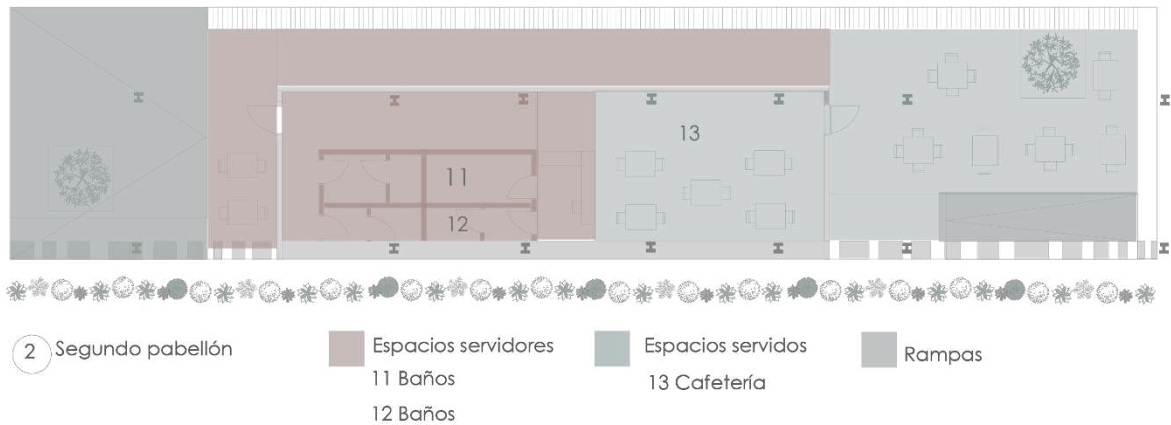


Figura 2.50: Planta Baja Segundo Pabellón

Fuente: (SANGRAD+AVP, 2021)

Elaboración: Rivera y Tinoco

Este pabellón tiene una función más orientada al público debido a su actividad comercial, y su área es notoriamente más extensa gracias a la afluencia de usuarios de la estación de autobuses. Además, este espacio tiene una conexión más directa con la plaza que recibe a los usuarios, convirtiéndolo en el pabellón más visible en comparación con los demás.

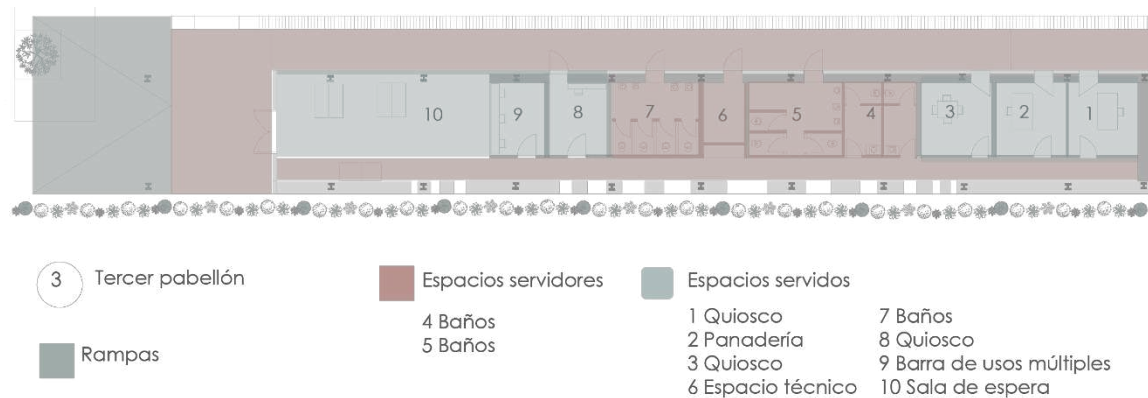


Figura 2.51: Planta Baja Tercer Pabellón

Fuente: (SANGRAD+AVP, 2021)

Elaboración: Rivera y Tinoco

Es el pabellón más alargado, pero está destinado al servicio de los usuarios por su distribución de baños, comercio, y sala de espera.



2.2.3 Análisis de Soleamiento y Vientos

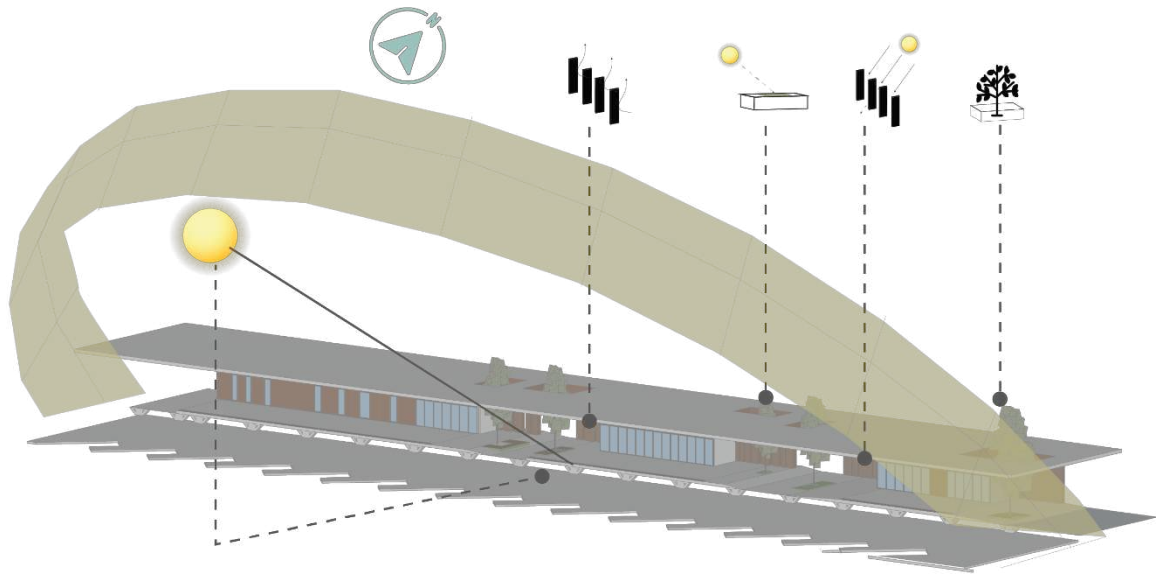


Figura 2.52: Análisis de Soleamiento

Fuente: (SANGRAD+AVP, 2021)

Elaboración: Rivera y Tinoco

ORIENTACION ESTE-OESTE



Orienta las caras cortas de sus fachadas hacia la exposición solar para reducir la absorción de calor.



LUCERNARIOS

Controla la iluminación natural a través de áreas de recreación y elementos en los techos, permitiendo una entrada de luz indirecta.



FACHADAS QUIEBRASOLES

Implementa tratamientos en las fachadas que regulan la entrada de luz al interior, buscando una incidencia solar baja.



SUPERFICIES CON VEGETACION

Diseñadas para obtener menor incidencia térmica



FACHADAS TERMODISIPADORAS

Las fachadas están diseñadas para disipar el calor.

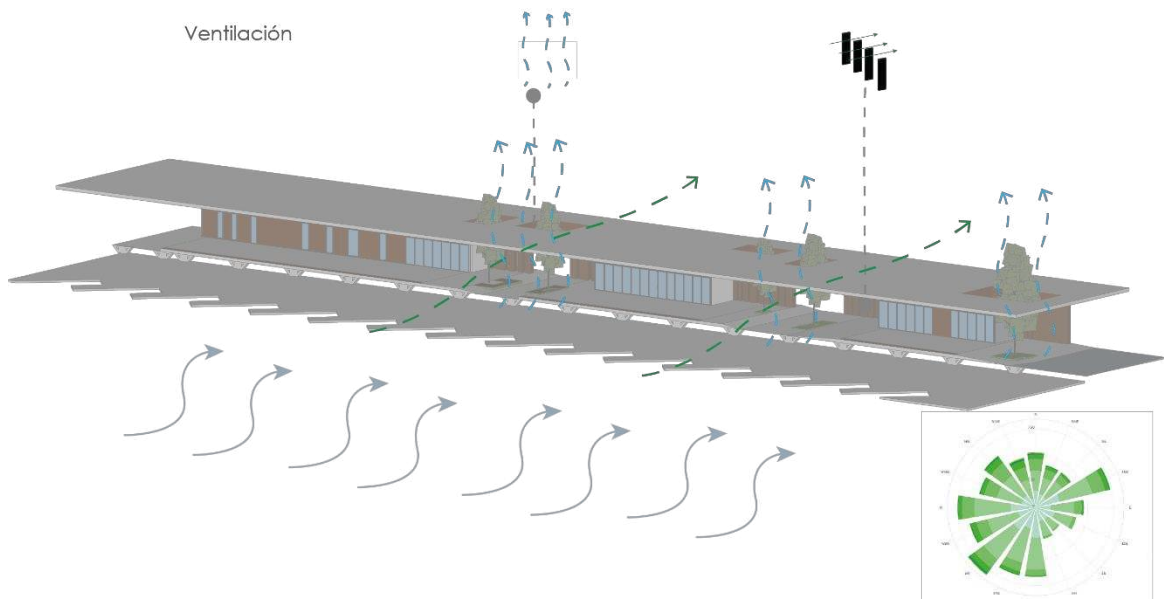


Figura 2.53: Análisis de Vientos

Fuente: (SANGRAD+AVP, 2021)

Elaboración: Rivera y Tinoco

2.2.4 Vialidad

La estación de autobuses actual en Slavonski Brod se ubica estratégicamente en la ciudad, siguiendo la lógica urbana. Está posicionada a lo largo de la Avenida Petra Svačića y se conecta con la estación de tren mediante un paso elevado que enlaza los sectores norte y sur del área urbana.

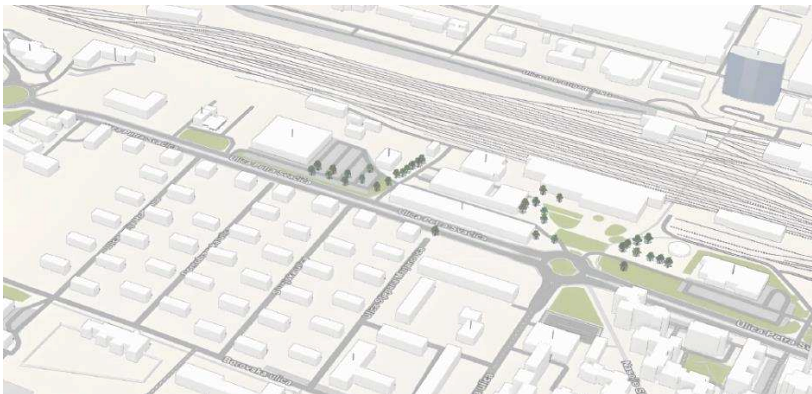


Figura 2.54: Vista aérea del edificio con su entorno

Fuente: (SANGRAD+AVP, 2021)

Elaboración: Rivera y Tinoco

2.2.4.1 Análisis de contexto – actividades



Figura 2.55: Análisis de contexto y actividades

Fuente: (SANGRAD+AVP, 2021)

Elaboración: Rivera y Tinoco

2.2.5 Análisis Tecnológico

Para este proyecto se utilizó el tratamiento del acero con dx-COR con el fin de eliminar la calamina, para después oxidar lo con act-COR Gel, con el que se consigue además un mayor rango de matices de óxido, que pueden ir desde los naranjas más primarios, hasta tonos más oscurecidos como los del proyecto.

Una vez conseguido el tono deseado, se utilizó bp-COR Xtrem, un baño de paro que frena la oxidación previamente forzada con el activador, que posee una mayor resistencia térmica que su versión estándar, confiriendo un acabado ligeramente satinado, además de proteger la superficie oxidada contra la suciedad y los agentes atmosféricos.

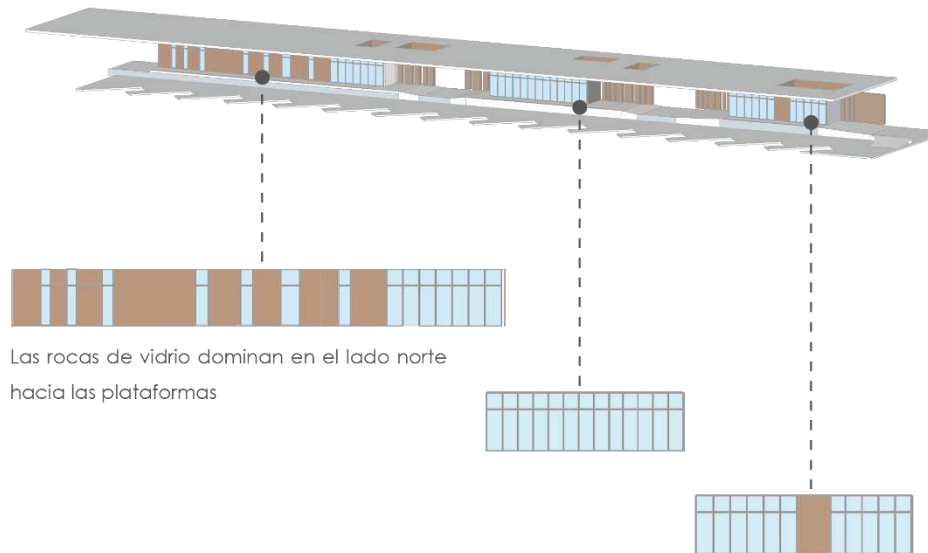


Figura 2.56: Materialidad

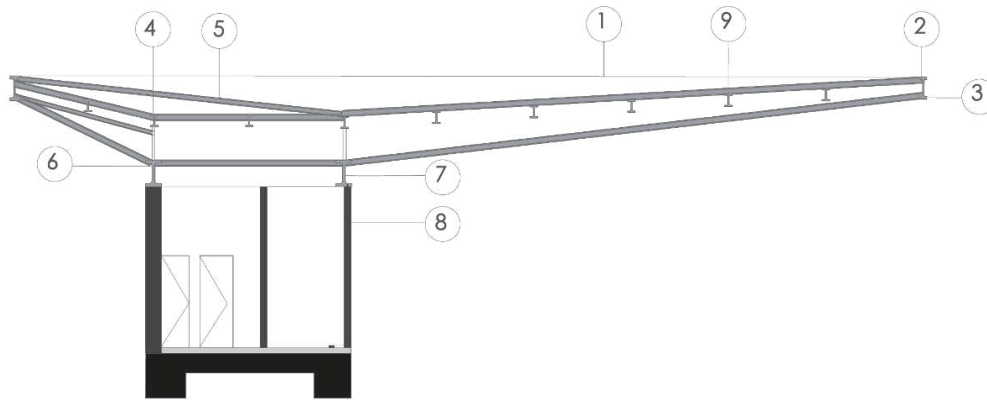
Fuente: (SANGRAD+AVP, 2021)

Elaboración: Rivera y Tinoco

Las paredes que dan a la calle Petra Svačića, es decir, la sección del pabellón que enfrenta a las plataformas, están conformadas por un sistema que presenta una superficie externa de acero corten. En el lado sur, se manifiestan como interrupciones esporádicas en la secuencia rítmica de muros y láminas.

2.2.5.1 Cubierta

El vuelo estructural se prolonga mediante una estructura ligera de perfiles metálicos y un revestimiento de ETFE para mejorar la protección frente a la lluvia de los usuarios en la zona de las dársenas.



- ① Perfil intermediario de membrana, pintura con blanca.
- ② Rufo en aluminio anodiad aplicado en toda la extensión lateral dos módulos de cobertura.
- ③ Viga lateral perfil I 400x200 soldada en viga transversal.
- ④ Perfil Guía estructura en aluminio estructurado en perfil T.
- ⑤ Recomendación de membrana extendida compuesta por poliéster.
- ⑥ Viga transversal Perfil I de sección transversal, soldada a la viga principal.
- ⑦ Viga Principal reforzada con vigas transversal.
- ⑧ Pilar en chapa de acero galvanizado.
- ⑨ Viguetas.

Figura 2.57: Detalle constructivo de la cubierta

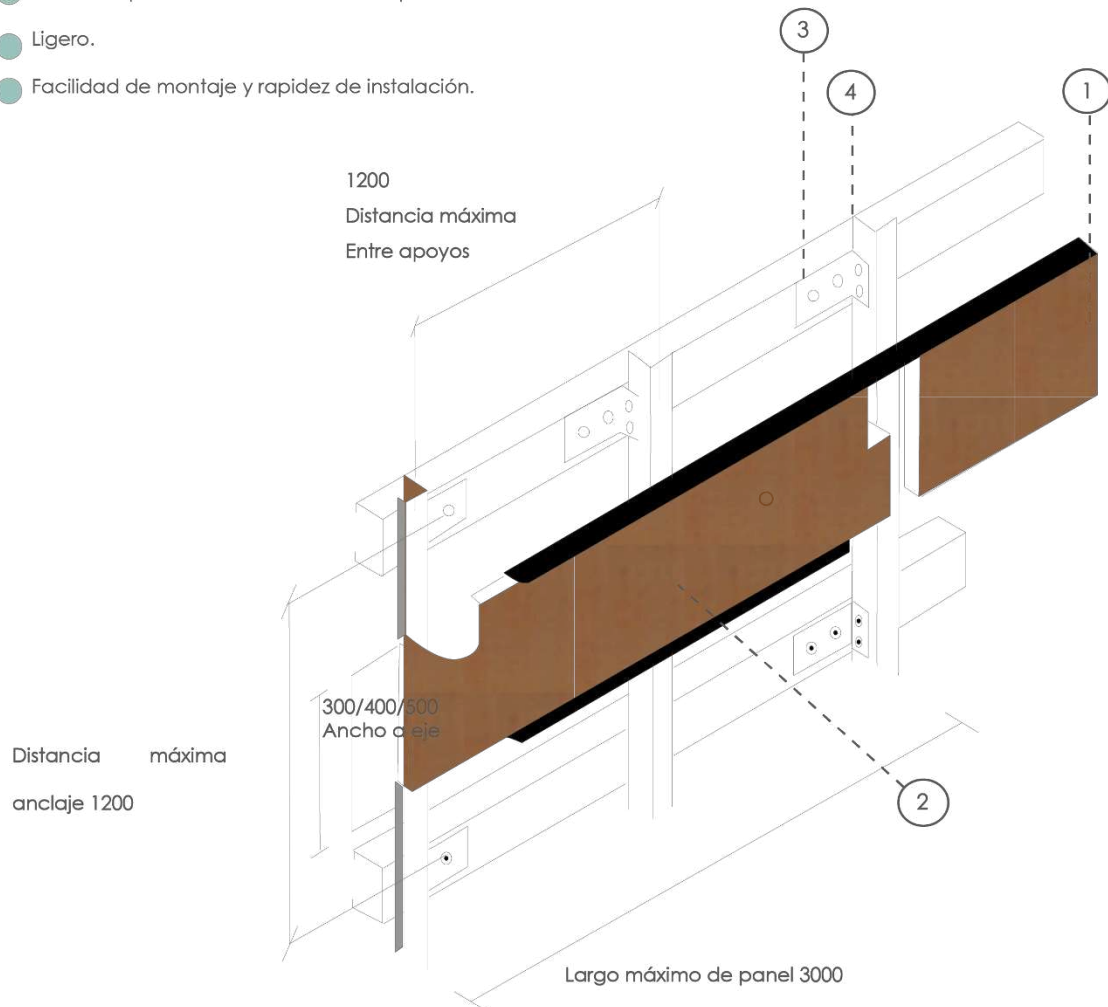
Fuente: (SANGRAD+AVP, 2021)

Elaboración: Rivera y Tinoco

La extensión del vuelo estructural se logra mediante una estructura liviana de perfiles metálicos y una cobertura de ETFE, con el propósito de mejorar la protección contra la lluvia para los usuarios en la zona de las dársenas.

Ventajas del Cero COR-TEN

- Elevada resistencia mecánica con posibilidad de construcción auto portante.
- Óptimo aislamiento térmico y acústico.
- Excelente acabado exterior con textura plana.
- Excelente apariencia estética.
- Permite suprimir la instalación de mampostería u otro detalle de acabado.
- Ligero.
- Facilidad de montaje y rapidez de instalación.



- 1 Revestimiento Screenpanel 300/400/500
- 2 Revestimiento Screenpanel 400/500
- 3 Soporte anclaje
- 4 Perdil Mullion

Figura 2.58: Detalle constructivo del uso y anclaje del acero COR-TEN

Fuente: (SANGRAD+AVP, 2021)

Elaboración: Rivera y Tinoco

2.2.5.2 Fachadas

El panel tiene la opción de ser directamente fijado a la estructura, lo cual resulta en una reducción de costos, o puede ser instalado mediante una estructura auxiliar para crear una envolvente de doble capa., en este caso es desmontable y en ciertas épocas del año se las retiran.

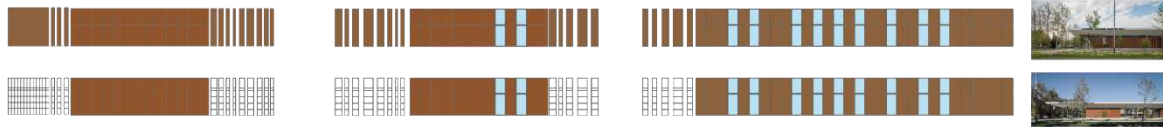


Figura 2.59: Detalle de las fachadas y materialidad

Fuente: (SANGRAD+AVP, 2021)

Elaboración: Rivera y Tinoco

2.3 Terminal Prostneset del Grupo espacial en Noruega



Figura 2.60: Vista general del Terminal Prostneset

Fuente: (SpaceGroup, 2018)

Elaboración: Rivera y Tinoco

La formulación de esta propuesta surge de un examen exhaustivo del espacio, tomando en consideración la percepción, la experiencia y la vivencia del entorno. En el contexto de Tromsø, es imperativo resaltar que la configuración del espacio público es una empresa continua llevada a cabo por los residentes locales. La propuesta arquitectónica se presenta como una representación palpable de este espacio público, concebida con el propósito de integrarse directamente en la trama urbana. Su objetivo principal es facilitar un flujo armonioso desde la llegada en barco hasta la terraza, especialmente durante la temporada estival. Este proyecto contempla la inclusión de espacios y programas estratégicamente diseñados para las horas de menor afluencia, con la intención de conectar la terminal con la ciudad y facilitar la transición de los pasajeros hacia el núcleo urbano.

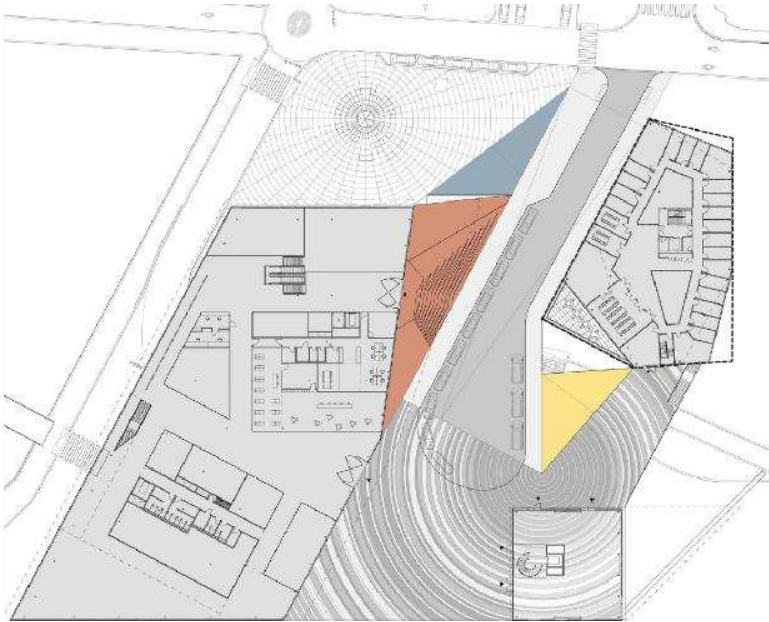


Figura 2.61: Vista en planta del Terminal Prostneset

Fuente: (SpaceGroup, 2018)

Elaboración: Rivera y Tinoco

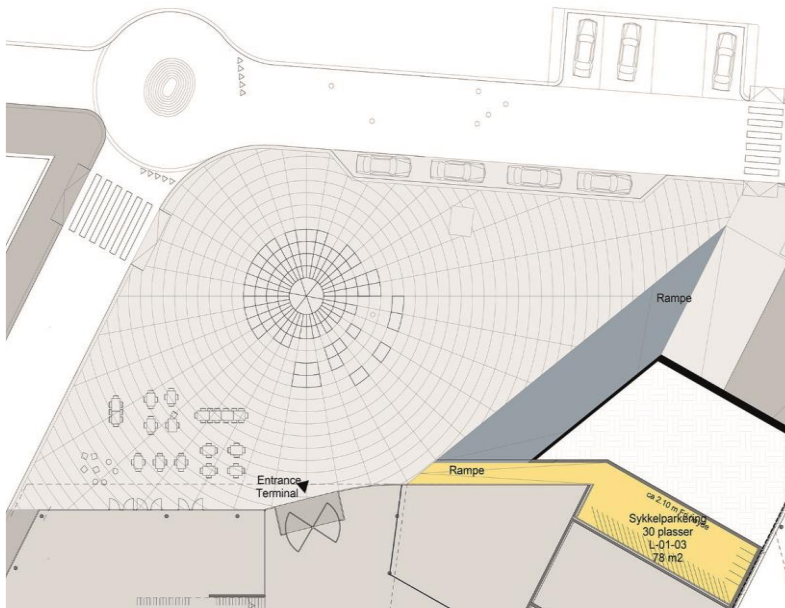
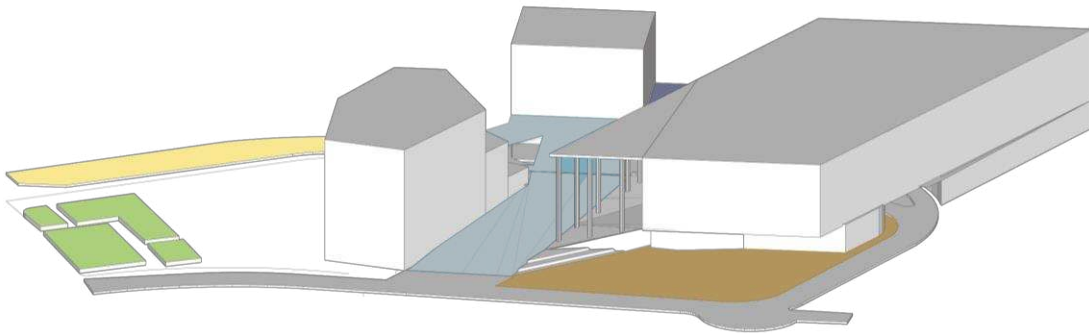
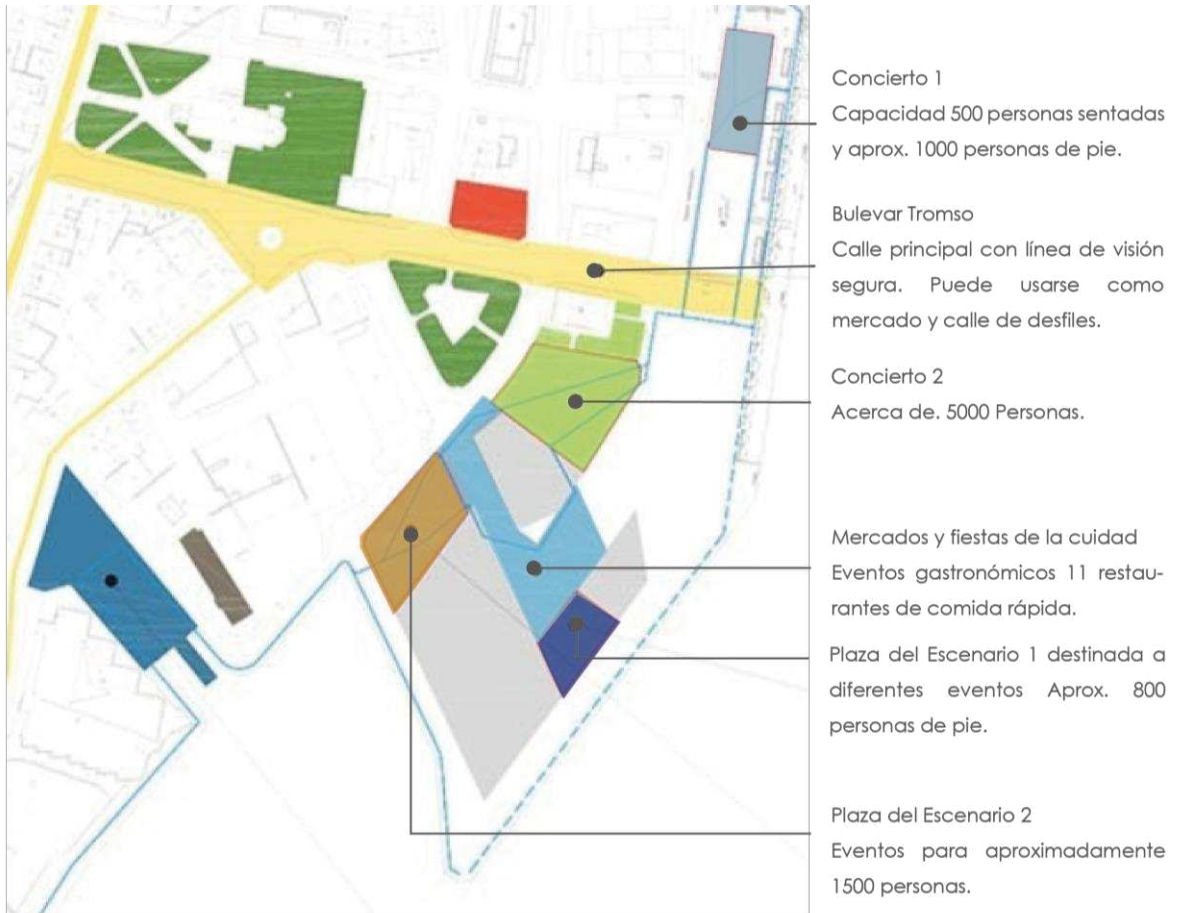


Figura 2.62: Vista en planta Terminal Prostneset

Fuente: (SpaceGroup, 2018)

Elaboración: Rivera y Tinoco

2.3.1 Contexto



La calle deja de ser una calle y se convierte en un espacio, en una isla, entre edificios, en medio de algunos de los paisajes más bellos del mundo.

Figura 2.63: Contexto

Fuente: (SpaceGroup, 2018)

Elaboración: Rivera y Tinoco

- Concierto 1: Tiene una capacidad para albergar a 500 personas sentadas y aproximadamente 1000 personas de pie.
- Bulevar Tromso: La calle principal proporciona una línea de visión segura y puede utilizarse como mercado y ruta para desfiles.
- Concierto 2: Con capacidad para alrededor de 5000 personas.
- Mercados y fiestas de la ciudad: Se presta para mercados y festividades de la ciudad, así como eventos gastronómicos con 11 restaurantes de comida rápida.
- Plaza del escenario 1: Diseñada para diversos eventos, con espacio para alrededor de 800 personas de pie.
- Plaza del escenario 2: Adecuada para eventos que pueden albergar aproximadamente 1500 personas.

2.3.2 Análisis Formal

La configuración de la forma surge al considerar la lógica de cómo se disponen los elementos y su propósito. La intención es emplear los mismos elementos para distintos propósitos., reduciendo el número de elementos y superficies en el espacio público.

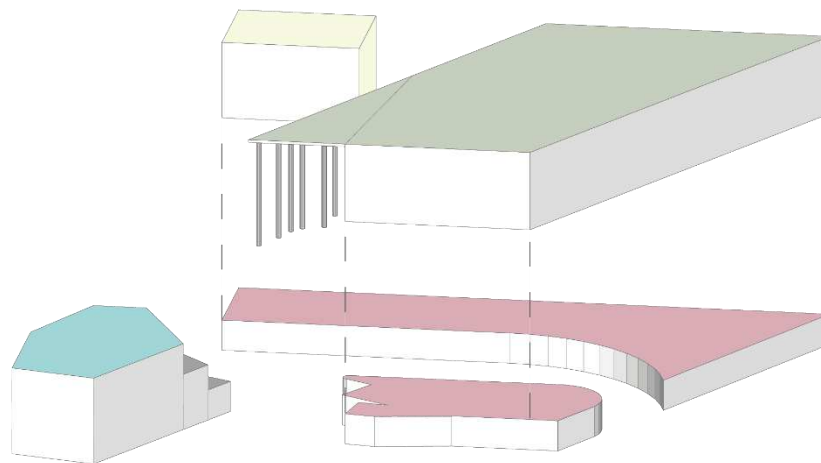


Figura 2.64: Composición formal

Fuente: (SpaceGroup, 2018)

Elaboración: Rivera y Tinoco

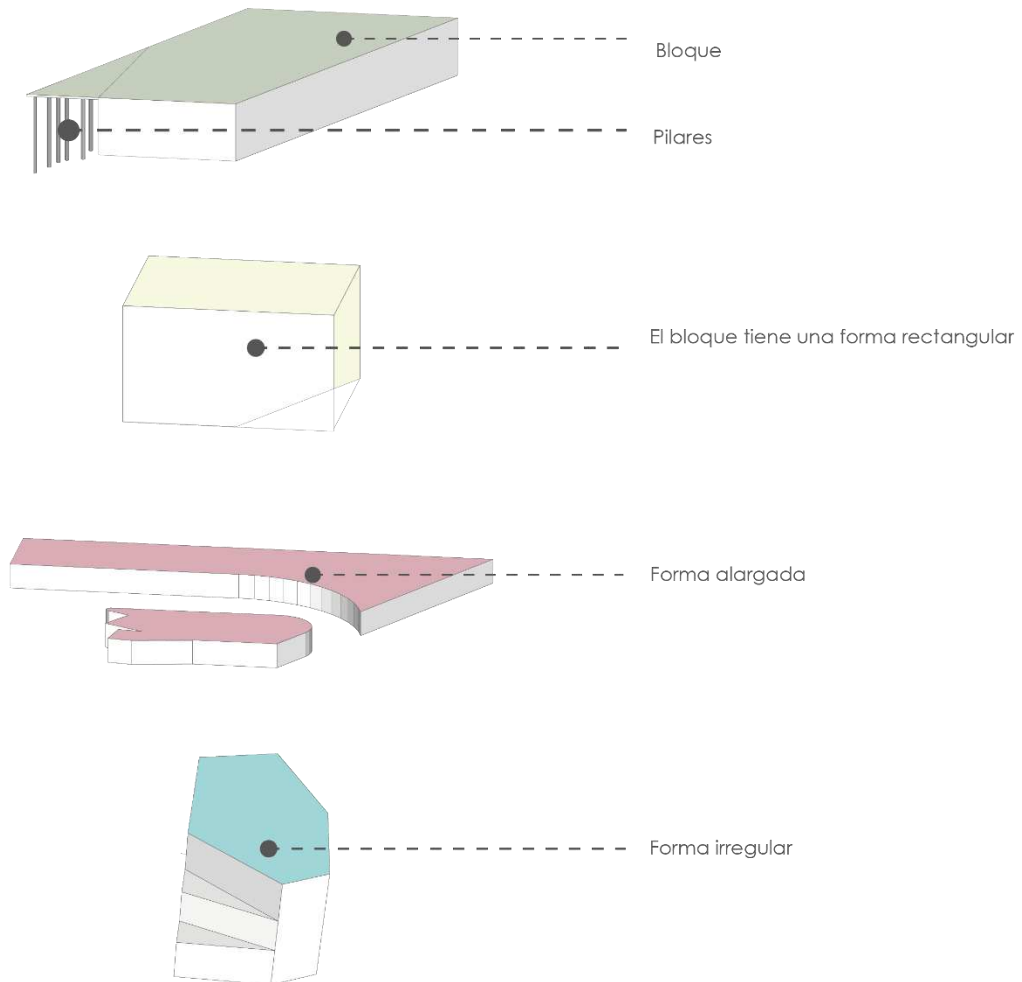


Figura 2.65: Composición formal

Fuente: (SpaceGroup, 2018)

Elaboración: Rivera y Tinoco

- Un bloque: con una estructura rectangular que presenta una sustracción en la parte frontal.
- Pilares: para proporcionar soporte a la cubierta.
- Bloque tiene una forma rectangular: que aparece como una adición a la planta baja, conectándose con otros bloques a través del espacio público generado por las plazas.
- Bloque alargado: tiene una forma alargada e irregular horizontalmente, con una sustracción central que facilita el flujo de vehículos en el terminal.
- Forma irregular: Un tercer bloque que experimenta una sustracción triangular en varios niveles, dando lugar a una forma escalonada.

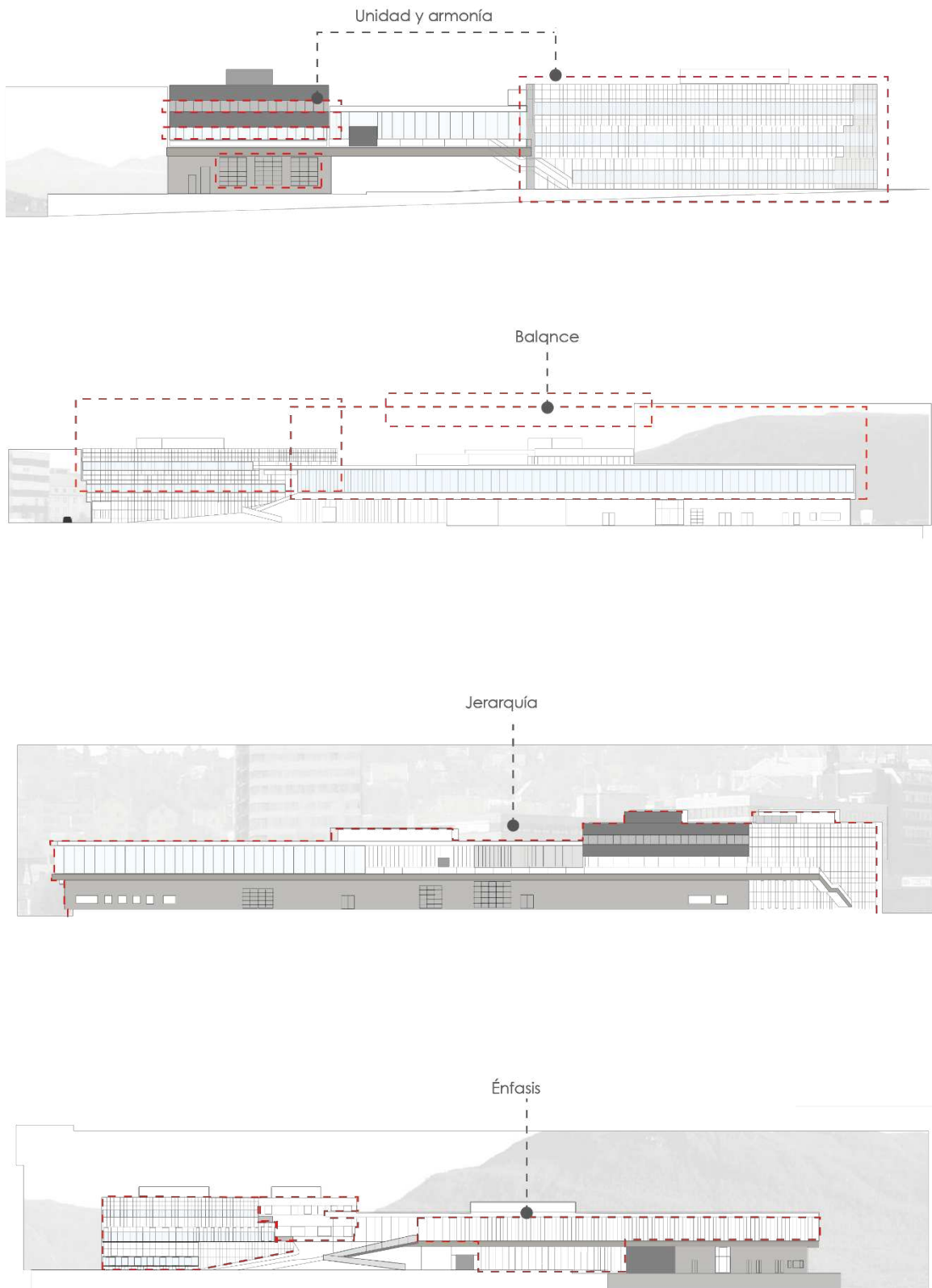


Figura 2.66: Fachadas

Fuente: (SpaceGroup, 2018)

Elaboración: Rivera y Tinoco

- Unidad y armonía: En ambos bloques, se observa un patrón de tramos en las ventanas, dispuestas de manera simétrica.
- Balance: Aunque los bloques no son dimensionalmente simétricos, se logra un equilibrio entre ellos, manteniendo una relación formal entre los tres.
- Jerarquía: Los tres bloques están conectados a través de las plazas, pero mantienen una jerarquía en altura sin contrastes notables.
- Énfasis: La coherencia de textura entre los bloques se debe a que todos comparten grandes ventanales en sus fachadas, contribuyendo a una vista panorámica del muelle y la ciudad.

2.3.3 Análisis Funcional

La terminal es un punto de conexión, donde el voyerismo de los viajes se encuentra con la urbanidad. Además, la terminal lucha con su tamaño, definido por unos pocos picos cortos que estiran la envolvente al máximo, dejando un espacio en gran parte vacío en los cuales se establece los espacios públicos.

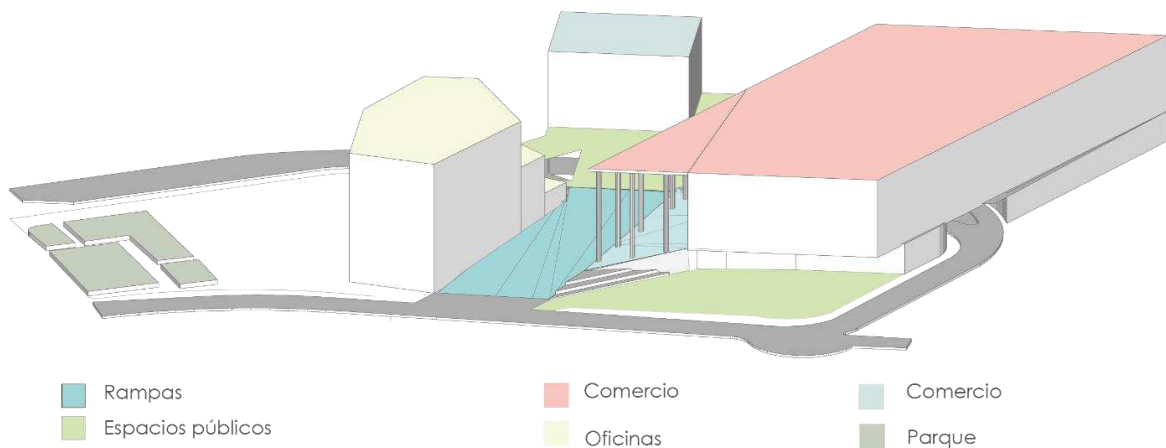


Figura 2.67: Relación de los espacios

Fuente: (SpaceGroup, 2018)

Elaboración: Rivera y Tinoco

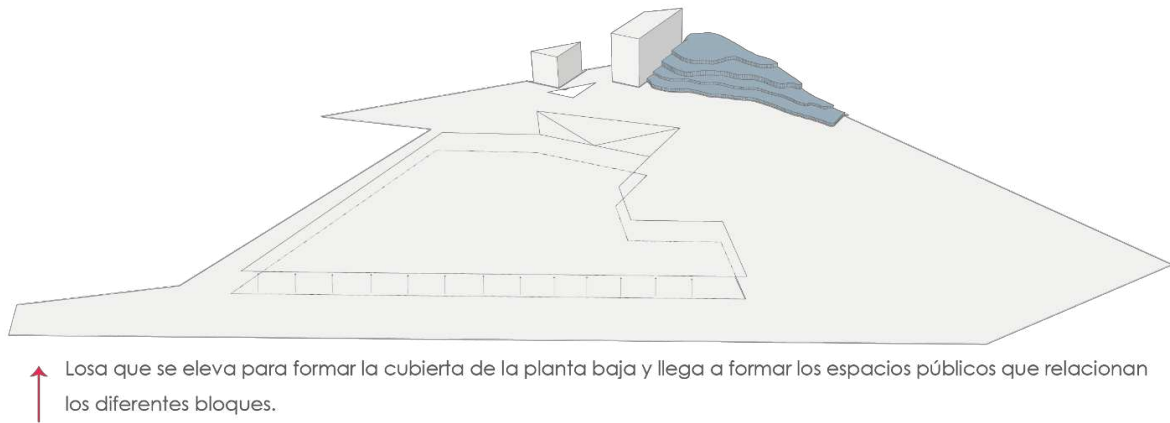


Figura 2.68: Elevación de las losas

Fuente: (SpaceGroup, 2018)

Elaboración: Rivera y Tinoco

- Una placa que se levanta para conformar el techo del nivel inferior y se extiende para crear las áreas públicas que conectan entre sí los diversos bloques.
- Una losa que se eleva para constituir el techo de la planta baja y se extiende para generar los espacios públicos que conectan los bloques de manera interrelacionada.

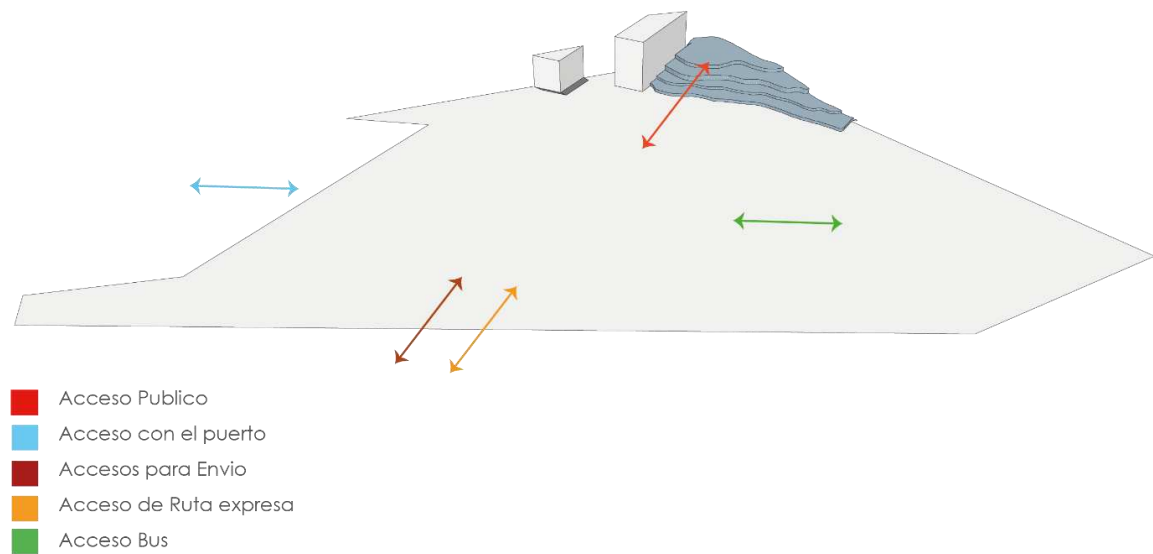


Figura 2.69: Accesibilidad al predio

Fuente: (SpaceGroup, 2018)

Elaboración: Rivera y Tinoco

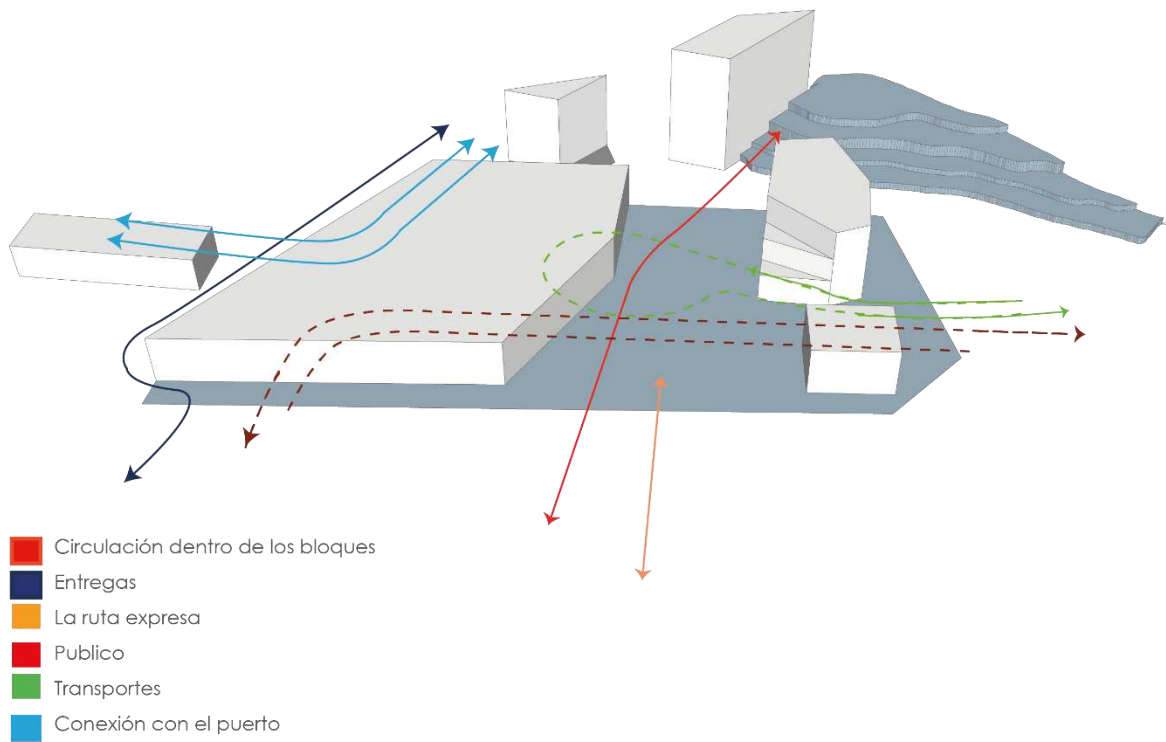


Figura 2.70: Circulación externa

Fuente: (SpaceGroup, 2018)

Elaboración: Rivera y Tinoco

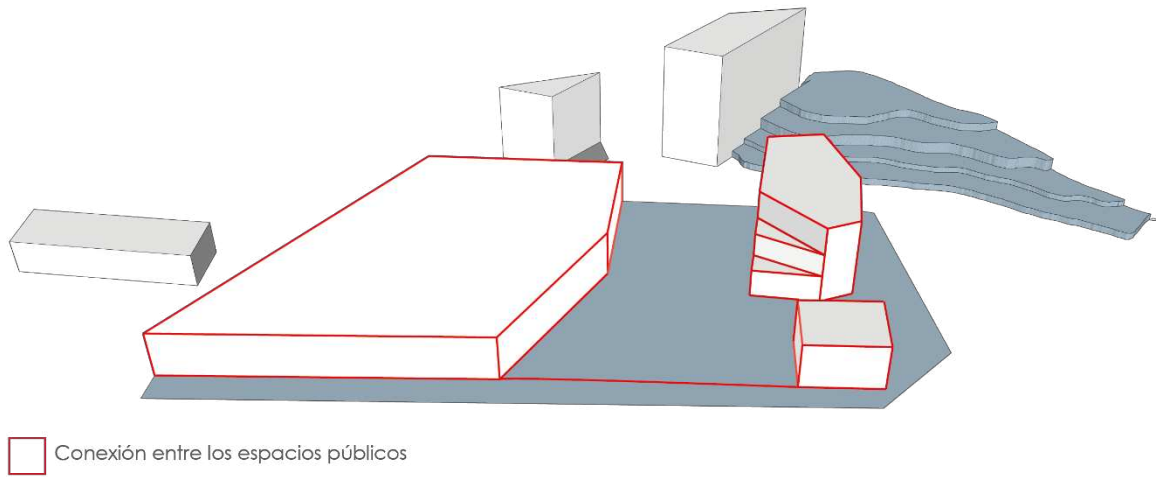


Figura 2.71: Conexión

Fuente: (SpaceGroup, 2018)

Elaboración: Rivera y Tinoco

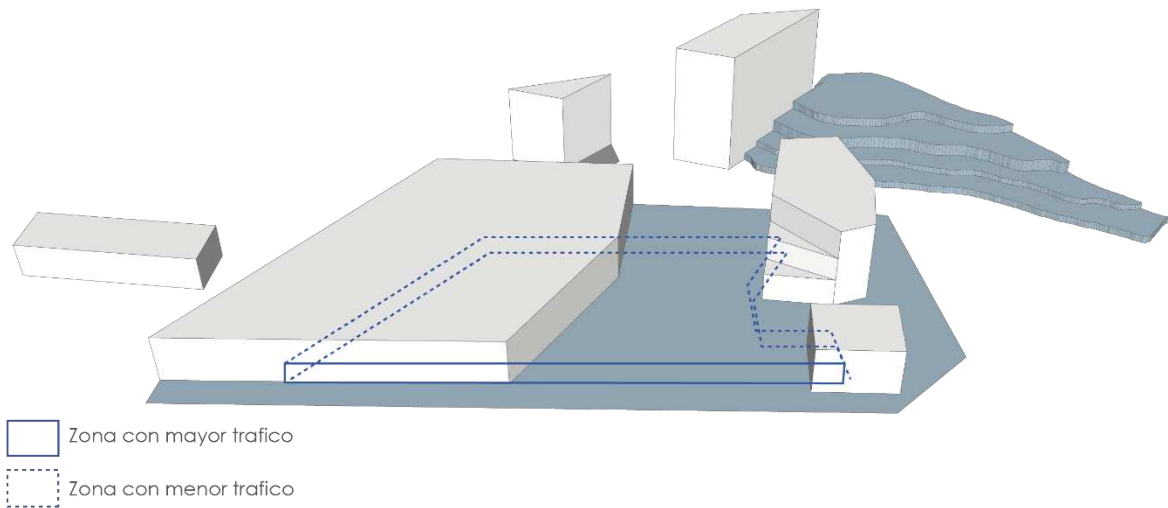


Figura 2.72: Tráfico

Fuente: (SpaceGroup, 2018)

Elaboración: Rivera y Tinoco

2.3.3.1 Análisis de Plantas Arquitectónicas

La disposición arquitectónica en el terminal presenta una complejidad urbana que interactúa a nivel metropolitano. La propuesta se concibe como la amalgama de tres terminales específicas para lanchas rápidas, ferries y autobuses, orientadas hacia un flujo eficiente, una identidad distintiva y una interfaz cohesiva tanto entre ellas como con el entorno urbano. La disposición espacial de estas tres entidades, junto con la infraestructura de apoyo correspondiente, da origen a un sistema organizacional estratificado.

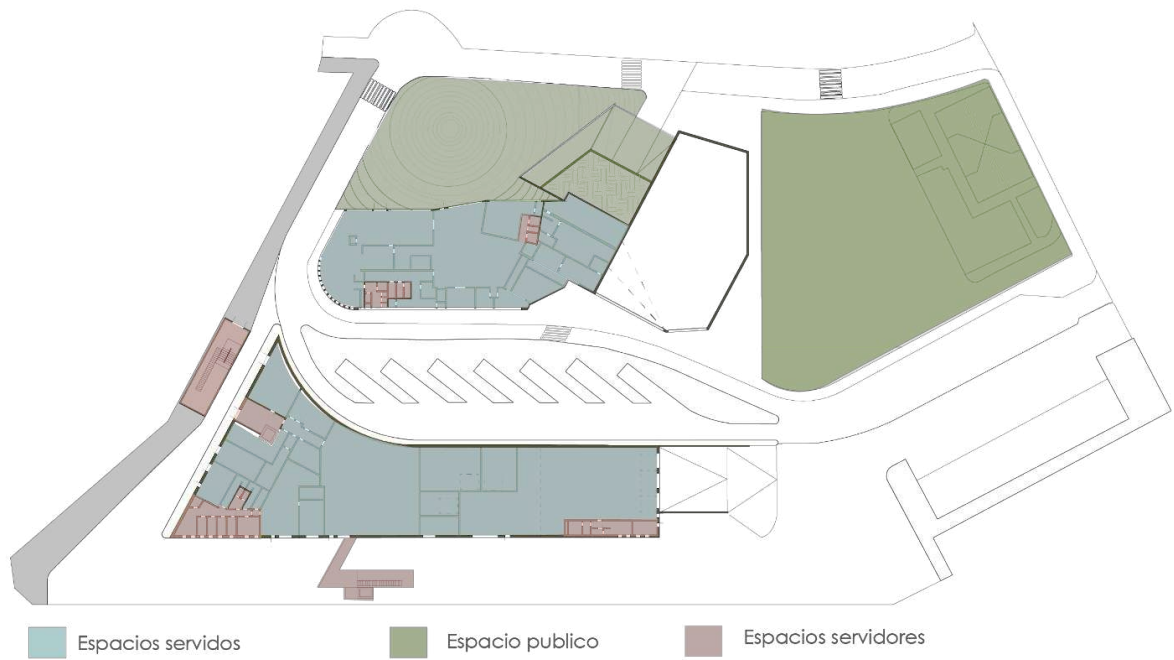


Figura 2.73: Planta baja

Fuente: (SpaceGroup, 2018)

Elaboración: Rivera y Tinoco



Figura 2.74: Primer planta alta

Fuente: (SpaceGroup, 2018)

Elaboración: Rivera y Tinoco

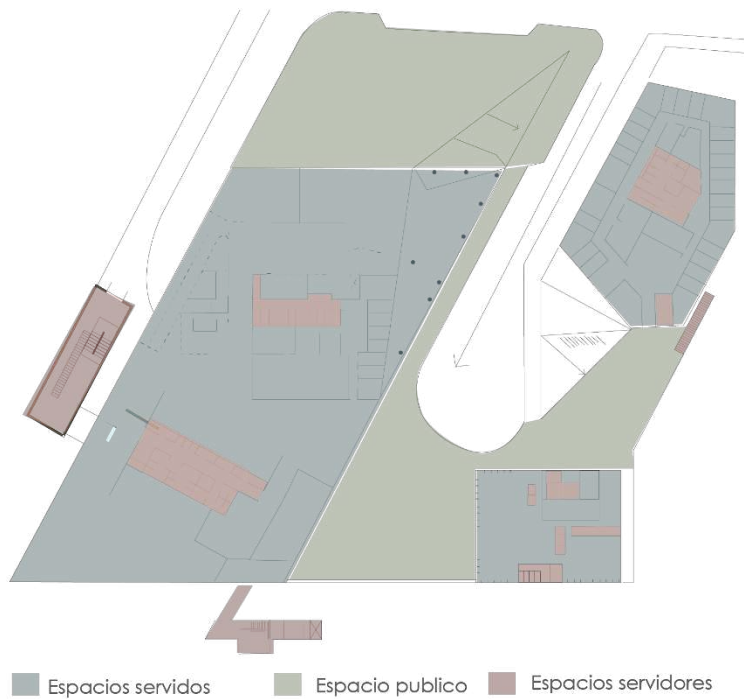


Figura 2.75: Segunda planta alta

Fuente: (SpaceGroup, 2018)

Elaboración: Rivera y Tinoco

2.3.4 Análisis Tecnológico

El “Acero COR-TEN”, es resistente a la intemperie de Kasso resistente a la corrosión. El acero Corten es versátil, los aceros corten se utilizan en el proyecto para armonizar con el entorno o para crear un agradable contraste con otros materiales, además este acero es resistente a la intemperie para revestimiento y se moldeo para lograr la estética requerida.

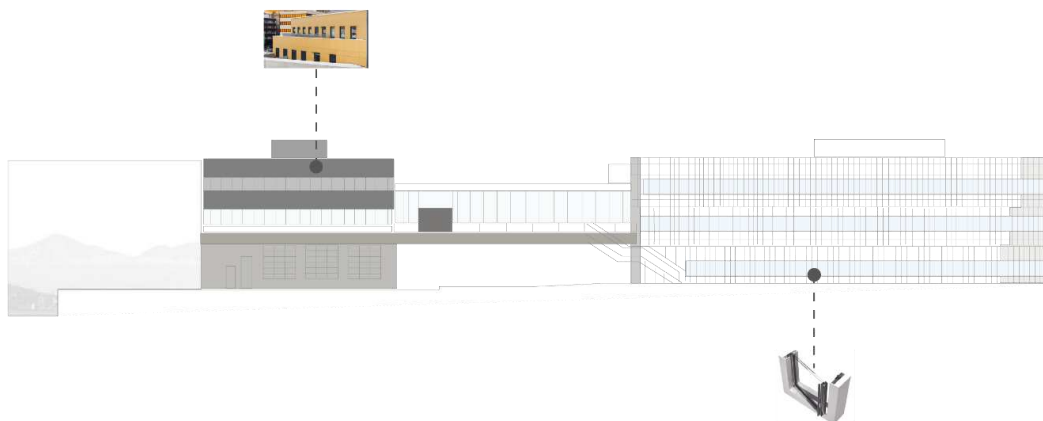


Figura 2.76: Tecnología en fachadas

Fuente: (SpaceGroup, 2018)

Elaboración: Rivera y Tinoco

El marco está completamente oculto, maximizando una vista clara del exterior. La puerta está diseñada con elegancia, con la hoja girando alrededor de un eje vertical. Los mecanismos han sido diseñados para ser silenciosos y sin esfuerzo, además de contener grandes ventilaciones para un flujo de aire natural.

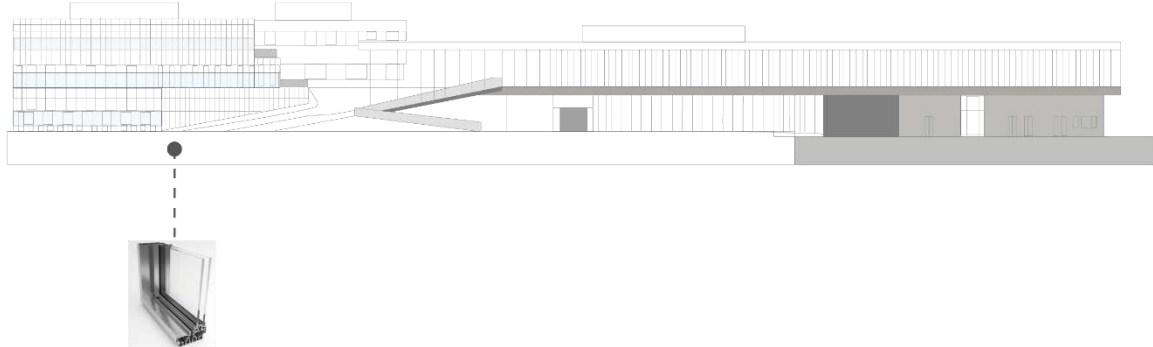


Figura 2.77: Tecnología en fachadas

Fuente: (SpaceGroup, 2018)

Elaboración: Rivera y Tinoco

Es extremadamente adaptable a cualquier tipo de ambiente y a los materiales utilizados. La serie incluye muchas combinaciones y el modularidad de las dimensiones casi personalizadas. El sistema está dividido en módulos y tiene diferentes anchos y estilos de apertura.

2.3.4.1 Detalles constructivos

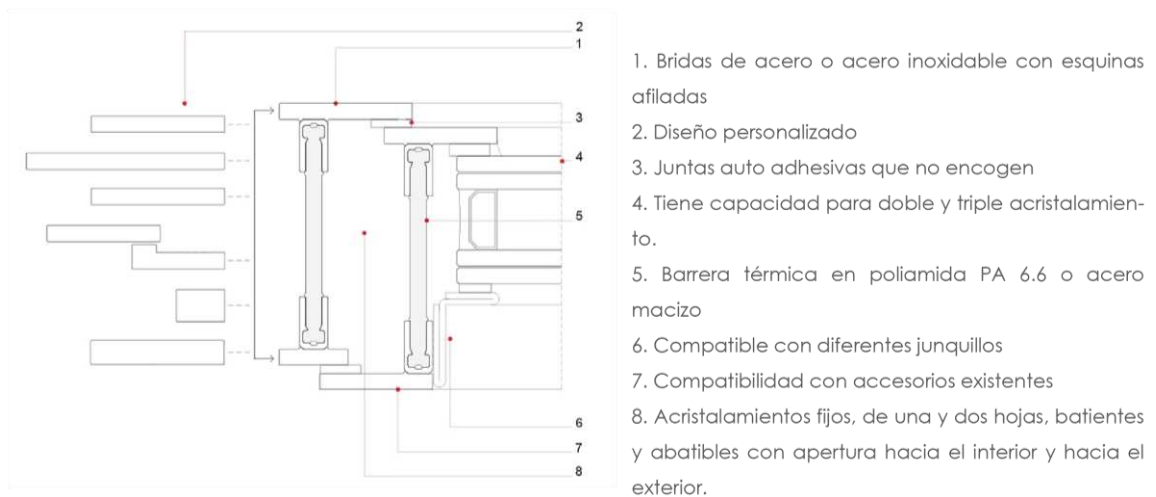


Figura 2.78: Detalle constructivo de puerta - HYPI

Fuente: (SpaceGroup, 2018)

Elaboración: Rivera y Tinoco



Figura 2.79: Detalle constructivo de losa

Fuente: (SpaceGroup, 2018)

Elaboración: Rivera y Tinoco

Tabla 1: Matriz de Estrategias Implementadas de Referentes Analizados

Estrategias Implementadas de Referentes				
	TERMINAL TERRESTRE DE CUMANDA	TERMINAL DE AUTOBUSES SLAVONSKI BROD	TERMINAL PROSTNESET DEL GRUPO ESPACIAL EN NORUEGA	CONCLUSIONES
ESCASEZ DE ÁREAS VERDES	<ul style="list-style-type: none"> La infraestructura reciclo 15.000m² de estructura y habilito aproximadamente 30.000m² de áreas verdes En las áreas exteriores se incorporaron sistemas ornamentales de agua, jardinería en las áreas verdes y la construcción de una parada de buses articulados para los corredores norte y sur oriental Se usaron especies nativas con árboles de raíz profunda permitiendo absorber más agua y estabilizar la estructura de taludes evitando erosión y genera calidad espacial al largo plazo 	<ul style="list-style-type: none"> Implementación de áreas verdes en los accesos para amortiguamiento y protección como técnica ecológica reduce el uso de ventilación artificial y energética 	<ul style="list-style-type: none"> Uso de rampas, plazas, espacios públicos y un parque 	<ul style="list-style-type: none"> En las áreas exteriores incorporar sistemas ornamentales de agua y jardinería en las áreas verdes para recreación y protección solar
COGESTIÓN VEHICULAR	<ul style="list-style-type: none"> Conexión a través de un puente elevado y escalinatas que logran la funcionalidad y conexión entre barrios Dispone de una vía de acceso principal que conecta con el resto del Centro Histórico y vías secundarias que tienen conexión con ejes importantes 	<ul style="list-style-type: none"> Forma de la edificación barra paralela con la avenida de la ciudad Conexión directa a vías principales 	<ul style="list-style-type: none"> El proyecto está concebido como tres terminales (para lanchas rápidas, ferres y autobuses) centradas en un flujo óptimo, una identidad única y una interfaz entre sí y con la ciudad Conformación de tres bloques con plazas 	<ul style="list-style-type: none"> Dispone de dos vías de acceso principal que conectan con el resto del Centro Histórico y vías secundarias que tienen conexión con ejes importantes, por lo que la Av. España con el recorrido del tranvía y las demás vías como la Gil Ramírez Dávalos sean las conectoras debido a que el terminal de transferencia no se puede mover
INSEGURIDAD	<ul style="list-style-type: none"> Conexión de dos sectores específicos a través de su escala exterior Utilización de vidrio en las fachadas exteriores para caracterizarlo como espacio público Implementación de espacios recreativos, deportivos, educativos, culturales, físicos y formativos Las fachadas tienen un modulo de cristal con fijadores con juntamente con una estructura metálica debido a la magnitud del mismo 	<ul style="list-style-type: none"> Disposición de grandes ventanales enmarcándose como acceso publico con usos de acero Conformada por tres volúmenes para disminuir el recorrido extenso 	<ul style="list-style-type: none"> Implementación de grandes ventanales para las visuales del muelle y la ciudad 	<ul style="list-style-type: none"> Utilización de vidrio y hormigón en las fachadas exteriores para caracterizarlo como espacio público y jugar con los llenos y vacíos Implementación de espacios recreativos, deportivos, educativos, culturales, físicos y formativos

DESORGANIZACIÓN ESPACIAL	<ul style="list-style-type: none"> • La forma de la edificación se mantiene y se implementa otra distribución • El proyecto dispone de distintas zonas distribuidas en tres áreas: área pública, semipública y privada • La circulación dentro del proyecto es lineal y continua en planta y para comunicar los distintos niveles hace uso de circulación vertical en el centro • La circulación exterior se da a través de rampas para comunicar los distintos niveles de la edificación y escalinatas para acceder a la misma y conectar con su entorno 	<ul style="list-style-type: none"> • Disposición de elementos para diferentes propósitos, reduciendo el número de elementos y superficies en el espacio 		<ul style="list-style-type: none"> • La forma de la edificación se mantiene y se implementa otra distribución • Implementación de espacios públicos, semipúblicos y privados • Circulación lineal y continua en el interior e implementar rampas y escalinatas en el exterior
COHESION DE ESPACIOS SOCIALES	<ul style="list-style-type: none"> • Se crea articulación de los espacios que permite una interacción de las persona de forma casual 	<ul style="list-style-type: none"> • El espacios cubierto por delante de los pabellones sirve para un encuentro casual entre los diferentes usuarios de la estación 	<p>La rampa y la plaza que conecta los 3 bloques son espacios diseñados para la interacción social debido a su disposición y la creación de interacción social que se da en los mismo</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Se puede aprovechar la relación que queremos crear entre los espacios para fomentar los espacios de interacción social entre los espacios de comercio y recreación del terminal
FORMA	<ul style="list-style-type: none"> • Esta edificación se implantó en forma de Barra con un juego de extrusión y adición en los extremos, diseñada para recibir un gran flujo de peatones y vehículos de transporte público 	<ul style="list-style-type: none"> • Composición de edificio lineal en el lado opuesto de la carretera, forma de barra con un juego de extrusión para crear 3 pabellones a lo largo de la barra • La idea es utilizar los mismos elementos para diferentes propósitos, reduciendo el número de elementos y superficies en el espacio 	<ul style="list-style-type: none"> • La forma en la composición da como resultado idea de utilizar los mismos elementos para diferentes propósitos, reduciendo el número de elementos y superficies en el espacio 	<ul style="list-style-type: none"> • Utilizar como estrategia la implementación de barras para la orientación del edificación en el cual podemos jugar con extrusiones para crear espacios con relaciones visuales, además podemos jugar con las diferentes alturas de la barra y su articulación con su entorno • Utilizar las estructuras para diferentes usos en donde podamos aprovechar el espacio y su doble funcionalidad
FUNCIONALIDAD	<ul style="list-style-type: none"> • El proyecto de rehabilitación consideró la implantación de espacios recreativos, deportivos, educativos, culturales, físicos y 59 formativos, siendo de gran valor para la ciudad 	<ul style="list-style-type: none"> • La morfología del terreno permitió un desplazamiento lineal de los volúmenes que conforman los ambientes de la terminal, sin embargo debía ubicarse de tal manera que no produjeran largos recorridos para los usuarios entre los 3 pabellones 	<ul style="list-style-type: none"> • La distribución es un punto de conexión entre los diferentes bloques, creando espacios Públicos para recreación de la ciudadanía 	<ul style="list-style-type: none"> • La orientación de la barra va a regir un funcionamiento lineal tanto en el recorrido de los espacios como en las conexiones lineales que se pueden implementar con los espacios alrededor del edificio ya que se busca implementar áreas verdes y de recreación

ESCALA	<ul style="list-style-type: none"> • La edificación se adapta a su contexto a través de su escala exterior generando una conexión sobre la misma para conectar dos puntos específicos de la ciudad 	<ul style="list-style-type: none"> • La escala es uniforme alrededor de toda la barra y se integra con el contexto ya que se minimiza en su entorno 	<ul style="list-style-type: none"> • La escala se maneja de diferente manera ya que en el la planta baja tiene una escala mayor debido a su uso como estación pero la escala utilizada en la planta alta es menor debido al uso de comercio y de oficinas 	<ul style="list-style-type: none"> • La escala en relación con su contexto debe ser adecuada ya que se busca una armonía con el contexto, se puede jugar con las diferentes escalas dentro del edificio y la relación de los usuarios con el espacio
MODULACIÓN DE FACHADAS	<ul style="list-style-type: none"> • Las fachadas tienen un módulo de cristal con fijadores conjuntamente con una estructura metálica creando una modulación en sus ventanales 	<ul style="list-style-type: none"> • Uso de líneas reguladoras en las divisiones de los espacios y el cambio de material, estas introducen una percepción de orden, debido a que marca la geometría básica del trabajo 	<ul style="list-style-type: none"> • La modulación de las fachadas están dadas por las divisiones de las ventanas y el cambio del material, creando un juego entre los diferentes bloques 	<ul style="list-style-type: none"> • Modulación en la barra y en la distribución de las ventanas que pueden jugar con el cambio de materiales, pero da un orden visual
PERMEABILIDAD	<ul style="list-style-type: none"> • El edificio cuenta con tres aperturas verticales para el ingreso de luz cenital, las cuales están cubiertas con estructura metálica y placas de vidrio 	<ul style="list-style-type: none"> • La disposición en pabellones permite crear fachadas permeables que permitan el contacto visual entre diferentes puntos y la constante renovación de aire, además, posee quiebra soles que permitan control solar sobre el paso de la luz 	<ul style="list-style-type: none"> • La renovación del aire se da por la disposición de los bloques y la interacción de los mismos, con un juego permeable en sus fachadas 	<ul style="list-style-type: none"> • Fachadas con aperturas otorgará una permeabilidad al edificio otorgando relación en los campos visuales y la relación con su contexto • Este recurso ayudará al control solar sobre el paso de la luz y esto cambiará dependiendo de la temporada • Diseño de las fachadas con superficies que permitan la ventilación cruzada
ESTRUCTURA	<ul style="list-style-type: none"> • La estructura está conformada por columnas de hormigón que soportan y distribuyen las cargas y para la conexión se implementaron pilotes con tensores • Para la cubierta se utiliza tenso membrana (poliéster y pvc), debido a las características del material para obtener la forma deseada 	<ul style="list-style-type: none"> • El vuelo estructural se prolonga mediante una estructura ligera de perfiles metálicos y un revestimiento de ETFE para mejorar la protección frente a la lluvia de los usuarios en la zona de las dársenas 	<ul style="list-style-type: none"> • Son estructuras metálicas y pilotes que distribuyen las cargas de los diferentes bloques y en la planta baja la cubierta sirve de piso para el siguiente nivel 	<ul style="list-style-type: none"> • Uso de estructura metálica para crear espacios con grandes luces y pocos pilotes • juego estructural para poder modelar según el diseño deseado, utilizaremos los beneficios del metal y su tecnología
TECNOLOGÍAS	<ul style="list-style-type: none"> • Uso de cristal acústico en la fachada 	<ul style="list-style-type: none"> • El Acero COR-TEN se utiliza en el proyecto para armonizar con el entorno y para crear un agradable contraste con otros materiales, además este acero es resistente a la intemperie para revestimiento y se moldeo para lograr la estética requerida 	<ul style="list-style-type: none"> • Es resistente a la intemperie de Kasso, es un tipo de metal conocido como acero resistente a la corrosión y este acero es ideal ya que es versátil y permite darle un cambio en la fachada 	<ul style="list-style-type: none"> • Este material es resistente a la intemperie y a la corrosión, y puede ser modelado y adaptar diferentes colores para un revestimiento y crear la estética requerida

CAPÍTULO III

3. ANÁLISIS DE CONTEXTO

3.1 Historia

El terminal terrestre de Cuenca se encuentra ubicado en el sector El Vecino, que fue uno de los primeros barrios históricos de la ciudad. Este equipamiento está delimitado por las Avenidas principales: Av. Huayna - Cápac, Av. España, Av. De Las Américas y Av. Miraflores.

En la época prehispánica, El Vecino fue un barrio artesanal durante el asentamiento Cañari. La Av. Huayna Cápac facilitaba el comercio, abastecimiento y vivienda, conectándose directamente con la Av. Gil Ramírez Davalos, una de las principales vías conectoras interprovinciales.

Durante la conquista española se observaron actividades artesanales - culturales que se realizaban en el sector, como el trabajo con la paja toquilla, dando un plus para la atracción comercial (Pesántez, 2008).

En la década de 1960 comienza la integración de la industria hacia el sector principalmente; generado por la crisis económica de la provincia con bajas exportaciones (Pesántez, 2008). Esto condujo a que la industria tomara una gran significación y se dé una menor relevancia al ámbito artesanal.

A partir del año de 1949, el arquitecto Gilberto Gatto Sobral se propuso el Plan Regulador de la ciudad y la planificación de Cuenca, para lo cual se consideró a los principales equipamientos como el terminal terrestre y el aeropuerto, ubicados estratégicamente por sus conexiones, pero a su vez afectando al sector. Esto dio como resultado otra percepción del sector, disminuyendo las actividades originarias que lo caracterizaban, abandono de vivienda y exclusión de cohesión social e inseguridad (Pesántez, 2020).

La arquitectura del terminal terrestre se clasifica como "Arquitectura Moderna Apropiaada" por los principios aplicados recopilados; el arquitecto Enrique Malo es precursor y forma parte de la empresa CONAR de 1965, donde su principal objetivo fue superar la arquitectura tradicional "requisa de lo moderno sin renunciar a la impronta local" (Sandoval, 2021, párr. 4).

En las décadas de 1960 y 1970, la burguesía Cuencana dejó de ver la casa tradicional como motivo de orgullo y la percibió como un problema de ajuste social a la nueva época moderna. Era necesario identificarse con "otra arquitectura" que sea apropiada a intereses sociales y culturales (Sandoval, 2021, párr. 2).

Los criterios arquitectónicos del terminal reflejan estos objetivos, evidenciándose en aspectos formales y constructivos. Esto dio lugar a una condición moderna, donde la originalidad y la recreación de los orígenes prevalecen como elementos clave para la innovación. Está época

singular en la arquitectura a menudo ha sido ha sido considerada “silenciada”, y en algunos de los casos, no ha sido apreciada, lo que ha llevado al deterioro arquitectónico.



Figura 3.1: Fotografía del Antiguo Terminal Terrestre de Cuenca

Fuente: (Tomas García)

Elaboración: Rivera y Tinoco

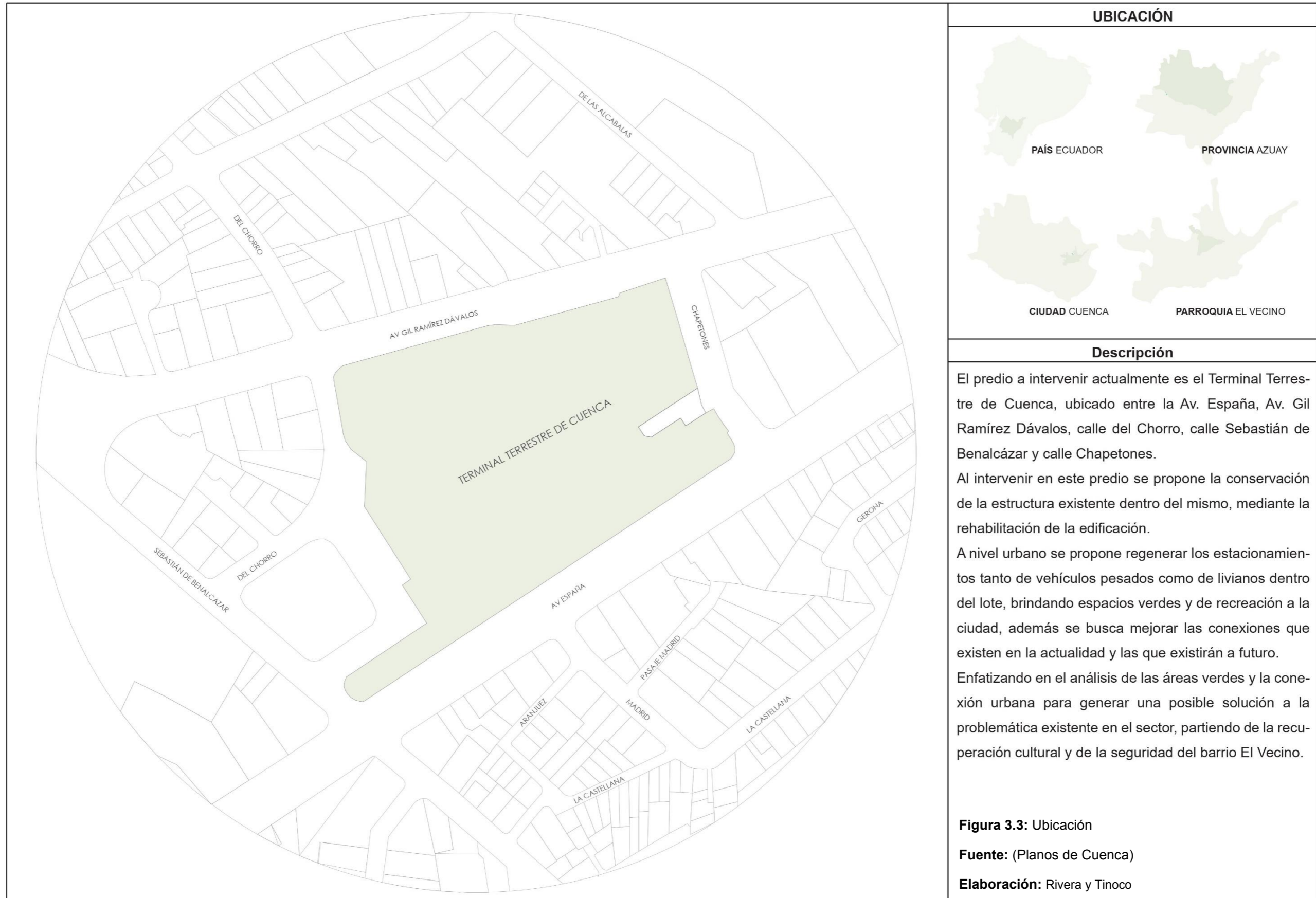


Figura 3.2: Fotografía del Actual Terminal Terrestre de Cuenca

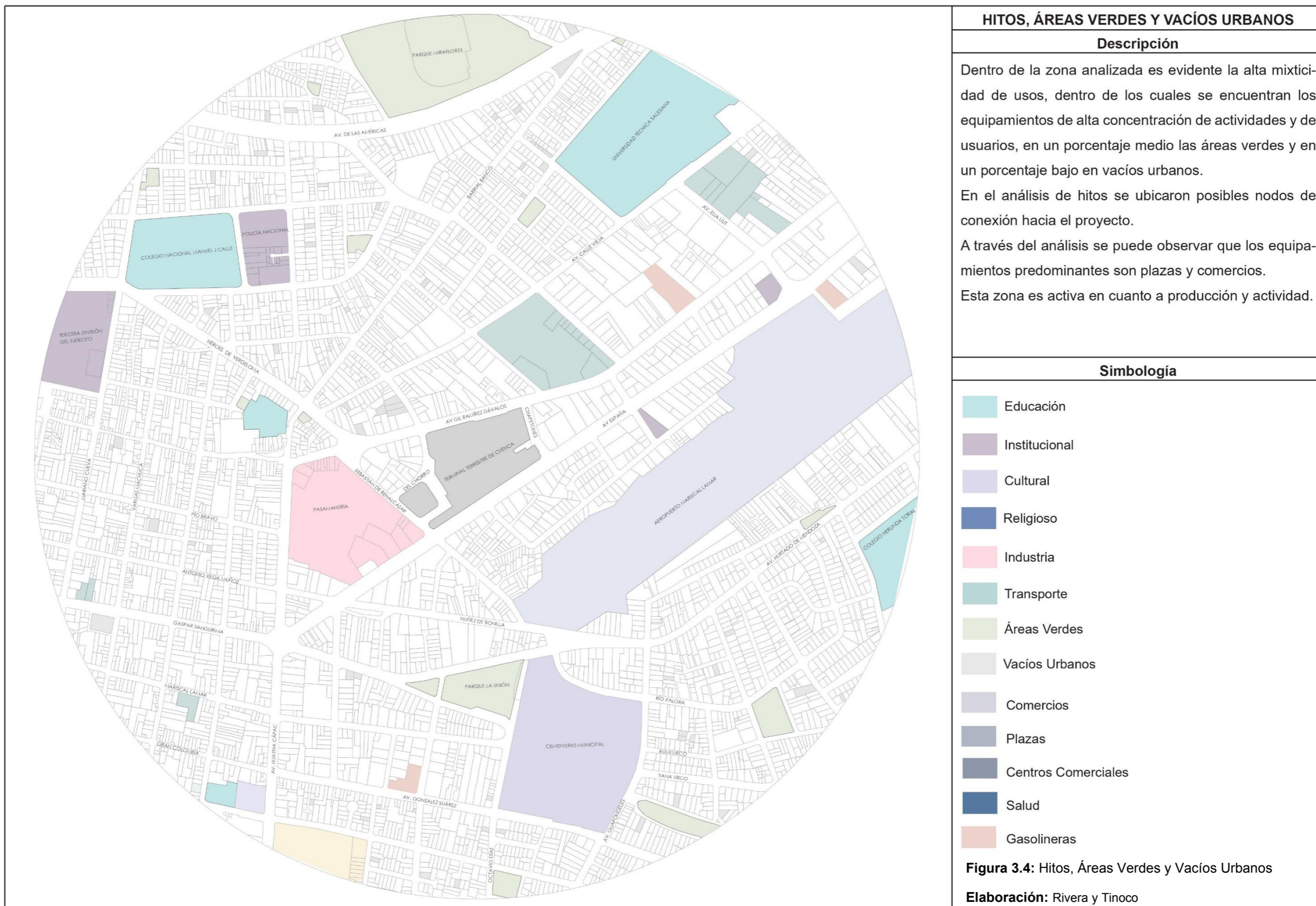
Fuente: (Propia)

Elaboración: Rivera y Tinoco

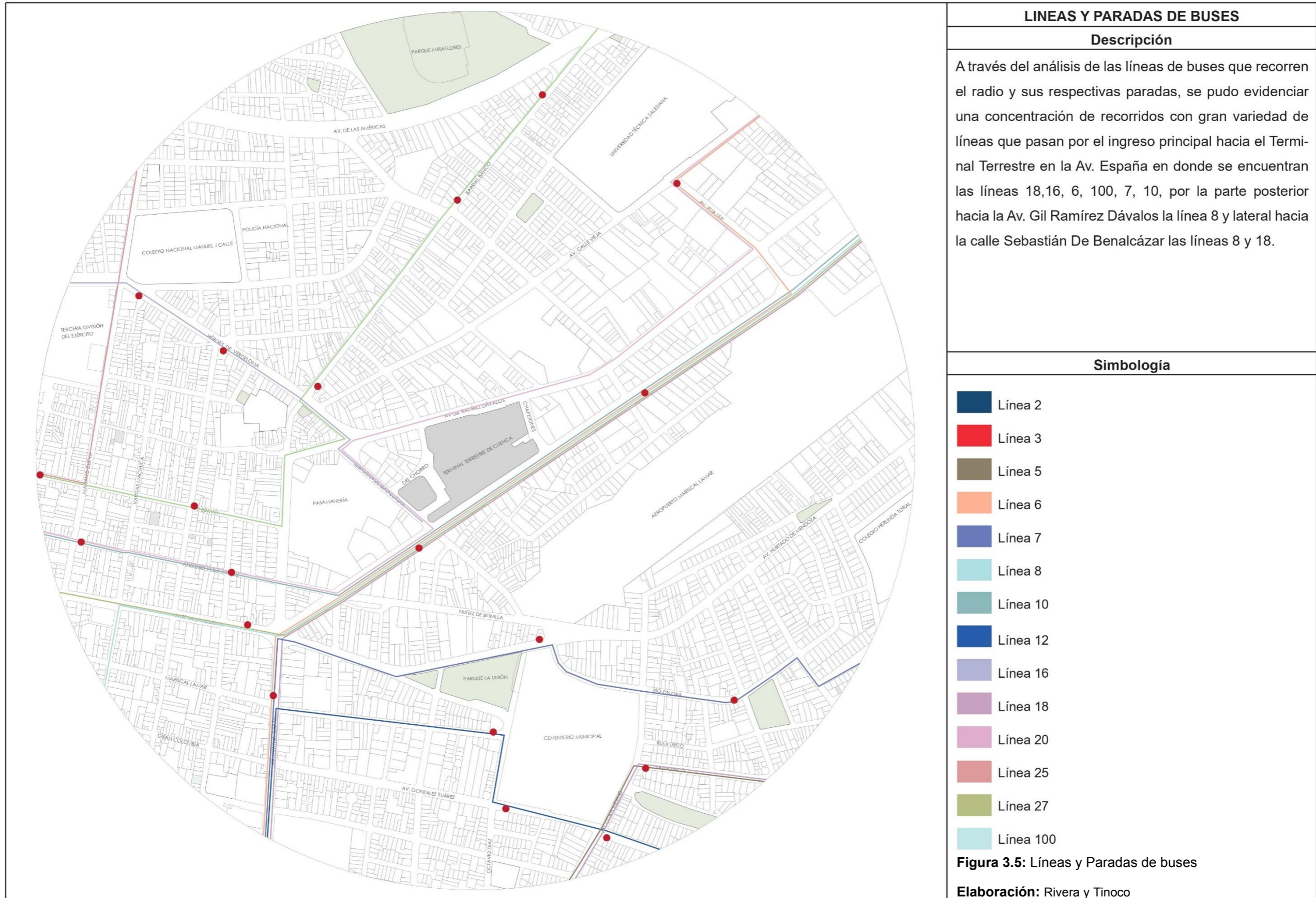
3.2 Ubicación



3.3 Hitos, Áreas Verdes y Vacíos Urbanos



3.4 Líneas y Paradas de buses



3.5 Usos de suelo



3.6 Afecciones



3.7 Análisis de tramo 1

A través del análisis realizado en este tramo se pudo evidenciar que el uso de suelo predominante en su contexto es el uso mixto y la altura de las edificaciones en su mayoría es de dos pisos y la materialidad predominante es el hormigón.

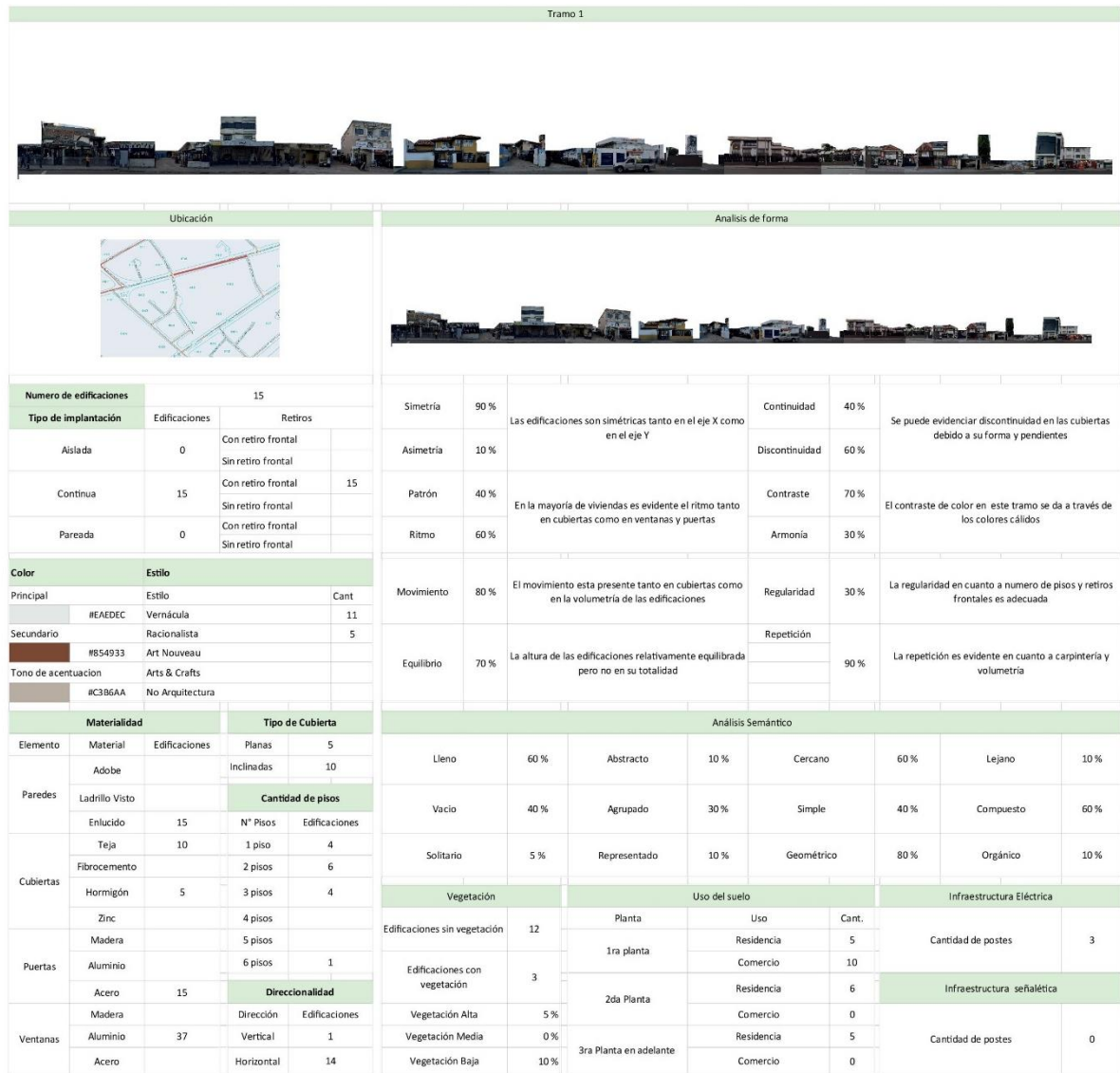


Figura 3.8: Análisis de Tramo 1

Fuente: (Propia)

Elaboración: Rivera y Tinoco

3.8 Análisis de tramo 2

A través del análisis realizado en este tramo se pudo evidenciar que el uso de suelo predominante en su contexto es el uso mixto y la altura de las edificaciones es de cuatro a seis pisos y la materialidad predominante es el hormigón, y no se implementa vegetación.



Figura 3.9: Análisis de Tramo 2

Fuente: (Propia)

Elaboración: Rivera y Tinoco

3.9 Análisis de tramo 3

A través del análisis realizado en este tramo se pudo evidenciar que el uso de suelo predominante en su contexto es el uso mixto y la altura de las edificaciones en su mayoría es de dos pisos y la materialidad predominante es el hormigón y no cuentan con vegetación.

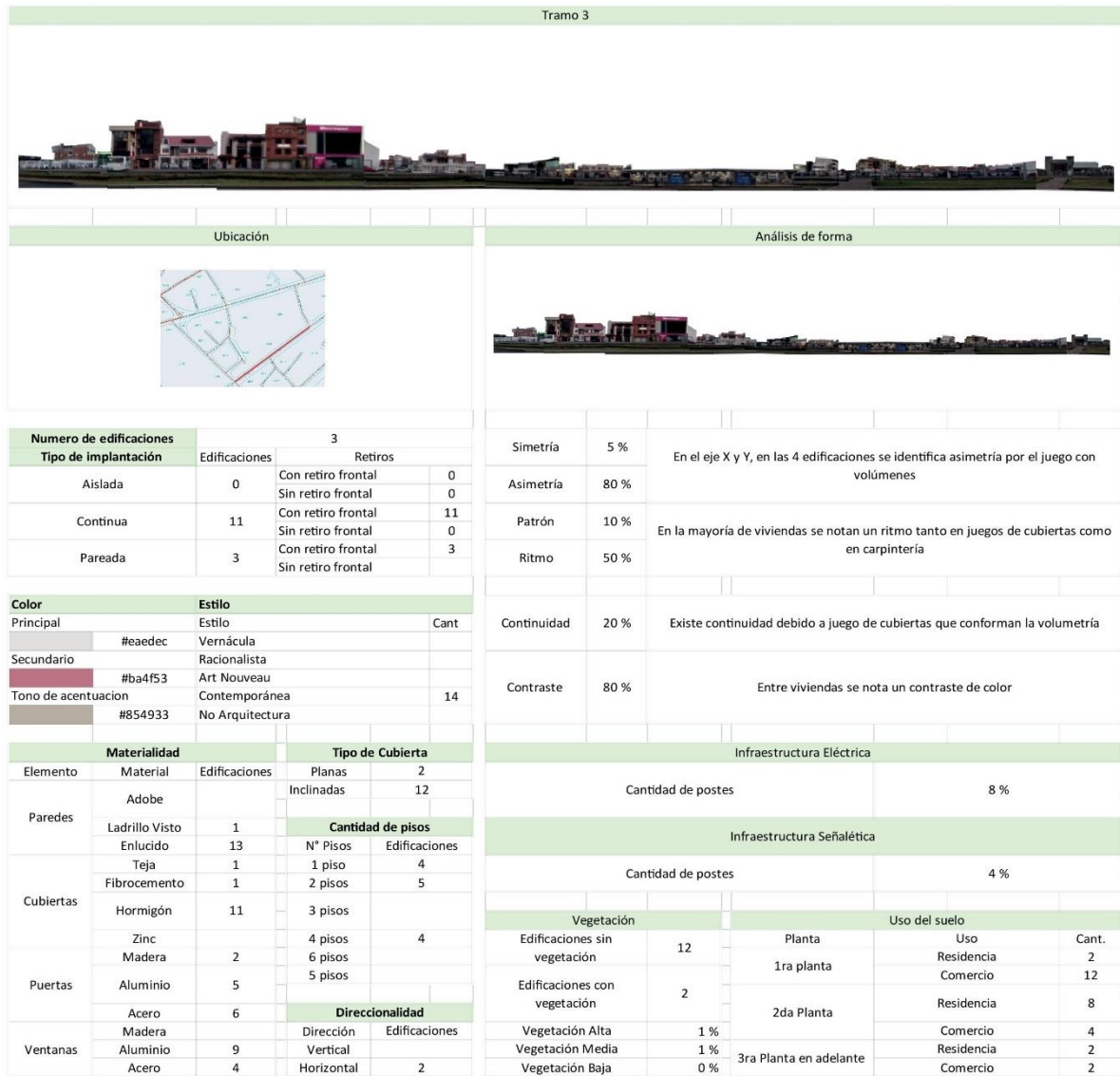


Figura 3.10: Análisis de Tramo 3

Fuente: (Propia)

Elaboración: Rivera y Tinoco

3.12 Tipo de vegetación y áreas gris



Figura 3.13: Tipo de Vegetación y Área Gris

Elaboración: Rivera y Tinoco

TIPO DE VEGETACIÓN Y ÁREA GRIS		
Descripción		
<p>La vegetación predominante en el sector es el fresno y el álamo, dentro del terminal existe vegetación alta y baja, la cual es mínima predominando el área construida, y según la OMS se debe tener 9m² por persona, por lo que es necesario implementar más vegetación dentro del sector, debido a la escasez de espacios verdes.</p> <p>El área de construcción del Terminal Terrestre es de 6000m² y el área verde es de 2500m².</p>		
NOMBRE CARACTERÍSTICAS	FOTOGRAFÍA	SOMBRA
<p>Fresno</p> <p>Utilizados en ornamentación. Altura: hasta 20 metros. Tiempo de vida: 100 años .</p>		23.83 metros.
<p>Cucarda</p> <p>Es considerado la flor nacional de Malasia. Altura: hasta 5 metros. Tiempo de vida: hasta 40 años.</p>		5.95 metros.
<p>Pino</p> <p>Es la segunda especie forestal más plantada en la sierra después del eucalipto. Altura: hasta 30 metros. Tiempo de vida: hasta 300 años.</p>		35.75 metros.
<p>Álamo</p> <p>Árbol caducifolio, de hojas anchas y con largos peciolo. Altura: hasta 25 metros. Tiempo de vida: hasta 150 metros.</p>		29.79 metros.
<p>Cepillo blanco</p> <p>Introducida al Ecuador con fines ornamentales. Altura: hasta 10 metros. Tiempo de vida: hasta 60 años.</p>		11.91 metros.

3.13 Análisis Formal

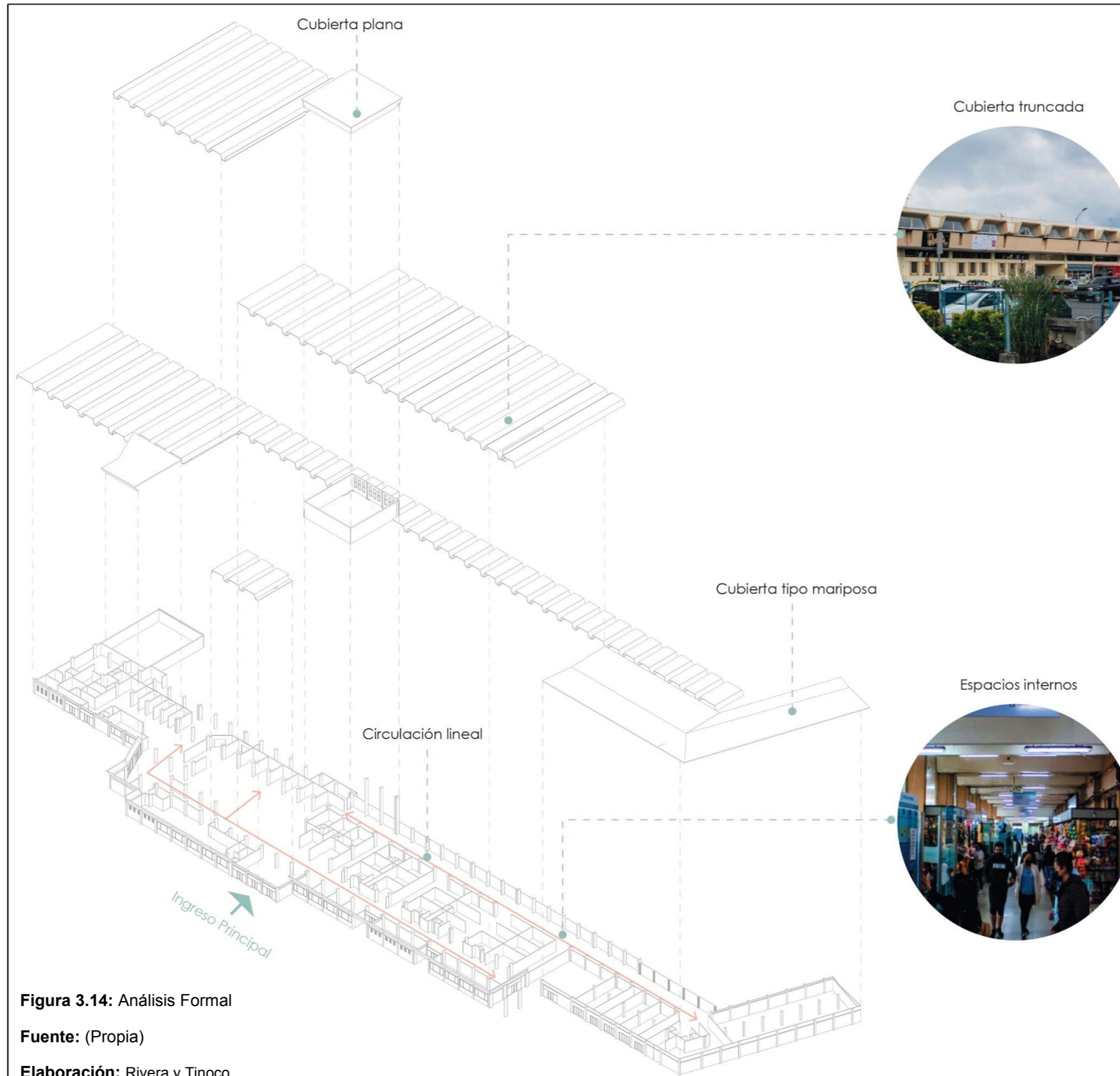


Figura 3.14: Análisis Formal

Fuente: (Propia)

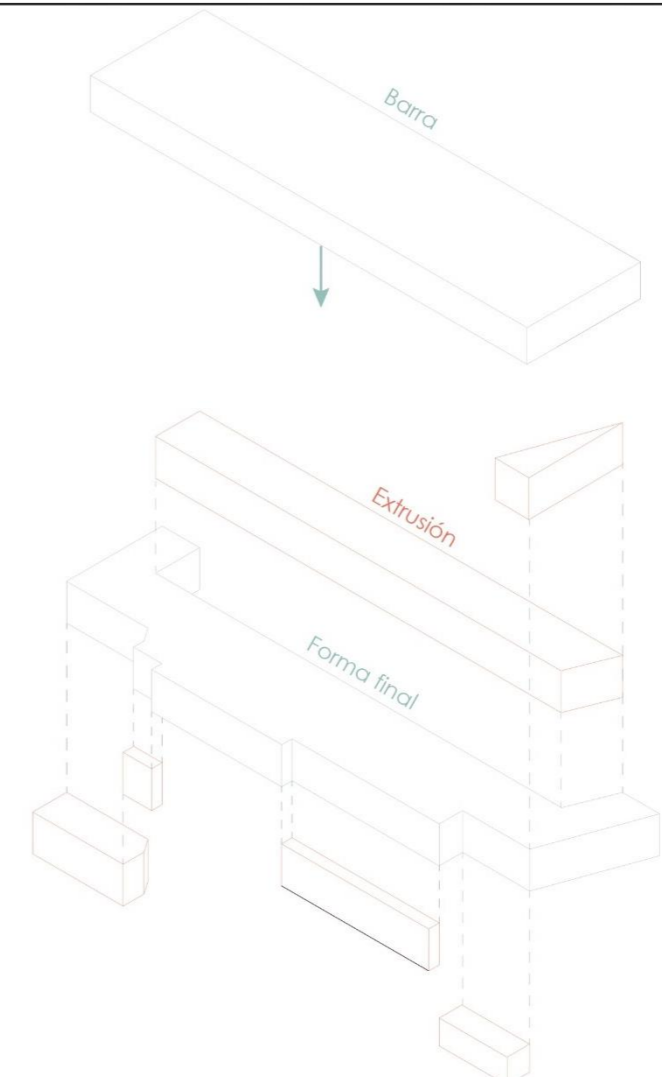
Elaboración: Rivera y Tinoco

ANÁLISIS FORMAL

Descripción

La edificación del actual Terminal Terrestre de Cuenca nace de una barra horizontal, a la cual se le suprimen varias partes para lograr obtener la formal actual, permitiendo tener una conexión y distribución interna y externa continua. La cubierta del Terminal es a dos aguas truncada a distintos niveles en la edificación original, por otro lado la cubierta agregada tiene forma de mariposa. La materialidad predominante es el hormigón y las paredes son enlucidas y pintadas.

Forma



3.14 Análisis Funcional

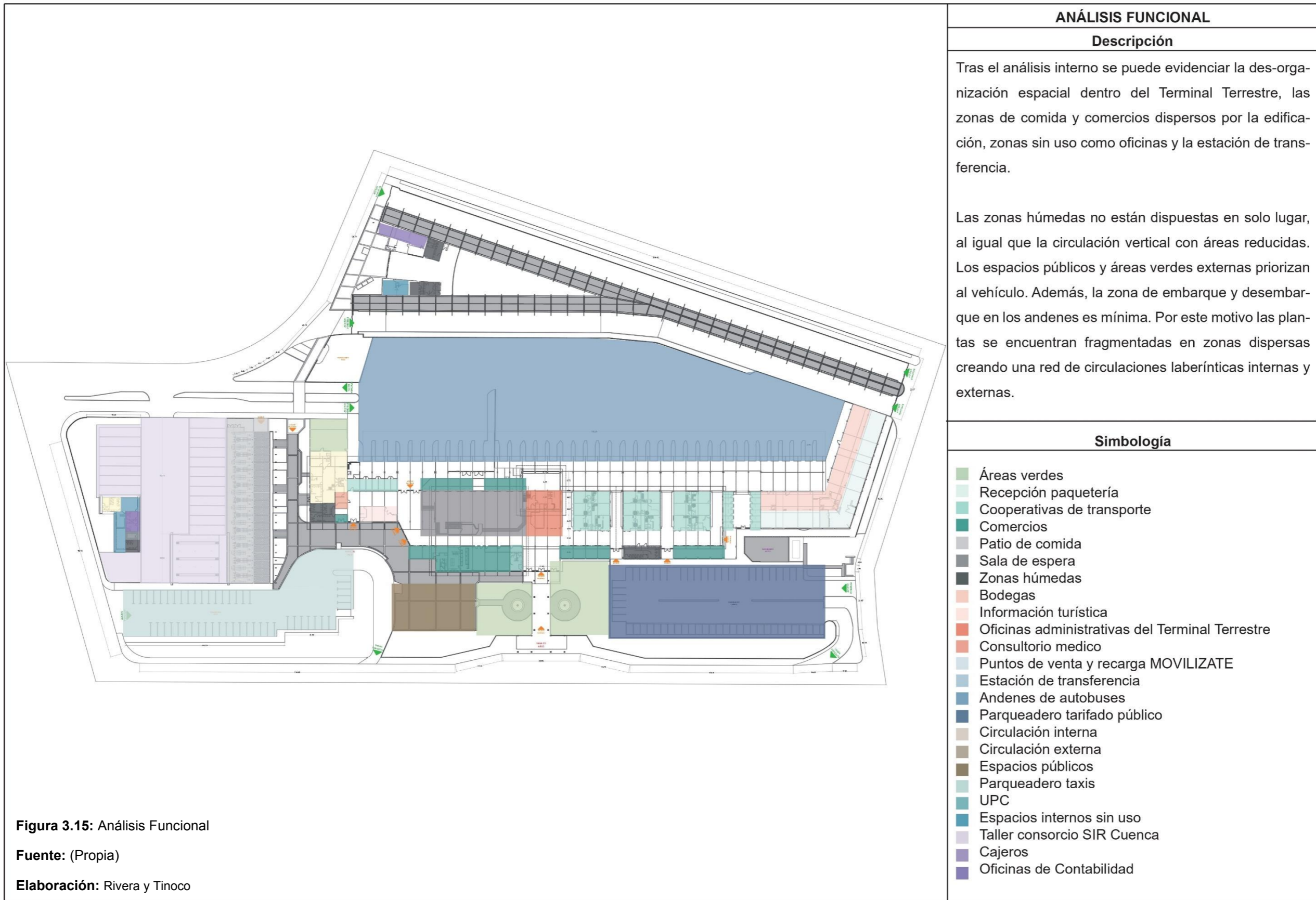


Figura 3.15: Análisis Funcional

Fuente: (Propia)

Elaboración: Rivera y Tinoco

3.15 Análisis Tecnológico

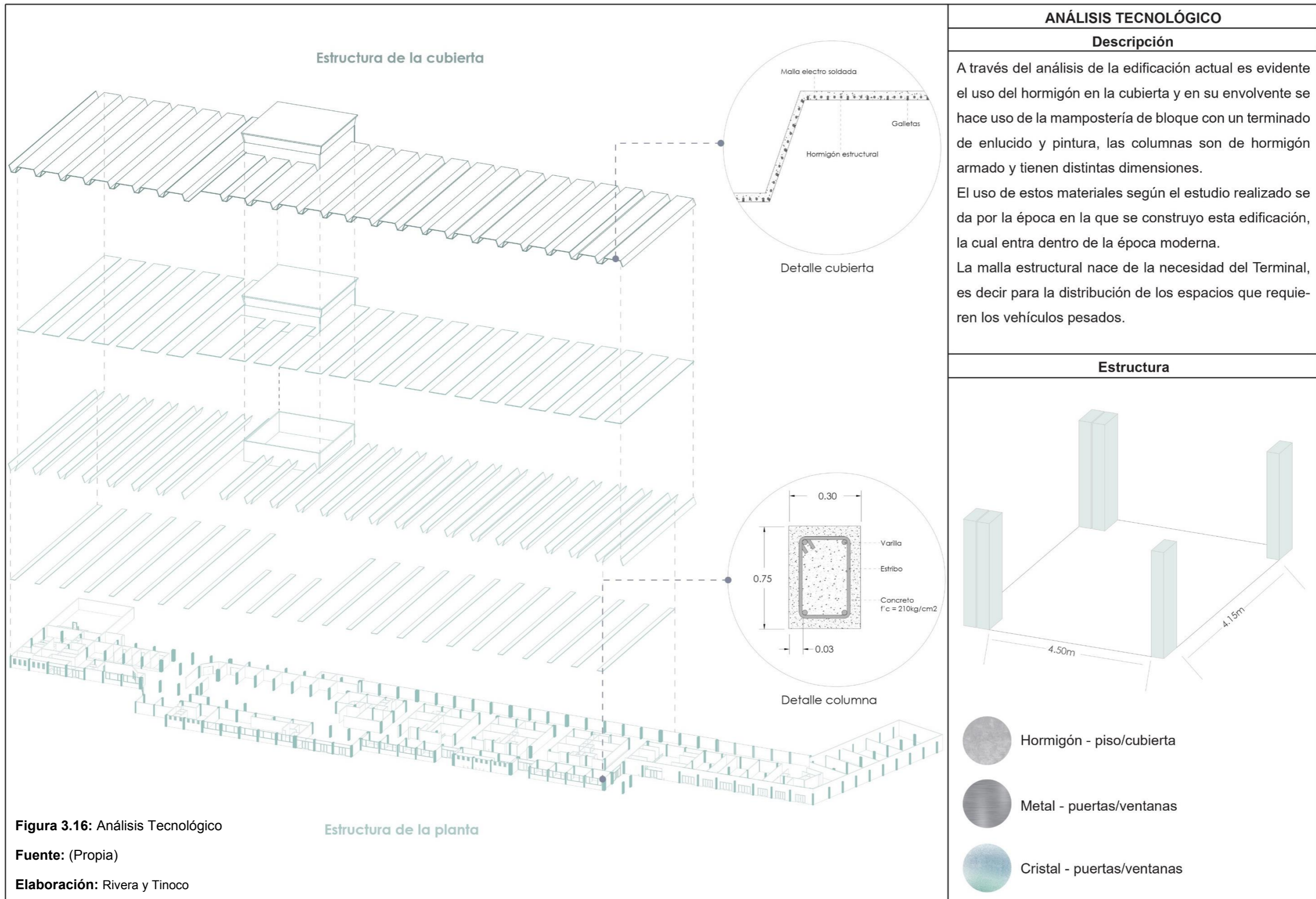


Figura 3.16: Análisis Tecnológico

Fuente: (Propia)

Elaboración: Rivera y Tinoco

ANÁLISIS TECNOLÓGICO

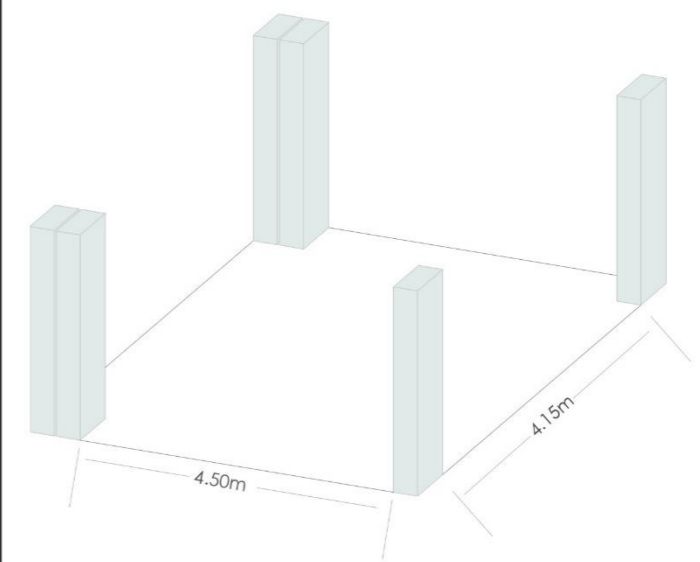
Descripción

A través del análisis de la edificación actual es evidente el uso del hormigón en la cubierta y en su envolvente se hace uso de la mampostería de bloque con un terminado de enlucido y pintura, las columnas son de hormigón armado y tienen distintas dimensiones.

El uso de estos materiales según el estudio realizado se da por la época en la que se construyó esta edificación, la cual entra dentro de la época moderna.

La malla estructural nace de la necesidad del Terminal, es decir para la distribución de los espacios que requieren los vehículos pesados.

Estructura



-  Hormigón - piso/cubierta
-  Metal - puertas/ventanas
-  Cristal - puertas/ventanas

3.16 Organigrama de Espacios Internos

 BLOQUE ORIGINAL
 BLOQUES POSTERIORES

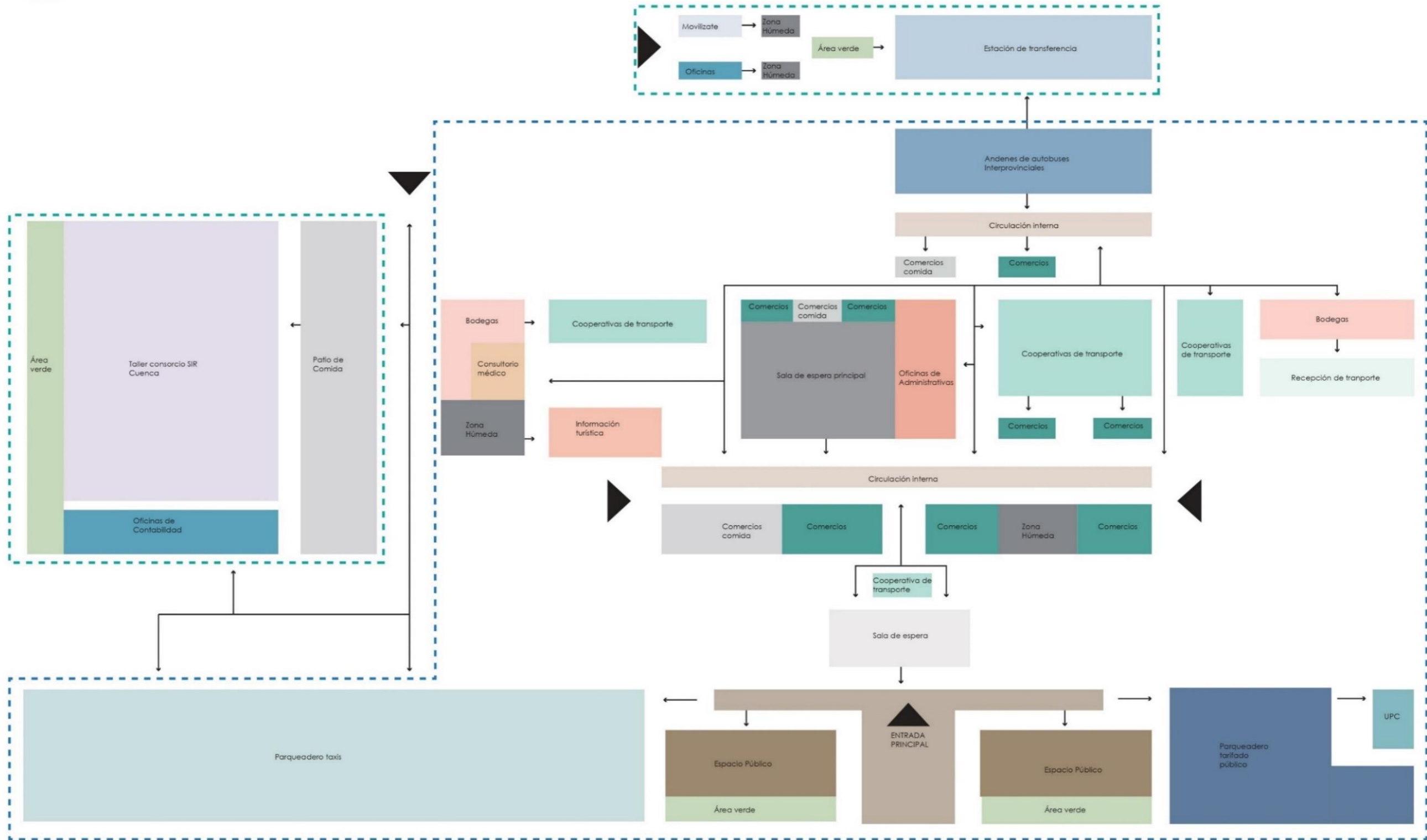


Figura 3.17: Organigrama de Espacios Internos

Fuente: (Propia)

Elaboración: Rivera y Tinoco

MATRIZ DE ANÁLISIS FODA



Figura 3.18: Matriz FODA

Fuente: (Propia)

Elaboración: Rivera y Tinoco

3.18 Matriz de Análisis sobre Estrategias y Proyectos Aplicables en el Proyecto según el Análisis de la Matriz FODA

Tabla 2: Matriz de Análisis sobre Estrategias y Proyectos Aplicables en el Proyecto según el Análisis de la Matriz FODA

Estrategias y Proyectos			
DEBILIDADES/AMENAZAS	FORTALEZA	ESTRATEGIA	PROYECTOS
<ul style="list-style-type: none"> • Predominancia de área construida y bajo porcentaje de áreas verdes (en el sitio y en su contexto) 	<ul style="list-style-type: none"> • Presencia de vegetación alta y baja 	<ul style="list-style-type: none"> • Ampliación de espacios verdes para disminuir el porcentaje de área construida 	<ul style="list-style-type: none"> • Zona recreativa cultural • Zona recreativa infantil
<ul style="list-style-type: none"> • Construcciones agregadas que generan conflictos morfológicamente y en planta 	<ul style="list-style-type: none"> • Cubierta de la edificación truncada dándole el sentido a la época de construcción 	<ul style="list-style-type: none"> • Eliminar los agregados e implementar un diseño que busque la unidad de estilo 	<ul style="list-style-type: none"> • Criterios desarrollistas • Criterios vanguardistas y rústicos para el conservacionista
<ul style="list-style-type: none"> • Escasez de mantenimiento en áreas internas y externas 		<ul style="list-style-type: none"> • Prevenir su deterioro mediante el seguimiento, mejora, limpieza y restauración de sus espacios y estructuras 	<ul style="list-style-type: none"> • Plan de limpieza y mantenimiento en el edificio y sus exteriores
<ul style="list-style-type: none"> • Desorganización espacial y plantas fragmentadas en zonas dispersas creando una red de circulaciones laberínticas internas y externas 	<ul style="list-style-type: none"> • Forma de la edificación en barra permitiendo una conexión y distribución tanto interna como externa continua 	<ul style="list-style-type: none"> • Redistribución de los espacios internos y externos 	<ul style="list-style-type: none"> • Diseñar nuevos espacios comerciales (comida y tiendas), centros culturales y de exposición, administrativos (oficinas), de aprendizaje (biblioteca) y una zona de cafetería que se relacionen entre si
<ul style="list-style-type: none"> • Los espacios públicos y áreas verdes externas priorizan al vehículo 	<ul style="list-style-type: none"> • Punto de conexión 	<ul style="list-style-type: none"> • Generar espacios que den prioridad a las personas 	<ul style="list-style-type: none"> • Zona social como plazas y parques • Zona de parqueadero
<ul style="list-style-type: none"> • Zonas húmedas dispersas y circulación vertical con espacios reducidos 		<ul style="list-style-type: none"> • Establecer zonas definidas y diseñar correctamente el espacio 	<ul style="list-style-type: none"> • Zona específica para servicios higiénicos • Circulaciones basadas en la normativa
<ul style="list-style-type: none"> • La estructura de las columnas esta distribuido para los vehículos. 	<ul style="list-style-type: none"> • Estructura del edificio es de hormigón que mantiene características resistentes • Materialidad de hormigón predominante 	<ul style="list-style-type: none"> • Reutilización de la estructura para un nuevo uso 	<ul style="list-style-type: none"> • Utilizar la estructura existente complementado con mampostería de bloque, gypsum y piedra

<ul style="list-style-type: none"> • Escasez de mobiliario de descanso y para la recolección de desechos en el interior y exterior del Terminal 		<ul style="list-style-type: none"> • Diseñar el mobiliario de descanso y desechos y distribuirlo de forma estratégica en los espacios 	<ul style="list-style-type: none"> • Implementar bancas, sillas, mesas, pérgolas, implementación de mobiliario y mejoramiento del existente
<ul style="list-style-type: none"> • Inseguridad interna y problemas de inseguridad en la zona (lugares desolados que se tornan peligrosos) y zonas de prostitución cercanas 		<ul style="list-style-type: none"> • Generar zonas seguras dentro y fuera de la edificación con la implementación de tecnología y personal de seguridad 	<ul style="list-style-type: none"> • Gestionar el correcto funcionamiento del UPC existente • Implementar personal de seguridad • Colocación de cámaras de video vigilancia
<ul style="list-style-type: none"> • Accesibilidad limitada 	<ul style="list-style-type: none"> • Sitio de emplazamiento con un nivel de inclinación mínimo 	<ul style="list-style-type: none"> • Crear nuevos espacios e integrar accesibilidad universal para los usuarios con distintas capacidades 	<ul style="list-style-type: none"> • Implementar rampas y ascensores • Eliminación de barreras arquitectónicas • Implementar piso podotáctil
<ul style="list-style-type: none"> • Congestión vehicular, intersecciones conflictivas y contaminación ambiental a causa de la concentración de recorridos de líneas de buses y los gases emitidos por los vehículos 	<ul style="list-style-type: none"> • Punto de conexión 	<ul style="list-style-type: none"> • Generar una distribución de recorridos que minimice la congestión vehicular 	<ul style="list-style-type: none"> • Solucionar intersecciones conflictivas • Distribución de tráfico público y privado
<ul style="list-style-type: none"> • Desequilibrio en cuanto a usos de suelo (comercio en planta baja) 		<ul style="list-style-type: none"> • Generar confort en la zona para que los habitantes busquen su estancia y no se vuelva inseguro en las horas nocturnas 	<ul style="list-style-type: none"> • Implementar: Zonas de comida que funcionen en el día y en la noche. Impulsar el uso de los espacios en diferentes horarios para disminuir la inseguridad
<ul style="list-style-type: none"> • No existe normativa que regule el uso y la implementación de áreas verdes 		<ul style="list-style-type: none"> • Adoptar normativa de proyectos existentes que regule los espacios 	<ul style="list-style-type: none"> • Aplicar la normativa urbano arquitectónica para el diseño de los espacios
<ul style="list-style-type: none"> • Uso inadecuado de las instalaciones 		<ul style="list-style-type: none"> • Generar espacios funcionales que mejoren la interrelación de las personas con el espacio 	<ul style="list-style-type: none"> • Propiciar que los espacios funcionen de manera integral

CAPÍTULO IV

4. PROPUESTAS

4.1 Propuesta Conservacionista y Desarrollista

En el ámbito de la arquitectura y la planificación urbana, existe dos enfoques fundamentales, el conservacionista y el desarrollista los cuales delinearán estrategias opuestas para la regeneración urbana.

El enfoque conservacionista prioriza la preservación y protección de los aspectos históricos, culturales y arquitectónicos de un área urbana, por el contrario, el desarrollista busca la modernización y el crecimiento económico a través de la construcción de nuevas infraestructuras y desarrollos. Estas perspectivas contrastantes reflejan visiones divergentes sobre cómo revitalizar y renovar áreas urbanas en el contexto de un entorno en constante cambio.

El enfoque conservacionista se centra en la conservación de la identidad y el carácter distintivo de un lugar, manteniendo edificaciones históricas, espacios verdes y otros elementos patrimoniales. Este enfoque valora la autenticidad y la conexión con la historia y la cultura locales, y busca revitalizar barrios antiguos sin alterar significativamente su estructura y su esencia. Autores como (Jacobs, 1961). *The Death and Life of Great American Cities*. Random House., abogan por una planificación urbana que preserve la diversidad y la vitalidad de los vecindarios existentes.

Por otro lado, el enfoque desarrollista se orienta hacia la modernización y el desarrollo económico, viendo la regeneración urbana como una oportunidad para impulsar el crecimiento económico y mejorar la calidad de vida de los residentes. Este enfoque enfatiza la construcción de nuevos desarrollos comerciales, residenciales e infraestructuras modernas, incluso si esto implica la demolición o la modificación de edificios existentes. Autores como (Florida, 2002). *The Rise of the Creative Class*. Basic Books., argumentan que la revitalización urbana debe centrarse en atraer y retener talento creativo y empresarial para estimular la innovación y el crecimiento económico.

Estos enfoques divergentes no solo influyen en la apariencia física de las ciudades, sino también en su tejido social, económico y cultural. La elección entre uno u otro depende de una variedad de factores, como la historia y la identidad de la comunidad, las necesidades económicas y sociales, y las políticas gubernamentales y urbanísticas.

4.2 Propuesta Conservacionista

4.2.1 Memoria Descriptiva

4.1.1.1 Enfoque Conservacionista

El proyecto de intervención y cambio de uso del Terminal Terrestre de Cuenca se concibe desde un enfoque conservacionista en donde el objetivo principal es preservar y proteger la edificación. Este enfoque busca mantener y restaurar las características distintivas de un edificio o entorno, minimizando las intervenciones que puedan afectar negativamente su autenticidad y valor patrimonial, respetando la historia, la estética y la función original de las estructuras, así como una consideración cuidadosa de los métodos y materiales utilizados en cualquier intervención. Además, se busca equilibrar la conservación con la adaptación funcional, permitiendo que los lugares históricos sigan siendo utilizados de manera relevante en el contexto contemporáneo. Este enfoque promueve la sostenibilidad cultural al reconocer la importancia de la herencia arquitectónica y su contribución al tejido social y cultural.

Para llevar a cabo este proyecto se han considerado tres aspectos esenciales: ambiental, social y económico, cada uno de estos establece varias pautas que servirán como base para la creación del diseño.

En el ámbito ambiental se busca un diseño que se integre armoniosamente con el paisaje circundante, para lo cual se han analizado varios aspectos como las vistas, la accesibilidad y los recorridos en el sitio. La elección de materiales predominantes a través del análisis de tramos y la adaptación al lugar a través de la forma.

4.1.1.2 Forma

La planta se modula en base a la barra preexistente de la cual se extraen partes y se forman cuatro bloques de 22,80 x 26,75m en las cuales se distribuyen las zonas comerciales, administrativas, educativas, sociales y de cohesión social. Esta tipología se adapta a los espacios implementados dentro de la edificación, las variaciones visibles son las medidas y servicios con los que cuenta cada espacio.

La inclusión de un centro comercial dispuesto en cuatro bloques continuos busca revitalizar esta área, mejorando la calidad de vida de los residentes y atrayendo inversión y desarrollo a la zona. Además, al ofrecer una amplia gama de opciones de compras y entretenimiento, el centro comercial puede reducir la necesidad de viajar a otras áreas, lo que fomenta la sostenibilidad y la movilidad urbana.

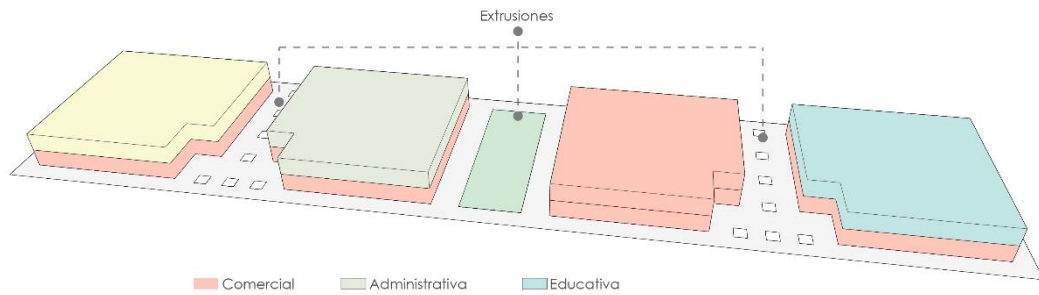


Figura 4.1: Forma

Fuente: (Propia)

Elaboración: Rivera

En todos los espacios se sigue un proceso de diseño con llenos y vacíos que implica tener muros sólidos, lamas y vidrio, que genera visuales en sus cuatro fachadas. Esta propuesta tiene como objetivo resaltar aspectos específicos, como las plazas y el contexto. Asimismo, se colocan muros macizos para generar cierta privacidad entre el interior con el exterior.



Figura 4.2: Diseño de Fachada

Fuente: (Propia)

Elaboración: Rivera

4.1.1.3 Cubierta

La cubierta de la edificación parte de un hexágono truncado de hormigón que se conecta entre sí a través de una losa, la cubierta es la estructura que más destaca dentro del terminal, por lo que en el proyecto se conservó la misma, extruida en cuatro partes y se agregó una estructura adicional con la intención de generar una cubierta solapada.

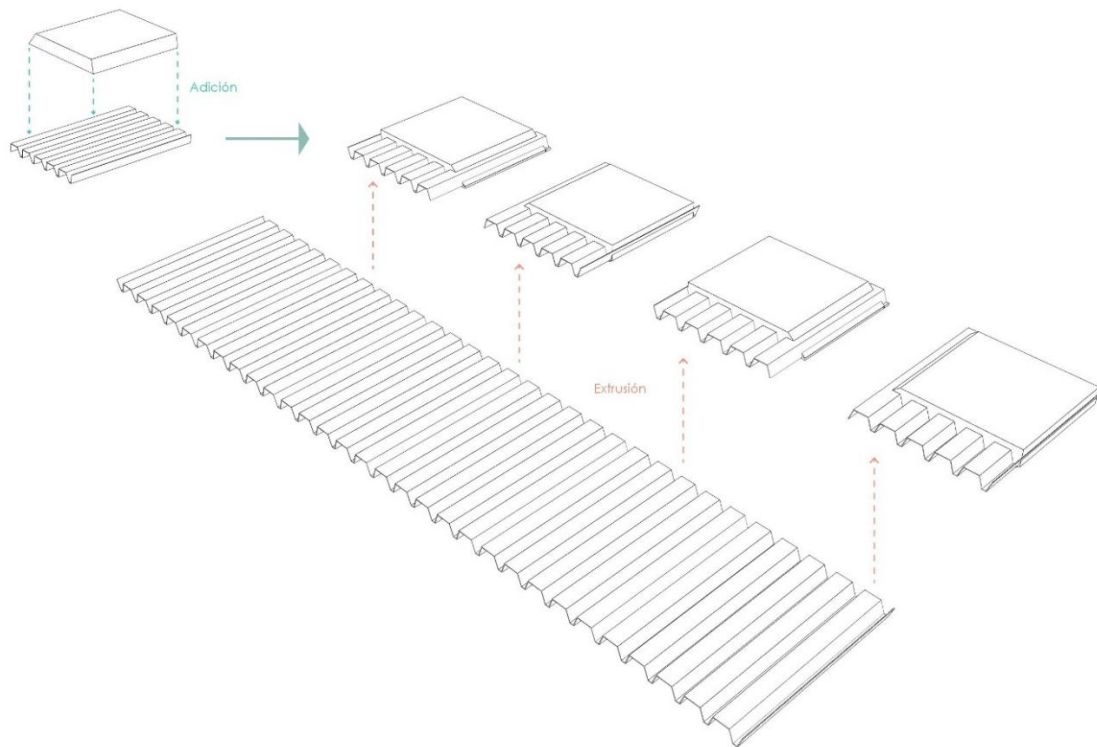


Figura 4.3: Cubierta

Fuente: (Propia)

Elaboración: Rivera

4.1.1.4 Materialidad

Edificación: Al ubicarse en la ciudad de Cuenca y observar que en el análisis de contexto del lugar de implantación predomina el enlucido en las fachadas, se propone un enlucido color gris claro en las fachadas de los bloques de las edificaciones y en la cubierta hormigón visto con textura, a través de los cuales el proyecto se adapte al contexto sin generar un contraste con el mismo, estas ideas de diseño se adoptan del análisis de referentes en este caso el Terminal Terrestre de Cumandá.

Además, se hace uso de materiales y texturas que se adquieren del entorno, por lo que adicional a las anteriores se implementan materiales como la madera, el aluminio y el cristal, que cumplen una función ya sea de revestimiento o estructural. La madera se implementa en forma de listones en la fachada, permitiendo la relación con el exterior, el aluminio conjuntamente con el cristal para los ventanales y los balcones, que permiten tener visuales y una relación directa con el exterior.

Las losas son de hormigón con acabado de porcelanato terrazo en el piso, el cual facilita el mantenimiento debido al acabado mate con el que cuenta y tiene la capacidad de absorber luz. Así mismo, el cielo raso de gypsum en el entrepiso y en la cubierta de madera.



Figura 4.4: Materialidad

Fuente: (Propia)

Elaboración: Rivera

Plazas: El diseño de piso de las plazas parte de la forma del emplazamiento, a la cual se agregan y sustraen elementos para obtener la forma final, con una combinación de materiales como la piedra, el adoquín, el hormigón y la tierra.

4.1.1.5 Sistema constructivo

El sistema constructivo se basa en una malla estructural de 6,50 x 4,50m, en donde las columnas son de hormigón armado y tienen una dimensión de 0,75 x 0,30m, estas medidas se conservaron de la estructura del Terminal.

Las paredes de las edificaciones están moduladas y cuentan con tres tipos de sistema constructivo, el primero es de bloque con un espesor de 0,20m con un terminado de pintura gris claro, luego se hace uso de listones de madera con un espesor de 0,15 x 0,10m conjuntamente con una protección de vidrio al interior, y por último ventanales de piso a techo con vidrio de 10mm.

De igual forma, las losas de entrepiso son alivianadas con casetones y tienen un espesor de 0,20m, con un espacio vacío de 0,10m por donde pasan las instalaciones sanitarias y con un cielo raso de gypsum de 2mm.

Las vigas son de hormigón armado con una dimensión de 0,30m y tienen un peralte de 0,30m.

En el caso de las cubiertas el sistema estructural usado son las losas de hormigón de 0,10m con estructura de varillas corrugadas de diámetro 12mm, la forma nace de un triángulo truncado y al solaparse varios de estos, forman la cubierta que se conserva del terminal, a través de la cual se mantiene la esencia e identidad del mismo. Además, se emplea una cubierta plana que se solapa y que cubre una parte de la cubierta conservada en la edificación, esta cubierta usa un sistema de losas de 0,10m con estructura de varilla corrugada de diámetro 12mm, la cual busca representar

una parte del triángulo truncado de la cubierta en cada bloque, para que al unirse se evidencie el triángulo truncado conservado. Las cubiertas emplean el hormigón visto con textura.



Al emplear y combinar los distintos tipos de materiales ya sea tradicionales o industriales, las texturas y las cromáticas se busca que el proyecto conserve y se adapte al contexto sin generar un contraste del mismo.











4.1.1.6 Zonas y espacios





Los distintos espacios del proyecto nacen del análisis de sitio y del análisis FODA del lugar en donde se evidencian varias necesidades de espacios verdes, recreación, servicio y descanso que en la actualidad no existe. Como resultado de este análisis se obtiene un listado de necesidades donde se definen los distintos espacios y zonas tanto en el interior como en el exterior de la edificación. Los espacios y las zonas propuestas son áreas verdes, recreación y descanso, comercio y servicios de alimentación que solventan las necesidades tanto de los usuarios permanentes como de los temporales.

4.1.1.7 Vegetación

En cuanto a la flora empleada se busca recuperar la vegetación autóctona de la ciudad por lo cual se emplean algunos árboles como el arupo y el álamo, además para los arbustos destaca el uso de la cucarda, lo que le da al lugar un sentido de pertenencia y además generar sombra natural.

VEGETACION			
ARBOLES NATIVOS PARA FLORA LOCAL			
FOTOGRAFIA	NOMBRE	FOTOGRAFIA	NOMBRE
	Lechero rojo: Euphorbia cotinifolia Vegetación: Media		Capulí: Prunus serotina Vegetación: Alta

	<p>Pumamaqui: Oreopanax avicenniifolius</p> <p>Vegetación: Alta</p>		<p>Arupo: Chionanthus pubescens</p> <p>Vegetación: Media</p>
	<p>Cholan: Delostoma integrifolium</p> <p>Vegetación: Media</p>		<p>Cedro: Cedrela montana</p> <p>Vegetación: Media</p>
	<p>Guabsay: Podocarpus sprucei</p> <p>Vegetación: Alta</p>		<p>Huahual: Myrcianthes hallii</p> <p>Vegetación: Media</p>
<p>FRANJA VEGETAL/ ARBUSTOS/ PLANTAS PARA FLORA LOCAL</p>			
	<p>Eugenia: Syzygium paniculatum</p> <p>Vegetación: Baja</p>		<p>Mermelada: Streptosolen jamesonii</p> <p>Vegetación: Baja</p>
	<p>Lavanda: Lavandula dentata</p> <p>Vegetación: Baja</p>		<p>Helecho: Dryopteris affinis</p> <p>Vegetación: Baja</p>

	<p>Escancel rojo: Aerva sanguinolenta</p> <p>Vegetación: Baja</p>		<p>Salviar: Salvia leucantha</p> <p>Vegetación: Baja</p>
	<p>Escancel verde: Aerva sp.</p> <p>Vegetación: Baja</p>		<p>Sauco: Sambucus Mexicana</p> <p>Vegetación: Baja</p>

4.1.1.8 Emplazamiento

El sitio de implantación es un punto importante de conexión, que se caracteriza por ser estratégico y de fácil acceso, situado en una zona de tránsito activo y flujo constante de personas y vehículos, por lo que en el proyecto se da prioridad a las personas a través de camineras que conectan los distintos espacios y zona. Además, se implementa un amplio espacio verde que se integra de forma armoniosa dentro del emplazamiento, proporcionando un entorno más agradable y funcional para los usuarios y visitantes.

Este espacio verde se usa para diversos fines, como áreas de recreación, zonas de descanso, jardines paisajísticos o incluso para la implementación de proyectos ecológicos que contribuyan a la sostenibilidad ambiental del lugar.

Para las edificaciones contempladas en la propuesta, la barra actual se divide en cuatro bloques que mantienen la estructura y la cubierta, considerando su funcionalidad y su integración con el entorno circundante. Entre las edificaciones se plantean circulaciones y espacios que resaltan la estructura preexistente y los accesos directos a las distintas zonas exteriores y a las edificaciones. Estas edificaciones albergan diferentes servicios como oficinas administrativas, locales comerciales, áreas de alimentación o servicios de atención al cliente, contribuyendo así a la diversificación de las actividades dentro del lugar. La idea de las edificaciones en bloques parte del análisis del referente del Terminal de Autobuses Slavonski Brod que se divide en distintos bloques continuos.

Partiendo del análisis del referente del Terminal de Cumandá, se plantea que las edificaciones potencien las visuales hacia el entorno y los espacios exteriores fomente la cohesión social, ya que el lugar está ubicado de forma estratégica y se incentive la activación económica a través de los servicios implementados en las distintas edificaciones y las zonas exteriores, ubicadas

estratégicamente para que los turistas y visitantes generen un recorrido por cada zona y estén en contacto con la naturaleza.

Al implantarse en un área extensa el sitio se divide en zonas, las cuales se encuentran conformadas de la siguiente manera:

Zona 1: Anfiteatro al aire libre, Zona cultural al aire libre, Plaza

Zona 2: Parque infantil, Bloque A, Bloque B, 2 Plazas

Zona3: Plaza verde, Bloque C, Bloque D, 2 Plazas

Zona 4: Estacionamiento, 3 Plazas, UPC

4.1.1.9 Zona 1

Anfiteatro al aire libre

El anfiteatro al aire libre se encuentra ubicado en la zona de más flujo peatonal, buscando ser un punto de interés y fomentar la interacción social, la expresión cultural y la vitalidad comunitaria. Proporciona un escenario para el entretenimiento y la expresión artística y puede desempeñar un papel en la educación y el enriquecimiento de la comunidad al facilitar conferencias, charlas y eventos educativos.

Este espacio contiene gradas escalonadas, un escenario central, equipos de sonido y un poster, y arboles como el arupo y álamo para generar sombra natural, y su función principal es servir como un lugar versátil para una variedad de eventos culturales, como conciertos, obras de teatro, proyecciones de películas al aire libre y discursos públicos.

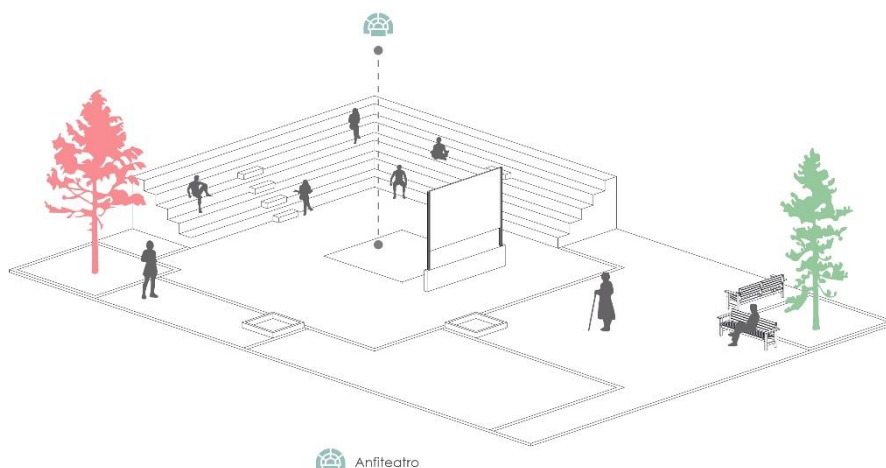


Figura 4.5: Anfiteatro al aire libre

Fuente: (Propia)

Elaboración: Rivera

Zona cultural al aire libre

Esta zona promueve la diversidad cultural, la creatividad y el intercambio social en la comunidad, ya que al igual que el anfiteatro está ubicado estratégicamente en un punto de mayor flujo peatonal. Este espacio cumple la función de servir como un punto de encuentro y expresión cultural para residentes y visitantes.

La zona cultural implementa una variedad de elementos que fomentan la participación y la apreciación de las artes y la cultura. Esto incluye áreas para eventos culturales, como conciertos, festivales y espectáculos de teatro al aire libre. También puede incluir espacios para exposiciones de arte, mercados de artesanías, talleres y clases de arte, música y danza. También cuenta con áreas verdes con árboles como el arupo y el álamo, bancos y espacios de reunión que inviten a la socialización y al intercambio de ideas.

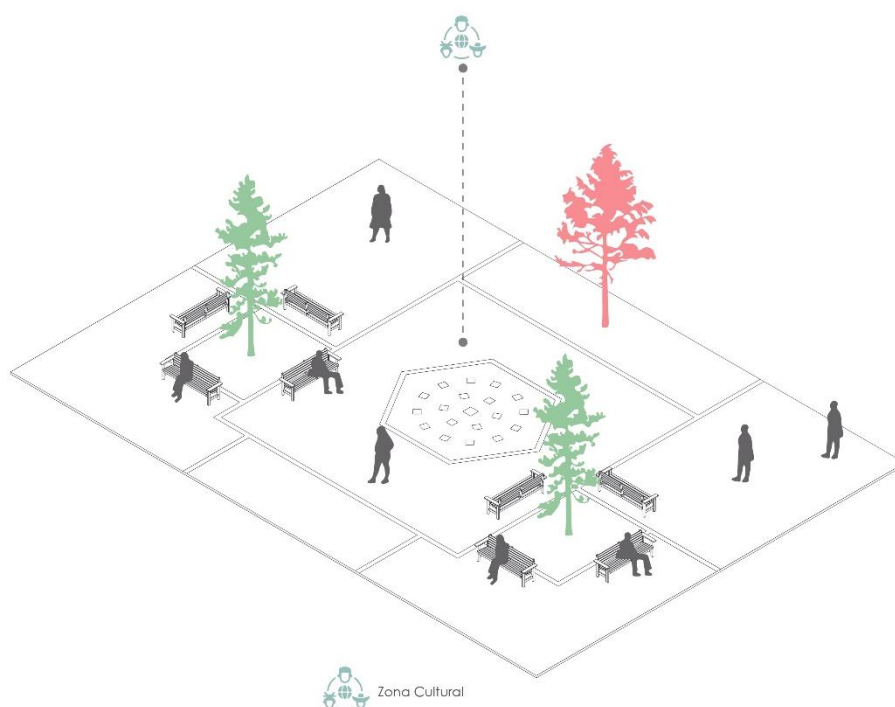


Figura 4.6: Zona Cultural al aire libre

Fuente: (Propia)

Elaboración: Rivera

Plaza

La plaza se conecta directamente con la zona con la zona cultural y el anfiteatro, esta plaza cuenta con pérgolas que proporcionan áreas sombreadas y estéticamente atractivas fomentando la interacción social y la actividad comunitaria al aire libre. Las pérgolas, con sus estructuras de madera abiertas están cubiertas de enredaderas o telas y sirven como soporte para plantas trepadoras,

añadiendo belleza natural al entorno y mejorando la calidad del aire, además, ofrece sombra y protección, lo que hace que la plaza sea un lugar cómodo para reunirse y descansar durante todo el día.

La plaza en sí misma actúa como un punto focal para eventos, actividades culturales y recreativas. Además, cuenta áreas verdes con árboles como el arupú y el álamo, bancos y espacios abiertos para actividades diversas.

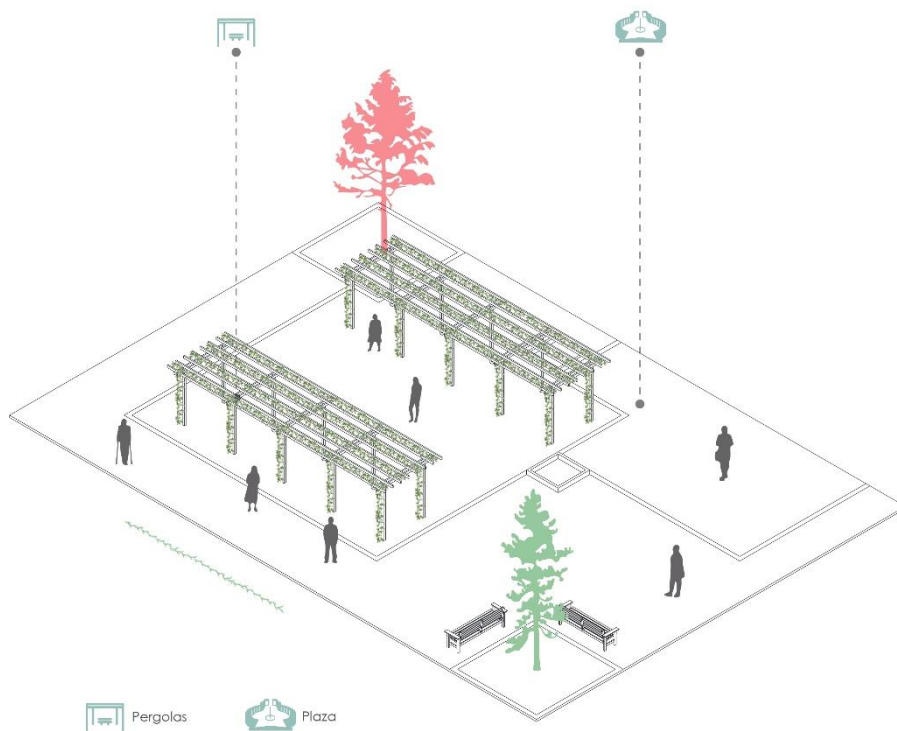


Figura 4.7: Plaza con pérgolas

Fuente: (Propia)

Elaboración: Rivera

4.1.2.0 Zona 2

Parque Infantil

Se ubica en una zona que no presenta altos niveles de contaminación, está separado del tráfico y la accesibilidad al mismo es la adecuada para todos los niños, además el espacio cuenta con muros verdes que delimitan el espacio y lo mantienen seguro. El parque promueve el desarrollo físico, social y emocional de los niños, así como para fortalecer el tejido social de la comunidad en general. La función principal del parque infantil es proporcionar un entorno seguro y estimulante donde los niños puedan jugar, explorar y relacionarse con otros.

Este espacio contiene juegos, como columpios, toboganes, trepadoras y áreas de juego temáticas, diseñadas para estimular la creatividad y la actividad física de los niños. El material colocado en el piso son las losetas de caucho.

Además, contiene áreas verdes con la implementación de varios árboles de álamo y arupo, bancos y zonas de descanso para los padres y cuidadores, así como accesibilidad para niños con discapacidades, lo que lo convierte en un espacio inclusivo para todas las familias de la comunidad.

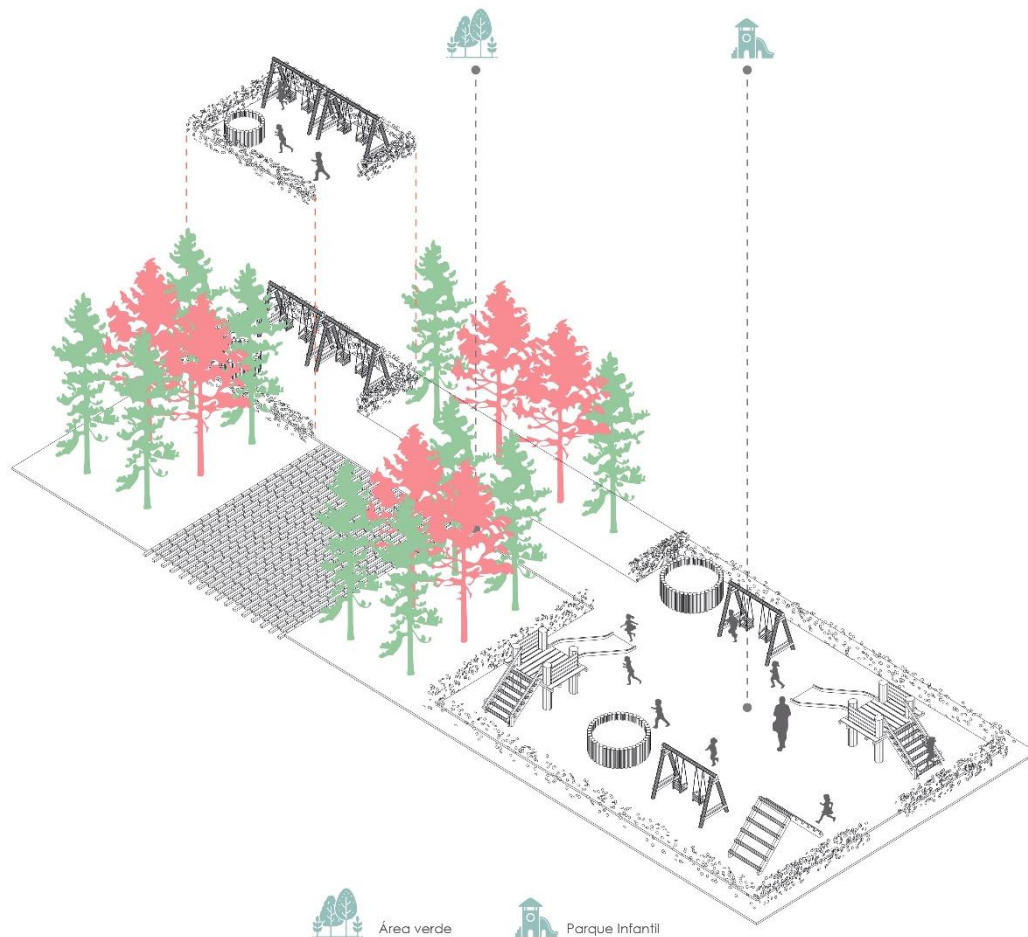


Figura 4.8: Parque Infantil

Fuente: (Propia)

Elaboración: Rivera

Bloque A

El primer bloque del proyecto promueve la cultura, la creatividad y la interacción social. En la planta baja encontramos los siguientes espacios: un taller de artesanía y otro de textilería, una bodega y cuarto de limpieza, tres tiendas de conveniencia, dos salas de exhibiciones y servicios sanitarios tanto para hombres como para mujeres centralizados y de fácil acceso. En la segunda planta de la edificación se encuentra una galería con sus respectivos baños.

Estos espacios ofrecen oportunidades para que artistas locales y artesanos muestren y vendan sus obras, creando un ambiente enriquecedor y diverso para los visitantes. Además, los talleres brindan la oportunidad de aprender habilidades tradicionales y participar en actividades prácticas, mientras que las salas de exhibición permiten la apreciación de diversas formas de arte y diseño. En conjunto, estas instalaciones contribuyen a la vitalidad y la identidad cultural del centro comercial, atrayendo a una audiencia más amplia y ofreciendo experiencias únicas y memorables para los visitantes.

Los espacios están modulados y se relacionan entre sí, a través de una circulación en planta continua y directa que se desarrolla en base a un espacio central. La circulación vertical está centralizada facilitando su acceso y conexión de los niveles de la edificación. Cada espacio de la edificación cuenta con su respectivo mobiliario ubicado de tal manera que no dificulte la circulación de los usuarios.

Estos espacios se implementan en base al análisis de sitio donde se pudo evidenciar la escasez y la necesidad de algunos como en el caso de los talleres de artesanía y textilería y las salas de exhibición, por otro lado, se pudo visualizar que las tiendas están dispersas y no existe una relación entre sí, al igual que los baños están colocados dispersos y no son de fácil acceso. Además, a través del análisis del referente del terminal de Cumandá se emplean y mejoran nuevos espacios, dándole una nueva funcionalidad a la edificación y fomentando el uso y estancia de los mismos.

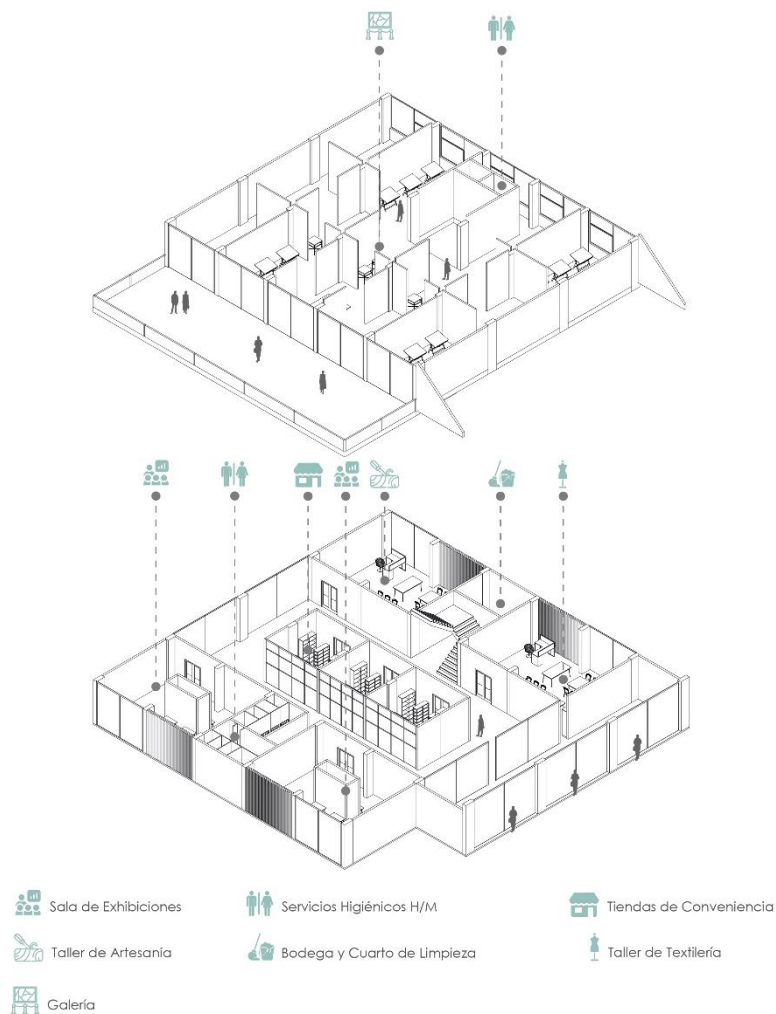


Figura 4.9: Bloque A

Fuente: (Propia)

Elaboración: Rivera

Bloque B

El segundo bloque del proyecto satisface diversas y preferencias de los clientes. En la planta baja encontramos los siguientes espacios: dos locales de juguetes, una ferretería, un local de medicina natural, tres tiendas de conveniencia, dos boutiques y dos stands de artesanías y servicios sanitarios tanto para hombres como para mujeres centralizados y de fácil acceso. En la segunda planta de la edificación se encuentran las oficinas administrativas, municipales y una sala de reuniones.

Las jugueterías ofrecen opciones de entretenimiento y desarrollo para niños, mientras que las ferreterías proporcionan productos y herramientas para proyectos de bricolaje y mejoras en el hogar. Los locales de medicina natural satisfacen la demanda de productos y tratamientos

alternativos para la salud y el bienestar. Las tiendas de conveniencia ofrecen una amplia gama de productos de consumo diario para la conveniencia de los compradores.

Las boutiques agregan una dimensión de moda y estilo, ofreciendo prendas de vestir, accesorios y productos de alta calidad. Los stands de artesanías brindan una oportunidad para apoyar a los artistas locales y adquirir productos únicos y hechos a mano.

Mientras que en la planta alta se contempla un espacio dedicado para la gestión y coordinación de las operaciones y servicios del centro. Estos espacios facilitan la comunicación y colaboración entre los propietarios, administradores y autoridades locales, lo que contribuye a una gestión eficiente y efectiva del centro comercial. Además, las oficinas municipales sirven como punto de contacto para resolver problemas relacionados con regulaciones locales y permisos de construcción, mientras que la sala de reuniones ofrece un lugar adecuado para discusiones, presentaciones y negociaciones entre diferentes partes interesadas.

Los espacios están organizados y conectados entre sí mediante una circulación continua y directa que se desarrolla en torno a un espacio central. La circulación vertical se encuentra centralizada para facilitar el acceso y la conexión entre los niveles del edificio. El mobiliario en cada espacio está dispuesto de manera que no obstaculice el movimiento de los usuarios.

La implementación de estos espacios se basa en un análisis del sitio, destacando la necesidad y la escasez de algunos, como en el caso de la ferretería, las boutiques, los locales de juguetes y los stands de artesanías. Por otro lado, se observó que las tiendas están dispersas y no tienen una relación entre sí, al igual que los baños, que están colocados de manera dispersa y no son fácilmente accesibles. Además, se emplean y mejoran nuevos espacios a través del análisis del referente del terminal de Cumandá, dándoles una nueva funcionalidad a la edificación y promoviendo su uso y permanencia.



Figura 4.10: Bloque B

Fuente: (Propia)

Elaboración: Rivera

Plazas

Las plazas están ubicadas en los ingresos principales para crear una experiencia visualmente atractiva y estimulante para los visitantes. En el diseño de las plazas se combinan formas simples y texturas variadas como el hormigón, la piedra, el adoquín, la madera y la tierra, los cuales añaden interés estético al entorno, mientras que la presencia de agua y vegetación proporciona una sensación de frescura y tranquilidad. Estos elementos contribuyen a generar una atmósfera acogedora y agradable que invita a los clientes a explorar el centro comercial con una sensación de confort y bienestar.

Estas plazas cuentan con bancas que rodean a los árboles de arupo y álamo, los cuales generan sombra natural y fomentan la estancia en el lugar. Además, se implementan las cucardas que mejoran el aspecto de la plaza y permiten estar en contacto con la naturaleza.

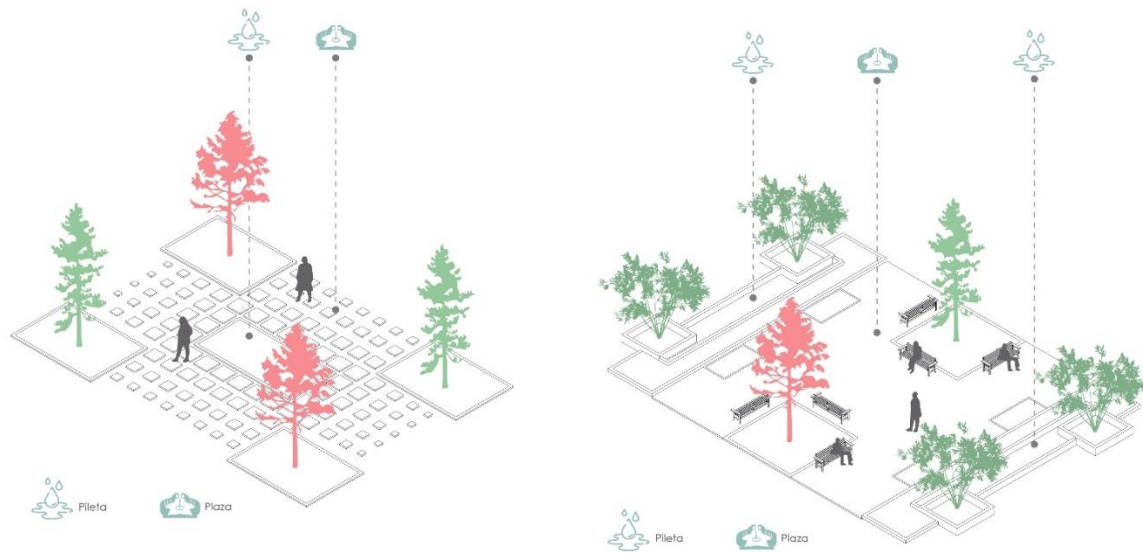


Figura 4.11: Plazas con piletas

Fuente: (Propia)

Elaboración: Rivera

4.1.2.1 Zona 3

Plaza verde

Esta plaza ofrece un espacio natural y acogedor que promueve la interacción social, la relajación y el bienestar de los visitantes. Se ubica de forma estratégica cerca del parque infantil para darle mayor seguridad al mismo y que las personas adultas hagan uso de la plaza.

La presencia de vegetación crea un ambiente refrescante y agradable, proporcionando un respiro del entorno urbano y contribuyendo a mejorar la calidad del aire. Además, la plaza sirve como un punto de encuentro comunitario, donde las personas pueden reunirse, socializar y participar en actividades al aire libre. Esto fomenta un sentido de pertenencia y comunidad entre los visitantes, fortaleciendo así la identidad del centro comercial y su conexión con la comunidad local.

La materialidad usada para el diseño de la plaza está acorde al entorno en donde se hace uso del adoquín ecológico para no generar un contraste con el mismo, vegetación alta como el álamo y el arupo de forma continua, y en el centro se hace uso de losas para elevar y resaltar los árboles ubicados dentro de las mismas.

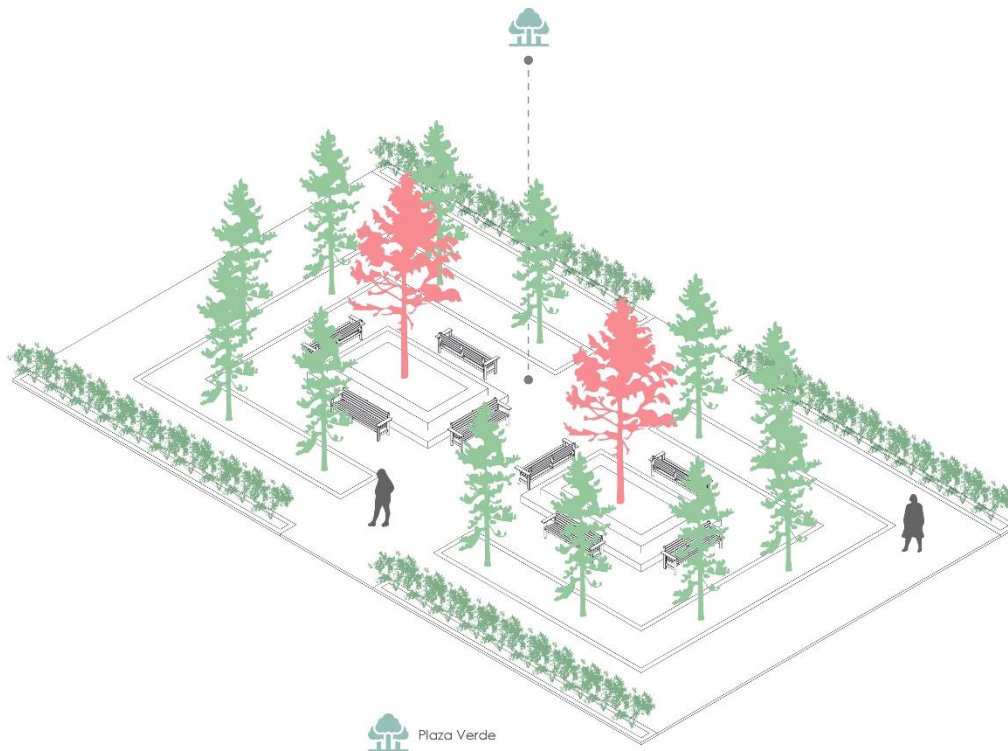


Figura 4.12: Plaza Verde

Fuente: (Propia)

Elaboración: Rivera

Bloque C

El tercer bloque del proyecto ofrece una variedad de opciones gastronómicas y experiencias culinarias que satisfacen las necesidades y preferencias de los visitantes. En la planta baja encontramos los siguientes espacios: ocho puestos de comida, una bodega y cuarto de limpieza y servicios sanitarios tanto para hombres como para mujeres centralizados y de fácil acceso. En la segunda planta de la edificación se encuentra una cafetería con su respectivo servicio sanitario.

Estos espacios proporcionan un lugar conveniente y accesible para que los clientes disfruten de comidas rápidas o relajadas, así como para socializar con amigos y familiares. Además, contribuyen a crear un ambiente vibrante y acogedor en el centro comercial, añadiendo diversidad y entretenimiento a la experiencia de compra. Los puestos de comida y los patios de comida ofrecen una amplia selección de cocina internacional y local en un entorno informal y animado, mientras que la cafetería brinda la oportunidad de disfrutar de bebidas calientes, postres y reuniones informales.

Los espacios se organizan y relacionan entre sí a través de una circulación continua y directa que se desarrolla en torno a un espacio central. La circulación vertical se encuentra concentrada para simplificar el acceso y la conexión entre los distintos niveles del edificio. El mobiliario en cada área está dispuesto de forma que no entorpezca el movimiento de los usuarios.

La planificación de estos espacios se fundamenta en un análisis del entorno, resaltando la necesidad y la falta de algunos, como por ejemplo la cafetería. Por otro lado, se observó que los puestos de comida están dispersos y carecen de una relación entre sí, al igual que los baños, que están distribuidos de manera dispersa y no resultan fácilmente accesibles. Además, se implementan y mejoran nuevas áreas a través del análisis del referente del terminal de Cumandá, otorgándoles una función renovada a la edificación y fomentando su utilización y permanencia.

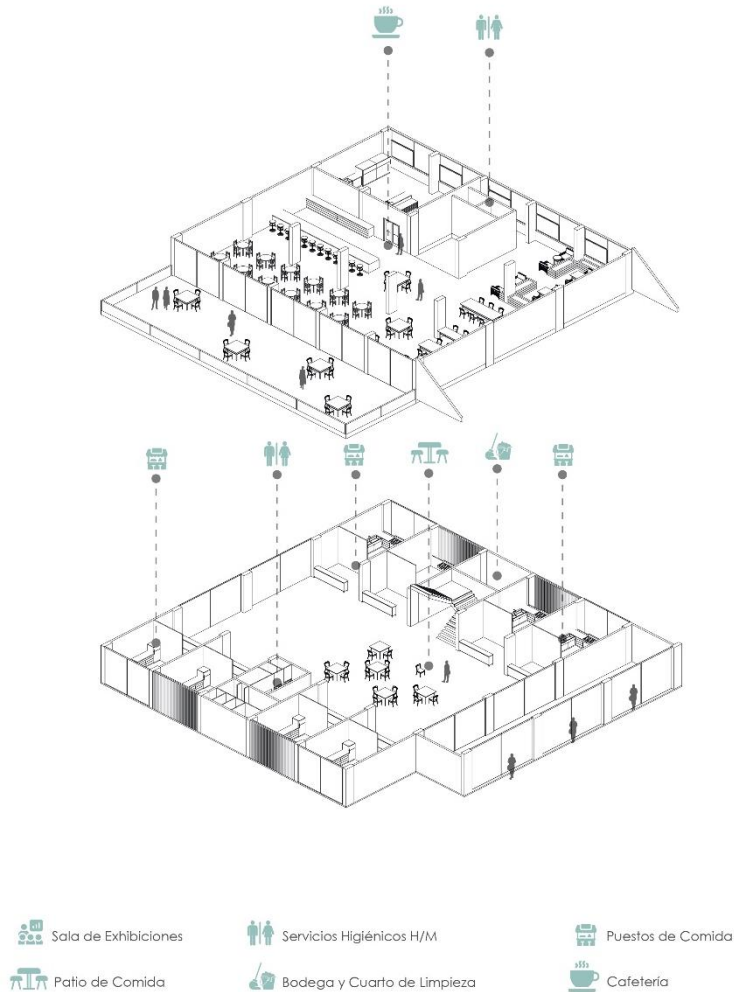


Figura 4.13: Bloque C

Fuente: (Propia)

Elaboración: Rivera

Bloque D

El cuarto bloque del proyecto ofrece una amplia variedad de opciones gastronómicas conjuntamente con una librería que proporciona una experiencia cultural y educativa. En la planta baja encontramos los siguientes espacios: ocho puestos de comida, una bodega y cuarto de limpieza y servicios sanitarios tanto para hombres como para mujeres centralizados y de fácil

acceso. En la segunda planta de la edificación se encuentra una librería con su respectivo servicio sanitario.

Los puestos de comida y los patios proporcionan una amplia gama de alternativas culinarias, generando un ambiente activo y acogedor en el que los clientes pueden disfrutar de comidas rápidas o tranquilas mientras comparten momentos con amigos y familiares. Por otro lado, la librería ofrece una selección de libros y medios impresos que promueven el conocimiento y el entretenimiento.

Los espacios se organizan y relacionan entre sí a través de una circulación continua y directa que se desarrolla en torno a un espacio central. La circulación vertical se encuentra concentrada para simplificar el acceso y la conexión entre los distintos niveles del edificio. El mobiliario en cada área está dispuesto de forma que no entorpezca el movimiento de los usuarios.

Los espacios se plantean a través de un análisis del entorno, evidenciando la necesidad y la falta de algunos, como por ejemplo la librería. Por otro lado, se observó que los puestos de comida están dispersos y carecen de una relación entre sí, al igual que los baños, los cuales no resultan fácilmente accesibles. Además, se implementan y mejoran nuevas áreas a través del análisis del referente del terminal de Cumandá, otorgándoles una función renovada a la edificación y fomentando su utilización y permanencia.

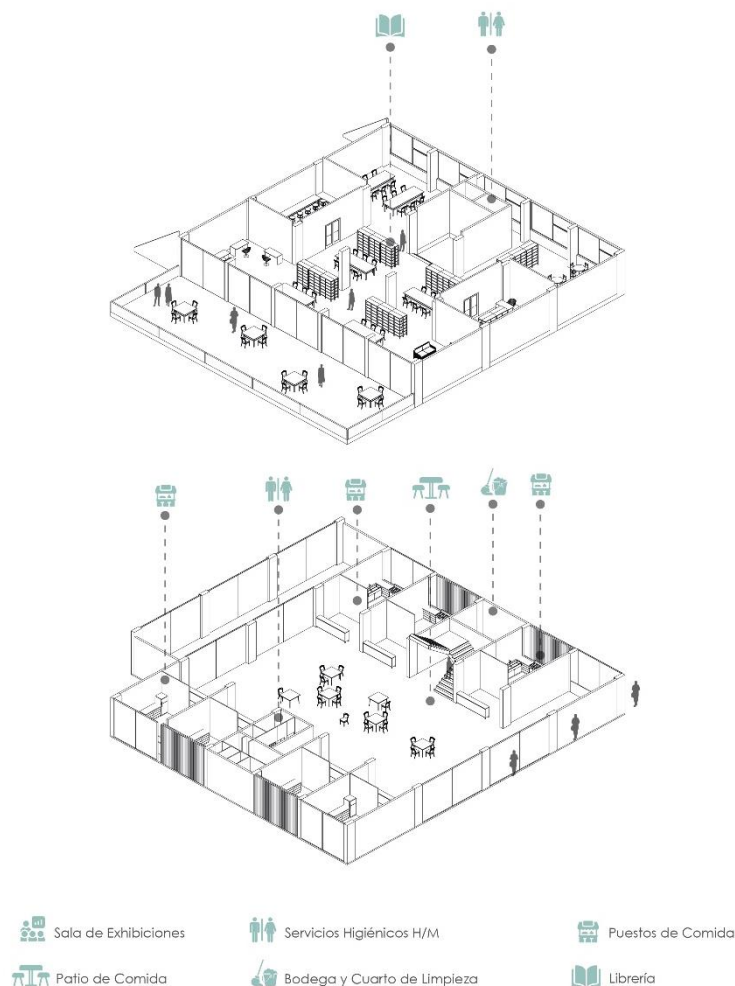


Figura 4.14: Bloque D

Fuente: (Propia)

Elaboración: Rivera

Plazas

Las plazas están ubicadas en los ingresos principales para crear una experiencia visualmente atractiva y estimulante para los visitantes. En el diseño de las plazas se combinan formas simples y texturas variadas como el hormigón, la piedra, el adoquín, la madera y la tierra, los cuales añaden interés estético al entorno, mientras que la presencia de agua y vegetación proporciona una sensación de frescura y tranquilidad. Estos elementos contribuyen a generar una atmósfera acogedora y agradable que invita a los clientes a explorar el centro comercial con una sensación de confort y bienestar.

Estas plazas cuentan con bancas que rodean a los árboles de arupo y álamo, los cuales generan sombra natural y fomentan la estancia en el lugar. Además, se implementan las cucardas que mejoran el aspecto de la plaza y permiten estar en contacto con la naturaleza.



Figura 4.15: Plazas con piletas

Fuente: (Propia)

Elaboración: Rivera

4.1.2.2 Zona 4

Estacionamiento

La propuesta busca disminuir la congestión vehicular designando un lugar para estacionar, evitando así que los conductores busquen estacionamiento en las calles circundantes y a la vez mejorar la seguridad en el lugar, por lo que se desarrolla un estacionamiento con acceso por la calle Chapetones, la cual tiene un flujo vehicular menor en comparación con las demás. Este espacio facilita el acceso y la movilidad de los residentes y visitantes. Esto es especialmente importante debido a su ubicación y la demanda alta del lugar.

El estacionamiento también sirve como un elemento de seguridad al contar con iluminación adecuada, vigilancia y un área para estacionamiento de bicicletas, creando entornos más seguros y cómodos para los peatones y usuarios del espacio.

Además, este espacio cuenta con áreas verdes que mejoran la estética y la calidad del ambiente urbano y también ofrece beneficios ambientales significativos, como la absorción de CO₂, la reducción del efecto de isla de calor urbano y la promoción de la biodiversidad. A través de las áreas verdes se promueve la sostenibilidad ambiental, la salud y el bienestar de la comunidad, y la mejora estética del entorno urbano.

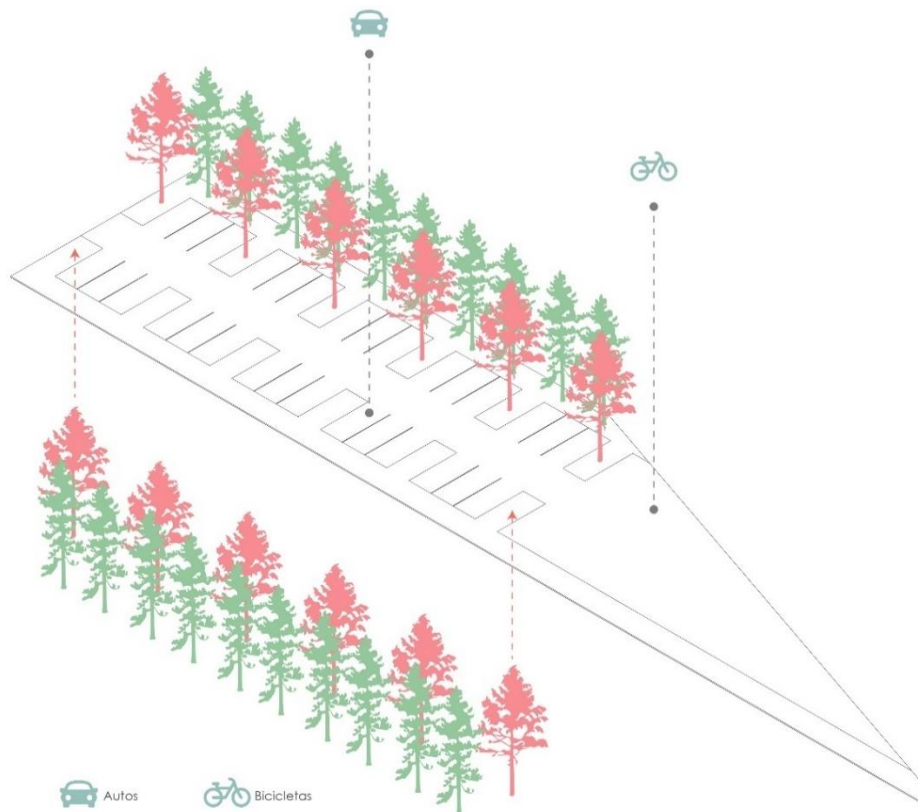


Figura 4.16: Estacionamiento

Fuente: (Propia)

Elaboración: Rivera

Plazas

Las tres plazas forman una red, a través de las cuales se permite a los usuarios observar el entorno y descubrir los espacios con los que cuenta cada plaza, fomentando la interacción social, el juego, la recreación y la conexión con la naturaleza.

Dentro de las plazas se establecen áreas de descanso y se promueve la expresión cultural y artística tradicional en la ciudad, en donde se pueden organizar eventos, conciertos, exhibiciones de arte y mercados locales. Además, al estar cerca del cuarto bloque de la edificación complementan a la misma con el mobiliario como las pérgolas y los bancos dentro de las mismas y el espacio al aire libre con vegetación que genera sombra natural.

Estas áreas promueven la diversidad de usos, la interacción social y la recreación en la comunidad, al mismo tiempo que crea un ambiente acogedor y vibrante que mejora la calidad de vida de sus habitantes.

El diseño del piso se basa en la configuración inicial del lugar, a la cual se añaden y eliminan componentes para lograr la forma deseada, empleando una variedad de materiales como piedra, adoquín, concreto y tierra.

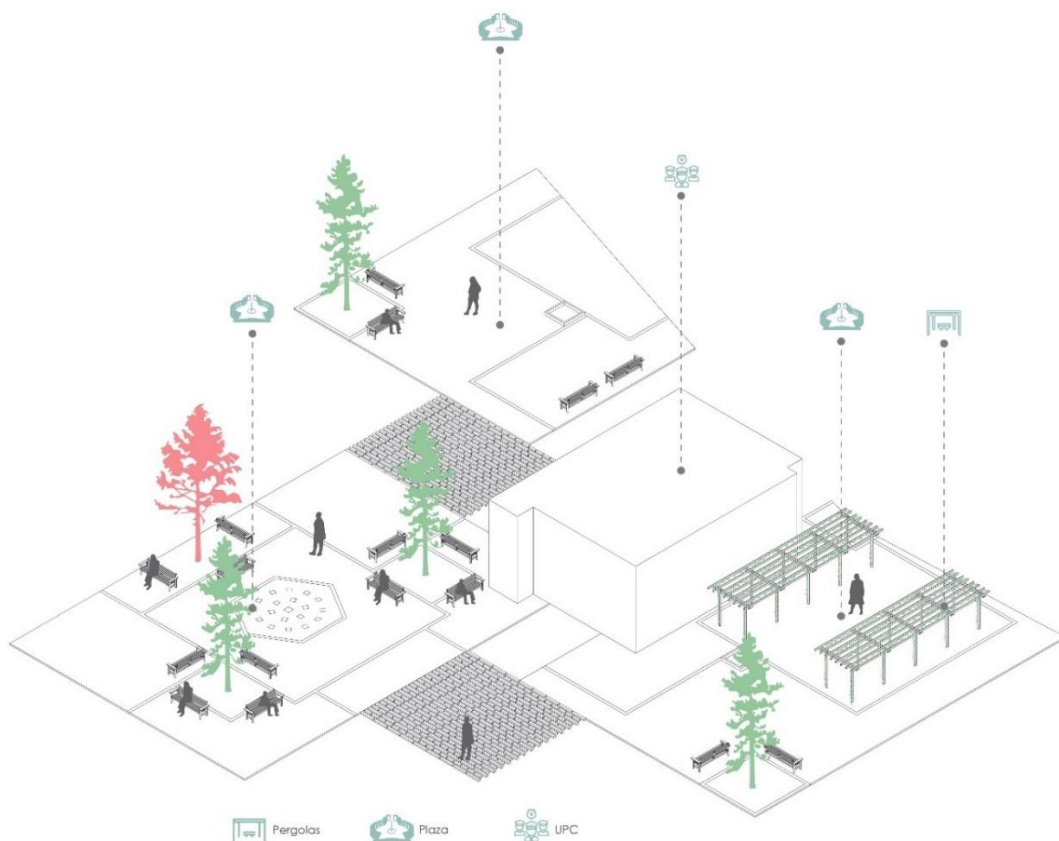


Figura 4.17: Circuito de Plazas

Fuente: (Propia)

Elaboración: Rivera

UPC

Esta unidad existente en el lugar de emplazamiento se mantiene y cumple la función de proporcionar una presencia policial visible y accesible en el entorno público, lo que ayuda a disuadir la delincuencia, prevenir incidentes y responder de manera rápida y efectiva a las emergencias en el lugar.

También fortalece la confianza y la cooperación entre la policía y los residentes, promoviendo así una relación positiva y colaborativa. Fomenta la participación ciudadana en la vigilancia del vecindario y la resolución de problemas locales, lo que a su vez contribuye a crear un espacio público más seguro y cohesionado.

Este espacio promueve la seguridad, fortalece las relaciones comunitarias y proporciona un punto de referencia importante para la aplicación de la ley y la protección ciudadana.

Los espacios propuestos están ubicados estratégicamente permitiendo que los turistas y usuarios generen un recorrido y haga uso cada uno de estos, y a la vez se satisfagan las necesidades de los mismos.

4.3 Abscisas de la propuesta

Las abscisas en el proyecto arquitectónico definen la ubicación precisa de los elementos dentro del proyecto. Ver Anexo 1.

4.4 Planos, Elevaciones y Secciones

Los planos muestran una vista aérea de la disposición espacial de los elementos, como espacios, pasillos y áreas comunes. Las elevaciones ofrecen una representación frontal de la fachada y otros aspectos exteriores del edificio, permitiendo visualizar su apariencia desde diferentes ángulos. Las secciones proporcionan cortes verticales a través del edificio, revelando información sobre la altura, la distribución interna y las características estructurales. Ver Anexo 2.

4.5 Propuesta Desarrollista

4.5.1 Memoria Descriptiva

4.4.1.1 Enfoque Desarrollista

El proyecto de cambio de uso del Terminal Terrestre de Cuenca tiene como premisa fundamental la transformación de este espacio en un centro multifuncional que integre espacios culturales, comercio, recreación y áreas verdes. Inspirado en un enfoque sustentable, este proyecto busca involucrar activamente al entorno natural y a la comunidad, convirtiéndolos en actores clave para el desarrollo atractivo y beneficiando directamente a las familias de la comunidad circundante, ya que la propuesta busca dar solución a los problemas identificados previamente como la delincuencia, la drogadicción y la prostitución, problemas de congestión, y la falta de espacios verdes en la zona.

Enfoque Sustentable: La concepción del proyecto se sustenta en tres pilares fundamentales: Ambiental, Social y Económico. Cada uno de estos aspectos se traduce en directrices específicas que actúan como bases esenciales para la obtención del diseño final.

Ambiental: Adaptación al Contexto: El diseño se orienta hacia una integración armoniosa con el paisaje existente, analizando cuidadosamente el emplazamiento en términos de visuales, accesibilidad y recorridos.

Materialidad Sostenible: Se privilegia el uso de materiales sostenibles que minimicen el impacto ambiental y se integren de manera natural con el entorno.

Forma y Adaptación: La configuración arquitectónica se diseña considerando la forma como un medio para adaptarse al lugar, promoviendo la coexistencia armoniosa con el entorno natural circundante.

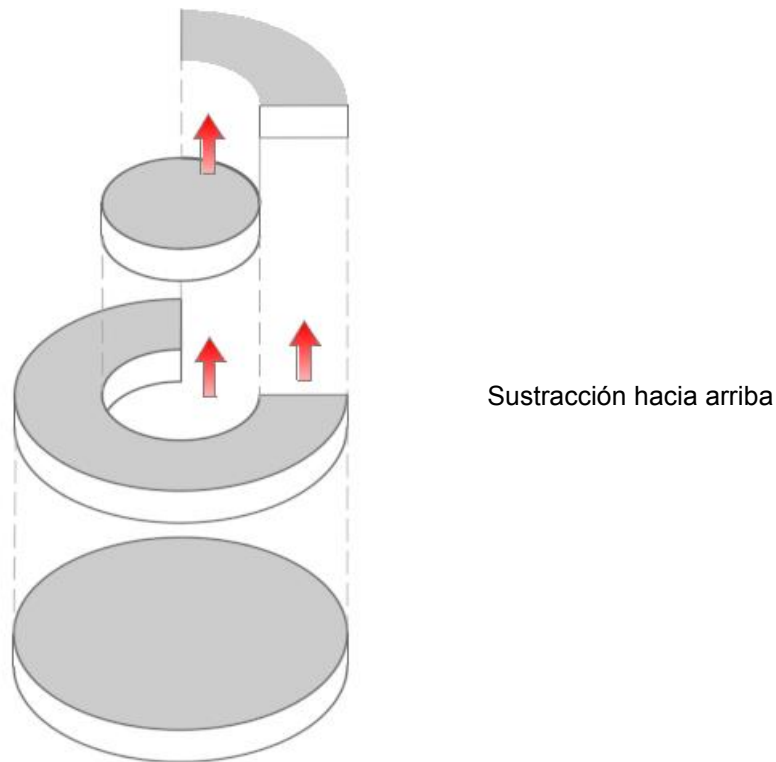


Figura 4.18: Composición Espacial

Fuente: Tinoco

Elaboración: Tinoco

Diseño

El diseño de los espacios recreativos se ha concebido de manera integral, combinando áreas verdes con infraestructuras y equipamientos que promuevan la recreación y el descanso. Entre las características principales del diseño se incluyen:

Zonas Verdes

Se han diseñado áreas arboladas y praderas con especies vegetales adaptadas al clima local, que proporcionen sombra, oxigenación y biodiversidad.

Se han incorporado senderos peatonales y ciclovías que atraviesan el área verde, conectando diferentes puntos de interés y facilitando la movilidad sostenible.

Equipamientos Recreativos

Se han instalado juegos infantiles inclusivos y seguros, diseñados para fomentar el juego libre y el desarrollo motor de los niños.

Se han dispuesto áreas de descanso con mobiliario urbano confortable, como bancos, mesas y pérgolas, que invitan al relax y la contemplación del entorno.

Espacios Deportivos

Se han habilitado espacios para la práctica de deportes como fútbol, baloncesto y voleibol, con superficies adecuadas y equipamiento deportivo disponible para uso público.

Se han diseñado circuitos de ejercicios al aire libre, con estaciones para realizar actividades de calentamiento, estiramiento y fortalecimiento muscular.

La implantación de los dos edificios parte con una forma C de 75m x 65m, en los cuales se distribuyen zonas sociales, comerciales, servicios, húmedas. Este diseño está modulado por los ejes circulares que se disipan desde el centro, los cuales sirven como guía para las medidas que se disponen en cada espacio.

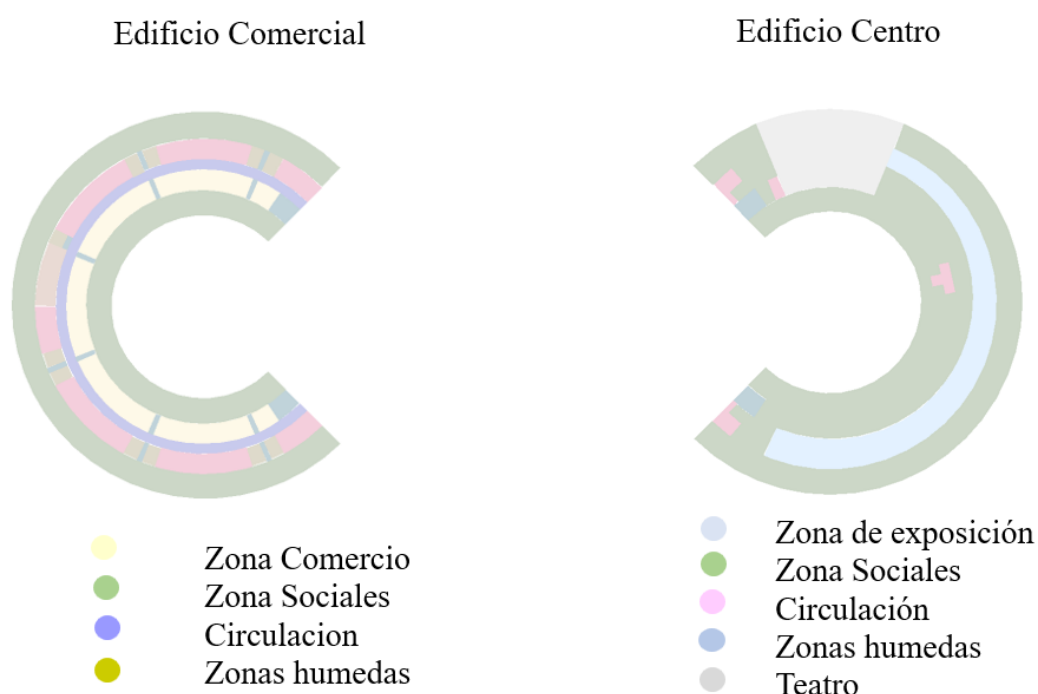


Figura 4.19: Planta tipo C con distribución de espacios

Fuente: Tinoco

Elaboración: Tinoco

En los edificios se lleva un proceso de diseño el cual se procura mantener espacios con muros permeables, los cuales establecen visuales tanto externamente como internamente, los cuales tengan armonía con el entorno natural que existe alrededor de todo el emplazamiento, estableciendo un juego visual entre los distintos espacios.

Social: Participación Comunitaria: La comunidad local es activamente involucrada en el proceso de diseño, asegurando que sus necesidades y aspiraciones se reflejen en el proyecto final.

Espacios Culturales: Se promueve la creación de espacios culturales que fomenten la identidad local y brinden oportunidades para actividades artísticas y educativas.

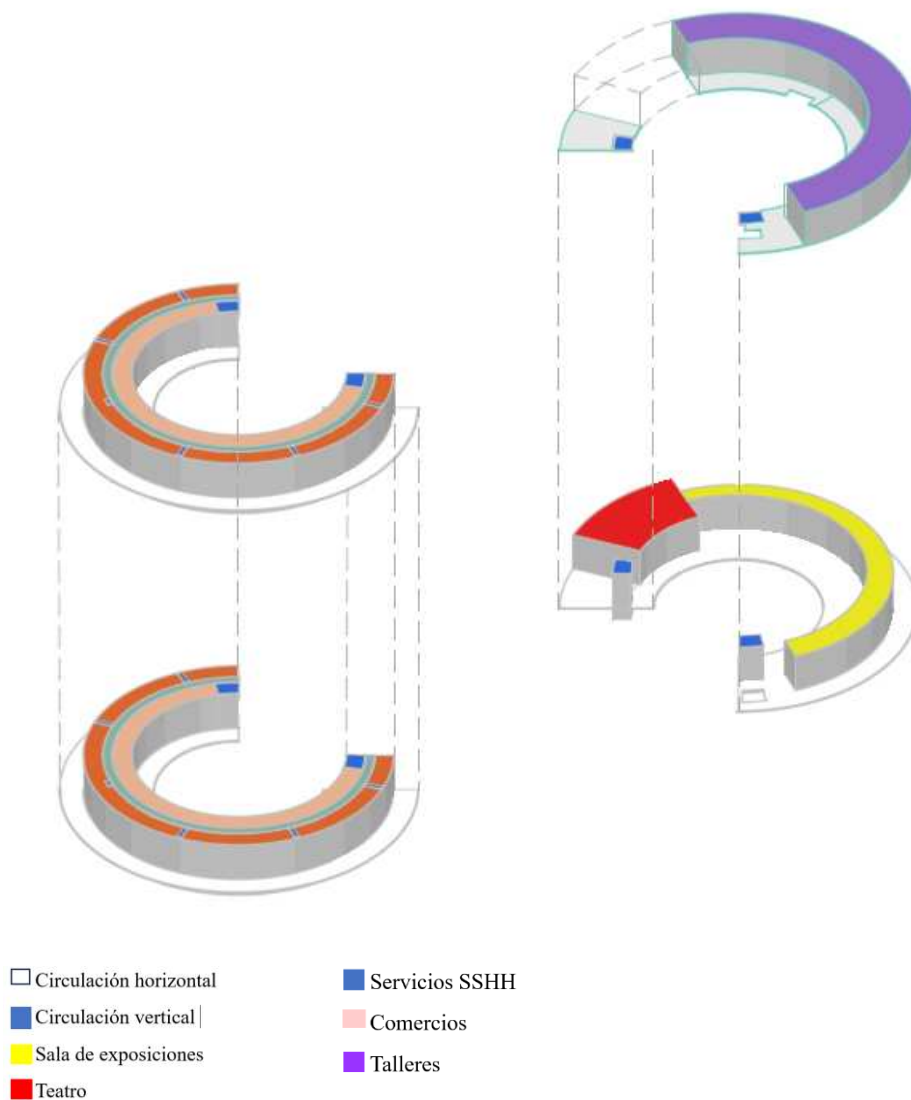


Figura 4.20: Planta tipo C con distribución de espacios configuración espacial

Fuente: Tinoco

Elaboración: Tinoco

La propuesta de reconfiguración del Terminal Terrestre de Cuenca no solo busca transformar un espacio funcional, sino también promover un modelo de desarrollo integral, donde lo ambiental, social y económico convergen en un equilibrio que potencia el bienestar de la comunidad y la preservación del entorno. Este proyecto aspira a ser un referente en la creación de espacios urbanos sostenibles y socialmente responsables.

Beneficio Familiar: El proyecto tiene como objetivo directo beneficiar a las familias, generando espacios recreativos para disfrutar de la serenidad de la naturaleza. Con extensas áreas verdes, caminos sinuosos y una variedad de actividades.

Económico: Desarrollo Turístico: El cambio de uso del terminal busca potenciar el turismo local, atrayendo visitantes mediante la creación de espacios atractivos y funcionales.

Comercio Sostenible: Se fomenta la instalación de comercios que respeten principios de sostenibilidad, contribuyendo al desarrollo económico sin comprometer el entorno.

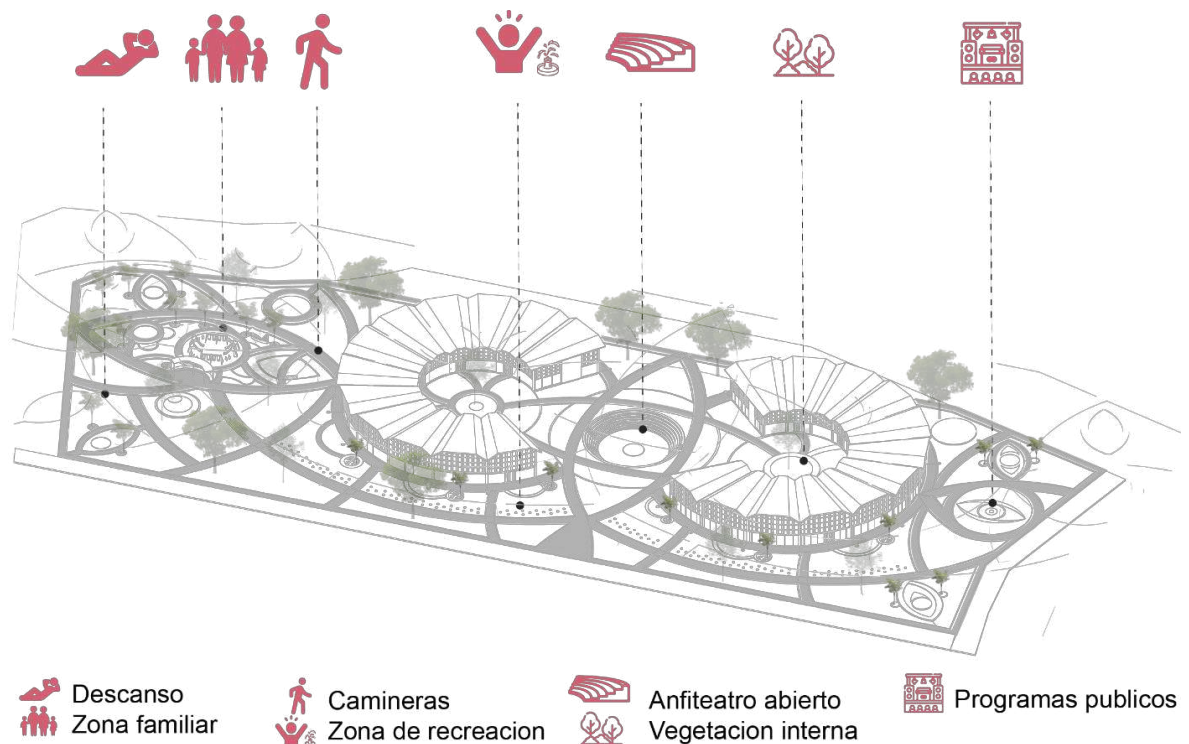


Figura 4.21: Vista aérea de los edificios y su implantación

Fuente: Tinoco

Elaboración: Tinoco

La nueva cubierta, meticulosamente diseñada, se establece como un tributo al pasado mientras proyecta una visión audaz hacia el futuro. Inspirada en el enfoque desarrollista, está cubierta fusiona como una preexistencia con la innovación, creando una síntesis integral, la propuesta parte de una cubierta posea una inclinación a 2 aguas las cuales se encuentran unidas por una cubierta plana, el enfoque del diseño es mantener la esencia de una cubierta anterior, a través del proceso constructivo y la preservación de los materiales como el hormigón.

4.4.1.2 Materialidad

De acuerdo a la ubicación del Terminal en el casco urbano de la ciudad de Cuenca en donde según el análisis del contexto no se aprecia áreas verdes es un punto fundamental para la toma de

decisiones en donde es necesario implementar vegetación autóctona del lugar al igual que la materia prima, lo cual ayuda al diseño que vaya acorde al paisaje del entorno con materiales y texturas adoptadas y estudiadas del entorno.

Es por esto que se establece utilizar materiales como la madera, hormigón, piedras y texturas plásticas para el diseño de los espacios, además se implementan materiales como es la piedra, madera, plastic wood y ladrillo en el diseño ya sea en la parte estructural o de revestimiento.

En el sistema constructivo se implementa materiales de calidad industrial como el hormigón, estructuras metálicas, acero, cerámica, vidrios, aislantes los cuales tienen diferentes objetivos como el vidrio que permita la conexión visual del interior con el exterior lo que permite la integración de la vegetación en los diferentes espacios de los 2 edificios. La implementación del metal en el sistema constructivo refleja una fusión armoniosa entre la resistencia estructural y la flexibilidad del material para la acoplarse a las formas circulares de la edificación y de los espacios exteriores.



Figura 4.22: Materialidad empleada en el edificio

Fuente: Tinoco

Elaboración: Tinoco

4.4.1.3 Sistema Constructivo

En su construcción, se emplea un sistema innovador que combina la versatilidad del metal con la solidez del hormigón, garantizando no solo una estructura robusta, sino también una estética contemporánea y funcional.

El esqueleto metálico del edificio proporciona una base sólida y resistente, permitiendo una distribución eficiente de las cargas estructurales a lo largo de la forma semicircular. Esta estructura metálica también ofrece flexibilidad en el diseño, permitiendo la creación de amplios espacios abiertos y una distribución interior fluida.

Por otro lado, la cubierta de hormigón con inclinación y a dos aguas añade un toque de elegancia y sofisticación al diseño. Su inclinación permite un drenaje eficiente del agua de lluvia, mientras que su forma a dos aguas proporciona un mayor espacio interior y una mejor iluminación natural. Además, el hormigón ofrece durabilidad y resistencia a los elementos, asegurando la longevidad del edificio.

La combinación de metal y hormigón no solo garantiza la integridad estructural del edificio, sino que también crea una estética contemporánea y visualmente impactante. Este sistema constructivo es un testimonio de la dualidad entre lo antiguo y la innovación en la arquitectura moderna, ofreciendo un espacio habitable que fusiona la funcionalidad con el diseño.

El sistema modular se basa en ejes circulares que se distribuyen cada 15 m, los cuales sirven para modular los espacios y están conformados por estructura de hormigón armado, en las paredes del centro cultural se integra lana de vidrio como aislante térmico y acústico para el desarrollo de las actividades.

En las paredes se utiliza bloque enlucido con un espesor de 0.20 para el diseño arquitectónico ya que brinda una flexibilidad para lograr la estética deseada.

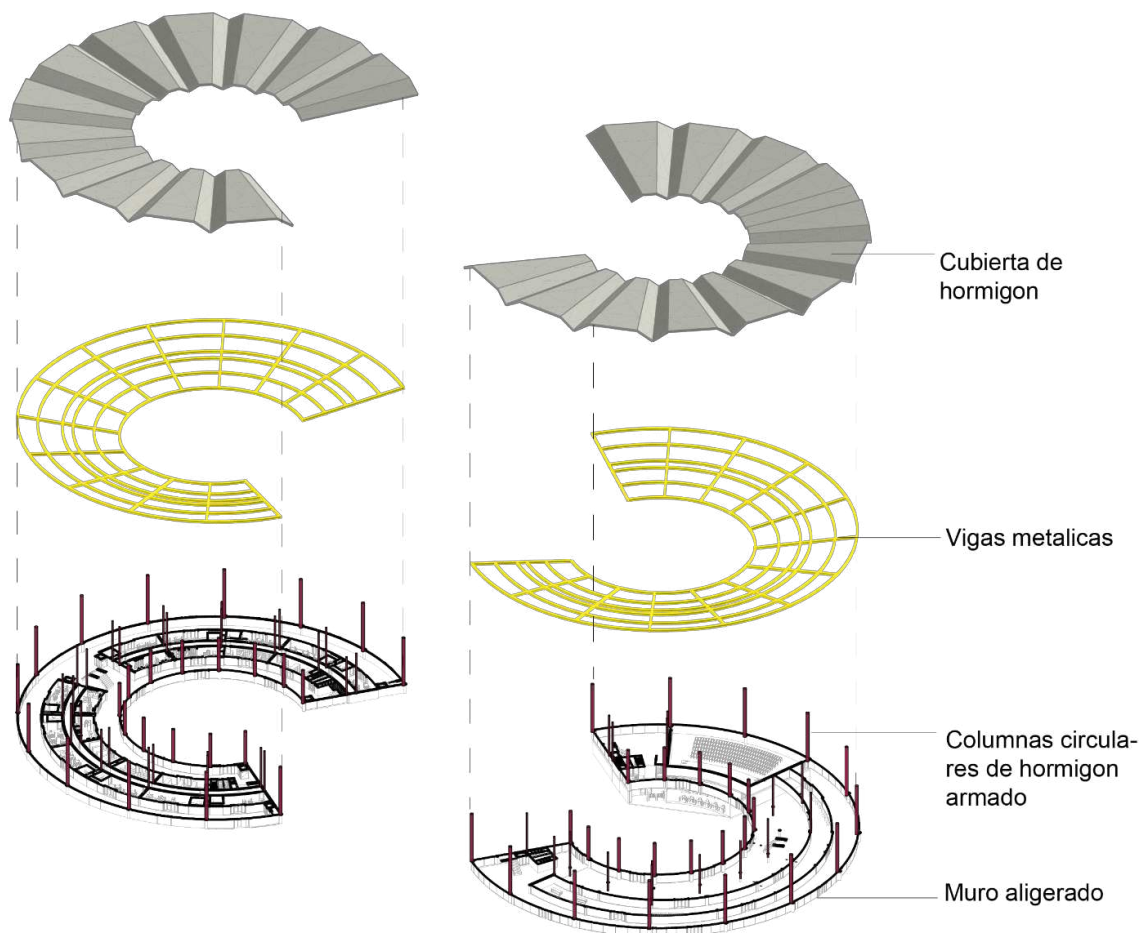


Figura 4.23: Sistema Constructivo

Fuente: Tinoco

4.4.1.4 Espacios

Para el diseño de la propuesta se consideró diferentes espacios los cuales se establecieron por el análisis del sitio en el cual se consideró las conexiones, las problemáticas los cuales fueron considerados para establecer estrategias de diseño que respondan a las necesidades de generar espacios de recreación, descanso, cultural, ya que actualmente el espacio carece de dichas actividades las cuales fueron tomadas como inspiración del referente Terminal Prostneset del Grupo espacial en Noruega en donde se evidencia como los arquitectos basan su propuesta en soluciones que tienen un enfoque que implica un compromiso con la comprensión profunda de las dinámicas sociales, culturales y ambientales que influyen en la configuración del entorno construido.

El proyecto de implementación de espacios recreativos con áreas verdes, es diseñado con el objetivo de promover el bienestar físico, emocional y social de la comunidad. Este proyecto surge como respuesta a la necesidad de crear entornos urbanos más saludables y sostenibles, donde los ciudadanos puedan disfrutar de espacios naturales y actividades recreativas al aire libre.

4.4.1.5 Emplazamiento

La disposición de los espacios se basa en el sector que está rodeado de

Las calles Gil Ramírez Davalos y Av. España, y la calle Sebastián de Benalcázar las cuales son vías con problemas de congestión vehicular ya que son vías importantes de la ciudad ya que conectan puntos importantes, estas conexiones fueron esenciales para establecer los puntos de conexión que se implementara en la propuesta creando recorridos entorno a los alrededores y los puntos de interés que se presenta en el sector.

Para establecer las diferentes conexiones se diseñó dos edificaciones ubicadas de manera estratégica que permiten diferentes circulaciones entre los edificios y los espacios que los rodean ya sean las áreas recreativas y los espacios culturales y de igual forma se puede evidenciar como las circulaciones se integran en todo el proyecto.

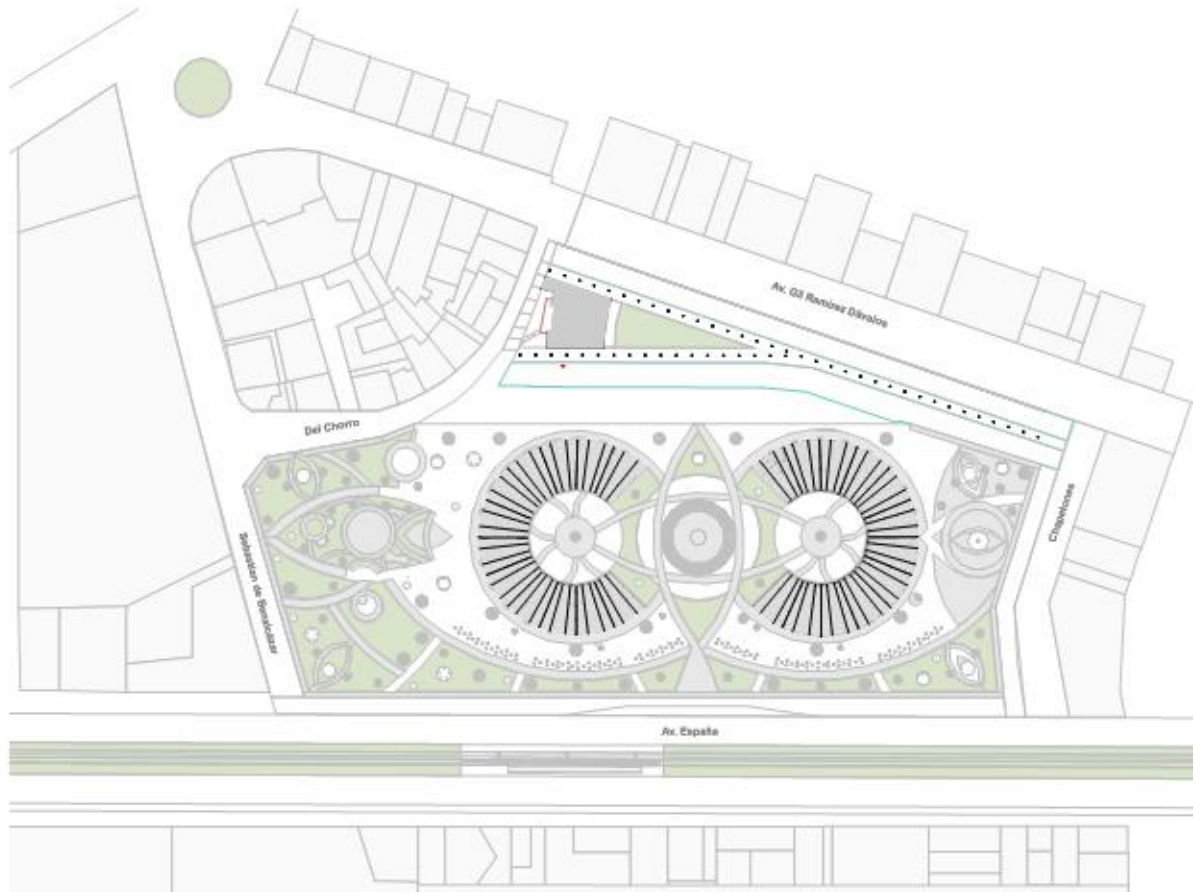


Figura 4.24: Emplazamiento con contexto

Fuente: Tinoco

Elaboración: Tinoco

4.4.1.6 Centro Comercial

Este proyecto arquitectónico visionario integra perfectamente áreas verdes con espacios recreativos, creando un entorno vibrante y acogedor para la comunidad.

Las líneas curvas y elegantes del edificio semicircular invitan a los visitantes a explorar sus múltiples niveles y tiendas, mientras que sus amplios ventanales permiten la entrada de luz natural, creando un ambiente luminoso y atractivo. Sin embargo, lo que distingue a este centro comercial es su compromiso con la sostenibilidad y la conexión con la naturaleza.

Junto al edificio existen extensas áreas verdes que ofrecen tranquilidad en medio del bullicio urbano. Senderos peatonales entre árboles y zonas de descanso, proporcionando espacios para relajarse, socializar y disfrutar de la naturaleza. Además, áreas recreativas como zonas infantiles, zonas de ejercicios y espacios para eventos al aire libre ofreciendo oportunidades para la diversión y el entretenimiento para todas las edades.

4.4.1.7 Centro Cultural

Un centro cultural semicircular que no solo es un faro de arte y conocimiento, sino también un vínculo entre la comunidad y la naturaleza que lo rodea. Este edificio no solo alberga galerías de arte, teatros y aulas de talleres, sino que también está diseñado para fusionarse armoniosamente con áreas verdes y una amplia plaza pública central.

Las curvas elegantes y la arquitectura moderna del centro cultural invitan a los visitantes a explorar su interior, donde se encuentran exposiciones, espectáculos y eventos culturales de toda índole los cuales pueden ser versátiles y puedan utilizarse en diferentes eventos. Sin embargo, lo que lo distingue es su conexión con el entorno exterior.

4.4.1.8 Plaza

La plaza pública adyacente al centro cultural es un espacio dinámico y versátil que se adapta a las diversas necesidades y deseos de la ciudad. Su diseño flexible y su ubicación estratégica hacen de este lugar un punto de encuentro vibrante y lleno de vida para la comunidad.

Durante el día, la plaza se convierte en un lugar ideal para actividades al aire libre. Se puede utilizar como espacio para eventos culturales, como conciertos al aire libre, presentaciones teatrales, su amplitud y disposición permiten la instalación de escenarios temporales y asientos para el público, creando una atmósfera de celebración y entretenimiento. La plaza pública junto al centro cultural es mucho más que un simple espacio abierto. Es un lugar de encuentro, de expresión cultural, de relajación y de convivencia. Su flexibilidad y adaptabilidad lo convierten en un activo invaluable para la ciudad, enriqueciendo la vida de sus habitantes y fortaleciendo el tejido social de la comunidad.

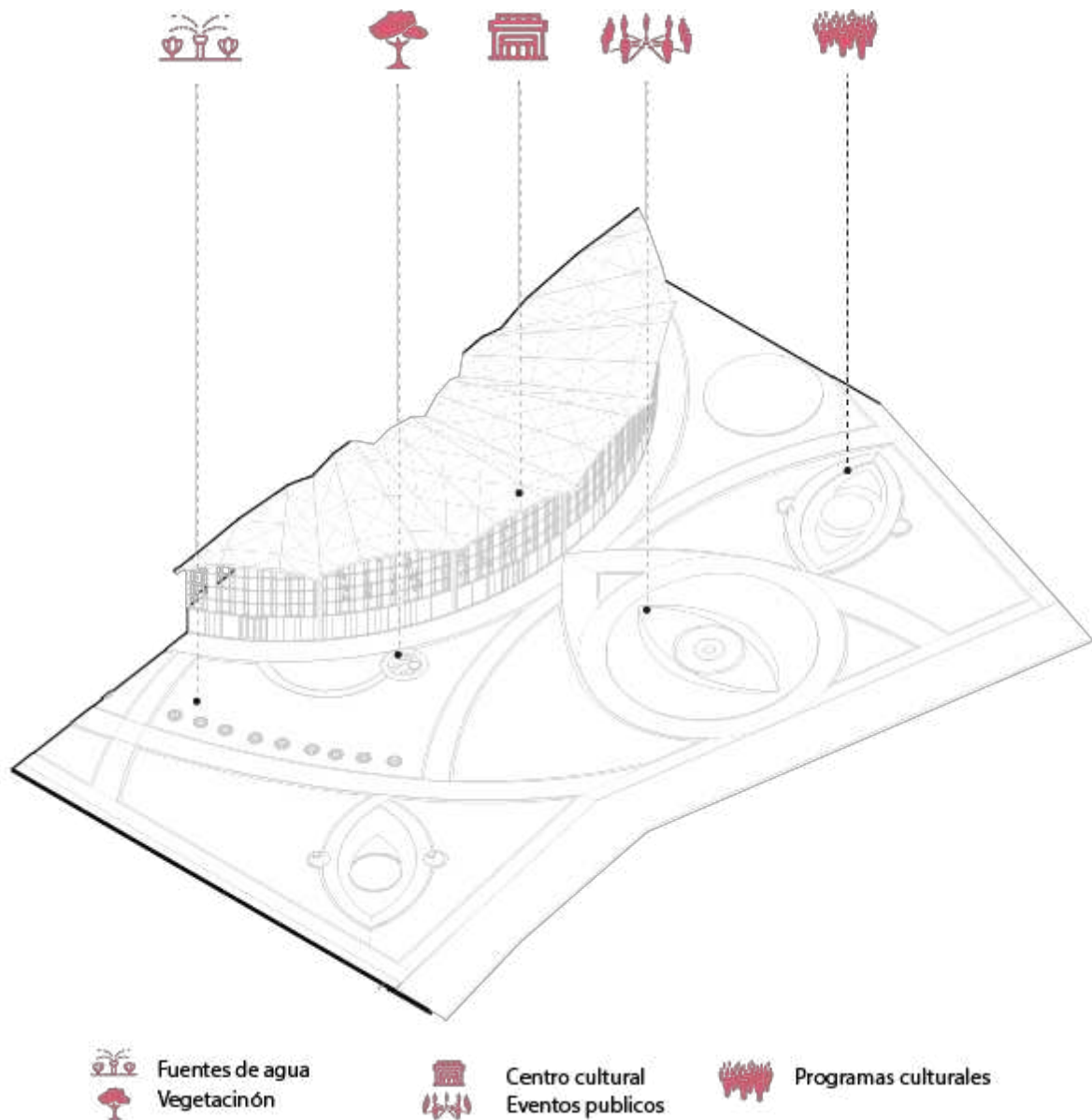


Figura 4.25: Axonometría de la plaza con sus diferentes espacios

Fuente: Tinoco

Elaboración: Tinoco

4.4.1.9 Áreas Verdes

Las áreas verdes, estratégicamente distribuidas alrededor del centro comercial y el centro cultural, ofrecen un espacio de encuentro y recreación para los residentes y visitantes de la ciudad. Estos espacios no solo son lugares para relajarse y disfrutar de la naturaleza, sino también oportunidades para actividades al aire libre, como picnics, juegos o simplemente paseos tranquilos.

Las áreas verdes también contribuyen a mejorar la calidad del aire y a mitigar el efecto de calor urbano, proporcionando un ambiente más saludable y agradable para todos. Su presencia

ayuda a equilibrar el paisaje urbano, creando un contraste visual entre la arquitectura urbana y la vegetación natural.

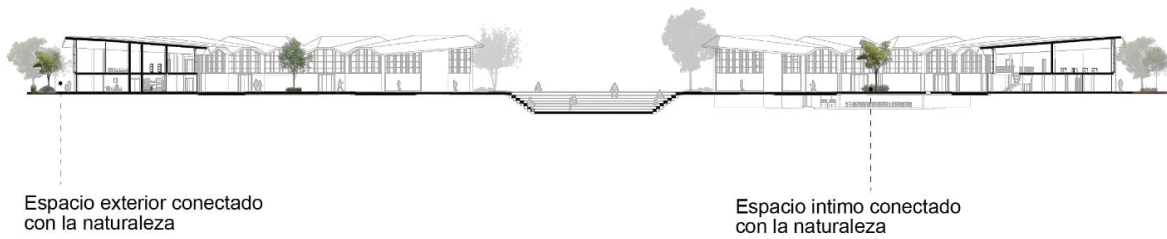


















Figura 4.26: Vinculación de Espacios con la Naturaleza

Fuente: Tinoco

Elaboración: Tinoco

VEGETACION			
ARBOLES NATIVOS PARA FLORA LOCAL			
FOTOGRAFIA	NOMBRE	FOTOGRAFIA	NOMBRE
	Lechero rojo: Euphorbia cotinifolia Vegetación: Media		Cañaro: Erythrina edulis Triana Vegetación: Alta
	Nogal: Juglans neotropica Vegetación: Alta		Capulí: Prunus serotina Vegetación: Alta
	Pumamaqui: Oreopanax avicenniifolius Vegetación: Alta		Arupo: Chionanthus pubescens Vegetación: Media

	<p>Cholan: Delostoma integrifolium</p> <p>Vegetación: Media</p>		<p>Cedro: Cedrela montana</p> <p>Vegetación: Media</p>
	<p>Guabsay: Podocarpus sprucei</p> <p>Vegetación: Alta</p>		<p>Huahual: Myrcianthes hallii</p> <p>Vegetación: Media</p>
<p>FRANJA VEGETAL/ ARBUSTOS/ PLANTAS PARA FLORA LOCAL</p>			
	<p>Eugenia: Syzygium paniculatum</p> <p>Vegetación: Baja</p>		<p>Plumero verde: Pennisetum setaceum</p> <p>Vegetación: Baja</p>
	<p>Mermelada: Streptosolen jamesonii</p> <p>Vegetación: Baja</p>		<p>Plumero café: Pennisetum spp</p> <p>Vegetación: Baja</p>
 <p style="font-size: small;">shutterstock.com - 2308583089</p>	<p>Mirto: Ligustrum vulgare</p> <p>Vegetación: Baja</p>		<p>Ciprecilla: Santolina chamaecyparissus</p> <p>Vegetación: Baja</p>

	<p>Lavanda: Lavandula dentada</p> <p>Vegetación: Baja</p>		<p>Helecho: Dryopteris affinis</p> <p>Vegetación: Baja</p>
	<p>Escancel rojo: Aerva sanguinolenta</p> <p>Vegetación: Baja</p>		<p>Salvia: Salvia leucantha</p> <p>Vegetación: Baja</p>
	<p>Quinde: Salvia hirta</p> <p>Vegetación: Baja</p>		<p>Sauco: Sambucus Mexicana</p> <p>Vegetación: Baja</p>
	<p>Escancel verde: Aerva sp.</p> <p>Vegetación: Baja</p>		<p>Labios de fuego: Salvia microphylla</p> <p>Vegetación: Baja</p>

4.4.1.10 Áreas Recreativas

La implementación de áreas recreativas en el marco de la Regeneración Urbana es tomada desde la visión propuesta por Jane Jacobs representa una estrategia integral para construir unos espacios más habitables, inclusivos y dinámicos. Al priorizar el bienestar y la participación ciudadana, estas áreas no solo mejoran la calidad de vida de los habitantes urbanos, sino que también contribuyen a la construcción de comunidades más resilientes y sostenibles a largo plazo.

4.4.1.11 Áreas de Juegos Infantiles

La integración de áreas de juegos infantiles en espacios de recreación con áreas verdes ofrece una oportunidad única para promover el desarrollo físico, emocional y social de los niños, mientras se fomenta una conexión más profunda con la naturaleza. Estos espacios diseñados de manera creativa no solo proporcionan un entorno seguro y estimulante para que los niños exploren y jueguen, sino que también promueven hábitos saludables y la apreciación del medio ambiente desde una edad temprana.

Al combinar elementos de juego tradicionales, como columpios y toboganes, con características naturales como árboles, arbustos y terrenos ondulados, se crea un entorno enriquecedor que invita a la imaginación y la aventura. Además, la presencia de áreas verdes ofrece beneficios adicionales, como la mejora de la calidad del aire, la reducción del estrés y la promoción del contacto con la naturaleza, aspectos fundamentales para el bienestar infantil.

La inclusión de áreas de juegos infantiles en espacios verdes también fomenta la interacción entre padres e hijos, así como la creación de comunidades más cohesionadas. Estos lugares se convierten en puntos de encuentro para familias y vecinos, promoviendo el intercambio social y el apoyo mutuo.

4.4.1.12 Áreas Deportivas

Al combinar áreas deportivas con vegetación natural, se crea un ambiente equilibrado que invita tanto al ejercicio físico como a la relajación y el descanso. Los usuarios tienen la oportunidad de disfrutar de la actividad deportiva en un entorno tranquilo y sereno, lo que contribuye a reducir el estrés y mejorar el bienestar general.

La presencia de áreas verdes en entornos deportivos no solo embellece el paisaje, sino que también ofrece beneficios ambientales significativos, como la purificación del aire, la regulación de la temperatura y la promoción de la biodiversidad. Estos espacios se convierten en santuarios urbanos donde las personas pueden conectarse con la naturaleza mientras se mantienen activas y saludables.



Figura 4.27: Axonometría del parque con sus diferentes espacios

Fuente: Tinoco

Elaboración: Tinoco

4.4.1.13 Áreas de Restaurantes

La implementación de estas áreas añade un elemento esencial para fomentar la convivencia y el disfrute completo del espacio. estas áreas ofrecen un lugar acogedor donde los visitantes pueden reunirse, descansar y disfrutar de una variedad de opciones gastronómicas.

Al integrarse con las áreas verdes y recreativas, se crea un ambiente armonioso que invita a las personas a disfrutar de una experiencia completa: desde hacer ejercicio en las instalaciones deportivas hasta relajarse y socializar mientras disfrutan de una comida al aire libre.

Las áreas de comida también pueden convertirse en puntos de atracción que aumentan la vitalidad y el dinamismo del entorno. La oferta de alimentos y bebidas de calidad puede atraer a una variedad de visitantes, desde familias que buscan un lugar para una salida de fin de semana hasta

trabajadores que desean disfrutar de un almuerzo al aire libre durante su tiempo libre.

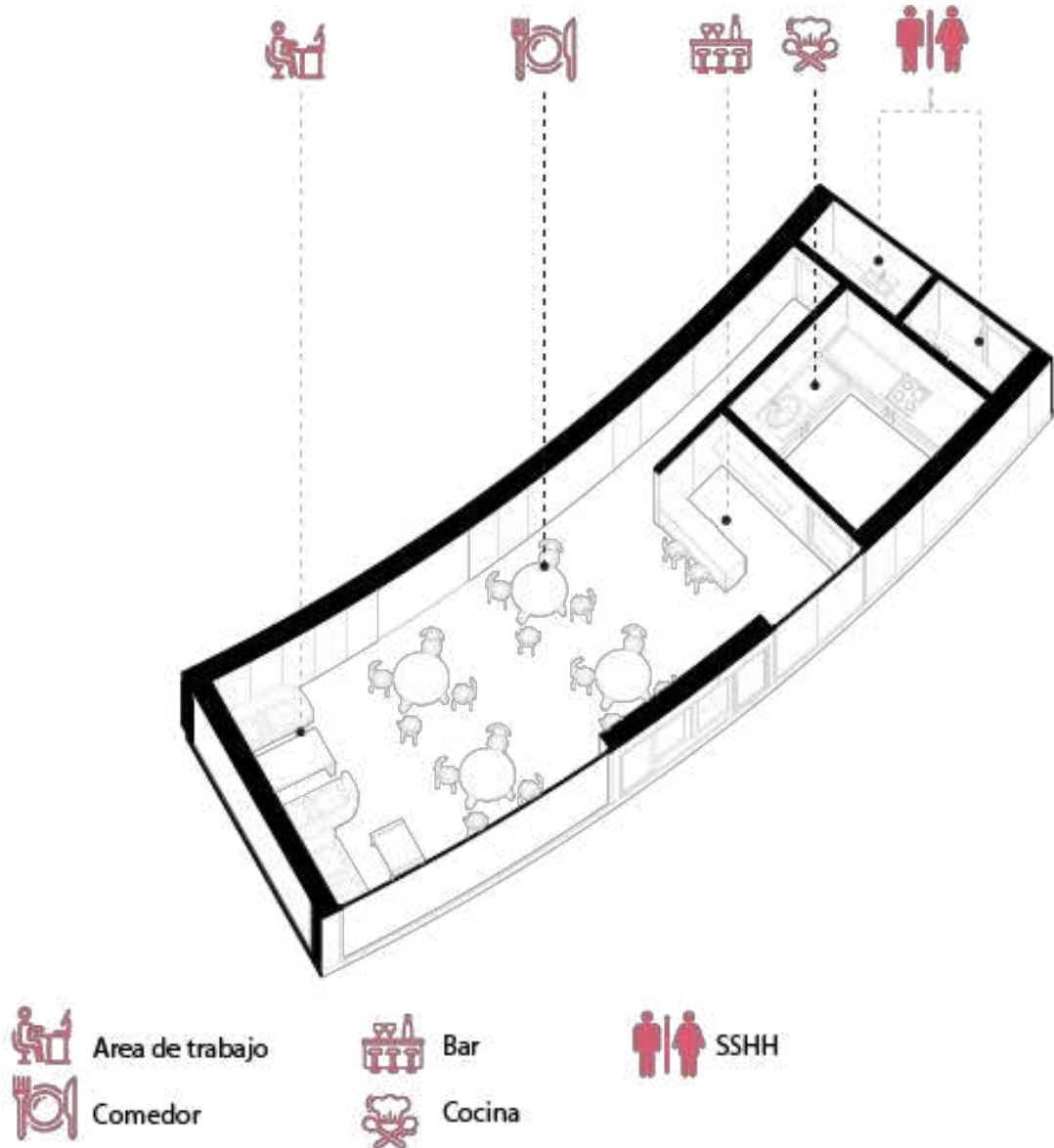


Figura 4.28: Axonometría restaurante

Fuente: Tinoco

Elaboración: Tinoco

4.4.1.14 Áreas de Comercios

Estratégicamente ubicadas dentro del diseño, estas zonas comerciales ofrecen una variedad de servicios y productos para satisfacer las necesidades de los residentes y visitantes del área.

Desde cafeterías y restaurantes hasta tiendas minoristas y servicios profesionales, las áreas comerciales brindan conveniencia y diversidad a quienes disfrutan del espacio. Después de una sesión de ejercicio en las instalaciones deportivas o un momento de relajación en las áreas verdes,

los usuarios pueden aprovechar las opciones comerciales para satisfacer sus necesidades diarias o simplemente disfrutar de una experiencia gastronómica única.

Mejora la funcionalidad del entorno, sino que también añade un toque de vitalidad y dinamismo, creando un ambiente completo y atractivo para quienes lo disfrutan.

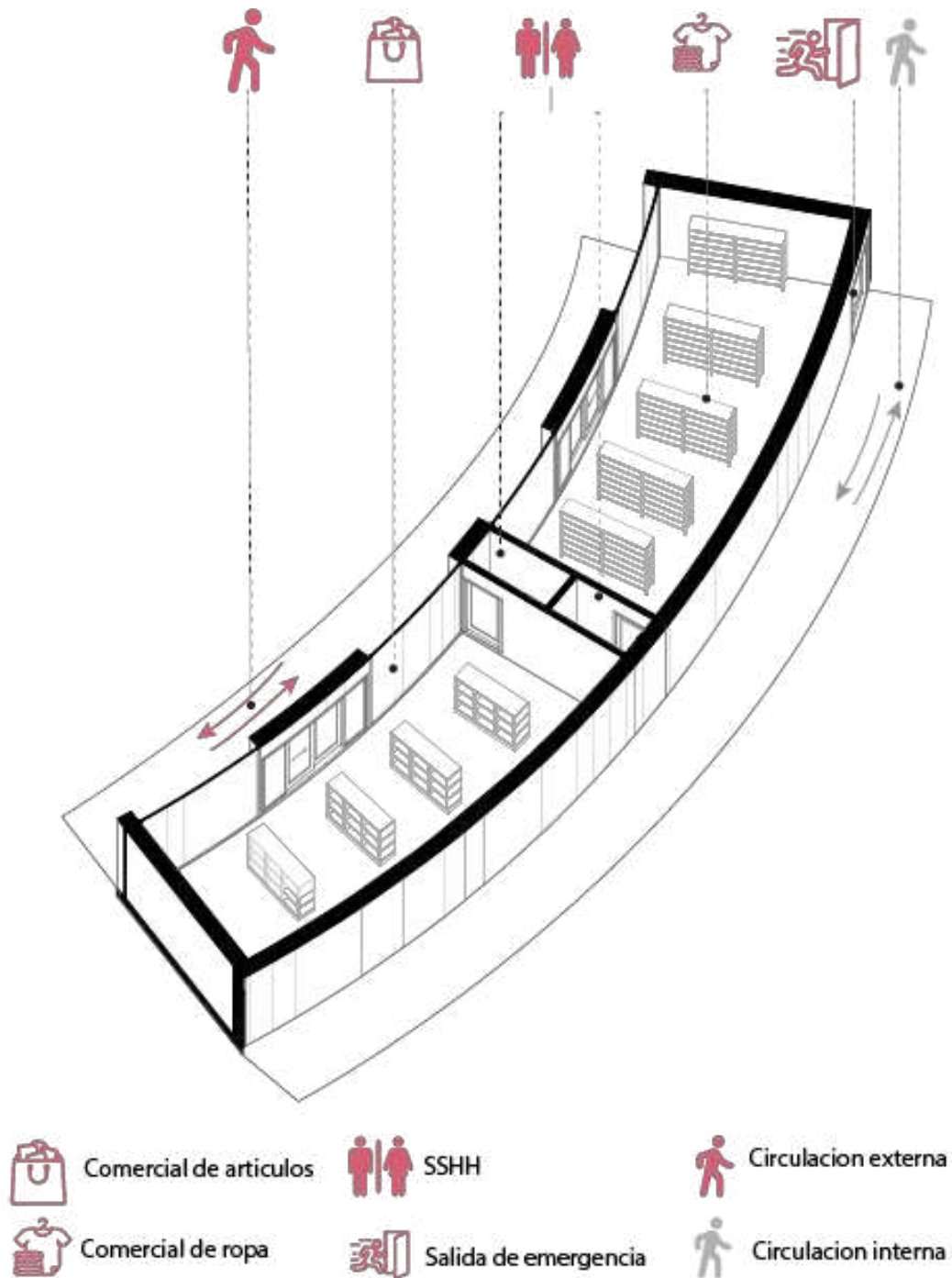


Figura 4.29: Axonometría comercios

Fuente: Tinoco

Elaboración: Tinoco

4.4.1.15 Áreas de Teatro

La integración de un teatro en un proyecto de edificio cultural que incluye áreas verdes y una plaza pública ofrece una oportunidad única para enriquecer la vida cultural y comunitaria del área circundante. Situado en el corazón del diseño arquitectónico, el teatro se convierte en un punto focal para la expresión artística y el entretenimiento.

Con su diseño semicircular con desnivel, se fusiona armoniosamente con el entorno, creando una atmósfera acogedora y envolvente para los espectadores. Las áreas verdes circundantes proporcionan un telón de fondo natural y tranquilo, mientras que la plaza pública cercana sirve como un espacio de reunión antes y después de los eventos teatrales, fomentando la interacción social y el intercambio cultural, dentro del teatro, se pueden celebrar una variedad de eventos, desde obras de teatro y conciertos hasta proyecciones de cine y conferencias. La programación diversa y accesible garantiza que haya algo para todos los gustos y edades, contribuyendo así a la diversidad cultural y al acceso equitativo a las artes.

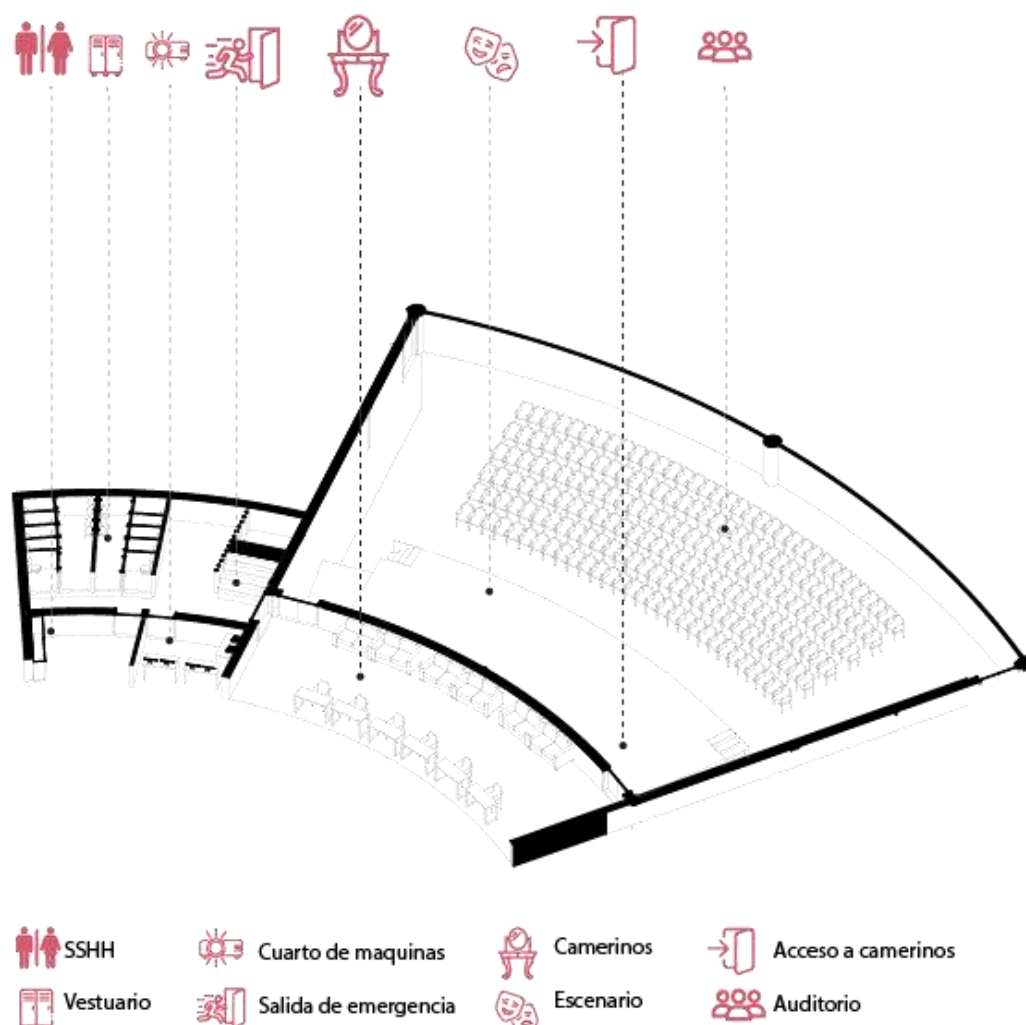


Figura 4.30: Axonometría del Teatro

Fuente: Tinoco

Elaboración: Tinoco

4.4.1.16 Áreas de Talleres

La integración de talleres en el proyecto ofrece una oportunidad excepcional para fomentar la creatividad, el aprendizaje y la participación comunitaria, se ubicó estratégicamente dentro del diseño arquitectónico en la planta alta, estos talleres proporcionan espacios dedicados para una variedad de actividades artísticas y artesanales, con visuales directas a las áreas verdes y la plaza central.

Desde talleres de pintura y escultura hasta clases de danza y música, los espacios se adaptan para satisfacer las necesidades e intereses de diversos grupos de edad y habilidades. Los participantes pueden sumergirse en un ambiente inspirador, rodeados de naturaleza en las áreas verdes circundantes, lo que fomenta la concentración, la experimentación y la exploración creativa.

4.4.1.17 Camineras

La implementación de camineras que conectan todo el proyecto ofrece una experiencia urbana integrada y accesible para residentes y visitantes por igual, estas rutas peatonales, cuidadosamente diseñadas y armonizadas con el entorno, sirven como arterias que unen los distintos elementos del proyecto, facilitando la movilidad y promoviendo la interacción entre las diversas áreas.

Las camineras no solo proporcionan un medio de transporte sostenible y respetuoso con el medio ambiente, sino que también invitan a las personas a explorar y disfrutar del entorno circundante. A lo largo de estos senderos, los usuarios pueden sumergirse en la belleza de las áreas verdes, detenerse en los puntos de interés cultural y comercial, y participar en actividades recreativas y sociales en el camino.

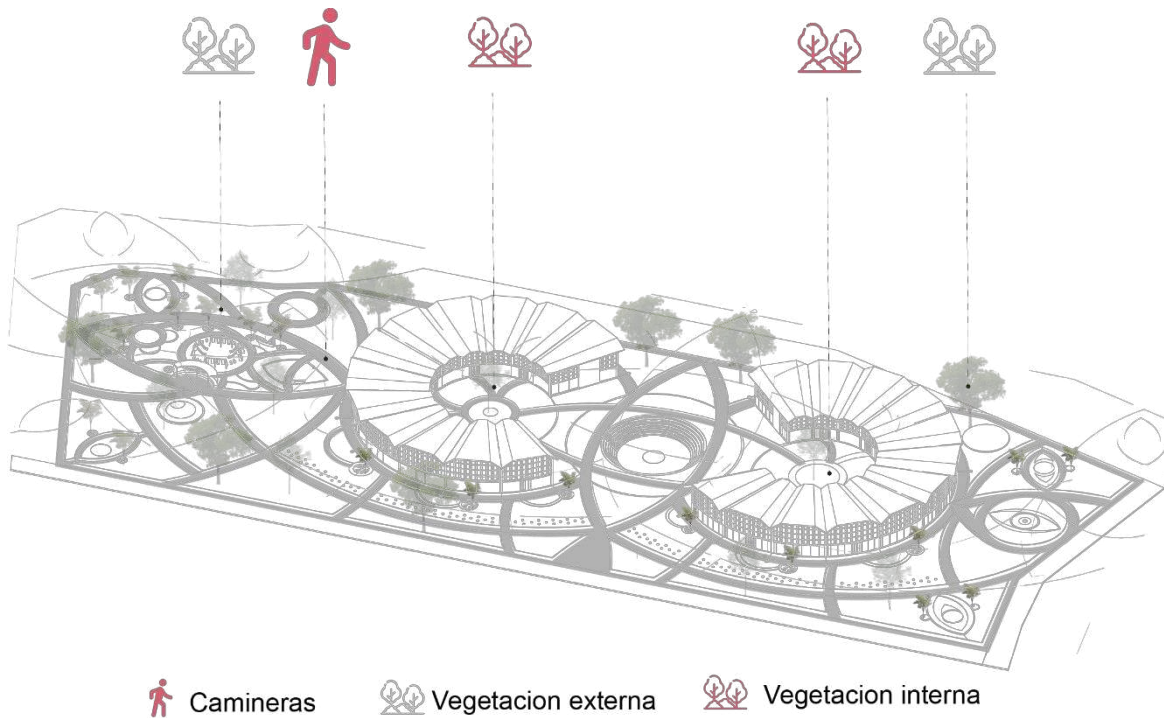


Figura 4.31: Axonometría de las camineras

Fuente: Tinoco

Elaboración: Tinoco

4.4.1.18 Parqueadero

La implementación de parqueaderos en un espacio con conflicto vehicular es una medida esencial para abordar los desafíos de congestión y falta de estacionamiento que pueden afectar negativamente la movilidad y la calidad de vida de los residentes y usuarios del área. Ante el escenario de congestión vehicular, se adopta estrategias efectivas para gestionar el flujo de vehículos y proporcionar opciones de estacionamiento adecuadas que contribuyan a aliviar la presión en la vía pública y mejorar la experiencia de los conductores, ubicando el acceso por la calle del Chorro.

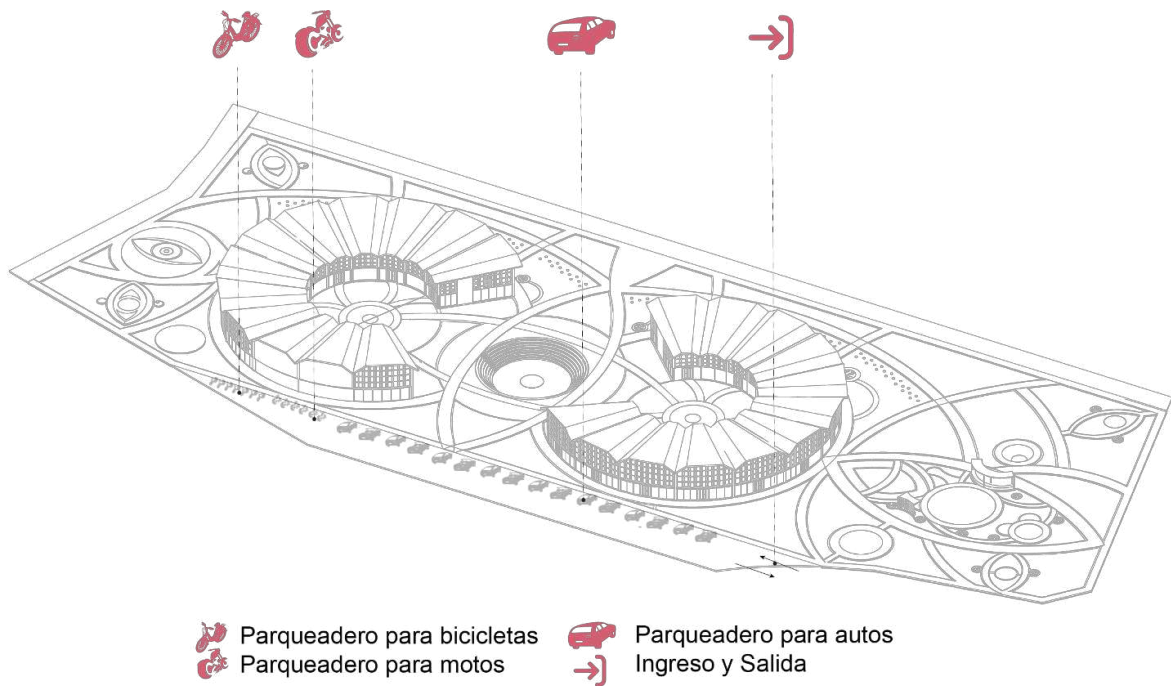


Figura 4.32: Axonometría del Parqueadero

Fuente: Tinoco

Elaboración: Tinoco

4.6 Abscisas de la propuesta

Las abscisas en el proyecto arquitectónico definen la ubicación precisa de los elementos dentro del proyecto. Ver Anexo 3.

4.7 Planos, Elevaciones y Secciones

Los planos muestran una vista aérea de la disposición espacial de los elementos, como espacios, pasillos y áreas comunes. Las elevaciones ofrecen una representación frontal de la fachada y otros aspectos exteriores del edificio, permitiendo visualizar su apariencia desde diferentes ángulos. Las secciones proporcionan cortes verticales a través del edificio, revelando información sobre la altura, la distribución interna y las características estructurales. Ver Anexo 4.

CAPÍTULO V

5. CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES

5.1 Conclusiones

La investigación tiene como propósito la elaboración de dos anteproyectos para intervenir y cambiar el uso de suelo en el terminal terrestre de la ciudad de Cuenca, con el fin de revitalizarlo y maximizar su potencial. Este documento aborda aspectos fundamentales que pueden aplicarse en procesos de investigación destinados a intervenir y cambiar el uso de este espacio público.

La investigación ofrece una recopilación bibliográfica que detalla las características principales y consideraciones relevantes sobre el espacio público, el cambio de uso de suelo y la regeneración urbana, contextualizando la situación local. Este documento sirve como referencia valiosa para casos similares y proporciona un marco teórico sólido para el análisis respaldado por fuentes confiables.

Además, se lleva a cabo un análisis de referentes que identifica estrategias utilizadas en proyectos similares en otras ciudades, las cuales son analizadas e implementadas en las propuestas con el objetivo de revitalizar el área y promover su uso.

El análisis de contexto permite identificar los problemas específicos del sitio, lo que a su vez facilita la implementación de estrategias para intervenir y cambiar el uso del suelo. La investigación fomenta el uso activo de los conocimientos adquiridos y la interacción con la comunidad local para comprender completamente la situación.

Como resultado, se han desarrollado dos propuestas de intervención a nivel de anteproyecto urbano-arquitectónico que contribuirán significativamente a la recuperación de la identidad paisajística y cultural del sector estudiado en la ciudad de Cuenca. Estas propuestas ofrecen alternativas conservacionistas y desarrollistas para el cambio de uso del suelo del terminal terrestre, con el objetivo de mejorar la calidad de vida de la comunidad y recuperar el entorno físico y social del sector.

La investigación presenta un proceso detallado en varios capítulos que culmina en los anteproyectos, los cuales incluyen planos arquitectónicos, memorias descriptivas, diagramas y visualizaciones en tres dimensiones, entre otros elementos, para facilitar una comprensión clara y rápida de las opciones de intervención disponibles.

5.2 Recomendaciones

Se sugiere a las autoridades de planificación y control urbano del Gobierno descentralizado de Cuenca que fomenten el cumplimiento de las ordenanzas municipales vigentes y, en caso necesario, consideren la creación de nuevas ordenanzas o la implementación de políticas que incentiven a la ciudadanía y autoridades a llevar a cabo acciones para el mantenimiento, adaptación e implementación de medidas destinadas a la recuperación de los espacios. En este sentido, las propuestas presentadas en el estudio pueden resultar de gran utilidad para dicho propósito.

Se sugiere a los profesionales del campo de la arquitectura que promuevan activamente la regeneración urbana con el fin de aumentar tanto el valor tangible como intangible, y fomentar un sentido de apropiación por parte de la ciudadanía en general. Se hace especial hincapié en la necesidad de dirigir estas iniciativas hacia las autoridades encargadas del terminal terrestre que forma parte del estudio en cuestión.

Se insista a los profesionales a tomar en cuenta la revalorización del terminal terrestre actual como medida para aliviar la congestión y mejorar la eficiencia operativa, considerando las demandas actuales de la ciudad de Cuenca

Es esencial incorporar un estudio detallado para evaluar la reubicación del terminal a largo plazo, considerando factores como la expansión urbana, las proyecciones de crecimiento de la ciudad y la integración con otros sistemas de transporte, como el Tranvía.

Se recomienda a los profesionales a tomar en cuenta detalladamente la propuesta del Plan de Uso y Gestión del Suelo (PUGS) que busca una planificación integral que contemple tanto la repotenciación a corto plazo como la evaluación para la posible reubicación a largo plazo, asegurando una gestión sostenible y eficiente del transporte en la ciudad de Cuenca.

REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- Arendt, H. (1958). La condición humana.
- Cervero, R. (1996). Land Use and Travel: Why the 20th Century Was So Different.
- Cuenca, G. A. (2022). Plan de Desarrollo y Ordenamiento Territorial del Cantón Cuenca. *Gobierno Autónomo Descentralizado Municipal del Cantón Cuenca*, págs. 192-193.
- Davis, M. (1990). City of Quartz: Excavating the Future in Los Angeles" (1990).
- Florida, R. (2002). The Rise of the Creative Class.
- García Almirall, P., & Molina, J. A. (2014). Gestión de Suelos Contaminados.
- Gehl, J. (2010). Cities for People.
- Gutiérrez, M. (2003). Análisis de accesibilidad de terminales de transporte integradas.
- Harvey, D. (2008). The Right to the City.
- Jacobs, J. (1961). Muerte y vida de las grandes ciudades.
- Jacobs, J. (1961). The Death and Life of Great American Cities.
- Jacobs, J. (1961). The Death and Life of Great American Cities.
- Klein, G. (1994). Encyclopedia of Public Administration and Public .
- Knox, P., & McCarthy, L. (2005). Urbanization: An Introduction to Urban Geography.
- Ortuzar, J. d. (1994). Modeling Transport.
- Perry, C. (1929). The Neighborhood Unit. *Meenakshi*.
- Randolph, J., & Masters, G. M. (2016). Energy for Sustainability: Technology, Planning, Policy.
- Rodríguez, D. (2004). Land Use and Travel Patterns in Latin America.
- Rossi, A. (1966). La arquitectura de la ciudad.
- Sennett, R. (1977). El declive del hombre público.
- Vuchic, V. R. (2010). Urban Transit: Operations, Planning, and Economics.

ANEXOS

Anexo 1: Abscisas de la propuesta conservacionista

Anexo 2: Planos, elevaciones y secciones del proyecto conservacionista

Anexo 3: Abscisas de la propuesta desarrollista

Anexo 4: Planos, elevaciones y secciones del proyecto desarrollista

ABSCISADO A - A



Árbol de



Piedra natural



Árbol de Álamo



Piedra



Hormigón



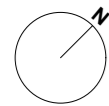
Adoquín



Hormigón



Adoquín ecológico



UBICACIÓN EN EL PLANO



ESPACIOS



Anfiteatro al aire libre



Zona Cultural al aire libre



Plazas

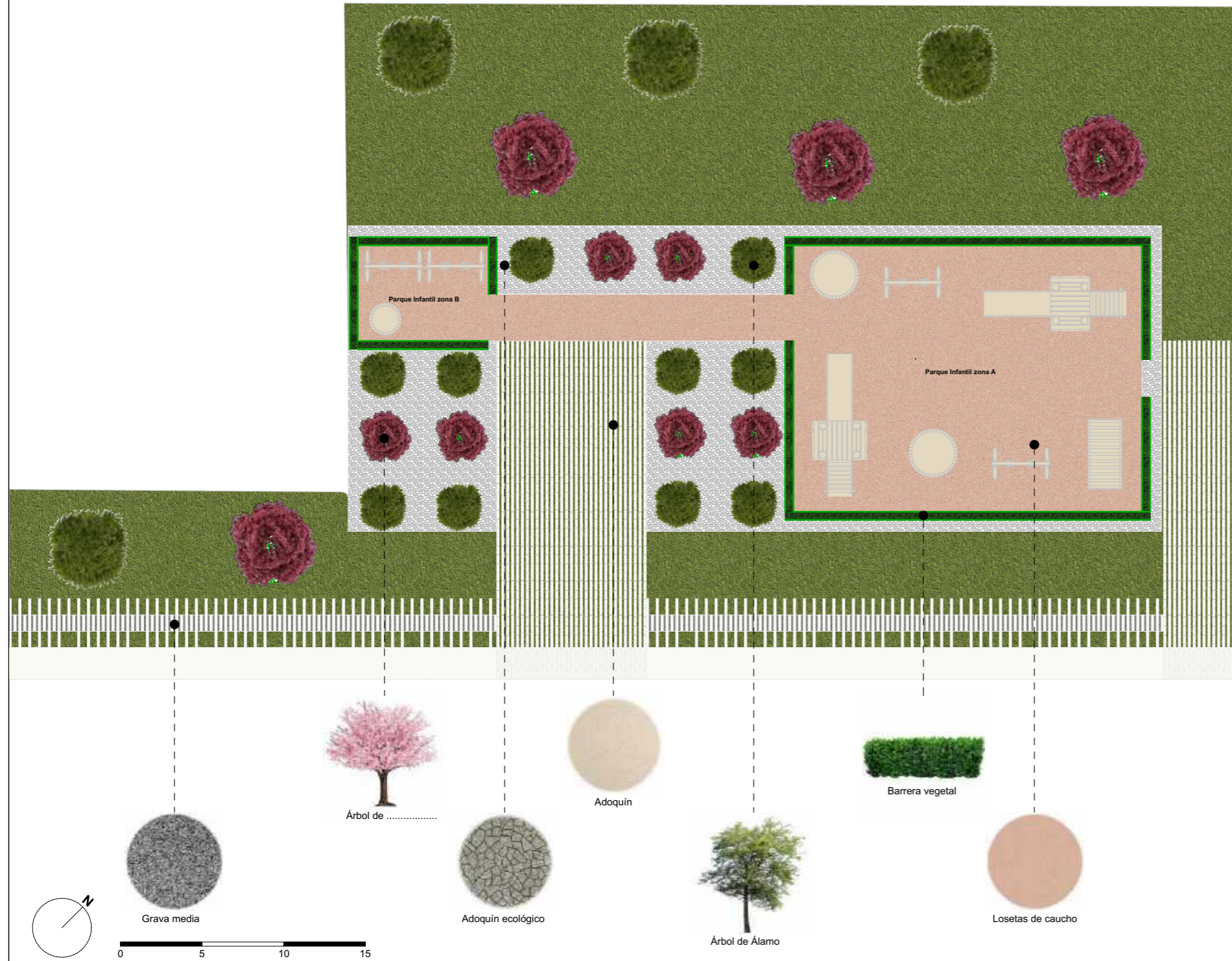
DESCRIPCIÓN

El anfiteatro es esencial en espacios públicos según el análisis bibliográfico realizado y nace de la necesidad de fomentar la cohesión comunitaria y el acceso a la cultura. Proporciona un escenario para eventos culturales, música, teatro y discursos, enriqueciendo la vida social y promoviendo la inclusión y la expresión creativa en la comunidad dentro de la zona, generando seguridad dentro de la misma. El diseño de piso cuenta con formas simples que parten de la forma del emplazamiento y de la cubierta de la edificación, las cuales se extraen y se agregan para obtener una continuidad y la forma deseada, el material de piso es adoquín y para enmarcar las formas se hace uso de hormigón, dentro de las formas enmarcadas se hace uso de piedra, estos materiales permiten tener una mayor durabilidad al aire libre.

Dentro del anfiteatro se disponen asientos conjuntamente con las gradas y un escenario central elaborados de hormigón con un poster en caso de necesitar proyectar información, los asientos y gradas están dispuestos de manera escalonada alrededor del escenario. La vegetación usada se basa en el análisis de sitio en donde predomina el álamo y el arupo generando sombra natural y un hábitat para la fauna.

Una zona cultural al aire libre es necesaria para promover el acceso a la cultura y el arte, proporcionando un ambiente inspirador y flexible para eventos culturales, exposiciones al aire libre, y actividades creativas, fomentando la interacción social y el sentido de pertenencia comunitaria en el espacio público que según los autores del mismo, es esencial hacer participe a las personas y que los espacios sean acogedores. Para las exposiciones se puede hacer uso de vitrinas, paneles de exhibición y otros elementos de presentación. En el diseño de piso se implementan los mismos materiales de la zona del anfiteatro, a diferencia que en el medio se visualiza una forma hexagonal la cual es el resultado de la unión del triangulo truncado de la cubierta del Terminal, esta forma tiene material de hormigón y en las figuras centrales hormigón.

ABSCISADO B - B



UBICACIÓN EN EL PLANO



ESPACIOS



Parque Infantil zona A



Parque Infantil zona B



Parque Infantil

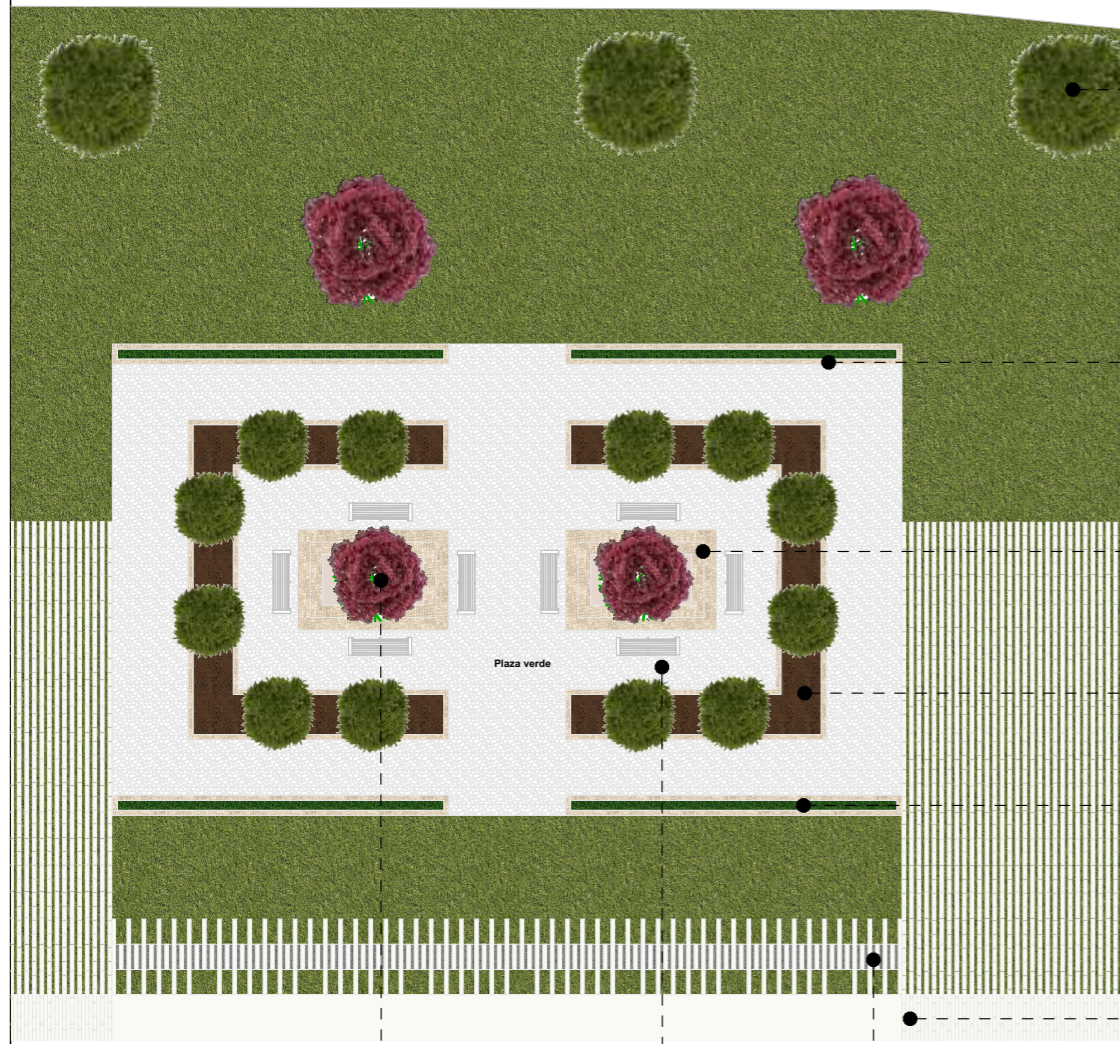
DESCRIPCIÓN

El parque infantil en la propuesta fomenta el bienestar y la inclusión social, y contiene elementos diseñados para estimular la imaginación y la actividad física de los niños, como estructuras de juego seguras y creativas, áreas de juegos temáticas, zonas verdes para juegos al aire libre, bancos para padres y cuidadores, y accesibilidad para niños con discapacidades. Esta área no solo enriquece la experiencia urbana, sino que también promueve la cohesión comunitaria al brindar un lugar de encuentro y diversión para familias y niños de todas las edades, promoviendo la estancia de los usuarios dentro de este espacio, disminuyendo la inseguridad e implementando área verde, la cual es escasa según el análisis de sitio realizado.

El diseño del parque cuenta con formas simples que parten de la forma del emplazamiento de la edificación, el material del piso dentro del parque es de losetas de caucho evitando que los niños sufran accidentes y generando un ambiente confortable para los mismos. Además, cuenta con barreras vegetales que brindan seguridad al parque infantil. El piso que rodea el parque es de adoquín ecológico proporcionando una superficie segura y permeable, que reduce el riesgo de lesiones y facilita el drenaje del agua de lluvia, previniendo charcos y mejorando la seguridad. Además, su diseño sostenible promueve la conciencia ambiental entre los niños y sus familias.

La caminera de acceso al parque infantil es de adoquín color amarillo pastel, conjuntamente con la grava de tamaño medio a los largo de la caminera que rodea el proyecto, este parque contiene estructuras de juego como columpios, toboganes, trepadoras y zonas verdes para un ambiente lúdico y educativo. La vegetación usada se basa en el análisis de sitio en donde predomina el álamo y el arupo generando sombra natural y un hábitat para la fauna.

ABSCISADO C - C



Árbol de Álamo



Piedra



Piedra



Tierra



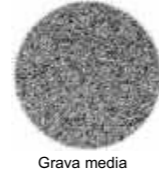
Barrera vegetal



Adoquín



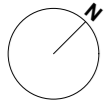
Árbol de



Grava media



Adoquín ecológico



UBICACIÓN EN EL PLANO



ESPACIOS



Plaza



Centro de la plaza



Área verde

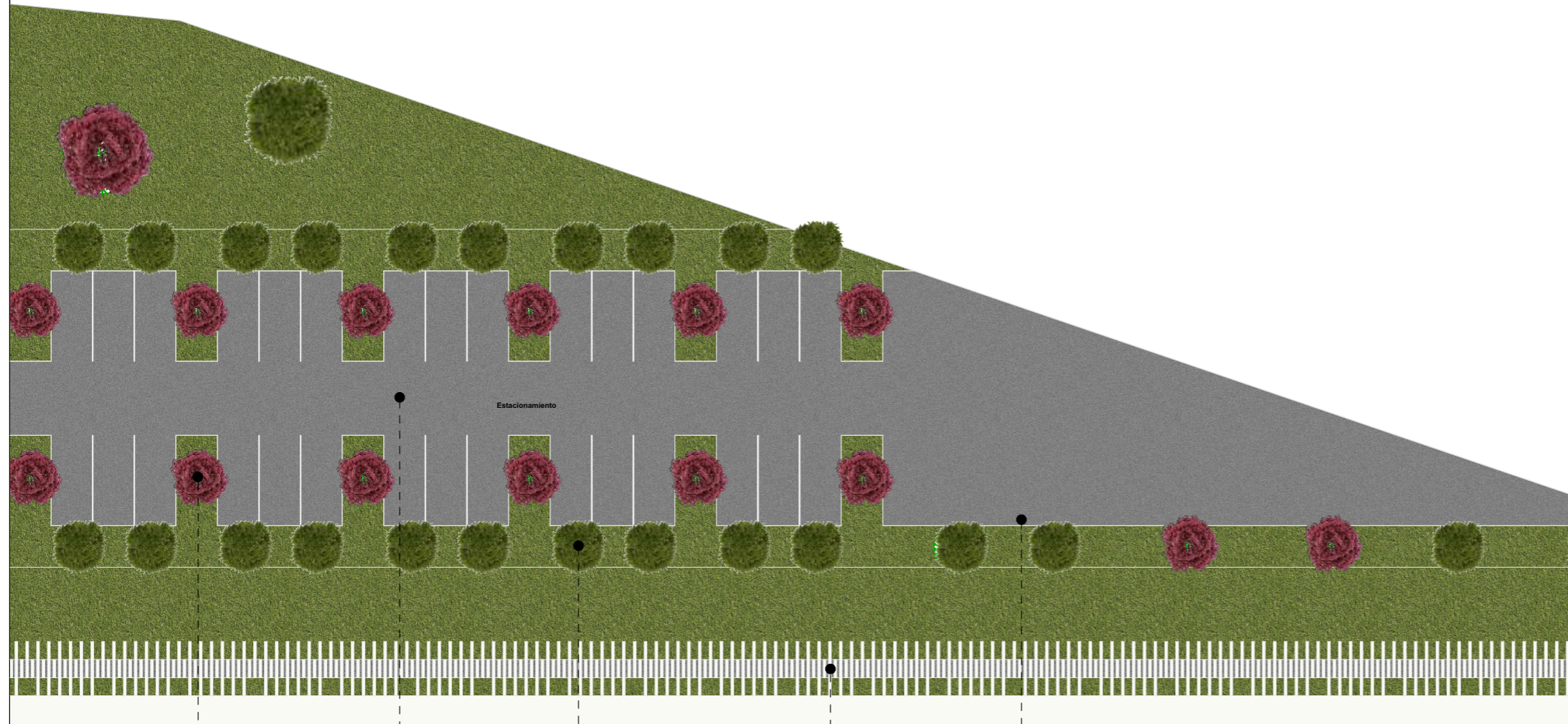
DESCRIPCIÓN

La implementación de la plaza verde en esta zona promueve la salud, la sostenibilidad y la cohesión social, además su ubicación complementa al parque infantil. Esta plaza contiene áreas de recreación y descanso, senderos peatonales, jardines con vegetación autóctona, y espacios para eventos culturales, fomentando la actividad física, la interacción comunitaria y la conexión con la naturaleza. Esta combinación de los elementos proporciona un refugio verde dentro del sitio, mejorando la calidad ambiental, y fortaleciendo el tejido social.

El diseño de la plaza se basa en la forma del emplazamiento de la edificación, el material del piso dentro de la plaza es el adoquín ecológico, para el diseño de las formas en el piso dentro de la plaza se hace uso de piedra y se implementa vegetación alta como el álamo y el arupo y vegetación mediana como barrera vegetal, y a la vez generar sombra natural y disminuir la contaminación auditiva que existe en el lugar según el análisis de sitio.

Las camineras de acceso a la plaza son de adoquín color amarillo pastel, conjuntamente con la grava de tamaño medio a los largo de la caminera que rodea el proyecto. Además, el mobiliario usado es de madera, colocado estratégicamente para que los usuarios disfruten del lugar y de la sombra natural generada por los arboles mientras descansan y se relajan.

ABSCISADO D - D



Árbol de



Pavimento



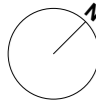
Árbol de Álamo



Adoquín



Grava media



DESCRIPCIÓN

El estacionamiento planteado ofrece comodidad y seguridad para los residentes y visitantes, además contribuye a la gestión eficiente del tráfico y la reducción de la congestión urbana, disminuyendo así la congestión vehicular evidenciada en el sitio en la actualidad. Además, se hace uso de técnicas de paisajismo que armonicen con el entorno, como áreas ajardinadas, dando prioridad al área verde en todos los espacios del proyecto, mejorando significativamente la experiencia de los residentes y visitantes, al tiempo que se fomenta una movilidad más sostenible y eficiente.

El diseño del estacionamiento nace de la forma del emplazamiento, la cual se extrae y se agrega a lo largo de una circulación para vehículos generando continuidad y la forma deseada, el material de piso es pavimento y para enmarcar la división de los estacionamientos se hace uso de pintura blanca.

Dentro del estacionamiento se disponen de treinta espacios para los vehículos conjuntamente con las áreas verdes, con la finalidad de mejorar la percepción de este espacio y brindar confort a los usuarios tanto temporales como permanentes. La vegetación usada en las áreas verdes es el álamo y el arupo generando sombra natural y contribuyendo con el medio ambiente.

UBICACIÓN EN EL PLANO



ESPACIOS



Estacionamiento



Estacionamiento



Accesos

ABSCISADO E - E



LEYENDA

1. Taller de textilería
2. Bodega y cuarto de limpieza
3. Taller de artesanía
4. Tiendas de conveniencia
5. Sala de exhibiciones
6. SS.HH Mujeres
7. SS.HH Hombres
8. Tienda de juguetes
9. Ferretería
10. Medicina Natural
11. Boutique
12. Tienda de artesanías

UBICACIÓN EN EL PLANO



ESPACIOS



Bloque A



Bloque B



Circulación



Porcelanato de terrazo



Piedra



Porcelanato de terrazo



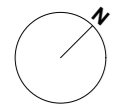
Pavimento de piedra



Piedra natural



Madera teca



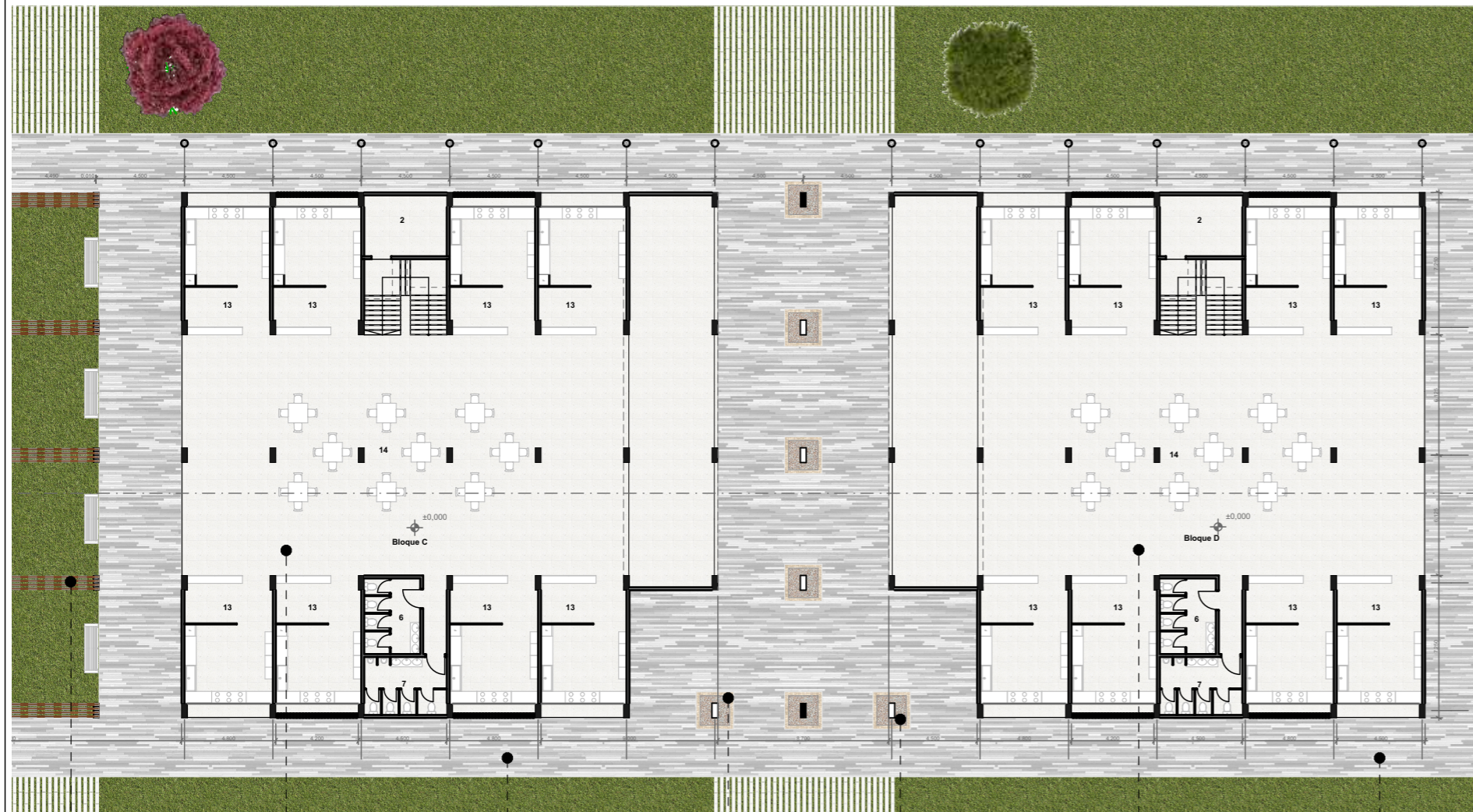
DESCRIPCIÓN

Se proponen cuatro bloques A, B, C y D divididos en por circulaciones y un espacio central verde, cambiando de uso el actual terminal a un centro comercial que ofrece una amplia gama de servicios y experiencias para residentes y visitantes, el cual responde a la evolución de las necesidades urbanas y al deseo de revitalizar áreas subutilizadas, por lo que se proponen servicios comerciales, desde tiendas minoristas hasta restaurantes y entretenimiento, talleres y venta de artesanías, medicina y ferretería, lo que mejora la accesibilidad a productos y servicios para la comunidad circundante. Por otro lado, el espacio público proporciona un entorno acogedor y accesible donde las personas pueden reunirse, socializar y participar en actividades culturales y recreativas.

El diseño arquitectónico integra pasarelas peatonales, áreas verdes compartidas y plazas al aire libre, esta integración crea una transición fluida entre el centro comercial y el espacio público, fomentando el disfrute de los espacios propuestos, la actividad económica, el turismo y la interacción social en el área.

Dentro de las edificaciones los espacios están dispuestos a lo largo de la circulación lineal y de los espacios centrales generando continuidad y conexión entre los mismos, además la circulación vertical está centralizada y de fácil acceso para conectar los niveles de la edificación. El material usado dentro de las edificaciones es de porcelanato terrazo en el piso y las paredes enlucidas de color gris. En el piso exterior que rodea la edificación se implementó pavimento de piedra con degradado. Además, en la circulación entre bloques se enmarcaron las columnas a distintos niveles, las cuales cuentan con bolardos que relatan la historia del actual Terminal. En el área verde central se implementaron pergolaas de madera de teca para enmarcar la circulación principal.

ABSCISADO F - F



LEYENDA

- 2. Bodega y cuarto de limpieza
- 6. SS.HH Mujeres
- 7. SS.HH Hombres
- 13. Restaurantes
- 14. Patio de comidas

UBICACIÓN EN EL PLANO



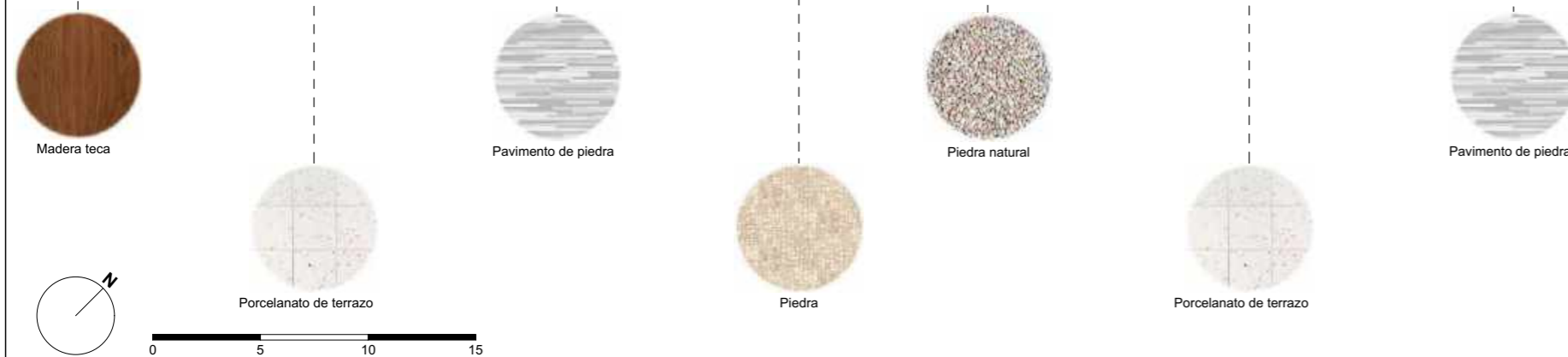
ESPACIOS



Bloque C



Bloque D



DESCRIPCIÓN

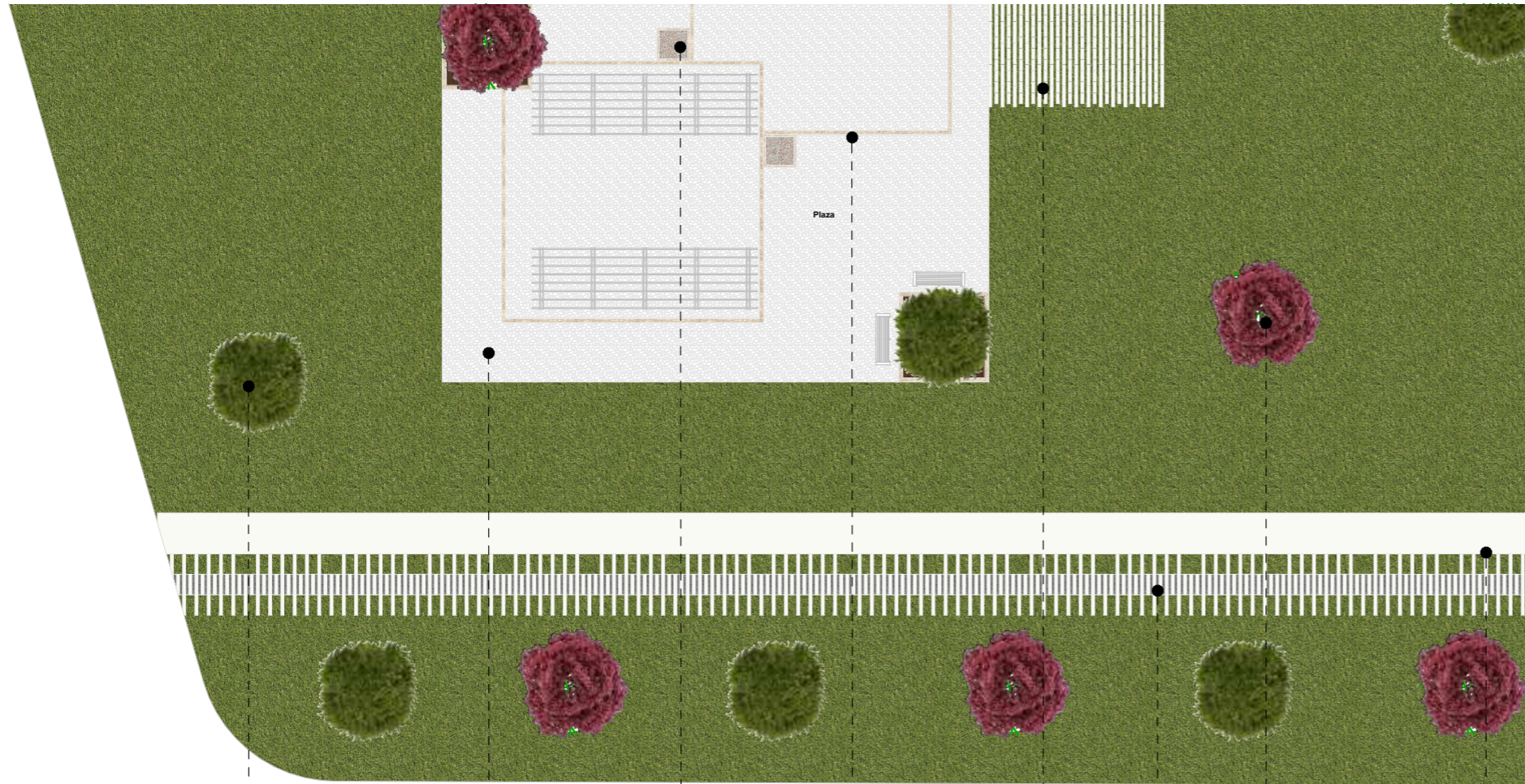
Se proponen cuatro bloques A, B, C y D divididos por circulaciones y un espacio central verde, cambiando de uso el actual terminal a un centro comercial que ofrece una amplia gama de servicios y experiencias para residentes y visitantes, el cual responde a la evolución de las necesidades urbanas y al deseo de revitalizar áreas subutilizadas, por lo que se proponen servicios comerciales, desde tiendas minoristas hasta restaurantes y entretenimiento, talleres y venta de artesanías, medicina y ferretería, lo que mejora la accesibilidad a productos y servicios para la comunidad circundante. Por otro lado, el espacio público proporciona un entorno acogedor y accesible donde las personas pueden reunirse, socializar y participar en actividades culturales y recreativas.

Dentro de las edificaciones los espacios están dispuestos a lo largo de la circulación lineal generando continuidad y conexión entre los mismos, además la circulación vertical está centralizada y de fácil acceso para conectar los niveles de la edificación. El material usado dentro de las edificaciones es de porcelanato terrazo en el piso y las paredes enlucidas de color gris. En el piso exterior que rodea la edificación se implementó pavimento de piedra con degradado. Además, en la circulación entre bloques se enmarcaron las columnas a distintos niveles, las cuales cuentan con bolardos que relatan la historia del actual Terminal. En el área verde central se implementaron pergolas de madera de teca para enmarcar la circulación principal.



Puesto de comida

ABSCISADO G - G



Árbol de Álamo



Adoquín ecológico



Piedra natural



Piedra



Adoquín



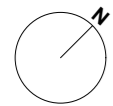
Grava media



Árbol de



Adoquín



DESCRIPCIÓN

La implementación de la plaza con dos pérgolas, las cuales proporcionan áreas sombreadas que invitan al descanso y la contemplación, creando un ambiente acogedor para los visitantes de la plaza. Esto es especialmente importante debido al clima cambiante de la ciudad, donde las pérgolas proporcionan sombra y protegen de la lluvia siendo fundamental para hacer que los espacios al aire libre sean cómodos y utilizables durante todo el día.

Además, las pérgolas sirven como soportes para la vegetación, fomentando la integración de la naturaleza en el entorno urbano. Las plantas trepadoras pueden cubrir las estructuras, añadiendo belleza y frescura al espacio y mejorando la calidad del aire. Esta plaza actúa como un punto de encuentro comunitario, ofreciendo un espacio versátil para eventos, actividades culturales y reuniones informales. Las pérgolas proporcionan áreas definidas dentro de la plaza que pueden adaptarse para diferentes usos, como áreas de juegos infantiles, espacios para eventos al aire libre o lugares para realizar actividades recreativas.

El diseño de la plaza se basa en la forma del emplazamiento de la edificación en donde se extraen y adicionan formas para obtener la forma final, el material del piso dentro de la plaza es el adoquín ecológico, para enmarcar el diseño de las formas en el piso dentro de la misma se hace uso de piedra y se implementa vegetación alta como el álamo y el arup, generando sombra natural y disminuyendo la contaminación auditiva del lugar según el análisis de sitio. Las camineras de acceso a la plaza son de adoquín color amarillo pastel, conjuntamente con la grava de tamaño medio a los largo de la caminera que rodea el proyecto. Además, el mobiliario usado es de madera, colocado estratégicamente para que los usuarios disfruten del lugar y de la sombra natural generada por los arboles mientras descansan y se relajan.

UBICACIÓN EN EL PLANO



ESPACIOS



Plaza

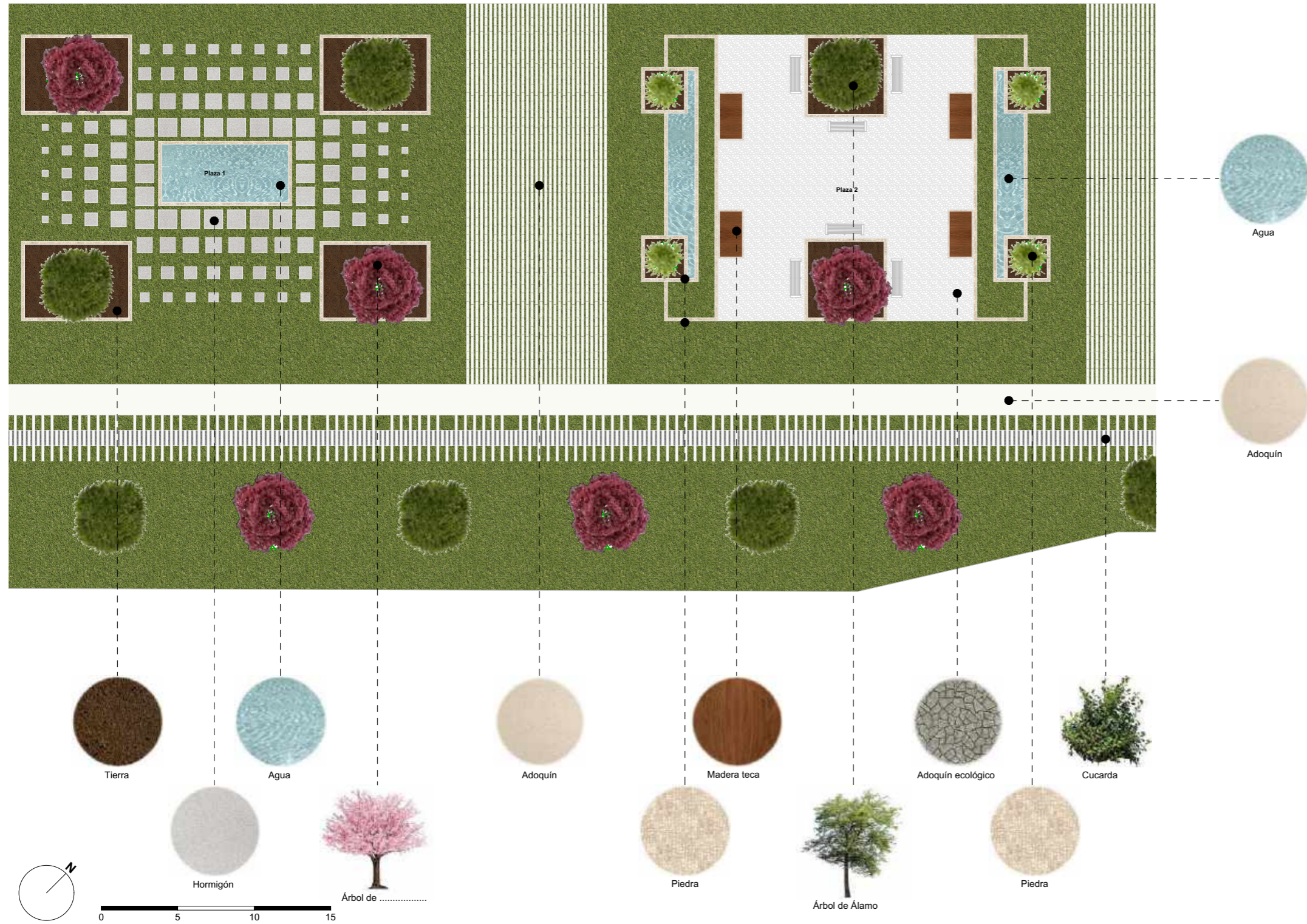


Pérgola



Circulación

ABSCISADO H - H



UBICACIÓN EN EL PLANO



ESPACIOS



Plaza 1



Plaza 2



Circulación

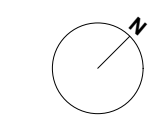
DESCRIPCIÓN

Las piletas de agua ofrecen un elemento refrescante y atractivo que puede ser disfrutado por personas de todas las edades, especialmente durante los meses cálidos. Estas características no solo proporcionan una sensación de frescura y calma, sino que también añaden interés visual y sonido al entorno, creando un ambiente relajante y agradable para los visitantes.

Además, las formas simples en el piso, como patrones geométricos o diseños abstractos, sirven como elementos decorativos y funcionales que mejoran la estética del espacio y guían el flujo peatonal. Estas formas pueden utilizarse para dividir visualmente el espacio, crear áreas de descanso y juego, o proporcionar dirección dentro de la plaza.

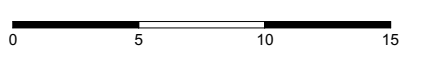
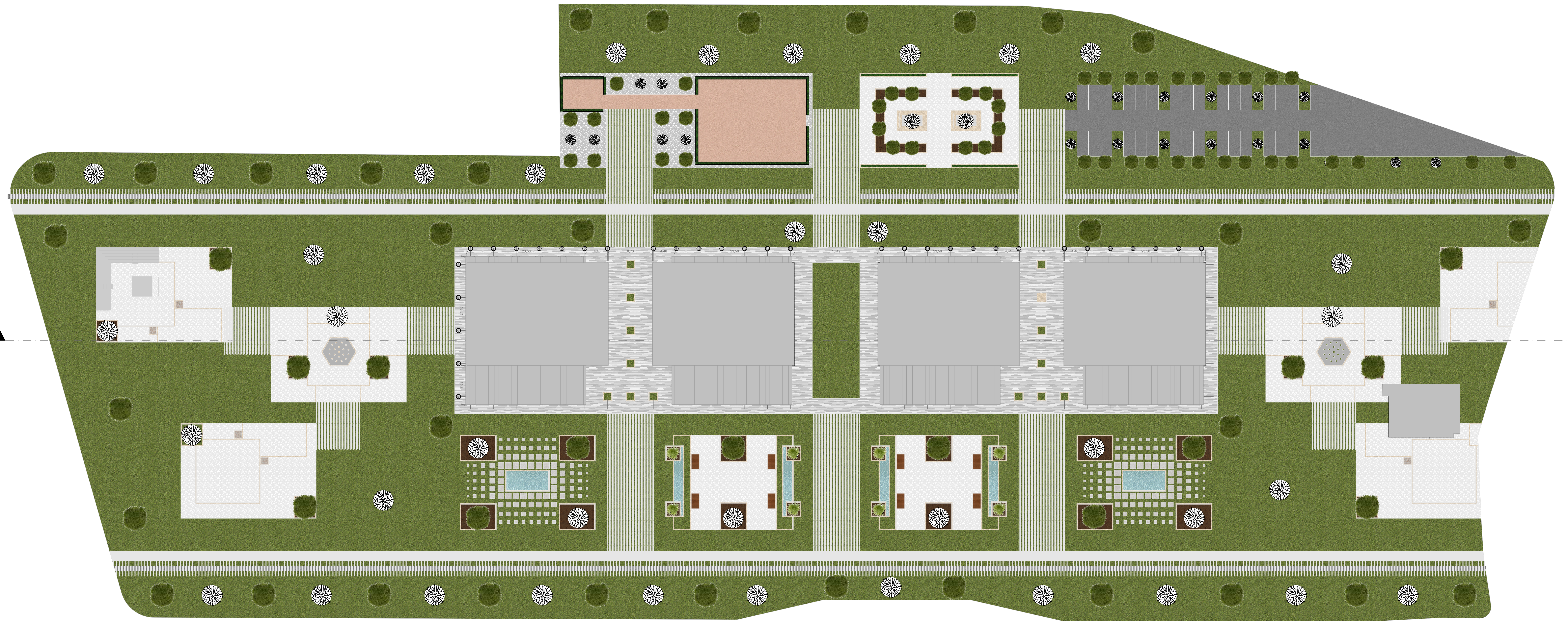
La combinación de piletas de agua y formas simples en el piso crea un ambiente dinámico y versátil que puede adaptarse para una variedad de usos y actividades. Estos espacios pueden servir como puntos de encuentro comunitario, escenarios para eventos al aire libre, o simplemente como lugares para relajarse y disfrutar del entorno urbano.

EMPLAZAMIENTO

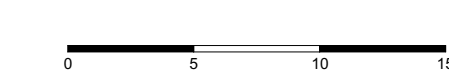
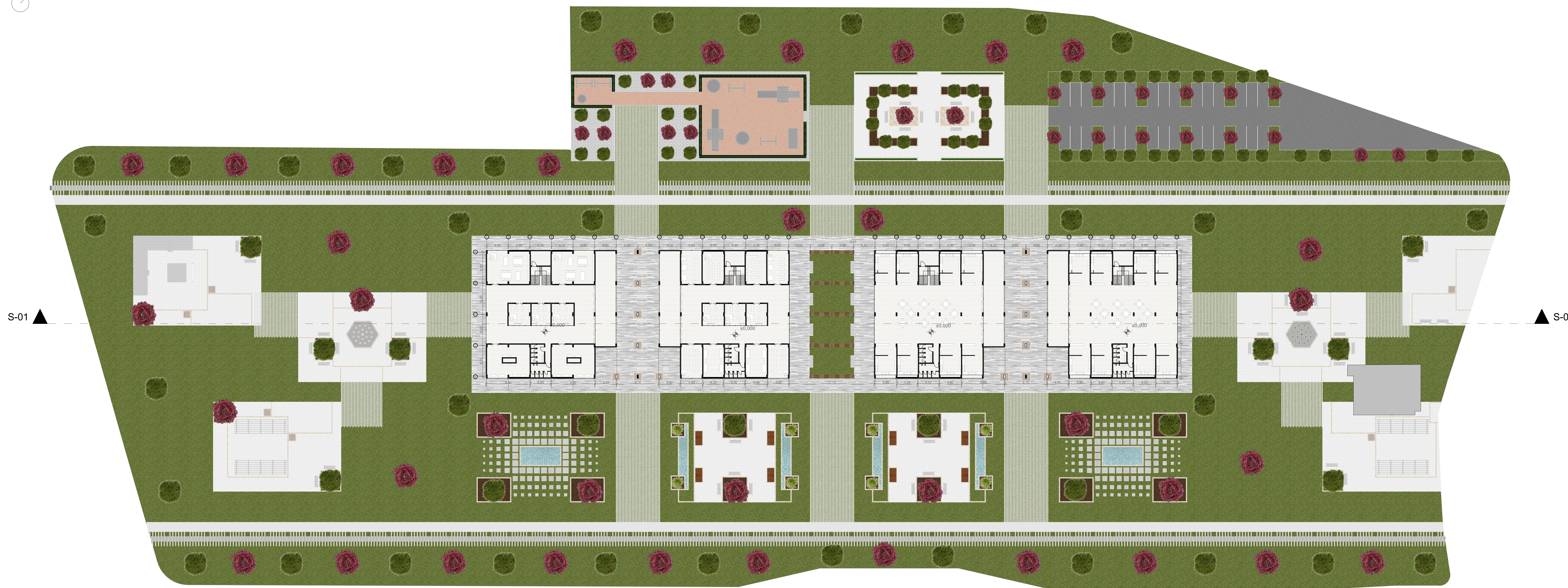
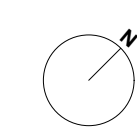


S-01

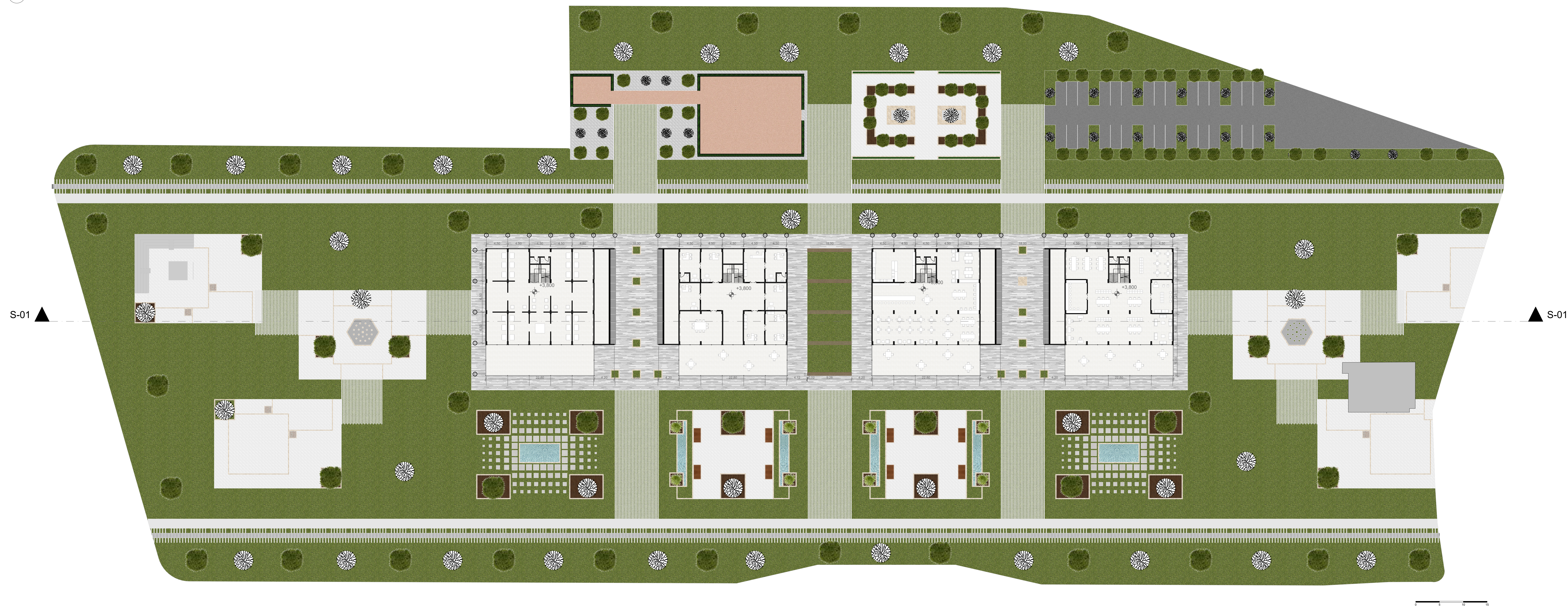
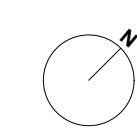
S-01



PLANTA BAJA



PLANTA ALTA





ELEVACIÓN FRONTAL ESC: 1:500



ELEVACIÓN POSTERIOR ESC: 1:500



ELEVACIÓN LATERAL IZQUIERDA ESC: 1:500

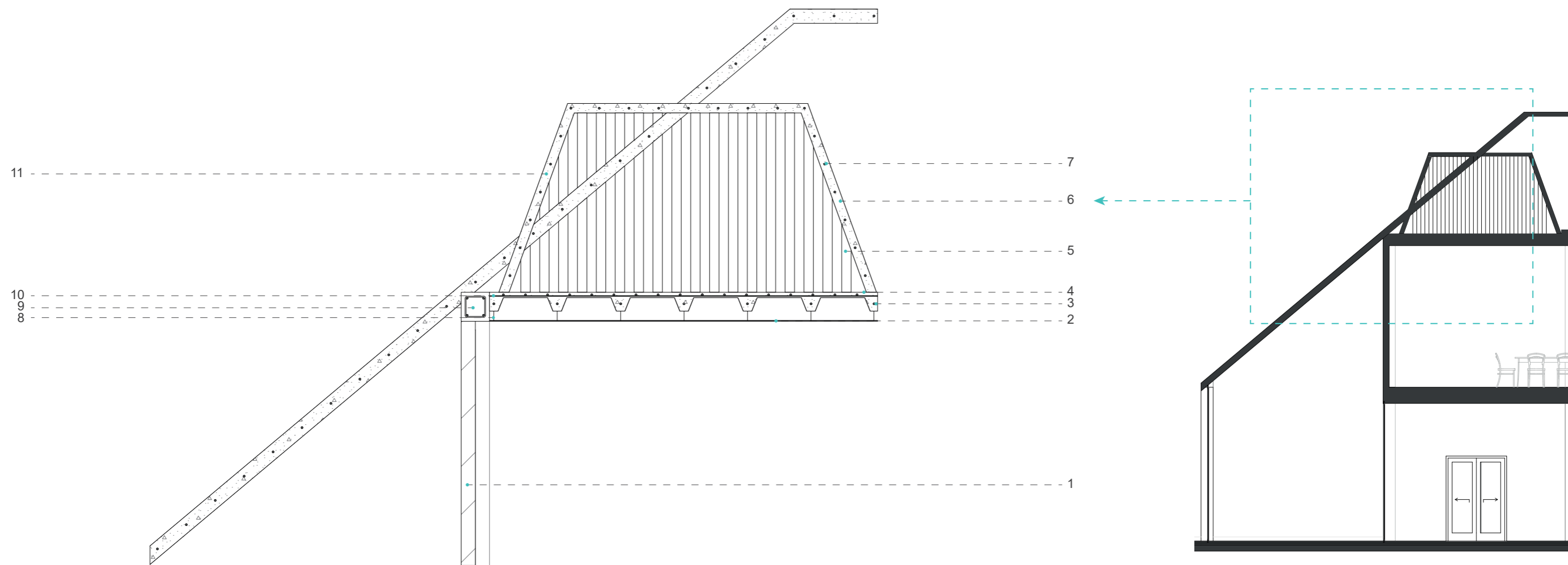


ELEVACIÓN LATERAL DERECHA ESC: 1:500



SECCION LONGITUDINAL ESC: 1:500

DETALLE CONSTRUCTIVO: Unión de cubiertas y losa



ESC: 1:50

ESC: 1:100

- 1 Pared de bloque con terminado de pintura
- 2 Cielo raso yeso cartón e= 8mm
- 3 Casetones de alivianamiento 60cm x 60cm x 25cm
- 4 Hormigón pobre
- 5 Listones de madera
- 6 Losa inclinada de hormigón pobre

- 7 Malla electrosoldada
- 8 Pernos de anclaje
- 9 Viga perimetral
- 10 Malla electrosoldada
- 11 Losa inclinada de hormigón pobre

06

"INTERVENCIÓN Y CAMBIO DE USO DE SUELO DEL TERMINAL TERRESTRE DE CUENCA PARA PROMOVER LA INTERACCIÓN URBANA EN ESPACIOS PÚBLICOS"

DIS: Gladys Gabriela Rivera López



DOCUMENTACIÓN ARQUITECTÓNICA

DOCUMENTACIÓN ARQUITECTÓNICA

DIB: Gladys Gabriela Rivera López

Marzo, 2024

Renders Generales - Interiores

REV: Arq. Julio César Pintado Farfán

RENDER GENERAL



RENDER EXTERIOR PLAZAS

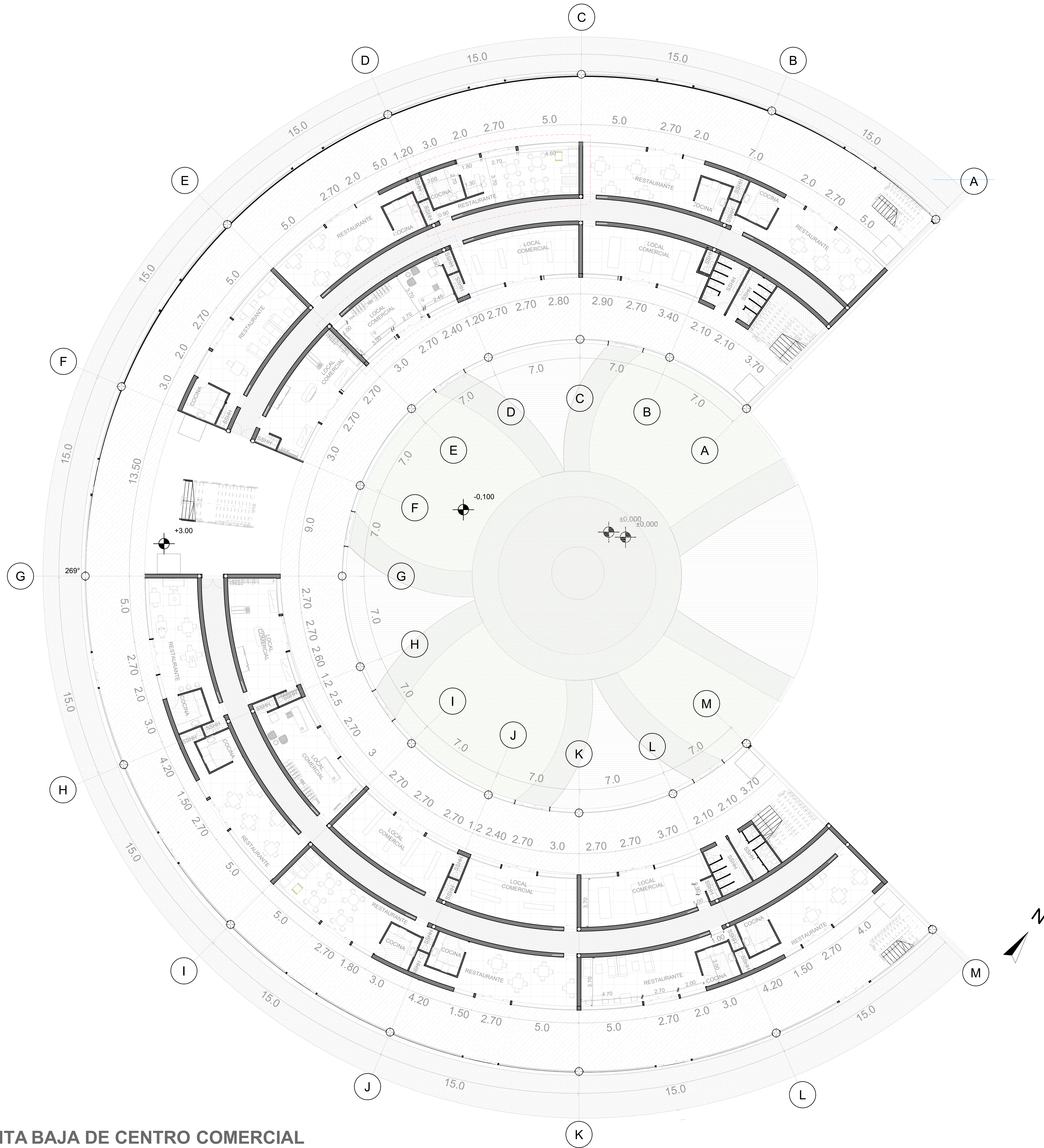


RENDER SALA DE EXHIBICIONES

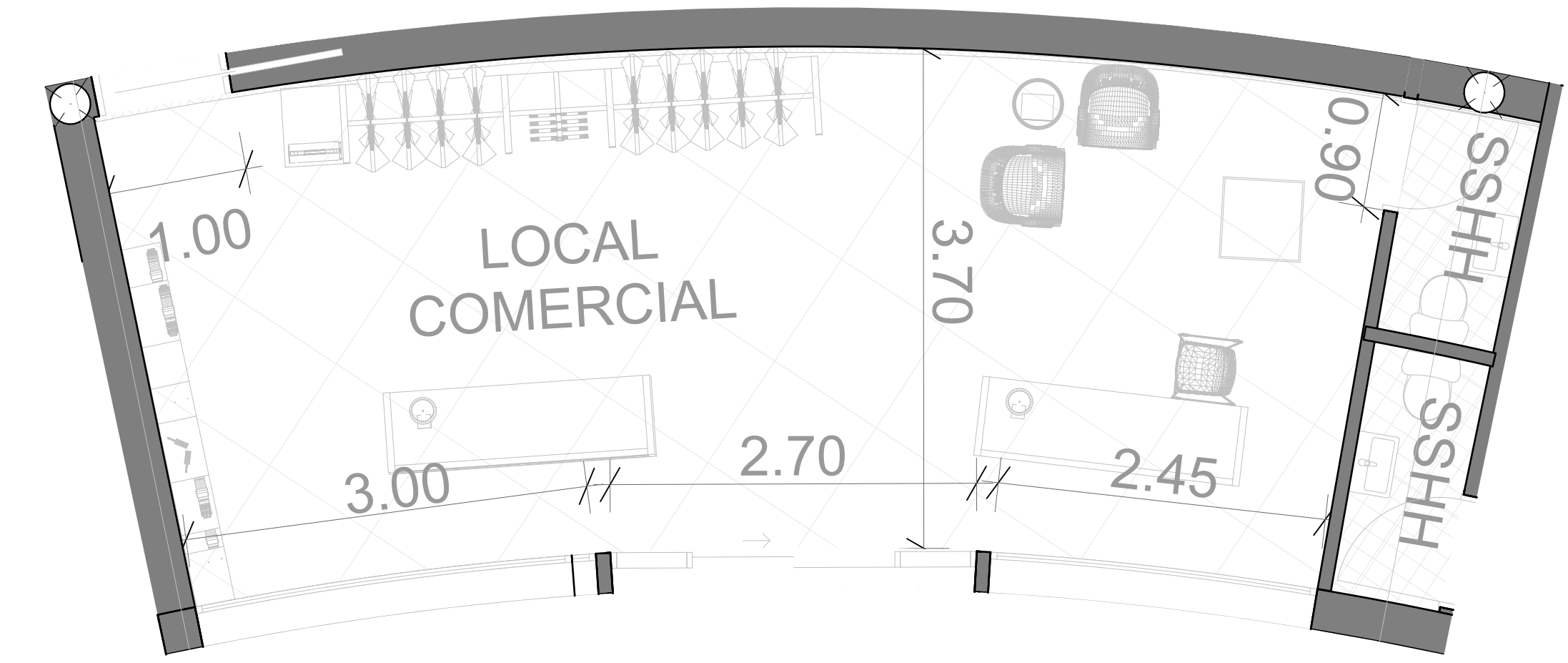


RENDER EXTERIOR - INTERIOR GALERÍA





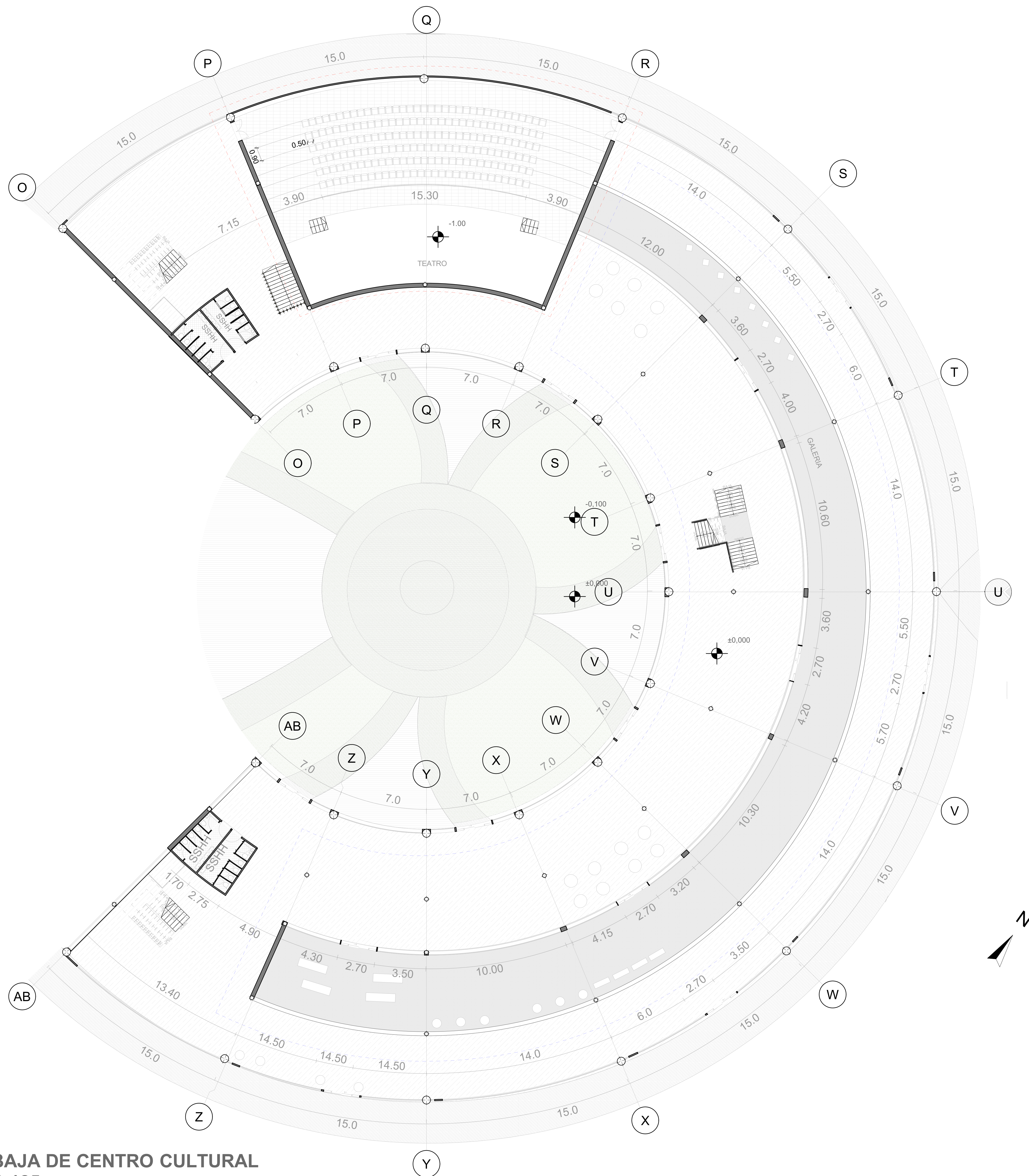
PLANTA BAJA DE CENTRO COMERCIAL
ESCALA 1:125



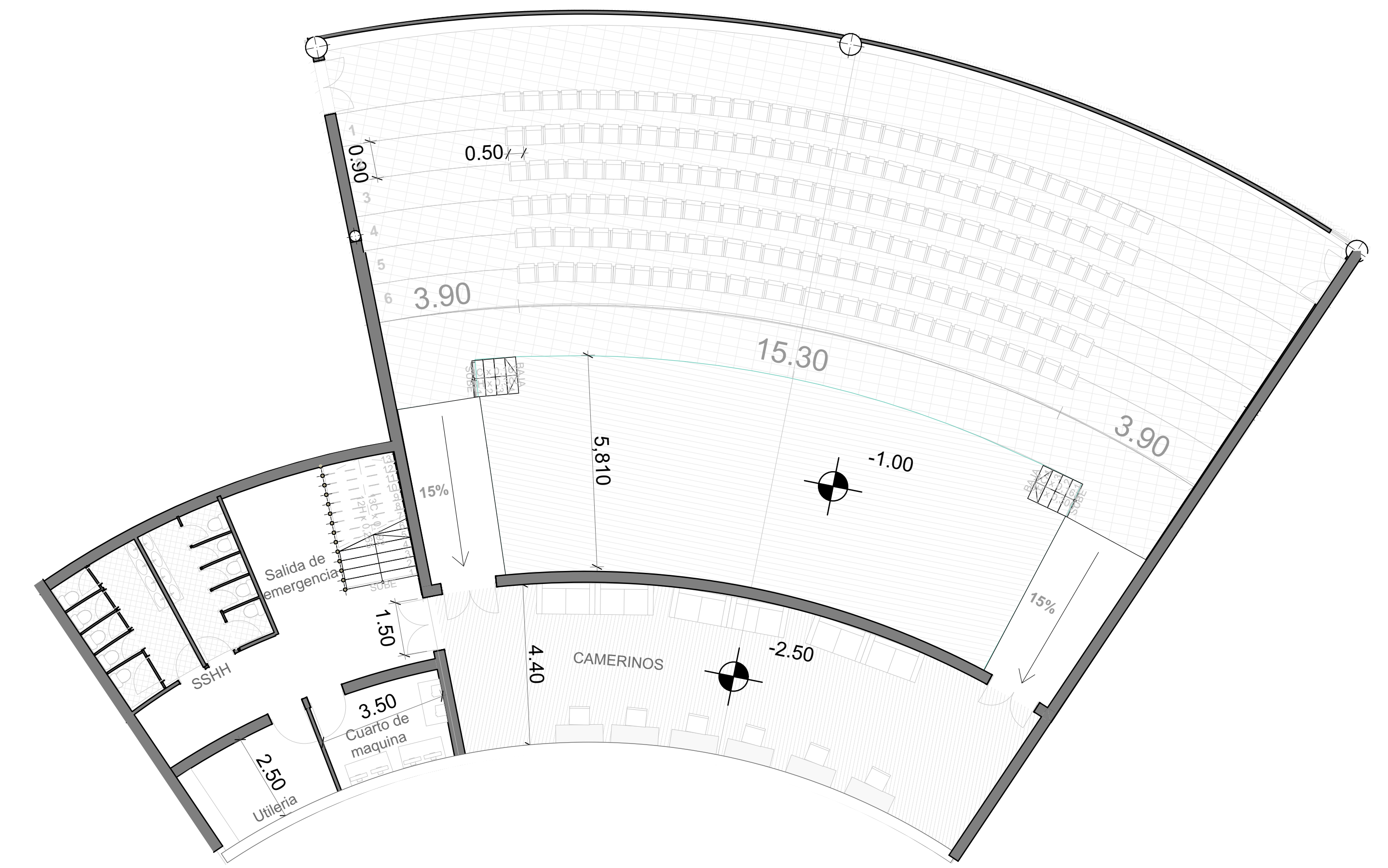
● PLANTA DE COMERCIO
ESCALA 1:40



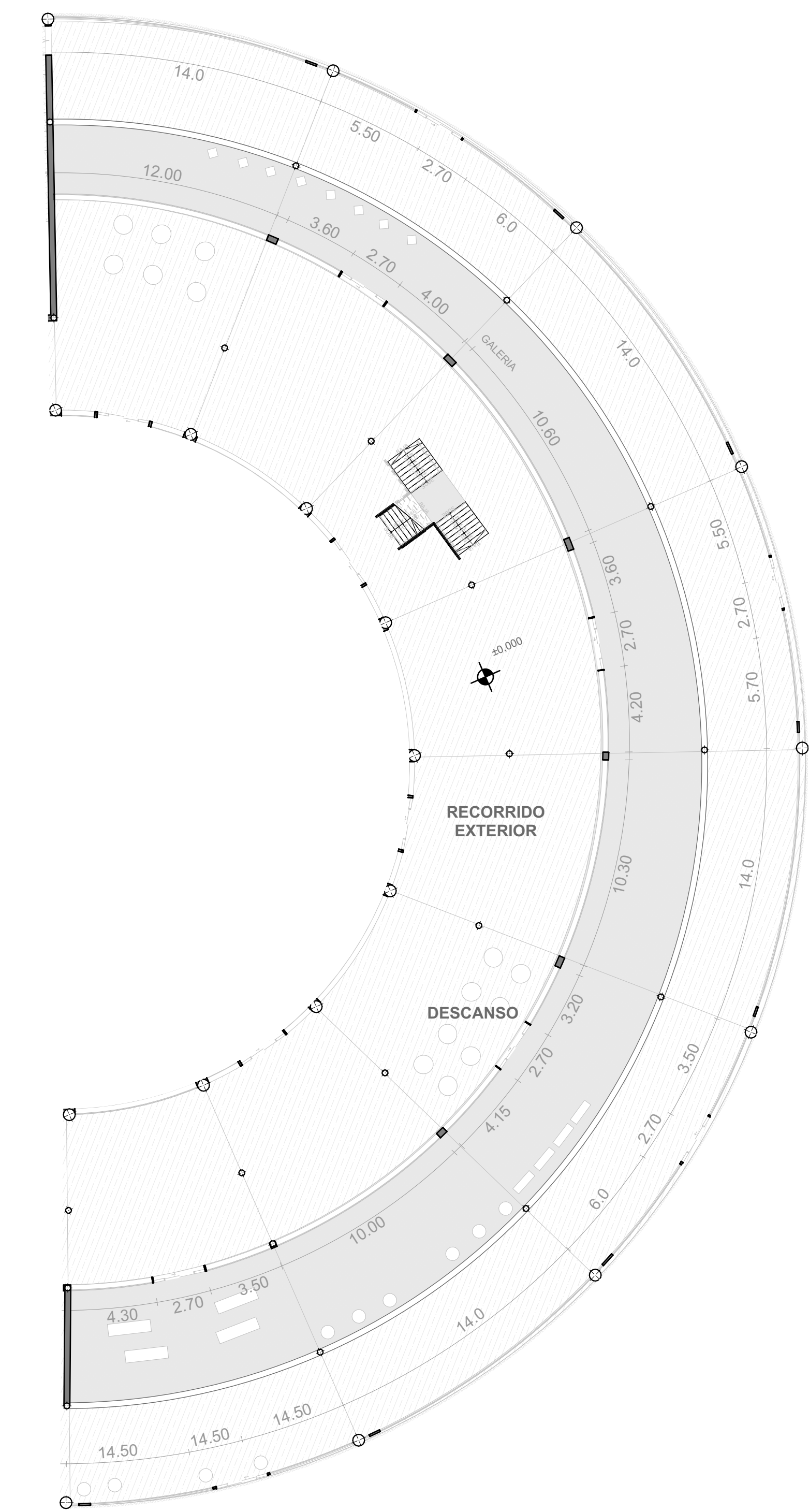
● PLANTA DE RESTAURANTE
ESCALA 1:40



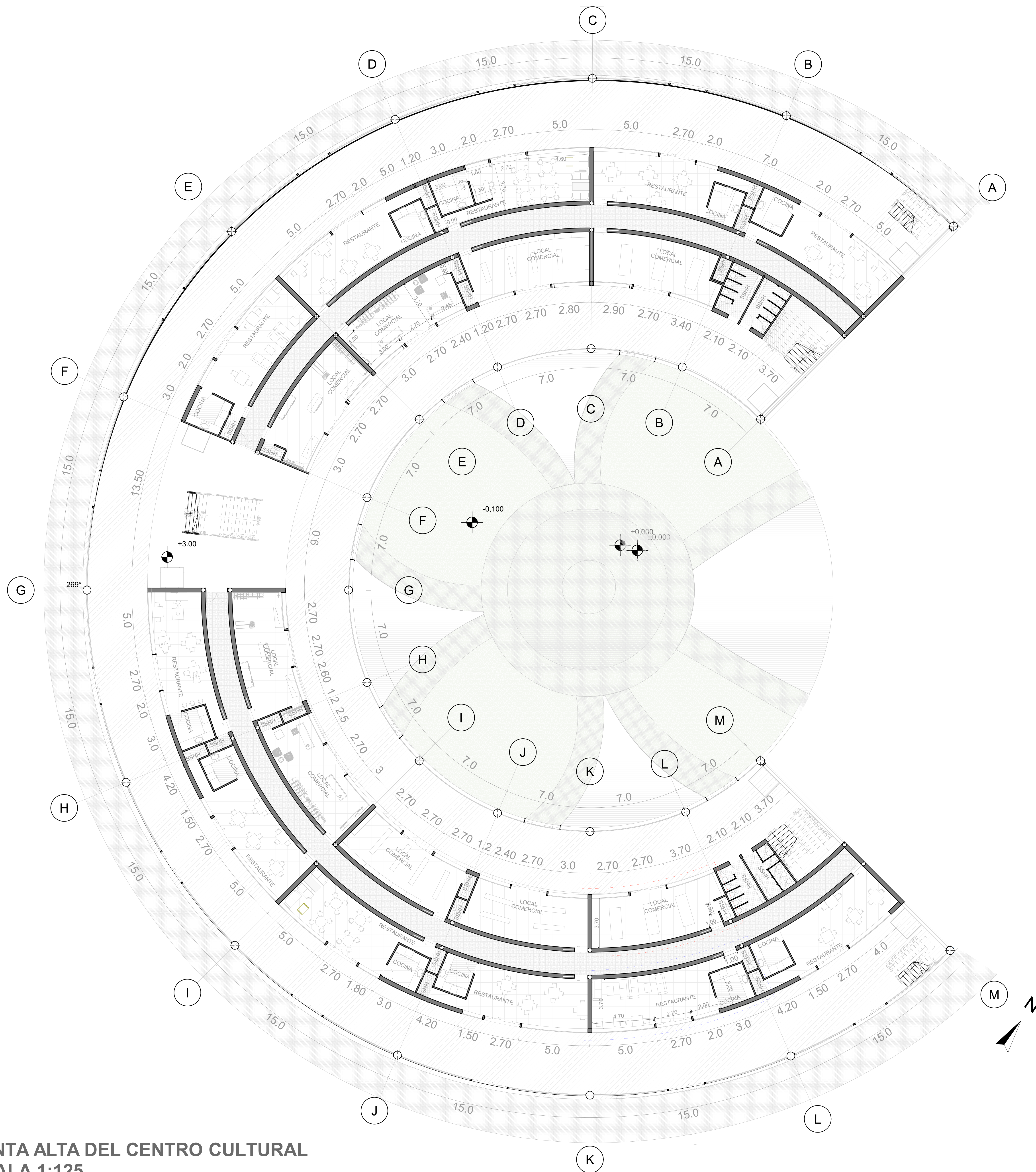
PLANTA BAJA DE CENTRO CULTURAL
ESCALA 1:125



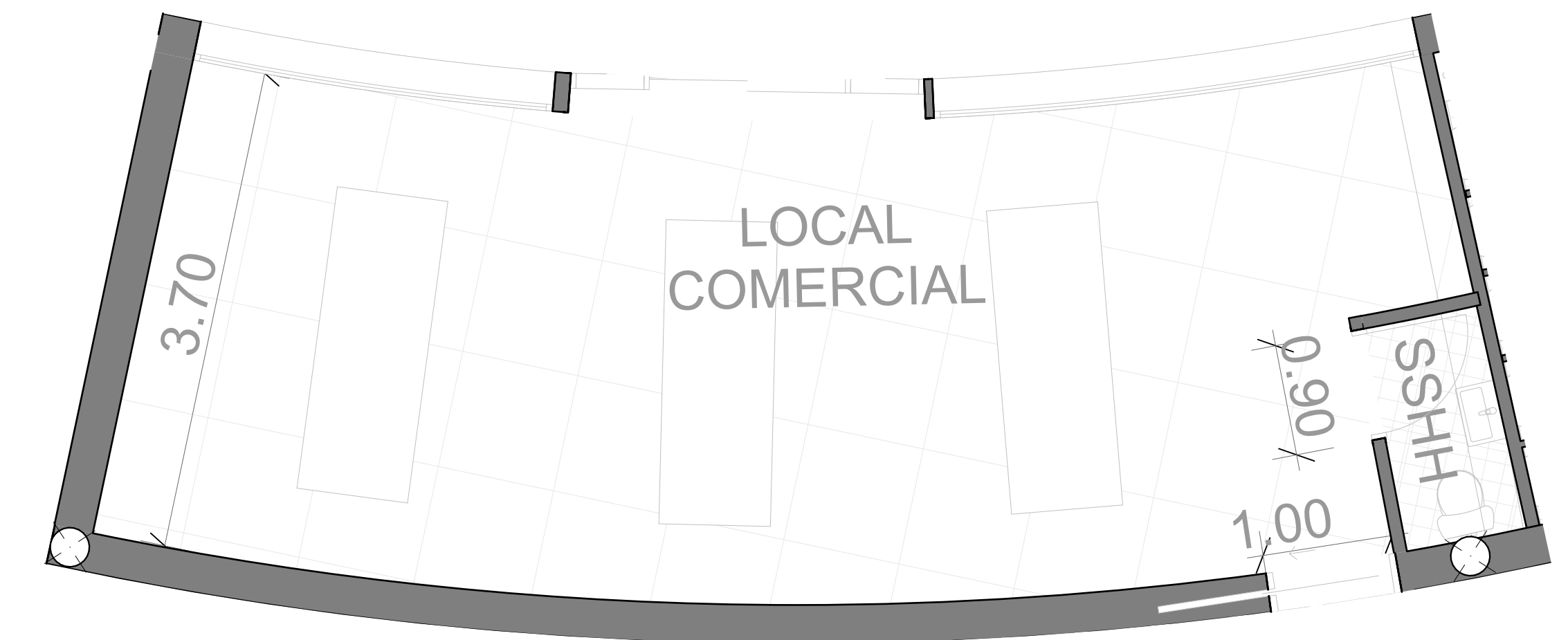
PLANTA DE TEATRO
ESCALA 1:100



PLANTA DE GALERIA
ESCALA 1:200



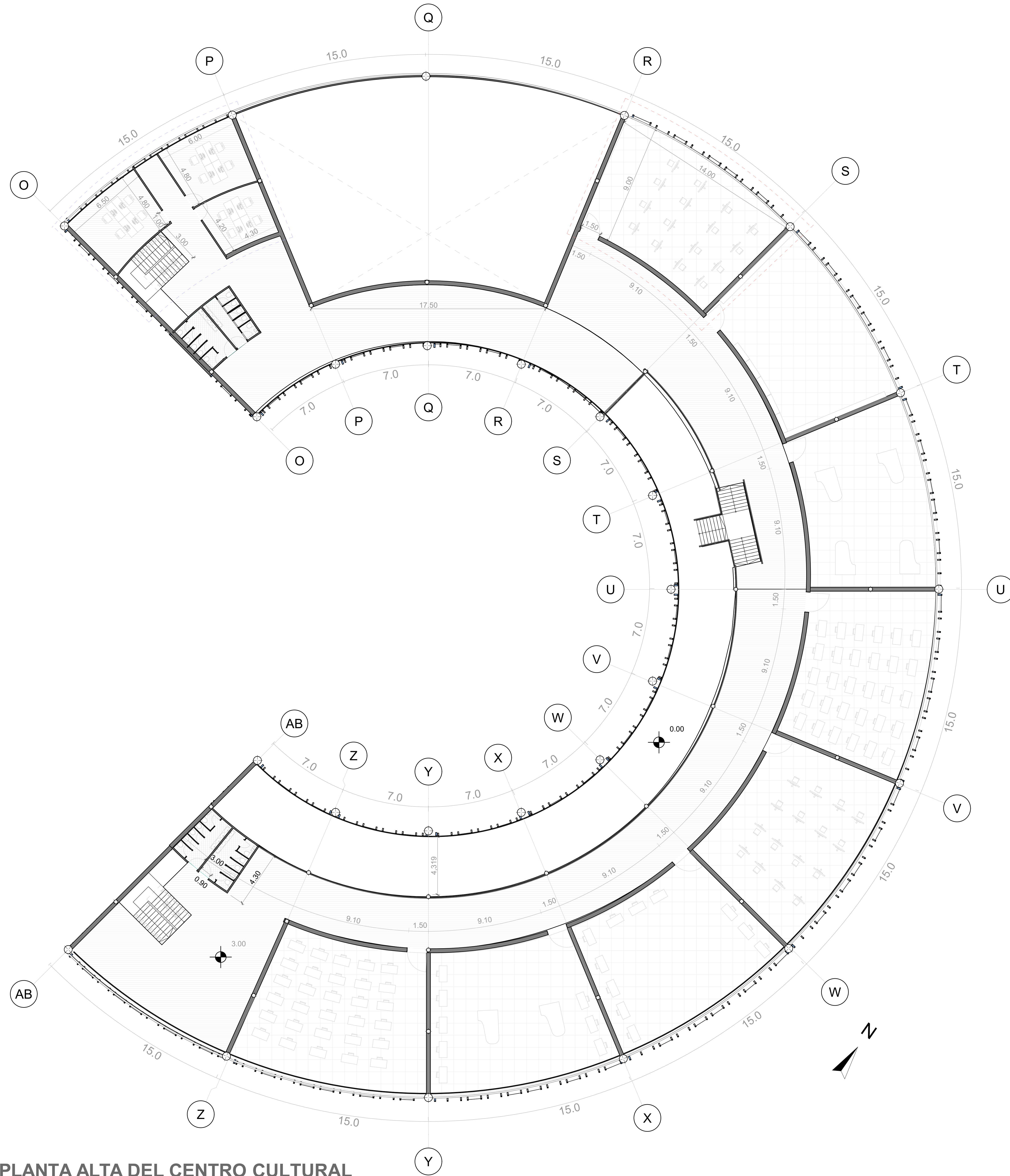
PLANTA ALTA DEL CENTRO CULTURAL
ESCALA 1:125



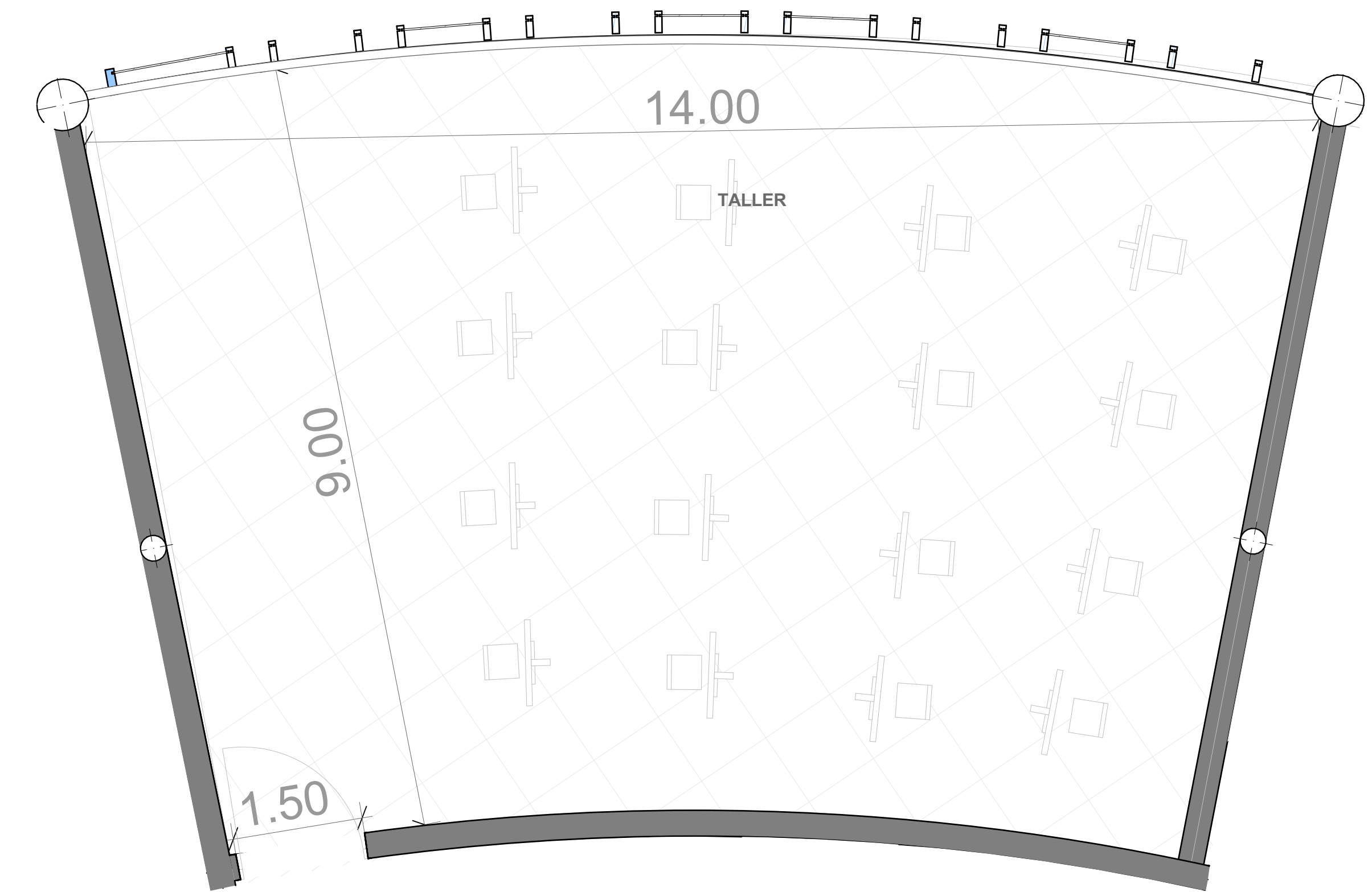
● PLANTA DE COMERCIO
ESCALA 1:50



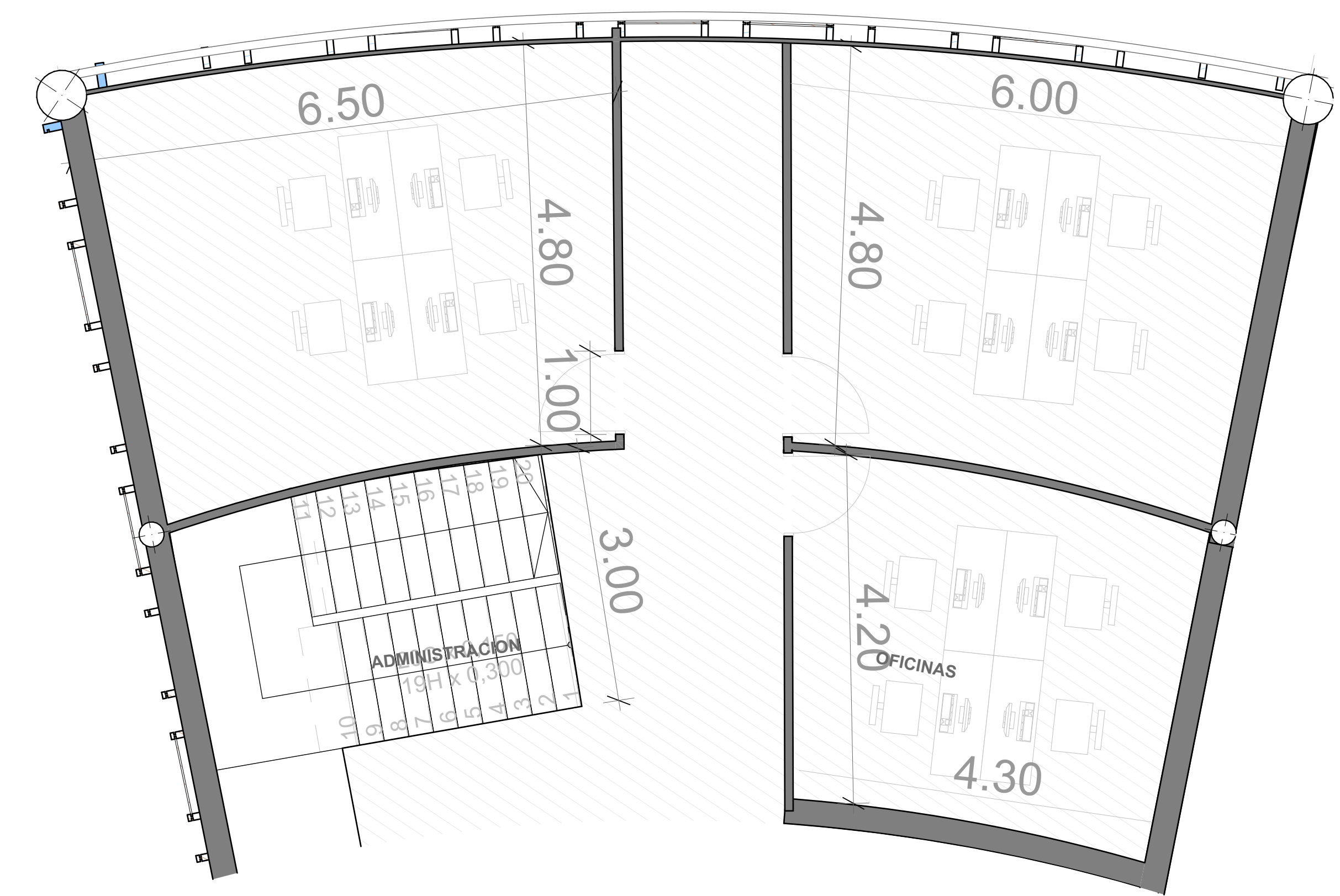
● PLANTA DE RESTAURANTE
ESCALA 1:40



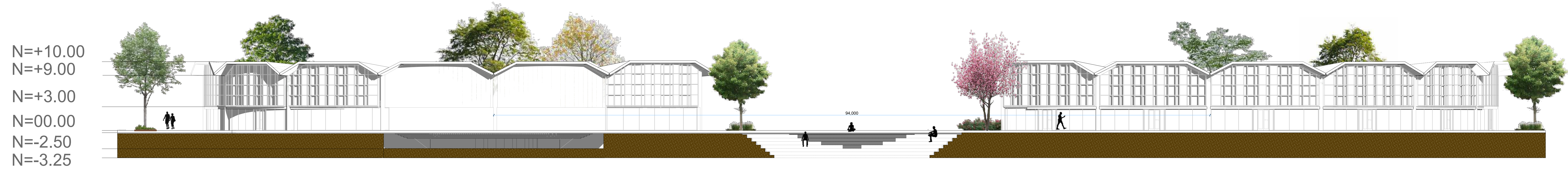
PLANTA ALTA DEL CENTRO CULTURAL
ESCALA 1:125



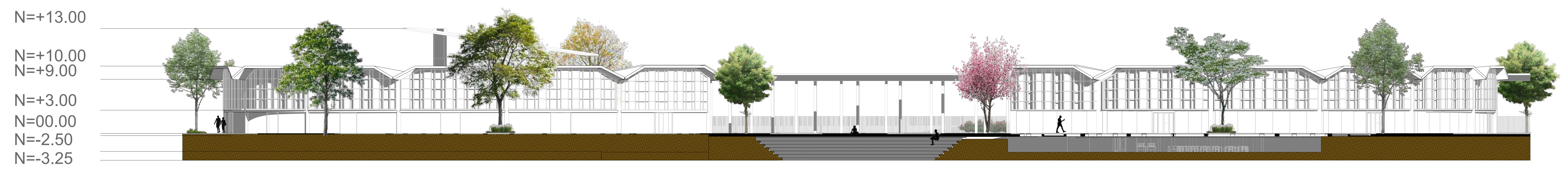
● PLANTA DE TALLER
ESCALA 1:50



● PLANTA DE AREA ADMINISTRATIVA
ESCALA 1:50



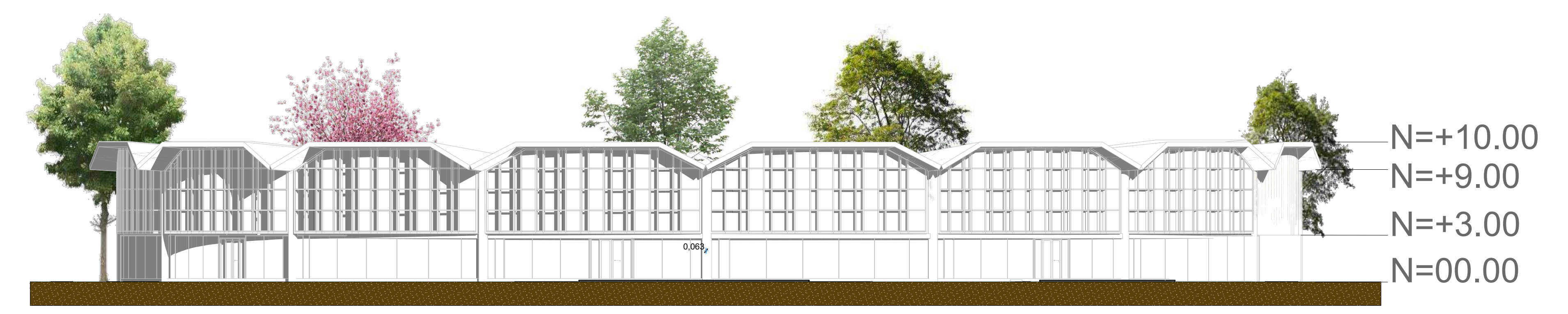
ELEVACION ESTE
ESCALA: 1:200



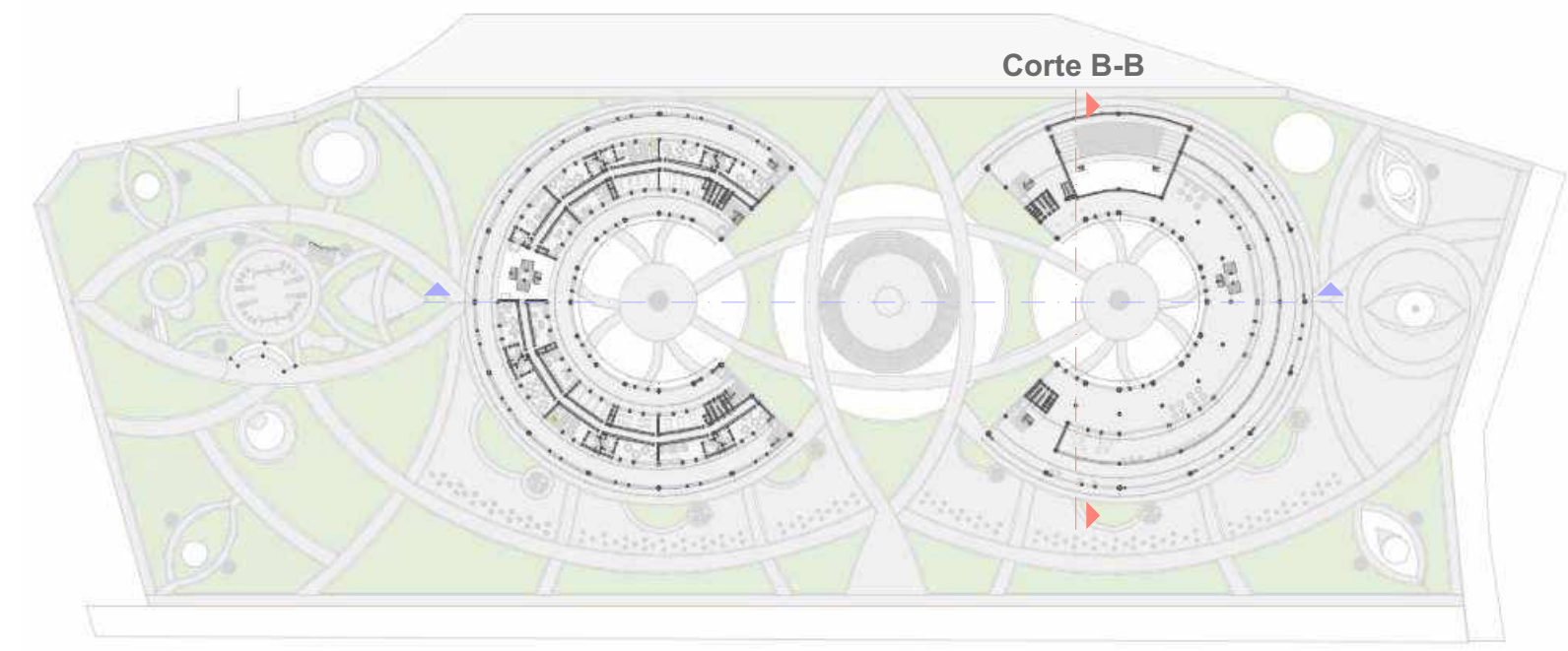
ELEVACION NORTE
ESCALA: 1:200



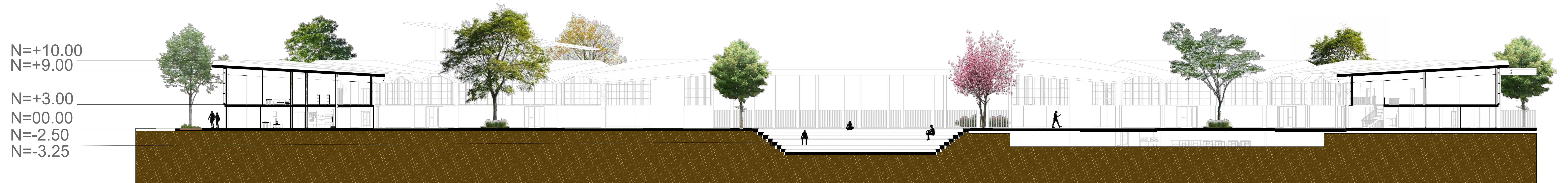
ELEVACION OESTE
ESCALA: 1:200



ELEVACION ESTE
ESCALA: 1:200



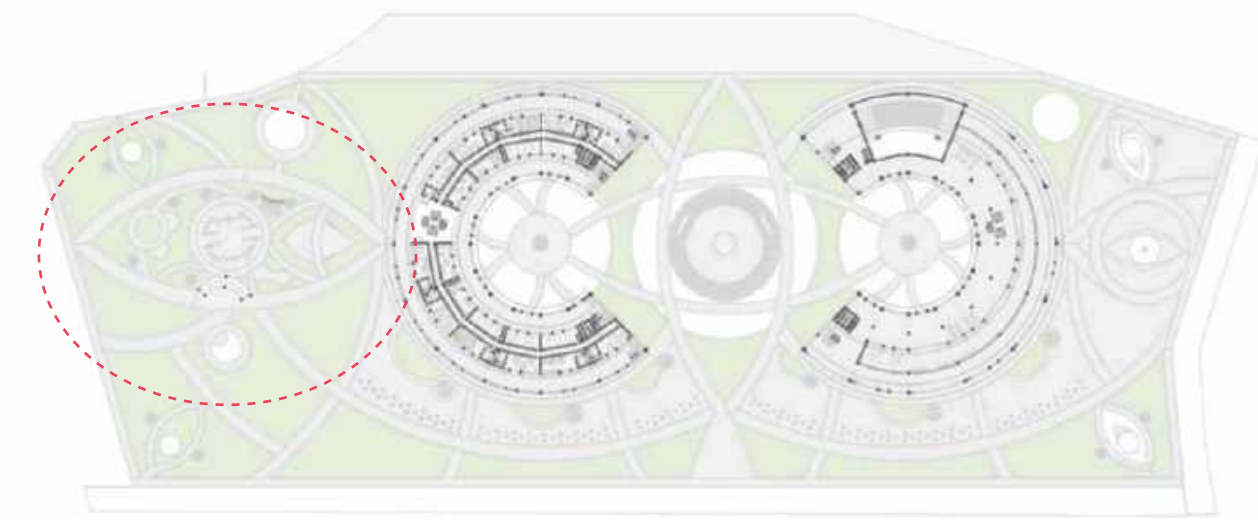
UBICACION



▲ CORTE A-A
ESCALA: 1:200



▲ CORTE B-B
ESCALA: 1:100



- LEYENDA
1. ÁREAS VERDES
 2. ÁREAS DE RECREACION
 3. ÁREAS DEPORTIVAS
 4. ÁREAS DE JUEGO INFANTIL
 5. CAMINERAS

UBICACION

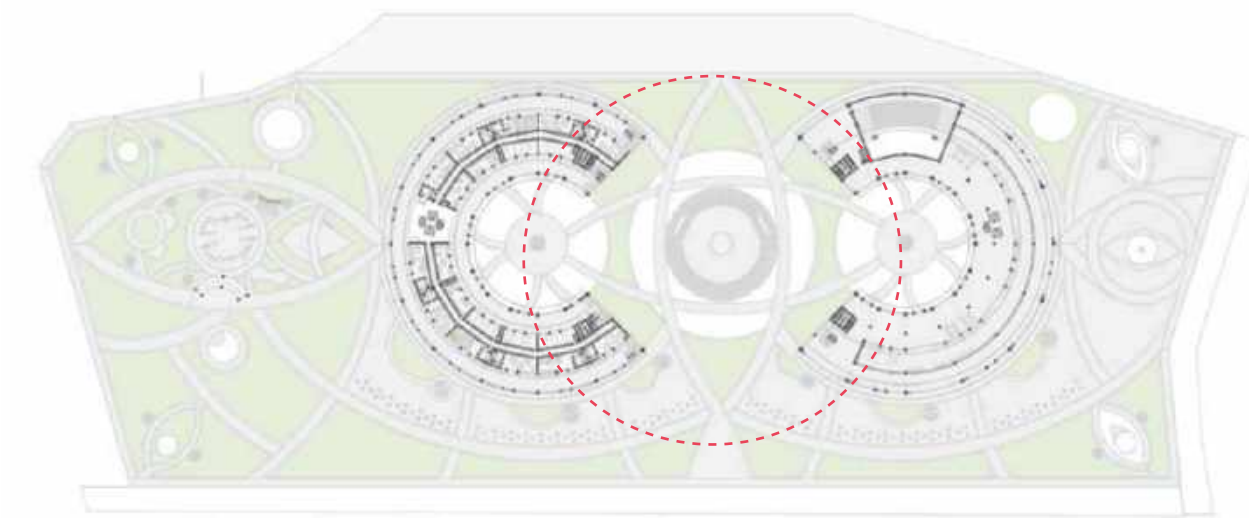


El proyecto de implementación de espacios recreativos con áreas verdes, diseñado con el objetivo de promover el bienestar físico, emocional y social de la comunidad. Este proyecto surge como respuesta a la necesidad de crear entornos urbanos más saludables y sostenibles, donde los ciudadanos puedan disfrutar de espacios naturales y actividades recreativas al aire libre.

El diseño de los espacios recreativos se ha concebido de manera integral, combinando áreas verdes con infraestructuras y equipamientos que promuevan la recreación y el descanso. Entre las características principales del diseño se incluyen:

- 1) Áreas Verdes: Se han diseñado áreas arboladas y praderas con especies vegetales adaptadas al clima local, que proporcionen sombra, oxigenación y biodiversidad. Se han incorporado senderos peatonales y ciclovías que atraviesan el área verde, conectando diferentes puntos de interés y facilitando la movilidad sostenible.
- 2) Áreas Recreativos: Se han instalado juegos infantiles inclusivos y seguros, diseñados para fomentar el juego libre y el desarrollo motor de los niños. Se han dispuesto áreas de descanso con mobiliario urbano confortable, como bancos, mesas y pérgolas, que invitan al relax y la contemplación del entorno.
- 3) Áreas Deportivas: Se han habilitado espacios para la práctica de deportes como fútbol, baloncesto y voleibol, con superficies adecuadas y equipamiento deportivo disponible para uso público. Se han diseñado circuitos de ejercicios al aire libre, con estaciones para realizar actividades de calentamiento, estiramiento y fortalecimiento muscular.
- 4) Áreas Infantiles: Son espacios diseñados para fomentar la diversión, la creatividad y el desarrollo físico y social de los niños. Estos lugares están cuidadosamente planificados para proporcionar un entorno seguro y estimulante donde los más pequeños puedan jugar, explorar y aprender.
- 5) Las camineras: se diseñaron con un enfoque orgánico, siguiendo las líneas de conexiones del lugar, que se integran armoniosamente con el entorno natural.





UBICACION

- LEYENDA
- 1. ANFITEATRO
 - 2. AREAS VERDES
 - 3. AREAS DE DESCANSO



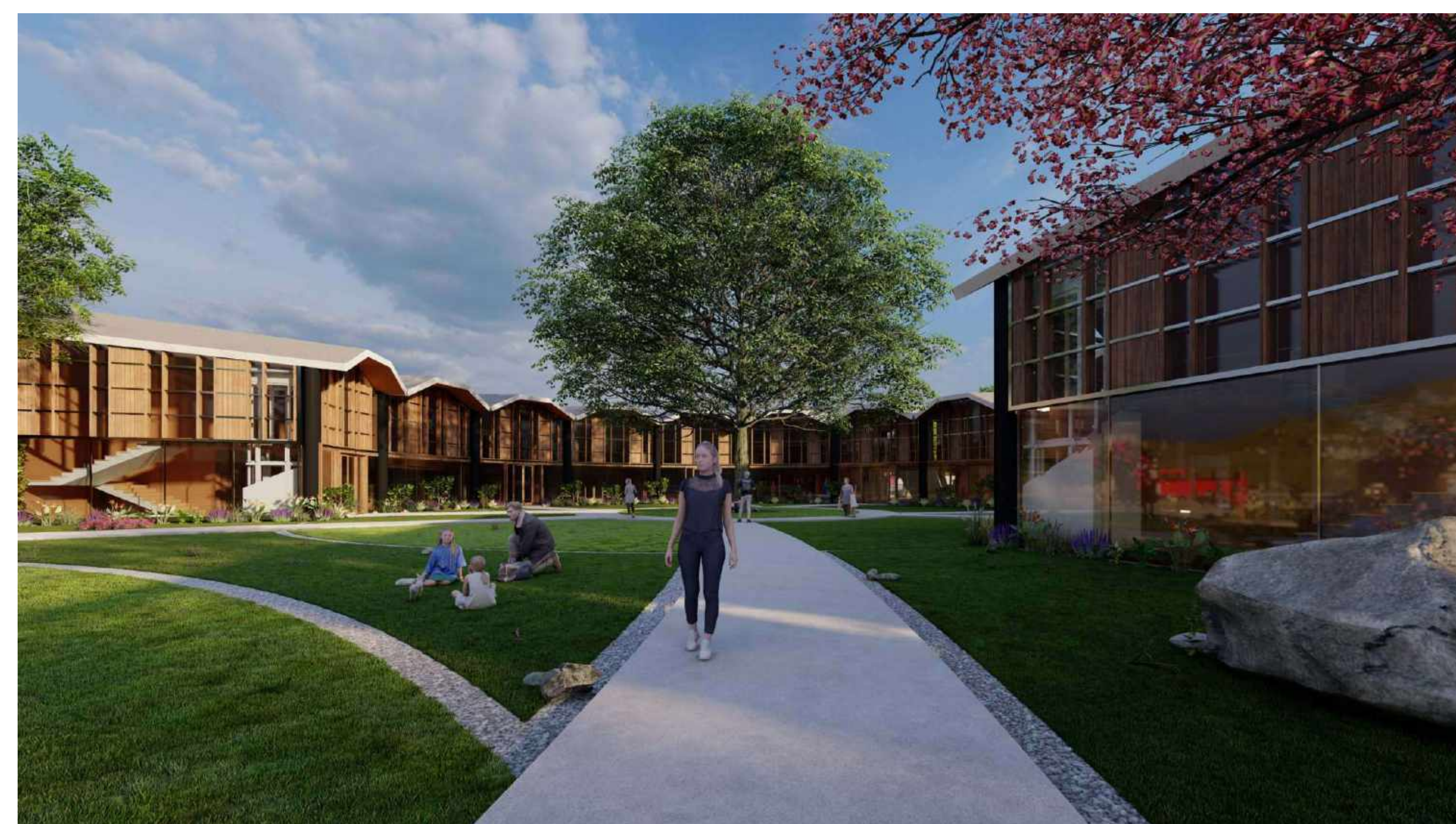
La implementación de un espacio público con un anfiteatro, áreas verdes y zonas de descanso es una iniciativa que busca promover la interacción social, el disfrute del arte y la cultura, así como el contacto con la naturaleza en entornos urbanos.

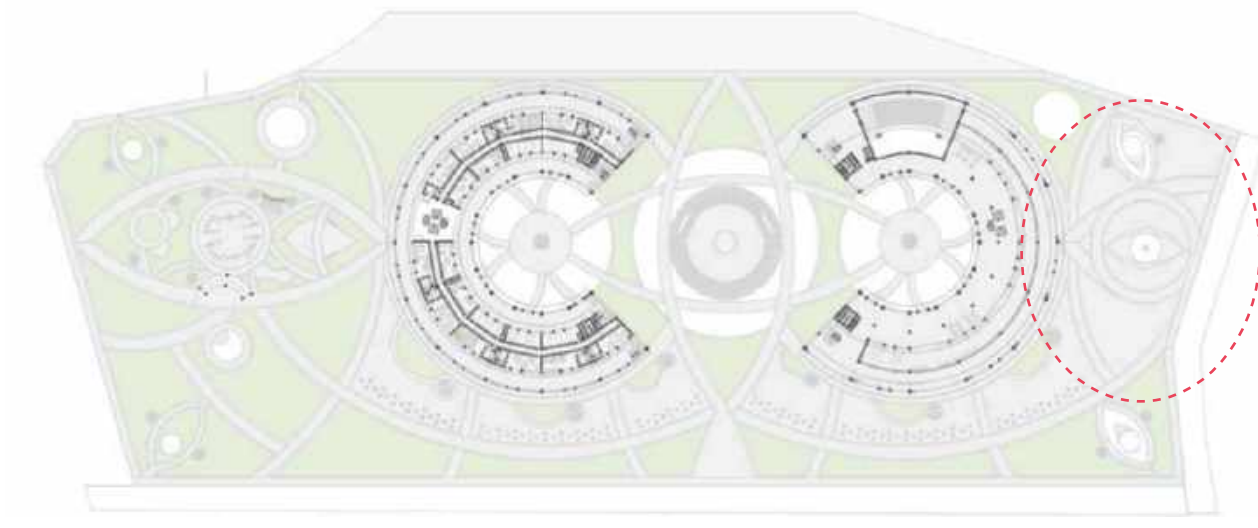
El anfiteatro público se erige como el corazón de este espacio, un lugar versátil que puede albergar una variedad de eventos culturales y artísticos, como conciertos, obras de teatro, proyecciones de cine al aire libre y presentaciones de danza. Su diseño incluiría una disposición de gradas que permita una visión óptima desde cualquier punto, así como una acústica adecuada para garantizar una experiencia memorable para el público.

Además del anfiteatro, el espacio se complementaría con amplias áreas verdes, cuidadosamente diseñadas para ofrecer un entorno natural y relajante en medio del bullicio urbano.

Estas áreas podrían incluir prados, jardines con plantas nativas, senderos para caminar y zonas de picnic, proporcionando oportunidades para el esparcimiento, la recreación y el contacto con la biodiversidad local

Las zonas de descanso serían otro componente crucial de este espacio público, ofreciendo bancos, áreas sombreadas y espacios para sentarse y relajarse. Estas áreas podrían estar estratégicamente ubicadas para aprovechar las vistas panorámicas del entorno circundante, permitiendo a los visitantes desconectar del ritmo frenético de la vida urbana y disfrutar de momentos de tranquilidad y contemplación.





UBICACION

- LEYENDA
 1. EXPOSICION EXTERIOR
 2. AREAS VERDES
 3. PLAZA



La implementación de una plaza pública con áreas verdes y versatilidad para exposiciones culturales al aire libre es una iniciativa destinada a enriquecer la vida urbana, fomentar la creatividad y promover la interacción social en entornos urbanos.

Este tipo de proyectos urbanos no solo agregan valor estético a la ciudad, sino que también crean un espacio inclusivo y dinámico que invita a la participación activa de la comunidad.

La plaza pública se concebiría como un punto focal de la ciudad, un lugar donde los residentes y visitantes pueden reunirse, socializar y participar en una variedad de actividades culturales y recreativas.

Su diseño incorporaría elementos clave, como áreas verdes, senderos peatonales, bancos y zonas de descanso, creando un entorno acogedor y accesible para personas de todas las edades y antecedentes.

Una característica distintiva de esta plaza sería su versatilidad para albergar exposiciones culturales al aire libre. Se podrían instalar estructuras temporales, como toldos, carpas o paneles de exhibición, que permitan la presentación de obras de arte, esculturas, fotografías, instalaciones multimedia y otras formas de expresión cultural.

Además, se podrían organizar eventos especiales, como ferias de arte, festivales culturales y espectáculos de música en vivo, que atraigan a una amplia audiencia y animen a la comunidad a participar activamente en la vida cultural de la ciudad.



Detalle constructivo de camineras con iluminación
Escala 1:20

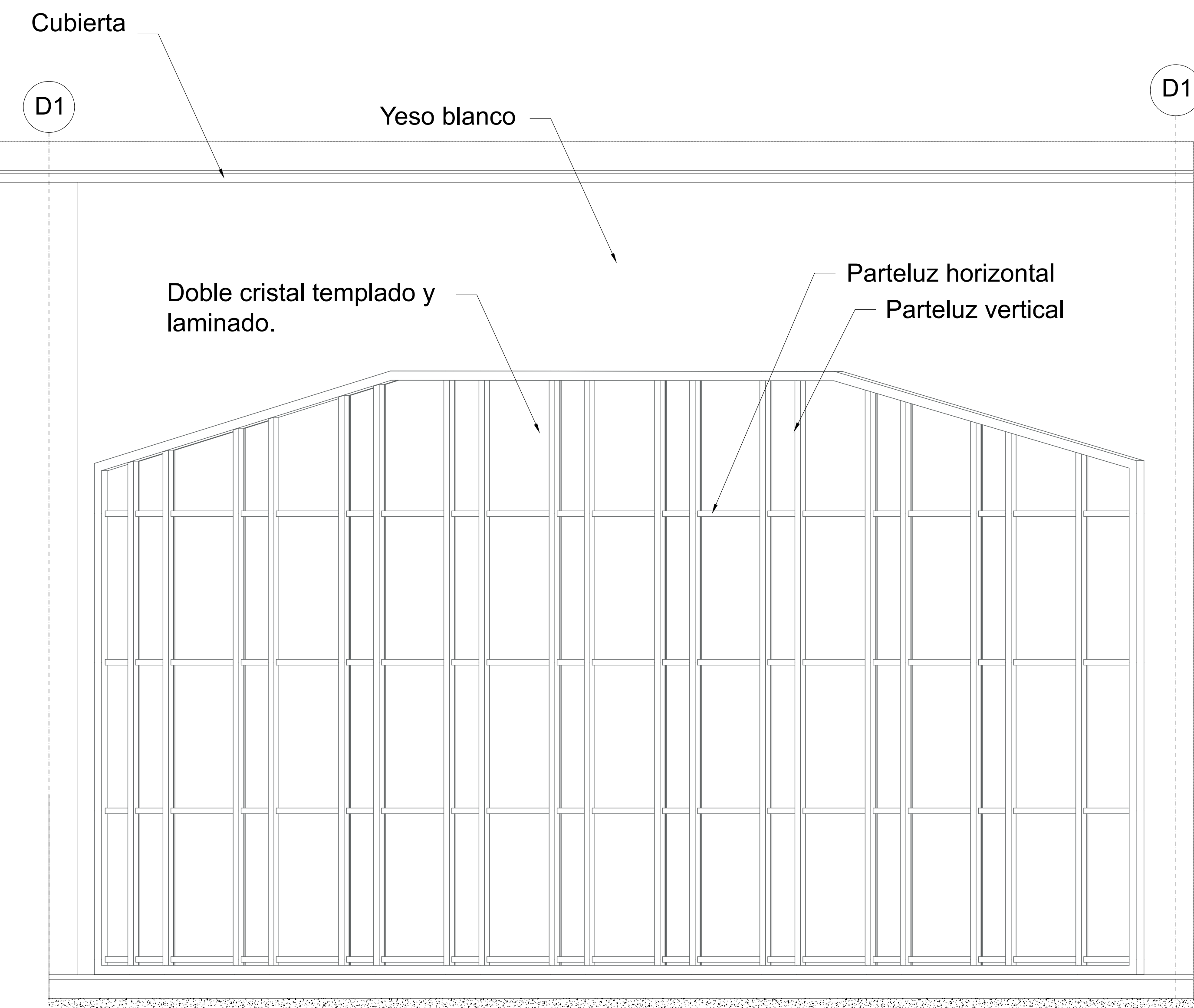


1 2 3 4 5 6 7 8 9

LEYENDA

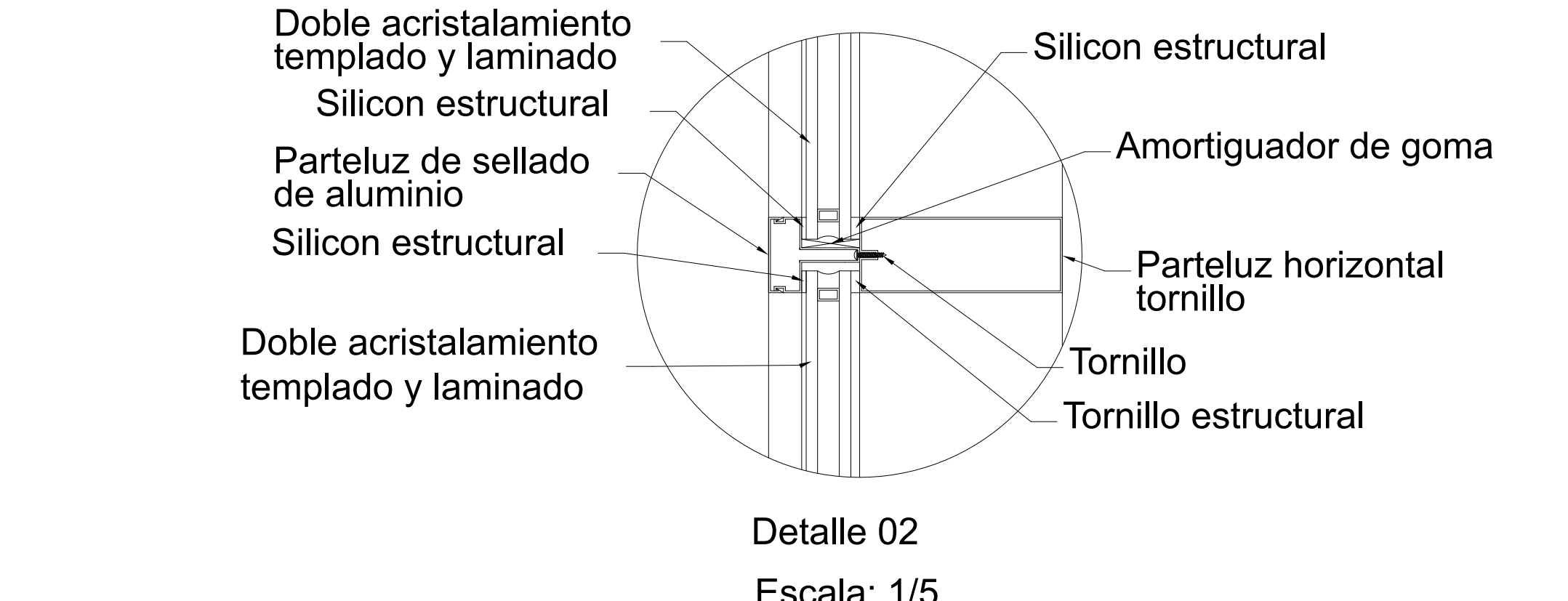
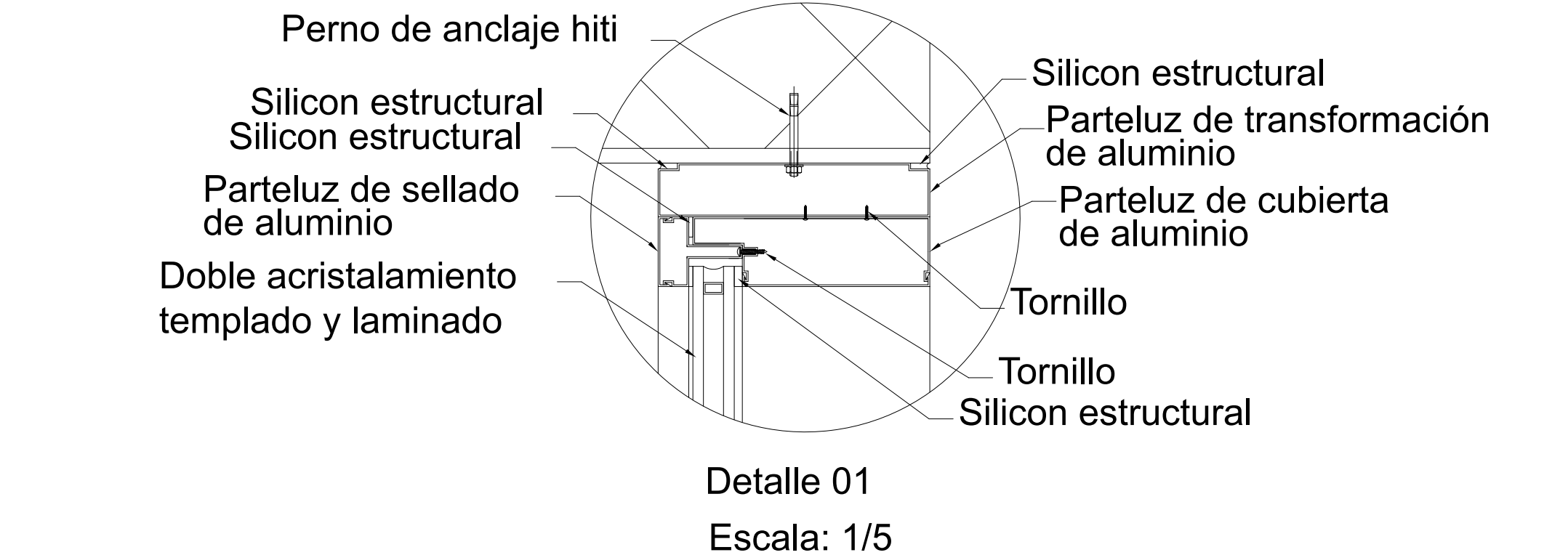
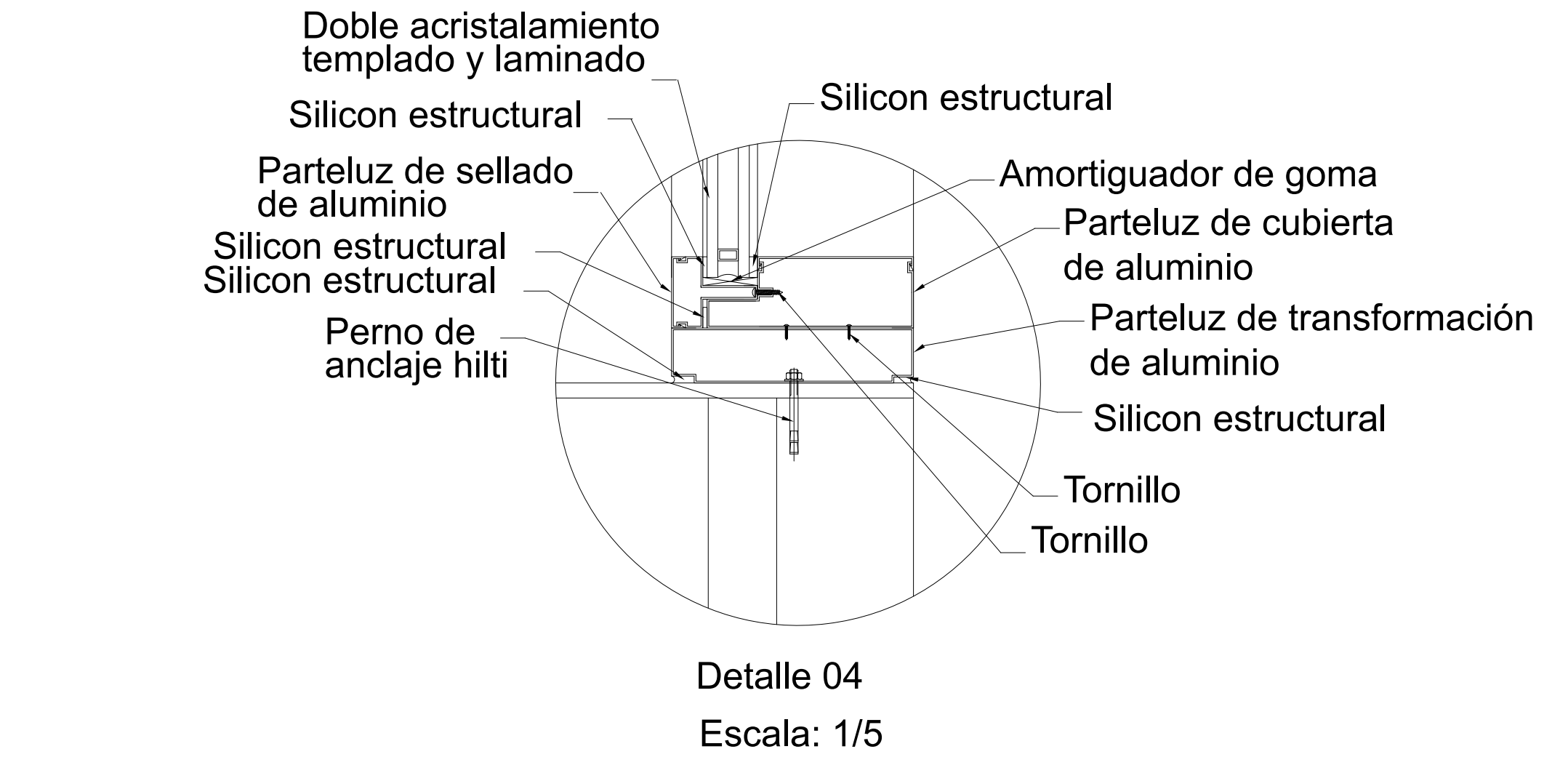
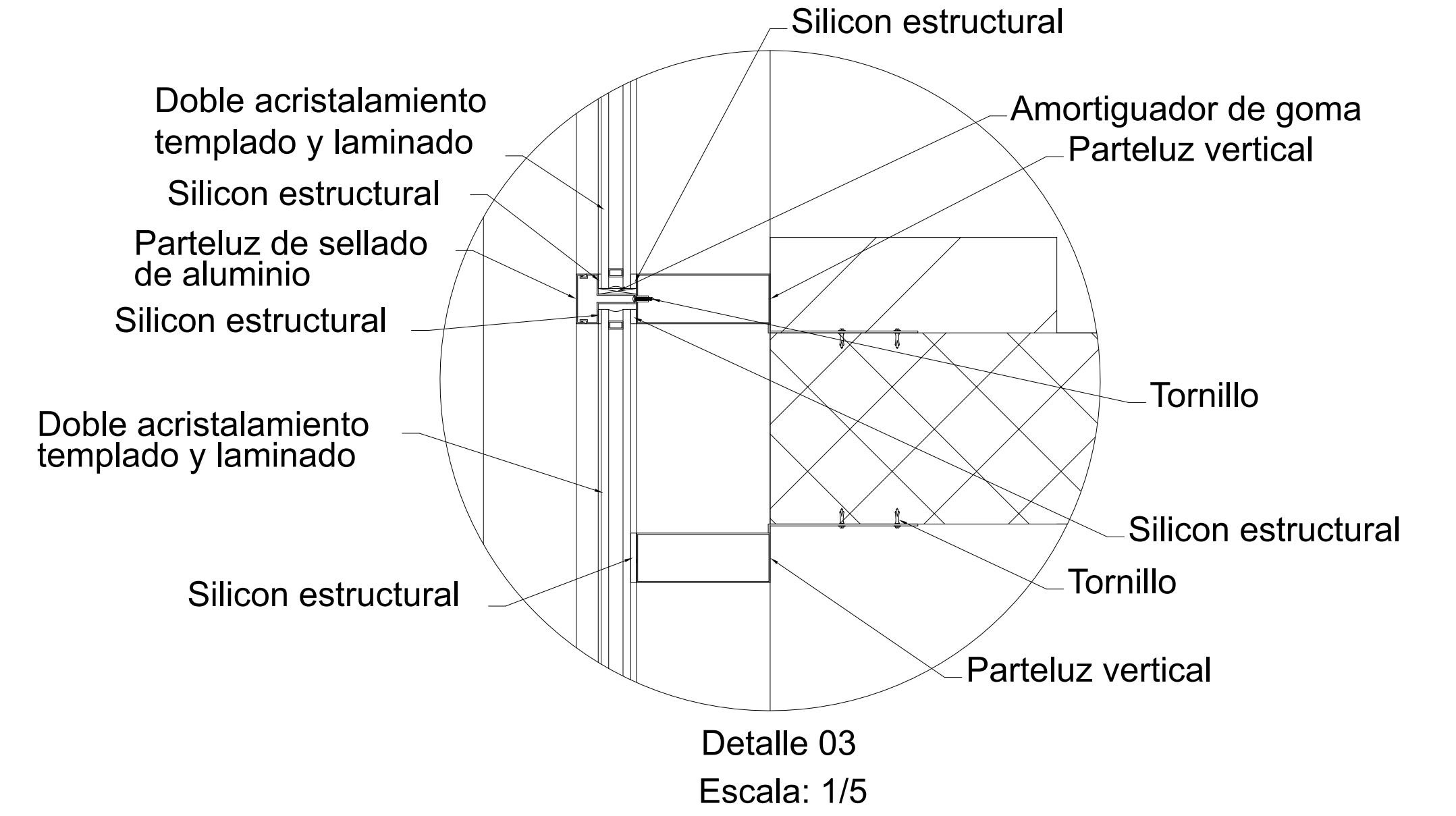
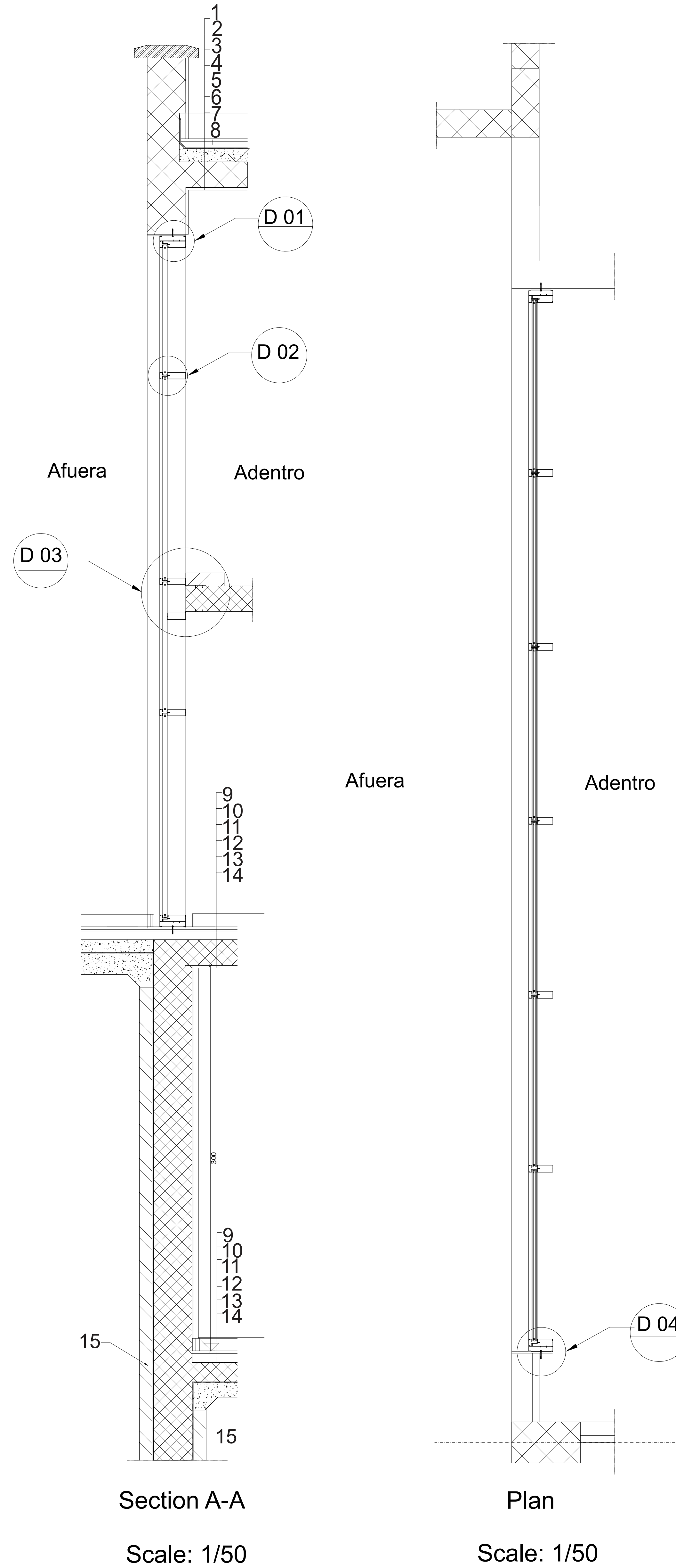
- 1 Punto de Tierra
- 2 Wartel (IP68)
- 3 Pila incorporado
- 4 Mortero
- 5 Cable H07RN-F (CTMB)
- 6 Caja de conexiones
- 7 Enlace
- 8 Glethars
- 9 Cable EXVB (en tubo)

Detalle constructivo de Muro Cortina
Escala 1:50



LEYENDA

- 1 Revestimiento de piedra 1.00
- 2 Piedra 0.20x0.20x0.02
- 3 Zocalo 0.20x0.20x0.02
- 4 Aislamiento termico con proteccion geotextil
- 5 EPDM
- 6 Regla para caer 10%
- 7 RC 0.20
- 8 Yeso
- 9 Zocalo 0.15x0.20x0.02
- 10 Losas 0.20x0.20x0.02
- 11 Mortero
- 12 Arena 0.06
- 13 RC 0.20
- 14 Yeso
- 15 Muro de proteccion





Emplazamiento: Se observa la implantación del proyecto con el contexto urbano y su relación, ya que es un punto de encuentro vibrante para la comunidad. Con su estratégica localización, ofrece una experiencia única que combina recreación, entretenimiento y conexión con la naturaleza.



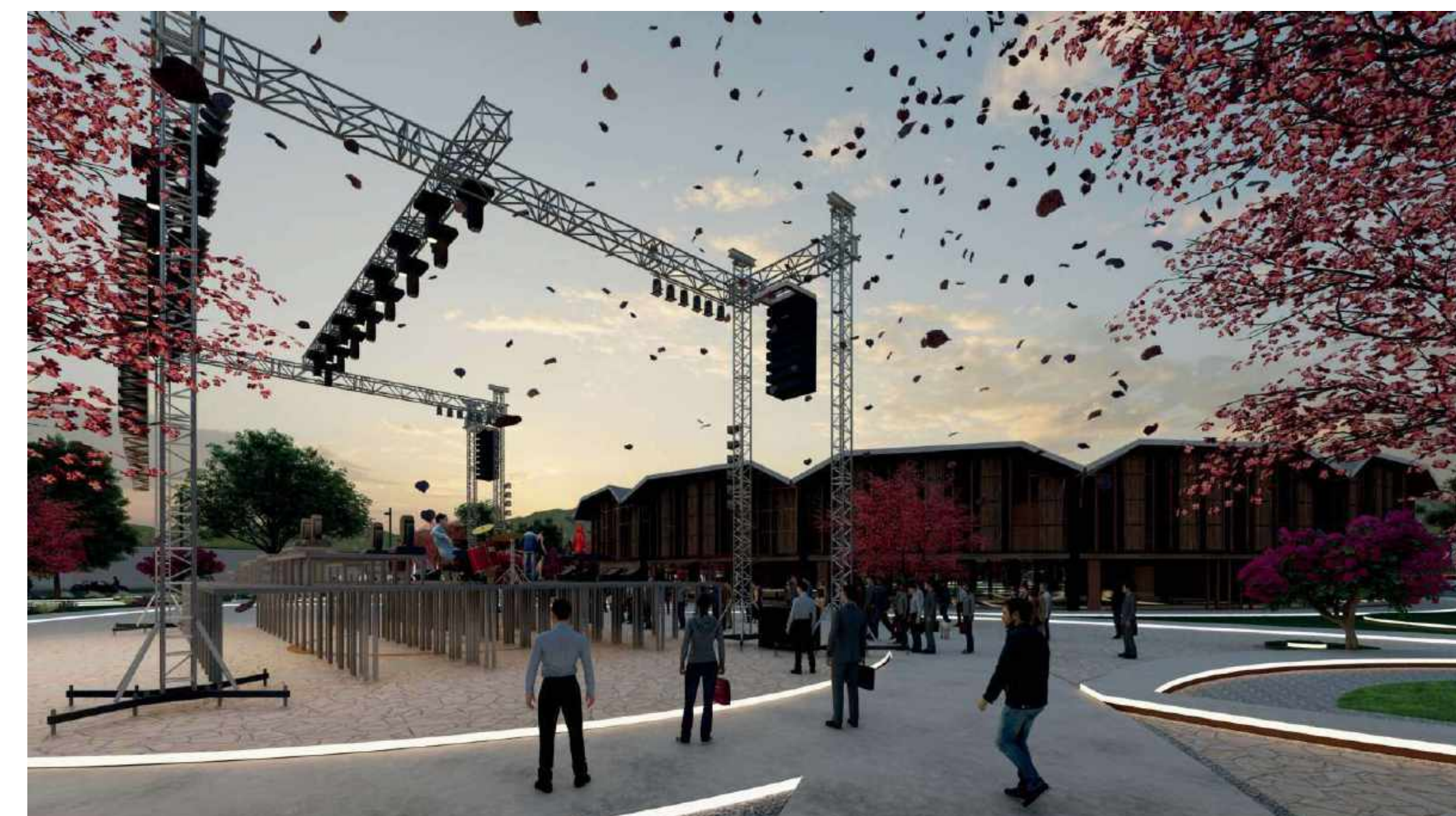
En el exterior se observa la relación de las áreas verdes con las áreas de recreación como las fuentes, haciendo atractivo el espacio para los diferentes usuarios.



Relación interna de los edificios con la naturaleza, en donde la visualización se centra en las áreas verdes centralizadas del espacio.



El Anfiteatro es un espacio público que es versátil y se puede utilizar para descanso, recreación, exposiciones y se observa la relación visual con su entorno y vegetación.



En la plaza se busca que sea un espacio de convivencia y encuentro entre los visitantes y la misma comunidad, además que sea espacios versátiles según las diferentes necesidades



La área de recreación y juegos infantiles presenta un vínculo visual con los exteriores del lugar y se armoniza con el juego de los materiales del edificio, posee relación con el entorno y se articula directamente con la vegetación circundante.



Los Comercios tienen visuales con las áreas verdes internas del lugar en donde se busca tener una vista panorámica de los espacios internos entre los dos edificios.



Los edificios presentan una fuerte relación entre lo interior y el exterior conectados por camineras, creando espacios de cohesión social y encuentro casual.



AUTORIZACIÓN DE PUBLICACIÓN EN EL REPOSITORIO INSTITUCIONAL

Nosotras, Gladys Gabriela Rivera López y María José Tinoco López portadoras de las cédulas de ciudadanía N.º 0106327513 y 0106769045. En calidad de autoras y titulares de los derechos patrimoniales del proyecto de titulación “Intervención y Cambio de Uso de Suelo del Terminal Terrestre de Cuenca para Promover la Interacción Urbana en Espacios Públicos” de conformidad a lo establecido en el artículo 114 Código Orgánico de la Economía Social de los Conocimientos, Creatividad e Innovación, reconocemos a favor de la Universidad Católica de Cuenca una licencia gratuita, intransferible y no exclusiva para el uso no comercial de la obra, con fines estrictamente académicos y no comerciales. Autorizamos además a la Universidad Católica de Cuenca, para que realice la publicación de este proyecto de titulación en el Repositorio Institucional de conformidad a lo dispuesto en el artículo 144 de la Ley Orgánica de Educación Superior.

Cuenca, 10 de abril de 2024

Gladys Rivera

F:

Nombres y Apellidos

C.I. 0106327513

F:

Nombres y Apellidos

C.I. 0106769045