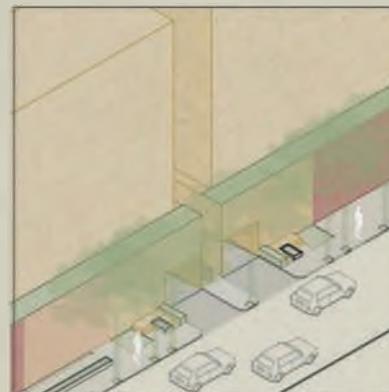
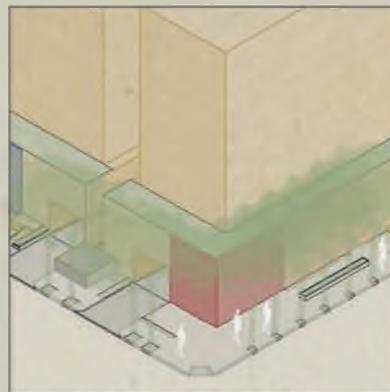
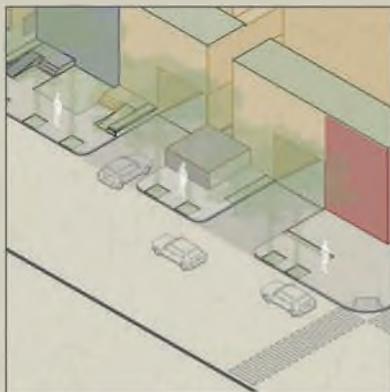
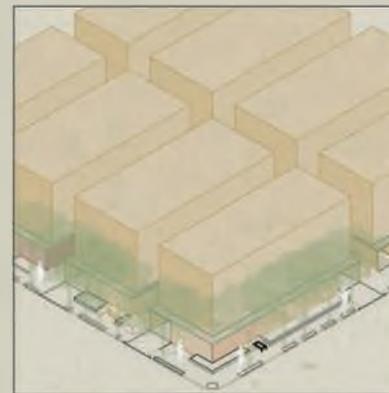
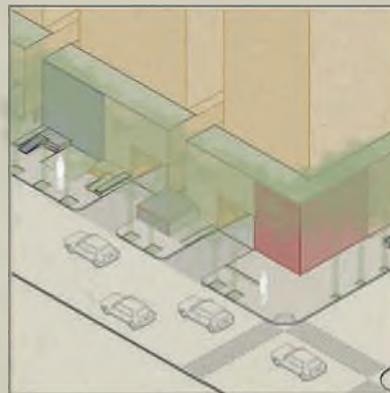
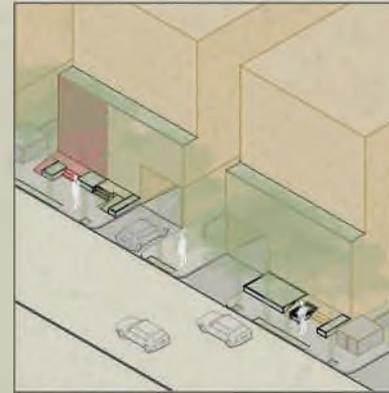
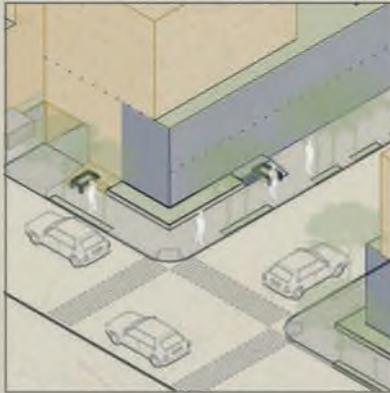


HABITAR COHESIVO: La Ciudad y la Vivienda del Distrito Nacional

CÓDIGO URBANO PARA EL DISTRITO NACIONAL: Desarrollo Urbano a través de los Proyectos Habitacionales



PROYECTO DE GRADO PARA LA OBTENCIÓN DEL TÍTULO DE ARQUITECTO

Yamel Mejía Vásquez (16-0713) y Lisa Jiménez (14-1993)

M. Arq. Mizocky Mota

Asesor Principal

Prof. Arq. Mizoocky Mota

Asesor Metodológico

Prof. Arq. Julio Peña

Edición y Diagramación

Yamel Mejía Vásquez

Diseño

Yamel Mejía Vásquez y Lisa Jiménez

La documentación expuesta de este proyecto de grado está bajo la responsabilidad del sustentante. Queda prohibida la reproducción total o parcial de esta publicación, por cualquier medio o procedimiento sin contar la aprobación previa, expresa del autor y de la UNPHU.

©Todos los derechos reservados.

Fecha de impresión

16/01/2024

Lugar de impresión

Imprenta Amigos del Hogar
2024, Distrito Nacional, República Dominicana

[Todas las figuras en este documento son elaboradas por las autoras, a excepción de las señaladas]

La correspondencia con respecto a este artículo debe ser dirigida a Lisa Jiménez y Yamel Mejía Vásquez:
lj14-1993@unphu.edu.do ym16-0713@unphu.edu.do



UNPHU

Universidad Nacional
Pedro Henríquez Ureña

Universidad Nacional Pedro Henríquez Ureña, UNPHU

Facultad de Arquitectura y Artes, FAA

Escuela de Arquitectura y Urbanismo, EAU

Tema

HABITAR COHESIVO:

La Ciudad y la Vivienda del Distrito Nacional

Vehículo

CÓDIGO URBANO PARA EL DISTRITO NACIONAL:

Desarrollo Urbano a través de los Proyectos Habitacionales

PROYECTO DE GRADO PARA LA OBTENCIÓN DEL TÍTULO DE ARQUITECTO

Sustentantes

Yamel Mejía Vásquez (16-0713) y Lisa Jiménez (14-1993)

Asesor de Contenido

M. Arq. Mizooocky Mota

Asesor Metodológico

M. Arq. Julio Peña

Distrito Nacional, Santo Domingo. República Dominicana
2023

Formulario de Presentación y Aprobación del Tema Escuela de Arquitectura y Urbanismo (EAU)

El propósito de este formulario es dar al (los) tutor (es) la posición de la Escuela al conocer la temática que será abordada en este proyecto de grado y los diferentes aspectos que forman parte del mismo. El (los) tutor (es) evaluará (n) la presentación concreta de acuerdo con los parámetros y criterios que se persiguen desde las líneas de investigación e interés de la Escuela.

| | SÍ | NO |
|--|-------------------------------------|-------------------------------------|
| Tema de Investigación: | | |
| 01 El título es correcto y claro: | <input checked="" type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 02 Es de interés el desarrollo de este tema: | <input checked="" type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 03 Es factible la investigación del tema: | <input checked="" type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 04 Es aceptable el tema: | <input checked="" type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 05 Se identifica claramente la situación que da origen al tema: | <input checked="" type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| Objetivos: | | |
| 06 Son claros y están bien planteados: | <input type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> |
| 07 El objetivo general guarda relación con la formulación del problema: | <input type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> |
| 08 Los objetivos específicos guardan relación con la sistematización problema: | <input checked="" type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| Alcances: | | |
| 09 Son precisos y están bien definidos: | <input type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> |
| 10 Los alcances son suficientes para dar respuesta al problema: | <input checked="" type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| Justificación del Tema: | | |
| 11 La justificación realmente conecta con las necesidades del usuario al que se dirige: | <input type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> |
| | se aprueba: | |
| | <input checked="" type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |

Elizardo I. Ruiz González, Arq. MATC, coordinador
Escuela de Arquitectura y Urbanismo
Universidad Nacional Pedro Henríquez Ureña

Heidi De Moya Simó, Arq. M., directora
Escuela de Arquitectura y Urbanismo
Universidad Nacional Pedro Henríquez Ureña

Formulario de Presentación y Aprobación del Vehículo Escuela de Arquitectura y Urbanismo (EAU)

El propósito de este formulario es dar al (los) tutor (es) la posición de la Escuela al conocer la temática que será abordada en este proyecto de grado y los diferentes aspectos que forman parte del mismo. El (los) tutor (es) evaluará (n) la presentación concreta de acuerdo con los parámetros y criterios que se persiguen desde las líneas de investigación e interés de la Escuela.

| | SÍ | NO |
|--|-------------------------------------|-------------------------------------|
| Tema del Proyecto: | | |
| 01 El título es correcto y claro: | <input checked="" type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 02 Es de interés el desarrollo de este tema: | <input checked="" type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 03 Es factible la investigación del tema: | <input checked="" type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 04 Es aceptable el tema: | <input checked="" type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 05 Se identifica claramente la situación que da origen al tema: | <input checked="" type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| Objetivos: | | |
| 06 Son claros y están bien planteados: | <input type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> |
| 07 El objetivo general guarda relación con la formulación del problema: | <input type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> |
| 08 Los objetivos específicos guardan relación con la sistematización problema: | <input checked="" type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| Alcances: | | |
| 09 Son precisos y están bien definidos: | <input type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> |
| 10 Los alcances son suficientes para dar respuesta al problema: | <input checked="" type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| Justificación del Tema: | | |
| 11 La justificación realmente conecta con las necesidades del usuario al que se dirige: | <input type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> |
| se aprueba: | <input checked="" type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |

Elizardo I. Ruiz González, Arq. MATC, coordinador
Escuela de Arquitectura y Urbanismo
Universidad Nacional Pedro Henríquez Ureña

Heidi De Moya Simó, Arq. M., directora
Escuela de Arquitectura y Urbanismo
Universidad Nacional Pedro Henríquez Ureña

Carta de Autorización para Presentación del Asesor Principal

17 de diciembre del 2023

Santo Domingo, D.N.

Sra.

Arq. Heidi De Moya Simó, Directora
Escuela de Arquitectura y Urbanismo
Facultad de Arquitectura y Artes

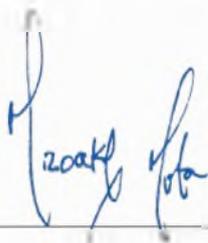
Sirva la presente para comunicarle a usted que las estudiantes **Yamel Mejía Vásquez (16-0713)** y **Lisa Jiménez (14-1993)**, han sido asesoradas por nosotros en su proyecto de grado, el cual tiene como tema: **"Habitar Cohesivo: La Ciudad y la Vivienda del Distrito Nacional"**, ellas han seguido los procedimientos necesarios y los sugeridos por nosotros, pasando luego a la ejecución del vehículo: **"Código Urbano para el Distrito Nacional: Desarrollo Urbano a través de los Proyectos Habitacionales"**.

De forma que ha cumplido los diferentes requisitos sugeridos por la escuela en cuanto a correcciones y revisiones, cumpliendo lo estipulado en el reglamento de Proyecto de Grado, además de obtener su autorización del asesor metodológico, esta presenta un producto adecuado.

Entendemos que estas jóvenes están en condiciones de proceder a la presentación para evaluación de su proyecto de grado, por lo que sugerimos que la escuela realice la asignación de la fecha y el jurado evaluador más conveniente para el proyecto de grado que será presentado.

Damos gracias a la escuela que nos permitiera participar en este proceso y a su vez a las autoras por seleccionarnos para esta etapa final de su carrera.

Atentamente,



M. Arq. Mizoocky Mota, asesora
Escuela de Arquitectura y Urbanismo
Universidad Nacional Pedro Henríquez Ureña

Carta de Autorización para Presentación del Asesor Metodológico

10 de Noviembre del 2023

Santo Domingo, D.N.

Arq. Heidi De Moya Simó, Directora
Escuela de Arquitectura y Urbanismo
Facultad de Arquitectura y Artes

En mi condición de asesor metodológico me fue asignada la asesoría para estos fines de un proyecto de grado con el tema: **“Habitar Cohesivo: La Ciudad y la Vivienda del Distrito Nacional”**, autoría de las estudiantes **Yamel Mejía Vásquez (16-0713) y Lisa Jiménez (14-1993)**.

Por lo que después de revisarlo y corregirlo entendemos que alcanza el nivel y claridad suficiente para que pueda continuar su desarrollo con el asesor principal (contenido), tomando en cuenta los siguientes puntos:

| | se aprueba: | SÍ | NO |
|--|-------------|-------------------------------------|--------------------------|
| 01 El tema es claro, concreto y pertinente: | | <input checked="" type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 02 El tema obedece las líneas de investigación de la escuela: | | <input checked="" type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 03 Los objetivos son claros y están bien planteados: | | <input checked="" type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 04 El objetivo general está planteado a partir del problema: | | <input checked="" type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 05 Los objetivos específicos responden a la sistematización del problema: | | <input checked="" type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 06 Los alcances están bien planteados y son medibles: | | <input checked="" type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 07 La hipótesis (pregunta) de la investigación está bien planteada: | | <input checked="" type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 08 La metodología de investigación está definida y sistematizada su aplicación: | | <input checked="" type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 09 La vinculación entre el tema y el vehículo está debidamente planteada: | | <input checked="" type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 10 La construcción y desglose del índice es lógico, pertinente y claro: | | <input checked="" type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 11 Se toman las consideraciones de estilo (APA): | | <input checked="" type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 12 La población de estudio es oportuna en cantidad, calidad y definición: | | <input checked="" type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 13 Es adecuada la correlación de planteamientos propios y/o fuentes citadas: | | <input checked="" type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 14 La bibliografía es oportuna, actualizada y bien planteada: | | <input checked="" type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |

Por lo que en cuanto a estructura y metodología este proyecto puede continuar:

Muy atentamente,



M. Arq. Julio Peña, asesor metodológico

Escuela de Arquitectura y Urbanismo, Universidad Nacional Pedro Henríquez Ureña

C.C: Arq. Elizardo I. Ruiz González, Coordinador de Proyecto de grado. Al asesor principal (Contenido) correspondiente. Al (los) autor (es).

AGRADECIMIENTOS

1990 - 1991 - 1992 - 1993 -

Agradecimientos sinceros:

A nuestros asesores **Juan Matos y Mizocky Mota**, por sus observaciones, sugerencias y apoyo en la elaboración de nuestro proyecto de grado en cada una de sus etapas, por la libertad de experimentar nuestras ideas sin limitarnos.

A la **Universidad Nacional Pedro Henríquez Ureña (UNPHU)**, le agradecemos por proporcionarnos los conocimientos, recursos y herramientas fundamentales que fueron indispensables en nuestra labor de investigación. Valoró, además, la inculcación de la humanización y sensibilidad a través de la arquitectura y la comprensión profunda del espacio y su entorno no solo a través de la proyección sino también de la experimentación.

A los profesores y maestros, por cada observación para dirigirnos hacia ser buenos profesionales, a esos que sembraron en mí las bases para hacer una arquitectura más humana, en especial a **Pablo Yermenos, Mizocky Mota, Rubén H.Fontana, Shaolin Saint-Hilaire y José A. Costanzo**, por su dedicación y pasión en la enseñanza y al transmitir sus conocimientos.

A **Yamel**, por su tiempo y comprensión durante nuestra colaboración en este proyecto y otros. Ha sido verdaderamente enriquecedor compartir la etapa final de este trayecto contigo.

A mi **familia**, en especial a mi madre, por su inquebrantable apoyo a lo largo de mi tiempo en la universidad.

A mis amigos y futuros colegas en particular a **Jasmine Marte, Yamilet Gómez, Wilson Sosa y Carla Peña**, les agradezco por ser parte fundamental de nuestro crecimiento académico y profesional. En ustedes he encontrado no solo compañeros, sino una familia con la que espero seguir compartiendo mi vida personal y profesional. A mis amigas de la vida, **Yamilet Suero y Maria Gonell** por su presencia y apoyo en la etapa final de este proyecto. A extraños y conocidos que participaron en diálogos e intercambios de ideas para este proyecto, extendemos nuestro agradecimiento.

¡Gracias a todos por ser parte esencial de este significativo viaje académico y profesional!

AGRADECIMIENTOS

Samy Alcaraz Acosta

En primer lugar, agradezco a **Dios** por darme fortaleza, sabiduría y perseverancia para culminar esta meta.

Gracias a nuestros asesores **Arq. Juan Manuel Matos y Arq. Mizocky Mota** por ser nuestros guías en este trayecto, a veces incierto, que ha sido la tesis para nosotras. Gracias por la confianza depositada en nosotras para poder plasmar nuestra creencia y visión en el proyecto de grado. Gracias infinitas por la paciencia, el tiempo dedicado y la escucha.

Agradezco especialmente a **Arq. Layrell Suárez, Arq. Rubén Hernández Fontana, Arq. Pablo Yermenos, Arq. Gipsy Guilliani, Arq. Shaolin Saint Hilaire, Arq. Patricia De Moya y Arq. José A. Constanzo** por su entrega y dedicación como maestros. Gracias por servir de inspiración y por sembrar en mi la semilla de la duda y el interés de explorar e investigar más allá de lo que las horas de clase permitían.

Gracias a todos mis familiares y amigos que han tendido su apoyo y afecto hacia mí en todos estos años, sobre todo a:

Rosmery Vásquez y Juan Mejía (mis padres), por el apoyo y la entrega brindada.

Yaireny Mejía Vásquez, por ser sostén, aliento, escucha y contención.

Yuan Mejía Vásquez, por la motivación y las comidas.

Teresa y Rosita, mis abuelas, que hoy me acompañan desde otro plano, por el amor y el cuidado siempre brindado.

Sarai Rosario, Nicole Rosario, Maira Alejandra Batista y Rosa Andrea Batista, por su presencia y cariño constante.

Maira Vásquez y Sarah Vásquez, por apoyarme, cuidarme y quererme como una hija más.

Bruno, por ser mi compañero del día a día y mi alarma personal.

Lisa Gabriela Jiménez, por acompañarme en este trayecto, escuchar mis inquietudes, mis dudas, mis anhelos y valorar mis capacidades. Gracias por el tiempo, la comprensión, la paciencia y el entendimiento.

Nicole Núñez, Sarai Hernández, Yamilet Gómez, Juan Rijo, Laura Peña, Jasmine Marte, Anirelys Vargas, Tony Linares, Carla Peña, Mariell Olivero, Wilson Sosa por la empatía, el apoyo, la amistad, la colaboración, las anécdotas y por haber formado parte de mi trayecto universitario.

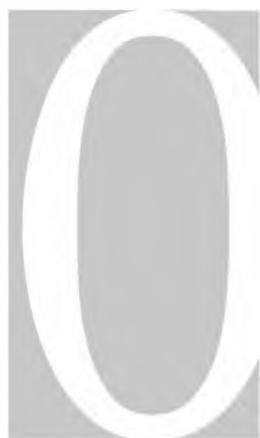
Agradezco inmensamente a todas las personas que de alguna forma u otra fueron ayuda, inspiración, sostén o motor en estos años.

¡Gracias!

DEDICATORIA

A Santo Domingo por ser desilusión y anhelo,
A la Arquitectura por sus idas y venidas,
Al devenir de la profesión
y de la ciudad.

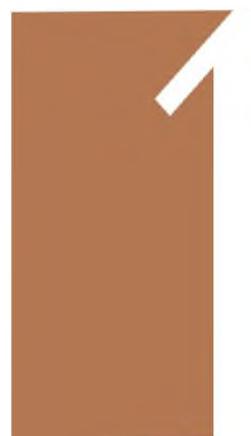
FASE 0



ASPECTOS GENERALES

| | |
|--|----|
| Índice de Tablas y Figuras | 00 |
| Listado de Abreviaturas, Siglas y Símbolos | 00 |
| Introducción | 24 |
| 0.1 Marco General del Tema de Investigación | |
| 0.1.1 Planteamiento del Problema | 28 |
| 0.1.2 Justificación | 29 |
| 0.1.3 Motivación y Preguntas de Investigación | 30 |
| 0.1.4 Objetivos | 31 |
| 0.1.5 Alcances | 32 |
| 0.2 Marco General del Vehículo | |
| 0.2.1 Planteamiento del Problema | 34 |
| 0.2.2 Justificación | 35 |
| 0.2.3 Motivación y Preguntas de Investigación | 36 |
| 0.2.4 Objetivos | 37 |
| 0.2.5 Alcances | 38 |
| 0.3 Metodología | 39 |

FASE I



ASPECTOS TEÓRICOS DEL TEMA

| | |
|---|----|
| CAPÍTULO 0 ANTECEDENTES TEÓRICOS | |
| 1.0 Estado del Arte | 47 |
| CAPÍTULO 1 SOMOS HABITANDO | 00 |
| 1.1 Ser-en-el-mundo | 53 |
| 1.1.1 Ser-con, Estar-con | 56 |
| 1.1.2 Ser, Espacio y Tiempo | 57 |
| 1.2 Habitar | 59 |
| 1.3 Prácticas Sociales | 61 |
| CAPÍTULO 2 HABITAMOS LA CIUDAD Y LA VIVIENDA | |
| 2.1 Habitar, Vivienda y Ciudad | 67 |
| 2.2 La Vivienda, la Ciudad y la Técnica | 71 |
| 2.2.1 La Vivienda, la Ciudad y la Técnica Moderna | 73 |

| | |
|--|-----|
| 2.3 La Vivienda como Producto de Mercado | 75 |
| 2.4 Habitar la Vivienda y la Ciudad | 77 |
| 2.5 Desarrollo Urbano Cohesivo | 81 |
| 2.5.1 Políticas Públicas para el Desarrollo Urbano | 83 |
| 2.6 Parámetros para fomentar el vínculo entre los proyectos habitacionales y su contexto social-urbano | 85 |
| CAPÍTULO 3 LA VIVIENDA EN EL DISTRITO NACIONAL | |
| 3.1 El Distrito Nacional: Contexto Histórico | 91 |
| 3.2 Factores políticos, sociales, económicos y urbanos | 95 |
| 3.3 La Ciudad y la Vivienda del Distrito Nacional frente al Mercado Inmobiliario | 129 |
| 3.3.1 Normativas que regulan el desarrollo de proyectos habitacionales | 133 |
| 3.3.2 Desafíos y tendencias en la proyección de viviendas en el Distrito Nacional | 141 |

DEL VEHÍCULO

| | |
|---|-----|
| CAPÍTULO 4 HERRAMIENTAS REGULATORIAS | |
| 4.1 Herramientas regulatorias para mejorar la ciudad a través de los proyectos habitacionales | 145 |
| 4.2 Códigos de Diseño como Instrumento de Ordenamiento Territorial | 147 |
| 4.2.1 Tipos de Código de Diseño | 149 |
| 4.2.2 Guías para la Elaboración de Códigos | 151 |
| 4.2.3 Componentes esenciales de un código de diseño urbano enfocado en la vivienda | 155 |
| 4.2.4 Elementos de un códigos urbano enfocado en la vivienda | 157 |

FASE II



ASPECTOS REFERENCIALES

CAPÍTULO 5 | REFERENTES

5.1 Referentes Internacionales

- 5.1.1 Código para el Área de Hatcham e Ilderton Road (OKR16) 165
- 5.1.2 Código Urbanístico de la Ciudad de Buenos Aires 171

5.2 Referentes Nacionales

- 5.2.1 Plan Municipal de Ordenamiento Territorial de Santiago (PMOT-Santiago) 177
- 5.2.2 Plan Sectorial de Ordenamiento Territorial Turístico (POTT-Pedernales) 181

5.3 Conclusiones sobre Referentes 185

FASE III



ASPECTOS CONTEXTUALES

CAPÍTULO 6 | EL CONTEXTO

6.1 Zonas de Interés para Desarrollo Habitacional dentro del Distrito Nacional 191

- 6.1.1 Evaluación de proyectos de acuerdo a parámetros para fomentar el vínculo entre los proyectos habitacionales y su contexto social-urbano 195
- 6.1.2 Ficha para la evaluación de los proyectos de interés seleccionados 197
- 6.1.3 Conclusiones del análisis de proyectos 271

6.2 El Ensanche La Fe

- 6.2.1-6.2.9 Estudio de Lugar 281

6.3 Conclusiones Análisis Contextual 303

- 6.3.1 Categorización por zonas 305
- 6.3.2 Tipologías de manzanas 307

FASE VI



ASPECTOS PROYECTUALES

CAPÍTULO 7 | EL PROYECTO

| | |
|---|-----|
| 7.1 Marco Conceptual | 313 |
| 7.1.1 Tratamiento del Espacio Público | 313 |
| 7.1.2 Tratamiento de Edificios | 315 |
| 7.2 Código de Diseño Ciudad-Vivienda Distrito Nacional | |
| 7.2.1 Código para el Tratamiento del Espacio Público | 319 |
| 7.2.2 Código para el Tratamiento de Edificios | 331 |
| 7.2.3 Implementación del código en el Ensanche La Fe | 333 |
| CAPÍTULO 8 CONCLUSIÓN | 350 |

FASE V



ASPECTOS BIBLIOGRÁFICOS

CAPÍTULO 9 | BIBLIOGRAFÍA

| | |
|---------------------------------------|-----|
| 10.1 Libros | 353 |
| 10.2 Artículos y Publicaciones | 354 |
| 10.3 Páginas Web | 362 |

ÍNDICE DE FIGURAS Y TABLAS

FIGURAS

ASPECTOS GENERALES

Introducción

FIGURA 1. **Construimos El Distrito Nacional.** 25

Metodología

FIGURA 2. **Esquema de la Metodología de Investigación.** 39-42

ASPECTOS TEÓRICOS

CAPÍTULO 1 | SOMOS HABITANDO

FIGURA 3. **Caminamos, habitamos y construimos.** 53

FIGURA 4. **Espacio: dimensión de la existencia, la simultaneidad y la multiplicidad.** 54

FIGURA 5. **La ciudad que co-construimos.** 55

FIGURA 6. **Ser, Espacio y Tiempo: la ciudad que heredamos, la que habitamos y la que proyectamos.** 57

FIGURA 7. **Proyección: pasado, presente y futuro.** 58

FIGURA 8. **Habitar.** 59

FIGURA 9. **Habitar: construcción y cuidado.** Reinterpretación de gráficos del proyecto Tatsumi Apartments (Hiroyuki Ito Architects, 2016). 60

FIGURA 10. **Las prácticas sociales.** Adaptado de Doberti (2011). 61

FIGURA 11. **Los planos de las prácticas sociales.** Adaptado de Doberti (2011). 61

FIGURA 12. **Reinterpretación de los gráficos de Doberti enfocada en la práctica del proyectar.** Proyectar requiere de normas y códigos como de espacialidad (producciones y operaciones) para adquirir validez (significado) dentro de una sociedad. 62

FIGURA 13. **Plano individual + plano social.** 63

CAPÍTULO 2 | HABITAMOS LA CIUDAD Y LA VIVIENDA

FIGURA 14. **La vivienda como como componente principal de la ciudad.** 67

FIGURA 15. **El gradiente entre lo público-privado.** 69

FIGURA 16. **El contexto inmediato.** 70

FIGURA 17. **Técnica, vivienda y ciudad.** 71

FIGURA 18. **Recurso disponible.** 72

FIGURA 19. **De la vivienda aislada a la vivienda en masa.** 74

FIGURA 20. **Vivienda: bien anclado al lugar.** 75

FIGURA 21. **Amenidades Internas y Urbanas.** 76

FIGURA 22. **Vivienda y Ciudad.** 77-78

FIGURA 23. **Habitar la vivienda y la ciudad contemporánea.** 79

FIGURA 24. **Dimensiones del Desarrollo Sostenible.** 82

FIGURA 25. **Desarrollo Urbano y Habitacional Cohesivo.** 84

FIGURA 26. **Parámetros de la vivienda enfocada en su relación con la ciudad y la sociedad.** 86

FIGURA 27. **Cuadro parámetros para la vivienda contemporánea.** 88

CAPÍTULO 3 | VIVIENDA EN MASA EN EL DISTRITO NACIONAL

FIGURA 28. **Línea de tiempo: contexto histórico de la arquitectura habitacional en el marco del Distrito Nacional.** 91-94

FIGURA 29. **Mapa de Santo Domingo para 1840s.** 96

FIGURA 30. **El Santo Domingo rural de 1900s.** 97

FIGURA 31. **Nuevas técnicas: hormigón, vehículo privado y acueductos.** Imagen 2 Adaptada de Imágenes de Nuestra Historia, RD (2022). 98

FIGURA 32. **Santo Domingo para 1924.** Basado en el plano de Ernesto Paradas. 99

FIGURA 33. **Viviendas del Barrio Mejoramiento Social.** Adaptada de El Faro del Sur (2014). 100

FIGURA 34. **Habitar Santo Domingo entre 1930 y 1960.** Fuente: Imágenes de Nuestra Historia, RD (2021, 2022) y Diario Libre (2018). 101

FIGURA 35. **La Capital para 1958.** Basado en el plano del Instituto Cartográfico Militar. 103

| | |
|--|---------|
| FIGURA 36. Santo Domingo en la década de los 70s. Basado en plano de la UASD, consultado en Ulloa, Natalia (2017). | 105 |
| FIGURA 37. Proyectos Habitacionales desarrollados entre 1970 y 1980. Adaptada de fuentes diversas (ver bibliografía). | 107-108 |
| FIGURA 38. Modelo de Vivienda Estándar. Adaptada de Ulloa, Natalia (2017). | 109 |
| FIGURA 39. Santo Domingo, 1982. Adaptada de Librería de la Universidad de Texas (s.f.) | 110 |
| FIGURA 40. Arquitectura residencial de la década de los 90s. Adaptada de fuentes diversas (ver bibliografía). | 111-112 |
| FIGURA 41. Santo Domingo 2000s. | 114 |
| FIGURA 42. Crecimiento del Gran Santo Domingo para el 2001. Basado en el plano del ADN. | 115 |
| FIGURA 43. Torre D12. Adaptada de Sánchez y Curiel (2001). | 116 |
| FIGURA 44. "Nueva York Chiquito". | 117 |
| FIGURA 45. Arquitectura Habitacional 2005-2008. Adaptada de fuentes diversas (ver bibliografía). | 118 |
| FIGURA 46. Distrito Nacional, 2010. Basado en plano del ADN. | 119 |
| FIGURA 47. Arquitectura Habitacional 2008-2012. Adpatada de fuentes diversas (ver bibliografía). | 120 |
| FIGURA 48. Edificios "Progreso". Adaptada de fuentes diversas (ver bibliografía). | 121 |
| FIGURA 49. Porcentaje de hogares. Adaptada de ONE (2019). | 124 |
| FIGURA 50. Nuestro Distrito Nacional. | 126 |
| FIGURA 51. Distrito Nacional 1871-2023: Sociedad, Ciudad, Vivienda y Leyes. | 127-128 |
| FIGURA 52. Actores del Desarrollo Inmobiliario. Basada en la figura de Carmona et al. (2003) extraído de Tiesdell & Adams (2011). | 130 |
| FIGURA 53. Los espacios de oportunidad del desarrollador y el diseñador. Adaptada de Tiesdell & Adams (2011). | 131 |
| FIGURA 54. Modelo de Ciudad. Adaptada de ADN (2017). | 132 |
| FIGURA 55. Marco normativo para el desarrollo de proyectos habitacionales en el Distrito Nacional. | 134 |
| FIGURA 56. Zonificación sísmica del territorio Nacional. Basado en datos del R-001 del MOPC (2011). | 135 |

| | |
|--|-----|
| FIGURA 57. Distrito Nacional: territorio con normativas. | 140 |
| FIGURA 58. Desarrollo urbano del Distrito Nacional: lo existente y lo proyectado. Basado en ilustración de Erin McCluskey (s.f.). | 142 |

CAPÍTULO 4 | HERRAMIENTAS REGULATORIAS

| | |
|--|-----|
| FIGURA 59. Regulando el territorio. | 146 |
| FIGURA 60. Kotti, Larissa Fassler (2008). | 148 |
| FIGURA 61. Tipos de código. Basado en gráfico de la Subsecretaría de Planeamiento de la ciudad de Buenos Aires (2023). | 149 |
| FIGURA 62. Presidents Medals (s.f.). | 150 |
| FIGURA 63. Guía Nacional de Diseño de Código del Reino Unido: pasos, lineamientos y cobertura de un código. Ministerio de Vivienda, Comunidad y Gobierno Local (2021) Traducido al español. | 151 |
| FIGURA 64. Movilidad. | 160 |

ASPECTOS REFERENCIALES

CAPÍTULO 5 | REFERENCIAS

| | |
|--|---------|
| FIGURA 65. Características existentes en Hatcham e Ilderton Road. Southwark Council (2023). | 165 |
| FIGURA 66. OKR16 Master Plan. Southwark Council (2023). | 166 |
| FIGURA 67. Parámetros del Código OKR16. | 166 |
| FIGURA 68. Resumen de consideraciones del código OKR16. Southwark Council (2023). [Traducido al español]. | 167-168 |
| FIGURA 69. Resumen de consideraciones del código OKR16. Southwark Council (2023). [Traducido al español]. | 169-170 |
| FIGURA 70. Parámetros del Código Urbanístico de Buenos Aires. | 171 |
| FIGURA 71. Plan Urbano Ambiental de Buenos Aires. Ministerio de Transporte y Desarrollo Urbano (2023). | 172 |

ÍNDICE DE FIGURAS Y TABLAS

| | | | |
|--|---------|--|-----|
| <i>FIGURA 72. Resumen de las Unidades de Ciudad del Código Urbanístico de Buenos Aires.</i> Ministerio de Transporte y Desarrollo Urbano (2019). | 173-174 | <i>FIGURA 89. Elevación.</i> | 199 |
| <i>FIGURA 73. Resumen de Perfil Edificable y Balcones. Basado en el Código Urbanístico de Buenos Aires.</i> MTYDU (2019). | 175 | <i>FIGURA 90. Edificio Millenia Arabia.</i> | 200 |
| <i>FIGURA 74. Fachadas y Muro de Lindero Código Urbanístico de Buenos Aires.</i> MTYDU (2019). | 176 | <i>FIGURA 91. Situación Urbana.</i> | 201 |
| <i>FIGURA 75. Estructura PMOT-Santiago.</i> Oficina de Ordenamiento Territorial de Santiago (2017). | 177 | <i>FIGURA 92. Tipología.</i> | 201 |
| <i>FIGURA 76. Resumen del PMOT-Santiago.</i> Oficina de Ordenamiento Territorial de Santiago (2017). | 179-180 | <i>FIGURA 93. Transición.</i> | 202 |
| <i>FIGURA 77. Plan de Ordenamiento Territorial de Pedernales.</i> MITUR (2012-2013). | 182 | <i>FIGURA 94. Escala.</i> | 202 |
| <i>FIGURA 78. Elementos de Diseño del POTT-Pedernales.</i> MITUR (2012-2013). | 183 | <i>FIGURA 95. Elevación.</i> | 202 |
| <i>FIGURA 79. Resumen de los elementos de diseño del POTT-Pedernales.</i> MITUR (2012-2013). | 183-184 | <i>FIGURA 96. Planta Baja.</i> | 203 |
| <i>FIGURA 80. Estructura de un Código de Diseño Urbano.</i> | 186 | <i>FIGURA 97. Collage Millenia Arabia.</i> | 203 |
| <i>FIGURA 81. Características Esenciales de un Código de Diseño.</i> | 186 | <i>FIGURAS 98 y 99. Collage Millenia Arabia.</i> | 204 |
| | | <i>FIGURA 100. Valor de Proximidad.</i> | 204 |
| | | <i>FIGURA 101. Programa de Área.</i> | 205 |
| | | <i>FIGURA 102. Plantas Tipo.</i> | 206 |
| | | <i>FIGURA 103. Puntaje del proyecto.</i> | 206 |
| | | ARROYO HONDO 40 | |
| | | <i>FIGURA 104. Ubicación.</i> | 207 |
| | | <i>FIGURA 105. Planta.</i> | 207 |
| | | <i>FIGURA 106. Elevación.</i> | 207 |
| | | <i>FIGURA 107. Edificio Arroyo Hondo 40.</i> | 208 |
| | | <i>FIGURA 108. Situación Urbana.</i> | 209 |
| | | <i>FIGURA 109. Tipología.</i> | 209 |
| | | <i>FIGURA 110. Transición.</i> | 209 |
| | | <i>FIGURA 111. Escala.</i> | 210 |
| | | <i>FIGURA 112. Elevación.</i> | 210 |
| | | <i>FIGURA 113. Planta Baja.</i> | 210 |
| | | <i>FIGURA 114. Collage Arroyo Hondo 40.</i> | 211 |
| | | <i>FIGURAS 115 y 116. Collage Arroyo Hondo 40.</i> | 211 |
| | | <i>FIGURA 117. Valor de Proximidad.</i> | 212 |
| | | <i>FIGURA 118. Programa de Área.</i> | 212 |
| | | <i>FIGURA 119. Plantas Tipo.</i> | 213 |
| | | <i>FIGURA 120. Puntaje del proyecto.</i> | 214 |
| | | CIUDAD REAL II | |
| | | <i>FIGURA 121. Ubicación.</i> | 215 |
| | | <i>FIGURA 122. Planta.</i> | 215 |
| | | <i>FIGURA 123. Elevación.</i> | 215 |
| | | <i>FIGURA 124. Residencial Ciudad Real II.</i> | 216 |
| | | <i>FIGURA 125. Situación Urbana.</i> | 217 |
| <i>FIGURA 82. Zonas de interés.</i> | 191 | | |
| <i>FIGURA 83. Proyectos seleccionados por zonas de interés para desarrollo habitacional.</i> | 194 | | |
| <i>FIGURA 84. Parámetro para fomentar el vínculo entre vivienda y su contexto social-urbano.</i> | 195 | | |
| <i>FIGURA 85. Puntaje para la evaluación de los proyectos seleccionados.</i> | 196 | | |
| <i>FIGURA 86. Ficha de Evaluación para los proyectos seleccionados.</i> | 197-198 | | |
| MILLENNIA ARABIA | | | |
| <i>FIGURA 87. Ubicación.</i> | 199 | | |
| <i>FIGURA 88. Planta.</i> | 199 | | |

ASPECTOS CONTEXTUALES

TABLAS

| | |
|--|-----|
| <i>FIGURA 126. Tipología.</i> | 217 |
| <i>FIGURA 127. Transición.</i> | 217 |
| <i>FIGURA 128. Escala.</i> | 218 |
| <i>FIGURA 129. Elevación.</i> | 218 |
| <i>FIGURA 130. Planta Baja.</i> | 218 |
| <i>FIGURA 131. Collage Ciudad Real II.</i> | 219 |
| <i>FIGURAS 132 y 133. Collage Ciudad Real II.</i> | 219 |
| <i>FIGURA 134. Valor de Proximidad.</i> | 220 |
| <i>FIGURA 135. Programa de Área.</i> | 220 |
| <i>FIGURA 136. Plantas Tipo.</i> | 221 |
| <i>FIGURA 137. Puntaje del proyecto.</i> | 222 |
| TORRE N+2 | |
| <i>FIGURA 138. Ubicación.</i> | 223 |
| <i>FIGURA 139. Planta.</i> | 223 |
| <i>FIGURA 140. Elevación.</i> | 223 |
| <i>FIGURA 141. Edificio Arroyo Hondo 40.</i> | 224 |
| <i>FIGURA 142. Situación Urbana.</i> | 225 |
| <i>FIGURA 143. Tipología.</i> | 225 |
| <i>FIGURA 144. Transición.</i> | 225 |
| <i>FIGURA 145. Escala.</i> | 226 |
| <i>FIGURA 146. Elevación.</i> | 226 |
| <i>FIGURA 147. Planta Baja.</i> | 226 |
| <i>FIGURA 148. Collage Arroyo Hondo 40.</i> | 227 |
| <i>FIGURAS 149 y 150. Collage Arroyo Hondo 40.</i> | 227 |
| <i>FIGURA 151. Valor de Proximidad.</i> | 228 |
| <i>FIGURA 152. Programa de Área.</i> | 229 |
| <i>FIGURA 153. Plantas Tipo.</i> | 229 |
| <i>FIGURA 154. Puntaje del proyecto.</i> | 230 |
| VIGABON | |
| <i>FIGURA 104. Ubicación.</i> | 231 |
| <i>FIGURA 105. Planta.</i> | 231 |
| <i>FIGURA 106. Elevación.</i> | 231 |
| <i>FIGURA 107. Edificio Arroyo Hondo 40.</i> | 232 |
| <i>FIGURA 108. Situación Urbana.</i> | 233 |
| <i>FIGURA 109. Tipología.</i> | 233 |
| <i>FIGURA 110. Transición.</i> | 233 |
| <i>FIGURA 111. Escala.</i> | 234 |

1 ASPECTOS TEÓRICOS

CAPÍTULO 0 | ANTECEDENTES TEÓRICOS

| | |
|---------------------------|-------|
| TABLA 1. Estado del Arte. | 48-50 |
|---------------------------|-------|

CAPÍTULO 3 | VIVIENDA EN MASA EN EL DISTRITO NACIONAL

| | |
|---|-----|
| TABLA 2. Cantidad de hogares por tipología. Adaptada de la ONE (2019). | 124 |
| TABLA 3. Requerimientos Supervisión de Obras. Adaptada del R-004 MOPC (2010). | 136 |

CAPÍTULO 4 | HERRAMIENTAS REGULATORIAS

| | |
|---|-----|
| TABLA 4. Tabla comparativa de las guías de diseño para la elaboración de códigos de Reino Unido y Buenos Aires. | 154 |
|---|-----|

2 ASPECTOS REFERENCIALES

| | |
|---|-----|
| TABLA 5. Comparativa de los referentes citados. | 185 |
|---|-----|

3 ASPECTOS CONTEXTUALES

MILLENNIA ARABIA

| | |
|--|-----|
| TABLA 6. Evaluación Proyecto de acuerdo a Normativa. | 206 |
|--|-----|

ARROYO HONDO 40

| | |
|--|-----|
| TABLA 7. Evaluación Proyecto de acuerdo a Normativa. | 214 |
|--|-----|

CIUDAD REAL II

| | |
|--|-----|
| TABLA 8. Evaluación Proyecto de acuerdo a Normativa. | 222 |
|--|-----|

TORRE N+2

| | |
|--|-----|
| TABLA 9. Evaluación Proyecto de acuerdo a Normativa. | 230 |
|--|-----|

ABREVIATURAS, SIGLAS Y SÍMBOLOS

ADN | Ayuntamiento del Distrito Nacional

BAMESO | Barrio Mejoramiento Social

BHD | Banco Hipotecario Dominicano

BID | Banco Interamericano de Desarrollo

C1 | Circunscripción 1

C2 | Circunscripción 2

C3 | Circunscripción 3

DGCN | Dirección General de Catastro Nacional

DGII | Dirección General de Impuestos Internos

DR-CAFTA | Tratado de Libre Comercio entre República Dominicana, Centroamérica y los Estados Unidos

IESE | Escuela de Posgrado en Dirección de Empresas de la Universidad de Navarra

INAVI | Instituto de Auxilios y Viviendas

INVI | Instituto Nacional de la Vivienda

MEPyD | Ministerio de Economía, Planificación y Desarrollo

MIVED | Ministerio de la Vivienda y Edificaciones

MOPC | Ministerio de Obras Públicas y Comunicaciones

NACO | Compañía Nacional de Construcciones

ONE | Oficina Nacional de Estadística

ONU | Organización de las Naciones Unidas

| | | |
|---------------|--|---|
| POT | | Plan de Ordenamiento Territorial |
| PEDN | | Plan Estratégico del Distrito Nacional |
| RAE | | Real Academia de la Lengua Española |
| R-001 | | Reglamento para el Análisis y Diseño Sísmico de Estructuras |
| R-002 | | Reglamento para Estacionamiento Vehicular en Edificaciones |
| R-004 | | Reglamento para la Supervisión e Inspección General de Obras |
| R-007 | | Reglamento para Proyectar sin Barreras Arquitectónicas |
| R-009 | | Especificaciones Generales para la Construcción de Edificaciones |
| R-016 | | Recomendaciones Provisionales para Espacios Mínimos en la Vivienda Urbana |
| S.C.G. | | Supervisión Civil General |
| S.E.m. | | Supervisión Electromecánica |
| S.Es. | | Supervisión Estructural |
| S.H. | | Supervisión Hidráulica |
| SAVICA | | Compañía de Seguros, Auxilios y Viviendas, C por A |
| ZID | | Zonificación Indicativa de Densidades |



INTRODUCCIÓN

La presente investigación surge como respuesta a la necesidad de abordar las problemáticas inherentes a la vida urbana en Santo Domingo. En un contexto de constante evolución social, se hace evidente la urgencia de profundizar en la integración armoniosa entre el espacio exterior y el interior, con especial atención a su impacto en la construcción de viviendas que se integran en su entorno.

Este estudio se realiza en un esfuerzo por establecer parámetros que guíen el desarrollo de nuevos proyectos habitacionales, con el fin de fortalecer el vínculo entre la vivienda y su contexto social-urbano. El propósito es contribuir significativamente al cuerpo de conocimientos en la proyección de la vivienda, ofreciendo soluciones concretas basadas en criterios de diseño que potencien la relación entre los proyectos habitacionales y su entorno social-urbano.

La pertinencia de esta investigación radica en su capacidad para ser un instrumento analítico de las relaciones sociales y la configuración de la ciudad y la vivienda. Busca proporcionar a los responsables de la planificación urbana una perspectiva valiosa y aplicable, orientada a hacer del acto de habitar una práctica más alineada con nuestras necesidades y prácticas culturales.

A lo largo de las siguientes secciones, se explorará la importancia de los vínculos sociales en entornos urbanos, la influencia del sector inmobiliario en los proyectos de vivienda y sus implicaciones en el desarrollo de las ciudades, así como la relación entre los proyectos habitacionales y su contexto social-urbano. Este trabajo no solo aspira a expandir el conocimiento en la proyección urbana, sino también a ofrecer recomendaciones tangibles para promover una ciudad más cohesiva con su entorno y sus habitantes.

En última instancia, la investigación busca llenar no solo un vacío en la comprensión de las regulaciones urbanas actuales, sino también a fomentar el diálogo y la reflexión crítica acerca de cómo habitamos y proyectamos nuestra ciudad. A través de este estudio, se espera que los lectores adquieran una comprensión más profunda y contextualizada de los desafíos y oportunidades que se presentan en la configuración del entorno urbano.

FASE 0
ASPECTOS GENERALES

0

1

O

FASE 0
ASPECTOS GENERALES

0.1
MARCO GENERAL
DEL TEMA DE
INVESTIGACIÓN

0.1.1 PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA

Habitar es la capacidad que tenemos de modificar el entorno para garantizar nuestra permanencia en el mundo. A lo largo de la historia, el espacio nos ha servido de escenario para poder desarrollar nuestra existencia: siempre hemos estado en relación con él y siempre lo hemos necesitado.

“En la actualidad, un 57% de la población mundial habita en zonas urbanas” (Banco Mundial, 2022). **La ciudad es un organismo complejo cuya célula principal es la vivienda, unidad arquitectónica elemental que da carácter a la ciudad, pero también a quienes la habitan.** La sociedad y el espacio se encuentran de esta forma en relación constante: ocupamos los espacios, pero ellos también nos ocupan y nos moldean. Somos seres en cambio constante producto del tiempo y la cultura, sin embargo, habitamos espacios principalmente orientados a la producción y eficiencia de costes constructivos que dejan de lado las características de cambio y evolución que se hacen presente en el habitar y la cultura de las comunidades.

La producción y la economía han ido absorbiendo las cuestiones humanas, sociales y ambientales propias de la ciudad, hasta convertir **la vivienda en un producto de mercado orientado al consumo**; estableciendo un estándar que responde a la demanda habitacional de la ciudad misma. *El crecimiento desmedido de las ciudades y sus altas densidades generan presiones sobre los servicios y la infraestructura existente,*

causando problemas de habitabilidad y calidad de vida para los residentes (Gelh, 2018). En este contexto, se ha producido un cambio en la forma en que nos relacionamos con nuestro entorno urbano. Dejamos de ser habitantes y comenzamos a ser usuarios. Ya no vivimos los espacios, los consumimos (o ellos nos consumen).

Esta transformación plantea importantes desafíos en cuanto a la forma en que concebimos los espacios que habitamos, entendiendo que **la vivienda es la unidad básica de la arquitectura y la ciudad**, es el espacio más íntimo de las personas, de modo que esta debe reinventarse buscando **mejorar la calidad de vida de sus habitantes y potenciar su relación con su entorno urbano.**

0.1.2 JUSTIFICACIÓN

En las ciudades somos, estamos y habitamos. En ellas se concentran la mayor cantidad de personas: en las últimas décadas, la población mundial ha crecido más que en ningún otro período previo, haciendo que las ciudades presenten **mayores densidades habitacionales y procesos de urbanización que en décadas pasadas**; enfrentándolas a nuevos desafíos.

*El aumento del uso del suelo urbano superará el crecimiento de la población hasta en un 50% para 2030, ejerciendo presiones sobre la tierra y la naturaleza (Banco Mundial, 2022), y por tanto, provocando desequilibrios en el territorio urbano. Las ciudades han crecido de forma desmedida, impulsadas por los **desarrollos inmobiliarios privados** que buscan promover un mayor crecimiento económico en las mismas y dejan en segundo plano a los espacios públicos, sin embargo, estos espacios privados prefiguran a los públicos, moldeando las interacciones sociales que pueden tener lugar en los mismos.*

La mayor parte del territorio de las ciudades es privado, específicamente viviendas, por lo que ***“desarrollar una visión más integral que nos permita enriquecer el diálogo alrededor de la vivienda, entendida como un componente clave de la construcción del tejido urbano es una prioridad para los países latinoamericanos”*** (BID, 2018), es decir que debemos comenzar a ver la vivienda como una **partícula que urbaniza, genera**

ciudad y bienestar social porque a todos nos conviene *promover los bienes y espacios públicos ya que estos aumentan la calidad de vida y la prosperidad social y económica de las ciudades, pero ante todo, de las personas* (ONU Habitat, 2019). Por ende, **estudiar y explorar criterios que apunten hacia generar soluciones habitacionales que sean cohesivas con su entorno urbano se hace certero.**

0.1.3 MOTIVACIÓN

Habitar, como tema central de investigación, porque entendemos el habitar como la principal acción humana asociada al espacio; y entender el mismo nos otorgará las herramientas necesarias para ser capaces de proponer y proyectar en el futuro.

El trabajo de grado, entendido como la síntesis de los factores que consideramos relevantes para la Arquitectura, despierta en nosotras el interés de establecer nuestra propia visión de la profesión; cargada de las experiencias vividas en la formación académica sumadas a nuestra experiencia como habitantes del Distrito Nacional. Entendemos que tanto la Ciudad como la Arquitectura deben ser pensadas no sólo como construcción o producto de consumo, sino como acto cultural, social y político. Aspectos que **influyen en la dimensión espacial, y que constituyen una variable que deberíamos utilizar en la proyección del espacio** permitiendo la flexibilidad y adaptabilidad del objeto, fomentando su longevidad e inhabilitando su obsolescencia.

Interpretamos **la ciudad**, como nuestro campo práctico más próximo, y nos cuestionamos la posibilidad de estudiarla en base a las necesidades actuales y previsibles de la sociedad, entendiendo que la vivienda es el espacio íntimo y la ciudad, el lugar de apertura hacia los demás. Espacios que no sólo habitamos, sino que como futuras arquitectas, proyectaremos

y construiremos. Pensamos la arquitectura como soporte experimental, que permite explorar nuevas posibilidades para habitar el presente.

Estas inquietudes despertaron en nosotras las siguientes **preguntas para iniciar la investigación:**

PREGUNTAS DE INVESTIGACIÓN

1. ¿Cuál es la importancia que tienen las **interacciones sociales** en las ciudades?
2. ¿Cómo el **sector inmobiliario** ha incidido en la **proyección de la vivienda y la ciudad**?
3. ¿Cuáles **criterios de diseño** pueden **mejorar la relación entre los proyectos habitacionales y su contexto social-urbano**?

0.1.4 OBJETIVOS

DEL TEMA DE INVESTIGACIÓN

OBJETIVO GENERAL

Determinar **parámetros que orienten el desarrollo de nuevos proyectos habitacionales** que contribuyan a mejorar el **vínculo entre la vivienda y su contexto social-urbano.**

OBJETIVOS ESPECÍFICOS

1. Establecer la **importancia que tienen las interacciones sociales** dentro de las ciudades.
2. Identificar los **factores que transformaron la vivienda en un producto de mercado** y su repercusión sobre las interacciones sociales y la ciudad.
3. Establecer **criterios que contribuyan a mejorar el vínculo entre la vivienda y su contexto social-urbano.**

0.1.5 ALCANCES

DEL TEMA DE INVESTIGACIÓN

Este trabajo de investigación responde a los lineamientos de un trabajo de grado de arquitectura, buscando ser un aporte para la comunidad académica, la ciudad y el público general sobre el habitar y la vivienda como partícula de la ciudad, en consonancia con la realidad social que atravesamos.

Este proyecto plantea ser un instrumento de **análisis sobre las relaciones sociales y la forma en que proyectamos la ciudad y la vivienda**, en la búsqueda de soluciones para hacer del habitar una práctica más cercana a nuestras necesidades y prácticas culturales.

Para poder llevar a cabo esta investigación nos planteamos los siguientes **alcances** que van a regir la estructura de la misma:

1. Análisis de la **importancia de los vínculos sociales dentro de los entornos urbanos**.
2. Estudio de la **incidencia del sector inmobiliario** en los proyectos de vivienda y sus implicaciones en el **desarrollo de las ciudades y los vínculos sociales** de sus habitantes.
3. Planteamiento de **parámetros** que fortalezcan la **relación entre los proyectos habitacionales y su contexto social-urbano**.

0

FASE 0
ASPECTOS GENERALES

0.2
MARCO GENERAL
DEL VEHÍCULO

0.2.1 PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA

Habitamos en ciudades dinámicas, impulsadas por nuevas tecnologías, que han logrado avances significativos en el desarrollo de nuevos proyectos habitacionales y en la configuración de su entorno urbano; pero que a su vez, absorben la calidad de vida de sus habitantes.

El Gran Santo Domingo no es ajeno a esta realidad. *‘La serialización de una gran número de edificios habitacionales, la eliminación de áreas verdes y el congestionamiento vehicular, ha conllevado a una cotidianidad marcada por el caos [...] Como resultante, el mismo corazón de Santo Domingo padece de una arritmia crónica que **no se compadece con las promesas de modernidad y modernización que auguraba las nuevas imágenes urbanas**’* (De Mena, 2017); se ha convertido en una región cada vez más vertical y con mayor cantidad de construcciones, pero a su vez, más congestionada, menos arbolada, menos caminable, y cada vez, menos habitable.

Esta realidad es resultado de una ciudad que se ha desarrollado de forma evolutiva, sin planificación y sin una visión integral, en donde el gobierno local no ha podido generar las bases necesarias para que la ciudad crezca de forma sostenible y armoniosa. El Distrito Nacional no ha sido capaz de garantizar espacios de convivencia, encuentro y diversidad para todas las personas, porque nuestra ciudad carece de un marco fundamentalmente

normativo y de gestión que no sólo contemple los aspectos económicos y formales de nuestros edificios, sino que contemple un enfoque saludable, sostenible e integral de nuestra ciudad.

Sin embargo, el crecimiento de nuestra ciudad sigue su curso, cada año nuevas torres, complejos habitacionales, comercios... se integran al perfil urbano. Se estima que anualmente se producen 6,212 viviendas¹ en el Gran Santo Domingo; proyectos habitacionales que condicionan las prácticas que pueden tener cabida en sus espacios públicos próximos, por lo que **buscar soluciones cohesivas entre el espacio privado de los proyectos habitacionales y su contexto urbano próximo** es un reto que debemos afrontar para prevenir la degradación de nuestros espacios públicos y de la calidad de vida de sus habitantes, y por tanto, el colapso de nuestra ciudad.

¹ Análisis propio basado en datos de Promedio de los datos de la Oficina Nacional de Estadísticas, ONE (2020). Unidades de vivienda culminadas en los Estudios de Oferta de Edificaciones según la provincia y el municipio. Recuperado el 15/07/2022 de <https://acoprovi.org/cuántas-viviendas-construye-rd-al-año/>

0.2.2 JUSTIFICACIÓN

En las ciudades coexistimos, nos encontramos y vivimos. A medida que estas evolucionan, experimentamos cambios significativos en nuestras vidas. Habitamos ciudades densas, que crecen de forma descontrolada y cuyo territorio presenta cada vez más conflictos y desbalances.

Los lugares antes destinados a encuentros e interacciones humanas, ahora son mayormente espacios privados. **En el Distrito Nacional, los espacios públicos tienden a la privatización... utilizan parapetos, mamparas y jardineras que sobresalen de los negocios (espacios privados) y se adueñan de las vías haciendo un usufructo irregular de las mismas (Acosta, 2016).** La mayor parte del territorio de las ciudades es privado, **y en nuestra ciudad un 57.65% de la superficie urbana es de uso habitacional (ADN, 2019);** mancha que se sigue expandiendo sobre un territorio carente de regulaciones urbanas adecuadas.

Para el 2018, un 55% del territorio del Distrito Nacional, carecía de normativas (Méndez, 2018). Con la aprobación en el 2023 de nuevas ordenanzas para los sectores Altos de Arroyo Hondo, Viejo Arroyo Hondo, Nuevo Arroyo Hondo, Los Ríos, Los Peralejos, Jardines del Norte, Arroyo Manzano y Cerros de Arroyo Hondo aumenta a un 75% aproximadamente el territorio

normado; sin embargo, la falta de normas claras, las construcciones informales y la falta de títulos de propiedad en algunos barrios, facilitan el desarrollo de proyectos que van en contra del bien común y que dan como resultado un entorno urbano caótico, desordenado, que afecta la calidad de vida de sus habitantes, pero también, la funcionalidad propia de la ciudad.

La IESE Business School de la Universidad de Navarra **establece que las ciudades inteligentes deben ser planificadas enfocadas en mejorar la calidad de sus habitantes, entendiendo que el elemento fundamental para el desarrollo de las ciudades es el factor humano (IESE, 2015);** es decir, que las ciudades deben velar por mejorar la calidad de vida de sus habitantes, y por ende, mejorar y ofertar mejores espacios de convivencia e interacción social. En este contexto, **pensar en nuevas pautas para el desarrollo de proyectos habitacionales que se inserten en el Distrito Nacional y que propongan mejorar su relación con su contexto social y urbano,** se hace certero para poder tener una **ciudad cohesiva;** acorde con el *modelo de ciudad*² planteado por el POT Capital 2030 y sus compromisos pertinentes a la *planificación y producción social del hábitat*³ y al *fortalecimiento de la relación espacial con el entramado urbano*.⁴

² El Modelo de Ciudad del POT Capital 2030 establece que la ciudad debe ser: compacta (incentivar los usos mixtos y los espacios públicos de calidad interconectados al resto del tejido urbano); equitativa (que promueva la identidad de sus barrios y la vida urbana); y vivible (que promueva la calidad de los espacios públicos y el crecimiento sostenible y ordenado de su territorio).

³ Uno de los compromisos de transformación en pro del desarrollo urbano sostenible del POT Capital 2030, busca promover políticas en materia de vivienda que respalden la realización progresiva del derecho a una vivienda adecuada para todos y el apoyo a la producción social del hábitat.

⁴ Otro de los compromisos plantea promover el desarrollo de políticas y enfoques habitacionales que presten especial atención al factor de proximidad y al fortalecimiento de la relación espacial con el resto del entramado urbano y las esferas funcionales cercanas.

0.2.3 MOTIVACIÓN

Habitar en el Distrito Nacional significa sufrir en carne propia de sus carencias y desequilibrio, pero a la vez, reconocer las potencialidades que tiene la ciudad y lo que deseamos ver en ella.

Entendiendo la importancia que tienen los **espacios públicos** como elementos articuladores de la ciudad y reconociendo que cada día nuevos **desarrollos privados** se insertan en el Distrito Nacional (modificando el curso de nuestros espacios públicos), comprendemos que ahí, entre **lo público y lo privado** existen múltiples oportunidades para **repensar nuestras ciudades y mejorar nuestra calidad de vida**. Por lo que nos cuestionamos la posibilidades de mejora que puede tener la relación entre los espacios públicos y privados buscando hacer de la ciudad un espacio más afable y cohesivo para sus habitantes, centrándonos en **los proyectos de vivienda como pieza principal de nuestras ciudades y de la vida humana**.

Estas inquietudes despertaron en nosotras las siguientes preguntas para iniciar la investigación:

PREGUNTAS DE INVESTIGACIÓN

1. **¿Cuáles normativas impulsan el mejoramiento de la ciudad a través de los proyectos habitacionales que se insertan en la misma?**
2. **¿Cuáles elementos deben tener las políticas urbanas que regulan los proyectos habitacionales para que las mismas tengan mayor validez dentro de la sociedad?**

¿Cuáles herramientas de planificación urbana nos permiten proyectar las ciudades?

0.2.4 OBJETIVOS

DEL VEHÍCULO

OBJETIVO GENERAL

Diseñar un **código urbano para el Distrito Nacional** enfocado en la relación de los nuevos **proyectos habitacionales con su contexto social-urbano** buscando promover un **desarrollo urbano cohesivo**.

OBJETIVOS ESPECÍFICOS

1. Identificar los **elementos** que permiten proyectar **ciudades más cohesivas, sostenibles e inteligentes** a través de los **proyectos de vivienda** que se insertan en ella.
2. Detectar **zonas y/o sectores dentro del Distrito Nacional** con vocación **para el desarrollo habitacional**.
3. Formular **parámetros para el desarrollo** de dicha zona enfocado principalmente en los **nuevos proyectos habitacionales** como **punto de mejora para la zona de estudio**.

0.2.5 ALCANCES

DEL VEHÍCULO

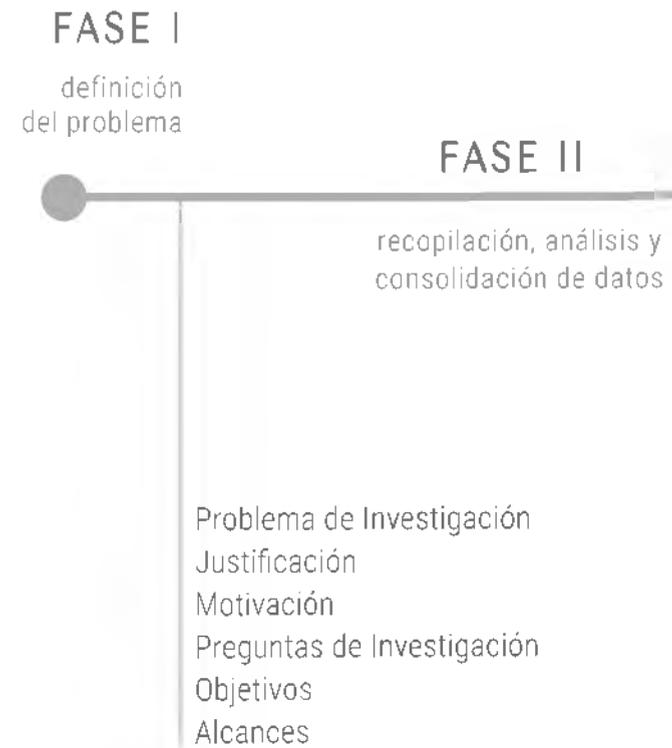
Este vehículo busca **ser un instrumento de estudio sobre la relación de los proyectos habitacionales con su contexto social y urbano** en la búsqueda de soluciones para hacer del Distrito Nacional una ciudad mas habitable y cohesiva.

Para poder llevar a cabo esta investigación nos planteamos los siguientes **alcances** que van a regir la estructura de la misma:

1. Estudio de los **criterios que permiten el desarrollo urbano cohesivo** a través de los **proyectos habitacionales** que se incorporan en ella
2. Análisis de **zonas dentro del Distrito Nacional** con vocación para el **desarrollo habitacional**.
3. Planteamiento de **parámetros destinados a regular el desarrollo urbano de una zona determinada dentro del Distrito Nacional**, con un enfoque principal en los **nuevos proyectos habitacionales** que se inserten en la misma.

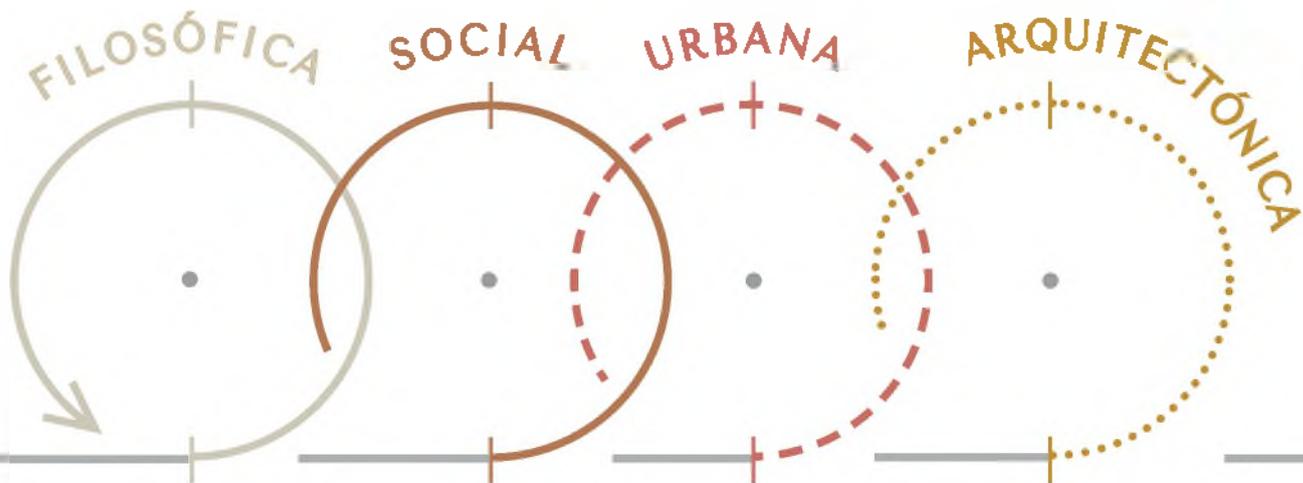
0.3 METODOLOGÍA

La investigación se desarrolla a través del pensamiento deductivo, en la búsqueda del entendimiento, la identificación y la evaluación del problema de investigación identificado: **las interacciones sociales y el vínculo de la vivienda con la ciudad**. Se plantea abordar el enfoque investigativo desde una perspectiva integral u holística. Este proceso metodológico trabaja con la indagación, la comprensión y la evaluación de posibles soluciones de cara al problema; buscando entenderlo de manera transversal, más allá de la disciplina de la arquitectura. Seleccionamos tres perspectivas de abordaje primordiales: la filosófica, la social y la urbana-arquitectónica.



39

1. **Filosófica:**
Estudiar la visión ontológica de la existencia, el habitar y nuestras relaciones con los demás.
2. **Social:**
Entender los factores políticos, ambientales y económicos que han incidido en la proyección de la vivienda y la ciudad que tenemos hoy.
3. **Urbana-Arquitectónica:**
Analizar el vínculo vivienda-ciudad. Entender los modelos de vivienda en masa que se han generado en el Distrito Nacional y sus posibilidades de mejora.



ser, espacio y tiempo

Martin Heidegger

habitar
prácticas sociales

Manfred Max-Neef
Roberto Doberti

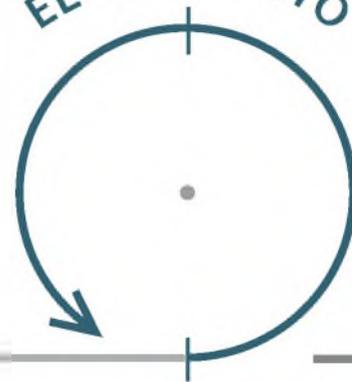
ciudad
proyecto

Roberto Doberti

vivienda
técnica

Roberto Doberti
Martin Heidegger

EL CONTEXTO



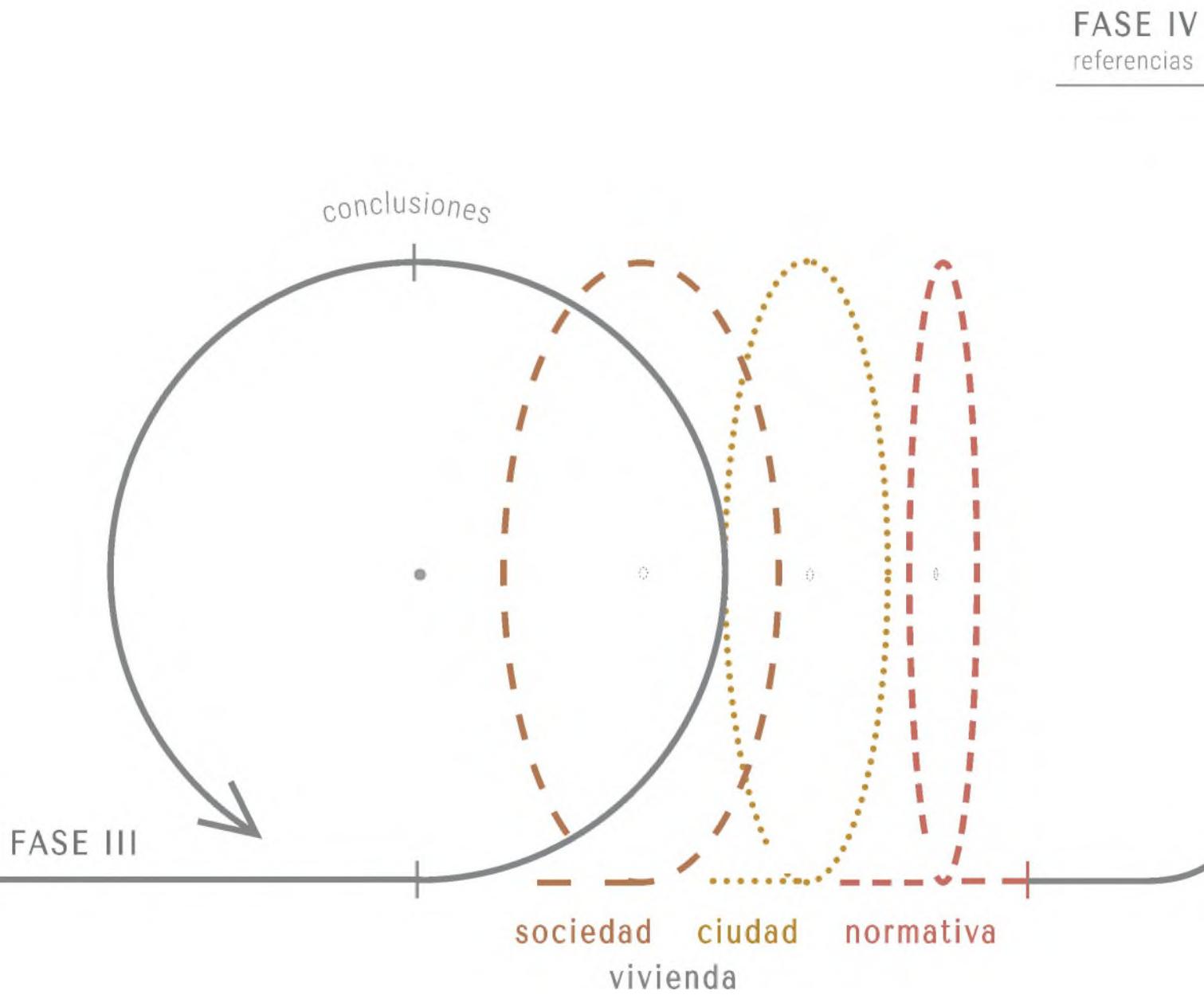
DISTRITO NACIONAL

factores políticos, sociales,
económicos, ambientales y urbanos
situación actual de la vivienda
marco normativo
proyectos

desarrollo urbano cohesivo
políticas públicas para el desarrollo urbano
regulación de proyectos habitacionales para
mejorar las ciudades
código, planes y guías urbanas

0.3 METODOLOGÍA

41



FASE V

estudio, diseño y proyecto

CÓDIGO URBANO PARA EL DISTRITO NACIONAL: Desarrollo Urbano a través de los Proyectos Habitacionales

Estas perspectivas parten de la mirada general de tres autores propios a cada tema como punto de partida para la elaboración del marco teórico que presenta la investigación:

| AUTOR | DISCIPLINA | TEMÁTICA | FUENTE PRINCIPAL |
|------------------|--------------------------------------|------------------------------|----------------------------|
| Martin Heidegger | Filosofía | Ser, espacio y tiempo | Ser y tiempo |
| Manfred Max-Neef | Sociología | Necesidades Humanas | Desarrollo a Escala Humana |
| Roberto Doberti | Arquitectura, Urbanismo y Sociología | Habitar y Prácticas Sociales | Habitar |

Esta selección está basada en los principales autores que han desarrollado dichas temáticas en estas diversas disciplinas manteniendo un enfoque en las personas.

FIGURA 2. Esquema de la Metodología de Investigación.

FASE I
ASPECTOS TEÓRICOS

1

2

1

FASE I
ASPECTOS TEÓRICOS

CAPÍTULO 0
ANTECEDENTES
TEÓRICOS

1.0
ESTADO DEL ARTE

1.0 ESTADO DEL ARTE

Al iniciar la investigación se analizaron y sintetizaron los temas y conclusiones de los textos encontrados relativos a los tópicos **desarrollo urbano, mercado inmobiliario, vivienda contemporánea, prácticas sociales urbanas, integración social, flexibilidad y adaptabilidad, comunidad y sentido de pertenencia, gestión territorial y economía urbana**; con el objetivo de comprender las conexiones entre los diversos temas e identificar las ideas y perspectivas comunes presentes en los textos, así como las divergencias y áreas de debate, a fin de formular una visión crítica inicial del tema.

El libro "Capital City: Gentrification and the Real Estate State" de Samuel Stein (2019), el estudio "Herramientas para habitar el presente: La Vivienda del Siglo XXI" de David Falagan, Zaida Muxi y Josep Maria Montaner (2011) y la tesis doctoral "La vivienda social en Santo Domingo: Oportunidades de Reciclaje del Parque Construido" de Natalia Ulloa (2017) resaltan la importancia de **priorizar las necesidades de las comunidades diversas y promover la integración social en la planificación urbana y el diseño de viviendas**. Además, se abordan la implementación de enfoques sostenibles en el desarrollo urbano y la vivienda.

En "Capital City: Gentrification and the Real Estate State" de Samuel Stein (2019) y en "Why Density? Debunking The Myth of The Cubic Watermelon" de Javier Mozas (2015) se destaca cómo la **densidad bien planificada puede contribuir a la sostenibilidad y**

el uso eficiente de los recursos. Del mismo modo, se destaca la importancia de la participación comunitaria y el enfoque centrado en el ser humano en el desarrollo urbano y la vivienda. "Why Density? Debunking The Myth of The Cubic Watermelon" de Javier Mozas (2015) también destaca cómo **la densidad bien diseñada puede fomentar la vida urbana con comodidades y servicios cercanos, lo que contribuye al bienestar de los residentes**.

Tanto "Herramientas para habitar el presente: La Vivienda del Siglo XXI" de David Falagan, Zaida Muxi y Josep Maria Montaner (2011) como "La vivienda social en Santo Domingo: Oportunidades de Reciclaje del Parque Construido" de Natalia Ulloa (2017) abogan por enfoques participativos que **involucren a los residentes y promuevan un sentido de pertenencia**.

El "Informe Nacional Sobre Vivienda y Desarrollo Urbano Sostenible: Tercera conferencia de las Naciones Unidas sobre vivienda y desarrollo urbano sostenible" de la Comisión Nacional de Hábitat República Dominicana (2016) proporciona un diagnóstico de los temas clave y plantea desafíos con un enfoque de sostenibilidad que tiene el país, alineados con los objetivos y metas de la Estrategia Nacional de Desarrollo y la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible. Destaca datos sobre las **transformaciones demográficas, la gobernanza, marco normativo, instrumentos de planificación y desarrollo territorial, financiamiento del desarrollo urbano y la vivienda**.

| TÍTULO | AUTOR(ES) | FUENTE | FORMATO | RESUMEN | APORTE |
|---|--------------|--------------|-------------|---|---|
| Why Density?: Debunking The Myth of The Cubic Watermelon [¿Por qué densidad?: Desarmando el mito de la sandía cúbica] | Javier Mozas | Scribd | Libro (pdf) | <p>En este libro el autor explora la densidad, estableciendo que esta entendida y aplicada correctamente, puede conducir a ciudades más sostenibles, habitables y eficientes. Examina diferentes estrategias de diseño urbano, soluciones arquitectónicas innovadoras y proyectos urbanos exitosos que demuestran cómo la densidad puede contribuir a la creación de entornos urbanos más deseables y sostenibles.</p> <p>Específicamente desarrolla los siguientes aspectos: Examen crítico de la densidad y el desarrollo urbano sostenible, enfatizando los beneficios potenciales de entornos de alta densidad bien diseñados y gestionados adecuadamente.</p> | Análisis y visualización de datos y principios de diseño urbano |
| Capital City: Gentrification and the Real Estate State [Ciudad Capital: Gentrificación y el Estado Inmobiliario] | Samuel Stein | Google Books | Libro (pdf) | <p>En este libro se analiza la relación entre la gentrificación, los bienes raíces y la política urbana, y sobre las fuerzas estructurales que impulsan la transformación de las ciudades y la necesidad de políticas urbanas que fomenten el desarrollo.</p> <p>Se explora el fenómeno de la gentrificación como el proceso de renovación y revitalización urbana que a menudo conduce al desplazamiento de los residentes de bajos ingresos por personas o empresas más ricas.</p> <p>Estudia el papel de la industria inmobiliaria en la configuración de los paisajes urbanos y el funcionamiento de las ciudades, exponiendo que los bienes raíces se han convertido en una fuerza dominante en la gobernanza urbana contemporánea, ejerciendo una influencia significativa sobre las políticas de uso del suelo, las regulaciones de zonificación y las decisiones de desarrollo.</p> | Políticas urbanas y análisis socioeconómicos |

| TÍTULO | AUTOR(ES) | FUENTE | FORMATO | RESUMEN | APORTE |
|--|--|---------------|-------------|---|--|
| Herramientas para habitar el presente: La vivienda del siglo XXI | David Falagan, Zaida Muxi y Josep Maria Montaner | Research Gate | Libro (pdf) | <p>Este libro explora el tema de la vivienda desde un enfoque holístico, inclusivo y sostenible. Sus ideas contribuyen al discurso más amplio sobre la creación de ciudades habitables, vibrantes y equitativas que satisfagan las necesidades y aspiraciones de sus residentes.</p> <p>Expone una perspectiva crítica sobre los modelos de vivienda tradicionales enfatizando la importancia de crear espacios que fomenten la interacción social, promuevan un sentido de pertenencia y se adapten a las necesidades cambiantes de las personas y las familias a lo largo del tiempo.</p> <p>Conjuntamente, resalta la importancia de involucrar a los residentes y las partes interesadas en el proceso de diseño. Se promueven enfoques de diseño participativos que empoderan a las comunidades para que contribuyan activamente a dar forma a sus entornos, asegurando que se tengan en cuenta sus opiniones y preferencias.</p> <p>Reconoce la importancia de la sostenibilidad y la resiliencia en la planificación urbana y habitacional; aboga por principios de diseño ambientalmente conscientes; entiende la naturaleza cambiante de las necesidades de los residentes de una vivienda resaltando la importancia de diseñar espacios que puedan adaptarse con el tiempo.</p> <p>Además, enfatiza la importancia de diseñar ciudades y viviendas con un enfoque en el bienestar humano y propone la proyección de diseños que sean sensibles al contexto local, preserven el patrimonio cultural y contribuyan a la identidad de una ciudad o barrio.</p> | <p>Análisis y visualización de datos y principios de diseño urbano y habitacional</p> |

| TÍTULO | AUTOR(ES) | FUENTE | FORMATO | RESUMEN | APORTE |
|---|---|----------|----------------------|---|---|
| La vivienda social en Santo Domingo: Oportunidades de reciclaje del parque construido | Natalia Ulloa | Dialnet. | Tesis Doctoral (pdf) | <p>Esta tesis plantea alternativas para abordar el déficit habitacional, tanto en términos cuantitativos como cualitativos, a través de la valorización del tejido residencial existente y la implementación de nuevas estrategias de vivienda.</p> <p>Se centra en el déficit cualitativo, ya que es el más notable y destaca los beneficios del reciclaje del tejido urbano y residencial existente. Se propone crear comunidades en las que los miembros se comprometan a formar una comunidad para obtener beneficios mutuos, compartiendo espacios y servicios comunes fomentando el sentido de pertenencia y las interacciones sociales del lugar.</p> | Políticas, Análisis y visualización de datos socioeconómicos, análisis espacial |
| Informe Nacional Sobre Vivienda y Desarrollo Urbano Sostenible: Tercera conferencia de las Naciones Unidas sobre vivienda y desarrollo urbano sostenible. | Comisión Nacional de Hábitat República Dominicana | MEPyD | Informe (pdf) | <p>Este informe destaca las transformaciones demográficas, gobernanza, marco normativo, instrumentos de planificación y desarrollo territorial, financiamiento del desarrollo urbano y el tema de vivienda como parte de la agenda de Hábitat III. Además, señala importantes transformaciones ocurridas en la República Dominicana en las últimas dos décadas, como el crecimiento poblacional y la ocupación del territorio.</p> <p>El informe también resalta desafíos relevantes para el país y enfatiza una visión nacional que promueva territorios y ciudades sostenibles, valore la diversidad cultural en el modelo de ciudad construida y de importancia al desarrollo urbano-rural.</p> <p>Del mismo modo, destaca la importancia de medir integralmente el estado del desarrollo urbano y fortalecer la planificación y gestión territorial para una mejor proyección del país.</p> | Análisis y visualización de datos |

Tabla 1. Estado del Arte.

1

CAPÍTULO 1 SOMOS HABITANDO

1.1 Ser-en-el-mundo

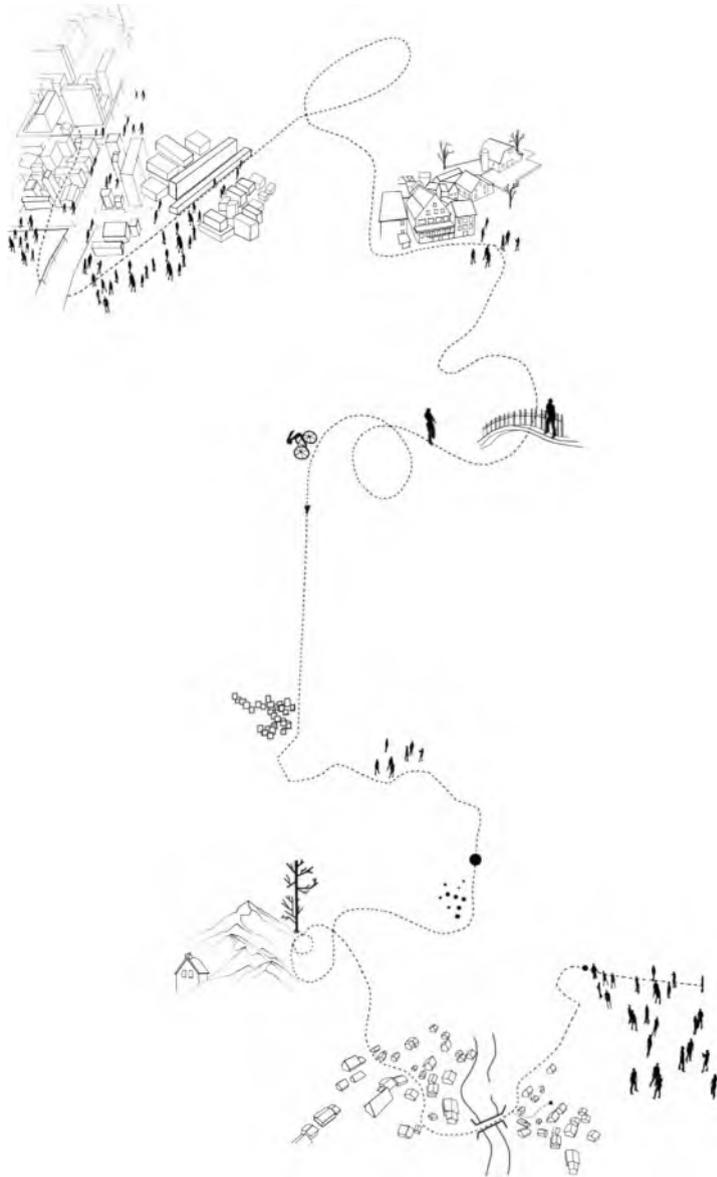
1.1.1 Ser-con, Estar-con

1.1.2 Ser, Espacio, Tiempo

1.2 Habitar

1.3 Prácticas Sociales

1.1 SER-EN-EL-MUNDO



Antes de que habitáramos las ciudades, nuestra especie solía moverse constantemente. Apenas nos pusimos en dos pies y empezamos a caminar, atravesamos el espacio, buscando explorarlo, satisfacer nuestras necesidades y hacernos partícipes del mismo. Caminando confrontamos el mundo y lo hicimos nuestro. Construimos casas, pueblos, puentes y ciudades. Moldeamos el espacio porque somos y estamos en él de manera inevitable.

En el espacio somos, porque ser implica *estar en un lugar*¹, y por ende, no podemos hablar de ser sin hablar de espacio. Para plantear esta correlación entre el ser y el espacio, Heidegger nos habla del término alemán *dasein*,² que en español se traduce como ser-ahí o ser-en-el-mundo. Este *ser-ahí* al que Heidegger hace referencia, significa estar-ahí o estar-en-el-mundo para los hispanoamericanos. Este término designa **la estructura fundamental de la existencia humana, compuesta por tres elementos: el ser (estar), el mundo y el vínculo entre ambos (en)**. *Ser-en-el-mundo* significa que el hombre es un ente que está, desde su ser, en relación con el mundo (Heidegger, 1954). Estamos habitando el mundo y todo lo que en este hay: estamos porque ocupamos, existimos porque *estamos-ahí*; de modo que nuestra existencia está ligada, intrínsecamente, al mundo.

◀ FIGURA 3. Caminamos, habitamos y construimos.

¹ Dn. Real Academia Española (2021). Diccionario de la lengua española (23a ed.) Madrid, España. Consultado en <https://dle.rae.es/contenido/actualización-2021>.

² De Heidegger, Martin. (1927, 1951). *Ser y Tiempo*. en español por Rivera, Jorge. México, Fondo de la Cultura Económica.

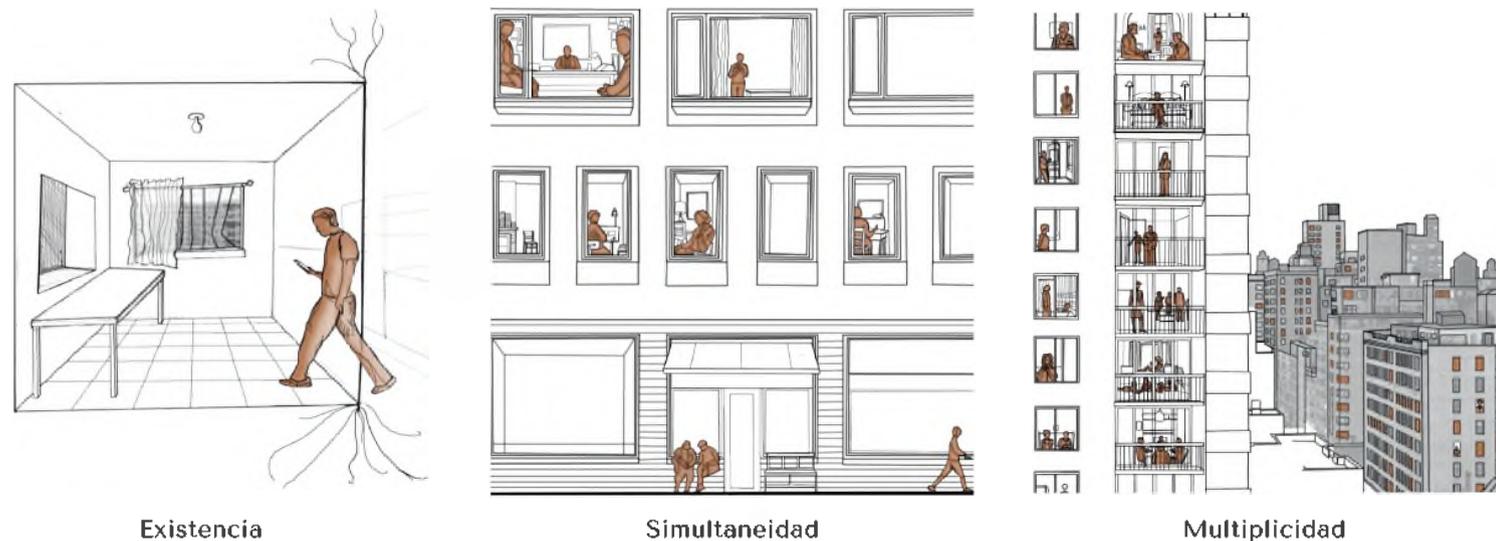


FIGURA 4. Espacio: dimensión de la existencia, la simultaneidad y la multiplicidad.

Estamos insertados en el espacio, ese mundo al que Heidegger hace alusión, del cual la humanidad (el *ser* como expresa Heidegger), se sirve; pero que a su vez lo dota de sentido y le permite relacionarse con las cosas y con su contexto social. *El espacio es mucho más que una superficie horizontal que recorreremos: es, como observa Doreen Massey, la dimensión de la existencia, la simultaneidad y la multiplicidad* (Massey, 2013). Es el producto de las relaciones e interacciones humanas las cuales se encuentran provistas de implicaciones espaciales cada vez más diversas y heterogéneas; ya que ese mundo que habitamos es un lugar común en el que coexistimos, es decir, estamos con otros en el mismo mundo

como parte de la estructura propia de nuestro existir. Si *estar-en-el-mundo* (*ser-en-el-mundo* según Heidegger), implica relacionarse con lo otro, entonces *estar-ahí* también conlleva *estar-ahí-con*, estar en apertura a ese mundo al que somos arrojados. Esta eyección, señala que nuestra conciencia no es autónoma, sino que está inmersa en una red de relaciones con su entorno, en el cual estamos sujetos y a través del cual se nos inculcan creencias, valores y prácticas. De entrada, estamos en el mundo unos con otros, por lo que nuestra existencia implica apertura, ya que siempre que somos estamos junto a otros; y ese contacto con los demás, representa una de las características primordiales de nuestro ser.



1.1.1 SER-CON, ESTAR-CON

Siempre existimos simultáneamente con otros. Coexistir no implica deshacerse de lo individual para ser común, sino entender que esas individualidades se encuentran superpuestas en nuestra existencia. *Estar-con* incluye tanto nuestras relaciones humanas como nuestra relación con el medio (natural o construido) que habitamos. La existencia humana se desarrolla en tres contextos: **en relación a lo personal, en relación a un grupo social y en relación con el medio ambiente** (Max-Neef, 1989).

Podemos decir entonces que nuestro *estar-en-el-mundo* vincula dos planos: el **plano personal** o individual y el **plano colectivo** o social. El plano social o colectivo se corresponde con nuestra existencia porque el ser humano es un ente social por naturaleza porque *ser-en-el-mundo* implica siempre ser y estar con otros. Somos y estamos el uno con el otro en el mundo compartido, existiendo en común. Es el plano de las interacciones, de la coexistencia de las individualidades, es donde las diferencias se hacen visibles. Es una *continuidad de nuestra individualidad potenciada y expandida; una coexistencia de nuestro ser singular plural, entendiendo que la singularidad del ser no se puede disociar de su ser-con* (Jiménez, 2014), porque se encuentran vinculadas, alojada una en la otra.

La coexistencia, es lo que nos hace no ser ya tales sujetos

individuales, porque interrumpe nuestra identidad como una barra que nos atraviesa y modifica (Espósito, 2009). La vida en sí misma implica interacción, relacionarse con lo plural. Estas relaciones son las que conforman el tejido social y siempre están presentes. El espacio es ese telar que posibilita, estas interacciones; no es una superficie en blanco, sino un horizonte de significación que condiciona y propicia el estar de los entes en común, es decir, permite nuestra coexistencia; la cual no sólo es espacial (porque tenemos y ocupamos un lugar), sino que ante todo está cargada de sentido y significación.

El espacio es un lugar que construimos de forma colectiva, es nuestro contexto práctico, "está siempre en construcción; siempre se encuentra en proceso de producción. Nunca está terminado. Nunca está cerrado" (Massey, 2005). Es un producto social, fruto de las relaciones que se tejen en él en un momento determinado y por la acumulación de procesos históricos que se han materializado allí.

Esto quiere decir que *estar-en-el-mundo*, implica también que somos arrojados a un contexto del cual heredamos modos de ser y significados que moldean nuestra forma de ocupar el mundo. En suma, el espacio no es estático, ya que las interacciones que emergen en el mismo, tampoco lo son; es una entidad dinámica, mutable y adaptable con el tiempo.

◀ FIGURA 5. La ciudad que co-construimos.

1.1.2 SER, ESPACIO Y TIEMPO

El espacio es nuestro marco de orientación. En él estamos y somos; y ese estar siendo, también se expresa temporalmente. Así como nos encontramos en el espacio, también nos encontramos en el tiempo.

El tiempo es parte del contexto de los lugares, es un fenómeno que reconocemos en su relación con el espacio, que se manifiesta, pero no se percibe de forma palpable; y que forma parte del sistema que nos permite ordenar nuestro ser y habitar. Heidegger establece que *"el ser humano, es sólo ser humano, en tanto que está en la apertura del ser"* (Heidegger, 1927); y esa apertura sólo se produce en el tiempo, al cual él define como el

horizonte de la comprensión del ser (Heidegger, 1927). Por ende, el tiempo también forma parte de la estructura del *dasein* porque ese estar-ahí, no es pura presencia, sino una existencia condicionada a una situación. Estar-ahí remite al espacio, a un aquí, pero también a un ahora, y ese ahora es el tiempo.

El *dasein* es existencia e implica posibilidad, proyección. *"El estar aquí [...], constituye primordialmente un ser posible"* (Heidegger, 1927). Ese -poder ser- significa proyectarse, ir más allá de uno mismo, poder actualizar las posibilidades que son inherentes a nuestro ser-en-el-mundo. El tiempo es una estructura en la cual el

57



FIGURA 6. Ser, Espacio y Tiempo: la ciudad que heredamos, la que habitamos y la que proyectamos.

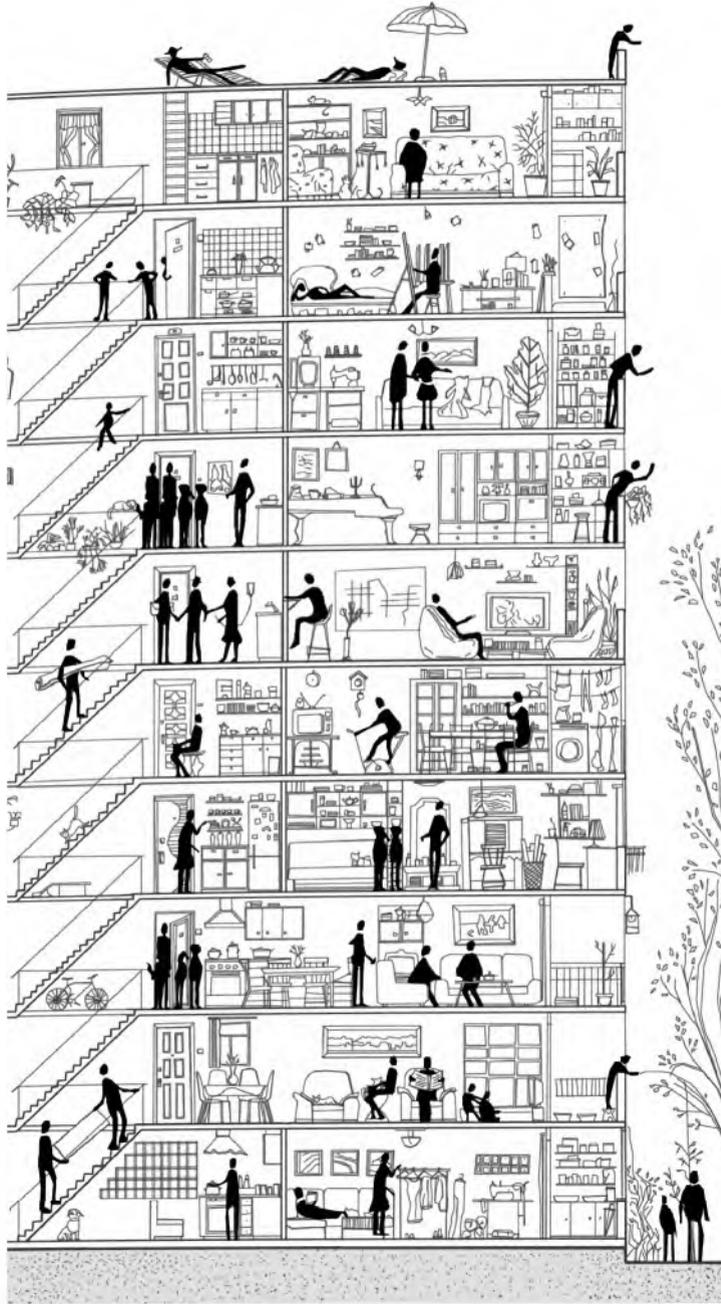
presente conserva un eco del pasado y a la vez anticipa el futuro. Para existir ahí, en el presente, debemos utilizar el pasado como herramienta que nos permita repetir, o más bien, recuperar aquello que hemos sido y que nos ha resultado, para poder proyectarnos hacia adelante y anticiparnos a las posibilidades, es decir, utilizar el pasado como instrumento de orientación hacia el futuro. El pasado hace referencia a la situación de la que ya viene y en la que se encuentra arrojado el *dasein*, estas son, las circunstancias culturales, políticas, económicas y sociales... "El *dasein* trae el pasado, o su herencia viva hacia el presente, como un conjunto de oportunidades para la acción futura" (Heidegger, 1927). En otras palabras, usamos ese mundo al cual somos arrojados (el pasado), como límite, horizonte y campo de posibilidades heredadas y la proyección libre (el futuro), es la que nos permite asumir en el presente, una de estas posibilidades sin limitarnos a su pura repetición.

Esa apertura a la que estamos sujetos como seres arrojados se manifiesta en el espacio, el mundo preestablecido al que pertenecemos. El espacio se compone de tramas establecidas de relaciones que si bien, heredamos, también somos capaces de abrirlas, cerrarlas, hacerlas propias o actuales. Podemos decir entonces que nuestra existencia es a su vez espacial y temporal, pero también compartida: **somos ahí, somos ahora y somos con los otros.**



FIGURA 7. Proyección: pasado, presente y futuro.

1.2 HABITAR



59

Somos porque estamos en el espacio, por lo que, también habitamos. Sí ser constituye la relación obligatoria con el espacio-tiempo y la coexistencia con los otros, entonces *habitamos todos, habitamos siempre y habitamos juntos* (Doberti, 2011). Habitar se define como la acción de vivir o residir habitualmente en un lugar;³ es decir, tener lugar, residir junto a las cosas.

Heidegger plantea que habitar y construir, de acuerdo a su origen etimológico alemán *buan*,⁴ son lo mismo. *Buan* posee dos significados: *cuidar o abrigar, vinculado a la construcción cultural; y edificar o erigir, refiriéndose a construir como levantar edificios* (Heidegger, 1954). Habitar es el modo en que residimos y somos en el mundo: implica edificar, modificar el mundo para garantizar nuestra permanencia; y cuidar la cultura y el ambiente, a saber, la comunidad y el mundo.

Construimos en la medida que habitamos, porque somos quienes habitan. *Habitar es haber sido llevado a la paz, puesto en libertad y preservado de amenaza; y ese preservar implica ante todo cuidado, como rasgo fundamental del habitar* (Heidegger, 1954). Ese cuidado, como establecimos anteriormente, es velar por el mundo y los demás entes que componen la comunidad, para poder así cuidar de uno mismo. De acuerdo con Roberto Doberti, el Proyecto como rama del saber plantea la prefiguración del entorno humano, lo que se interpreta

◀ FIGURA 8. Habitar.

³ De Real Academia Española (2021). Dicionario de la lengua española (23a ed.) Madrid, España. Consultado en <https://dle.rae.es/contenido/actualización-2021>.

⁴ De Heidegger, Martin. (1927, 1951). Ser y Tiempo en español por Rivera, Jorge. México, Fondo de la Cultura Económica

como la adaptación del lugar donde habitamos. Es por esto que la Arquitectura, la Ciudad y los espacios que habitamos, deben ser vistos, como construcción y cuidado.

Como construcción, los espacios deben proyectarse en base a su materialidad, costos, rapidez, optimización espacial...; pero a su vez deben ser pensados como cuidado, considerando las necesidades humanas y el mundo (natural, construido y cultural) en el cual se insertan. Cuidar el mundo implica ser conscientes de que los recursos que tenemos en él a nuestra disposición

son finitos, entender sus tiempos y respetar sus procesos, haciendo las paces con lo inesperado y, sobre todo, teniendo presente que somos seres temporales, es decir, mortales.

A partir del concepto Buan, Habitar (y por lo tanto, proyectar), *edifica y abriga* a sus habitantes, *acoge sus prácticas sociales, cuida, potencia y mejora su existencia*. *Habitando existimos: es nuestra manera de estar en el mundo. Transformamos el espacio, lo volvemos propio, lo humanizamos. Proyectamos y habitamos lo edificado.*

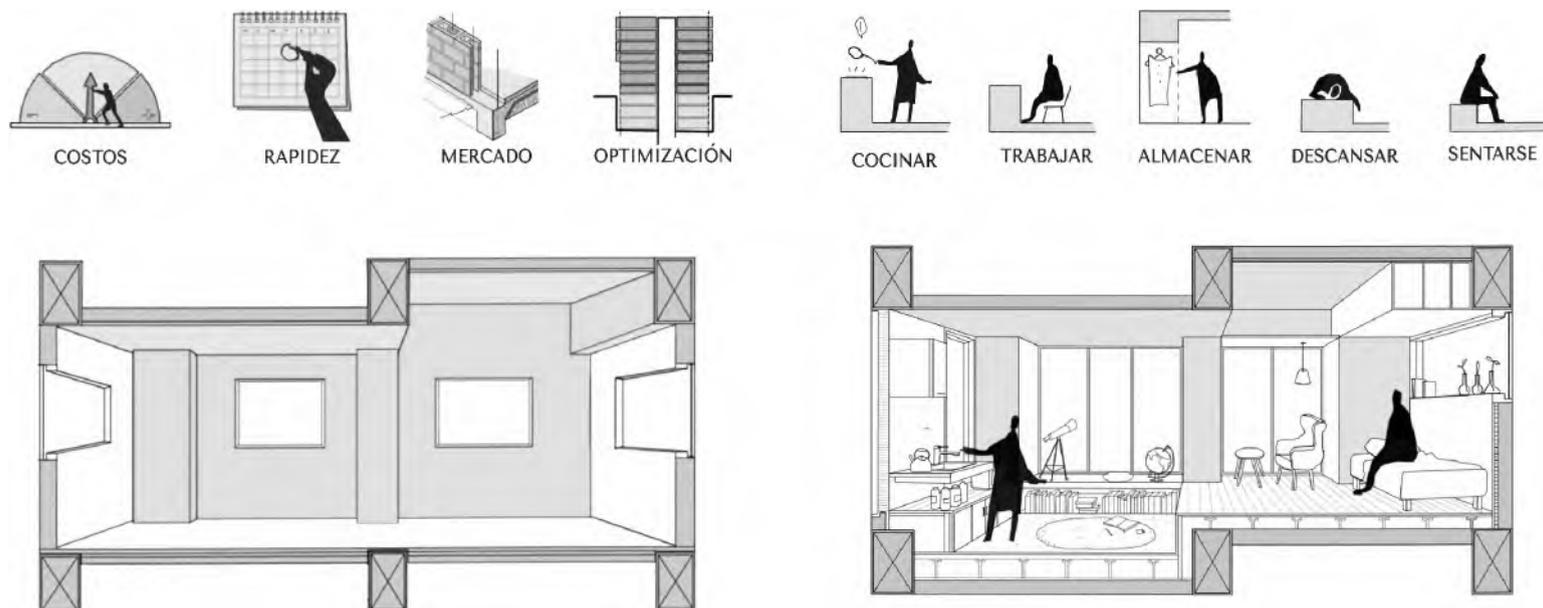


FIGURA 9. **Habitar: construcción y cuidado.**
Reinterpretación de gráficos del proyecto Tatsumi Apartments (Hiroyuki Ito Architects, 2016).

1.3 PRÁCTICAS SOCIALES

Existimos siempre con el otro; y habitar, como parte del constructo social, responde a las **prácticas sociales** condicionadas por los sistemas en que vivimos. “*El Habitar, como sistema de significación, es el código que correlaciona conformaciones y comportamientos*” (Doberti, 2011); vincula las acciones que tiene un cuerpo social con la respuesta espacial de dicho accionar.

Según Doberti (2011), en la Teoría del Habitar, las **prácticas sociales** responden a nuestros sistemas de hablar y habitar (pág. 37). Así como nuestra lengua es un código que hemos socializado a lo largo de los años; el espacio en el que somos arrojados, también

lo es. Cada práctica establece un conjunto de normas que posibilitan y/o discriminan nuestro accionar, es decir, organizan nuestro habitar. Las prácticas se estructuran bajo tres planos: **el plano de la Realización**, vinculado a la producción y operatividad de dicha práctica, **el plano de la Gramática** que comprende las normas o principios que la posibilitan y **el plano de la Significación** que contempla aquello que dicha práctica supone, propone o impone como parámetro o lógica espacial (Doberti, 2011). Es decir que las prácticas son un producto regulado bajo normas o criterios que tienen una validación y justificación que le proporcionan valor dentro de un grupo social.

61

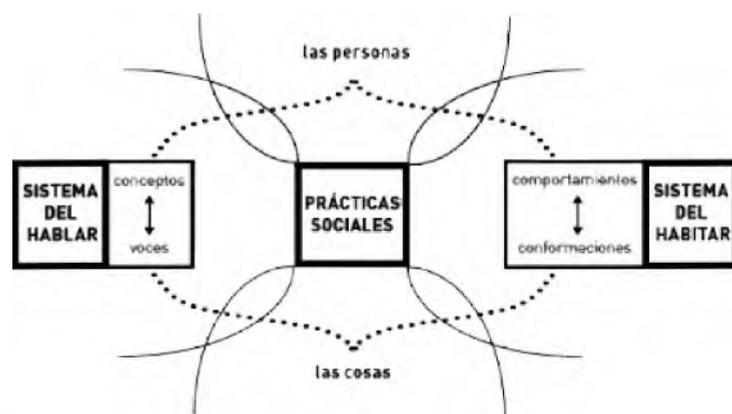


FIGURA 10. Las prácticas sociales. Adaptado de Doberti (2011).



FIGURA 11. Los planos de las prácticas sociales. Adaptado de Doberti (2011).

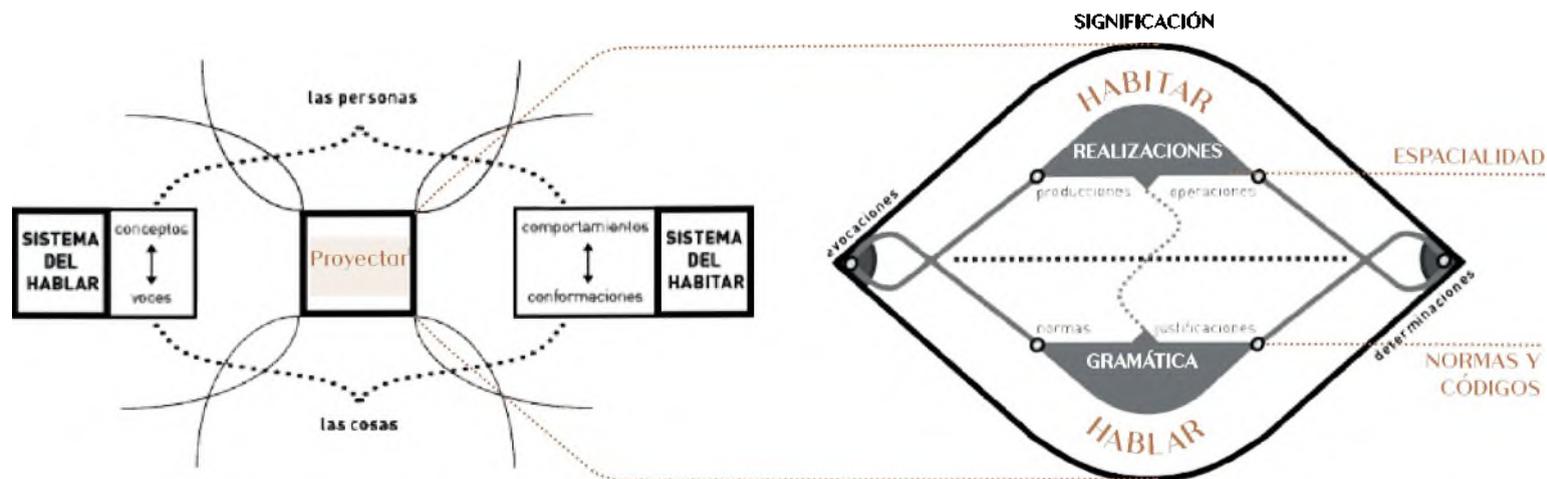
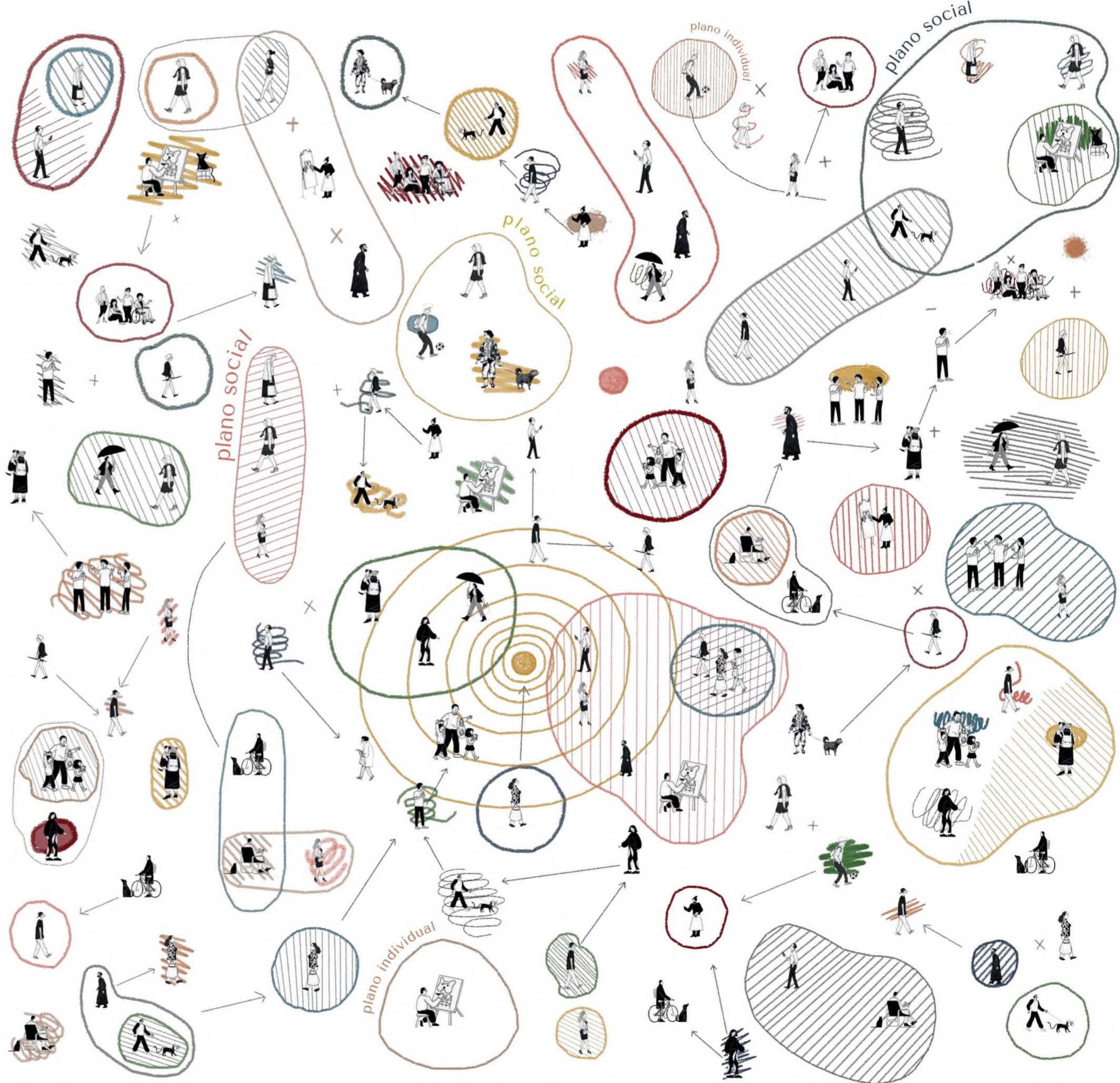


FIGURA 12. Reinterpretación de los gráficos de Doberti enfocada en la práctica del proyectar. Proyectar requiere de normas y códigos como de espacialidad (producciones y operaciones) para adquirir validez (significado) dentro de una sociedad.

Para que un proyecto adquiriera significado y sea acogido dentro de un grupo social, debe primero tener producción y normas: materialización, regulaciones y justificaciones que se validen o rechacen en el seno de la misma. En suma, el proyecto se compone tanto de normas (hablar) como de producciones y espacialidad (habitar), allí entre ambas tienen lugar las prácticas sociales. Lo que hablar es al habitar, las normas y justificaciones son al proyecto, porque la gramática del Proyecto, de la Ciudad y de la Arquitectura son las normas y códigos que regulan el espacio. Normas y justificaciones que adquieren validez y nacen a partir de un núcleo social.

La Arquitectura y la Ciudad como canvas de nuestro habitar deben tomar en cuenta las necesidades humanas como justificación principal, en la búsqueda de brindar soluciones a las mismas y como parte de ese velar y cuidar propios del habitar. Manfred Max-Neef establece que *el mejor desarrollo es aquel que permite elevar nuestra calidad de vida, y que la misma dependerá de las posibilidades que tengamos de satisfacer nuestras necesidades humanas fundamentales* (Max-Neef, 1989). Las necesidades humanas fundamentales son finitas, múltiples e interactúan entre sí, componen un sistema de interdependencia y vínculos.



Dicho esto, las necesidades humanas son las mismas para todas las personas y a lo largo del tiempo. Lo que cambia son las formas o los medios que utilizamos para satisfacer nuestras necesidades. A estas formas o medios, Max-Neef (1989) las llama *satisfactores*⁵. Los satisfactores son infinitos y pueden, de manera simultánea, contribuir a la satisfacción de varias necesidades. Estos varían según el tiempo, el lugar y las circunstancias, nos referimos a los modos de ser, tener, hacer o habitar que adquieren las personas. Las necesidades elementales de la humanidad son comunes, caracterizándose entre sí a partir de los satisfactores que identifican cada grupo social.

Cada cultura elige una modalidad dominante de satisfactores para saciar sus necesidades. Los satisfactores, al igual que nuestra existencia, trabajan bajo dos planos: el plano individual y el plano social. Es decir, que nuestras necesidades pueden y deben satisfacerse en ambos planos. Priorizar un plano con respecto al otro, supone limitar el espectro de posibles satisfactores a los que podemos acceder, y en consecuencia, limitar nuestro habitar. Estas relaciones son las que conforman el tejido social y siempre están presentes en nuestras vidas. Posibilitan las interacciones, crean el sentido de pertenencia, y por ende, el sentido de cuidado del mundo que habitamos.

Estas relaciones son parte fundamental de los espacios que habitamos. *"Es en las interacciones, no en el lugar, que se encuentra la esencia de la ciudad y de la vida urbana"* (Webber, 1964). A través de ellas, la ciudad que es construcción, se transforma también en cuidado; permitiendo así retornar el protagonismo real del habitar hacia las personas, a través de las prácticas sociales contextualizadas en el espacio.

◀ FIGURA 13. Plano individual + plano social.

⁵ De Max-Neef, Manfred (1994). *Desarrollo a Escala Humana*. Uruguay, Editorial Nordan-Comunidad.

1

CAPÍTULO 2 HABITAMOS LA CIUDAD Y LA VIVIENDA

2.1 Habitar, Vivienda y Ciudad

2.2 La Vivienda, La Ciudad y la Técnica

2.2.1 La Vivienda, La Ciudad y la Técnica
Moderna

2.3 La Vivienda como Producto de Mercado

2.4 Habitar La Ciudad y la Vivienda

2.5 Desarrollo Urbano Cohesivo

2.5.1 Políticas Públicas para el Desarrollo Urbano y
Habitacional

2.6 Parámetros para fomentar el vínculo entre los
proyectos habitacionales y su contexto social-urbano

2.1 HABITAR, VIVIENDA Y CIUDAD



67

Habitar es una característica inherente a nuestra existencia. El desarrollo humano surge de la necesidad de entender la realidad, desempeñarse, adaptarse e integrarse al ambiente. En un principio, caminamos (y procurando hacer el mundo útil), desarrollamos herramientas de caza y recolección. Buscando refugio y sustento de vida asegurado, exploramos el mundo, cultivamos y nos asentamos. Asentarnos significó familiarizarnos con el mundo y las demás especies que allí habitaban; es decir, domesticar las plantas y animales; y al encontrarnos incapaces de estar a la intemperie, moldeamos el mundo. De este modo, permanecer se convirtió en una respuesta adecuada para la vida humana, posibilitando la construcción de un lugar seguro para establecernos: **la vivienda**.

La vivienda significó el soporte material de la vida humana, el lugar de regreso y el centro de la vida de los habitantes. Ha contenido, desde siempre, las prácticas y relaciones de quienes la habitan; costumbres y vínculos que se expandieron más allá y configuraron las aldeas, y por ende, las ciudades. **La vivienda es el componente principal de las ciudades, trasciende las funciones residenciales básicas y es capaz de generar urbanidad, en base a su relación y la función que asume dentro de la ciudad.** *La vivienda, por tanto, se desarrolla al tiempo que se consolida el tejido de la ciudad que constituye, en un proceso de simbiosis vivienda-ciudad que las*

◀ FIGURA 14. La vivienda como como componente principal de la ciudad.

*reconfigura mutuamente y constantemente” (Sáez et al, 2009). **En suma, la ciudad y la vivienda se encuentran en diálogo constante; en interdependencia mutua.***

La vivienda es el espacio físico-espacial de las personas. Es el lugar donde satisfacemos nuestras necesidades fisiológicas: comemos, dormimos y encontramos cobijo. Según la RAE, *una vivienda es un lugar cerrado y cubierto construido para ser habitado por personas* (RAE, 2022); entendiéndola como un lugar de evasión de lo externo y de la vida social; sin embargo, la vivienda es más que un ente físico que aparta y protege del exterior. Más allá de responder a las necesidades fisiológicas, debe brindarnos comodidad, seguridad y ser un espacio conexo a nuestras vidas. La vivienda contiene al espacio doméstico, es nuestro **territorio primario: en ella desarrollamos nuestras actividades cotidianas y nuestros primeros vínculos sociales.**

Domesticar implica adecuar el espacio y **hacerlo propio**: viene de domus, término latín que significa “casa”. Si la vivienda es el espacio físico de las personas, entonces la casa es ese sistema espacial de vínculos que forjamos con el espacio, los objetos, plantas y animales que están en él y las demás personas que allí habitan; *“no se define por su figura geométrica, por las técnicas o materiales de construcción, sino **por la capacidad y cualificación de interacciones que encierra**”* (García citado en Cuervo, 2010).

Ese sistema de relaciones que conforma la casa, tiene como fundamento los valores, creencias, afectividades e identidades que posibilitan las prácticas, los usos y las significaciones dentro de un espacio. Estos valores constituyen el hogar, término que procede del latín *foc ris* (fuego), haciendo alusión *al lugar donde se cocinaba al calor de las brasas: la cocina* (Cuervo, 2010), pero refiriéndose a su vez al lugar de la casa donde se posibilitaba la socialización. Por tanto, hogar etimológicamente significa calor, pero de forma implícita hace alusión al calor humano, a las interacciones humanas que forjamos. El hogar es la **construcción de relaciones con las demás personas y con el entorno**, vínculos que precisan del espacio físico para tener lugar, sin embargo, no se establecen únicamente dentro de la vivienda.

El hogar es móvil, implica establecer lazos de proximidad y cercanía, que nos hacen sentir protección y cobijo. Siempre que somos (ya sea apartados o fusionados), estamos con otros por lo que siempre tenemos o establecemos afectividades con los demás; lo que varía es la proximidad de ese contacto, es decir, el nivel de intimidad de esas relaciones. **Estos lazos tienen la posibilidad de instaurarse en cualquier espacio físico, sea este un espacio cerrado o abierto, público o privado. Los espacios se escurren uno dentro de otro, el corte radical entre ellos ya no existe, sino que estos se presentan como una especie de**

gradiente relacional, donde lo privado va asumiendo diferentes características sociales y donde lo público va adquiriendo connotaciones de lo privado.

En definitiva, con **vivienda** nos referimos a un objeto funcional que responde a las necesidades fisiológicas de las personas y a su residir; con **hogar** a la construcción de vínculos con los demás entes; y con **casa**, al sistema que relaciona ambas construcciones y que atraviesa nuestro habitar. La vivienda se convierte o se transforma en casa cuando establecemos relaciones con ese objeto construido y lo hacemos nuestro. De este modo,

la casa representa la necesidad humana de habitar el mundo, en ella encontramos nuestro eje vital, y desde ella nos relacionamos con los demás y con el espacio exterior. **Para habitar la casa es necesario conocer cierta extensión por fuera de ella, porque habitar es una acción conjunta entre la casa y su espacio próximo** (Bollnow citado en Cuervo, 2010); es decir, la casa debe relacionarse con el espacio exterior para garantizar y optimizar el habitar. Esta relación estrecha entre la casa y su entorno, **hace que el ámbito social de la vivienda se vea reflejado en la casa, convirtiendo el habitar en un asunto colectivo y común entre la vivienda y la ciudad.**

69

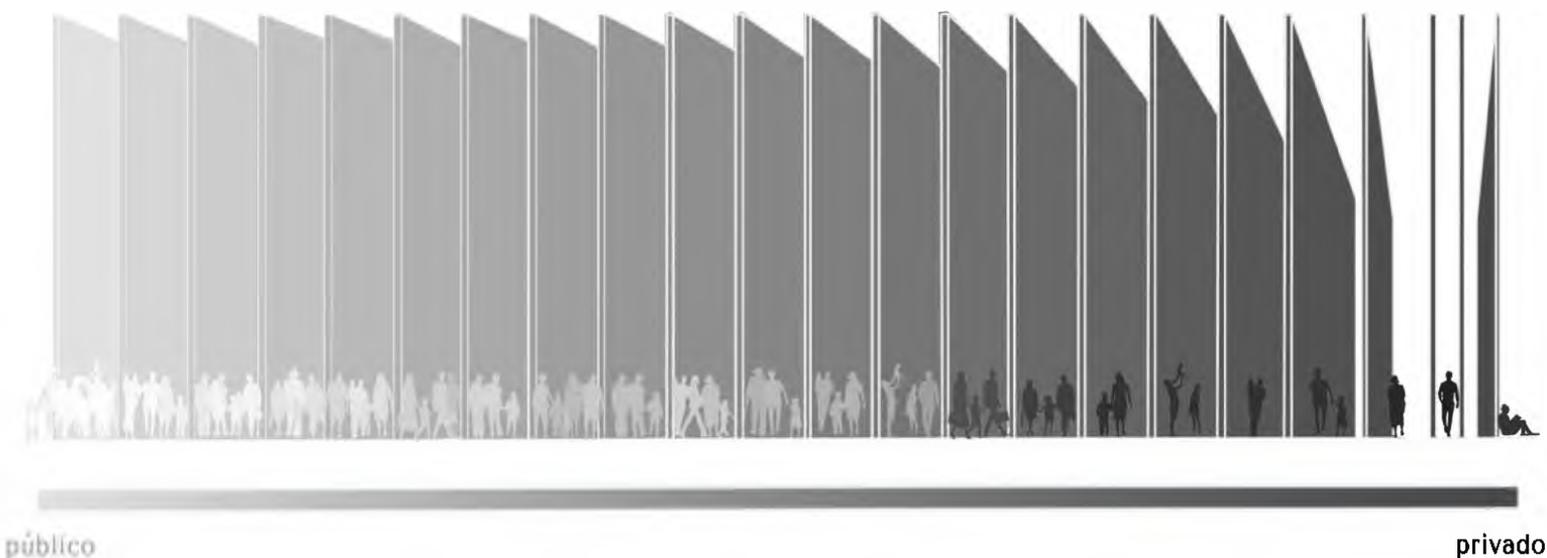


FIGURA 15. El gradiente entre lo público-privado. Basado en gráfico de anarcitects. ▲

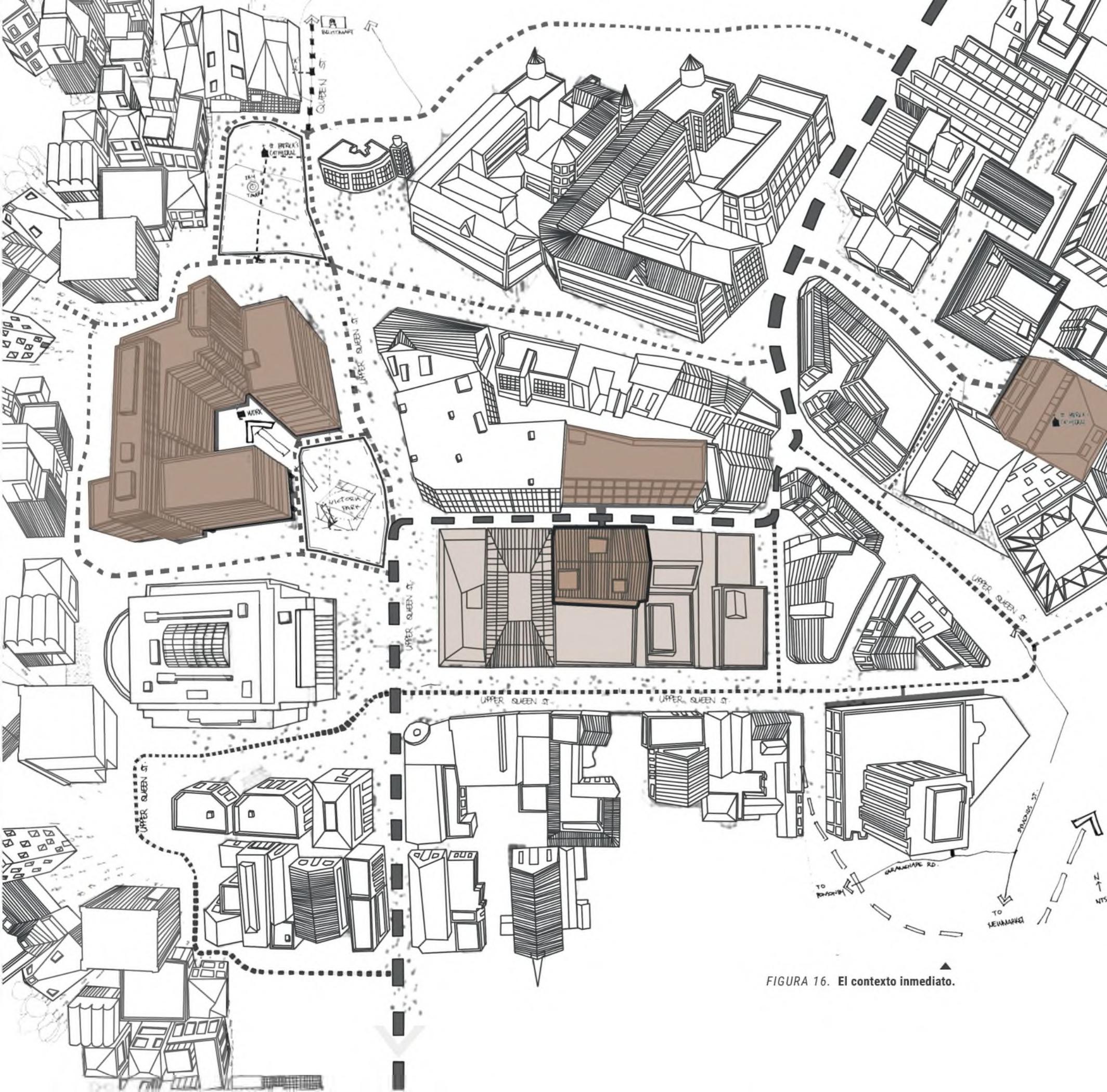


FIGURA 16. El contexto inmediato.

2.2 LA CIUDAD, LA VIVIENDA Y LA TÉCNICA

La vivienda tiene valor humano, político, económico y urbano como parte del desarrollo de las sociedades y absorbe estas realidades que le dan forma a la misma. Es un objeto socio-físico, una entidad material tangible que transforma a un ente mayor (la ciudad); y que, por ende, responde y se nutre de un contexto social y urbano. La ciudad y la vivienda son, de este modo, construcciones humanas: espacios concebidos por y para las personas. Ese construir (que también es habitar), requiere de conocimientos y técnicas; y es una acción clave para permanecer en el mundo. *Apropiarse del mundo exige en todo momento una necesidad y deseo de hacer* (Lefebvre citado en Martínez, 2014); en concreto, un producir, una técnica.

La palabra técnica hace referencia a una forma de producir o crear; un modo de materializar las cosas; equivale a *sacar a la luz lo que está implícito en ellos* (Heidegger, 1954), hacer visible, llevar a manifestar las cosas que se encuentran en el mundo. Formulamos técnicas que nos han servido de base instrumental para la construcción, es decir, como pilar para todo producir. La técnica supone una transformación humana de la naturaleza. Lo que inició como un producir orientado a mejorar la calidad de los objetos útiles; pasó a ser un producir para crear cada vez mayor cantidad de objetos. El ser humano técnico se contrapone ante el mundo, ya no se ve como parte del mismo lo objetualiza. *Así, pues, la técnica moderna se diferencia por completo*

71

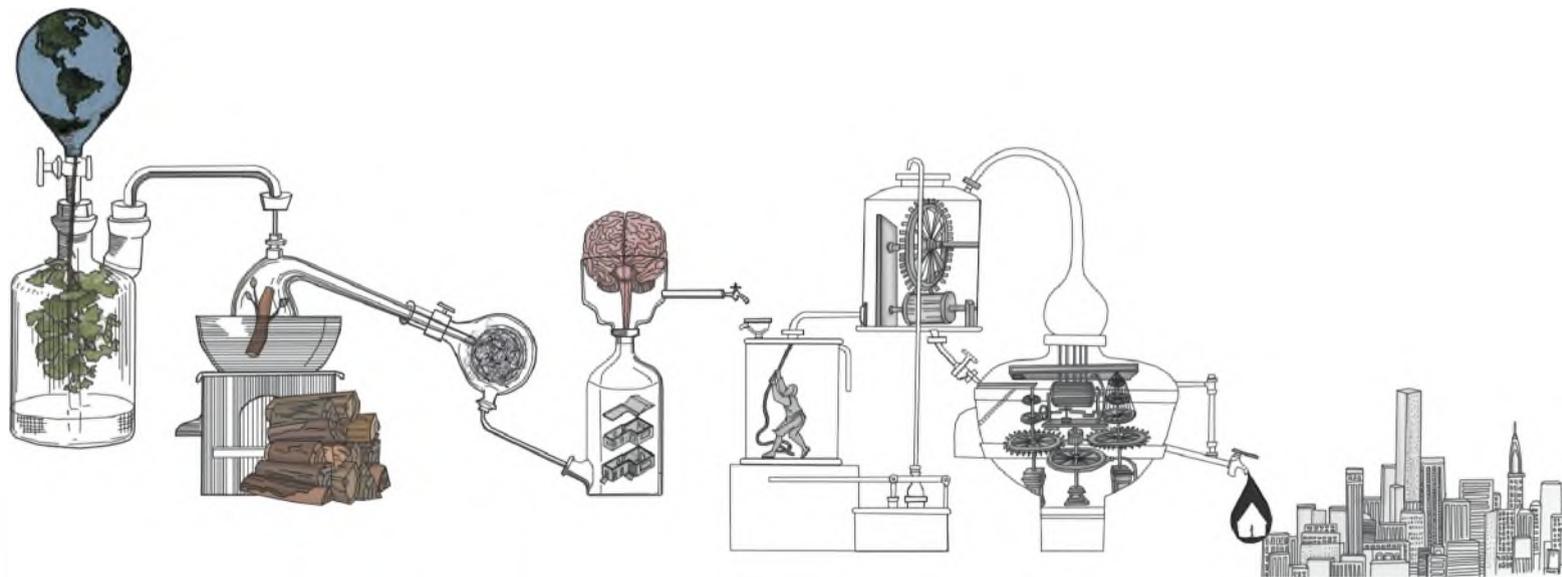


FIGURA 17. Técnica, vivienda y ciudad.

de la antigua simplemente porque tiene por objeto una transformación cualitativa de la naturaleza y porque, en la acumulación de materia y energía, convierte lo cuantitativo en una cualidad nueva” (Linares, 2013). **Comenzamos a ver el mundo y todo lo que este contiene, como un recurso disponible, incluidos nosotros mismos.**

Toda técnica requiere que las cosas se muestren como recurso disponible, el inconveniente de la técnica moderna es que para ella las cosas se muestran exclusivamente de esta manera. *La técnica es inescapable, ya sea que la neguemos o que la abracemos; sin embargo, lo peor que podemos hacer es considerarla neutra* (Heidegger, 1997), unilateral. Cuando prevalece esta unilateralidad y exclusividad, dejamos de lado la dimensión social de los objetos útiles que creamos, diseñamos y construimos. El mundo se convierte en una red de objetos existentes a disposición de la humanidad. Nos encontramos inmersos en un mundo donde pensar la técnica moderna de forma neutra es el modo predominante de producir. *La técnica no es en absoluto un simple factor, sino un elemento del conjunto de las fuerzas productivas, las cuales son, ante todo, una relación social que comportan, por tanto, también un modo cultural de utilización de los medios de trabajo* (Castells, 2006). La técnica entonces, guarda relación con la realidad social en la que se desarrolla.

FIGURA 18. Recurso disponible. ►



2.2.1 LA VIVIENDA, LA CIUDAD Y LA TÉCNICA MODERNA

La técnica moderna surge con la Industrialización, proceso social que transformó el trabajo manual a un modo industrial, a través de la mecanización de los sistemas de producción y el uso del capital. El trabajo se convierte en una fuente de ingresos cuya propiedad recae en el trabajador y que le permiten adquirir otros bienes y/o servicios. La actividad industrial dió lugar a un nuevo modo de producir: la estandarización o fabricación en serie, posibilitando así crear productos que satisfagan la demanda a gran escala de los habitantes.

La Industrialización estableció el foco del crecimiento y el progreso social hacia las ciudades, como lugar con mayor acceso a oportunidades de trabajo. Esta visión de la ciudad como centro de desarrollo impulsó las migraciones masivas hacia las ciudades e instauró nuevos modos de habitar. La clase obrera **ocupó los espacios de la ciudad que se encontraban sin edificar o abandonados**: *“los patios de las manzanas se colmatan; los espacios susceptibles de especulación se construyen, y otros tipos de edificios, talleres almacenes o grandes edificios urbanos de períodos anteriores destinados a vivienda, se reutilizan divididos en cuartos y transformados en alojamientos precarios que se puedan alquilar”* (Bosch, 2015). La densificación de la ciudad, sacó a la luz carencias espaciales y sanitarias, las cuales incentivaron movimientos sociales que pusieron el foco sobre la búsqueda de soluciones a dichas problemáticas.

Esto hizo que las fuerzas políticas tomaran acción para impulsar soluciones habitacionales que aseguraran los derechos humanos de la clase obrera.

Para pensar estas nuevas tipologías de vivienda fue necesario integrar también a los arquitectos, quienes aunaron fuerzas para enfocarse en repensar la vivienda. Entre los años 1920 y 1930, el arquitecto Alexander Klein exploró un enfoque para el diseño de viviendas basado en la abstracción de la vida y el movimiento a través de la aplicación de los principios del **Taylorismo**, *metodología que buscaba dividir las tareas específicas para permitir que los empleados completen las asignaciones de la manera más eficiente posible* (Wheeler, 2019). De este modo, la vivienda pasó a ser una unidad de organización doméstica que estandariza los espacios, segmenta las tareas humanas por áreas y optimiza las circulaciones entre estas para que los recorridos sean más cortos y fluidos. La vivienda mínima se convierte en el lugar de paso del trabajador, el espacio fundamental para satisfacer sus necesidades básicas, alojarse y separarse de la jornada laboral. Se pensó como un alojamiento ventilado, higiénico e iluminado, que posibilitaba el descanso, procurando la dignidad de las personas. **La vivienda se optimiza y estandariza** como respuesta a las nuevas formas de trabajo, y a su vez, se instaura como un **derecho social**.

La vivienda mínima requirió pensarse como partes prefabricadas y construirse en serie. [...] se *sustituye progresivamente las casas unifamiliares por edificaciones de vivienda en masa*. El bloque urbano compuesto por edificios residenciales, se consolidó como elemento configurador de la ciudad” (Marin, 2015). Para la ciudad industrial la vivienda en masa representó un relleno denso que no tiene cabida dentro del marco de la ciudad moderna (proyectada bajo la segmentación de las funciones urbanas), por lo que la mayoría de los proyectos se construyeron en las afueras de la misma. Se agrupaban varias unidades habitacionales que formaban un edificio habitacional, los cuales, a su vez, conformaban los sectores residenciales, y varios sectores configuraban la ciudad; de este modo, la ciudad adquirió una escala más amplia.

La forma repetitiva en la que se pensaban las edificaciones de vivienda generaron una imagen de ciudad homogénea y carente de hitos. La estandarización dentro de los edificios habitacionales se consolidó rápidamente como el lenguaje de la arquitectura social, una arquitectura pensada como la vía más apropiada para **una sociedad que anhelaba quebrar las diferencias de clases, y que aspiraba a suministrar las mismas oportunidades para todas las personas**. A pesar de que estas viviendas elevaron la calidad de vida de las personas, las mismas funcionaban como grandes contenedores humanos, que condicionaban las prácticas sociales y que, inintencionadamente, limitaban los vínculos sociales.

74

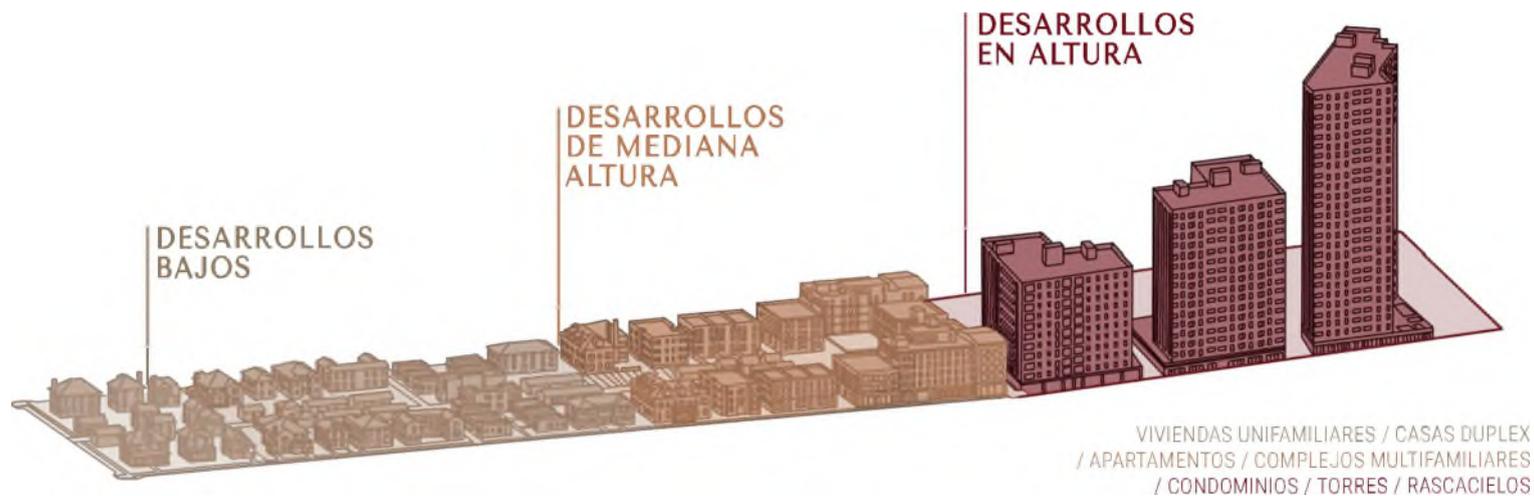
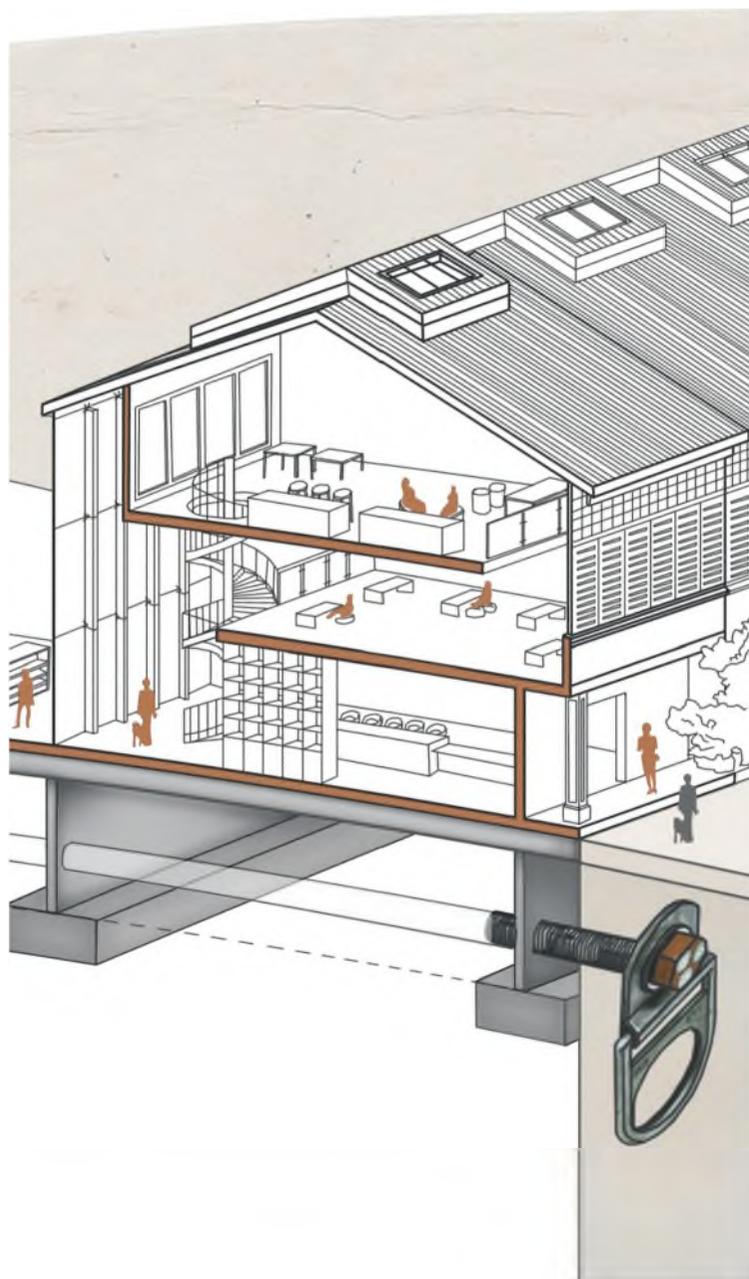


FIGURA 19. De la vivienda aislada a la vivienda en masa.

2.3 LA VIVIENDA COMO PRODUCTO DE MERCADO



75

Luego de la Industrialización, la tipificación, la serialización y la estandarización se consolidaron como factores principales del sistema de producción. La vivienda en masa se convierte en la solución más viable de parte de las fuerzas políticas para responder a la demanda habitacional. El sector público pasó de ser el principal encargado del desarrollo de proyectos de vivienda, a regular y respaldar a los desarrolladores privados en la construcción de proyectos habitacionales, y a la vez, crear normas y políticas que facilitaran el acceso a la propiedad privada y en específico, a la vivienda.

Los proyectos de vivienda adquieren valor como piezas claves para el crecimiento económico de las ciudades guiados por un desarrollo cuantitativo propio del sistema de producción en masa. Pasamos de habitar viviendas unifamiliares aisladas a habitar en casas duplex, apartamentos, lofts y condominios de gran altura. **La vivienda** pasa a ser un bien inmueble que *a diferencia de los objetos industrializados, debe fijarse al lugar donde se inserta, del cual pasa a formar parte durante un largo tiempo y con el cual establece relaciones de intercambio* (Gonzalez, 2016); en suma, **la vivienda como producto tiene implicaciones económicas pero también sociales y urbanas.** Al insertarse en el contexto urbano,

◀ FIGURA 20. Vivienda: bien anclado al lugar.

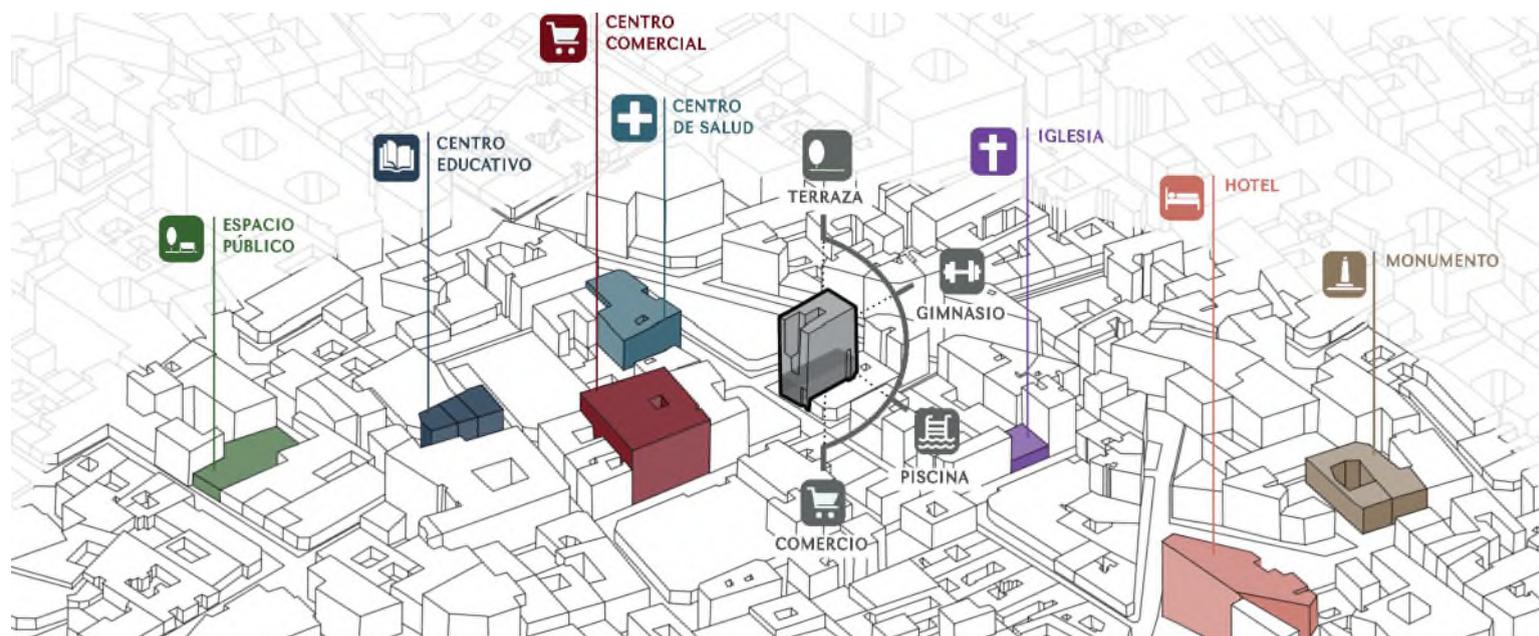


FIGURA 21. Amenidades Internas y Urbanas.

Los proyectos de vivienda, proponen nuevos espacios domésticos y forman ciudad con la construcción de calles, aceras, parques y servicios públicos.

Para los desarrolladores inmobiliarios la vivienda es un espacio que se proyecta a partir de un análisis de mercado que determina la locación, el precio y para quienes irá dirigido el mismo, creando productos diversificados que ofrezcan las facilidades que representen el estilo de vida de los compradores. Localizar los proyectos habitacionales próximos a servicios urbanos es un

factor crucial para el desarrollo de los mismos, ya que **los atractivos de un área o calle que contribuyen al confort o beneficio de los usuarios son considerados amenidades urbanas** (Victoria State Government, 2016); y determinan la mayor parte del valor de la propiedad. A esto se le suman las amenidades internas al edificio, integrando nuevos servicios y facilidades que suplementan la vida urbana, y que puede reflejarse tanto en la unidad habitacional, y/o como una extensión del espacio privado, cuya propiedad es conjunta para todos los habitantes del edificio.

2.4 HABITAR LA CIUDAD Y LA VIVIENDA

“La vivienda, se ha ido alejando cada vez más de tener valor de uso, de ser un bien y un derecho, para pasar a ser un objeto de inversión y especulación” (Montaner et Muxí, 2011). Obtener una vivienda ya no sólo supe la necesidad de tener un lugar donde vivir, sino que al ser un objeto de mercado cuyo valor se mantiene o incrementa en el tiempo, también se adquiere con el objetivo de obtener ganancias económicas. De esta manera, **la lógica de la necesidad se articula con la lógica del mercado** (De la Torre, 2005), comprendiendo el suelo urbano como un bien capitalizable. Se consolidan proyectos habitacionales que buscan rentabilizar al máximo el suelo que se tiene disponible a tal punto que muchas veces se quiebra o restringe el vínculo con el resto de la ciudad. En consecuencia, el espacio público de las ciudades queda en segundo plano, dejando de contemplar la importancia del mismo como articulador y antesala al espacio privado.

El espacio público y la vivienda coexisten bajo un mismo sistema: la ciudad. Proyectar la vivienda implica a la vez determinar la base que rige a su espacio urbano próximo, espacio que representa una extensión de la vivienda y que conforma las amenidades urbanas; por lo que, proyectar edificios habitacionales de manera conjunta a la ciudad no solo aporta al espacio público, sino que también **incrementa el valor del inmueble, pues aporta calidad de vida urbana y comunitaria a quienes habitan.**





FIGURA 22. Vivienda y Ciudad.

Habitar (y construir) la ciudad y la vivienda, incluye implícitamente construir la vida humana. La ciudad ha sido concebida tradicionalmente como un espacio físico organizado bajo la segmentación de su uso de suelo, no obstante, la ciudad ante todo es un sistema social en transformación.

A lo largo de los años, la vida urbana ha ido acelerándose, posibilitando la transformación de la estructura social, conformada en un principio por una clase obrera, hacia una clase trabajadora, la cual dió paso a la aparición de

la clase media urbana compuesta por profesionales, comerciantes y empleados, con nuevos valores, hábitos y expectativas sociales. El comercio, el ocio, los medios de comunicación masiva y la publicidad se instauraron como estampas de los modos de vida de los habitantes urbanos. En consecuencia, las ciudades contemporáneas se entienden como espacios de consumo, caracterizados por su complejidad, su verticalidad y su alta concentración espacial, factores que modificaron sustancialmente la manera en que las personas se relacionaban en la ciudad.



FIGURA 23. Habitar la vivienda y la ciudad contemporánea.

Vivimos en ciudades donde los espacios son considerados recursos económicos cuya importancia está ligada a la imagen que representen, ciudades en las cuales el espacio público tiende a desvanecerse para formar calles y autopistas, y en donde las interacciones sociales se desplazan hacia el ámbito privado. Pasamos de habitar a ocupar ciudades interconectadas, las cuales cuentan con mayores desarrollos tecnológicos que en épocas pasadas. Sin embargo, existe una desconexión entre la organización del espacio físico de la ciudad y su función social como espacio práctico de las personas. La vida humana no encuentra lugar en ciudades orientadas hacia los intereses económicos en donde el habitante toma un rol secundario y en la que su calidad de vida es vulnerada a diario debido a los congestionamientos viales, la degradación de la huella verde, los altos niveles de contaminación y la carencia de espacios adecuados para el tránsito, el paseo o el encuentro.

Proyectamos espacios públicos y privados fijos determinados con límites precisos en los cuales se desarrollan prácticas sociales flexibles y compartidas, demostrando que la relación entre la ciudad y la vivienda es necesaria. **La ciudad debe ofrecer la proximidad entre las personas, ya que la concentración urbana está orientada a facilitar los contactos interpersonales** (Bastons, 2008); los cuales se ven condicionados por

un mundo globalizado, donde las ciudades pasan a ser vistas como una red intercomunicacional, que entiende este contacto como la accesibilidad comunicativa que nos brindan los medios virtuales y no como proximidad. En las ciudades contemporáneas donde cada persona vive apartada de todo el resto, esta proximidad pasa a ser un simple roce, desgastando las relaciones humanas. Necesitamos al grupo, a la familia, a la comunidad, porque nos interesa formar parte de lo que nos compete a todos como seres sociales.

Es en la ciudad y en la vivienda donde la vida cotidiana de las personas transcurre, y entre ambas se generan los espacios intermedios, espacios capaces de relacionar lo habitacional con lo urbano, permitiendo generar el gradiente relacional entre lo privado y lo público del que hablamos anteriormente, y buscando fomentar el encuentro, lo común, lo híbrido y lo colectivo.

Las ciudades son cartas que contienen las vivencias de sus pobladores, son espacios que se organizan bajo factores económicos y políticos, pero sobre todo deben proyectarse siguiendo factores sociales que potencien la vida de sus habitantes y que fomenten las relaciones humanas. Por ende, es necesario que la vivienda se utilice como un elemento clave para proyectar y desarrollar ciudades que vean más allá de la producción, lo útil y funcional, para recuperar el valor humano propio de las mismas.

2.5 DESARROLLO URBANO COHESIVO

Las condiciones de vida que experimentamos en el presente, están intrínsecamente ligadas a la calidad de nuestras ciudades, porque nuestro habitar se encuentra vinculado al espacio. Frente a los procesos de crecimiento y cambio que sufren las ciudades de manera constante, garantizar su funcionalidad, y a la vez, asegurar la calidad de vida de sus habitantes se ha convertido en un reto. *Las urbes presentan desigualdades cada vez mayores, convirtiéndose en focos de exclusión social y de deterioro ambiental* (Monteagudo et al., 2022); haciendo necesario pensar el desarrollo urbano de manera distinta.

Desarrollar las ciudades de manera cohesiva implica guiar su crecimiento de forma integral y planificada para que los espacios, tanto públicos como privados, potencien el bienestar de sus habitantes, gestionando la diversidad y aspirando a proyectar ciudades inclusivas, compartidas y sostenibles. De acuerdo con el libro *Ciudades circulares, cohesivas y creativas para un Desarrollo Humano Sostenible e Integral* de Monteagudo, Arrambarri & Guereño (2022), **la sostenibilidad es un componente inherente al desarrollo cohesivo** (Monteagudo et al., 2022). Esto significa que, en lugar de concebir las ciudades de manera fragmentada, el crecimiento cohesivo promueve **la visión de las ciudades como entes integrales que buscan un equilibrio** de sus múltiples dimensiones.

Por tanto, ver el **desarrollo urbano** de manera **cohesiva** implica entender que sobre la ciudad inciden:

- La **dimensión social**, la cual aboga por una **distribución justa de los espacios, recursos y servicios urbanos que necesitan sus habitantes**, evitando la concentración en determinadas zonas y haciéndolos más accesibles a través de la planificación global del territorio.
- La **dimensión cultural**, entendiendo que **los habitantes tienen distintas prácticas sociales que forman parte de la cultura urbana que se manifiestan en los espacios públicos y que promueven las interacciones humanas**; *porque crear oportunidades de encuentro y actividades diarias en el espacio público de una ciudad permite querer estar entre, ver y escuchar a los demás* (Gehl, 2011, p. 15); fomentando la integración social y la convivencia entre personas de diversas procedencias y con distintos estilos de vida.
- La **dimensión económica**, la cual vela por reducir la sectorización de la ciudad a través de la **mezcla saludable de residentes** con diversidad de ingresos, buscando una distribución equilibrada y asequible para las diferentes personas.
- La **dimensión medioambiental**, la cual apuesta por el **cuidado de los entornos naturales y la integración de los mismos a los entornos urbanos**, entendiendo que los mismos contribuyen al bienestar general de la población y de la ciudad misma.

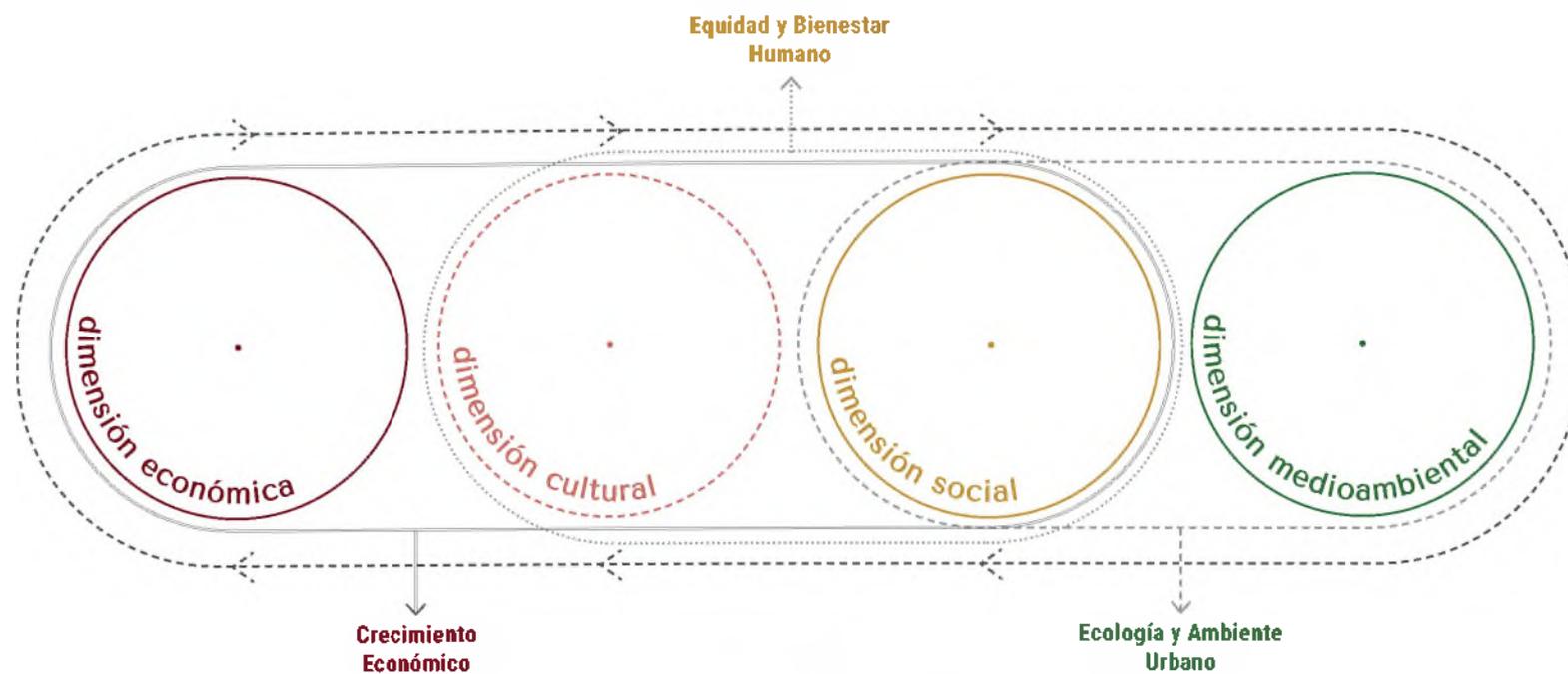


FIGURA 24. Dimensiones del Desarrollo Sostenible. A partir de Monteagudo et al. (2022).

El desarrollo urbano cohesivo se basa en la **creación de entornos donde cada persona pueda participar activamente en la vida de la ciudad, aportando al cuidado de las personas que la viven y transitan independientemente de su origen, edad, género o condición** (Monteagudo et al., 2022, p.19); porque todos formamos parte de la misma. Esta inclusión social no sólo promueve la diversidad, sino que también contribuye a la construcción de vínculos dentro del tejido social. Del mismo modo, estas interacciones fomentan la innovación, la creatividad y la colaboración entre diversos sectores de la sociedad, y por tanto, el progreso colectivo.

En suma, **la cohesión urbana no sólo beneficia a las ciudades y sus habitantes, sino que también impulsa el crecimiento económico, fortalece la resiliencia del entorno natural y construido, promueve la armonía social y mejora la calidad de vida de las personas; mediante un enfoque integral que garantiza la equitativa distribución de recursos y servicios urbanos, la accesibilidad universal, la diversidad cultural y la implementación de prácticas sostenibles, lo que contribuye a una ciudad más próspera, inclusiva y sostenible para todos sus habitantes.**

2.5.1 POLÍTICAS PÚBLICAS PARA EL DESARROLLO URBANO Y HABITACIONAL

A medida que las poblaciones urbanas continúan en aumento, la **planificación urbana** se ha convertido en un elemento esencial para garantizar que nuestras ciudades sean lugares habitables. **Las políticas públicas desempeñan un papel crucial en la configuración urbana y, por consiguiente, en la calidad de vida de quienes las habitan.** *Las políticas urbanas constituyen la dimensión espacial del Estado de bienestar y la regulación pública de la división económica y social del espacio. Estas tienen el reto de diseñar y poner en práctica nuevos y potentes instrumentos de regulación pública de la ciudad, más allá de la lógica de mercado* (Barenboim, s.f.). Sin embargo, dichas políticas no han priorizado la mejora del bienestar de las personas, por lo que se *cuestiona su efectividad ante los desafíos que enfrentamos a nivel global y que se viven en el día a día de nuestros barrios, comunidades, ciudades y territorios* (Monteagudo et al., 2022, p.42), ya que las mismas han estado enfocadas en el crecimiento económico.

Las regulaciones guían el desarrollo de las ciudades. *Una legislación urbana de buena calidad, proporciona la predictibilidad y el orden en el desarrollo urbano, desde una amplia gama de perspectivas, y, a través de esto, contribuye a la inversión, al fuerte desempeño económico* (ONU, 2018). Es esencial que las políticas urbanas, como parte del desarrollo y planificación de nuestras ciudades, sean abordadas de manera integral, teniendo en cuenta la interconexión de los elementos

que coexisten en la misma, con el objetivo de proyectar urbes más sostenibles y cohesionadas. **La vivienda como componente principal de las ciudades, también debe ser planificada y desarrollada pensando en su cohesión con el resto de la ciudad y con las personas,** ya que esta se encuentra *íntimamente relacionada con las cinco esferas de la Nueva Agenda Urbana del Hábitat III que corresponden a: cohesión social y equidad (ciudades habitables), marcos urbanos, desarrollo espacial, economía urbana y ecología urbana y medio ambiente.* (ONU, 2016).

El Comité Preparatorio de la Conferencia de las Naciones Unidas sobre la Vivienda y el Desarrollo Urbano Sostenible (2016) estableció que **las políticas de viviendas deben ser pensadas bajo un marco integrado entre la unidades habitacionales y sus entornos, buscando acercar servicios y empleos a los habitantes enfocándose en la habitabilidad de los espacios a través de la coordinación entre los diversos niveles de gobierno** (ONU, 2016), es decir que las diversas entidades gubernamentales deben trabajar de manera colaborativa, junto al sector privado y la ciudadanía para establecer un marco normativo que permita la transformación de las ciudades

La colaboración efectiva entre los diferentes sectores es crucial para garantizar regulaciones que se implementen de manera eficaz y que alcancen los objetivos de planificación urbana. **Establecer un marco normativo**

urbano sólido y adecuado es fundamental para que los proyectos urbanos y habitacionales respondan a las necesidades de las personas, promoviendo un crecimiento inteligente y sostenible, por tanto, garantizando la longevidad de las ciudades como espacios atractivos para vivir.

En suma, la vivienda es el cimiento sobre el cual se construyen las vidas de las personas y las comunidades. Estas no sólo satisfacen las necesidades funcionales de los residentes, sino que también pueden establecer una conexión con su entorno circundante. Los edificios y las viviendas ofrecen refugio y privacidad, pero estos espacios intermedios **permiten que las personas se encuentren, compartan experiencias y establezcan vínculos en entornos menos estructurados a sus espacios de trabajo y más diversos.** En este sentido, el enfoque de desarrollo cohesivo como una perspectiva holística que engloba tanto la vivienda junto con los espacios urbanos que la rodean, permitiendo que la calidad de la vivienda y su relación con su entorno urbano aporten al bienestar integral de sus habitantes. **Proyectar viviendas no es simplemente una cuestión productiva, sino una actividad que influye en cómo las personas interactúan en su entorno construido y cómo operan las ciudades en conjunto, por lo que, cuidar la relación de los proyectos habitacionales con el resto del tejido urbano es esencial para construir ciudades más sostenibles, habitables y cohesivas.**

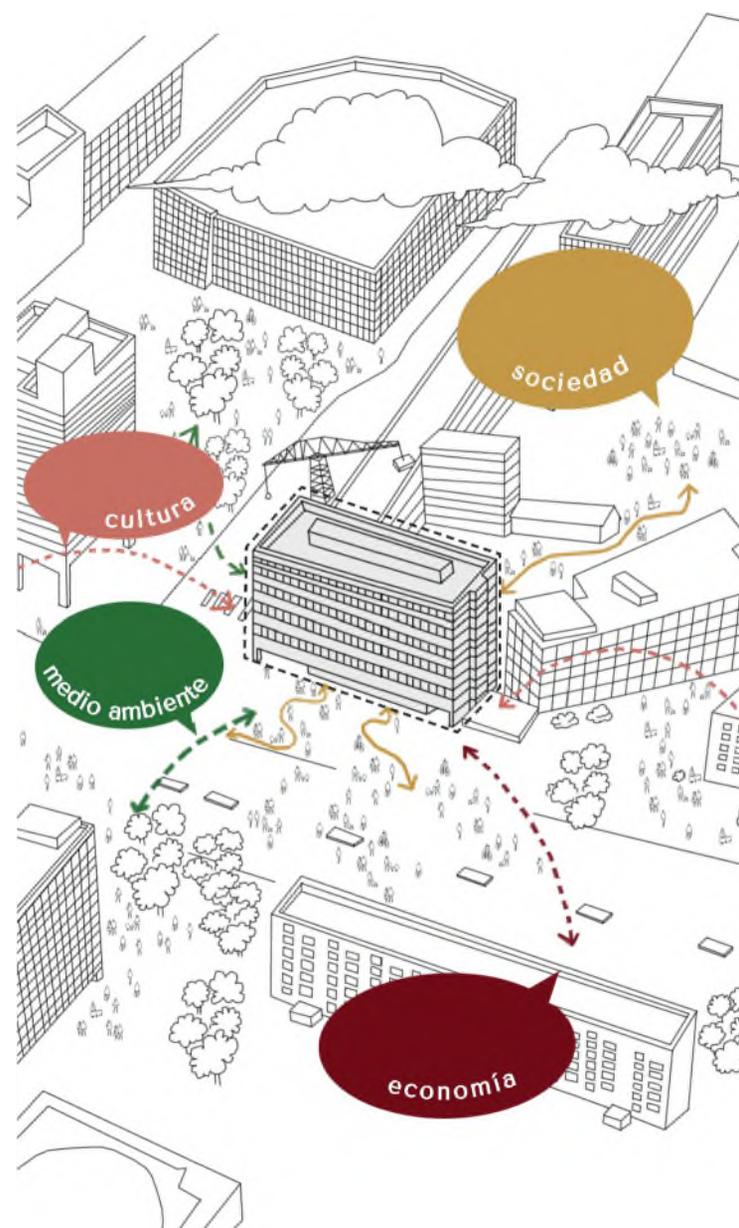


FIGURA 25. Desarrollo Urbano y Habitacional Cohesivo.

2.6 PARÁMETROS PARA FOMENTAR EL VÍNCULO ENTRE LOS PROYECTOS HABITACIONALES Y SU CONTEXTO SOCIAL-URBANO

“Las cualidades urbanas de cada proyecto dependen, en primer lugar, del aprovechamiento de su situación urbana” (Montaner et al., 2011) para desarrollar viviendas se debe tomar en cuenta cómo estas se relacionan con la ciudad, su territorio **cercano y las actividades cotidianas que posibilita**, permitiendo que las mismas se propicien en **distancias recorribles a pie** para disminuir la dependencia al automóvil. Debe considerarse la **proximidad al transporte público, a zonas comerciales, a la educación, al trabajo, a la sanidad, al ocio y al deporte** a través de la diversidad funcional de la ciudad en donde predomine la **mixtura de usos** dentro de una misma manzana, factor que no sólo fomenta el valor de proximidad sino que también favorece a la relaciones interpersonales que tienen lugar entre los espacios privados de la vivienda y el espacio público de la calle. Estos espacios son llamados **espacios intermedios** son los que **posibilitan la sociabilidad, solidaridad y civismo entre la comunidad**. Son esos espacios de relación que sirven de embudo entre ambos espacios y que permiten la relación del edificio con el resto de ciudad, ya sea a través de miradas como es el caso de los balcones, terrazas y ventanas o con la integración de otros espacios colectivos o públicos en su planta baja que permitan al edificio habitacional ampliar su abanico de funciones. Del mismo modo, los edificios deben guardar una **relación de escala** con respecto a la vía pública en donde se insertan, además

de respetar los linderos y proporciones de altura dentro del tejido urbano.

La vivienda contemporánea ha de considerar, por igual, su capacidad de **adecuación** a estas diversas agrupaciones familiares y a las diversas etapas de la vida de las personas (infancia, adolescencia, juventud, adultez y vejez). Debe ser **compacta** para responder al crecimiento demográfico en la búsqueda de la optimización del espacio urbano, **flexible**, posibilitando nuevas costumbres como la inserción del trabajo a la casa, ya sea de forma virtual o a través de un uso mixto del espacio, y proveyendo espacios para el descanso, el ocio y el estudio; y **accesible** universalmente.

En suma, proyectar la vivienda contemporánea implica aprovechar y potenciar su relación con el contexto urbano y social, pensando en su **adecuación a la diversidad** social y su **necesidad de ser compacta, flexible** y universalmente **accesible**. Esta debe vincularse con su contexto urbano y social a través de los **valores de proximidad, la mixtura de usos, los espacios intermedios** y el **manejo de la escala**; y para relacionarse de manera armoniosa con su contexto social debe a su vez, cumplir con las normas que validen el proyecto en el lugar en que se inserta, y en el caso de que dicha zona carezca de regulaciones pautar criterios de diseño que fortalezcan el equilibrio y bienestar del proyecto, la ciudad y la sociedad.

CIUDAD



86

SOCIEDAD

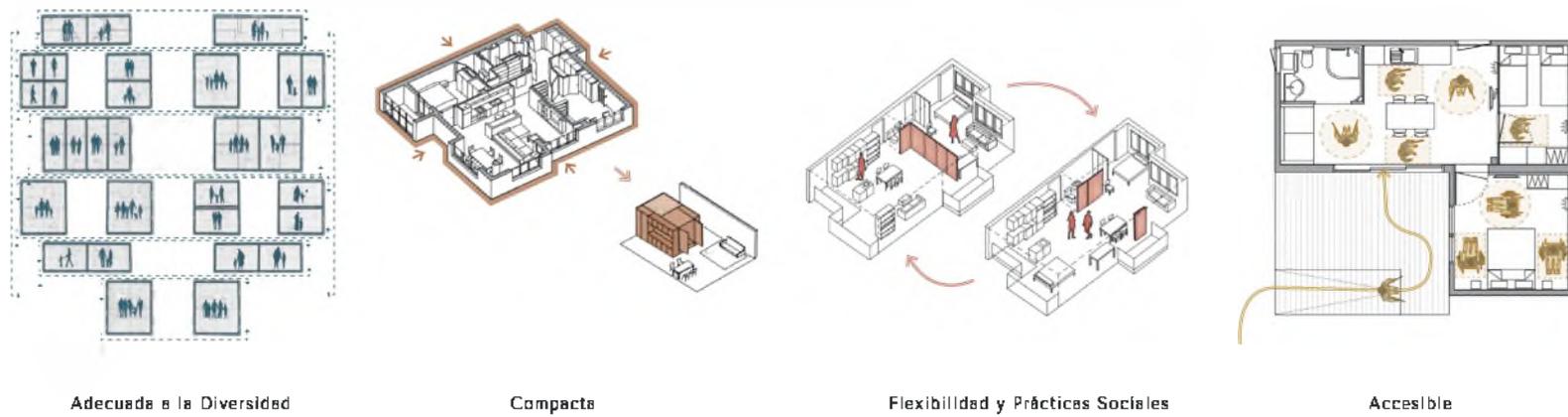


FIGURA 26. Parámetros de la vivienda enfocada en su relación con la ciudad y la sociedad.

PARÁMETROS PARA FOMENTAR EL VÍNCULO ENTRE LOS PROYECTOS HABITACIONALES Y SU CONTEXTO SOCIAL-URBANO

87



CIUDAD

RELACIÓN CON EL CONTEXTO INMEDIATO

ZONAS DE TRANSICIÓN

- ¿Cómo es la transición desde el espacio público al privado?
- ¿Cómo desde la calle se interactúa con el edificio y cómo el edificio conecta con el espacio público?

ACCESIBILIDAD PEATONAL Y VEHICULAR

- ¿Cómo se accede al edificio de manera vehicular?
- ¿Cómo se accede al edificio de manera peatonal?

ESCALA

- proporción de altura con respecto a calle y entorno inmediato

RELACIÓN CON EL ESPACIO PÚBLICO

- visuales
- actividades en planta baja
- generación de espacio público

ACCESIBILIDAD UNIVERSAL

iracacible adaptable accesible

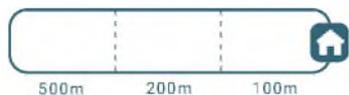


CONFORT URBANO

- ¿Cómo se inserta a la ciudad en planta baja?
- ¿Cuál es la experiencia que ofrece al peatón?

CONECTIVIDAD CON EL CONTEXTO PRÓXIMO

VALOR DE PROXIMIDAD



- ¿Cuáles servicios se encuentran próximos al proyecto?

MIXTURA DE USOS

- ¿Qué brinda el proyecto a la ciudad?
- ¿Cuál es el otro uso que ofrece el proyecto? ¿Son favorables o no al uso habitacional?
- ¿El proyecto cuenta con amenidades internas para el uso de todos los propietarios?

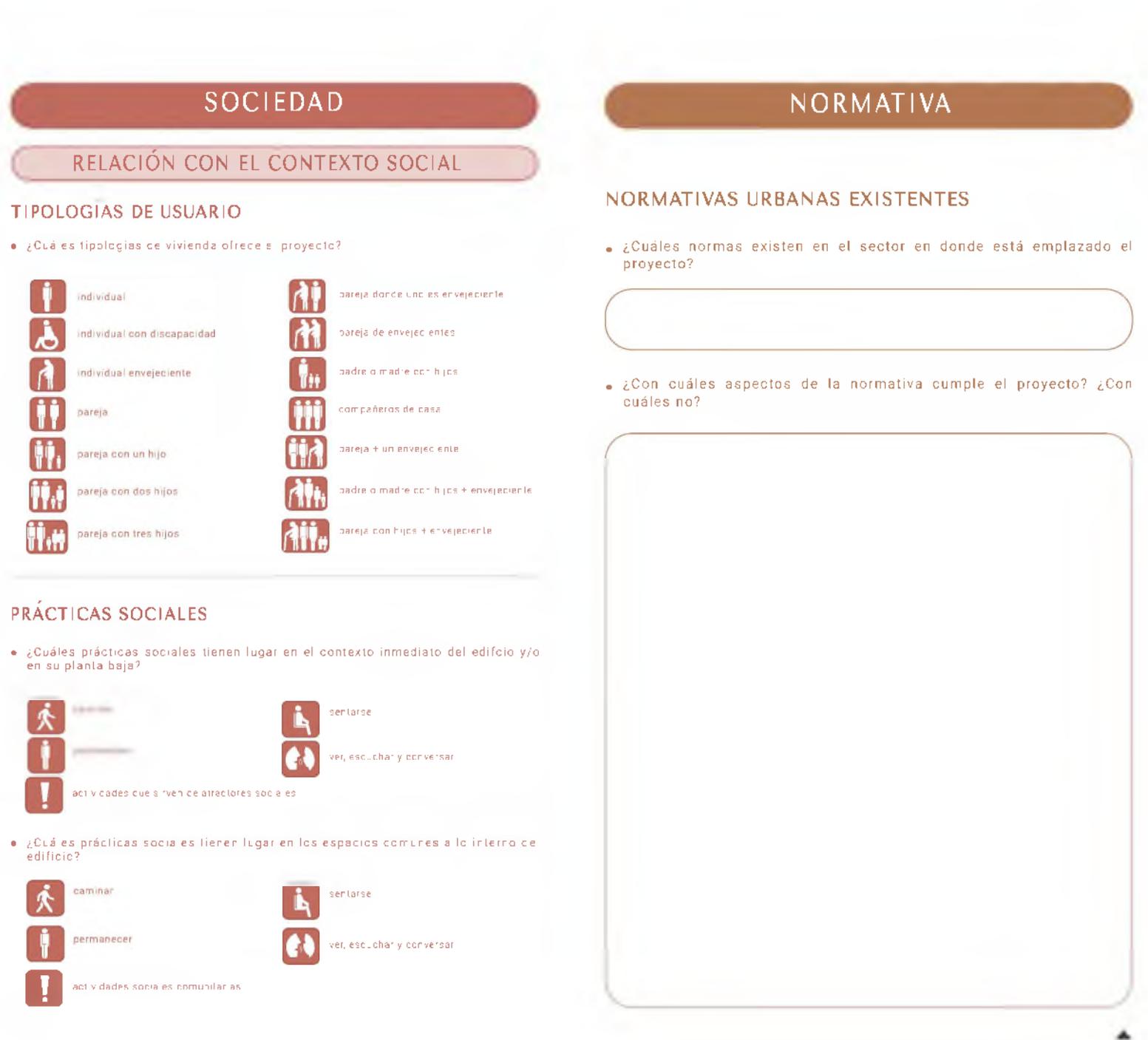


FIGURA 27. Cuadro parámetros para la vivienda contemporánea. Basado en parámetros de Falagan, Muxi & Montaner (2011).

1

CAPÍTULO 3

VIVIENDA EN MASA EN EL DISTRITO NACIONAL

3.1 Contexto Histórico

3.2 Factores políticos, sociales, económicos y
urbanos

3.3 La Ciudad y la Vivienda del Distrito Nacional
frente al Mercado Inmobiliario

3.3.1 Normativas que regulan el desarrollo de proyectos
habitacionales

3.4 Desafíos y tendencias en la proyección de
viviendas en el Distrito Nacional

3.1 CONTEXTO HISTÓRICO

CIUDAD EXTRAMUROS

CAMINANDO HACIA LA MODERNIDAD

1882

1930

1882-1884

1er. Gobierno de Ulises Heureaux (Lilis)

1883

Primeras **aberturas informales** de la Ciudad Intramuros

1884

Creación de **Ciudad Nueva**
Apertura oficial de las murallas

1906-1911

Gobierno de Ramón Cáceres

Creación de la **Oficina de Obras Públicas**

1911

Ley sobre **División de Terrenos Comuneros**

1916-1924

1era. Intervención Norteamericana

Sistema Registral Torrens

Primeras construcciones en **hormigón armado**

de 3-4 n veles

Fundación de **Gazcue**

1930-1960

Dictadura de Rafael Leónidas Trujillo

1930

Ciclón San Zenón

1935

Creación de la **Dirección de Obras Públicas Urbanas**

1930s

Despegue del sector de desarrollo independiente **Villa Francisca** impulsado por Juan Alejandro Ibarra

1940s

Creación del sector **Villa Consuelo**

1940s

Creación del sector **Villa Agrícolas**

1942

Creación del sector **Villa Juana**

1944

Plan general de **urbanización y embellecimiento de las ciudades** de la República Dominicana

Plan de **Asistencia y Mejoramiento Social**

1940s

Creación de **Barrio Mejoramiento Social**

1944

Creación de **Barrio Obrero**

1945

Creación de **Barrio María Auxiliadora**

1945

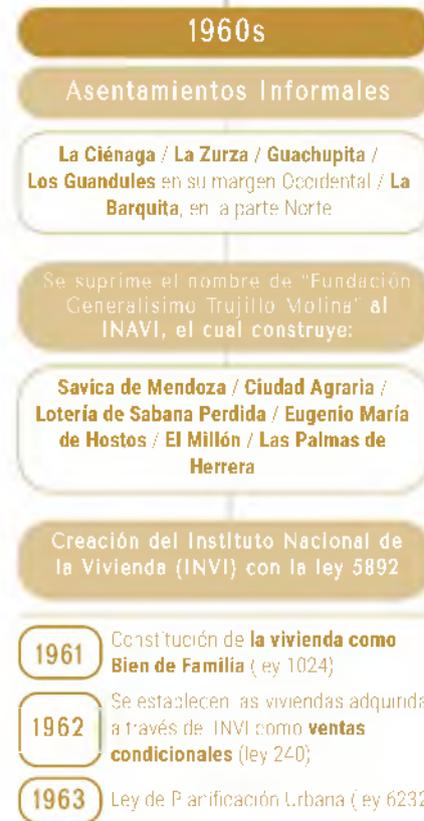
Creación de **Banco Agrícola e Hipotecario**

TIEMPOS DE TRANSICIÓN

1950



1960



1963



REFORMA URBANA

1966

1966-1978

Los Doce Años de Joaquín Balaguer

1966-1969 Intervención de la **Plazoleta de la Trinitaria** y sus alrededores

1966 Edificios en el sector **Matahambre** contiguos a la Feria de la Paz

Sector **Honduras**

1968 Ley 339, establece las viviendas construidas por el Estado como **Bien de Familia**

1970 **Plan de Emergencia para la transformación urbana** de la capital

Edificios contiguos a la **Av. 27 de Febrero**

Creación de **Parques Urbanos**

Proyectos Habitacionales y Urbanizaciones:

Los Jardines del Norte / Las Caobas / Mirador Sur y Norte / Los Ríos / Los Pinos / Los Cacicazgos

Torres en **Naco**

1972-1974 **Condominios Anacaona I y II** (próximos al Mirador Sur)

1974-1978 **Jardines del Embajador** (próximos al Mirador Sur)

1976 **Torre KG** (Koury + Guzmán)

Torre del Sol (CICCNFO)

Arroyo Hondo / La Agustina / Cristo Rey / La Puya / Altos y Cerros de Arroyo Hondo

Naco como nueva centralidad

1978

1978-1986

Gobiernos de Antonio Guzmán, Jacobo Majluta y Salvador Jorge Blanco

1966 **Huracán David y Tormenta Federico**

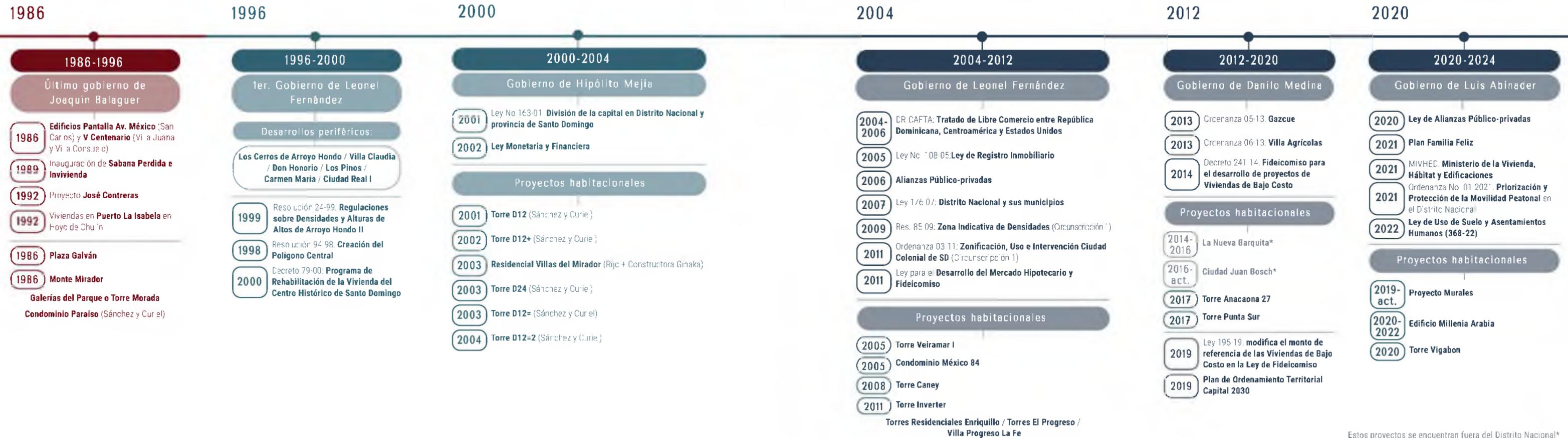
Proyectos Habitacionales impulsados

Lotes y Servicios en **Sabana Perdida**
Lotes y Servicios en **Invivienda**

1982 **Ley 687**, creación de un Sistema de Arquitectura, Ingeniería y ramas afines

(RE)PRODUCCIÓN MASIVA

LA CIUDAD CONSOLIDADA POR EL MERCADO INMOBILIARIO



Estos proyectos se encuentran fuera del Distrito Nacional*

FIGURA 28. Línea de tiempo: contexto histórico de la arquitectura habitacional en el marco del Distrito Nacional. Basada en Ulloa (2017); Moré et al. (2008); Moré (2013); Ceara-Hatton (2018). [ver bibliografía].

3.2 FACTORES POLÍTICOS, SOCIALES, ECONÓMICOS Y URBANOS

El **Distrito Nacional** es una ciudad que contiene mucha historia y que ha experimentado cambios tanto territoriales como demográficos que han dado forma a la ciudad como la conocemos hoy. A partir de la década del 1860, los asentamientos rurales dominicanos comenzaron un proceso de cambios impulsados por el crecimiento poblacional junto a las intenciones privadas y estatales de transformar la economía agraria hacia la agroindustria. Entre los años 1871 a 1882, la ciudad de Santo Domingo (actual Distrito Nacional), *pasó de tener 6,000 habitantes a tener 14,072, llevando la zona intramuros al límite de su capacidad en aquel momento* (Rodríguez, 2017). La seguridad militar establecida durante el **Gobierno de Ulises Heureaux (Lilís)**, el aumento del comercio entre la zona intramuros y algunos poblados cercanos, sumado al auge de la industria azucarera y a la disponibilidad territorial, posibilitaron la expansión de la ciudad fuera de las murallas.

Para 1883, los límites amurallados que en un principio definían la ciudad se agrietan, haciendo de Santo Domingo (actual Distrito Nacional), una **Ciudad Extramuros** que se extendió más allá de su área urbana. Esta expansión oficializada en 1884, surgió en dos modalidades: barrios planificados bajo la lotificación de manzanas regulares similares a la trama de dameros de la zona intramuros, como el sector **Ciudad Nueva** en 1884; y por

otro lado, barrios que se construyeron sin planificación y sin articulación entre sí, similares a San Carlos. Estos asentamientos informales motivaron a que durante el Gobierno de **Ramón Cáceres (1906-1911)** se creara la Oficina de Obras Públicas, actual Ministerio de **Obras Públicas y Construcciones (MOPC)**, con el objetivo de construir las calles y aceras de estos nuevos sectores. La ciudad se expandió sobre el territorio rural, sin embargo, estos terrenos carecían de una delimitación real, ya que los mismos no se encontraban medidos. Esto motivó a que en 1911 se promulgara la **Ley sobre División de Terrenos Comuneros**, para poder eliminar la copropiedad existente en los terrenos del país.

Entrado el siglo XX, la sociedad dominicana seguía siendo una sociedad eminentemente rural, cuya principal ciudad era Santo Domingo, que para ese entonces, contaba con unos *31,000 habitantes* (Ceara-Hatton, 2018). Con el auge de la industria azucarera durante la **Primera Intervención Norteamericana (1916-1924)**, el interés en renovar e instalar nuevos ingenios y cañaverales creció, haciendo necesaria la modificación del sistema de registro de tierras *para poder garantizar las inversiones inmobiliarias en el país* (Registro Inmobiliario, 2022); por lo que en 1920 se estableció el sistema registral Torrens⁶, permitiendo dotar de títulos a las personas.

⁶ El sistema Torrens parte del fundamento en que todo inmueble se presume propiedad del Estado y sólo es propietario distinto aquél que aparece con su titularidad en el libro de registro. Es el sistema de registro que se encuentra vigente en el país.



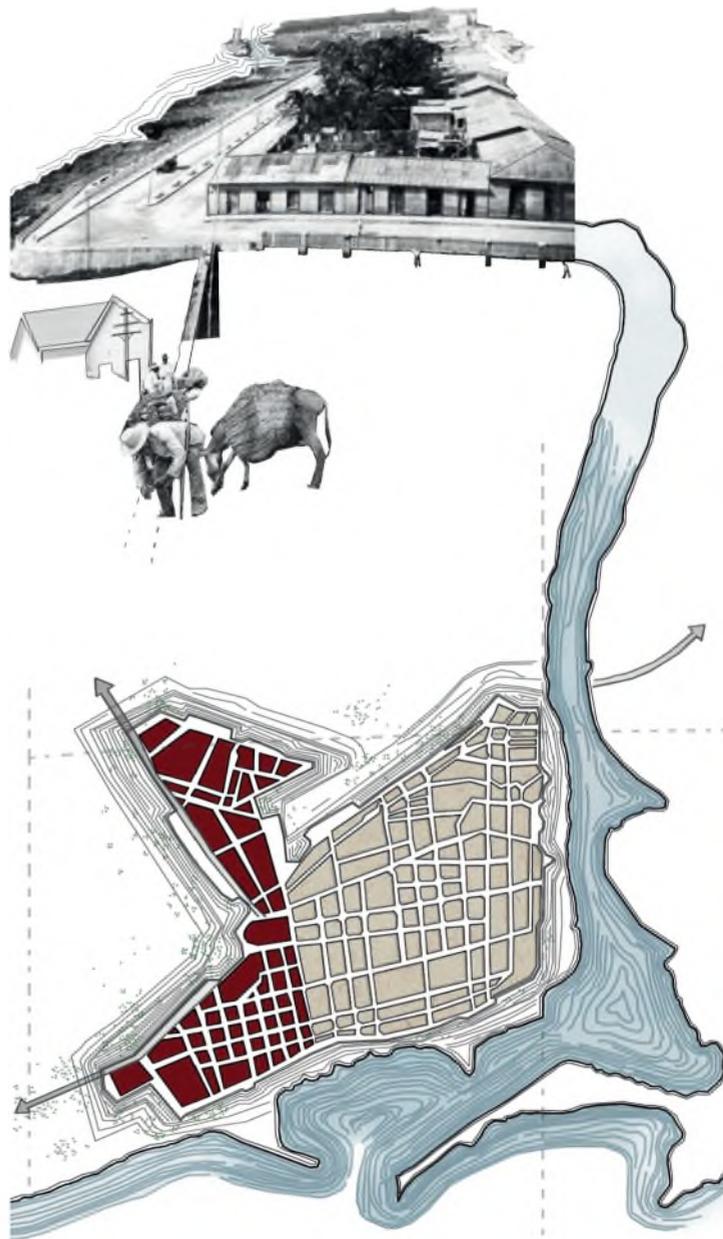


FIGURA 30. El Santo Domingo rural de 1900s.
Plano basado en los dibujos del libro de René Sánchez Cordova.

Los terrenos se concentraron en un pequeño número de familias, las cuales fueron propietarias de gran parte del suelo que en las épocas siguientes pasaría de tener un uso agropecuario a transformarse en zonas urbanas para la clase media y alta. Fruto de estas nuevas tecnologías implementadas en la industria azucarera, se instaura el trabajo asalariado dentro de la sociedad dominicana, el cual fue desplazando gradualmente al campesinado y atrayendo a la población hacia las zonas urbanas en búsqueda de mejores oportunidades laborales. En las primeras décadas del siglo XX, producto de esta rápida expansión urbana y por la **introducción de nuevos materiales como el hormigón armado**, se funda **Gazcue**, un desarrollo de iniciativa privada, cuyos lotes poseían **regulaciones contractuales de uso y de conservación de los espacios verdes integrando lo rural con lo urbano**. Con la implementación del **hormigón armado** de forma generalizada en las edificaciones del país, se construyeron una serie de proyectos de tres y cuatro niveles de altura que cambiaron el aspecto de la ciudad, los cuales junto a **nuevas infraestructuras urbanas** de servicio sanitario como el primer acueducto de la ciudad (que popularizó el uso del inodoro) y nuevos medios de transporte como los autobuses, camiones y automóviles privados, guiaron la ciudad de Santo Domingo hacia la modernidad.

En 1930, Rafael Leonidas Trujillo recibiría esta herencia moderna, la cual encontró cabida durante **su dictadura (1930-1961)**, luego de las devastaciones ocasionadas por el ciclón San Zenón, hecho que permitió al dictador

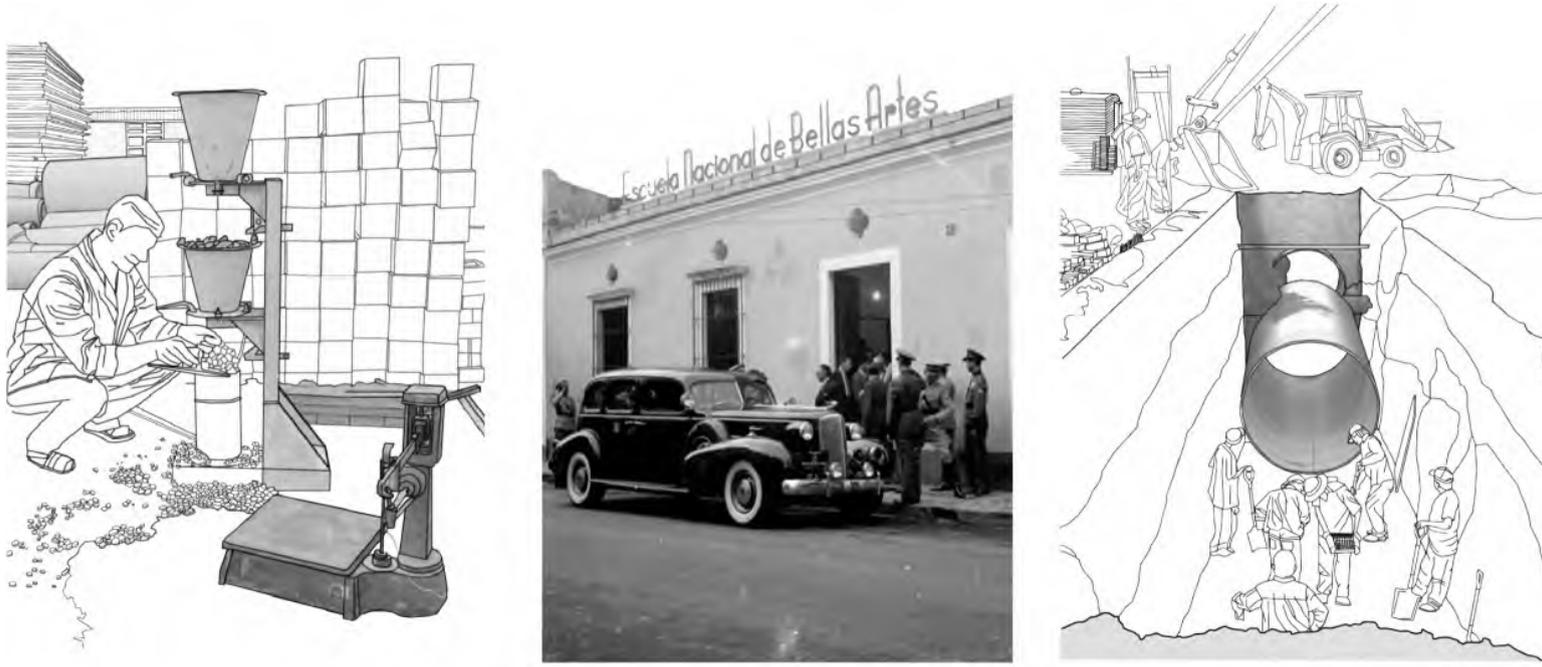


FIGURA 31. Nuevas técnicas: hormigón, vehículo privado y acueductos. Imagen 2 Adaptada de Imágenes de Nuestra Historia, RD (2022).

reconstruir Santo Domingo en hormigón armado, material que en lo adelante pasaría a ser el de uso habitual. El equilibrio previo existente entre el campo y la ciudad se vió alterado con la aparición de las fábricas⁷ instauradas por el dictador buscando generar mayor capital en el país. Las fuerzas productoras de estas empresas se afianzaron a costa de mantener en condiciones de miseria a las clases trabajadoras y centralizando el capital hacia la clase adinerada, lo cual

impidió la evolución de la sociedad dominicana hacia una modernidad real.

Trujillo buscaba transformar el país para que este brindara una imagen simulada de poder, progreso y control para lo cual modificó los hábitos y costumbres sociales, con el fin de controlar la vida pública y privada del pueblo dominicano, e intervino el territorio dominicano, en especial, la ciudad de Santo Domingo en

⁷ Trujillo instauró fábricas de cemento, papel, textiles, pintura, vidrios, entre otras.



FIGURA 32. Santo Domingo para 1924. Basado en el plano de Ernesto Paradas.

donde instauró monumentos, edificios y avenidas que representaban sus ideales. Estas reformas estuvieron a cargo de la **Dirección de Obras Públicas Urbanas creada en 1935**, entidad que se encargó de dirigir las intervenciones urbanas que, más tarde, dotarían de infraestructuras y espacios urbanos importantes a la ciudad.

La capital se consolidó como sinónimo de modernidad y como centro de las **actividades comerciales e industriales** de la época, provocando grandes oleadas migratorias hacia la ciudad, las cuales generaron un aumento de la demanda de vivienda urbana, posibilitando

el surgimiento de nuevos barrios de **viviendas aisladas** para albergar a la clase obrera como el sector **Villa Francisca**, cuyo despegue tuvo lugar luego del paso del ciclón San Zenón. Villa Francisca se planificó con lotes estrechos, donde el edificio era colocado de forma colindante con respecto a la calle, buscando generar patios interiores a las manzanas para que los residentes crearan su propio huerto. Bajo parámetros similares surgen: **Villa Consuelo**, sector que se desarrolló como una continuación de Villa Francisca; **Villas Agrícolas** con lotes de 10 x 50 metros, y **Villa Juana** con una distribución de doble retícula de manzanas y cuadras, la cual posibilitaba el fácil acceso al sector. Aunque estos

sectores en un principio fueron pensados para dejar espacio para patios, huertos y jardines, con el paso del tiempo fueron convertidos en cuarterías y pensiones, dando entrada a la *práctica de ocupar casi la totalidad del suelo, aprovechando al máximo cada espacio disponible y provocando el uso intensivo de las calles y aceras como extensión del espacio privado y comercial* (Ulloa, 2017).

Como parte de las políticas urbanas desarrolladas en la Era de Trujillo, se promulgó la **Ley 675-44 o Plan General de Urbanización y Embellecimiento de las ciudades de República Dominicana** (1944), actual **Ley de Urbanización y Ornato Público**, donde se establecieron los requisitos para urbanizar el territorio del país. Dentro de la política social de la dictadura, se estableció el **Plan de Asistencia y Mejoramiento Social** el cual creó el **Barrio Mejoramiento Social o BAMESO (1940s)** un sector de viviendas unifamiliares en masa de densidad baja. Otros sectores desarrollados bajo lineamientos similares fueron el **Barrio Obrero (1944)** y **Barrio María Auxiliadora (1945)**. Del mismo modo, se creó el **Banco Agrícola e Hipotecario** en el año **1945**, buscando otorgar créditos hipotecarios para la construcción de viviendas en el país.

Para 1950 la población de la ciudad capital registraba una población de *181,553 habitantes de los cuales 90,320 habían nacido en otras regiones del país* (Academia Dominicana de la Historia, 2015), permitiendo la aparición de edificios de apartamentos de dos niveles en San Carlos, Villa Francisca, Villa

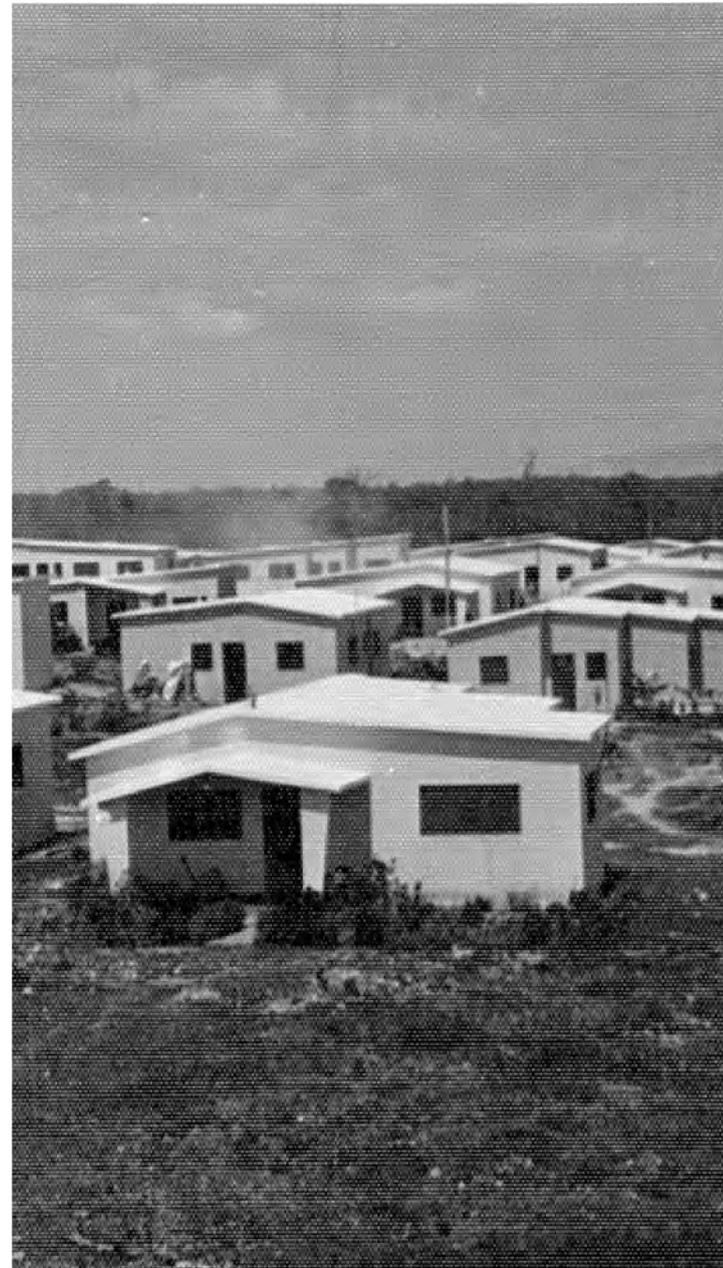


FIGURA 33. Viviendas del Barrio Mejoramiento Social.
Adaptada de El Faro del Sur (2014).



101



FIGURA 34. Habitar Santo Domingo entre 1930 y 1960. Adaptada de Imágenes de Nuestra Historia, RD (2021, 2022) y Diario Libre (2018).

ASPECTOS TEÓRICOS

Consuelo y en la parte norte de la Zona Colonial. Se fundaron sectores de dimensiones mínimas destinados a la clase obrera como el **Ensanche La Fe (1955)**; y otros como el **Ensanche Julia Molina** (hoy Ensanche Luperón) creado en **1957** para trasladar a las personas que se asentaron en las proximidades de la Feria Ganadera luego de su construcción en 1955, siguiendo los mismos lineamientos que las casas del BAMESO.

Conjuntamente con los proyectos de vivienda social desarrollados por el tirano, surgieron desarrollos privados de lotificación en los suburbios como el **Reparto Yolanda Morales** con una parcelación de manzanas de 100 x 100 metros; el **Ensanche Flor de Oro Viuda de Piantini**, hoy Piantini, en **1951** con manzanas de 100 x 200 metros y solares de 600, 800 y 1,000 metros cuadrados destinados a viviendas unifamiliares; el **Reparto Paraíso** entre los años **1954 y 1958**; y **Naco**, sector proyectado por la **Compañía Nacional de Construcciones (NACO)** formada por los Ings. Juan Isidro Bernal Jiménez y Alberto Bonnet Baéz junto a Trujillo, Altagracia Saviñon y los Arqs. Leo y Marcial Pou Ricart en **1957**. Este sector se diseñó a través de supermanzanas con una articulación libre e integrando ofertas de servicios comerciales, educativos, recreativos, sanitarios e institucionales al uso residencial propio del mismo.

En el año **1958** se puso en marcha el **Programa Seguro de Vida, Cesantía y Derecho a Adquisición de Vivienda** dirigido a los empleados públicos y privados inscritos en la Seguridad Social y se creó el **Instituto de Auxilios**

y **Viviendas** “Fundación Generalísimo Trujillo Molina” antigua Compañía de Seguros, Auxilios y Viviendas, CxA (SAVICA), con la finalidad de realizar obras y servicios de mejoramiento social como la concesión de préstamos asegurando la participación del Estado como accionista en la construcción de viviendas del país. Con el aumento de la población de la ciudad, aparecieron tipologías habitacionales diferentes a la vivienda aislada como las casas adosadas y apartamentos de dos niveles, dando lugar a que se promulgara la **Ley de Condominios o Ley 5038** donde se establecieron las normas de convivencia de los proyectos con áreas de propiedad compartida.

Durante el régimen de Trujillo la ciudad creció orientada principalmente hacia la creación de sectores que suplieran la demanda habitacional de la población dominicana que migró hacia Santo Domingo en búsqueda de mejores oportunidades socioeconómicas. Estos nuevos sectores y proyectos fueron desarrollados bajo dos modalidades: la **intención privada** de multiplicar sus bienes y la **intención pública** del tirano de desarrollar políticas habitacionales implantando la visión paternalista del gobierno como proveedor del estado de bienestar y haciendo que la construcción de viviendas por parte del Estado Dominicano fuera vista como una estrategia mercantilista de la política del partido de turno para ganar o atraer votantes.

Para 1960, en Santo Domingo se registraban unos **466,830 habitantes** (ONE, 2020), fruto de las migraciones internas. Este crecimiento poblacional hizo



que las construcciones de los barrios de vivienda social realizadas por Trujillo fueran insuficientes, por lo que en el **período de transición** vivido luego del ajusticiamiento del tirano, se produjo una proliferación de **asentamientos informales** en la ciudad, permitiendo el surgimiento de sectores como Guachupita, Gualey, Las Cañitas, Los Mina, La Ciénaga, La Zurza, Los Guandules y La Barquita, en los márgenes del Río Ozama y del Río la Isabela.

En el **1961**, se suprimió el nombre de “Fundación Generalísimo Trujillo Molina” al **Instituto de Auxilios y Viviendas (INAVI)**, el cual se encargó de desarrollar proyectos como el **Mirador Sur y Norte, Savica de Mendoza, Ciudad Agraria, Lotería de Sabana Perdida, Eugenio María de Hostos, El Millón, Las Palmas de Herrera**, entre otros. En el mismo año, se constituyó en **Bien de Familia**, la vivienda a través de la **Ley 1024**, buscando la protección de este bien inmueble como parte del patrimonio familiar. Un año más tarde, se creó el **Instituto Nacional de la Vivienda (INVI)** mediante la **Ley 5892**, una entidad que procuraba velar por la mejora de las condiciones de vida de las familias dominicanas de ingresos menores, y se establece, a través de la **Ley 240**, las disposiciones que regulaban la adquisición de las mismas, considerando las viviendas obtenidas a través de dicha institución, **ventas condicionales**, es decir, que el derecho de propiedad de las mismas le pertenecía al Estado hasta que el comprador cumpliera con el pago total o con las condiciones establecidas en el contrato de venta. Con las fábricas instauradas durante

la Era de Trujillo, los centros urbanos se convirtieron en las principales fuentes generadoras de empleos, acelerando el crecimiento de las mismas, por lo que se creó la **Ley 6232 en 1963**, con el objetivo de establecer planes reguladores en las ciudades más desarrolladas a través de la **creación de oficinas de planeamiento urbano**.

Cuando **Juan Bosch** asume la presidencia en **1963**, se implementó una *reingeniería institucional integral de las bases del Estado Dominicano, para crear o transformar leyes y organismos de ordenamiento social que beneficiaran a la sociedad como la Liga Municipal Dominicana, los Ayuntamientos, el INVI...* (Moré et al., 2008); y se estableció la **Oficina de Planeamiento Urbano del Distrito Nacional**, la cual se desintegró luego del golpe de estado del 63. Se implementó, también, el método de concurso para la obra pública y privada, buscando democratizar la construcción estatal y se instauró dentro de la Constitución Dominicana la **vivienda como un derecho fundamental de cada familia dominicana**, por lo que ese mismo año, se creó el **Banco Nacional de la Vivienda (BNV)** y sus **Asociaciones de Ahorros y Préstamos** con la idea de promover el ahorro de la clase media urbana emergente para la adquisición o construcción de viviendas. De estas nuevas facilidades de financiamiento, surgió **Los Prados (1965)**, un sector de viviendas unifamiliares con patio y jardín que contaba con regulaciones de linderos y altura.

◀ FIGURA 35. La Capital para 1958. Basado en el plano del Instituto Cartográfico Militar.



FIGURA 36. Santo Domingo en la década de los 70s. Basado en plano de la UASD, consultado en Ulloa, Natalia (2017).

En 1964, creado el Instituto Nacional de la Vivienda (INVI) y establecidas las facilidades del BNV, se constituyeron como **Bien de Familia los inmuebles adjudicados por dicha institución**, mediante la **Ley 472**, regulando la transmisión de propiedad de estas viviendas. Con la creación de las asociaciones se estableció una **estructura financiera sólida** que permitió el **crecimiento de la industria de la construcción**, y en lo adelante, el crecimiento la inversión privada, el mercado inmobiliario y la transformación de la vivienda en un producto.

El **Dr. Joaquín Balaguer** llegó a la presidencia en **1966**, para instaurar una política de **reforma urbana** que asumió la construcción como eje prioritario del Estado conocida como varilla y cemento. Este proceso de renovación comenzó con la **intervención de la Plazoleta de la Trinitaria en Villa Francisca**, cuya población tuvo una participación activa durante la Guerra de Abril de 1965. Esta intervención se realizó con la intención de borrar la memoria histórica que tiene el lugar y de crear una nueva imagen de entrada a la ciudad que ocultara

la vista a los barrios aledaños, construyendo en sus alrededores **edificios residenciales de cuatro y cinco pisos de altura**.

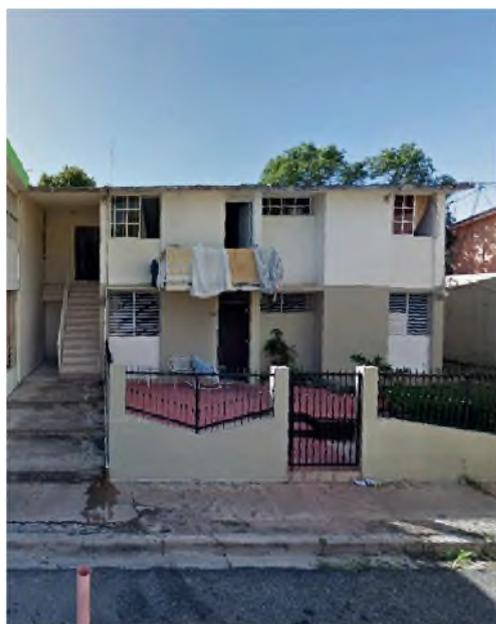
El Estado Dominicano inició la construcción de varios proyectos habitacionales, como el sector **Honduras**, conformado por edificios multifamiliares, casas dúplex y unifamiliares; y el complejo habitacional ubicado en el sector **Mata Hambre**, continuos al conjunto de la Feria de la Paz, edificios que cambiaron la imagen de la ciudad hacia una tipología de mediana altura. *“La arquitectura habitacional característica de estos años se convirtió en un ensayo en la búsqueda de tipologías de **volumetría sencilla y ejecución económica**”* (Ulloa, 2017), soluciones que buscaban suplir la demanda habitacional del momento. A la par con estos proyectos habitacionales, se creó la **Ley 339 de 1968**, la cual constituyó las viviendas construidas por el Estado en Bien de Familia, buscando regular la transmisión de estas propiedades.

En la **década de los 70**, se estableció el **Plan de Emergencia para la transformación urbana de la capital**, el cual priorizó la renovación de la ciudad a partir de la demolición de asentamientos marginales, siguiendo con el código establecido por Trujillo de convertir la capital en “imagen” del desarrollo y del progreso. Fruto de estas demoliciones para ampliar las vías de la ciudad,

surgieron proyectos como los **edificios habitacionales contiguos a la Av. 27 de Febrero**.

Con este plan de renovación en marcha, Balaguer habilitó la creación de **parques urbanos** en distintos puntos de la ciudad como el Parque Zoológico Nacional, el Jardín Botánico, el Mirador Sur y la Plaza de la Cultura. Se inició una estrategia público-privada para atender el grave problema de la demanda habitacional ocasionado por las migraciones posteriores a la dictadura, por lo que se impulsó la construcción de **proyectos habitacionales y urbanizaciones de promoción privada** como **Los Jardines del Norte (1978)** y **Las Caobas (1978)**⁸ desarrollados por la Constructora Bisonó, **Mirador Sur y Norte (1970s)** **Los Pinos, Los Ríos y Los Cacicazgos**. Se construyeron proyectos cada vez más diversos basados en bloques compactos o en las tipologías de bloques en L o en U generalmente de cuatro niveles de altura, desarrollados por empresas entre las cuales podemos destacar las de **Juan Bernal, Amable Frometa y Manolito Baquero** (quienes encabezaron los proyectos realizados en **Naco**), **Constructora Delta, Eduardo Selman** quien desarrolló el proyecto **Galerías Residenciales (1979)**, **Covinfa, Bisonó, Koury + Guzmán**, quienes proyectaron la **Torre KG** en la Av. Abraham Lincoln; y **DICONFO** dirigida por la Arq. Mercedes Sabater de Maraculla, diseñadora de la **Torre del Sol**. Establecidos los ejes viales de la Av.

⁸ Las Caobas y Los Jardines del Norte son sectores que fueron planificados utilizando varias tipologías de vivienda, destacados por su adaptación al medio físico.



107

27 de Febrero y de la Av. John F. Kennedy, se acentuó la ocupación de sectores como **Arroyo Hondo**, y surgieron otros sectores como **La Agustina, Cristo Rey, La Puya y Altos y Cerros de Arroyo Hondo**.

Durante los doce años de Balaguer, la industrialización se encontraba basada primordialmente en materia prima importada de países como los Estados Unidos, y junto a estas importaciones se incorporaron a la cultura dominicana la producción, el mercado, el consumo, la rapidez y la imagen como insignias del estilo de vida de los dominicanos, instaurando en la capital un sector empresarial urbano asociado a la producción industrial, al comercio, la construcción, las finanzas y

a los servicios, factores que redujeron la capacidad de promover la vida colectiva en los espacios urbanos. En la capital, el sector **Naco** fue integrando a su programa habitacional, edificaciones comerciales, corporativas y de servicios, convirtiéndose, en los años 70, en el **nuevo centro de negocios de la ciudad capital**.

Mientras se perpetuaba la industria de la construcción por parte del sector privado, Balaguer invirtió los recursos del Estado destinados al desarrollo habitacional, en la construcción de proyectos para personas vinculadas al poder, como los condominios residenciales **Anacaona I y II (1972-1974)** ubicados en el margen norte del Mirador Sur a cargo del Arq. Eduardo Selman; y el proyecto de

|| ASPECTOS TEÓRICOS

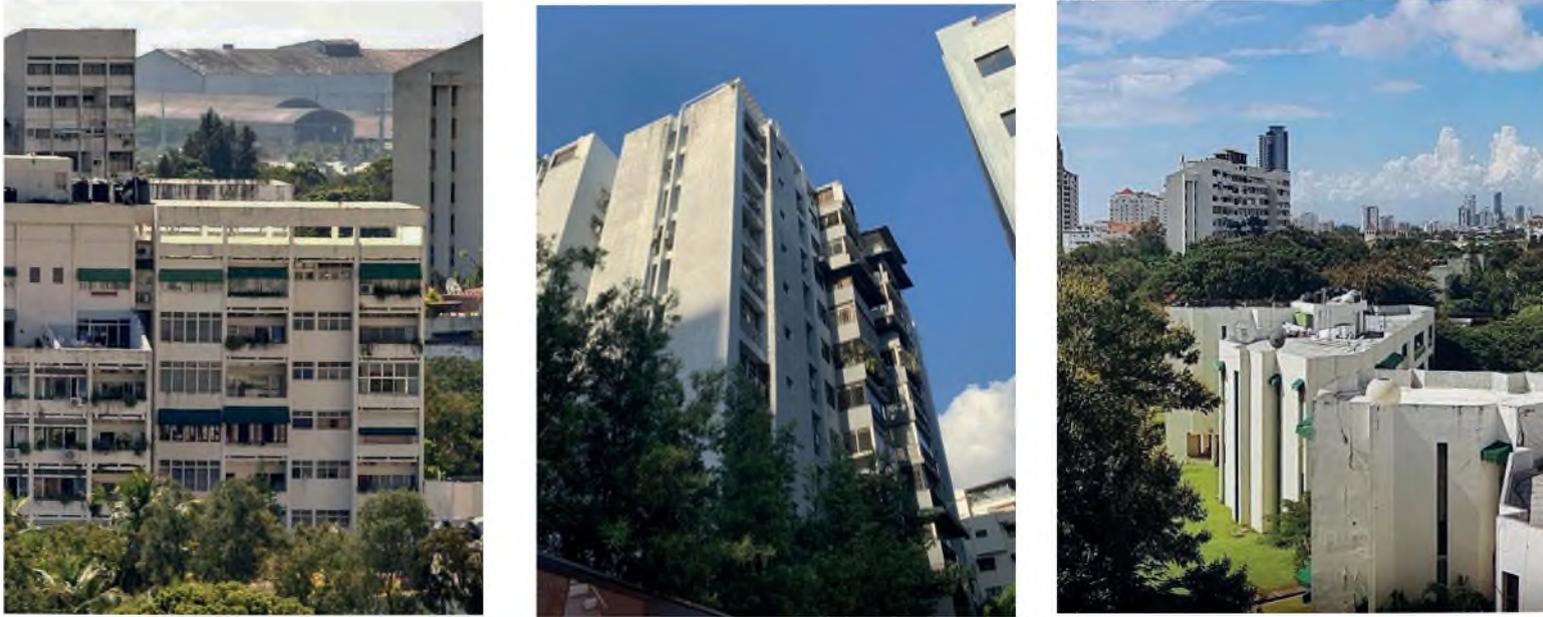


FIGURA 37. Proyectos Habitacionales desarrollados entre 1970 y 1980. Adaptada de fuentes diversas (ver bibliografía).

10 niveles, **Jardines del Embajador**, diseñado por los Arq. Luis Despradel y Pedro José Borrell entre los años **1974-1978** en el entorno del Hotel El Embajador dirigido a altos funcionarios del gobierno.

Con la llegada del **Partido Revolucionario Dominicano (PRD)** a la silla presidencial, Antonio Guzmán Fernández se enfrenta ante las devastaciones que ocasionó el **Huracán David** en **1979**, las cuales empeoraron, cuatro días más tarde, con el paso de la **tormenta Federico**. Ambos fenómenos ocasionaron un aumento del déficit habitacional por lo que se empezaron a desarrollar proyectos habitacionales como Lotes y Servicios en Sabana Perdida e Invivienda buscando suplir esta

demanda. Invivienda fue diseñado en 1978 por el Arq. Manuel Salvador Gautier, como un sector de trama reticular y edificios multifamiliares de planta en H que contenían dos tipos de viviendas: las adosadas y las progresivas, siendo esta última modalidad, una unidad pensada para que las familias pudieran realizar mejoras y ampliaciones a futuro. Fue el proyecto habitacional con mayor número de viviendas hasta ese momento y debido a la falta de planificación de los recursos del Estado, la obra fue paralizada en 1984 y no es hasta 1989 donde el proyecto llega a ser inaugurado de manera parcial por Joaquín Balaguer. Con estos proyectos en marcha y buscando garantizar la seguridad de las nuevas construcciones se promulgó la **Ley 687** en **1982**, la cual

creó un **Sistema de Ingeniería, Arquitectura y ramas afines** con el objetivo de establecer reglamentos técnicos para la preparación y ejecución de proyectos.

A principios de los años 80, Santo Domingo era todavía una ciudad pequeña con gran cobertura de áreas verdes, la cual contaba con una población aproximada de 750 mil habitantes (Ceara-Hatton, 2018), y *que parecía tener un balance entre su población, su huella urbana, su escala residencial y su medio ambiente urbano* (Barinas, 2018). Cuando **Balaguer** retornó al poder en **1986**, afectó este balance con la implementación de una política enfocada en la construcción, mayormente de proyectos habitacionales y tramos viales, la cual tuvo mayor repercusión sobre la capital debido a la conmemoración del V Centenario de la Llegada de Colón a la isla, a celebrarse en 1992. Habiéndose establecido durante la década de los 70s la tipología de edificios multifamiliares de mediana altura, los nuevos proyectos hacen una experimentación de nuevos modelos para la **producción y reproducción masiva de viviendas** siguiendo esta misma tipología, sin revisión o análisis alguno.

Se realizaron intervenciones en **San Carlos** para la construcción de la **prolongación de la Avenida México en 1988**, alrededor de la cual se construyeron bloques de cuatro niveles, algunos incluyendo el uso comercial en la planta baja. También se intervinieron **Villa Juana y Villa Consuelo** para crear la **vía Expreso V Centenario** en el mismo año, y se proyectaron en

sus proximidades 125 edificios de cinco niveles. Estos proyectos surgieron en restitución de los desalojos producidos en estos sectores, planteando soluciones espaciales similares a las de barrios como Mejoramiento Social proyectado en los años cuarenta, agregándoles en algunas ocasiones un balcón.

La actividad constructiva se triplica y se instaura el **modelo de vivienda** con un salón-comedor, al cual se accede directo desde la escalera, una cocina, área de lavado y un pasillo desde el que se pasa a un cuarto de baño y a los tres dormitorios como **estándar** de la vivienda, modelo que se siguió utilizando sin cambios significativos, más allá del emplazamiento de la planta del edificio sobre el terreno.

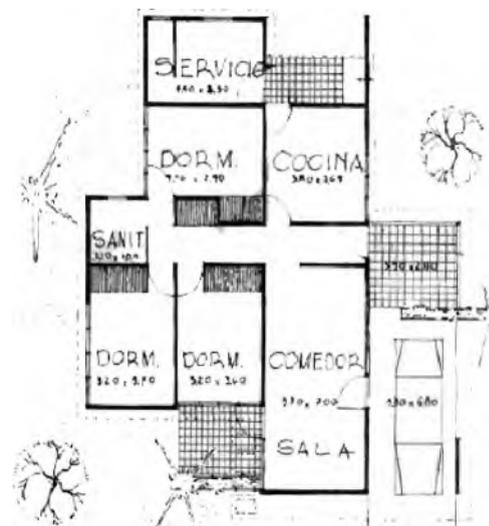


FIGURA 38. Modelo de Vivienda Estándar. Adaptada de Ulloa, ▲ Natalia (2017).

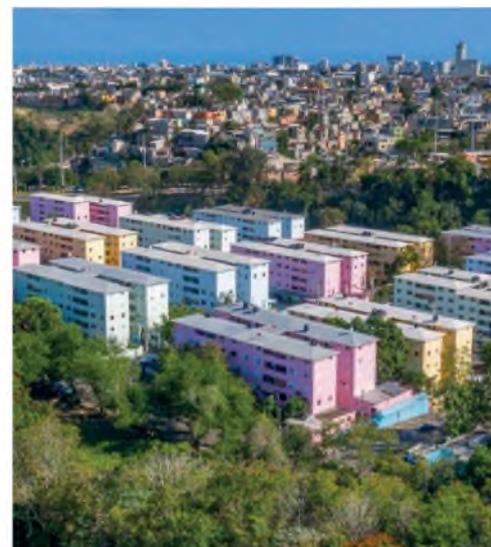
FIGURA 39. Santo Domingo, 1982. Adaptada de Librería de la ► Universidad de Texas (s.f.).



Esta tipología se fue reproduciendo en diversos proyectos, sectores, sub-barrios o residenciales de densidad baja que se fueron construyendo en las periferias, extendiendo los límites de la ciudad. Algunos de los proyectos levantados en esa época fueron **José Contreras (1992)**, **Residencial La Fe**, hoy Ortega y Gasset (1992) y los edificios de vivienda **Puerto La Isabela** en Hoyo de Chulín.

Para 1993, en Santo Domingo residían unas 2,193,046 personas (ONE, 1993), este crecimiento acelerado originado por los flujos migratorios encontró a la capital sin planificación, sin infraestructura, con un desarrollo en base a barrios periféricos sumamente numerosos y populosos, que en la mayoría de los casos, carecían

de los servicios urbanos básicos y que desbordaron la ciudad de sus límites urbanos, por lo que se planteó uno nuevo: el **Cinturón Verde**, buscando regular el crecimiento urbano y la expansión de asentamientos en la periferia de Santo Domingo. Con los preparativos de la conmemoración del V Centenario, se creó una atmósfera de reevaluación de la cultura dominicana, valorizando la importancia del país como cuna de la cultura occidental y buscando pensar la arquitectura como bien cultural que debía ponderar las condiciones climáticas, los materiales tradicionales y los esquemas espaciales populares, en los planteamientos de diseño. Estas nuevas proposiciones encontraron oposición frente a un sector de la construcción orientado hacia los intereses políticos y económicos que no entendía



el valor social de la arquitectura, porque la visualizaba como un simple producto de mercado. La ciudad fue ocupada por proyectos basados en la repetición o la imagen, pasando a utilizar la arquitectura como un producto sobre el cual los promotores incidían con un interés mayormente comercial. *La idea del arquitecto como impulsor de propuestas particulares fue sustituida por el inversionista promotor, entre los que había y hay muchos arquitectos involucrados, que entendían la arquitectura como parte del proceso de su gran empresa inmobiliaria* (Moré, 2008).

La ciudad fue creciendo hacia el oeste con construcciones cada vez más verticales dispuestas entre Naco, Piantini y el Mirador Sur. La arquitectura se abrió a la pluralidad

compositiva y a la diversidad, características que dominaron la época, permitiendo a los proyectistas incursionar en las tradiciones de la región o en las tendencias de la arquitectura del momento y haciendo posible que se desarrollaran proyectos como los complejos de apartamentos **Plaza Galván y Monte Mirador** de los Arqs. Marcelo Albuquerque, Cristóbal Valdez y José Gómez construidos en 1986, las **Galerías del Parque** o Torre Morada en la Av. Anacaona diseñada por Eduardo Selman y el **Condominio Paraíso** proyectado por los Arqs. Andrés Sánchez y César Curiel.

A inicios de la década de 1990, la economía dominicana se estaba fortaleciendo y dinamizando, por lo que existía un ambiente de inversiones locales y regionales en el



FIGURA 40. Arquitectura residencial de la década de los 90s. Adaptada de fuentes diversas (ver bibliografía).

país. La ciudad se expandió a una gran velocidad fruto de las renovaciones urbanas hechas por Balaguer y los proyectos **consolidados por el mercado inmobiliario**, sin embargo, la demanda habitacional se mantuvo, por lo que para la llegada de **Leonel Fernández** al poder en **1996**, se anunciaron nuevos programas de vivienda que crearon grandes expectativas en el sector inmobiliario y en la población general, debido a que se pactaron acuerdos público-privados para el desarrollo de proyectos habitacionales buscando impulsar el sector de la construcción y facilitar el acceso a la vivienda a través de bonos del INVI y el BNV, entidades que se encargaron de establecer los criterios para que un proyecto fuera considerado económico.

A pesar de los límites que se plantearon con la creación del Cinturón Verde, la ciudad siguió creciendo en horizontal, desarrollándose sectores como **Los Cerros de Arroyo Hondo, Villa Claudia, Don Honorio, Los Pinos, Carmen María y Ciudad Real I** en las zonas periféricas, sectores que en lo adelante, motivarían la Resolución 131-01 y la Resolución 132-01. Buscando orientar el crecimiento de la ciudad hacia su interior, se estableció la Resolución 94-98, la cual creó el **Polígono Central** con el objetivo de construir edificios en altura en los terrenos situados entre las avenidas John F. Kennedy, Ortega y Gasset, 27 de Febrero y Winston Churchill, surgiendo proyectos como la **Torre Taymée** diseñada por los Arqs. María Fernanda Rosario y Ja'el García en 1999.

Los proyectos de arquitectura fueron realizados **en escalas mucho mayores que en décadas anteriores**, dando paso a **megaproyectos y edificios en altura** que pretendían transformar la imagen de las ciudades. **Los edificios de apartamentos desplazaron las viviendas unifamiliares** impulsando una mayor inversión en infraestructuras y proyectos habitacionales. La idea de modernidad arraigada de la dictadura de Trujillo se transformó en la búsqueda de lo diverso, lo novedoso, haciendo que la arquitectura se desligara de su valor social y tendiera a buscar **producir un ente arquitectónico que tuviera la suficiente definición para ser identificado dentro de la escena local** (Moré, 2008), que reflejara la identidad de la marca para la cual se diseñaba, la identidad personal o las aspiraciones del proyectista.

Santo Domingo iba creciendo de forma desarticulada, discontinua y sin planificación urbana, y en una búsqueda por reestructurar la ciudad, se creó **Programa de Rehabilitación de la Vivienda del Centro Histórico de Santo Domingo** mediante el **Decreto 79-00**, el cual pretendía reintroducir el uso habitacional dentro de la Zona Colonial. Del mismo modo, se reactivan los proyectos desarrollados por el INVI en **Invivienda** y se crean otros nuevos programas de vivienda en **María Auxiliadora y Los Alcarrizos**.

Cuando **Hipólito Mejía** asumió el período presidencial de los años **2000-2004**, la población de la ciudad

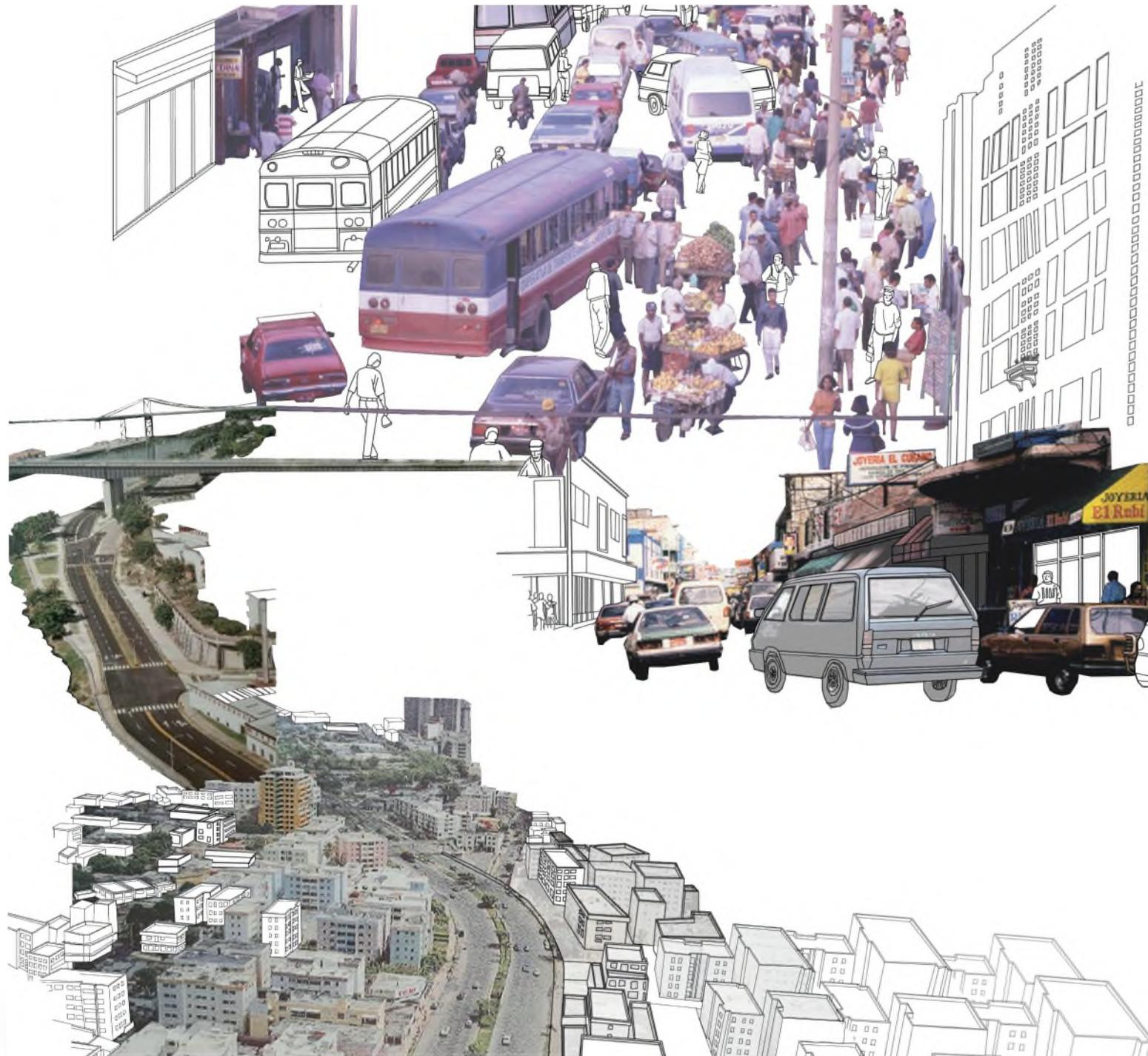


FIGURA 41. Santo Domingo 2000s.



FIGURA 42. Crecimiento del Gran Santo Domingo para el 2001. Basado en el plano del ADN.

ascendía a unos 2,731,294 habitantes (ONE, 2002), y con el objetivo de mejorar la eficiencia en los servicios y demandas puntuales de las comunidades que integran el Gran Santo Domingo por medio de la descentralización administrativa, se promulgó la **Ley No. 163-01**, a través de la cual se estableció una **nueva división de la ciudad en Distrito Nacional y provincia de Santo Domingo**, estando esta subdividida en cuatro municipios: Santo Domingo Norte, Santo Domingo Oeste, Boca Chica y Santo Domingo Este.

Durante los primeros años del mandato de Mejía, la macroeconomía se mantuvo estable, lo que permitió una estabilidad de la tasa de cambio, y procurando mantener una estabilidad de precios en el mercado se creó en el **2002**, la **Ley Monetaria y Financiera**, la cual sirvió para regular el sistema monetario de acorde con la apertura y globalización de los mercados y permitió el desarrollo económico nacional. De igual forma, se crearon políticas sociales enfocadas al **mejoramiento y la construcción de viviendas** en todo el territorio

nacional, dando continuidad a los proyectos dejados inconclusos por los gobiernos anteriores, *proyectándose unas 200 mil soluciones habitacionales para sectores de clase media y baja, como una forma de enfrentar el déficit habitacional* (Revista Inmobiliaria Dominicana, 2001). Se establecieron alianzas estratégicas entre el Estado y el sector privado que permitieron el desarrollo de proyectos como el **Residencial Villas del Mirador (2003)** desarrollado por Roberto Rijo junto a Constructora Ginaka y las **torres D12 (2001), D12+ (2002), D24 (2003), D12= (2003) y D12=2 (2004)** de Sánchez y Curiel.

Entre 2003 y 2004, se creó un efecto dominó que llevó a la devaluación de la moneda dominicana y al aumento de los precios de los productos. Esto provocó una fuerte crisis económica acompañada de salida de capitales e inestabilidad que produjeron la quiebra de muchas empresas, entre ellas algunas del sector inmobiliario, ya que los presupuestos se elevaron por encima de los precios de ventas acordados, enfrentándose ante la imposibilidad de concluir sus obras, factor que afectó tanto a constructores como a adquirentes, quienes se vieron imposibilitados de tomar posesión en el plazo o al precio establecido.

Al momento de **Leonel Fernández** llegar a la presidencia en el **2004**, encontró la economía dominicana derrumbada. Con la promesa de convertir el país en una potencia, tomó a la capital como centro para transformarla en un *Nueva York chiquito*, basando su política en simular una imagen de modernidad y progreso,

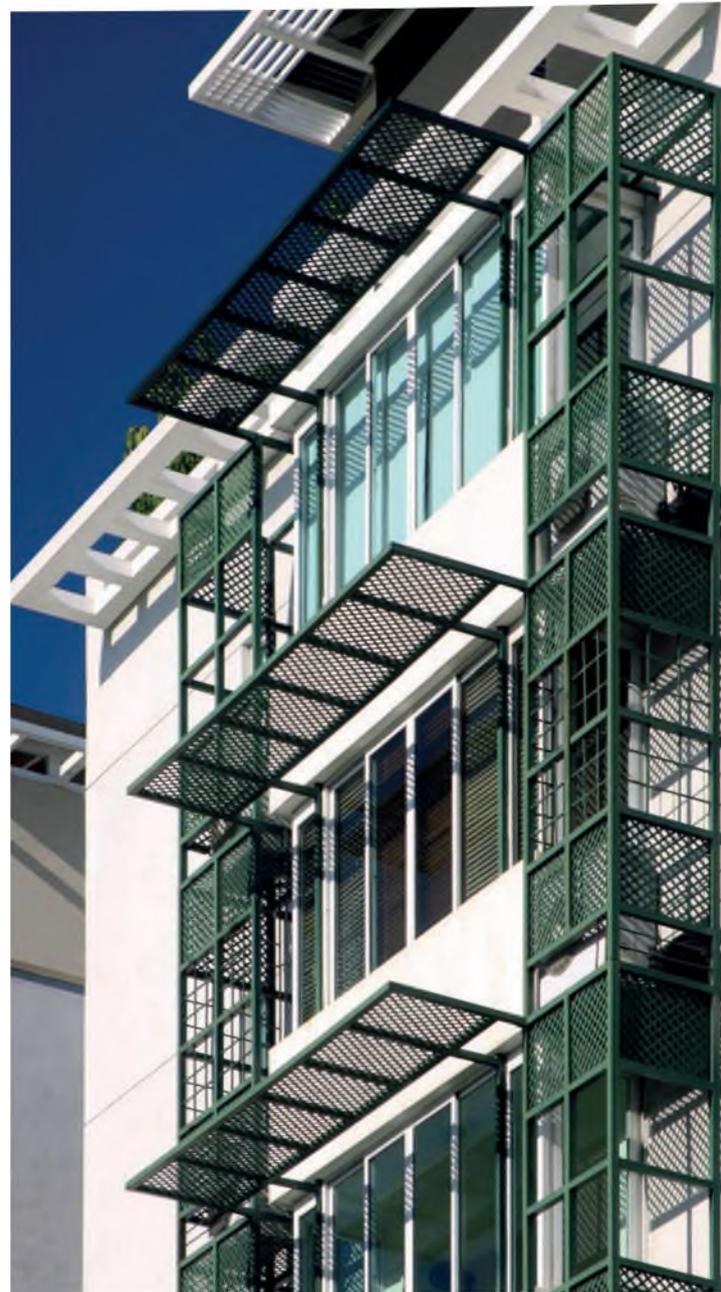


FIGURA 43. Torre D12. Adaptada de Sánchez y Curiel (2001).

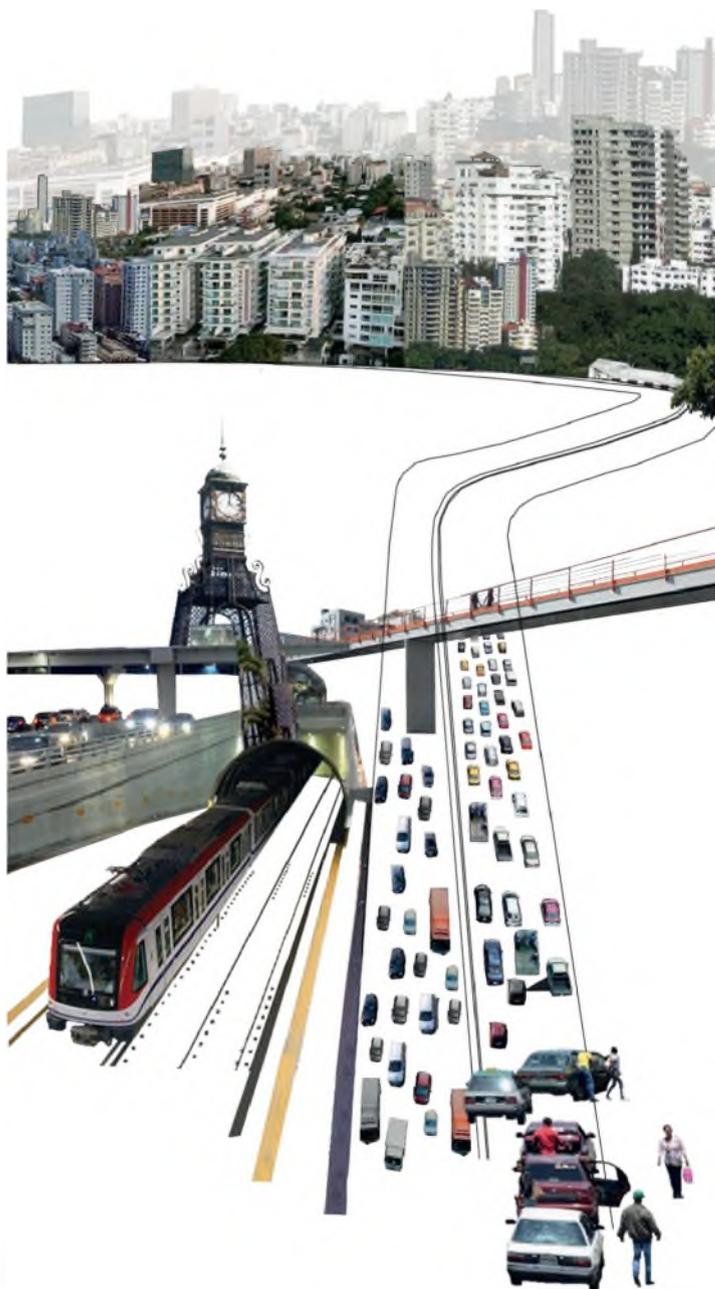


FIGURA 44. "Nueva York Chiquito".

al igual que en gobiernos pasados. La ciudad fue guiada bajo intereses financieros, económicos y globales, que dejaban de lado el espacio público o lo trasladaban bajo su sombrilla económica a espacios como los malls o plazas comerciales donde la publicidad, los medios de comunicación masiva y el internet pasaron a formar parte de la vida de las personas. Santo Domingo se presentó, de este modo, como un lugar de zonas cambiantes y fragmentadas en donde la conectividad que brindaban las nuevas tecnologías no pudo garantizar la accesibilidad.

Esta promesa de renovación urbana se concretó a través de proyectos como el **Metro de Santo Domingo**, el cual comenzó su construcción en el 2005, la promulgación de la **Ley 108-05 de Registro Inmobiliario**, con el objetivo de regular el registro de los derechos reales inmobiliarios, estableciendo a su vez el **régimen o Ley de Condominios**, en donde se pautan los estatutos de copropiedad de los proyectos multifamiliares; y la firma de acuerdos como el **DR-CAFTA**, el cual abrió las puertas comerciales entre Centroamérica y Estados Unidos, estimulando la expansión y diversificación de comercio y aumentando las posibilidades de inversión. Implementadas estas leyes, se desarrollaron proyectos como la **Torre Natalia Michelle** (2005) de los Arqs. María Fernanda Rosario, Ja'el García y Laura Blonda, el **Condominio D12-4** (2005), la **Torre Veiramar I** (2005), **Torre Caribe** (2005), el **Condominio D12-3** (2006), la **Torre Evam I** (2007), el **Condominio D7-2** (2007), el **Condominio México 84** (2007) de la firma Sánchez y Curiel fruto de las inversiones privadas, y proyectos en

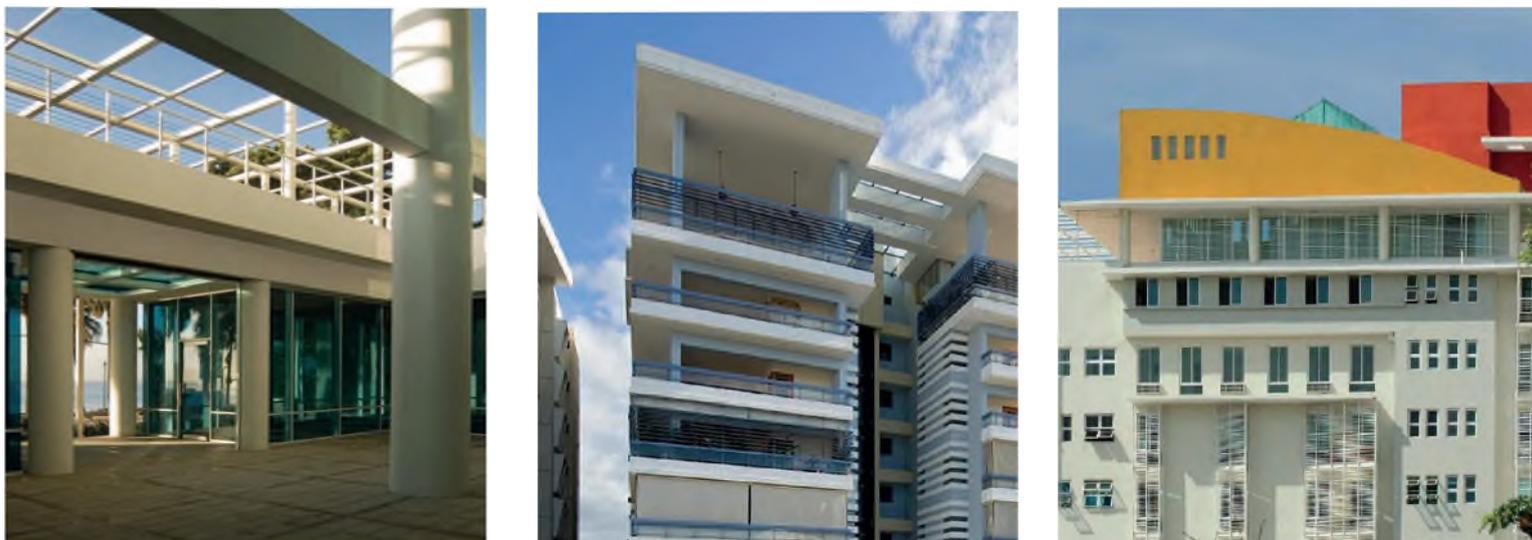


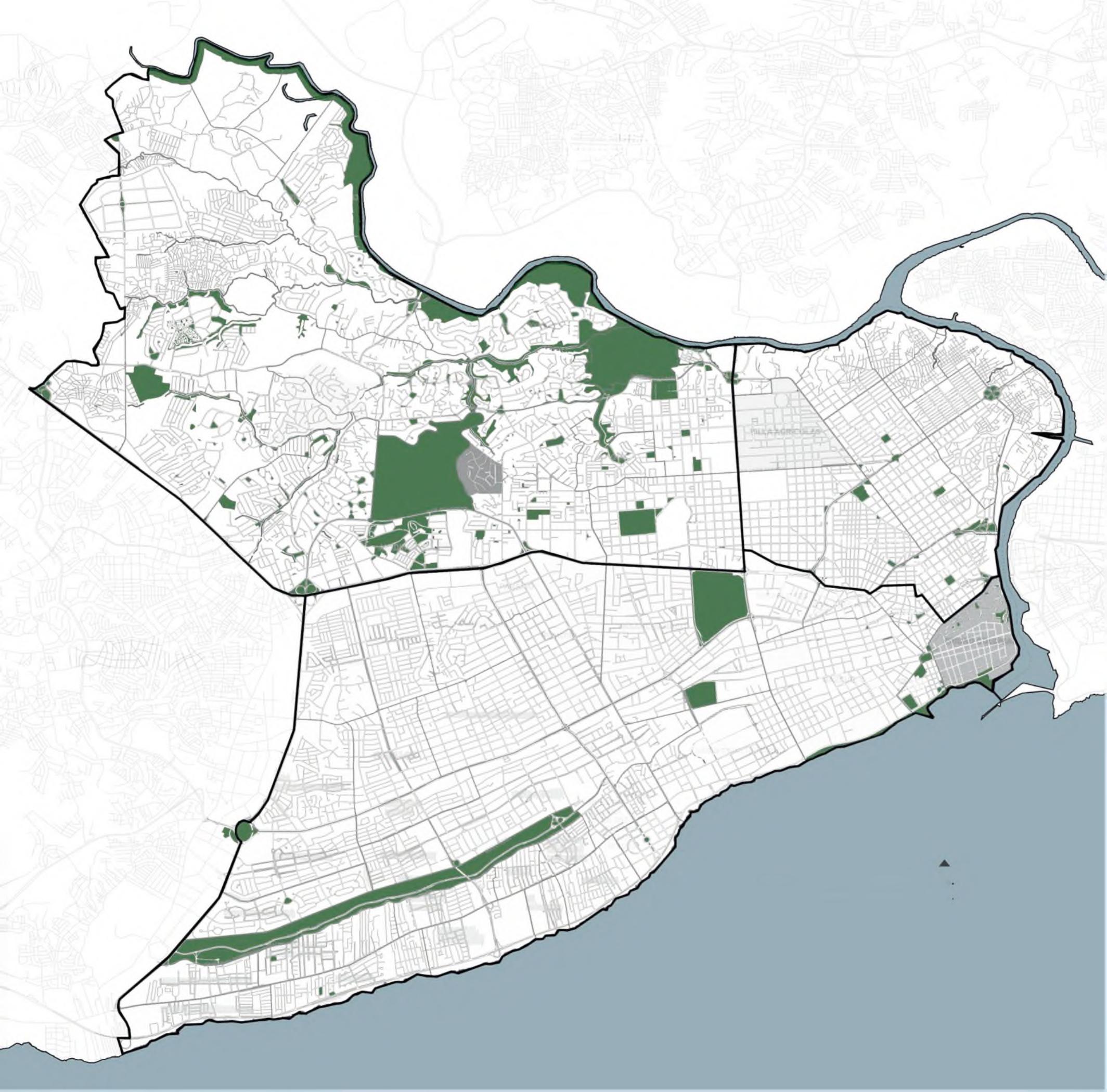
FIGURA 45. **Arquitectura Habitacional 2005-2008.** Adaptada de fuentes diversas (ver bibliografía).

alianza público-privada como los lazos establecidos por el **INVI y la Inmobiliaria BHD** para proyectar **INVI Los Prados de San Luis**, proyectos que ayudaron a mitigar el déficit habitacional del país, el cual superaba las *550,000 unidades* (PLD, 2004) para ese momento. Del mismo modo, en el 2007, se creó la **Ley 176-07 del Distrito Nacional y Municipios**, la cual reforzó el rol de los ayuntamientos como entidades políticas básicas para desarrollo y bienestar de una demarcación, validando el derecho de los mismos de asociarse en **mancomunidades**⁹ en función de los intereses que tengan en común.

Cuando en el **2008, Leonel Fernández** fue reelecto

como presidente, la ciudad capital continuaba siendo un **territorio polifacético, incoherente y complejo**, espacio que él mismo había ayudado a construir. Bajo este nuevo período, la política de gobierno se enfocó en un programa económico para preservar e incrementar la estabilidad económica alcanzada en el período anterior, privilegiando el gasto social en aspectos como la educación, la salud, el acceso a agua potable y a la vivienda. Para el 2010, en el Gran Santo Domingo residían unos *3,339,410 habitantes* (ONE, 2010), es decir, un 35% de la población nacional, de los cuales 965,040 (un 10%) residían en el Distrito Nacional, debido al extenso, acelerado y disperso desarrollo horizontal que estaba teniendo la ciudad.

⁹ De acuerdo con la RAE, una mancomunidad es una corporación o entidad legalmente constituida por agrupación de municipios o provincias (RAE, 2022)



Buscando incentivar la producción de soluciones habitacionales con la participación del sector privado y ante un Distrito Nacional con limitadas ofertas de tierras urbanas con acceso a servicios, se promulgó en el 2009 la **Resolución 85-09** sobre la **Zonificación Indicativa de Densidades (ZID)**, para densificar la ciudad. Posteriormente en el 2011, se aprobó la **Ordenanza 03-11 sobre la Zonificación, Uso e Intervención de la Ciudad Colonial** con el objetivo de conservar el patrimonio urbano y arquitectónico del casco histórico, además de regular el uso y proyectos de la zona; y se estableció la **Ley para el Desarrollo del Mercado Hipotecario y Fideicomiso** o **Ley 189-11**, para impulsar el desarrollo del mercado hipotecario, a través de la canalización de recursos de ahorro para el financiamiento de soluciones habitacionales, a través de la figura del fideicomiso,

un *acto jurídico en el cual los bienes o derechos son entregados a una entidad fiduciaria para crear un patrimonio separado que será administrado por dicha entidad* (DGII, 2022), como forma de asegurar y proteger a todas las partes.

El Distrito Nacional se proyectó bajo esta dinámica de **inversiones inmobiliarias**, y con la revalorización del terreno urbano se desarrollan cada vez más edificios en altura diseminados en su mayoría en el Polígono Central y sus cercanías o el Malecón como la **Torre Caney** (2008) de Rodríguez Sandoval & Asociados, **Paseo del Norte** de Rafael Selman, **Torre Evam II** (2010), **Torre Veiramar II y III** (2010 y 2011), **Torre Retiro** (2010), **Torre D28** (2011), **Torre Cy J VIII** (2011), **Torre Eduardo Vicioso 80** (2011), **Torre Inverter** (2011) de Sánchez y Curiel. Del mismo modo,

120



FIGURA 47. **Arquitectura Habitacional 2008-2012.** Adaptada de fuentes diversas (ver bibliografía).



siguiendo su lineamiento de modernidad y desarrollo, Fernández impulsó a través del INVI proyectos como las **Torres Residenciales Enriquillo** y una serie de proyectos habitacionales bajo la firma *Progreso*, como las **Torres El Progreso**, ubicadas en la Av. Luperón y el proyecto **Villa Progreso La Fe**.

En el 2012, Danilo Medina llegó a la presidencia y estableció una política cuyo eje principal estaba basado en brindar condiciones de vida digna para todas las personas del país. Con este fin, afianzó la creación de **alianzas público-privadas**, para el desarrollo de proyectos habitacionales, instituyó mediante el **Decreto 241-14**, el **Fideicomiso** para el desarrollo de proyectos de **Viviendas de Bajo Costo** y promulgó la **Ley 195-19**, la cual modifica la Ley 189-11, Ley del Mercado Hipotecario y Fideicomiso, para aumentar el valor de referencia de las viviendas consideradas de Bajo Costo a unos RD\$3,500,00.00 de pesos dominicanos y eximir del pago de impuestos de transferencia inmobiliaria a quienes adquirieran una primera vivienda a través de fideicomisos.

Se desarrollaron **proyectos de vivienda y urbanismo a gran escala** como **La Nueva Barquita** y **Ciudad Juan Bosch**, que aunque se desarrollaron en las zonas periféricas del Distrito Nacional, tienen un impacto y relación de dependencia crucial con él, además de ser proyectos que dada su escala, poseen relevancia en

◀ **FIGURA 48. Edificios "Progreso"**. Adaptada de fuentes diversas (ver bibliografía).

torno a la búsqueda de soluciones habitacionales en masa en el país. Tanto La Nueva Barquita (2014-2016) como Ciudad Juan Bosch (2014-act.) son proyectos en masa desarrollados por el Estado en alianza con el sector privado, los cuales distribuyen las viviendas en edificios de 4 niveles siguiendo la **distribución estándar¹⁰ establecida durante la época de Trujillo**. A este programa habitacional se le integró espacios públicos y servicios como centros de salud, centros deportivos y culturales, entre otros; con el objetivo de proporcionar espacios de calidad a los ciudadanos para facilitar su desarrollo personal, urbano y ambiental.

Buscando impulsar programas de renovación urbana que ayudaran a redensificar las zonas urbanas céntricas, se estableció la **Ordenanza 05-13 de Gazcue** en el 2013, la cual considera a este sector como parte del patrimonio urbanístico de la ciudad por su riqueza arquitectónica y para preservarlo, se establecieron regulaciones de uso de suelo, densidades máximas y parámetros de edificación para las nuevas edificaciones. De igual forma se promulgó **Ordenanza 06-13 de Villa Agrícolas** para clasificar y regular el uso de suelo del sector.

El Distrito Nacional se desarrolló como un centro urbano, cuyo crecimiento horizontal de la ciudad potenciado por la construcción de viviendas, genera el desplazamiento diario de personas por ser una centralidad dependiente de su zona periférica y de la cual dependen otras

regiones del país. Aquí se concentran la mayor cantidad de actividades productivas y constructivas del país, permitiendo el surgimiento de un gran número de proyectos de desarrollo privado como la **Torre Boy Scout** (2014), **Torre 503** (2014) y **Torre Retiro 7** (2017) de Sánchez y Curiel, la **Torre Anacaona 27** (2017) de Rodríguez Sandoval y Pons Arquitectos, **Punta Sur** (2017) Constructora Ginaka y Pons Arquitectos, **Torre Altamar VII** (2015-2017) del Grupo GHR, **Residencias Watergardens** (2014) y **Vistana 02** (2017) de Orbitarq y Constructora Vistana; y **Villa Marina Gardens** (2019) de A20 Arquitectos, Constructora INGASA y Dimensiones Salcedo.

En el 2019, la capital logró establecer su **Plan de Ordenamiento Territorial Capital 2030** (POT Capital 2030), a través de la Ordenanza No. 09-19, el cual establece la visión, lineamientos, programas y proyectos que debe alcanzar la ciudad para su desarrollo territorial, permitiendo la organización del uso de suelo, orientando las inversiones públicas y privadas que permitan generar la infraestructura urbana necesaria para acompañar el crecimiento de la ciudad capital.

Cuando Luis Abinader llega al poder en el 2020, respaldó las alianzas público-privadas, el fideicomiso y las inversiones como claves para el desarrollo del país. El Estado estableció como prioridad nacional en su programa la reducción del déficit habitacional

¹⁰ Sala, comedor, cocina, dos dormitorios, un cuarto de baño con ducha, inodoro y lavamanos, área de lavado o servicios y galería o balcón.

estableciendo el Plan Familia Feliz y planteando reordenar institucionalmente el sector de la vivienda para eficientizar las soluciones de los organismos del Estado, propósito que se concretó en el 2021 con la promulgación de la **Ley No. 160-21**, que crea el **Ministerio de la Vivienda y Edificaciones (MIVED)**, para establecer los planes, programas, estrategias e instrumentos en materia de vivienda, hábitat, asentamientos humanos dignos, construcción de edificaciones estatales y equipamientos de interés nacional; ponderando que la vivienda es **un bien fundamental en la vida de las personas**: *“un bien de carácter público que, por su naturaleza, no puede ser impulsado y gestionado exclusivamente por la dinámica del mercado”* (Ley 160-21 del 2021). Otro de los lineamientos establecidos en su política de vivienda fue la necesidad de aprobar la **Ley de Ordenamiento Territorial, Uso de Suelo y Asentamientos Humanos o ley 368-22**, con el objetivo de regir el uso y la ocupación del territorio nacional, la cual se aprobó en el año 2022. Entre el 2021 y 2022, la Alcaldía del Distrito Nacional desarrolla su Plan Estratégico PEDN 2030, el cual busca dar respuesta a la Nueva Agenda Urbana establecida por la ONU de cara al 2030, sobre el desarrollo integral y sostenible de las ciudades.

El Distrito Nacional es una ciudad densa, donde la unidad habitacional se ha ido compactando, buscando ofertar ubicaciones favorables dentro de la ciudad y amenidades internas al edificio, **como resultado de una arquitectura al servicio del mercado inmobiliario**, posibilitando

proyectos como **iLOFT Residences** (2018- actualidad) de A20 Arquitectos y Grupo INCI, **Murales** (2019-act.) de la Constructora Aybar, **Torre Arabia 9** (2020-2022) de A20 Arquitectos & Dimensiones Salcedo, **Torre Vigabon** (2020) y **Arroyo Hondo 40** (2021-2022) de Sánchez y Curiel, **Distrito Piantini** (2011-act.) de GVA Arquitectos y **AL Arroyo Hondo** (2022-act.) del Arq. Juan Pichardo, Equilaterus Arquitectos y AL Constructora.

En la actualidad, en el Gran Santo Domingo habitan 3,798,699 personas (ONE, 2022) de las cuales 1,029,110 residen en la capital y cuyas dinámicas relacionales son cada vez más complejas.

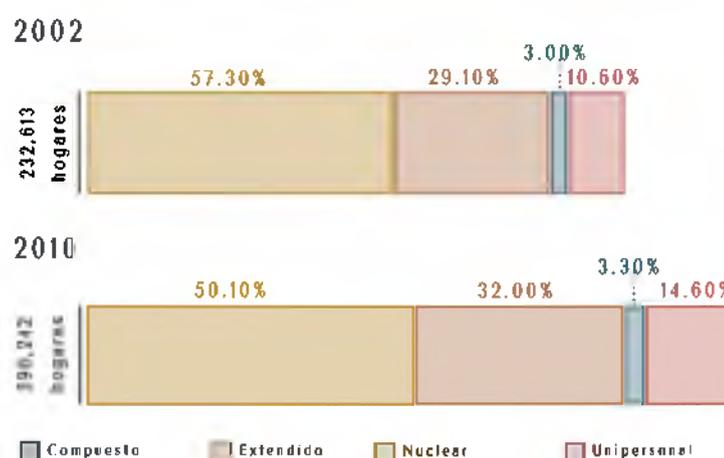
De acuerdo con el Instituto de Estudios de Población y Desarrollo, en el año 1991 sólo el 42% de los hogares del país estaban compuestos por familias nucleares (Listín Diario, 2008), es decir que el resto (un 58%), estaban integrados por **estructuras familiares más diversas**, como las familias compuestas y extendidas, tipologías que han ido en aumento en los últimos años. *Entre los años 2002 y 2010 las estructuras familiares unipersonales presentaron un crecimiento relativo de un 67.80% y las familias extendidas y compuestas un crecimiento de un 34% cada una* (ONE, 2019), es decir, que la dinámica de la sociedad dominicana ha ido cambiando de manera progresiva a través de los años, y por tanto, sus formas de habitar son múltiples y diversas.

Sin embargo, la distribución y el concepto de vivienda ha variado poco en relación a estos cambios sociales.

Entre las principales características de los habitantes del Distrito Nacional podemos destacar:

- 01 | La población del Distrito Nacional está compuesta por habitantes **mayormente jóvenes** entre los 20 y 60 años de edad.¹¹
- 02 | Un 37.40% de sus habitantes son **migrantes**, correspondiendo un 4.5% a extranjeros y un 32.9% a dominicanos procedentes de otros municipios (ONE, 2010).
- 03 | A nivel nacional, los **hogares unipersonales** presentan un crecimiento mayor, seguido por los **hogares extendidos y los compuestos** (ONE, 2010).
- 04 | Al menos un 14% de los residentes del Distrito Nacional tienen una **discapacidad** (ADN, 2023).
- 05 | La **población aumenta** y a la vez aumenta la **cantidad de viviendas necesarias**, ya que la cantidad de habitantes por hogar decrece y/o varía.¹¹

República Dominicana: Número total de hogares particulares en los censos del 2002 y 2010 y variaciones absolutas y relativas, según tipo de hogar



República Dominicana: Porcentaje de los hogares particulares, según tipo de hogar 2010-2025

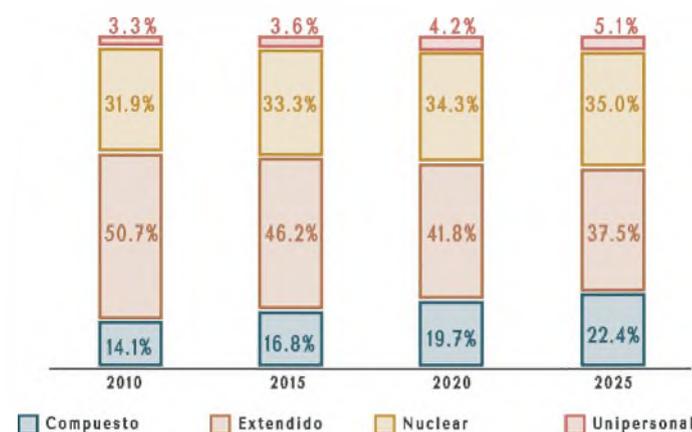


FIGURA 49. Cantidad de hogares por tipología.
FIGURA 50. Porcentaje de hogares. Adaptada de ONE (2019).

¹¹ Análisis propio basado en datos del censo 2010 realizado por la Oficina Nacional de Estadísticas (ONE).

A pesar de estos cambios sociales, una gran parte de los proyectos habitacionales que se desarrollan en la ciudad, no se adecúan a las diferentes etapas de la vida humana como la etapa estudiantil, los jóvenes profesionales, las familias en crecimiento, los adultos mayores, entre otros; pero tampoco incorporan nuevas modalidades de habitar que hoy en día convergen con nuestros espacios habitacionales como el trabajo y estudio remoto, permitiendo cierta flexibilidad del espacio. De esta manera las viviendas podrán ser **productos más útiles para sus usuarios, más confortables para la vida humana y más longevos**, ralentizando su futura obsolescencia dentro del stock inmobiliario de la ciudad.

125

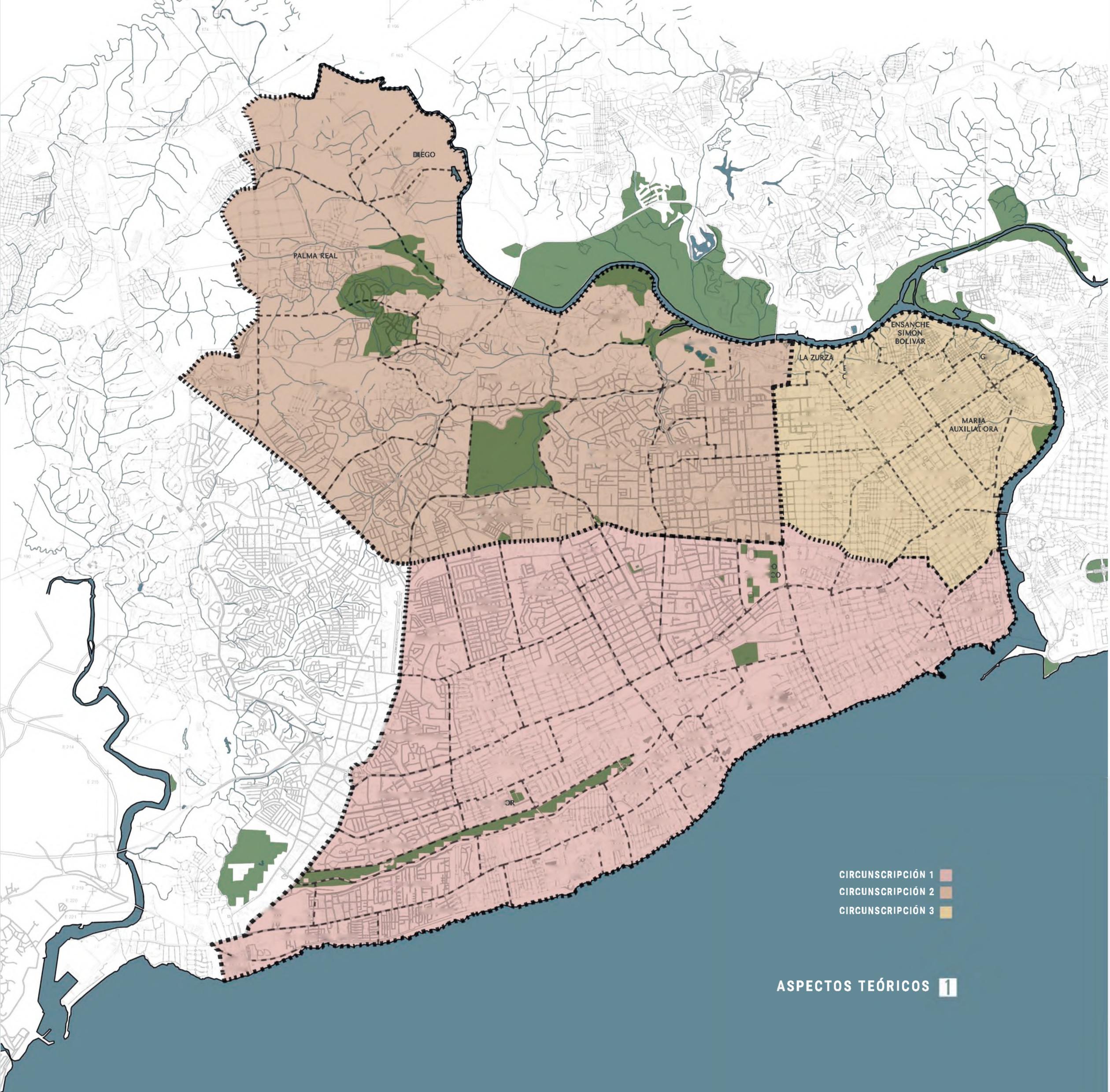
El Distrito Nacional presenta *una variación en la ocupación de su superficie construida entre el 2000 y el 2015 presentando un aumento de 8.10%, disminuyéndose la superficie natural en un 24.05%* (ADN, 2019); dejando en evidencia el **desequilibrio entre el territorio construido y el territorio natural que presenta nuestra ciudad**, donde **un 57.65% del total de dicho territorio construido son viviendas** (ADN, 2019).

De este modo, la mancha residencial se ha expandido regularmente sobre todo el territorio urbano debido a la alta capacidad de atracción de personas que posee nuestra ciudad, donde **cada vez más áreas se disponen para el desarrollo de proyectos habitacionales** dentro de ella o en sus localidades próximas, facilitando que

de ser una ciudad horizontal, arbolada y extendida, la capital pasara a mostrar un perfil vertical cada vez más alto, cuyo crecimiento no parece llevar un ordenamiento lógico ni consensuado (Diario Libre, 2022). Como resultado, tenemos un Distrito Nacional cada vez más denso, uniforme y homogéneo, con una desigualdad en la distribución de espacios públicos adecuados y confortables y centrada en el automóvil.

La ciudad capital que habitamos hoy es resultado de todas estas decisiones políticas, económicas, sociales y urbanas tomadas en el pasado. Su desarrollo ha tenido una acelerada expansión caracterizada por la construcción de viviendas, las cuales han fortalecido la consolidación de la capital como el núcleo urbano más importante del país, en donde **se produce el 50% de los bienes y servicios finales del país** (ADN, 2019), **sin embargo, este incremento en la economía local no se traduce en un desarrollo urbano equilibrado**, ya que dicho crecimiento y los proyectos habitacionales que se desarrollan en ella no necesariamente potencian (edifican y abrigan) a sus habitantes, sus prácticas o al desarrollo mismo de la ciudad.

FIGURA 51. Nuestro Distrito Nacional. ►



- CIRCUNSCRIPCIÓN 1
- CIRCUNSCRIPCIÓN 2
- CIRCUNSCRIPCIÓN 3



1882-1929

1930-1960

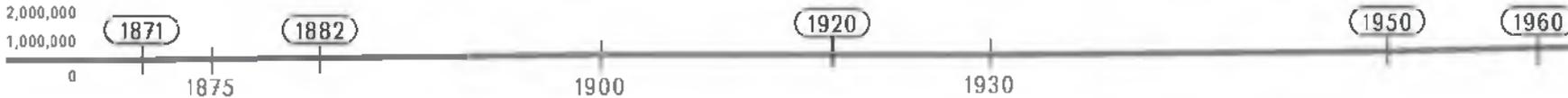
CIUDAD EXTRAMUROS

CAMINANDO HACIA LA MODERNIDAD



CRECIMIENTO POBLACIONAL GSD / DN

4,000,000
3,000,000
2,000,000
1,000,000



ASPECTOS SOCIALES

De economía agraria a agroindustria

Trabajo asalariado
Comercio e Industria

ASPECTOS URBANOS Y HABITACIONALES

Barrios planificados con manzanas regulares y barrios informales

Viviendas unifamiliares con patios interiores a las manzanas

Monumentos, Edificios y Avenidas

ASPECTOS NORMATIVOS

Oficina de Obras Públicas
Ley de División de Terrenos Comuneros

Plan General de Urbanización y Embellecimiento de las ciudades de R.D.
Ley de Ornato Público

ASPECTOS TEÓRICOS

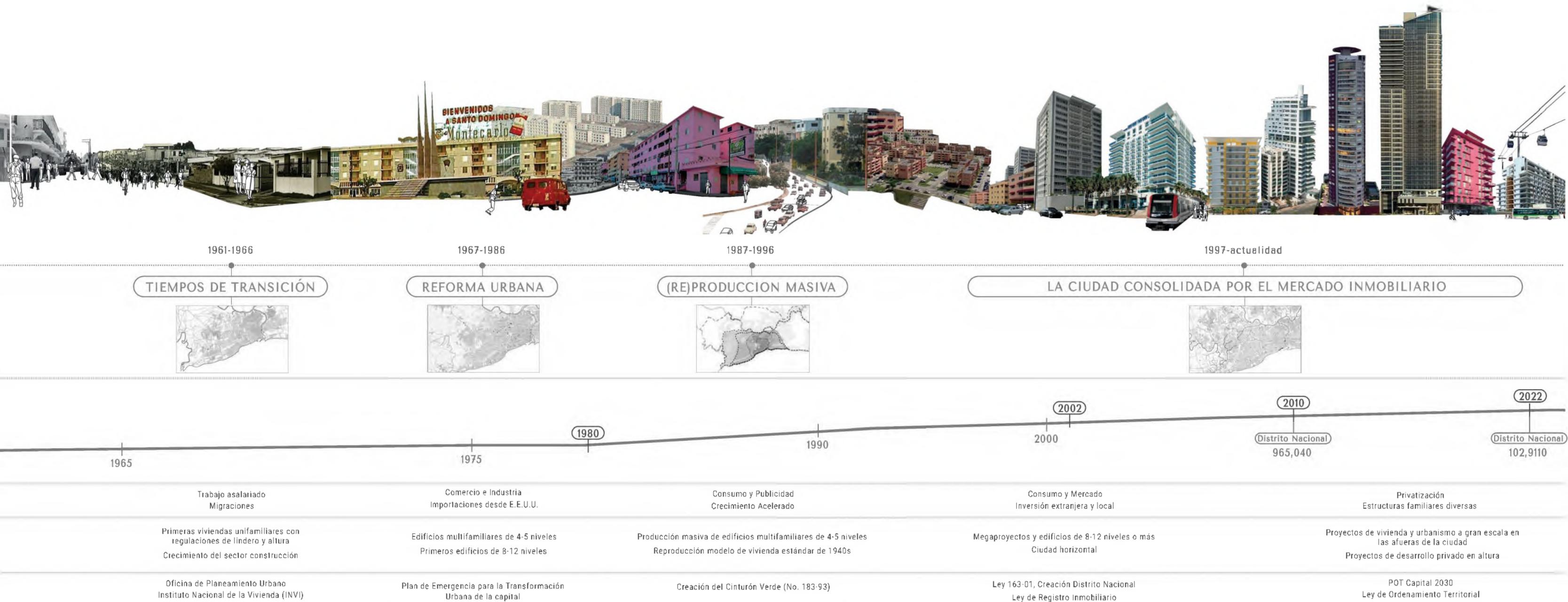


FIGURA 52. Distrito Nacional 1871-2023: Sociedad, Ciudad, Vivienda y Leyes

3.3 LA CIUDAD Y LA VIVIENDA DEL DISTRITO NACIONAL FRENTE AL MERCADO INMOBILIARIO

El área metropolitana de Santo Domingo concentra la mayor cantidad de servicios a nivel nacional, tanto públicos como privados, en donde el Distrito Nacional funge como territorio dominante, dejando algunas infraestructuras de servicio como puertos, aeropuertos, disposición final de residuos sólidos, entre otros, fuera de su jurisdicción. Esta relación de dominio frente a las demás zonas urbanas del Gran Santo Domingo sumado a los grandes flujos poblacionales que se concentran a diario en ella, hace del **Distrito Nacional un punto clave para el funcionamiento de dicha área metropolitana**, ya que **en la medida en que mejoren las condiciones del espacio urbano del Distrito, no sólo mejoraran las condiciones de habitabilidad de quienes residen en este territorio, sino que también, de todos aquellos que se desplazan a diario a él.**

En la actualidad, vivimos en un Distrito Nacional al borde de la saturación, en donde el transporte público, los servicios urbanos y espacios públicos se esparcen de manera irregular sobre el territorio. Una ciudad de autopistas, caos, elevados, hacinamientos, entaponamientos, contaminación, altas temperaturas, torres y sobredensificación donde se desarrollan

proyectos habitacionales a todo vapor en un contexto urbano delimitado. Una ciudad que *ha experimentado un alto crecimiento del desarrollo inmobiliario a través de los apartamentos para inversión, las residencias turísticas y las viviendas de bajo costo* (Congreso Nacional, 2020); potenciando la **construcción masiva y rápida de unidades habitacionales para venta o alquiler buscando maximizar la rentabilidad de la inversión inicial**. Sin embargo, esta densificación urbana ejerce una presión adicional sobre los servicios e infraestructuras urbanas existentes (que de por sí precisan mejoras), afectando la calidad de vida de los habitantes. Bajo los criterios de masividad y rapidez como factores que asegura el éxito económico de un desarrollo inmobiliario, pero olvidando otros factores¹¹ de importancia como la calidad del diseño y su localización o contexto inmediato.

En el desarrollo inmobiliario participan diversos actores con diversos objetivos, con intereses y poderes diferentes. Los **desarrolladores privados y los diseñadores** son comúnmente los actores principales de los proyectos inmobiliarios y sobre los cuales recae la responsabilidad productiva.

¹¹ Para que un proyecto inmobiliario sea exitoso en la actualidad, de acuerdo con Adams & Tiesdell (2010), se consideran tres aspectos: la calidad del diseño o producción, el tiempo de entrega y la localización del mismo.

| ACTORES DEL DESARROLLO INMOBILIARIO | | | | |
|-------------------------------------|--------------------------------|---------------------------|--|--|
| ACTORES PRODUCTORES | | | | |
| ACTOR(ES) | OBJETIVO(S) | INTERÉS EN BASE AL DISEÑO | | |
| | | FUNCIÓN | FACHADA | RELACIÓN CON EL CONTEXTO |
| terratenedores | Maximizar ganancias económicas | - | - | - |
| desarrolladores | Maximizar ganancias económicas | Sí, con fines económicos | Sí, con fines económicos | Sí, con fines económicos y de posicionamiento como desarrollador |
| financiadores (a corto plazo) | Maximizar ganancias económicas | - | - | - |
| constructores | Maximizar ganancias económicas | - | Sí, con fines de relevancia profesional | - |
| gestores inmobiliarios | Maximizar ganancias económicas | Sí, con fines económicos | Sí, con fines económicos | - |
| diseñadores | Maximizar ganancias económicas | Sí | Sí, como catalizador de futuros clientes y reflejo profesional | A veces |

| ACTORES DEMANDANTES | | | | |
|-------------------------|-----------------------------------|---------------------------|---|--|
| ACTOR(ES) | OBJETIVO(S) | INTERÉS EN BASE AL DISEÑO | | |
| | | FUNCIÓN | FACHADA | RELACIÓN CON EL CONTEXTO |
| inversores | Maximizar ganancias económicas | Sí, con fines económicos | Sí, con fines económicos | Sí, por las conexiones positivas que se puedan forjar y por las amenidades |
| ocupantes | Minimizar costos | Sí | Sí, por lo que el edificio simboliza o refleje de ellos | Sí, por las conexiones positivas que se puedan forjar y por las amenidades |
| propietarios adyacentes | Proteger su inmueble | - | Sí, toman en cuenta su impacto positivo o negativo | Sí, toman en cuenta su impacto positivo o negativo |
| comunidad local | Velar por el bien de la comunidad | Sí | Sí, para que formen parte del conjunto urbano | Sí, para que formen parte del conjunto urbano |

| ACTORES REGULADORES | | | | |
|---------------------|--------------------------------|---------------------------|---|---|
| ACTOR(ES) | OBJETIVO(S) | INTERÉS EN BASE AL DISEÑO | | |
| | | FUNCIÓN | FACHADA | RELACIÓN CON EL CONTEXTO |
| sector público | Velar por el bien de la ciudad | Sí | Sí, para que formen parte del conjunto urbano | Sí, para que formen parte del conjunto urbano |

FIGURA 53. Actores del desarrollo inmobiliario. Basada en el figura de Carmona et al. (2003) extraído de Tiesdell & Adams, (2011).

Los desarrolladores se rigen bajo las restricciones presupuestarias, los pagos, el riesgo del proyecto y la necesidad de crear un producto rentable; mientras que los diseñadores se guían por su experiencia y conocimiento (tanto técnico como creativo), y sus habilidades para resolver problemas. Entre estas reglas y recursos propios de cada actor se encuentran los espacios de oportunidad a través de los cuales estos pueden operar.

Dichos espacios de oportunidad trabajan tanto de manera estructural (contextos en los cuales se actúa) como agencial (las estrategias, objetivos e intereses de dicho actor). De acuerdo con Tiesdell & Adams

(2004), **el espacio de oportunidad de los desarrolladores se encuentra enmarcado dentro de tres estructuras: el contexto físico, el mercado y las regulaciones; mientras que el factor agencial depende de las capacidades de negociación de cada desarrollador con los demás actores** (Tiesdell & Adams, 2011). Es decir que estas fuerzas que limitan y estructuran el espacio de oportunidad del desarrollador, definen el espacio de oportunidad del diseñador, siendo el desarrollador quien filtra las fuerzas y la negociaciones con los demás actores para que el diseñador pueda operar.

El reto está en hacer entender tanto a los desarrolladores como a los diseñadores que sus desarrollos inmobiliarios tienen impacto en un contexto más amplio que afecta tanto a los **actores demandantes o consumidores** (ocupantes, inversores a largo plazo, vecinos, comunidad local) como al **público** en general y a la ciudad.

El sector privado juega un rol importante en el curso y configuración de nuestra ciudad, ya que funge como principales desarrolladores de los proyectos habitacionales que se insertan en la misma. La forma en que proyectan y construyen sus edificios prefigura en gran manera el espacio público que los rodea, impactando la forma en que interactuamos con el espacio público, las prácticas que se desarrollan en él, su paisaje urbano y las experiencias que tenemos

Espacios de oportunidad del desarrollador y el diseñador

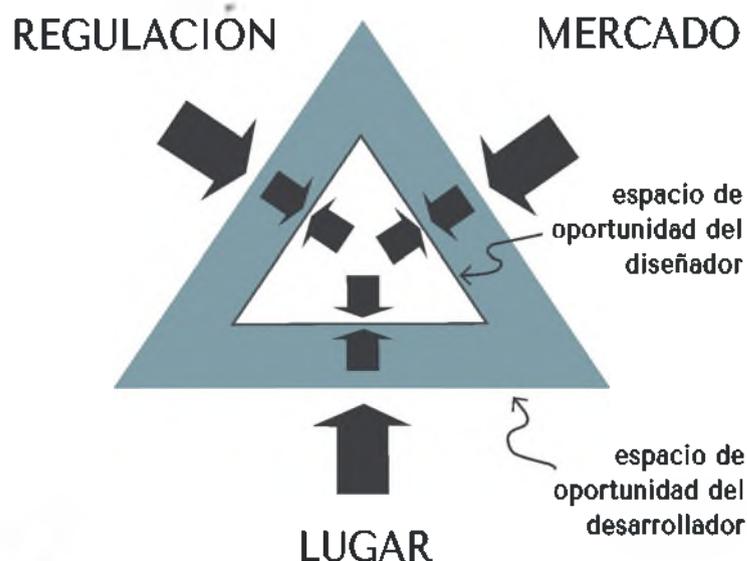


FIGURA 54. Los espacios de oportunidad del desarrollador y el diseñador. Adaptada de Tiesdell & Adams (2011). [Figura traducida al español].

como habitantes, por lo que entender cómo se da está relación en la actualidad se hace necesario para entender cuáles son los desafíos y oportunidades que presenta nuestra ciudad.

De acuerdo con el POT Capital 2030, la visión de ciudad que buscamos construir es **una ciudad compacta, equitativa, sostenible, vivible, resiliente y emprendedora**, en donde predomine la mixtura de usos, los espacios públicos, la movilidad no motorizada, el orden...; sin embargo, se estima que anualmente se producen 6,212 *proyectos habitacionales*¹² en el Gran Santo Domingo, los cuales no necesariamente ayudan a consolidar este modelo de ciudad al que aspiramos. Representando las viviendas la mayor parte del tejido urbano, mejorar la relación que los proyectos habitacionales tienen con la ciudad, serviría como punto de inflexión para ir mejorando la ciudad gradualmente, entendiendo que cuando la vivienda se encuentra **vinculada intrínsecamente al tejido urbano y social donde se inserta**, adquiere más valor económico, pero ante todo, social.

Para esto es necesario revisar el **marco normativo** y las **políticas** existentes para entender en que grado dichas normativas se alinean a los objetivos que tenemos como ciudad capital.



FIGURA 55. Modelo de Ciudad. Adaptada de ADN (2017).

¹² Análisis propio basado en datos de Promedio de los datos de la Oficina Nacional de Estadísticas, ONE (2020). Unidades de vivienda culminadas en los Estudios de Oferta de Edificaciones según la provincia y el municipio. Recuperado el 15/07/2022 de <https://acoprovi.org/cuántas-viviendas-construye-rd-al-año/>

3.3.1 NORMATIVAS QUE REGULAN EL DESARROLLO DE PROYECTOS HABITACIONALES

Para que un proyecto adquiriera significado y sea acogido dentro de un grupo social, debe tener normas y justificaciones que lo sustenten, estas son **la gramática del Proyecto, de la Ciudad y de la Arquitectura**. Esta gramática es la estructura legal que respalda la planificación y construcción de proyectos habitacionales dentro del Distrito Nacional. Esta puede dividirse en tres segmentos: **instituciones, leyes y planes, y reglamentos y normativas**.

La **Alcaldía del Distrito Nacional (ADN)** es la institución a nivel municipal más importante para el desarrollo de nuestra ciudad. Es la entidad encargada del cuidado de los entornos urbanos, *así como de proponer y ejecutar planes, normativas, ordenanzas y reglamentos que se ajusten a las disposiciones legales, y a las características y necesidades particulares de la comunidad, además de regular los usos de suelo y las densidades edificatorias* (Ulloa, 2017). Es responsable del ordenamiento y planeamiento del territorio de la ciudad capital, la movilidad urbana y el mantenimiento de los espacios públicos, funciones que gestiona a través de la **Oficina de Planeamiento Urbano**, la **Oficina de Tránsito y Movilidad Urbana** y la **Oficina de Aseo Urbano**. De la mano con la alcaldía, se encuentra también el **Concejo de Regidores**, quienes son los encargados de fiscalizar el servicio público administrativo que se brinda en dicho municipio.

A través del **Plan de Ordenamiento Territorial Capital 2030 (POT Capital 2030)** la Alcaldía establece la visión de desarrollo de la ciudad en torno a cuatro pilares: infraestructura urbana, coordinación institucional, procesos de participación ciudadana, educación ciudadana y cultura urbana. Mientras que con el **Plan Estratégico del Distrito Nacional (PEDN)** se encarga de integrar y pautar estrategias para un periodo electoral que posibiliten el desarrollo de la ciudad en el ámbito urbano, económico, social, cultural y ambiental apuntando al *fortalecimiento de los derechos humanos y el desarrollo sostenible para hacer que gradualmente el manejo y crecimiento de la ciudad sea más justo, productivo y ambientalmente sensible* (PEDN 2021).

Dicho esto, todos los proyectos que se desarrollan dentro del Distrito Nacional deberían estar alineados a estos objetivos y estrategias, y además, deben cumplir con los **reglamentos** del Ministerio de Obras Públicas y Comunicaciones (MOPC) y las **normativas** que establece la Alcaldía del Distrito Nacional.

Estos reglamentos dictan los criterios técnicos que guían el diseño y la construcción en el país. Los reglamentos que tienen mayor incidencia sobre la proyección y construcción de vivienda y ciudad son:

INSTITUCIONES, LEYES, PLANES, REGLAMENTOS Y NORMATIVAS DESARROLLO DE PROYECTOS HABITACIONALES



FIGURA 56. Marco normativo para el desarrollo de proyectos habitacionales en el Distrito Nacional.

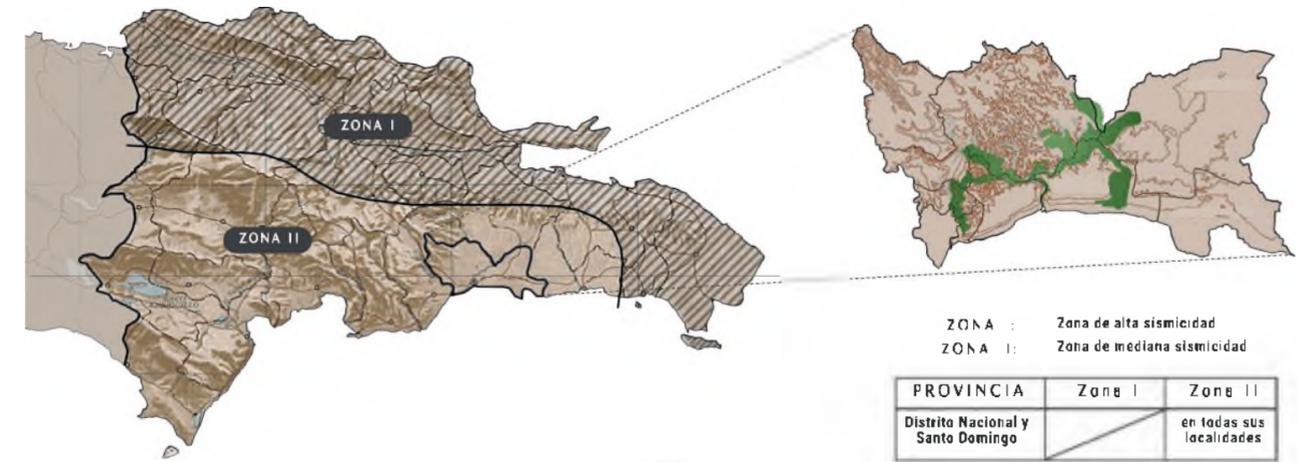


FIGURA 57. Zonificación sísmica del territorio Nacional. Basado en datos del R-001 del MOPC (2011).

135

R-001 | Reglamento para el Análisis y Diseño Sísmico de Estructuras

El cual establece los requerimientos mínimos que se deberán cumplir en el análisis y diseño de todas las **estructuras** que se erijan en el territorio nacional, para resistir los efectos de movimientos sísmicos, de tal forma que su estructura se mantenga estable y garantice principalmente la seguridad humana. Para ello, se basa en una zonificación sísmica del territorio nacional, clasificándolo bajo dos categorías: la primera de mayor movimiento y la segunda, de menor movimiento, categoría en la que se encuentra el Distrito Nacional. Este reglamento es aplicable en los **proyectos de vivienda multifamiliar**, especialmente en las edificaciones en altura.

R-002 | Reglamento para Estacionamiento Vehicular en Edificaciones

Cuyo objetivo es establecer las características que deben cumplir los **diseños de estacionamientos** en las edificaciones del país, de acuerdo a su uso, el flujo de vehículos que se espera, y las características de la zona urbana en la que encuentre, además, contempla aceras y accesos. Los espacios de estacionamiento funcionan como articuladores entre la vía pública y los espacios privados, por lo que un diseño adecuado de los mismos, permitirá mejorar la relación entre ambos espacios. Este reglamento determina la cantidad de parqueos requeridas por tipo de edificación y la zona en la que se encuentre. En el caso de las viviendas unifamiliares aisladas se requiere un espacio de estacionamiento por cada vivienda, y en el caso de los proyectos de

apartamentos, se requiere un espacio adicional por cada 10 unidades, destinado a visitantes. Conforme esto, en conjuntos habitacionales donde se habiliten dos estacionamientos por apartamento, estos deberán estar dispuestos uno detrás del otro.

R-004 | Reglamento para la Supervisión e Inspección General de Obras

El cual establece los criterios técnicos que regirán la **supervisión e inspección de las obras públicas y privadas**, velando por la **calidad y seguridad** de las mismas. En las edificaciones las supervisiones pueden ser de tipo Civil General, Estructural, Hidráulica, o Electromecánicas. En los proyectos de viviendas los requerimientos de supervisión varían según su tipología: las viviendas unifamiliares de hasta dos niveles, sólo requieren una supervisión civil general, los

Requerimientos de supervisión para edificaciones en función del uso de la estructura

| RESIDENCIALES | | | | |
|--|--------|-------|------|--------|
| TIPO | S.C.G. | S.Es. | S.H. | S.E.m. |
| Viviendas individuales con 2 niveles o más, y área total techada mayor a 700m ² | | | | |
| Viviendas de apartamentos de 3 a 5 niveles | | | | |
| Viviendas de apartamentos de 6-13 niveles | | | | |
| Viviendas de apartamentos de 14 niveles o más | | | | |
| Urbanizaciones de 10 o más viviendas unifamiliares | | | | |

S.C.G. Supervisión Civil General | S.Es. Supervisión Estructural | S.H. Supervisión Hidráulica | S.E.m. Superv. Electromecánica

TABLA 3. Requerimientos Supervisión de Obras. Adaptada del R-004 del MOPC (2010).

edificios de apartamentos entre 3-13 niveles requieren supervisión civil general y estructural y los de 14 o más niveles, requieren además supervisión hidráulica y electromecánicas.

En la supervisión e inspección de las obras se debe velar por el cumplimiento de los otros reglamentos vigentes del Ministerio de Obras Públicas y Comunicaciones (MOPC). En los relacionados construcciones de edificaciones se tomarán en cuenta los reglamentos relacionados con: estructura, ventilación, instalaciones hidráulicas y sanitarias, acústica, iluminación, instalaciones eléctricas y mecánicas, medios de salida, impacto ambiental, protección contra incendios, efectos del viento, deslizamiento, inundaciones y otros efectos causados por eventos de la naturaleza.

R-007 | Reglamento para Proyectar sin Barreras Arquitectónicas

El cual establece los requisitos mínimos que deben cumplir las edificaciones para la integración y la accesibilidad de las personas con limitaciones en sus facultades motrices, sensoriales, mentales o de otra naturaleza y que se encuentra apta para realizar actividades cotidianas en forma limitada, a veces con ayuda de sillas de ruedas, aparatos protésico, ortésicos u otros; con el fin de suprimir las barreras arquitectónicas que obstaculizan el proceso de rehabilitación e integración social de personas que padecen algún grado de limitación. Este reglamento tiene un anexo exclusivo para la accesibilidad en los proyectos de habitacionales.

R-009 | Especificaciones Generales para la Construcción de Edificaciones

En donde se establecen los requisitos necesarios para la ejecución de un proyecto refiriéndose a las diferentes partidas que interviene en la construcción de un proyecto: preparación del terreno, materiales y replanteo, movimiento de tierra, aceros, hormigón, instalaciones sanitarias, escalera y Accesos, terminaciones, colocación de puertas y ventanas, limpieza final.

R-016 | Recomendaciones Provisionales para Espacios Mínimos en la Vivienda Urbana

El cual indica las características mínimas que exige el MOPC en la proyección de viviendas, con el objetivo de aportar alternativas para resolver las problemáticas habitacionales en las zonas urbanas del país. En este manual, se establece la vivienda como un espacio multifuncional, siendo el mismo un espacio de descanso, de ocio pero también para la realización de las tareas domésticas. Este documento establece las dimensiones mínimas de espacio y mobiliario de las principales zonas de la vivienda y además presenta diagramas de relación entre las distintas áreas.

R-021 | Requerimientos de Aplicación del Reglamento de Tramitación de Planos

El cual establece los requerimientos mínimos para la elaboración de proyectos y la obtención de sus licencias para construcción. Del mismo modo, establece las obligaciones y responsabilidades de las diferentes entidades que intervienen en la gestión, diseño, construcción y supervisión de proyectos

R-024 | Reglamento de Estudios Geotécnicos en Edificaciones

Donde se establecen los requisitos a cumplir para los estudios geotécnicos y para el diseño de fundaciones de todos los proyectos que se construyan a nivel nacional.

R-028 | Reglamento para Diseño, Fabricación y Montaje en Estructuras de Acero

En el cual se establece la base para el desarrollo de un modelo estructural adecuado, estableciendo el análisis del comportamiento de la estructura, la selección de los diferentes elementos y uniones de acuerdo a los resultados de dicho análisis con su verificación y comprobación para garantizar la seguridad de estas estructuras.

R-031 | Reglamento para el Diseño, de Medios de Circulación Vertical en Edificaciones

En el cual se establece los requisitos mínimos para el diseño de medios de circulación vertical que garanticen la accesibilidad adecuada de los usuarios incluyendo las personas con capacidades limitadas, según la carga de demanda de cada tipología de edificación.

R-032 | Reglamento para la Seguridad y Protección Contra Incendios

Este documento se considera una extensión del R-031 y busca preservar la seguridad de la vida humana contra incendios y emergencias similares, estableciendo requisitos para el diseño arquitectónico, estructural, mecánico, hidráulico y eléctrico, así como la calidad de los materiales a utilizarse en los diversos proyectos que se desarrollen en el territorio nacional.

R-033 | Reglamento para Diseño y Construcción de Estructuras en Hormigón Armado

En donde se establecen los requerimientos mínimos para la planificación, diseño, ejecución, control de calidad de materiales, inspección y supervisión de proyectos en hormigón armado para salvaguardar la vida, economía, comodidad y bienestar común en estas obras.

Del mismo modo, las normativas se encargan de regular las construcción en ciertas zonas de la ciudad, ya sea para impulsar el desarrollo de dicha zona, conservar su patrimonio o restringir su uso de suelo. El ADN cuenta en la actualidad con:

- La **Resolución 94-98** se encarga de normar la construcción en el **Polígono Central**, a través de la categorización de vías y la asignación de los usos de suelos compatibles, densidades, factores de construcción, factor de ocupación del suelo y altura mínima y máxima según la categoría vial. De igual forma, se establece un plan para reordenar los linderos, el espacio urbano, las verjas, los espacios comerciales en planta baja y los estacionamientos comunes. Esta resolución también regula otras vías fuera del polígono como: **la Av. Mirador Norte, la Av. Anacaona, la Av. España, la Av. Charles de Gaulle, la Jacobo Majluta, la Av. República de Colombia y la Av. George Washington**. Con la **Ordenanza 10-2020**, se amplía el alcance de esta resolución para normar al resto de sectores de componen la **C1**, exceptuando Ciudad Nueva y San Carlos.
- La **Resolución 131-01 y la Resolución 132-01**, el ADN regula las urbanizaciones **Los Cerros, Altos de Arroyo Hondo III y Los Pinos**, asignándoles a estas un uso exclusivamente residencial a excepción de las instituciones con fines religiosos o cívicos. Además, establece parámetros para la densidad y ocupación máxima de estas áreas y linderos mínimos.
- La **Ordenanza 03-11 y la Ordenanza 08-11**, las cuales surgen con el objetivo de mantener, preservar y promover el **desarrollo socioeconómico** de la Ciudad Colonial. A través de la **Ordenanza 03-11** o ZID Ciudad Colonial se clasifican los inmuebles y se establecen el uso y vocaciones referentes de los mismos. Se definen las intervenciones que pueden experimentar dichos inmuebles, estableciendo pautas para el índice de construcción por zonas, los retiros, las áreas libres o patios internos, las cubiertas, fachadas, toldos, rejas, elementos de seguridad, estacionamientos vehiculares y normando los parámetros que deben seguir las nuevas edificaciones. Igualmente, se definen los criterios para el tratamiento del espacio urbano, áreas abiertas y entornos paisajísticos. Con la **Ordenanza 08-11**, se aprueba el Plan Estratégico de Revitalización Integral de la Ciudad Colonial de Santo Domingo, introduciendo al ZID CC un plan regulador y un plan estratégico, el cual establece la importancia de fortalecer la función habitacional del casco histórico, además de exaltar su importancia como parte de la cultura urbana de la ciudad.

- La **Ordenanza 05-13**, a través de la cual se ordena **Gazcue**, clasificando sus sectores por franjas de uso, *conjuntos*¹⁴ y *ambientes*¹⁵. Se categoriza el uso de suelo y se establece donde pueden ubicarse estos usos. Del mismo modo, se pautan parámetros de edificabilidad como la relación entre metraje lote y altura edificio, linderos, densidad poblacional, cantidad de niveles y alturas, índice de construcción y porcentaje de ocupación. Se definen reglas para el tratamiento frontal del dominio privado a través de criterios como el ritmo parcelario, verjas, planos frontales, materiales de verjas prohibidos, jardines frontales, porcentaje mínimo de permeabilidad jardines, plazas urbanas en domicilio, arbolado, accesos vehiculares y peatonales, estacionamientos, disposición de residuos sólidos, aceras, franjas verdes, conjuntos arbóreos significativos, rampas de acceso, infraestructura de redes de servicio y publicidad exterior. Además, establece los criterios para intervenir los ambientes y los inmuebles con vocación de permanencia o patrimonios.
- La **Ordenanza 06-13** que regula a **Villa Agrícolas**, con la categorización de su estructura vial y estableciendo usos por sectores y ejes viales. Se definen criterios de construcción como la relación de metraje de lote y alturas máximas, el frente mínimo edificable, densidades, niveles y alturas, alineación al vial, linderos, solares en esquina,

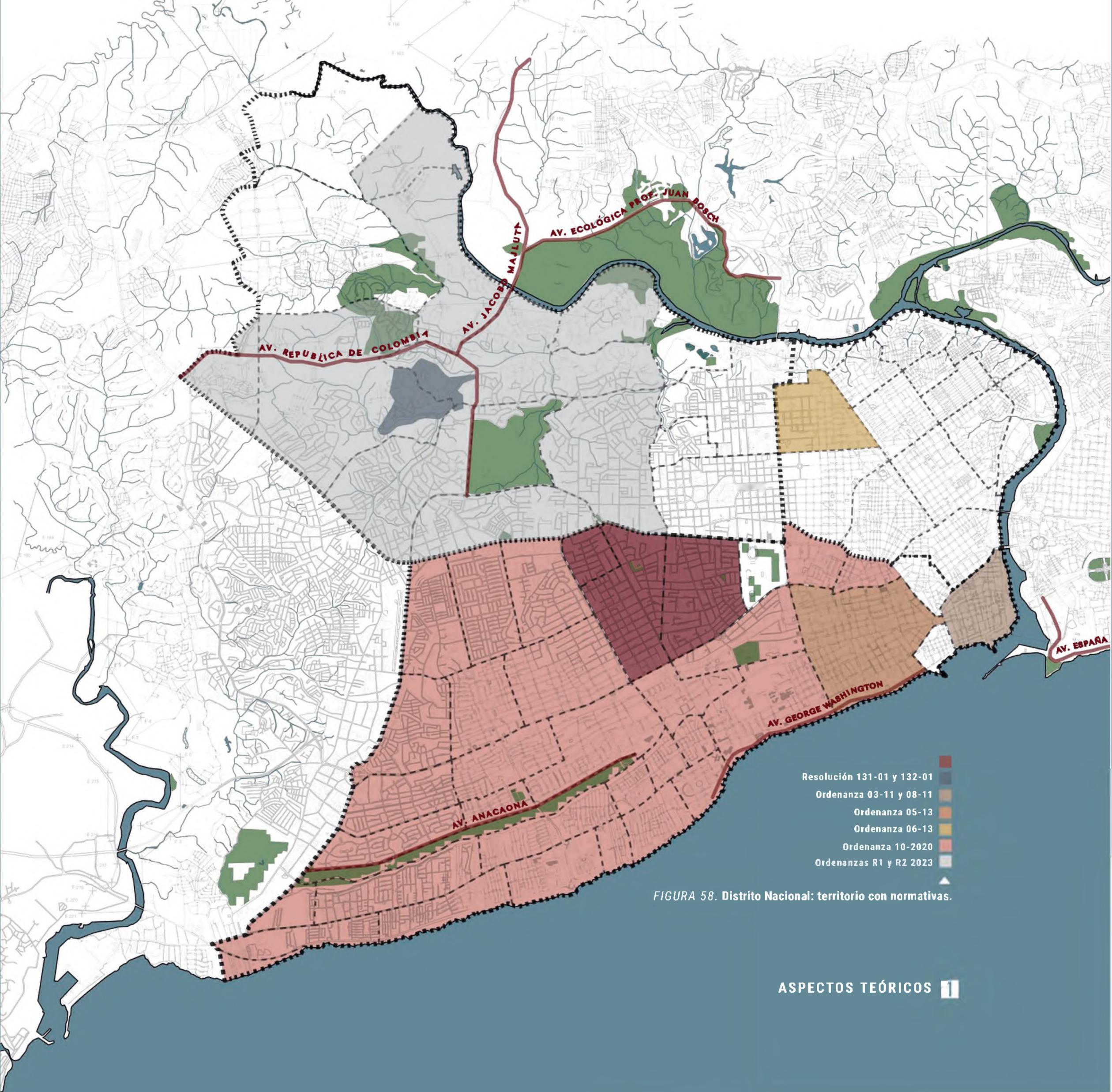
voladizos sobre el dominio público, porcentaje de ocupación, índice de construcción, verjas, jardines frontales, estacionamientos, disposición de residuos sólidos, relación entre calles y aceras, rampas de acceso y arbolado urbano.

- La **Ordenanza R1-2023**, la cual regula los sectores Arroyo Manzano y Cerros de Arroyo Hondo. Con esta normativa se busca regular de forma detallada los usos y condiciones de desarrollo de la zona.
- La **Ordenanza R2-2023** o Plan de Desarrollo y Zonificación del Polígono de Conservación e Integración Metropolitana para **Altos de Arroyo Hondo, Los Ríos, Viejo Arroyo Hondo, Nuevo Arroyo Hondo, Jardines del Norte y Los Peralejos**, que busca regular el desarrollo urbano de los inmuebles a construir en estos sectores.

A pesar de que contamos con estos reglamentos y normativas, cabe destacar que algunos se encuentran **desactualizados o incompletos**, como el R-007 el cual sólo se establecen parámetros para discapacidades motrices y el R-016 donde se establecen criterios básicos de importancia para la vivienda pero se deja de lado la complejidad de la vivienda y su relación con su contexto social, y urbano, haciendo necesarias más y mejores regulaciones.

¹⁴ Los **conjuntos** se definen como unidades de diseño urbano que abarca varias parcelas o manzanas, que tienen un uso prevaletiente y una tipología de edificación con características reconocibles

¹⁵ Los ambientes son partes del territorio que guardan coherencia y armonía entre sí, integrando una unidad con identidad propia.



- Resolución 131-01 y 132-01
- Ordenanza 03-11 y 08-11
- Ordenanza 05-13
- Ordenanza 06-13
- Ordenanza 10-2020
- Ordenanzas R1 y R2 2023

FIGURA 58. Distrito Nacional: territorio con normativas.

3.3.2 DESAFÍOS Y TENDENCIAS EN LA PROYECCIÓN DE VIVIENDAS EN EL DISTRITO NACIONAL

El Distrito Nacional enfrenta una serie de desafíos significativos en lo que respecta a la vivienda y el desarrollo urbano. Estos desafíos son el resultado de un rápido crecimiento, la concentración de población en áreas urbanas y la necesidad de mejorar la calidad de vida de sus habitantes. En un mundo en constante cambio, donde la urbanización es una tendencia imparable, la planificación y gobernanza efectivas son cruciales para proyectar la vivienda de manera cohesiva, buscando satisfacer las necesidades actuales y que sea sostenible para el futuro.

normas que permitan el desarrollo de la ciudad teniendo en cuenta las necesidades, motivaciones e intereses de cada uno de estos actores. El gobierno local debe fungir como gerente de la ciudad, ser una entidad capaz de establecer herramientas regulatorias para el desarrollo urbano de su territorio, pero a la vez, gestionar acuerdos entre los diversos actores con el fin de mejorar la gobernanza de nuestras entidades públicas y superar las barreras de intereses individualistas y a corto plazo.

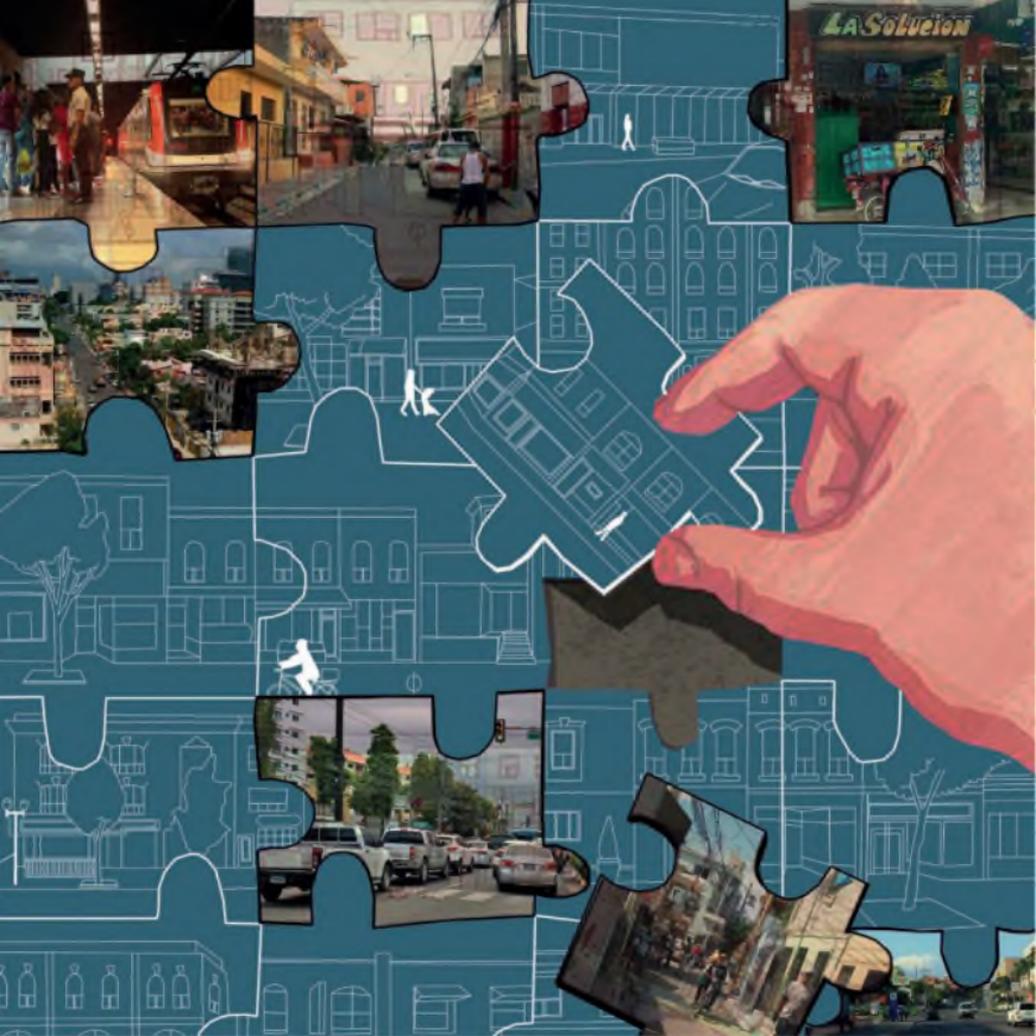
Dado los desafíos que enfrentamos como ciudad, es fundamental reconocer la importancia de establecer herramientas regulatorias que guíen el desarrollo urbano de manera integral, buscando asegurar que las nuevas construcciones no sólo cumplan con estándares de calidad y seguridad, sino que también se integren de manera armoniosa con la estructura existente de la ciudad.

Establecer nuevas regulaciones claras que cuiden la relación de los proyectos habitacionales y su entorno urbano es esencial para evitar la fragmentación del tejido urbano y garantizar la longevidad de estos proyectos; y esto sólo lo podremos lograr a través de un enfoque integral en la planificación urbana y la regulación del desarrollo inmobiliario buscando superar los desafíos existentes y construir un Distrito Nacional que mejore la calidad de vida de todos sus habitantes.

141 El desarrollo inmobiliario habitacional, tiene un impacto profundo en la sociedad, ya que está estrechamente ligado a la configuración del entorno urbano. Esto significa que tanto los desarrolladores inmobiliarios, como principales constructores, como el sector público tienen una gran responsabilidad en la planificación y construcción de la ciudad y **sólo vinculando el desarrollo inmobiliario con el urbanismo y tomando la planificación urbana como guía del desarrollo inmobiliario podremos obtener un mejor producto inmobiliario de calidad y una ciudad mejor planificada** (Li, 2020).

En este contexto, es vital que tanto los actores productores como los demandantes se interesen en que el gobierno local, como actor regulador y fiscalizador, establezca

FIGURA 59. Desarrollo Urbano del Distrito Nacional: lo existente y lo proyectado. Basado en ilustración de Erin McCluskey (s.f.). ►



1

CAPÍTULO 4

HERRAMIENTAS REGULATORIAS

4.1 Herramientas regulatorias para mejorar la ciudad a través de los proyectos habitacionales

4.2 Códigos de Diseño como Instrumento de Ordenamiento Territorial

4.2.1 Guías para la elaboración de códigos de diseño

4.2.2 Tipologías de códigos

4.2.3 Componentes esenciales de un código urbano

4.2.4 Elementos de los códigos urbanos

4.1 HERRAMIENTAS REGULATORIAS PARA MEJORAR LA CIUDAD A TRAVÉS DE LOS PROYECTOS HABITACIONALES

145

Construir viviendas cohesionadas con la ciudad no es posible sin que se establezcan directrices que garanticen un crecimiento ordenado y coherente del entorno urbano, es por esto que la planificación territorial desempeña un papel fundamental en la proyección de la vivienda. Según la **Ley 368-22 de Ordenamiento Territorial, Uso de Suelo y Asentamientos Humanos** considera el ordenamiento territorial como un proceso continuo impulsado por el Estado, que integra **instrumentos de planificación y gestión participativa** hacia una organización, a largo plazo, del uso del suelo y la ocupación del territorio, al igual que a los **objetivos de desarrollo para mejorar la calidad de vida. Mejorar el entorno urbano implica la utilización de una amplia variedad de herramientas regulatorias y estrategias de planificación urbana, con carácter normativo y técnico que complementan y aplican los objetivos establecidos en cada zona territorial** (Ley de Ordenamiento Territorial, Uso de Suelo y Asentamientos Humanos, 2022, Considerando 4); garantizando que las políticas de desarrollo urbano sean aplicadas de manera efectiva para el beneficio de la sociedad en su conjunto.

Los **planes de ordenamiento territorial** definen los **objetivos y directrices para el desarrollo urbano** de una ciudad, proporcionando una visión amplia y a largo plazo. Sin embargo, para llevar a cabo esta visión y garantizar un crecimiento urbano coherente, se requiere

de **herramientas regulatorias como las normativas y los códigos de diseño**, que permitan establecer un marco legal y técnico que asegure el **crecimiento planificado y cohesionado de las ciudades**, al garantizar que los proyectos habitacionales se ajusten a estándares de desarrollo.

Las **normativas urbanas** suelen abordar una amplia variedad de aspectos relacionados con el desarrollo urbano, son documentos que tienen por objeto **regular el régimen general** de cada uno de los distintos usos del suelo y edificación... (Zoido et al., 2000). Estas regulaciones pueden incluir leyes, ordenanzas, reglamentos y políticas locales que cubren diversos temas como zonificación, construcción, medio ambiente, seguridad, impuestos, entre otros. Sin embargo, tienden a ser **instrumentos más generales y abiertos** a interpretación o ajuste.

Por otro lado, los **códigos de diseño** son documentos más **específicos y detallados**, que pueden formar parte de las normativas. Se centran en aspectos técnicos y específicos de la construcción y el desarrollo urbano. **Los códigos están organizados desde lo general hasta lo específico, desde el nivel del sitio, pasando por el sector, bloque y edificio, hasta llegar al elemento arquitectónico** (Choy, s.f.). Es decir, son herramientas regulatorias más **integrales y detalladas**.

Tanto **las normativas como los códigos de diseño** son herramientas vitales para el desarrollo de proyectos habitacionales en una ciudad. Cada una desempeña un rol distintivo en la planificación, regulación y gestión de la expansión urbana, contribuyendo al bienestar de la sociedad en su conjunto y a un entorno urbano más armonioso y sostenible. Sin embargo, **las normativas urbanas tienden a tener un enfoque más amplio y a largo plazo en la planificación urbana** y el desarrollo sostenible de la ciudad, mientras que **los códigos de diseño se centran principalmente en aspectos integrales** buscando asegurar la eficiencia en la utilización del espacio urbano. **Los códigos formulan el desarrollo no sólo como un ejercicio técnico y económico, sino también social**, reduciendo las brechas entre las personas que construyen los lugares y quienes, en última instancia, viven en ellos (Choy, s.f.); es decir que este instrumento nos permitiría **coordinar acciones entre los diversos actores del desarrollo urbano**, pero también brindar continuidad a la visión de crecimiento que tiene nuestra ciudad capital. Al crear un código de diseño adaptado a las particularidades del Distrito Nacional, estaremos contribuyendo a **una planificación más efectiva en donde los proyectos habitacionales no se disocian de las narrativas que atraviesan la ciudad como conjunto, buscando mejorar el entorno público y, de este modo, mejorar la calidad de vida de todas las personas.**



FIGURA 59. Regulando el territorio.

4.2 CÓDIGOS DE DISEÑO COMO INSTRUMENTOS DE ORDENAMIENTO TERRITORIAL

Los códigos de diseño surgieron en respuesta a diversas problemáticas en la construcción moderna de las ciudades. Se desarrollaron como crítica a enfoques urbanos anteriores, como la planificación basada en zonas, la producción masiva de viviendas y el diseño urbano centrado en el automóvil. *Tendencias que combinadas provocaron aglomeraciones urbanas mucho más grandes, a menudo de carácter homogéneo, con la replicación de tipos de edificios estándar con poco respeto por los contextos geográficos e históricos* (Choy, Nicholas (s.f.) .

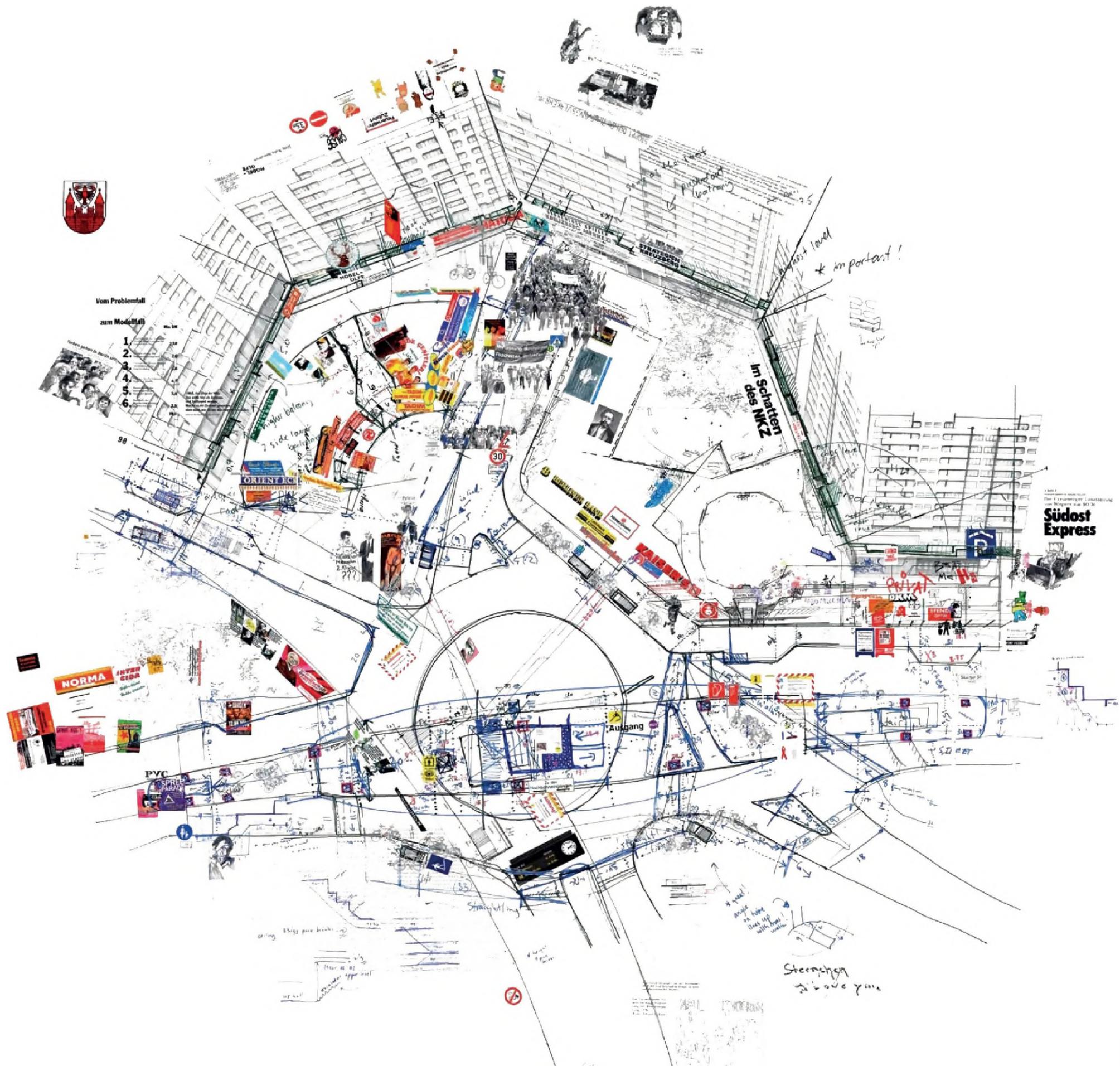
En un sentido más amplio, **codificar significa asignar una norma a algo con el fin de clasificarlo**, es decir, asociar una forma a un parámetro o significado. Los códigos de diseño **son una forma de guía de diseño que establece de forma precisa e ilustrada los componentes de desarrollo de un lugar en particular sin prescribir el resultado general** por lo que juegan un papel crucial al proporcionar instrucciones centradas en aspectos técnicos pero también sociales de la construcción de ciudades, estableciendo directrices de desarrollo para que los espacios urbanos sean más habitables, accesibles y visualmente atractivos.

Implementar un código de diseño vinculado a los proyectos habitacionales tiene una importancia

significativa para las ciudades, ya que establece directrices y regulaciones que influyen en la ubicación, diseño, densidad, accesibilidad y calidad de las viviendas. Estas normativas pueden definir las zonas constructivas de viviendas, limitar las densidades, promover la inclusión de espacios colectivos y públicos, garantizar la accesibilidad y fomentar la construcción de viviendas, **evitando que la arquitectura se reduzca a un juego de audacia escultórica o a la competencia de marca** (Choy, s.f.) es decir, dejar en segundo plano la singularidad de cada ente arquitectónico y **enfocándose en la integración del edificio con su entorno, su funcionalidad y el bienestar de la comunidad.**

Al establecer directrices sobre el diseño claras sobre la densidad, la accesibilidad, entornos urbanos adecuados, y otros aspectos relacionados con la vivienda y el desarrollo urbano, **se consigue un equilibrio entre las piezas arquitectónicas y una funcionalidad urbana sostenible y confortable para todas las personas.** Esto evita que las ciudades colapsen y en su lugar, promueve la creación de entornos urbanos que sean visualmente atractivos, funcionales y culturalmente significativos a largo plazo.

FIGURA 60. Kotti, Larissa Fassler (2008). ►



4.2.1 TIPOS DE CÓDIGOS DE DISEÑO

Los **códigos de diseño** pueden ser tanto **urbanos como edificatorios**. Los **códigos de diseño urbano establecen un conjunto de requisitos de diseño concisos y regularmente visualmente orientados, que proporcionan parámetros específicos y detallados para el desarrollo físico de un sitio o área**. Su propósito es plantear estándares claros y coherentes para la **planificación y el diseño de comunidades**, asegurando que los nuevos desarrollos sean de alta calidad, que se integren de manera efectiva en su entorno y que cumplan con la visión de desarrollo de cada territorio. **Estos códigos regulan el tejido urbano, ordenando el uso del suelo y las edificaciones, considerando las condiciones ambientales, morfológicas y funcionales de la ciudad en su conjunto.**

Por otro lado, los **códigos edificatorios definen los requisitos y estándares para la construcción, diseño y uso de edificaciones en una determinada área**. Estas regulaciones están diseñadas para garantizar el bienestar de las personas que ocupan los edificios, así como para asegurar que **las estructuras sean adecuadas desde el punto de vista estructural, ambiental, sanitarios y otros aspectos.**

El código de diseño urbano y el código de diseño edificatorio son herramientas regulatorias distintas las cuales abordan aspectos diferentes en el ámbito de la planificación y construcción de las ciudades. Mientras que **los códigos urbanos se encarga de establecer pautas en un territorio para su desarrollo** considerando

factores ambientales, morfológicos y funcionales, **los códigos edificatorios se centran en normativas técnicas específicas a los entes arquitectónicos** con el fin de asegurar la construcción de edificios seguros y funcionalmente adecuados.

Es decir, **ambos códigos, el urbano y el edificatorio, son piezas clave y complementarias para orientar de manera coherente y eficiente el desarrollo urbano**. El código urbano sienta las bases para la planificación y la zonificación de una ciudad, mientras que el código de edificatorio opera a nivel micro, detallando las directrices para la construcción de edificaciones dentro de esas zonas, garantizando que se cumplan los estándares de seguridad, diseño, habitabilidad y uso del suelo. La colaboración entre ambos códigos es crucial para lograr una planificación urbana efectiva que promueva la calidad de vida de los habitantes y que permita la preservación del entorno urbano y natural.

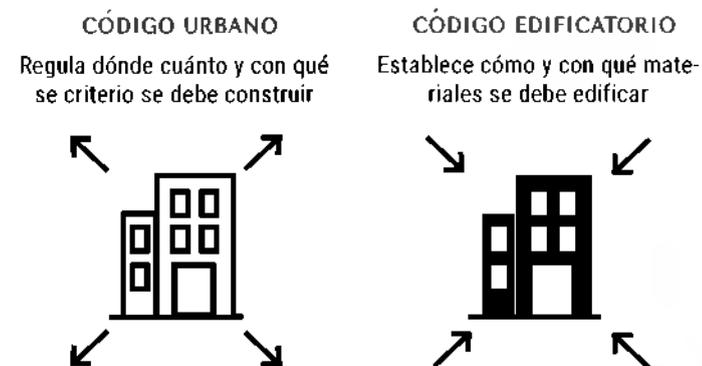


FIGURA 61. Tipos de código. Basado en gráfico de la Subsecretaría de Planeamiento de la ciudad de Buenos Aires (2023).

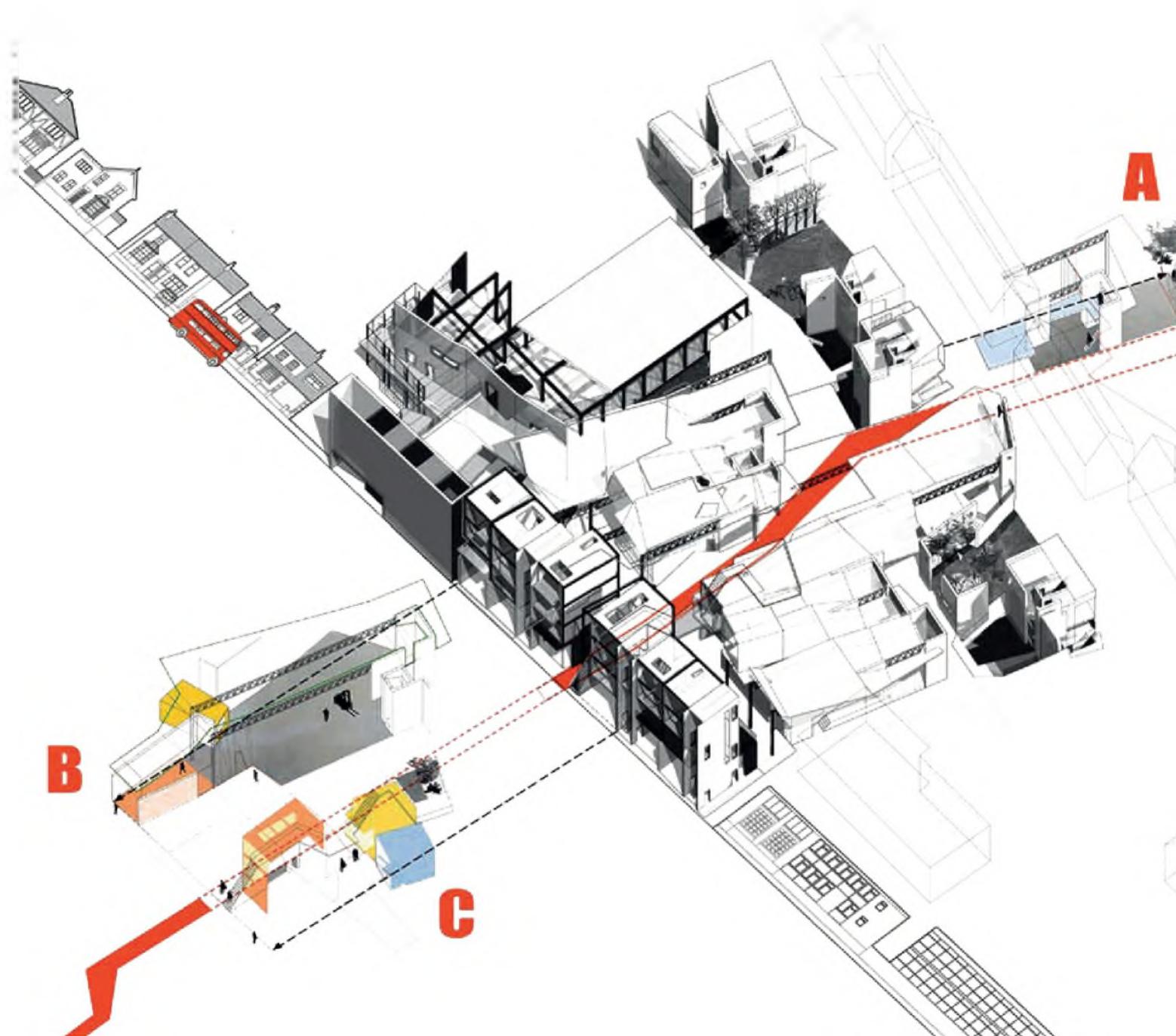


FIGURA 62. Presidents Medals (s.f.).

4.2.2 GUÍAS PARA LA ELABORACIÓN DE CÓDIGOS

El **National Model Design Code** (2021) creado por el Ministerio de Vivienda, Comunidad y Gobierno Local del Reino Unido proporciona una serie de pasos a seguir para realizar un código de diseño, dividiéndolo en tres etapas: **análisis, visión, código**.

Con la etapa de **análisis** se busca **comprender el contexto y los desafíos que deben abordarse en el área que se busca regular**. Esto se logra a través de la definición del **alcance del código estableciendo el área a normar y cuáles aspectos abordará el código**; y estableciendo **la base, o estado actual de dicha área**, incluyendo información sobre la calidad del diseño existente, el grado de accesibilidad, la sostenibilidad, entre otros factores referentes al área de abordaje. **Con esta base como punto de partida, los diseñadores**

y planificadores pueden identificar las áreas que necesitan mejoras y establecer objetivos específicos para el código de diseño. A largo plazo, puede ser útil para medir el éxito del código de diseño y realizar ajustes según sea necesario.

La **visión** representa la segunda etapa para el desarrollo del código. En esta fase, **se desarrolla de manera clara y concisa la perspectiva que quiere dar el código al área en el futuro**. De acuerdo con el National Model Design Code (2021), *la visión de diseño es un componente clave del proceso de codificación y debe desarrollarse en colaboración con la comunidad local* (Ministry of Housing, Communities and Local Government, 2021); debe describir los **objetivos y las aspiraciones que se tiene para dicha área en todos los aspectos a abordar,**

151



FIGURA 63. Guía Nacional de Diseño de Código del Reino Unido: pasos, lineamientos y cobertura de un código. Ministerio de Vivienda, Comunidad y Gobierno Local (2021) Traducido al español.

en consonancia con la política local y las estrategias de planificación existentes.

Esta visión debe ser abordada tanto a nivel de **plan de codificación**, el cual **distribuye y clasifica las diferentes tipologías de área dentro del lugar a intervenir**; y como **plan maestro**, en el cual se proporciona un **marco de aplicación del código, estableciendo las responsabilidades de cada actor y las diferentes estrategias** de paisaje, infraestructura verde, usos, los puntos de acceso y conexión a la red de calles, la posición de las calles principales y secundarias, la posición del centro local. El plan maestro es ilustrativo, a fin de poder ser utilizado para consulta pública y la toma de decisiones.

La última fase es la del **código**, en donde se establecen **lineamientos de orientación para los diferentes tipos de áreas, describiendo los problemas que deberán abordarse para cada tipo de área**, incluyendo movilidad, naturaleza, forma construida, identidad, espacio público, uso, hogares y edificios, y recursos. Las notas de orientación y las secciones relevantes se indican para cada problema y deben leerse en conjunto con la orientación para los tipos de áreas. Además, se debe establecer una guía para todo el código en el cual se proporcione orientación sobre las consideraciones que se aplican a todo el desarrollo dentro del área cubierta por el código o guía de diseño, independientemente del tipo de área. Esta guía incluye una comprensión del contexto y el carácter de un área, que debe influir en la

ubicación y el diseño del nuevo desarrollo. **Todo esto debe estar referenciado a una política dentro del plan local.**

Por otro lado, el **Código Urbanístico de Buenos Aires** se estructura en varios títulos y capítulos, que abordan diferentes **aspectos de la planificación y gestión del territorio de la ciudad**. A continuación se presenta la estructura general de este código:

- Título 1** | Generalidades, Principios y Definiciones.
- Título 2** | Certificados y Trámites.
- Título 3** | Normas de uso del suelo.
- Título 4** | Cesiones de Espacio Público, Parcelamiento y Apertura de Vías Públicas.
- Título 5** | Sistema de Movilidad.
- Título 6** | Normas de Edificabilidad.
- Título 7** | Lineamientos del Hábitat.
- Título 8** | Reurbanización e Integración Socio-Urbana.
- Título 9** | Protección Patrimonial e Identidad.
- Título 10** | Instrumentos de Desarrollo Territorial y Programas de Actuación Urbanística.

Este código regula el **tejido urbano de la ciudad de Buenos Aires** ordenando el **uso del suelo y las edificaciones que en éstos se desarrollen, considerando las condiciones ambientales, morfológicas y funcionales de la ciudad en su totalidad, ordena la red vial y la apertura de vías públicas adecuando los espacios verdes** conforme a los requerimientos de un entorno ambiental sano.

El Código Urbanístico de Buenos Aires no contiene un análisis de la ciudad de Buenos Aires. Sin embargo, **establece los principios y objetivos para la planificación y gestión del territorio de la ciudad en su totalidad.** Además, el código plantea la necesidad de una **planificación estratégica y participativa del territorio, que involucre a todos los actores relevantes y garantice la transparencia y la rendición de cuentas en la toma de decisiones. Se enfoca en establecer las regulaciones y lineamientos necesarios para garantizar un desarrollo territorial sostenible y equilibrado** en la ciudad de Buenos Aires. De hecho, el Código Urbanístico debe estar en línea con los objetivos y principios del **Plan Urbano Ambiental (PUA)** el cual busca garantizar un desarrollo urbano sostenible y equilibrado en dicha ciudad. Además, establece la evaluación del presente Código ante el Poder Ejecutivo cada cuatro años en relación con el Plan Urbano Ambiental vigente, a fin de actualizar las regulaciones cada período.

Ambos códigos son instrumentos legales y directrices funcionales para la **planificación y desarrollo urbano** que abordan de manera integral aspectos urbanos y edificativos y que reconocen la importancia de comprender y evaluar el **contexto local, establecer una visión a largo plazo,** definir normas y regulaciones específicas, gestionar espacios públicos, promover una movilidad sostenible, garantizar la **calidad del hábitat y preservar la identidad de la ciudad,** aunque pueden tener diferencias en sus enfoques y detalles específicos.

| ANÁLISIS Y EVALUACIÓN DEL CONTEXTO | VISIÓN Y PLANIFICACIÓN |
|--|--|
| <p data-bbox="1166 552 1389 621">National Model Design Code</p> <p data-bbox="1112 653 1442 894">Se enfoca en la comprensión del contexto y los problemas clave que deben abordarse en el área designada. Define el alcance del código y establece una base que sirve como referencia para medir su éxito</p> | <p data-bbox="1538 552 1761 621">National Model Design Code</p> <p data-bbox="1491 653 1821 919">Desarrolla una visión clara y concisa para el área que describe cómo se verá y funcionará en el futuro. Esto incluye la colaboración con la comunidad local y la creación de un plan de codificación y un plan maestro</p> |
| <p data-bbox="1119 1077 1427 1171">Código Urbanístico de la ciudad de Buenos Aires</p> <p data-bbox="1112 1199 1442 1675">Abarca las condiciones ambientales, morfológicas y funcionales de la ciudad en su conjunto, enfatizando la importancia de llevar a cabo un análisis detallado del entorno urbano y ambiental. Este código se fundamenta en el Plan Urbano Ambiental (PUA), que proporciona una base sólida para comprender y abordar de manera integral las características y desafíos de la ciudad</p> | <p data-bbox="1491 1077 1800 1171">Código Urbanístico de la ciudad de Buenos Aires</p> <p data-bbox="1491 1199 1800 1360">Establece principios rectores que guían la planificación y el desarrollo urbano en la ciudad, lo que incluye una visión a largo plazo</p> |

NORMAS Y REGULACIONES

National Model Design Code

Proporciona orientación detallada para diferentes tipos de áreas, abordando cuestiones como la movilidad, la naturaleza, la forma construida, la identidad, el espacio público, el uso, las viviendas y los edificios y los recursos

| Gestión de Espacios Públicos y Vías | Movilidad y Transporte | Calidad del Hábitat | Patrimonio e Identidad | Desarrollo Territorial Sostenible |
|--|--|--|--|--|
| Regulación y gestión de los espacios públicos y vías en el área urbana, con el objetivo de promover un entorno seguro, funcional y atractivo. Fomento de la interacción social, calles multifuncionales, seguridad y protección. | Red conectada de calles, un buen transporte público, la promoción de caminar y transporte en bicicleta. Lugares conectados, "viajes activos" o rutas para peatones y ciclistas, estacionamiento de automóviles y bicicletas. | No se centra específicamente en la calidad del hábitat. Sin embargo, establece que los códigos de diseño son importantes para crear lugares saludables, seguros, verdes, ambientalmente responsables, sostenibles y distintivos. | Establece que la identidad de un área no sólo proviene de su forma construida y espacios públicos, sino también del diseño de sus edificios. Todos los nuevos edificios deben tener en cuenta el carácter arquitectónico y los materiales de área circundante. Deben respetarse los activos históricos y hacer uso de las estructuras existentes cuando sea posible. | Se aborda a través de una serie de consideraciones de diseño, como la creación de espacios verdes y la promoción de la movilidad sostenible, que se espera que los planificadores y diseñadores tengan en cuenta al desarrollar códigos de diseño locales y al evaluar las solicitudes de planificación. |

154

Código Urbanístico de la ciudad de Buenos Aires

Define normas específicas de uso del suelo, edificabilidad, espacio público, movilidad, hábitat, reurbanización, protección patrimonial y desarrollo territorial

| Gestión de Espacios Públicos y Vías | Movilidad y Transporte | Calidad del Hábitat | Patrimonio e Identidad | Desarrollo Territorial Sostenible |
|--|--|---|--|---|
| Regulación de la cesión de terrenos para espacios públicos y la apertura de vías públicas. | Normas para la planificación de la infraestructura de transporte que incluye la movilidad sustentable, el transporte público, la circulación vehicular, la infraestructura vial, la seguridad vial, la accesibilidad, el estacionamiento, la carga y descarga, y la movilidad activa. Establece los principios y objetivos para la planificación y gestión del sistema de movilidad de la ciudad, y establece las regulaciones y requisitos para la implementación de proyectos y obras relacionadas con la movilidad y el transporte. | Regulaciones para la calidad ambiental, la accesibilidad, la seguridad y la habitabilidad de los espacios habitables. | Lineamientos y regulaciones para la protección del patrimonio histórico, cultural, arquitectónico, simbólico y ambiental de la ciudad, y establece las obligaciones de protección para todos los habitantes de la ciudad. También se establecen las Áreas de Protección Patrimonial (APP y AE), que son áreas, espacios o conjuntos urbanos que por sus valores patrimoniales merecen tratamiento de protección. Además, propone los procedimientos y requisitos para la protección y conservación del patrimonio, incluyendo la autorización de intervenciones y la creación de incentivos. | Principios esenciales para la planificación y gestión del territorio, haciendo hincapié en la importancia de un desarrollo que proteja la calidad ambiental, promueva la equidad social, fomente la eficiencia económica y preserve la identidad cultural de la ciudad. Además, aborda temas como la movilidad sostenible, la protección de hábitat, la gestión de riesgos y la salvaguardia del patrimonio. Propone una planificación estratégica y participativa que involucre a todos los interesados y garantice la transparencia y la rendición de cuentas en la toma de decisiones. |

TABLA 4. Tabla comparativa de las guías para la elaboración de códigos de Reino Unido y Buenos Aires.

4.2.3 COMPONENTES ESENCIALES DE UN CÓDIGO DE DISEÑO URBANO ENFOCADO EN LA VIVIENDA

Tomando como punto de partida el Código Urbanístico de la Ciudad de Buenos Aires y la guía National Model Design Code, que abordan una amplia gama de consideraciones para regular el desarrollo urbano y la construcción en la ciudad, es crucial destacar la **estrecha relación entre el código urbano y el código edificatorio**. Estos influyen significativamente en la planificación de viviendas, abarcando condiciones ambientales, características morfológicas, funciones dentro del contexto urbano, planificación de infraestructura vial, apertura de calles públicas y la creación de espacios verdes para mantener un entorno saludable y cohesionado.

Un Código de Diseño Urbano centrado en la vivienda debe abordar tanto aspectos urbanos como edificatorios. La conexión entre la vivienda y la ciudad implica la regulación de una serie de factores críticos. Los componentes esenciales de un código urbano-edificativo centrado en la vivienda podrían organizarse de la siguiente manera:

① ANÁLISIS Y EVALUACIÓN DEL CONTEXTO

Esta parte se considera la **etapa inicial y fundamental en el proceso de planificación y desarrollo urbano**, donde se lleva a cabo una evaluación exhaustiva de las características y condiciones particulares del área en cuestión.

② VISIÓN Y PLANIFICACIÓN

En esta etapa, luego de las conclusiones arrojadas por el análisis se forja una **visión a largo plazo para el desarrollo de viviendas en el territorio seleccionado**. Implica la identificación y planificación de áreas específicas destinadas a la expansión de la vivienda, considerando tanto la proyección de crecimiento urbano como la distribución estratégica de la población dentro del entorno urbano.

De acuerdo con las referencias revisadas, el objetivo primordial sería **garantizar un desarrollo residencial sostenible y cohesionado con los objetivos de crecimiento de la ciudad en cuestión y la calidad de vida de sus habitantes**. Tener un enfoque de **desarrollo territorial sostenible** podría ser un marco integral y estratégico en la planificación y regulación de viviendas y desarrollos urbanos. Esto implicaría la incorporación de prácticas de construcción que aseguren la coherencia de los proyectos de vivienda con los objetivos de sostenibilidad ambiental, social y económica.

En este contexto, toma importancia la **calidad del hábitat** la cual hace referencia a los criterios y requisitos específicos que guían el diseño y la construcción de viviendas. Estos estándares abarcan una serie de requisitos destinados a garantizar tanto la seguridad

como la habitabilidad de las viviendas, lo que contribuye al bienestar y la comodidad de la comunidad.

Un aspecto intangible que forma parte de un **desarrollo integral y sostenible es la identidad**. Esto se sumaría a los criterios que buscan preservar la singularidad y el carácter arquitectónico de una zona específica, destacando la **historia, la cultura y las particularidades de la comunidad**. Contribuyendo a la **cohesión y el arraigo de los residentes**.

Este **enfoque integral** asegura que los desarrollos inmobiliarios no sólo satisfagan las necesidades de vivienda, sino que también tengan un **impacto positivo en la calidad de vida de los residentes y en el equilibrio general del entorno urbano**. El resultado sería un **entorno urbano más habitable, eficiente y sostenible** que responde a las necesidades de la comunidad a largo plazo y **promueve un estilo de vida saludable y equitativo**.

③ NORMAS Y REGULACIONES

Serían las directrices y disposiciones que **rigen aspectos cruciales relacionados con la vivienda**. Esto incluye la determinación de la densidad de construcción permitida en distintas zonas destinadas a viviendas, así como la especificación de requisitos detallados para el diseño y la construcción de viviendas, garantizando un desarrollo urbano coherente, seguro y sostenible.

Estas categorías representan una estructura integral para **abordar todos los aspectos clave relacionados con el desarrollo de viviendas cohesionadas al entorno urbano**. La importancia de un código de diseño urbano centrado en la vivienda radica en su capacidad para abordar la complejidad del desarrollo urbano de manera integral. **Al considerar tanto los aspectos urbanos como los edificatorios, se logra una sinergia que promueve una calidad de vida óptima para los residentes y contribuye al desarrollo sostenible de la ciudad**.

Al desglosar las áreas clave de enfoque, desde el análisis del contexto hasta la promoción de prácticas de construcción, se establece una guía sólida para los planificadores urbanos y los constructores. Esto no sólo asegura que las viviendas sean seguras y funcionales, sino que también se integren armónicamente en su entorno urbano.

Además, al tener en cuenta la movilidad, la calidad del hábitat, la gestión de espacios públicos y la planificación a largo plazo, **se crea un marco que va más allá de las paredes de las viviendas**. Se fomenta la **inclusión, la conectividad y la resiliencia urbana, elementos fundamentales en el desarrollo de ciudades habitables y prósperas**.

4.2.4 ELEMENTOS DE UN CÓDIGO DE DISEÑO URBANO ENFOCADO EN LA VIVIENDA

Cada uno de los componentes de un código urbano- edificadorio adquiere su eficacia al ser organizado a través de elementos regulativos o directrices normativas. En este contexto, los elementos de un código pueden ser considerados como los parámetros o disposiciones incluidos en dichos componentes. De esta manera, llevamos a cabo la estructuración de los elementos para cada componente:

① ANÁLISIS Y EVALUACIÓN DEL CONTEXTO

a) CARACTERÍSTICAS DEL SITIO

El código puede requerir un análisis de las características del sitio, como topografía, vegetación, cuerpos de agua, características naturales que pueda influir en el diseño y la construcción.

b) HISTORIA Y PATRIMONIO CULTURAL

Es importante considerar la historia y el patrimonio cultural de la zona. Esto puede incluir la preservación de edificios históricos o áreas de importancia cultural.

c) CARACTERÍSTICAS DEL ENTORNO

Es importante la comprensión de las áreas circundantes, como el tipo de uso del suelo, la densidad de población, el acceso a servicios públicos y las condiciones de tráfico.

d) CONDICIONES CLIMÁTICAS Y RIESGOS NATURALES

Consideraciones de las condiciones climáticas locales y los riesgos naturales, como inundaciones, terremotos o incendios forestales, y tomar medidas para garantizar la seguridad y la resiliencia de las estructuras.

e) ACCESIBILIDAD Y TRANSPORTE

Evaluar la accesibilidad y las opciones de transporte en el área, incluyendo la proximidad a vías principales, transporte público y la planificación de rutas peatonales y ciclistas.

f) INFRAESTRUCTURA Y SERVICIOS PÚBLICOS

Asegurarse de que existan las infraestructuras necesarias, como suministro de agua, alcantarillado, electricidad, y servicios de emergencia, para satisfacer las necesidades de la comunidad.

g) DEMANDA Y MERCADO

Realizar un análisis de la demanda y el mercado correspondiente al tipo de desarrollo propuesto en la zona, con el objetivo de garantizar su viabilidad y sostenibilidad económica para la construcción de viviendas y sus diversas tipologías que puedan cumplir con las necesidades de diferentes grupos demográficos.

② VISIÓN Y PLANIFICACIÓN

① ZONIFICACIÓN RESIDENCIAL

Establecer zonas específicas para el desarrollo de viviendas, considerando la capacidad de crecimiento de la ciudad y la distribución de la población a lo largo del tiempo. Esto podría incluir zonas de alta, media y baja densidad de viviendas.

② USO DE SUELO

Definir zonas específicas destinadas a la construcción de viviendas y aquellas con potencial para uso mixto del suelo, mientras se garantiza la preservación de áreas naturales y espacios públicos como parques o plazas.

③ REQUISITOS DE DISEÑO SOSTENIBLE

Promover la construcción de viviendas sostenibles desde el punto de vista ambiental, incluyendo estándares de eficiencia energética, uso de materiales ecológicos y sistemas de gestión de aguas pluviales.

④ VIVIENDA ASEQUIBLE

Políticas que promuevan la construcción de viviendas asequibles y diversificadas en términos de tamaño y precio, para atender las necesidades de diferentes grupos demográficos.

⑤ RESILIENCIA Y GESTIÓN DE DESASTRES

Medidas de resiliencia frente a desastres naturales, como inundaciones o terremotos, en el diseño y construcción de viviendas.

⑥ SEGUIMIENTO Y EVALUACIÓN CONTINUA

Mecanismos de seguimiento y evaluación para garantizar que el desarrollo de viviendas se ajuste a la visión a largo plazo y se adapte a las cambiantes necesidades de la ciudad.

③ NORMAS Y REGULACIONES

① GESTIÓN DE ESPACIOS PÚBLICOS

Serían las disposiciones y regulaciones destinadas a controlar tanto la cantidad como la calidad de los espacios públicos presentes en los desarrollos de viviendas y su entorno urbano. Formaría parte de la visión de uso de suelo, y requiere la asignación de áreas verdes y espacios públicos relacionados con los desarrollos de viviendas para mejorar la calidad de vida, proporcionar áreas de recreación y promover la sostenibilidad ambiental.

② DENSIDAD DE VIVIENDAS

Establecer la cantidad de unidades de vivienda permitidas en función de las zonas designadas, con el propósito de prevenir la aglomeración y preservar una calidad de vida adecuada. Esta regulación influye significativamente en la

cantidad de edificios y en la distribución de la población en una determinada área. Además, se establecería la altura máxima permitida para los edificios de viviendas, desempeñando un papel fundamental en la preservación de la coherencia del paisaje urbano y en la mejora de la calidad de vida de los residentes.

Ⓒ NORMAS DE DISEÑO

Directrices que abarcan tanto la estética como la funcionalidad en el diseño de edificios de viviendas. Estas directrices engloban aspectos como la arquitectura, la selección de materiales de construcción, las consideraciones de climatización, la eficiencia energética y la integración armónica con el entorno urbano circundante.

Ⓓ NORMAS DE SEGURIDAD

Serían directrices para garantizar la seguridad de las viviendas, incluyendo requisitos de construcción que aseguren la resistencia ante desastres naturales y catástrofes.

Ⓔ USO DE LAS EDIFICACIONES

Serían las categorías de uso permitidas en los edificios residenciales, lo cual incluye, entre otros, viviendas unifamiliares, multifamiliares y desarrollos de viviendas mixtas. Determinar estos usos sería en base de a un análisis del uso de suelo y del mercado, con el objetivo de satisfacer las necesidades y demandas demográficas específicas de la zona en cuestión.

Ⓕ ACCESIBILIDAD Y MOVILIDAD

Serían las disposiciones y regulaciones diseñadas para garantizar la accesibilidad, conectividad y sostenibilidad del sistema de transporte en relación con las viviendas. Con la intención de crear un entorno urbano que facilite el desplazamiento eficiente y sostenible de los residentes. Esta sección se enfoca en dos aspectos cruciales como:

· CONECTIVIDAD Y TRANSPORTE PÚBLICO

Se busca garantizar que las áreas residenciales estén eficazmente conectadas con el transporte público para fomentar la movilidad sostenible. Además, se promueve el acceso universal, incluyendo a personas con movilidad reducida. Para lograrlo, se establecen normativas de accesibilidad que aseguran que las viviendas sean apropiadas y accesibles para personas con discapacidades. Esto incluye la instalación de rampas, pasillos y espacios accesibles en todas las unidades de vivienda.

· ESTACIONAMIENTO

Asimismo, esta sección detalla los requisitos de estacionamiento para las viviendas. Se determina la cantidad mínima de plazas de aparcamiento necesarias por unidad de vivienda, junto con las normas de diseño para las áreas de estacionamiento. Esto garantiza una planificación adecuada para el estacionamiento de los residentes y visitantes, contribuyendo a la organización y la comodidad en el entorno residencial.



FIGURA 64. Movilidad.

FASE II
ASPECTOS REFERENCIALES

2

3

2

CAPÍTULO 5 REFERENCIAS

5.1 Referentes Internacionales

- 5.1.1 Pilotos del National Model Design Code, Reino Unido
- 5.1.2 Código Urbanístico de la Ciudad de Buenos Aires

5.2 Referentes Nacionales

- 5.2.1 Plan Municipal de Ordenamiento Territorial de Santiago (PMOT Santiago)
- 5.2.2 Plan Sectorial de Ordenamiento Territorial Turístico (POTT-Pedernales)

5.3 Conclusiones sobre Referentes

5.1 REFERENTES INTERNACIONALES

5.1.1 CÓDIGO PARA EL ÁREA DE HATCHAM E ILBERTON ROAD (OKR16)

AUTORES Consejo de Southwark. Londres, Reino Unido.

AÑO 2022

GÉNERO Urbanismo y Planificación Urbana con detalles referentes a la arquitectura y urbanismo

Luego de que en el 2021 se estableciera la guía National Model Design Code en el Reino Unido, surgen una serie de planes y códigos como el código para el área Hatcham e Ilderton Road en la región de **Southwark de Londres**, el cual busca regular un área urbana densa y compleja considerada un área de oportunidad para el desarrollo urbano mixto, en altura y diverso por lo que se planifica esta zona para su futuro crecimiento.

Este código surge como una extensión del Plan para el área de oportunidad de Old Kent Road (OKR AAP),

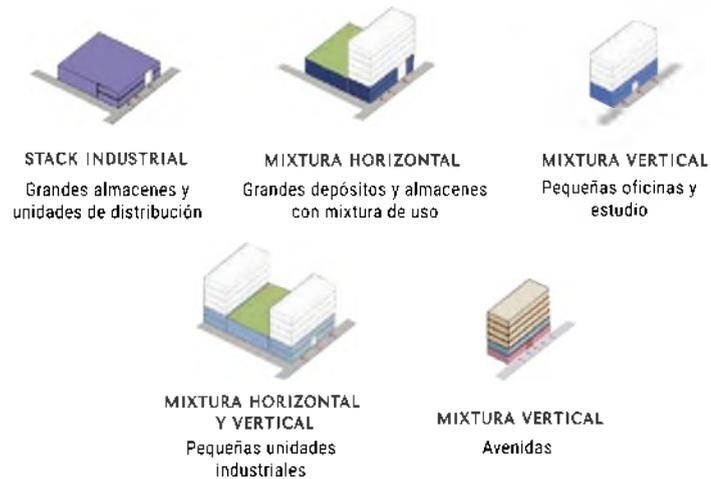
estableciendo un mayor nivel de detalle de los principios de diseño estipulados en el plan. Como alcance establece el área de Hatcham e Ilderton Road, área que actualmente es una zona de parque industrial con una identidad variada dada por el crecimiento espontáneo e individual que han tenido las edificaciones de la zona. Busca transformar este uso industrial hacia espacios de trabajo para artistas, manufactureros y artesanos para mantener la identidad de la zona, pero a la vez incorporar nuevas viviendas, pensando en la movilidad, la sostenibilidad de la zona.

165



FIGURA 65. Características existentes en Hatcham e Ilderton Road. Southwark Council (2023).

TIPOLOGÍAS DE EDIFICIOS Y USO DE SUELO EXISTENTE





▲ FIGURA 66. OKR16 Master Plan. Southwark Council (2023).

En el Master Plan se establece la permanencia del uso comercial e industrial ligero en planta baja en las edificaciones que tengan entre 4 y 7 metros de altura libre. Se plantea preservar la identidad o carácter de la zona diferenciando las fachadas Norte-Sur de las fachadas Este-Oeste para permitir la orientación de las personas.

Se plantean los accesos hacia viviendas y comercios en sentido Norte-Sur en contraposición de las rutas de servicio y transporte que serían Este-Oeste para evitar congestionamientos. Además se establece una red de pequeños parques conectados a las vías y viviendas.

El código se estructura bajo siete parámetros bajo los cuales se establecen consideraciones de diseño para la zona. Estos parámetros son:



▲ FIGURA 67. Parámetros del Código OKR16.

Tanto los parámetros como las consideraciones fueron trabajados bajo consulta pública con residentes y dueños de negocios de la zona buscando crear un código que responda a las necesidades de la zona.

SUSTENTABILIDAD

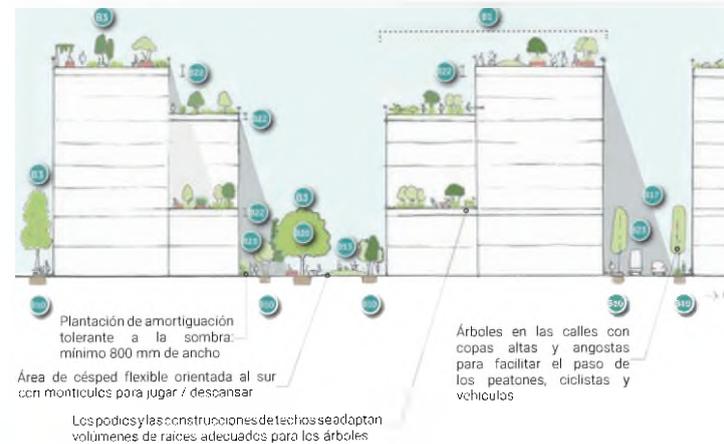
Dada la crisis climática, este parámetro se considera un objetivo central para todas las decisiones de diseño.

- A1** Los balcones deben ubicarse en la elevación sur para brindar sombra y reducir el sobrecalentamiento de la fachada. Los balcones proyectados pueden ubicarse hacia el norte para que los residente puedan disfrutar del sol.
- A2** Las ventanas que dan al sur deben ser más pequeñas que en las demás fachadas o deben estar recesadas para generar sombra.
- A8** La línea de construcción en los pisos superiores podría retirarse de la calle para obtener la máxima ganancia solar en los anchos estrechos en nivel de la calle. Por lo tanto, los diseñadores podrían aspirar a 1-1.5 m de distancia a la calle por cada 1 m de altura.
- A9** Todos los acristalamientos que dan hacia la avenida Ilderton deben ser provistos por aislamiento acústico y sistemas de ventilación adecuados.
- A10** Todos los proyectos deben conectarse con el Sistema de Calefacción Distrital de Southwark.



NATURALEZA

Se debe crear una red verde que permita el acceso y la visibilidad de los espacios verdes en todo el sector.



- B1** Los nuevos desarrollos deberían apuntar a lograr una mínimo de 30% de cobertura de copas en todo el sitio, incluidos pavimentos.
- B2** Las propuestas paisajísticas suaves, incluyendo todos los árboles, debe especificar una gama diversa de especies.
- B5** Se debe lograr un factor de enverdecimiento de mínimo 0.3 considerando 0.4 como el ideal.
- B6** El 50% de todos los techos nuevos deberían ser amenidades arboladas, techos verdes o marrones.
- B8** La producción de alimentos debe considerarse en todos esquemas incorporando árboles comestibles, huertos comunitarios, colmenas e invernaderos.
- B11** Todas las especies incorporadas en el paisaje deben ser resilientes a amenazas futura del cambio climático.



- B13** Proporcione al menos un área de césped abierto por espacio verde abierto con una mezcla rica de especies en consideración con los niveles de luz solar recibidos durante el año.



- B16** Los árboles de la calle deben tener un tallo claro, estrecho y copas altas para facilitar la circulación y deben plantarse en un mínimo de 12-14 cm hasta 40-45 cm de circunferencia.

- B18** Los árboles deben plantarse cada 6-8 m en las calles norte y sur y cada 8-10m en las calles este y oeste donde sea posible.

- B19** Los árboles en podios y azoteas deben ser pequeños, semi-maduro, mezcla de claro y multitallo, con copas diversas. Los árboles de tallo claro deben plantarse a 12-14 cm hasta 20-25 cm de circunferencia.

- B20** En parques, juegos y espacios verdes abiertos medianos y árboles grandes, claros y de múltiples tallos. Se deben utilizar árboles con copas. Los árboles deben ser plantado a 12-14 cm hasta 25-30 cm de circunferencia y en grupos de 3 o 5.

- B23** Todos los árboles deben tener zonas de enraizamiento adecuadas a su especie, patrón de crecimiento previsto y tamaño previsto. Los podios y las azoteas debe acomodar volúmenes de enraizamiento adecuados para árboles y plantas.

MOVILIDAD

Las calles deben diseñarse para dar prioridad a los peatones y ciclistas para fomentar opciones de viajes activos.

- C1** Mejorar el patrón de la cuadrícula de calles estableciendo un fuerte carácter visual para las calles norte-sur calles en contraste con las calles de este a oeste. Ormside, Hatcham e Ilderton deben conservar su carácter industrial existente de asfalto. Record Street, Penarth y Manor Grove debe repavimentarse para que sea visualmente diferentes a las calles norte/sur.

- C4** Las calles este-oeste deben tener prioridad sobre las norte-sur en las intersecciones para ralentiza el tráfico facilitando un desplazamiento peatonal más seguro.

- C8** Se proporcionarán patios de servicio fuera de la calle en cada lote de desarrollo. Estos patios deberán tener una altura libre de 4.50 m para permitir el acceso de vehículos de servicio y puertas de entrada lo más estrechas posible una cantidad mínima de fachada. Además deben contar con caminos de barrido de vehículos para permitir el paso de camiones grandes y la recogida de basura y deben ser de acceso compartido entre vecinos. El ancho del camino interno será mínimo de 6 m, permitiendo el paso de dos vehículos a las vez.



FIGURA 68. Resumen de consideraciones del código OKR16. Southwark Council (2023). [Traducido al español].

ESPACIOS PÚBLICOS ABIERTOS

Los principales espacios públicos abiertos del nuevo barrio serán las calles y aceras. Se debe proporcionar una nueva red de pequeños parques urbanos en sitios clave relacionados con las calles existentes.

- D1** Se debe maximizar la provisión de espacios verdes (incluyendo calles arboladas, muros verdes, tejados verdes cuando sea posible).
- D2** Los espacios verdes y la infraestructura deben ser accesible y bien conectadas con su entorno para fomentar el ejercicio, la recreación, la conexión social, juego infantil y prescripción social verde actividades.
- D3** Las aceras y los espacios abiertos deben diseñarse como zonas multifuncionales compartidas para permitir para servicios residenciales y usos industriales ligeros activos en distintos momentos del día y de la semana.
- D4** Los edificios deben maximizar las fachadas activas a lo largo de todas las fachadas que dan a calles, espacios públicos y parques.
- D5** Los espacios públicos abiertos deben promover la salud y movilidad (por ejemplo, caminos anchos, lugares para que los residentes descansen, bordillos bajos, etc.).
- D7** Los materiales existentes y los productos locales deben reutilizarse siempre que sea posible dentro del paisaje.



IDENTIDAD Y CARÁCTER

El sitio hoy se siente como un área industrial con un carácter arquitectónico no estructurado, que ofrece una combinación vibrante y exitosa de actividades.



- I1** Los edificios deben establecer una separación clara entre sus usos. La base representará un carácter industrial y los demás niveles el carácter residencial.
- I2** Los base de los edificios debe hacer referencia directa al patrimonio industrial de la zona. Esto debe lograrse visualmente con fuertes estructuras horizontales y detalles apropiados de ventanas y puertas y utilizando texturas, colores y patrones que reflejen los usos actuales.
- E4** La paleta de material general debe ser controlada y minimalista.
- I3** Las fachadas primaria y secundaria están claramente reconocible en todo el tejido histórico. Los nuevos edificios deben continuar con este detalle para mejorar la legibilidad de la cuadrícula de calles. Fachadas norte y sur Debería ser de un material más oscuro que las este-oeste.

USO DE SUELO

Debido a la naturaleza mixta de la visión establecida en el master plan deben diseñarse edificios que permitan una combinación diversa de uso de suelo que coexistan de manera armoniosa.



- F1 Todos los edificios serán de 6 pisos con la excepción de los edificios de esquina (F2) y los edificios altos (F3).
- F2 Los edificios de esquina podrán tener hasta 7 niveles residenciales.
- F3 Los edificios altos se ubicarán a lo largo del lado este de la avenida Ilderton.
- F4 Los linderos frontales seguirán las estructuras existentes, excepto el la avenida Ilderton donde los edificios deben recesarse para crear un mínimo de acera de 5 metros desde la parte trasera del bordillo existente línea.
- F8 Todo los espacios de uso comercial e industrial en las plantas bajas deben ser completados antes que los de uso residencial.
- F14 El 10% del espacio en planta baja se destinará a espacios de trabajo asequibles preferiblemente accesibles desde el norte o sur cuando sea posible buscando activar las calles más tranquilas.

VIVIENDA

Se espera que los nuevos apartamentos cumplan con todos los requisitos de la política residencial estándar existente y que respondan a los desafíos específicos de la alta densidad, contexto industrial del sitio.

- G1 Las nuevas viviendas y espacios interiores deben ser de buena calidad y eficientes energéticamente.
- G2 Todas las estructuras residenciales requieren un acceso desde la calle legible y estarán localizados al este u oeste de ser posible.
- G4 Todos los núcleos de circulación servirán a las amenidades en planta baja. Las azoteas pueden servir a bloques individuales y ser accesibles desde estructuras individuales.
- G10 Los apartamentos deben tener protección contra contaminación incluyendo ruido, vibraciones, luz y olor.
- G10 Dada la alta densidad de la zona se requiere alto grado de cuidado de diseño. Las unidades habitacionales deben primordialmente ser de doble aspecto, es decir, que reciban ventilación e iluminación en dos sentidos. No se admitirán más de un 50% de las unidades de un solo aspecto. Las unidades no deben mirar solo al norte.
- G16 Entre espacios comunes y terrazas privadas se debe crear un área verde defensiva de 0.80 m como mínimo.



FIGURA 69. Resumen de consideraciones del código OKR16. Southwark Council (2023). [Traducido al español].

5.1.2 CÓDIGO URBANÍSTICO DE LA CIUDAD DE BUENOS AIRES

AUTORES

Subsecretaría de Planeamiento, Ministerio de Transporte y Desarrollo Urbano

AÑO

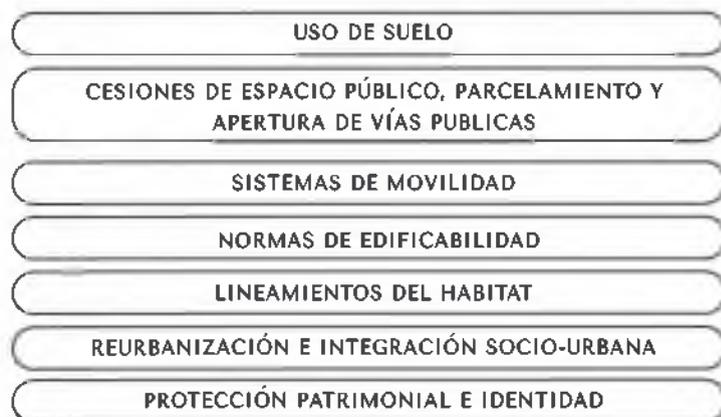
2019

GÉNERO

Urbanismo y Planificación Urbana con detalles referentes a la arquitectura

El Código Urbanístico de Buenos Aires surge como complementación del Plan Urbanístico Ambiental y se encarga de ordenar el tejido, los usos del suelo y incluyendo los espacios públicos y privados y las edificaciones que se construyan en dicha ciudad, considerando las condiciones ambientales, morfológicas y funcionales.

Este código basa sus principios en el desarrollo de una ciudad integrada, policéntrica, plural, saludable y diversa, buscando generar espacios dignos para todas las personas. Para esto establecer regulaciones en tema de:



▲ FIGURA 70. Parámetros del Código Urbanístico de Buenos Aires.

En cuanto al uso de suelo para la ciudad de Buenos Aires se establecen cuatro categorías de desarrollo enfocada en la mixtura de usos:

- 1 Área de Baja Mixtura del Usos de Suelo
Áreas predominantemente residenciales con comercios minoristas y servicios personales de baja afluencia.
- 2 Área de Media Mixtura de Usos del Suelo
Áreas y corredores destinados a residencia, servicios y comercios de mediana afluencia.
- 3 Área de Media Mixtura de Usos del Suelo
Áreas y corredores destinados a residencia, depósitos siempre que incluyan local de venta y servicios y comercios de mediana afluencia.
- 4 Área de Alta Mixtura del Usos de Suelo
Áreas y corredores destinados a residencia, depósitos siempre que incluyan local de venta y servicios y comercios de afluencia metropolitana.

En materia de parcelamiento se destaca que se exige la apertura de vía pública o propuesta de urbanización referida a una superficie superior a una hectárea y media (1,5 ha), será obligado a la cesión de dominio gratuita a la Ciudad de una superficie de terreno no menor del veinticinco por ciento (25%) ni mayor del cincuenta por ciento (50%) del total de la superficie de la parcela,



FIGURA 71. Plan Urbano Ambiental de Buenos Aires. Ministerio de Transporte y Desarrollo Urbano (2023).

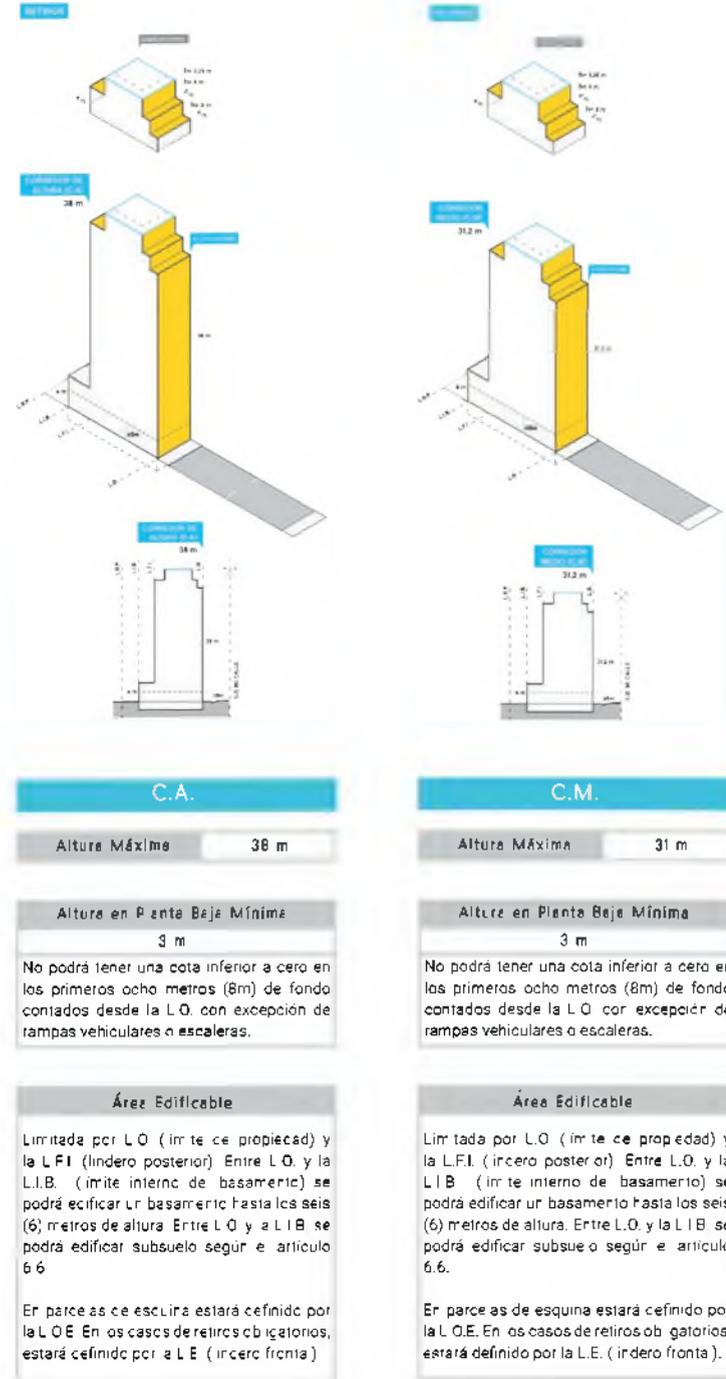
afectada para uso y utilidad pública (MTYDU, 2019). Además de que en toda construcción debe destinarse no menos de una tercera parte de la superficie cedida a espacios verdes de uso público.

En la movilidad el código se centra en consolidar el sistema de movilidad existente en Buenos Aires el cual se compone de la Red Vial y el Sistema de Transporte.

Esta ciudad cuenta con diversos modos de transporte público los cuales mejoran la accesibilidad y la movilidad sustentable en el territorio urbano. Entre estos modos se encuentra el modo ferroviario, el modo subterráneo y premetro, el modo automotor de transporte público de pasajeros y el modo de transporte no motorizado, modalidades que se buscan integrar para unificar el sistema de transporte.

El parámetro de Normas de Edificabilidad establece características aplicables a las unidades constructivas como alturas máximas, altura en planta baja, área edificable y retiros. Estas características se asignan de acuerdo a la clasificación de Unidades de Ciudad las cuales son:

- a** Corredores Altos (C.A.)
Corredores centrales los cuales concentran actividades, modos de transporte y densidad, con un alto grado de consolidación. Sus alturas guardan relación con el ancho de los espacios públicos que enfrentan.
- b** Corredores Medios (C.M.)
Corredores principales que concentran actividades, modos de transporte y densidades, con un menor grado de consolidación.
- c** Unidades de Sustentabilidad de Altura Alta (U.S.A.A.)
Áreas de la ciudad de menor altura que los corredores, con alturas adecuadas a los espacios públicos de calles y avenidas barriales.
- d** Unidades de Sustentabilidad de Altura Media (U.S.A.M.)
Son las áreas de la ciudad con alturas de escala media, adecuadas para un carácter residencial mixto con cercanía a corredores y centros barriales.
- e** Unidades de Sustentabilidad de Altura Baja (U.S.A.B.)
Son las áreas de la ciudad de alturas menores, adecuadas para el desarrollo principalmente de actividades residenciales y se divide en:
- Unidades de Sustentabilidad de Altura Baja 2 (U.S.A.B. 1)
 - Unidades de Sustentabilidad de Altura Baja 1 (U.S.A.B. 1)



2 ASPECTOS REFERENCIALES

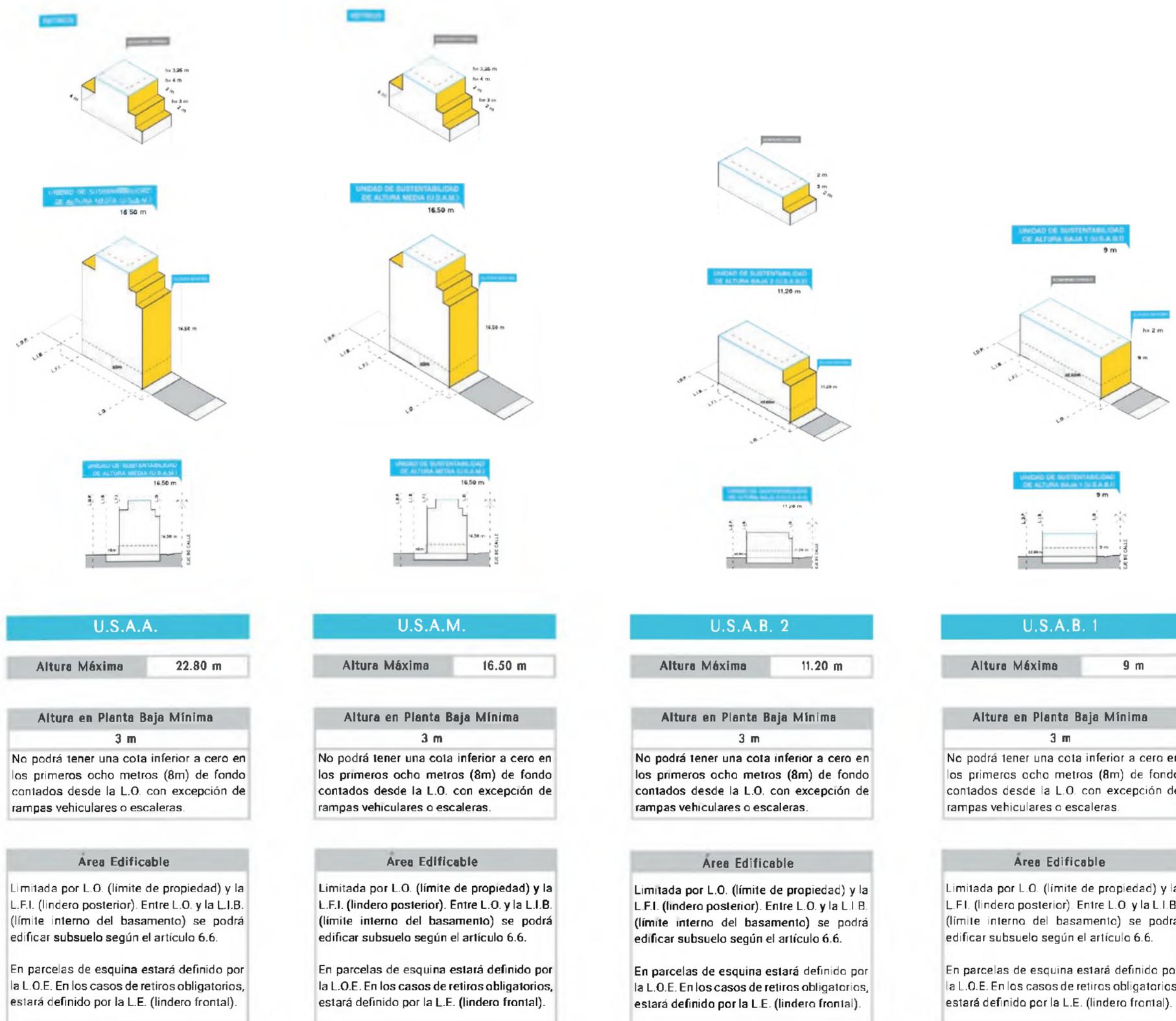
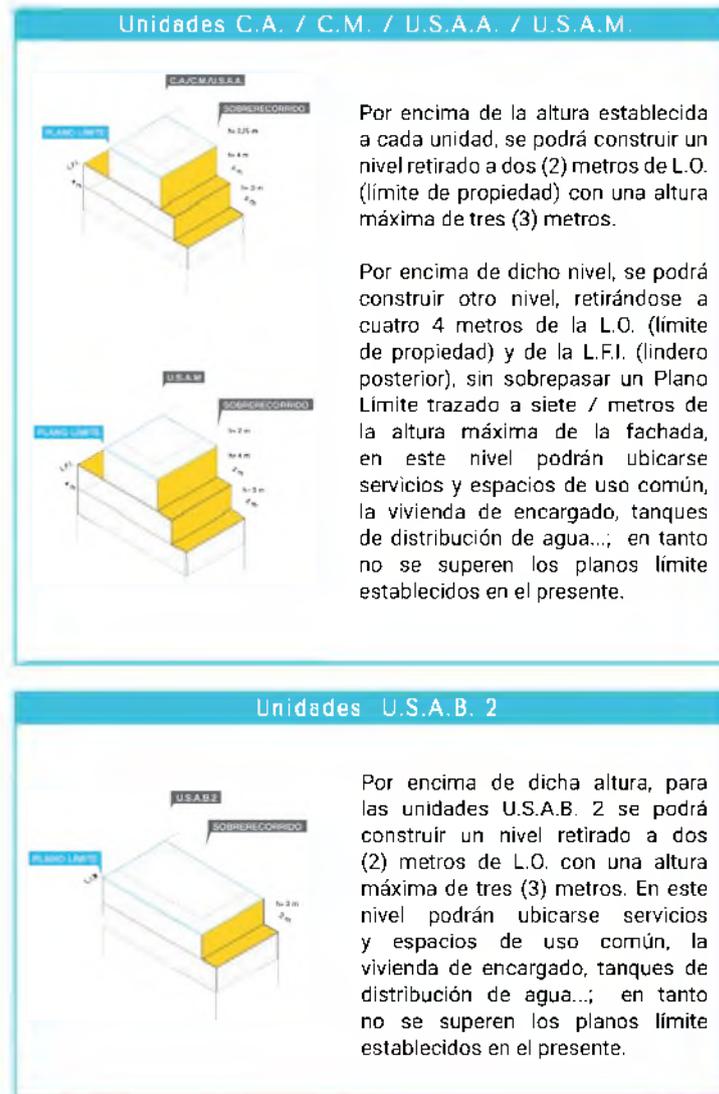


FIGURA 72. Resumen de las Unidades de Ciudad del Código Urbanístico de Buenos Aires. Ministerio de Transporte y Desarrollo Urbano (2019).

Dentro de las Normas de Edificabilidad establecidas en el código se encuentran los Perfiles Edificables o coronamientos permitidos exclusivamente bajo dos lineamientos:



También se establecen consideraciones para las construcciones permitidas por sobre el plano de límites. Estas son: balcones, estructuras sobre altura máxima y los muros expuestos.

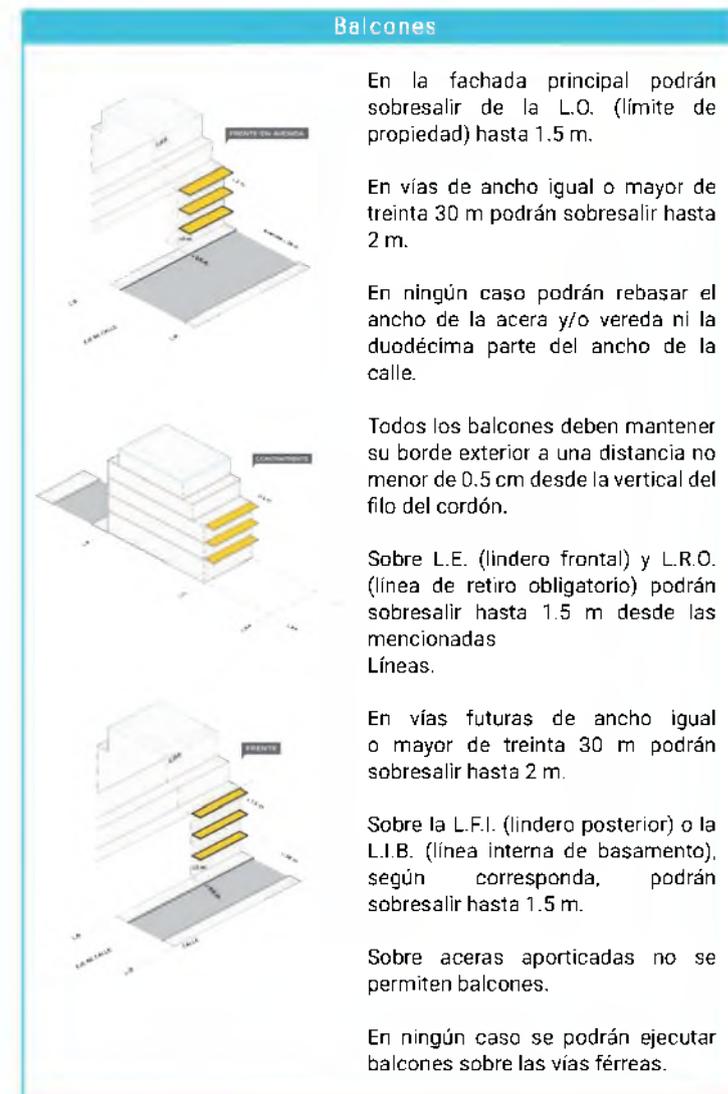


FIGURA 73. Resumen de Perfil Edificable y Balcones. Basado en el Código Urbanístico de Buenos Aires. MTYDU (2019).

Se consideran muros expuestos son aquellos que tienen incidencia en la estética urbana, por lo cual necesitan un tratamiento adecuado. Estos elementos son las fachadas y los muros de lindero.

| Fachadas |
|---|
| Todas las edificaciones deberán tratar sus fachadas principales, laterales y posteriores estética y/o arquitectónicamente. |
| En caso de dudas sobre el tratamiento aplicado podrá solicitarse al Consejo que se expida. Cuando las edificaciones sean lindantes con parques, plazas, plazoletas y paseos públicos, deberán tener fachada hacia los mismos. Los edificios no podrán tener accesos desde estos espacios públicos. En caso de ser imprescindibles, el Consejo evaluará la autorización de dichos accesos. |

| Muro de Lindero |
|---|
| Todo muro lindero expuesto que se encuentre visible desde la vía pública debe presentar un tratamiento estético y/o arquitectónico que genere fachada. |
| El Organismo Competente podrá aprobar vanos y ventanas transitorias, hasta tanto se materialicen las edificaciones linderas, de cualquier forma y tamaño, que proporcionen iluminación y ventilación suplementaria, de conformidad a la normativa de edificación. |

FIGURA 74. Fachadas y Muro de Lindero Código Urbanístico de Buenos Aires. MTYDU (2019).

El título Lineamientos para la Protección Del Hábitat de la Ciudad de Buenos Aires establece a través de políticas de crecimiento y consolidación del área urbana, la necesidad de mejorar la articulación de sus diferentes áreas, así como de promover la inclusión de todas las personas en los espacios públicos, incentivar

la movilidad peatonal y por bicicleta, reforestar de espacios urbanos en deterioro, entre otras necesidades.

Se enfoca en una planificación urbana que sea capaz de mitigar, adaptarse, recuperarse y prevenir frente a las amenazas naturales, antrópicas, económicas y sociales que puedan afectar el funcionamiento de la y la calidad de vida de sus habitantes. Se prohíben los barrios cerrados y se determinan consideraciones para las nuevas urbanizaciones, para los espacios públicos y equipamientos urbanos buscando la preservación de la calidad de dichos espacios, pero también de sus especies arbóreas y fauna que habitan en estas zonas.

Además, se establecen principios para reurbanizar zonas dentro de Buenos Aires aspirando a la integración urbana, social y cultural de los barrios, fomentando la participación activa de los habitantes en los procesos de planificación. En lo que respecta al carácter de las reurbanizaciones, se establece que estarán principalmente destinadas a actividades residenciales con usos mixtos que sean compatibles con la vivienda, siguiendo las leyes de cada barrio y teniendo en cuenta las áreas de mixtura de usos del suelo.

El título sobre la protección del patrimonio y la identidad de la Ciudad de Buenos Aires establece la obligación de proteger y poner en valor lugares y bienes de valor histórico, arquitectónico, simbólico, social y/o ambiental que tienen todos los habitantes.

5.2 REFERENTES NACIONALES

5.2.1 PLAN MUNICIPAL DE ORDENAMIENTO TERRITORIAL DE SANTIAGO (PMOT-SANTIAGO)

AUTORES

Oficina Municipal para el Ordenamiento Territorial de Santiago, POT-Santiago

AÑO

2017

GÉNERO

Urbanismo y Planificación Urbana a gran escala

El Plan Municipal de Ordenamiento Territorial de Santiago es un instrumento regulatorio que busca establecer lineamientos generales y específicos de ordenamiento territorial para este municipio orientados a la categorización de suelo, y de la edificabilidad, ocupación y usos del suelo. Este plan se centra en regular la actuación de los distintos actores que operan en el territorio, propiciando la construcción de un medioambiente sano a través del uso racional de los recursos, la prevención y mitigación del riesgo, la generación de oportunidades equitativas para el desarrollo del territorio y sus habitantes (PMOT-Santiago, 2017).

Surge como una herramienta para eliminar las actuaciones espontáneas sobre el territorio que tengan efectos negativos a nivel social, económico y ambiental, entendiendo que los ayuntamientos son entidades rectoras, proveedoras y mediadoras que deben velar por los intereses de la sociedad en general. Con esta finalidad, se definen estrategias y lineamientos de uso y ocupación del suelo, actuaciones urbanísticas integrales de gobierno en materia de infraestructuras y equipamientos que impactan de manera directa en la estructura del territorio municipal.

El plan estipula que debe ser revisado cada 4 años y que las modificaciones que se hagan al mismo deben responder a necesidades detectadas en análisis y/o a variaciones detectadas en las dinámicas territoriales diagnosticadas y en las tendencias territoriales.

Este plan se estructura bajo los siguientes pasos:

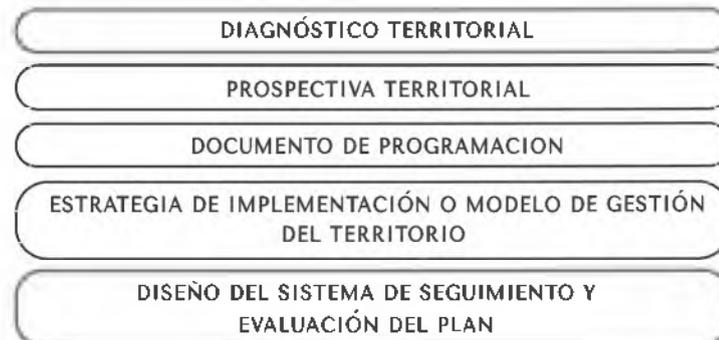


FIGURA 75. Estructura PMOT-Santiago. Oficina de Ordenamiento Territorial de Santiago (2017).

El PMOT-Santiago establece con el diagnóstico territorial la potencialidad del suelo, la sostenibilidad ambiental, la vulnerabilidad ambiental y social así como la concentración, conectividad y confortabilidad territorial. En la prospectiva territorial plantea la visión del plan a través de objetivos, lineamientos, principios rectores y criterios a seguir para el ordenamiento territorial.

Los principios rectores del PMOT-Santiago son los cimientos sobre los cuales se erige toda acción dentro de este plan de ordenamiento territorial. Estos principios son: habitabilidad y seguridad, equidad y sostenibilidad ambiental, son esenciales para guiar y respaldar cada decisión y proyecto destinado a cumplir con los objetivos de esta regulación.

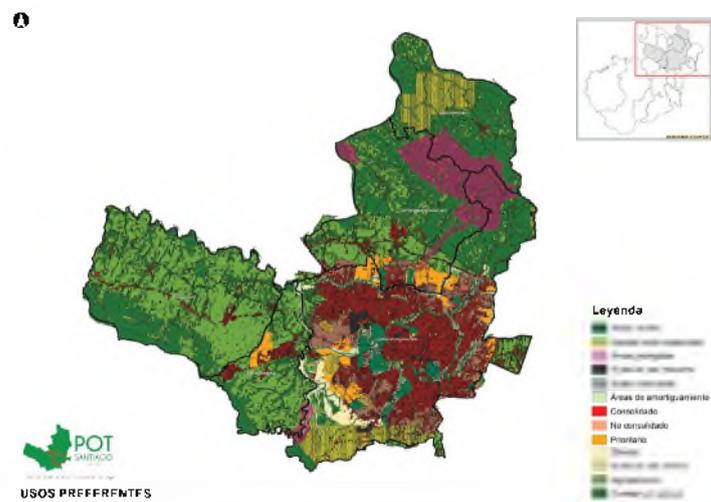
El principio de habitabilidad y seguridad se enfoca en garantizar que el uso del territorio y la construcción de infraestructura se realicen de manera segura y armoniosa, promoviendo el bienestar y la calidad de vida de la población local. El de equidad, se esfuerza por asegurar que todas las comunidades tengan un acceso universal a servicios básicos, empleo, vivienda y otros recursos necesarios para el ejercicio de sus derechos colectivos y difusos. El tercer principio, sostenibilidad ambiental, es crucial para garantizar que todas las acciones actuales sean sostenibles a lo largo del tiempo, de manera que las generaciones futuras también puedan disfrutar de un entorno saludable.

En lo que respecta a los Criterios para el Ordenamiento Territorial, estos proporcionan las directrices prácticas para implementar los principios rectores. Estos criterios son variados y abordan temas clave como:

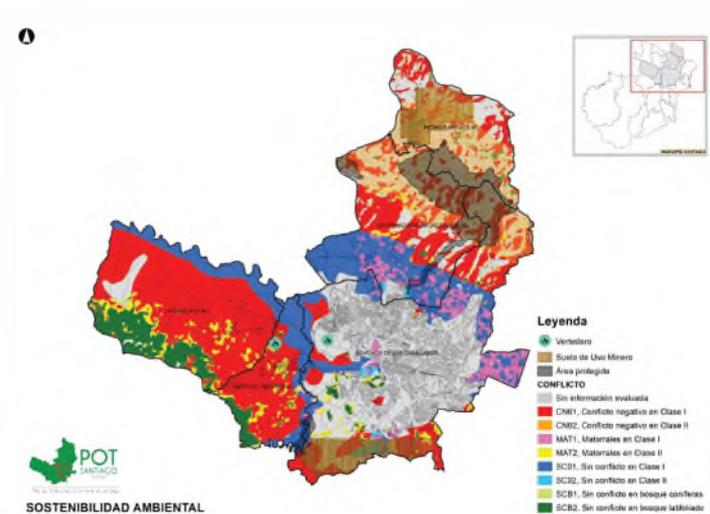
- Conservación de la capacidad de carga y productiva del territorio como modo de prever su sostenibilidad.
- Desarrollo de las potencialidades del territorio como modo de promover sus aptitudes y atributos frente a nuevas oportunidades de desarrollo y calidad de vida para las personas.

- Adaptación al cambio climático como modo de prever mejores condiciones de habitabilidad de la población frente a la alteración de los patrones climáticos.
- Protección a la biodiversidad como modo de disponer un territorio ecológicamente sostenible, así como corredores ecológicos que unen entre sí distintas porciones del territorio nacional.
- Resiliencia como forma y calidad donde las intervenciones territoriales aseguran que las personas, comunidades, instituciones, empresas y sistemas son capaces de sobrevivir, adaptarse y crecer, en lo personal y en comunidad, independientemente de las tensiones crónicas e impactos agudos que experimenten.
- Cohesión territorial como modo de promover la integración de territorios, que son política y administrativamente diferentes entre sí, y la continuidad física y demográfica de territorios consolidados, compartiendo sus complementariedades, y sus ventajas comparativas y competitivas.

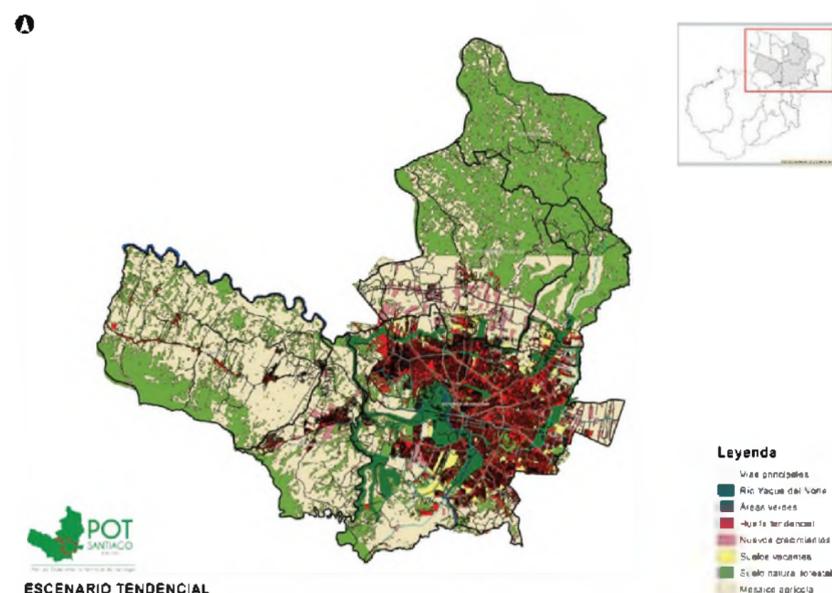
En resumen, estos principios y criterios son esenciales para guiar el desarrollo y el ordenamiento del territorio en el Municipio Santiago, asegurando que se tome en cuenta la seguridad, la equidad, la sostenibilidad y la resiliencia en todas las acciones planificadas y proyectos futuros. Además, se promueve un enfoque participativo para asegurar que estas metas se alcancen de manera efectiva.



| Uso de Suelo | | |
|--|-------------------|----------------|
| Suelo Urbano y/o Urbanizado | | |
| Suelo de entramado continuo de manzanas y vías, con infraestructuras de servicios y concentración de diversas actividades sea este consolidado (dotadas de servicios) o no consolidado (con por lo menos un 8% de los servicios). | | |
| Categorías de Uso de Suelo Urbano | | |
| Uso Residencial y/o Habitacional | Uso Institucional | Uso Turístico |
| Uso Comercial | Uso Recreativo | Uso Industrial |
| Suelo Urbanizable | | |
| Conformado por las áreas al límite entre la huella urbana actual y las áreas de suelo rurales que presentan potencialidad de albergar la futura urbanización y los suelos de áreas significativas que han quedado insertos dentro de la mancha urbana. | | |
| Suelo Industrial | | |
| Terrenos destinados a la producción de bienes, transformación física o química o almacenamiento de materia prima para un proceso industrial. | | |
| Suelo de Uso Agropecuario | | |
| Terrenos cuya actividad predominante es la agricultura o la pecuaria. | | |
| Suelo de Uso Forestal | | |
| Son los Los terrenos o porciones de terreno en los cuales la actividad predominante es el desarrollo forestal, solo o asociado a la agroforestería, con fines productivos, de protección, conservación o ecoturísticos. | | |



| Sostenibilidad Ambiental |
|--|
| El principal factor que incide en el deterioro de la sostenibilidad ambiental del municipio es la ausencia de controles en la expansión de estos asentamientos humanos. Del total de 102.46 km ² de zonas urbanas existe una superficie de 63.45 km ² construidos lo cual representa un 61.92% de la zona urbana, de manera que no se requiere ampliar por el momento la superficie de la zona urbana. |
| Áreas Protegidas |
| Dentro del municipio se encuentran una serie de espacios que forman parte del Sistema Nacional de Áreas Protegidas: Monumento Natural Diego de Ocampo, Monumento Natural Salto de Las Tinajas, Paisaje Protegido Carretera Santiago Puerto Plata y la Reserva Científica Dicayagua con una superficie total de 43.15 km ² para un 10.0% del territorio municipal. |
| Estas áreas protegidas se suman a un conjunto de espacios de valor natural como el espacio destinado para el Parque Botánico y la superficie acondicionada para el Parque Metropolitano. |
| Otras zonas de importancia, son la cuenca del Río Yaque del Norte y la cuenca del Río Yásica. El principal elemento hidrográfico del municipio es el río Yaque del Norte, el cual requiere de la atención en cuanto a la interacción de los asentamientos humanos y las zonas industriales próximas a su recorrido al igual que la ocupación informal de su área de influencia. |



ESCENARIO TENDENCIAL

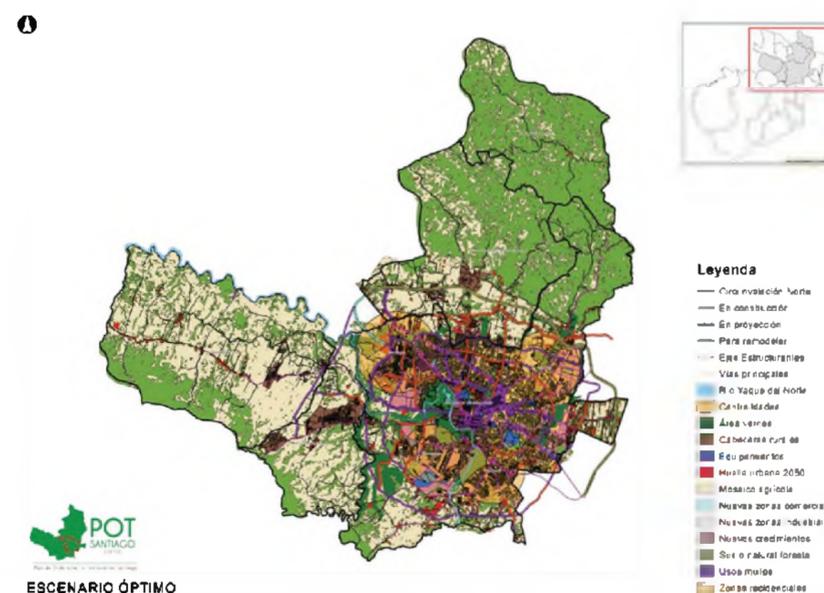
Escenario Tendencial

El escenario tendencial presentado para 2050, establece que la densidad urbana bruta se situara en 51.2 hab/ha, ligeramente inferior a la actual, con un crecimiento de la expansión urbana descontrolada, constituyéndose en asentamientos y urbanizaciones dispersas;

El territorio sufrirá una transformación espacial del suelo rural y/o agrícola a través del incremento de conjuntos edificados y edificaciones particulares sobre los mismos, generando la posibilidad de alcanzar una huella urbana superior a los 350 km².

Las condicionantes naturales de zona de valle y la presencia de pocas limitantes físicas de crecimiento en la zona, favorecerán la expansión urbana que podrá incluir las cabeceras municipales, de distritos municipales y núcleos vecinos, conformando un área extensa en torno a la ciudad de Santiago, fomentando la creación de un área metropolitana mayor, en la cual se desarrollaran procesos de mayor segregación socio-espacial a través del establecimiento de diferentes estratos socio-económicos de la población urbana en diferentes puntos del territorio municipal correspondiente a la zona de valle, pie de monte y montaña.

Esa tendencia dará paso al surgimiento de espacios socio construidos, que no solo dificultaran la distinción entre la imagen del contexto urbano y del espacio rural, sino también que propiciarán el aumento de las dificultades relacionadas al transporte, residuos, dotación de infraestructuras y equipamientos para la oferta de servicios y subsecuente aislamiento de comunidades, aumentando así las probabilidades de descenso drástico de los niveles de calidad de vida urbana de Santiago.



ESCENARIO ÓPTIMO

Escenario Ideal

El territorio del Municipio Santiago desarrollado de manera coherente e inteligente con un centro urbano mayor, re densificado y sin áreas de vacíos urbanos, con áreas de mixtura urbana en los sectores céntricos consolidados a partir de la renovación de las dotaciones de infraestructuras y la provisión de equipamientos y áreas verdes sectoriales potenciadoras del desarrollo de actividades terciarias y complementarias a los usos residenciales y/o habitacionales.

Ejes viales principales reestructurados orientados a la potenciación y conformación de nuevas centralidades lineales como ejes cívicos urbanos y con nuevos espacios verdes urbanos consolidados.

Un área urbana central dotada de un doble anillo verde vertebrador del sistema de áreas verdes urbanas para la preservación de la flora y fauna, regulación de temperaturas y la recreación u ocio, con un anillo exterior como límite natural de transición entre el espacio rural y el propio centro urbano.

Espacio rural y natural preservado y conservado como garantía de la seguridad alimentaria y la preservación del medio ambiente y control del crecimiento u expansión de la huella urbana edificada y de consolidación de áreas habitacionales en el mosaico agrícola de valle del municipio.

Se crean conjuntos habitacionales de distintos niveles sociales que coexisten en barrios bien estructurados con la presencia de viviendas sociales intercaladas con edificaciones de alta calidad urbana que comparten áreas verdes y equipamientos, se desarrollan nuevas centralidades haciendo eficiente la dotación de servicios públicos, sobre todo, el acceso a servicios.

FIGURA 76. Resumen del PMOT-Santiago. Oficina de Ordenamiento Territorial de Santiago (2017).

5.2.2 PLAN SECTORIAL DE ORDENAMIENTO TERRITORIAL TURÍSTICO (POTT-PEDERNALES)

AUTORES Ministerio de Turismo de la República Dominicana

AÑO 2012-2015

GÉNERO Urbanismo y Planificación Urbana con detalles referentes a la arquitectura

El Plan Sectorial de Ordenamiento Territorial Turístico de Pedernales tiene el objetivo de establecer un marco de ordenamiento territorial turístico para el litoral de Pedernales, en la República Dominicana. El plan busca regular el uso del territorio y la arquitectura, promover el desarrollo turístico, fomentar la participación de la población local y atraer inversiones públicas y privadas.

El plan busca identificar oportunidades de desarrollo, promover los atractivos turísticos, mejorar la infraestructura turística y crear empleo y oportunidades económicas en la zona, proponiendo concentrar el desarrollo en áreas prioritarias, implementando un plan maestro y distribuyendo lotes para el desarrollo de diferentes proyectos.

Se establece un modelo de desarrollo turístico para la zona tomando en cuenta la oferta, demanda y capacidad de carga del territorio. Se referencian proyectos similares en otros lugares y se destaca la escala del desarrollo propuesto para Pedernales.

Además, se presentan proyectos preferentes de infraestructura, como mejoras en la infraestructura vial para facilitar el acceso a la zona.

Entre los aspectos claves que aborda el plan se encuentran:

DIAGNÓSTICO AMBIENTAL Y LEGAL DE PEDERNALES

Se realiza un análisis exhaustivo del estado actual del entorno natural y de los aspectos legales que afectan al desarrollo turístico, evaluando los recursos naturales, la biodiversidad, los impactos ambientales y las regulaciones existentes, con el fin de identificar medidas de conservación y protección ambiental necesarias para el turismo sostenible.

ÁREAS PROTEGIDAS Y LEGISLACIÓN RELACIONADA

UNIDADES TERRITORIALES Y CLASIFICACIÓN DE SUELO

Se identifican áreas aptas para el turismo, zonas de conservación, zonas urbanas y otras categorías relevantes para la planificación del territorio.

MODELO TURÍSTICO ADECUADO

Para establecer el modelo turístico adecuado para Pedernales se tienen en cuenta diversas variables como la demanda turística, los recursos naturales y culturales, la infraestructura existente, las capacidades de carga turística de la zona, la disponibilidad de agua, el acceso a energía eléctrica, entre otros.

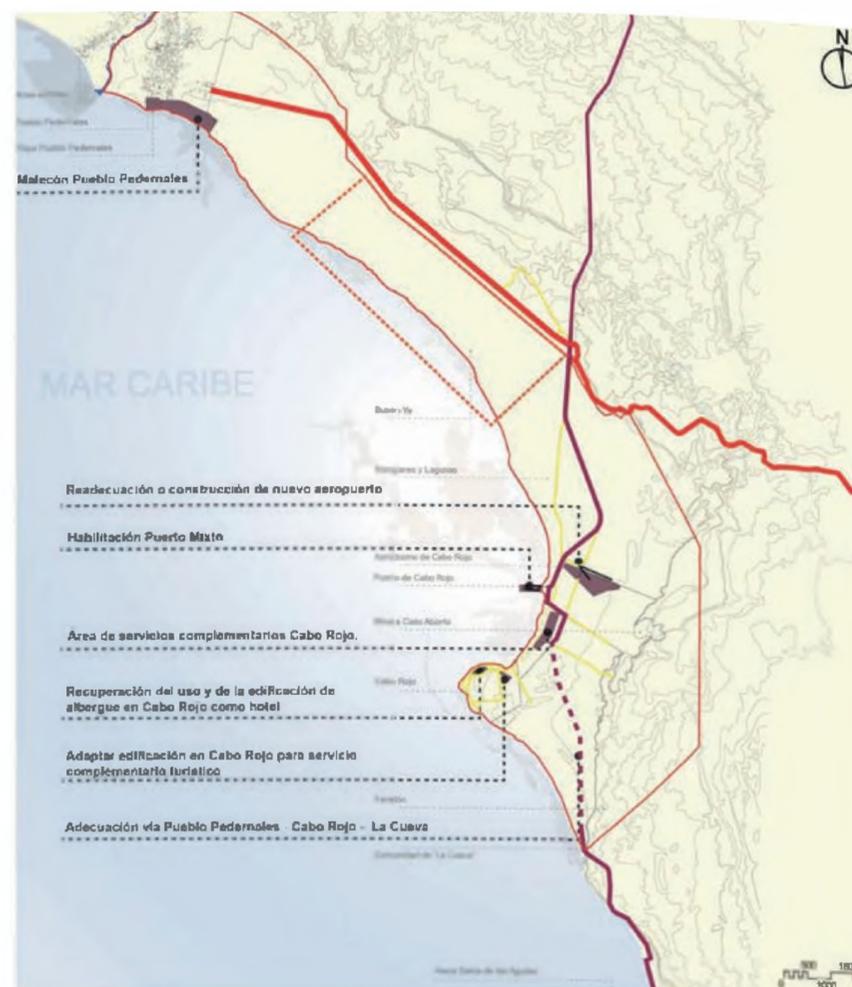
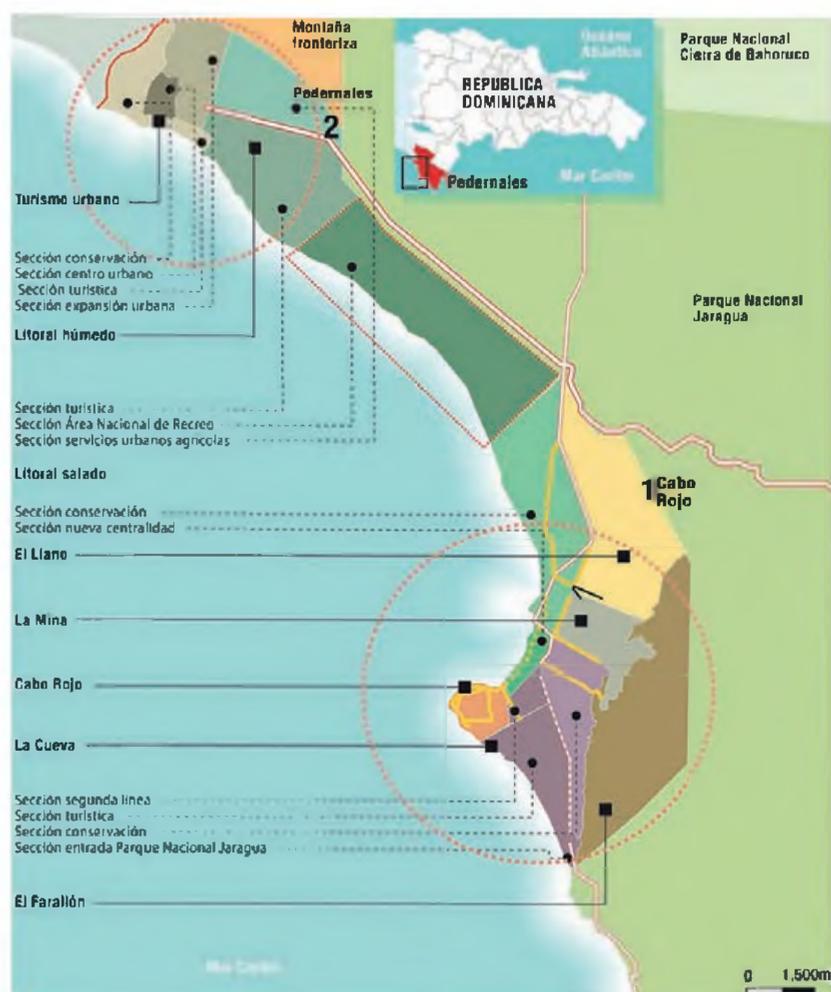


FIGURA 77. Plan de Ordenamiento Territorial de Pedernales. MITUR (2012-2013).

FRAGILIDAD AMBIENTAL COSTERA Y PROTECCIÓN DE LA ZONA

Se analiza la sensibilidad y vulnerabilidad de las áreas costeras a los impactos ambientales y se proponen medidas de protección asociadas a la conservación del entorno costero.

CIRCUITOS TURÍSTICOS EN LA REGIÓN DE ENRIQUILLO

Se identifican y desarrollan rutas o itinerarios que conectan diferentes destinos turísticos dentro de la región.

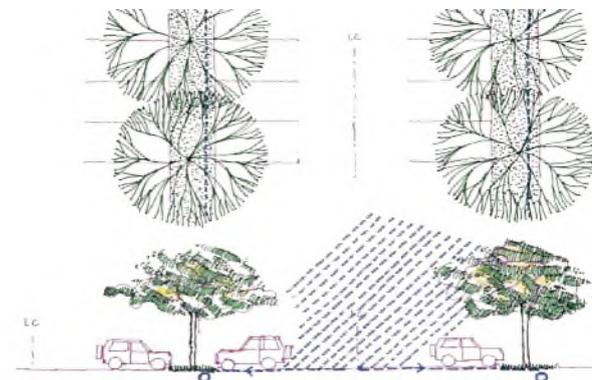
IMPLEMENTACIÓN DEL MODELO TURÍSTICO DE PEDERNALES

Se establecen las acciones y proyectos concretos necesarios para implementar el modelo turístico propuesto. Se detallan los actores involucrados, los plazos previstos y los mecanismos de seguimiento y evaluación. Se indican las áreas de desarrollo prioritario y la distribución de lotes para definir la zonificación y el uso de la tierra en Pedernales, y se asignan áreas específicas para cada uso. También se identifican cuales serían los proyectos preferentes para la construcción en la zona.

El POTT-Pedernales plantea el desarrollo de una arquitectura contemporánea que se adapte a las condiciones del entorno y buscar una sintonía con el entorno buscando un balance para lograr sistemas diseñados para ser sostenibles. Hacer lo contrario es inadecuado desde todo punto de vista (MITUR, 2015), este plan regula bajo dos miradas: un acercamiento arquitectónico enfocado en la arquitectura tropical y un abordaje hacia el espacio público, la infraestructura y el paisajismo. Entre los elementos de diseño define este plan se encuentran:

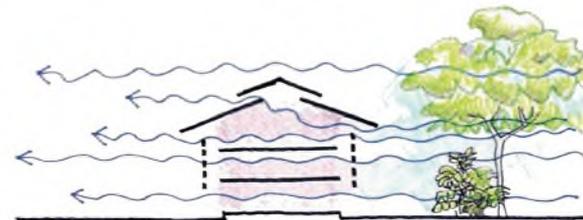
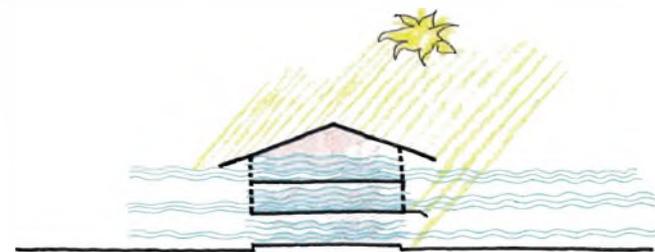


FIGURA 78. Elementos de Diseño del POTT-Pedernales. MITUR (2012-2013).



Estacionamientos

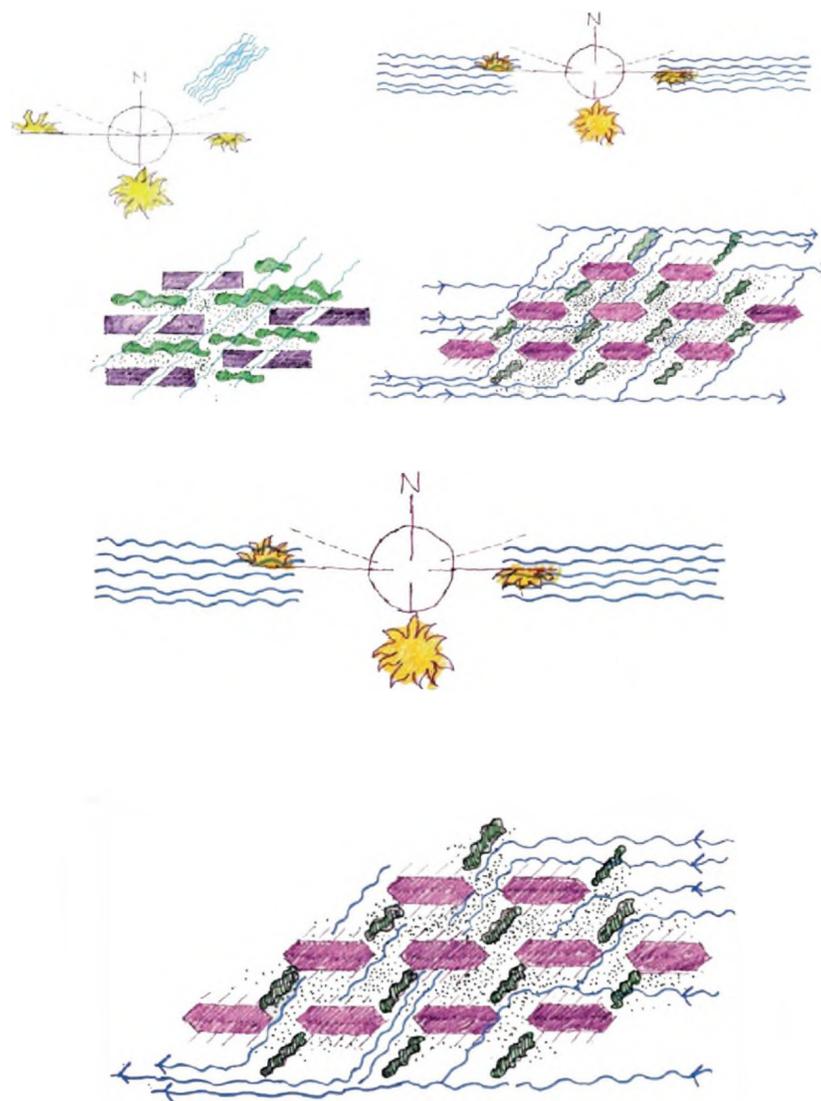
Deben estar diseñados para que su pavimento esté en sombra y al abrigo de los rayos del sol. El pavimento debe ser reductor de la radiación y además servir como captador de agua de la lluvia. El espacio para estacionar cada automóvil debe tener un tope frontal de modo que la trompa del automóvil sobrepase en un área verde. Cada 2 espacios de estacionamiento se debe plantar un árbol.



Ventilación

Se procurará que gran cantidad de recintos se ventilen naturalmente, para lo cual el paisajismo debe contribuir refrescando el aire y la arquitectura introduciéndolo, de modo tal que las corrientes de aire barran todos los aposentos aportando bienestar.

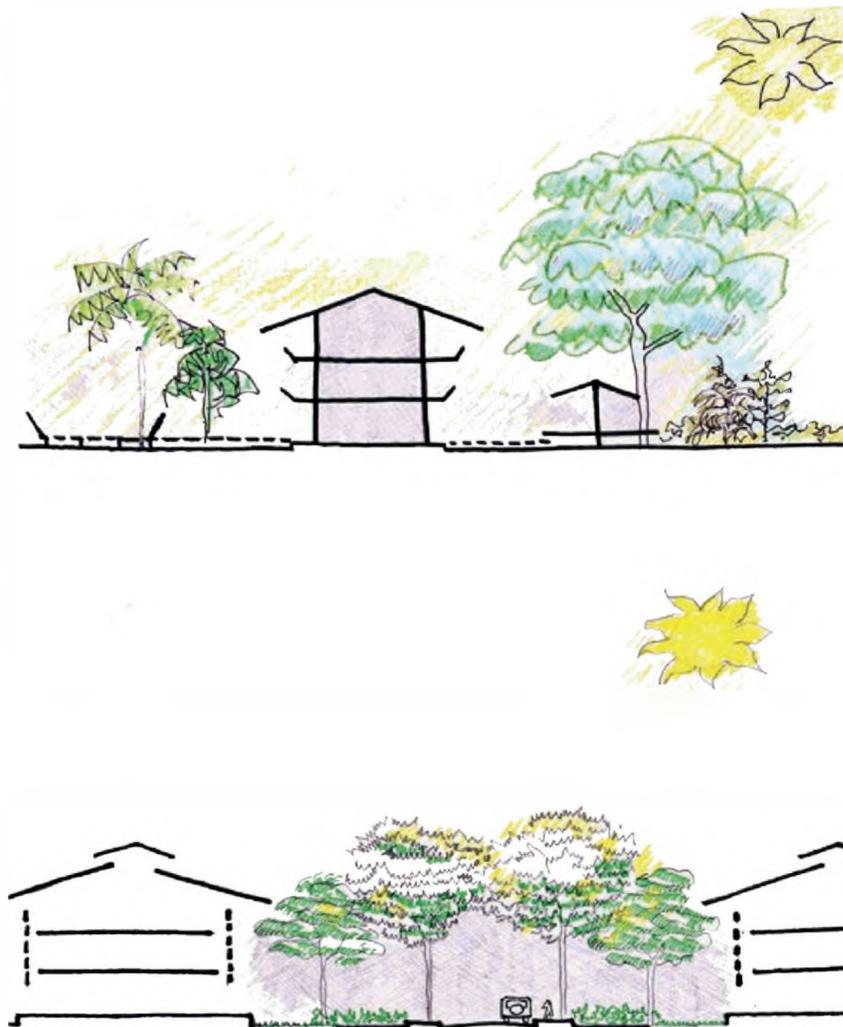
Las paredes de todos los edificios del proyecto deben estar protegidas de los rayos directos del sol para evitar que se calienten.



Diseño de Sitio

El proyecto, luego de identificado el ecosistema, procurará respetarlo conservando sus elementos y características biológicas, como por ejemplo, evitando cortar los árboles maduros cuyo tronco rebase los 0.10 ms de diámetro, modificar los cursos de agua, deforestar especies arbustivas, modificar considerablemente la topografía del lugar evitando al máximo la construcción de terrazas y la construcción de caminos y estacionamientos, no sobrepasar la cobertura permitida para cada Unidad Ambiental.

Los edificios se deben ubicar considerando el soleamiento, el régimen y dirección de la lluvia y la dirección predominante del viento. Se calificarán mejor aquellos proyectos en los cuales se entremezcle edificios y vegetación continua. La sombra vegetal se debe destacar como acondicionador del microclima del proyecto.



Paisajismo

El paisajismo debe realizarse con especies nativas en su mayoría, por ser menos consumidoras de agua, debe tener un diseño que favorezca la sombra en paredes y techo, en estacionamientos y calles. Se debe procurar la frescura del entorno de los edificios.

Para controlar la excesiva impermeabilización del terreno, se dividirá el lote en dos zonas: impermeables e impermeable para calles, aceras, terrazas, piscinas, canchas de tenis, estacionamientos y otros. Si estas áreas son cubiertas con materiales semi porosos, como lo es el grama block, éste se considerará sólo como el 50 % de cobertura impermeable.

Las áreas permeables con suelos porosos y que dejan drenar el agua, deben constituir el 75 % del área no construida, y pueden cubrirse con materiales diversos además de la vegetación.

FIGURA 79. Resumen de los elementos de diseño del POTT-Pedernales. MITUR (2012-2013).

5.3 CONCLUSIONES SOBRE LOS REFERENTES

Tomando en cuenta los componentes esenciales y los elementos de diseño de un código con enfoque en la vivienda establecidos en el capítulo 4 y luego de estudiadas los proyectos referentes podemos concluir que los códigos de diseño se estructuran en tres etapas: la etapa general o visión, la etapa de análisis y la parte del desarrollo del código con sus elementos de diseño, sin embargo, lo que diferencia en gran medida los códigos evaluados es la manera en que presentan o comunican sus parámetros regulatorios.

Un buen código debe tener una visión clara sobre la calidad de diseño que quiere lograr pero también una estructura clara, de fácil lectura y una buena diagramación con un porcentaje equilibrado de imagen y texto, es decir, estar bien comunicado para que todas las personas entiendan lo que se plantea.

La manera en que se comunican los códigos juegan un papel significativo tanto visualmente como en la forma en que son expresadas las regulaciones. Dentro del código pueden existir consideraciones que sean mandatorias, recomendadas o sugeridas, dependiendo el grado de negociación que pueda tener o no un elemento de diseño. De esta manera, se evita que los códigos sean exclusivamente prescriptivos y se evita respuestas arquitectónicas monotonas de parte de los arquitectos, desarrolladores y constructores.

Un lenguaje claro que diferencie lo que debe ser mandatorio de lo debería ser recomendado o a lo que podría aspirarse. Por ejemplo, dentro de las consideraciones mandatorias podrían estar aquellas que afectan directamente la funcionalidad de los espacios y las recomendatorias o aspiracionales aquellas que busquen solucionar aspectos estéticos.

En suma, un buen código debe estar bien estructurado y diseñado y esto implica también estar bien comunicado tanto en intención de grado de obligación de los textos como de manera gráfica.

185

| REFERENTES | ESTRUCTURA CLARA | FÁCIL LECTURA Y DIAGRAMACIÓN | PORCENTAJE EQUILIBRADO DE IMAGEN Y TEXTO |
|--|------------------|------------------------------|--|
| CÓDIGO PARA EL AREA DE HATCHAM E ILBERTON ROAD (OKR16) | SI | SI | SI |
| CÓDIGO URBANÍSTICO DE LA CIUDAD DE BUENOS AIRES | SI | NO | PARCIAL-MENTE |
| PLAN MUNICIPAL DE ORDENAMIENTO TERRITORIAL DE SANTIAGO | SI | NO | PARCIAL-MENTE |
| PLAN SECTORIAL DE ORDENAMIENTO TERRITORIAL TURISTICO PARA PEDERNALES | SI | PARCIAL-MENTE | PARCIAL-MENTE |

TABLA 5. Comparativa de los referentes citados.

ESTRUCTURA DE UN CÓDIGO



FIGURA 80. Estructura de un Código de Diseño Urbano.

CARACTERÍSTICAS DE UN CÓDIGO



FIGURA 81. Características Esenciales de un Código de Diseño.

En algunos casos, los códigos también plantean ilustraciones y gráficos con los elementos de diseño aplicados en la zona, haciendo más fácil el entendimiento del código y brindando una visión en conjunto sobre una sección de área de intervención indicando como podría ser su transformación, es decir, que dentro de los códigos los lineamientos tienen el mismo peso que el soporte gráfico que los pone en evidencia.

Esta estructura y características nos permitirán diseñar un mejor código de acuerdo al área de intervención a seleccionar dentro del Distrito Nacional.

FASE III
ASPECTOS CONTEXTUALES

3

4

3

CAPÍTULO 6 ASPECTOS CONTEXTUALES

6.1 Zonas de Interés para Desarrollo Habitacional dentro del Distrito Nacional

6.1.1 Evaluación de Proyectos de acuerdo a parámetros para fomentar el vínculo entre los proyectos habitacionales y su contexto social-urbano

6.1.2 Ficha para la evaluación de los proyectos de interés seleccionados

6.1.3 Conclusiones del análisis de proyectos

6.2 El Ensanche La Fe

6.2.1-6.2.9 Estudio de Lugar

6.3 Conclusiones análisis contextual

6.3.1 Categorización por zonas

6.3.2 Tipologías de manzanas

6.1 ZONAS DE INTERÉS PARA DESARROLLO HABITACIONAL DENTRO DEL DISTRITO NACIONAL

Se estima que anualmente se producen 6,212 viviendas¹⁷ en el Gran Santo Domingo, de las cuales 816 son desarrolladas en el Distrito Nacional. A pesar de que la mayoría de proyectos se encuentran fuera de la ciudad y **dada la relación de dominio que tiene el Distrito Nacional sobre las demás zonas del área metropolitana** de Santo Domingo, enfocamos el estudio hacia el **desarrollo de proyectos habitacionales dentro del Distrito Nacional** como punto de partida, ya que en la medida en que mejoren los espacios urbanos del centro, mejorará también la habitabilidad de aquellos que se desplazan a diario a esta zona, permitiendo un **crecimiento sostenible de la ciudad a largo plazo**.

De este modo, identificamos dentro del Distrito Nacional las zonas más propensas a desarrollarse dado el interés que tienen desarrolladores, constructores e inversionistas en contraste con el POT Capital 2030. Estas zonas son:

ZONAS DE INTERÉS



FIGURA 82. Zonas de interés.

ZONA A PERIFERIAS DEL DISTRITO

Compuesta por los sectores Viejo Arroyo Hondo, Nuevo Arroyo Hondo, Altos de Arroyo Hondo y Arroyo Manzano. Esta zona presenta interés debido a su cercanía con el centro, pero también por la relación con ambientes naturales existente en dicha áreas y por poseer precios de terrenos relativamente económicos en comparación con otras zonas de la ciudad.

En el POT se identifican estos sectores dentro de las zonas **R1 (Altos y Cerros de Arroyo Hondo y Arroyo Manzano)** y la **R3 (Viejo Arroyo Hondo y Nuevo Arroyo Hondo)**. Ambas zonas tienen un uso preferente habitacional, la **R1 de baja densidad** y la **R3 de media y baja densidad** por el tipo de suelo y la proximidad a espacios verdes y zonas naturales. A este uso predominante se pueden incorporar usos compatibles como equipamientos urbanos, educativos, culturales, deportivos, servicios públicos, urbanos, religiosos, espacios públicos y verdes.

Para ambas zonas se establece un **tratamiento de consolidación con la centralidad urbana** y porcentaje de ocupación bajo buscando incrementar la permeabilidad del suelo a través de pavimentación permeable, jardines

¹⁷ Análisis propio de los datos presentados por la ACROPROVI (2020). ¿Cuántas viviendas construye RD al año? Santo Domingo, Distrito Nacional. Consultado en <https://acoprovi.org/cuantas-viviendas-construye-rd-al-ano/>

de lluvia, canales, riachuelos y zanjas de infiltración.

En la R1 se establece la conservación de los árboles existentes y la siembra de nuevos, además de *incentivos para las urbanizaciones existentes o parcelas superiores a 6,000 m² cuyo proyecto pretenda modificar la tipología edificatoria, densidad o estructura urbana, los cuales serán determinados bajo la presentación de un Plan Parcial del proyecto (POT, 2019).*

ZONA B **SECTORES CÉNTRICOS**

Piantini y los sectores en su periferia, componen el área céntrica de la ciudad. Los sectores periféricos presentan precios comparablemente inferiores a Piantini, pero dada su proximidad con el sector, pueden disfrutar de la mixtura de usos de la zona, además de la oportunidad de generar alta rentabilidad a futuro. Esta zona incluye los sectores Ensanche Quisqueya (Evaristo Morales), La Esperilla, La Julia, Julieta Morales y Naco, siendo Naco y Evaristo Morales las áreas donde se presenta mayor interés de desarrollo, luego de Piantini.

La **Zona de Uso Especial del Polígono Central** y la **Zona Mixta M3 (Ensanche Quisqueya y El Millón)** tiene un uso preferente **mixto de uso residencial de mediana y alta densidad y de usos terciarios como comercial, corporativo y recreativo**, junto a usos compatibles

como equipamientos urbanos, educativos, culturales, deportivos, servicios públicos, urbanos, religiosos, espacios públicos y verdes.

El tratamiento que se plantea para la zona es de consolidación bajo el incremento de espacios públicos, mejoramiento de la conectividad de la zona, uso mixto en las edificaciones y cableado soterrado.

A pesar de que tanto en el POT como en el ZID 10-2020, se propone un aumento de densidades para alguno de estos sectores. Este aumento de densidades entra en conflicto con la carga urbana que puede recibir la infraestructura de estos sectores en materia de drenaje pluvial, tránsito, medio ambiente, entre otros factores; haciendo cuestionable si dichas densidades serían aptas para estas zonas urbanas.

ZONA C **CON DOTACIONES DE SERVICIOS**

De acuerdo con Gatón (2017) *la verticalidad instaurada en las zonas céntricas del Distrito Nacional debe expandirse a sectores más populosos como el Ensanche La Fe, Villa Juana, Villa Francisca, Villas Agrícolas, los cuales cuentan con las dotaciones de servicios necesarias (ACOPROVI, 2017), además de su cercanía a los medios de transporte masivo.*

En el POT los sectores **Villa Juana, Villa Consuelo, Villas Agrícolas, Ensanche Luperón, Mejoramiento Social, Ensanche La Fe, Miraflores y San Juan Bosco** se encuentran en la **Zona M2-Pericentral**, cuyo uso preferente es mixto residencial de media y alta densidad y usos terciarios comercial a pequeña y mediana escala junto a usos compatibles como el cultural, recreativo, pequeños comercios, oficinas y talleres de escala local que no contemplen carga y descarga ni procesos de empaque. Se busca para la zona un **tratamiento de renovación urbana** que contemple una diversidad de tipologías habitacionales, la vivienda social y asequible junto a una diversidad de densidades, el incremento de espacios públicos, equipamientos urbanos, soluciones de estacionamientos vehiculares y para bicicletas.

Como incentivos se otorgarán *flexibilizaciones en los requerimientos de estacionamiento, aumento de la densidad en los proyectos que incorporen viviendas asequibles o bonos de densidad, altura o edificabilidad por desarrollar lotes o edificios vacantes, degradados o subutilizados, para consolidar zonas de la ciudad para los proyectos que se desarrollen en un radio de 250 m de las estaciones de transporte masivo. Para los proyectos en las avenidas principales que cedan área para espacios verdes o plazas con acceso público en colindancia a un vial, equivalente al 10% del terreno, en superficie mayor a 200m² y dimensión lateral mínima de 10m, se otorgará un incremento en densidad, altura o edificabilidad* (POT, 2019).

Dentro de esta zona se identifica el Ensanche La Fe como el sector más propenso a ser desarrollado, debido a la presencia de proyectos habitacionales de 10 niveles y por su proximidad con la zona céntrica actual.

Estas zonas identificadas nos sirven para saber cuales son las áreas dentro del Distrito Nacional que necesitan mayor atención para ser reguladas. De este modo, elegimos **proyectos dentro de dichas zonas** buscando tener una muestra que refleje cómo se proyectan los edificios habitacionales en cada zona y comprender cuales son los desafíos y oportunidades que presentan para así poder establecer un sector para la aplicación de nuestro código urbano enfocado en la vivienda.

PROYECTOS SELECCIONADOS POR ZONA DE INTERÉS

ZONA A:

PERIFERIAS DEL DISTRITO NACIONAL

- 01| Millenia Arabia
- 02| Arroyo Hondo 40
- 03| Ciudad Real II

ZONA B:

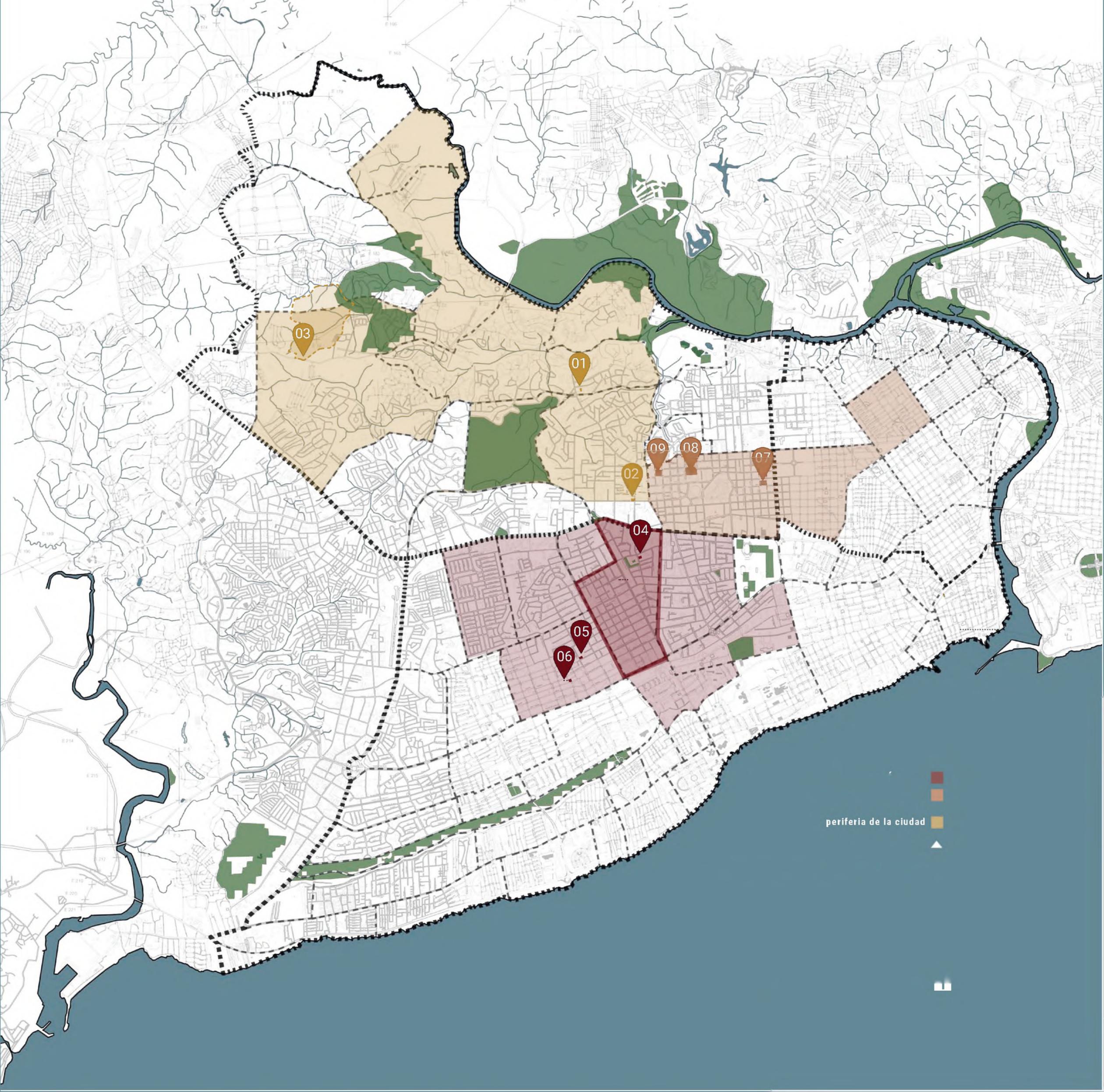
SECTORES CÉNTRICOS

- 04| Torre N+2
- 05| Torre Vigabon
- 06| Rodos XXIV

ZONA C:

SECTORES CON DOTACIONES DE SERVICIOS

- 07| Villa Progreso
- 08| Residencial Santo Domingo La Fe
- 09| Residencial La Fe



6.1.1 EVALUACIÓN DE PROYECTOS DE ACUERDO A PARÁMETROS PARA FOMENTAR EL VÍNCULO ENTRE LOS PROYECTOS HABITACIONALES Y SU CONTEXTO SOCIAL-URBANO

Estos proyectos seleccionados serán evaluados bajo los parámetros para fomentar el vínculo entre los proyectos habitacionales y su contexto social-urbano que se establecen dentro del capítulo 2 (ver página 87 y 88).

Entendiendo que cada uno de estos parámetros es importante para cuidar la relación de las edificaciones con la ciudad y la sociedad, cada parámetro tendrá el mismo valor, recibiendo una puntuación del 0 al 10 para su evaluación dentro de cada proyecto de interés, donde 0 expresa que el proyecto no cumple con dicho parámetro y 10 que cumple a cabalidad con el mismo.

La sumatoria de la puntuación de cada parámetro será promediada para dar una puntuación entre 0 y 100 puntos, permitiéndonos establecer en que grado cada proyecto se vincula con la ciudad, la sociedad y las normativas urbanas de su zona y establecer cuales serían las fortalezas, oportunidades, debilidades y amenazas de cada zona de interés para el desarrollo inmobiliario, a fin de saber cuál es el área dentro del Distrito Nacional requiere de mayor atención para la implementación de herramientas regulatorias como el código urbano.

PARÁMETROS PARA FOMENTAR EL VÍNCULO ENTRE LOS PROYECTOS HABITACIONALES Y SU CONTEXTO SOCIAL-URBANO



FIGURA 84. Parámetro para fomentar el vínculo entre vivienda y su contexto social-urbano.



FIGURA B5. Puntaje para la evaluación de los proyectos seleccionados.

6.1.2 FICHA PARA LA EVALUACIÓN DE LOS PROYECTOS DE INTERÉS SELECCIONADOS

PRESENTACIÓN DEL PROYECTO

NOMBRE DEL PROYECTO

Año del Proyecto:

Arquitectos:

Ubicación:

mapa del contexto inmediato

- proyectos zona a
- proyecto zona b
- proyecto zona c

descripción del proyecto de interés

planta o esquema en planta baja

elevación

fotografías del proyecto de interés

fotografías del proyecto de interés

fotografías del proyecto de interés

CIUDAD

SITUACIÓN URBANA

mapa de la situación urbana

- proyectos zona a
- proyecto zona b
- proyecto zona c



zona a
zona b
zona c

RELACIÓN CON EL CONTEXTO INMEDIATO

TIPOLOGÍA DE EDIFICACIÓN


edificio aislado


conjunto urbano


edificio entre medianeras

ZONA DE TRANSICIÓN

elevación con transición desde el espacio público al espacio privado

ESCALA

elevación con proporción entre calle y altura de la edificación

proporción de altura con respecto a calle y entorno inmediato (máximo 1:1.5)

RELACIÓN CON EL ESPACIO PÚBLICO

- visuales
- actividades en planta baja
- generación de espacio público

elevación del proyecto de interés en relación con el espacio público

visuales

- espacios comerciales
- espacios educativos y culturales
- otros usos

transparencia

- espacios comerciales
- espacios educativos y culturales
- otros usos

ACCESIBILIDAD PEATONAL Y VEHICULAR

planta baja del proyecto de interés en relación a acceso vehicular y peatonal

- espacios comerciales
- espacios educativos y culturales
- generación de espacio público
- uso residencial
- uso comercial
- ➔ acceso peatonal
- ➔ acceso vehicular

ACCESIBILIDAD UNIVERSAL

accesible

adaptable

inaccesible

-  rampas en planta baja
-  rampas interiores
-  ascensor
-  braille

- incluye señalización
- no lo incluye

CONFORT URBANO

fotografías de proyecto de interés con el contexto inmediato

fotografías del proyecto de interés con el contexto inmediato

fotografías del proyecto de interés con el contexto inmediato

- circulación peatonal incómoda
- circulación peatonal confortable
- retención de peatones en la zona
- retención de peatones en la zona

SOCIEDAD

RELACION CON EL CONTEXTO SOCIAL

TIPOLOGÍA DE USUARIOS

- individuo
- individuo con discapacidad
- individuo en vejez
- pareja
- pareja con tres hijos
- pareja donde uno es extranjero
- pareja de extranjeros
- padre o madre con hijos
- compañeros de casa
- pareja con hijos extranjeros
- pareja con hijos extranjeros
- pareja con hijos extranjeros

- cómodo para este grupo
- adaptable para este grupo
- no es posible

¿ante tipo o programa de áreas de parte tipo de proyecto de interés?

PRACTICAS SOCIALES

¿Cuáles prácticas sociales tienen lugar en el contexto inmediato de edificación en su planta baja?

- caminar
- permanecer
- actividades que sirven de atracción social
- sentarse
- ver, escuchar, conversar

¿Cuáles prácticas sociales tienen lugar en los espacios comunes o interiores del edificio?

- caminar
- permanecer
- actividades recreativas
- sentarse
- ver, escuchar, conversar

- cómodo
- adaptable
- no es posible

RELACION CON EL CONTEXTO PRÓXIMO

VALOR DE PROXIMIDAD

¿qué valor del contexto próximo de proyecto en un radio de 500 m indicando los servicios y/o amenidades próximos al mismo?

- comercios
- industrias
- trabajo
- iglesias
- espacios públicos
- transporte público
- hoteles
- industrias
- monumentos
- salud
- instituciones
- cementerios

500m 200m 100m

MIXTURA DE USOS

¿sumérise de proyecto de interés con el programa de área?

- apartamentos
- espacios exteriores
- actividades recreativas

NORMATIVA

NORMATIVAS URBANAS EXISTENTES

¿Cuáles normas urbanas en el sector en donde está emplazado el proyecto?

¿Cuáles aspectos de la normativa urbanística en el sector? ¿Cuáles son?

FIGURA 86. Ficha de Evaluación para los proyectos seleccionados.

MILLENIA ARABIA

Año del Proyecto: 2022
Arquitectos: Luxia Labs & Constructora Millenia
Ubicación: c/ Arabia #2, Nuevo Arroyo Hondo



FIGURA 87. Ubicación.

199 Millenia Arabia es un proyecto habitacional ubicado en la calle Arabia del sector Nuevo Arroyo Hondo, próximo al Supermercado Nacional. Este proyecto amplía su acera, favoreciendo al peatón de la zona. Trabaja su fachada en dos volúmenes: un que cubre los espacios de la planta baja y genera el límite entre la calle y el edificio, y otro recesado que da forma a los balcones de los niveles superiores. En planta baja cuenta con un recibidor, parqueos y casetas de servicios.

Es un proyecto de 6 niveles con 4 apartamentos por nivel. En el último nivel se encuentran las áreas sociales

como el jacuzzi, salón de lounge, bbq, área de juegos infantiles y gimnasio. Los apartamentos varía entre los 93m² y los 156m², distribuidos entre habitaciones, sala, comedor, cocina modular, balcón, baño de visita, área de lavado, cuarto de servicios, baño y walking closet.

Este edificio trabaja gran parte de su fachada frontal con louvers metálicos simulando madera, lo cual genera aperturas de la fachada hacia el contexto, que solo se percibe desde el interior del proyecto, pero no al transitar la calle.

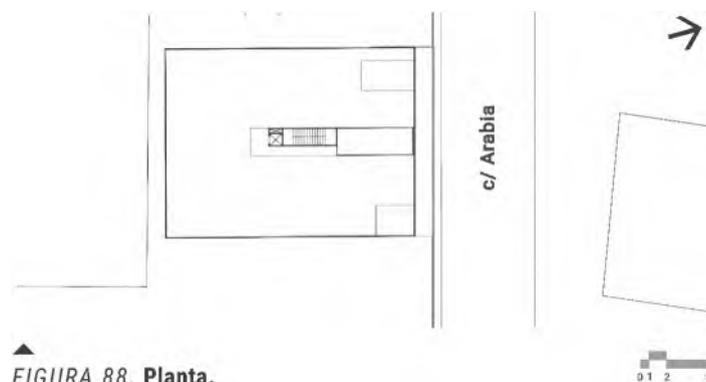


FIGURA 88. Planta.

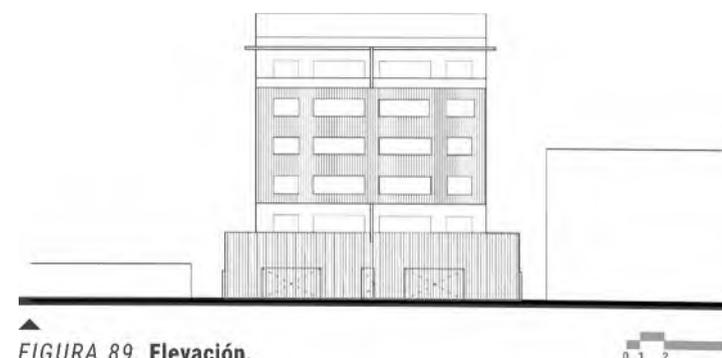


FIGURA 89. Elevación.

3 ASPECTOS CONTEXTUALES



200

FIGURA 90. Edificio Millenia Arabia.

CIUDAD

SITUACIÓN URBANA



FIGURA 91. Situación Urbana.

RELACIÓN CON EL CONTEXTO INMEDIATO

TIPOLOGÍA DE EDIFICACIÓN

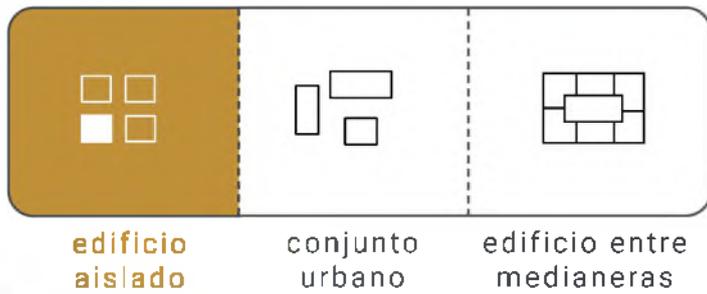


FIGURA 92. Tipología.

ZONA DE TRANSICIÓN

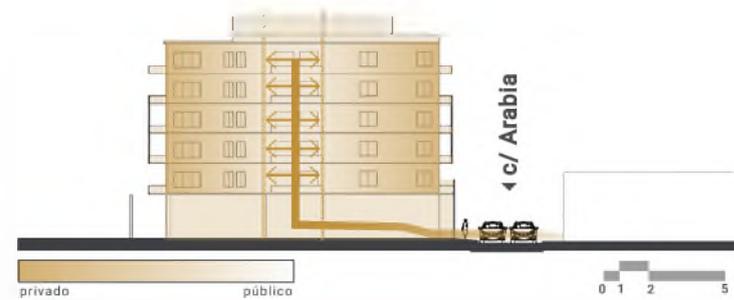


FIGURA 93. Tipología.

3 ASPECTOS CONTEXTUALES

ESCALA

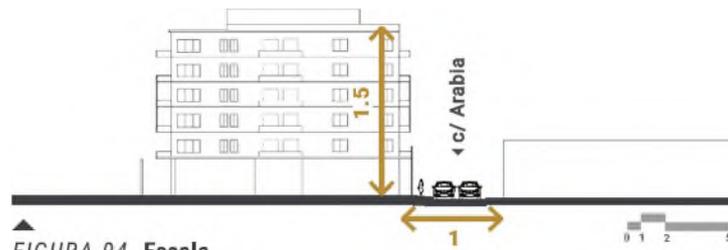


FIGURA 94. Escala.

- proporción de altura con respecto a calle y entorno inmediato (máximo 1:1.5)

RELACIÓN CON EL ESPACIO PÚBLICO

- visuales
- actividades en planta baja
- generación de espacio público



FIGURA 95. Elevación.

- espacios comunes
- habitacional
- visuales
- espacios exteriores o abiertos

ACCESIBILIDAD PEATONAL Y VEHICULAR

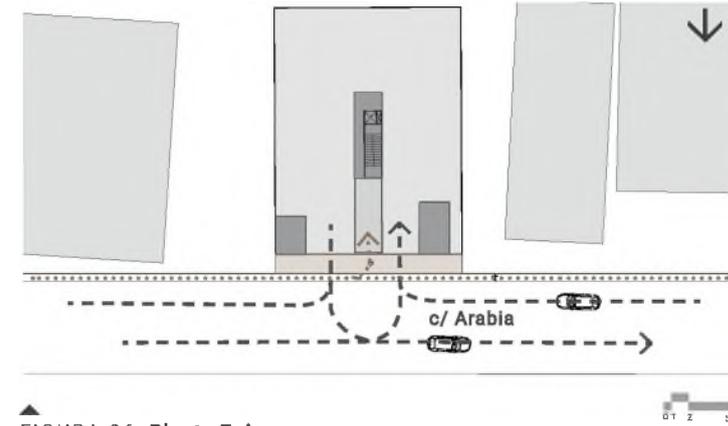


FIGURA 96. Planta Baja.

- espacios comunes
- generación de espacio público
- espacios exteriores/ abiertos
- accesos peatonales
- accesos vehiculares

202

Este edificio se retira de la acera haciendo que la misma se amplíe en su parte frontal, permitiendo un acceso peatonal más confortable. Sin embargo, gran parte de su frente está destinado a la circulación vehicular.

ACCESIBILIDAD UNIVERSAL

- accesible
- adaptable
- inaccesible



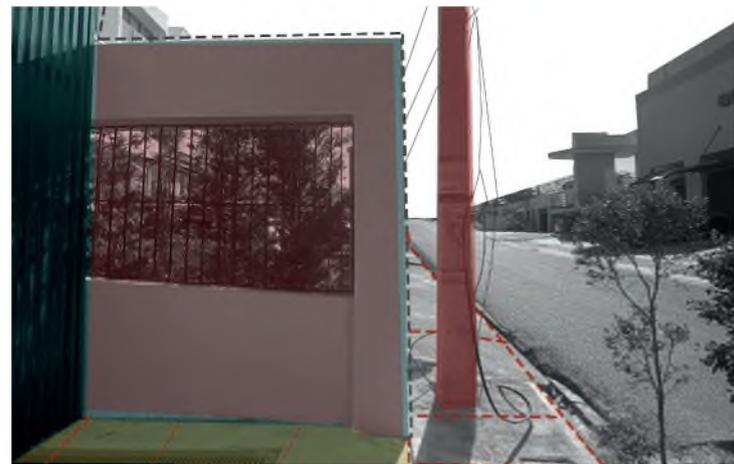
CONFORT URBANO

203



FIGURA 97. Collage Millenia Araiba.

Este edificio, dispone gran parte de su zona frontal para salida y acceso vehicular. El acceso peatonal pasa a un segundo plano. La doble altura que tienen los louvers, se siente como un gran muro, oprimiendo gradualmente al peatón.



FIGURAS 98 y 99. Collage Millenia Araiba.

- circulación inconfortable 
- circulación confortable 
- relación en planta baja 
- edificio a analizar 

ASPECTOS CONTEXTUALES

RELACIÓN CON EL CONTEXTO PRÓXIMO

VALOR DE PROXIMIDAD

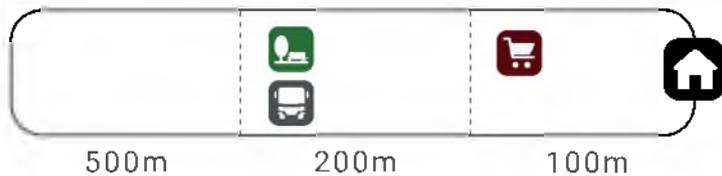


FIGURA 100. Valor de Proximidad.

Este edificio se encuentra cerca de plazas comerciales y supermercados. Además, conecta con parques y rutas de movilidad urbana en las avenidas Paseo de los Reyes Católicos/ Carlos Pérez Ricart y la c/ Camino Chiquito.

MIXTURA DE USOS

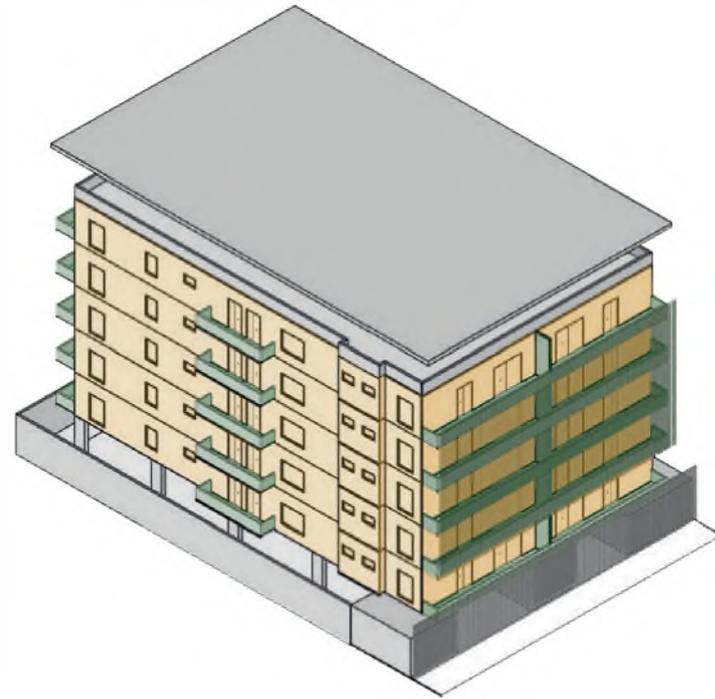


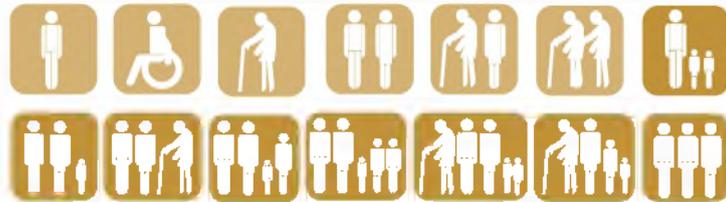
FIGURA 101. Programa de Área.

Este edificio es de uso habitacional con espacios exteriores o abiertos como los balcones. Además, integra espacios comunes como los parqueos, área social, lobby y área de juegos.

SOCIEDAD

RELACIÓN CON EL CONTEXTO SOCIAL

TIPOLOGÍA DE USUARIO



PRÁCTICAS SOCIALES

¿Cuáles prácticas sociales tienen lugar en el contexto inmediato del edificio y/o en su planta baja?

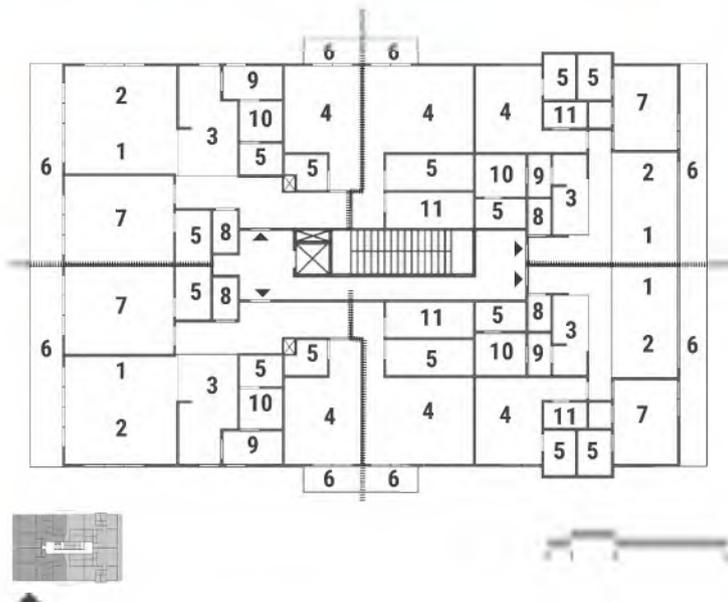
- caminar
- permanecer
- actividades que sirven de atractores sociales
- sentarse
- ver, escuchar y conversar

En el contexto inmediato este edificio sólo permite la movilidad en la acera ampliada de su frente.

¿Cuáles prácticas sociales tienen lugar en los espacios comunes a lo interno del edificio?

- caminar
- permanecer
- actividades sociales a lo interno del edificio o proyecto
- sentarse
- ver, escuchar y conversar

En el interior posee áreas en las que se puede permanecer, sentarse, ver, escuchar y conversar como el lobby y los parqueos. Sin embargo, otras áreas como las terrazas y gimnasio no son pensadas para la interacción de los residentes sino como espacios que se reservan como extensión de la vivienda.



ÁREAS PLANTA TIPO

- | | |
|-----------------------|-------------------|
| 1. Sala | 2. Comedor |
| 3. Cocina | 4. Habitación |
| 5. Baño | 6. Jardín/Balcón |
| 7. Estudio/Habitación | 8. 1/2 Baño |
| 9. Área de Lavado | 10. Hab. Servicio |
| 11. Walk-in-Closet | |

3 ASPECTOS CONTEXTUALES

NORMATIVAS

Ordenanza 2023. Plan de Desarrollo y Zonificación del Polígono de Conservación e Integración Metropolitana de los sectores Altos de Arroyo Hondo, Los Ríos, Viejo Arroyo Hondo, Nuevo Arroyo Hondo, Jardines del Norte y Los Peralejos.

ZONA A LA QUE PERTENECE EL PROYECTO: **ZONA 4: Residencial con Comercio Local**

CARACTERÍSTICAS DE DESARROLLO | ZONA 4

| Rangos de Tamaño | 3 | MILLENNIA ARABIA | | | | | | | | | | | |
|--|---|-----------------------|--|----------------------------|--------------------------------|--|---|-----------------------|--|-----------------------|------|--|--|
| 1. Área del Lote | 601-1,000 | 701.94 m ² | | | | | | | | | | | |
| 2. Usos Permitidos | Residencial Comercio Ciudad | ✓ | USOS PERMITIDOS <input checked="" type="checkbox"/> Vivienda unifamiliar y multifamiliar <input type="checkbox"/> Equipamientos urbanos <input checked="" type="checkbox"/> Comercio Metropolitano: actividades comerciales y de oficina cuyo ámbito de acción y servicio abarca todo el Distrito Nacional y/o Área Metropolitana | | | | | | | | | | |
| 3. Ocupación % Ocupación Máxima | 50% | ✗ | <table border="1"> <thead> <tr> <th>OCUPACIÓN MÁXIMA ORDENANZA</th> <th>OCUPACIÓN DEL PROYECTO</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td> $50 \times 701.94 \text{ m}^2$ $\frac{100}{100}$ 350.97 m^2 </td> <td> 500.07 m^2 METRAJE OCUPACIÓN DEL PROYECTO PARA UNA OCUPACIÓN DE UN 71% </td> </tr> </tbody> </table> | OCUPACIÓN MÁXIMA ORDENANZA | OCUPACIÓN DEL PROYECTO | $50 \times 701.94 \text{ m}^2$ $\frac{100}{100}$ 350.97 m^2 | 500.07 m^2 METRAJE OCUPACIÓN DEL PROYECTO PARA UNA OCUPACIÓN DE UN 71% | | | | | | |
| OCUPACIÓN MÁXIMA ORDENANZA | OCUPACIÓN DEL PROYECTO | | | | | | | | | | | | |
| $50 \times 701.94 \text{ m}^2$ $\frac{100}{100}$ 350.97 m^2 | 500.07 m^2 METRAJE OCUPACIÓN DEL PROYECTO PARA UNA OCUPACIÓN DE UN 71% | | | | | | | | | | | | |
| 4. Construcción Índice de Edificabilidad | 1 | ✗ | CONSTRUCCIÓN MÁXIMA <table border="1"> <thead> <tr> <th>ÁREA TOTAL DE CONSTRUCCIÓN</th> <th>NIVELES</th> <th>ÁREA TOTAL DEL LOTE</th> <th>Índice Superior a Normativa</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>500.07 m²</td> <td>5</td> <td>701.94 m²</td> <td>3.56</td> </tr> </tbody> </table> | ÁREA TOTAL DE CONSTRUCCIÓN | NIVELES | ÁREA TOTAL DEL LOTE | Índice Superior a Normativa | 500.07 m ² | 5 | 701.94 m ² | 3.56 | | |
| ÁREA TOTAL DE CONSTRUCCIÓN | NIVELES | ÁREA TOTAL DEL LOTE | Índice Superior a Normativa | | | | | | | | | | |
| 500.07 m ² | 5 | 701.94 m ² | 3.56 | | | | | | | | | | |
| 5. Retiros Mínimos (m) Frente + ampliación de aceras | 5.00 + ampliación de aceras | - | <table border="1"> <thead> <tr> <th>RETIRO FRONTAL</th> <th>ACERAS Y AMPLIACIONES DE ACERA</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>No cumple con los 5.00 m de retiro frontal establecidos en esta nueva normativa. El proyecto pondera un lindero frontal de 2.50 m en la calle Arabia cuyo lindero es de 1.00 m.</td> <td>Se proponen ampliaciones de acera de acuerdo con la clasificación de las calles y una ampliación mínima de una 5ta parte de la sección de la calle: <table border="1"> <thead> <tr> <th>Calles Normales</th> <th>Aceras de 3.00 m o de 1.08 m según ampliación de 5ta. parte de la calle (5.40 m)</th> <th>2.50 m</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> </tbody> </table> El proyecto cumple con los estándares para aceras. </td> </tr> </tbody> </table> | RETIRO FRONTAL | ACERAS Y AMPLIACIONES DE ACERA | No cumple con los 5.00 m de retiro frontal establecidos en esta nueva normativa. El proyecto pondera un lindero frontal de 2.50 m en la calle Arabia cuyo lindero es de 1.00 m. | Se proponen ampliaciones de acera de acuerdo con la clasificación de las calles y una ampliación mínima de una 5ta parte de la sección de la calle: <table border="1"> <thead> <tr> <th>Calles Normales</th> <th>Aceras de 3.00 m o de 1.08 m según ampliación de 5ta. parte de la calle (5.40 m)</th> <th>2.50 m</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> </tbody> </table> El proyecto cumple con los estándares para aceras. | Calles Normales | Aceras de 3.00 m o de 1.08 m según ampliación de 5ta. parte de la calle (5.40 m) | 2.50 m | | | |
| RETIRO FRONTAL | ACERAS Y AMPLIACIONES DE ACERA | | | | | | | | | | | | |
| No cumple con los 5.00 m de retiro frontal establecidos en esta nueva normativa. El proyecto pondera un lindero frontal de 2.50 m en la calle Arabia cuyo lindero es de 1.00 m. | Se proponen ampliaciones de acera de acuerdo con la clasificación de las calles y una ampliación mínima de una 5ta parte de la sección de la calle: <table border="1"> <thead> <tr> <th>Calles Normales</th> <th>Aceras de 3.00 m o de 1.08 m según ampliación de 5ta. parte de la calle (5.40 m)</th> <th>2.50 m</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> </tbody> </table> El proyecto cumple con los estándares para aceras. | Calles Normales | Aceras de 3.00 m o de 1.08 m según ampliación de 5ta. parte de la calle (5.40 m) | 2.50 m | | | | | | | | | |
| Calles Normales | Aceras de 3.00 m o de 1.08 m según ampliación de 5ta. parte de la calle (5.40 m) | 2.50 m | | | | | | | | | | | |
| | | | | | | | | | | | | | |
| Posterior | 2.00 | ✓ | RETIRO POSTERIOR El proyecto contempla linderos posteriores de 2.00 m. | | | | | | | | | | |
| Lateral | 2.00 | ✓ | RETIRO LATERALES El proyecto contempla linderos laterales de 2.00 m. | | | | | | | | | | |
| 6. Densidad Máxima | 560 hab/Ha | ✗ | DENSIDAD MÁXIMA Se estima que en Millenia Arabia residirán unas 60 personas aproximadamente. Para una densidad de 854.77 hab/Ha. | | | | | | | | | | |
| Otros | Tratamientos de Parques | ✗ | En aquellos lotes donde pueda construirse estacionamientos como parte del volumen de la edificación, deberán contemplarse tratamiento paisajístico de las fachadas a objeto armonizar con el entorno. | | | | | | | | | | |
| | Instalaciones | ✗ | Los aparatos de aire acondicionado, las antenas de radio... deberán respetar la altura máxima establecida y disponerse de modo tal que no sean visibles desde los espacios públicos. | | | | | | | | | | |

TABLA 6. Evaluación Proyecto de acuerdo a Normativa.

Millenia Arabia

CIUDAD

RELACIÓN CON EL CONTEXTO INMEDIATO

| | |
|--------------------------------------|----------|
| ZONA DE TRANSICIÓN..... | 5 PUNTOS |
| ESCALA..... | 8 PUNTOS |
| RELACIÓN CON EL ESPACIO PÚBLICO..... | 7 PUNTOS |
| ACCESO PEATONAL..... | 6 PUNTOS |
| ACCESO VEHICULAR..... | 6 PUNTOS |
| ACCESIBILIDAD UNIVERSAL..... | 2 PUNTOS |
| CONFORT URBANO..... | 5 PUNTOS |

RELACIÓN CON EL CONTEXTO PRÓXIMO

| | |
|--------------------------|----------|
| VALOR DE PROXIMIDAD..... | 6 PUNTOS |
| MIXTURA DE USOS..... | 0 PUNTOS |

SOCIEDAD

RELACIÓN CON EL CONTEXTO SOCIAL

| | |
|-----------------------------|----------|
| TIPOLOGÍAS DE VIVIENDA..... | 8 PUNTOS |
| PRÁCTICAS SOCIALES..... | 5 PUNTOS |

NORMATIVAS

| | |
|-----------------|----------|
| NORMATIVAS..... | 4 PUNTOS |
|-----------------|----------|

PUNTAJE TOTAL
MILLENNIA ARABIA **48/100**

Millenia Arabia presenta una fachada permeable plana la cual se percibe como una gran plano que delimita el espacio privado del espacio público. Carece de elementos que faciliten la accesibilidad universal, sin embargo, a través de los accesos vehiculares se podría acceder.

Tiene un acceso peatonal centrado en la fachada y dos accesos vehiculares los cuales ocupan gran parte de la fachada frontal e interrumpen la movilidad peatonal. Algunos apartamentos disponen de balcones con visuales hacia la calle y otros miran a los linderos. La acera tiene buenas dimensiones pero posee muy poco arbolado debido a que gran parte de la fachada se dispone para el acceso vehicular.

A 60 metros del proyecto encontramos rutas de transporte públicos lo que indica una buena accesibilidad a servicios y a comercios, a pesar de encontrarse en una zona mayormente residencial.

Millenia Arabia oferta apartamentos que van desde los 93m² hasta los 156m² permitiendo que diversos grupos sociales puedan residir en el proyecto. En su contexto inmediato se puede caminar y en su interior posee espacios comunes para los residentes, pero que funcionan como una extensión de la vivienda.

En cuanto a la normativa, este proyecto sobrepasa las consideraciones de ocupación y construcción máxima, sin embargo, esta normativa no estaba vigente al momento de aprobación y construcción del proyecto.

FIGURA 103. Puntaje del proyecto.

ARROYO HONDO 40

Año del Proyecto: 2023
Arquitectos: Sánchez y Curiel
Ubicación: Euclides Morillo esq. Juan Tomás Mejía y Cotes,
Arroyo Hondo

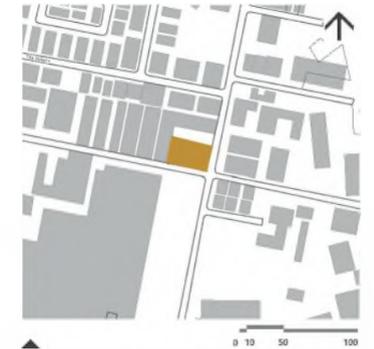


FIGURA 104. Ubicación.

207

Arroyo Hondo 40 es un proyecto arquitectónico ubicado en la calle Euclides Morillo esquina Lic. Juan Mejía y Cotes en Arroyo Hondo. En la planta baja se disponen de locales comerciales aprovechando la esquina y generando relación entre el edificio y su vía pública, lo que contribuye a una integración adecuada con el entorno. Además, en la planta baja se encuentra un área para el cuidado de infantes, almacenes y un recibidor el cual posee accesos adecuados para personas con discapacidad y a través del cual se accede a los apartamentos.

Consta de dos torres, cada una con 11 niveles y su propio núcleo de circulación vertical. El proyecto ofrece ocho tipologías de viviendas, las cuales van desde 60m² hasta los 150m². Los entresijos de los apartamentos tienen una altura de 3 metros, lo que permite aprovechar la iluminación y ventilación natural de manera efectiva. En un nivel intermedio, el proyecto cuenta con amenidades y áreas comunes, como una piscina, gimnasio, jardín y terraza.

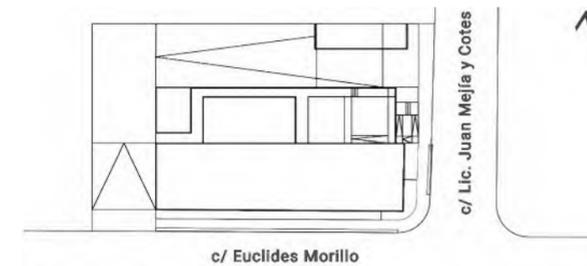


FIGURA 105. Planta.

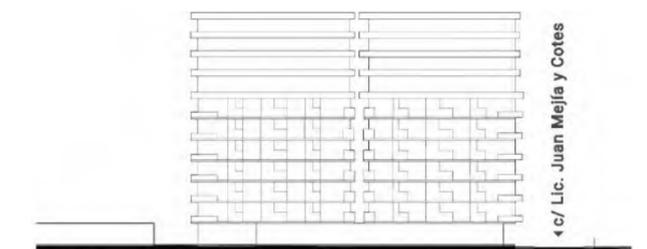


FIGURA 106. Elevación.

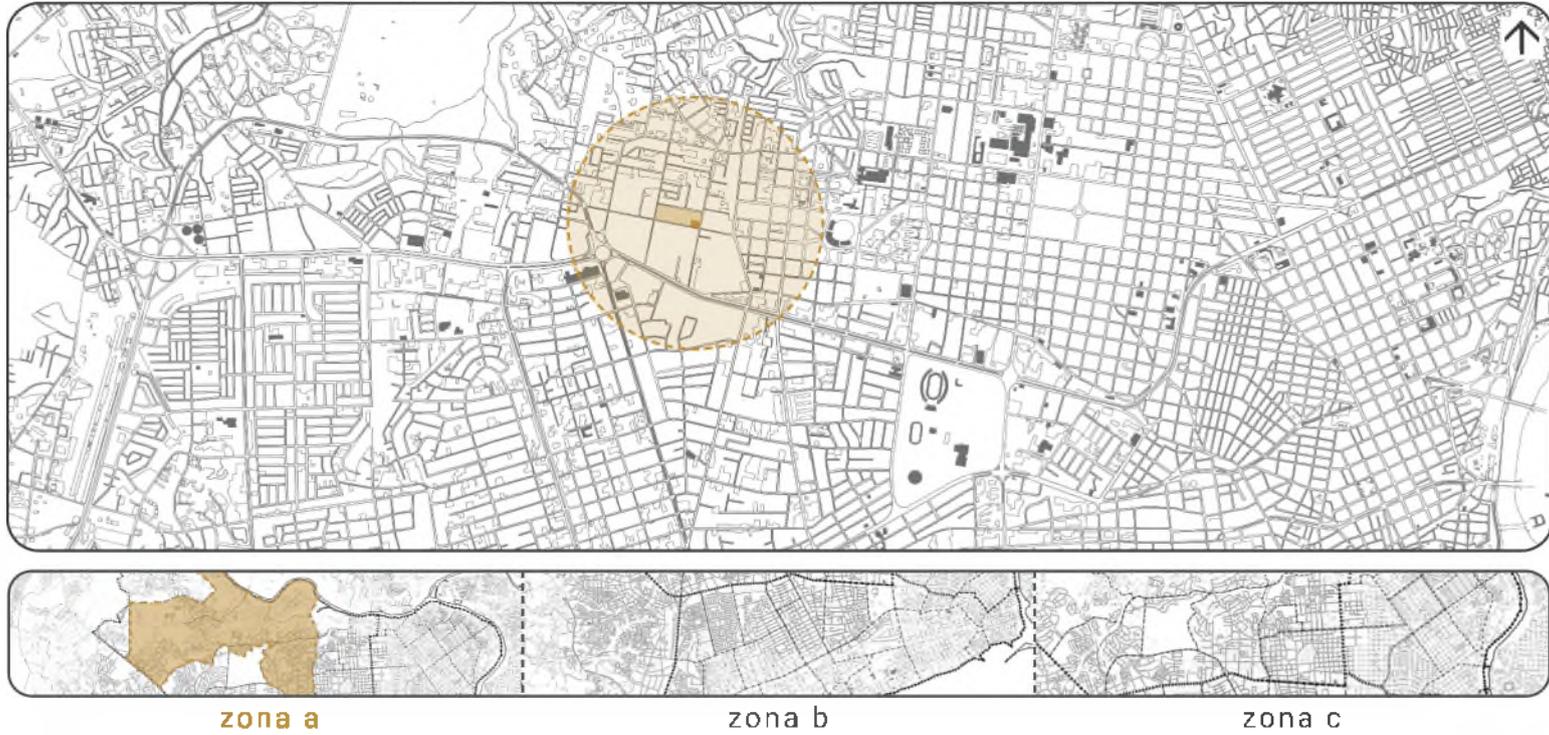


208

FIGURA 107. Edificio Arroyo Hondo 40.

CIUDAD

SITUACIÓN URBANA



209

FIGURA 108. Situación Urbana.

RELACIÓN CON EL CONTEXTO INMEDIATO

TIPOLOGÍA DE EDIFICACIÓN

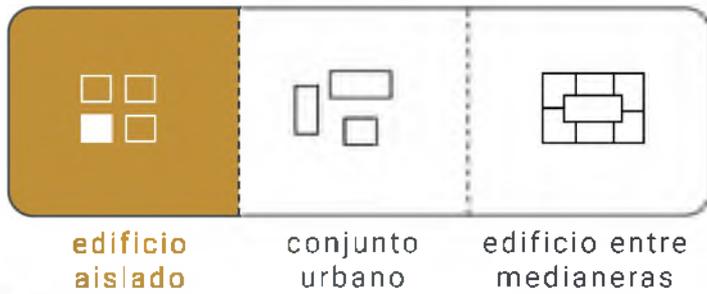


FIGURA 109. Tipología.

ZONA DE TRANSICIÓN

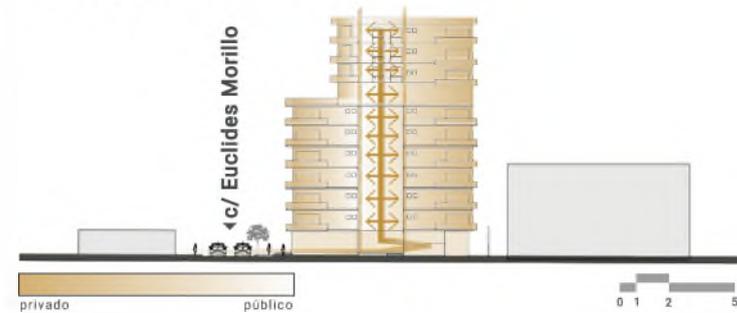


FIGURA 110. Elevación.

3 ASPECTOS CONTEXTUALES

ESCALA

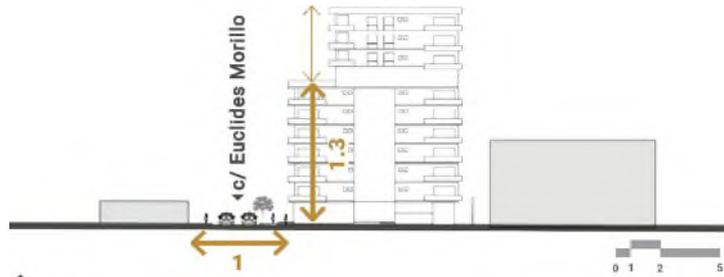


FIGURA 111. Escala.

- ✓ proporción de altura con respecto a calle y entorno inmediato (máximo 1:1.5)

RELACIÓN CON EL ESPACIO PÚBLICO

- ✓ visuales
- ✓ actividades en planta baja
- ✓ generación de espacio público

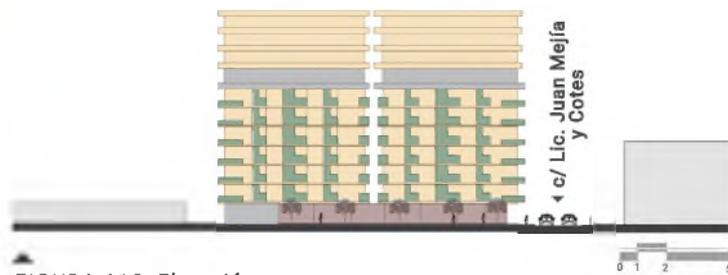


FIGURA 112. Elevación.



ACCESIBILIDAD PEATONAL Y VEHICULAR

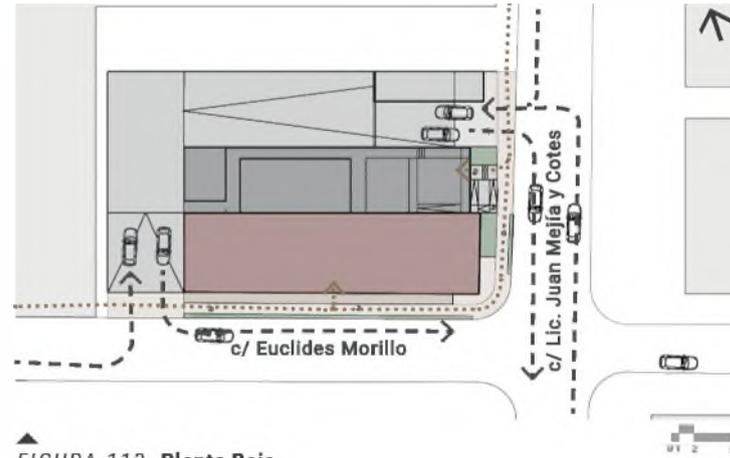
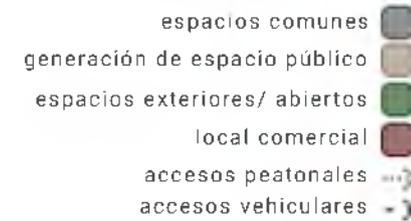


FIGURA 113. Planta Baja.



210

Este edificio integra locales comerciales en planta baja del lado de la c/ Euclides Morillo y acceso en la c/ Mejía Cotes. Este acceso cuenta tanto con rampa como con escalinata para acceder a la zona residencial.

ACCESIBILIDAD UNIVERSAL



ASPECTOS CONTEXTUALES

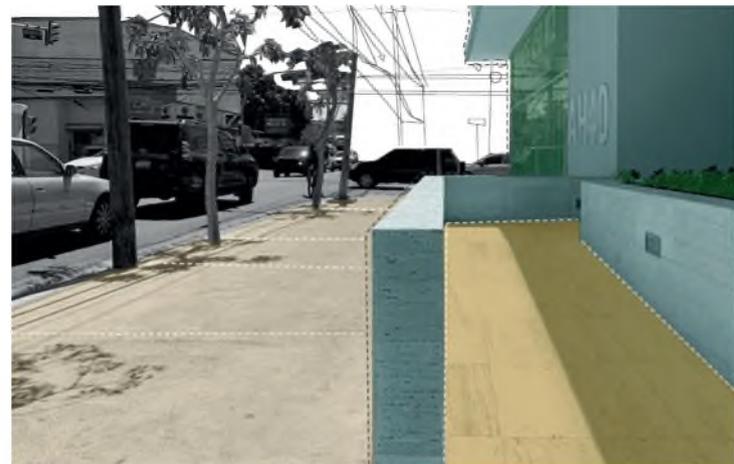
CONFORT URBANO

211



FIGURA 114 Collage Arroyo Hondo 40.

Este edificio recede su volumen para proponer escalinatas y rampas de acceso tanto en su lado comercial como residencial. Esto da amplitud a la acera, mejorando la experiencia del peatón. Además, integra árboles (en crecimiento) en sus aceras.



FIGURAS 115. Collage Arroyo Hondo 40.

- circulación inconfortable 
- circulación confortable 
- relación en planta baja 
- edificio a analizar 

ASPECTOS CONTEXTUALES

RELACIÓN CON EL CONTEXTO PRÓXIMO

VALOR DE PROXIMIDAD

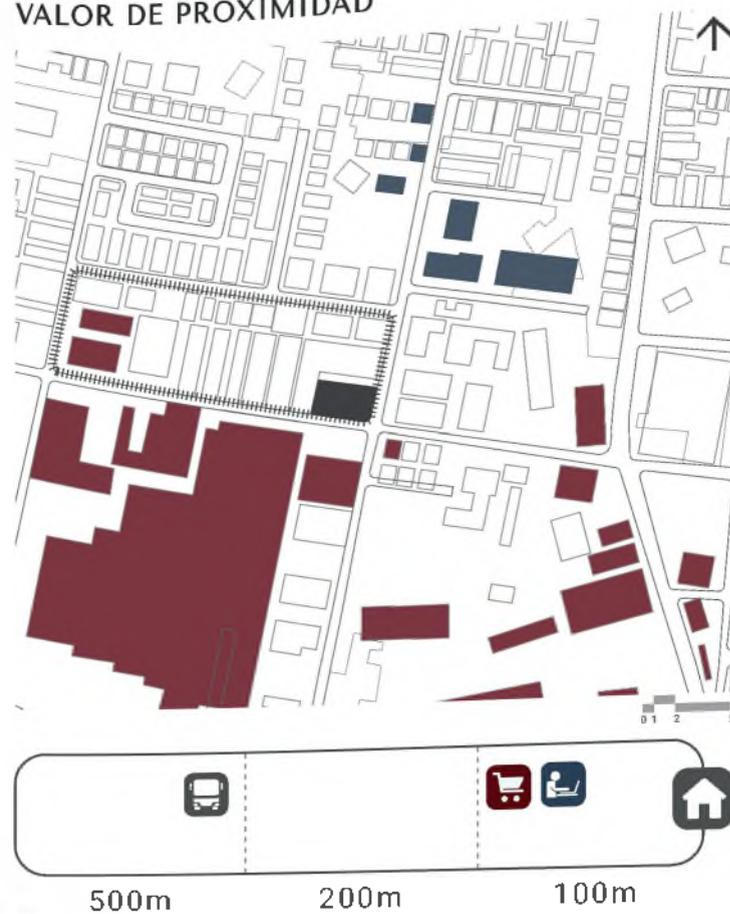


FIGURA 116. Valor de Proximidad.

Este edificio se encuentra próximo a la plaza Galería 360, por lo que tiene conectividad con comercios pero también con espacios de trabajo y cafés con espacios para trabajo remoto. También se encuentra próximo a la Av. Kennedy la cual cuenta con una amplia variedad de rutas que conectan con diversas zonas de la ciudad.

MIXTURA DE USOS



FIGURA 117. Programa de Área.

Este edificio de uso mixto integra el uso mixto con el habitacional. Cuenta con espacios comunes como lobby, área social, gimnasio, terraza, piscina, entre otros.

SOCIEDAD

RELACIÓN CON EL CONTEXTO SOCIAL

TIPOLOGÍA DE USUARIO



PRÁCTICAS SOCIALES

• ¿Cuáles prácticas sociales tienen lugar en el contexto inmediato del edificio y/o en su planta baja?

- caminar
- permanecer
- sentarse
- ver, escuchar y conversar
- actividades que sirven de atractores sociales

En el contexto inmediato este edificio plantea espacios comerciales con una pequeña plaza en planta baja que permite la permanencia y la interacción social.

• ¿Cuáles prácticas sociales tienen lugar en los espacios comunes a lo interno del edificio?

- caminar
- permanecer
- sentarse
- ver, escuchar y conversar
- actividades sociales a lo interno del edificio o proyecto

En el interior posee áreas en las que se puede permanecer como los parqueos y áreas donde sentarse, ver, escuchar y conversar como el lobby, la terrazas sociales, el gimnasio, área de juegos y el área de estancia de niños lugares que fomentan la interacción entre los distintos residentes del proyecto.

213

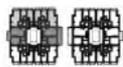
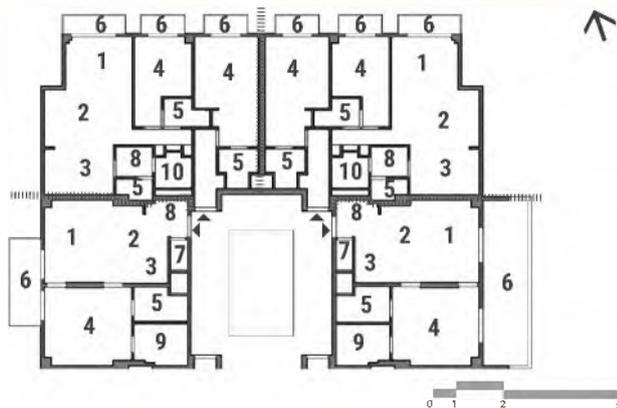


FIGURA 118. Planta Tipo.

ÁREAS PLANTA TIPO

- | | |
|-------------------|-------------------|
| 1. Sala | 2. Comedor |
| 3. Cocina | 4. Habitación |
| 5. Baño | 6. Balcón |
| 7. 1/2 Baño | 8. Área de Lavado |
| 9. Walk-in-Closet | 10. Hab. Servicio |

ASPECTOS CONTEXTUALES

NORMATIVAS

Ordenanza 2023. Plan de Desarrollo y Zonificación del Polígono de Conservación e Integración Metropolitana de los sectores Altos de Arroyo Hondo, Los Ríos, Viejo Arroyo Hondo, Nuevo Arroyo Hondo, Jardines del Norte y Los Peralejos.

ZONA A LA QUE PERTENECE EL PROYECTO: **ZONA 7: Residencial con Comercio Metropolitano**

CARACTERÍSTICAS DE DESARROLLO | ZONA 7

| Rangos de Tamaño | 5 | ARROYO HONDO 40 | | | | | | | | | | | | | | |
|--|---|-------------------------|--|----------------------------|--------------------------------|--|---|-------------------------|--|------------|---------------|---------------------------|--------|-------|--|--------|
| 1. Área del Lote | >1,500 | 1,557.73 m ² | | | | | | | | | | | | | | |
| 2. Usos Permitidos | Residencial Comercio Metropolitano | ✓ | USOS PERMITIDOS <input checked="" type="checkbox"/> Vivienda unifamiliar y multifamiliar <input type="checkbox"/> Equipamientos urbanos <input checked="" type="checkbox"/> Comercio Metropolitano: actividades comerciales y de oficina cuyo ámbito de acción y servicio abarca todo el Distrito Nacional y/o Área Metropolitana | | | | | | | | | | | | | |
| 3. Ocupación % Ocupación Máxima | 65% | ✓ | <table border="1"> <thead> <tr> <th>OCUPACIÓN MÁXIMA ORDENANZA</th> <th>OCUPACIÓN DEL PROYECTO</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td> $65 \times 1,557.73 \text{ m}^2$ $\frac{100}{1,012.53 \text{ m}^2}$ </td> <td> 965.94 m^2 METRAJE OCUPACIÓN DEL PROYECTO PARA UNA OCUPACIÓN DE UN 62% </td> </tr> </tbody> </table> | OCUPACIÓN MÁXIMA ORDENANZA | OCUPACIÓN DEL PROYECTO | $65 \times 1,557.73 \text{ m}^2$ $\frac{100}{1,012.53 \text{ m}^2}$ | 965.94 m^2 METRAJE OCUPACIÓN DEL PROYECTO PARA UNA OCUPACIÓN DE UN 62% | | | | | | | | | |
| OCUPACIÓN MÁXIMA ORDENANZA | OCUPACIÓN DEL PROYECTO | | | | | | | | | | | | | | | |
| $65 \times 1,557.73 \text{ m}^2$ $\frac{100}{1,012.53 \text{ m}^2}$ | 965.94 m^2 METRAJE OCUPACIÓN DEL PROYECTO PARA UNA OCUPACIÓN DE UN 62% | | | | | | | | | | | | | | | |
| 4. Construcción Índice de Edificabilidad | 3 | ✓ | VOLUMEN CONSTRUCCIÓN MÁXIMA SEGÚN HUELLA DE OCUPACIÓN <table border="1"> <thead> <tr> <th>ÁREA TOTAL DE CONSTRUCCIÓN</th> <th>ÁREA TOTAL DEL LOTE</th> <th>Índice</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>5,658.57 m²</td> <td>1,557.73 m²</td> <td>3.63*</td> </tr> </tbody> </table> <small>CUMPLE CON EL ÍNDICE POR BANDO DE USO MIXTO Y ESPACIO PÚBLICO</small> | ÁREA TOTAL DE CONSTRUCCIÓN | ÁREA TOTAL DEL LOTE | Índice | 5,658.57 m ² | 1,557.73 m ² | 3.63* | | | | | | | |
| ÁREA TOTAL DE CONSTRUCCIÓN | ÁREA TOTAL DEL LOTE | Índice | | | | | | | | | | | | | | |
| 5,658.57 m ² | 1,557.73 m ² | 3.63* | | | | | | | | | | | | | | |
| 5. Retiros Mínimos (m) Frente + ampliación de aceras | 5.00 + ampliación de aceras | - | <table border="1"> <thead> <tr> <th>RETIRO FRONTAL</th> <th>ACERAS Y AMPLIACIONES DE ACERA</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>No cumple con los 5.00 m de retiro frontal establecidos en esta nueva normativa. El proyecto pondera linderos frontales de 3.50 m en la calle Euclides Morillo (calle local) y de 2.30 m en la calle Mejía y Cotes.</td> <td>Se proponen ampliaciones de acera de acuerdo con la clasificación de las calles y una ampliación mínima de una 5ta parte de la sección de la calle: <table border="1"> <thead> <tr> <th>Calle</th> <th>Acera</th> <th>Ampliación</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Calle Locales</td> <td>Aceras de 2.40 m a 4.00 m</td> <td>3.50 m</td> </tr> <tr> <td>Calle</td> <td>Aceras de 3.00 m o 2.00 m según ampliación de 5ta. parte</td> <td>2.30 m</td> </tr> </tbody> </table> El proyecto cumple con los estándares para aceras. </td> </tr> </tbody> </table> | RETIRO FRONTAL | ACERAS Y AMPLIACIONES DE ACERA | No cumple con los 5.00 m de retiro frontal establecidos en esta nueva normativa. El proyecto pondera linderos frontales de 3.50 m en la calle Euclides Morillo (calle local) y de 2.30 m en la calle Mejía y Cotes. | Se proponen ampliaciones de acera de acuerdo con la clasificación de las calles y una ampliación mínima de una 5ta parte de la sección de la calle: <table border="1"> <thead> <tr> <th>Calle</th> <th>Acera</th> <th>Ampliación</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Calle Locales</td> <td>Aceras de 2.40 m a 4.00 m</td> <td>3.50 m</td> </tr> <tr> <td>Calle</td> <td>Aceras de 3.00 m o 2.00 m según ampliación de 5ta. parte</td> <td>2.30 m</td> </tr> </tbody> </table> El proyecto cumple con los estándares para aceras. | Calle | Acera | Ampliación | Calle Locales | Aceras de 2.40 m a 4.00 m | 3.50 m | Calle | Aceras de 3.00 m o 2.00 m según ampliación de 5ta. parte | 2.30 m |
| RETIRO FRONTAL | ACERAS Y AMPLIACIONES DE ACERA | | | | | | | | | | | | | | | |
| No cumple con los 5.00 m de retiro frontal establecidos en esta nueva normativa. El proyecto pondera linderos frontales de 3.50 m en la calle Euclides Morillo (calle local) y de 2.30 m en la calle Mejía y Cotes. | Se proponen ampliaciones de acera de acuerdo con la clasificación de las calles y una ampliación mínima de una 5ta parte de la sección de la calle: <table border="1"> <thead> <tr> <th>Calle</th> <th>Acera</th> <th>Ampliación</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Calle Locales</td> <td>Aceras de 2.40 m a 4.00 m</td> <td>3.50 m</td> </tr> <tr> <td>Calle</td> <td>Aceras de 3.00 m o 2.00 m según ampliación de 5ta. parte</td> <td>2.30 m</td> </tr> </tbody> </table> El proyecto cumple con los estándares para aceras. | Calle | Acera | Ampliación | Calle Locales | Aceras de 2.40 m a 4.00 m | 3.50 m | Calle | Aceras de 3.00 m o 2.00 m según ampliación de 5ta. parte | 2.30 m | | | | | | |
| Calle | Acera | Ampliación | | | | | | | | | | | | | | |
| Calle Locales | Aceras de 2.40 m a 4.00 m | 3.50 m | | | | | | | | | | | | | | |
| Calle | Aceras de 3.00 m o 2.00 m según ampliación de 5ta. parte | 2.30 m | | | | | | | | | | | | | | |
| Posterior | 2.00 | ✓ | RETIRO POSTERIOR El proyecto contempla linderos posteriores de 2.20 m. | | | | | | | | | | | | | |
| Lateral | 2.00 | ✓ | RETIRO LATERALES El proyecto contempla linderos laterales de 2.20 m. | | | | | | | | | | | | | |
| 6. Densidad Máxima | 1,300 hab/Ha | ✓ | DENSIDAD MÁXIMA Se estima que en Arroyo Hondo 40 residen unas 5,000 personas. Para una densidad de 962.94 hab/Ha. | | | | | | | | | | | | | |
| Otros | Usos Mixtos | ✗ | Todas las edificaciones de uso mixto deberán prever puestos de estancamiento para bicicletas, motores y vehículos de carga y descarga de mercancía. Estas áreas de estacionamiento se dispondrán de manera tal que no generen conflicto con el desenvolvimiento propio de las distintas actividades y usos. | | | | | | | | | | | | | |

TABLA 7. Evaluación Proyecto de acuerdo a Normativa.

Arroyo Hondo 40

Arroyo Hondo propone una planta baja recesada que resguarda del sol y que conecta de manera efectiva el espacio público inmediato con el espacio privado. Cuenta con rampa de acceso y circulación vertical a través de ascensores, además de acceso peatonal escalonado. Dispone las entradas a los parqueos a los extremos de su fachada haciendo que no se interrumpa en gran manera la circulación peatonal en su frente. Los apartamentos disponen de balcones con visuales hacia la calle y aceras con buenas dimensiones y arbolado adecuado.

Se encuentra a 1 kilómetro de una estación de metro, y próximo a servicios y actividades urbanas propias de la zona a la que pertenece. En su planta baja incorpora locales comerciales que se integran a la c/ Euclides Morillo junto al uso habitacional de las plantas superiores.

El proyecto ofrece ocho tipologías de viviendas que van desde 60m² hasta 150m², por lo que se adecúa a la diversidad social. Permite y fomenta las prácticas sociales tanto en su contexto inmediato, con las aceras amplias arboladas y la plaza frente a los locales comerciales como en el interior con una planrta para espacios comunes para los residente que permiten caminar, ver, escuchar y conversar.

Cumple con la mayoría de los parámetros de la normativa, siendo el retiro frontal de 5.00 m y la disposición de parqueos para servir el área comercial, los únicos puntos donde presenta debilidades, sin embargo, esta normativa es posterior al proyecto.

CIUDAD

RELACIÓN CON EL CONTEXTO INMEDIATO

| | |
|--------------------------------------|-----------|
| ZONA DE TRANSICIÓN..... | 8 PUNTOS |
| ESCALA..... | 9 PUNTOS |
| RELACIÓN CON EL ESPACIO PÚBLICO..... | 9 PUNTOS |
| ACCESO PEATONAL..... | 9 PUNTOS |
| ACCESO VEHICULAR..... | 10 PUNTOS |
| ACCESIBILIDAD UNIVERSAL..... | 8 PUNTOS |
| CONFORT URBANO..... | 9 PUNTOS |

RELACIÓN CON EL CONTEXTO PRÓXIMO

| | |
|--------------------------|----------|
| VALOR DE PROXIMIDAD..... | 6 PUNTOS |
| MIXTURA DE USOS..... | 8 PUNTOS |

SOCIEDAD

RELACIÓN CON EL CONTEXTO SOCIAL

| | |
|-----------------------------|----------|
| TIPOLOGÍAS DE VIVIENDA..... | 8 PUNTOS |
| PRÁCTICAS SOCIALES..... | 7 PUNTOS |

NORMATIVAS

| | |
|-----------------|----------|
| NORMATIVAS..... | 9 PUNTOS |
|-----------------|----------|

PUNTAJE TOTAL **76/100**
ARROYO HONDO 40

FIGURA 119. Puntaje del proyecto.

RESIDENCIAL CIUDAD REAL II

Año del Proyecto: 2009-2019 (última etapa)

Arquitectos: Constructora Bisonó

Ubicación: Av. República de Colombia, Altos de Arroyo Hondo



FIGURA 120. Ubicación.

215

Ciudad Real II es un conjunto residencial cerrado ubicado en la Av. República de Colombia, en Altos de Arroyo Hondo III. Este proyecto fue diseñado por la Constructora Bisonó bajo el criterio de ciudad jardín, por lo que cuenta con grandes extensiones verdes, lo que contribuye a un ambiente agradable y fresco dentro del residencial. En su interior se pueden encontrar parques e instalaciones deportivas que invitan a la práctica de actividades al aire libre, así como gazebos para encuentros sociales, que promueven la interacción comunitaria. Además, el proyecto cuenta con dos accesos vehiculares controlados y vigilados por garitas de seguridad, ; centro educativo, suministro de agua, plazas comerciales...

Este residencial tiene una extensión de unos 2.8 kilómetros cuadrados, distribuidos en 19 manzanas y un condominio, en las cuales se emplazan edificios de 3 a 4 niveles distribuidos entre 8 a apartamentos, haciendo que este proyecto presente una alta densidad habitacional. Dada la situación urbana de este conjunto urbano y la extensión misma del proyecto, la mayoría de sus residentes optan por utilizar el automóvil como mecanismo de movilidad provocando entaponamientos en sus accesos, los cuales funcionan como cuello de botella o filtro para acceder a la vía principal, causando mayor congestión en la vía.

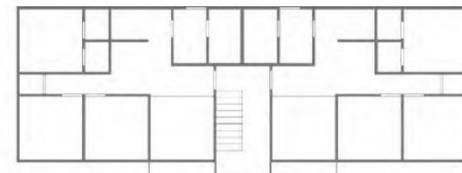


FIGURA 121. Planta.

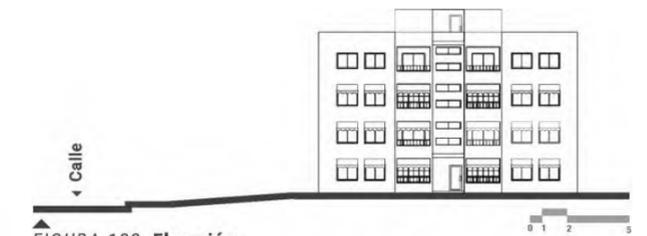


FIGURA 122. Elevación.



FIGURA 123. Ciudad Real II.

CIUDAD

SITUACIÓN URBANA

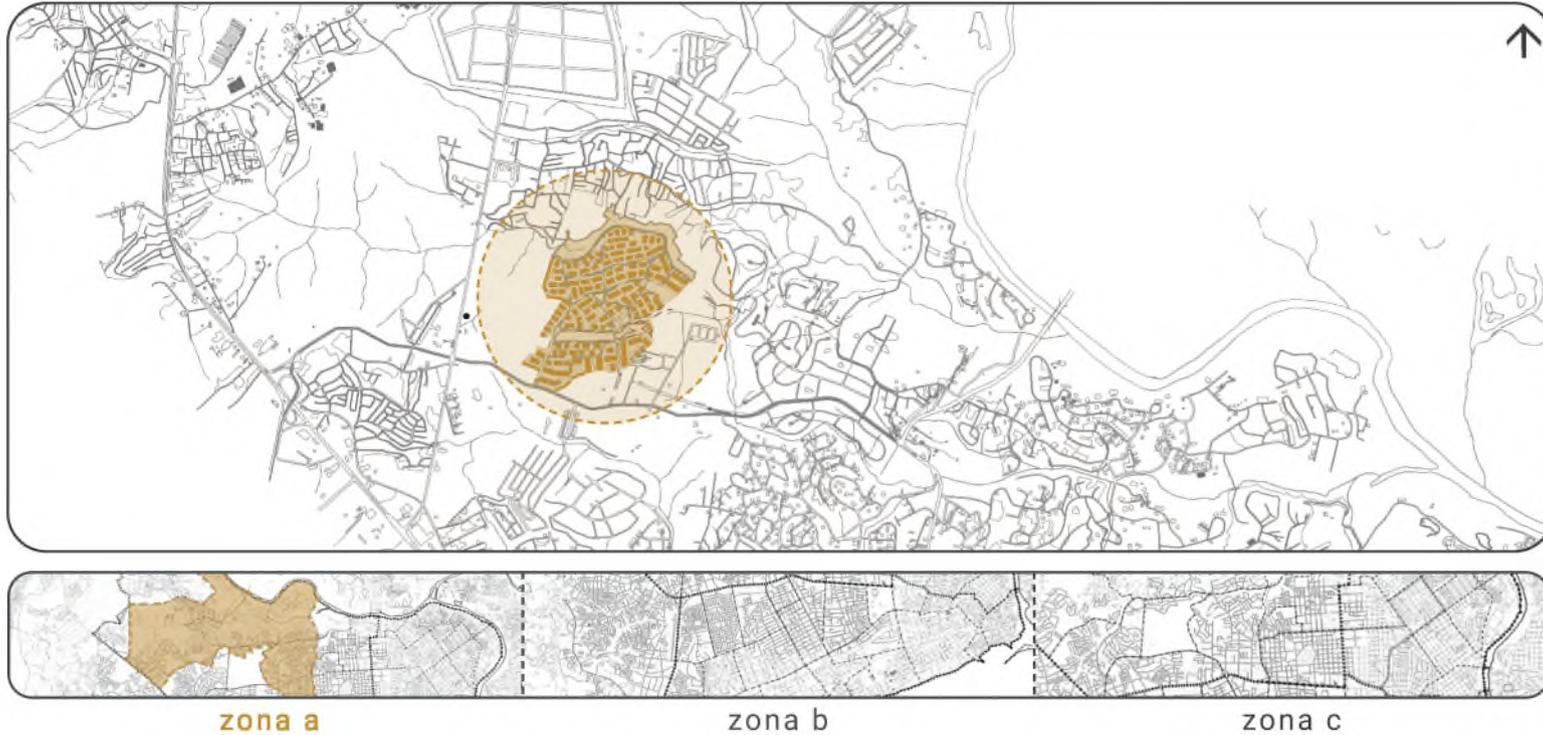


FIGURA 124. Situación Urbana.

RELACIÓN CON EL CONTEXTO INMEDIATO

TIPOLOGÍA DE EDIFICACIÓN



FIGURA 125. Tipología.

ZONA DE TRANSICIÓN

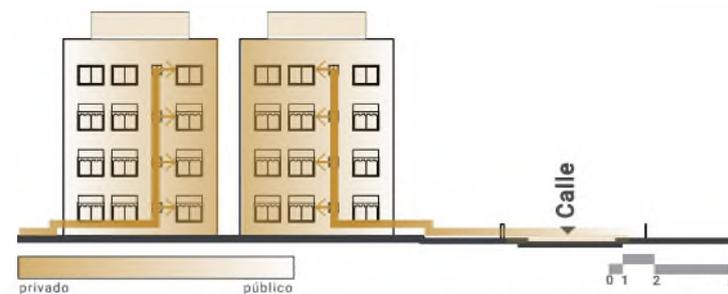


FIGURA 126. Escala Sección Típica.

3 ASPECTOS CONTEXTUALES

ESCALA

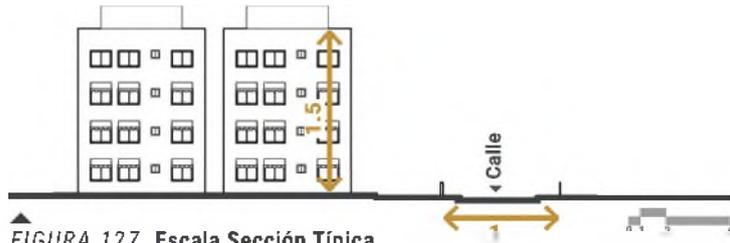


FIGURA 127. Escala Sección Típica.

- proporción de altura con respecto a calle y entorno inmediato (máximo 1:1.5)

RELACIÓN CON EL ESPACIO PÚBLICO

- visuales
- actividades en planta baja
- generación de espacio público

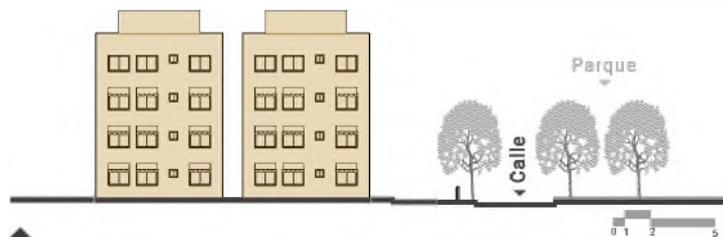


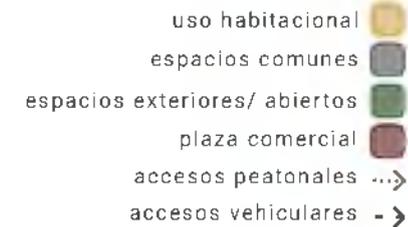
FIGURA 128. Elevación Típica Cercanía a Parques.



ACCESIBILIDAD PEATONAL Y VEHICULAR



FIGURA 129. Planta Baja.



ACCESIBILIDAD UNIVERSAL



ASPECTOS CONTEXTUALES

CONFORT URBANO

219



FIGURA 130 Collage Ciudad Real II.

Este proyecto integra amplias áreas verdes, sin embargo, las únicas aceras que se encuentran arboladas son aquellas cercanas a los parques del proyecto. Se prioriza en acceso a los edificios desde los parqueos.



FIGURAS 131. Collage Ciudad Real II.

- circulación incomfortable
- circulación comfortable
- relación en planta baja
- edificio a analizar

3 ASPECTOS CONTEXTUALES

RELACIÓN CON EL CONTEXTO PRÓXIMO

VALOR DE PROXIMIDAD



FIGURA 132. Valor de Proximidad.

El conjunto posee una plaza comercial, un colegio y parques. En su contexto próximo se encuentran comercios como supermercados y plazas comerciales. Además, en la Av. República de Colombia se encuentran rutas de transporte diversas para posibilitan la conectividad del sector con otras zonas.

MIXTURA DE USOS

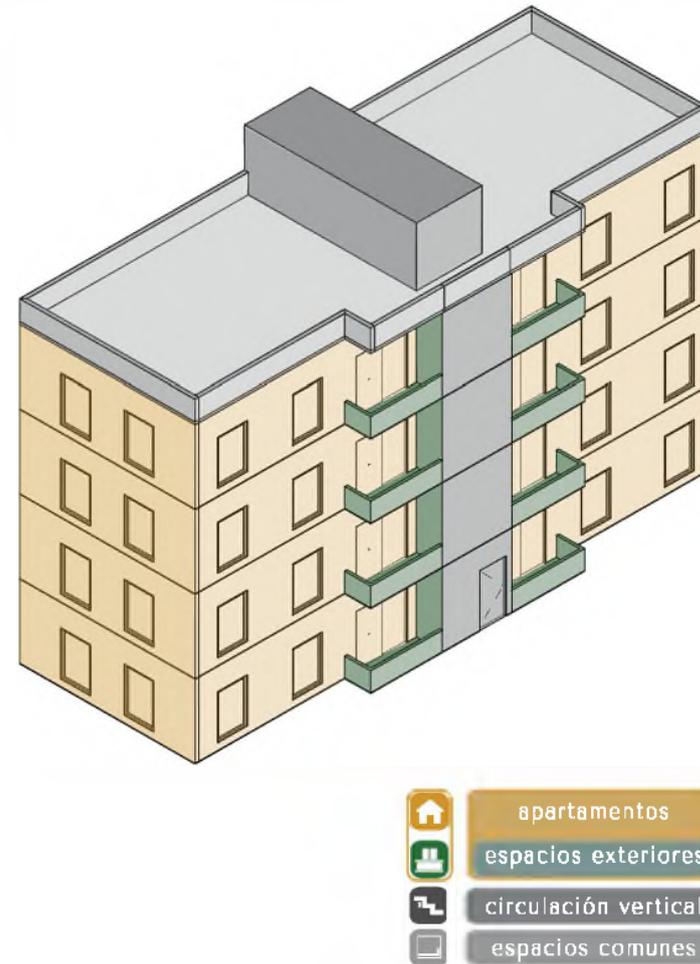


FIGURA 133. Programa de Área.

Además de los bloques de apartamentos, este complejo integra áreas comunes para los residentes como parques, gazebos multiuso, iglesia, canchas y plaza comercial.

SOCIEDAD

RELACIÓN CON EL CONTEXTO SOCIAL

TIPOLOGÍA DE USUARIO

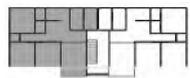
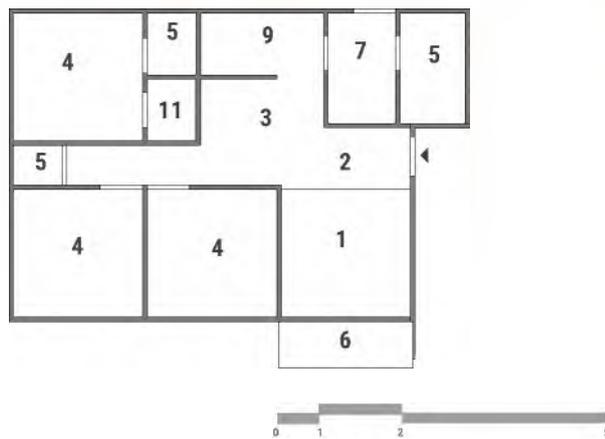
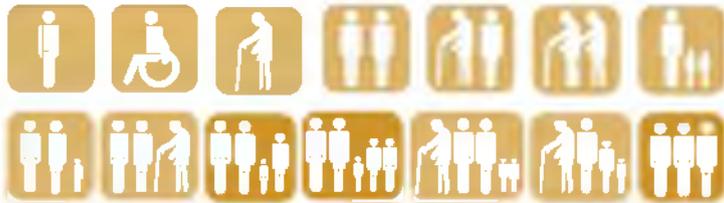


FIGURA 134. Plantas Tipo.

ÁREAS PLANTA TIPO

- | | |
|-------------------|-------------------|
| 1. Sala | 2. Comedor |
| 3. Cocina | 4. Habitación |
| 5. Baño | 6. Terraza/Balcón |
| 7. Hab. Servicio | 8. Área de Lavado |
| 9. Walk-in-Closet | |

PRÁCTICAS SOCIALES

¿Cuáles prácticas sociales tienen lugar en el contexto inmediato del edificio y/o en su planta baja?

- caminar
- permanecer
- actividades que sirven de atractores sociales
- sentarse
- ver, escuchar y conversar

En el contexto inmediato de este conjunto urbano se puede caminar o desplazarse.

¿Cuáles prácticas sociales tienen lugar en los espacios comunes a lo interno del edificio?

- caminar
- permanecer
- actividades sociales a lo interno del edificio o proyecto
- sentarse
- ver, escuchar y conversar

Al ser un conjunto urbano, en su interior posee parques, canchas, gazebos, iglesia, plaza comerciales en donde se dan encuentros e interacciones sociales. Sin embargo, sólo algunos parques cuentan con mobiliario urbano como asientos que hagan más afables la estancia de los residentes en dichas zonas de esparcimiento.

ASPECTOS CONTEXTUALES

NORMATIVAS

Ordenanza 2023. Plan de Desarrollo y Zonificación del Polígono de Conservación e Integración Metropolitana de los sectores Altos de Arroyo Hondo, Los Ríos, Viejo Arroyo Hondo, Nuevo Arroyo Hondo, Jardines del Norte y Los Peralejos.

ZONA A LA QUE PERTENECE EL PROYECTO: **ZONA 1: Zona Mixta, Residencial y Comercio de Ciudad**

CARACTERÍSTICAS DE DESARROLLO | ZONA 1

| Rangos de Tamaño | 5 | CIUDAD REAL II | | | | | | | | | | | | | | |
|--|---|---------------------------|--|----------------------------|--------------------------------|--|---|---------------------------|-------------------------|-------------------|---------|--------------------------|---------------|--------|------------------|--------|
| 1. Área del Lote | >1,500 | 806,903.22 m ² | | | | | | | | | | | | | | |
| 2. Usos Permitidos | Residencial Comercial de Ciudad | ✓ | USOS PERMITIDOS <input checked="" type="checkbox"/> Vivienda unifamiliar, bifamiliar y multifamiliar de media densidad <input checked="" type="checkbox"/> Actividades de equipamiento urbano compatibles <input checked="" type="checkbox"/> Comercio de Ciudad: actividades comerciales de nivel intermedio o urbano solas o mezcladas con la vivienda u oficina | | | | | | | | | | | | | |
| 3. Ocupación % Ocupación Máxima | 60% | ✓ | <table border="1"> <thead> <tr> <th>OCUPACIÓN MÁXIMA ORDENANZA</th> <th>OCUPACIÓN DEL PROYECTO</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td> $\frac{60 \times 806,903.22 \text{ m}^2}{100} = 484,141.93 \text{ m}^2$ </td> <td> $\frac{121,285.42 \text{ m}^2}{0.15} = 806,903.22 \text{ m}^2$ </td> </tr> </tbody> </table> | OCUPACIÓN MÁXIMA ORDENANZA | OCUPACIÓN DEL PROYECTO | $\frac{60 \times 806,903.22 \text{ m}^2}{100} = 484,141.93 \text{ m}^2$ | $\frac{121,285.42 \text{ m}^2}{0.15} = 806,903.22 \text{ m}^2$ | | | | | | | | | |
| OCUPACIÓN MÁXIMA ORDENANZA | OCUPACIÓN DEL PROYECTO | | | | | | | | | | | | | | | |
| $\frac{60 \times 806,903.22 \text{ m}^2}{100} = 484,141.93 \text{ m}^2$ | $\frac{121,285.42 \text{ m}^2}{0.15} = 806,903.22 \text{ m}^2$ | | | | | | | | | | | | | | | |
| 4. Construcción Índice de Edificabilidad | 2.7 | ✓ | VOLUMEN CONSTRUCCIÓN MÁXIMA SEGÚN HUELLA DE OCUPACIÓN <table border="1"> <thead> <tr> <th>ÁREA TOTAL DE CONSTRUCCIÓN</th> <th>ÁREA TOTAL DEL LOTE</th> <th>Índice</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>485,141.67 m²</td> <td>806,903.22 m²</td> <td>0.60</td> </tr> </tbody> </table> | ÁREA TOTAL DE CONSTRUCCIÓN | ÁREA TOTAL DEL LOTE | Índice | 485,141.67 m ² | 806,903.22 m ² | 0.60 | | | | | | | |
| ÁREA TOTAL DE CONSTRUCCIÓN | ÁREA TOTAL DEL LOTE | Índice | | | | | | | | | | | | | | |
| 485,141.67 m ² | 806,903.22 m ² | 0.60 | | | | | | | | | | | | | | |
| 5. Retiros Mínimos (m) Frente + ampliación de aceras | 5.00 + ampliación de aceras | ✗ | <table border="1"> <thead> <tr> <th>RETIRO FRONTAL</th> <th>ACERAS Y AMPLIACIONES DE ACERA</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Cumple con los 5.00 m de retiro frontal, sin embargo, sobre este lindero se colocan los parqueos, entrando en conflicto con el art. 46 de esta ordenanza. <div style="border: 1px solid black; padding: 2px;"> Art. 46 No se permitirá el estacionamiento sobre el retiro frontal de las edificaciones </div> </td> <td> Se proponen ampliaciones de acera de acuerdo con la clasificación de las calles y una ampliación mínima de una 5ta parte de la sección de la calle: <table border="1"> <thead> <tr> <th>5ta. parte</th> <th>Aceras de 1.20 m mínimo</th> <th>1.20 m en parques</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Avenida</td> <td>Aceras de 6.00 a 10.00 m</td> <td>1.50 m aprox.</td> </tr> <tr> <td>Calles</td> <td>Aceras de 3.00 m</td> <td>0.90 m</td> </tr> </tbody> </table> El proyecto no cumple con estos estándares. </td> </tr> </tbody> </table> | RETIRO FRONTAL | ACERAS Y AMPLIACIONES DE ACERA | Cumple con los 5.00 m de retiro frontal, sin embargo, sobre este lindero se colocan los parqueos, entrando en conflicto con el art. 46 de esta ordenanza. <div style="border: 1px solid black; padding: 2px;"> Art. 46 No se permitirá el estacionamiento sobre el retiro frontal de las edificaciones </div> | Se proponen ampliaciones de acera de acuerdo con la clasificación de las calles y una ampliación mínima de una 5ta parte de la sección de la calle: <table border="1"> <thead> <tr> <th>5ta. parte</th> <th>Aceras de 1.20 m mínimo</th> <th>1.20 m en parques</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Avenida</td> <td>Aceras de 6.00 a 10.00 m</td> <td>1.50 m aprox.</td> </tr> <tr> <td>Calles</td> <td>Aceras de 3.00 m</td> <td>0.90 m</td> </tr> </tbody> </table> El proyecto no cumple con estos estándares. | 5ta. parte | Aceras de 1.20 m mínimo | 1.20 m en parques | Avenida | Aceras de 6.00 a 10.00 m | 1.50 m aprox. | Calles | Aceras de 3.00 m | 0.90 m |
| RETIRO FRONTAL | ACERAS Y AMPLIACIONES DE ACERA | | | | | | | | | | | | | | | |
| Cumple con los 5.00 m de retiro frontal, sin embargo, sobre este lindero se colocan los parqueos, entrando en conflicto con el art. 46 de esta ordenanza. <div style="border: 1px solid black; padding: 2px;"> Art. 46 No se permitirá el estacionamiento sobre el retiro frontal de las edificaciones </div> | Se proponen ampliaciones de acera de acuerdo con la clasificación de las calles y una ampliación mínima de una 5ta parte de la sección de la calle: <table border="1"> <thead> <tr> <th>5ta. parte</th> <th>Aceras de 1.20 m mínimo</th> <th>1.20 m en parques</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Avenida</td> <td>Aceras de 6.00 a 10.00 m</td> <td>1.50 m aprox.</td> </tr> <tr> <td>Calles</td> <td>Aceras de 3.00 m</td> <td>0.90 m</td> </tr> </tbody> </table> El proyecto no cumple con estos estándares. | 5ta. parte | Aceras de 1.20 m mínimo | 1.20 m en parques | Avenida | Aceras de 6.00 a 10.00 m | 1.50 m aprox. | Calles | Aceras de 3.00 m | 0.90 m | | | | | | |
| 5ta. parte | Aceras de 1.20 m mínimo | 1.20 m en parques | | | | | | | | | | | | | | |
| Avenida | Aceras de 6.00 a 10.00 m | 1.50 m aprox. | | | | | | | | | | | | | | |
| Calles | Aceras de 3.00 m | 0.90 m | | | | | | | | | | | | | | |
| Posterior | 2.00 | ✓ | RETIRO POSTERIOR El proyecto contempla linderos posteriores de 2.00 a 2.70 m. | | | | | | | | | | | | | |
| Lateral | 2.00 | ✓ | RETIRO LATERALES El proyecto contempla linderos laterales de 2.00 a 2.70 m. | | | | | | | | | | | | | |
| 6. Densidad Máxima | 1060 hab/Ha | ✓ | DENSIDAD MÁXIMA Se estima que en Ciudad Real II residen unas 5,000 personas. Para una densidad de 61.96 hab/Ha. | | | | | | | | | | | | | |
| Otros | Áreas Libres Altura Edificios Instalaciones | ✗ ✗ ✗ | La áreas libres deben ser arborizadas, accesible y utilizable por todos los vecinos. El retiro frontal deberá ser tratado como jardín y destinar un 10% de su superficie permeable. Entrepisos de 3.50 m de altura mínima. Los aparatos de aire acondicionado, las antenas de radio..., deberán respetar la altura máxima establecida y disponerse de modo tal que no sean visibles desde los espacios públicos. | | | | | | | | | | | | | |

TABLA 8. Evaluación Proyecto de acuerdo a Normativa.

Ciudad Real II

CIUDAD

RELACIÓN CON EL CONTEXTO INMEDIATO

| | |
|--------------------------------------|----------|
| ZONA DE TRANSICIÓN..... | 1 PUNTOS |
| ESCALA..... | 8 PUNTOS |
| RELACIÓN CON EL ESPACIO PÚBLICO..... | 5 PUNTOS |
| ACCESO PEATONAL..... | 3 PUNTOS |
| ACCESO VEHICULAR..... | 6 PUNTOS |
| ACCESIBILIDAD UNIVERSAL..... | 0 PUNTOS |
| CONFORT URBANO..... | 6 PUNTOS |

RELACIÓN CON EL CONTEXTO PRÓXIMO

| | |
|--------------------------|----------|
| VALOR DE PROXIMIDAD..... | 3 PUNTOS |
| MIXTURA DE USOS..... | 5 PUNTOS |

SOCIEDAD

RELACIÓN CON EL CONTEXTO SOCIAL

| | |
|-----------------------------|----------|
| TIPOLOGÍAS DE VIVIENDA..... | 0 PUNTOS |
| PRÁCTICAS SOCIALES..... | 8 PUNTOS |

NORMATIVAS

| | |
|-----------------|----------|
| NORMATIVAS..... | 6 PUNTOS |
|-----------------|----------|

| | |
|---------------------------------|--------|
| PUNTAJE TOTAL CIUDAD REAL II | 31/100 |
|---------------------------------|--------|

FIGURA 135. Puntaje del proyecto.

En cuanto a su relación con el contexto inmediato, Ciudad Real II carece de una zona de transición adecuada generando un único acceso al proyecto, el cual funciona como cuello de botella para la entrada tanto vehicular como peatonal presentando desafíos en términos de tráfico y congestión, afectando el confort de los residentes.

Guarda una buena proporción de escala entre sus calles y edificaciones, sin embargo, en la mayoría de los casos, dispone el frente de las edificaciones para los parqueos haciendo que los accesos peatonales a los bloques sean pocos legibles e interrumpidos por el flujo vehicular. La edificaciones poseen visuales hacia los parqueos y/o parques, sin poseer una conexión visual significativa con su entorno circundante.

El proyecto cuenta con espacios comunes, lo que contribuye al confort urbano de los residentes internos pero no existe una interconectividad con la vía pública. Se encuentra en una zona mayormente residencial con presencia comercial en la avenida y en su interior, sin embargo, las zonas de empleos quedan retiradas del mismo y el transporte público de la zona es poco eficiente.

Ciudad Real II propone la misma tipología para todos los bloques adecuándose a la familia tradicional y promoviendo prácticas sociales hacia su interior. En materia de normativas, cumple la mayoría de parámetros pero en cuanto a aceras, áreas libres y disposición de parqueos presenta debilidades.

EDIFICIO N+2

Año del Proyecto: 2007-2010
Arquitectos: Arq. Carlos Jorge
Ubicación: Calle Agustín Lara, Ens. Serrallés

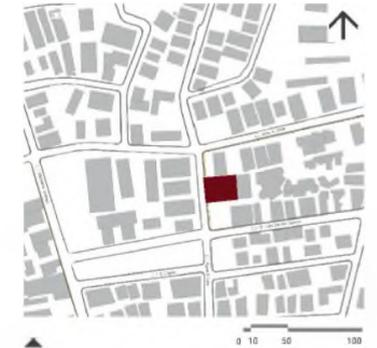


FIGURA 136. Ubicación.

El edificio N+2 es un proyecto residencial ubicado en el Ensanche Naco, en una zona de usos mixtos. Esta obra arquitectónica consta de dos torres de siete niveles, las cuales se encuentran unidas en planta baja por un patio central y un recibidor, espacios que hacen la función de elementos articuladores entre ambas torres y que proporciona iluminación y ventilación en el interior de los apartamentos. En la planta baja también se ubican los parqueos.

El proyecto se ha emplazado de manera armoniosa con respecto a la calle, respetando las dimensiones de la acera y la presencia de árboles. Además, mantiene una separación de aproximadamente 3 metros del lindero frontal, lo que contribuye a una buena integración con el entorno. El acceso peatonal hacia el edificio es escalonado, afectando la accesibilidad universal del edificio.

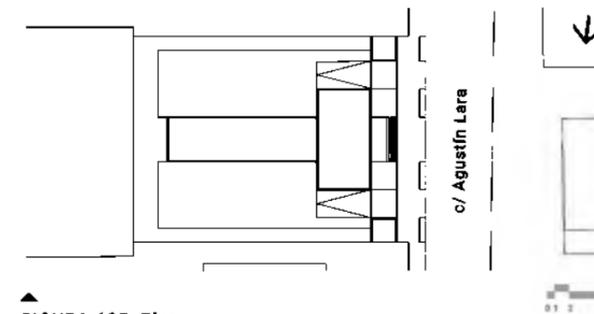


FIGURA 137. Planta.



FIGURA 138. Elevación.

ASPECTOS CONTEXTUALES



FIGURA 139. Edificio N+2.

CIUDAD

SITUACIÓN URBANA

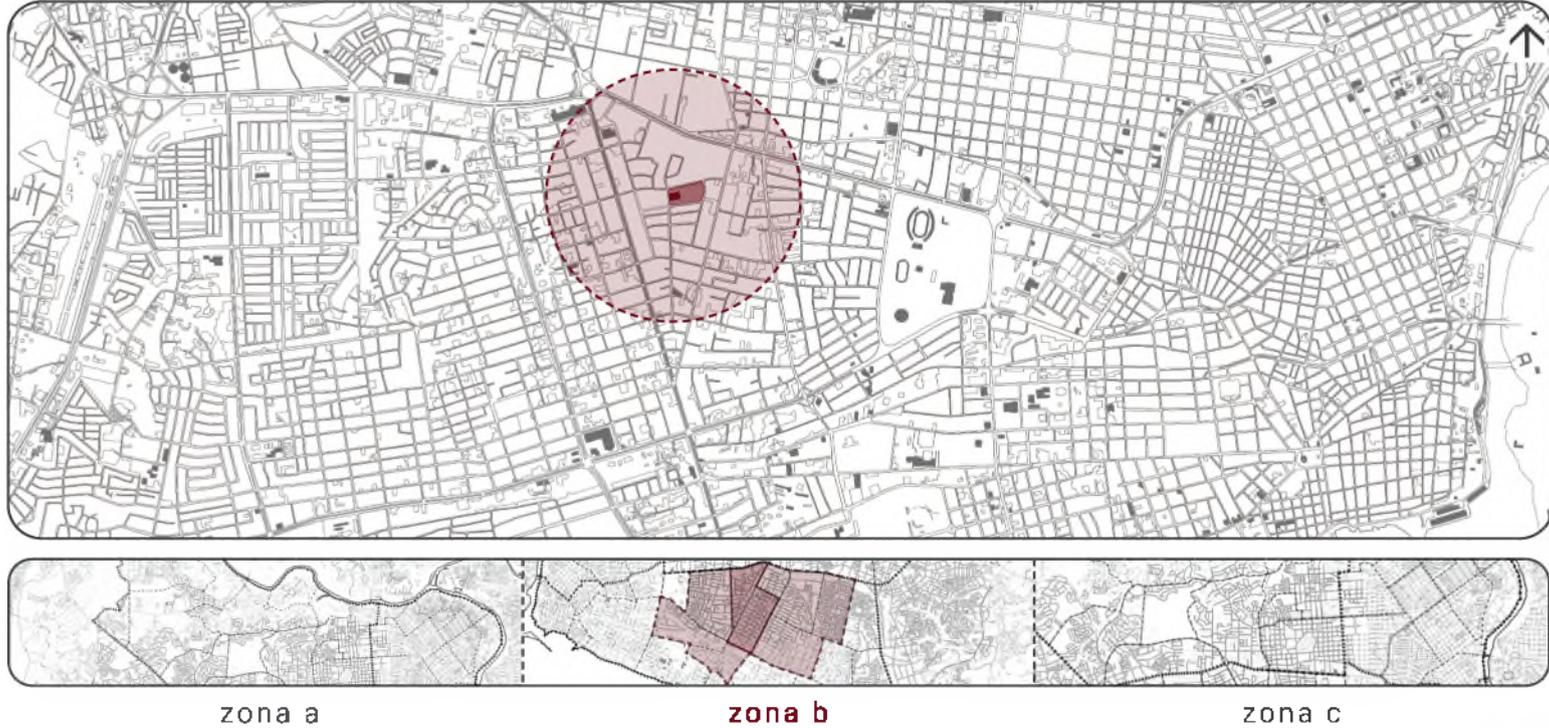


FIGURA 140. Situación Urbana.

RELACIÓN CON EL CONTEXTO INMEDIATO

TIPOLOGÍA DE EDIFICACIÓN

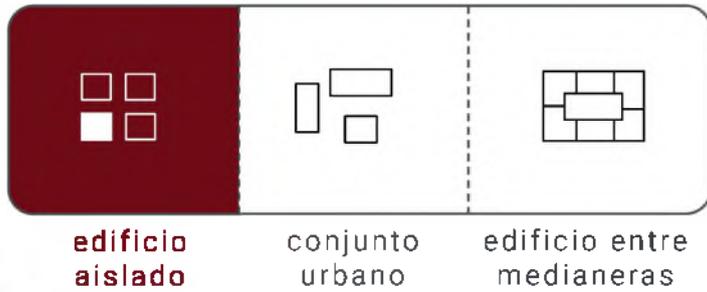


FIGURA 141. Tipología.

ZONA DE TRANSICIÓN

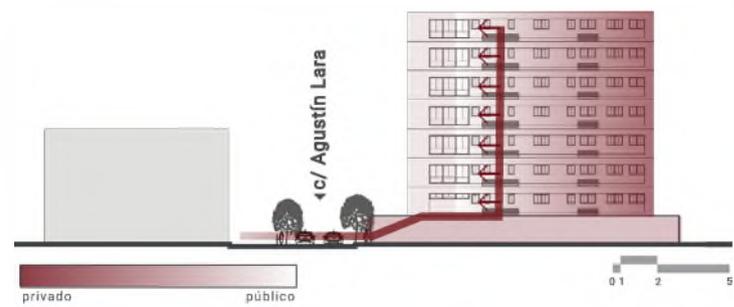


FIGURA 142. Tipología.

3 ASPECTOS CONTEXTUALES

ESCALA

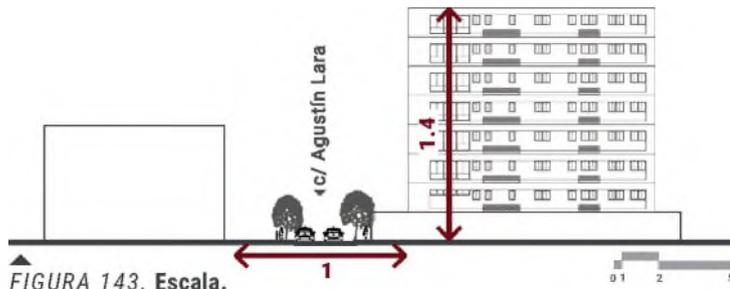


FIGURA 143. Escala.

- proporción de altura con respecto a calle y entorno inmediato (máximo 1:1.5)

RELACIÓN CON EL ESPACIO PÚBLICO

- visuales
- actividades en planta baja
- generación de espacio público



FIGURA 144. Elevación.

- visuales
- espacios comunes
- espacios exteriores o abiertos
- habitacional

ACCESIBILIDAD PEATONAL Y VEHICULAR

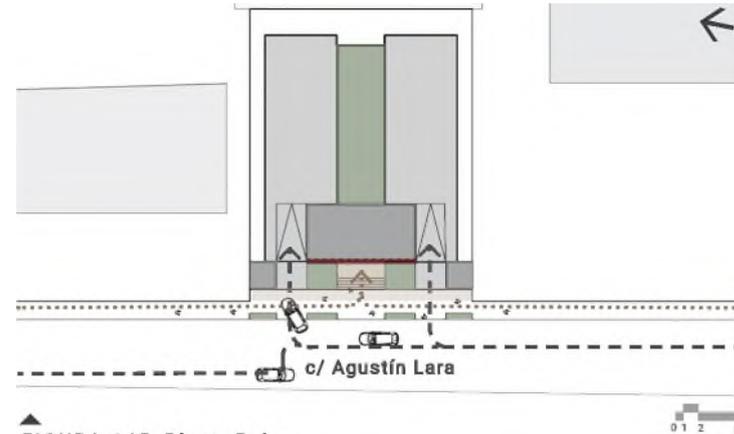


FIGURA 145. Planta Baja.

- espacios comunes
- espacios exteriores/ abiertos
- accesos peatonales
- accesos vehiculares
- visuales interior-externo
- generación de espacio público

226

Este edificio genera un receso en planta baja, el cual se utiliza para jardinería, escalinatas que sirven de espacio de transición entre lo público y lo privado haciendo más amplio el espacio público frente al edificio y mejorando la experiencia del usuario.

ACCESIBILIDAD UNIVERSAL

- accesible
- adaptable
- inaccesible



ASPECTOS CONTEXTUALES

CONFORT URBANO

227

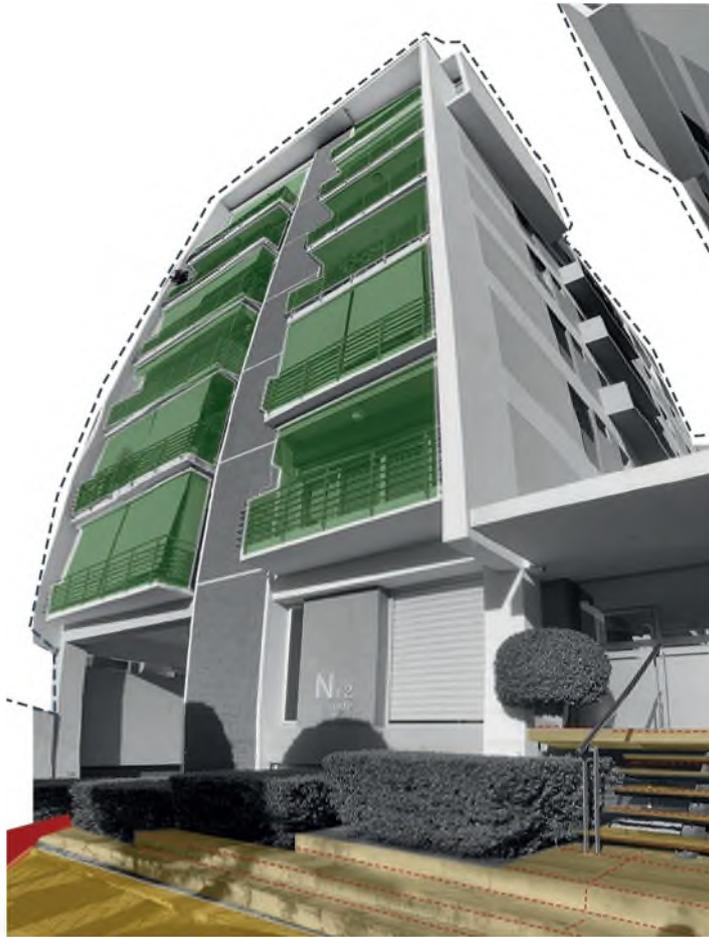
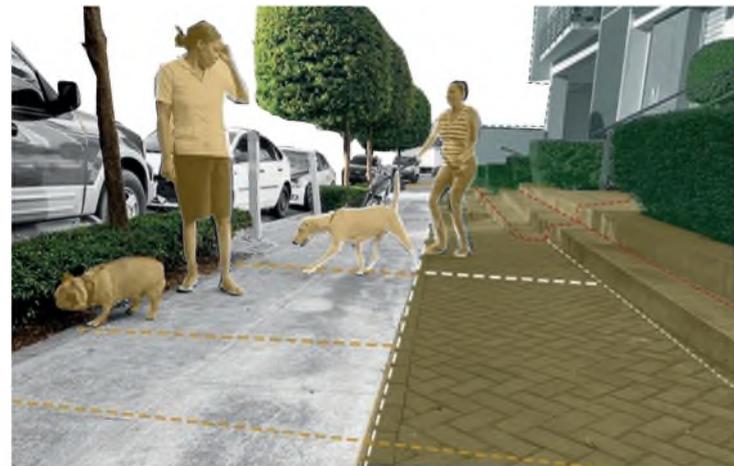


FIGURA 146. Collage N+2.

En planta baja el edificio amplía la acera permitiendo mejorar la experiencia del peatón. Integran también jardinería y arbolado los cuales generan cierta sombra sobre la acera y sirven para filtrar el aire y ruido que sale de las casetas.

ASPECTOS CONTEXTUALES



FIGURAS 147 y 148. Collage N+2.

- circulación peatonal incómoda 
- circulación peatonal confortable 
- relación en planta baja 
- edificio a analizar 

RELACIÓN CON EL CONTEXTO PRÓXIMO

VALOR DE PROXIMIDAD

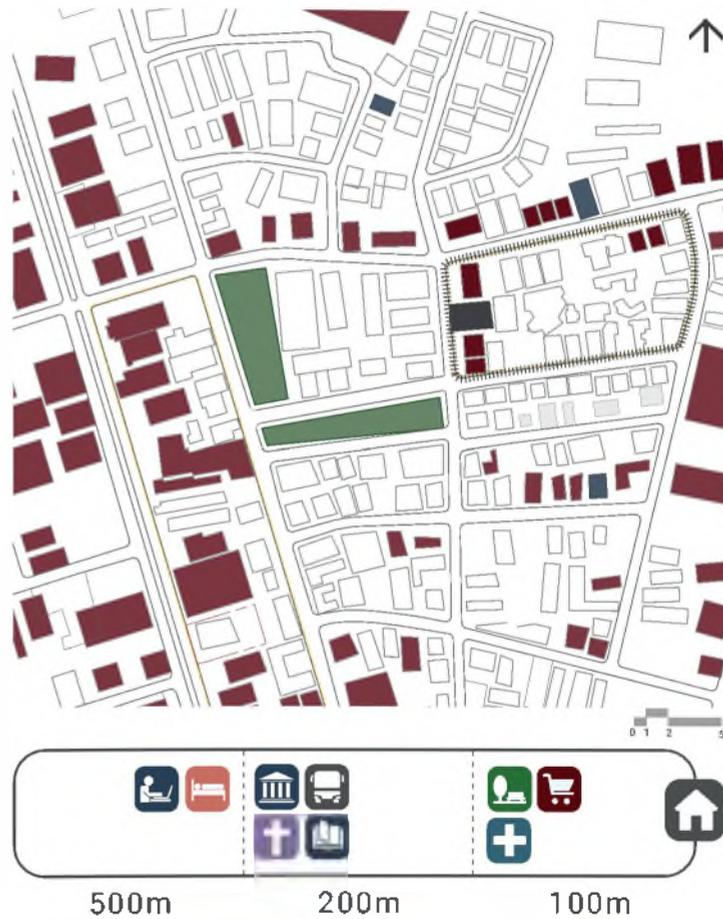


FIGURA 149. Valor de Proximidad.

El edificio cuenta con una amplia variedad de servicios en sus cercanías como comercios, parques y centros de salud, iglesias, transporte público, espacios institucionales y educativos en sus proximidades. Además cuenta con espacios corporativos cercanos, hoteles, entre otros.

MIXTURA DE USOS

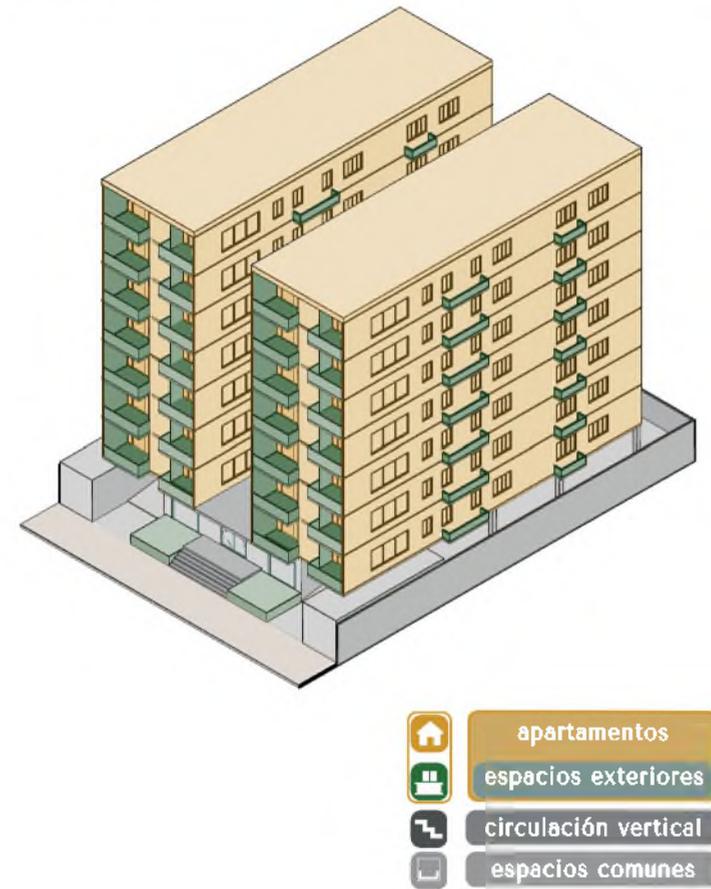


FIGURA 150. Programa de Área.

Este edificio es de uso habitacional con espacios exteriores o abiertos como los balcones. Además, integra espacios comunes en planta baja como los parqueos, área social, lobby y un jardín o plaza interior. Cuenta con veintiocho unidades habitacionales distribuidos en 7 niveles (4 apartamentos por nivel).

SOCIEDAD

RELACIÓN CON EL CONTEXTO SOCIAL

TIPOLOGÍA DE USUARIO



La planta tipo de este edificio contempla viviendas con 3 habitaciones haciendo posible que en la misma habiten familias con hijos, familias con hijos más envejecientes, compañeros de casa, entre otras. Otros grupos familiares como una persona soltera, un envejeciente, una pareja, un padre o madre con sus hijos... también podrían adaptarse a esta tipología de vivienda que propone el proyecto, sin embargo, no fue diseñada pensando en estos grupos familiares.

ÁREAS PLANTA TIPO

1. Sala
2. Comedor
3. Habitaciones Secundarias (2)
4. Habitación Principal + Walk-in-Closet y Baño
5. Baño
6. 1/2 Baño
7. Balcón
8. Área de Lavado
9. Hab. Servicio con Baño
10. Closet de Ropa Blanca
11. Parqueos

PRÁCTICAS SOCIALES

• ¿Cuáles prácticas sociales tienen lugar en el contexto inmediato del edificio y/o en su planta baja?

- caminar
- permanecer
- actividades que sirven de atractores sociales
- sentarse
- ver, escuchar y conversar

En el contexto inmediato de este conjunto urbano se puede caminar o desplazarse o permanecer gracias a la presencia de árboles de sombra.

• ¿Cuáles prácticas sociales tienen lugar en los espacios comunes a lo interno del edificio?

- caminar
- permanecer
- actividades sociales a lo interno del edificio o proyecto
- sentarse
- ver, escuchar y conversar

Este edificio posee áreas sociales en planta baja como el lobby, una plaza interior y un área social donde tienen lugar prácticas como permanecer, sentarse, ver, escuchar y conversar. En el caso de espacios como el área social son espacios que se reservan como una extensión de la vivienda y que no necesariamente fomentan la interacción de los residentes.

NORMATIVAS

Ordenanza 94-1998. Plan de Desarrollo Urbano para el Polígono Central del Distrito Nacional

UNIDAD TERRITORIAL A LA QUE PERTENECE EL PROYECTO: **UT-5: Uso mixto, morfología urbana discontinua**

CARACTERÍSTICAS DE DESARROLLO | Calle Agustín Lara

| Calles Secundarias Tipo C | | TORRE N+2 | | | | | | | |
|---|--|-----------|---|---|---|---|----------------------|---|--|
| 1. Usos Preferentes | Residencial Terciario Dotacional | ✓ | USOS PREFERENTES <input type="checkbox"/> Vivienda Aislada <input checked="" type="checkbox"/> Apartamentos <input type="checkbox"/> Vivienda Paralela <input type="checkbox"/> Oficinas <input type="checkbox"/> Vivienda en Hilera <input type="checkbox"/> Comercios | | | | | | |
| 2. Ocupación % Ocupación Máxima | 70% | ✓ | 1,127.80 m² <table border="1"> <tr> <th>OCUPACIÓN MÁXIMA ORDENANZA</th> <th>OCUPACIÓN DEL PROYECTO</th> </tr> <tr> <td> $70 \times 1,127.80 \text{ m}^2 = 789.46 \text{ m}^2$ </td> <td> 647.65 m^2 </td> </tr> <tr> <td colspan="2"> METRAJE OCUPACIÓN DEL PROYECTO PARA UNA OCUPACIÓN DE UN 57% </td> </tr> </table> | OCUPACIÓN MÁXIMA ORDENANZA | OCUPACIÓN DEL PROYECTO | $70 \times 1,127.80 \text{ m}^2 = 789.46 \text{ m}^2$ | 647.65 m^2 | METRAJE OCUPACIÓN DEL PROYECTO PARA UNA OCUPACIÓN DE UN 57% | |
| OCUPACIÓN MÁXIMA ORDENANZA | OCUPACIÓN DEL PROYECTO | | | | | | | | |
| $70 \times 1,127.80 \text{ m}^2 = 789.46 \text{ m}^2$ | 647.65 m^2 | | | | | | | | |
| METRAJE OCUPACIÓN DEL PROYECTO PARA UNA OCUPACIÓN DE UN 57% | | | | | | | | | |
| 3. Construcción Máxima | 600% o 6 | ✓ | VOLUMEN CONSTRUCCIÓN MÁXIMA SEGÚN HUELLA DE OCUPACIÓN <table border="1"> <tr> <td> ÁREA TOTAL DE CONSTRUCCIÓN: 4,684.49 m² ÁREA TOTAL DEL LOTE: 1,127.80 m² </td> <td> $\frac{4,684.49}{1,127.80} = 4.15$ <small>CUMPLE CON EL ÍNDICE DE OCUPACIÓN MÁXIMA</small> </td> </tr> </table> | ÁREA TOTAL DE CONSTRUCCIÓN: 4,684.49 m² ÁREA TOTAL DEL LOTE: 1,127.80 m² | $\frac{4,684.49}{1,127.80} = 4.15$ <small>CUMPLE CON EL ÍNDICE DE OCUPACIÓN MÁXIMA</small> | | | | |
| ÁREA TOTAL DE CONSTRUCCIÓN: 4,684.49 m² ÁREA TOTAL DEL LOTE: 1,127.80 m² | $\frac{4,684.49}{1,127.80} = 4.15$ <small>CUMPLE CON EL ÍNDICE DE OCUPACIÓN MÁXIMA</small> | | | | | | | | |
| 4. Retiros Mínimos (m) Frente + ampliación de aceras | Edificaciones de 5-8 pisos | ✓ | RETIRO FRONTAL 4.00 m hasta servicios 7.50 m hasta torres El proyecto cumple con el lindero frontal establecido. | | | | | | |
| | 4.00 m mínimo para aceras | | | ACERAS Y AMPLIACIONES DE ACERA Aceras Mínimas Normativa: 4.00 m mínimo para aceras El proyecto cumple con el mínimo para aceras, aparte de eso sus torres se recesan 3.50 m más, permitiendo que la acera se sienta más amplia. | | | | | |
| Posterior | 3.00 | ✓ | RETIRO POSTERIOR El proyecto contempla un lindero posterior de 3.50 m. | | | | | | |
| Lateral | 3.00 | ✓ | RETIROS LATERALES El proyecto contempla un lindero posterior de 3.00 m. | | | | | | |
| 5. Densidad Máxima | 250 hab/Ha | ✗ | DENSIDAD MÁXIMA Se estima que en la Torre N+2 residen unas 56 personas. Para una densidad de 496.89 hab/Ha. | | | | | | |
| 6. Altura Edificio | 4-8 pisos <small>Si los parqueos se encuentran en planta baja, esta planta no cuenta como nivel</small> | ✓ | Torre N+2 cuenta con un total de 7 niveles, con doble altura en el último nivel y la planta baja dispuesta para áreas comunes, lobby y parqueos, cumpliendo con lo establecido por la normativa. | | | | | | |

TABLA 9. Evaluación Proyecto de acuerdo a Normativa.

Torre N+2

En su contexto inmediato Torre N+2 respeta la dimensión de la acera, añadiendo una separación de unos 3.50 m para crear una zona de transición escalonada que posibilita el acceso peatonal y que permite una buena integración con el entorno. No existen medidas de diseño que hagan al edificio accesible universalmente, sin embargo, estos usuarios podrían acceder a través de las rampas de parqueos.

Este proyecto dispone de estacionamientos para residentes, con dos accesos retirados de la calle, perdiendo presencia en el espacio público, factor que junto a las aceras amplias, el arbolado y áreas verdes permiten una buena experiencia urbana. Los apartamentos miran mayormente hacia las calles.

El proyecto se encuentra en una zona de usos mixtos, lo que significa que los residentes tendrán acceso a una variedad de servicios y actividades cercanas a pesar de ser un edificio totalmente residencial. Además, su proximidad a la estación de metro facilita el acceso al transporte público.

Oferta una misma tipología de vivienda, dificultando su adecuación a la diversidad social. Las proporciones y arbolado de las aceras, posibilitan el caminar y puntos de encuentro entre la comunidad y los residen, sin etes del edificio, ls cuales disponen también de un patio interior.

Cumple con gran parte de los parámetros de la normativa, sin embargo, las densidades que propone son mayores a las que se establecen en esta ordenanza.

CIUDAD

RELACIÓN CON EL CONTEXTO INMEDIATO

| | |
|--------------------------------------|----------|
| ZONA DE TRANSICIÓN..... | 7 PUNTOS |
| ESCALA..... | 9 PUNTOS |
| RELACIÓN CON EL ESPACIO PÚBLICO..... | 8 PUNTOS |
| ACCESO PEATONAL..... | 9 PUNTOS |
| ACCESO VEHICULAR..... | 8 PUNTOS |
| ACCESIBILIDAD UNIVERSAL..... | 6 PUNTOS |
| CONFORT URBANO..... | 8 PUNTOS |

RELACIÓN CON EL CONTEXTO PRÓXIMO

| | |
|--------------------------|-----------|
| VALOR DE PROXIMIDAD..... | 10 PUNTOS |
| MIXTURA DE USOS..... | 0 PUNTOS |

SOCIEDAD

RELACIÓN CON EL CONTEXTO SOCIAL

| | |
|-----------------------------|----------|
| TIPOLOGÍAS DE VIVIENDA..... | 0 PUNTOS |
| PRÁCTICAS SOCIALES..... | 7 PUNTOS |

NORMATIVAS

| | |
|-----------------|----------|
| NORMATIVAS..... | 9 PUNTOS |
|-----------------|----------|

| | |
|-------------------------|--------|
| PUNTAJE TOTAL TORRE N+2 | 54/100 |
|-------------------------|--------|

FIGURA 151. Puntaje del proyecto.

EDIFICIO VIGABON

Año del Proyecto: 2020
Arquitectos: Sánchez y Curiel
Ubicación: c/ Víctor Garrido Puello esq. Rafael F. Bonelly,
Evaristo Morales

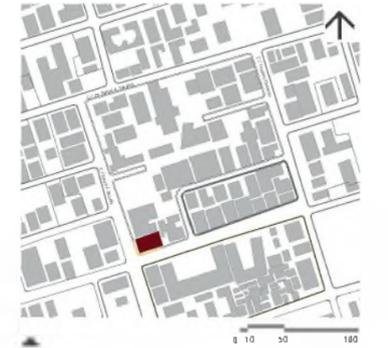


FIGURA 152. Ubicación.

Vigabon es un proyecto de usos mixtos, ubicado en la calle Víctor Garrido Puello esquina Rafael F. Bonelly, en el sector de Evaristo Morales. Es una torre de 10 niveles que alberga un total de 27 unidades habitacionales más un espacio comercial en planta baja. El diseño del proyecto aprovecha su ubicación de esquina para incorporar dicho local comercial, beneficiando al entorno urbano con aceras arboladas y que superan los 3 metros de ancho.

El edificio cuenta con acceso peatonal tanto escalonado como enrampado favoreciendo la accesibilidad para

personas con discapacidad, así como dos accesos vehiculares en ambos extremos de cada calle. La oferta residencial se compone de tres tipos de apartamentos, que varían en tamaño desde 75m² hasta 150m². Cada nivel alberga tres apartamentos, los cuales se distribuyen alrededor de un núcleo central que contiene los ascensores y las escaleras. Además, el proyecto ofrece terrazas recreativas y un gimnasio ubicado en el último nivel. Estas instalaciones proporcionan espacios de esparcimiento y recreación para la vida comunitaria de los residentes del edificio.

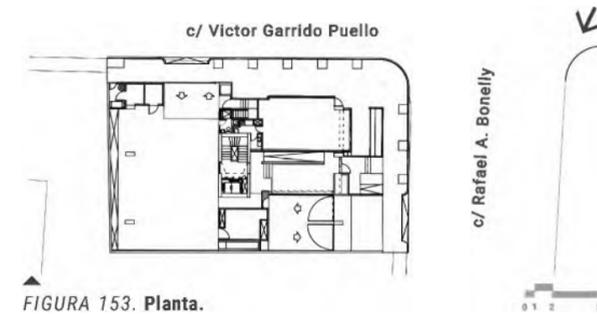


FIGURA 153. Planta.



FIGURA 154. Elevación.

3 ASPECTOS CONTEXTUALES



232



FIGURA 155. Edificio Vigabon.

CIUDAD

SITUACIÓN URBANA



233



zona a

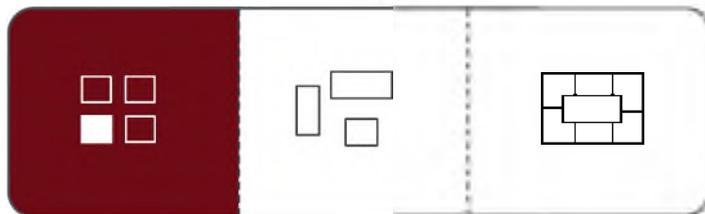
zona b

zona c

FIGURA 156. Situación Urbana.

RELACIÓN CON EL CONTEXTO INMEDIATO

TIPOLOGÍA DE EDIFICACIÓN



edificio
aislado

conjunto
urbano

edificio entre
medianeras

FIGURA 157. Tipología.

ZONA DE TRANSICIÓN

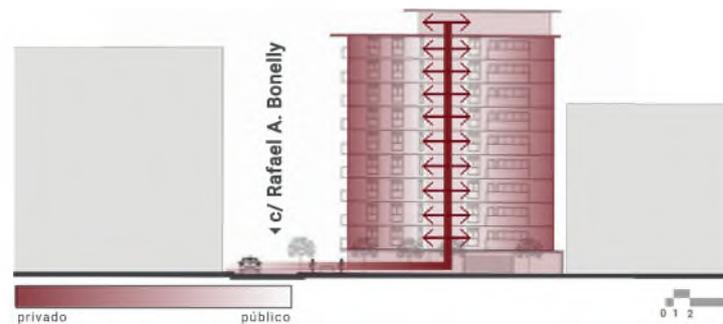


FIGURA 158. Tipología.

3 ASPECTOS CONTEXTUALES

ESCALA



FIGURA 159. Escala.

- ✓ proporción de altura con respecto a calle y entorno inmediato (máximo 1:1.5)

RELACIÓN CON EL ESPACIO PÚBLICO

- ✓ visuales
- ✓ actividades en planta baja
- ✓ generación de espacio público



FIGURA 160. Elevación.



ACCESIBILIDAD PEATONAL Y VEHICULAR

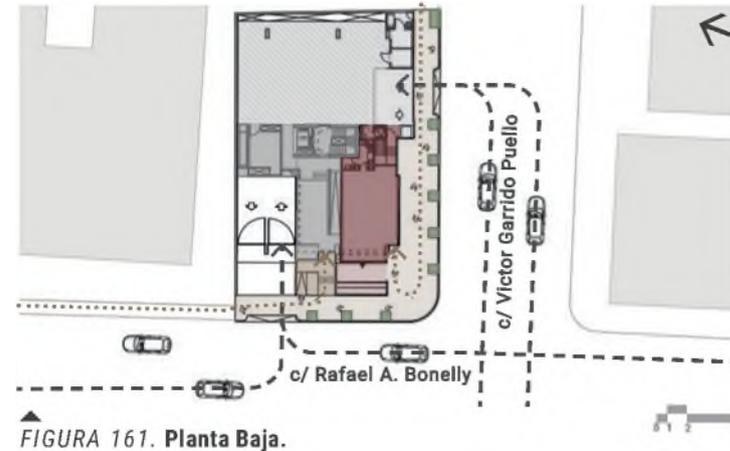
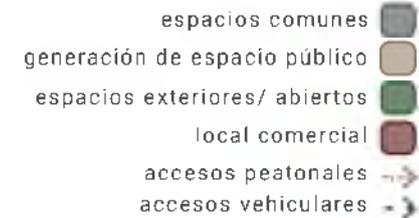


FIGURA 161. Planta Baja.



Este edificio propone aceras arboladas e integra el edificio al resto de ciudad a través del uso comercial dispuesto en la esquina, acceso peatonal centrado en la C/ Rafael Bonelly y los accesos vehiculares en los extremos del lote.

ACCESIBILIDAD UNIVERSAL



ASPECTOS CONTEXTUALES

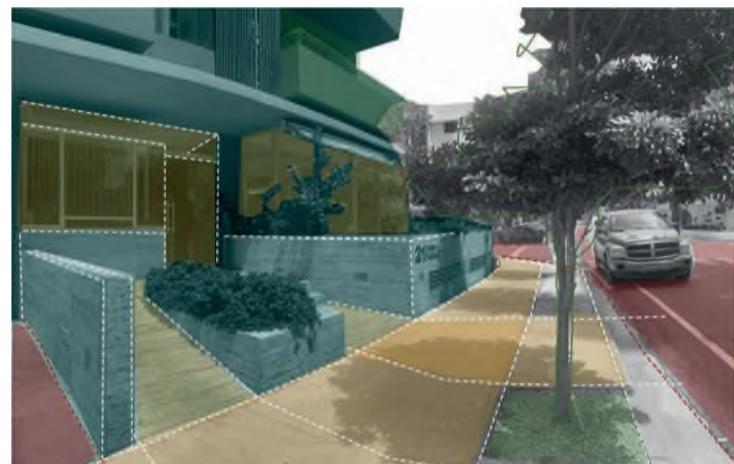
CONFORT URBANO

235



FIGURA 162. Collage Vigabon.

En planta baja el edificio integra aceras arboladas y un local comercial que aprovecha la esquina y genera una terraza exterior con relación con espacio público. El acceso hacia las viviendas se dispone tanto con rampas como de forma escalonada, permitiendo la accesibilidad universal



FIGURAS 163 y 164. Collage Vigabon.

- circulación peatonal incómoda 
- circulación peatonal confortable 
- relación en planta baja 
- edificio a analizar 

ASPECTOS CONTEXTUALES

RELACIÓN CON EL CONTEXTO PRÓXIMO

VALOR DE PROXIMIDAD

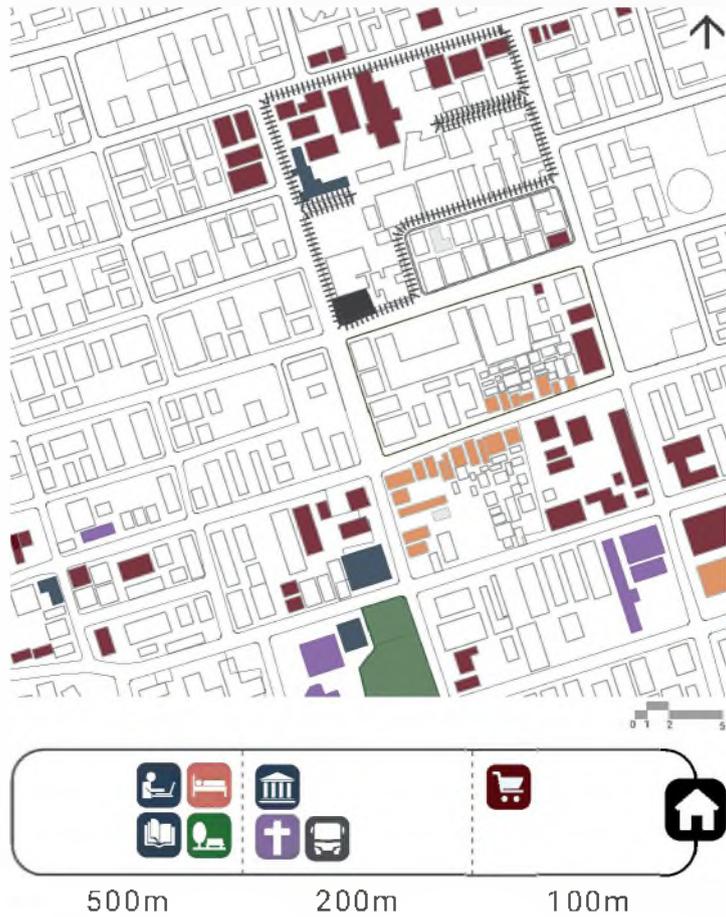


FIGURA 165. Valor de Proximidad.

En sus proximidades se pueden encontrar comercios, espacios institucionales, iglesias y rutas de transporte público. Además, acerca a los residentes servicios, amenidades y necesidades como los espacios corporativos, parques, hoteles y centros educativos.

MIXTURA DE USOS



FIGURA 166. Programa de Área.

Este edificio integra el uso comercial con el habitacional. Los apartamentos cuentan con espacios exteriores o abiertos y espacios comunes como lobby, parqueos, salón de evento, gimnasio, BBQ y terraza.

SOCIEDAD

RELACIÓN CON EL CONTEXTO SOCIAL

TIPOLOGÍA DE USUARIO



PRÁCTICAS SOCIALES

¿Cuáles prácticas sociales tienen lugar en el contexto inmediato del edificio y/o en su planta baja?

- caminar
- permanecer
- actividades que sirven de atractores sociales
- sentarse
- ver, escuchar y conversar

Este proyecto permite todas estas prácticas pero sentarse se encuentra condicionada bajo el uso comercial que se propone en planta baja.

¿Cuáles prácticas sociales tienen lugar en los espacios comunes a lo interno del edificio?

- caminar
- permanecer
- actividades sociales a lo interno del edificio o proyecto
- sentarse
- ver, escuchar y conversar

Este edificio posee áreas sociales como el lobby, terraza y piscina, espacios que permiten a los usuarios sentarse, permanecer, ver, escuchar y conversar, así como fomentar las relaciones entre los diversos residentes permitiendo los vínculos e interacciones sociales.



FIGURA 167. Planta Tipo.

ÁREAS PLANTA TIPO

- | | |
|------------------------|-------------------|
| 1. Sala | 2. Comedor |
| 3. Cocina | 4. Habitación |
| 5. Baño | 6. Balcón |
| 7. 1/2 Baño | 8. Área de Lavado |
| 9. Walk-in-Closet | 10. Hab. Servicio |
| 11. Estudio/Habitación | |

ASPECTOS CONTEXTUALES

NORMATIVAS

Ordenanza 10-2020. Zona Indicativa de Densidades (ZID) Circunscripción 1

POLÍGONO CONSOLIDADO AL QUE PERTENECE EL PROYECTO: **Polígono Consolidado 2**

UNIDAD TERRITORIAL: **UT-C** CATEGORÍA: **Media** TIPO: **Intensa**

| Solares mayores a 601 m ² en vías mayores a 7.00 m | | VIGABON | |
|---|---|--|---|
| | | 700.87 m ² / c/Rafael Bonelly (9.00 m) y c/Victor Garrido Puello (7.50 m) | |
| 1. Usos Permitidos | Residencial Comercial Insitucional | ✓ | USOS PERMITIDOS |
| | | | <input checked="" type="checkbox"/> Uso residencial multifamiliar <input type="checkbox"/> Uso comercial no contaminante y/o peligroso <input type="checkbox"/> Uso institucional no contaminante y/o peligroso |
| 2. Densidad Máxima | 1,300 hab/Ha | ✓ | DENSIDAD MÁXIMA |
| | | | Se estima que en a Vigabon residen unas 90 personas. Para una densidad de 1,285.71 hab/Ha. |
| 3. Altura Máxima | 9 niveles + 1 Nivel Superior en Retranqueo para Área Social + 1 Nivel de Bono x parqueos en Ter Nivel | ✓ | ALTURA MÁXIMA |
| | | | La normativa estipula una altura máxima de 10 niveles, sumando los niveles con el nivel de bono por parqueos en planta baja. Aparte de esto se puede construir un último nivel en retranqueo para espacios sociales no privatizados. El proyecto cumple con esto, teniendo 10 niveles y un último nivel social en retranqueo. |

LINEAMIENTOS REGULATORIOS FUERA DE LA ORDENANZA

Referencia para Dimensiones Mínimas tomadas de lo establecidos en otras Normativas

| Frente + ampliación de aceras | 5ta. parte de la sección de la vía | ✓ | RETIRO FRONTAL | | ACERAS Y AMPLIACIONES DE ACERA | |
|-------------------------------|------------------------------------|---|---|--------------------------|---------------------------------------|-----------------|
| | | | 2.80 m c/ R. Bonelly | 2.80 m c/ Garrido Puello | Aceras Mínimas 5ta. Parte | Aceras Proyecto |
| | | | El proyecto cumple con las dimensiones mínimas. | | c/ R. Bonelly (9.00 m) = 1.80 m | 2.80 m |
| | | | | | c/ Garrido Puello (7.50 m) = 1.50 m | 2.80 m |
| | | | El proyecto cumple con las dimensiones mínimas. | | | |
| Posterior | 2.00 | - | RETIRO POSTERIOR El proyecto contempla un lindero posterior de 2.00 m a 1.60 m. | | | |
| Lateral | 2.00 | ✓ | RETIROS LATERALES El proyecto contempla un lindero posterior de 3.00 m. | | | |

TABLA 10. Evaluación Proyecto de acuerdo a Normativa.

Vigabon

El proyecto muestra una atención a la zona de transición entre lo público y lo privado al incluir un espacio de resguardo que protege tanto de la lluvia como del sol, además de incorporar rampas y mantener una distancia adecuada entre la calle y el edificio. Dispone de accesos peatonales tanto escalonados como enrampados demostrando una atención significativa a la accesibilidad, lo que garantiza que el proyecto sea accesible para personas con discapacidad. Cuenta con un acceso peatonal hacia el edificio residencial y un acceso directo hacia el establecimiento comercial. Coloca sus dos accesos vehiculares en ambos extremos de cada calle contribuye a una movilidad segura en la zona, puesto que se retira suficiente de la acera y para no obstruir la movilidad peatonal.

El diseño del proyecto parece considerar la estética y la integración visual con el entorno. Además incorpora aceras arboladas creando un ambiente agradable para caminar, lo que contribuye al confort urbano y promueve la interacción entre residentes y transeúntes.

Se encuentra en una ubicación estratégica de la ciudad, próxima a rutas de transporte público, hace que sea conveniente y accesible para una variedad de servicios y actividades comerciales que se expanden desde su planta baja hasta otros solares.

El proyecto contempla apartamentos que van desde 70m² hasta los 160m² permitiendo la adecuación de diversos grupos sociales. Cumple con todas las normativas vigentes.

CIUDAD

RELACIÓN CON EL CONTEXTO INMEDIATO

| | |
|--------------------------------------|-----------|
| ZONA DE TRANSICIÓN..... | 9 PUNTOS |
| ESCALA..... | 9 PUNTOS |
| RELACIÓN CON EL ESPACIO PÚBLICO..... | 9 PUNTOS |
| ACCESO PEATONAL..... | 9 PUNTOS |
| ACCESO VEHICULAR..... | 10 PUNTOS |
| ACCESIBILIDAD UNIVERSAL..... | 9 PUNTOS |
| CONFORT URBANO..... | 9 PUNTOS |

RELACIÓN CON EL CONTEXTO PRÓXIMO

| | |
|--------------------------|-----------|
| VALOR DE PROXIMIDAD..... | 8 PUNTOS |
| MIXTURA DE USOS..... | 10 PUNTOS |

SOCIEDAD

RELACIÓN CON EL CONTEXTO SOCIAL

| | |
|-----------------------------|----------|
| TIPOLOGÍAS DE VIVIENDA..... | 8 PUNTOS |
| PRÁCTICAS SOCIALES..... | 8 PUNTOS |

NORMATIVAS

NORMATIVAS..... 9 PUNTOS

PUNTAJE TOTAL VIGABON 89/100

FIGURA 168. Puntaje del proyecto.

EDIFICIO RODOS XXIV

Año del Proyecto: 2021
Arquitectos: Constructora Rodos
Ubicación: c/ Paseo de los Locutores esq. Emile Boyrie de Moya, Evaristo Morales

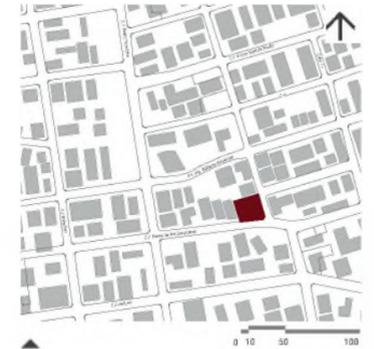


FIGURA 169. Ubicación.

Rodos XXIV es un edificio residencial de 12 niveles ubicado en el sector Evaristo Morales. Es un edificio de esquina con acceso vehicular en su fachada frontal y parqueos en retroceso en planta baja colocando las rampas para acceder a los mismos sobre la acera, lo cual obstruye y dificulta la circulación peatonal de esta zona. En su acceso peatonal, los escalones comienzan directamente en la acera y sus jardineras y arbolado obstaculizan la vía pública.

Este proyecto cuenta con un lobby de doble altura y ofrece una variedad de tipologías de viviendas desde apartamentos de una habitación hasta apartamentos de tres habitaciones. El edificio cuenta con un área social ubicada en los dos últimos niveles, que incluye terrazas comunes y terrazas privadas para los apartamentos tipo penthouse. Además, ofrece instalaciones como un gimnasio, una sala de juegos para niños y una sala de reuniones.



FIGURA 170. Planta.



FIGURA 171. Elevación.

ASPECTOS CONTEXTUALES

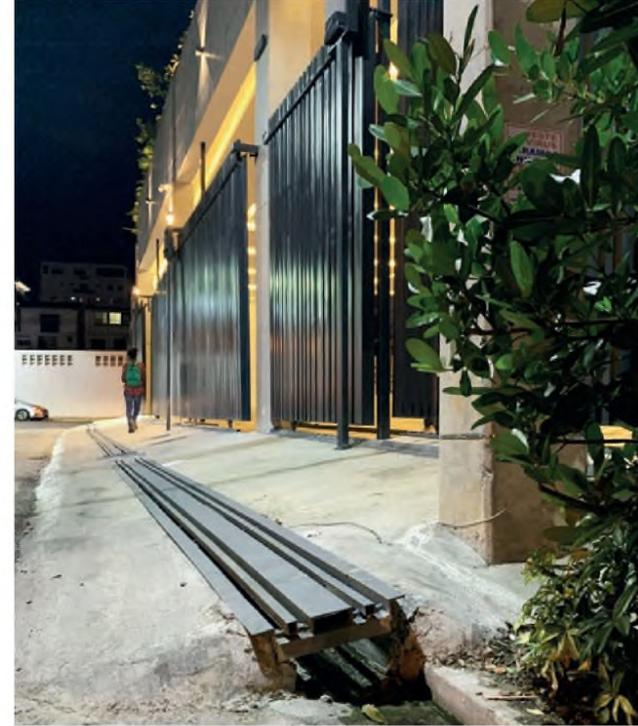
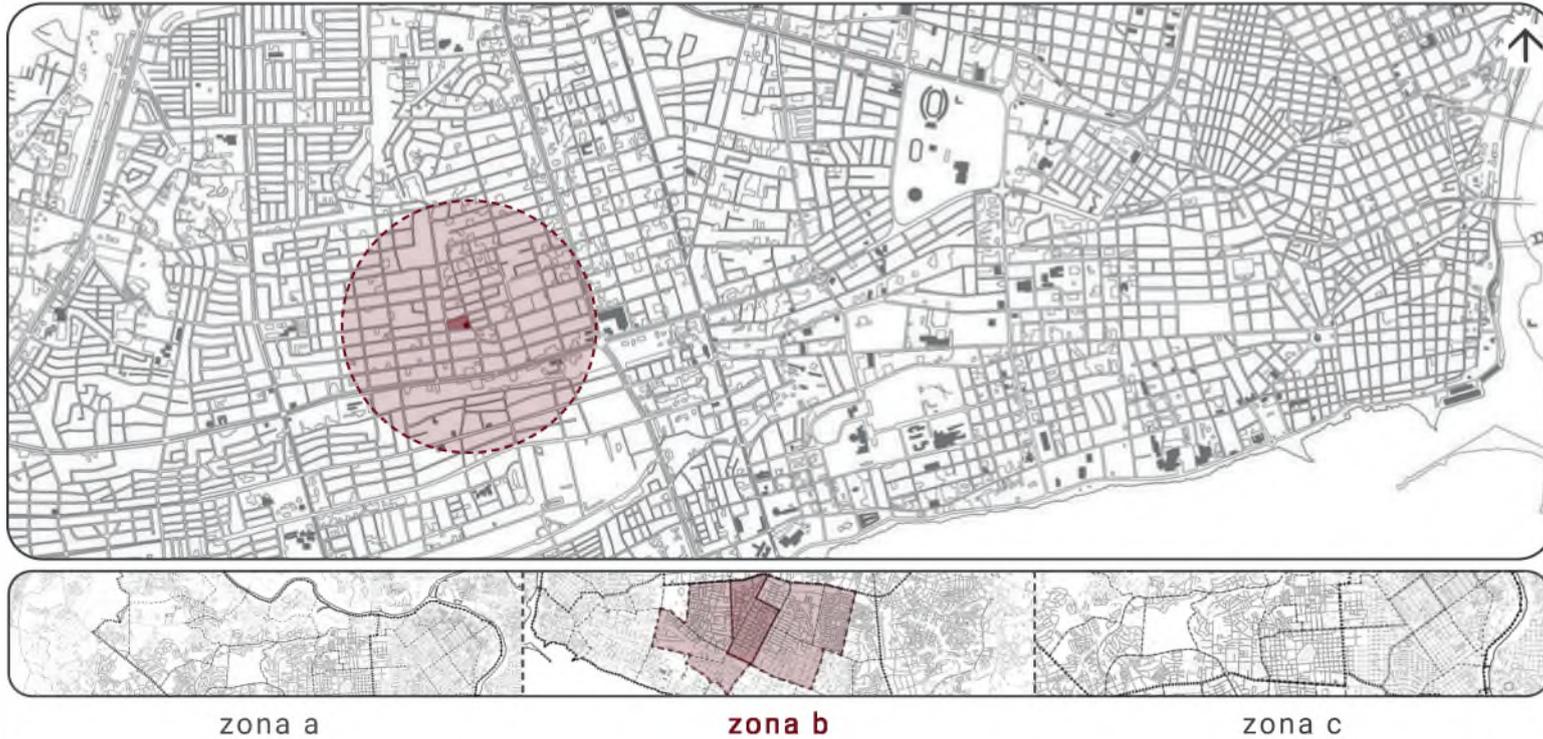


FIGURA 172. Edificio Rodos XXIV.

CIUDAD

SITUACIÓN URBANA



241

FIGURA 173. Situación Urbana.

RELACIÓN CON EL CONTEXTO INMEDIATO

TIPOLOGÍA DE EDIFICACIÓN

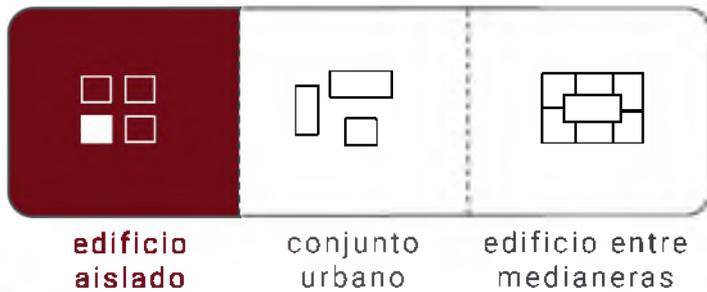


FIGURA 174. Tipología.

ZONA DE TRANSICIÓN

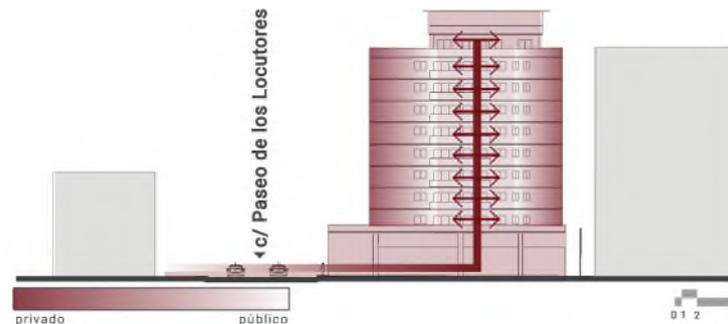


FIGURA 175. Elevación.

3 ASPECTOS CONTEXTUALES

ESCALA

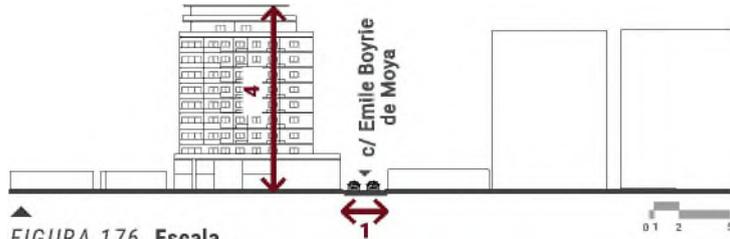


FIGURA 176. Escala.

- proporción de altura con respecto a calle y entorno inmediato (máximo 1:1.5)

RELACIÓN CON EL ESPACIO PÚBLICO

- visuales
- actividades en planta baja
- generación de espacio público



FIGURA 177. Elevación.

- visuales 
- espacios comunes 
- habitacional 
- espacios exteriores o abiertos 

ACCESIBILIDAD PEATONAL Y VEHICULAR

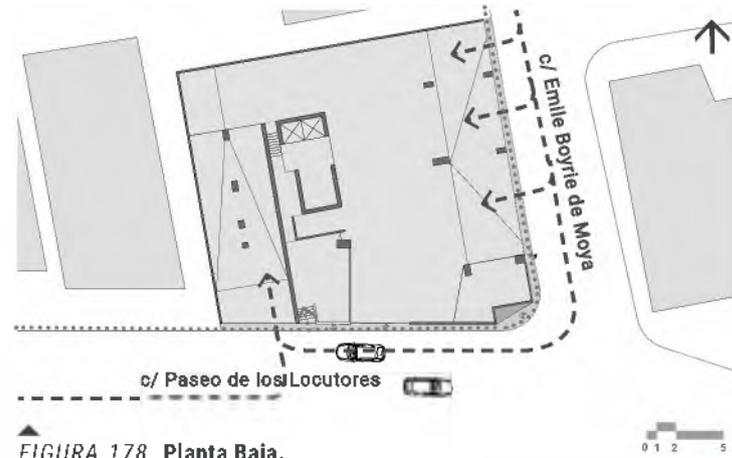


FIGURA 178. Planta Baja.

- espacios comunes 
- generación de espacio público 
- espacios exteriores/ abiertos 
- accesos peatonales 
- accesos vehiculares 

242

Este edificio se encuentra bordeado por rampas de acceso a los parqueos sobre acera y por áreas de jardinería y escaleras de acceso al lobby que obstruyen el paso peatonal en la vía pública y dificultando el desplazamiento de las personas.

ACCESIBILIDAD UNIVERSAL

-  accesible
-  adaptable
-  inaccesible



ASPECTOS CONTEXTUALES 

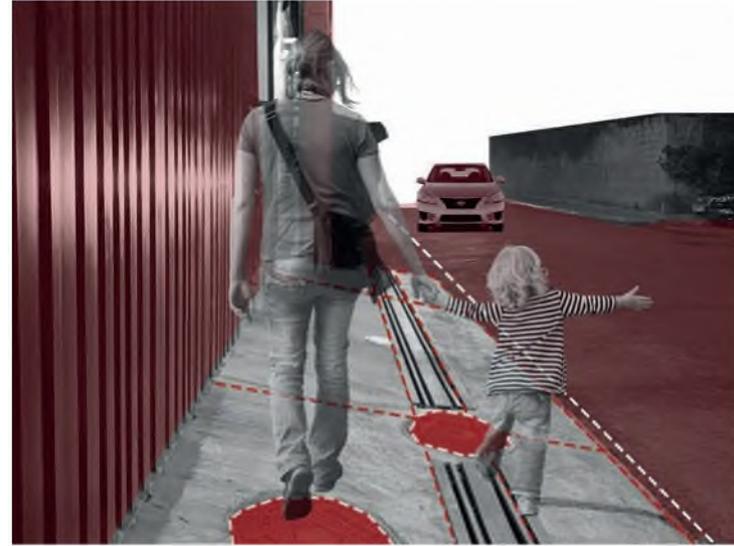
CONFORT URBANO

243



FIGURA 179. Collage Rodos XXIV.

Este edificio incorpora rampas sobre las aceras para facilitar el acceso vehicular, sin embargo, dificultan la movilidad peatonal y elementos como palmas y áreas de jardinería obstruyen el espacio de la acera.



FIGURAS 180 y 181. Collage Rodos XXIV.

- circulación inconfortable ■
- circulación confortable □□□
- relación en planta baja ■
- edificio a analizar ■

ASPECTOS CONTEXTUALES

RELACIÓN CON EL CONTEXTO PRÓXIMO

VALOR DE PROXIMIDAD

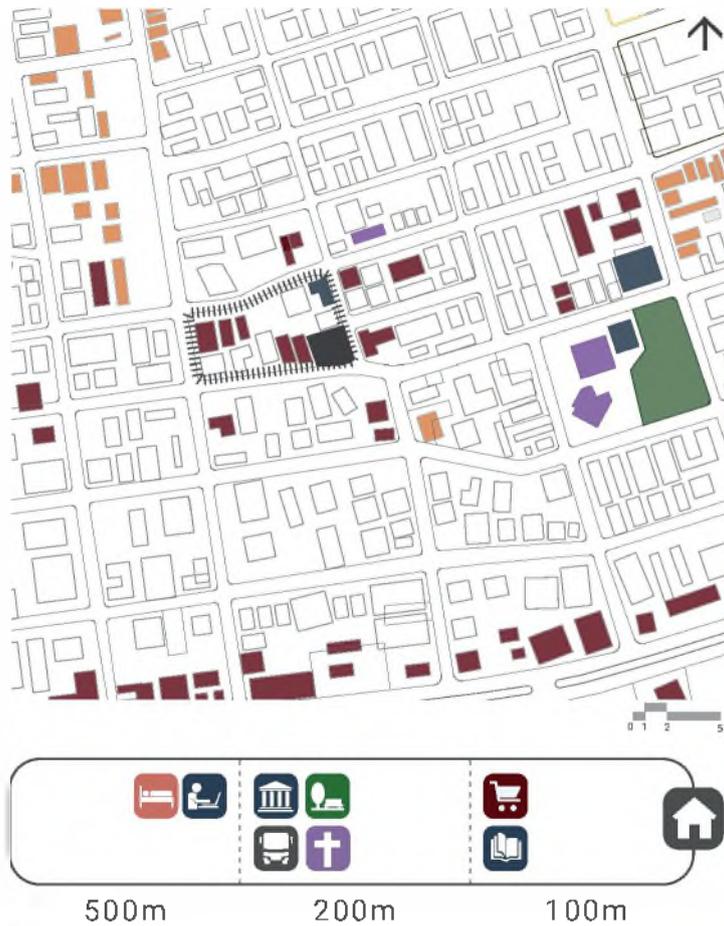


FIGURA 182. Valor de Proximidad.

Este edificio se encuentra en una zona céntrica por lo que en sus proximidades podemos encontrar comercios, centros educativos, espacios institucionales, iglesias, parques y transporte público. Del mismo modo, cuenta con cercanía a lugares de trabajo y hoteles.

MIXTURA DE USOS



FIGURA 183. Programa de Área.

El edificio es de uso residencial con espacios exteriores como los balcones y/o terrazas. Como espacios comunes cuenta con los parqueos, lobby y terrazas sociales, área de juegos, gimnasio y sala de reuniones en sus últimos dos niveles.

SOCIEDAD

RELACIÓN CON EL CONTEXTO SOCIAL

TIPOLOGÍA DE USUARIO



PRÁCTICAS SOCIALES

¿Cuáles prácticas sociales tienen lugar en el contexto inmediato del edificio y/o en su planta baja?

- caminar
- permanecer
- actividades que sirven de atractores sociales
- sentarse
- ver, escuchar y conversar

En el contexto inmediato de este conjunto urbano se puede caminar pero con dificultad porque elementos del edificio inciden en el espacio público.

¿Cuáles prácticas sociales tienen lugar en los espacios comunes a lo interno del edificio?

- caminar
- permanecer
- actividades sociales a lo interno del edificio o proyecto
- sentarse
- ver, escuchar y conversar

Este edificio posee áreas sociales en planta baja como el lobby, y un área social donde se puede permanecer, sentarse, ver, escuchar y conversar. En el caso de espacios como el área social son espacios que se reservan como una extensión de la vivienda y que no necesariamente fomentan la interacción de los residentes.

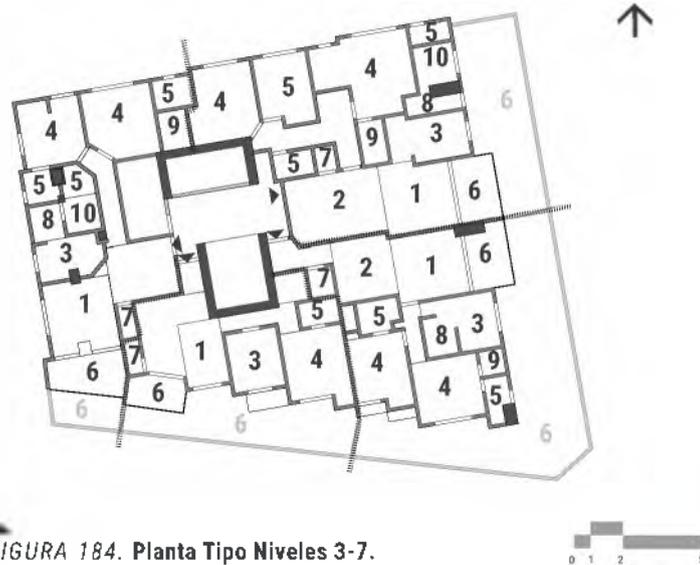


FIGURA 184. Planta Tipo Niveles 3-7.

ÁREAS PLANTA TIPO

- | | |
|------------------------|-------------------|
| 1. Sala | 2. Comedor |
| 3. Cocina | 4. Habitación |
| 5. Baño | 6. Balcón |
| 7.1/2 Baño | 8. Área de Lavado |
| 9. Walk-in-Closet | 10. Hab. Servicio |
| 11. Estudio/Habitación | |

ASPECTOS CONTEXTUALES

NORMATIVAS

Ordenanza 10-2020. Zona Indicativa de Densidades (ZID) Circunscripción 1

POLÍGONO CONSOLIDADO AL QUE PERTENECE EL PROYECTO: **Polígono Consolidado 2**

UNIDAD TERRITORIAL: **UT-C** CATEGORÍA: **Media** TIPO: **Intensa**

| Solares mayores a 601 m ² en vías mayores a 7.00 m | | RODOS XXIV | |
|---|---|---|---|
| | | 974.84 m ² / c/ Paseo de los Locutores (7.50 m) y c/ Boyrie de Moya (7.10 m) | |
| USOS PERMITIDOS | | | |
| 1. Usos Permitidos | Residencial Comercial Insitucional | ✓ | <input checked="" type="checkbox"/> Uso residencial multifamiliar <input type="checkbox"/> Uso comercial no contaminante y/o peligroso <input type="checkbox"/> Uso institucional no contaminante y/o peligroso |
| DENSIDAD MÁXIMA | | | |
| 2. Densidad Máxima | 1,300 hab/Ha | ✓ | Se estima que en Rodos XXIV residen unas 140 personas. Para una densidad de 1,436.13 hab/Ha, sobrepasando la densidad máxima de la normativa. |
| ALTURA MÁXIMA | | | |
| 3. Altura Máxima | 9 niveles + 1 Nivel Superior en Retranqueo para Área Social + 1 Nivel de Bono x parqueos en Ter Nivel | ✗ | La normativa estipula una altura máxima de 10 niveles, sumando los niveles con el nivel de bono por parqueos en planta baja. Aparte de esto se puede construir un último nivel en retranqueo para espacios sociales no privatizados. El proyecto cumple con esto, teniendo 10 niveles, pero posee dos niveles superiores en retranqueo, cuando la normativa sólo estipula 1 nivel o 3.00 m como máximo. |

LINEAMIENTOS REGULATORIOS FUERA DE LA ORDENANZA

Referencia para Dimensiones Mínimas tomadas de lo establecidos en otras Normativas

| Frente + ampliación de aceras | 5ta. parte de la sección de la vía | ✓ | RETIRO FRONTAL | ACERAS Y AMPLIACIONES DE ACERA | |
|-------------------------------|------------------------------------|---|--|---|-------------------------------------|
| | | | 0.70 m c/ Boyrie de Moya 0.90 m c/ Paseo de los Locutores El proyecto no cumple con las dimensiones mínimas. | Aceras Mínimas 5ta. Parte c/ B. de Moya (7.10 m)= 1.42 m c/ Po. de los Locutores (7.50 m)= 1.50 m El proyecto no cumple con las dimensiones mínimas. | Aceras Proyecto 0.70 m 0.90 m |
| Posterior | 2.00 | ✗ | RETIRO POSTERIOR El proyecto contempla un lindero posterior de 1.60 m. | | |
| Lateral | 2.00 | ✗ | RETIROS LATERALES El proyecto contempla un lindero posterior de 1.10 m. | | |

TABLA 11. Evaluación Proyecto de acuerdo a Normativa.

Rodos XXIV

Este proyecto carece de zona de transición entre lo público y lo privado. Los escalones comienzan directamente desde la acera y las rampas de acceso a los parqueos en planta baja se colocan sobre la acera, lo que podría obstruir la circulación peatonal, y haciendo problemática la movilidad peatonal debido a la obstrucción de la vía pública con jardineras y arbolado inadecuado.

El edificio cuenta con acceso vehicular en su fachada frontal y parqueos en retroceso en planta baja. Sin embargo, la colocación de las rampas de acceso a los parqueos sobre la acera.

Todos los apartamentos disponen de balcones con miradas hacia la calle, lo que permite la conexión con el sector mixto que lo circunda, permitiendo a los residentes estar cerca de servicios, actividades urbanas y transporte público.

Es un edificio es totalmente residencial, el cual ofrece diversas tipologías de viviendas, que van desde apartamentos de una habitación hasta apartamentos de tres habitaciones. Esto demuestra una consideración hacia las diferentes etapas de la vida de los residentes.

En su contexto inmediato no fomenta ninguna práctica debido a la falta de confort que producen las aceras enramadas, la falta de arbolado y las dimensiones mínimas de las aceras y retiros con respecto a la calle. Además, este proyecto sobrepasa las densidades establecidas por la normativa vigente.

CIUDAD

RELACIÓN CON EL CONTEXTO INMEDIATO

| | |
|--------------------------------------|----------|
| ZONA DE TRANSICIÓN..... | 0 PUNTOS |
| ESCALA..... | 0 PUNTOS |
| RELACIÓN CON EL ESPACIO PÚBLICO..... | 6 PUNTOS |
| ACCESO PEATONAL..... | 2 PUNTOS |
| ACCESO VEHICULAR..... | 7 PUNTOS |
| ACCESIBILIDAD UNIVERSAL..... | 0 PUNTOS |
| CONFORT URBANO..... | 0 PUNTOS |

RELACIÓN CON EL CONTEXTO PRÓXIMO

| | |
|--------------------------|----------|
| VALOR DE PROXIMIDAD..... | 9 PUNTOS |
| MIXTURA DE USOS..... | 0 PUNTOS |

SOCIEDAD

RELACIÓN CON EL CONTEXTO SOCIAL

| | |
|-----------------------------|----------|
| TIPOLOGÍAS DE VIVIENDA..... | 8 PUNTOS |
| PRÁCTICAS SOCIALES..... | 2 PUNTOS |

NORMATIVAS

| | |
|-----------------|----------|
| NORMATIVAS..... | 5 PUNTOS |
|-----------------|----------|

| | |
|-----------------------------|--------|
| PUNTAJE TOTAL RODOS XXIV | 33/100 |
|-----------------------------|--------|

FIGURA 185. Puntaje del proyecto.

VILLA PROGRESO LA FE

Año del Proyecto: 2008
Arquitectos: Instituto Nacional de la Vivienda
Ubicación: c/ República de Paraguay esq. 14 de Junio



FIGURA 186. Ubicación.

Villa Progreso La Fe es un complejo residencial construido durante el gobierno de Leonel Fernández en 2008, bajo la supervisión del Instituto Nacional de la Vivienda (INVI). Presenta una ubicación privilegiada en la intersección de la Calle República de Paraguay y la Calle 14 de Junio, en el Ensanche La Fe, en proximidad a la Avenida Máximo Gómez y cerca de estaciones de metro.

Se compone de cinco torres, cada una con diez pisos, dispuestas en forma de L sobre el terreno. Además,

cuenta con un edificio de estacionamiento de tres niveles en la parte posterior. Cada torre alberga cuatro apartamentos por piso, de la misma tipología, todos con tres habitaciones.

Su diseño se caracteriza por su accesibilidad y áreas verdes. Cada torre tiene un acceso peatonal desde la calle, con jardines que separan los balcones de los apartamentos frontales de la calle. Estos accesos cuentan con rampas y un vestíbulo exterior que actúa como refugio en caso de lluvia o sol intenso.

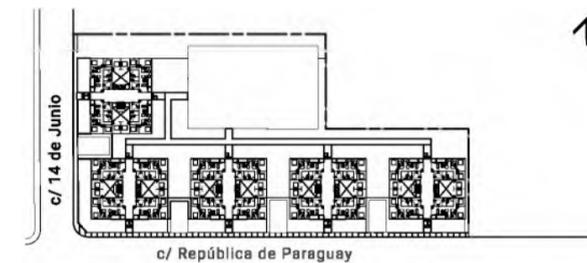


FIGURA 187. Planta.

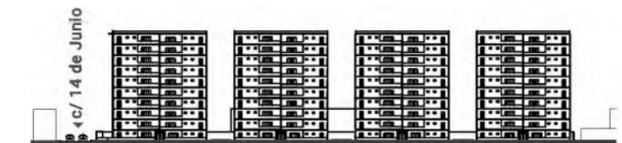


FIGURA 188. Elevación.



248

FIGURA 189. Edificio Rodas XXIV.

CIUDAD

SITUACIÓN URBANA

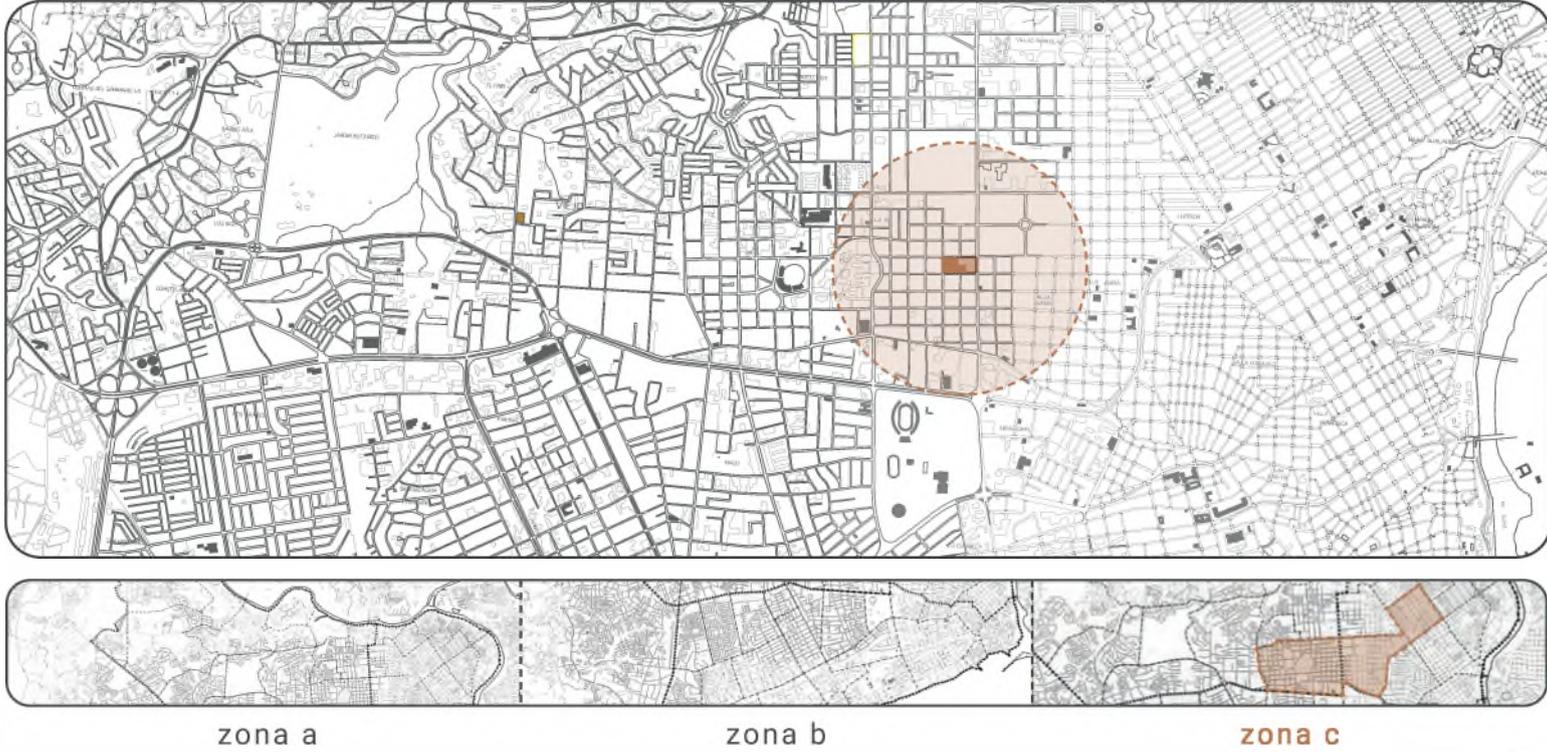


FIGURA 190. Situación Urbana.

RELACIÓN CON EL CONTEXTO INMEDIATO

TIPOLOGÍA DE EDIFICACIÓN

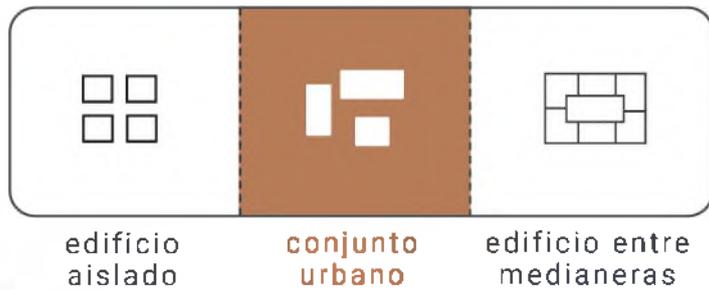


FIGURA 191. Tipología.

ZONA DE TRANSICIÓN

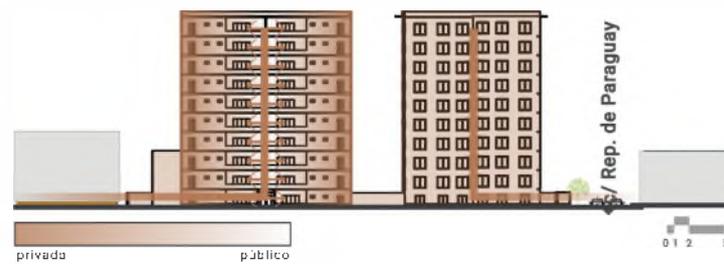


FIGURA 192. Tipología.

3 ASPECTOS CONTEXTUALES

ESCALA

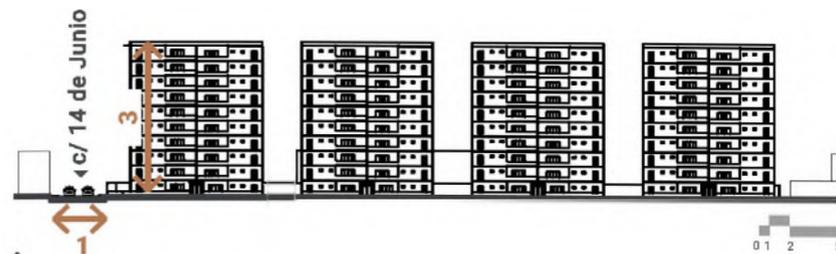


FIGURA 193. Escala.

- proporción de altura con respecto a calle y entorno inmediato (máximo 1:1.5)

RELACIÓN CON EL ESPACIO PÚBLICO

- visuales
- actividades en planta baja
- generación de espacio público

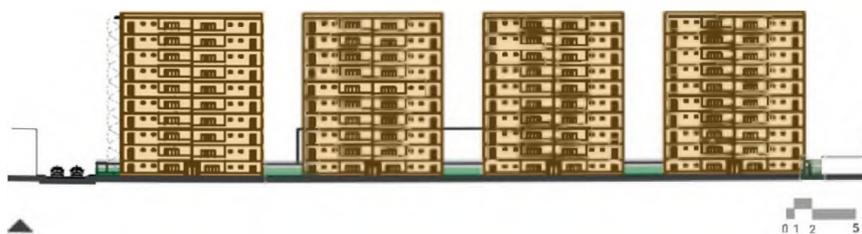


FIGURA 194. Elevación.



ACCESIBILIDAD PEATONAL Y VEHICULAR

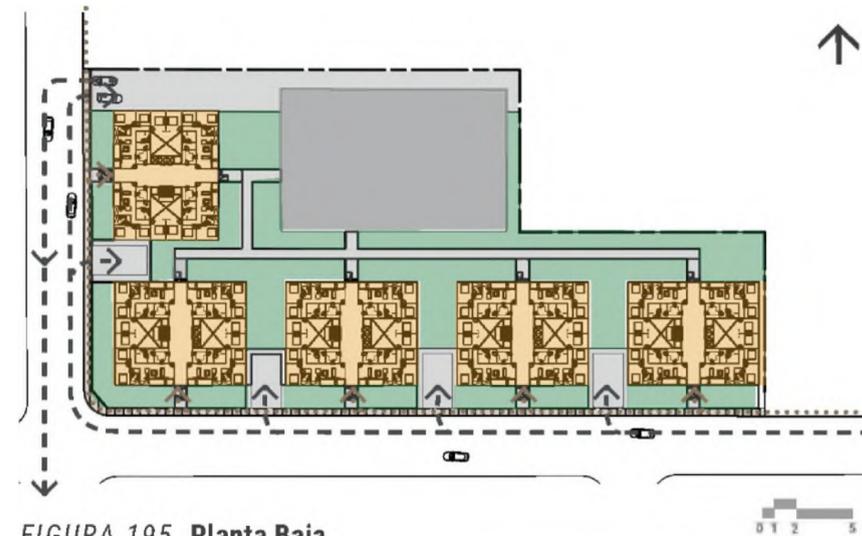
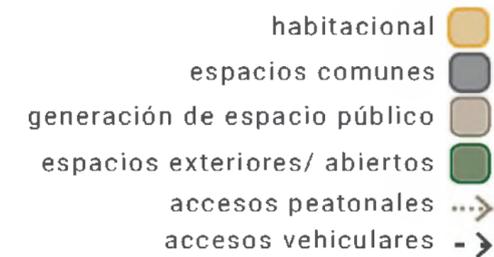


FIGURA 195. Planta Baja.



Este proyecto dispone su acceso vehicular en la parte de atrás de los edificios, posibilitando la conexión directa de los edificios residenciales con la vía pública y dejando espacios verdes en frente a cada edificio, factor que mejora la experiencia del transeúnte en la vía pública.

ACCESIBILIDAD UNIVERSAL



ASPECTOS CONTEXTUALES **3**

CONFORT URBANO

251



FIGURA 196. Collage Villa Progreso La Fe.

Este complejo residencial propone accesos primordialmente peatonales y áreas verdes en su planta baja que aportan a la experiencia del transeúnte. Sin embargo, elementos como postes de luz y carros parqueados en paralelo a la calle entorpecen al peatón.



FIGURAS 197 y 198. Collage Villa Progreso La Fe.

- circulación inconfortable 
- circulación confortable 
- relación en planta baja 
- edificio a analizar 

ASPECTOS CONTEXTUALES

RELACIÓN CON EL CONTEXTO PRÓXIMO

VALOR DE PROXIMIDAD

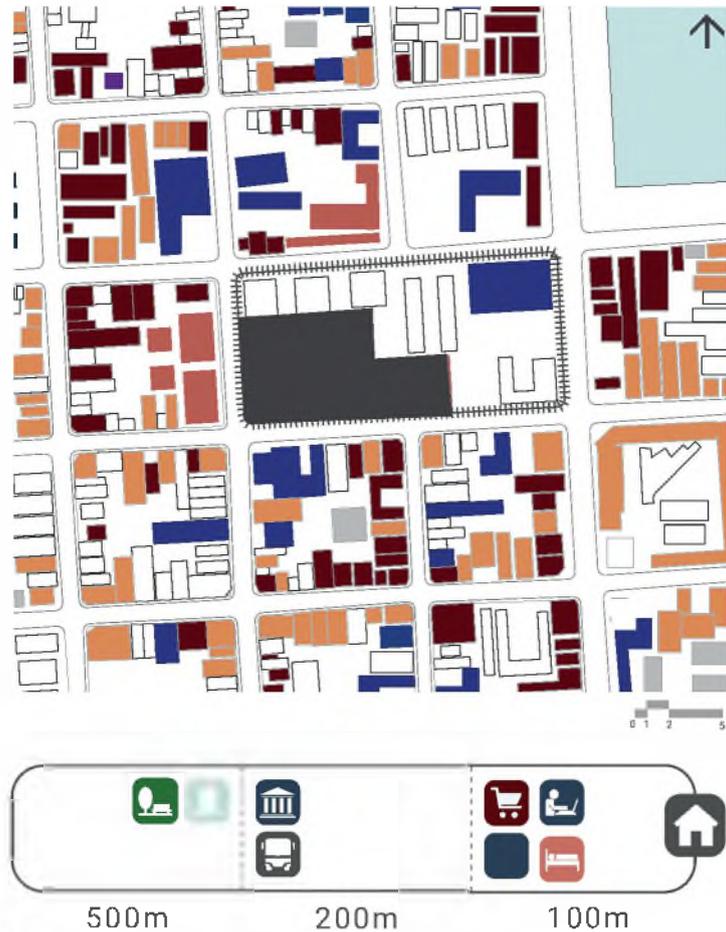


FIGURA 199. Valor de Proximidad.

Este proyecto cuenta en su cercanías con amenidades y servicios como comercios, hoteles, centros educativos, espacios de trabajo, espacios institucionales, transporte público y parques, espacios que añaden valor a los residentes del proyecto.

MIXTURA DE USOS



FIGURA 200. Programa de Área.

Villa Progreso La Fe es un proyecto totalmente habitacional con espacios semiabiertos como los balcones integrados y espacios exteriores como los jardines y patios. Como áreas comunes cuenta con espacios como los parqueos, senderos peatonales, recibidores y núcleos de circulación vertical.

SOCIEDAD

RELACIÓN CON EL CONTEXTO SOCIAL

TIPOLOGÍA DE USUARIO

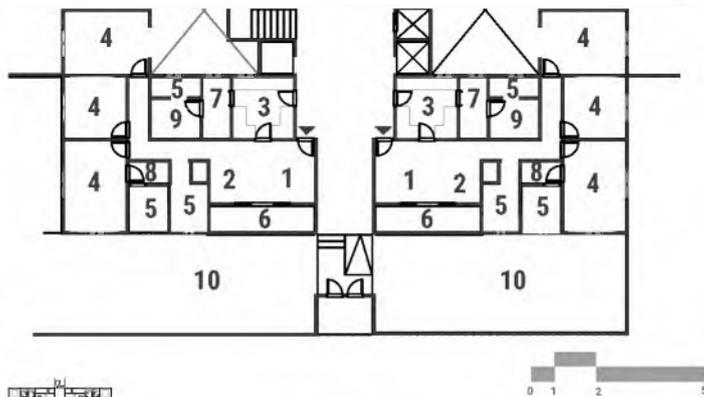
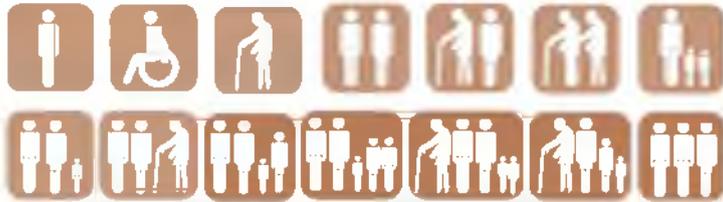


FIGURA 201. Planta Tipo.

ÁREAS PLANTA TIPO

- | | |
|-------------------|-------------------|
| 1. Sala | 2. Comedor |
| 3. Cocina | 4. Habitación |
| 5. Baño | 6. Balcón |
| 7. Área de Lavado | 8. Walk-in-Closet |
| 9. Hab. Servicio | 10. Jardín |

PRÁCTICAS SOCIALES

¿Cuáles prácticas sociales tienen lugar en el contexto inmediato del edificio y/o en su planta baja?

- | | |
|---|---------------------------|
| caminar | sentarse |
| permanecer | ver, escuchar y conversar |
| actividades que sirven de atractores sociales | |

En el contexto inmediato de este proyecto se puede caminar afablemente y en ciertas zonas permanecer por los vuelos que se generan en el acceso.

¿Cuáles prácticas sociales tienen lugar en los espacios comunes a lo interno del edificio?

- | | |
|---|---------------------------|
| caminar | sentarse |
| permanecer | ver, escuchar y conversar |
| actividades sociales a lo interno del edificio o proyecto | |

Este edificio permite a los usuarios caminar, permanecer, ver, escuchar y conversar en espacios como el lobby y la llegada de cada edificio. En las áreas verdes y parqueos también se dan estas prácticas, sin embargo, estos espacios no fueron pensados para estas actividades.

ASPECTOS CONTEXTUALES

NORMATIVAS

ZONA CARENTE DE REGULACIÓN. ZONAS REGULADAS CERCANAS Y CON USOS SIMILARES:
Villa Agrícolas bajo la Ordenanza 06-2013.

ZONAS CON USO SIMILAR:

Zona Mixta con Prevalencia de Uso Residencial

PROYECTO DE RENOVACIÓN Y/O DESARROLLO INMOBILIARIO EN SUPERFICIES MAYORES A 3,000 m

| >601 m ² | | Residencial Villa Progreso La Fe | | | | | | | | | |
|--|--|----------------------------------|--|---|--------------------------------|--|--|----------------------------|-------------------------|---------------------------------------|---------------------------------|
| Proyectos Inmobiliarios | >3,000 | 7,956.03 m ² | | | | | | | | | |
| 2. Usos Permitidos | Residencial Comercial | ✓ | <input checked="" type="checkbox"/> Viviendas <input type="checkbox"/> Comercios en planta baja | | | | | | | | |
| 3. Altura Máxima | 9-10 Niveles | ✓ | El proyecto tiene 10 niveles, por lo que cumple con la altura máxima establecida en lotes de más de 601 m ² . | | | | | | | | |
| 4. Ocupación % Ocupación Máxima | 45% | ✗ | <table border="1"> <thead> <tr> <th>OCUPACIÓN MÁXIMA ORDENANZA</th> <th>OCUPACIÓN DEL PROYECTO</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>45 x 7,956.03 m² 100 3,580.21 m²</td> <td>4,074.79 m² METRAJE OCUPACIÓN DEL PROYECTO PARA UNA OCUPACIÓN DE UN 51%</td> </tr> </tbody> </table> | OCUPACIÓN MÁXIMA ORDENANZA | OCUPACIÓN DEL PROYECTO | 45 x 7,956.03 m ² 100 3,580.21 m ² | 4,074.79 m ² METRAJE OCUPACIÓN DEL PROYECTO PARA UNA OCUPACIÓN DE UN 51% | | | | |
| OCUPACIÓN MÁXIMA ORDENANZA | OCUPACIÓN DEL PROYECTO | | | | | | | | | | |
| 45 x 7,956.03 m ² 100 3,580.21 m ² | 4,074.79 m ² METRAJE OCUPACIÓN DEL PROYECTO PARA UNA OCUPACIÓN DE UN 51% | | | | | | | | | | |
| 5. Construcción Índice de Edificabilidad | 2.25-3.00 | ✗ | <table border="1"> <thead> <tr> <th colspan="2">VOLUMEN CONSTRUCCIÓN MÁXIMA SEGÚN HUELLA DE OCUPACIÓN</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>ÁREA TOTAL DE CONSTRUCCIÓN</td> <td>30,326.18 m²</td> </tr> <tr> <td>ÁREA TOTAL DEL LOTE</td> <td>7,956.03 m²</td> </tr> <tr> <td colspan="2">ÍNDICE DE EDIFICABILIDAD MÁXIMA: 3.81</td> </tr> </tbody> </table> | VOLUMEN CONSTRUCCIÓN MÁXIMA SEGÚN HUELLA DE OCUPACIÓN | | ÁREA TOTAL DE CONSTRUCCIÓN | 30,326.18 m ² | ÁREA TOTAL DEL LOTE | 7,956.03 m ² | ÍNDICE DE EDIFICABILIDAD MÁXIMA: 3.81 | |
| VOLUMEN CONSTRUCCIÓN MÁXIMA SEGÚN HUELLA DE OCUPACIÓN | | | | | | | | | | | |
| ÁREA TOTAL DE CONSTRUCCIÓN | 30,326.18 m ² | | | | | | | | | | |
| ÁREA TOTAL DEL LOTE | 7,956.03 m ² | | | | | | | | | | |
| ÍNDICE DE EDIFICABILIDAD MÁXIMA: 3.81 | | | | | | | | | | | |
| 6. Retiros Mínimos (m) Frente + ampliación de aceras | 4.60 m -1.50 m | ✓ | <table border="1"> <thead> <tr> <th>RETIRO FRONTAL</th> <th>ACERAS Y AMPLIACIONES DE ACERA</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>6.00 m c/ 14 de Junio</td> <td>Aceras Proyecto</td> </tr> <tr> <td>6.10 m c/ Rep. de Paraguay</td> <td>c/ 14 de Junio 1.50 m</td> </tr> <tr> <td></td> <td>c/ República de Paraguay 1.50 m</td> </tr> </tbody> </table> <p>El proyecto cumple con las dimensiones mínimas. El proyecto cumple con las dimensiones mínimas.</p> | RETIRO FRONTAL | ACERAS Y AMPLIACIONES DE ACERA | 6.00 m c/ 14 de Junio | Aceras Proyecto | 6.10 m c/ Rep. de Paraguay | c/ 14 de Junio 1.50 m | | c/ República de Paraguay 1.50 m |
| RETIRO FRONTAL | ACERAS Y AMPLIACIONES DE ACERA | | | | | | | | | | |
| 6.00 m c/ 14 de Junio | Aceras Proyecto | | | | | | | | | | |
| 6.10 m c/ Rep. de Paraguay | c/ 14 de Junio 1.50 m | | | | | | | | | | |
| | c/ República de Paraguay 1.50 m | | | | | | | | | | |
| Posterior | 1.50 | ✗ | RETIRO POSTERIOR El proyecto contempla linderos posteriores de 0.20 m-0.50 m por la torre de psiqueos. | | | | | | | | |
| Lateral | 1.50 | ✓ | RETIRO LATERALES El proyecto contempla linderos laterales de 2.00 m. | | | | | | | | |
| 7. Densidad Máxima | 601-750 hab/Ha | ✗ | DENSIDAD MÁXIMA Se estima que en Villa Progreso La Fe residen unas 800 personas. Para una densidad de 1,005.53 hab/Ha. | | | | | | | | |
| Otros | Verjas | ✓ | Las verjas frontales deberán de ser de 2.10 m como máximo y las verjas o muros perimetrales de 2.20 m máximo. Las verjas son de 1.00 m de altura en elementos sólidos. | | | | | | | | |
| | Jardines | ✓ | Los solares deben contemplar por lo menos un 30% de superficie permeable. Villa Progreso La Fe tiene unos 2,400 m ² de área verde, lo que representa un 31% de su superficie. | | | | | | | | |

TABLA 12. Evaluación Proyecto de acuerdo a Normativa.

Residencial Villa Progreso La Fe

Villa Progreso La Fe propone accesos peatonales desde la calle a cada una de las torres. Estos accesos están diseñados con rampas y vestíbulos exteriores que actúan como refugio en caso de lluvia o sol intenso, proporcionando una transición cómoda y protegida entre el espacio público y el residencial. Cuenta con rampas de acceso peatonal, sin embargo, las rampas no son óptimas para personas con movilidad reducida, lo que sugiere que debe haber un margen para mejora en este aspecto.

Los parqueos se ubican en la parte posterior del terreno, con un edificio exclusivo dedicado a este propósito. Esta disposición evita interrupciones en la circulación peatonal y permite que la fachada principal de los edificios esté completamente orientada hacia la calle, mejorando la relación entre el complejo residencial y el entorno urbano.

Dos de cada 4 apartamentos tienen visuales hacia la calle. Se encuentra ubicado cerca de la Av. Máximo Gómez, lo que facilita la conectividad con el resto de la ciudad a través de rutas de transporte que operan en la avenida y estaciones de metro cercanas. Además, su entorno en el Ensanche La Fe le brinda acceso conveniente a una variedad de equipamientos urbanos y comercios.

El complejo es totalmente residencial, que ofrece una misma tipología de vivienda y permite caminar, ver y conversar en sus espacios comunes.

CIUDAD

RELACIÓN CON EL CONTEXTO INMEDIATO

| | |
|--------------------------------------|----------|
| ZONA DE TRANSICIÓN..... | 8 PUNTOS |
| ESCALA..... | 7 PUNTOS |
| RELACIÓN CON EL ESPACIO PÚBLICO..... | 7 PUNTOS |
| ACCESO PEATONAL..... | 9 PUNTOS |
| ACCESO VEHICULAR..... | 8 PUNTOS |
| ACCESIBILIDAD UNIVERSAL..... | 8 PUNTOS |
| CONFORT URBANO..... | 7 PUNTOS |

RELACIÓN CON EL CONTEXTO PRÓXIMO

| | |
|--------------------------|-----------|
| VALOR DE PROXIMIDAD..... | 10 PUNTOS |
| MIXTURA DE USOS..... | 0 PUNTOS |

SOCIEDAD

RELACIÓN CON EL CONTEXTO SOCIAL

| | |
|-----------------------------|----------|
| TIPOLOGÍAS DE VIVIENDA..... | 0 PUNTOS |
| PRÁCTICAS SOCIALES..... | 8 PUNTOS |

NORMATIVAS

| | |
|-----------------|----------|
| NORMATIVAS..... | 6 PUNTOS |
|-----------------|----------|

| | |
|----------------------|--------|
| PUNTAJE TOTAL | 65/100 |
| VILLA PROGRESO LA FE | |

FIGURA 202. Puntaje del proyecto.

RESIDENCIAL SANTO DOMINGO LA FE

Año del Proyecto: s.f.

Arquitectos: -

Ubicación: c/ Horacio Blanco Fombona esq. Alexander Fleming



FIGURA 203. Ubicación.

255

Situado en el Ensanche La Fe próximo a la Av. Tiradentes, este complejo residencial presenta ubicación privilegiada en un entorno de uso mixto, predominantemente institucional y comercial. Además, se encuentra en las cercanías de clubes deportivos, el Estadio Quisqueya y estaciones de transporte público.

El residencial se compone de 20 edificios de 4 niveles, todos con la misma tipología de vivienda que incluye tres habitaciones, sala, comedor y cocina. El acceso al complejo está controlado y todo su perímetro está

protegido por un muro de aproximadamente 2.80 metros de altura. Posee aceras espaciosas en todo su perímetro a excepción de la c/ La Palmas donde la acera se convierte en viviendas y comercios informales a todo lo largo del lote del proyecto.

El complejo cuenta con un único acceso vehicular, el cual también sirve como acceso peatonal al complejo. En su interior es evidente la falta de rutas peatonales notándose que la mayor parte del espacio disponible se dedica a estacionamientos.

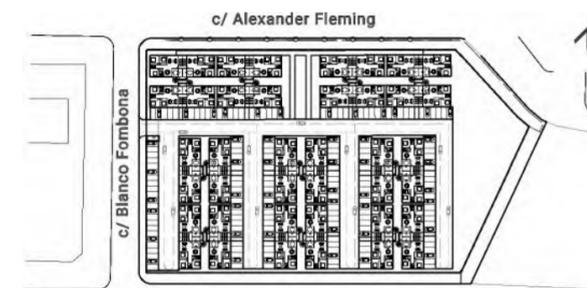


FIGURA 204. Planta.



FIGURA 205. Elevación.



256

FIGURA 206. Edificio Rodos XXIV.

CIUDAD

SITUACIÓN URBANA



zona a

zona b

zona c

FIGURA 207. Situación Urbana.

RELACIÓN CON EL CONTEXTO INMEDIATO

TIPOLOGÍA DE EDIFICACIÓN



edificio
aislado

conjunto
urbano

edificio entre
medianeras

FIGURA 208. Tipología.

ZONA DE TRANSICIÓN

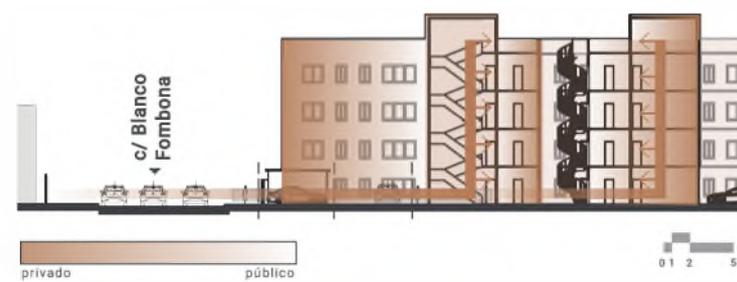


FIGURA 209. Tipología.

ESCALA

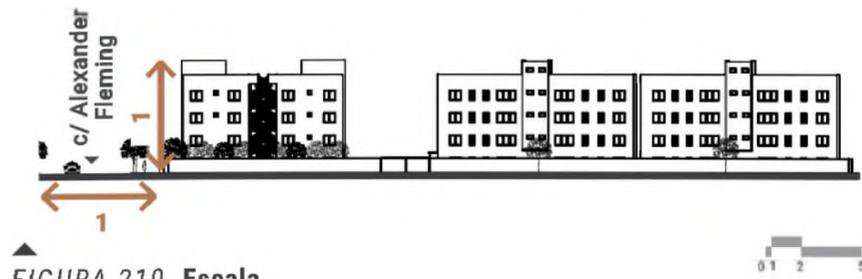


FIGURA 210. Escala.

- proporción de altura con respecto a calle y entorno inmediato (máximo 1:1.5)

RELACIÓN CON EL ESPACIO PÚBLICO

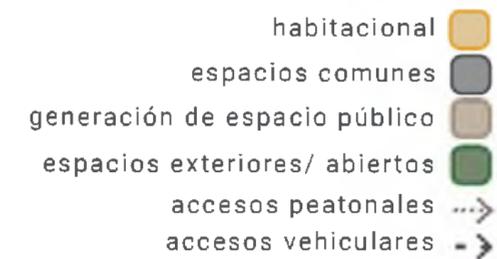
- visuales
- actividades en planta baja
- generación de espacio público



ACCESIBILIDAD PEATONAL Y VEHICULAR

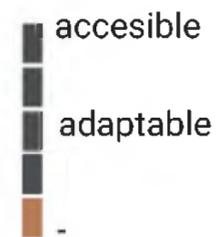


FIGURA 211. Planta Baja.



Este proyecto es un complejo residencial cerrado el cual cuenta con un único acceso por la c/ Balco Fombona, el cual está diseñado para el acceso vehicular, sin embargo, esta misma calle interna es utilizada como acceso peatonal hacia el proyecto.

ACCESIBILIDAD UNIVERSAL



ASPECTOS CONTEXTUALES

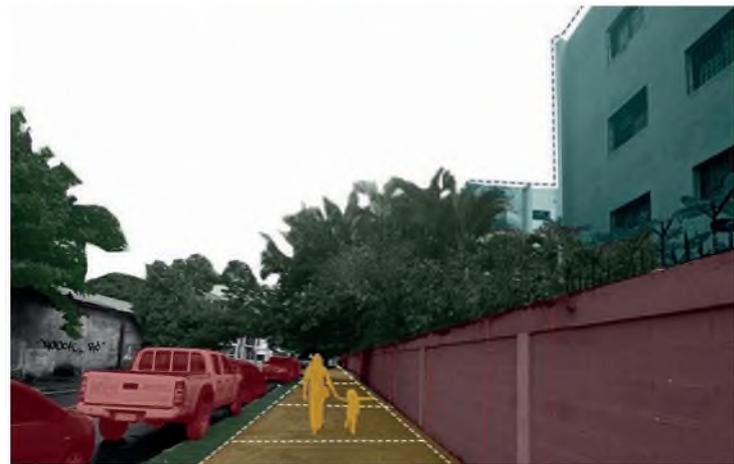
CONFORT URBANO

259



FIGURA 212. Collage Residencial Santo Domingo La Fe.

En su contexto inmediato se encuentran amplias aceras en ciertos tramos arboladas aportando al confort de los usuarios, sin embargo, el muro del lindero al ser tan alto y poco permeable genera inseguridad al caminar por esta zona.



FIGURAS 213 y 214. Collage Residencial Santo Domingo La Fe.

- circulación inconfortable ■
- circulación confortable □□□
- relación en planta baja ■
- edificio a analizar ■

3 ASPECTOS CONTEXTUALES

RELACIÓN CON EL CONTEXTO PRÓXIMO

VALOR DE PROXIMIDAD

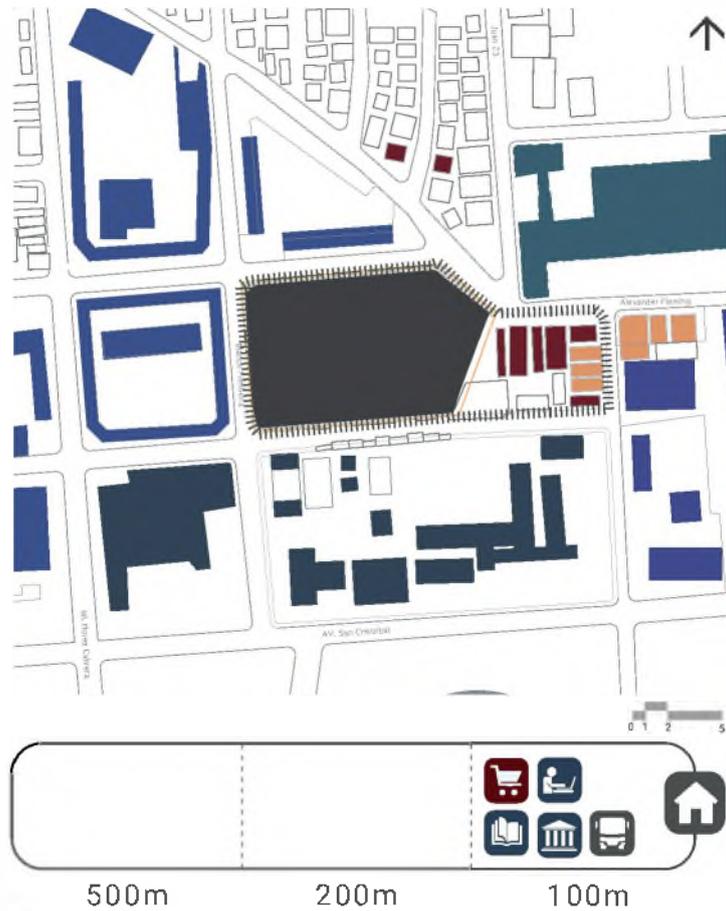


FIGURA 215. Valor de Proximidad.

Este conjunto urbano se encuentra en una zona de usos mixtos la cual combina usos comerciales, institucionales, educativos y corporativos con el uso residencial. Además, se encuentra próximo a medios de transporte público.

MIXTURA DE USOS

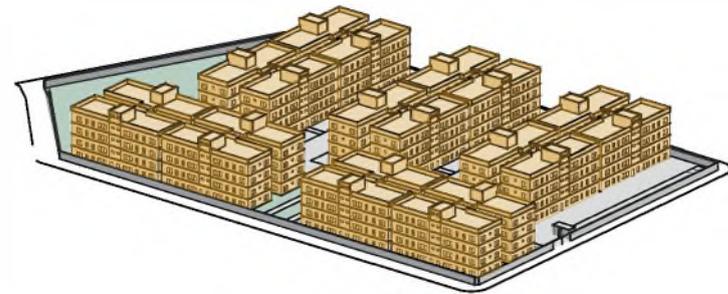


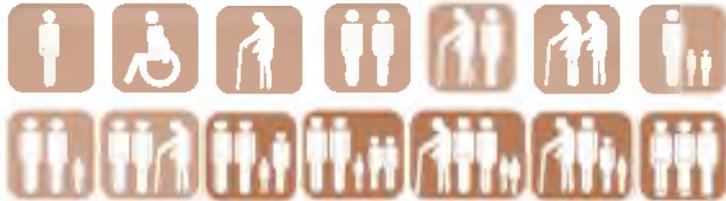
FIGURA 216. Programa de Área.

Este conjunto urbano es un proyecto completamente habitacional con espacios exteriores entre bloques que sirven de patio a los residentes. Como áreas comunes cuenta con espacios como los parqueos, senderos peatonales y núcleos de circulación vertical.

SOCIEDAD

RELACIÓN CON EL CONTEXTO SOCIAL

TIPOLOGÍA DE USUARIO



PRÁCTICAS SOCIALES

¿Cuáles prácticas sociales tienen lugar en el contexto inmediato del edificio y/o en su planta baja?

- caminar
- permanecer
- sentarse
- ver, escuchar y conversar
- actividades que sirven de atractores sociales

En el contexto inmediato de este proyecto se puede caminar afablemente y en ciertas zonas permanecer por las sombras que generan los árboles.

¿Cuáles prácticas sociales tienen lugar en los espacios comunes a lo interno del edificio?

- caminar
- permanecer
- sentarse
- ver, escuchar y conversar
- actividades sociales a lo interno del edificio o proyecto

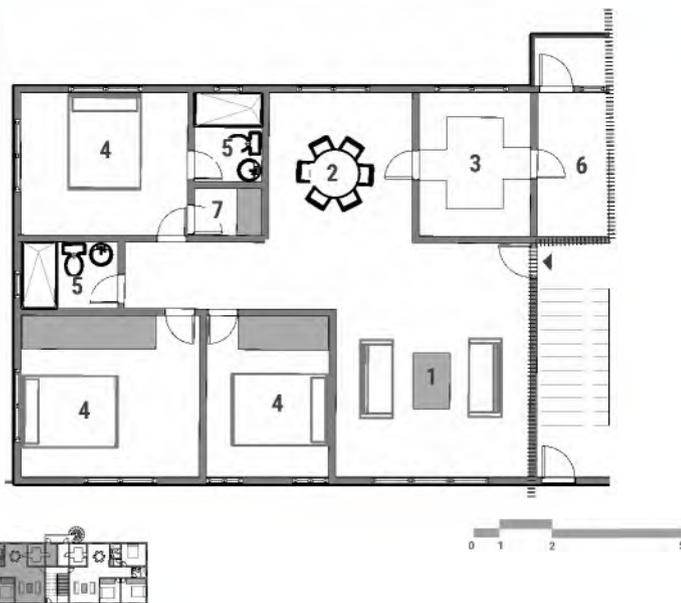


FIGURA 217. Planta Tipo Niveles 3-7.

ÁREAS PLANTA TIPO

1. Sala
2. Comedor
3. Cocina
4. Habitación
5. Baño
6. Área de Lavado
7. Walk-in-Closet

Este edificio permite a los usuarios caminar en su interior por senderos peatonales que contiene, sin embargo muchos de estos senderos coinciden con calles vehiculares haciendo que estas caminatas sean interrumpidas.

3 ASPECTOS CONTEXTUALES

NORMATIVAS

ZONA CARENTE DE REGULACIÓN. ZONAS REGULADAS CERCANAS Y CON USOS SIMILARES:
Villa Agrícolas bajo la Ordenanza 06-2013.

ZONAS CON USO SIMILAR:

Zona Mixta con Prevalencia de Uso Residencial

PROYECTO DE RENOVACIÓN Y/O DESARROLLO INMOBILIARIO EN SUPERFICIES MAYORES A 3,000 m

| >601 m ² | | Residencial Santo Domingo La Fe | | | | | | | | | | | |
|---|--|--|--|----------------------------|--------------------------------|---|--|---|--|----------------------|--------|-------------------|--------|
| Proyectos Inmobiliarios | >3,000 | 15,053.05 m ² | | | | | | | | | | | |
| 2. Usos Permitidos | Residencial Comercial | ✓ | <p>USOS PERMITIDOS</p> <input checked="" type="checkbox"/> Viviendas <input type="checkbox"/> Comercios en planta baja | | | | | | | | | | |
| 3. Altura Máxima | 9-10 Niveles | ✓ | <p>ALTURA MÁXIMA</p> <p>El proyecto tiene 4 niveles, por lo que cumple con la altura máxima establecida en lotes de más de 601 m².</p> | | | | | | | | | | |
| 4. Ocupación % Ocupación Máxima | 45% | ✓ | <table border="1"> <thead> <tr> <th>OCUPACIÓN MÁXIMA ORDENANZA</th> <th>OCUPACIÓN DEL PROYECTO</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td> $\frac{45 \times 15,053.05 \text{ m}^2}{100} = 6,773.87 \text{ m}^2$ </td> <td> $4,772.68 \text{ m}^2$ </td> </tr> <tr> <td colspan="2">METRAJE OCUPACIÓN DEL PROYECTO PARA UNA OCUPACIÓN DE UN 31%</td> </tr> </tbody> </table> | OCUPACIÓN MÁXIMA ORDENANZA | OCUPACIÓN DEL PROYECTO | $\frac{45 \times 15,053.05 \text{ m}^2}{100} = 6,773.87 \text{ m}^2$ | $4,772.68 \text{ m}^2$ | METRAJE OCUPACIÓN DEL PROYECTO PARA UNA OCUPACIÓN DE UN 31% | | | | | |
| OCUPACIÓN MÁXIMA ORDENANZA | OCUPACIÓN DEL PROYECTO | | | | | | | | | | | | |
| $\frac{45 \times 15,053.05 \text{ m}^2}{100} = 6,773.87 \text{ m}^2$ | $4,772.68 \text{ m}^2$ | | | | | | | | | | | | |
| METRAJE OCUPACIÓN DEL PROYECTO PARA UNA OCUPACIÓN DE UN 31% | | | | | | | | | | | | | |
| 5. Construcción Índice de Edificabilidad | 2.25-3.00 | ✓ | <p>VOLUMEN CONSTRUCCIÓN MÁXIMA SEGÚN HUELLA DE OCUPACIÓN</p> <table border="1"> <tbody> <tr> <td>ÁREA TOTAL DE CONSTRUCCIÓN</td> <td>19,090.72 m²</td> <td rowspan="2">= $\frac{19,090.72}{15,053.05} = 1.27$ CUMPLE CON EL ÍNDICE DE OCUPACIÓN MÁXIMA</td> </tr> <tr> <td>ÁREA TOTAL DEL LOTE</td> <td>15,053.05 m²</td> </tr> </tbody> </table> | ÁREA TOTAL DE CONSTRUCCIÓN | 19,090.72 m ² | = $\frac{19,090.72}{15,053.05} = 1.27$ CUMPLE CON EL ÍNDICE DE OCUPACIÓN MÁXIMA | ÁREA TOTAL DEL LOTE | 15,053.05 m ² | | | | | |
| ÁREA TOTAL DE CONSTRUCCIÓN | 19,090.72 m ² | = $\frac{19,090.72}{15,053.05} = 1.27$ CUMPLE CON EL ÍNDICE DE OCUPACIÓN MÁXIMA | | | | | | | | | | | |
| ÁREA TOTAL DEL LOTE | 15,053.05 m ² | | | | | | | | | | | | |
| 6. Retiros Mínimos (m) Frente + ampliación de aceras | 4.60 m -1.50 m | ✓ | <table border="1"> <thead> <tr> <th>RETIRO FRONTAL</th> <th>ACERAS Y AMPLIACIONES DE ACERA</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td> 7.00 m c/ Alexander Fleming 16.00 m c/ Blanco Fombona El proyecto cumple con las dimensiones mínimas. </td> <td> <table border="1"> <thead> <tr> <th colspan="2">Aceras Proyecto</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>c/ Alexander Fleming</td> <td>4.00 m</td> </tr> <tr> <td>c/ Blanco Fombona</td> <td>3.00 m</td> </tr> </tbody> </table> El proyecto cumple con las dimensiones mínimas. </td> </tr> </tbody> </table> | RETIRO FRONTAL | ACERAS Y AMPLIACIONES DE ACERA | 7.00 m c/ Alexander Fleming 16.00 m c/ Blanco Fombona El proyecto cumple con las dimensiones mínimas. | <table border="1"> <thead> <tr> <th colspan="2">Aceras Proyecto</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>c/ Alexander Fleming</td> <td>4.00 m</td> </tr> <tr> <td>c/ Blanco Fombona</td> <td>3.00 m</td> </tr> </tbody> </table> El proyecto cumple con las dimensiones mínimas. | Aceras Proyecto | | c/ Alexander Fleming | 4.00 m | c/ Blanco Fombona | 3.00 m |
| RETIRO FRONTAL | ACERAS Y AMPLIACIONES DE ACERA | | | | | | | | | | | | |
| 7.00 m c/ Alexander Fleming 16.00 m c/ Blanco Fombona El proyecto cumple con las dimensiones mínimas. | <table border="1"> <thead> <tr> <th colspan="2">Aceras Proyecto</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>c/ Alexander Fleming</td> <td>4.00 m</td> </tr> <tr> <td>c/ Blanco Fombona</td> <td>3.00 m</td> </tr> </tbody> </table> El proyecto cumple con las dimensiones mínimas. | Aceras Proyecto | | c/ Alexander Fleming | 4.00 m | c/ Blanco Fombona | 3.00 m | | | | | | |
| Aceras Proyecto | | | | | | | | | | | | | |
| c/ Alexander Fleming | 4.00 m | | | | | | | | | | | | |
| c/ Blanco Fombona | 3.00 m | | | | | | | | | | | | |
| Posterior | 1.50 | ✓ | <p>RETIRO POSTERIOR</p> <p>El proyecto contempla linderos posteriores de 3.72 m entre edificios.</p> | | | | | | | | | | |
| Lateral | 1.50 | — | <p>RETIRO LATERALES</p> <p>El proyecto contempla linderos laterales de 1.65 m y entre edificios de 1.00 m.</p> | | | | | | | | | | |
| 7. Densidad Máxima | 601-750 hab/Ha | ✓ | <p>DENSIDAD MÁXIMA</p> <p>Se estima que en el Res. Santo Domingo La Fe residen unas 640 personas. Para una densidad de 425.16 hab/Ha.</p> | | | | | | | | | | |
| Otros | Verjas | ✓ | Las verjas frontales deberán de ser de 2.10 m como máximo y las verjas o muros perimetrales de 2.10 m máximo. Las verjas son de 2.00 m de altura en elementos sólidos. | | | | | | | | | | |
| | Jardines | ✗ | Los solares deben contemplar por lo menos un 30% de superficie permeable. Santo Domingo La Fe tiene unos 2,969.71 m ² de área verde, lo que representa un 19%. | | | | | | | | | | |

TABLA 13. Evaluación Proyecto de acuerdo a Normativa.

Residencial Santo Domingo La Fe

Este proyecto carece de zona de transición. Además, dispone los accesos peatonales junto al acceso vehicular, generando interrupciones en ambas movilidades. No cuenta con rampas ni ascensores peor tampoco cuenta con rutas peatonales internas claras.

Gran parte del metraje del lote es utilizado para los parqueos, los cuales están dispuestos frente a los bloques habitacionales. Sólo seis edificios de veinte, presentan miradas hacia la calle, sin embargo, estos bloques no cuentan con balcones ni terrazas.

El complejo prioriza el acceso vehicular y los estacionamientos sobre la comodidad peatonal, lo que puede afectar el confort urbano. La falta de rutas peatonales y la presencia de un muro completamente sólido pueden generar inseguridad y desafiar el bienestar de los peatones.

Presenta un alto valor de proximidad debido a su ubicación cercana a servicios comerciales, institucionales, de transporte y equipamientos deportivos. Esto facilita el acceso a una amplia variedad de servicios y actividades recreativas a pesar de ser un conjunto urbano completamente residencial. Posee una misma tipología de vivienda en todos sus bloques.

En su contexto inmediato es posible caminar ya que cuenta con buenas dimensiones de acera y en ciertos tramos con arbolado, sin embargo, en su interior no posee espacios de interacción para los usuarios.

CIUDAD

RELACIÓN CON EL CONTEXTO INMEDIATO

| | |
|--------------------------------------|----------|
| ZONA DE TRANSICIÓN..... | 0 PUNTOS |
| ESCALA..... | 8 PUNTOS |
| RELACIÓN CON EL ESPACIO PÚBLICO..... | 3 PUNTOS |
| ACCESO PEATONAL..... | 3 PUNTOS |
| ACCESO VEHICULAR..... | 3 PUNTOS |
| ACCESIBILIDAD UNIVERSAL..... | 3 PUNTOS |
| CONFORT URBANO..... | 6 PUNTOS |

RELACIÓN CON EL CONTEXTO PRÓXIMO

| | |
|--------------------------|-----------|
| VALOR DE PROXIMIDAD..... | 10 PUNTOS |
| MIXTURA DE USOS..... | 0 PUNTOS |

SOCIEDAD

RELACIÓN CON EL CONTEXTO SOCIAL

| | |
|-----------------------------|----------|
| TIPOLOGÍAS DE VIVIENDA..... | 0 PUNTOS |
| PRÁCTICAS SOCIALES..... | 5 PUNTOS |

NORMATIVAS

| | |
|-----------------|----------|
| NORMATIVAS..... | 8 PUNTOS |
|-----------------|----------|

| | |
|----------------------|--------|
| PUNTAJE TOTAL | 41/100 |
| RES. STO. DGO. LA FE | |

FIGURA 218. Puntaje del proyecto.

RESIDENCIAL LA FE

Año del Proyecto: s.f.

Arquitectos: -

Ubicación: entre la c/ Beethoven Escoto Román, c/ Luis E. Pérez García, c/ Paseo Las Palmas y la c/Luis Amiama Tió



FIGURA 219. Ubicación.

El proyecto Residencial La Fe se encuentra en el Ensanche La Fe, ubicado en la calle Paseo Las Palmas, en las cercanías de la Av. Lope de Vega y Av. Tiradentes. Este proyecto se ubica en un entorno de uso mixto, próximo a estaciones de transporte público, escuelas, hospitales y centros religiosos.

Este complejo residencial consta de 15 edificios de cuatro niveles, con dos apartamentos por piso. Todos los apartamentos tienen la misma tipología, con tres habitaciones, sala, comedor y cocina.

El proyecto cuenta con acceso desde tres vías, así como estacionamientos frente a los edificios en la calle Las Palmas que abarca toda la fachada y estacionamientos con accesos vehicular y peatonal controlados que atraviesan toda la extensión del terreno de este a oeste aunque en la actualidad sólo mantienen abiertos los accesos de la c/ Pérez García. Este conjunto urbano cuenta también con espacio verdes entre edificios que sirven de patio o jardín para los residentes, juntos con las calles de acceso a parques.

263

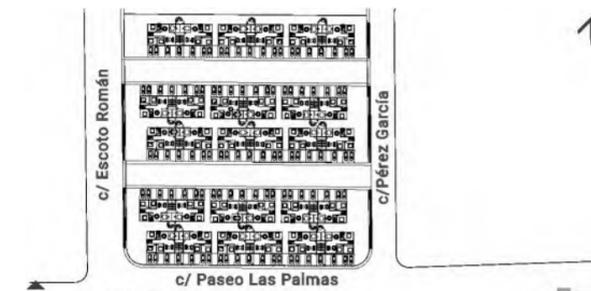


FIGURA 220. Planta.



FIGURA 221. Elevación.

◀ ABRIR.

3 ASPECTOS CONTEXTUALES



264

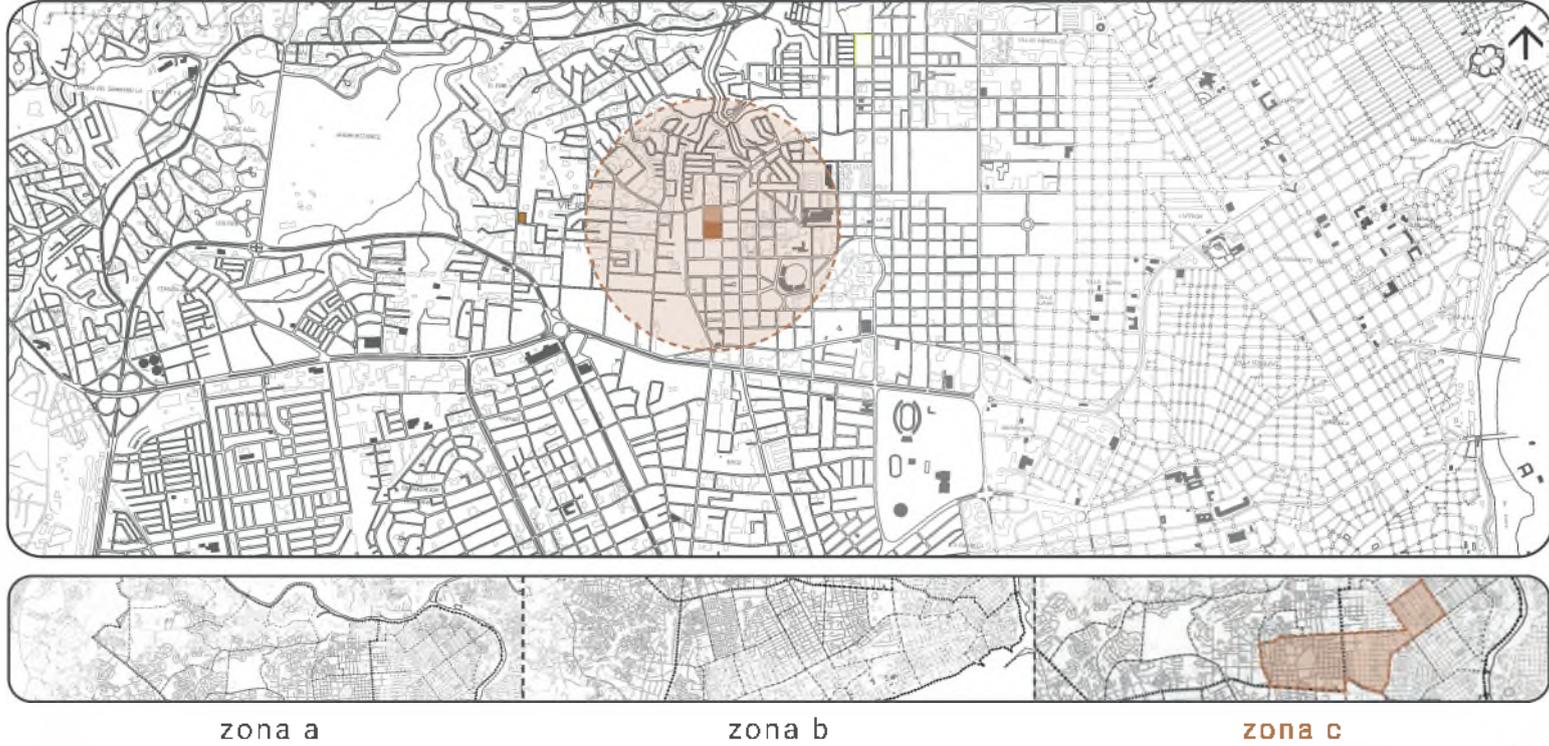


FIGURA 222. Edificio Rodos XXIV.

ASPECTOS CONTEXTUALES 

CIUDAD

SITUACIÓN URBANA



265

FIGURA 223. Situación Urbana.

RELACIÓN CON EL CONTEXTO INMEDIATO

TIPOLOGÍA DE EDIFICACIÓN

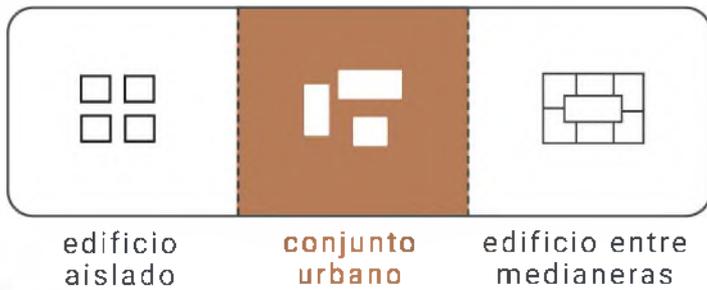


FIGURA 224. Tipología.

ZONA DE TRANSICIÓN

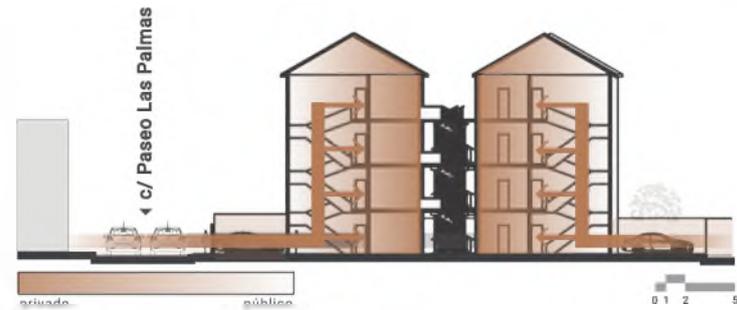


FIGURA 225. Tipología.

3 ASPECTOS CONTEXTUALES

ESCALA



FIGURA 226. Escala.

- proporción de altura con respecto a calle y entorno inmediato (máximo 1:1.5)

RELACIÓN CON EL ESPACIO PÚBLICO

- visuales
- actividades en planta baja
- generación de espacio público



FIGURA 227. Elevación.



ACCESIBILIDAD PEATONAL Y VEHICULAR

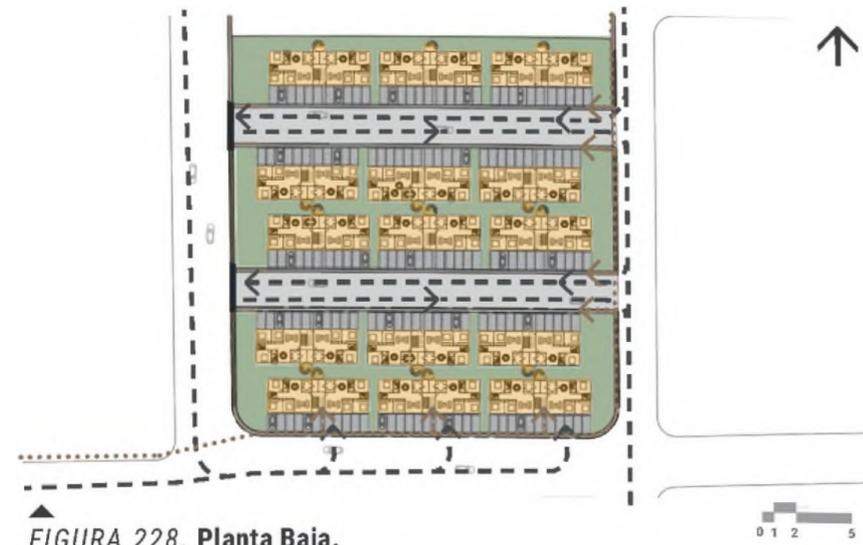
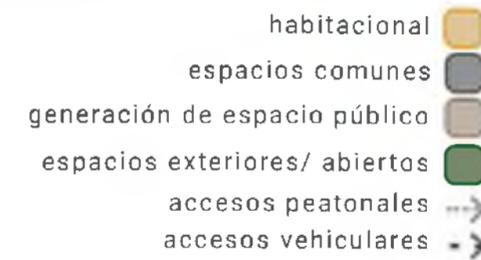


FIGURA 228. Planta Baja.



Este conjunto urbano posee accesos vehiculares y peatonales tanto frente a la c/ Las Palmas como por la c/ Pérez García. Los accesos peatonales pasan a un segundo plano, entre los estacionamientos y calles de acceso a los mismo, haciendo que las aceras sean pequeñas y con un alto flujo vehicular.

ACCESIBILIDAD UNIVERSAL



CONFORT URBANO



FIGURA 229. Collage Residencial La Fe.

Este complejo residencial posee aceras pequeñas en algunos puntos con áreas verdes que reducen aún más el tamaño de las mismas. Además elementos como postes de luz y rampas para acceder a los estacionamientos obstruyen la vía pública.



FIGURAS 230 y 231. Collage Residencial La Fe.

- circulación inconfortable ▬
- circulación confortable ▬
- relación en planta baja ▬
- edificio a analizar ▬

3 ASPECTOS CONTEXTUALES

RELACIÓN CON EL CONTEXTO PRÓXIMO

VALOR DE PROXIMIDAD



FIGURA 232. Valor de Proximidad.

Este conjunto urbano se encuentra próximo a pequeños comercios, instituciones, centros educativos, iglesias, espacios de oportunidad laboral y transporte público, por lo que sus residentes tienen acceso a estos servicios en un radio de 500 m.

MIXTURA DE USOS

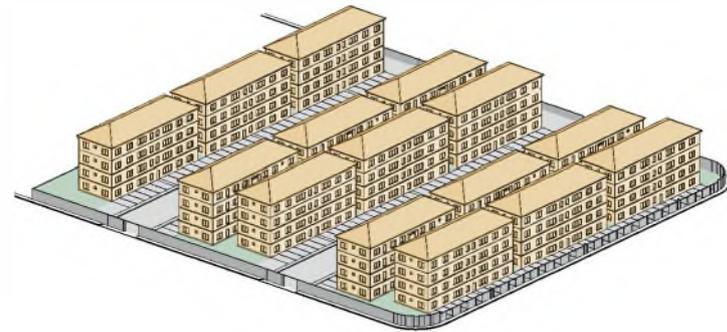


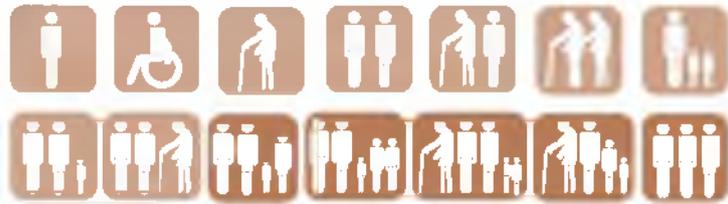
FIGURA 233. Programa de Área.

Este conjunto urbano es un proyecto completamente habitacional con espacios exteriores entre bloques que sirven de patio a los residentes. Como áreas comunes cuenta con espacios como los parqueos, senderos peatonales y núcleos de circulación vertical.

SOCIEDAD

RELACIÓN CON EL CONTEXTO SOCIAL

TIPOLOGÍA DE USUARIO



PRÁCTICAS SOCIALES

¿Cuáles prácticas sociales tienen lugar en el contexto inmediato del edificio y/o en su planta baja?

- caminar
- permanecer
- actividades que sirven de atractores sociales
- sentarse
- ver, escuchar y conversar

En el contexto inmediato de este proyecto se puede caminar deficientemente debido a las aceras pequeñas y los elementos que obstruyen la misma.

¿Cuáles prácticas sociales tienen lugar en los espacios comunes a lo interno del edificio?

- caminar
- permanecer
- actividades sociales a lo interno del edificio o proyecto
- sentarse
- ver, escuchar y conversar

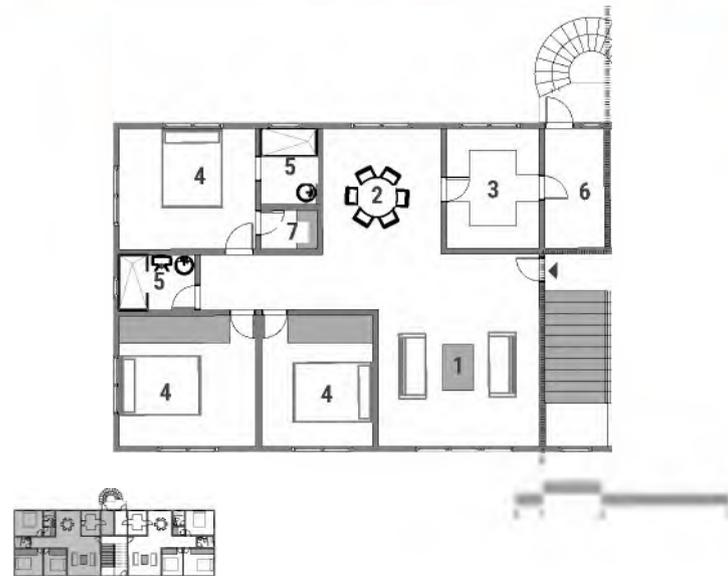


FIGURA 234. Planta Tipo.

ÁREAS PLANTA TIPO

1. Sala
2. Comedor
3. Cocina
4. Habitación
5. Baño
6. Área de Lavado
7. Walk-in-Closet

Este edificio permite a los usuarios caminar en su interior por senderos peatonales que contiene, sin embargo muchos de estos senderos coinciden con calles vehiculares haciendo que estas caminatas sean interrumpidas por el flujo vehicular.

3 ASPECTOS CONTEXTUALES

NORMATIVAS

ZONA CARENTE DE REGULACIÓN. ZONAS REGULADAS CERCANAS Y CON USOS SIMILARES:
Villa Agrícolas bajo la Ordenanza 06-2013.

ZONAS CON USO SIMILAR:

Zona Mixta con Prevalencia de Uso Residencial

PROYECTO DE RENOVACIÓN Y/O DESARROLLO INMOBILIARIO EN SUPERFICIES MAYORES A 3,000 m

| >601 m ² | | Residencial La Fe | | | | | | | | | | | | | |
|--|--|--------------------------|---|----------------------------|--------------------------------|--|--|--------------------------|--------|-------|---------|----------------------|--------|-------------------------|--------|
| Proyectos Inmobiliarios | >3,000 | 10,250.92 m ² | | | | | | | | | | | | | |
| 2. Usos Permitidos | Residencial Comercial | ✓ | USOS PERMITIDOS <input checked="" type="checkbox"/> Viviendas <input type="checkbox"/> Comercios en planta baja | | | | | | | | | | | | |
| 3. Altura Máxima | 9-10 Niveles | ✓ | ALTURA MÁXIMA El proyecto tiene 4 niveles, por lo que cumple con la altura máxima establecida en lotes de más de 601 m ² . | | | | | | | | | | | | |
| 4. Ocupación % Ocupación Máxima | 45% | ✓ | <table border="1"> <thead> <tr> <th>OCUPACIÓN MÁXIMA ORDENANZA</th> <th>OCUPACIÓN DEL PROYECTO</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>45 x 10,250.92 m² 100 4,612.92 m²</td> <td>3,583.92 m² METRAJE OCUPACIÓN DFL PROYECTO PARA UNA OCUPACIÓN DE UN 35%</td> </tr> </tbody> </table> | OCUPACIÓN MÁXIMA ORDENANZA | OCUPACIÓN DEL PROYECTO | 45 x 10,250.92 m ² 100 4,612.92 m ² | 3,583.92 m ² METRAJE OCUPACIÓN DFL PROYECTO PARA UNA OCUPACIÓN DE UN 35% | | | | | | | | |
| OCUPACIÓN MÁXIMA ORDENANZA | OCUPACIÓN DEL PROYECTO | | | | | | | | | | | | | | |
| 45 x 10,250.92 m ² 100 4,612.92 m ² | 3,583.92 m ² METRAJE OCUPACIÓN DFL PROYECTO PARA UNA OCUPACIÓN DE UN 35% | | | | | | | | | | | | | | |
| 5. Construcción Índice de Edificabilidad | 2.25-3.00 | ✓ | VOLUMEN CONSTRUCCIÓN MÁXIMA SEGÚN HUELLA DE OCUPACIÓN <table border="1"> <thead> <tr> <th>ÁREA TOTAL DE CONSTRUCCIÓN</th> <th>ÁREA TOTAL DEL LOTE</th> <th>Índice</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>14,335.68 m²</td> <td>10,250.92 m²</td> <td>1.39</td> </tr> </tbody> </table> CUMPLE CON EL ÍNDICE DE OCUPACIÓN MÁXIMA | ÁREA TOTAL DE CONSTRUCCIÓN | ÁREA TOTAL DEL LOTE | Índice | 14,335.68 m ² | 10,250.92 m ² | 1.39 | | | | | | |
| ÁREA TOTAL DE CONSTRUCCIÓN | ÁREA TOTAL DEL LOTE | Índice | | | | | | | | | | | | | |
| 14,335.68 m ² | 10,250.92 m ² | 1.39 | | | | | | | | | | | | | |
| 6. Retiros Mínimos (m) Frente + ampliación de aceras | 4.60 m -1.50 m | ✗ | <table border="1"> <thead> <tr> <th>RETIRO FRONTAL</th> <th>ACERAS Y AMPLIACIONES DE ACERA</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td> 6.00 m c/ Po. de Las Palmas 6.00-10.00 m c/ Román y c/ P. García El proyecto cumple con las dimensiones mínimas. </td> <td> <table border="1"> <thead> <tr> <th colspan="2">Aceras Proyecto</th> </tr> <tr> <th>Acera</th> <th>Anchura</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>c/ Po. de Las Palmas</td> <td>1.00 m</td> </tr> <tr> <td>c/ Román y c/ P. García</td> <td>1.00 m</td> </tr> </tbody> </table> El proyecto no cumple con las dimensiones mínimas. </td> </tr> </tbody> </table> | RETIRO FRONTAL | ACERAS Y AMPLIACIONES DE ACERA | 6.00 m c/ Po. de Las Palmas 6.00-10.00 m c/ Román y c/ P. García El proyecto cumple con las dimensiones mínimas. | <table border="1"> <thead> <tr> <th colspan="2">Aceras Proyecto</th> </tr> <tr> <th>Acera</th> <th>Anchura</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>c/ Po. de Las Palmas</td> <td>1.00 m</td> </tr> <tr> <td>c/ Román y c/ P. García</td> <td>1.00 m</td> </tr> </tbody> </table> El proyecto no cumple con las dimensiones mínimas. | Aceras Proyecto | | Acera | Anchura | c/ Po. de Las Palmas | 1.00 m | c/ Román y c/ P. García | 1.00 m |
| RETIRO FRONTAL | ACERAS Y AMPLIACIONES DE ACERA | | | | | | | | | | | | | | |
| 6.00 m c/ Po. de Las Palmas 6.00-10.00 m c/ Román y c/ P. García El proyecto cumple con las dimensiones mínimas. | <table border="1"> <thead> <tr> <th colspan="2">Aceras Proyecto</th> </tr> <tr> <th>Acera</th> <th>Anchura</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>c/ Po. de Las Palmas</td> <td>1.00 m</td> </tr> <tr> <td>c/ Román y c/ P. García</td> <td>1.00 m</td> </tr> </tbody> </table> El proyecto no cumple con las dimensiones mínimas. | Aceras Proyecto | | Acera | Anchura | c/ Po. de Las Palmas | 1.00 m | c/ Román y c/ P. García | 1.00 m | | | | | | |
| Aceras Proyecto | | | | | | | | | | | | | | | |
| Acera | Anchura | | | | | | | | | | | | | | |
| c/ Po. de Las Palmas | 1.00 m | | | | | | | | | | | | | | |
| c/ Román y c/ P. García | 1.00 m | | | | | | | | | | | | | | |
| Posterior | 1.50 | ✓ | RETIRO POSTERIOR El proyecto contempla linderos posteriores de 3.75 m entre edificios. | | | | | | | | | | | | |
| Lateral | 1.50 | ✓ | RETIRO LATERALES El proyecto contempla linderos laterales de 2.50 m entre edificios. | | | | | | | | | | | | |
| 7. Densidad Máxima | 601-750 hab/Ha | ✓ | DENSIDAD MÁXIMA Se estima que en el Res. La Fe residen unas 480 personas. Para una densidad de 468.25 hab/Ha. | | | | | | | | | | | | |
| Otros | Verjas | ✗ | Las verjas frontales deberán de ser de 2.10 m como máximo y las verjas o muros perimetrales de 2.20 m máximo. Las verjas son de 2.50 m de altura en elementos sólidos. | | | | | | | | | | | | |
| | Jardines | ✓ | Los solares deben contemplar por lo menos un 30% de superficie permeable. Santo Domingo La Fe tiene unos 3,612.98 m ² de área verde, lo que representa un 35%. | | | | | | | | | | | | |

TABLA 14. Evaluación Proyecto de acuerdo a Normativa.

Residencial La Fe

El Residencial La Fe tiene una zona de transición deficiente con un muro como límite de 2.50 m de alto que separa el complejo de la acera, lo que puede generar cierta inseguridad para el tránsito peatonal. Carece de dimensiones adecuadas de aceras y de rampas. Dispone los accesos peatonales junto a los accesos vehiculares y con una circulación peatonal poco determinada. Se puede acceder desde las tres vías que arropan el proyecto, sin embargo, en la actualidad los accesos desde la calle Escoto Román se encuentran cerrados. Estos accesos presentan un enfoque hacia la movilidad vehicular desplazando la importancia del peatón.

Tres edificios de quince, presentan visuales a la calle, el resto mira hacia el interior del proyecto. No poseen balcones ni terrazas.

Tiene un gran valor de proximidad debido a su ubicación en el Ensanche La Fe, cerca de la Avenida Lope de Vega y estaciones de transporte público, escuelas, hospitales y centros religiosos, lo que sugiere cierta variedad de usos y servicios cercanos.

Todos los apartamentos en el proyecto tienen la misma tipología, con tres habitaciones, lo que indica una falta de adecuación a la diversidad en cuanto a la tipología de viviendas.

En su contexto próximo se dificulta la movilidad ya que posee dimensiones mínimas de acera, además de que parte de las mismas se utiliza para áreas verdes.

CIUDAD

RELACIÓN CON EL CONTEXTO INMEDIATO

| | |
|--------------------------------------|----------|
| ZONA DE TRANSICIÓN..... | 0 PUNTOS |
| ESCALA..... | 8 PUNTOS |
| RELACIÓN CON EL ESPACIO PÚBLICO..... | 3 PUNTOS |
| ACCESO PEATONAL..... | 2 PUNTOS |
| ACCESO VEHICULAR..... | 5 PUNTOS |
| ACCESIBILIDAD UNIVERSAL..... | 2 PUNTOS |
| CONFORT URBANO..... | 0 PUNTOS |

RELACIÓN CON EL CONTEXTO PRÓXIMO

| | |
|--------------------------|-----------|
| VALOR DE PROXIMIDAD..... | 10 PUNTOS |
| MIXTURA DE USOS..... | 0 PUNTOS |

SOCIEDAD

RELACIÓN CON EL CONTEXTO SOCIAL

| | |
|-----------------------------|----------|
| TIPOLOGÍAS DE VIVIENDA..... | 0 PUNTOS |
| PRÁCTICAS SOCIALES..... | 2 PUNTOS |

NORMATIVAS

| | |
|-----------------|----------|
| NORMATIVAS..... | 7 PUNTOS |
|-----------------|----------|

| | |
|--------------------------|--------|
| PUNTAJE TOTAL RES. LA FE | 32/100 |
|--------------------------|--------|

FIGURA 235. Puntaje del proyecto.

6.1.2 CONCLUSIONES DEL ANÁLISIS DE PROYECTOS

A través del análisis de estos parámetros en los proyectos seleccionados podemos identificar los desafíos y oportunidades que presentan las diferentes zonas de interés ante los parámetros establecidos para fomentar la relación de los proyectos habitacionales con su contexto urbano y social, teniendo en cuenta las normativas que regulan cada zona o sector.

Los proyectos habitacionales dentro de la Zona Periférica o Zona A tienen fortalezas en términos de diversidad de tipologías de unidades habitacionales, inclusión de espacios comunes y/o amenidades dentro de los proyectos y la optimización de los espacios logrando en algunos casos viviendas flexibles o adaptables. Estos proyectos tienen oportunidades de mejora debido al valor de proximidad que posee la zona con espacios urbanos para mejorar su integración con el entorno circundante. Sin embargo, enfrentan desafíos en la integración urbana, la priorización del vehículo en estos proyectos y la carencia de rampas u otros elementos que mejoren la accesibilidad de estos edificios.

La Zona Céntrica o Zona B presenta fortalezas en cuanto a la oferta de diversas tipologías habitacionales y en la incorporación de otros usos junto al uso habitacional, además de poder aprovechar esa mixtura de usos propia de la zona para acercar servicios y actividades urbanas a los residentes. No obstante, presentan debilidades en relación con la relación con el espacio público,

| ZONA A / ZONA PERIFÉRICA DEL DISTRITO NACIONAL | | | |
|--|-----------------|-----------------|----------------|
| PARÁMETROS | MILLENIA ARABIA | ARROYO HONDO 40 | CIUDAD REAL II |
| Relación con el Contexto Inmediato | | | |
| 01-Zona de Transición | 5 pts. | 8 pts. | 1 pts. |
| 02-Escala | 8 pts. | 9 pts. | 8 pts. |
| 03-Relación con el Espacio Público | 7 pts. | 9 pts. | 5 pts. |
| 04-Acceso Peatonal | 6 pts. | 9 pts. | 3 pts. |
| 05-Acceso Vehicular | 6 pts. | 10 pts. | 6 pts. |
| 06-Accesibilidad Universal | 2 pts. | 8 pts. | 0 pts. |
| 07-Comfort Urbano | 5 pts. | 9 pts. | 6 pts. |
| Relación con el Contexto Próximo | | | |
| 08-Valor de Proximidad | 6 pts. | 6 pts. | 3 pts. |
| 09-Mixtura de Usos | 0 pts. | 8 pts. | 5 pts. |
| Relación con el Contexto Social | | | |
| 10-Tipología de Vivienda | 8 pts. | 8 pts. | 0 pts. |
| 11-Prácticas Sociales | 5 pts. | 7 pts. | 8 pts. |
| Relación con el Marco Normativo | | | |
| 12-Normativas | 4 pts. | 9 pts. | 6 pts. |
| Puntuación Total (en base a 100) | 48 pts. | 76 pts. | 31 pts. |
| PROMEDIO DE LA ZONA A | 51.38 PUNTOS | | |

| ZONA B / ZONA CÉNTRICA DEL DISTRITO NACIONAL | | | |
|--|--------------|---------|-----------|
| PARÁMETROS | TURNE N°2 | VIGABON | RÍOS XXIV |
| Relación con el Contexto Inmediato | | | |
| 01-Zona de Transición | 7 pts. | 9 pts. | 0 pts. |
| 02-Escala | 8 pts. | 9 pts. | 0 pts. |
| 03-Relación con el Espacio Público | 8 pts. | 9 pts. | 6 pts. |
| 04-Acceso Peatonal | 9 pts. | 9 pts. | 2 pts. |
| 05-Acceso Vehicular | 8 pts. | 10 pts. | 7 pts. |
| 06-Accesibilidad Universal | 6 pts. | 9 pts. | 0 pts. |
| 07-Comfort Urbano | 8 pts. | 9 pts. | 0 pts. |
| Relación con el Contexto Próximo | | | |
| 08-Valor de Proximidad | 8 pts. | 10 pts. | 5 pts. |
| 09-Mixtura de Usos | 0 pts. | 8 pts. | 0 pts. |
| Relación con el Contexto Social | | | |
| 10-Tipología de Vivienda | 0 pts. | 8 pts. | 8 pts. |
| 11-Prácticas Sociales | 7 pts. | 8 pts. | 2 pts. |
| Relación con el Marco Normativo | | | |
| 12-Normativas | 9 pts. | 9 pts. | 5 pts. |
| Puntuación Total (en base a 100) | 53 pts. | 89 pts. | 33 pts. |
| PROMEDIO DE LA ZONA B | 58.05 PUNTOS | | |

| ZONA C / ZONAS CON DOTACIÓN DE SERVICIOS | | | |
|--|----------------------|--------------------------|------------|
| PARÁMETROS | VILLA PROGRESO LA FE | RES. SANTO DOMINGO LA FE | RES. LA FE |
| Relación con el Contexto Inmediato | | | |
| 01-Zona de Transición | 8 pts. | 0 pts. | 0 pts. |
| 02-Escala | 7 pts. | 8 pts. | 8 pts. |
| 03-Relación con el Espacio Público | 7 pts. | 3 pts. | 0 pts. |
| 04-Acceso Peatonal | 9 pts. | 3 pts. | 2 pts. |
| 05-Acceso Vehicular | 8 pts. | 3 pts. | 5 pts. |
| 06-Accesibilidad Universal | 8 pts. | 3 pts. | 2 pts. |
| 07-Comfort Urbano | 7 pts. | 6 pts. | 2 pts. |
| Relación con el Contexto Próximo | | | |
| 08-Valor de Proximidad | 10 pts. | 10 pts. | 10 pts. |
| 09-Mixtura de Usos | 0 pts. | 0 pts. | 0 pts. |
| Relación con el Contexto Social | | | |
| 10-Tipología de Vivienda | 0 pts. | 0 pts. | 0 pts. |
| 11-Prácticas Sociales | 8 pts. | 5 pts. | 2 pts. |
| Relación con el Marco Normativo | | | |
| 12-Normativas | 6 pts. | 8 pts. | 7 pts. |
| Puntuación Total (en base a 100) | 65 pts. | 41 pts. | 32 pts. |
| PROMEDIO DE LA ZONA C | 45.83 PUNTOS | | |

| ZONAS | FORTALEZAS | OPORTUNIDADES | DEBILIDADES | AMENAZAS |
|--|--|---|--|--|
| ZONA A / ZONA PERIFÉRICA | ESPACIOS COMUNES Y AMENIDADES Los proyectos ofrecen áreas de recreación y espacios comunes para los residentes, en ciertos casos permitiendo las interacciones sociales entre las personas. | VALOR DE PROXIMIDAD Proyectos como Arroyo Hondo 40 se destaca por su ubicación estratégica, cerca de una estación de metro, lo que mejora la accesibilidad a servicios y actividades urbanas. | PROYECTOS CERRADOS Los proyectos cerrados como Ciudad Real II enfrenta problemas de accesibilidad, al poseer un sólo acceso e impulsan el uso predominante del vehículo privado y la desconexión con el entorno circundante. | DEFICIENCIAS EN LA MOVILIDAD Esta zona presenta deficiencias en la movilidad urbana, ya que no es una zona tan conectada en cuanto a transporte público como otras; estas deficiencias hacen que prevalezca el uso del vehículo privado, factor que incide y contribuye a los largos entapenamientos que se generan en las vías. Estas deficiencias, afectan tanto la calidad de vida de los habitantes de la zona, además de impactar la funcionalidad de la ciudad misma. |
| | DIVERSIDAD Y ADECUACIÓN SOCIAL La diversidad las tipologías de apartamentos en Milenia Arabia y Arroyo Hondo 40 permite acomodar diferentes grupos familiares. | | PRIORIZACIÓN DEL VEHÍCULO En Milenia Arabia, la utilización de gran parte de la fachada para la disposición de los accesos vehiculares en la fachada plantea desafíos para una integración urbana más cohesiva. | |
| | DISEÑO COMPACTO Y FLEXIBLE La optimización del espacio en los proyectos demuestra un diseño compacto y funcional, lo que es beneficioso para la eficiencia y la adaptabilidad. | INTEGRACIÓN CON EL ENTORNO Algunos proyectos, como Arroyo Hondo 40, promueven la interacción con el entorno con un tratamiento de planta baja arborizada y con dimensiones de aceras adecuadas, criterio que puede ser repetido en otras zonas. | ACCESIBILIDAD UNIVERSAL Carencia de rampas y ascensores en algunos de los proyectos, dificulta el acceso universal a los mismos. | |
| | | | | |
| ZONA B / ZONA CENTRICA | MIXTURA DE USOS La incorporación de áreas sociales en Vigabon y Rodos XXIV y la integración de comercios en la planta baja son aspectos positivos que fomentan la interacción y la integración de los proyectos a la comunidad y a la ciudad. | VALOR DE PROXIMIDAD La ubicación céntrica de todos los proyectos proporciona acceso conveniente a servicios y actividades, lo que aumenta su valor económico y de proximidad para los usuarios de dichos proyectos. Los residentes de estos proyectos tienen en sus proximidades una amplia variedad de servicios y espacios de comercio, ocio, educación, institucionales, corporativos, entre otros. | MOVILIDAD PEATONAL Algunos proyectos usurpan la vía pública para colocar elementos como escaleras, rampas, jardinerías... los cuales deberían disponerse dentro del espacio privado del proyecto, sin afectar las aceras. | CALIDAD DE VIDA Las deficiencias presentes en la movilidad urbana, la falta de adaptabilidad que presentan algunos proyectos, sumado a la degradación de espacios verdes y/o públicos, afectan negativamente la calidad de vida de los residentes de esta zona. |
| | DIVERSIDAD Y ADECUACIÓN SOCIAL La diversidad las tipologías de viviendas en Vigabon y Rodos XXIV permiten acomodar diferentes grupos familiares, permitiendo que estos proyectos sean espacios más plurales y que vayan en consonancia con la diversidad social. | | ACCESIBILIDAD UNIVERSAL Se destacan la falta de rampas e otros elementos de diseño que posibilitan la accesibilidad de personas con movilidad reducida en proyectos como Rodos XXIV y Torre N+2. | |
| ZONA C / ZONA CON DOTACIÓN DE SERVICIOS | VALOR DE PROXIMIDAD La ubicación en un entorno de uso mixto agrega valor a los proyectos que se desarrollen en este sector, por la proximidad con servicios y/o amenidades urbanas como hospitales, escuelas, centros deportivos, comercios, instituciones, lugares de trabajo... Además, la cercanía a avenidas principales y estaciones de metro facilita la movilidad de los residentes, posibilitando la conectividad con el resto de la ciudad y de la zona metropolitana. | ACCESIBILIDAD UNIVERSAL A pesar de la necesidad de mejoras, proyectos como Villa Progreso muestran esfuerzos en términos de accesibilidad a través de la integración de rampas en planta baja, factor que puede replicarse en otros proyectos existentes y futuros. DIVERSIDAD SOCIAL La mayoría de los proyectos presentan una tipología de vivienda homogénea, lo que limita la posibilidad de que habiten distintos grupos familiares, sin embargo, es posible introducir una mayor variedad de tipologías de apartamentos en la zona dentro de nuevos proyectos que se desarrollen en la zona. | PRIORIZACIÓN DEL VEHÍCULO La mayoría de proyectos residenciales presentan una priorización al vehículo privado ante los accesos y/o caminos peatonales. CONFORT URBANO El confort urbano se ve condicionado por obstrucciones en la acera y muros perimetrales altos y sólidos que contribuyen a la percepción de inseguridad. MIXTURA DE USOS La mayoría de los proyectos son sólo habitacionales, dejando de lado la integración a la ciudad a través de la mixtura de usos. | INSEGURIDAD PEATONAL La falta de diseño de accesos peatonales adecuados en los proyectos y la presencia de muros sólidos y altos en el límite del lote podrían plantear problemas de seguridad para los peatones y los residentes en proyectos como Residencial La Fe y Santo Domingo La Fe. |

◀ TABLA 15. Tabla Puntaje por Zonas.

TABLA 16. Fortalezas, Oportunidades, Debilidades y Amenazas de cada zona. ▶

usurpando aceras e impidiendo una movilidad peatonal adecuada y en cuanto a la accesibilidad universal.

Los proyectos de la Zona con Dotación de Servicios o Zona C, ubicados en el Ensanche La Fe, tienen una buena ubicación en una zona con accesibilidad a servicios. A pesar de esto, pueden incluirse mejoras en los proyectos para mejorar su accesibilidad universal y su adecuación a la diversidad social, ya que todos los proyectos contienen una sola tipología.

Además, es necesario revalorizar la importancia de la movilidad peatonal tanto en el contexto inmediato de los proyectos como en sus espacios interiores, buscando contribuir al confort de los residentes del proyecto y transeúntes de la zona creando un ambiente confortable para todas las personas. Del mismo modo, los proyectos de la Zona C presentan debilidades en materia de mixtura de uso, siendo todos los proyectos estudiados exclusivamente residenciales.

Cada una de las zonas estudiadas presenta tanto fortalezas como oportunidades de mejora, no obstante, es importante destacar que estas fortalezas encontradas en los diferentes proyectos de estudio las cuales consideramos como buenas prácticas que pueden ser replicadas en otros proyectos habitacionales y que permiten que esta relación entre los proyectos habitacionales y la ciudad sea más cohesiva. Estas buenas prácticas servirían de referencia para resaltar elementos clave que posibilitan esta buena relación.



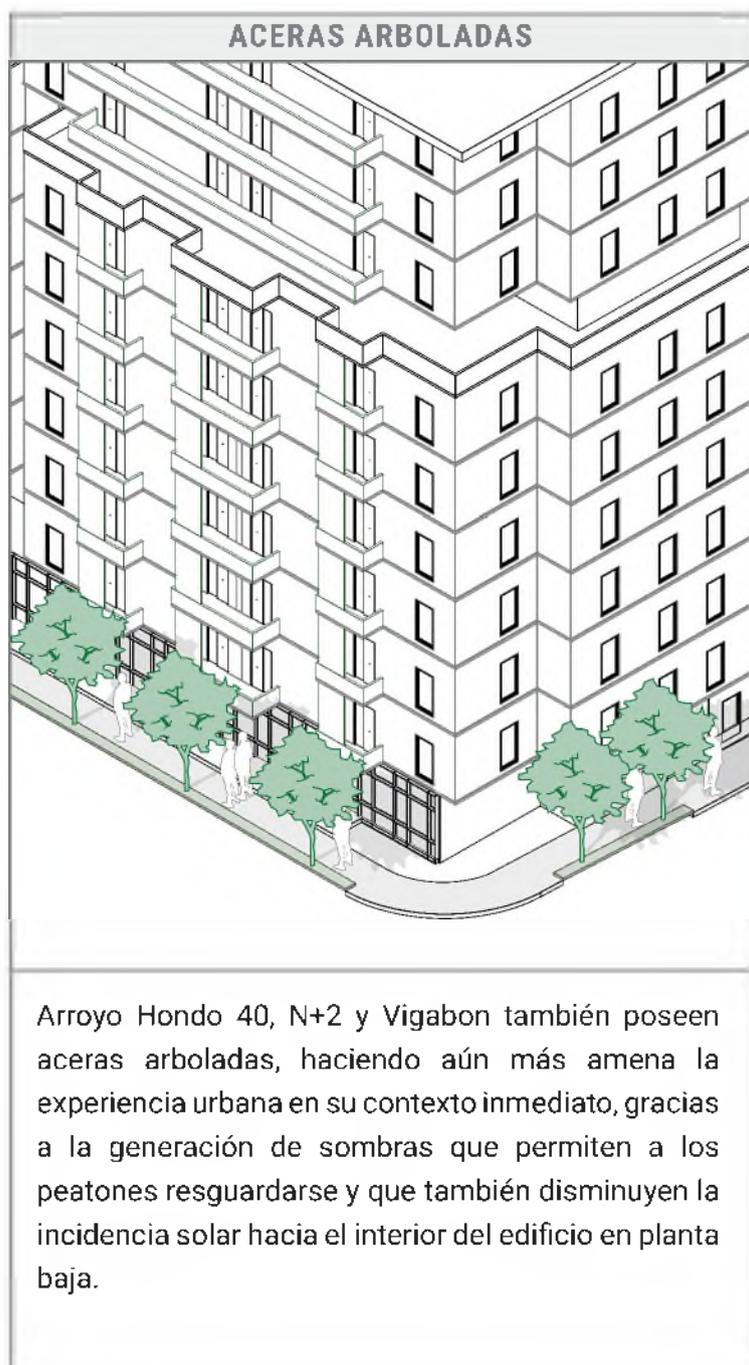


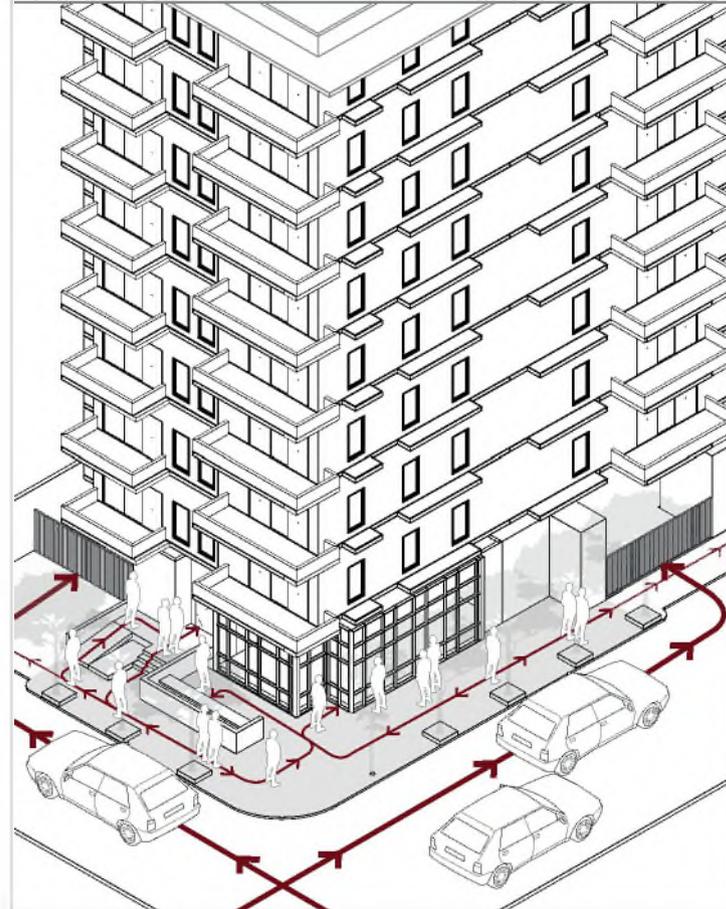
FIGURA 235. Buenas Prácticas de los Proyectos Estudiados.

ZONAS DE TRANSICIÓN



N+2, Vigabón y Arroyo Hondo 40 generan zonas de transición que suavizan el paso entre lo público y lo privado permitiendo un diálogo entre ambas partes. Estas zonas de transición permiten la permanencia tanto de residentes como de vecinos cercanos por lo que posibilita las interacciones sociales entre las diferentes personas de la ciudad y/o comunidad.

DISPOSICIÓN DE PARQUEOS



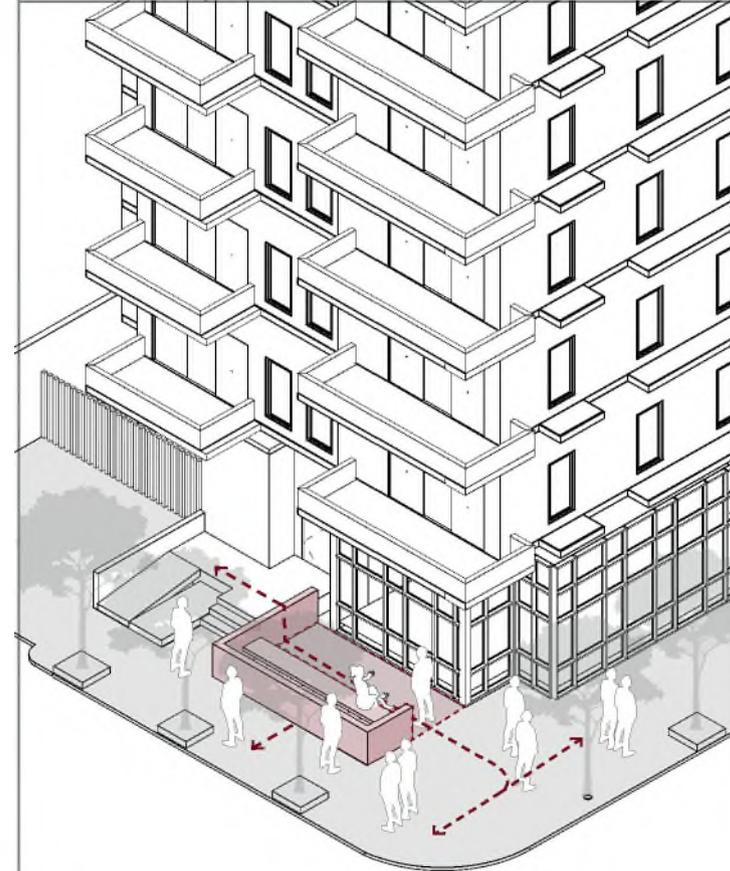
Vigabón y Arroyo Hondo 40 disponen sus parqueos hacia los extremos de su lote, lo que posibilita que entre los accesos vehiculares exista actividad peatonal ininterrumpida por la circulación vehicular y que gran parte del frente pueda ser arborizado, para enfocarnos en el peatón como actor principal de la ciudad.

ÁREAS VERDES PERMEABLES Y ÚTILES



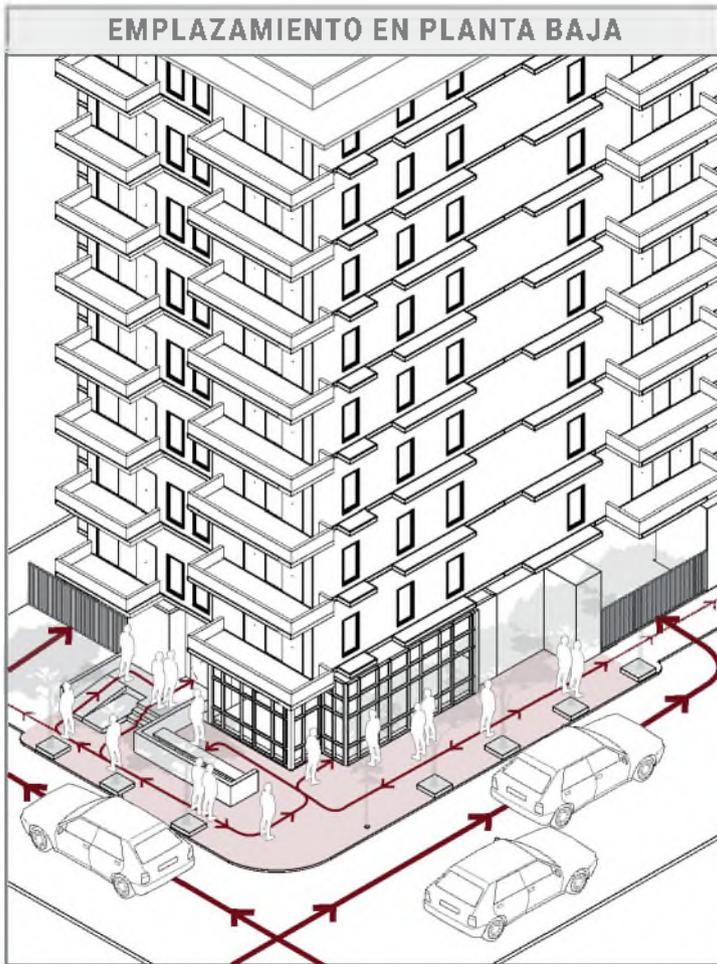
Proyectos como Villa Progreso La Fe y Ciudad Real II incluyen espacios verdes en planta baja, los cuales son útiles para los residentes ya sea como terraza, jardín o espacios recreativos; haciendo que las personas estén más en contacto con los demás residentes y vecinos próximos además de ampliar las prácticas sociales internas de la vivienda y posibilitar otras actividades lúdicas o comunitarias.

MOBILIARIO URBANO



Incluir mobiliario urbano en los espacios públicos puede ser un buen factor para incentivar la permanencia en los espacios, si los mobiliarios guardan su carácter de servir de espacio público o semipúblico, sin privatizarlo completamente. Por ejemplo, si el local fuese una cafetería, puede permitir la estancia de las personas y que estas conversen e interactúen.

FIGURA 236. Buenas Prácticas de los Proyectos Estudiados.



Pensar en parqueos soterrados y/o colocados en la parte posterior de los edificios permite un emplazamiento en planta baja que conecte con el contexto inmediato y que permita el diálogo del proyecto habitacional con los demás edificios de su entorno, ayudando a reducir la inseguridad en las diversas zonas.



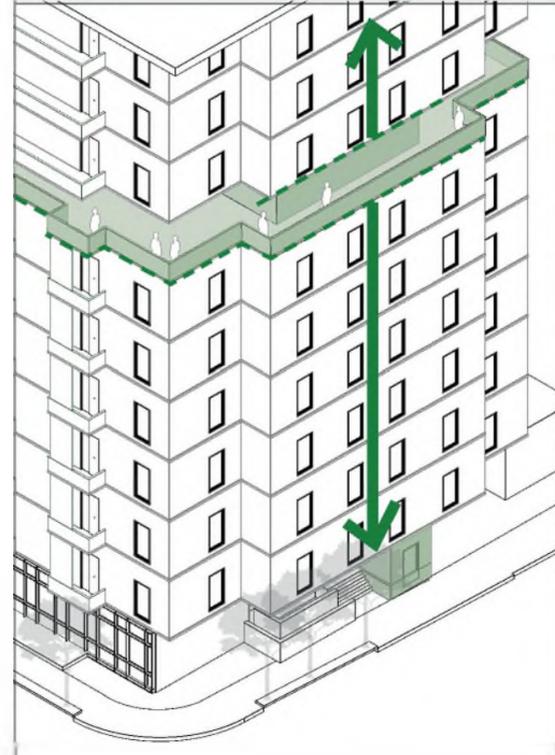
Establecer muros de linderos cuya altura sólida no sea muy elevada permite que desde la acera se pueda interactuar hacia el interior de los proyectos, haciendo que tanto el peatón se sienta más seguro, como posibilitando a los residentes interactuar con las personas que se movilizan por su contexto inmediato.

HUECOS, RECESOS Y SOMBRAS



En nuestro clima, es necesario que los edificios creen un juego de volúmenes que permita grandes huecos que posibiliten la ventilación de los espacios, pero que a la vez generen sombras sobre los mismos para reducir la incidencia directa del sol hacia el interior de los edificios, y por tanto, las altas temperaturas.

DISPOSICIÓN DE ÁREAS COMUNES



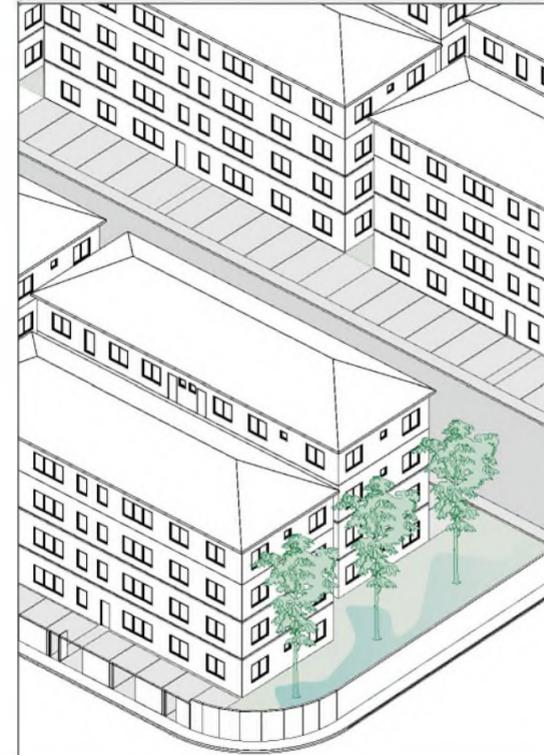
Disponer las áreas comunes en espacios intermedios, es una práctica que permite acortar las distancias entre los residentes de los pisos inferiores y las áreas comunes, posibilitando que más residentes compartan en estos espacios al mismo tiempo y que se generen interacciones sociales.

DISPOSICIÓN GARITA DE SEGURIDAD



Proyectos como Vigabón poseen la garita de seguridad con visibilidad directa hacia la calle, haciendo que los peatones se sientan más seguros, por lo que consideramos esta práctica como replicable en el tratamiento de los edificios habitacionales.

ÁREAS VERDES INTERNAS



Contemplar áreas verdes a lo interno de los proyectos, ya sea a modo de jardín o patio ayuda a reducir la cantidad de superficie dura e impermeable que tenemos en nuestra ciudad, por lo que poseer áreas verdes aumenta la cantidad de superficie permeable y contribuye al drenaje de la ciudad y del proyecto.

USOS MIXTOS



Incluir otros usos junto al uso habitacional permite tener una planta baja activa que fomente la actividad peatonal y que aumente la cantidad de miradas hacia la calle y genere un mayor grado de seguridad para los peatones. Además permite acercar servicios y espacios a los residentes del edificio.

FIGURA 237. Buenas Prácticas de los Proyectos Estudiados.

6.1.3 JUSTIFICACIÓN DEL LUGAR

Cada una de las zonas estudiadas posee características urbanas diversas. La Zona A Periférica sobresale por su proximidad a áreas naturales. No obstante, su evolución urbanística plantea el desafío de preservar y conservar estos espacios naturales, al mismo tiempo que se debe garantizar una conectividad eficiente en términos de transporte, fomentando un crecimiento ordenado y sostenible en la zona.

Por otro lado, la Zona B Centro, que incluye sectores como Piantini y sus alrededores, se caracteriza por su mezcla de usos y ser centro económico de la ciudad. Esto la convierte en un área con un alto potencial de desarrollo y rentabilidad. No obstante, la integración armónica de diversas actividades y la gestión del crecimiento son desafíos críticos. El equilibrio entre la demanda de espacio para viviendas, comercios y recreación, junto con la preservación de la calidad de vida, es fundamental en esta zona.

La Zona C, que abarca sectores más populosos, ofrece la oportunidad de expansión vertical y una mayor densidad de población, lo que puede contribuir a una utilización más eficiente del espacio urbano. Su proximidad a servicios y sistemas de transporte masivo presenta una oportunidad importante para promover un desarrollo más accesible y sostenible. No obstante, el desafío radica en garantizar que este crecimiento sea inclusivo y que los beneficios lleguen a todos los sectores de la población, evitando la gentrificación y mejorando la calidad de vida de los residentes actuales.

Todas las zonas afrontan desafíos y oportunidades únicos dentro del contexto del desarrollo urbano del Distrito Nacional. Para maximizar su potencial en términos de sostenibilidad y calidad de vida, es esencial adoptar un enfoque específico que aborde las necesidades particulares de cada área. En este sentido, entendiendo que la Zona C es la que presenta mayores retos frente a los parámetros estudiados y que a la vez posee grandes oportunidades de cara al desarrollo inmobiliario, enfocamos el proyecto hacia el sector Ensanche La Fe, como área de implementación de nuestro código urbano.

En términos de regulación urbana, el Plan de Ordenamiento Territorial (POT) ya ha designado esta zona M2-Pericentral para ser renovada, estableciendo un uso preferente de carácter mixto, con una densidad residencial media y alta. El escenario ideal según el POT consiste en reducir este déficit a través de la integración urbana, con el objetivo de mejorar los niveles de habitabilidad y la calidad de vida de los residentes en la zona. Este enfoque representa una oportunidad importante para abordar desafíos críticos de vivienda y mejorar las condiciones de vida en una de las áreas más densamente pobladas del Distrito Nacional.

El Ensanche La Fe presenta una ubicación estratégica que lo convierte en un sitio con alto potencial para el desarrollo de viviendas. Su proximidad a la zona céntrica actual y su fácil acceso a través de sistemas de transporte masivo como el Metro de Santo Domingo,

lo posicionan como un punto crucial para la expansión de la verticalidad urbana. Esto implica la posibilidad de construir edificios de mayor altura, lo que optimizaría el uso del suelo y permitiría la creación de más unidades habitacionales en un espacio limitado. Esta zona, cuenta también con servicios fundamentales como servicios públicos, transporte, salud y la cercanía a centros de estudio y empleo, lo que puede satisfacer las necesidades de la población y promover la integración social y económica.

Actualmente en el Ensanche La Fe existen desarrollos habitacionales recientes de hasta 10 niveles, sin embargo, los proyectos habitacionales en el Ensanche La Fe demandan mejoras sustanciales en cuanto a la diversidad de tipologías de vivienda y accesibilidad para optimizar su capacidad de adaptación a las cambiantes necesidades de la sociedad. A pesar de que existen proyectos que han mostrado esfuerzos por integrarse al espacio público, en su mayoría tienden a aislarse a través de muros, creando complejos cerrados que parecen desconectados del entorno urbano, por lo que resulta de vital importancia afrontar los retos identificados y capitalizar las oportunidades con el fin de fomentar un desarrollo urbano sostenible y elevar la calidad de vida de sus residentes. La aplicación de un código urbano podría establecer pautas para mejorar la calidad de las viviendas, garantizar condiciones de habitabilidad y estimular la construcción de viviendas asequibles y cohesionadas con el entorno urbano a través de promover en los nuevos proyectos la creación e integración de espacios públicos.



FIGURA 238. Ensanche La Fe.

6.2

EL ENSANCHE LA FE

6.2.1 CONTEXTO HISTÓRICO



1900s

Los terrenos que componen el Ensanche La Fe eran ocupados por los Potreros de Venturita, y se caracterizaba por poseer abundantes árboles.

Estos espacios pasaron luego a conformar el Ingenio Azucarero La Fe y, más adelante, la Inmobiliaria La Fe, compañía que se encargó de lotificar y vender los terrenos de dicho sector.



1940s-1950s

Para 1942, se inicia la construcción del Ensanche La Fe, por órdenes de Trujillo, con el objetivo de construir un acueducto y un hipódromo el cual se llamaría Perla Antilana. Además, el Ensanche La Fe, serviría para proveer viviendas para los obreros que iban a trabajar en dichas obras.

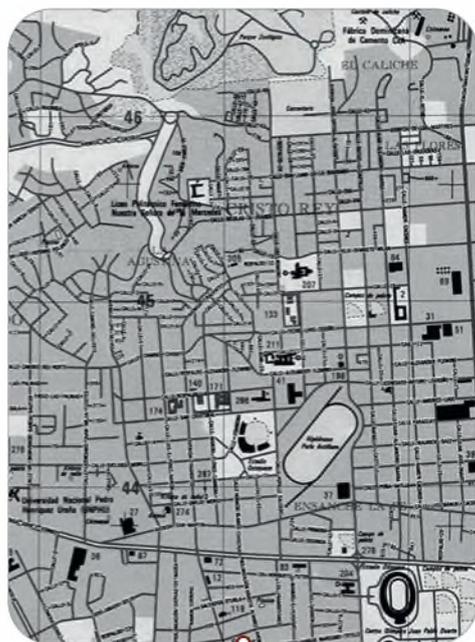
En los años 50, se fundan en el sector la Escuela Nacional de Artes y Oficios (ENAO) y la Escuela Nacional de Artesanía (Cenadarte), el Estadio Quisqueya y el Hospital Dr. Salvador B. Gaitier, dotando de servicios educativos y sanitarios al sector.



1960s-1970s

En los 60 y 70 otros centros educativos se insertan en el sector como la Escuela Fidel Ferrer, el Politécnico Lic. Victor Estrella Liz y la Academia La Trinitaria. De igual manera, los servicios sanitarios continúan su expansión con la fundación del Centro Médico Alcántara & González en 1965. Al Estadio Quisqueya se le suman espacios como el Club Deportivo y Cultural La Fe, en el cual se practican voleibol, baloncesto, dominó, béisbol y softball para todas las personas de la comunidad y sectores cercanos.

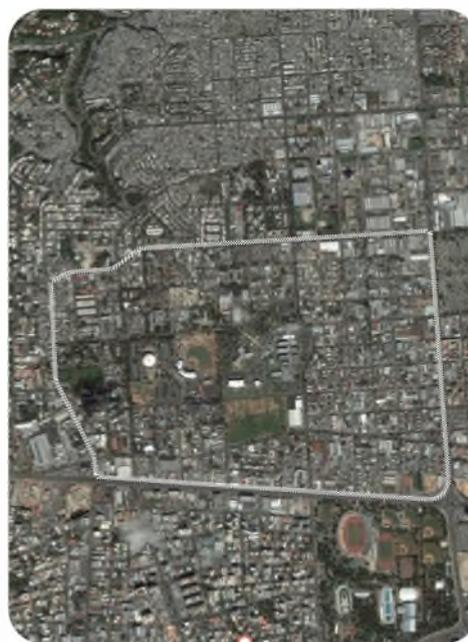
Otras instituciones de medios de comunicación como el Periódico El Nacional y Color Visión, se establecen en el sector.



1980s-1990s

En los 90, se funda la Plaza de la Salud en los terrenos anteriormente ocupados por el Hipódromo Perla Antillana. Surgen otros centros educativos como la Escuela Nuestra Señora de la Fe y otras instituciones informativas como el periódico Hoy se instalan en el sector. Además, se construye el Coliseo de Boxeo Carlos Teo Cruz.

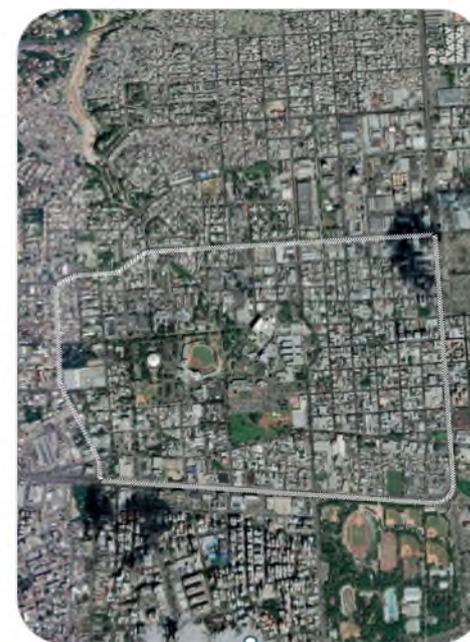
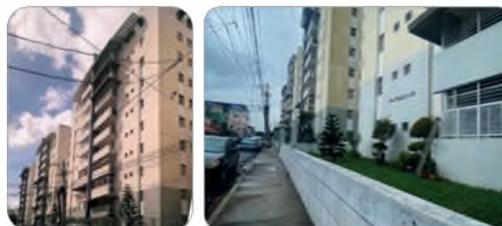
Otros usos comerciales e industriales se van incorporando al sector con la presencia de empresas como MercaSID y Grupo Mejía & Arcalá; no obstante, todos los desarrollos tanto habitacionales como comerciales o insitucionales manejaban una escala baja de entre 1-4 niveles de altura.



2000s-2010s

En este período el sector se va consolidando para integrar usos tanto comerciales, como industriales, habitacionales, sanitarios y educativos.

Se destacan proyectos como Villa Progreso La Fe, el cual cambia la escala del sector hacia un desarrollo de mediana altura (5-10 niveles), con torres de 10 niveles.



2020s

En la actualidad, el Ensanche La Fe se encuentran en la Zona M2-Pericentral de acuerdo con el POT, con un uso mixto residencial, comercial, cultural, recreativo, corporativo, sanitario y educativo.

Este sector debe buscar una renovación urbana que apunte hacia usos comerciales a pequeña y mediana escala que no contemplen carga y descarga ni procesos de empaque y a la incorporación de una diversidad de tipologías habitacionales incluidas la vivienda sociales, además de espacios y equipamientos públicos de mejor calidad ambiental para el disfrute de sus residentes y de los habitantes de la ciudad.

FIGURA 239. Ensanche La Fe: su contexto histórico. Imágenes de 1900s extraídas de Videocine Palau (2022) e Imágenes de Nuestra Historia (2017).

6.2.2 CONTEXTO PRÓXIMO Y LÍMITES



283

FIGURA 238. Ensanche La Fe.

El Ensanche La Fe es un sector que posee una extensión territorial de 2.29 km² (229 hectáreas) ubicado en la parte noroeste del Distrito Nacional y se subdivide en tres sub-barrios: el Ensanche Kennedy al sur del sector, el sub-barrio informal próximo a la Av. Lope de Vega y el resto del sector que denominamos sub-barrio Ensanche La Fe.

Colinda al norte con los sectores La Agustina y Cristo Rey, al este con Villa Juana, al sur con el Centro Olímpico y el Ensanche Naco y al oeste con el sector Viejo Arroyo Hondo. Estos límites con los demás sectores son los que permitirán la cohesión del sector con el resto de ciudad por lo que entender las dinámicas que se dan en cada una de estas zonas.

LÍMITE NORTE



284

FIGURA 238. Ensanche La Fe.

El Ensanche La Fe limita al Norte con la Av. Pedro Livio Cedeño, la cual se caracteriza por tener un uso mayormente comercial y residencial mezclado con algunos edificios de uso industrial. En esta zona existen algunas aceras amplias, sin embargo, en algunas

secciones se encuentran obstaculizadas por elementos arquitectónicos o no existe la acera en algunas parte del entorno industrial. También se destaca la presencia de árboles en algunos tramos y/o en algunas propiedades, los cuales generan sombra sobre el espacio público.

LÍMITE ESTE

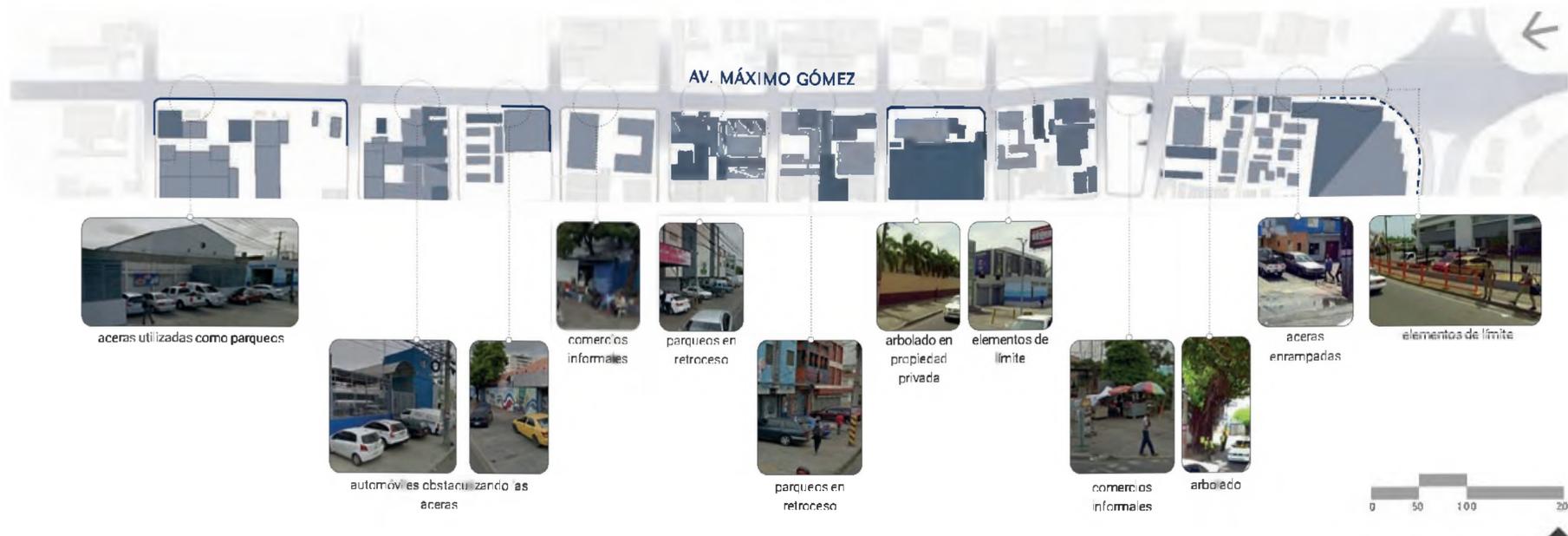


FIGURA 238. Ensanche La Fe.

285

En el límite Este se encuentra la Av. Máximo Gómez, la cual se caracteriza por un uso mayormente comercial e industrial y por la presencia de las estaciones del Metro. Posee aceras amplias, sin embargo, muchos de los locales las utilizan para parqueos, dificultando

la circulación peatonal. Esta zona tiene poca presencia de arbolado, encontrándose presente sólo en algunas propiedades privadas, aunque con especies que no generan tanta sombra. En algunos puntos se encuentran presente comercios informales.

LÍMITE SUR



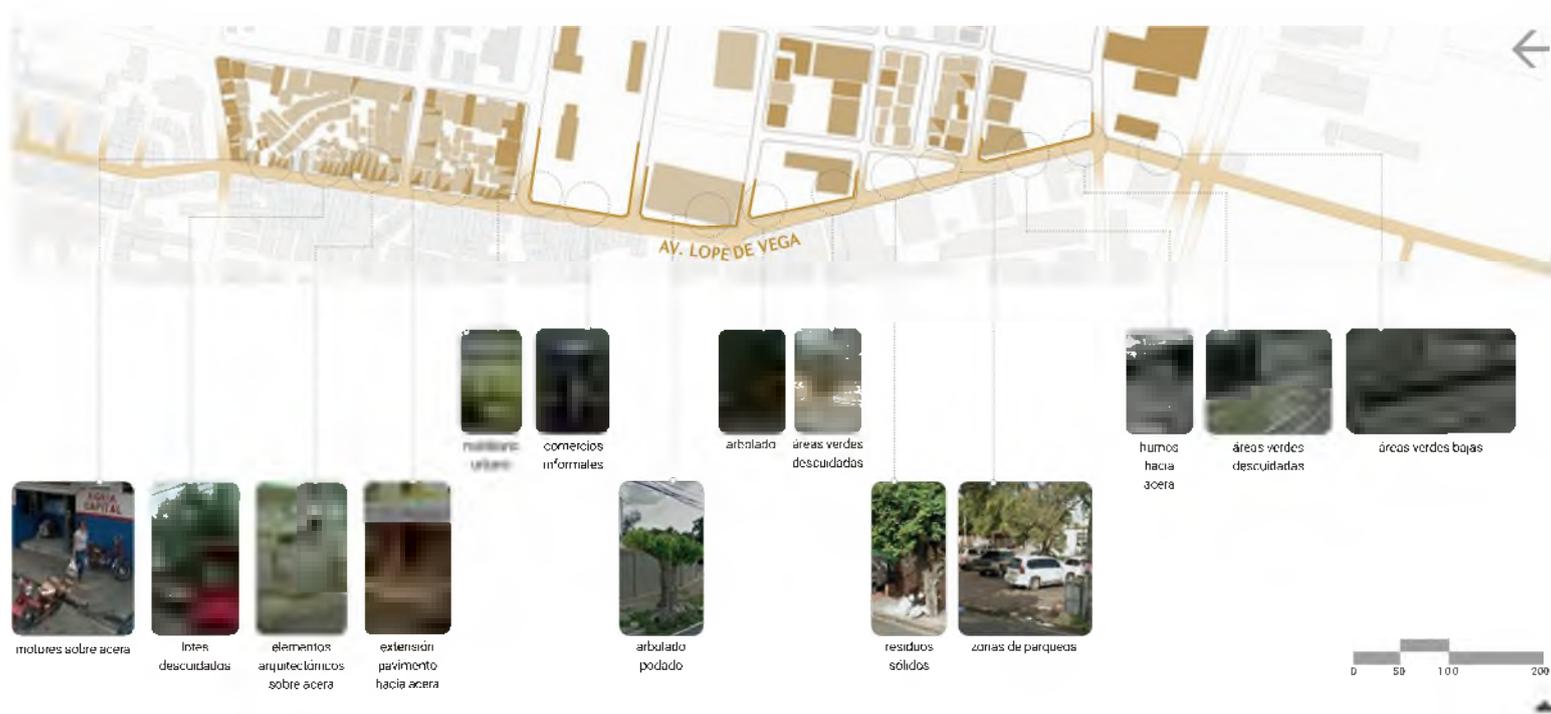
FIGURA 238. Ensanche La Fe.

3 ASPECTOS CONTEXTUALES

Al Sur del sector se encuentra la Av. John F. Kennedy, la cual se caracteriza por un uso mayormente comercial. En esta avenida encontramos aceras de buenas dimensiones en ciertos tramos, sin embargo, algunas han sido reducidas por la incidencia de otros elementos añadidos, los cuales dificultan y reducen la movilidad peatonal por la zona.

La presencia de vegetación en la zona es casi nula, a excepción de los lotes que se encuentran vacíos. Otro factor a destacar en la zona es el elevado vehicular el cual representa un elemento visual de peso para todo este borde y que potencia la segregación del Ensanche La Fe del Ensanche Naco, Piantini y del Centro Olímpico.

LÍMITE OESTE



286

FIGURA 238. Ensanche La Fe.

El Ensanche La Fe limita al Oeste con la Av. Lope de Vega, la cual se caracteriza por un uso mayormente residencial y comercial. Cuenta con aceras amplias y una buena presencia de zonas verdes, en algunos tramos arboladas, ya sea en acera o propiedad privada.

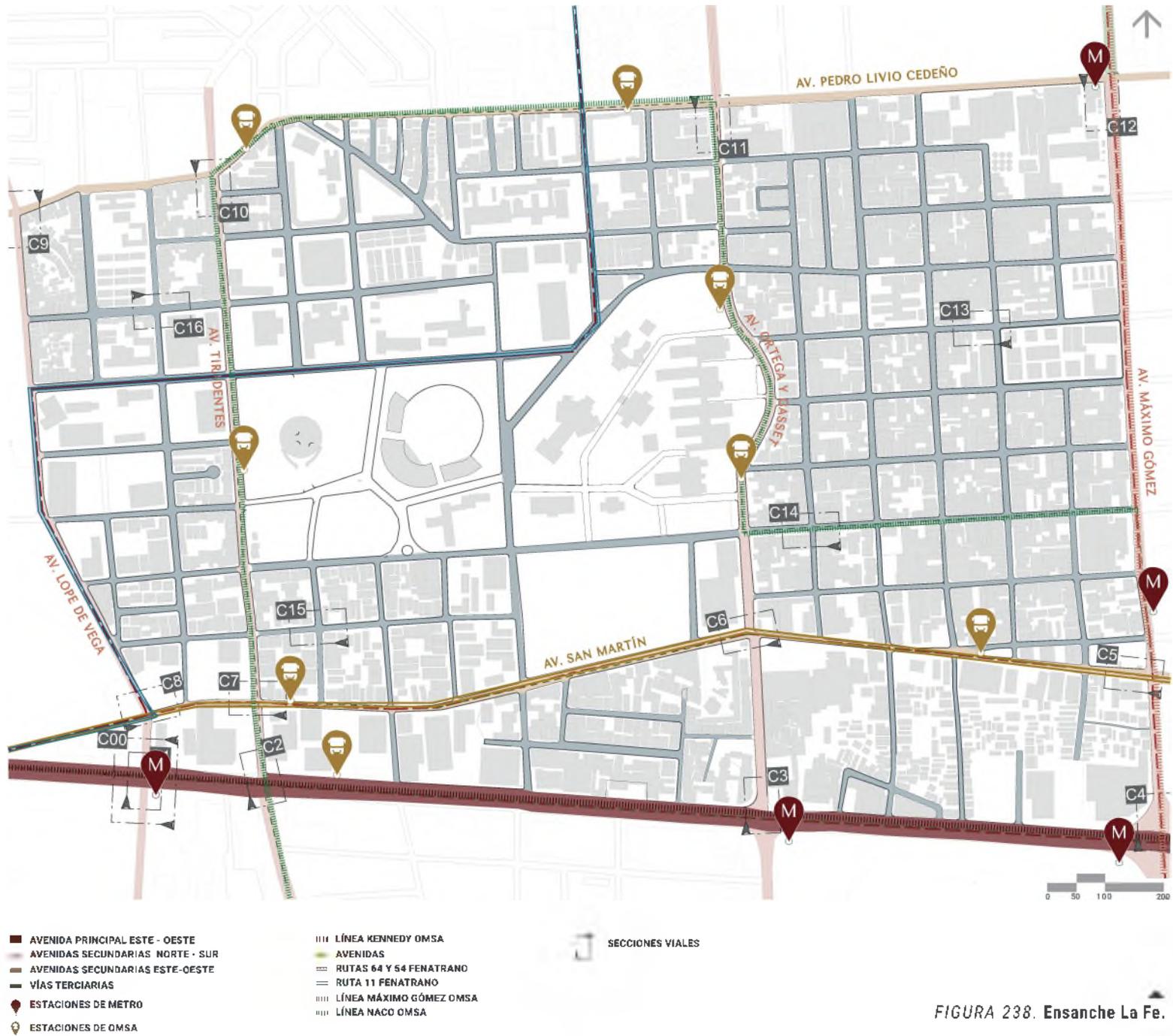
En la intersección con la Av. Pedro Livio Cedeño es notoria

la reducción de las aceras, propia la zona informal, así como la inserción de elementos arquitectónicos y pavimentos sobre el espacio público y una notoria reducción de las zonas verdes y del arbolado.

En ciertas zonas, es notoria la presencia de parqueos en retroceso o en paralelo en ciertas manzanas.

6.2.3 VIALIDAD Y MOVILIDAD

287



3 ASPECTOS CONTEXTUALES

El sector está delimitado por la Av. John F. Kennedy, una arteria de alto flujo vehicular que conecta la parte este y oeste del distrito. Al oeste, se entrelaza con la Av. Lope de Vega, mientras que al este, la Av. Máximo Gómez con movilidad norte-sur. Otras vías cruciales son la Av.

San Martín, que brinda apoyo a la Av. John F. Kennedy en su dirección Este-Oeste, y avenidas significativas como la Av. Tiradentes y la Av. Ortega y Gasset, que conectan lugares de interés como la Plaza de la Salud y el Estadio Quisqueya, con el resto de la ciudad.

SECCIONES VIALES



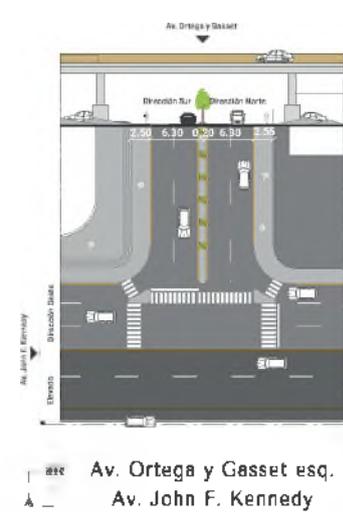
Cuenta con 5 carriles en ambas direcciones, presenta 2 carriles en paso elevado. Amplias dimensiones y alto flujo vehicular la destacan, aunque la circulación se ve afectada por aceras de dimensiones mínimas y escaso arbolado.



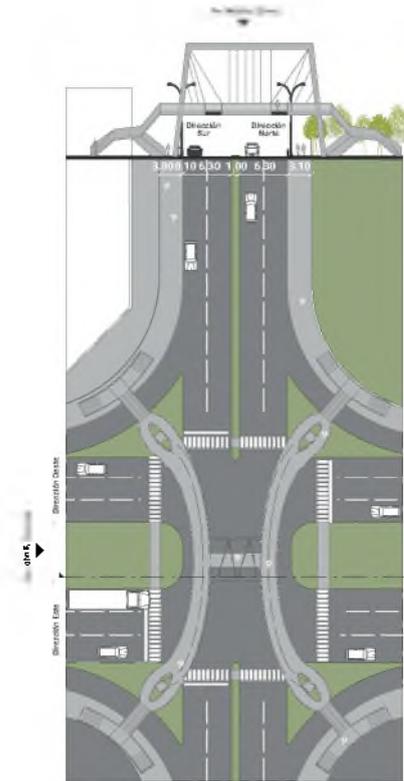
Cuenta con 4 carriles (2 al norte y 2 al sur), presenta aceras de 1.5 metros, minimizando espacio peatonal. La carencia de arbolado compromete la calidad ambiental.



Cuenta con 4 carriles, 2 en dirección norte y 2 en dirección sur, con dimensiones mínimas de 1.5 metros. Se observa arbolado en tramos específicos, aunque su presencia es limitada. La vía experimenta un flujo vehicular alto.



Cuenta con 4 carriles (2 en cada dirección), presenta un arbolado central que, a pesar de ofrecer sombra, limita la disponibilidad en las aceras. Estas tienen una dimensión mínima de 2.00m. Destaca por su flujo vehicular elevado.



Av. Máximo Gómez esq.
Av. John F. Kennedy

Cuenta con 4 carriles, 2 en dirección norte y 2 en dirección sur, con dimensiones mínimas de 1.5 metros. Se observa arbolado en tramos específicos, aunque su presencia es limitada. La vía experimenta un flujo vehicular alto.

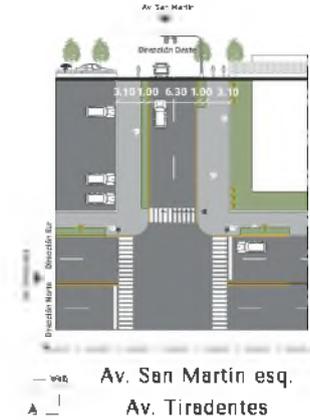
Cuenta con un elevado peatonal que cruza a las cuatro esquinas de la intersección, sin embargo, se prioriza la circulación vehicular sobre la peatonal y existen zonas en donde las aceras son reducidas por la inserción de las escaleras para el elevado, haciendo aún más incómoda la movilidad de los transeúntes.



La Av. San Martín, con orientación hacia el Oeste, exhibe jardineras de 1 metro de ancho, considerando la posibilidad de arbolado. Las aceras oscilan entre 1 y 3 metros de ancho. En el lado de la Av. Máximo Gómez, se detecta obstrucción del paso peatonal debido al estacionamiento de vehículos.



En este tramo, se evidencia una variabilidad en el ancho de las aceras, oscilando entre 1 y 3 metros. La presencia de jardineras es notable; sin embargo, se identifican puntos donde el acceso vehicular interrumpe la circulación peatonal, generando inconvenientes en la continuidad del flujo de transeúntes.



En este segmento, se evidencian dimensiones de aceras de 3 metros, acompañadas de jardineras, aunque en ciertos puntos se observa la carencia de arbolado apropiado.

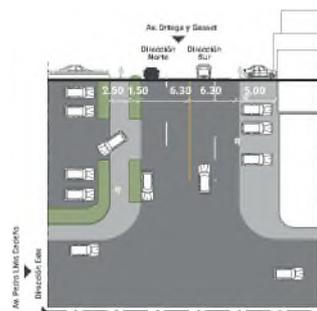


En este tramo, las aceras oscilan entre 1 y 3 metros, con interrupciones del tránsito peatonal debido a accesos vehiculares. Se destaca la ausencia de arbolado y jardineras en el lado norte.



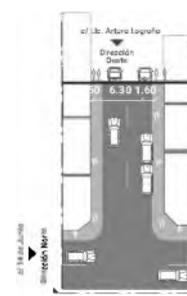
Av. Lope de Vega esq.
Av. Pedro Livio Cedeño

En este tramo la Av. Lope de Vega, las aceras, con dimensiones mínimas de 1.5 metros, carecen de arbolado. La vía vehicular experimenta una reducción dimensional y carece de señalización vial esencial, como líneas de sentido de tráfico y pasos de peatones.



Av. Ortega y Gasset esq.
Av. Pedro Livio Cedeño

En este tramo la Av. Ortega y Gasset presenta limitaciones en aceras, jardineras y estacionamientos que obstaculizan el tránsito peatonal en el lado oeste. La falta de señalización vehicular, como pasos de cebra, agrava la seguridad del cruce peatonal.



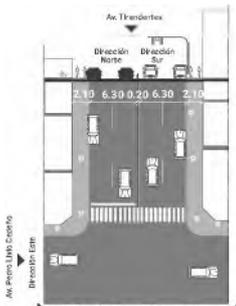
C/ Lic. Arturo Logroño
esq. C/ 14 de Junio

Esta sección presenta aceras de 1.5 metros sin arbolado lo cual no satisface el alto flujo peatonal. La vía de un solo sentido, con estacionamiento no regulado, carece de señalización, dificultando la movilidad peatonal.



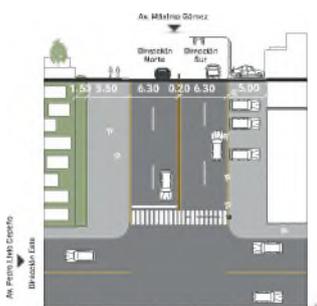
C/ Emilio A. Morel esq.
Av. Pedro Livio Cedeño

En este tramo presenta aceras de solo 1.5 metros, lado norte obstruido por estacionamientos y jardineras. Vía unidireccional de dos carriles con estacionamiento desordenado y falta de señalización peatonal, incluyendo cruces.



Av. Tiradentes esq.
Av. Pedro Livio Cedeño

En este tramo la Av. Tiradentes, presenta aceras estrechas y falta de arbolado lo que afecta la calidad urbana. Se observan señalizaciones adecuadas en las vías, como pasos de cebra, pero la Av. Pedro Livio Cedeño carece de estas, generando posibles desafíos en la seguridad peatonal.



Av. Máximo Gómez esq.
Av. Pedro Livio Cedeño

En este tramo la Av. Máximo Gómez destaca por aceras amplias (hasta 5.5m), pero carece de arbolado. En el lado oeste, estacionamientos obstruyen la vía. Señalizaciones vehiculares adecuadas, como pasos de cebra, están presentes, aunque la Av. Pedro Livio Cedeño carece de estas.



C/ Francisco Villaespesa
esq. C/ Rafael J. Castillo

La calle Francisco Villaespesa en este tramo presenta aceras de 1.5 metros, sin arbolado. La vía de un solo sentido tiene dos carriles, con estacionamiento lateral frecuente.



C/ Paseo de Las Palmas esq.
C/ Luis E. Pérez García

En este tramo presenta aceras de 1.5 metros obstruidas por accesos vehiculares. Vía unidireccional de dos carriles, con estacionamiento irregular y falta de señalización de cruces peatonales.

6.2.4 USO DE SUELO

291

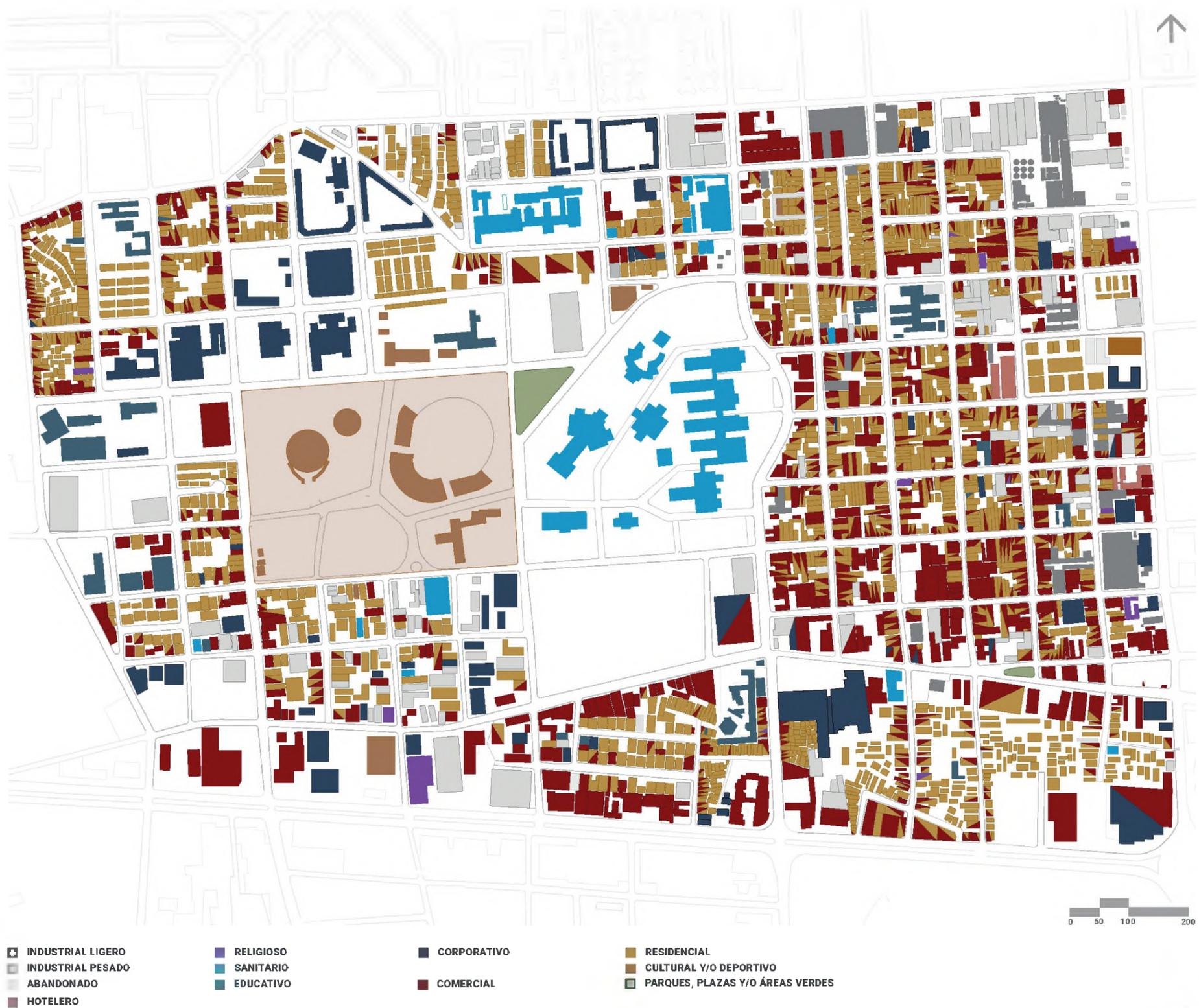


FIGURA 238. Ensanche La Fe.

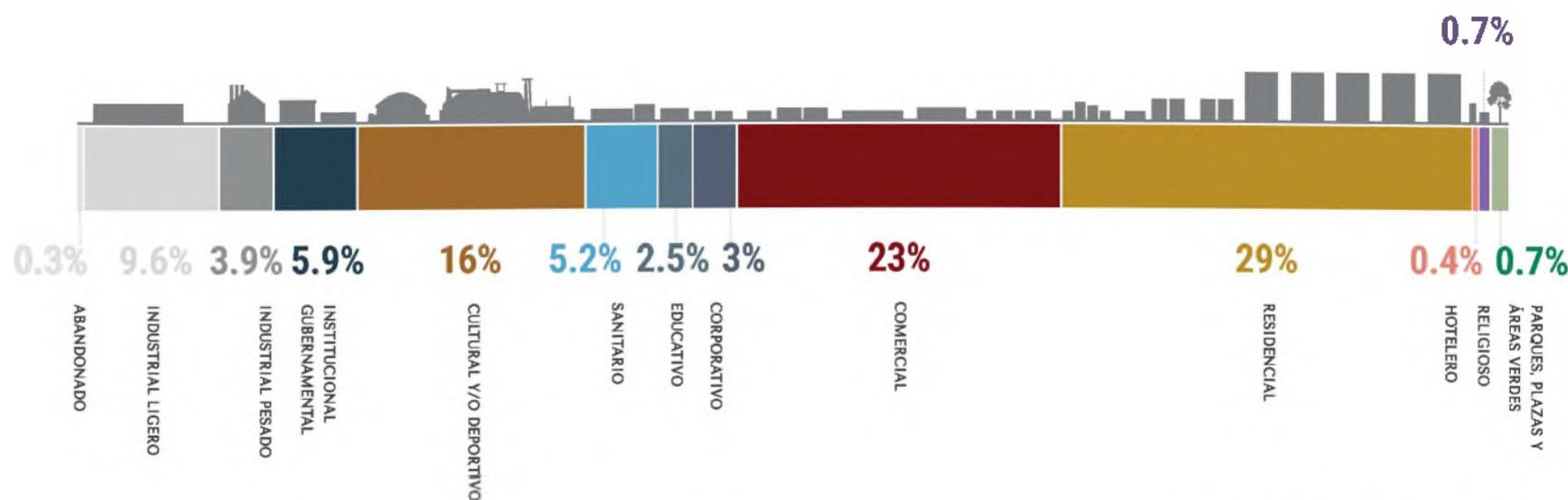


FIGURA 238. Ensanche La Fe.

El Ensanche La Fe se caracteriza por ser un sector de usos mixtos en donde el uso deportivo-cultural y el uso sanitario conformar el corazón del mismo, seguidos por los usos residenciales y comerciales los cuales son los usos predominantes en la zona.

En el uso habitacional encontramos proyectos de vivienda plurifamiliar, los cuales representan aproximadamente un 70% del uso residencial, y el resto, viviendas unifamiliares. Los comercios representan un 23% del uso del sector, dividiéndose en grandes comercios principalmente en las avenidas y comercios minoristas. Un 68.94% de estos edificios comerciales son de uso mixto combinado con el uso habitacional.

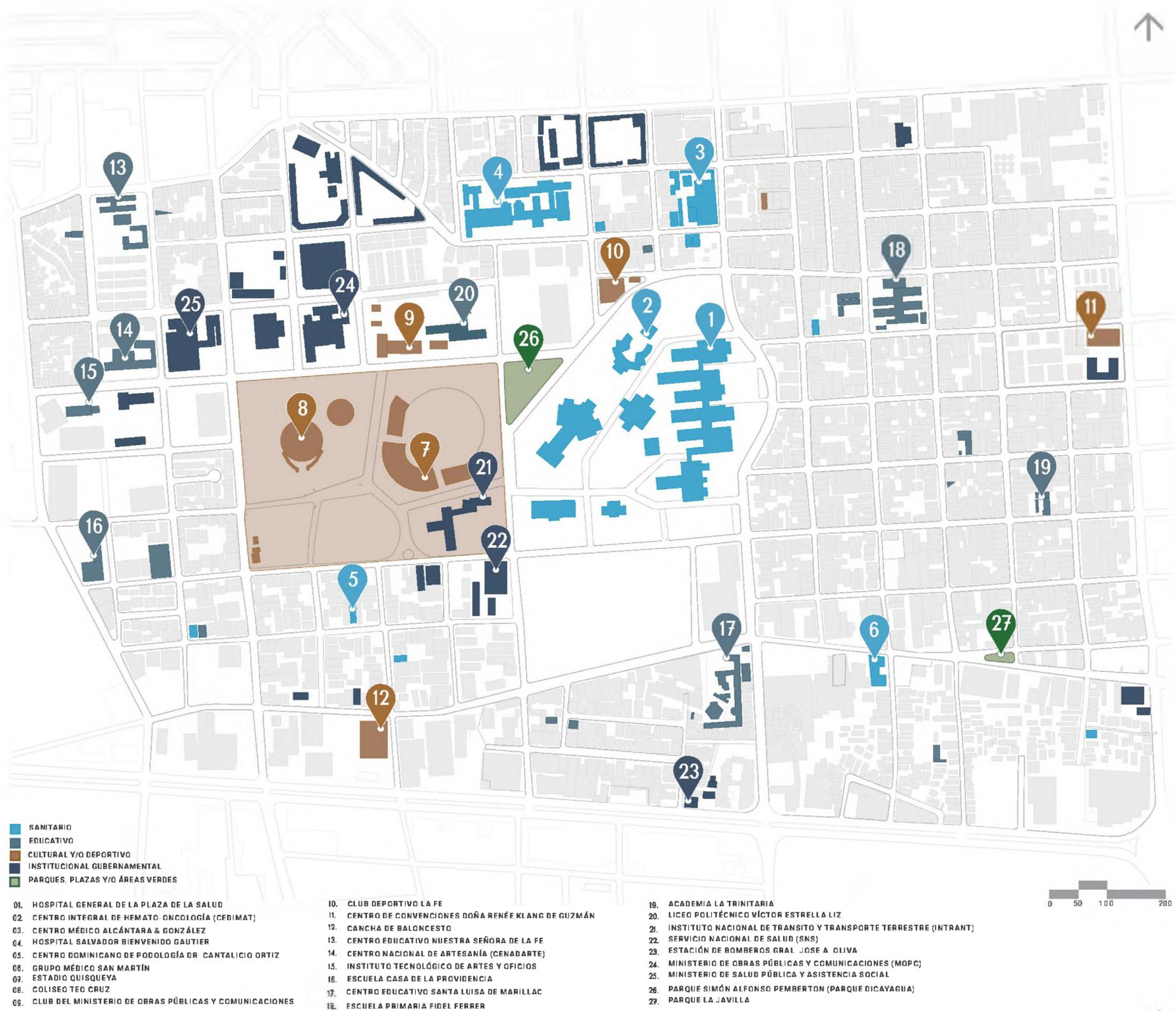
El uso institucional gubernamental representa un 5.9% de los edificios construidos en el Ensanche La Fe. Las

instituciones corporativas privada componen un 3% del sector y las instituciones educativas son el 2.5% del mismo.

El uso industrial se compone de industrias pesadas, es decir, aquellas que producen en el lugar, por lo que generan un mayor impacto ambiental e industrias ligeras, espacios destinados para almacenaje de productos. El uso ligero representa el 9.6% del uso industrial de la zonas, mientras el pesado, un 3.9%.

Los parques, plazas y áreas verdes representan un 0.70% más el uso deportivo-cultural el cual también cuenta con áreas verdes. Otros usos como el religioso y hotelero conforman un 0.70% y un 0.40% respectivamente de los proyectos que componen el Ensanche La Fe.

EQUIPAMIENTOS URBANOS



293

FIGURA 238. Ensanche La Fe.

3 ASPECTOS CONTEXTUALES

El Ensanche La Fe posee una basta variedad de equipamientos urbanos. En su centro encontramos predominancia del uso deportivo-cultural con el Estadio Quisqueya, el Coliseo Teo Cruz, el Club del Ministerio de Obras Públicas y el Club Deportivo La Fe; y uso sanitario o de salud con entidades como el Hospital Salvador Gautier, la Plaza de la Salud y el Centro Médico Alcántara.

Dentro de los equipamientos educativos encontramos colegios, liceos y escuelas como la Escuela Casa de la Providencia, Centro Educativo Santa Luisa de Marillac y la Academia La Trinitaria. Además, cuenta con instituciones educativas de formación técnica como el Centro Nacional de Artesanía (CENADARTE) y el Instituto Tecnológico de Artes y Oficios. Las instituciones gubernamentales también forman parte del uso de la zona, destacándose instituciones como el Ministerio de Obras Públicas y Comunicaciones y el Ministerio de Salud Pública.

En cuanto a parques, plazas y áreas verdes, cuenta con el Parque La Javilla y el Parque Simón Alfonso Pemberton.

Gran parte del sector se encuentra cubierta de servicios en un radio de 100 metros como mínimo y 500 metros como máximo, sin embargo, tanto el uso recreativo o de ocio como el deportivo-cultural podrían ser ampliados para cubrir más partes del sector y mejorar la accesibilidad de todas las personas a dichos espacios urbanos.

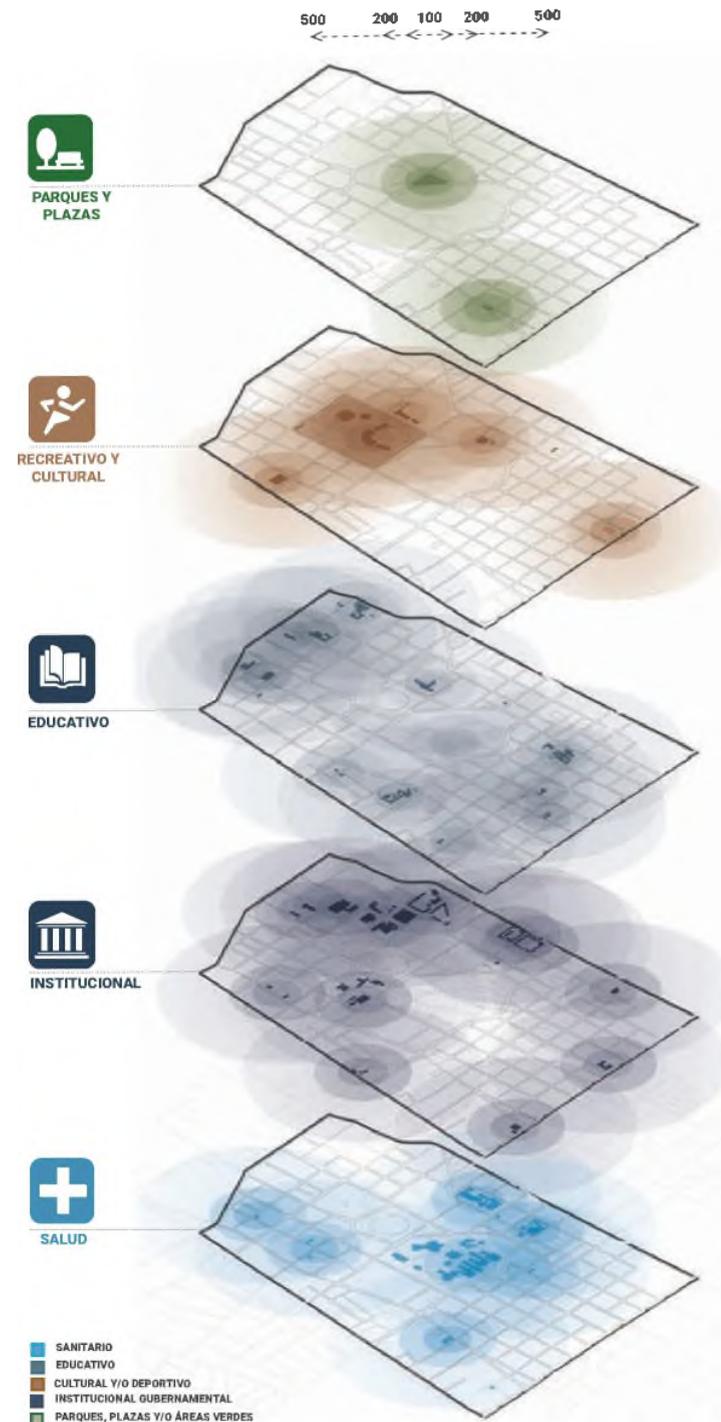


FIGURA 238. Ensanche La Fe.

6.2.5 ESPACIOS PÚBLICOS

295



FIGURA 238. Ensanche La Fe.

CALLES Y ACERAS



FIGURA 238. Ensanche La Fe.



Las calles y aceras del Ensanche la Fe son variadas: podemos encontrar calles con aceras amplias y arboladas pero también encontramos aceras amplias sin arbolados que son utilizadas a modo de parqueo o zonas donde dichas aceras poseen dimensiones muy mínimas que impiden una circulación adecuada en los lotes con mayores densidades.

PARQUES Y PLAZAS



FIGURA 238. Ensanche La Fe.



En el sector existen dos parques: La Javilla, el cual posee áreas de juegos infantiles y es bastante concurrido por los residentes aledaños y el Parque Simón Alfonso Pemberton, próximo a la Plaza de la Salud, el cual representa una gran huella verde dentro del sector, sin embargo, es utilizado como punto para toma de agua y lavadero de vehículos.

296

ESPACIOS SEMI-PÚBLICOS



FIGURA 238. Ensanche La Fe.



Otros espacios institucionales como hospitales, equipamientos deportivos-culturales e instituciones a pesar de no ser espacios públicos, poseen áreas aledañas que sirven como áreas de transición hacia los edificios donde se fomentan las interacciones entre las diversas personas.

6.2.6 ALTIMETRÍA

297

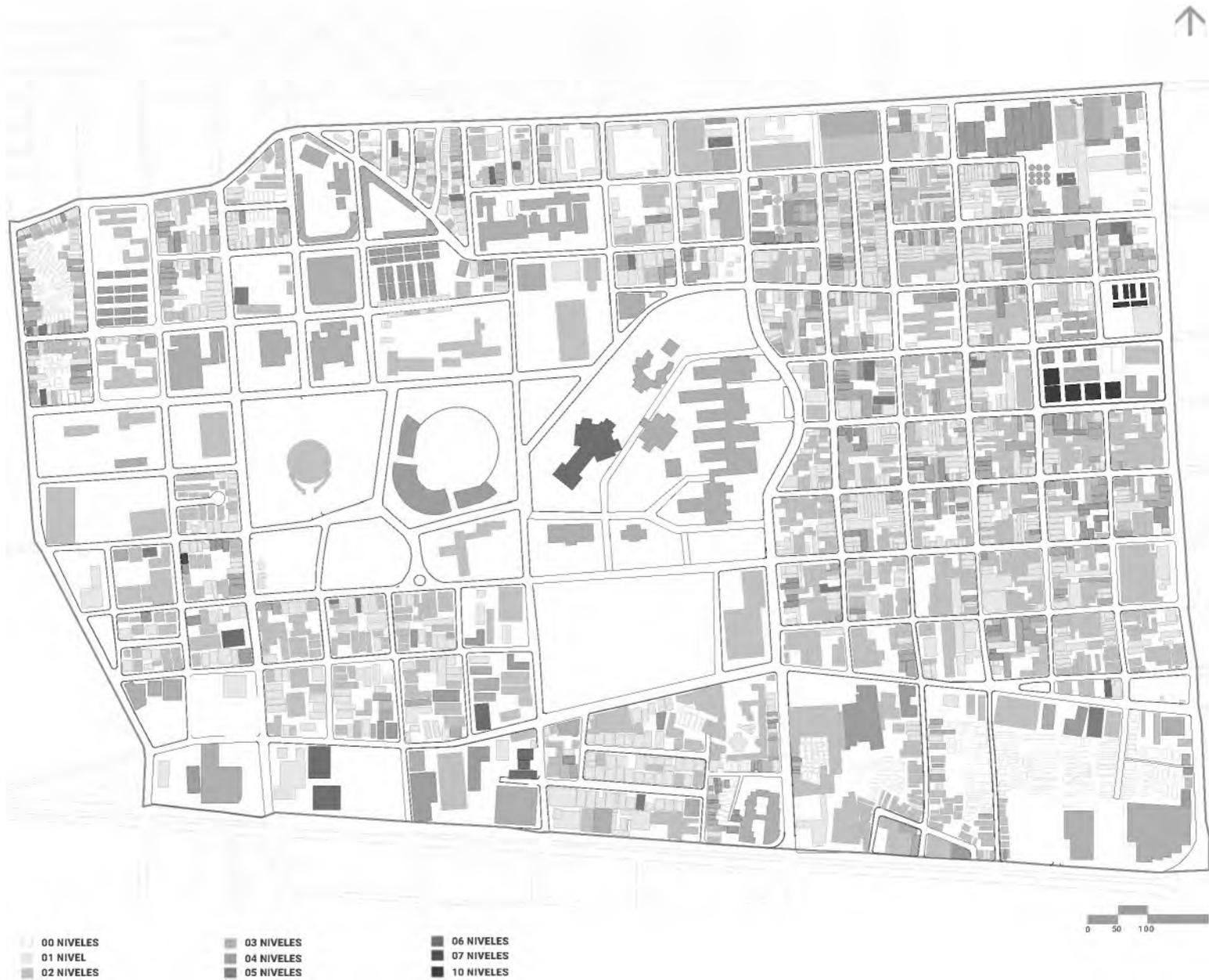


FIGURA 238. Ensanche La Fe.

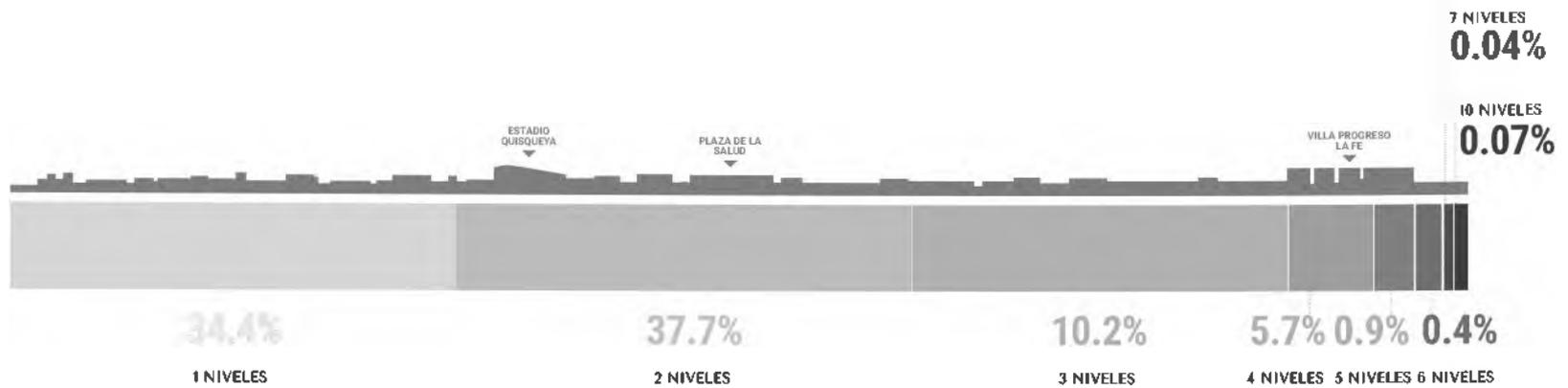


FIGURA 238. Ensanche La Fe.

El análisis de altimetría refleja una diversidad en la altura de las edificaciones, adaptadas a diferentes usos y funciones urbanas. Predominan edificaciones de uno y dos niveles. Las de mayor altura, como las de cuatro niveles o más, son menos frecuentes. Entre los puntos de referencia con mayor altura se destaca el Estadio

Quisqueya y el Complejo Villa Progreso La Fe. La Plaza de la Salud destaca con un edificio de seis niveles, indicando un enfoque en infraestructuras más altas en esa área. En general, los edificios residenciales poseen entre 1-4 niveles en promedio y los edificios institucionales entre 1 y 3 niveles.

298

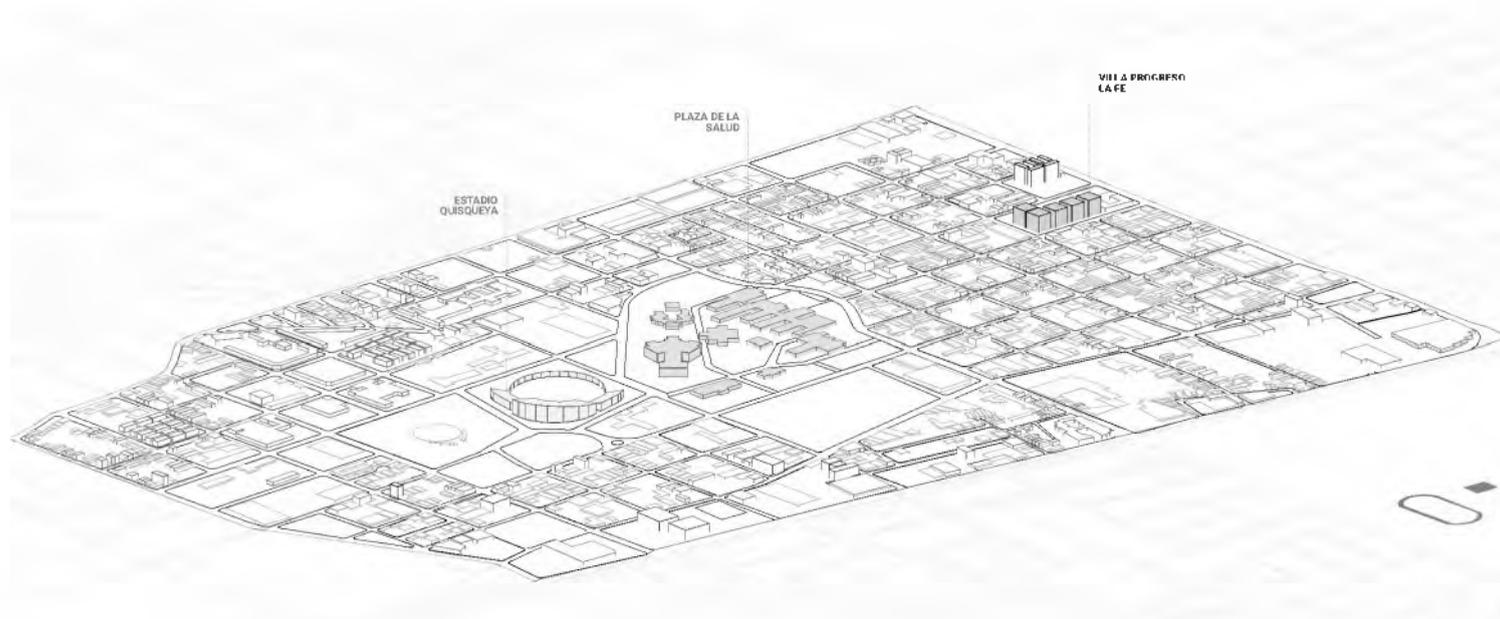


FIGURA 238. Ensanche La Fe.

6.2.7 DENSIDAD URBANA

299

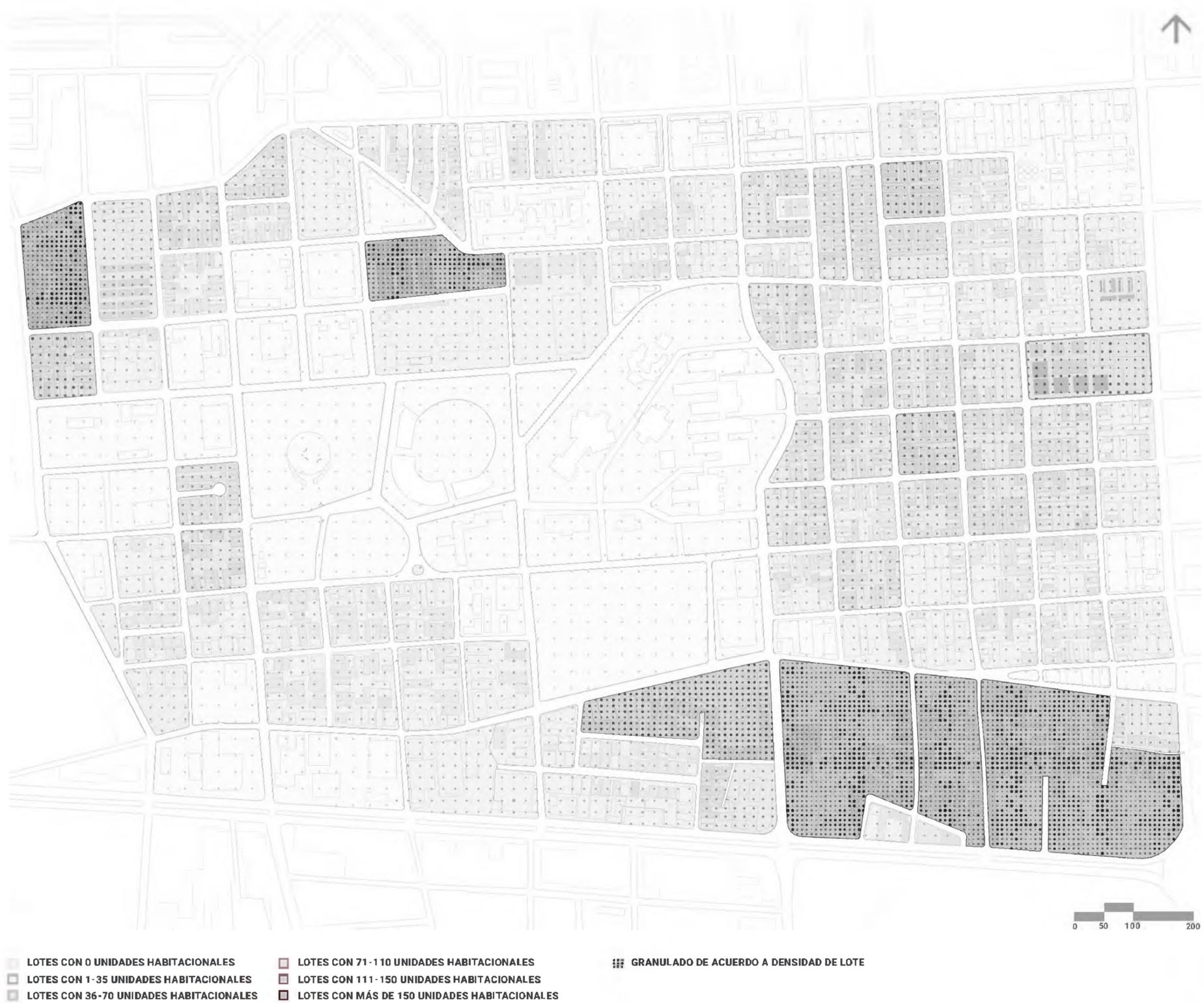


FIGURA 238. Ensanche La Fe.

**ENSANCHE
LA FE**

119,113 habitantes
229 hectáreas

83.46 habs/Ha
densidad baja

FIGURA 238. Ensanche La Fe.

De acuerdo con la Alcaldía del Distrito Nacional, en el *Ensanche La Fe* habitan unas 19,113 personas (ADN, 2023), arrojando una densidad promedio de unas 83.46 personas por hectárea aproximadamente. Considerando las normativas existentes en nuestra ciudad, se considera una zona de densidad alta a aquellas zonas que proyectan 3,000 habs/ha, por lo que el *Ensanche La Fe* se encuentra muy por debajo de este valor, sin embargo, esta dinámica podría cambiar con las nuevas escalas que están utilizando en los proyectos habitacionales de la zona los cuales están considerando alturas de 10 niveles, haciendo que el sector en un futuro alcance una densidad media o alta.

El *Ensanche La Fe* posee una densidad baja en todo su territorio. Si observamos la distribución de viviendas

lote por lote, vemos que un 38% de los lotes del sector corresponden a insituciones gubernamentales, sanitarias y/o educativas sin presencia de unidades de vivienda.

Los demás lotes poseen unidades habitacionales, predonimando aquellas que poseen 1-2 niveles, sin embargo, en su mayoría mantienen una densidad baja, exceptuando aquellas zonas en las que se han desarrollado asentamientos informales como algunos de los lotes que componen el *Ensanche Kennedy* y el sub-barrio 3, próximo a la Av. Lope de Vega y la Av. Pedro Livio Cedeño, las cuales al estar sobrepobladas o hacinadas poseen una densidad media baja, con las de 150 unidades habitacionales.

300



FIGURA 238. Ensanche La Fe.

6.2.8 LLENOS Y VACÍOS

301

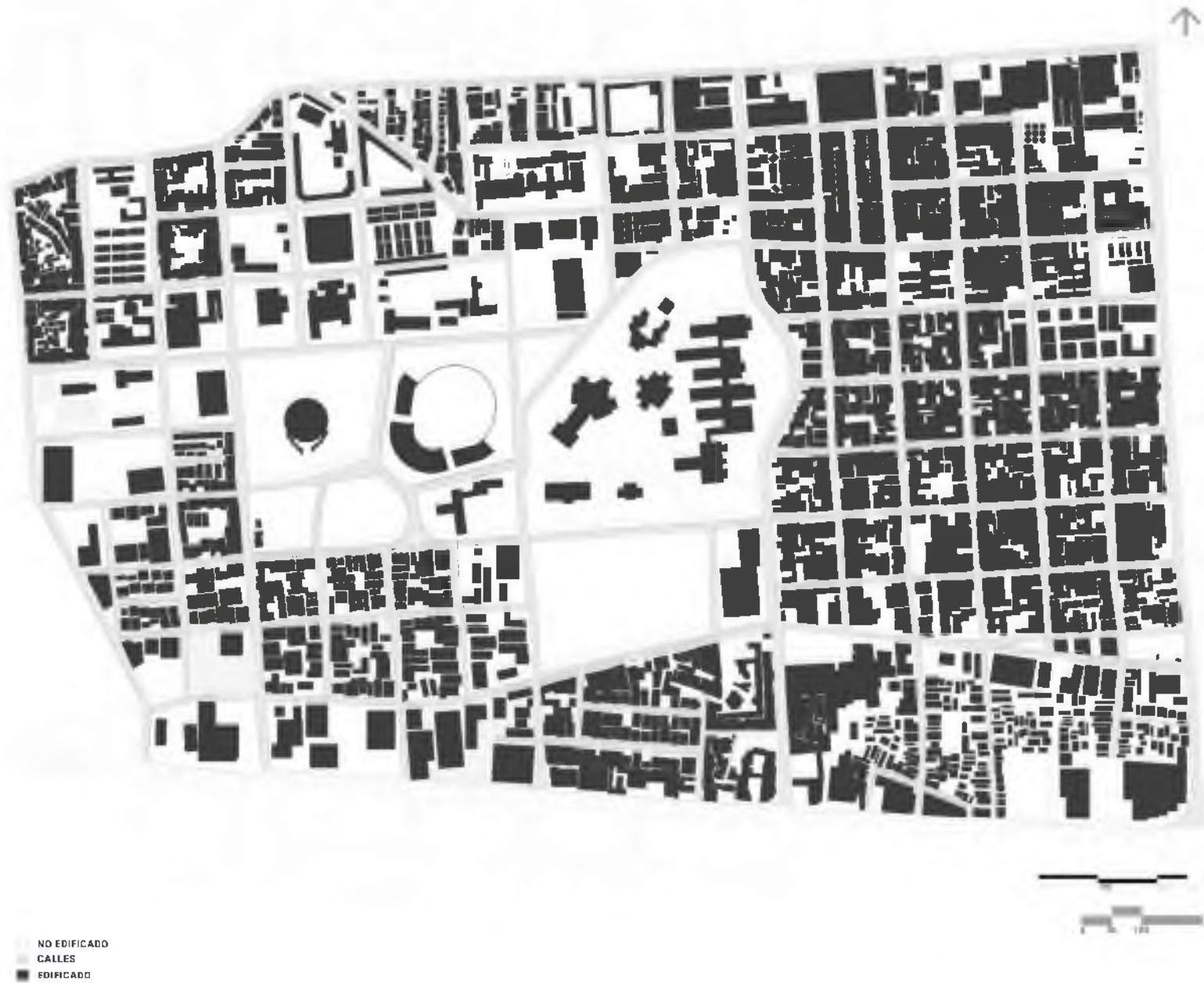


FIGURA 238. Ensanche La Fe.

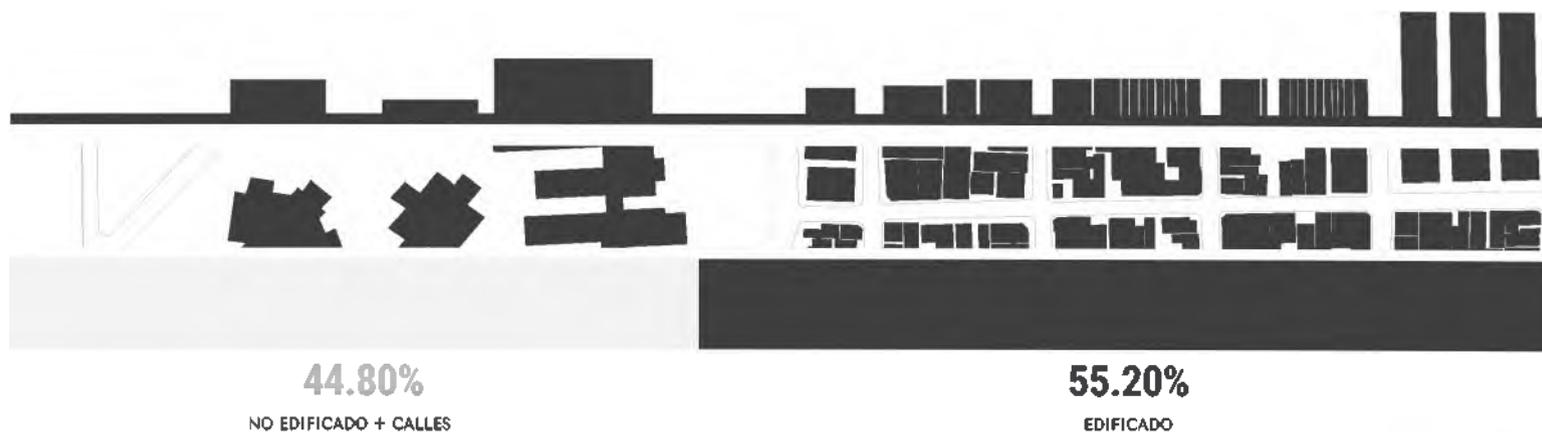


FIGURA 238. Ensanche La Fe.

La configuración urbana del Ensanche La Fe se caracteriza por una distribución desigual entre el espacio edificado y no edificado, con variaciones notables en densidad y diseño, reflejando la diversidad de funciones y actividades presentes en distintas áreas del ensanche. En el análisis morfológico se observa la ocupación del suelo, destacándose un porcentaje significativo de espacio edificado, que representa el 55.2% del área total, en contraste con el 44.8% destinado a espacios no edificados.

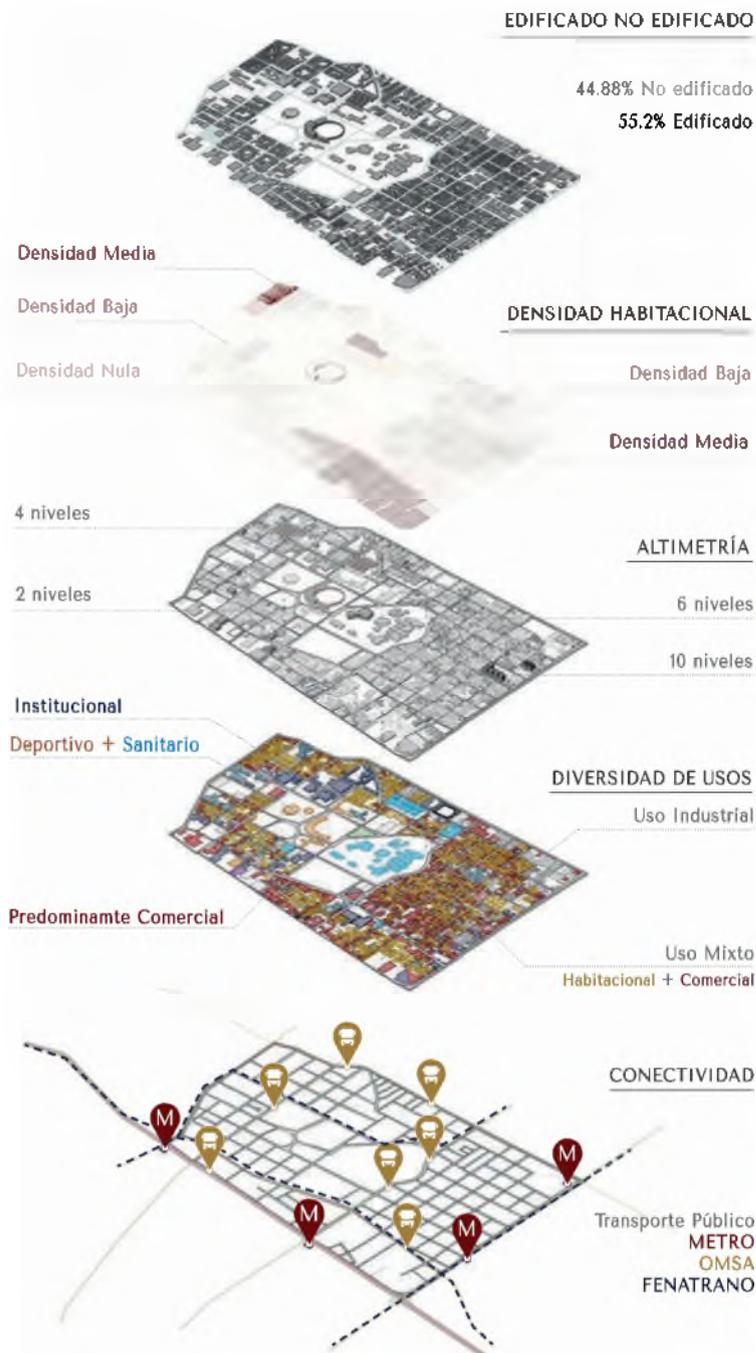
La porción predominante del espacio edificado se localiza en la porción oriental, entre la Av. Ortega y Gasset y Máximo Gómez. En esta área, se evidencian manzanas solidificadas con linderos cero y mínimos espacios de acera. Continuando hacia el sur, a lo largo de la periferia que colinda con la Av. Jhon F. Kennedy, se identifican características de mixtura y hacinamiento,

por lo que algunas manzanas pueden exhibir densidades variables, siendo algunas más compactas que otras.

La parte suroeste del ensanche refleja condiciones similares, con hacinamientos que contribuyen a la densificación de manzanas y limitan el espacio vacío disponible.

En contraste, las zonas próximas al centro muestran una densidad media, con una proporción equitativa entre el espacio edificado y los espacios vacíos circundantes. Destaca la presencia de la Plaza de la Salud y el Estadio Quisqueya, que abarcan una extensa porción de la huella central del ensanche. Estas instalaciones contribuyen de manera significativa a la generación de espacios vacíos.

6.2.10 CONCLUSIONES ANÁLISIS DE LUGAR



A través del análisis urbano del Ensanche La Fe identificamos que este posee una configuración morfológica y funcional con diversidad de usos.

Delimitado por la Av. Lope de Vega al oeste y la Av. Máximo Gómez al este, el ensanche se caracteriza por una red vial que conecta eficientemente con otras zonas del distrito. A pesar de su efectiva conectividad, el Ensanche La Fe enfrenta desafíos en cuanto a la calidad de sus infraestructuras urbanas. Este aspecto, junto con variaciones notables en densidad y diseño, contribuye a la caracterización desigual entre el espacio edificado (55.2%) y no edificado (44.8%).

La porción oriental destaca por su predominancia en espacio edificado, evidenciando manzanas solidificadas con linderos cero y mínimos espacios de acera. Hacia el sur, colindando con la Av. John F. Kennedy, se observan características de mixtura y hacinamiento, generando densidades variables en algunas de sus manzanas.

La parte suroeste, con condiciones similares, refleja un uso mayormente comercial a gran escala en lotes irregulares. En contraste, las zonas centrales exhiben una densidad baja con una proporción equitativa entre espacio edificado y espacios vacíos circundantes, destacándose en el centro equipamientos como la Plaza de la Salud y el Estadio Quisqueya, cuyos entornos sirven de espacios recreativos y de ocio

◀ FIGURA 238. Ensanche La Fe.

para los habitantes del Distrito Nacional. El sector se caracteriza por un uso mixto, donde actividades deportivas, culturales y de salud predominan en el centro del ensanche. La presencia de usos residenciales y comercios en planta baja también desempeña un papel importante. La parte suroeste se estructura en manzanas homogéneas con uso predominantemente residencial, mientras que la parte suroeste muestra una diversidad de usos, desde industrias hasta comercios, residencias y hacinamientos. Otras zonas al norte, cercanas a la Av. Máximo Gómez, se dedican a industrias pesadas.

La altura predominante de las edificaciones es de 1 y 2 niveles, aunque se observan desarrollos residenciales recientes que alcanzan hasta 10 niveles. Destacan en el

perfil altimétrico hitos como la Plaza de la Salud y el Estadio Quisqueya.

El Ensanche La Fe se presenta como un entorno urbano diversificado, donde la morfología de las manzanas y los usos del suelo varían considerablemente. La conectividad eficiente se contrapone con desafíos en la calidad de las infraestructuras, y la presencia de hitos y áreas con usos específicos contribuye a la singularidad de este sector en el contexto urbano. Es por esto que vemos pertinente segmentar el área en distintas zonas, lo que permitiría una gestión más eficiente y adaptada a las características específicas de cada sector, promoviendo así un desarrollo urbano integral y equitativo.



FIGURA 238. Ensanche La Fe.

6.2.11 CATEGORIZACIÓN POR ZONAS

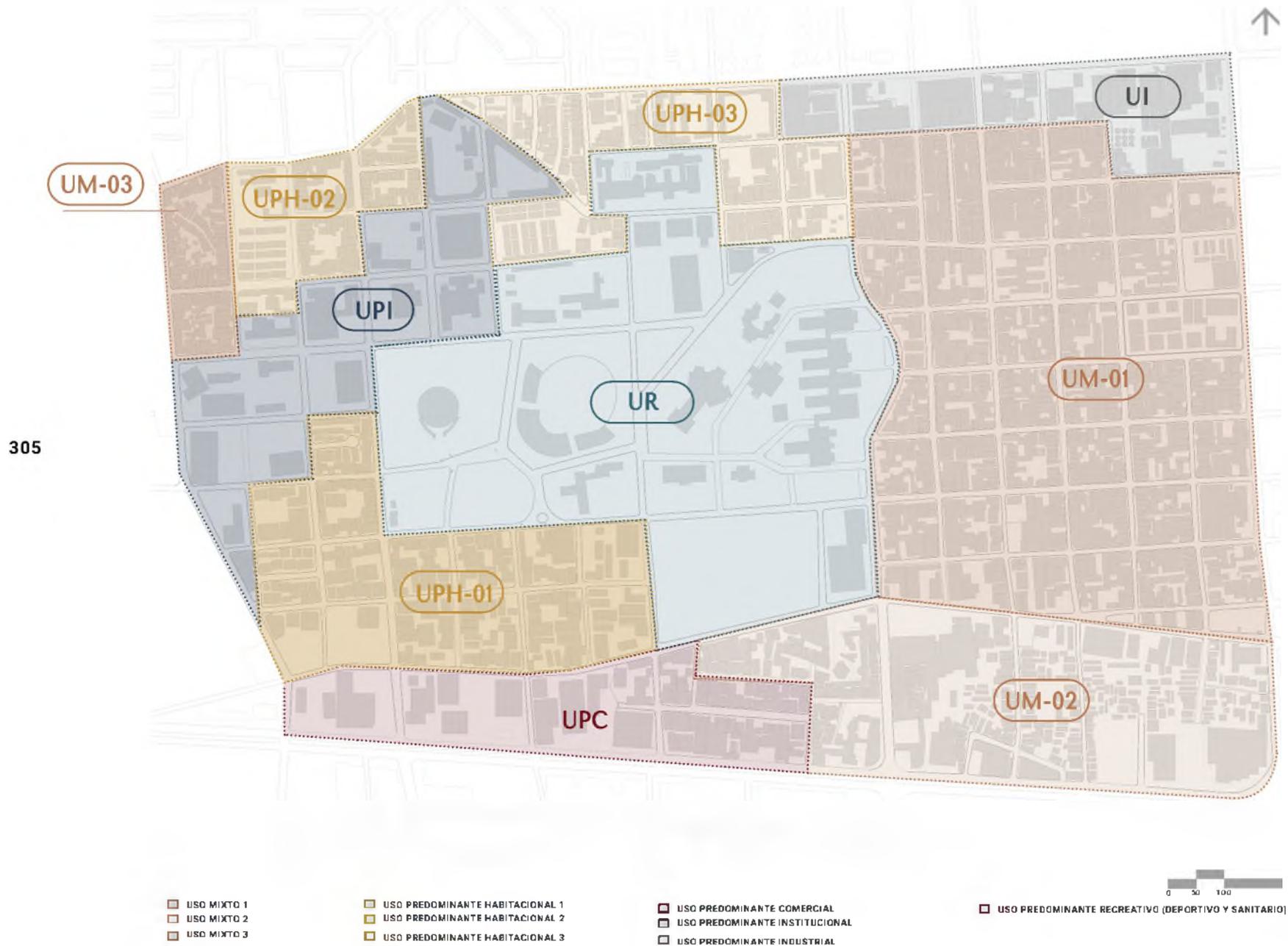


FIGURA 238. Sanche La Fe.

| | | | |
|-------------------------------|---------------|---|--|
| ZONAS DE USOS MIXTOS | UM-01 | ZONA DE USOS MIXTOS 01 Es una zona en donde predomina el uso residencial combinado con el uso comercial. Posee una proporción de llenos y vacíos mayor que el resto de las zonas del sector, con una densidad habitacional entre 1-150 unidades de vivienda. | LLENOS Y VACÍOS: 65% edificado / 35% vacío ALTURAS PREDOMINANTES: 1-4 niveles con edificios de 10 niveles |
| | UM-02 | ZONA DE USOS MIXTOS 02 En esta zona predomina el uso habitacional combinado con el uso comercial, corporativo e institucional. Posee una densidad habitacional de más de 150 unidades de viviendas dado que en algunos lotes presenta asentamientos informales disponiendo mayor cantidad de unidades habitacionales en un menor espacio. | LLENOS Y VACÍOS: 60% edificado / 40% vacío ALTURAS PREDOMINANTES: 1-4 niveles |
| | UM-03 | ZONA DE USOS MIXTOS 03 Es una zona en donde predomina el uso residencial combinado con el uso comercial. Posee una proporción de llenos y vacíos mayor que el resto de las zonas del sector, con una densidad habitacional de más de 150 unidades de viviendas en algunos lotes que presentan condiciones de hacinamiento. | LLENOS Y VACÍOS: 65% edificado / 35% vacío ALTURAS PREDOMINANTES: 1-4 niveles |
| USO PREDOMINANTE HABITACIONAL | UPH-01 | ZONA DE USO PREDOMINANTE HABITACIONAL 01 Posee una proporción de llenos y vacíos menor a las zonas de usos mixtos y una densidad habitacional entre 1-75 unidades de vivienda. | LLENOS Y VACÍOS: 55% edificado / 45% vacío ALTURAS PREDOMINANTES: 1-2 niveles |
| | UPH-02 | ZONA DE USO PREDOMINANTE HABITACIONAL 02 Posee una proporción de llenos y vacíos menor a las zonas de usos mixtos y una densidad habitacional entre 1-75 unidades de vivienda. | LLENOS Y VACÍOS: 55% edificado / 45% vacío ALTURAS PREDOMINANTES: 1-4 niveles |
| | UPH-03 | ZONA DE USO PREDOMINANTE HABITACIONAL 03 Es una zona en donde predomina el uso residencial con algunas instituciones. Posee una proporción de llenos y vacíos menor a las zonas de usos mixtos y una densidad habitacional entre 1-75 unidades de vivienda. | LLENOS Y VACÍOS: 55% edificado / 45% vacío ALTURAS PREDOMINANTES: 1-4 niveles |
| OTROS USOS | UPC | ZONA DE USO PREDOMINANTE COMERCIAL Es una zona en donde predomina el uso comercial a gran escala. Cuenta con una densidad habitacional entre las 1-35 unidades de vivienda. | LLENOS Y VACÍOS: 40% edificado / 60% vacío ALTURAS PREDOMINANTES: 1-2 niveles |
| | UR | ZONA DE USO PREDOMINANTE RECREATIVO (Deporte y Salud) Es una zona en donde predominan los espacios sanitarios y deportivos, que cuenta con una densidad habitacional casi nula. | LLENOS Y VACÍOS: 35% edificado / 65% vacío ALTURAS PREDOMINANTES: 1-6 niveles |
| | UPI | ZONA DE USO PREDOMINANTE INSTITUCIONAL Es una zona en donde predomina el uso institucional y cuenta con una densidad habitacional nula. | LLENOS Y VACÍOS: 55% edificado / 45% vacío ALTURAS PREDOMINANTES: 2-4 niveles |
| | UI | ZONA DE USO INDUSTRIAL Es una zona en donde predomina el uso institucional y cuenta con una densidad habitacional nula. | LLENOS Y VACÍOS: 55% edificado / 45% vacío ALTURAS PREDOMINANTES: 2-4 niveles |

FIGURA 238. **Ensanche La Fe.**

6.2.12 TIPOLOGÍAS DE MANZANAS

307

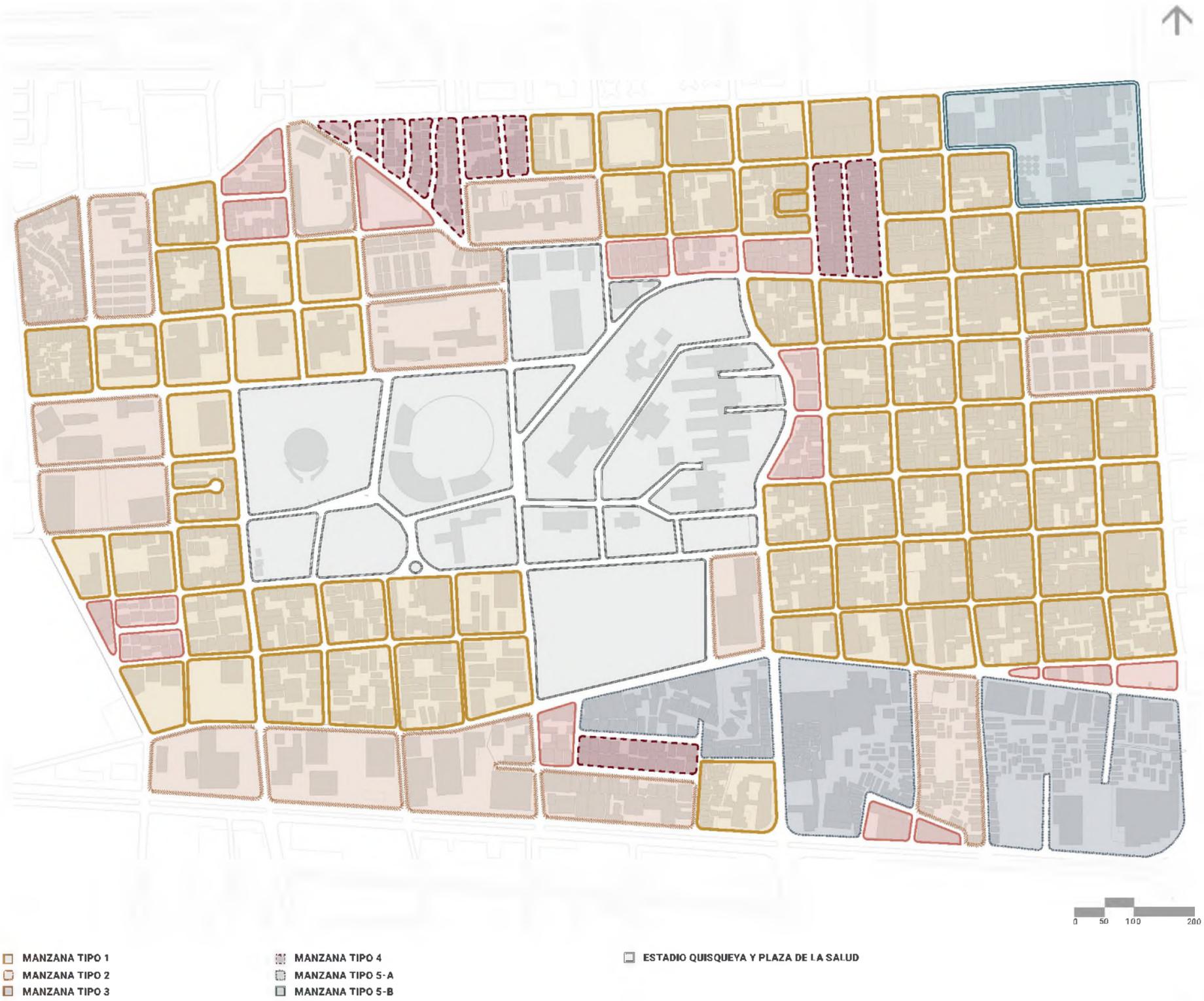


FIGURA 238. Ensanche La Fe.



FIGURA 238. Ensanche La Fe.

FASE IV
ASPECTOS PROYECTUALES

4

5

4

CAPÍTULO 7 ASPECTOS PROYECTUALES

7.1 Marco Conceptual

7.1.1 Tratamiento del Espacio Público

7.1.2 Tratamiento de Edificios

7.2 Código de Diseño Ciudad-Vivienda Distrito Nacional

7.2.1 Código para el Tratamiento del Espacio Público

7.2.2 Código para el Tratamiento de Edificios

7.2.3 Implementación del código en el Ensanche La Fe

7.1

MARCO CONCEPTUAL

PRECEPTOS

- Que tanto el espacio público como los espacios privados inciden sobre la calidad de vida de todas las personas.
- Que los proyectos habitacionales son piezas generadoras de ciudad y que los mismos deben cuidar la relación que tienen con el contexto social-urbano a través de parámetros de diseño.
- Que la visión de ciudad del Distrito Nacional contemplada en el POT-Capital 2030 aspira a una ciudad compacta, equitativa, sostenible, vivible, resiliente y emprendedora.
- Que tanto los actores productores como los demandantes y reguladores tienen un impacto en el desarrollo inmobiliario y urbano.

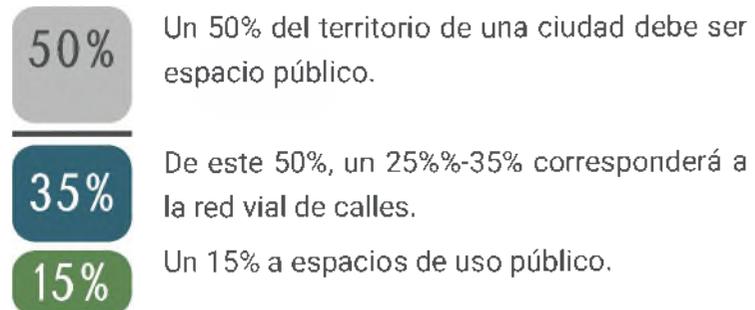
Este código debe ser asumido como una herramienta de instrumentación que busca facilitar y estimular de los propósitos colectivos para el desarrollo de una Distrito Nacional cohesivo que promueva la salud, el bienestar, las interacciones sociales a través de requerimientos, recomendaciones y opciones para el tratamiento de espacios públicos y edificios urbanos, tomando el Ensanche La Fe como lugar de implementación.



FIGURA 54. Modelo de Ciudad. Adaptada de ADN (2017).

7.1.1 TRATAMIENTO DEL ESPACIO PÚBLICO

Se consideran espacios públicos a aquellos lugares cuyo acceso está abierto a todas las personas. Estos se pueden subdividir en red vial o calles y espacios de usos público como parques, plazas, áreas de juego, equipamiento deportivos. Estos espacios mejoran el valor social y económico de las propiedades privadas en materia de movilidad, valor de proximidad.



FUENTE: ONU-Habitat (2018).

CALLES

Las calles son la forma de espacio público más importante a través de la cual habitamos la ciudad. Estas funcionan como espacios multifuncionales y conectores que permiten la movilidad y el acceso de una propiedad privada a otra.

FACTORES URBANOS SOBRE LOS QUE INCIDEN LAS CALLES:



ACCIONES PROYECTUALES PARA EL TRATAMIENTO DE LAS CALLES

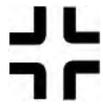
- 1 Transformarse en entidades **multinodales que sirvan y permitan la movilización de cada vez más personas** a través de las distintas modalidades de transporte.
- 2 Ser **accesibles para todas las personas** e incluir elementos que faciliten la movilidad de personas con discapacidades.
- 3 Proveer una **infraestructura verde** que contribuya a reducir las emisiones de carbono y la calidad del aire del lugar.
- 4 Apoyar la **red de negocios local**, promoviendo el comercio local a través de las caminatas y los viajes en bicicleta, modalidades que permiten una mayor conexión con el uso de los edificios.

ELEMENTOS DE DISEÑO DENTRO DEL TRATAMIENTO DE CALLES



1. CORREDOR PEATONAL

Los corredores peatonales son los espacios de movilidad peatonal y el acceso universal y además puede incluir algunas actividades y funciones vinculadas al comercio y a la movilidad con otros medios de transporte.



CINTA DE ACERAS

Zona de circulación para las personas.



CINTA DE INFRAESTRUCTURA VERDE

Áreas verdes que acompañan las aceras y fungen de techo para el espacio público, drenan el agua y forman parte del paisaje urbano.



CRUCE PEATONAL



ISLETAS DE REFUGIO PEATONAL



MOBILIARIO URBANO



ELEMENTOS DE LÍMITE



SEÑALÉTICA Y SEMÁFOROS



CINTA DE MICROCOMERCIOS



ILUMINACIÓN



ACCESIBILIDAD



PAVIMENTACIÓN

315



2. CORREDOR VEHICULAR

El corredor vehicular es el espacio entre dos aceras o corredores peatonales y puede contener diversas modalidades de transporte y sus elementos auxiliares. Este puede contener:



CARRIL VEHÍCULOS MOTORIZADOS

Zona de circulación para automóviles, motocicletas, vehículos de carga.



CARRIL TRANSPORTE PÚBLICO

Zona de circulación designado para el transporte público.



CARRIL PARA CICLOVÍA

Zona de circulación designado para el bicicletas.



ESTACIONAMIENTOS SOBRE CALZADA



ESTACIONES DE BICICLETA Y ESTACIONAMIENTOS DE BICI



PARADAS DE BUS



ELEMENTOS DE RESGUARDO PARA PARADAS DE BUS



ESTACIONAMIENTO DE SERVICIOS MÚLTIPLES



ELEMENTOS DE LÍMITE



SEÑALÉTICA Y SEMÁFOROS



PAVIMENTACIÓN



INFRAESTRUTURA VERDE

4 ASPECTOS PROYECTUALES

ESPACIOS RECREATIVOS

Los espacios recreativos son aquellos espacios públicos que pueden ser utilizados como espacios de ocio. Generalmente son espacios que pueden albergar múltiples experiencias urbanas y deben fomentar las interacciones sociales a nivel local o urbana. Pueden ser plazas, parques, espacios deportivos, áreas de juego, entre otros.

FACTORES URBANOS SOBRE LOS QUE INCIDEN LOS ESPACIOS RECREATIVOS:



ACCIONES PROYECTUALES PARA EL TRATAMIENTO DE LOS ESPACIOS RECREATIVOS

- 1 Ser **accesibles para todas las personas** e incluir elementos que faciliten la movilidad de personas con discapacidades.
- 2 Proveer **infraestructura verde** que contribuya a reducir las emisiones de carbono y promoviendo la biodiversidad de la zona.
- 3 **Velar por la seguridad y bienestar** de todos los usuarios, permitiendo que desde el espacio recreativo se tenga visibilidad de los demás puntos del espacio y de la red vial.
- 4 **Apoyar negocios o microcomercios locales** que se inserten sobre el espacio recreativo respetando parámetro de inserción y sin afectar el orden y ornato del espacio,

316

ELEMENTOS DE DISEÑO DENTRO DEL TRATAMIENTO DE ESPACIOS RECREATIVOS



1. PARQUES Y PLAZAS Y ESPACIOS DEPORTIVOS

Los parques son espacios con un mayor porcentaje de área verde que las plazas, las cuales tienen un mayor número de superficie pavimentada. Los espacios deportivos son aquellos espacios que rodean las instalaciones deportivas y que sirven de espacio para recrearse y ejercitarse.



CONSIDERACIONES GENERALES PARA EL DISEÑO DE PARQUES, PLAZAS Y ESPACIOS DEPORTIVOS

Accesibilidad Universal / Senderos / Mobiliario Urbano / Funciones / Pavimentación



ESTACIONAMIENTOS EN PARQUES



CAMPOS DE VISIÓN



CINTA DEPORTIVA



MOBILIARIO URBANO



ELEMENTOS DE LÍMITE



CINTA DE MICROCOMERCIOS



ILUMINACIÓN

7.1.2 TRATAMIENTO DE EDIFICIOS

En otro 50% de las ciudades está compuesto por edificios los cuales pueden ser habitacionales, comerciales, institucionales, culturales, sanitarios, educativos, corporativo, religiosos...

FACTORES URBANOS
SOBRE LOS QUE
INCIDEN LOS
EDIFICIOS:



ACCIONES PROYECTUALES PARA EL TRATAMIENTO DE EDIFICIOS

- 1  Fomentar la mezcla de uso de suelos compatibles con el fin de **promover una ciudad compacta y mixta.**
- 2  Generar **fachadas activas** en donde los espacios en planta baja puedan relacionarse y beneficiarse de la actividad en el espacio público, disminuyendo las fachadas muertas o sin cruces de miradas.
- 3  Incorporar elementos en planta baja que permitan la **accesibilidad** a las edificaciones.
- 4  Generar **zonas de transición o franjas de fachada** que permitan suavizar la transición desde el espacio público hacia el espacio privado.

ACCIONES PROYECTUALES PARA EL TRATAMIENTO DE EDIFICIOS HABITACIONALES

- 1  Deberían integrarse al programa de los **proyectos habitacionales usos compatibles a escala comunitaria** que puedan fungir como servicios a escala del sector como guarderías, gimnasios... los cuales pueden convertirse en espacios para fomentar las interacciones entre residentes y vecinos.
- 2  Deberían considerarse espacios recreativos o zonas comunes que permitan la interacción de los diversos residentes, en donde prácticas como **permanecer, ver, escuchar y conversar** puedan llevarse a cabo.
- 3  Ofrecer **balcones, terrazas o áreas al aire libre** dentro del edificio que permitan a los residentes disfrutar de vistas y acceder a espacios verdes, incluso en entornos urbanos densos.

4 ASPECTOS PROYECTUALES

ELEMENTOS DE DISEÑO DENTRO DEL TRATAMIENTO DE EDIFICIOS



1. EDIFICIOS POR CATEGORÍAS DE ZONAS

- **Función del Edificio**
- **Configuración del Edificio**
 - Altimetría por Uso
- **Zonas de Transición**
 - **Retiros Frontales por Tipo de Vía**
 - Retiros Frontales por Esquina
 - Usos Permitidos en Retiros Frontales
 - **Retiros Laterales y Posteriores**
 - Usos Permitidos en Retiros Laterales y Posteriores
- **Disposición de Accesos Peatonales**
- **Disposición de Accesos a Parques y Disposición de Parques**



2. EDIFICIOS HABITACIONALES

- **Disposición de Áreas Comunes**
- **Fachadas, Cerramientos y Pavimentos**
- **Consideraciones para Unidades Habitacionales**



CONFIGURACIÓN DE LOS EDIFICIOS



ZONAS DE TRANSICIÓN



DISPOSICIÓN DE ACCESO PEATONALES



DISPOSICIÓN DE ACCESO A PARQUEOS Y DISPOSICIÓN DE PARQUEOS

318

NOTA: Para cada sector o área deberán contemplarse las zonas de acuerdo a los usos predominantes, para poder categorizar el sector.



Se utilizar el "debe" para los requerimientos



Se utilizar el "debería" para las recomendaciones



Se utilizar el "podría" para las opciones

7.2 CÓDIGO DE DISEÑO CIUDAD-VIVIENDA

7.2.1 CÓDIGO PARA EL TRATAMIENTO DEL ESPACIO PÚBLICO

CALLES

| CORREDORES PEATONALES | AVENIDA PRINCIPAL | AVENIDA SECUNDARIA | CALLE TERCIARIA | CALLE PEATONAL |
|--------------------------------------|-------------------|--------------------|-----------------|-----------------|
| ANCHO CINTA DE ACERA | 3.50 m - 2.50 m | 2.50 m - 1.80 m | 2.20 m - 1.80 m | 2.00 m mínimo |
| ANCHO CINTA DE INFRAESTRUCUTRA VERDE | 1.50 m | 1.50 m - 0.80 m | 0.80 m - 0.50 m | 0.80 m - 0.50 m |

| CORREDORES VEHICULARES | AVENIDA PRINCIPAL | AVENIDA SECUNDARIA | CALLE TERCIARIA |
|----------------------------------|-------------------|--------------------|-----------------|
| CANTIDAD DE CARRILES VEHICULARES | 8-6 carriles | 4 carriles | 2 carriles |
| ANCHO DE CARRILES VEHICULARES | 3.50 m | 3.50 m | 3.50 m |
| CARRIL DE TRANSPORTE PÚBLICO | requerido | requerido | no requerido |
| CARRIL DE CICLOVÍA | no requerido | requerido | no requerido |

| ESTACIONAMIENTOS Y/O PARADAS | AVENIDA PRINCIPAL | AVENIDA SECUNDARIA | CALLE TERCIARIA |
|--------------------------------|-------------------|--------------------|-----------------|
| VEHÍCULOS LIVIANOS EN PARALELO | no permitido | permitido | permitido |
| TRANSPORTE PÚBLICO | requerido | requerido | no requerido |
| MOTOCICLETAS | no permitido | permitido | permitido |
| BICICLETAS | no requerido | permitido | permitido |



PARQUEOS Y PARADAS
SOBRE CALZADA



2.00 m - 2.50 m
x 5.00 m - 5.50 m



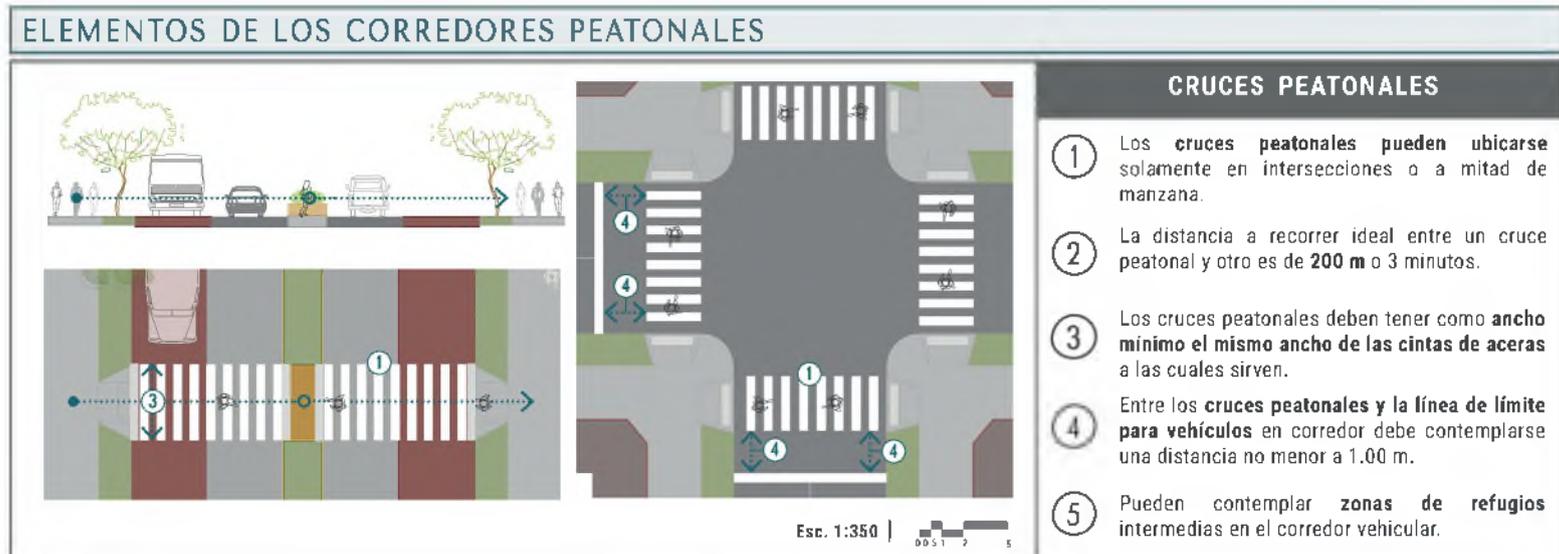
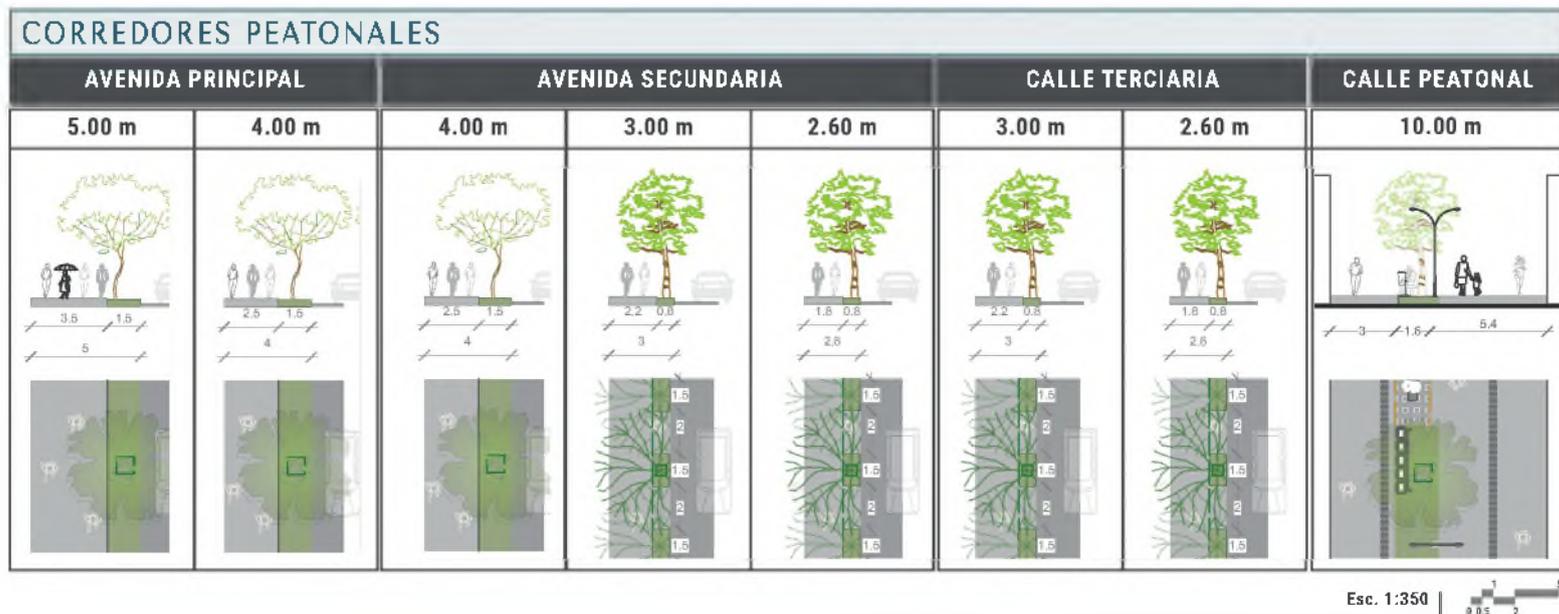
3.50 m x
12.00 m



1.00 m x
2.50 m



0.80 m x
2.20 m



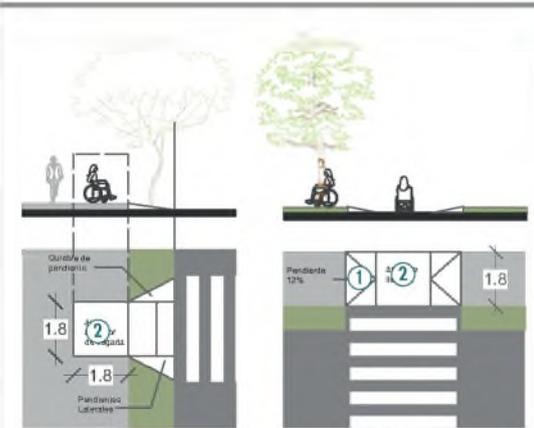
ELEMENTOS DE LOS CORREDORES PEATONALES



ISLETAS DE REFUGIO PEATONAL

Los refugios peatonales permiten reducir la distancia del cruce. Funcionan como área de espera para las personas en corredores vehiculares muy largos.

- ① Los refugios peatonales deben tener una longitud no menor a 1.80 m e ideal de 2.40 m.
- ② Los refugios peatonales deben tener un ancho similar a la cinta de acera. En el caso de ser de 3.00m o más se deben colocar elementos de límite que impidan el paso de los vehículos de motor.
- ③ Idealmente las islas sobre las cuales se encuentren las isletas de refugio serán elementos de una longitud entre 10.00-12.00 m protegiendo la zona de espera.
- ④ Estas isletas deben ser elementos claramente visibles y pueden incluir alumbrado, reflectores o señalización para que los conductores reduzcan la velocidad en esa zona.



RAMPAS PEATONALES

Las rampas facilitan el acceso a las aceras a las personas en sillas de ruedas, peor también a aquellas personas que desplazan coches de bebés, carritos y equipo pesado.

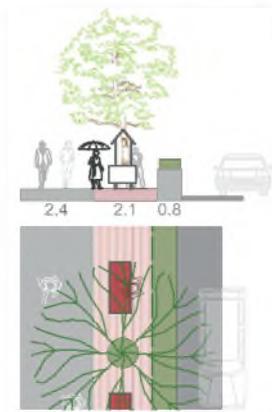
- ① Las pendientes deben construirse con materiales antideslizantes y tener una inclinación máxima de un 8%, siguiendo las normativas de accesibilidad vigentes.
- ② El área de llegada debería ser tan amplia como la cinta de circulación peatonal o como mínimo ser de 1.80 m.
- ③ Las rampas deben estar colocadas en puntos estratégicos, como esquinas, cruces peatonales y accesos a edificaciones, para asegurar la conectividad y facilidad de desplazamiento de todas las personas.

Esc. 1:250 | 0 0.5 1 2 5

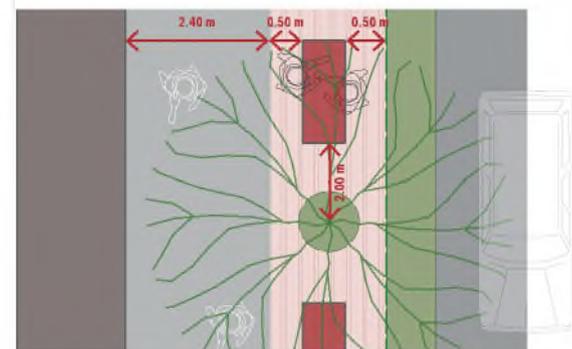
CINTA DE MICROCOMERCIOS

Pueden crearse cintas de microcomercios para formalizar algunos comercios informales que sirven a las personas de la zona.

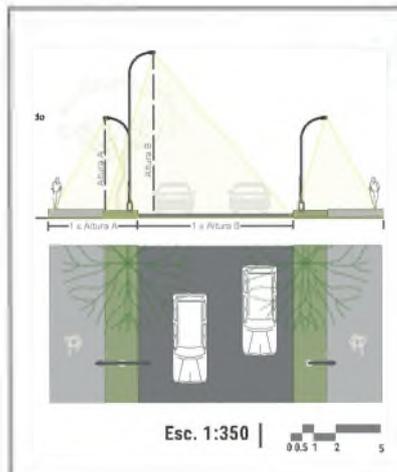
- ① Deben retirarse de los bordes de las aceras por lo menos 0.50 m y entre 1.50 a 2.00 m del mobiliario urbano y de los árboles y 3.00m de los cruces peatonales.
- ② Deben diferenciarse de la zona de acera e indicar en horizontal el área que tendrá el microcomercio. Estas áreas deben ser consensuadas con las autoridades.



Esc. 1:250 | 0 0.5 1 2 5

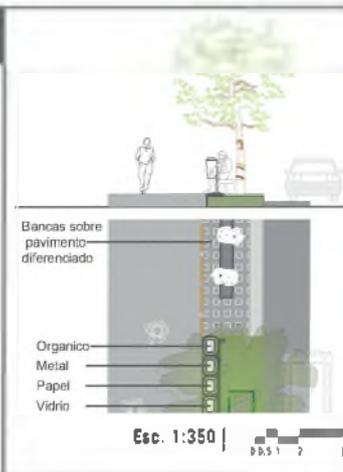


Esc. 1:125 | 0 0.5 1

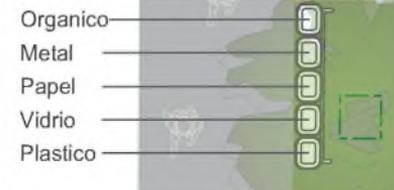


LUMINARIAS

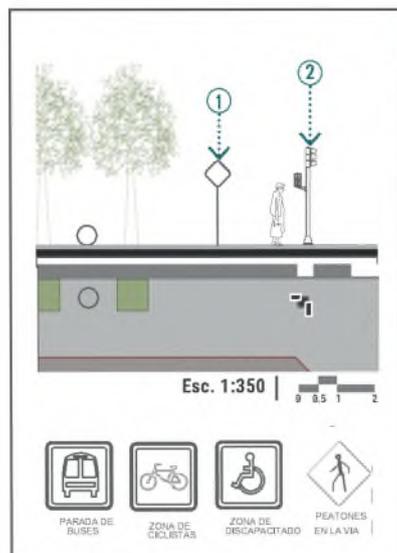
- 1 Deben mantenerse espaciadas a una distancia de 2.5 a 3 veces la altura de la luminaria, buscando lograr una iluminación uniforme.
- 2 Los postes para aceras poseen una altura estándar de 4.50-6.00 m. Se recomiendan los postes paralelos.



MOBILIARIO URBANO

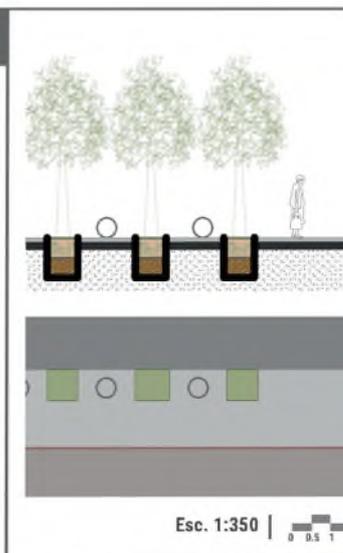


Las aceras deben contar con bancos para descansar o esperar y basureros que pueden tener clasificación de residuos.



SEÑALÉTICA Y SEMÁFOROS

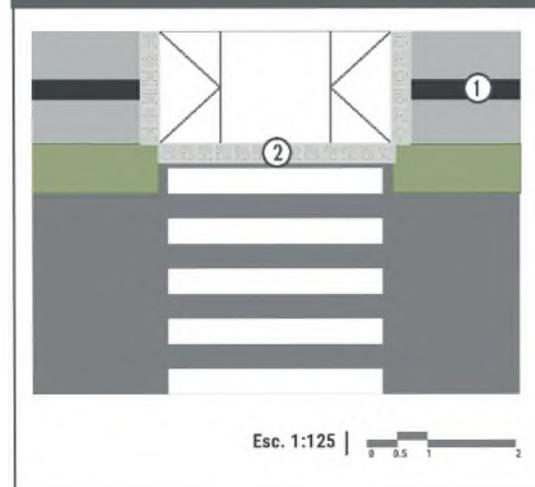
- 1 Se deben brindar señalización peatonal clara y que permita a los cambios entre modos de transporte y transitar las calles locales.
- 2 Se deben instalar semáforos de peatones en las intersecciones que permitan a los peatones cruzar de manera segura.



ELEMENTOS DE LÍMITE

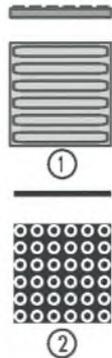
- 1 Se deben colocar elementos de límites como bolardos en aceras de dimensiones superiores a los 3.00 m para evitar que las mismas sean utilizadas por vehículos motorizados.
- 2 Los árboles y jardineras en las franjas verdes de los corredores peatonales también sirven de límite.

PAVIMENTACIÓN



SUPERFICIES PODOTÁCTILES

Se deben colocar superficies táctiles o franjas de advertencia en las rampas de escaleras y en otras secciones de la vía para dividir los tipos de modo de transporte.

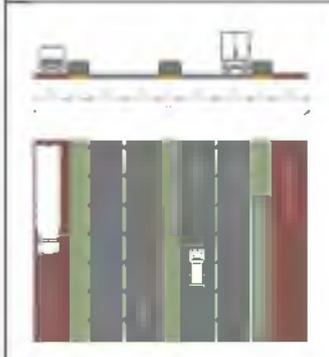
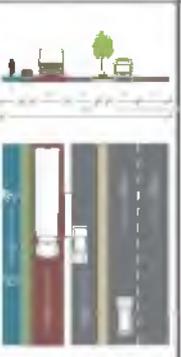


- 1 Indica "siga". Establece los caminos o rutas a tomar.
- 2 Indica "pare". Establece los puntos de quiebre o advertencia.

SUPERFICIES CINTA ACERA

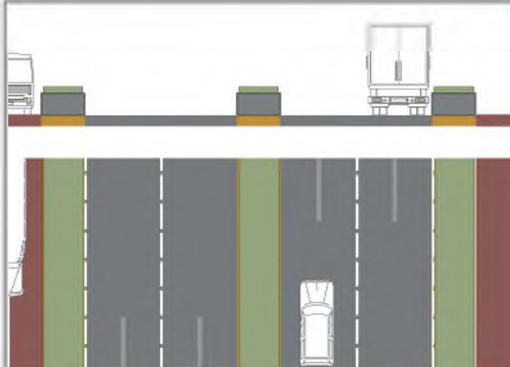
Deberían utilizarse superficies diferenciadas para la pavimentación de las vías, buscando mejorar la orientación de los transeúntes.

- 1 Pavimentación vías norte-sur.
- 2 Pavimentación vías este-oeste.
- 3 Pavimentación para mobiliario urbano.
- 4 Pavimentación para cintas de microcomercios.

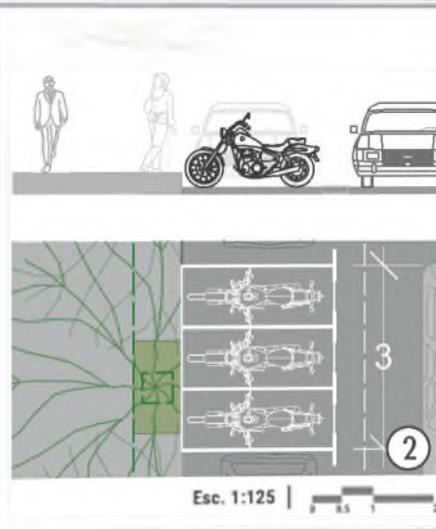
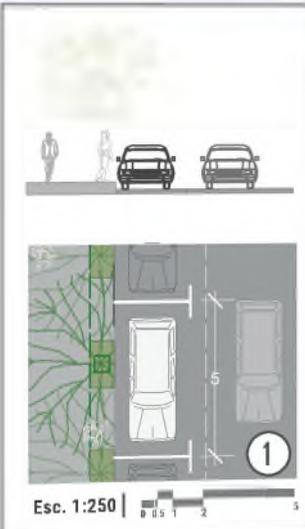
| CORREDORES VEHICULARES | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| AVENIDA PRINCIPAL | AVENIDA SECUNDARIA | | | | CALLE TERCIARIA | | | |
| 27.00 m | 16.50 m | 15.00 m | 13.00 m | 12.20 m | 10.00 m | 8.00 m | 7.00 m | 7.00 m |
| DOBLE VÍA | DOBLE VÍA | DOBLE VÍA | DOBLE VÍA | DOBLE VÍA | UNA VÍA | DOBLE VÍA | DOBLE VÍA | UNA VÍA |
|  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| VELOCIDADES MÁXIMAS | | | | | | | | |
| 50 km/h | 40-30 km/h | 40-30 km/h | 40-30 km/h | 40-30 km/h | 30-20 km/h | 30-20 km/h | 30-20 km/h | 30-20 km/h |

Esc. 1:350 | 

323

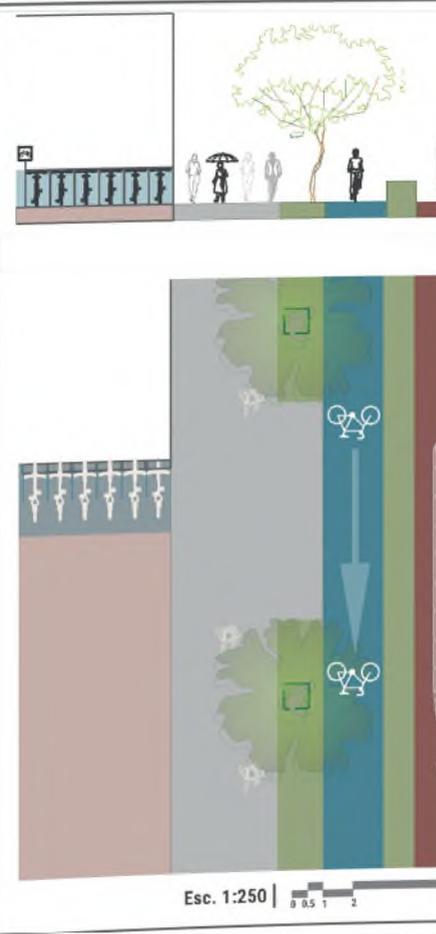
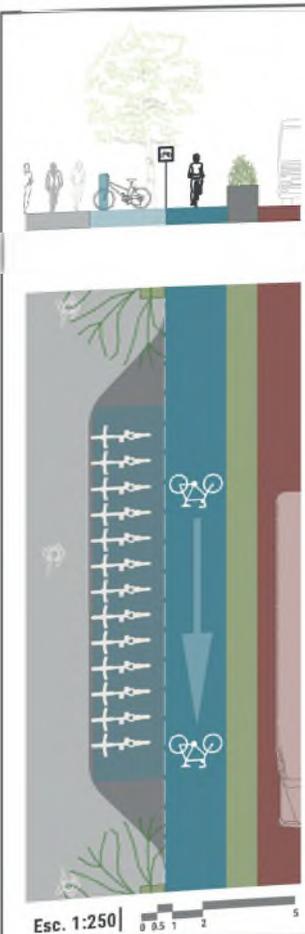
| CARRILES VEHÍCULOS MOTORIZADOS | CARRILES DE TRANSPORTE PÚBLICO | CARRILES CICLOVÍA |
|--|--|--|
|  |  |  |
| Esc. 1:350  | Esc. 1:350  | Esc. 1:350  |
| ANCHOS DEL CARRIL | | |
| 3.00 m -3.50 m | 3.30 m -3.50 m | 1.80 m -2.00 m |
|  USUARIOS conductores de vehículos livianos y pesados / motociclistas |  USUARIOS conductores de transporte público |  USUARIOS ciclistas |

ELEMENTOS DE LOS CORREDORES VEHICULARES



ESTACIONAMIENTOS VEHÍCULOS LIVIANOS

- ① Se debe disponer de estacionamiento en paralelo de un ancho de 1.80 - 2.50 m para los vehículos livianos. Los carriles de estacionamiento siempre deben estar demarcados para indicar dónde se deben estacionar los automóviles.
- ② Se recomiendan espacios de estacionamiento de 2.00-2.50 m de longitud y de por lo menos 1.00 m de ancho. Estos estacionamientos dimensiones similares a los carriles de estacionamiento paralelo, de manera que pueden ser proporcionados conjuntamente con el estacionamiento de automóviles. Proporcionar estos espacios dedicados para las motocicletas hace que las aceras permanezcan despejadas y seguras para los peatones.



ESTACIONES Y ESTACIONAMIENTOS DE BICICLETA

Se deben disponer de estacionamientos para las bicicletas y se podrían instalar estaciones de bicicletas compartidas, que permitan una opción adicional de movilidad a los habitantes.

Estas pueden ubicarse próximo a las estaciones de transporte público, buscando interconectar diferentes modalidades de transporte más económicas y sostenibles que los modos de transporte motorizados. Las estaciones y estacionamientos de bicicleta pueden ubicarse también en la calle o sobre la cinta acera en zonas cercanas a colegios, espacios de trabajo, zonas turísticas o zonas comerciales.

- ① Las estaciones de bicicleta tienen un estándar de 2.00-2.50 m por 12.00-15.00 m aunque se pueden utilizar otros dispositivos que permitan acomodar las bicicletas.
- ② Cuando se ubiquen en cintas de acera deben colocarse en espacios donde no interrumpan con la movilidad peatonal. En caso de ser colocadas paralelo a las calles deben respetar una distancia mínima de 3.00 m.
- ③ Las estaciones de bicicleta deben estar colocadas una distancia máxima de 300 m, distancia estándar que una persona estaría dispuesta a caminar a pie para tomar otro medio de transporte.

Esc. 1:250 | 0 0.5 1 2 5

PARADAS DE TRANSPORTE PÚBLICO Y RESGUARDO PARA USUARIOS

(2) (3)

(2) (3)

Las paradas de transporte público pueden estar ubicadas antes o después de la intersección o a mitad de cuadra en circunstancias limitadas.

La oportunidad de cada ubicación debe analizarse teniendo en cuenta el contexto local de cada zona.

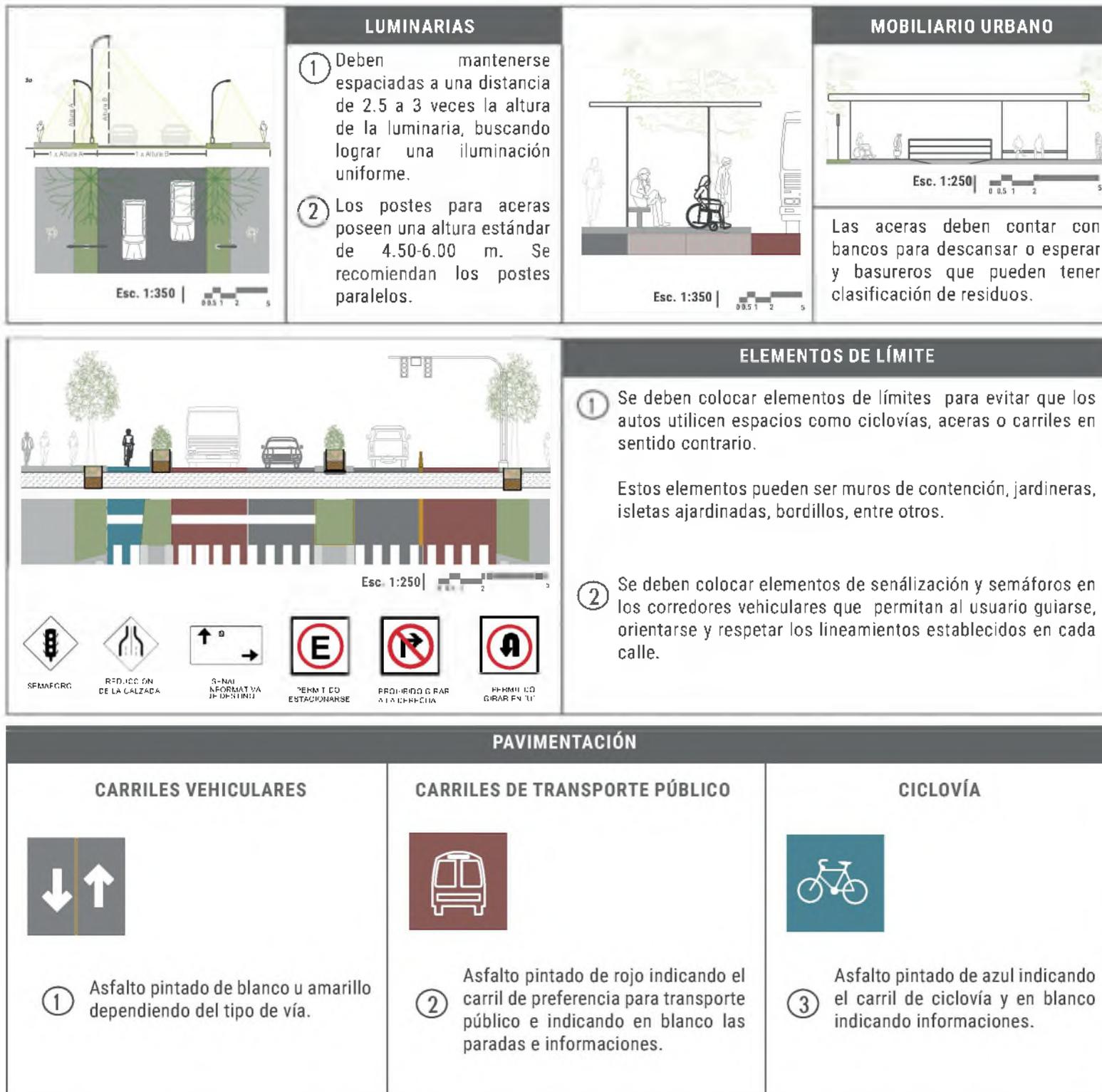
- ① Las paradas de transporte público deben tener 3.50 m x 12.00 m, el tamaño de un autobús.
- ② En las paradas de transporte público deben disponerse bancas para los usuarios de este medio de transporte.
- ③ Las paradas deben incluir rampas que permitan facilitar la accesibilidad universal de las personas con discapacidades motoras.

Esc. 1:250 | 0 0.5 1 2 5

ESTACIONAMIENTOS DE SERVICIOS MÚLTIPLES

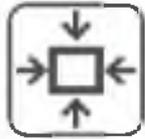
Se deben colocar estacionamientos para servicios múltiples los cuales puedan usarse tanto para carga y descarga de los comercios minoristas como para servicios de recogida de basura, facilitando el cumplimiento de estos servicios al proveer zonas dedicadas para los mismos.

- ① Los estacionamientos de servicios múltiples deben tener entre 3.30 - 3.50 m de ancho y 10.00 m de largo.
- ② Deben estar indicados sobre la calzada.
- ③ Se recomienda que estos servicios se restrinjan a un horario, preferiblemente temprano en la mañana o tarde en la noche, para que no interrumpan otras actividades urbanas.



ESPACIOS RECREATIVOS

CONSIDERACIONES



Los espacios públicos recreativos deben contemplar **múltiples accesos**, facilitando el ingreso a los mismos.



Deben tener **caminos o senderos para guiar a las personas**, facilitar la caminata y preservar el entorno natural.



Deberían contar con **zonas de resguardo** para los usuarios, como gazebos o quioscos para protegerse en caso de lluvia.



Deben ser **espacios multifuncionales** que fomenten las interacciones sociales donde se pueda descansar, estar, escuchar, caminar, jugar...



Deben ser lugares que **estimulen la biodiversidad** de la zona, incluyen una amplia gama de especies.



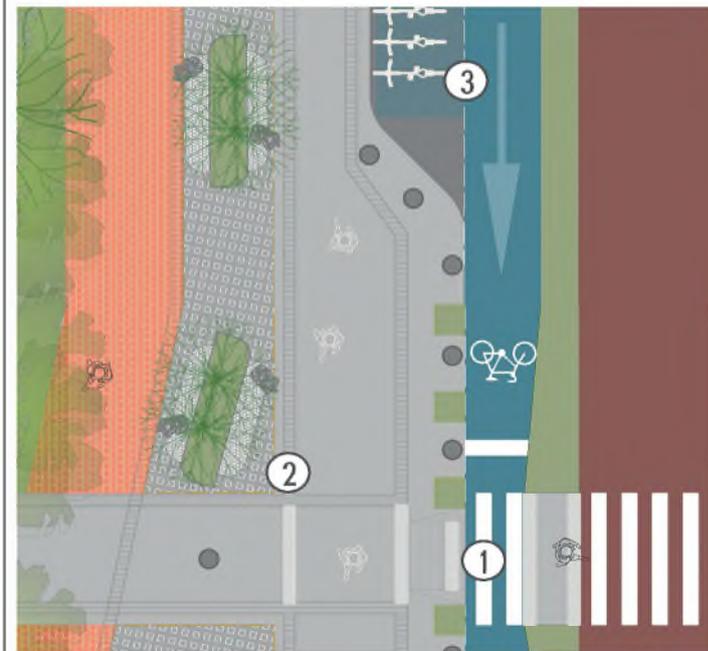
Deben ser lugares que contemplen elementos que faciliten la **accesibilidad a todas las personas**.



Deben ser lugares que contemplen **zonas dedicadas para parqueos** buscando evitar que todo el espacio sea bordeado por automóviles.

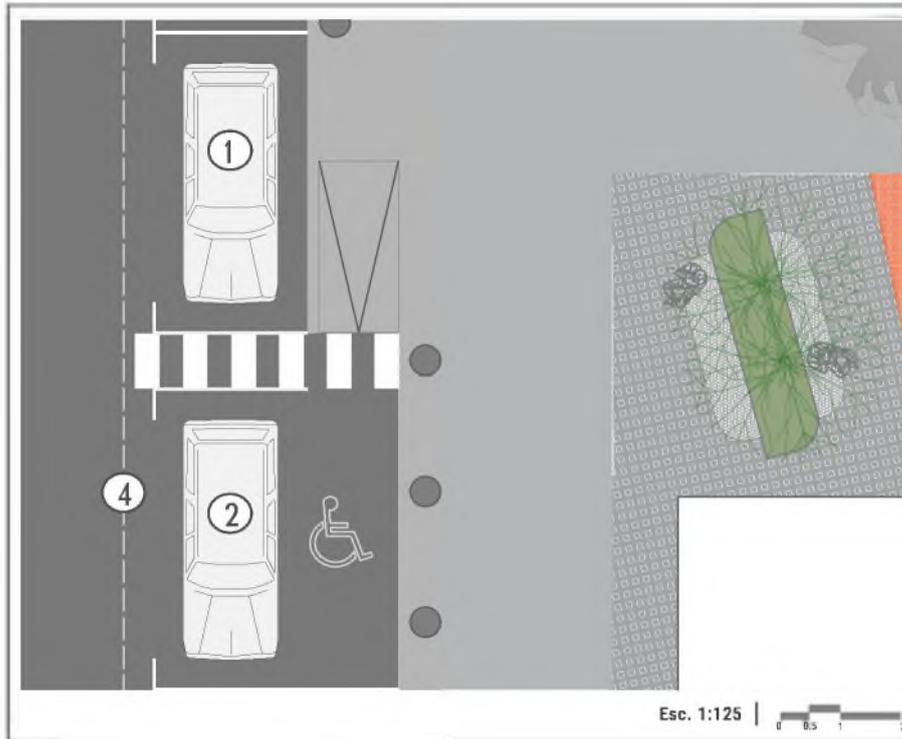
ELEMENTOS PARA LOS ESPACIOS RECREATIVOS

ACCESIBILIDAD UNIVERSAL



Esc. 1:200 | 0 0.5 1

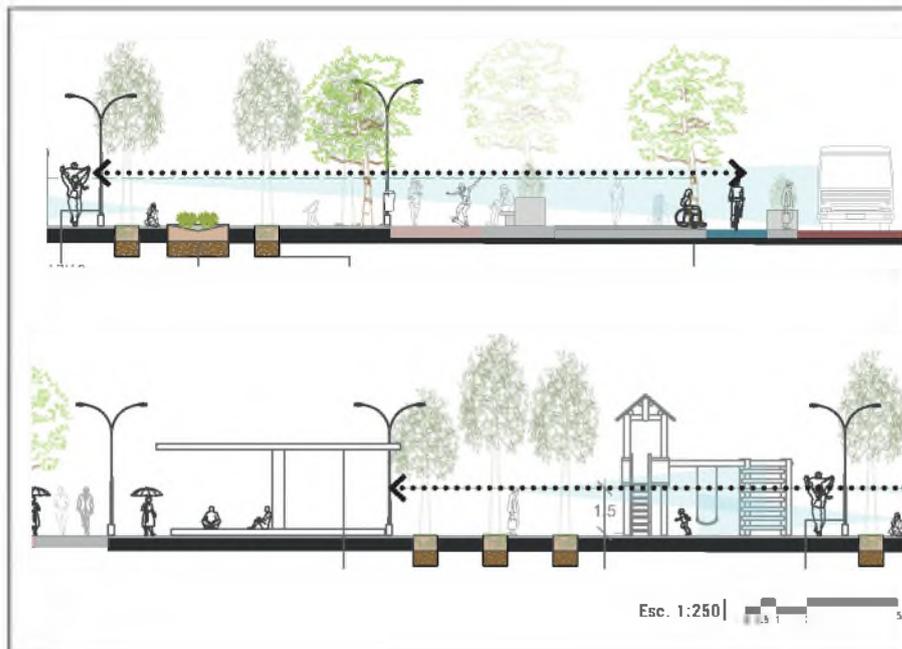
- ① Se deben disponer de rampas en las aceras de acceso a los espacios recreativos para mejorar la accesibilidad a los mismos.
- ② Se debe disponer de pavimentación podotáctil para guiar los caminos, así como demarcar las zonas de advertencia y pare en el espacio recreativo.
- ③ Se pueden conectar los espacio recreativos con modalidades de transporte como la ciclovía y las estaciones o estacionamientos de bicicletas.



ESTACIONAMIENTOS

- ① Se debe disponer de zonas dedicadas de parqueo en el entorno del espacio recreativo para que estos no ocupen todos los frentes del mismo y generen una frontera para los peatones.
- ② Se pueden colocar estacionamientos para personas con discapacidades motoras y colocar rampas para acceder a los espacios recreativos.
- ③ Se deben designar parques para motores en aquellas zonas donde este medio de transporte sea muy utilizado.
- ④ Cuando se tengan espacios de acera o senderos superiores a los 3.00 m deben colocarse elementos de límite que impidan el acceso de vehículos hacia las aceras o espacios recreativos.

328



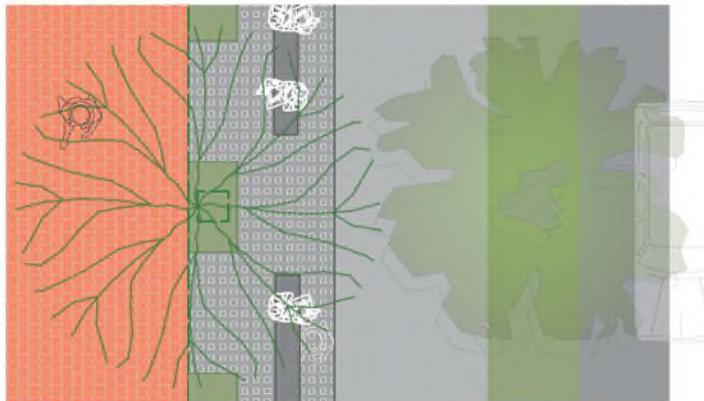
CAMPOS DE VISIÓN

- ① Los árboles y elementos del espacio recreativo deben tener copas que empiecen en los 1.50 m para que desde la calle se pueda ver hacia su interior y viceversa, sin generar espacios muertos que podrían generar inseguridad.

Esta medida debe ser complementada con elementos de iluminación en aceras, calles y espacios recreativos.

- ② Esto permite que tanto padres como niños puedan disfrutar de diferentes áreas del espacio y fomentar diversas interacciones de una forma más segura.

CINTA DEPORTIVA

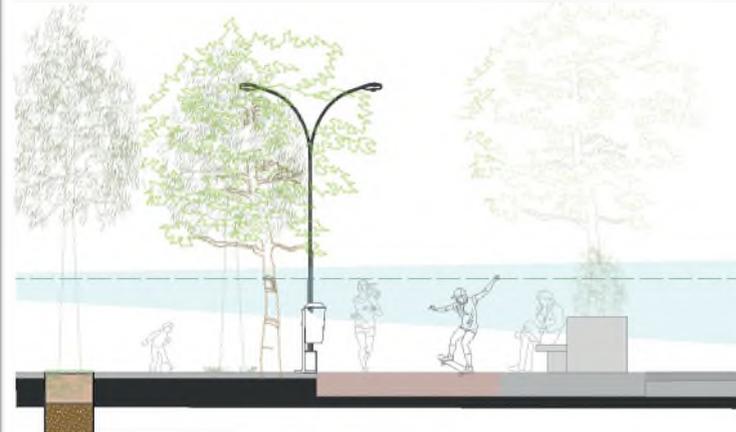


Esc. 1:125 | 0 0.5 1 2

Se pueden colocar cintas deportivas que funcionen como corredores independientes para fomentar el ejercicio para las personas.

- ① Se debe tener un ancho no menor a los 3.00 m.
- ② Pueden ser elementos complementarios para zonas deportivas, recreativas y culturales.
- ③ Disponer de cintas deportivas independientes de los corredores peatonales permite mejores caminatas y con menor grado de interrupción.

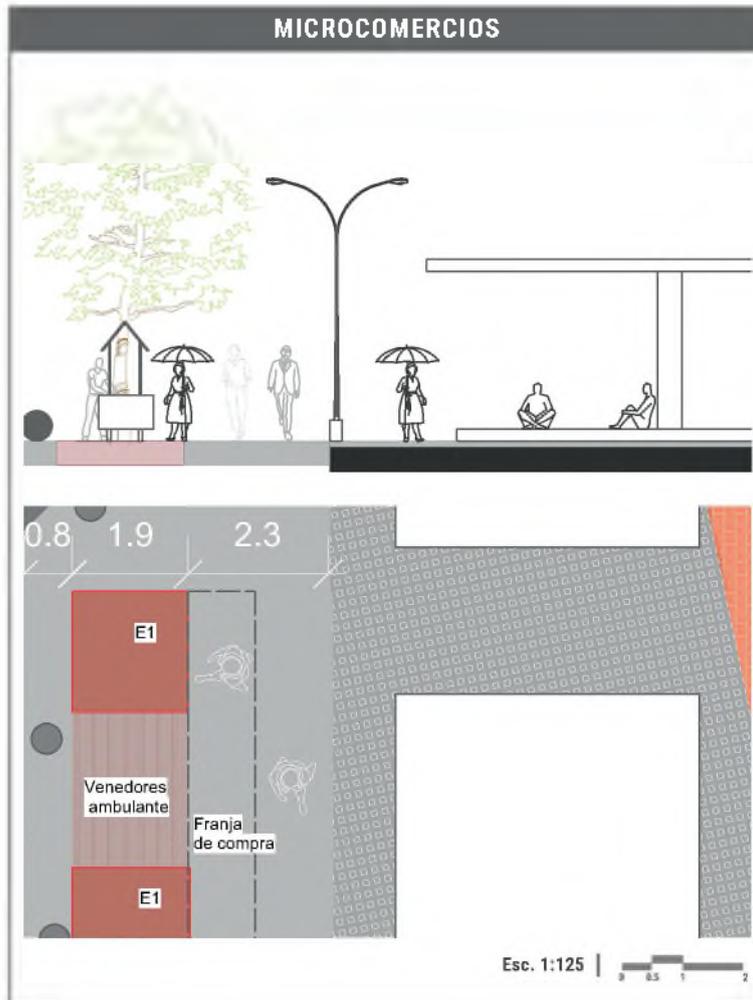
MOBILIARIO URBANO



Esc. 1:125 | 0 0.5 1 2

Se deben colocar mobiliarios urbanos que impulsen la multifuncionalidad del espacio recreativos y que faciliten el orden y ornato dentro de los espacios.

- ① Las bancas permiten a los usuarios permanecer.
- ② Los basureros deben ubicarse visibles para que los usuarios contribuyan al orden del espacio público.
- ③ Los basureros pueden contemplar separación de residuos para llevar luego a zonas o puntos de reciclaje.



Se pueden colocar puestos de microcomercios que sean compatibles con el uso del espacio recreativo.

- ① Deben retirarse de los bordes de las aceras por lo menos 0.50 m y entre 1.50 a 2.00 m del mobiliario urbano y de los árboles y 3.00m de los cruces peatonales.
- ② Deben diferenciarse de la zona de acera e indicar en horizontal el área que tendrá el microcomercio. Estas áreas deben ser consensuadas con las autoridades.

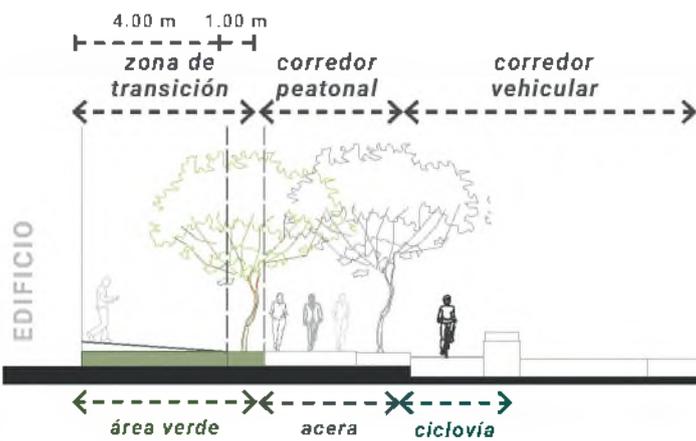
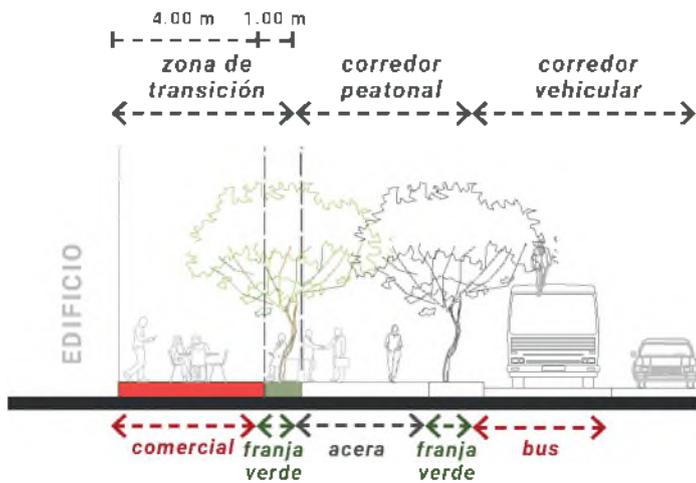


Los espacios recreativos deben fungir como espacios de estimulación para la biodiversidad y de drenaje para la ciudad.

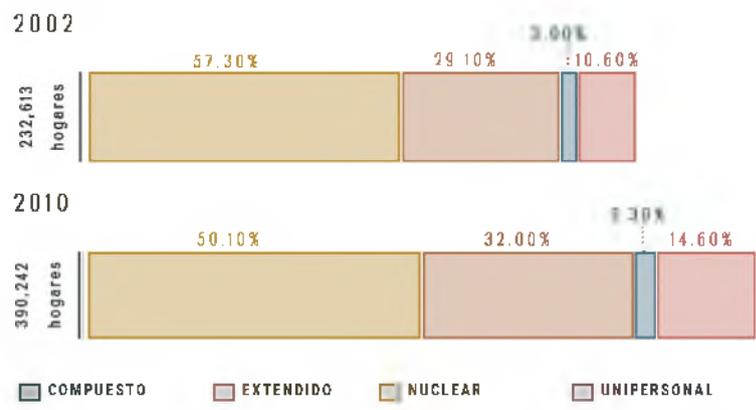
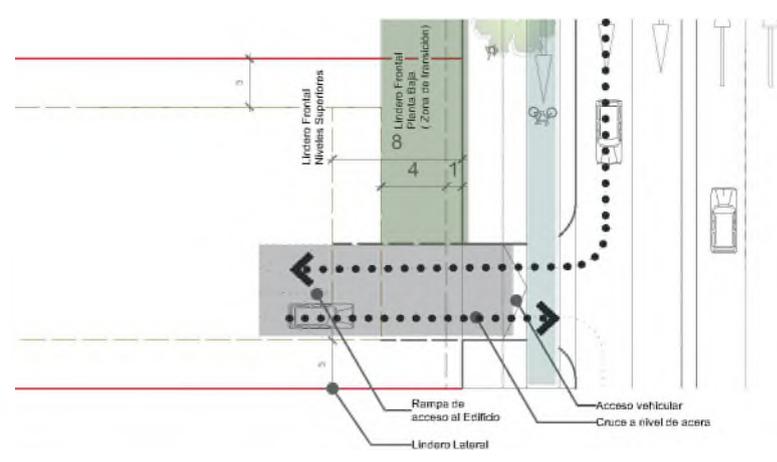
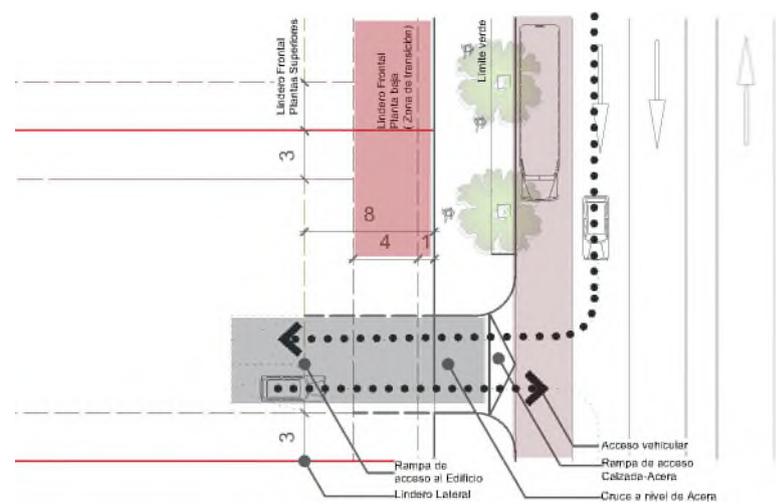
- ① En áreas verdes deberían colocarse jardines de lluvia para tratar las aguas pluviales antes de que se filtren en las aguas subterráneas.
- ② Deben colocarse especies adecuadas para los espacios recreativos respetando altura de copa requerida y el marco de alcorque requerido para cada planta.

7.2.2 CÓDIGO PARA EL TRATAMIENTO DE EDIFICIOS

| EDIFICIOS | | | |
|--|---|----------------------|----------------------|
| FUNCIÓN DEL EDIFICIO | | | |
| USOS | variable de acuerdo a zona | | |
| CONFIGURACIÓN DEL EDIFICIO | | | |
| ALTURAS X USO | variable de acuerdo a zona | | |
| DENSIDAD POBLACIONAL MÁXIMA | | | |
| HUELLA MÁXIMA DE CONSTRUCCIÓN | | | |
| ZONAS DE TRANSICIÓN | | | |
| RETIRO FRONTAL | | | |
| Av. Principales | Av. Secundarias | C/ Terciarias | C/ Peatonales |
| 5.00 - 8.00 m | 5.00 - 8.00 m | 3.50 - 6.50 m | - |
| USOS PERMITIDOS EN RETIRO FRONTAL | | | |
| MUROS DE LINDERO SÓLIDOS | permitido / altura máx. 0.60 m | | |
| MOBILIARIO | permitido | | |
| JARDINERAS | permitido / altura máx. 0.60 m | | |
| ÁREAS VERDES | permitido | | |
| ARBUSTOS | permitido / altura máx. 1.20 m | | |
| ÁRBOLES | cuya disposición no cubra a fachada en más de un 50% | | |
| ELEMENTOS DE DESPLAZAMIENTO PEATONAL | permitido | | |
| RAMPAS DE ACCESO VEHICULAR | no permitido | | |
| CASSETAS DE RESIDUOS SÓLIDOS | permitido | | |
| CASSETAS DE ELECTRICIDAD | permitido | | |
| PARQUEOS | no permitido | | |
| VERJA PERMEABLE | permitido en edificios habitacionales en planta baja con una altura máx. de 1.20 m | | |
| LETREROS DEL EDIFICIO | no permitido | | |
| RETIRO LATERALES Y POSTERIORES | | | |
| 3.00 - 2.00 m | | | |
| USOS PERMITIDOS EN RETIRO FRONTAL | | | |
| PARQUEOS | no permitido | | |
| ACCESOS A PARQUEOS | permitido / destechado | | |
| ESCALERA DE EMERGENCIA | requerido / estructuras metálicas independientes | | |
| DISPOSICIÓN DE ACCESO PEATONAL | | | |
| En caso de ser edificios mixtos, los accesos peatonales entre el volumen comercial y el habitacional deben estar diferenciados, sin embargo, ambos pueden vincularse. | | | |
| DISPOSICIÓN DE ACCESO VEHICULAR | | | |
| Para mantener fachadas activas los accesos vehiculares a parqueo deben guardar una proporción en fachada de: | | | |
| EDIFICIO HABITACIONAL | 35% para acceso parqueo / 65% fachada | | |
| EDIFICIO MIXTO | 35% para acceso parqueo / 65% fachada | | |
| EDIFICIO COMERCIAL MAYORISTA | 40% para acceso parqueo / 60% fachada | | |
| Se recomiendan parqueos soterrados o posteriores al edificio. | | | |
| EDIFICIOS HABITACIONALES | | | |
| DISPOSICIÓN DE ÁREAS COMUNES | | | |
| CASETA DE SEGURIDAD Y LOBBY | Deben ubicarse lindero 0 con la zona de transición y deben tener una amplia del espacio público inmediato buscando mejorar la seguridad en la zona. | | |
| ÁREAS COMUNES | Se recomienda disponer las áreas comunes de manera que tengan relación con el espacio público. | | |
| | Se recomiendan espacios comunes que puedan ser compartidos a nivel comunitario como co-working, guarderías y gimnasios. | | |
| | Las edificaciones que contemplen usos que puedan ser compartidos a nivel comunitario, recibirán un incentivo en un nivel. | | |
| FACHADAS, CERRAMIENTOS Y PAVIMENTOS | | | |
| Los edificios deben diseñarse contemplando volúmenes que generen sombra y que reduzcan la incidencia directa del sol hacia el interior. | | | |
| Los edificios que contemplen usos mixtos deberán retranquear el volumen habitacional pudiendo crear en esta zona terrazas y balcones. En caso de avenidas principales deberán disponer de fachadas que sirvan como filtro para el smoke y el ruido vehicular. | | | |
| Se recomiendan las superficies permeables en planta baja para mejorar la infiltración de la ciudad. | | | |
| En terrazas o azoteas comunes se podrían incorporar techos verdes o techos azules que ayuden a la infiltración de agua. | | | |
| En usos comerciales se recomendar fachadas acristaladas , buscando maximizar las fachadas activas a lo largo de las calles. | | | |
| Los letreros, señaléticas y elementos publicitarios de los comercios deben disponerse en una franja de no más de 1.20 m a una altura de 3.80 m en el primer nivel de comercio. | | | |



| UNIDADES HABITACIONALES | |
|--|--|
| Las unidades habitacionales deberán contemplar una distribución lo más similar posible a la diversidad social, por lo que: | |
| Deberían diseñarse por lo menos un 5% de unidades habitacionales diseñadas para personas con discapacidades contemplando el buen funcionamiento de los espacios interiores adaptados a estos usuarios. | |
| Deberían diseñarse solamente un 50% de unidades habitacionales para familias nucleares (Padres + 2 hijos). | |
| Deberían diseñarse por lo menos un 30% de unidades habitacionales de 3 habitaciones (para familias extendidas y compuestas). | |
| Podrían diseñarse unidades habitacionales compartidas (compañeros de casa). | |
| Deberían diseñarse por lo menos un 10% de unidades habitacionales unipersonales. | |



Tomando en cuenta los lineamientos y acciones proyectuales establecidos en el código de diseño, pasamos a la implementación del mismo sobre el lugar de estudio seleccionado: el Ensanche La Fe.

Estableciendo cuales acciones deberían tomarse y en lugar tanto para el tratamiento del espacio público como en el tratamiento de edificios.

Se opta por una tratamiento de vías que mejoren las condiciones de las aceras, aumenten el arbolado y áreas verdes del sector, integre elementos de límite que guíen y proegan a los diferentes usuarios y que permitan la accesibilidad para todas las personas y espacios públicos potencien las interacciones sociales con la implementación de las consideraciones y elementos de diseño establecidos.

Este tratamiento de edificios busca alcanzar una densidad equilibrada y una mixtura de usos que permita configurar edificios en los cuales la planta baja se mantenga activa y vinculada al espacio público y fundamentos para la disposición de áreas dentro de las edificaciones que eleven los proyectos habitacionales en cuanto a su relación con su contexto inmediato pero también con su contexto social, buscando responder a los diferentes tipos de usuarios y permitiendo que las personas puedan habitar una ciudad más cohesiva, vivible, sostenible y afable.

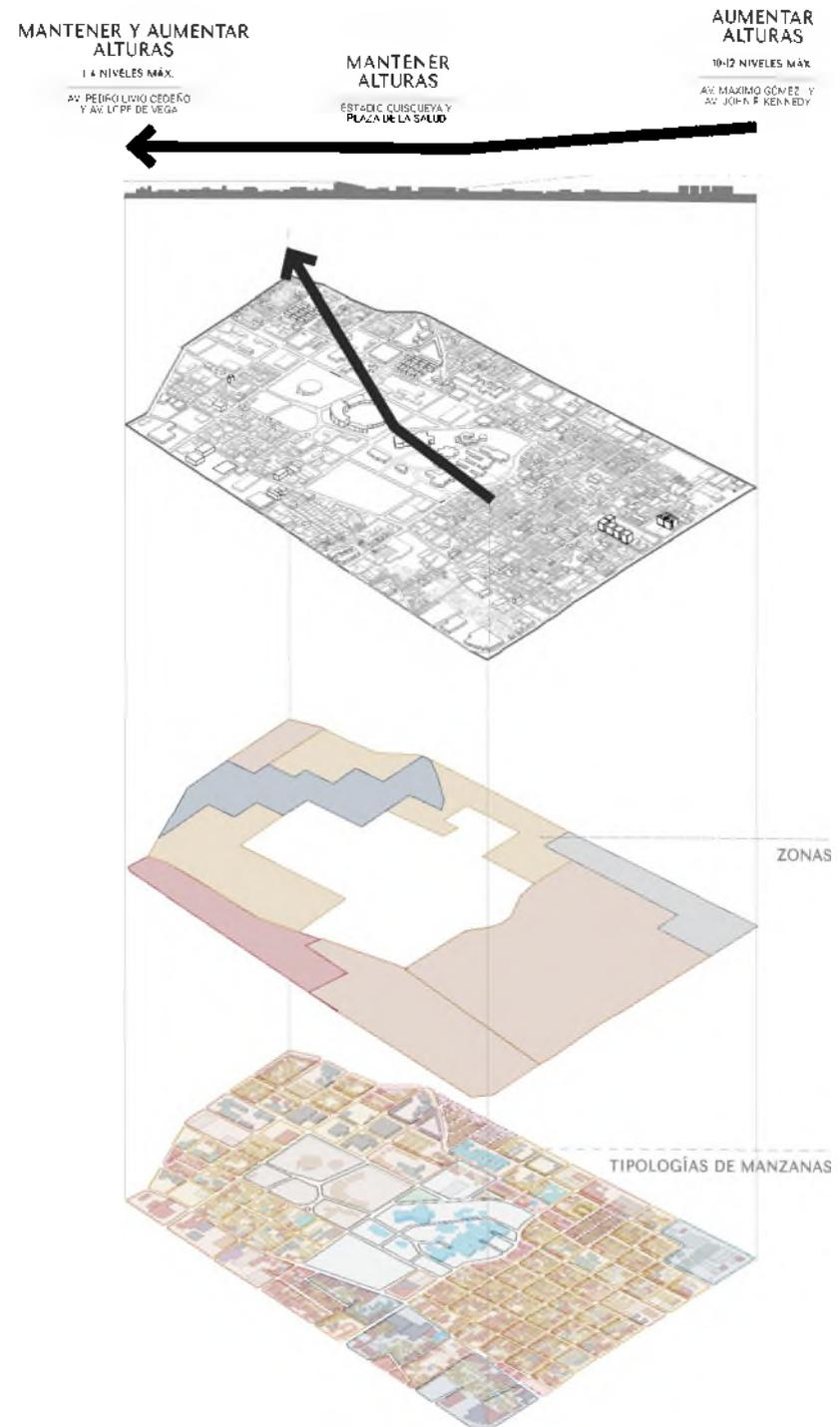


FIGURA 238. Ensanche La Fe. ▶

TRATAMIENTO DE CALLES



D1- AV. LOPE DE VEGA ESQ. JOHN F. KENNEDY

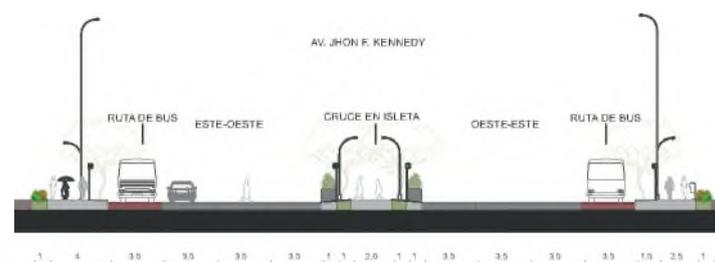
335



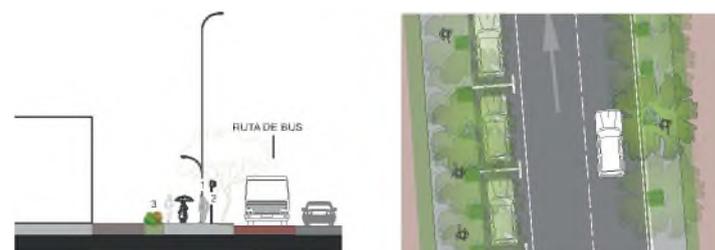
Revitalización de la parte inferior del elevado con cruces amplios y vegetación. Espacios comerciales como conectores y soporte para la estación de metro. Implementación de ciclovía para conectar usuarios del metro al ensanche. Mejora integral para una intersección más funcional.



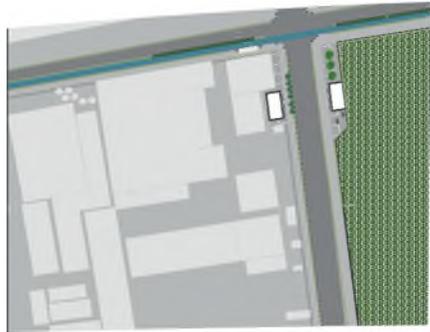
D2- AV. JOHN F. KENNEDY ESQ. C/ PEPILLO SALCEDO



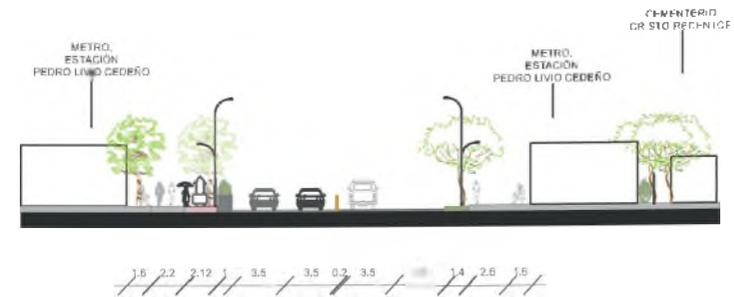
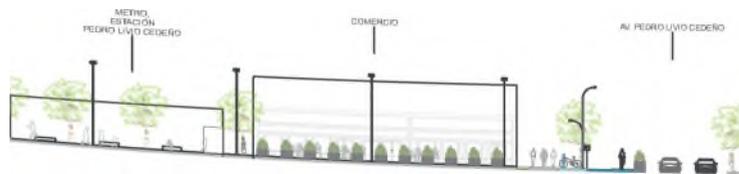
336



Transformación de la calle de tres carriles a dos unidireccionales al norte. Eliminación de estacionamientos en retroceso, introducción de paralelos y elementos como semáforos peatonales, pasos de cebra y reductores de velocidad para mejorar la fluidez y seguridad vial.



D4- MÁXIMO GÓMEZ ESTACIONES DE METRO



338

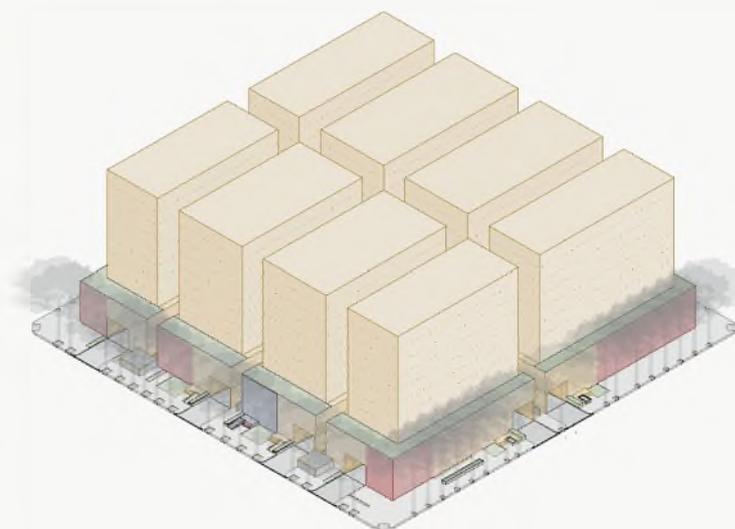


Rehabilitación comercial de los límites de la estación del metro. Se asignan espacios para comerciantes ambulantes, eliminando los estacionamientos en retroceso y reemplazándolos con terrazas conectores entre lo público y comercial. Se agregaron estaciones de bicicletas y mobiliario urbano (luminarias, bancas, zafacones) para mejorar la funcionalidad y estética del entorno. El objetivo es crear un espacio dinámico y atractivo que promueva la interacción social y estimule el desarrollo económico local.

TRATAMIENTO DE EDIFICIOS

ZONAS DE USOS MIXTOS

| FUNCIÓN DEL EDIFICIO | |
|----------------------------|--|
| Habitacional | permitido / edificios multifamiliares |
| Comercial Mayorista | permitido en avenidas |
| Comercial Minorista | permitido |
| | cafetería salón de belleza tiendas |
| | lavandería mini-market |
| Institucional | existente |
| Sanitario | existente |
| Educativo | existente |
| Corporativo | permitido |
| Religioso | existente |
| Industrial Ligero | existente / transformar |
| Industrial Pesado | existente / transformar |
| Cultural | permitido |



CONFIGURACIÓN EN MANZANA 100 X 100 EN ZONAS DE USO MIXTO

339

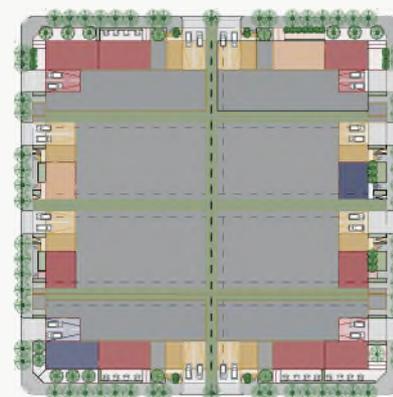
| CONFIGURACIÓN DEL EDIFICIO | |
|---|--|
| EDIFICIOS MIXTOS (Habitacional + Comercios Minoristas) | 2 niveles comerciales máximo / 5.00 m de altura de entrepiso 8 niveles habitacionales máximo / 3.00-3.30 m de altura de entrepiso |
| EDIFICIOS COMERCIALES MAYORISTAS Y MINORISTAS | 4 niveles máximo / 3.00-5.00 m de altura de entrepiso |
| EDIFICIOS HABITACIONALES | 6 niveles máximo / entrepisos de 3.00-3.30 m |
| EDIFICIOS CULTURALES | 4 niveles máximo / entrepisos de 3.00-3.30 m |
| EDIFICIOS CORPORATIVOS | 4 niveles máximo / entrepisos de 3.00-3.30 m |



FRANJAS VERDE
1.50-0.80 M
ACERAS
2.50-2.20 M

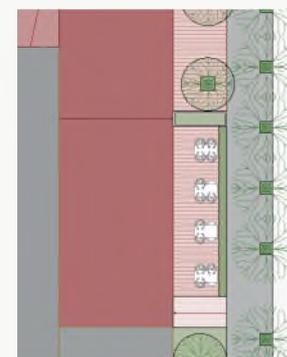
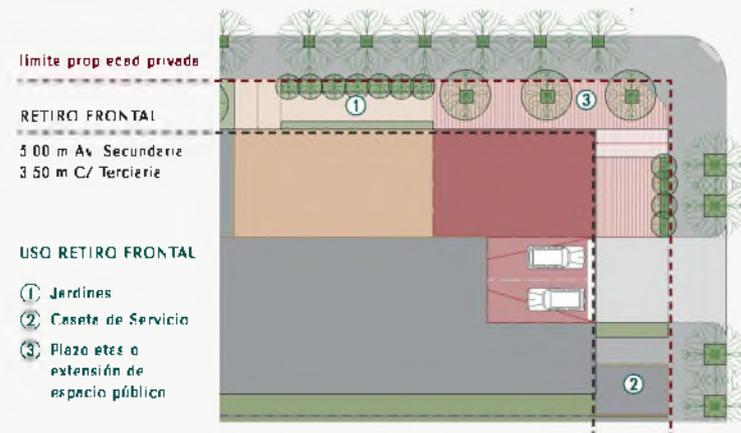


HUELLA CONSTR. BIF
65%
VACIO 35%



PLANTA BAJA

| ZONAS DE TRANSICIÓN | | | |
|--------------------------------------|--|---------------|---------------|
| RETIRO FRONTAL | | | |
| Av. Principales | Av. Secundarias | C/ Terciarias | C/ Peatonales |
| 5.00 - 8.00 m | 5.00 - 8.00 m | 3.50 - 6.50 m | - |
| USOS PERMITIDOS EN RETIRO FRONTAL | | | |
| MUROS DE LINDERO SÓLIDOS | permitido / altura máx. 0.60 m | | |
| MOBILIARIO | permitido | | |
| JARDINERAS | permitido / altura máx. 0.60 m | | |
| ÁREAS VERDES | permitido | | |
| ARBUSTOS | permitido / altura máx. 1.20 m | | |
| ÁRBOLES | cuya disposición no cubra la fachada en más de un 50% | | |
| ELEMENTOS DE DESPLAZAMIENTO PEATONAL | permitido | | |
| RAMPAS DE ACCESO VEHICULAR | no permitido | | |
| CASSETAS DE RESIDUOS SÓLIDOS | permitido | | |
| CASSETAS DE ELECTRICIDAD | permitido | | |
| PARQUEOS | no permitido | | |
| VERJA PERMEABLE | permitido en edificios habitacionales en planta baja con una altura máx. de 1.20 m | | |
| LETREROS DEL EDIFICIO | no permitido | | |
| RETIRO LATERALES Y POSTERIORES | | | |
| 3.00 - 1.50 m | | | |
| USOS PERMITIDOS EN RETIRO FRONTAL | | | |
| PARQUEOS | no permitido | | |
| ACCESOS A PARQUEOS | permitido / dtechado | | |
| ESCALERA DE EMERGENCIA | requerido / estructuras metálicas independientes | | |



ZONA DE TRANSICIÓN
Uso Comercial



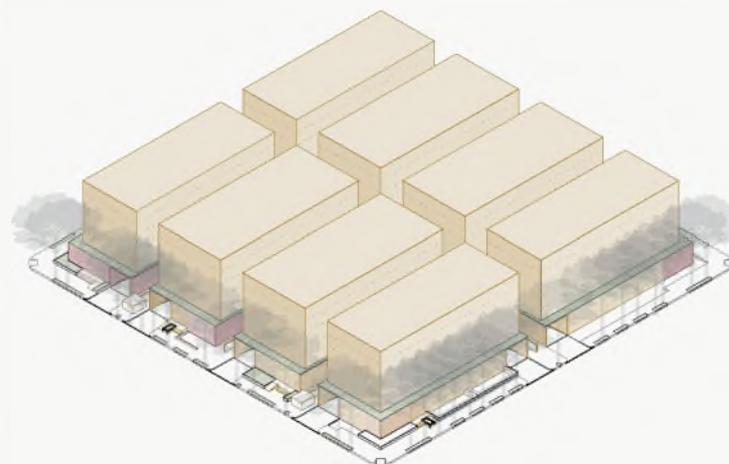
ZONA DE TRANSICIÓN
Uso Habitacional / Corporativo



TRATAMIENTO DE EDIFICIOS

ZONAS DE USO PREDOMINANTE HABITACIONAL

| FUNCIÓN DEL EDIFICIO | |
|----------------------------|--|
| Habitacional | permitido / edificios multifamiliares |
| Comercial Mayorista | no permitido |
| Comercial Minorista | permitido |
| | cafetería salón de belleza tiendas |
| | lavandería mini-market |
| Institucional | existente |
| Sanitario | existente |
| Educativo | existente |
| Corporativo | permitido |
| Religioso | existente |
| Industrial Ligero | existente / transformar |
| Industrial Pesado | existente / transformar |
| Cultural | permitido |



CONFIGURACIÓN EN MANZANA 100 X 100
EN ZONAS DE USO PREDOMINANTE HABITACIONAL

341

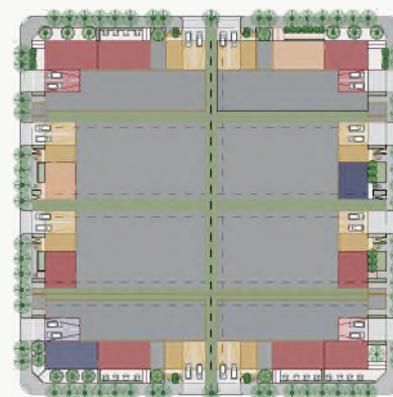
| CONFIGURACIÓN DEL EDIFICIO | |
|---|--|
| EDIFICIOS MIXTOS (Habitacional + Comercios Minoristas) | 1 nivel comercial máximo / 5.00 m de altura de entrespiso 5 niveles habitacionales máximo / 3.00-3.30 m de altura de entrespiso |
| EDIFICIOS HABITACIONALES | 4 niveles máximo / entrespisos de 3.00-3.30 m |
| EDIFICIOS CULTURALES | 2 niveles máximo / entrespisos de 3.00-3.30 m |
| EDIFICIOS CORPORATIVOS | 2 niveles máximo / entrespisos de 3.00-3.30 m |



FRANJAS VERDE
0.80 M
ACFRAS
2.50 2.20 M

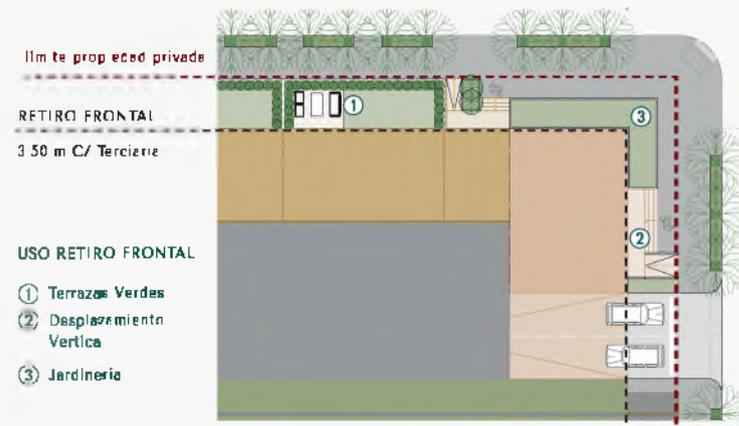


HUELLA CONSTR. BIF
60%
VACIO: 40%

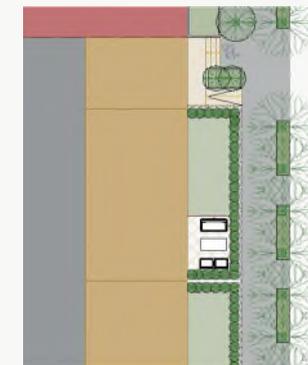


PLANTA BAJA

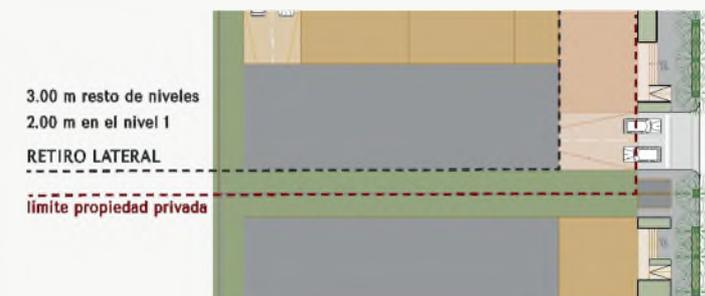
| ZONAS DE TRANSICIÓN | | | |
|--------------------------------------|--|---------------|---------------|
| RETIRO FRONTAL | | | |
| Av. Principales | Av. Secundarias | C/ Terciarias | C/ Peatonales |
| 5.00 - 8.00 m | 5.00 - 8.00 m | 3.50 - 6.50 m | - |
| USOS PERMITIDOS EN RETIRO FRONTAL | | | |
| MUROS DE LINDERO SÓLIDOS | permitido / altura máx. 0.60 m | | |
| MOBILIARIO | permitido | | |
| JARDINERAS | permitido / altura máx. 0.60 m | | |
| ÁREAS VERDES | permitido | | |
| ARBUSTOS | permitido / altura máx. 1.20 m | | |
| ÁRBOLES | cuya disposición no cubra la fachada en más de un 50% | | |
| ELEMENTOS DE DESPLAZAMIENTO PEATONAL | permitido | | |
| RAMPAS DE ACCESO VEHICULAR | no permitido | | |
| CASSETAS DE RESIDUOS SÓLIDOS | permitido | | |
| CASSETAS DE ELECTRICIDAD | permitido | | |
| PARQUEOS | no permitido | | |
| VERJA PERMEABLE | permitido en edificios habitacionales en planta baja con una altura máx. de 1.20 m | | |
| LETREROS DEL EDIFICIO | no permitido | | |
| RETIRO LATERALES Y POSTERIORES | | | |
| 3.00 - 2.00 m | | | |
| USOS PERMITIDOS EN RETIRO FRONTAL | | | |
| PARQUEOS | no permitido | | |
| ACCESOS A PARQUEOS | permitido / dtechado | | |
| ESCALERA DE EMERGENCIA | requerido / estructuras metálicas independientes | | |



ZONA DE TRANSICIÓN
Lso Mixto



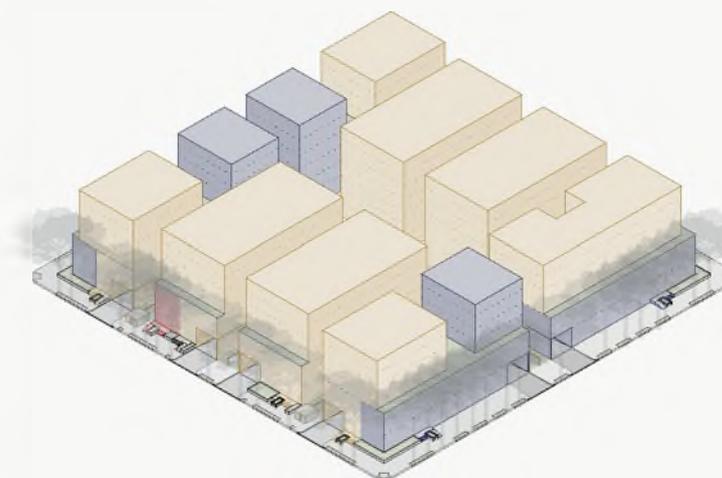
ZONA DE TRANSICIÓN
Lso Habitacional



TRATAMIENTO DE EDIFICIOS

ZONAS DE USO PREDOMINANTE INSTITUCIONAL

| FUNCIÓN DEL EDIFICIO | |
|----------------------------|--|
| Habitacional | permitido / edificios multifamiliares |
| Comercial Mayorista | no permitido |
| Comercial Minorista | permitido |
| | cafetería salón de belleza tiendas |
| | lavandería mini-market |
| Institucional | existente |
| Sanitario | existente |
| Educativo | existente |
| Corporativo | permitido |
| Religioso | existente |
| Industrial Ligero | existente / transformar |
| Industrial Pesado | existente / transformar |
| Cultural | permitido |



CONFIGURACIÓN EN MANZANA 100 X 100
EN ZONAS DE USO PREDOMINANTE INSTITUCIONAL

| CONFIGURACIÓN DEL EDIFICIO | |
|---|--|
| EDIFICIOS MIXTOS (Habitacional + Comercios Minoristas) | 1 nivel comercial máximo / 5.00 m de altura de entrespiso 5 niveles habitacionales máximo / 3.00-3.30 m de altura de entrespiso |
| EDIFICIOS HABITACIONALES | 4 niveles máximo / entrespisos de 3.00-3.30 m |
| EDIFICIOS CULTURALES | 2 niveles máximo / entrespisos de 3.00-3.30 m |
| EDIFICIOS CORPORATIVOS | 2 niveles máximo / entrespisos de 3.00-3.30 m |



FRANJAS VERDE
0.80 M
ACFRAS
2.50 2.20 M

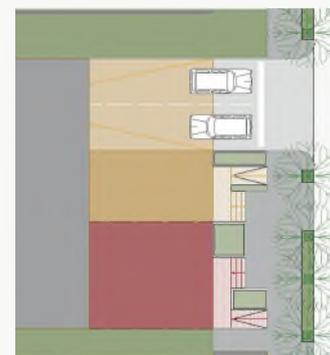
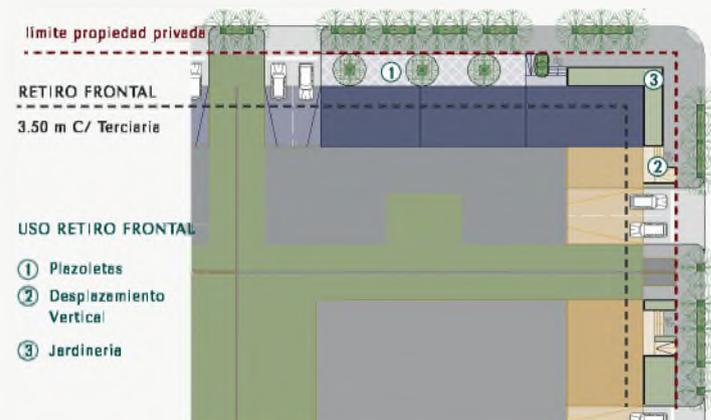


HUELLA CONSTR. BIF
50%
VACIO 50%

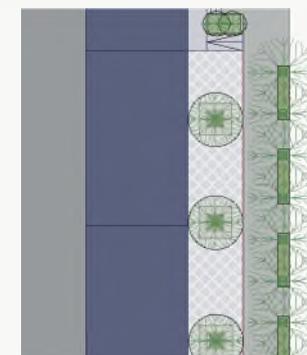


PLANTA BAJA

| ZONAS DE TRANSICIÓN | | | |
|--------------------------------------|--|---------------|---------------|
| RETIRO FRONTAL | | | |
| Av. Principales | Av. Secundarias | C/ Terciarias | C/ Peatonales |
| 5.00 - 8.00 m | 5.00 - 8.00 m | 3.50 - 6.50 m | - |
| USOS PERMITIDOS EN RETIRO FRONTAL | | | |
| MUROS DE LINDERO SÓLIDOS | permitido / altura máx. 0.60 m | | |
| MOBILIARIO | permitido | | |
| JARDINERAS | permitido / altura máx. 0.60 m | | |
| ÁREAS VERDES | permitido | | |
| ARBUSTOS | permitido / altura máx. 1.20 m | | |
| ÁRBOLES | cuya disposición no cubra la fachada en más de un 50% | | |
| ELEMENTOS DE DESPLAZAMIENTO PEATONAL | permitido | | |
| RAMPAS DE ACCESO VEHICULAR | no permitido | | |
| CASSETAS DE RESIDUOS SÓLIDOS | permitido | | |
| CASSETAS DE ELECTRICIDAD | permitido | | |
| PARQUEOS | no permitido | | |
| VERJA PERMEABLE | permitido en edificios habitacionales en planta baja con una altura máx. de 1.20 m | | |
| LETREROS DEL EDIFICIO | no permitido | | |
| RETIRO LATERALES Y POSTERIORES | | | |
| 3.00 - 2.00 m | | | |
| USOS PERMITIDOS EN RETIRO FRONTAL | | | |
| PARQUEOS | no permitido | | |
| ACCESOS A PARQUEOS | permitido / dtechado | | |
| ESCALERA DE EMERGENCIA | requerido / estructuras metálicas independientes | | |



ZONA DE TRANSICIÓN
Uso Mixto



ZONA DE TRANSICIÓN
Uso Institucional



TRATAMIENTO DE EDIFICIOS CONSIDERACIONES PARA TODAS LAS ZONAS

| DISPOSICIÓN DE ACCESO PEATONAL | |
|---|--|
| En caso de ser edificios mixtos, los accesos peatonales entre el volumen comercial y el habitacional deben estar diferenciados, sin embargo, ambos pueden vincularse. | |

| DISPOSICIÓN DE ACCESO VEHICULAR | |
|---------------------------------|--|
|---------------------------------|--|

Para mantener fachadas activas los accesos vehiculares a parqueo deben guardar una proporción en fachada de:

| | |
|-------------------------------------|---------------------------------------|
| EDIFICIO HABITACIONAL | 35% para acceso parqueo / 65% fachada |
| EDIFICIO MIXTO | 35% para acceso parqueo / 65% fachada |
| EDIFICIO COMERCIAL MAYORISTA | 40% para acceso parqueo / 60% fachada |

Se recomiendan parqueos soterrados o posteriores al edificio.

EDIFICIOS HABITACIONALES

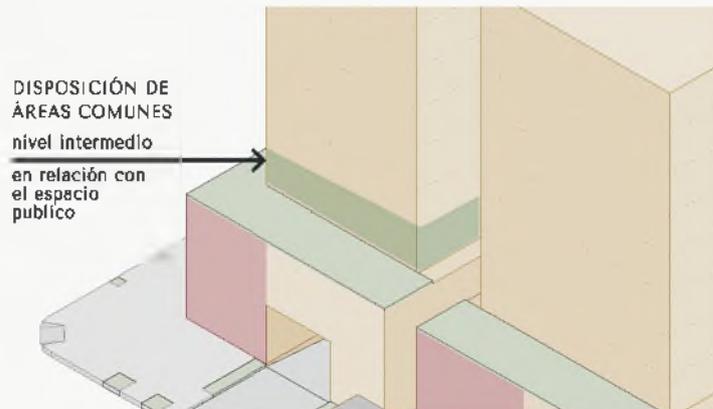
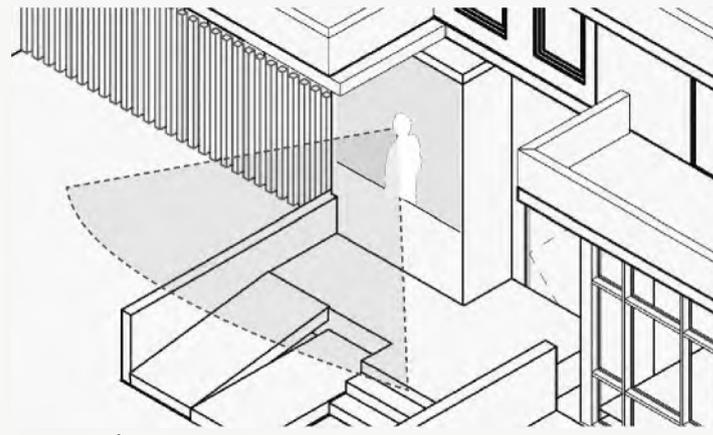
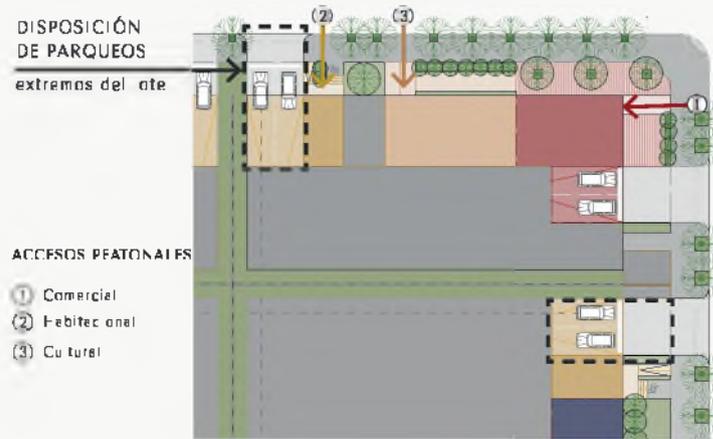
| DISPOSICIÓN DE ÁREAS COMUNES | |
|------------------------------|--|
|------------------------------|--|

| | |
|------------------------------------|--|
| CASETA DE SEGURIDAD Y LOBBY | Deben ubicarse lindero 0 con la zona de transición y deben tener una visual amplia del espacio público inmediato buscando mejorar la seguridad en la zona. |
|------------------------------------|--|

| | |
|----------------------|--|
| ÁREAS COMUNES | Se recomienda disponer las áreas comunes de manera que tengan relación con el espacio público. |
|----------------------|--|

| | |
|--|---|
| | Se recomiendan espacios comunes que puedan ser compartidos a nivel comunitario como co-working, guarderías y gimnasios. |
|--|---|

| | |
|--|---|
| | Las edificaciones que contemplen usos que puedan ser compartidos a nivel comunitario, recibirán un incentivo de un nivel. |
|--|---|



FACHADAS, CERRAMIENTOS Y PAVIMENTOS

Los edificios deben diseñarse contemplando **volúmenes que generen sombra y que reduzcan la incidencia directa del sol** hacia el interior.

Los edificios que contemplen usos mixtos deberán **retranquear el volumen habitacional** pudiendo crear en esta zona terrazas y balcones. En caso de avenidas principales deberán disponer de fachadas que sirvan como filtro para el smoke y el ruido vehicular.

Se recomiendan las **superficies permeables en planta baja** para mejorar la infiltración de la ciudad.

En terrazas o azoteas comunes se podrían incorporar **techos verdes o techos azules** que ayuden a la infiltración de agua.

En usos comerciales se recomiendan fachadas acristaladas, buscando **maximizar las fachadas activas** a lo largo de las calles.

Los **letreros, señaléticas y elementos publicitarios** de los comercios deben disponerse en una franja de no más de 1.20 m a una altura de 3.80 m en el primer nivel de comercio.

UNIDADES HABITACIONALES

Las Unidades habitacionales deberán contemplar una distribución lo más similar posible a la diversidad social, por lo que:

Deberían diseñarse por lo menos un 5% de unidades habitacionales diseñadas para personas con discapacidades contemplando el buen funcionamiento de los espacios interiores adaptados a estos usuarios.

Deberían diseñarse solamente un 50% de unidades habitacionales para familias nucleares (Padres + 2 hijos).

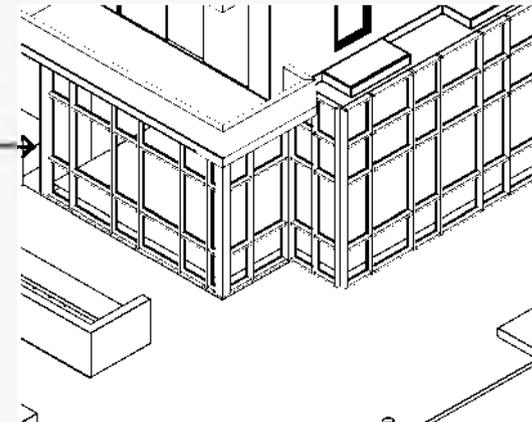
Deberían diseñarse por lo menos un 30% de unidades habitacionales de 3 habitaciones (para familias extendidas y compuestas).

Podrían diseñarse unidades habitacionales compartidas (compañeros de casa).

Deberían diseñarse por lo menos un 10% de unidades habitacionales unipersonales.

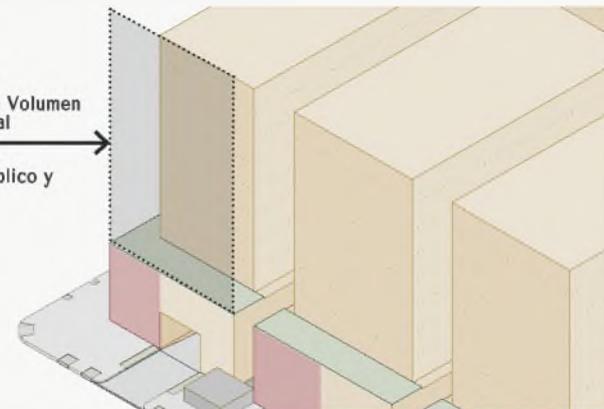
CERRAMIENTOS Planta Baja

conexión con el espacio público para potenciar a fachada activa



FACHADA Retranqueo Volumen Habitacional

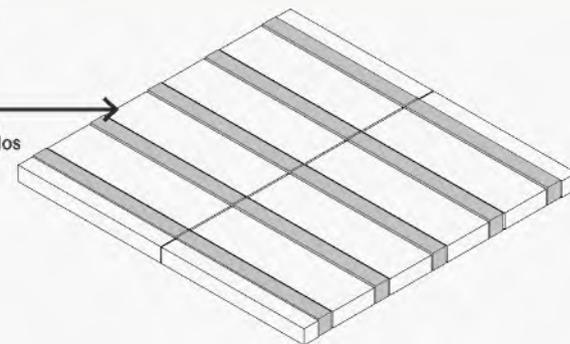
filtro entre espacio público y viviendas



PAVIMENTOS

Superficies Permeables

para mejorar la infiltración de los suelos urbanos



CÓDIGO DE DISEÑO CIUDAD-VIVIENDA IMPLEMENTACIÓN DE ELEMENTOS DE DISEÑO

347



CINTA DE
INFRAESTRUCTURA
VERDE



MOBILIARIO URBANO



DISPOSICION DE
ACCESO PEATONALES



PAVIMENTACIÓN



ACCESIBILIDAD



CINTA DE
ACERAS





ILUMINACIÓN



CRUCE PEATONAL



CONFIGURACIÓN DE LOS EDIFICIOS



ZONAS DE TRANSICIÓN



ACCESIBILIDAD



CARRIL VEHÍCULOS MOTORIZADOS



DISPOSICIÓN DE ACCESO A PARQUEOS



8.1 CONCLUSIÓN

A través del trabajo de investigación y proyecto realizado queda establecido que la arquitectura es una pieza clave que construye la ciudad. En este sentido, sostenemos que la concepción de la arquitectura debe ser abordada con un enfoque integral, considerando cuidadosamente su relación con el entorno inmediato y enriqueciéndose de las características propias de su contexto próximo.

Si bien es cierto que proyectos arquitectónicos específicos pueden no resolver de manera global todos los desafíos urbanos, cada uno de ellos se presenta como una oportunidad para introducir nuevas directrices que contribuyan a la transformación y mejora de las ciudades. Esta perspectiva aborda distintos ámbitos, ya sean habitacionales, comerciales o corporativos, reconociendo que cada proyecto tiene el potencial de influir en la configuración y dinámica de la ciudad.

Proyectar implica la noción fundamental de que las ciudades deben ser concebidas como entidades al servicio de todas las personas. Este enfoque implica una consideración profunda de la comunidad, abogando por soluciones que fomenten la cohesión social. Evidenciamos la importancia de encontrar parámetros que permitan una convivencia armoniosa, valorando la diversidad de espacios urbanos y reconociendo que estos son elementos sociales intrínsecamente ligados a las necesidades y aspiraciones de las personas que los habitan.

En el marco de estas consideraciones, se enfatiza el papel crucial de las herramientas regulatorias, como el código específico mencionado. Este tipo de normativas establece un marco que no solo salvaguarda y potencia los espacios comunes y públicos, sino que también proporciona directrices que aseguran que los proyectos habitacionales contribuyan de manera significativa a la calidad de vida de sus residentes. La aspiración última es la construcción de ciudades cohesivas, sostenibles y habitables para todos, donde la regulación actúa como un instrumento clave para equilibrar el desarrollo urbano en beneficio de la sociedad en su conjunto. En conclusión, se aboga por una integración armoniosa entre arquitectura, comunidad y regulación, buscando un equilibrio que favorezca un desarrollo urbano integral y positivo, aspirando a tener una ciudad cohesiva sostenible y vivible.

FASE 0
ASPECTOS BIBLIOGRÁFICOS

5

REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

LIBROS

- Castells, Manuel. (2006). *La era de la información: economía, sociedad y cultura*. Madrid, Editorial Alianza.
- Doberti, Roberto. (2011). *Habitar*. Buenos Aires, Nobuko.
- Duany, Andrés. Sorlien, Sandy et Wright, William. (2007). *Smart Code [Código Inteligente] V.9.2*. New York, New Urban News Publications.
- Esposito, Roberto (2009). *Comunidad, Inmunidad y Biopolítica*. Barcelona, Editorial Herder.
- Gehl, Jan (2011). *Life Between Buildings [Vida entre Edificios]*. Washington DC, Island Press.
- Heidegger, Martin. (1927). *Ser y tiempo*. Santiago de Chile, Edición digital. Recuperado de: <http://www.philosophia.cl>
- Heidegger, Martin. (1954). *Conferencia y artículos: Construir, habitar y pensar*. Barcelona, Ediciones del Serbal.
- Jiménez Portillo, Jorge. (2014). *Ser en común*. Andalucía, Revista electrónica de Filosofía El Búho. Recuperado de: <https://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=5602057>
- Klein, Alexander. (1980). *Vivienda Mínima: 1906-1957*. Barcelona, Editorial GG.
- López de Lucio, Ramón. (2013). *Vivienda colectiva, Espacio Público y Ciudad*. Colombia, Editorial Nobuko S.A.
- Massey, Doreen. (2005). *For Space [Por el Espacio]*. Londres, SAGE Publications Ltd.
- Max-Neef, Manfred. (1989). *Desarrollo a Escala Humana*. Uruguay, Nordan Comunidad.
- Montaner, Joseph Maria et Muxi, Zaida. (2012). *Arquitectura y política: Ensayos para mundos alternativos*. Barcelona, Editorial GG.
- Montaner, Joseph, Muxi, Zaida et Falagán, David. (2011). *Herramientas para habitar el presente. La vivienda del siglo XXI*. Barcelona, Ediciones de la UPC.
- Moré, Gustavo Luis. (2013). *El Polígono Central de Santo Domingo: 50 años de desarrollo urbano*. Santo Domingo, Revista AAA. Recuperado de <https://docplayer.es/18919628-02-el-poligono-central-de-santo-domingo-50-anos-de-desarrollo-urbano-gustavo-luis-more.html>

Moré, Gustavo Luis, Prieto Vicioso, Esteban, Pérez Montás, Eugenio et Delmonte Soñe, José Enrique. (2008). *Historias para la construcción de la arquitectura dominicana (1492 - 2008)*. Santo Domingo, Colección Centenario Grupo León Jimenes. Recuperado de https://issuu.com/centroleon/docs/historias_para_la_construccion_de_la_arquitectura

Monteagudo Sánchez, María Jesús, Arrambarri Kortabarria, Nerea, et Guereño Omil, Basagaitz. (2023). *Ciudades circulares, cohesivas y creativas: Por un desarrollo humano sostenible e integral*. Madrid, Los Libros de la Catarata.

Pallasmaa, Juhani. (2016). *Habitar*. Barcelona, Editorial Gustavo Gili.

Sáez Giráldez, Elia. (2015). *La Ciudad Progresiva: Una lectura de los asentamientos humanos en Lima*. Tesis Doctoral. Madrid, Universidad Politécnica de Madrid. Recuperado de https://oa.upm.es/39172/1/ELIA_SAEZ_GIRALDEZ_01.pdf

Ulloa Cáceres, Natalia. (2017). *La vivienda social en Santo Domingo: Oportunidades de Reciclaje del Parque Construido*. Tesis Doctoral. Valencia, Departamento de Proyectos Arquitectónicos. Universitat Politecnica de Valencia.

Webber, Martin. (1964). *The Urban Place and the Nonplace Urban Realm* [El lugar urbano y el ámbito urbano del no lugar]. *Annals of the American Academy of Political and Social Science*.

ARTÍCULOS Y PUBLICACIONES

ACOPROVI. (s.f.). *¿Cuántas viviendas construye RD al año?* Santo Domingo, Acoproví. Recuperado de <https://acoproví.org/cuantas-viviendas-construye-rd-al-ano/>

Alcaldía del Distrito Nacional. (2019). *Borrador del Plan de Ordenamiento Territorial Capital 2030*. Distrito Nacional, ADN. Recuperado de <https://acoproví.org/pot-capital-2019/>

Alcaldía Distrito Nacional. (1998). *Resolución 94-98 Polígono Central*. Distrito Nacional, Alcaldía del Distrito Nacional. Recuperado de <https://www.sismap.gob.do/Municipal/uploads/evidencias/636596497657555686-RESOLUCION-94-98-PoligonoCentral.pdf>

Alcaldía Distrito Nacional. (2001). *Resolución 131-01: Urbanización Cerros de Altos de Arroyo Hondo III*. Distrito Nacional, Alcaldía del Distrito Nacional. Recuperado de https://adn.gob.do/wp-admin/admin-ajax.php?juwpfisadmin=false&action=wpfd&task=file.download&wpfd_category_id=47&wpfd_file_id=4389&token=&preview=1

Alcaldía Distrito Nacional. (2001). *Resolución 132-01: Urbanización Los Pinos*. Distrito Nacional, Alcaldía del Distrito Nacional. Recuperado de https://adn.gob.do/wp-admin/admin-ajax.php?juwpfisadmin=false&action=wpfd&task=file.download&wpfd_category_id=48&wpfd_file_id=4398&token=&preview=1

Alcaldía del Distrito Nacional (2009). *Resolución 85-09: Zonas Indicativas de Densidades (ZID) Circunscripción 1*. Distrito Nacional, Alcaldía del Distrito Nacional. Recuperado de https://adn.gob.do/wp-admin/admin-ajax.php?juwpfisadmin=false&action=wpfd&task=file.download&wpfd_category_id=53&wpfd_file_id=4822&token=&preview=1

Alcaldía Distrito Nacional (2011). *Ordenanza 08/2011 Plan Estratégico de Revitalización Integral de la Ciudad Colonial*. Distrito Nacional, Alcaldía del Distrito Nacional. Recuperado de https://adn.gob.do/wp-admin/admin-ajax.php?juwpfisadmin=false&action=wpfd&task=file.download&wpfd_category_id=44&wpfd_file_id=4371&token=&preview=1

Alcaldía Distrito Nacional (2011). *Ordenanza 3-2011 de Zonificación, Uso e Intervención para la Ciudad Colonial*. Distrito Nacional, Alcaldía del Distrito Nacional. Recuperado de https://adn.gob.do/wp-admin/admin-ajax.php?juwpfisadmin=false&action=wpfd&task=file.download&wpfd_category_id=44&wpfd_file_id=4372&token=&preview=1

Alcaldía Distrito Nacional (2013). *Ordenanza 05-13: Gazcue*. Distrito Nacional, Alcaldía del Distrito Nacional. Recuperado de https://adn.gob.do/wp-admin/admin-ajax.php?juwpfisadmin=false&action=wpfd&task=file.download&wpfd_category_id=45&wpfd_file_id=4380&token=&preview=1

Alcaldía Distrito Nacional (2013). *Ordenanza 06-13: Villa Agrícolas*. Distrito Nacional, Alcaldía del Distrito Nacional. Recuperado de https://adn.gob.do/wp-admin/admin-ajax.php?juwpfisadmin=false&action=wpfd&task=file.download&wpfd_category_id=46&wpfd_file_id=4388&token=&preview=1

Alcaldía Distrito Nacional (2019). *Plan de Ordenamiento Territorial del Distrito Nacional 2030*. Distrito Nacional, Alcaldía del Distrito Nacional. Recuperado de <https://acoprovi.org/pot-capital-2019/>

Alcaldía del Distrito Nacional. (2020). *Borrador del Plan Municipal de Desarrollo del Distrito Nacional*. Distrito Nacional, Sismap. Recuperado de [https://www.sismap.gob.do/Municipal/uploads/evidencias/637462984116335145-5\)-2020-2024-PLAN-MUNICIPAL-DE-DESARROLLO-20.11.2020.pdf](https://www.sismap.gob.do/Municipal/uploads/evidencias/637462984116335145-5)-2020-2024-PLAN-MUNICIPAL-DE-DESARROLLO-20.11.2020.pdf)

Banco Interamericano de Desarrollo, BID. (2018). *Vivienda ¿Qué viene?: de pensar la unidad a construir la ciudad*. Publicaciones BID. Recuperado de publications.iadb.org/publications/spanish/document/Vivienda_Qu%C3%A9_viene_de_pensar_la_unidad_a_construir_la_ciudad.pdf

Barenboim, C. A. (n.d). *Políticas Públicas Urbanas e Instrumentos de Regulación en la ciudad de Rosario*. Revista Iberoamericana de Urbanismo, nº7. Consejo Nacional de Investigaciones Científicas y Técnicas, Centro Universitario Rosario de Investigaciones Urbanas y Regionales. Recuperado de https://upcommons.upc.edu/bitstream/handle/2099/12539/07_03_CintiaArianaBarenboim.pdf

Barinas, Marcos (2018). *La transformación urbana de Santo Domingo en el siglo XX: El territorio compartido: cinco claves para el desarrollo del Gran Santo Domingo*. Distrito Nacional, Instituto Superior Pedro Francisco Bonó. Estudios Sociales Año 50, Vol. XLI-Número 157 Recuperado de <https://estudiossociales.bono.edu.do/index.php/es/article/view/14>

Bastons, Miquels (2008). *Vivir y Habitar en la Ciudad*. Pamplona, Universidad de Navarra. Recuperado de <https://dadun.unav.edu/bitstream/10171/3300/1/2.%20VIVIR%20Y%20HABITAR%20EN%20LA%20CIUDAD%2C%20MIQUEL%20BASTONS.pdf>

Bosch Abarca, Jorge. (2017). *Vivienda pequeña y forma urbana. Fundamentos de la ciudad moderna alemana*. [Tesis doctoral no publicada]. Universitat Politècnica de València. Recuperado de <https://doi.org/10.4995/Thesis/10251/61453>

Ceara-Hatton, Miguel (2018). *La sociedad dominicana: una historia de pobreza, abandono e inamovilidad social (Desde 1500 hasta la actualidad)*. Distrito Nacional, Instituto Superior Pedro Francisco Bonó. Estudios Sociales Edición 50 Aniversario. Recuperado de https://www.academia.edu/es/37860232/La_sociedad_dominicana_una_historia_de_pobreza_abandono_e_inamovilidad_social_Desde_1500_hasta_la_actualidad

Chantada, Amparo. (2010) *Ciudadanía, memoria, e identidad espacial*. Santo Domingo, Cielo Naranja.

- Choy, Nicholas. (s.f.). *Why urban design codes? The role these technical instructions can play in generating positive social outcomes*. [¿Por qué códigos de diseño urbano? El rol que estas instrucciones técnicas pueden jugar en generar resultados sociales positivos]. Allies and Morrison. Recuperado de <https://www.alliesandmorrison.com/research/why-urban-design-codes>
- Congreso Nacional. (2011). *Ley 189-11 para el Desarrollo del Mercado Hipotecario y Fideicomiso en la República Dominicana*. Santo Domingo, DGII. Recuperado de <https://dgii.gov.do/legislacion/leyesTributarias/Documents/Otras%20Leyes%20de%20Inter%20C3%A9s/189-11.pdf>
- Congreso Nacional República Dominicana (2021). *Ley No. 160-21 que crea el Ministerio de la Vivienda, Hábitat y Edificaciones (MIVHED)*. Distrito Nacional, Congreso Nacional. Recuperado de <https://biblioteca.enj.org/bitstream/handle/123456789/123565/LE160-2021.pdf?sequence=1&isAllowed=y#:~:text=Esta%20ley%20garantiza%2C%20en%20igualdad,y%20en%20los%20sectores%20vulnerables>
- Consejo Administrativo del Distrito de Santo Domingo. (1994). *Ley 675 de 1944 Sobre la Urbanización Ornato Público y Construcciones*. Guzmán Ariza Abogados Website. Recuperado de <https://drlawyer.com/espanol/leyes/ley-675-d-e-1944-sobre-la-urbanizacion-ornato-publico-y-construcciones/>
- Consejo de Southwark (2022). *Código para el Área de Hatcham e Ilderton Road*. Londres, Reino Unido.
- Cuervo Calle, Juan José (2010). *¿Vivienda, casa, hogar? La construcción del concepto hábitat doméstico*. Colombia, Iconofacto. Recuperado de <https://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=5204296>
- D. Mena, Miguel. (2010). *Distopías Urbanas, el Polígono Central*. Distrito Nacional, Cielo Naranja. Recuperado de <http://www.cielonaranja.com/menapoligono.htm>.
- Departamento de Planificación y Proyectos, DPP. (2012). *Plan Sectorial de Ordenamiento Territorial Turístico de Pedernales*. Distrito Nacional, Ministerio de Turismo de la República Dominicana. Recuperado de https://www.dpp-mitur.gob.do/uploads/BASE_LEGAL/RESOLUCIONES/RES_2012_005_Pedernales_ExtractoPlan.pdf
- Ministry of Housing, Communities & Local Government [Ministerio de Vivienda, Comunidad y Gobierno Local] (2021). *National Model Design Code* [Modelo Nacional del Código de Diseño]. Gobierno del Reino Unido. Recuperado de <https://www.gov.uk/government/publications/national-model-design-code>

- Diario Libre (2022). *Ciudades: Han cambiado más rápido que las leyes*. Distrito Nacional, Editorial Diario Libre. Recuperado de <https://www.diariolibre.com/opinion/editorial/2022/09/19/la-estructura-de-las-ciudades/2074972>
- Dirección General de Reglamentos y Sistemas MOPC (1962) *Recomendaciones Provisionales para Espacios Mínimos en la Vivienda Urbana*. Santo Domingo, Ministerio de Obras Públicas y Construcciones. Recuperado de <https://www.mopc.gob.do/media/1962/r-016.pdf>
- Dirección General de Reglamentos y Sistemas MOPC (1982). *Especificaciones Generales para la Construcción de Edificaciones*. Santo Domingo, Ministerio de Obras Públicas y Construcciones. Recuperado de <https://www.mopc.gob.do/media/1953/r-009.pdf>
- Dirección General de Reglamentos y Sistemas, MOPC. (1991). *Reglamento para Estacionamiento Vehicular en Edificaciones*. Santo Domingo, Ministerio de Obras Públicas y Construcciones. Recuperado de https://www.mopc.gob.do/media/1049/r-002-reglto-estacionamvehicular-en-edif_-002.pdf
- Dirección General de Reglamentos y Sistemas, MOPC. (1991). *Reglamento para Proyectar Sin Barreras Arquitectónicas*. Santo Domingo, Ministerio de Obras Públicas y Construcciones. Recuperado de <https://www.mopc.gob.do/media/1943/m-007-reglamento-para-proyectar-sin-barreras-arquitectonicas-r-007-reglamento-para-proyectar-sin-barreras-arquitectonicas.pdf>
- Dirección General de Reglamentos y Sistemas, MOPC. (2010). *Reglamento para la Supervisión e Inspección General de Obras*. Distrito Nacional, Ministerio de Obras Públicas y Construcciones. Recuperado de <https://www.mopc.gob.do/media/1252/r-004-supervision-e-inspecci%C3%B3n-de-obra-d-no232-17.pdf>
- Dirección General de Reglamentos y Sistemas, MOPC. (2011). *Reglamento para el Análisis y Diseño Sísmico de Estructuras*. Distrito Nacional, Ministerio de Obras Públicas y Construcciones. Recuperado de <https://www.mopc.gob.do/media/1039/r-001-reglamento-sismico.pdf>
- Dorrejo, Erick. (2010). *La ciudad de hoy*. Distrito Nacional, Cielo Naranja. Recuperado de <http://www.cielonaranja.com/dorrejo-ciudadhoy.htm>
- Ceara-Hatton, Miguel (2018). *La sociedad dominicana: una historia de pobreza, abandono e inamovilidad social (Desde 1500 hasta la actualidad)*. Distrito Nacional, Instituto Superior Pedro Francisco Bonó. Estudios Sociales Edición 50 Aniversario. Recuperado de https://www.academia.edu/es/37860232/La_sociedad_dominicana_una_historia_de_pobreza_abandono_e_inamovilidad_social_Desde_1500_hasta_la_actualidad_

Chantada, Amparo. (2010) *Ciudadanía, memoria, e identidad espacial*. Santo Domingo, Cielo Naranja.

El Caribe (2018). *R.D. cuenta con nuevo cálculo del déficit habitacional*. Distrito Nacional, Periódico el Caribe. Recuperado de <https://www.elcaribe.com.do/panorama/rd-cuenta-con-nuevo-calculo-del-deficit-habitacional//>

El Nuevo Diario. (2016). *El uso y abuso de los espacios públicos*. Distrito Nacional, El Nuevo Diario. Recuperado de <https://elnuevodiario.com.do/el-uso-y-abuso-de-los-espacios-publicos/>

González, Dania. (2006). *Arquitectura Culta vs. Arquitectura Popular en la Vivienda*. La Habana, Instituto Superior Politécnico José Antonio Echeverría. Recuperado de <https://www.redalyc.org/pdf/3768/376839850008.pdf>

Heidegger, Martin. (1997). *Filosofía, Ciencia y Técnica*. Santiago de Chile, Editorial Universitaria. Recuperado de: https://monoskop.org/images/c/c9/Heidegger_Martin_1997_La_pregunta_por_la_tecnica.pdf

La Vanguardia. (2018). *La ONU calcula que el 68 % de la población mundial será urbana en 2050*. Barcelona, Periódico digital La Vanguardia. Recuperado de <https://www.lavanguardia.com/vida/20180516/443624503661/la-onu-calcula-que-el-68-de-la-poblacion-mundial-sera-urbana-en-2050.html>

Li, Longhui (2021). *The influence and thinking of urban planning on real estate development*. [La influencia y pensamiento de la planificación urbana en el desarrollo inmobiliario] Jinan, Business School of Shandong Normal University. Recuperado de: https://www.e3s-conferences.org/articles/e3sconf/pdf/2021/09/e3sconf_iaecst20_03070.pdf

Linares, Jorge. (2003). *La concepción heideggeriana de la técnica: Destino y peligro para el ser del hombre*. Distrito Federal, México. Signos Filosóficos, Universidad Autónoma Metropolitana Unidad Iztapalapa.

Marín Durán, Álvaro (2015). *Espacio Colectivo y Vivienda: Aportaciones a la vida comunitaria en edificios residenciales del siglo XX*. Tesis doctoral. La Coruña, Universidade da Coruña Recuperado de <https://ruc.udc.es/dspace/handle/2183/16457?locale-attribute=es>

Martínez, Emilio. (2014). *Configuración Urbana, Habitar y Apropiación del Espacio*. Barcelona, XIII Coloquio Internacional de Geocrítica, Universitat de Barcelona. Recuperado de <https://www.ub.edu/geocrit/coloquio2014/Emilio%20Martinez.pdf>

- Méndez, Wanda (2018). *El 55 % del Distrito Nacional carece de controles*. Distrito Nacional, Listín Diario. Recuperado de <https://listindiario.com/la-republica/2018/08/07/527536/el-55-del-distrito-nacional-carece-de-controles.html>
- Mercado, Sergia (2018). *Los Prados*. Distrito Nacional, Periódico El Caribe. Recuperado de <https://www.elcaribe.com.do/gente/cultura/los-prados/>
- Morales Ortiz, Sarah. (2008). *Nueva estructura familiar crea dificultades*. Distrito Nacional, Periódico Listín Diario. Recuperado de <https://listindiario.com/la-vida/2008/11/02/79579/nbspnueva-estructura-familiar-crea-dificulades.html>
- Naciones Unidas. (2016). *Comité Preparatorio de la Conferencia de las Naciones Unidas sobre la Vivienda y el Desarrollo Urbano Sostenible (Hábitat III): Tercer período de sesiones*. Informe No. A/CONF.226/PC.3/23. Recuperado de <https://undocs.org/A/CONF.226/PC.3/23>
- Oficina Municipal para el Ordenamiento Territorial de Santiago (2017). *Plan Municipal de Ordenamiento Territorial de Santiago (PMOT-Santiago 2017-2030)*. Santiago de los Caballeros, República Dominicana.
- Oficina Nacional de Estadística, ONE. (1993). *Censo: Población y Vivienda*. Santo Domingo, Publicaciones de la Oficina Nacional de Estadística, ONE.
- Oficina Nacional de Estadística, ONE. (2002). *Censo: Población y Vivienda*. Santo Domingo, Publicaciones de la Oficina Nacional de Estadística, ONE.
- Oficina Nacional de Estadística, ONE. (2019). *Proyección de Hogares República Dominicana 2010-2025*. Distrito Nacional, Publicaciones de la Oficina Nacional de Estadística, ONE.
- Oficina Nacional de Estadística, ONE (2020). *Los censos dominicanos: 100 años contando nuestra gente 1920-2020*. Distrito Nacional, Publicaciones de la Oficina Nacional de Estadística, ONE. Recuperado de <https://www.one.gob.do/media/h1id11mf/los-censos-dominicanos-100-a%C3%B1os-contando-nuestra-gente-1920-2020.pdf>
- Oficina Nacional de Estadísticas (2020). *Unidades de vivienda culminadas en los Estudios de Oferta de Edificaciones según la provincia y el municipio*. Distrito Nacional, Publicaciones de la Oficina Nacional de Estadísticas (ONE) Recuperado de <https://acoprovivi.org/cuanto-viviendas-construye-rd-al-ano/>
- Organización de las Naciones Unidas (ONU). (2015). *Worlds Urbanization Prospects [Perspectivas de la Urbanización del Mundo]*. Naciones Unidas. Recuperado de <https://www.un.org/es/desa/world-urbanization-prospects-2014>

Partido de la Liberación Dominicana. (2004). *Programa de Gobierno 2004-2008*. Distrito Nacional, Editora Alfa & Omega.

Rancier, Omar (s.f.) *Instrucciones para usar la ciudad de Santo Domingo*. Distrito Nacional, Cielo Naranja. Recuperado de <http://www.cielonaranja.com/rancierinstrucciones.htm>

Rancier, Omar. (s.f.) *La ciudad en la memoria*. Distrito Nacional, Cielo Naranja. Recuperado de <http://www.cielonaranja.com/rancierciudadmemoria.htm>.

Registro Inmobiliario República Dominicana (1958). *Ley 5038 sobre Condominios*. Registro Inmobiliario, Marco Legal. Recuperado de https://ri.gob.do/wp-content/uploads/Marco_Legal/Leyes/Ley_5038-1958.pdf

Subsecretaría de Planeamiento (2019). *Código Urbanístico de la Ciudad de Buenos Aires*. Buenos Aires, Argentina. Ministerio de Transporte y Desarrollo Urbano. Recuperado de https://cdn2.buenosaires.gob.ar/desarrollourbano/codigo_urbanistico/0_codigo_urbanistico_31_3.pdf

Tiesdell, S. and Adams, D. (2011). *Design Codes, Opportunity Space, and the Marketability of New Housing*. [Códigos de Diseño, Espacios de Oportunidad y la Comercialidad de los nuevos proyectos habitacionales] Urban Design in the Real Estate Development Process. University of Glassglow.

Tiesdell, S. and Adams, D. (2011). *Real estate development, urban design and the tools approach to public policy*. [Desarrollo inmobiliario, diseño urbano y herramientas para crear políticas urbanas] Urban Design in the Real Estate Development Process. University of Glassglow. Recuperado de <https://eprints.gla.ac.uk/42816/1/42816.pdf>

Torres Ramírez, Jorge Enrique. (2017). *Demanda Efectiva de Vivienda en siete ciudades de República Dominicana*. Distrito Nacional, Centro de Estudios de la Construcción y el Desarrollo Urbano y Regional (CENAC). Recuperado de <https://slidetodoc.com/demanda-efectiva-de-vivienda-en-siete-ciudades-de/>

Torres, Diana et. Ruiz-Tagle, Javier. (2019). *¿Derecho a la vivienda o la propiedad privada? De la política pública a la informalidad urbana en el Área Metropolitana de Lima (1996-2015)*. Scielo. Recuperado de https://www.scielo.cl/scielo.php?pid=S0250-71612019000300005%20&script=sci_arttext

PÁGINAS WEB

Real Academia de la Lengua Española, RAE. (s. f.). Diccionario de la lengua española, Edición del Tricentenario.

Registro Inmobiliario República Dominicana. (2018). *Historia del Registro Inmobiliario*. Distrito Nacional, Registro Inmobiliario. Recuperado de <https://ri.gob.do/?p=507>

Victoria State Government, Australia. (s. f.). *Glossary [Glosario]*. Victoria State Government. Recuperado de https://www.urban-design-guidelines.planning.vic.gov.au/toolbox/glossary#letter_A

Wheeler, Annie (2019). *Key Concepts in Surveillance Studies. Chapter 24: Taylorism*. [Conceptos clave: Taylorismo] Pressbooks. Recuperado de <https://pressbooks.pub/surveillancestudies/chapter/taylorism/#:~:text=Taylorism%20is%20the%20science%20of,efficient%20practices%20in%20the%20workforce>

Zoido, F., de la Vega, S., Morales, G., Mas, R., & Lois, R. C. (2000). *Diccionario de geografía urbana, urbanismo y ordenación del territorio* (1st ed.). México, Editorial Ariel, S.A. Recuperado de https://biblio.colsan.edu.mx/arch/especi/lc_0tro_004.pdf

