

PERMUTABLE



UNIVERSIDAD NACIONAL PEDRO HENRIQUEZ UREÑA
Facultad De Arquitectura y Artes
Escuela de Arquitectura y Urbanismo
Sustentante: Andy Manuel Suazo Soto 16-0283
Asesor: Arq. Elizardo Ruiz

ARQUITECTURA PERMUTABLE
como generador de intercambios culturales y sociales en espacios públicos
2021

“LA FUNCION DEL ESPACIO PUBLICO, ES PERMUTAR A LO LARGO DEL TIEMPO”

AP

AUTORIA:

Andy Suazo

ASESOR:

Arq. Elizardo Ruiz

DIAGRAMACION:

Andy Suazo

IMPRESIÓN:

Amigo del hogar (®)

FOTO PORTADA:

Diario Libre / Editada por el autor

Santo Domingo, Republica Dominicana.
2021.

ESTA TESIS ES DE DERECHO
RESERVADO® NO APTA PARA COPIA SIN
AUTORIZACION DE LAS AUTORIDADES
PERTINENTES.

ARQUITECTURA PERMUTABLE

como generador de intercambios culturales y
sociales en espacios públicos







UNPHU

UNIVERSIDAD NACIONAL PEDRO HENRIQUEZ UREÑA

Facultad De Arquitectura y Artes

Escuela de Arquitectura y Urbanismo

TEMA:

“ARQUITECTURA PERMUTABLE:

como generador de intercambios culturales y sociales en espacios públicos”

VEHICULO:

“CORREDOR URBANO COMERCIAL Y CULTURAL, LOS PRADITOS”

PROYECTO DE GRADO PARA LA OBTENCIÓN DEL TÍTULO DE ARQUITECTO

AUTOR:

SUAZO SOTO, ANDY MANUEL

MATRICULA:

16-0283

ASESOR DE CONTENIDO:

ELIZARDO ISAIAS RUIZ GONZALEZ, ARQ.

ASESOR METODOLOGICO:

MARCOS MARTINEZ, ARQ.

SANTO DOMINGO, D. N., REPUBLICA DOMINICANA

2021

DEDICATORIA

El presente trabajo de investigación va dedicado a nuestro entorno, nuestro paisaje inmediato, nuestra ciudad.

Nuestra ciudad es esa que nos ha brindada tantas experiencias y conocimientos.

Esa que a base de vivencias ha forjado quienes somos como personas y nuestras formas de pensar.

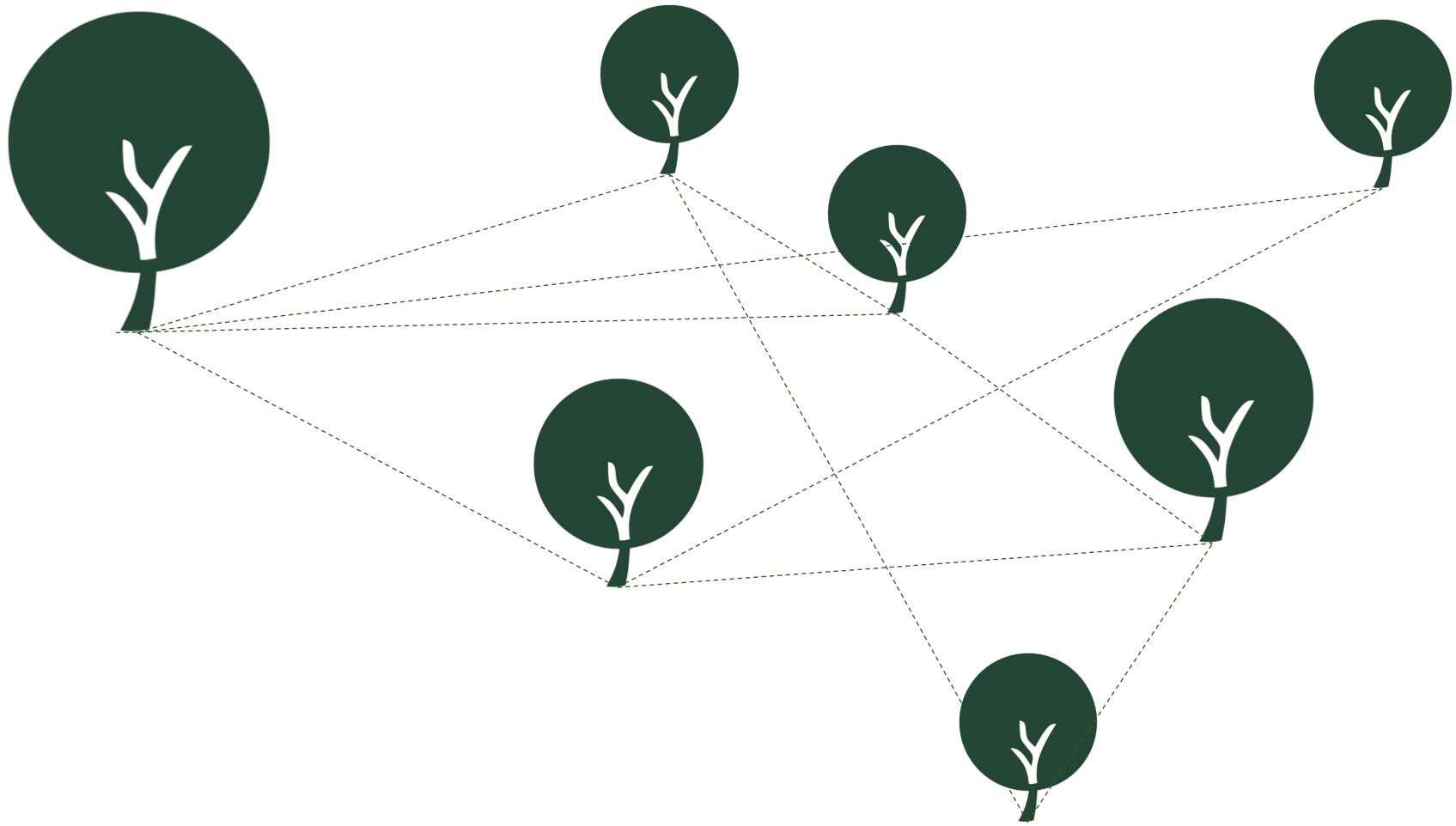
A ti que siempre me arropaste con tus mantos grises y senderos negros.

A ti mi ciudad hermosamente incomprendida te dedico esto, como una visión personal de lo que te quitan y no pueden darte, de lo que vives y nos compartes, te veo a ti como arte.



NUESTRO ENTORNO

Santo Domingo, República Dominicana



"Que necesitamos los seres humanos para realizar una vida mas plena? Necesitamos, por ejemplo: caminar, ver personas, estar con personas; y la ciudad debe tener características que propicien ese contacto con otros. Una ciudad es solo un medio para vivir"

-Jan Gehl

AGRADECMIENTOS

Gracias a Dios por guiarme en mi toma de decisiones y por no abandonarme en mis momentos difíciles.

Gracias a mis padres; Miriam y Ramon quienes siempre hicieron un esfuerzo, tanto económico como de su tiempo en que yo alcanzara mis metas y procurar que nunca me falte nada, gracias, los amo.

A mi hermano Michael por siempre estar ahí para mi, ofreciéndome sus conocimientos y su disposición ante todo , mi hermano Ramon, quien siempre ha velado por mi y mi hermana Laura quien siempre ha estado ahí cuando la he necesitado.

Mis familiares; Abuela Dolores, Tío Manuel (que en paz descanses), Tía Mari y Tía Arelis, quienes siempre se han sentido igual de felices que yo, con cada uno de mis logros y este no será la excepción.

Mi asesor Arquitecto Elizardo Ruiz, quien siempre comprendió mis situaciones sabiendo que este libro se desarrollo en una época difícil para todos y siempre mostros disposición a pesar de todo, gracias Arquitecto.

A los Arquitectos y maestros ; **Heidi De moya**, por ayudarme en mis inicios en la carrera; **Gilkauris Rojas**, por ayudarme en el desarrollo de esta tesis; **José Contanzo** , por ser una fuente de inspiración y un espejo a nivel profesional; **José Alejandro García Simó** por abrirme las puertas al mundo laboral y aconsejarme de buena manera en el ámbito estudiantil y profesional.

Gracias a mi amigo y colega Melvin, además de a mis compañeros en el transcurso de la carrera, también Moisés, Rafael y Miguel Ángel quienes a pesar de no compartir la carrera conmigo, son mis hermanos del alma e indirectamente influyeron en este logro.

Y por ultimo pero no menos importante a mi.

A mi por no rendirme nunca. A mi por esforzarme cuando pensé que no podía dar mas. A mi, por no tener días libre hasta no lograr mi objetivo. A mi, por siempre creer...

“Gracias todos los que aportaron un granito de arena, tanto para darme fuerzas como para ayudarme con este libro”

01

Marco General: Tema

1.1 DESCRIPCION DEL TEMA

1.2 PLANTEAMIENTO DEL PROBELMA

1.3 MOTIVACION

1.4 JUSTIFICACION

1.5 OBJETIVO

- GENERAL
- ESPECIFICOS

1.6 ALCANCES

1.7 METODOLOGIA

02

Marco Teórico

2.1 CIUDAD Y ENTORNO.

2.1.1 Que es la ciudad?

2.1.2 Ciudad como escenario publico

2.1.3 URBS-CIVITAS-POLIS

2.1.4 Características de la ciudad

2.1.5 Problemática de la ciudad

2.2 REALIDAD FISICA DEL ESPACIO PUBLICO.

2.2.1 Que es el espacio publico?

2.2.2 Importancia del Espacio publico

2.2.3 funciones del espacio publico

2.2.4 tipos de espacios públicos

2.2.5 características del espacio publico

2.2.6 Evolución del espacio publico

2.2.7 Espacios públicos em Santo domingo

2.2.8 Situación actual del espacio publico en el distrito nacional

Actual

2.3 CALIDAD DE VIDA URBANA & EL INTERCAMBIO CULTURAL

2.3.1 Definición del calidad de vida urbana

2.3.2 Tipos de calidad de vida

2.3.3 Calidad de vida Urbana

2.3.4 Intercambio Sociocultural

2.3.5 Problemática del intercambio cultural y social en el espacio.

2.4 LA MOVILIDAD Y SU IMPORTANCIA EN LOS ESPACIOS PUBLICOS

2.4.1 Que es la movilidad?

2.4.2 Movilidad & Espacio publico

2.4.3 Movilidad sostenible & Co2

2.4.4 Cambio climático Espacio publico

2.5 CONCLUSIONES

2.6 MARCO ESPECIFICO

2.6.1 PERMUTABILIDAD

03

Marco Referencial

3.1 REFERENCIA INTERNACIONALES

- Highline park, new york USA
- Anillo verde, Vitoria Gasteiz España
- Parque kaukari, Chile
- paseo ST. Joan, Barcelona España

3.2 REFERENCIAS NACIONALES

- Parque central, Santiago de los Caballeros RD

INDICE

04

Marco General: Vehículo

- 4.1 MOTIVACION
- 4.2 JUSTIFICACION
- 4.3 OBJETIVO
GENERAL
ESPECIFICOS
- 4.4 ALCANCES

05

Marco Teórico: vehículo

- 5.1 ESPACIO PUBLICO SANTO DOMINGO.
 - 5.1.1 Beneficios del espacio publico
 - 5.1.2 Encuesta situación actual espacios
 - 5.1.3 públicos
- 5.2 CORREDOR VERDE.
 - 5.2.1 Definición
 - 5.2.2 Microclima
 - 5.2.3 Beneficios
- 5.3 MOVILIDAD Y ESPACIO PUBLICO.
 - 5.3.1 Movilidad sostenible
 - 5.3.2 Síntesis corredor verde

06

Marco Contextual

- 6.1 ANALISIS SANTO DOMINGO
 - Estudio del lugar nivel macro
 - Conclusiones
- 6.2 ELECCION DEL LUGAR.
 - Lugares preseleccionados
 - Análisis FODA
 - Conclusiones
- 6.3 ANALISIS LOS PRADITOS
 - Estudio del lugar
 - Conclusiones

07

Marco Programático

- 7.1 Áreas
 - 7.1.1 Zona 1
 - 7.1.2 Zona 2
 - 7.1.2 Zona 3
- 7.2 Zonificación urbana
 - 7.2.1 Zona 1
 - 7.2.2 Zona 2
 - 7.2.3 Zona 3
- 7.3 Área a Intervenir
- 7.4 Articulación vial
- 7.5 Área por manzana
- 7.6 Edificios desplazados
- 7.7 Cuantificación vial

08

Marco Conceptual

- 8.1 Estrategia de diseño
- 8.2 Objetivo del diseño
- 8.3 Concepto elegido
- 8.4 Teoría urbana
- 8.5 Idea conceptual collage
- 8.6 Conceptualización grafica
- 8.7 Proceso de diseño por etapas

09

Marco Proyectual

- 9.1 Memoria descriptiva
- 9.2 PLANIMETRÍA
 - 9.2.1 Localizacion & Ubicacion
 - 9.2.2 Master Plan
 - 9.2.3 Movilidad y Ciclovía
 - 9.2.4 Perfiles
 - 9.2.5 Propuesta de vegetacion
 - 9.2.6 Zona 1
 - 9.2.7 Detalles
 - 9.2.8 Zona 2
 - 9.2.9 Detalles
 - 9.2.10 Zona 3
 - 9.2.11 Detalles
 - 9.2.12 Corredor Cultural &
 - 9.2.13 Comercial
 - 9.2.13 Planta de conjunto
 - 9.2.14 Planta arquitectónica
 - 9.2.15 Planta Dimensionada
 - 9.2.16 Secciones
 - 9.2.17 Elevaciones
 - 9.2.18 Detalles Estructurales
- 9.3 CONCLUSION
- 9.4 Resultado de propuesta
- 9.5 Fases de ejecución

10

FUENTES

- 10.1 Bibliografía
- 10.2 Anexos



CIUDAD VERDE

INTRODUCCION

Hoy en día, la ciudad se vierte sobre el escenario publico como fuente de actividad social,

pero es este mismo escenario el que acoge las diferencias de identidad originadas por el contexto, las cuales se hacen visibles a través de las carencias de ilación dentro del territorio y el notorio abandono debido a la globalización y el constante y movido estilo de vida de las personas.

A partir de esto surge la necesidad de explorar vertientes arquitectónicas que permitan facilitar al desarrollo de espacios colectivos para servir como difusor de calidad espacial.

La ciudad se puede interpretar como un gran espacio publico el cual pude representar mediante una intención arquitectónica la escancia cultural de un conglomerado.

El estudio del caso **ARQUITECTURA PERMUTABLE, COMO GENERADOR DE INTERCAMBIOS CULTURALES & SOCIALES EN ESPACIO PUBLICOS**, busca encontrar los pros y los contras de una ciudad basada primordialmente en la imagen cultural de un país y sus posible mejora en la calidad de vida urbana

Jan Ghel (1971) dice que “una ciudad solo vive si sus habitantes le dan vida”. Así es como nosotros somos los que damos la interacción y la imagen que necesita la ciudad.

Es por esto que el denominado Espacio Público, debe ser transformado en un lugar de convivencia urbana que brinde identidad y pueda ser amoldado a raíz del comportamiento colectivo en el mismo, evitando su perdida y que no solo se trate de promulgar estos espacios como meras áreas de esparcimiento.

De plantearse así, ya no será tan común los espacios públicos para el ciudadano contemporáneo, desligado de la vida colectiva. El resultado seria menos conformista y mas productor, menos pasivo y mas activo, menos estático y más dinámico, integrándose directamente al usuario y a alternando su estilo de vida; seria la pauta que precisa una serie de decisiones y unificación de ciudad-espacio público, donde impere el ciudadano que vive en, por y para la ciudad.

A raíz de esto, se plantea la permutabilidad extrapolada a la arquitectura, como una característica o condición interesante que puede dinamizar y revivir la interacción, ciudad-ciudadano-espacio público, articulando estos elementos con la finalidad de no solo producir un espacio público, sino más bien un espacio relacional, adaptable de calidad para la ciudad y para el usuario, que se transforme en un nodo dentro del sistema urbano que nos alberga.

MARCO GENERAL

TEMA

1.1 DESCRIPCION DEL TEMA

**1.2 PLANTEAMIENTO DEL
PROBELMA**

1.3 MOTIVACION

1.4 JUSTIFICACION

1.5 OBJETIVO

- GENERAL
- ESPECIFICOS

1.6 ALCANCES

1.7 METODOLOGIA

01

PALABRAS CLAVE

PERMUTABILIDAD

. Este se define en convertir, cambiar, transformar, transfigurar, trocar, mudar, reformar, permutar o reformar algo en otra cosa sin modificar, alterar o variar su apariencia o las cualidades propias, se puede emplear como pronominal.

Acción que define un cambio o intercambio contante y rápido en el cual dos o mas entes intercambian algo. En el ámbito arquitectónico se puede definir como la capacidad de generar dinamismo y movimiento durante una situación arquitectónica.

CULTURA

Verbo activo transitivo, este termino se trata de dejar una cosa o lugar para tomar a otra. Usada también como intransitivo y pronominal. Convertir algo de una cosa.

todo lo que nos define, una muestra de identidad , que representa un conglomerado.

INCLUSIVIDAD

Concepto que define o prima la interacción no limitada, es decir que no cohíbe el imaginario colectivo de los usuarios que estén en dicho espacio.

VIDA URBANA

Es un concepto que refiere a la vida humana en una ciudad grande. Como es el comportamiento de una persona en espacios que abordan a la actividad publica.

PREGUNTAS DE INVESTIGACION

Las interrogantes que surgen apuntan a una mirada crítica, intencionada sobre la situación de los espacios públicos de la ciudad, amoldado a la situación urbana.

Como se manifiesta la “arquitectura Permutable” en el estudio de espacios?

De que tantas maneras puede interpretarse el espacio publico de una ciudad y cuales son las características que definen un buen espacio publico?

Donde o en que momento se dan las acciones de intercambios culturales?

Identificar las principales problemáticas del espacio publico contemporáneo

1.1





DESCRIPCION DEL TEMA

El presente trabajo de investigación tiene como fin, indagar, estudiar y entender conceptualmente, el dilema del espacio público en la ciudad contemporánea actual. El concepto “espacio público” abre un gran abanico de posiciones, planteamiento, teorías y consideraciones acerca de que es, que define este como tal, cuáles son las maneras de apropiarse del mismo, que significados le atribuyen o de que manera se identifican con el espacio.

Santo domingo como cada ciudad, esta forjada por un cumulo de costumbres, experiencias y en definitiva de cultura que generan interrogantes particulares y potencialidades particulares, todos ellos se definen como datos, información que esta ahí, que puede ser aprehendida y apropiada, para dar soporte y base a al diseño de un plan de los espacios destinados a esa asocialidad. Si a esto añadimos la permutabilidad como un factor no solo biológico físico, sino como de la arquitectura asociando este a otros términos arquitectónicos significativos y probados, generia un concepto nuevo que puede llegar a ser integrado a la misma.

Se analiza en base a varios autores de como o que hace que un espacio de la ciudad se comporte, precisamente como un espacio del dominio público, si debe de existir multifuncionalidad, adaptabilidad, que debe ser⁴ influyente accesible que suponga un lugar en donde la sociedad se encuentre representada, que genere unidad de conciencia ciudadana etc.

Se critica fuertemente cualquier privatización del espacio, o de concebirlo como un vacío que debe ser llenado de manera sistemática sin generar un vinculo con el usuario, basándose en normas establecidas por el urbanismo contemporáneo.

PLANTEAMIENTO DEL PROBELMA

El panorama mundial a lo largo de los años, ha cambiado bastante, mostrando carencias en la identidad de los espacios públicos del polígono central, siendo este el principal eje Comercial y financiero del país. La indiferencia hacia los espacios públicos exteriores y el constante crecimiento de las actividades públicas en los espacios semipúblicos interiores (como centros comerciales) ha minimizado la interacción pública en espacios exteriores, generando como consecuencia directa la reducción de intercambio cultural y social formal en estos.

La constante migración a las zonas urbanas, ha generado un crecimiento desmedido en las ciudad de Santo Domingo. Esto apoyado por un estilo de vida rápido y globalizado. Han convertido muchos de los espacios públicos en lugares obsoletos, con apenas interacción. Obligándolos a reinviértanse para no caer en la homogeneidad que los ha opacado.

Las personas buscan alternativas a estos. **Susana kanahuati (2016)** afirma que “Cuando una ciudad antepone las mega proyectos comercias a un espacio público o espacio

urbano, esta puede señalarse como una ciudad enferma y genera así la perdida de la sociedad.” Una sociedad que está olvidando de forma acelerada la noción de espacio público , debido a que los espacio privados y semi públicos (No lugares), se han instalado en el imaginario de muchos ciudadanos, como la única alternativa de convivencia y recreación.

La ausencia de intercambio cultural y de identidad en los espacios públicos, se ha convertido en uno de los principales inconvenientes de la sociedad actual, generando el distanciamiento entre el usuario y su entorno urbano.

La actividad del ser humano, se da a través de los intercambios donde se relacionan con los demás de su especie y cultura, es el conjunto de estructuras sociales, religiosas, manifestaciones intelectuales y artísticas que caracterizan una sociedad o una época.



1.2



1.3

MOTIVACION

Al caminar por los espacios públicos del polígono central, se puede apreciar o percibir que la globalización ha convertido estos, en lugares homogéneos, desviando la retención de actividad social a otros lugares. Esto limita las situaciones culturales a una situación aleatoria en lugar de una cotidianidad enriquecedora.

Desde un punto de vista personal, el espacio público debe ser desarrollados no solo para un uso transitorio de los usuarios, sino también como una oportunidad de adquirir tanto experiencias y conocimiento como de sentir comodidad en el mismo.

El interés de investigación es identificar las actividades que se desarrollan en los espacios públicos de Santo Domingo, en la cotidianidad de sus residentes, a fin de conocer cómo perciben la funcionalidad de los mismos.

Por razones anteriormente mencionadas, es importante conocer si los espacios públicos permiten a sus usuarios, entablar conversaciones en situaciones culturales, confortables y adecuadas, si los usuarios tienen la facilidad de conectarse con los atractivos arquitectónicos entre otros aspectos.

Es importante que un espacio públicos cumpla con los requerimientos de poder enriquecer la visualización de los transeúntes de su ciudad y la complejidad que se desarrolla en estos espacios, para así partir de esta investigación, conocer los espacios públicos inclusivos que estén dotados de identidad y que den respuesta a las necesidades y expectativas de los usuarios.

1.4

JUSTIFICACION

El estudio toma como punto de partida el enfoque hacia los no lugares y la rápida movilidad de las personas, ya que ha reducido las oportunidades de intercambio cultural en los espacios públicos de Santo Domingo.

Es importante reconocer los espacios públicos como “lugares”.

” El pensamiento del lugar fundamentalmente expresa una respuesta hacia condiciones contextuales, ambientales e históricas, logrando así un carácter distintivo y su propia identidad, solo así realmente se puede establecer una relación interactiva entre la arquitectura y el hombre en un nivel superior de percepción emocional del espacio por medio del tacto, lo visual, y la experiencia.”

Así lo define el arquitecto Glenn Murcutt (2003)

por ende habría que hacer retrospectiva en el mismo concepto y entender entonces que surge el concepto de “no lugares”.

“los “no lugares”, concepto que acuñó Marc Augé (1977) para referirse a los lugares de transitoriedad donde el ciudadano permanece de manera anónima, además de que no tienen suficiente importancia para ser considerados como “lugares”;

de forma que nuestra falta de identidad e los lugares los ha vuelto inexpresivos y poco comunicativos a la vista pública

El estilo de vida globalizado ha convertido los espacios públicos en sitios genéricos y sin identidad, en lugar de ser espacios de enriquecimiento cultural y conexión social .

Estos lugares han perdido peso sobre sobre la visión y percepción de las personas, generando una situación de riesgo, donde la carencia de los espacios públicos puede llegar a atentar contra la identidad de cada país e incluso su situación climática.

Esto incide directamente en los usuarios, ya que altera su estilo de vida y los limita a que estas situaciones de intercambio cultural pasen de ser algo cotidiano a algo sorpresivo y aleatorio.

1.5

OBJETIVOS

GENRAL

Indagar en la dinámica del espacio público , la fragmentación entre el orden físico, social y cultural de la vida urbana en las áreas de esparcimiento y transición de la ciudad de santo domingo

además la permutabilidad extrapolada a la arquitectura, como concepto propicio a la problemática ya planteada.

ESPECIFICOS

- Extrapolar el concepto de permutabilidad a la arquitectura, de manera que pueda generar un aporte al desarrollo integro de la vida urbana, determinando los principios, valores o parámetros que esta pueda aportar.
- Estudiar el comportamiento de los factores que generan el desarrollo en los espacios públicos y su relación directa con el entorno y/o arquitectura inmediata.
- Entender la ciudad como escenario intrínseco de la interacción cultural y la vida urbana, además de analizar los procesos que propician la indeterminación, inestabilidad, incoherencia, infinitud de informalidad en los espacios públicos y que dificultan su transferencia para ser concebidos como espacios relacionales.
- Identificar parámetros que, mediante las concesiones y las características de la permutabilidad urbana, permitan generar nociones de calidad espacial a diversas escalas, donde se vean involucrados, la interacción urbana, interacción espacial y la interacción arquitectónica.

1.6

ALCANCES

Conocer las distintas problemáticas tanto de la ciudad Como del espacio publico en santo Domingo y los factores que puede beneficiar al intercambio cultural , generando una solución que sirva como base para los demás espacios públicos del Distrito Nacional

LÍNEA DE INVESTIGACIÓN



Justificación de la línea de investigación

Las implementaciones de estos términos dentro de la concepción del tema, se deben a que el tema trata de innovar en los desarrollos de espacios públicos y la implementación de métodos arquitectónicos que generen estas situaciones que se plantean en el tema en cuestión.

Abordándolo desde la situación en cuestión, pasando por diversos procesos de investigación a los cuales pertenece esta línea y concluyendo con un planteamiento que puede dar o no fin a la problemática.

HIPOTESIS

Cuando en el diseño de una ciudad se antepone la exclusividad y la movilidad en los espacios públicos, en lugar de la inclusión y la permeabilidad social, se tiende a generar espacios públicos homologados, desvinculado y poco utilizables debido al rápido estilo de vida de las personas, generando un corta relación ciudad- espacio publico- hombre.

Diseño investigativo: diseño investigativo no experimental.

Tipo de estudio: alcance correlacional-descriptivo, el enfoque es Mixto, en tal sentido se utilizará técnica Descriptiva y explicativa

Métodos de la investigación: Se combina el método Descriptivo, análisis y síntesis.

ENFOQUE MIXTO

Método descriptivo, plasmando una situación (la de el espacio publico y la falta de identidad)

Método explicativo, respondiendo los porque y como sucedió esta situación.

La finalidad de la metodología es generar una hipótesis clara sobre la cuestionantes principales de la investigación, como lo son la permutabilidad como factor de la arquitectura y la identidad de el espacio publico, tomando en cuenta el, como? Cuando? Y porque?

DISEÑO INVESTIGATIVO MIXTO

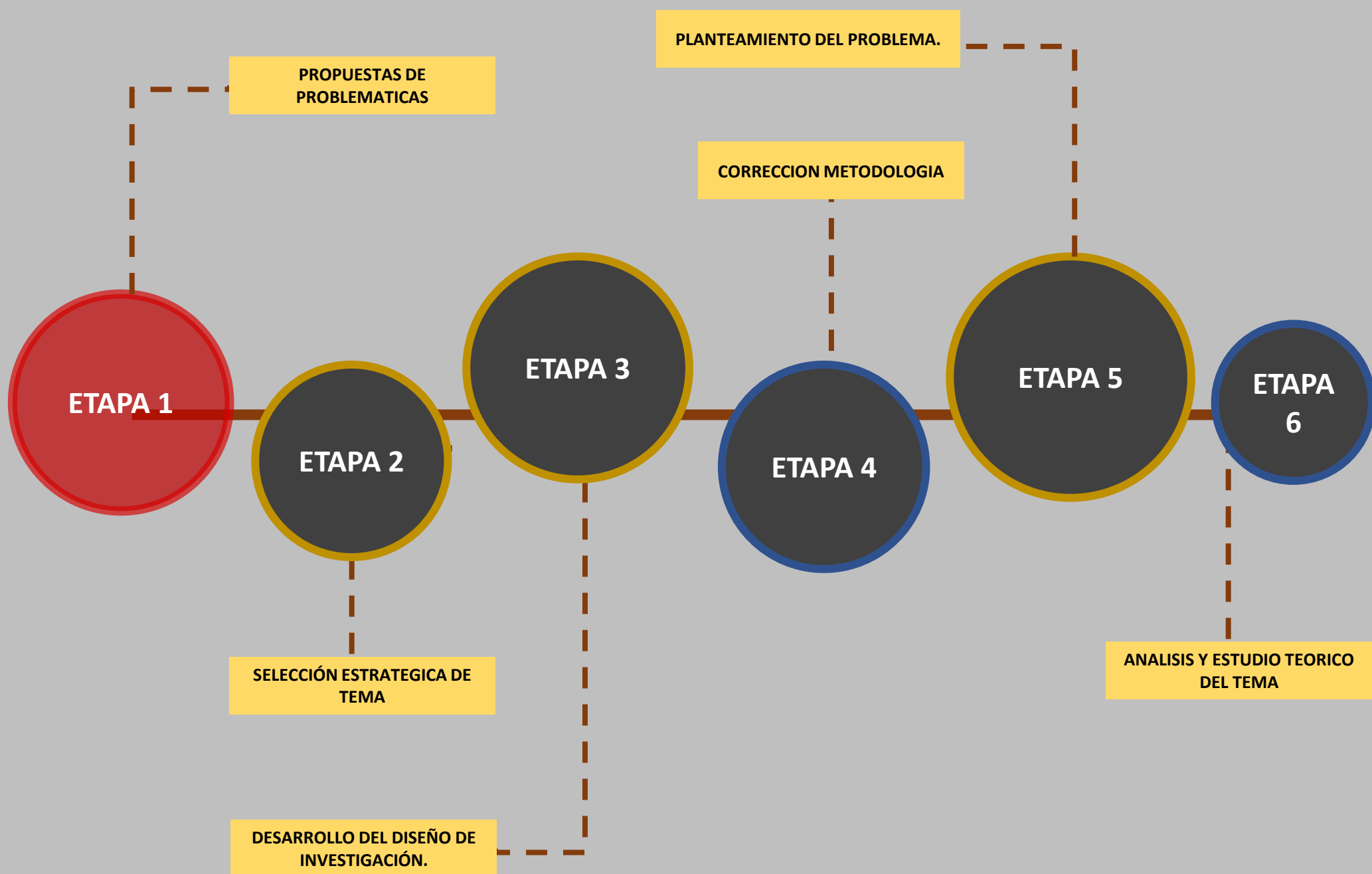
- Comprender y entender.
- Especificar y profundidad de análisis.
- Categorías de análisis.
- Selección, razonable y no probabilística.
- Analizar realidades subjetivas.
- Contextualizar el fenómeno.
- Comprensión de la esencia y experiencias de un fenómeno.
- Llevar a cabo investigaciones y estudios de casos.
- Establecer conclusiones como consecuencia de la investigación.
- Proponer nuevas ideas en busca de soluciones.

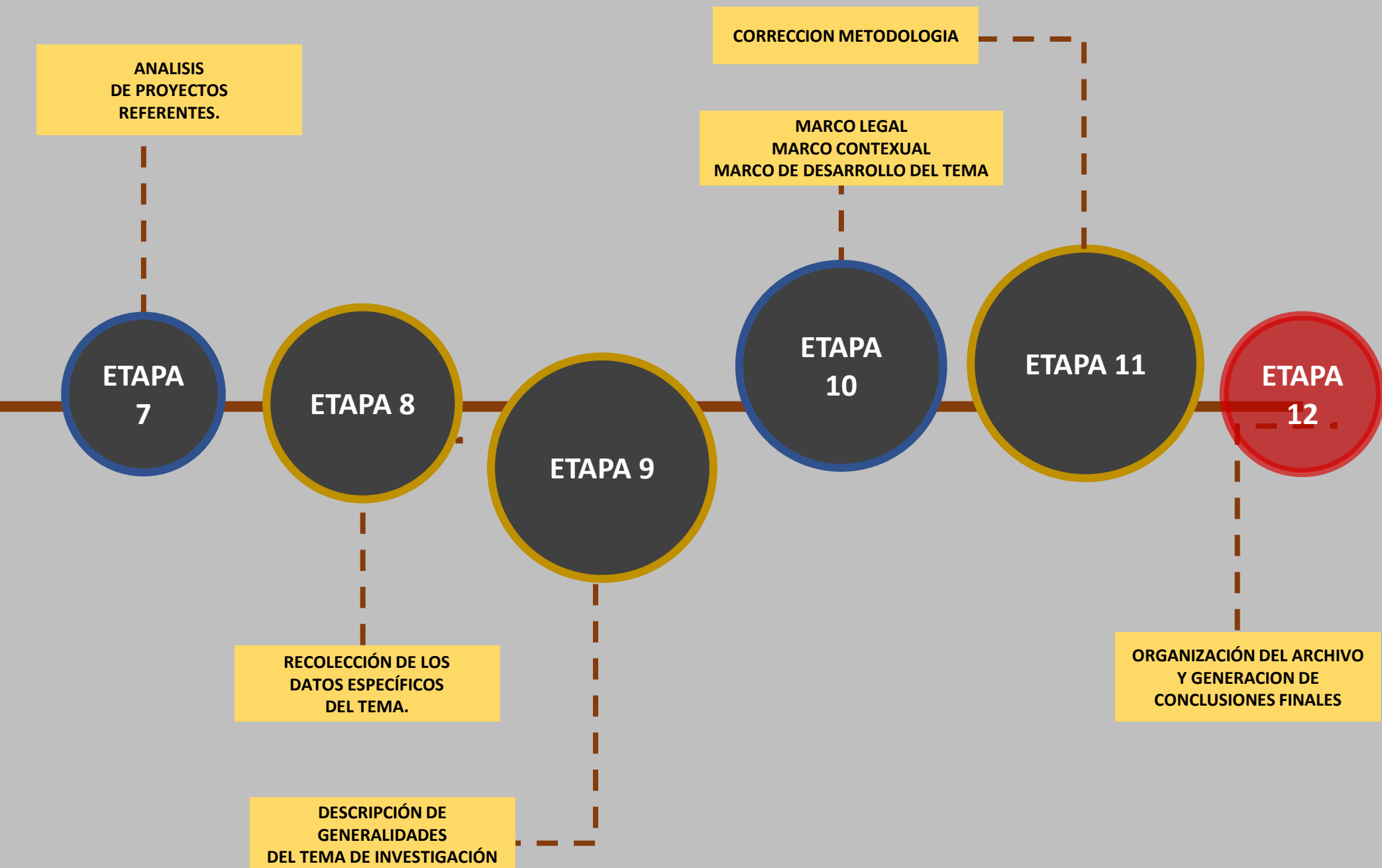
Métodos de Recolección de datos.

- **Análisis, entrevistas, estadísticas, grupos focales.**
- **Evaluación de los datos recopilados..**

METODOLOGIA

DISEÑO DE INVESTIGACIÓN







CAOZ URBANO

AVENIDAD 27 DE FEBRERO, DISTRITO NACIONAL

MARCO TEORICO

TEMA

2.1 CIUDAD Y ENTORNO.

2.1.1 Que es la ciudad?

2.1.2 Ciudad como escenario publico

2.1.3 URBS-CIVITAS-POLIS

2.1.4 Características de la ciudad

2.1.5 Problemática de la ciudad

2.2 REALIDAD FISICA DEL ESPACIO PUBLICO.

2.2.1 Que es el espacio publico?

2.2.2 Importancia del Espacio publico

2.2.3 funciones del espacio publico

2.2.4 tipos de espacios públicos

2.2.5 características del espacio publico

2.2.6 Evolución del espacio publico

2.2.7 Espacios públicos en Santo domingo

2.2.8 Situación actual del espacio publico en el distrito nacional

2.3 CALIDAD DE VIDA URBANA & EL INTERCAMBIO CULTURAL

2.3.1 Definición de calidad de vida urbana

2.3.2 Tipos de calidad de vida

2.3.3 Calidad de vida Urbana

2.3.4 Intercambio Sociocultural

2.3.5 Problemática del intercambio cultural y social en el espacio públicos.

2.4 LA MOVILIDAD Y SU IMPORTANCIA EN LOS ESPACIOS PUBLICOS

2.4.1 Que es la movilidad?

2.4.2 Movilidad & Espacio publico

2.4.3 Movilidad sostenible & Co2

2.4.4 Cambio climático Espacio publico

2.5 CONCLUSIONES

2.6 MARCO ESPECIFICO

2.6.1 PERMUTABILIDAD

2.6.2 OTROS CONCEPTOS



2.1 CIUDAD & ENTORNO



QUE ES LA CIUDAD?

La ciudad como tal, tiene diversos concepto, pero esto están directamente arraigados a la percepción de cada uno, en cuanto a nuestras vivencias y experiencias en la misma.

Vivir en la ciudad, recorrerla, trabajarla, construirla y destruirla, produce un efecto adversó a la respuesta que deberíamos dar cuando se nos plantea esta incógnita.

Muchos vivimos en ella, pero no la habitamos conscientemente, por lo que nuestro papel ciudadano, se ve comprometido al de ser solo individuo más, en nuestra habitad, llamada ciudad.

LA CIUDAD COMO ESCENARIO PÚBLICO

Se dice que “**La historia de una ciudad se envuelve en la de su espacio público**” (Borja y Muxi, 2000). Esto es lógico puesto que, las ciudades no son un espacio privado o hermético, más bien es el ambiente donde la población se encuentra, algo así como su ecosistema.

Es por esto que la ciudad debe ser entendida como un “sistema de redes o de conjunto de elementos; –tanto si son calles y plazas como si son infraestructuras de comunicación (estaciones de trenes y autobuses), áreas comerciales, equipamientos culturales, etc. Es decir espacios comunes de uso colectivos debido a la apropiación progresiva de los usuarios, que ordenan cada zona de la ciudad y le dan sentido, se podría decir que estas son un conjunto de acciones en estado físico de la expresión colectiva y de la diversidad social y cultural plasmada en el espacio.



Imagen. 7



Imagen. 8

Tal y como explica Jordi Borja, “ **la ciudad es un producto cultural o mejor aún, la realización humana out court** ” mas compleja y significantes que hemos recibido de la historia, que construimos y destruimos cada día entre todos y lo es fundamentalmente porque es la maximización de las posibilidades de intercambio.

Si la diversidad y el intercambio son dimensiones fundamentales, la *ciudad-ciudad* es aquella que optimiza las oportunidades de contacto, la que apuesta por la diferenciación y la mixtura funcional y social, la que multiplica los espacios de encuentro.


Pero si partimos de un ámbito del concepto ciudad, encontramos múltiples nociones sobre lo que cada ciudadano percibe de ella, y se nos hará preciso, enforcarnos en los aspectos esenciales que originan el núcleo urbano y determinan hasta cierto punto sus funciones inherentes, para así entenderla de una forma menos compleja.

ESCENARIO DEL ESPACIO PÚBLICO



Así vemos que una ciudad puede considerarse como un escenario meramente físico en el que actuaciones humanas tienen lugar. La ciudad puede sin embargo también concibiéndose como el complejo de actividades humanas de una sociedad local, que contribuye el escenario en el que la misma vida humana se desarrolla.

Estamos culturalmente programados para entender la ciudad en primer lugar como una estructura física dentro de la que se desarrollan las relaciones humanas, solo en segundo lugar entendemos la ciudad como el propio sistema de relaciones humanas que crea tanto estructuras sociales como física.



“Tras leer esta definición basada en dos acepciones o formas de ver y entender la ciudad, es posible asimilarla como una mixtura entre lo físico y lo humano.

La ciudad es pues, el marco material que acoge las actividades o acciones desarrolladas por el hombre, en el que tienen lugar infinitos intercambios de caracteres social, cultural, religioso, entre otros.”

URBS - CIVITAS - POLIS

Entonces, para entender como esta compuesta la ciudad, hemos recurrido a estudiarla desde aspectos primordiales, que tuvieron una gran importancia en el pasado y que hoy día siguen marcando las pautas sobre las que se asienta una ciudad.

Esta esta compuesta por tres puntos fundamentales que desglosan las ciudad y el comportamiento de la misma desde lo tangible a lo intangible. Estas son Las Urbs, las civita y las polis, lo que podría definirse en resumen como las Edificaciones, las personas y el contexto.

URBS

En primer lugar, citaremos el termino **urbs**. Con este nombre, se designa la fábrica material de la ciudad, es decir , el espacio construido o conjunto de edificios, calles e infraestructuras. Todo lo que es designado a la operatividad de una ciudad y es una pieza fundamental de la ciudad.

CIVITAS

En segundo lugar, citaremos el termino civitas, el cual designa una pluralidad de seres humanos, unidos por lazos sociales. Debe su nombre al de los ciudadanos (cives) es decir a los habitantes de la urb, que concentra y abarca, dentro de sus muros, la vida de muchos.

POLIS

Y por ultimo citaremos el temimos polis, que es definido como el lugar de la política de proximidad del autogobierno, de las industrias políticas jurídicas, de las normas la administración pública y también de la auto presentación de la ciudad , de las normas colectivas, etc..



La urbs es la configuración física de la ciudad: calles, plazas, puentes, edificios, etcétera, más la infraestructura de telecomunicaciones y telemática. Este es el espacio de los ciudadanos que construyen social y culturalmente la ciudad, a partir de sus intersubjetividades y ciudadanía. En Roma incluía el ejercicio del poder:

El ideal de la ciudad entendida como civitas (o urbanidades) es el de una colectividad basada en la convivencia y la tolerancia heterogénea pero con unos valores básicos y unas pautas elementales de comportamientos comunes, que construyen y mantienen algunos elementos de identidad

Estableciendo estos parámetros, por los cuales regular la ciudad, y teniendo claro el papel que juega cada elemento dentro de la composición de la misma, nos percatamos de que la ciudad es entonces urbs, concentración de población y civitas, cultura, comunidad, cohesión, Pero es también polis, lugar de poder, de la organización y política urbana, representación de la sociedad, donde y representación se expresan los grupos de poder, los dominios, los marginados y los conflictos.

CARACTERÍSTICAS DE LA CIUDAD

La ciudad es una mezcla heterogénea, formada por un sinnúmero de elementos que unidos forman un todo. Dichos elementos son parte esencial de la urbe y sin el aporte individual que brinda cada uno, nuestro hogar estaría en riesgo de convertirse en un laberinto sin identidad alguna.

Definido de forma técnica, un elemento característico es aquella parte integrante de algo que da carácter o sirve para distinguirlo de sus semejantes.

Utilizando otras palabras, podemos referirnos a un elemento característico como pieza que dota de identidad a algo, en este caso, la ciudad y le confiere su reconocimiento como identidad separable.

Dichos elementos pueden ser de carácter físico o humano – solo hemos abordado los de carácter físico, los cuales a su vez pueden ser: tangibles o intangibles.

Dentro de los elementos tangibles tenemos tangibles, encontramos la clasificación descrita por Kevin Lynch en su libro *La imagen de la ciudad*, que consta de 5 tipos de elementos, los cuales son

SENDAS



Imagen.10

BARRIOS

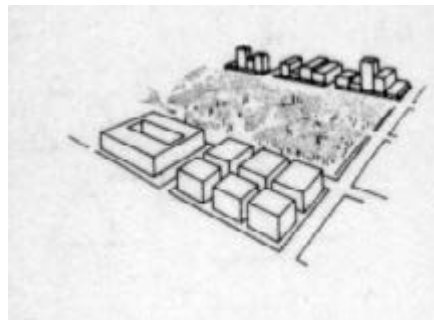


Imagen. 11

NODOS

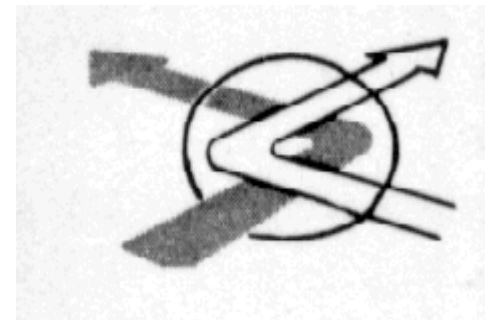


Imagen.12

BORDES

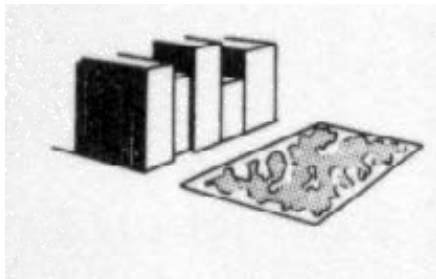


Imagen.13

MOJONES

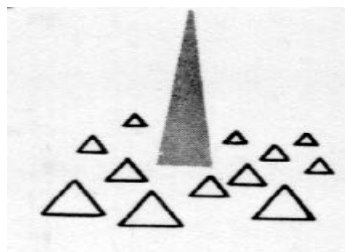


Imagen.14

Por otro lado, encontramos elementos que caracterizan la ciudad de forma intangible, los cuales en cierto punto están proyectados desde la perspectiva del usuario hacia el uso constante de la ciudad. Dichos elementos no son fácilmente perceptibles y a la vez, se conoce poco de ellos, a diferencia de los elementos tangibles, los cuales pueden ser identificados de forma factible y precisa: es por esta razón que daremos una breve definición para su entendimiento, estas son:

MONUMENTALIDAD

es la capacidad de emisión simbólica entre diferentes localidades y entre las localidades y los instrumentos de poder con los que ha de coexistir, negociar, interactuar, luchar.

CENTRALIDAD

es la difusión de la monumentalidad en diferentes centros que articulan significado y función en el conjunto del territorio.

IMAGEN

es la relación espacial o puntual del objeto con el observador y con otros objetos, en la cual el objeto debe tener cierto significado, práctico o emotivos, para el observador

IMAGINABILIDAD

es la cualidad de un objeto físico que le da una gran probabilidad de suscitar una imagen vigorosa en cualquier observador de que se trate. Es la forma, color o distribución que facilita la elaboración de imágenes mentales del medio ambiente que son vívidamente identificadas, poderosamente estructuradas y de suma utilidad

LIMITE

es una línea real o imaginaria que separa y da culminación a una ciudad. Sin embargo, en la ciudad actual, el límite es abstracto y no físico, no está relacionado con el lugar donde termina. Es un espacio fluctuante, un tejido disperso donde los usos se mezclan y donde se especula con el límite físico de la ciudad.

Estos elementos tangibles e intangibles constituyen tan solo la estructura base sobre la cual ha sido formada la ciudad, pero se hace necesario modelar conjuntamente dichos elementos para llegar a contar con una ciudad sólidamente cimentada tanto en aspectos humanos como físicos.

PROBLEMÁTICA DE LA CIUDAD

La ciudad actual sufre un triple proceso negativo:

“Disolución, fragmentación y privatización. Disolución por difusión de urbanización desigual y el debilitamiento o especialización de los centros.. Fragmentación por entender los no lugares como recipientes existenciales permanentes, no como enormes focos de acontecimientos ... No lugares definidos por la sobreabundancia y el exceso. Son siempre espacios relacionado con el transporte rápido, consumo y el ocio

Y privatización con la transformación del espacio público de la calle en un espacio comercial. La domesticación del espacio a través de la purificación del espacio publico de la calle en un espacio comercial. La domesticación del espacio a través de la purificación y privatización involucra crecientes exclusiones sociales y acrecienta la desigualdad” Auge, Marc (1994)

Además de la disolución, fragmentación y privatización, también existen otros factores que afectan de forma directa a la ciudad, tale como son el **tránsito y la seguridad**.

De tal manera, las zonas de baja densidad y las pautas sociales de las clases medias, que dan prioridad al automóvil y las autovías urbanas, acentúan la segmentación urbana, promueven desarrollos urbanos rezagados, aumentas las distancias y multiplican la congestión.

Pero de forma mas preocupante, aparecen tres problemas que involucran severamente a los ciudadanos, especialmente a aquellos de escasos recursos. Dichos problemas son:

Hacinamiento urbano: el cual, debido a la excesiva aglomeración de personas y viviendas, agravada por la falta de sitios de expansión.

Los habitantes se ven obligados a vivir en algunos lugares sobrepoblados, lo que afecta su privacidad.

Contaminación ambiental: Esta se debe a que, con la concentración de población, vehículos e industrias, se producen alteraciones ambientales en la ciudad. No solo afectan a los elementos naturales del emplazamiento, sino también a sus habitantes.

Marginalidad urbana: surge porque dentro de la ciudad, existen barrios donde sus habitantes viven en condiciones miserables, marginados de las ventajas que deben ofrecer las ciudades. No cuentan con viviendas adecuadas, carecen de servicios básicos y no tienen oportunidades de educación y trabajo.



“La ciudad no es el problema, la ciudad es la solución” - Jaime Lerner.



Fuente: Jaime Lerner (2010)
TEDxBuenosAires

2.2 REALIDAD FISICA DEL ESPACIO PUBLICO.

DEFINICION DEL ESPACIO PUBLICO

El término “**espacio público**” se refiere a todos aquellos lugares en la ciudad que no tienen una limitación de propiedad, siendo en este sentido, accesibles para todos. Sin embargo, más allá de su definición técnica, urbanística y social, estos juegan un papel de suma importancia para la ciudad.

además de nuestra aproximación a su concepto, es determinante que el concepto sea expresado por expertos en la materia, dando un acercamiento más certero a su definición, ya que si no se aclara puede generarse un debate entre qué; el espacio público sea la pieza principal de una ciudad integra, tanto como un articulador para la misma, lo que no se puede negar en su importancia para la ciudad y la ciudadanía que la compone.

IMPORTANCIA DEL ESPACIO PÚBLICO

Los urbanistas (Jordi Borja y Zaida Muxí), entre otros, concuerdan en que éstos son los lugares de “comunicación” donde se provoca la interacción, el intercambio, la convivencia y el diálogo, siendo posible que las personas – sin importar su edad, estatus económico o condición- experimenten el comportamiento colectivo y se fortalezca el tejido social, por lo que hablar de espacio público, es también hablar del ámbito en el que se desarrollan los derechos, libertades y límites socio-culturales de toda persona. .



Imagen. 17

En este sentido, las actividades que en ellos suceden son a su vez un reflejo de las características y costumbres de una sociedad. Es decir, **“que el espacio público es el espacio principal del urbanismo, de la cultura urbana y de la ciudadanía. Es un espacio físico, simbólico y socio-político”**. (Borja y Muxi: 2000). Desde la perspectiva urbanista, para Borja (2000) deduce lo que el espacio público representa, es la ciudad por excelencia, el lugar de socialización, de convivencia, de percepción y generación de la cultura y las artes. Aparte de esto Parkinson (2006) da su definición, diciendo que **“el espacio público es inescapable, es todo aquello que nos rodea en la ciudad, como calles, plazas y parques, instalaciones deportivas, entre otros lugares construidos para satisfacer las necesidades de una sociedad heterogénea”**.

Espacio publico es el eje del urbanismo, es el motor que mueve y articula las ciudades. Es simbólico, practico, receptor, acogedor, vivo y elocuente.

Es un espacio de intercambio y relación social, que materializa la vida urbana, ciudadana, libre y diferente.

Nos hemos acostumbrado a concebir el espacio público como aquel territorio de la ciudad donde cualquier persona tiene derecho a estar y circular libremente, sin embargo, esta definición se queda inconclusa respecto al importante papel que representan los espacios públicos en la ciudad.

Es, por tanto, que nuestra definición trata de abarcar 4 perspectivas diferentes, desde las cuales es posible detallar y profundizar un poco más sobre el denominado espacio público.

DIMENSION FISICO TERRITORIAL

DIMENSION POLITICA

DIMENSION CULTURAL

DIMENSION SOCIAL

En primer lugar, nos referimos a la **dimensión físico-territorial**. En ella, el espacio público se caracteriza por ser un territorio visible, accesible por todos y con marcado carácter de centralidad, es decir, fácilmente reconocible por un grupo determinado o indeterminado de personas que en primer lugar le asigna un uso arrestico y cotidiano y en segundo lugar en el caso de que no lo utilicen de manera directa, se identifican con él, como una parte de la ciudad que los podría eventualmente acoger sin ofrecer resistencia. Esto implica que debe ser concebido con capacidad de adaptación: es decir con la suficiente apertura para acoger instalación de una multiplicidad de actividades, y la adaptabilidad a nuevos usos.

En segundo lugar, vemos la **dimensión política**. En esta, el espacio público expresa el diálogo entre la administración pública expresa el diálogo, entre la administración pública como propietaria jurídica del territorio (que faculta el dominio del suelo y garantiza su uso), y la ciudadanía que ejerce un uso real del mismo, otorgándole carácter de dominio público (Apropiación cultural colectiva).

Es decir, la apropiación cualifica al espacio colectivo y le otorga su condición de espacio público. La dinámica que encontramos en cualquier espacio público de la ciudad depende directamente del nivel de apropiación dado por la gente, más que de cuán bien se encuentre equipado el espacio.

Una tercera es la **dimensión social**. Si algo define el espacio público como constructivo de la ciudad, es que es el escenario del anonimato, que es la base de cualquier forma verdadera de integración social; en el sentido que nos libra de justificar nuestro origen, condición social, idiosincrasia, etc. y nos establece como iguales el uno al otro-

El espacio público se presenta a la vez como el punto donde esa igualdad basada en el anonimato, es sistemáticamente confortada con las relaciones de poder que condicionan la posibilidad de su uso equitativo. Dichas relaciones de poder se reflejan en disputas de poder por el control de los espacios, conflictos de variada naturaleza e intensidad que se producen ya sea por las características de los individuos o grupos que los utilizan o por la poca compatibilidad entre las dinámicas que en ellos se dan.

Por último, vemos la **dimensión cultural**. En ella se define el espacio público como espacio de historia, de identificación con el pasado de toda ciudad, que expresa identidades y orígenes comunes. Pero a la vez es pasado y presente; en él, las huellas e identidades del pasado se mezclan y contaminan las acciones presentes. A partir de dicha identidad con el pasado, el espacio público se convierte en espacio de la relación social, de identificación simbólica, cotidiana, de expresión e integración cultural, representado físicamente la idea de lo colectivo en el territorio de la ciudad.

Si bien hemos tratado de tener diferentes perspectivas desde las cuales entender el concepto de espacio público, debemos decir que más allá de todas las dimensiones que este puede tener como espacio del encuentro social o político, de la representación o del intercambio; la idea que engloba estos aspectos se refiere a que el espacio público y la ciudad, es la gente en la calle. Es precisamente la gente quien otorga sentido al espacio público, cualificándolo, dándole escala humana, ya sea como espacio de la cordialidad o espacio del conflicto.

Por tanto las acciones de intervención deben concentrarse en primero conocer y comprender a la gente como una cuestión inherente al territorio. El espacio es el territorio alrededor de la gente siendo a la vez, espacio de la ciudad, espacio de la construcción y consolidación de la ciudadanía. El espacio público es el cúmulo de interacción y el



Imagen. 18

FUNCIONES DEL ESPACIO PUBLICO

El espacio publico juega un rol sumamente importante dentro de la urbe, ya que, es el espacio colectivo en donde la política, la cultura, la sociedad y el entorno físico se mezclan para dar calidad a la identidad de la ciudadanía, de este modo , le son concedidas funciones natas que debe cumplir a cabalidad para consolidarse como un espacio representativo de la dinámica urbana; pero en esta parte nos limitamos a mencionar funciones físicas que le son inherentes a este tipo de espacios.

- **Dar forma y sentido al conjunto de la ciudad, garantizar trayectos y elementos de continuidad; resaltar diferencias entre edificios, manzanas y áreas urbanas.**
- **Ordenar las relaciones entre, equipamientos, monumentos, solares, vías, espacios de transición y espacios abiertos en cada área de la ciudad.**

El hecho de que el espacio publico sea el elemento determinante de la formación de la ciudad, ya es razón suficiente para atribuirle el rol ordenador del urbanismo que, la trama urbana y el espacio publico coincidan mutuamente, y tienen que responder tanto a concepciones compatibles.

Por otro lado, los espacios públicos representan una respuesta eficaz a tres tipos de desafíos: Urbano, Socio-cultural y funcional de cada zona urbana.

- **El desafío urbanísticos requiere respuestas sobre la ordenación de los elementos construidos y la dialéctica entre mixtura social y funcional de cada zona urbana**
- **El diseño social-cultural demanda dar calidad al espacio publico. El espacio publico ha de cumplir funciones integradora compleja, combinando una función una función universal con una función comunitaria o de grupo.**
- **El desafío publico se expresa en calidad del espacio publico para facilitar el acceso de todos a la participación y movilización política, pero también es el reconocimiento como ciudadano, frente a la agresividad del entorno.**



PUBLIC SPACE

TIPOS DE ESPACIOS PUBLICOS

Los espacios públicos poseen una clasificación que distingue dichos espacios por las funciones que realizan. Esta clasificación separa aquellos que corresponden al sistema vial de los que son concebidos para articular la trama de la ciudad.

Sistema de circulación; áreas que integran los sistemas de circulación peatonal y vehicular, espacios públicos correspondientes al sistema vías y transporte:

- Vías
- Ciclo vías
- Andenes
- Calzadas
- Separadores
- Glorietas
- Puentes
- Puertas urbanas

Articuladores y de encuentro:

- Miradores
- Parques
- Ares de cesión
- Plazas
- Plazoletas
- paradores



Vías o calles: Son espacios abiertos, libres, de uso público. Son para generar circulación, acogiendo todo el tráfico de las actividades fuera de la vivienda. Se definen por las cualidades de su trazado (geo métricas, curvas y mixtas) Establecen la relación que sostiene la ciudad con la actividad humana, separa y establece líneas de acción entre estos puntos.



Parque: En este caso nos referimos a la tipología de urbano, los cuales son espacios que forman parte o generan centros de recreación y ocio tanto pasiva como activas. Se encuentran en zonas urbanas, son de acceso público a sus visitantes. Regularmente, estos parques incluyen en su mobiliario senderos, juegos, maquinas deportivas, amplias zonas verdes, baños públicos, zafacones, etc.



Plaza: Son un símbolo representativo de la ciudad. Se definen y funcionan fundamentalmente como lugares de intercambio de relación humana (actividades, reuniones y ocio al aire libre) sus límites físicos surgen a partir de la agrupación de edificaciones alrededor de un espacio libre; sus usos varían según lo fijo y transitorio de su carácter. Se utilizan como articulador de la estructura urbana de una ciudad.



CARACTERÍSTICAS DEL ESPACIO PÚBLICO

El carácter polifacético del espacio público, indicado por diversos autores, contiene definiciones que están implícitamente relacionada a sus distintas dimensiones físico-territoriales, políticas y sobre todo Socioculturales, ya que El espacio público es un hecho social, un factor social y una instancia social” (Santos, 1990) haciendo referencia a que el espacio público como bien señalan muchos otros autores, se ve envuelto a su contexto histórico. Respecto a lo físico, el espacio público, es un territorio visible, accesible y con un marcado carácter de centralidad, es decir, un hito reconocible, que en primer lugar le asignan un uso relativamente irrestricto y cotidiano al ciudadano.

Al evaluar espacios públicos alrededor del mundo la Project for Public Spaces (PPS) encontró como cualidades principales de los espacios públicos exitosos, que son;

ACCESIBILIDAD

siendo uno de sus puntos más resaltantes, al igual que, La facilidad con la que las personas puedan realizar actividades allí.

COMFORT

Si estos son cómodos o están adecuados a la situación o clima que habría allí y si tienen una buena imagen e identidad, tanto arquitectónica, como si fuese algo representativo del lugar.

USO & ACTIVIDAD

Las actividades que tenga el espacio público pueden ser tanto actividades culturales de la zona como impuestas, donde las personas se pueden hacer vida urbana de calidad.

ACTIVIDAD SOCIAL

Los anteriores aspectos detonan en una situación favorable para la interacción social de las personas.

ESQUEMA DE CARACTERÍSTICAS BÁSICAS ESPACIOS PÚBLICOS..

WHAT MAKES A GREAT PLACE?

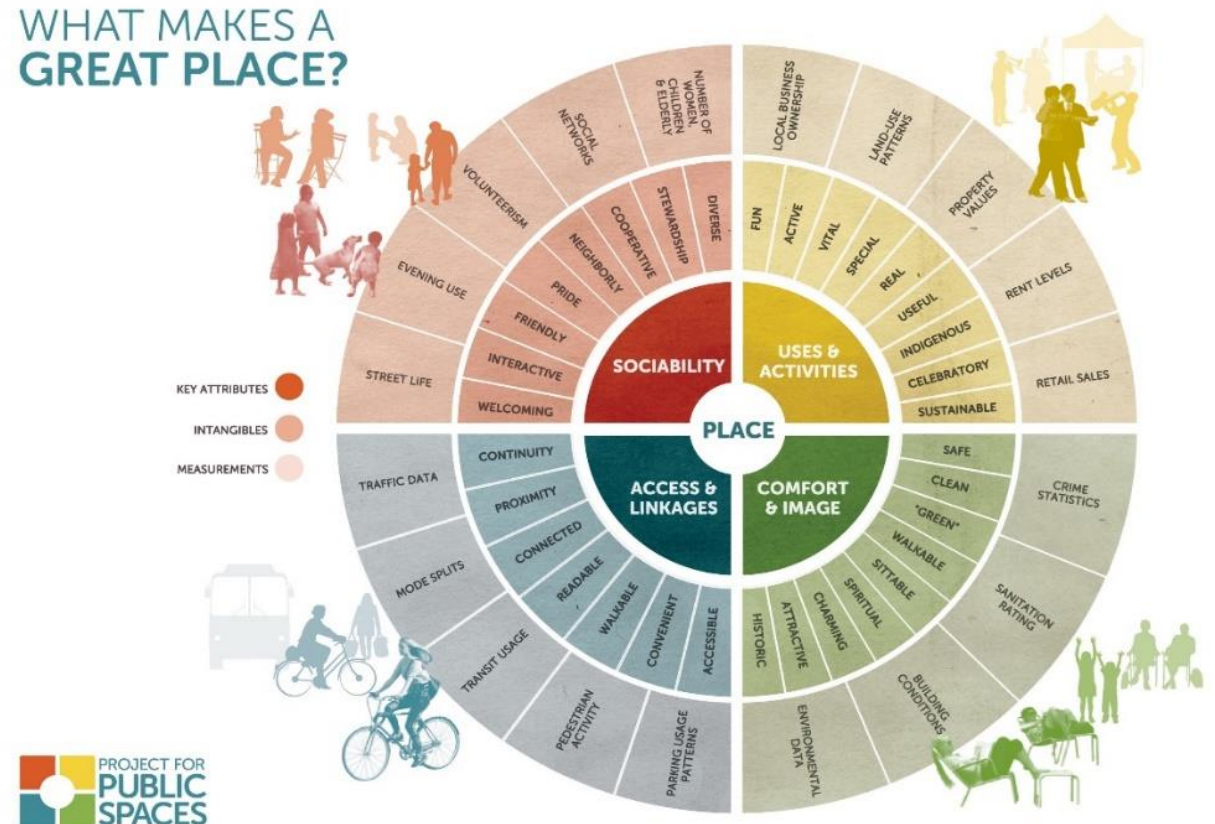


Imagen.21

EL grafico señala las 4 vertientes que conforman un espacio público ameno para el uso cotidiano, pero hay una que aglomera gran parte de estas y es; La apropiación del espacio, este aspecto aglomera debidamente alguno de los puntos que señala la PPS en su artículo sobre el espacio adecuado, pero para que ocurra esto, es estrictamente relacionar el espacio a sus hechos sociales e históricos.

El espacio público sin estos aspectos el espacio publico pasa de ser el lugar de encuentro y socialización a transformarse en uno de simple tránsito entre uno y otro punto de la ciudad; su diseño parece más orientado a optimizar los flujos que a satisfacer los deseos de bienestar y recreación de los ciudadanos.

Esta producción de espacios en la ciudad que solo prioricen los flujos es la principal causa de los vacíos urbanos que generan la fragmentación de la ciudad y la inutilidad espacial. Como lo plantea el pensador francés Henri Lefebvre: el espacio se produce como se produce una mercancía y se hace desde tres esferas distintas:

- **La primera** es aquélla en que su producción está ligada a las representaciones del poder y el capital
- **La segunda** es el espacio vivido por sus habitantes a través de símbolos, imágenes e intercambios: donde la imagen de la ciudad es construida colectivamente a partir la experiencia y el diálogo, entre las observaciones de cada ciudadano, de la forma en que se apropian para cargarlos de sentido y significado
- **Finalmente**, está el espacio practicado, es decir, los modos en que cada ciudadano habita y recorre el espacio de la ciudad. (Iregui, Jaime)

CARACTERISTICAS DE UM BUEN ESPACIO PUBLICO



LINEA DE TIEMPO

EVOLUCION DEL ESPACIO PUBLICO

REVOLUCION INDUSTRIAL

Empieza una migración constante y un cambio de estilo de vida mas industrial y urbano, lo que genera un déficit y demanda de espacio publico.

Urbanización masiva debido a la industrialización

1700 - 1800

Espacios urbanos entorno a actividades productivas

SIGLO XIX

1800 - 1900

Aparecen nuevos tipos de equipamientos que responden a las necesidades de la ciudad, se potencia la idea del ocio y la relación como elemento importante en la sociedad, y aparece el concepto de boulevard

CLASE MEDIA

Dispone de suficiente ingresos y tiempo libre para participar el ocio y el consumo recreativo

- Casa de te
- Café, Bares
- Espacios públicos abiertos

MODERNIDAD

El movimiento moderno propone una idea de ciudad planeada racionalmente, donde el espacio vacío de la ciudad va perdiendo su significado.

1900 - 2000

Le Corbusier +CIAM

URBANISMO SOCIAL

IDEA DE VECINDAD
RETORNADA

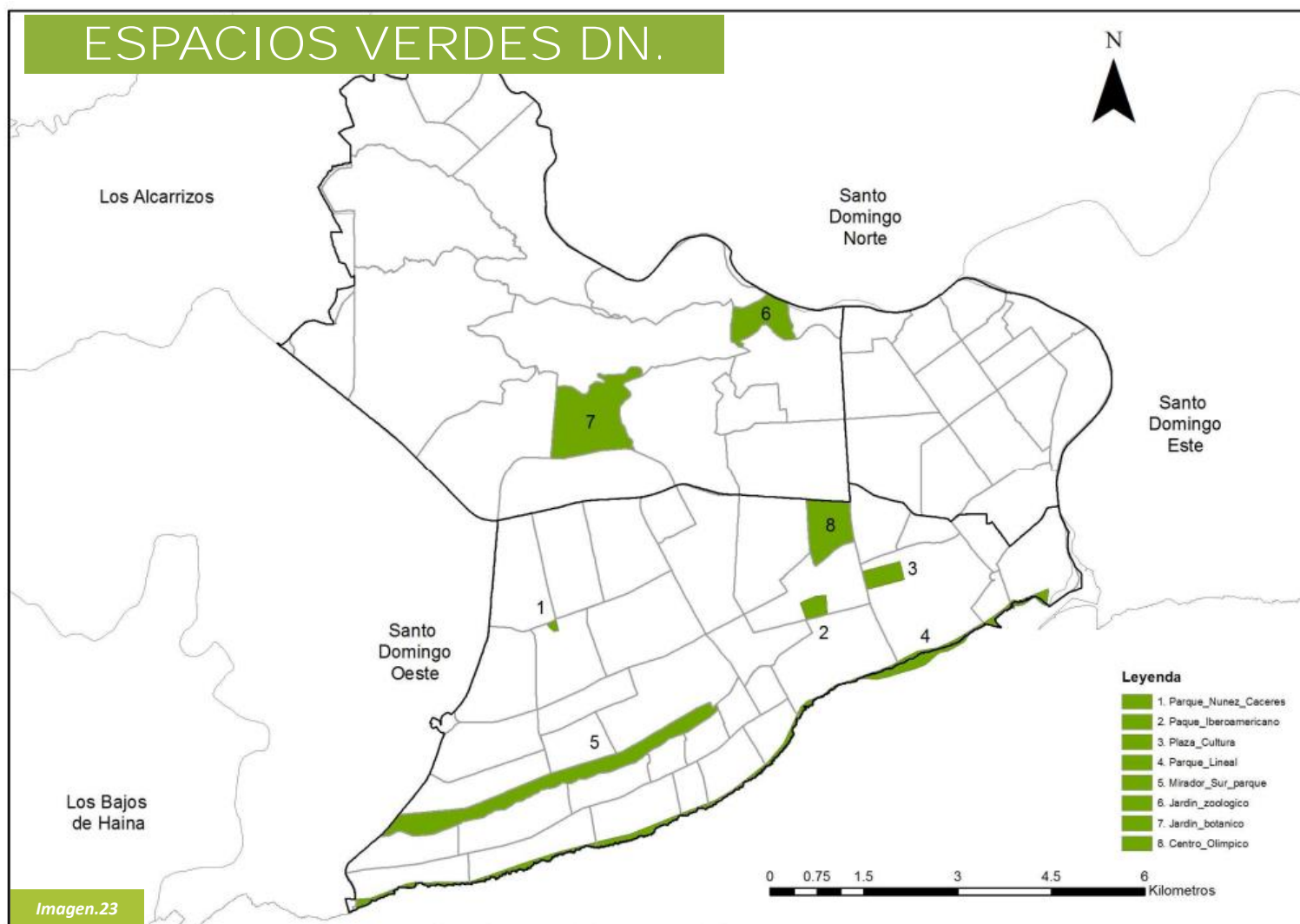
2000 - ACTIVIDAD

Los espacios públicos son estudiados de forma que responda a los proyectos urbanos, retomando y reinventando la tradición de las tipologías antiguas, donde valores civiles y sociales con el objetivo de que la arquitectura vuelva a la ciudad

ESPACIOS PUBLICOS EN SANTO DOMINGO

A lo largo de la historia de Santo Domingo los distintos gobiernos han velado por la calidad de vida urbana de sus usuarios, y se han utilizados manchas verdes como principales articuladores en el diseño de la trama urbana de la ciudad.

El espacio público o verde es repartido a lo largo del territorio que comprende el distrito nacional tendiendo varios de los espacios públicos más representativos del país como podrían serlo el Jardín Botánico o el parque mirador sur, los cuales son un pulmón verde para la ciudad y el área de esparcimiento por excelencia de muchos de los ciudadanos que residen en la ciudad o son de ciudades aledañas.



Ya entendido el espacio público como todo el espacio de pertenencia público ya sea calles, acera o espacio verde, es importante recalcar que según el ADN y la ONE brindan datos que revelan un déficit de espacios verdes en el distrito nacional o polígono central y sus alrededores

- **La circunscripción #1 con 4.6 km² de espacios público**
- **La circunscripción #2 con 3.2 km² de espacios público**
- **La circunscripción #3 con 0.36 km² de espacios público**

Para un total de 7.72 km² de espacio verde para los usuarios, por debajo del mínimo recomendado por la OMS organización mundial de la salud.

Según este estudio realizado Diagnóstico de situación de los espacios de uso público del Distrito Nacional) revela que el conglomerado total de espacio verde por habitante es de apenas un 8% para el distrito nacional. Siendo la circunscripción uno la que cuenta con mejor porcentaje verde debido a su uso territorial del suelo y al no ser tan explorada arquitectónicamente, en contraposición de la circunscripción número 3 la cual tiene como principal zona de interés el polígono central, principal fuente comercial de la ciudad.

“A pesar de que el dato cuantificado sobre la superficie de espacio público es del año 2004, el Distrito Nacional ha sido sometido a un proceso de reducción de su capa vegetal y con ello de sus espacios verdes públicos, lo cual evidencia una reducción importante durante los últimos años. A través del estudio realizado sobre la capa vegetal en la capital se evidencia esta disminución en el análisis del emplazamiento seleccionado a continuación.”(Diagnostico de los espacios públicos,2017)

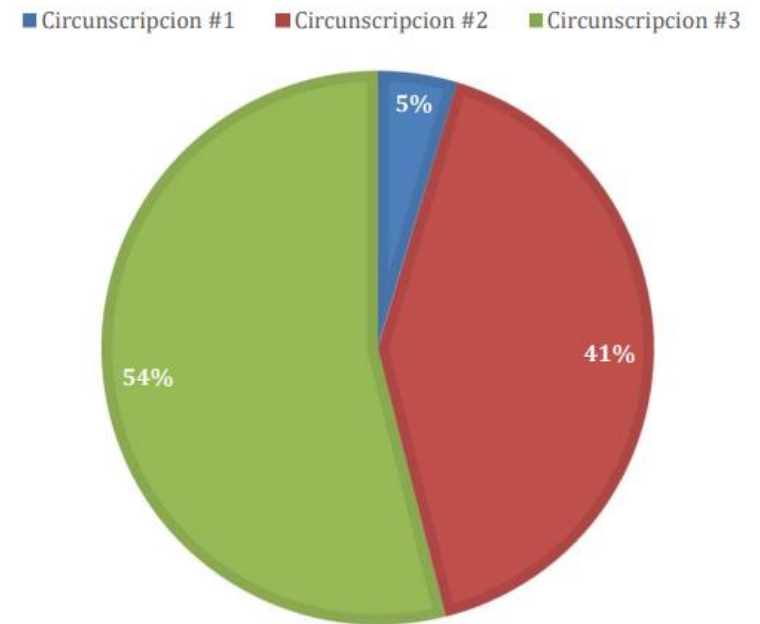
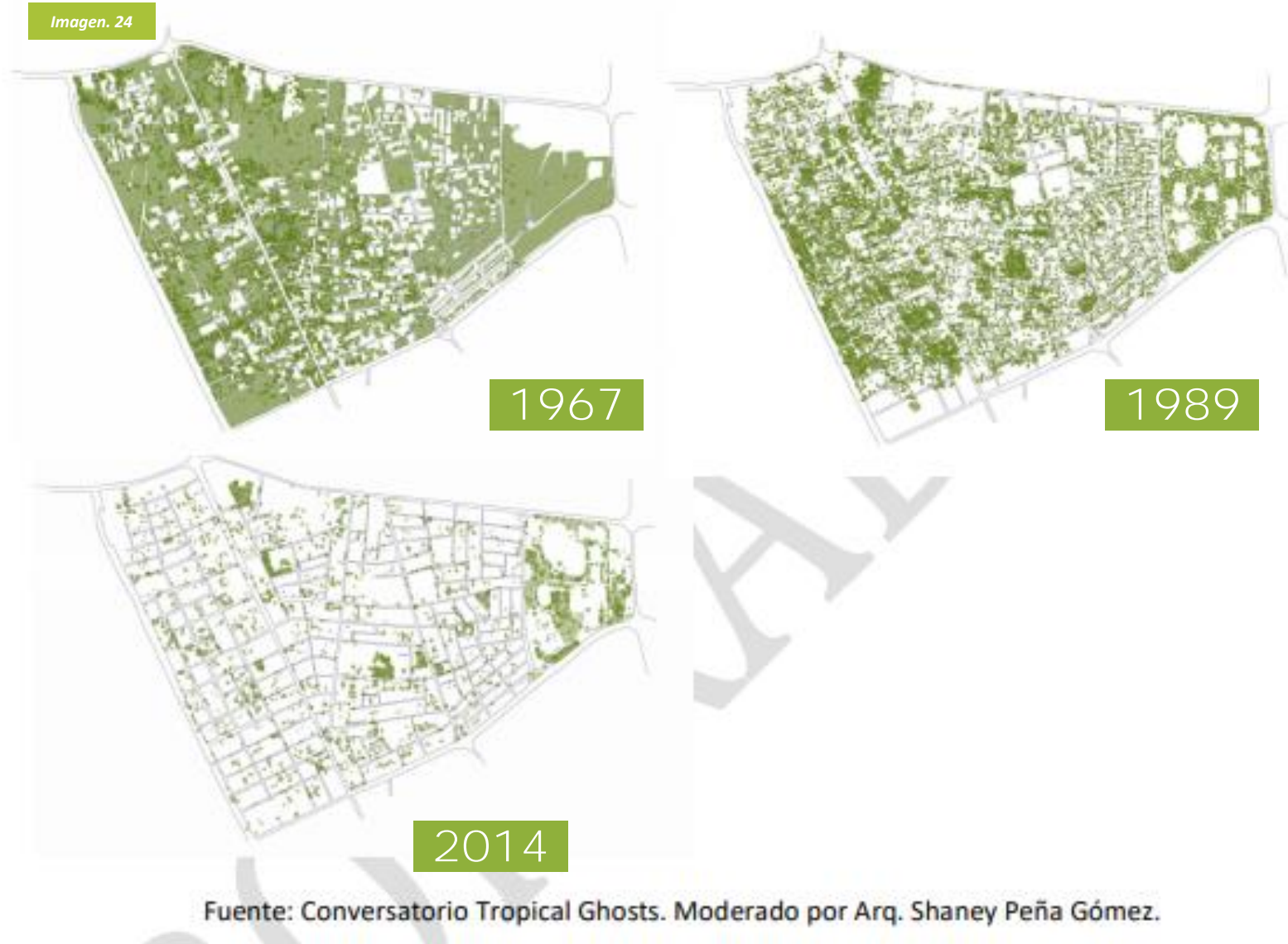


Figura 1
Fuente: Diagnóstico de situación de los espacios de uso público del Distrito Nacional.

Los principales espacios verdes no son suficientes debido a la alta demanda de edificaciones creadas en los últimos años, siendo una preocupación para los principales arquitectos del país, como para los ciudadanos. Viendo como una solución la creación de nuevos espacios públicos y parques lineales.

PERDIDA DE LA VEGETACIÓN EN EL POLÍGONO CENTRAL

Imagen. 24



Fuente: Conversatorio Tropical Ghosts. Moderado por Arq. Shaney Peña Gómez.

Los principales espacios verdes no son suficientes debido a la alta demanda de edificaciones creadas en los últimos años, siendo una preocupación para los principales arquitectos del país, como para los ciudadanos. Viendo como una solución la creación de nuevos espacios públicos y parques lineales.



Áreas Verdes



Fuente: DGPU Ayuntamiento del Distrito Nacional

6.5 m² aprox.
de área verde por
hab. en todo el DN



9.33 km²
Áreas verdes /
Espacio de uso
público

0.69 Km²
de litoral marino



C1. CIRCUNSCRIPCION 1

Parque Mirador Sur 1.08 Km²
Parque Iberoamérica 0.10 Km²

C2. CIRCUNSCRIPCION 2

Jardín Botánico 1.28 Km²
Parque Zoológico 0.73 Km²



Secretaría General • Secretaría Técnica • Secretaría de Gestión Ambiental y de Riesgo
Oficina del Plan Estratégico • Dirección de Planeamiento Urbano • Dirección de Tránsito y Movilidad

01.08.16

Imagen. 25

CONCLUSION

Hacer un diagnóstico sobre la situación de los espacios públicos de la ciudad de Santo Domingo nos dará resultados diversos, ya que existen zonas que cuentan con infraestructuras en excelente estado, y otras en las que el deterioro, la ausencia de orden, falta de iluminación adecuada y mobiliario con desperfectos son notables. En cuanto a infraestructura se refiere, no hay un referente con el que podamos decir exactamente cuál es el modelo predominante tipológico de los espacios públicos en Santo Domingo, aunque en cuanto a características espaciales predominan los Parques y Plazas.

(Claudio R. 2014) expone que el Gran Santo Domingo va encaminado continuamente a la modernidad, una muestra de ello lo es el importante medio de transporte masivo “Metro de Santo Domingo” el cual atraviesa la ciudad desde el 2008, dándole un matiz diferente a la ciudad. El contraste de todo esto sucede cuando damos una vuelta por la ciudad y nos encontramos con solares baldíos, aceras y contenes, avenidas y calles, así como gran parte de parques y áreas verdes, en mal estado y ocupados en su mayoría por vendedores ambulantes y personas del sector del transporte público.

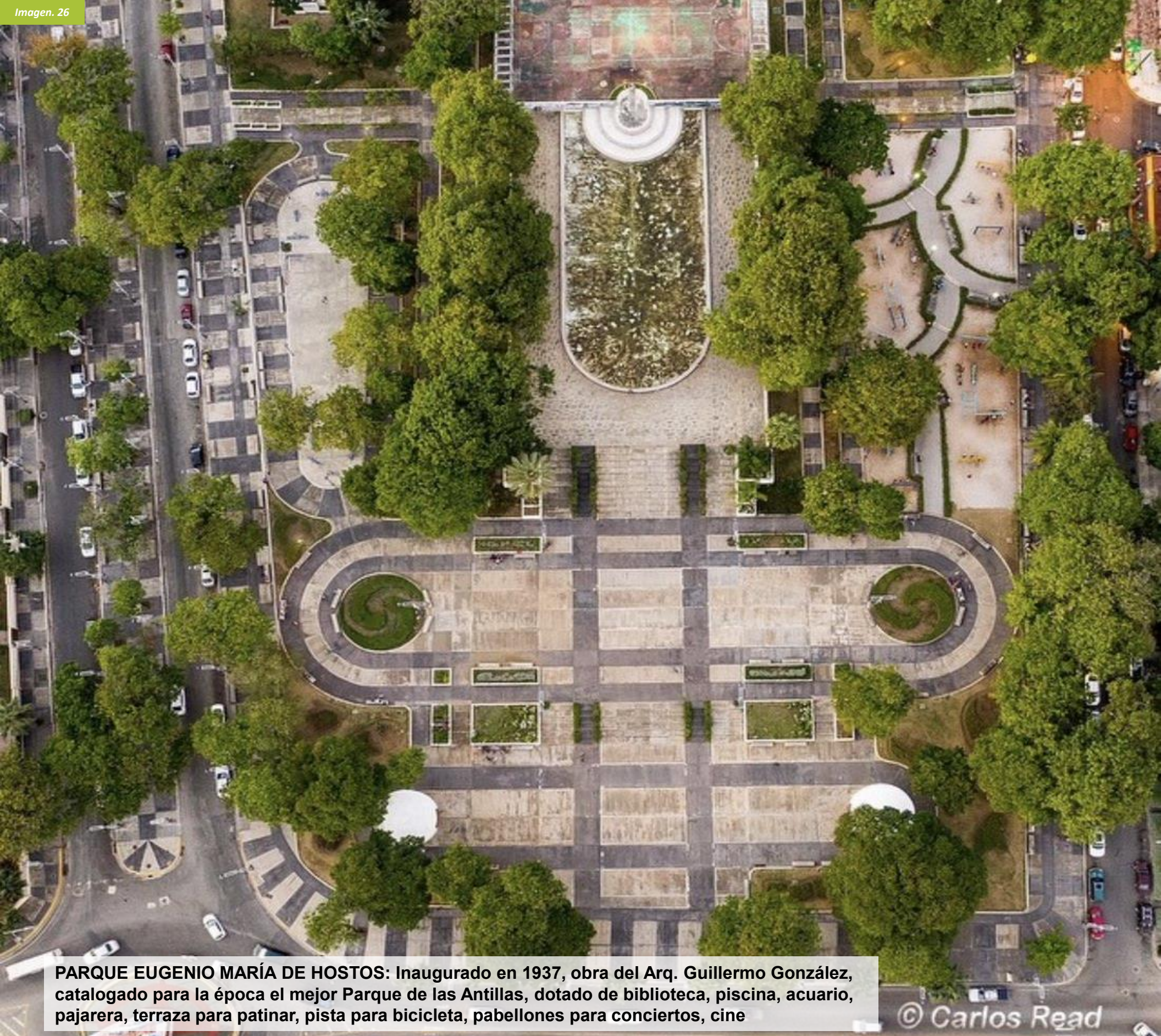
Las autoridades han tenido innumerables batallas para la regularización y recuperación de los espacios públicos en la ciudad, aunque sin mucho éxito, debido a que existen personas de todas clases sociales que entienden el significado de espacio público como un lugar de su propiedad en particular y no un bien de todos y todas.

En cuanto a sus calles, Santo Domingo goza de buenas infraestructuras viales y carreteras nacionales que conectan la ciudad con las demás ciudades y provincias de la periferia, como San Pedro de Macorís y La Romana hacia el este y la Provincia de San Cristóbal al Sur.

(Fernández L. 2007) clasifica la provincia Santo Domingo como el centro económico del país, sin embargo las áreas verdes y espacios públicos se muestran en una perspectiva depresiva, la cual va en perjuicio para la calidad de vida de sus habitantes.

Uno de los ejemplos que persisten lo es el hoy remodelado Parque Eugenio María de Hostos.

A pesar de esto el flujo económico es en su mayoría gracias a los visitantes extranjeros que viajan anualmente para conocer la cultura, socializar y hacer inversiones económicas, y estos se convierten en puntos que hay que tener presente a la hora del mantenimiento de los espacios públicos, ya que son estos los principales lugares de convergencia y concentración de una ciudad.



PARQUE EUGENIO MARÍA DE HOSTOS: Inaugurado en 1937, obra del Arq. Guillermo González, catalogado para la época el mejor Parque de las Antillas, dotado de biblioteca, piscina, acuario, pajarera, terraza para patinar, pista para bicicleta, pabellones para conciertos, cine

© Carlos Read

NORMATIVAS DE ESPACIOS PÚBLICOS RD

Los Espacios Públicos son definidos desde el punto de vista jurídico, como aquellos que son de dominio público, con regulaciones administrativas públicas específicas, los cuales son a su vez los que tienen el dominio del suelo y por ende los que deben velar por los mismos. (Fernández L. 2007)

Los espacios públicos están regidos por una serie de normativas y leyes los cuales regulan su funcionamiento y pertenencia, el marco regulador o Ley con que se rigen los municipios de la República Dominicana en materia de la gestión de los espacios públicos lo es, la Ley No. 176-07 del Distrito Nacional y los Municipios, del 17 de julio del 2007. En esta el artículo 19 acerca de las competencias propias de los Ayuntamientos, enmarca en el acápite (B) la exclusiva facultad de normar y gestionar el espacio público, tanto urbano como rural.

Aunque esta ley faculta y da potestad a los ayuntamientos para velar y manejar los espacios públicos, estos podrán ejercer competencias de manera compartidas o coordinadas con la administración pública estatal, excepto a aquellas funciones que son exclusivas del gobierno central.

Así mismo los ayuntamientos cuentan con distintos departamentos que se encargan de estos espacios, tales como el Departamento de Planeamiento Urbano, Departamento de Ornato y Parques y la Dirección de Espacios Públicos, siendo esta última la división encargada de crear los sistemas de gestión de los espacios públicos del municipio, promover modelos que incrementen la calidad de vida de los habitantes, garantizar el uso eficaz de las infraestructuras y estimular la participación ciudadana para el disfrute colectivo.

Esta entidad sirve de apoyo a la municipalidad, además de defensoría de los espacios públicos, a través de la aplicación de las normas y leyes que regulen el comercio en estos espacios, así como las demoliciones y construcciones ilegales.

Dentro de las funciones principales de la dirección de espacios públicos se encuentran:

- Trabajar de manera conjunta con el Alcalde y asesorarlo en lo concerniente al uso apropiado de los espacios públicos y la eliminación de contaminación acústica y visual en ellos

Sin embargo (Rancier L. 2007), realizó un anVelar por la recuperación de áreas verdades, así como:

- **ejecutar planes para regularizar los comercios en estos espacios.**
- **Fomentar la creación de nuevos proyectos sobre los espacios públicos de la ciudad.**

- **- Coordinar con otras entidades de la ciudad, la implementación de incentivos destinados a aquellos que contribuyan de alguna u otra manera con la creación, el mantenimiento y la mejoría de los espacios públicos.**
- **- Realizar campañas educativas que enseñen a proteger, controlar, recuperar y defender los espacios públicos.**

En cuanto a infraestructura se refiere, no hay un referente con el que podamos decir exactamente cuál es el modelo predominante tipológico de los espacios públicos en Santo Domingo, aunque en cuanto a características espaciales predominan los Parques y Plazas.

Sin embargo (Rancier L. 2007), realizó un análisis que se puede considerar como apreciable e interesante, sobre los espacios públicos de la ciudad de Santo Domingo, en donde plantea cinco categorías diferentes de los espacios públicos, estas cinco categorías los visualiza desde un punto de vista diferente a las tipologías usuales de parques, parques urbanos y plazas, obras que se les nombra normalmente por sus dimensiones. Las tipologías planteadas por éste fueron realizadas por su forma, historia y con su uso, más que por su escala, estos espacios de gran significado para la ciudad son:

- **El de tipología colonial:** es el que corresponden al origen de la ciudad y fueron asignadas bajo las leyes de India de 1573, la cual trata sobre las Ordenanzas de descubrimientos, nueva población y pacificación de las Indias. El más importante de la época y hasta el momento lo es el Parque Colón.
- **Republicano:** es el llamado básicamente como tipología de “Parques”, se constituyó entre los años 1844 y 1930, y su configuración es la distribución simétrica y clásica, su ejemplo principal es el Parque Independencia.
- **Trujillista:** fueron los espacios públicos construidos en el periodo dictatorial del presidente Rafael Leónidas Trujillo entre el 1930 al 1961. Uno de los ejemplos que persisten lo es el hoy remodelado Parque Eugenio María de Hostos.
- **Tipología Monumental:** es que corresponde a áreas simbólicas de la ciudad, en donde se han edificado espacios de gran magnitud, tal como La Plaza de la Bandera.
- **Tipología de Usos Lúdicos:** son los asociados a la contemplación, recreación y juegos, como el Plaza La Lira y la Plaza verde o Temática de Santo Domingo



ESPACIO PUBLICO

EN SANTO DOMINGO

Otros de los aspectos resaltados por el arquitecto urbanista Omar Rancier son los 10 Puntos acerca de como sustentar un buen espacio publico.

ESCALA DEFINIDA POR LA ARQUITECTURA	1	RELACION CON OFERTAS COMERCIALES	6
ACCESIBILIDAD CIUDADANA Y RELACION CON ZONAS DE VIVIENDA.	2	ARQUITECTURA DE LA CIUDAD EN EL CONTEXTO	7
ARBORIZACIÓN ADECUADA	3	PERCEPCION DE SEGURIDAD	8
MOBILIARIO URBANO CON ZONAS DE SOMBRA	4	POSIBILIDAD DE APROPIACIÓN CIUDADANA	9
PRESENCIA INSTITUCIONAL	5	ACTIVIDADES Y USO MIXTO	10

Estos aspectos revelan la situación actual de los espacios publico, como algunos de estos aspectos se cumplen tímidamente y otros ni siquiera son tomados en cuenta, de ahí la raíz de la falta de identidad de los mismo y el abandono momentáneo que han sufrido.



SITUACION ACTUAL RESUMEN



EXCESO DE PERSONAS

CONTAMINACION DE
USO

MARGINALIDAD

IMPERMEABILIDAD

APROPIACION

INSEGURIDAD

DESCUIDO

CARENCIA DE FOCOS
DE ATRACCION

VEGETACION POBRE

ELITISMO SOCIAL

2.3 CALIDAD DE VIDA URBANA & EL INTERCAMBIO CULTURAL





DEFINICION DEL CALIDAD DE VIDA URBANA

“La calidad de vida es la percepción que un individuo tiene de su lugar en la existencia, en el contexto de la cultura y del sistema de valores en los que vive y en relación con sus objetivos, sus expectativas, sus normas e inquietudes”.

Entonces, podríamos decir que se trata de un conjunto de puntos y acciones que nos encaminan al tipo de vida que nos gustaría tener y que genera en nosotros una estabilidad.

TIPOS DE CALIDAD DE VIDA

La calidad de vida a pesar de ser un aspecto psicológico e intangible, en la cual depende de cada persona. Esta, está definida por distintos factores que si son tangible y medibles para las personas:

- **CONDICIÓN LABORAL** Mide las facilidades de acceso al mercado laboral, ingresos, capacitaciones, desarrollo profesional y protección social de los residentes.
- **AMBIENTE DE NEGOCIOS** Referidas a variables económicas que permiten corroborar que la ciudad es un medio favorable para la generación de inversiones privadas y/o emprendimientos por cuenta propia.
- **CONDICIONES SOCIO CULTURALES** Mide variables relativas al nivel de participación de la población en organizaciones sociales, así como a los niveles de seguridad y educación que afectan la formación de capital social.
- **CONECTIVIDAD Y MOVILIDAD** Según variables relacionadas con las condiciones de la infraestructura de conectividad, movilidad y seguridad vial de la población residente.
- **SALUD Y MEDIO AMBIENTE** Corresponde a las condiciones de salud de la población en relación a enfermedades que presentan una mayor correlación con las condiciones ambientales y su medio antrópico.
- **VIVIENDA Y ENTORNO** Ámbito referido a variables que dan cuenta de la calidad de la vivienda, nivel de hacinamiento e inversión en materia de espacios públicos cercanos para sus residentes.

En este caso nos enfocaremos principalmente en el apartado de medio ambiente y condiciones socioculturales, debido a que son aspectos que pueden definirse o ver una mejoría con los espacios públicos.

La Calidad de Vida



(Susana kanahuati, 2016) afirma que Cuando una ciudad antepone las mega proyectos comerciales a un espacio público o espacio urbano, esta puede señalarse como una ciudad enferma y genera así la perdida de la sociedad y la calidad de vida. Una sociedad que está olvidando de forma acelerada la noción de espacio público , debido a que los espacio privados y semi públicos, se han instalado en el imaginario de muchos ciudadanos, como la única alternativa de convivencia y recreación.

CALIDAD DE VIDA

URBANA

Autores como Beck (2009) Además de Nasution y Zahrah (2012), entre otros, han empezado a explorar los espacios públicos y su relación directa con la calidad de vida, llegando a conclusiones como las siguientes:

a) los espacios públicos influyen en la calidad de vida debido a que aumenta el valor de las propiedades cercanas a los espacios públicos, este hallazgo se debe a que utilizaron un indicador centrado en los beneficios económicos derivados de la inversión pública en tales espacios, consideraron dicha plusvalía como un aporte objetivo a la calidad de vida,

b) los espacios públicos mejoran la calidad de vida porque su diseño mejora el paisaje y visuales arquitectónicas.

c) el diseño y la calidad de los espacios públicos fomentan la calidad de vida porque se genera vida pública en ellos, esto aumenta la cantidad de usuarios e invariablemente también aumentan las actividades y las frecuencias de uso.

Para los autores estas conclusiones representan beneficios objetivos y subjetivos dentro y fuera de los espacios públicos que justifican una mayor inversión. Con respecto a la relación entre espacios públicos y la calidad de vida, (Beck, 2009) argumenta que la alta calidad, más el buen diseño y administración de parques y espacios públicos urbanos promueven la

calidad de vida. La autora indica que se mejora la calidad de vida en términos de salud de los usuarios y de la comunidad circundante a los parques así como el aumento del valor económico de las propiedades cercanas. A pesar de que lo anterior lo plantea desde la perspectiva de la arquitectura, sugiere la importancia de estudiar además del estado en que se encuentran los espacios públicos y su calidad, su impacto en la comunidad donde se realiza la inversión pública en la creación de nuevos espacios y en la rehabilitación de los ya existentes.

Estudiar la relación entre espacios públicos y calidad de vida urbana es importante puesto que generalmente se atribuye en una primera instancia a los espacios públicos el valor de mejorar la calidad de vida. Sin embargo, no queda establecido cómo ello sucede más allá de las condiciones de los espacios (dimensión física); es decir, en las experiencias de los habitantes y usuarios no se conoce cómo los espacios públicos mejoran su calidad de vida urbana.

Se puede llegar a asumir una relación con respecto a las situaciones culturales e intangibles que se generan dentro de sí, abarcando más allá de el diseño o ubicación. El cúmulo de actividades e historia del mismo pueden llegar a ser el factor más determinante a la hora de generar calidad de vida.

Jan Gel (2004) “evaluar la calidad de vida y determinar sus efectos en el comportamiento humano son temas cada vez más importantes en las ciencias sociales”. Ya que hay un sinnúmero de factores que influyen en esta situación denominada calidad de vida urbana, siendo situaciones a veces inmedibles para la arquitectura. Mas sin embargo

queda realmente claro que “La esencia de la ciudad se forma mediante la acumulación de minúsculas interacciones cotidianas que mejoran las condiciones de la vida urbana, como propone” (Bauman, 2005). Afirmando que es posible lograr este cometido, mediante gentos e interacciones.



Imagen. 31

INTERCAMBIO SOCIOCULTURAL

Para generar calidad de vida urbana es necesario es importante generar interacción en los espacios público ya que estos son el imán que conecta a las personas.

En términos simples el espacio público es considerado aquel lugar donde todo el mundo tiene derecho a circular, por tanto es de propiedad, dominio y uso público. Es el escenario de la interacción social cotidiana, cumple funciones materiales y tangibles: por ser el soporte físico de las actividades cuyo fin es satisfacer las necesidades urbanas colectivas que trascienden los límites de los intereses individuales

Pero ¿qué es el intercambio social o cultural en la vida pública?

Esta es la acción o la actividad social que ocurre en espacios urbanos cotidianos, tales como calles, parques y plazas. Según Jan Gehl y Brigitte Svarre en su libro, *Cómo Estudiar la Vida Pública* (2013), hay dos formas de realizar intercambio sociocultural :

(1) actividades necesarias (compras, transporte, Estudios , alimentación, etc.), y (2) actividades opcionales (recreación).

Explica que **“la buena arquitectura garantiza una buena interacción entre el espacio público y la vida pública”**. Sin embargo, los arquitectos y los planificadores urbanos muchas veces olvidan esto.

ACTIVIDADES NECESARIAS



Imagen. 32

ACTIVIDADES OPCIONALES



Imagen. 33

Jan Gehl define la actividad social como la tercera actividad en espacios exteriores luego de las actividades necesarias y las opcionales-. Esta tercera actividad dice, son todas las que dependen de otras personas en los espacios públicos que incluye, además del juego, el saludo y las conversaciones; las actividades de carácter pasivo como el simplemente ver y escuchar a otras personas (Gehl, 2013). La presencia de otras personas, así como de actividades y acontecimientos, de inspiración y estímulos, supone una de las cualidades más importantes del espacio público.

Jordi Borja afirma que la ciudad más positivamente educadora será aquella que multiplique las posibilidades de integración y de socialización y que reduzca al mínimo los procesos marginadores (Borja, 2009). El espacio público es y funciona cuando la gente se siente cómoda interactuando con desconocidos. Las personas tienden a sentir un fuerte sentido de lugar y de pertenencia al espacio ya su entorno (Heemann & Santiago, 2015).

CIUDAD PUBLICA COLLAGE



FUENTE: Elaboración propia

Problemática del intercambio cultural y social en el espacio.

El intercambio cultural es una acción o un sinnúmero de acciones que van desde las pasivas como el saludar, comer, sentarse etc... y las activas como serían las exposiciones de arte, presentaciones, hasta la música. Por lo general acciones sociales que conllevan a la comunicación y a la interacción o dialogo.

“Áreas comunes donde se desarrollaba buena parte de la socialización humana en la ciudad, como fueron las calles, han perdido su carácter de espacio público para ofrecer la función de vía de circulación, en un escenario donde la movilidad estructura la vida urbana” (Vega Centeno, 2006).

Los restaurantes abiertos, son un gran medio de interacción cultural. Debido a que los usuarios vienen de cualquier parte y comparte sus opiniones e interactúan mediante utilizando la comida como vehículo.



Imagen. 34

Este tipo de localidades, esta caracterizado por su cercanía y aproximación a las estancias peatonales, volviendo estas un solo espacio. Al cruzar por uno de esto espacios, por lo general el usuario ya se siente atraído a estos , por lo antes mencionado, generando una conexión sin borde o limite , un medio de interacción social bastante atractivo al usuario.

Respecto a otros aspectos como el sentarse y la generación de intercambios culturales a partir del mobiliario público en los espacios públicos, se ha encontrado que en la ciudad Colonial es el mismo objeto que proporciona la función de descansar, recrearse, dialogar con otros usuarios, sus acompañantes y tener la posibilidad de conocer su ciudad partir de la visibilidad de su arquitectura, demostrando que el comercio y las actividades colectivas incitan a los usuarios a socializar.



Imagen. 35

El intercambio en los espacios públicos es gestado desde una primera aproximación y apropiación al lugar debido a que estos aparte de ser espacios de transición, son duales ya que propician la sensación de apego y permanencia.

Una vez en un espacio público mayormente si este se toma con vocación de permeancia, el sujeto debe apropiarse a este mediante la utilización del mobiliario urbano ya sea una banca o cualquier otro que genere la permanencia del usuario, en dicha situación si el espacio cumple con los lineamiento de un espacio público de calidad, el usuario se sentiría cómodo en el mismo y generaría la interacción social.

El intercambio social, la apropiación de los usuarios y la individualidad de cada espacio público, es la que va a dotar a cada uno de identidad y posicionara los mismo un estatus en la ciudad.

VIDA EN LA CIUDAD

DIAGRAMA Arq. Jan Ghel



Imagen. 36

DIAGRAMA DE INTERACCION SOCIAL EN ESPACOPS PUBLICOS

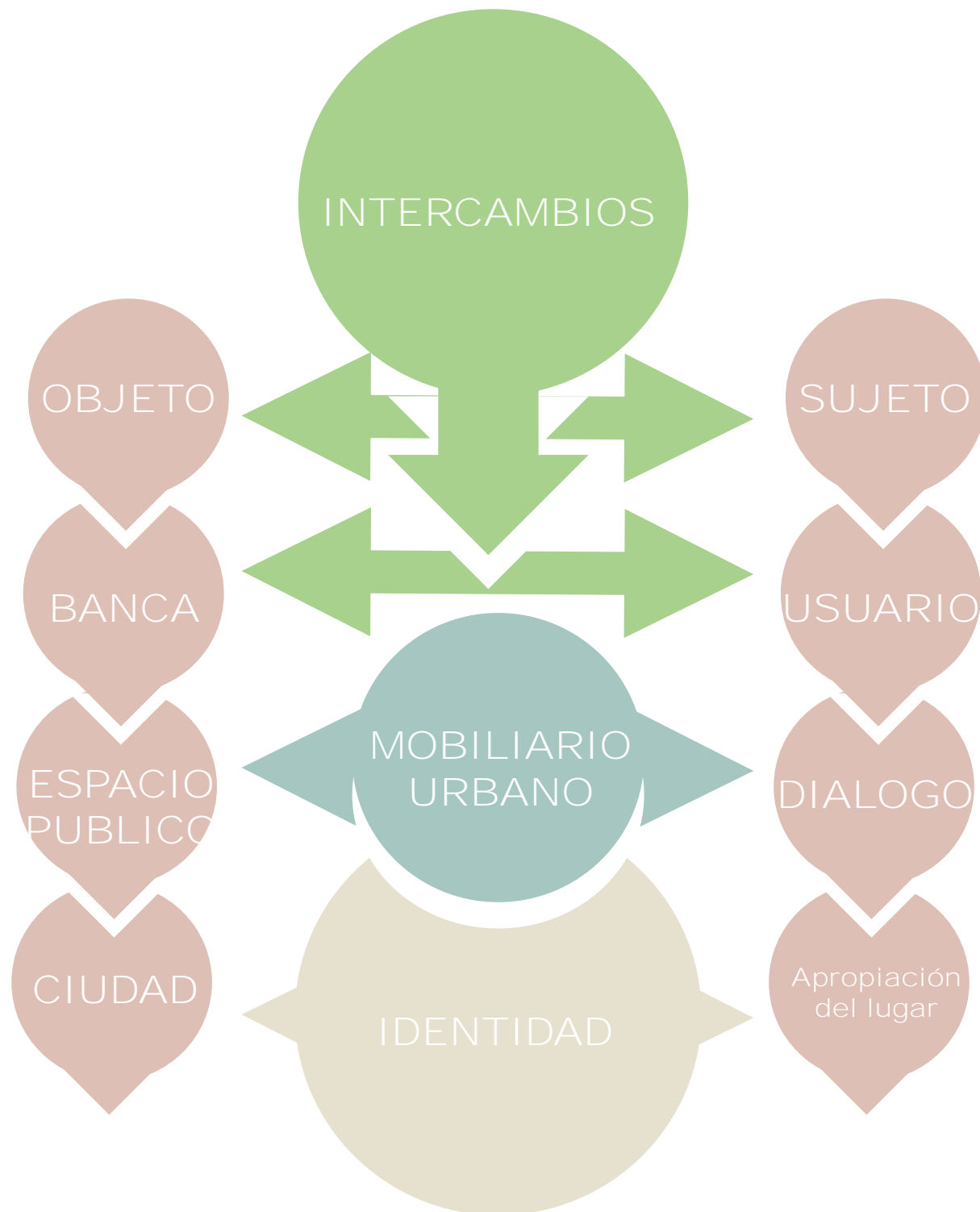


Figura 2



INTERACCION EXPONTANEA



MOVILIDAD VERDE

2.4 LA MOVILIDAD Y SU IMPORTANCIA EN LOS ESPACIOS PUBLICOS



Cuando se habla de movilidad, se hace referencia a las personas que se desplazan para movilizarse de un sitio a otro, a los medios de transporte que son los instrumentos que facilitan la realización de estos desplazamientos. Aunque, la eficacia de las nuevas tecnologías, redefinen el concepto de distancia espacial, accesibilidad y localización y por lo tanto proporcionan un nuevo concepto de movilidad. En este sentido Pontes (2010) afirma que la movilidad esta relacionada con la libertad de moverse y la posibilidad de acceso a los medios necesarios para tal fin, es decir, una movilidad relacionada con el deseo del individuo de alcanzar determinado destino y la capacidad del individuo. El reto es resolver estas necesidades de movilidad de manera compatible y eficiente con la preservación del medio ambiente.

MOVILIDAD & ESPACIO PUBLICO

El rápido aumento en el consumo mundial de combustible amenaza la sostenibilidad ya que las reservas de combustible fósil son limitadas y se reducen rápidamente. Para las economías en desarrollo que no son productoras de petróleo, los precios del combustible escalonan el crecimiento económico a medida que la balanza comercial propicia una mayor importación de combustible. La dependencia del país de los combustibles fósiles importados crea una carga económica. El aumento global de la flota vehicular en las próximas décadas, especialmente en las economías en desarrollo, tendrá un impacto monumental en la salud, el medio ambiente y el clima. La Agencia de Energía Internacional (IEA) estima que el consumo de combustible y las emisiones de CO₂ de los automóviles se duplicará entre los años 2000 y 2050.

Como es observado en la siguiente figura, la flota mundial de vehículos se triplicará en 2050 (de 1 millón a 2,5 + miles de millones), 90% + de crecimiento en países no

miembros de la OCDE, muy pocos países no pertenecientes a la OCDE tienen políticas. A nivel mundial, los vehículos representan casi la mitad del consumo de combustibles y las emisiones de CO₂ en el sector del transporte. Por estos motivos, se estableció la Iniciativa Global de Economía de Combustible (GFEI) para iniciar el debate sobre el desarrollo de políticas. La Iniciativa Global de Economía de Combustible busca promover la eficiencia de los vehículos en el consumo de combustible como contribución al cambio climático, la seguridad energética y movilidad sustentable. El GFEI ha establecido que mejorar la eficiencia del combustible de los vehículos de carretera es un método rentable y accesible para estabilizar o ayudar a reducir las emisiones de CO₂ del transporte por carretera. El proceso de determinación de las tendencias en eficiencia de combustible y estándares de emisiones de CO₂ comienza con la compilación y síntesis del inventario de vehículos.

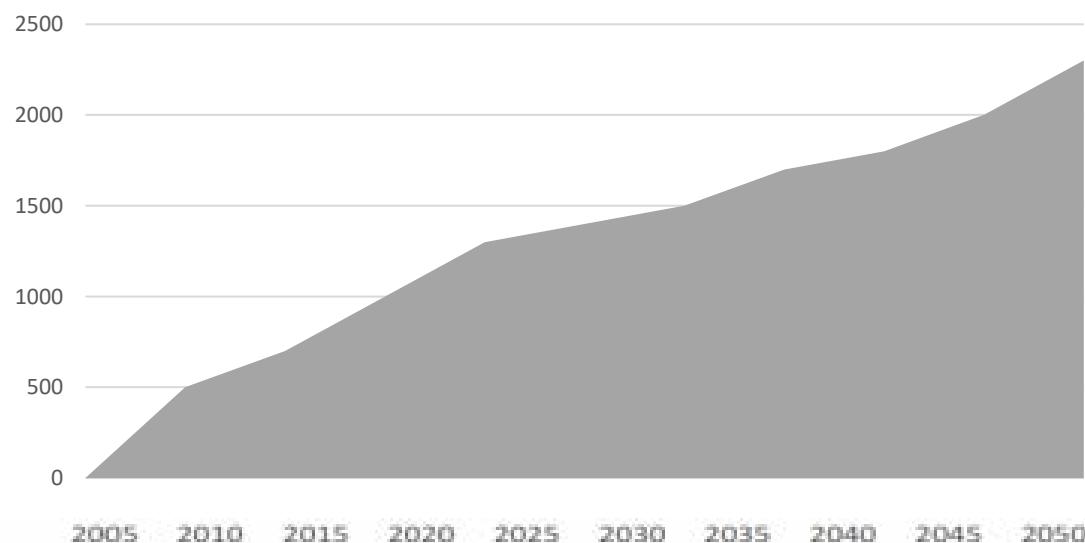


Figura 3

El parque vehicular de la República Dominicana data de vehículos fabricados aproximadamente desde el año 1970, hasta la actualidad. El parque vehicular contaba con 3,612,964 vehículos al año 2015, el crecimiento promedio anual porcentual del mismo en el periodo 2005 – 2015 fue de 6.85% aproximadamente.

Esto afecta directamente en el uso de los espacios públicos debido a que en el mismo, la movilidad se maneja de manera mas sostenible y mejor trato al medio ambiente, siendo el recorrido a pie y bicicleta el principal medio de transito en y hacia estos.

En el siguiente grafico se puede apreciar la pirámide de uso de métodos de transporte por prioridad, siendo los antes mencionados los mas importantes y en contraposición el auge del vehículo privado.

La tabla simboliza una pirámide invertida debido a que mas allá de ser este el uso adecuado se trata totalmente al revés dando prioridad al vehículo privado y a vehículos en base de combustibles focales prioridad de uso, generando cambios atmosféricos y climas incomodo a los usuarios apartándolos de los espacios abiertos y con poca protección climática.

DIAGRAMA PIRAMIDE MOVILIDAD SOSTENIBLE

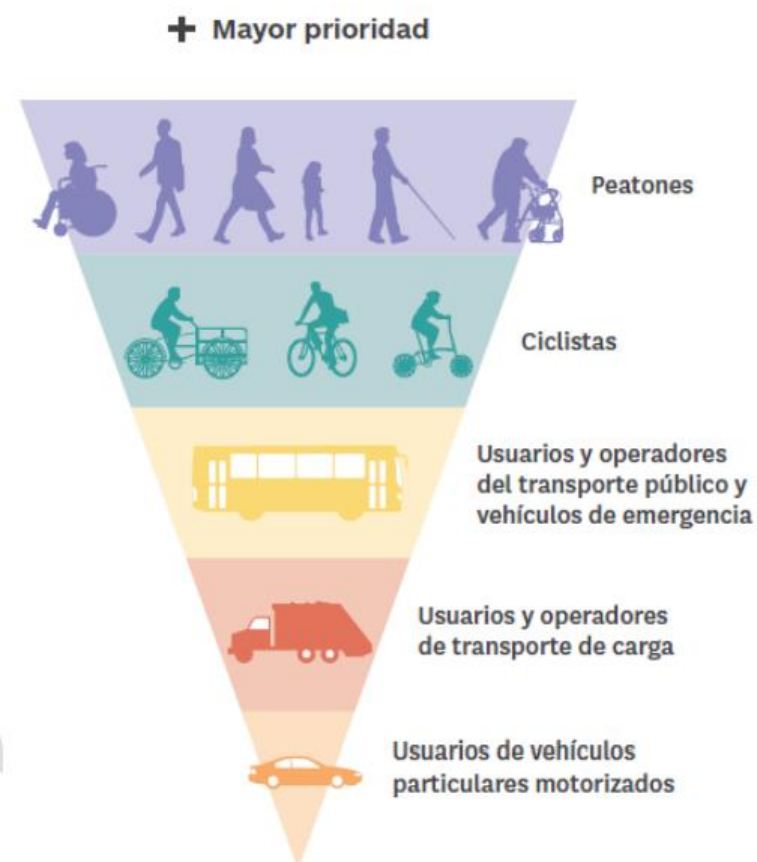


Figura 4



Imagen. 40



MOVILIDAD SOSTENIBLE

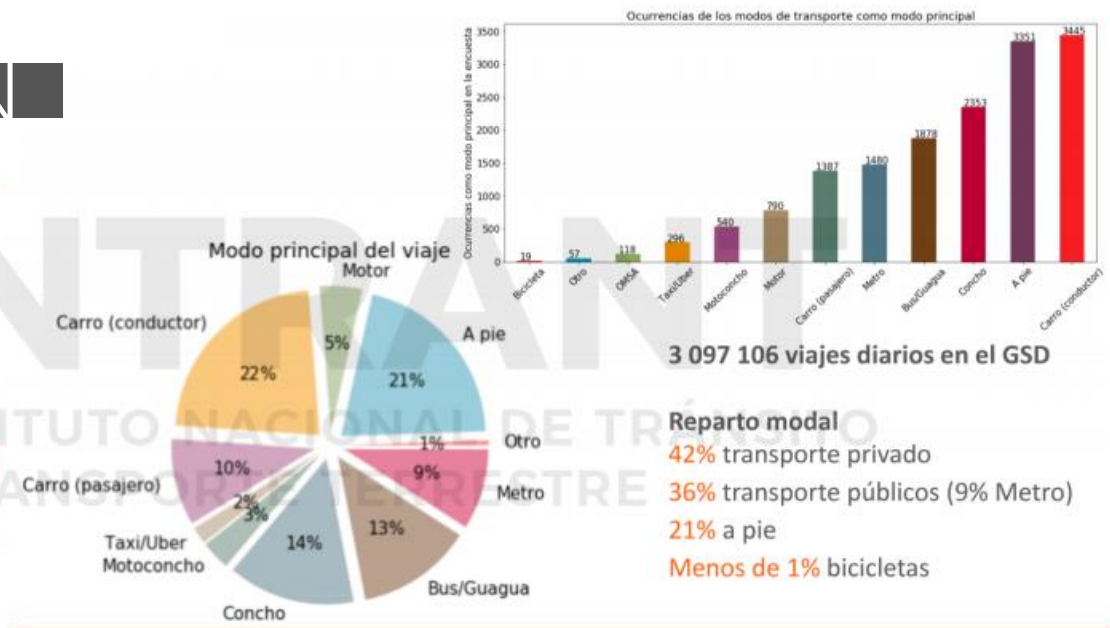
CO2

Una serie de encuestas realizadas por el INTRANT denotaron ciertas carencias en la movilidad de los espacios públicos transitorios del Gran Santo Domingo, siendo el vehículo privado el principal medio de transporte, obsoletizando a medios de transportes colectivos y otros mas sustentables como bicicletas o el caminar a pie.

Esto es principalmente debido a la falta de integración del espacio publico con el sistema de movilidad y desplazamiento de las personas, generando marginalidad en los mismos.

CONCLUSION

De acuerdo a las **encuestas origen-destino** realizadas **en hogares** acerca de los modos de transporte, para la realización del Plan de Movilidad Urbana Sostenible del Gran Santo Domingo, arrojó que **menos de 1%** de la población encuestada (4,326 hogares) se **desplazan en bicicletas.**

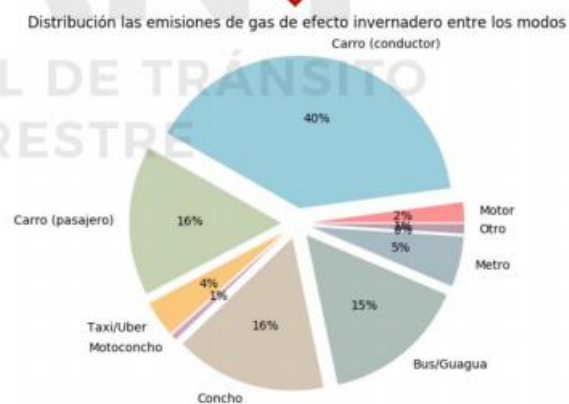
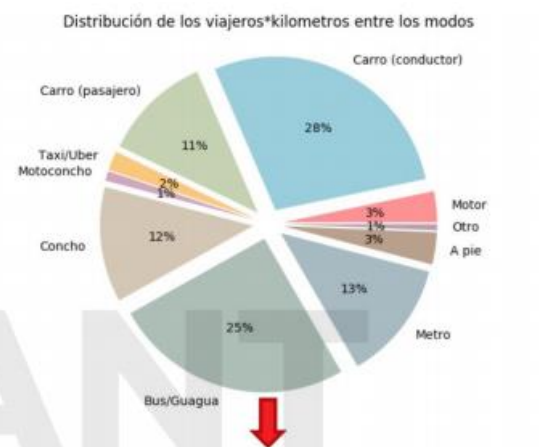
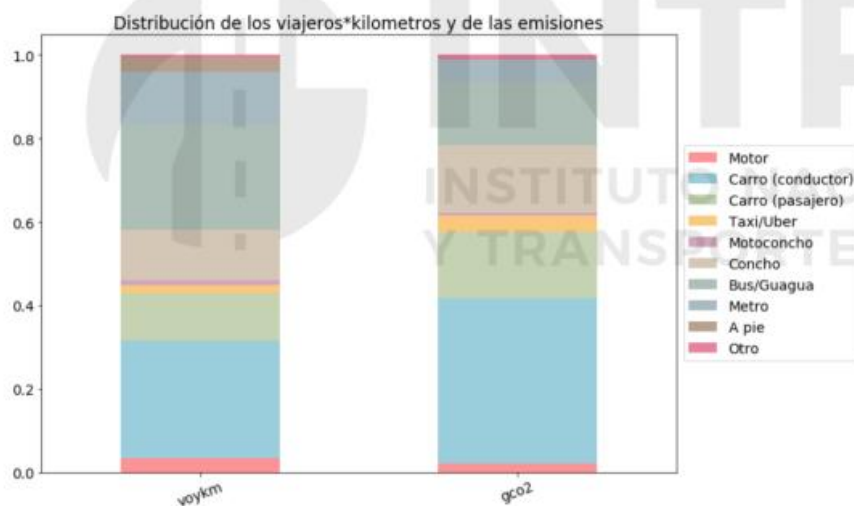


Sobre las Emisiones de Gases de Efecto Invernadero

Contribución del 20% en las emisiones de CO2 de los habitantes del GSD

428 kg de CO2 por año emitido por habitante

128 g de CO2 por viajero*km



Fuente: Plan de Movilidad Urbana Sostenible del Gran Santo Domingo. UE-AFD-INTRAN

PLAN BICI DEL GRAN SANTO DOMINGO

Estos medios de transporte son notoriamente dañinos para la atmosfera debido a que el uso excesivo de vehículos de base de combustibles fósiles representa el 20% de la emisión de CO2 del gran Santo Domingo en general casi equiparándose al Consumo energético con un 43,72% en 2015 segun el instituto nacional de transito terrestre atentando a la sostenibilidad y al usuario.

Es determinante saber que solo el 6% de los viajes en el Gran santo Domingo son con fines de ocio o a visitar espacios públicos, siendo un punto débil al compararlo con el sector comercial y trabajo que representan un 50% del motivo de esos desplazamiento, específicamente al Distrito nacional el cual es el destino principal del 72% de desplazados en el Gran Santo Domingo desde sus hogares, dejando de lado los espacios de esparcimiento.

Concluyendo que se debe pensar en sostenibilidad a la hora de plantear recorridos a espacios públicos, debido a que el aumento del consumo de combustibles y la emisión de CO2 se vería alzada si se implementara un método que genere circulación y flujo hacia estos.

CAMBIO CLIMATICO

ESPACIO PUBLICO

EL calentamiento global es algo que existe, nos afecta y no se puede evitar, situaciones de cambio climático como lo son olas de calor, inundaciones torrenciales, sequias, vendavales, entre otros afectan en gran medida a los ecosistemas de todas las vidas existentes incluyendo las grandes ciudades y metrópolis.

Uno de los principales causantes del cambio climático es la emisión de gases con efecto invernadero (CO₂)

Su emisión procede de todo tipo de procesos de combustión. La función de la fotosíntesis de los vegetales y la absorción de CO₂ por parte de los océanos son las principales vías de fijación del gas.

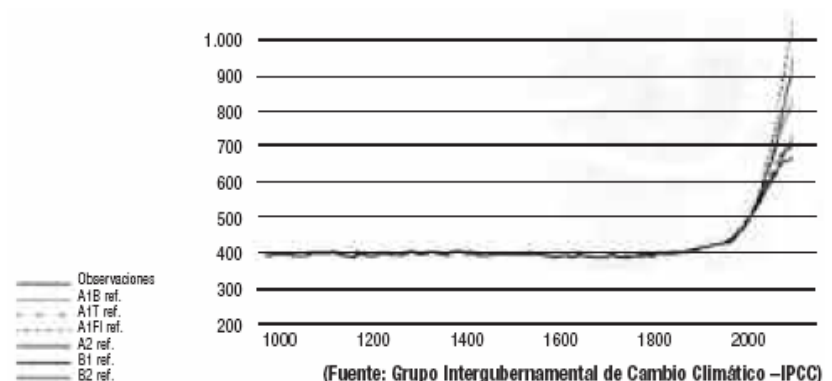
El continuo aumento de este gas en la atmósfera se debe a que es uno de los productos obtenidos en un proceso de combustión -de madera, carbón, petróleo o gas natural-. También se produce en la combustión de las centrales térmicas que producen electricidad o en cualquier tipo de caldera. Además, la combustión es el proceso característico de los motores de la mayor parte de los medios de transporte y de muchos procesos industriales.



Las concentraciones atmosféricas se han incrementado un 31% desde 1975, como consecuencia la temperatura media global ha ascendido entre 0,6 y 0,7 °C desde el siglo XX, según el Tercer Informe del IPCC (Panel Intergubernamental de Cambio Climático).

La emisión de gases de efecto invernadero producidas en las ciudades por culpa de la movilidad son si más bien un detonante para el cambio climático en las grandes ciudades debido a este.

Figura 2: Concentración atmosférica del CO₂ y diversas proyecciones



Sin embargo, su mitigación en las ciudades parte a raíz de su desuso, uno de los principales factores para reducir la producción de co2 es los espacios públicos.

Los espacios públicos y espacios verdes generar cierta reducción en la temperatura en las ciudades, esto debido a la vegetación la cual trabaja con el fin de filtrar el aire y reducir su toxicidad haciendo más cómodo la estancia y desplazamiento

en las grandes ciudades, llevando a los usuarios a utilizar métodos de transporte más sostenibles a largo plazo como lo serian el caminar, la bicicleta y los transportes colectivos.

Las ciudades mas importantes del mundo tienden a tener grandes porcentajes de espacio verde con el fin de hacerlas mucho mas caminable y atractivas al usuario. Viendo así un efecto en cadena.



En el cual demuestra una tasa menor de índices de acaloramiento en ciudades con mayor porcentaje verde y a su vez una menor dependencia del vehículo privado debido a confort que tiene el sistema vial.

Un estudio Encabezado por la UNPHU y la Arq. Gilkauris Rojas reverla un incremento en las temperaturas del polígono central debido al bajo índice de porcentaje verde en la misma.

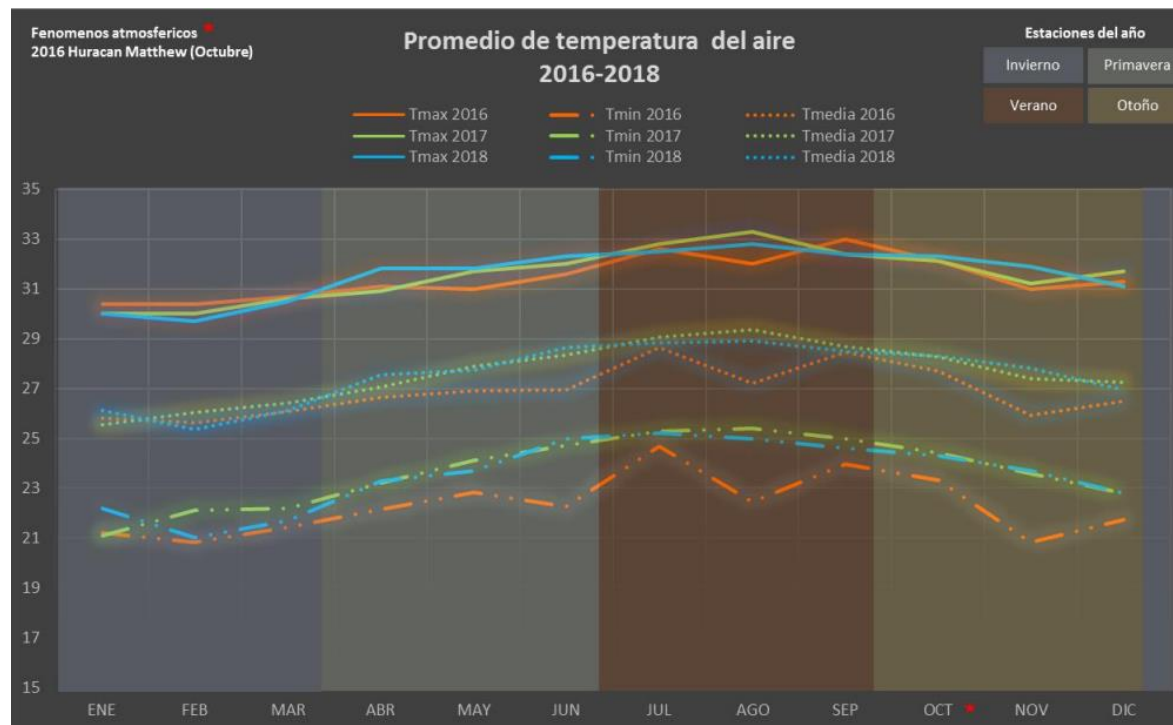


Imagen. 43

La temperatura del aire medida en los últimos 30 años se ha incrementado en 1.5 grados celsius en la ciudad de Santo Domingo, debido a que se ha destruido el arbolado y el desarrollo de grandes obras sin tomar en cuenta las áreas verdes.

Según el estudio, se ha comprobado que el arbolado urbano llega a disminuir hasta 6°C de temperatura radiante (calor que emite la superficie del suelo), por lo que la ciudad de Santo Domingo necesita más espacios verdes.

Se demuestra que ciertas plantas muy utilizadas como la caoba llega a reducir en 3 grados la temperatura de las zonas a diferencia de otras como las palmas que apenas reduce un 0.5 grados.

En general la investigación revela que en el Polígono Central del DN hay un déficit de espacios públicos de alrededor del 90%.

El motivo es simple y es que el espacio verde cumple con una serie de factores beneficiarios para la ciudad, que van desde lo psicológico hasta la limpieza del aire, de ahí que la Organización Mundial de la Salud (OMS) asegura que se necesita, al menos, un árbol por cada tres habitantes para

respirar un mejor aire en las ciudades y un mínimo de entre 10 y 15 metros cuadrados de zona verde por habitante debido al aumento de las edificaciones con relación a la población que circula el polígono central.

“Lo árboles urbanos juegan un importante papel en la mitigación del calor. Por ello, los parámetros de arbolado y espacio verde urbano son ineludibles en la planificación urbana actual. Lamento que se convierta la ciudad en una selva de cemento” (Rancier O, 2019).

Sumado a esto el árbol también aporta en el aspecto psicológico de la persona, como se muestra en circunstancias como la actual impuestas por la pandemia del covid-19, en que los humanos anhelan un espacio verde. Lamenta que a través de los años hayan ido disminuyendo los espacios públicos, por lo que cada vez se observan menos parques en la ciudad, siendo este uno de las principales vías de escape de los ciudadanos debido a las restricciones de los espacios semipúblicos por ende es importante revitalizar estos y crear nuevas alternativas que doten de identidad a los mismos.



**Organización
Mundial de la Salud**

PALMERA



Reduce en un **0.5%**

CAOBA



Reduce en un **3%**



NUESTRO ESPACIO IDEAL

CONCLUSIONES GENERALES

Es interesante como nosotros, los seres humanos añoramos e imaginamos un escenario ideal como parte de nuestra idiosincrasia. Es interesante que al hacerlo, caemos en cuenta de la actualidad y realidad en la que nos desenvolvemos a diario. Y sin darnos cuenta Comenzamos un proceso de identificación que nos permite imaginar e idear posibilidades a nuestro entorno.

La ciudad no es mas que un cumulo de decisiones y acciones ciudadanas reflejadas en un lapso de tiempo, esta es la que nos identifica y nos da una imagen cultural, el escenario de toda la integración publica . Es decir, todo lo que suceda de manera micro repercute a gran escala.

Es por esto que al verse una situación en la que el espacio público ha pasado de ser el lugar de encuentro y socialización a transformarse en uno de simple tránsito entre uno y otro punto de la ciudad verse diseño parece más orientado a optimizar los flujos vehicular que a satisfacer los deseos de bienestar y recreación de los ciudadanos, se ve directamente afectada la ciudad como tal y atenta contra la cultura y el sistema integro de la sociedad de una Urbe.

Las distintas problemáticas relacionadas a sistema vial anteponiéndose al peatón, la fragmentación de los espacios verdes, la perdida de la capa vegetal, etc. No hacen mas que poner en evidencia la marginalidad que ha sufrido la ciudad y sus conformación urbana, las ciudades mas importantes desde tiempos lejanos su ciudad

partiendo con el espacio publico como principal articulador de la ciudad, brindando a los usuarios la oportunidad de no solo ser un espacio de recorrido sino de asentamiento efímero y integración sociocultural.

Es notable que mas allá de temas sociales, el espacio publico tiene repercusiones físicas ambientales, debido a que este es el que genera y filtra las condiciones atmosféricas en las que nos encontremos, esto partiendo desde su sistema verde, siendo también un pulmón para las grandes ciudades globalizadas.

La ciudades deben ser estructuradas desde su matriz, por tres factores explicados por Jean Ghel, la Vida o intercambio sociocultural, el espacio publico y el contexto que brinde identidad, si uno de estos tres falla el comportamiento de la ciudad se ve afectado siempre.



2.6 MARCO ESPECIFICO

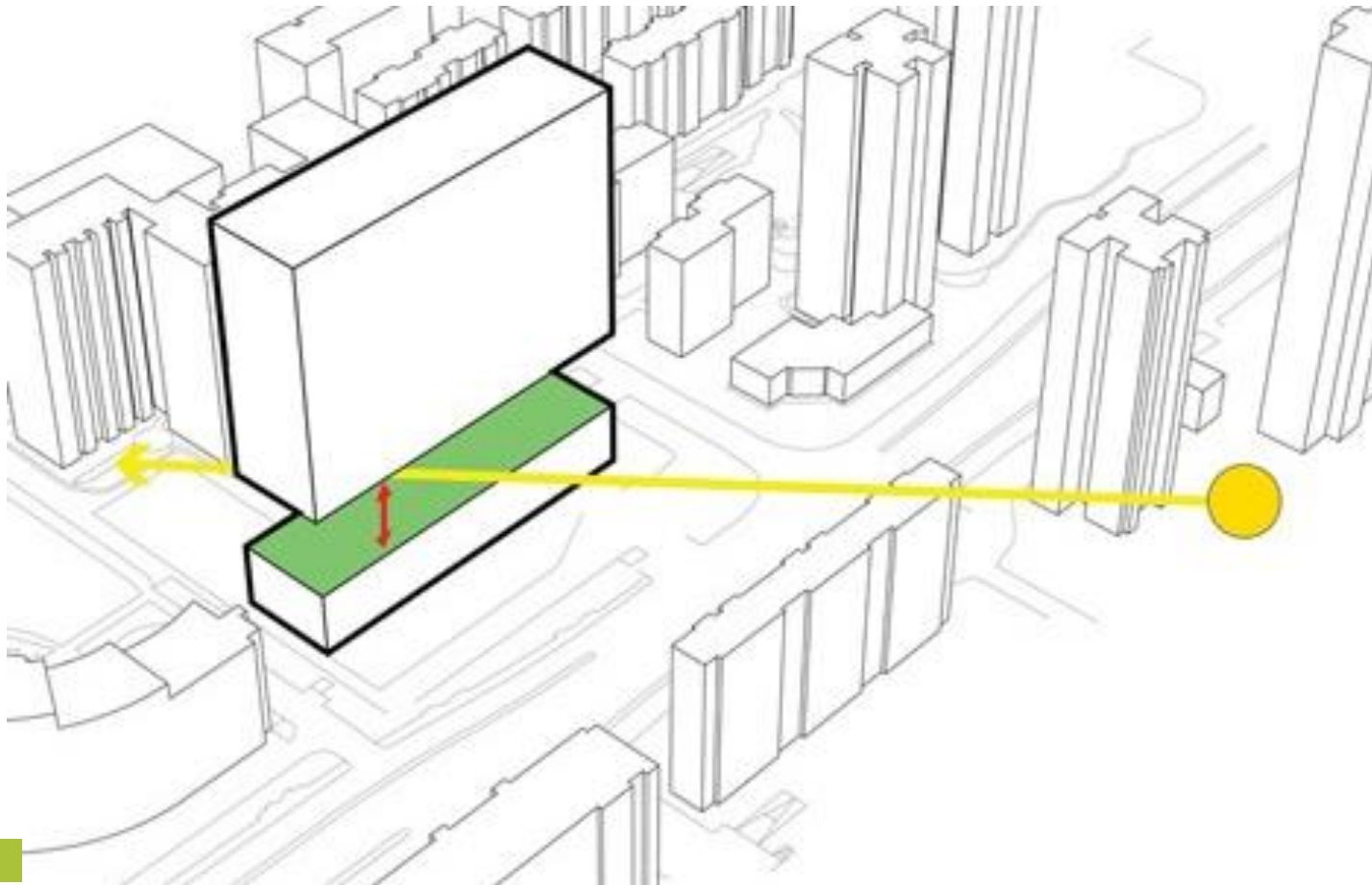


Imagen. 47

DEFINICION PERMUTABILIDAD

El término “**ARQUITECTURA PERMUTBALE**” no es un concepto propio de la arquitectura, mas bien es la extrapolación de un concepto perteneciente a la alquimia el cual hace referencia a variar la posición o generar un intercambio entre dos cosas.

También se encuentra el concepto referente al intercambio comercial, pero en este caso nos enfocaremos en convertir este concepto a una entidad arquitectónica que pueda ser aplicable y cuales son los conceptos ya existentes que se le puedan asociar.

Es decir que la permutabilidad puede ser definida como la habilidad de un objeto arquitectónico o una espacio como tal, de mutar o intercambiar su posición, situación o su morfología con el fin de generar al usuario o a la entidad arquitectónica identidad y versatilidad.

PERMUTABILIDAD

La permutabilidad es un concepto que surge en la arquitectura desde tiempos remotos, principalmente desde el punto de vista de intercambio comercial. Sin embargo en este caso se busca abordarlo desde un punto de vista que defina a los espacios arquitectónicos como un sistema capaz de ser readecuado con dos fines primordiales :

- **Responder mas eficazmente a las cambiantes necesidades de nuestra sociedad, permitiendo el libre desarrollo de los individuos y sus actividades**

- **Así también como de la sensata utilización de los recursos empleados en la construcción y funcionamiento de dichos espacios arquitectónicos.**

La permutabilidad no debe ser planteada como un movimiento estilístico o una búsqueda formal, es un concepto integral que abarca todos los aspectos del espacio arquitectónico, para la generación de arquitectura que responda de una manera comprometida y eficaz en un ámbito social, ambiental y posiblemente tecnológico.

DIAGRAMA DE CONCEPTOS ASOCIADOS



CONCEPTOS ASOCIADOS A LO PERMUTABLE

No existen muchos autores que den testimonio acerca de este concepto extrapolado a la arquitectura.

El concepto de permutabilidad según Ewald Bubner surge de procesos del mundo orgánico, describe la acomodación de un organismo o de distintos miembros de él a su medio, para conservar o mejorar las condiciones de vida.

En la biología, psicología y sociología se designan como mutables las estructuras naturales en construcción o en cambio. Es decir las que tienen la capacidad de generar cambio ya sea para homogeneizarse “efecto camaleón” o para destacar de su contexto inmediato con el fin de responder a una necesidad.

En cuanto a lo arquitectónico se podría decir que esta busca la adaptación mediante estructuras que permitan el cambio. El concepto de cambio en una edificación puede desmembrarse en:

- **Conformabilidad**(cambio de forma de la obra)
- **Movilidad**(cambio de lugar o posición)
- **Maleabilidad**(capacidad de ser moldado o traspasado)

Estas son funciones que se ven repetidas en ciertos campos de la arquitectura como por ejemplo lo pudiese ser

- **Arquitectura Permeable:** por su parte La permeabilidad es una cualidad propia de objeto (la RAE, sf) le define como “la condición física de poder atravesar o ser atravesado” Mansilla, Tuñón, & Rojo (2013) enuncia que

“La permeabilidad de un material o de un cuerpo permite el traspaso, intercambio y gradación de un fluido, de un lugar a otro, en modo apreciable y conveniente.”

Arquitectura Dinámica

- **Arquitectura Ludica** Se trata de la arquitectura dinámica que genera zonas de interacción provocadas con el fin de que los usuarios tengan un encuentro además de zonas recreativas con los mismos fines, cambiando de espacios planos a espacios dinámicos.
- **Arquitectura Adaptable** la adaptabilidad es la facilidad con la que un sistema o componente puede modificarse para mejorar sus condiciones y adaptarse a cambios del entorno, una primicia muy similar a la que se propone en la permutabilidad. Cuatarasma L(2009)
- **Arquitectura Flexible** la cual al igual que la anterior la capacidad de que su forma se vea modificada en ciertos aspectos, más allá de morfología, en aspectos psicológicos, se podría hablar de sus percepciones espaciales como objeto de cambio.

En todos estos conceptos, destaca la adaptación al cambio como un aspecto principal o secundario que define intrínsecamente el concepto principal,

CARACTERISTICAS DE

LA ARQUITECTURA PERMUTABLE

La arquitectura permutable esta basa en la búsqueda de la adaptación al contante cambio a los largo del tiempo con la finalidad de solucionar problemas socioculturales. Este concepto parte del análisis del mismo, como de los demás términos arquitectónicos que se relacionan al mismo.

Haciendo un cumulo de los conceptos anteriores podríamos decir que la arquitectura permutable tiene como principales bases :

ADAPTACION AL CAMBIO.	1	GENERAR IDENTIDAD PROPIA	6
TRANSFORMACION ESENCIAL DE UN ESPACIO.	2	MALEABILIDAD.	7
SER ATRAVESADO, FISICA O VISUALMENTE.	3	CAMBIO DE ACTIVIDAD	8
MOVILIDAD O DESPLAZMAIENTO TANTO FISICO COMO PSICOLOGICO.	4	CAPACIDAD DE TANGIBLE O INTENGIBLE	9
ABSORCION DE DISTINTOS ESQUEMAS UNIFICANDOLOS.	5		

OTROS CONCEPTOS

INTERCAMBIO CULTURAL

Es una acción múltiple en la cual inciden dos factores el intercambio social y la cultura.

El intercambio social se explica cómo establecer interacción con otro individuo compartiendo pensamiento e ideas y generando un sentido de relación entre ambas personas

mientras que la cultura se define como todo complejo que incluye el conocimiento, las creencias, el arte, la moral, el derecho, las costumbres, y cualesquiera otros hábitos y capacidades adquiridos por el hombre.

CO2

. Es uno de los gases de efecto invernadero, específicamente el dióxido de carbono. Este es , mayormente producido por la combustión generada por la quema de combustibles fósiles, esta permite que la tierra acumule energía solar mas rápido de lo que la irradia generando altas temperaturas y posiblemente cambios climáticos.

SOSTENIBILIDAD

La sostenibilidad es el desarrollo que satisface las necesidades actuales, sin que las futuras generaciones se vean comprometidas, garantizando el equilibrio entre el crecimiento económico, el cuidado del medio ambiente y el bienestar social.

TANGIBLE E INTANGIBLE

SON ANTONIMOS UNO DE EL OTRO, TANGIBLE ES LA CAPACIDAD DE SER FISICAMENTE SOLIDO O MATERIALIZABLE, ES DECIR SE PUEDE MEDIR FACILEMTNE, MIENTRAS INTANGIBLE ES QUE NO SE PUEDE TOCAS O SU VALOR VA MAS ALLA DE LO FISICO Y SE MIDE CON DIFICULTAD.

ARQUITECTURA

Es un concepto bastante amplio y subjetivo en algunos casos, sin embargo se podría resumir como la capacidad de proyectar, diseñar, planificar espacios edificios y situaciones.

VEHICULO

ARQUITECTONICO



UNIVERSIDAD NACIONAL PEDRO HENRIQUEZ UREÑA

Facultad De Arquitectura y Artes

Escuela de Arquitectura y Urbanismo



“CORREDOR URBANO COMERCIAL Y CULTURAL, LOS PRADITOS”



Corredor Cultural

CHAPULTEPEC

MARCO REFERENCIAL VEHICULO

3.1 REFERENCIA INTERNACIONALES

- Highline park, new york USA
- Anillo verde, Vitoria Gasteiz España
- Parque kaukari, Chile
- paseo ST. Joan, Barcelona España

3.2 REFERENCIAS NACIONALES

- Parque central, Santiago de los Caballeros RD



HIGHLINE PARK

NEW YORK

3.1.1

UBICACIÓN

Manhattan en Nueva York, Este parque se encuentra en una sección elevada de la línea Est Side Line de la extinta compañía de ferrocarriles New York Central Railroad.

Motivo de construcción

Inspirados por el Couloée verte René-Dumont de París, un proyecto similar de 4,7 kilómetros completado en 1993, el High Line se concibió como una pasarela verde elevada y parque sobre los raíles de una antigua vía ferroviaria. Con la finalidad de rescatar las antiguas vías con una propuesta atractiva.

Que actividades alberga

Se caracteriza por sus miradores y estancias de descanso.

Pros

- Pulmón entre rascacielos
- Proyecto sustentable

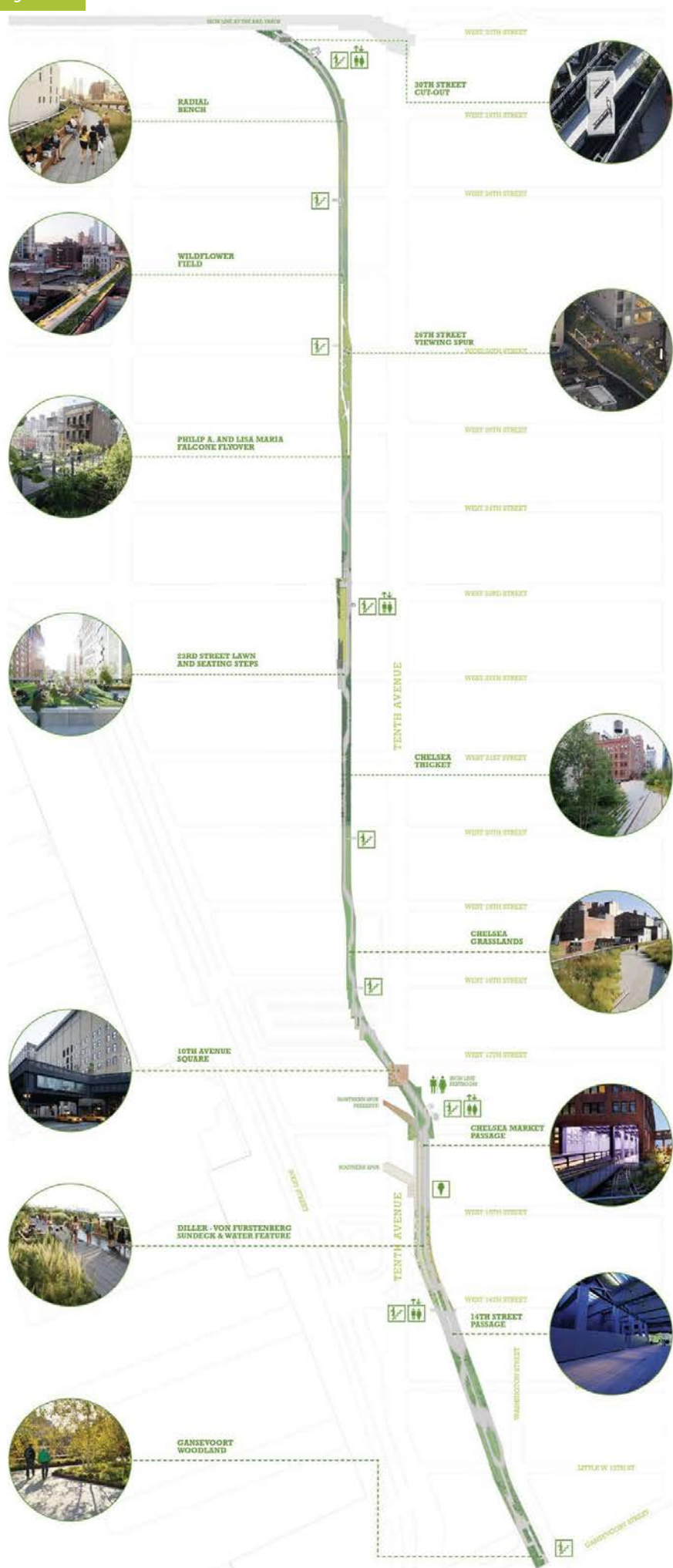
Contras

- Poca protección climática
- Inestabilidad estructural



VISUALES





ANÁLISIS

La sección 1 del High Line Park fue abierta al público en junio del 2009. Presenta 5 puntos de acceso, de los cual 3 están complementados con ascensores. Dentro de esta sección se encuentran 6 nuevos espacios de esparcimiento para el público. Sobre esta sección se levanta el Hotel Standard.

La sección 2 del High Line Park fue abierta al público en junio del 2011. Presenta 4 nuevos puntos de acceso, de los cual 2 están complementados con ascensores. Dentro de esta sección se encuentran 7 nuevos espacios de esparcimiento para el público, Incluido el popular Woodland Flyover y el 10th Avenue Cutout.

El diseño paisajístico realizado en el parque fue inspirado por el crecimiento espontáneo de malezas verdes durante el tiempo de abandono de las vías ferroviarias.

El sistema de pavimentado se compone de placas de hormigón prefabricado individuales. Estas presentan en algunas juntas, pequeñas dilataciones que permiten el crecimiento de la vegetación, y fusionan las caminerías con los espacios verdes.

La vegetación es autosustentable con la finalidad de realizar la menor cantidad de cuidados sobre estas y que tengan la mayor durabilidad posible.



Imagen. 53

El High Line Park es una ruta o corredor, el cual tiene como principal función integrar mediante la sustentabilidad, a la ciudad con el espacio publico, esto incrustando el proyecto dentro de la misma ciudad y brindándole un panorama arquitectónico rico en visuales y proyectos que sustentan el corredor.

ELEMENTOS REFERENTE

Elementos referentes del High line Park para el proyecto en cuestión.

- Integración naturaleza hombre
- Inserción de un espacio publico en una zona urbana
- Conformación de un Hito urbano
- Conexión barrial
- Linealidad de forma
- Multiplicidad de actividades
- Conexión con entorno de manera difracta.
- Estructura Elevada



Imagen. 54

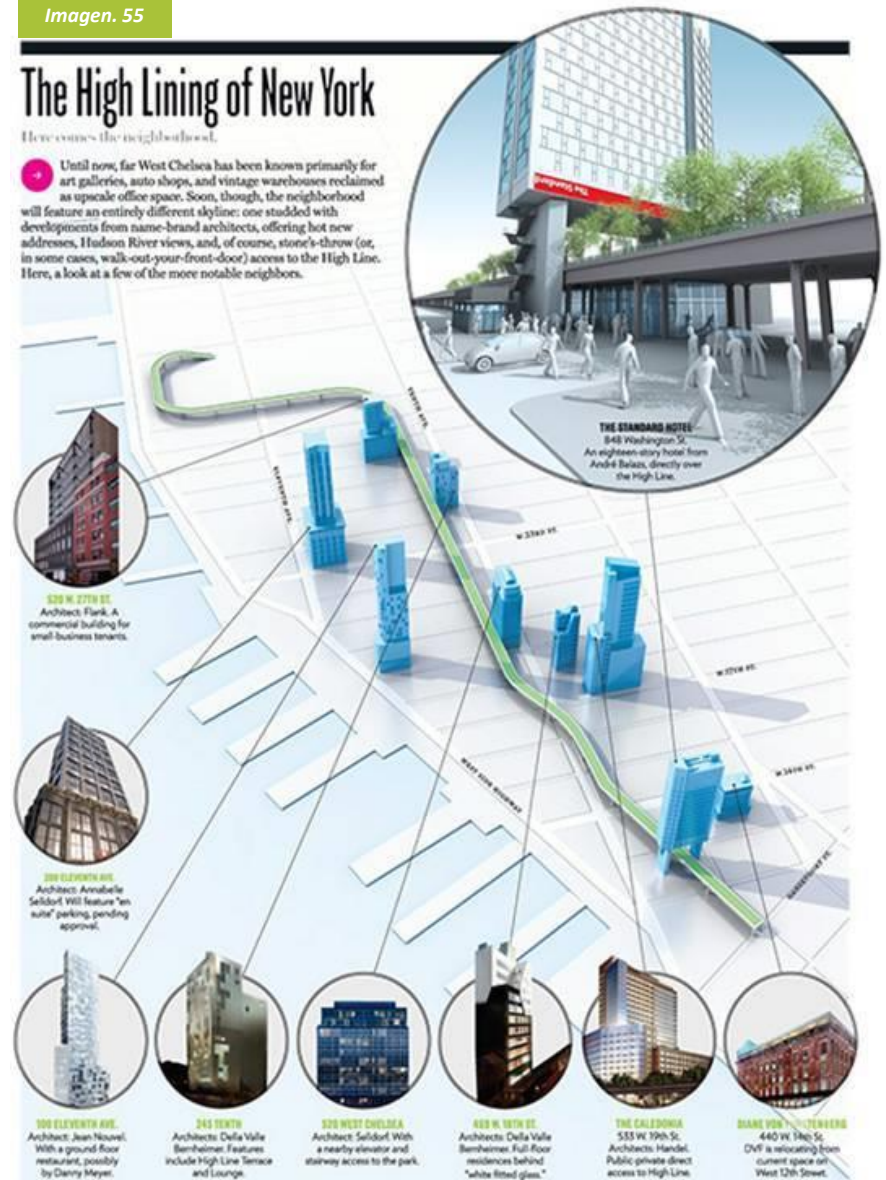
ECOSISTEMA ARQUITECTONICO

Imagen. 55

The High Lining of New York

How comes the neighborhood.

Until now, far West Chelsea has been known primarily for art galleries, auto shops, and vintage warehouses reclaimed as upscale office space. Soon, though, the neighborhood will feature an entirely different skyline: one studded with developments from name-brand architects, offering hot new addresses, Hudson River views, and, of course, stone's-throw (or, in some cases, walk-out-your-front-door) access to the High Line. Here, a look at a few of the more notable neighbors.



Equipamiento urbano



Imagen. 56

Armonía en paisaje urbana



Imagen. 57

Vegetación autosustentable



Imagen. 58

Mimesis en mobiliario urbano



Imagen. 59

ANILLO VERDE

ESPAÑA



3.1.2

UBICACIÓN

País Vasco, España. Se trata de un extenso bosque natural de quejigo, situado entre el núcleo urbano y los Montes de Vitoria.

Motivo de construcción

Se creó con la finalidad de armonizar y generar un pulmón verde en toda la periferia de Vitoria, y generar un espacio habitable para los usuarios.

Que actividades alberga:

La actividad principal es la caminata y ciclovia, además de apreciar los espacios verdes y generar un pulmón verde para la ciudad.

Pros

- Cinturón Verde
- Diversidad eco urbana.

Contras

- Poca cercanía con el eje urbano de la ciudad

Imagen. 61



Imagen. 62





ANÁLISIS

EL cinturón verde o parque urbano periférico de Vitoria Gasteiz, se genera como una solución a la movilidad reorganizando la misma de una manera sostenible, el diseño se basa en una gran mancha verde en todo el litoral o bode que delimita Victoria Gasteiz Este escenario representa el diagnóstico del actual modelo de movilidad en la ciudad con las distintas

redes en funcionamiento y las tipologías de espacios públicos que ofrece la ciudad hoy en día. En concreto, en el

caso del análisis de las redes peatonales y de bicicleta, se incorporan tanto las sendas urbanas y carriles bicis

actuales como las de propuesta existentes. En cuanto a la red de transporte público, se analizan las actuales

líneas de autobuses, la accesibilidad y frecuencia. Para la red de vehículo privado se desarrolla un modelo de

simulación que se ajusta a los datos de tráfico existentes





PARQUE KAUKARI

CHILE

3.1.3



UBICACIÓN

Kaukari Park se encuentra ubicado en la ciudad de Copiapó, Atacama Chile, es el principal parque suburbano de la región norchilena.

Motivo de construcción

Se diseñó con la finalidad de mitigar la ausencia de espacios públicos en la región de Copiapó y generar un hito urbano en la metrópolis de la región chilena.

Que actividades alberga:

Tiene como principal fuerte su diversidad espacial debido a que este se compone por sendas, ciclovías, áreas deportivas, recreativas y de transición. Mas su relación vehículo-usuario es deficiente ya que prima el uso peatonal.

Pros

- Densidad verde que suple necesidades en la ciudad
- Principal hito social y eje eco-urbano

Contras

- Déficit de conexiones viales
- Poca protección climática



VISUALES



Imagen. 68



ANÁLISIS

El proyecto de kaukari es uno de ellos proyectos mejor posicionado en la región chilena ya que forma parte del estilo de vida de los ciudadanos de Copiapó sustentando las necesidades de vida urbana de calidad y mitigando el déficit de áreas verdes que había en Copiapó, pero también siendo un puente para futuras propuesta de espacios públicos en la ciudad Chilena.

Esta esta compuesta por 4 tramos los cuales se incrustan dentro de la ciudad y siendo bordeada por edificaciones

Estos cuatro tramos componen situaciones urbanas distintas, desde parques culturales, piscinas naturales, parques deportivos, parques recreativos y áreas transitoria. Siendo un punto jerárquico en la actividad social y comercial de Chile.



ELEMENTOS REFERENTE

Elementos referentes del parque Kaukari para el proyecto en cuestión.

- Integración directa con la naturaleza
- Pulmón verde para una zona congestionada por edificaciones.
- Incorporación de servicios
- Revitalización urbana
- Linealidad de forma
- Multiplicidad de actividades
- Conexión con entorno de manera difracta.

CONCLUSION

El parque Kaukari es un proyecto muy arriesgado con el fin de generar un impacto medio ambiental y social en la ciudad de Copiapó Chile. Su base de diseño fue retomar y aglutinar ideas circulantes para recuperar el espacio que delimitaba el río Copiapó. Este se diseñó por el arquitecto Pablo Carrasco y el 2007 comenzaron las obras de revitalización.

Es una apuesta interesante ya que la finalidad de revitalizar una zona coincide con los intereses arquitectónicos de la propuesta planteada en este libro, pero a diferencia de otras propuestas analizadas en el mismo apartado esta no cuenta con un sistema vial de importancia que permita a los usuarios el constante tacto con el parque.

En la figura x de la derecha podemos observar una propuesta en base a ideas conceptuales que se tuvo para revitalizar el río mediante un complejo urbano, del cual se tomaron muchas ideas, para la propuesta actual.

ESQUEMA DE PROPUESTA

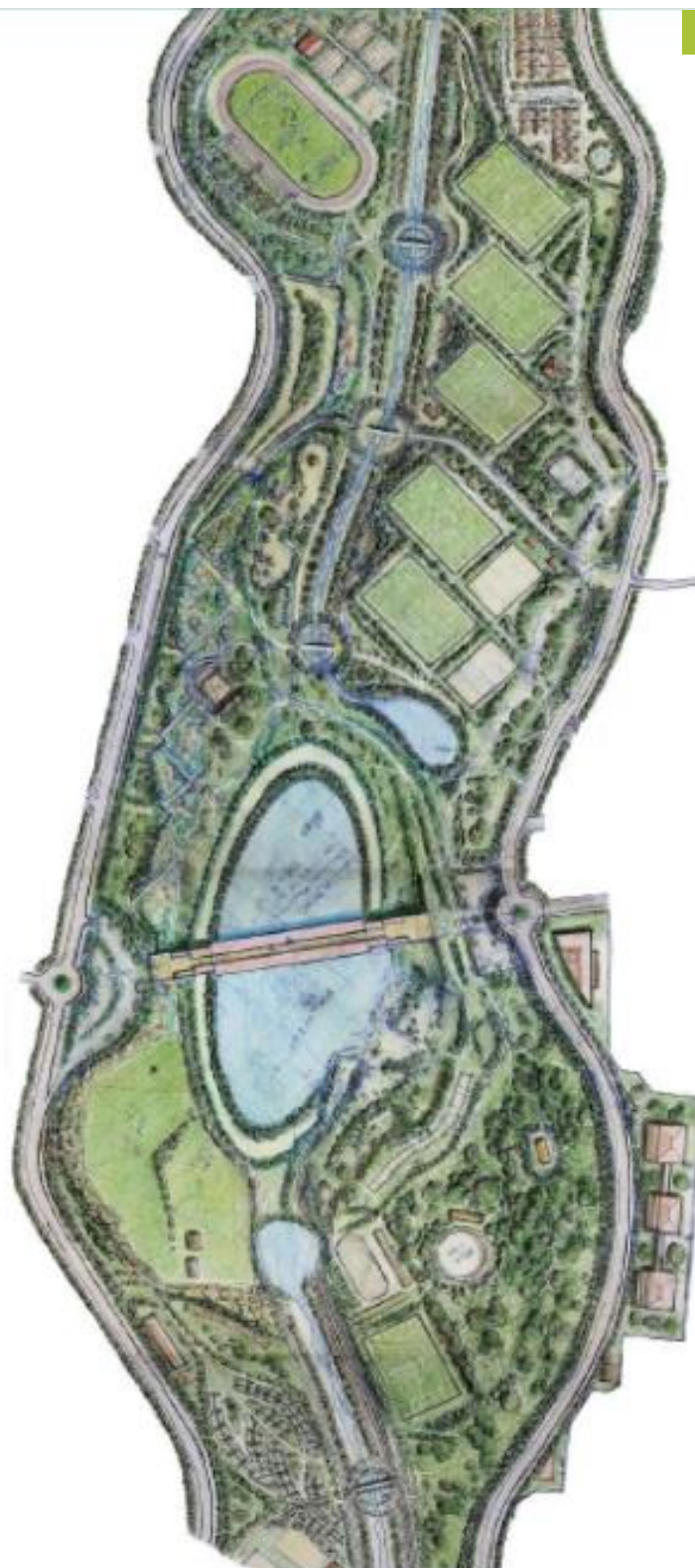


Imagen. 70

PASEO ST. JOAN

ESPAÑA



3.1.4



UBICACIÓN

El paseo de la calle saint Joan es una calle de Barcelona situada en los distritos del Ensanche y Gracia. Ubicada en España país vasco

Motivo de construcción

Se propuso como remodelación a una vía bastante concurrida con la finalidad de afianzar la integración de los peatones y bríndales prioridad sobre el vehículo.

Que actividades alberga:

Alberga espacios de circulación, mobiliario urbano adecuado y estaciones de ciclovías

Pros

- Circulación peatonal/vehicular
- Aprovechamiento climático

Contras

- Muy expuesto
- Déficit de estacionamientos

VISUALES

Imagen. 73



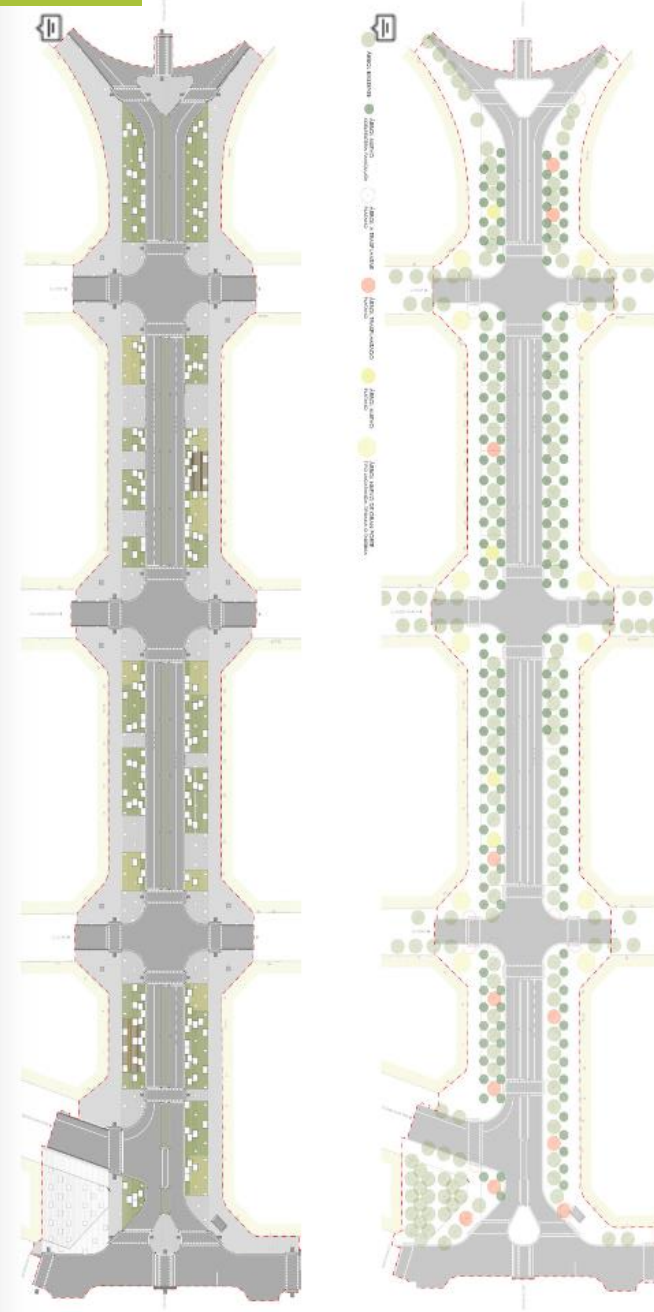
ELEMENTOS REFERENTE

SISTEMA DE ARBOLADO

Elementos referentes del Corredor verde St Joan para el proyecto en cuestión.

- Conexión directa entre vialidad y espacio público.
- Espacio de permanencia y transición
- Multiplicidad de actividades
- Conector con espacios públicos contextuales
- Aprovechamiento climático
- Análisis de vegetación en el proyecto
- Sistema de arbolado no limita visuales
- Seguridad peatonal.
- Amplitud de vías
- Sistema inteligente de ciclovías

Imagen. 77



MICRO ANALISIS

se incorporan dos nuevas alineaciones de árboles a ambos lados del arbolado existente, conformando así un ámbito de sombra natural que acogerá las zonas de estar, juegos infantiles y terrazas de bar. La incorporación de un sistema de arbustivas autóctonas acompañando este arbolado contribuye a enriquecer la biodiversidad y el subsuelo.

Imagen. 78



PARQUE CENTRAL

SANTIAGO

3.2.1



UBICACIÓN

El parque central de Santiago, se encuentra ubicado en la República Dominicana, en la provincia de Santiago de los Caballeros

Motivo de construcción

Se inauguró el 14 de agosto de 2009 y se propuso con la finalidad de ser el pulmón principal en la metrópolis de Santiago y brindar un espacio de ocio a los ciudadanos en medio de la vida

Que actividades alberga:

El módulo verde de la ciudad, alberga ciclovías y sistemas de deportes colectivos. Futuro invernadero.

Pros

- Área recreativa
- Micro clima y espacios verdes

Contras

- Poco cuidado en el espacio público

Imagen. 80



Imagen. 81





ANALISIS

Este proyecto se denomina “ El sueño de Santiago” y fue tiene como base de diseño el minimalismo urbano, el parquet cumple con las necesidades planteadas por la dirección de planteamiento urbano de la ciudad y esta cuenta con el fin de integrar a la ciudad un nuevo context que supla y mitige el deficit de espacios verdes que tenia la zona.

Los terrenos que correspondían al antiguo aeropuerto del Cibao fueron reutilizados con la finalidad de brindar a los usuarios distintos tipos de actividades:

- **Espacios de transición**
- **Espacios de permanencia**
- **Espacios integración cultural**
- **Espacio verdes**
- **Area de eventos masivos**
- **Y distintos pabellones comerciales.**

El proyecto aun inacabado no limita la transición vial de la ciudad cabecera, mas no es de dicho carácter, ya que cuenta con vías internas que conectan sectores, pero estas se vuelven peatonales cuando se detiene el uso.

El sistema de vegetación fue implementado con la finalidad de generar un microclima dentro y fuera del complejo verde, además de utilizar una botana que pueda ser eficiente y autosustentable a lo largo del tiempo, sirviendo de limitante entre las vías principales y el contenido del proyecto.



ELEMENTOS REFERENTE

PROPUESTA ESQUEMATICA

Elementos referentes del parque central de Santiago de los caballeros para el proyecto en cuestión.

- Instalaciones artísticas, deportivas y culturales
- Mayor porcentaje de área verde en la ciudad
- Inserción y conexión vial con la ciudad
- Elemento articulador de la ciudad, referente urbano y conector social.
- Protección climatológica mediante pabellones y sistema de arbolado



DATOS TECNICOS

- **DISEÑO :** Jaime Lerner Arquitectos
- **CONSTRUCCION:** Ingeniería Estrella
- **PRESUPUESTO:** 450 millones de pesos
- **PLANIFICACION:** año 2009
- **CONSTRUCCION:** 2012 - Actualidad
- **AREA:** 50 hectáreas
- **IMÁGENES Y CONTENIDO:** Revista Arquitecto

FASES DE EJECUCIÓN

El sector deportivo, contemplativo y paseo de la rambla constituyen el contenido de la primera fase, cuyas obras de infraestructura (sistema vía parque-vía ciclista) fueron comenzadas en febrero del 2012 por el Gobierno dominicano. La vía ciclista contempla tres circuitos que totalizan 3.96 km; la sección de vía es de 6 m de hormigón asfáltico para el rodamiento vehicular y la ciclovía adjunta con el área verde posee un ancho de 5.55 m de asfalto rojo y bloques de hormigón.

La segunda fase comenzó en el 2013 y abarcará el sector de espectáculos y cine con el escenario y palcos. La tercera fase será la construcción del sector del jardín botánico con el invernadero, y la cuarta, el sector de eventos y ferias con el componente cultural vinculado a las antiguas torre de control y terminal del aeropuerto, que en la actualidad es sede del Patronato del Parque Central de Santiago y la Asociación para el Desarrollo, que actúa como apoyo institucional y administrativo del Parque Central.



ESPACIO
INCLUSIVO

MARCO GENERAL VEHICULO

4.1 MOTIVACION

4.2 JUSTIFICACION

4.3 OBJETIVO

- GENERAL
- ESPECIFICOS

4.4 ALCANCES

04

MOTIVACION

Desde un inicio, se han apreciado que las diversas soluciones a las problemáticas de los espacios urbanos de las grandes ciudades, no han sido del todo certeras. Ocasionando el distanciamiento entre el usuario y sus espacios públicos, las ciudades se ha visto afectadas ha esto, ya que los usuarios al buscar alternativas en espacios mas seguros y confortables, huyen a espacios privados, que simulan esto. Convirtiendo los espacios públicos en sitios solitarios, menos seguros y confortables, un circulo vicioso.

Los países primer nudistas por lo general simbolizan sus espacios públicos para ser el atractivo de sus ciudades principales, dotándolas de identidad y valor para los usuarios, sim embargo no se limitan a jerarquizar grandes extensiones de espacios verdes, sino que implementas estas metodologías en todas las versiones que el espacio publico puede apropiarse, llámense calles, aceras, parques, plazas etc.

Por esta razón. La propuesta va dirigida a un Corredor cultura en Santo Domingo... brindando de identidad y actividad urbana y cultural constante a una de las granes vías de santo domingo.

Convirtiéndola en uno de los hitos referenciales urbanos y socio culturales del país.

Mas allá de esto, el proyecto pudiese reforzar, las seguridad y la calidad de vida de los usuarios...

brindad una fuente constante de interacción en una ciudad globalizada y que necesita de que se le entregue directamente las soluciones y no tener que ir a buscar de estas.

JUSTIFICACION

El presente estudio se justifica en cuanto la necesidad de enriquecer tanto las zonas de mayor flujo así como proponer alternativas arquitectónicas sobre el problema del espacio público en relación a la difusión cultural. De modo concreto, la propuesta de diseño arquitectónico que se plantea en este trabajo pretende trazar posibilidades que orienten la mejora del vínculo Usuario- espacio publico, utilizando como medio las vidas existentes, convergiendo en un punto donde se plantearía un proyecto de espacio publico.

La propuesta de corredor cultural. No es muy vista, mas sin embargo traza resultados interesantes. Ya que esta permite a los usuarios , no alejarse de sus estilo de vida, sino que mejorarlo, brindado la disponibilidad constante de interacción cultural a lo largo de un trayecto concurrido por el usuario.

Este tipo de proyectos, por lo general brinda soluciones a muchas problemáticas de ámbito social, ya que ayuda a los usuarios a tener un panorama mas amplio y un abanico de posibilidades mayor, tan solo al salir de sus casa, sin la necesidad de desviarse de sus destino. Se solucionarían problemáticas de buhoneros, brindándoles a estos un espacio mas seguro y mas dócil de trabajo y a usuarios comunes que solo buscan de interacción sociocultural y ocio.

Así el proyecto de Corredor cultural, aprovecharía el flujo contante de personas en el polígono central y les ocasionaría, interacciones constantes y mas certeras. Este no seria opresora en la vía de acción, ya que la permutabilidad se plantearía como una solución a esto, evitando las barreras físicas entre el usuario y este.

TECNICA

- La movilidad urbana es importante para la economía de la ciudad, como para la calidad de vida de los ciudadanos.
- Balance entre área residencial-comercias y espacio publico

SOCIAL

- Las áreas recreativas fomentan la capacidad creativa d ellos usuarios y reducen el estrés poblacional.
- Espacio de interacción cultural de grupos sociales siempre a la disposición publica.

AMBIENTAL

- Mitiga o reduce los cambios de temperatura y humedad, mediante un microclima.
- Fomente la biodiversidad y son espacios de refugio para la fauna.
- Corredor verde urbano es un pulmón verde para la ciudad.

OBJETIVOS

GENERAL

Implementar un ambiente enriquecedor y a la vez atractivo mediante un corredor cultural en el Distrito Nacional que permita a los usuarios la disponibilidad de interacción social y cultural en cualquier momento, además de ser un conector o red verde entre los distintos espacio públicos de la zona, sirviendo de base para distintas propuestas en todo el distrito nacional.

ESPECIFICOS

Proponer un diseño que fomente la interacción de la población, revitalice el espacio publico y fomente una economía creciente en base a actividades culturales, además de basarse en la auto sustentabilidad.

Incidir directamente en el estilo de vida de los usuarios a favor de la mejora de la calidad urbana.

Generar un conector verde en la via seleccionada con la finalidad de crear una red de los espacios publicos del DN.

Abordar una de las zonas mas vulnerable del DN con la finalidad de que este se convierta en un eje central el cual absorba mediante las vías verdes o corredores e todo el cumulo o vida urbana dentro de si.

ALCANCES

General

Intervención de micro a macro en una propuesta de varias etapas dentro una zona del Distrito Nacional que abarque un corredor verde de índole cultural con el fin de revitalizar las vías de la misma a nivel urbano y generar vínculos entre el espacio público y el usuario ocasional.

Específicos

Brindar a los usuarios de las zonas comercial y administrativas del área de intervención una conexión directa con a un ambiente confortable de vida urbana.

Generar conexiones entre los distintos espacios públicos del área de intervención mediante un corredor verde conectando en un gran espacio cultural.

Implementar infraestructuras públicas de calidad en varios puntos estratégicos del área de intervención

Dotar de vida urbana-cultural al centro del Distrito Nacional



REALIDAD URBANA

“El espacio jamás es neutro ni puro, se encuentra en estrecha relación con la práctica social y sociedad global, “el espacio vivido es un aspecto importante y, quizás, esencial para el conocimiento de la realidad urbana”

(Lefebvre, 1976).

MARCO TEORICO

VEHICULO

5.1 ESPACIO PUBLICO SANTO DOMINGO.

5.1.1 Beneficios del Parque lineales

5.1.2 Encuesta situación actual espacios públicos

5.2 CORREDOR VERDE.

5.2.1 Definición

5.2.2 Microclima

5.2.3 Beneficios

5.3 MOVILIDAD Y ESPACIO PUBLICO.

5.3.1 Movilidad sostenible

5.3.2 Síntesis corredor verde

05

ESPACIOS PUBLICOS LINEALES

BENEFICIOS

Los parques lineales o corredores verdes poseen muchas funciones y beneficios que deben ser considerados al momento de su planificación puesto que conforman las conexiones entre los espacios de la ciudad. Es por ello la importancia de recopilar los beneficios más importantes y en los que coinciden varios autores como Mayorga (2013) que los clasifica según las siguientes funciones:

AMBIENTAL



- Conserva los recursos naturales como ríos y quebradas contribuyendo al saneamiento tanto de aguas superficiales como subterráneas y reduciendo la inversión pública en estructuras más complejas.



- Disminuye los impactos de inundaciones y erosión de suelo, por ende, reduce la inversión pública en estructuras más complejas.



- Mitigan el cambio climático, Actúan como filtros de contaminantes del aire, mejorando su calidad.



- Controlan la temperatura ambiental y favorecen al consumo energético reduciendo el uso de energía para calefacción y refrigeración.

CALIDAD DE VIDA

- Ofrece un espacio para realizar diversas actividades deportivas las mismas que son esenciales en la salud tanto física como mental de las personas

- Permiten la recreación tanto activa como pasiva. La recreación activa supone una actividad motora en la que el sujeto interfiere directamente realizando ejercicios, mientras que, en la recreación pasiva, el sujeto es receptor de las actividades para obtener un disfrute visual.

- Motiva la creación de nuevas actividades económicas alrededor de estos espacios públicos.

- Fomenta la revalorización del suelo y el dinamismo de su uso.

- Integra a los diferentes grupos sociales brindándoles un espacio abierto para todos.

- Permite el uso de medios de transporte alternativos como el ciclismo o las rutas peatonales.

NATURALEZA Y FUNCIONALIDAD



- Responden a los problemas derivados de una urbanización desordenada.



- Conservan el patrimonio cultural e histórico de las ciudades fomentando así, el turismo.

DISEÑO ESPACIOS PUBLICOS

Calozuma (2016) da por hecho que para que “un proyecto logre vincularse es necesario que el mobiliario urbano se integre facilitando al usuario su permanencia, comodidad y seguridad” (p.14). En el Diseño de los Espacios Públicos, el mobiliario mantiene un papel fundamental, este debe responder al diseño del espacio y adaptarse a las necesidades de la población.

Se ha tomado algunas definiciones de Calozuma (2016) sobre el equipamiento de los parques lineales para clasificarlos en: diseño urbano, mobiliario urbano, áreas de esparcimiento.

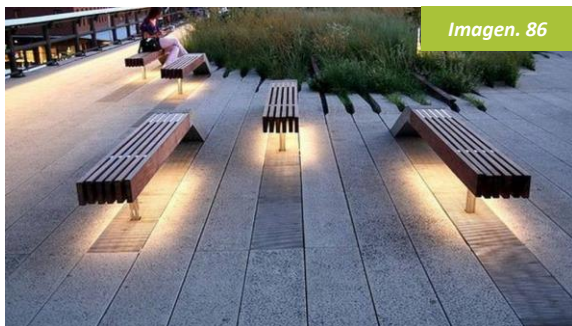


Imagen. 86

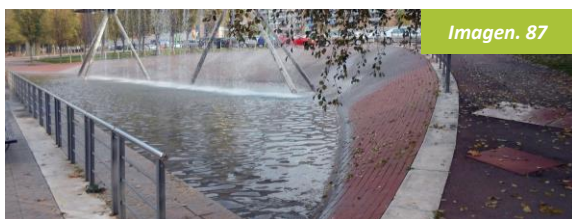


Imagen. 87

DISEÑO URBANO

El diseño urbano representa los procesos cautelosos de dar forma o generar acciones en la ciudad, con objetos que brinden funcionalidad pertinente, resistencia de elementos que van a ser introducidos en el medio urbano como son montaje y mantenimiento. Los estudios deben ser exhaustivos para lograr una propuesta de calidad y obtener como resultado un diseño que emita reacciones positivas en los usuarios

AREAS DE ESPARCIMIENTO

Los elementos insertados en las áreas recreativas deben complementarse con el espacio de intervención y lograr una vinculación que responda a la necesidad del usuario a través de un análisis que determine cuáles son los más idóneos.

MOBILIARIO URBANO

Los elementos urbanos se instalan en los espacios públicos para el uso de la comunidad, con la finalidad de brindar confortabilidad y tener una lectura clara sobre el espacio para el cual se esté diseñando. El mobiliario puede ser fijo o temporal, brindar servicios de descanso, comercio y comunicación. Existe una gran variedad de mobiliario que brinda servicios a la población como bancas, jardineras, pasamanos, pérgolas, teléfonos, basureros, alumbrado, bebederos, paradas de buses y señalización, además, es importante recalcar que los parques lineales deberán estar dotados en lo posible de senderos, ciclovías y zonas de recreación pasiva y activa



ESTUDIO ESTADISTICO TIPO ENCUESTA



UNIVERSO ENCUESTADO

Para el presente apartado, se tomo como universo de la encuesta a la personas residentes en la republica dominicana,, sin embargo se le dio validez específicamente a las que hacen vida urbana en el territorio del distrito nacional, debido a que estas tienen contacto contante con los espacios públicos del mismo, ya sea de transición como calles o sendas, o de permanencia como plazas o parques.

se realizaron 10 encuesta a un total de 50 encuestados vía internet, de los cuales se buscaba entender la percepción de la ciudad y los espacios públicos que tienen estos y cuales son los principales aspectos que estos mejorarían, con la finalidad de utilizar estos datos como soporte de campo para las posibles necesidades que el proyecto en cuestión debería cubrir .

SANTO DOMINGO

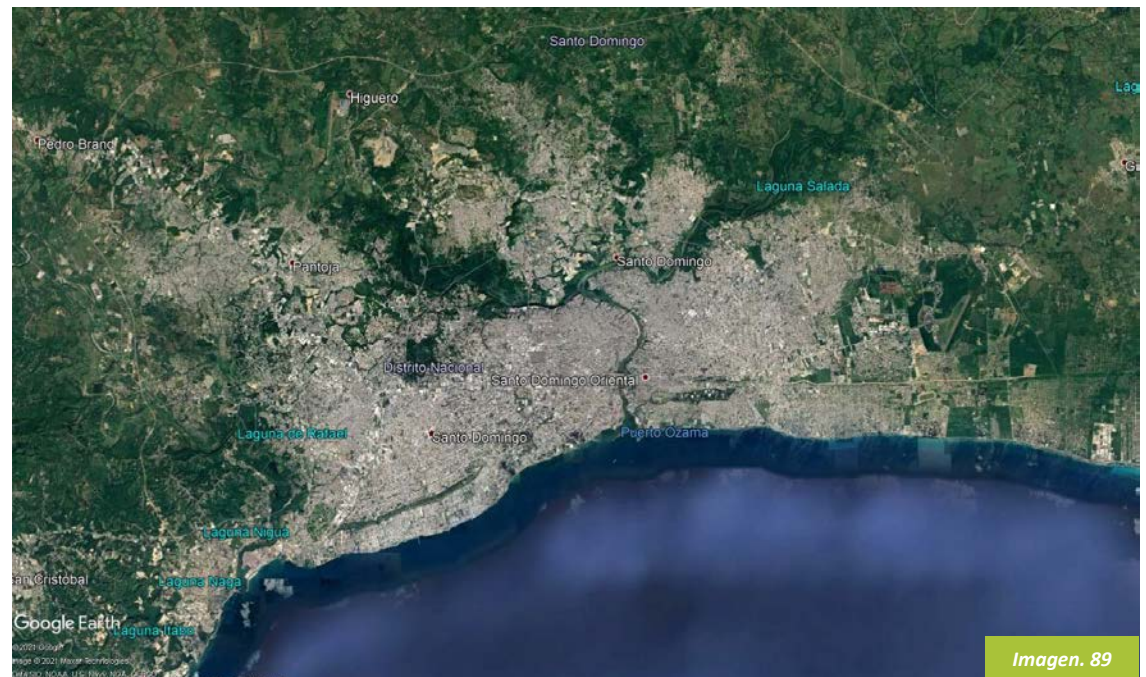
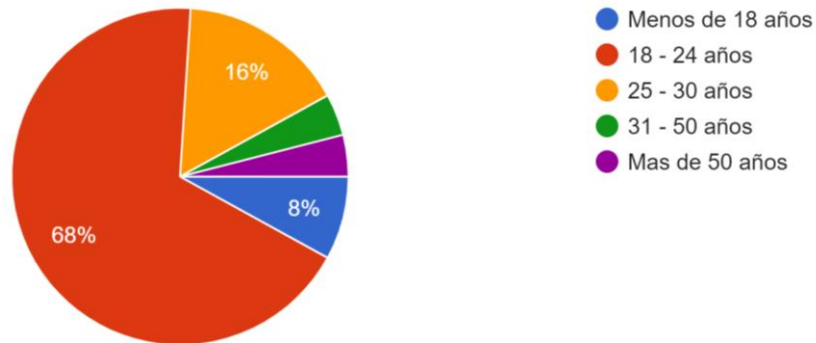


Imagen. 89

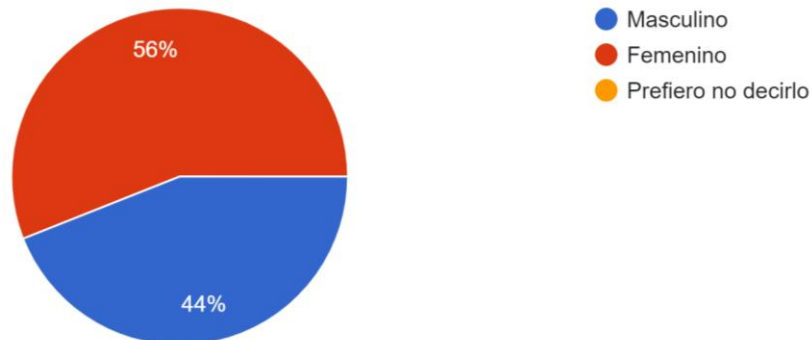
ENCUESTA

Se realizaron 10 encuestas

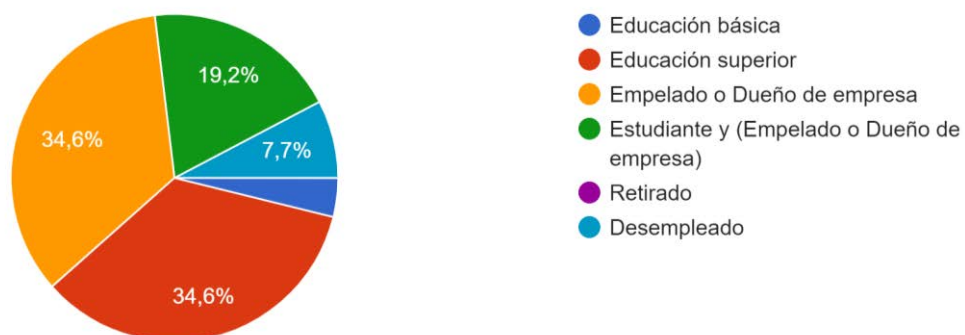
1. Que edad tiene usted?



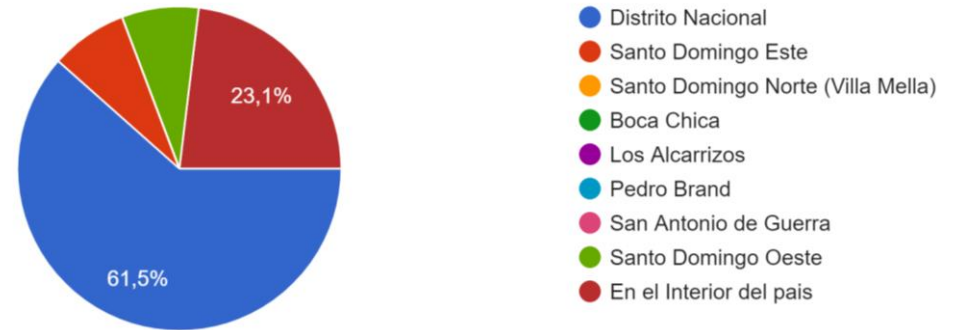
2. Genero



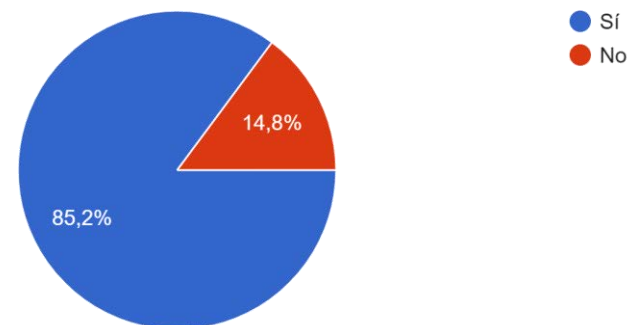
3. Cual es su ocupación?



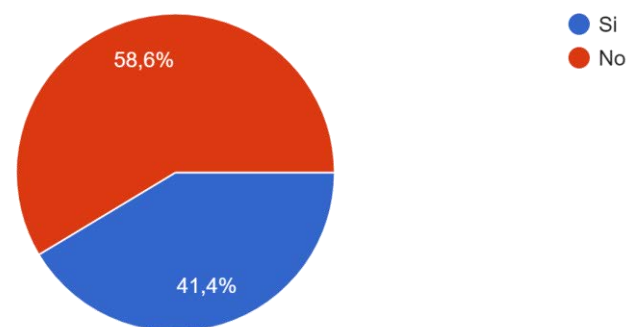
4. Donde Reside?



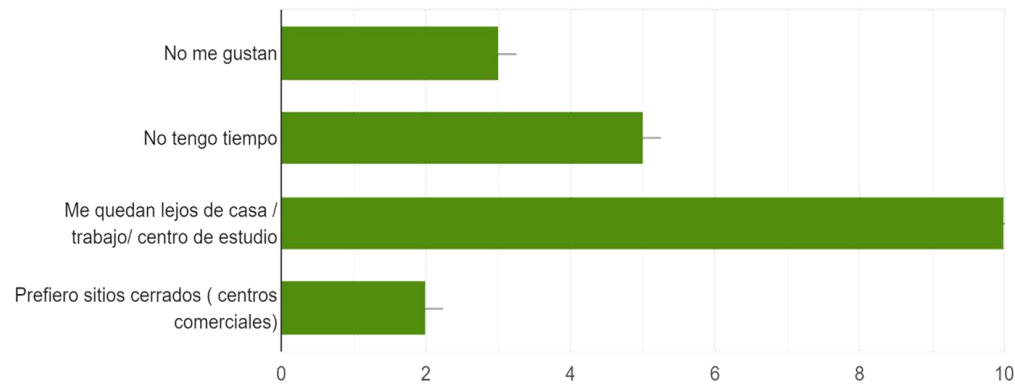
5. Trabaja, estudia o pasa la mayor parte de su tiempo en el Distrito nacional?



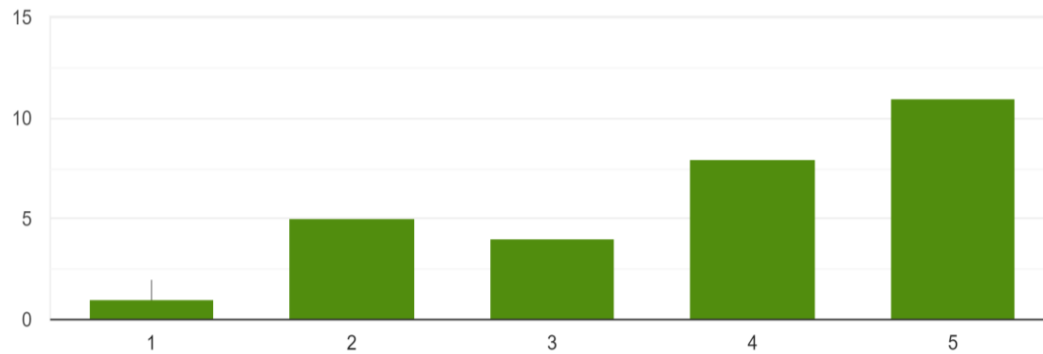
6. Utiliza a menudo los espacios públicos del Distrito Nacional?



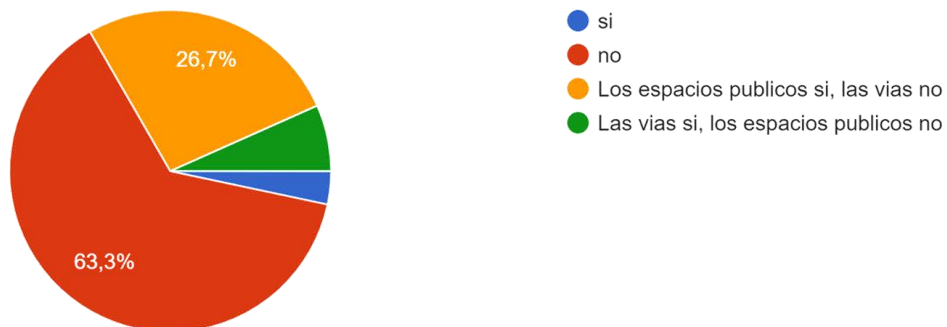
7. Si su respuesta es no, cual de estas es la razón?



8. Del 1-5 siendo 1 como (muy poco) y 5 como(mucho) que tanto impacto o cercanía crees que tienen los espacios públicos en el día a día de las personas



9. Cree que las vías tienen una identidad o están adecuadas para el uso peatonal constante?



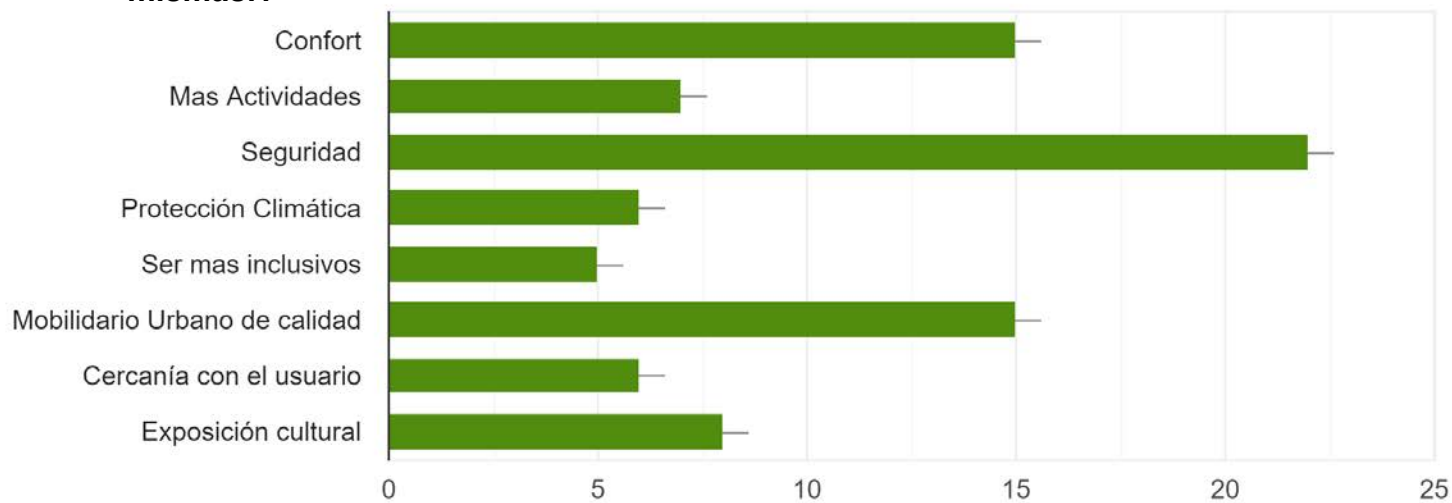
Situación y percepción c

La siguiente encuesta esta realizada con la fina

Que edad riene usted?

- Menos de 18 años
- 18 - 24 años
- 25 - 30 años
- 31 - 50 años
- Mas de 50 años

10. Que cree que hace falta a la movilidad y espacios públicos para generar una vida urbana de calidad en las mismas.?



CONCLUSION

La encuesta refleja un análisis crítico de la población estudiada acerca del impacto de los espacios públicos de permanencia y de transición.

Las personas encuestadas debido a su ajetreado estilo de vida no tienen tiempo o no encuentran ningún tipo de interés en los espacios públicos del distrito nacional, esto debido a la desvinculación que existe entre vías y espacios de esparcimiento, no hay una conexión existente en las mismas que demuestre a los usuarios que las vías y senderos conforma parte del sistema de espacios públicos.

Alguna de las preocupaciones del universo encuestado va desde la inseguridad en los espacios públicos, situación que va de la mano con el abandono a los mismos, ya que el público y la actividad son los que hace en una primera instancia mas o menos seguro un espacio

El confort, esto debido a que los espacios publicos tipo plaza o parque tienden a ser lugares planos sin intencion de inviter al usuario a recorrerle, por lo genenral no hay un Sistema de proteccion climatica adecuada o no hay un mobiliario urbano que lo identifique.

Y otros aspectos como la inclusividad y la cercania con el usuario se ven arraigadas la debil conxion cultural de los mismos con los usuarios, por ende estos ven como major alternativa relizar vida urbana en sitios cerrados o centros historicos como ciudad colonial, por la identidad que tienen estos.

EL ESPACIO DEL PUBLICO COLLAGE



Imagen. 90

5.2

CORREDOR
VERDE CULTURAL

CORREDOR VERDE

5.2.1

QUE ES?

Es una franja de territorio verde que pone en contacto dos áreas naturales con la finalidad de conectarlos biológicamente y mantener un ambiente eco amigable en la zona .

Este tipo de propuesta se utiliza con la finalidad de reducir o limitar la fragmentación del suelo, planteándose estas en zonas mayormente urbanas y de abundantes infra estructuras , pudiendo asimilarse como un cinturón verde en menor escala.



Zonificación de conjunto. ©MINVU Atacam

Dentro de una ciudad es imprescindible el requerimiento de una relación de espacios que fomenten y exhorten el intercambio entre las personas y todo aquello que forma parte de un ecosistema urbano.

La definición de un corredor verde urbano responde al potencial que existe entre estos espacios de recreación y de esparcimiento que se encuentran dentro de una ciudad, ya que el concepto inicial es el de crear una estructura que permite la intercomunicación entre los ciudadanos a través de una secuencia de espacios públicos transitables, y que éstos a su vez cumplan con los criterios necesarios para su aprovechamiento dentro

de la ciudad.

A diferencia del medio natural donde el corredor urbano verde ya existe y sólo hace falta preservarlo un corredor verde urbano se diferencia de un corredor natural o cinturón verde porque en la ciudad su finalidad es conectar las áreas verdes dentro de un casco urbano y las áreas adyacentes a esta, generando así una relación entre los distintos puntos de interés de una ciudad manteniendo la estructura urbana y existente e implementando un espacio público útil para estas personas, además también ejerce la función de frontera entre un espacio urbano y un espacio rural.

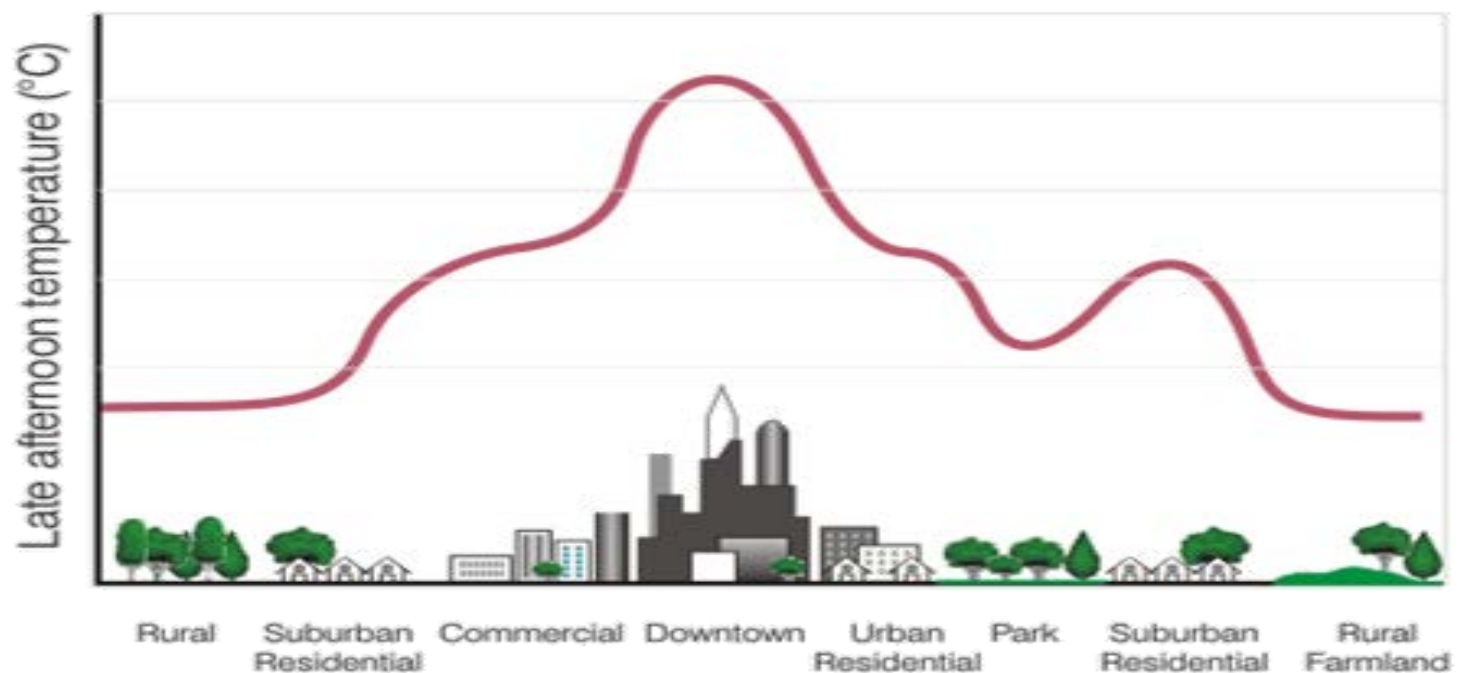
ESPACIO PUBLICO – MICROCLIMA



las características fisiológicas de la vegetación hacen que el balance de energía sea diferente a la de cualquier material inerte. Gran parte de la radiación que reciben la transforma en energía química reduciendo la emisión de calor latente. Es por ello que las superficies cubiertas por vegetación y el suelo natural tiene una mejor respuesta térmica que las superficies impermeables asfaltadas o materiales de construcción.

Un corredor verde se caracteriza por tener una importante presencia de vegetación a lo largo de su recorrido. La sombra proyectada por los árboles sumado al efecto de sumidero de calor, hacen de un corredor un instrumento de control y mejora del microclima urbano

El polígono central se caracteriza principalmente por las edificaciones adyacentes a este por tener un clima bastante seco y caluroso, generalmente con aceras y calles con materiales industriales que absorben los rayos del sol y mantienen la atmósfera en constante calor, es por esto que un corredor verde puede generar un microclima que beneficie la estancia en un territorio administrativo y comercial.



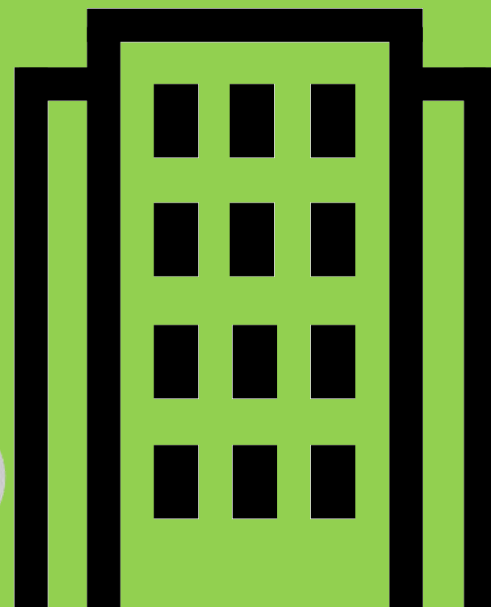
BENEFICIOS DE UN 5.2.3 CORREDOR VERDE

Entre las principales funciones que debe tener una red de corredores verdes culturales urbanos, está la de:

mantener una fuerte presencia del área verde y que los mismos actúen como los pulmones de la ciudad, manifestándose en parques o jardines lineales, lo cual aumenta la biodiversidad urbana a través de la continuidad de los espacios verdes, incrementando la presencia de especies vegetales en el contexto de urbanización, ayudando a mitigar el efecto de isla calurosa.

Transformar la calle contaminada y ruidosa en un espacio de estar confortable, Pacífico y enriquecedor, tanto social como culturalmente.

Facilitar el acceso de las personas al espacio público y le otorga potencial a las redes de movilidad alternativas como los autobuses bicicletas entre otros.



MOVILIDAD EN CORREDORES VERDES

Los parques lineales o corredores verdes mas allá de el tema climatológico y de calidad de vida urbana a nivel social y cultural, se caracterizan por una movilidad sostenibles.

El concepto de movilidad sostenible hace referencia a todo tipo de movilidad o transitoriedad que conlleve beneficios positivos a los cambios atmosféricos ejemplo; bicicletas, Motos eléctricas, caminar, transporte colectivo, patinetas, metro ,etc.

Es ´por esto que se destaca que la propuesta es bastantes eficiente en cuanto a movilidad sostenible generando una reducción del 35% mínima del uso de vehículos privado con base de petróleo, Siendo argentina un gran ejemplo de esto.

Se implemento un sistema de ciclovías verdes en las vías de algunas ciudades de argentina y se podría decir que estas, están cambiando radicalmente la forma de movilizarse por la ciudad. De febrero a septiembre 2019 se recorrieron más de 10 Millones de kilómetros, esto representa un promedio diario de casi 82.000 kilómetros, lo que implica una reducción de más de 1,6 millones de kilos de dióxido de carbono en un viaje en auto, mientras que un viaje en colectivo representa una disminución de 4.000kg;

Impacto del transporte en la huella de carbono



5.3.2

SINTESIS CORREDOR VERDE

PARQUE LINEAL

RECURSO HIDRICO IMPORTANTE

ABUNDANCIA DE ZONAS VERDES



FLORA Y FAUNA IMPORTANTE



PROPONER NUEVOS ELEMENTOS URBANOS

DISPONIBILIDAD DE ESPACIOS

Imagen. 94

AMBIENTAL

ELEMENTOS URBANOS

ESPACIOS PUBLICOS ACTUALES

CONTAMINACION EN ZONAS VERDES



DETERIORO DE ELEMENTOS EN LOS PARQUES



ARRABALIZACION DE HABITATS



DESPropORCION EN LA UBICACION DE ELEMENTOS



DESCUIDO DE RECURSOS HIDRICOS



LIMITACION DE ACTIVIDAD



VARIEDAD DE USOS
Y ACTIVIDADES



EQUIPAMIENTO
ATRACTIVO PARA EL
PUBLICO



ESPACIOS
INCLUSIVOS PARA
LOS USUARIOS

VARIEDAD DE
RUTAS Y VIAS
CONFORTABLES



MAYOR SEGURIDAD
AL TRANSITAR

DINAMICA

USO

NO HAY VARIEDAD DE USO
EN RELACION AL TAMAÑO
DE LOS PARQUES



USO SE VUELVE REPETITIVO

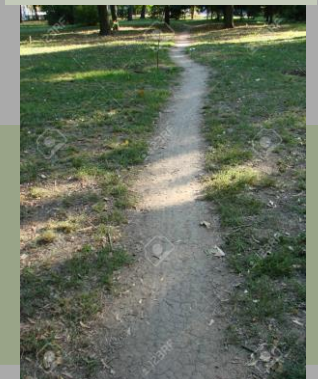
MOVILIDAD

AUSENCIA DE
DINAMICA
COLECTIVA

PREDOMINA EL CONSUMO DE
SUSTANCIAS PSICOACTIVAS



DISCONTINUIDAD
EN CIERTOS
TRAMOS



SENDEROS NO
PENSADOS



ANÁLISIS

SANTO DOMINGO

MARCO CONTEXTUAL

TEMA

6.1 ANALISIS SANTO DOMINGO

Estudio del lugar nivel macro

Conclusiones

6.2 ELECCION DEL LUGAR.

Lugares preseleccionados

Análisis FODA

Conceptualización

Conclusiones

6.3 ANALISIS LOS PRADITOS

Estudio del lugar

Conclusiones

06

LOCALIZACION

UBICACION



La **Republica Dominicana** se ubica en el caribe del continente americano y capital es Santo Domingo

Sus limites son:

Norte- Antillas Mayores

Sur- Mar caribe

Este- Puerto Rico

Oeste- Republica de Haití

Superficie

Actualmente su división se constituye en 32 provincias repartidas a los largo y ancho de la isla y 2 regiones las cuales son Este- Sur – Norte o Ciabo

Analisis Macro-Area de Estudio



- | | | |
|--|--|--|
| 1. Azua, Azua de Compostela | 12. Independencia, Jimaní | 23. Samaná, Santa Bárbara de Samaná |
| 2. Bahoruco, Neiba | 13. La Altagracia, Salvaleón de Higüey | 24. Sánchez Ramírez, Cotuí |
| 3. Barahona, Santa Cruz de Barahona | 14. La Romana, La Romana | 25. San Cristóbal, San Cristóbal |
| 4. Dajabón, Dajabón | 15. La Vega, Concepción de la Vega | 26. San José de Ocoa, San José de Ocoa |
| 5. Distrito Nacional, Santo Domingo | 16. María Trinidad Sánchez, Nagua | 27. San Juan, San Juan de la Maguana |
| 6. Duarte, San Francisco de Macorís | 17. Monseñor Nouel, Bonao | 28. San Pedro de Macorís, San Pedro de Macorís |
| 7. Elías Piña, Comendador | 18. Monte Cristi, San Fernando de Monte Cristi | 29. Santiago, Santiago de los Caballeros |
| 8. El Seibo, Santa Cruz del Seibo | 19. Monte Plata, Monte Plata | 30. Santiago Rodríguez, Sabaneta |
| 9. Espaillat, Moca | 20. Pedernales, Pedernales | 31. Santo Domingo, Santo Domingo Este |
| 10. Hato Mayor, Hato Mayor del Rey | 21. Peravia, Baní | 32. Valverde, Mao |
| 11. Hermanas Mirabal, Salcedo | 22. Puerto Plata, San Felipe de Puerto Plata | |



La **ciudad de Santo domingo** es la capital de la Republica Dominicana y es esta la que mayor densidad poblacional posee, su municipio cabecero es el Distrito nacional, pero se comprende por otros 6 municipios los cuales son

Distrito Nacional

Santo Domingo Este

Santo Domingo Norte

Santo Domingo Oeste

Los Alcarrizos

Pedro Brand

Bocha Chica

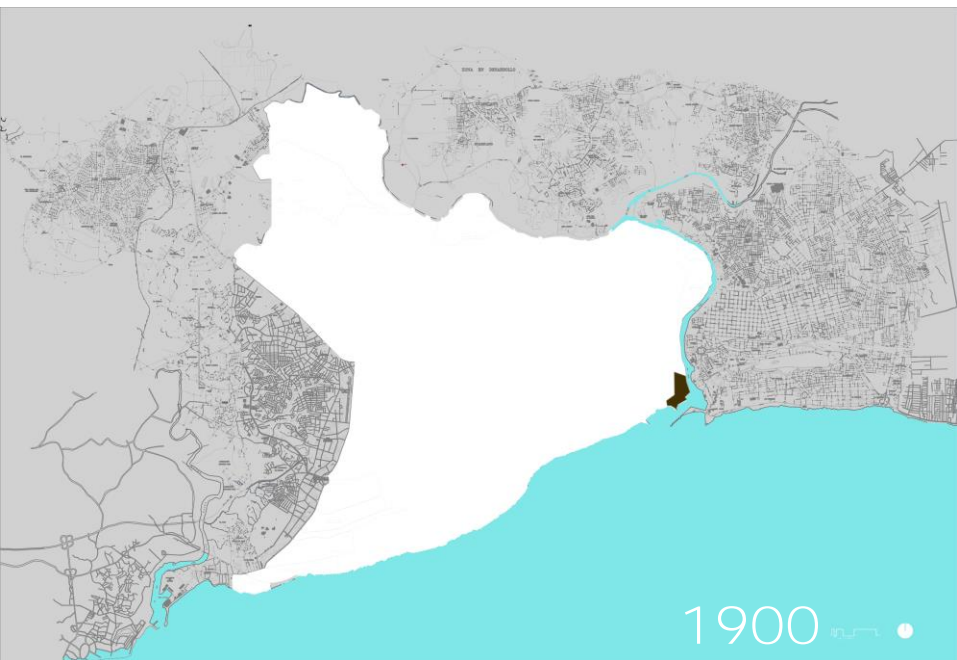
San Antonio de Guerra

Analisis Macro-Area de Estudio

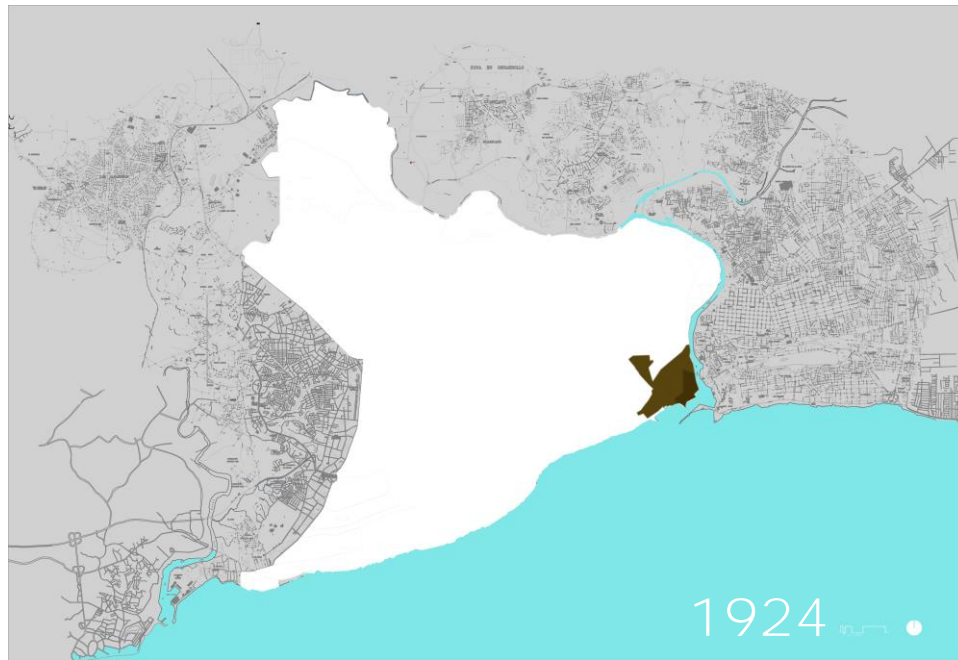


- | | |
|------------------------|--------------------------|
| 1. Distrito Nacional | 5. San Antonio de Guerra |
| 2. Santo Domingo Norte | 6. Santo Domingo Oeste |
| 3. Santo Domingo Este | 7. Pedro Brad |
| 4. Boca Chica | 8. Los Alcarrizoa |

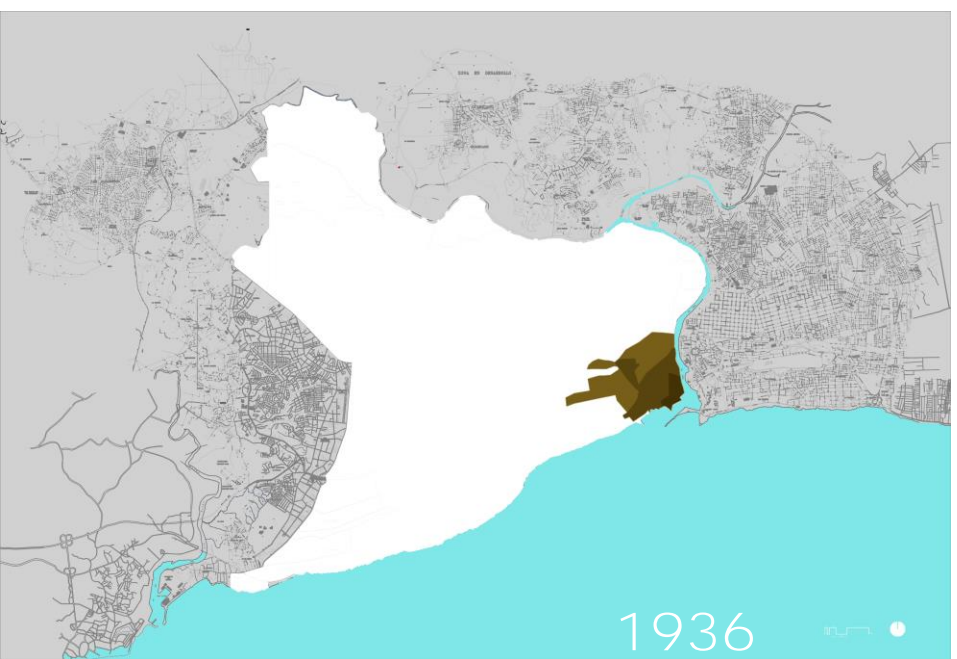
EVOLUCION MANCHA HISTORICA



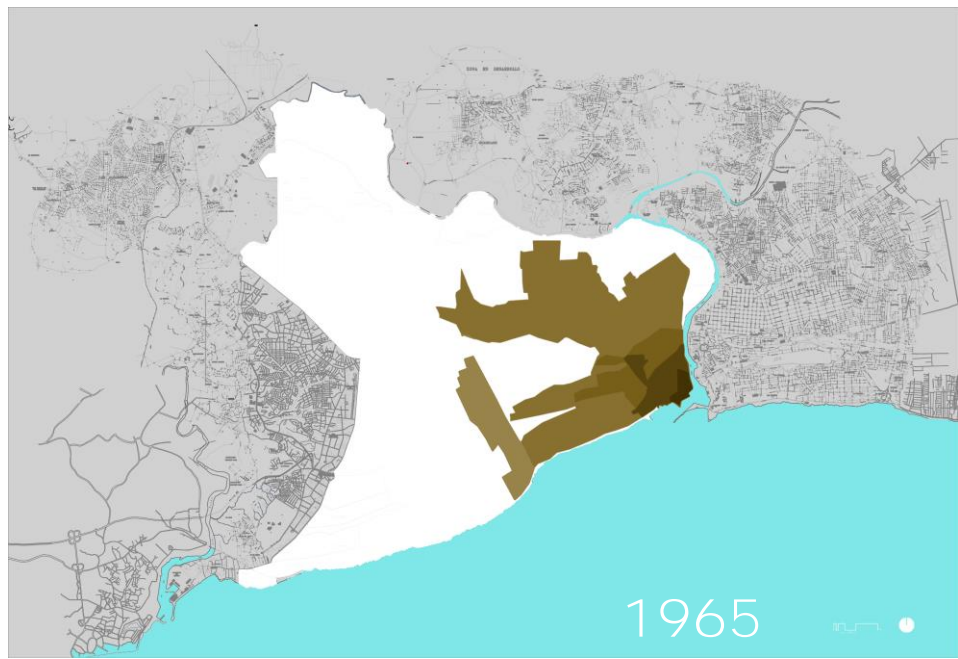
La ciudad Amurallada, ciudad intramuros con aprox. 15 habitantes en la misma.



Se consolidan los barrios San Carlos, San Miguel, San Lázaro, San Antón y Santa Bárbara.

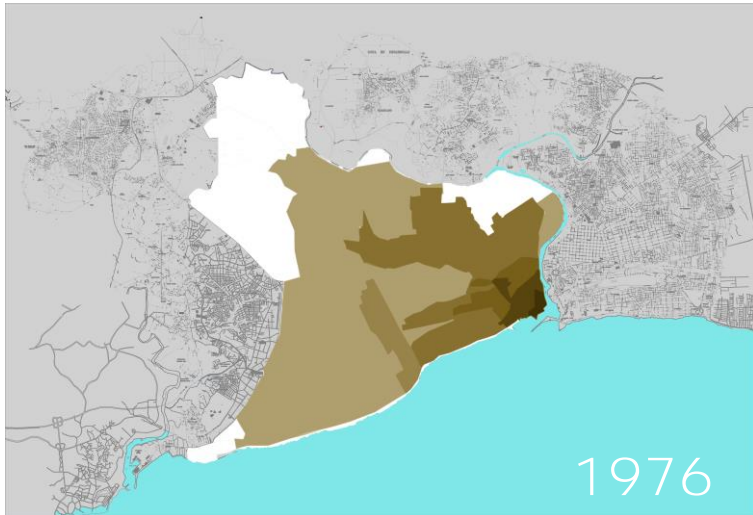


Cuenta con grandes vías de impacto como la Av. JF Kennedy/ Av. Washington/ Churchill.



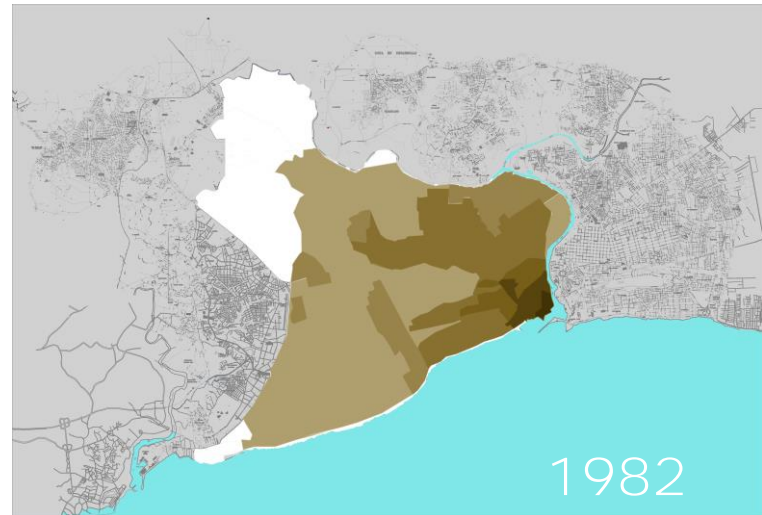
Se inicia la tercera etapa de crecimiento significativo y consolidado de la ciudad de Santo Domingo

SANTO DOMINGO



1976

Surgen grandes espacios verdes como Zoológico Nacional y se construye el aeropuerto de Int. General Andrews



1982

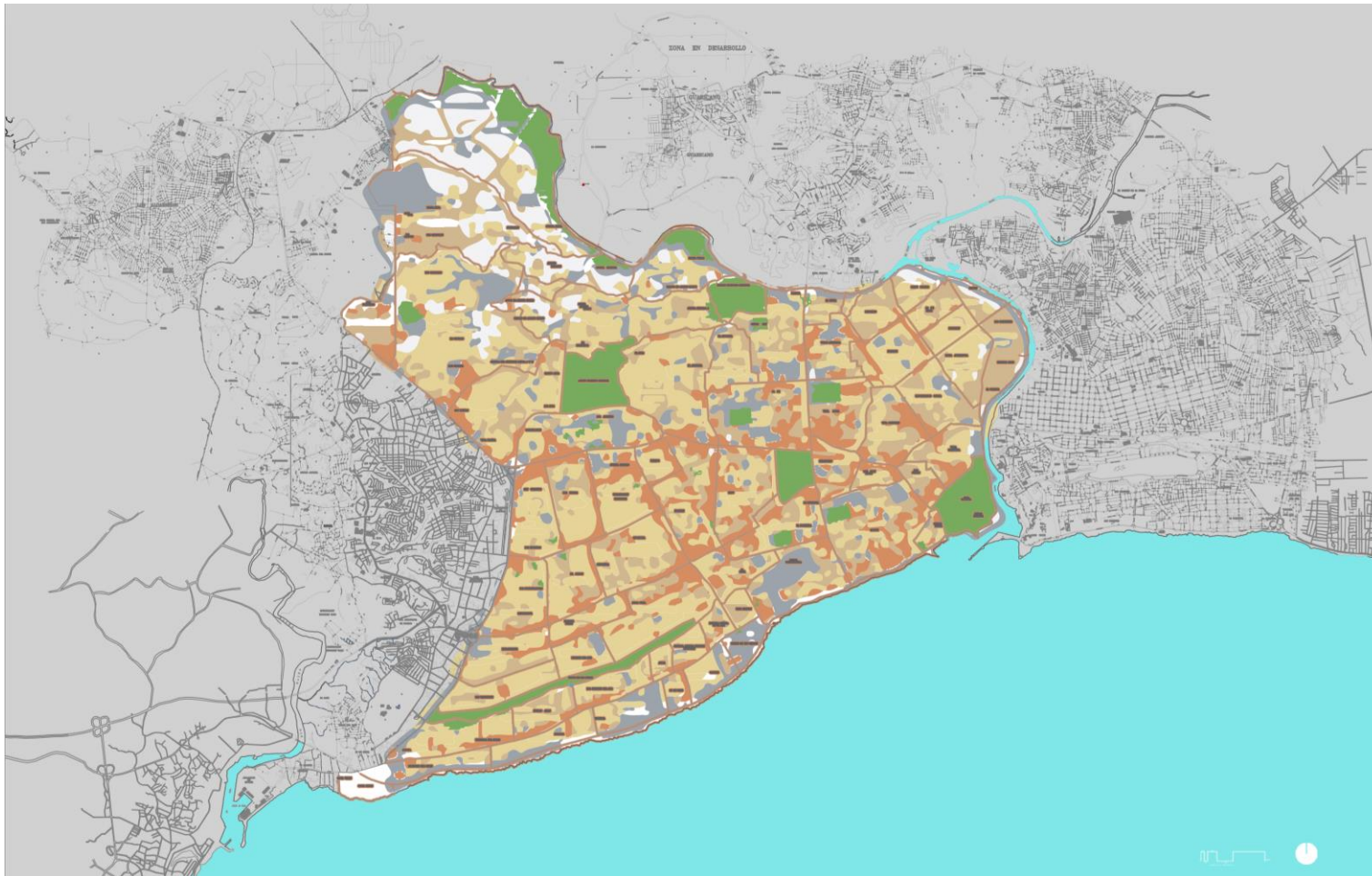
Se iniciaron las tendencias de metropolización de la urbe. Surgen los poblados periféricos a villa mella.



1996

Se delimito el espacio designado al cinturón verde a modo de frontera ecológica y la ciudad se expandió de este a Oeste con la formación de sectores de alta clase.

ESTUDIO USO DE SUELO



LEYENDA

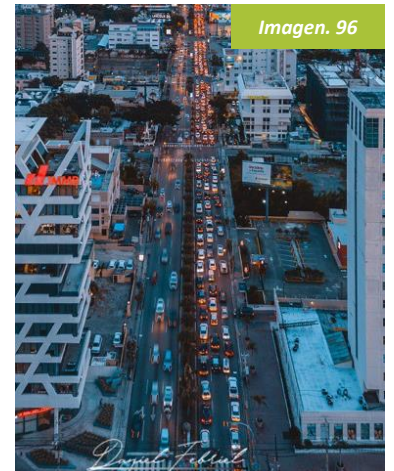
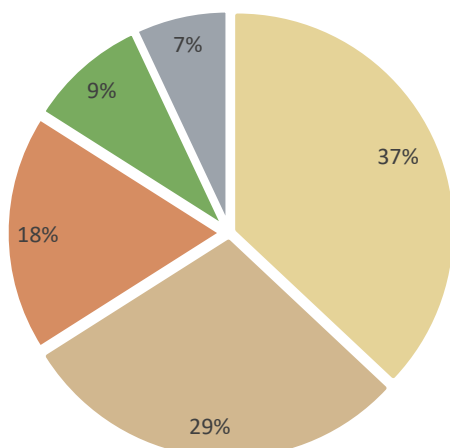


Imagen. 96



Imagen. 97

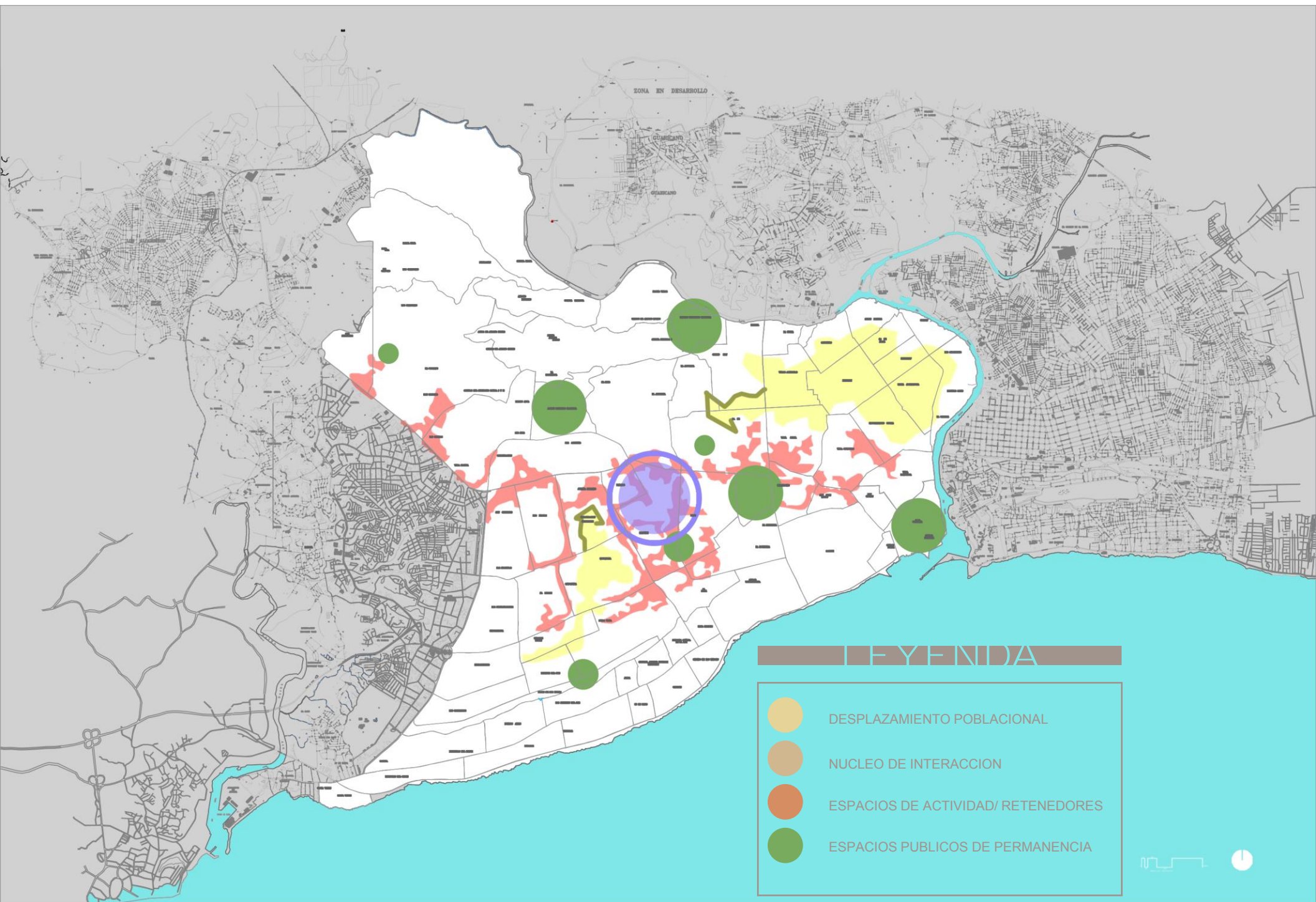
PORCENTAJE DE USO DISTRITO NACIONAL



La C1 presenta una alta predominancia dotacional en universidades, instituciones gubernamentales y parques; así como polígonos mixtos representados por la Ciudad Colonial y el Polígono Central. En la C2 se distingue la predominancia dotacional en espacios públicos para preservación de flora y fauna, así como centros de salud y universidades y se detecta un cambio de uso de suelo comercial³¹. Mientras que la C3 presenta una actividad ampliamente económica de diversas escalas.

En resumen el territorio nacional tiene predominancia a lo habitacional, seguido de ellos mixto y luego alto índice comercial en la avenidas principales.

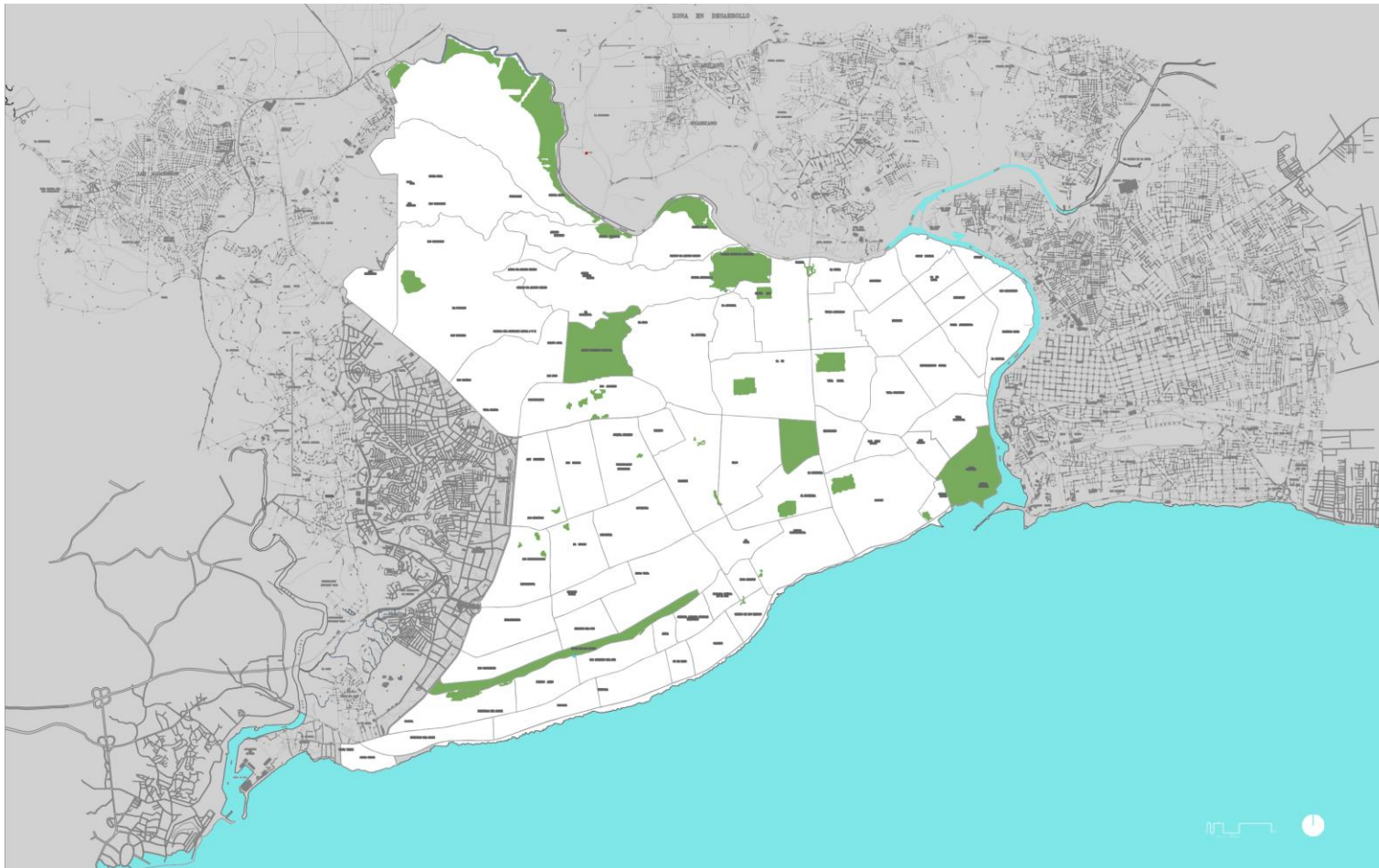
ANALISIS USO DE SUELO



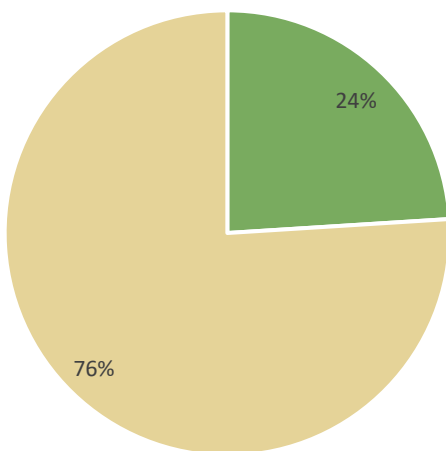
El distrito nacional tiene como eje de comercio y actividad financiera su centro lineal, abarcando las zonas de Piantini, Naco, Paraiso, etc. Los cuales predominan el comercio por encima de los demás factores, estos por lo general están ubicados en la av. John F Kennedy.

Los desplazamientos poblacionales más comunes son los que están en los enclaves como Gualay, Domingo Savio, etc. y principalmente el contexto circundante de la zona comercial como lo son Los Prado, San Gerónimo, Los Jardines, etc. Debido a su cercanía con esta y al ser principalmente de carácter habitacional.

ESTUDIO ESPACIOS VERDES



PORCENTAJE DE ESPACIOS VERDES Y ESPACIOS NO VERDES

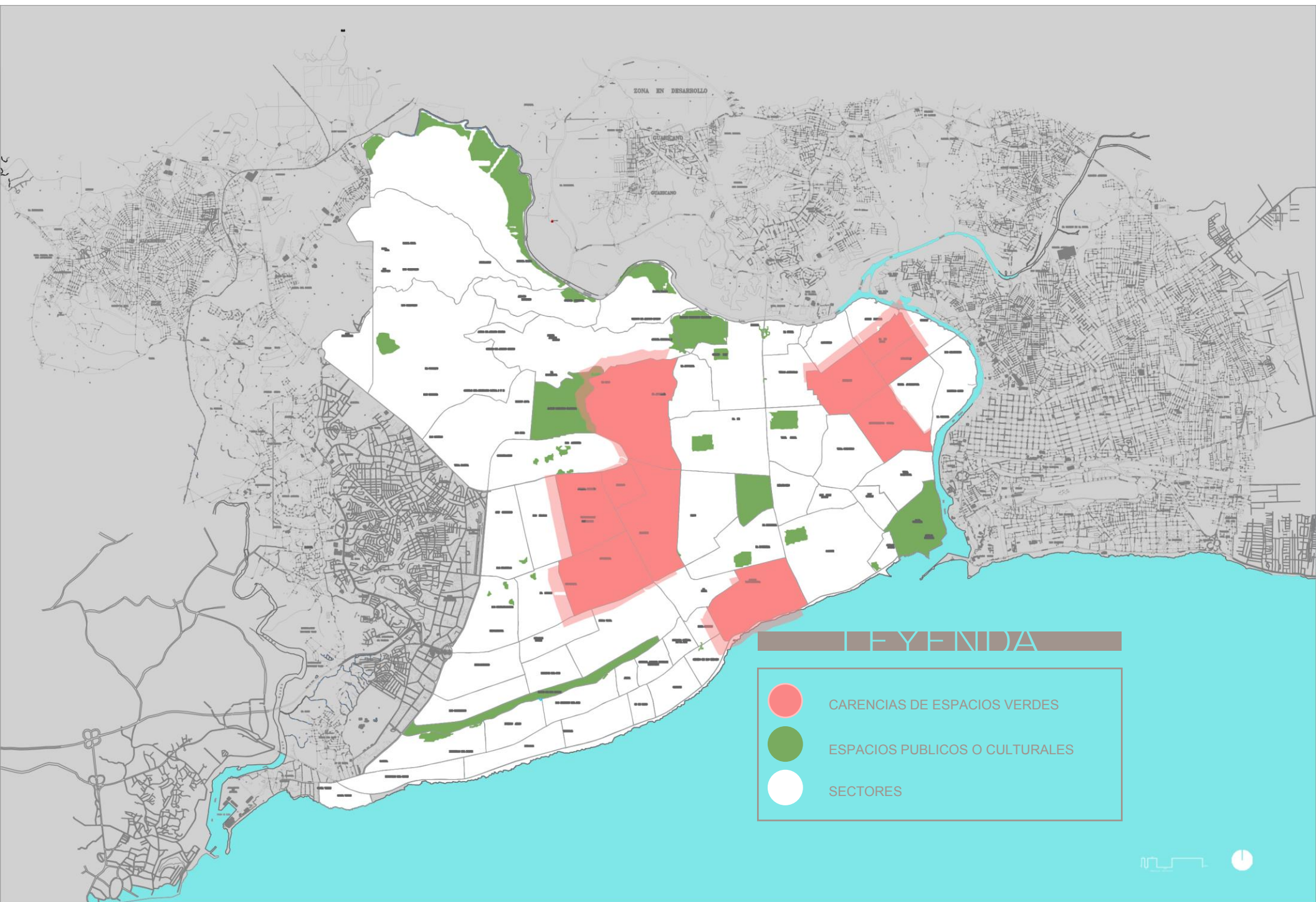


Los espacios verdes y espacios públicos de permanencia se dividen en dos grandes sectores, los parques verdes y las plazas,

en ambas se desarrolla la vida urbana en el distrito nacional, los principales como son el jardín botánico, Zoológico nacional, centro olímpico mirador sur.

sin embargo el desequilibrio entre el espacio verde y los espacios no verdes es de un 24% para los espacios verdes el cual no alcanza siquiera el 30% del territorio, arrojando deficiencia en la vida urbana y en el Polígono Central un déficit de espacios públicos de alrededor del 90%.

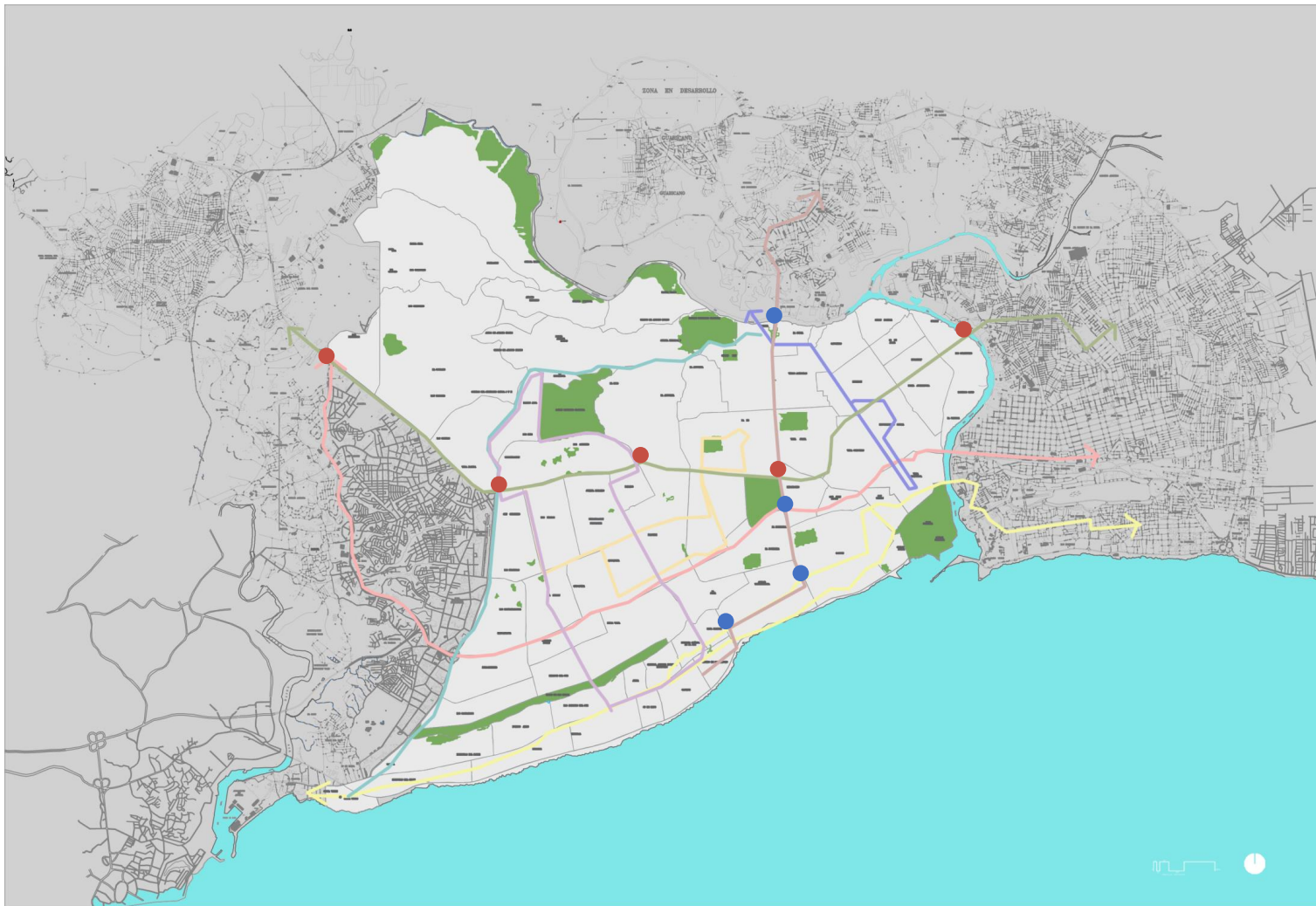
ANALISIS ESPACIOS VERDES



Los sectores con mayor ausencia de espacio públicos se encuentran en el pregonó centra y su periferia, debido a la masividad de edificaciones existentes, limitando el sector a muy pocas tipologías de uso.

Esto puede llegar a generar tanto problemas de identidad cultural, como problemas climáticos, como excesivo asoleamiento y limitaciones en cuanto a brisas y oxígeno .

ESTUDIO MOVILIDAD



LEYENDA

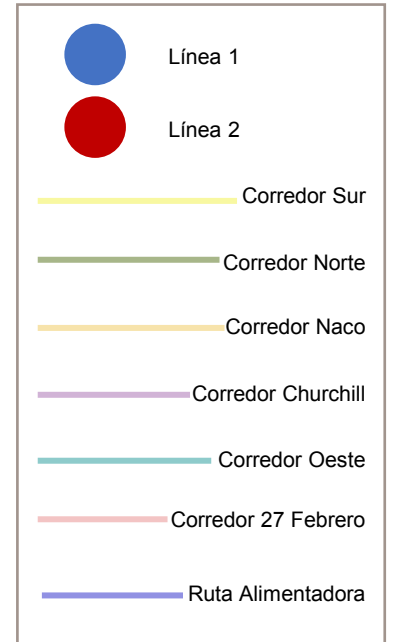


Imagen. 100

Actualmente la ciudad de Santo Domingo cuenta con 8 grandes corredores y una ruta alimentadora, los cuales comunican al distrito nacional con Santo Domingo Este, Santo Domingo Norte y Santo Domingo Oeste.

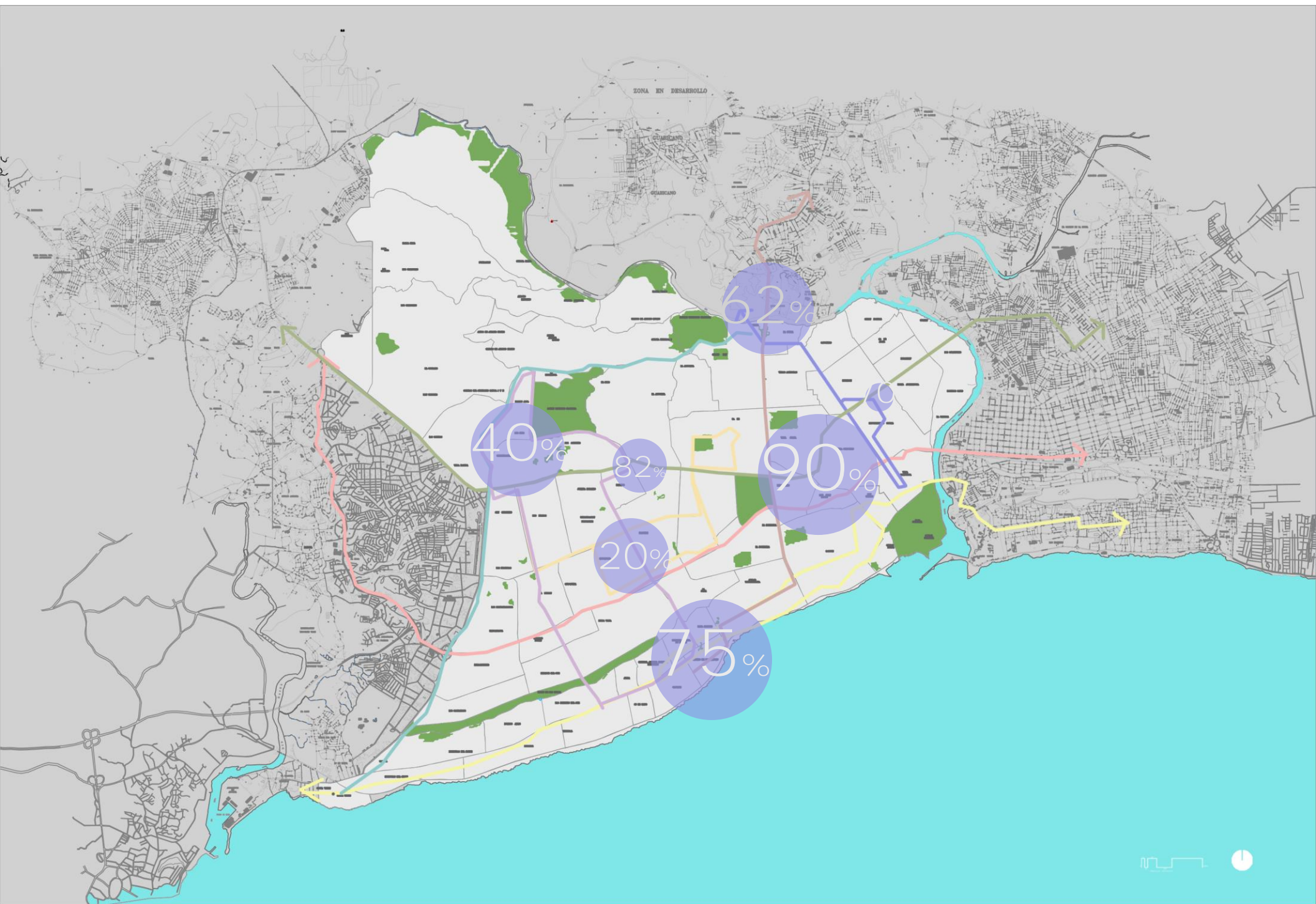
En contraparte el proyecto metro de Santo Domingo ha pautado 6 líneas, 1 tranvía y varias ruta alimentadoras para que la ciudad pueda ser recorrida a nivel elevado y soterrado.

El sistema de transporte no tiene carencias significativas y las existentes tiene son sustentadas por el transporte informal.



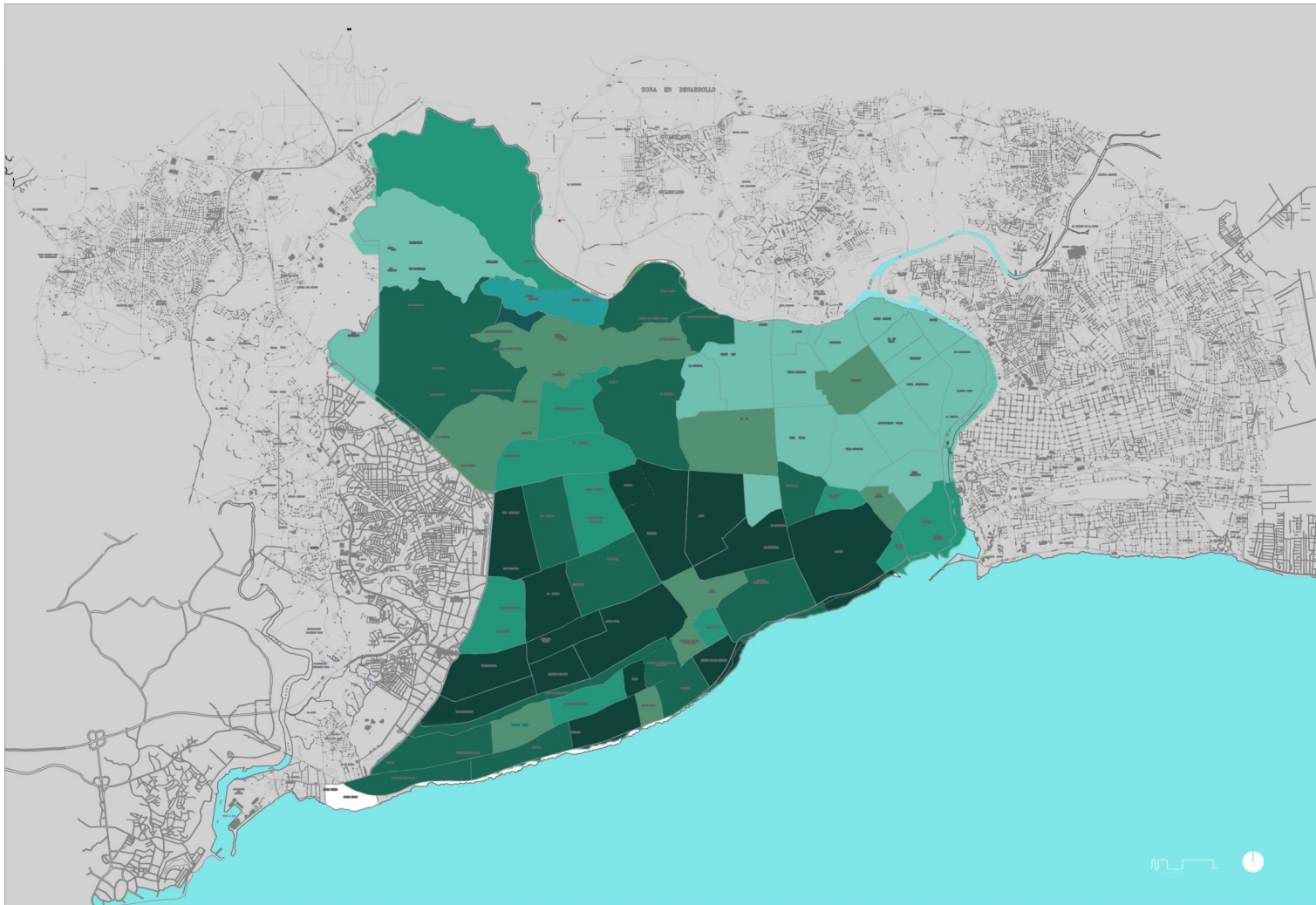
Imagen. 101

ANALISIS MOVILIDAD



Las zonas de mayor densidad poblacional tienden a desplazarse con mayor frecuencia a lo largo y ancho del entramado nacional. Siendo principalmente la intersección de la av. Gómez y La 27 de Febrero el nodo mas concurrido , muy seguido de el de la intersección av. Kennedy/ Churchill el segundo mas concurrido

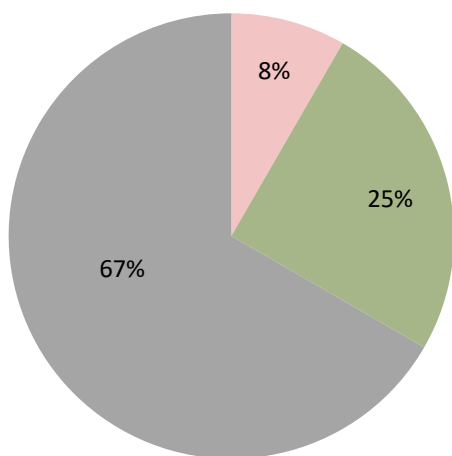
ESTUDIO NIVEL ECONOMICO



LEYENDA



PORCENTAJE POBREZA, CLASE MEDIA Y CLASE ALTA EN EL D.N.



La mayoría de las personas ocupan niveles económicos medio alto porque la economía del distrito nacional iba en aumento cada vez más y, esta estaba, para esta fecha, ocupando el centro de la economía de todo el país, encontrando sus niveles sociales mayores que los demás municipios.

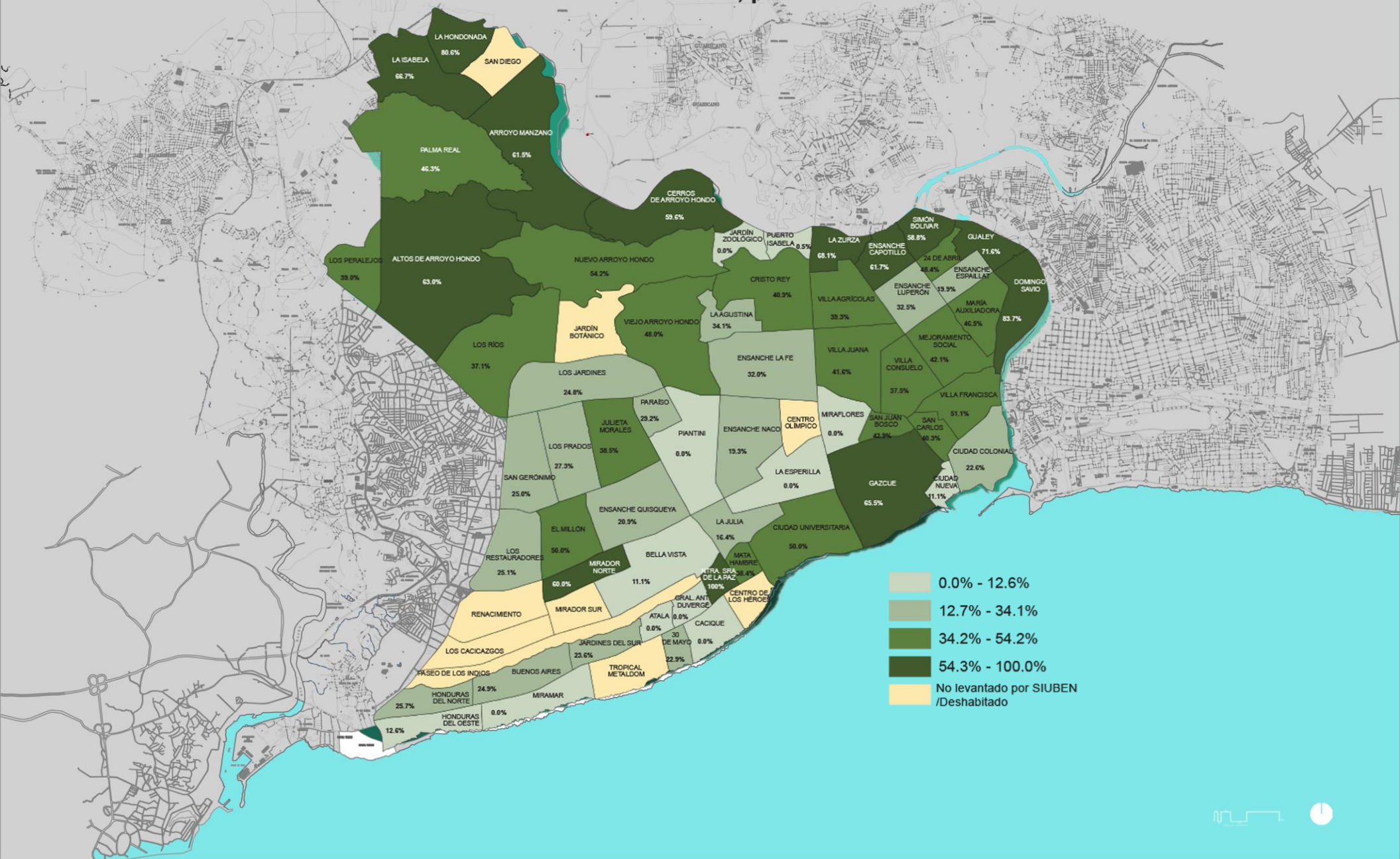
Santo Domingo de Guzmán, presenta salarios muy mínimos para una parte de la población, lo que no le permite que muchos en la población lleguen a tener niveles económicos altos. Cabe destacar que esta situación se presentó en pocas personas porque la mayoría era de clase alta.



ANALISIS

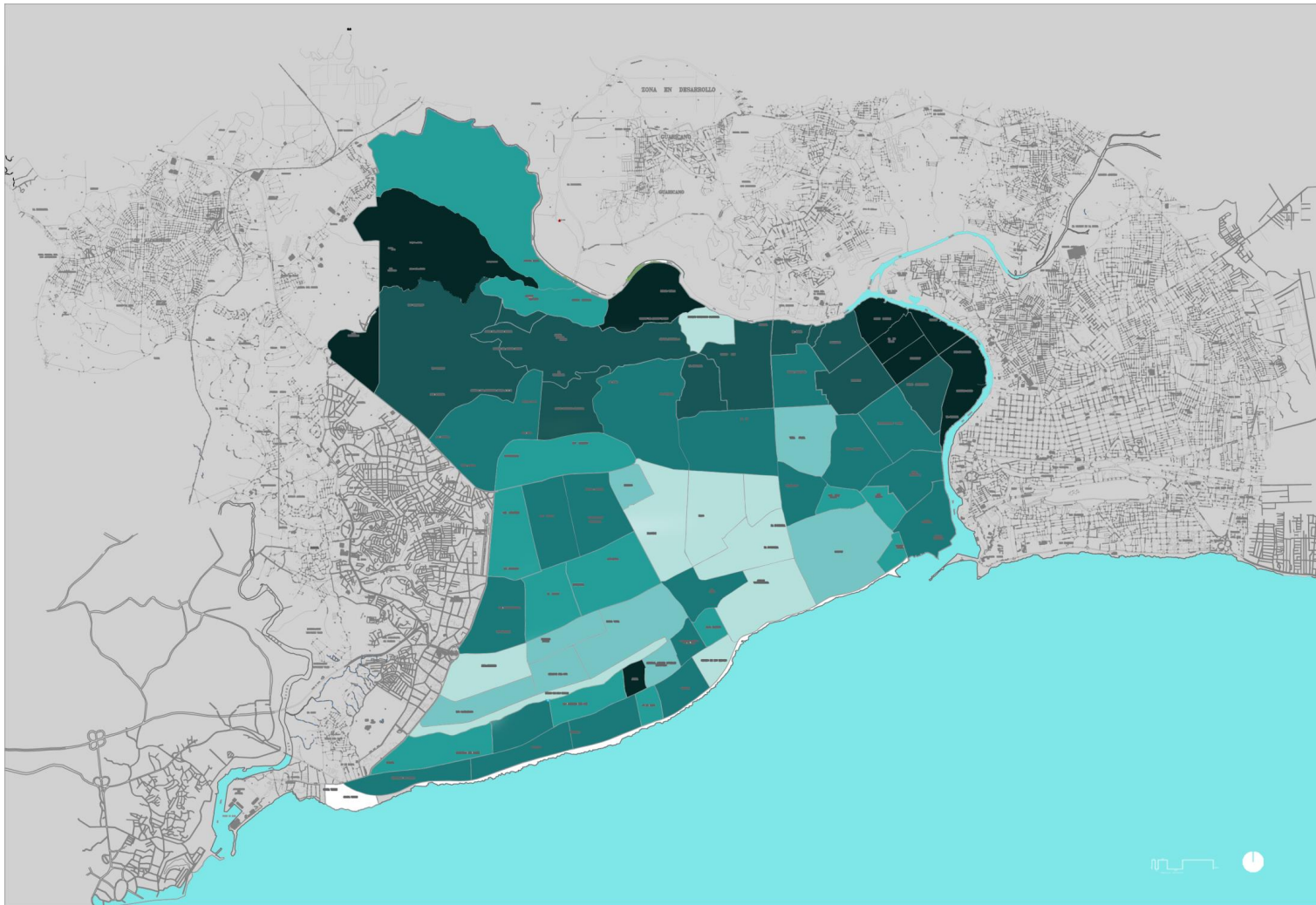
NIVEL ECONOMICO

Porcentaje de los hogares del Distrito Nacional con techo de zinc, por barrio

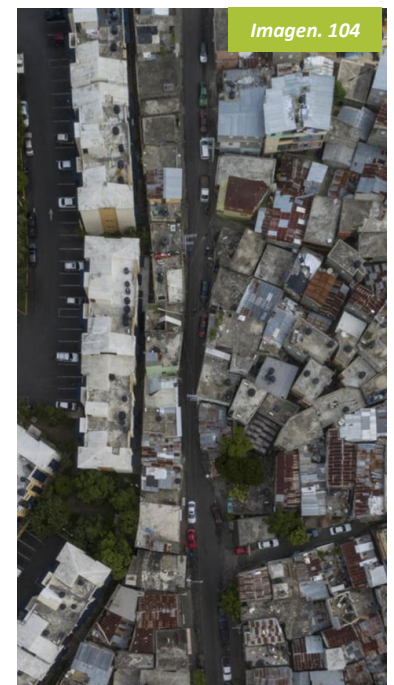


La materialidad en los sectores esta directamente relacionada con el nivel económico de los sectores. En los que sus techos no corresponden a zinc o tienen menor densidad en este aspecto, tienden a estar concentrados en la zona central de la ciudad y en el epicentro del flujo comercial, siendo el sector de Piantini y sus alrededores los que se proponen como de mayor nivel económico.

ESTUDIO DENSIDAD POBLACIONAL



LEYENDA



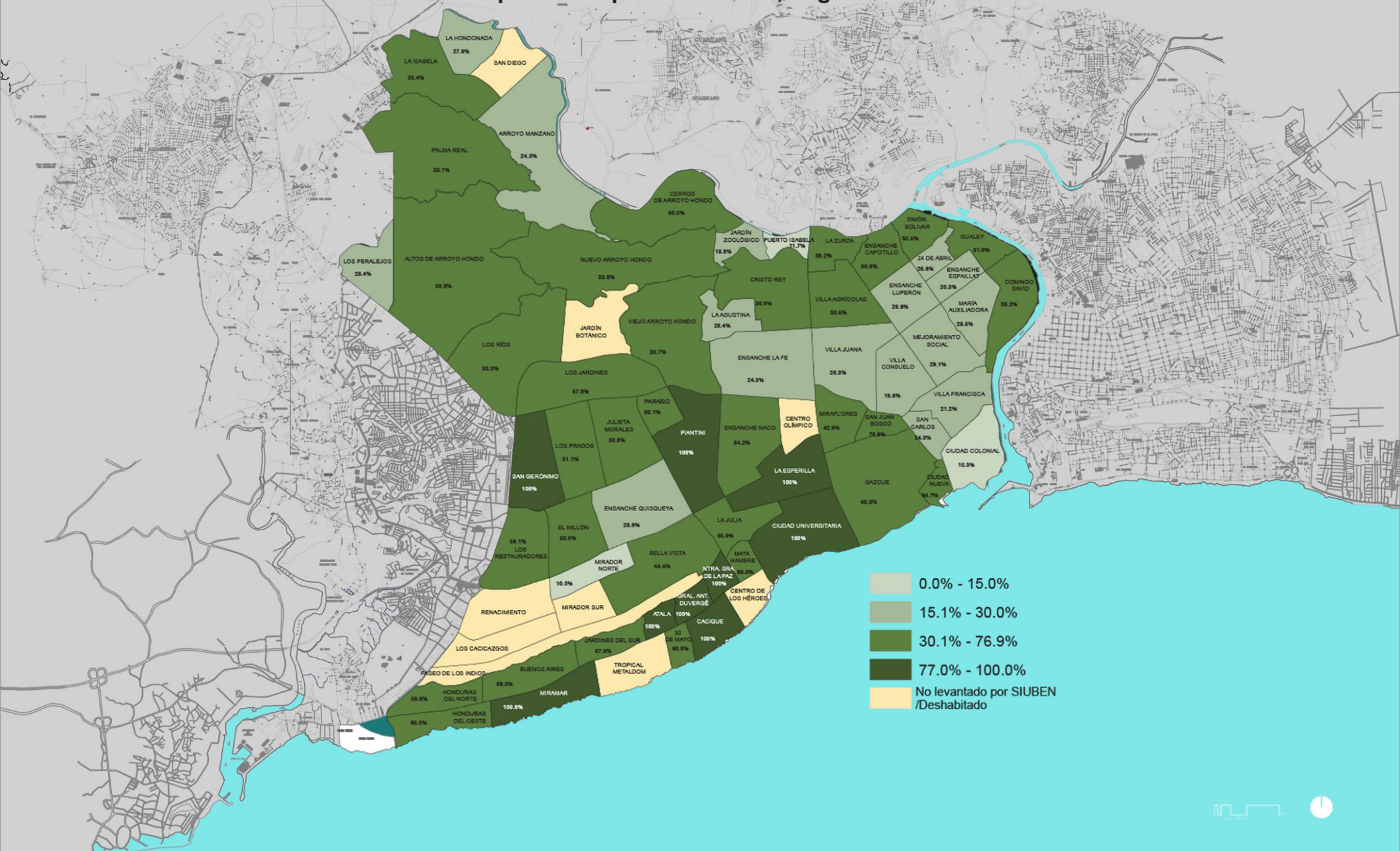
Según las estadísticas, los mayores porcentajes de viviendas lo encontramos en las casas nuclear. Estas son, las que están formadas por una pareja y sus hijos o uno de los jefes del hogar y sus hijos, ocupando un gran porcentaje del territorio del Distrito Nacional.

Para el 2010, se reflejan los mismos porcentajes que en años pasados, sin embargo, cabe destacar que, según el censo del 2010, muchos de los habitantes no tenían viviendas que garantizaran una vida digna, sino que existía un déficit habitacional que se había mantenido durante años.



ANÁLISIS DENSIDAD POBLACIONAL

Porcentaje de los hogares hacinados del Distrito Nacional con 2.5 o más personas por habitación, según barrio



La zonas de mayor densidad poblacional están divididas en dos grandes grupos (el grupo Comercial y actividad económica) y (el grupo habitacional).

La mayoría del fujo de personas se encuentra condensada en el eje central de la ciudad y es por esto que el grafico destaca sectores como La Espirilla, Piantini, San Geronimo, etc... por encima de un 77% de hacinamiento dentro del municipio principal.

GRAFICO de CONCLUSIONES

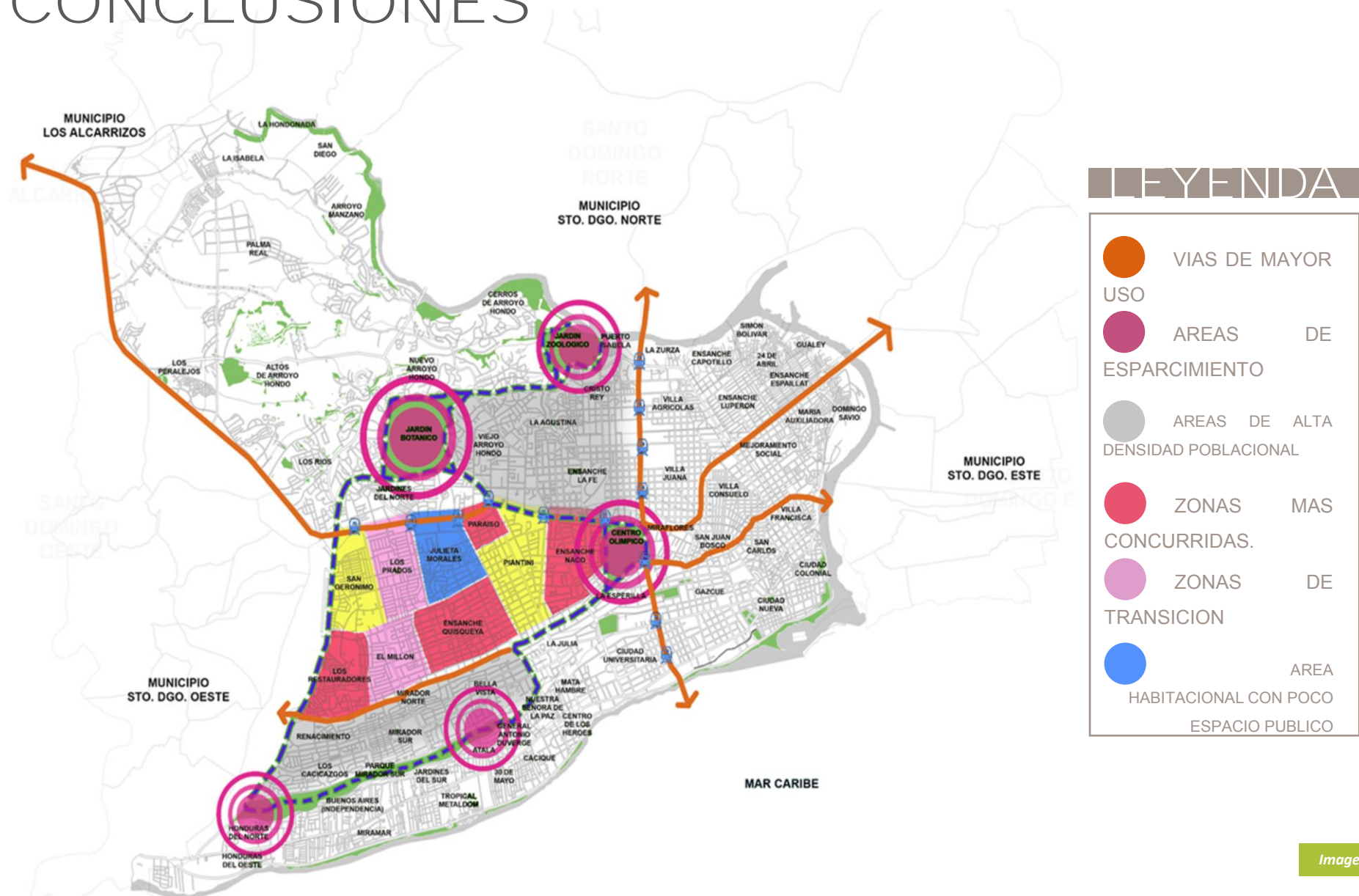


Imagen. 97

CONCLUSION

Los análisis generan datos importantes para la elección de un lugar, uno de estos es el centro de atracción o punto final de las rutas de las personas, debido a que por lo general la zonas de mayor densidad poblacional se dirigen a zonas de mayor impacto económico, principalmente el polígono central.

Las principales avenidas son por lo general unos conectores entre los espacios públicos y los sectores de impacto económico, sin embargo sigue existiendo una discrepancia entre estos, las zonas más aledañas a estos sectores tampoco cumplen un rol de impacto ambiental que beneficie estas zonas, por ende es de vital importancia dar carácter ambiental a las zonas ya mencionadas y generar un beneficio climático en las mismas.

SELECCIÓN DE EL LUGAR



1 JARDINES DEL NORTE

Se destaca los Jardines del norte, tanto por su historia y trascendencia verde, como por su ubicación.

2 LOS PRADITOS

Se destaca los praditos por ser un enclave dentro de las zonas urbanas de hacinamiento.

3 SECTOR PIANTINI

El sector de Piantini se toma en cuenta por ser el sector de mayor flujo de personas y receptor principal del sector económico.

QUE SE BUSCA?

Entre los lineamiento de búsqueda del lugar imagen en el cual recaiga la colectividad urbana que demarcaría o exigiría la ruta verde propuesta. con el fin de me mejorar las interacciones sociales y la vida urbana cultural y de calidad en el distrito nacional, se tomo en cuenta varias pautas; cercanía a la zonas de alto impacto poblacional ya estudiada en el análisis macro; zona de recorrido vial y transporte publico; zona de posible intervención arquitectónica puntual y urbana, posible conexión con espacios públicos y áreas verdes de magnitud en el DN.



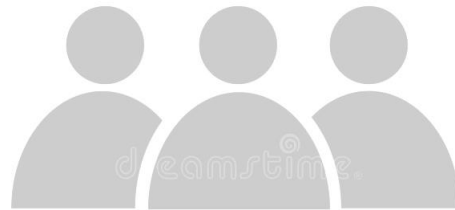
LOS JARDINES





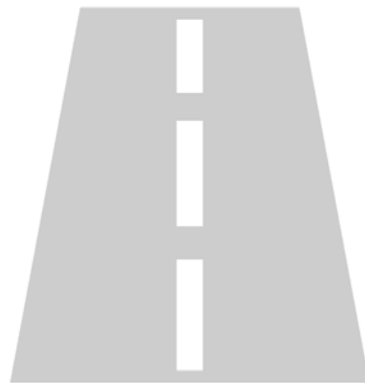
MICRO ANALISIS

POBLACION



97,000 Habitantes Aprox.

LIMITES



Norte: Av. John F. Kennedy

Sur: Av. 27 de febrero

Este: Av. Lope de Vega/ Abraham Lincoln

Oeste: Av. Winston Churchill.

AREA TOTAL



512,000 m²

PROPUESTA LOS JARDINES

El sector de los Jardines del Norte tiene peso por su longevidad y por su cercanía directa con uno de los espacios públicos más relevantes y visitados turísticamente del gran Santo Domingo siendo el Jardín Botánico.

El sector cuenta con distintos espacios vírgenes los cuales pueden conectarse entre si y servir como puente entre la vía verde y los distintas Manchas verdes que componen el espacio publico del distrito nacional.

El sector se ve envuelto en una situación de edificaciones semi formalizadas y bastante estructurado, por lo cual sería complicado plantear una propuesta sin intervenir directamente en la estructuración existente.



ANALISIS FODA

F

FORTALEZA

- Zona demarcada dentro de los lineamientos sugeridos.
- Espacios públicos vírgenes
- Zona de impacto poblacional.

O

OPORTUNIDAD

- Densidad verde
- Cultura de vida pública de la zona.

D

DEBILIDAD

- Topografía arbitraria.
- Sistema urbano estructurado
- Industrialization en la zona

A

AMENAZA

- Contaminación auditiva
- Alto tránsito vehicular
- Asentamientos formalizados.

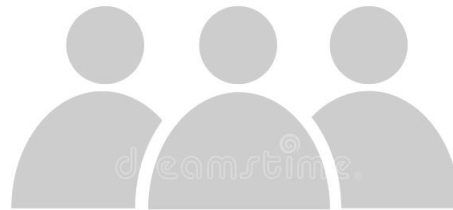


PIANTINI



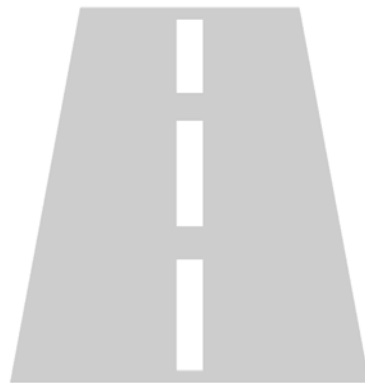
MICRO ANALYSIS

POBLACION



59,000 Habitantes Aprox.

LIMITES



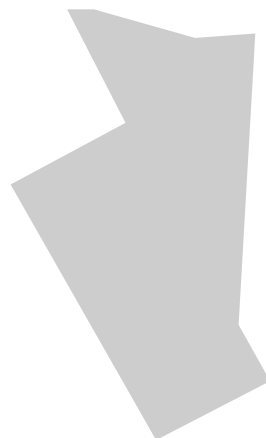
Norte: Av. John F. Kennedy

Sur: Av. 27 de Febrero

Este: Sector Ensanche Naco

Oeste: Sector Julieta Morales

AREA TOTAL

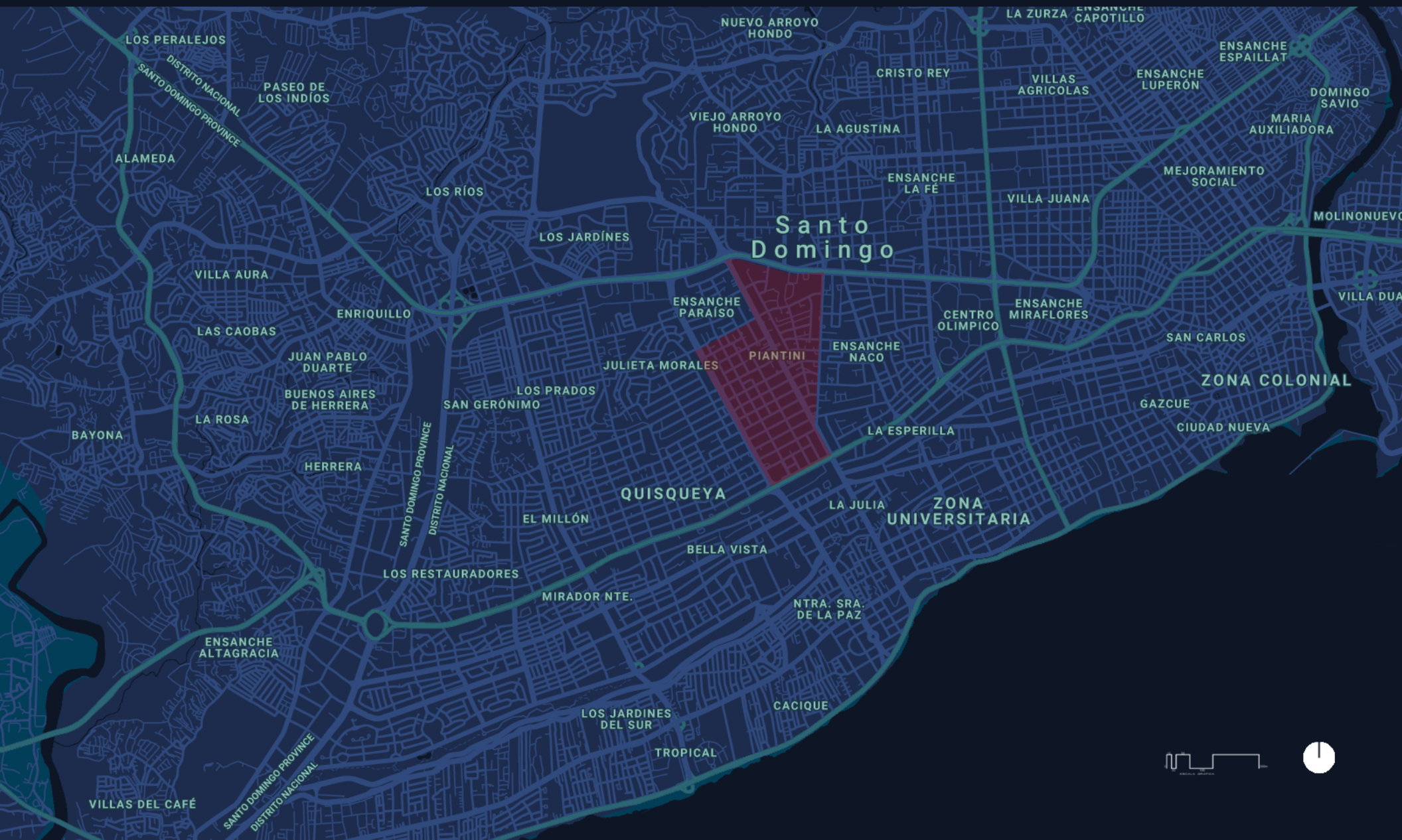


1.93 km²

PROPUESTA PIANTINI

Piantini es el sector epicentro de la interacción comercial, esta comprende tanto dentro como aledaño al sector pequeños espacios públicos los cuales son muy utilizados por la población, mas su masividad arquitectónica y su ya muy estructurado planteamiento urbano, impiden el desarrollo de una propuesta de permanencia dentro de si no invasiva en la trama urbana del sector.

El sector se ve beneficiado de una ubicación excelente ya que se encuentra limitada por muchas de las vías mas importantes del país y incrustada dentro del perímetro que compone el polígono central..



ANALISIS FODA

F

FORTALEZA

- Ubicación céntrica , para conexión urbanas.
- Epicentro del flujo peatonal. y vehicular
- Edificaciones de gran impacto comunitario

O

OPORTUNIDAD

- Espacios publico de relevación (la lira, Bosque de la vida)

D

DEBILIDAD

- Carencia de espacios libres
- Densidad de flujo vehicular debido a vías
- Altimetría excesiva
- Débil porcentaje verde

A

AMENAZA

- Densidad vehicular
- Impacto sectorial he historia del mismo.
- Clima muy cálido.

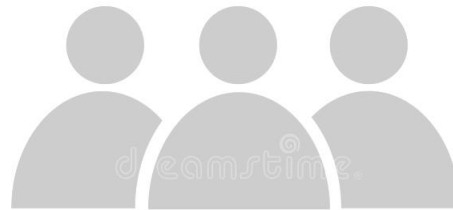


LOS PRADITOS



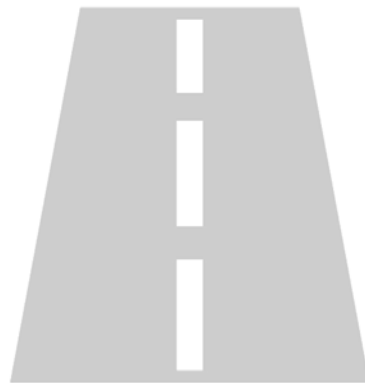
MICRO ANALISIS

POBLACION



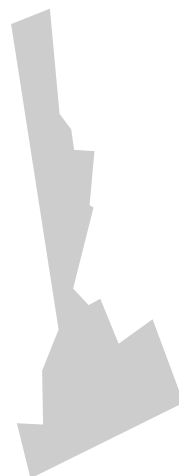
20,000 Habitantes Aprox.

LIMITES



Norte: Club Radio centro
Sur: Av. Gustavo Mejía Ricart
Este: Sector Julieta Morales
Oeste: Sector Los Prados

AREA TOTAL



127,050 m²

PROPUESTA LOS PRADITOS

El sector de los praditos es una opción atractiva para la propuesta de permanencia, esta destaca por su ubicación y su condición arquitectónica al ser un sector informal sumergido en un contexto ya comercial y formalizado.

El sector destaca por conectar con vía de alto flujo y ser céntrica al momento de desarrollar una propuesta vial urbana sustentable.

El sector esta bordeado tanto por un contexto marcial e industrial, como por un contexto habitacional y supliría en ambas facetas a la composición del sistema vial.



ANALISIS FODA

F

FORTALEZA

- Ubicación estratégica dentro de la ciudad
- Conexión con vías importantes
- Cercanía con edificaciones importantes
- Estación del metro cercana

O

OPORTUNIDAD

- Edificaciones no asentadas
- Trama Urbana no definida
- Intersección con vías no explotadas.
- Punto de referencia en la ciudad.

D

DEBILIDAD

- Cohesión vial a escala de ciudad.
- Relaciones espaciales Carentes
- Amplitud vial.
- Espacio público de referencia.
- Gran Cantidad de Asentamientos informales.

A

AMENAZA

- Contaminación tanto auditiva como Olorífera.
- Densidad poblacional y edificatoria.
- Deterioro de la imagen urbana

CONCEPTUALIZACION GRAFICA

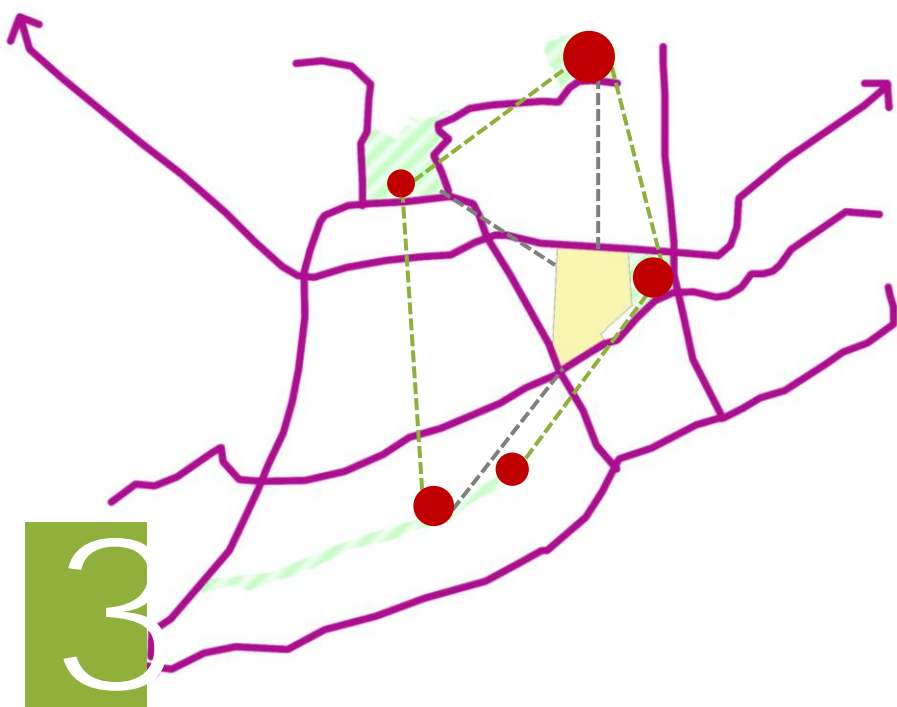
Para elección del lugar, se realizó un proceso gráfico conceptual, se partió desde la elaboración de gráficos a nivel macro, con el fin de generar una conexión lógica entre los distintos espacios públicos existentes, tomando como eje el polígono central, a estos recorridos, se le definió un trayecto central lógico el cual pueda determinar el recorrido final de la propuesta.



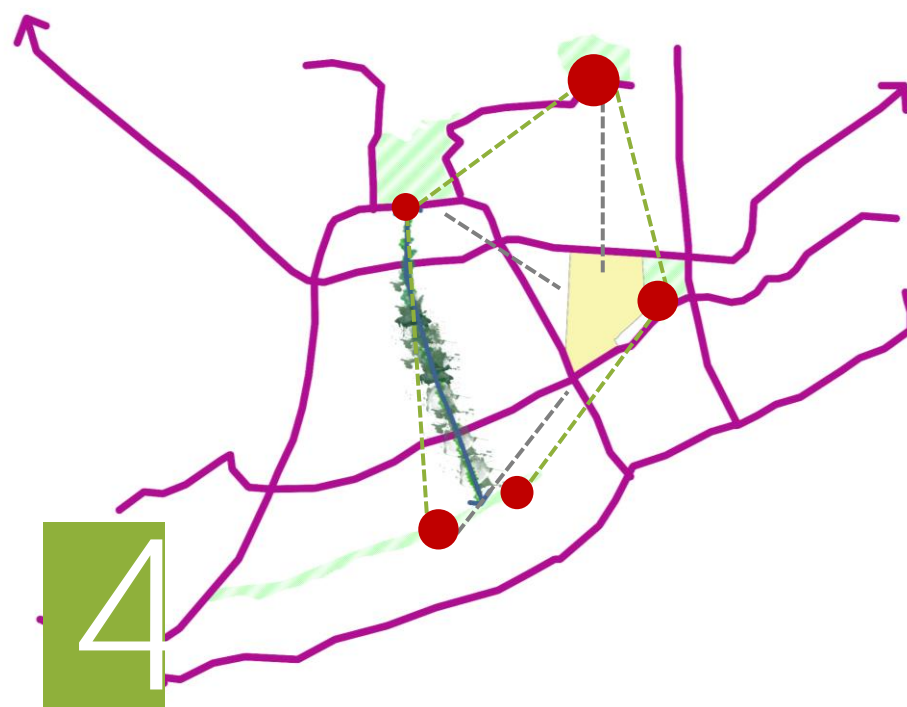
Se tomó la estructura vehicular principal de el distrito nacional, para conocer la morfología de la misma



Se colocaron tanto la mancha del polígono central, como la mancha de los grandes parques urbanos del distrito nacional, para conocer la conexión vial existente.



3 Se marcaron las conexiones directas entre los distintos espacios públicos y su conexión directa con el polígono central, generando nodos entre estor.



4 Se toma la morfologías utilizadas para definir el trayecto lineal que tendría el proyecto y la primera zona de intervención, siendo la av. Dr. Defillo.

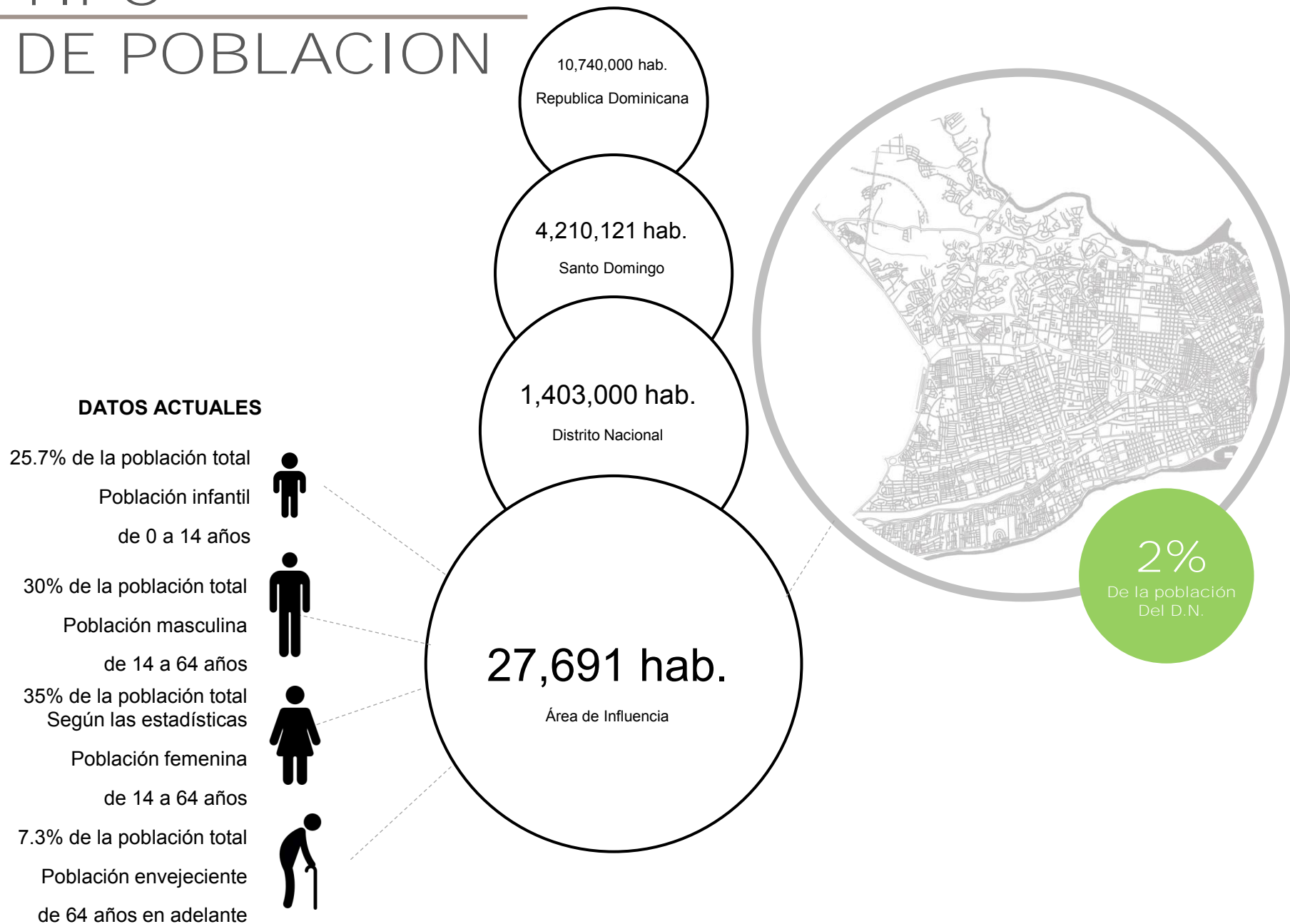


5 Se define un radio de influencia entre los 500, 1000 y 2000 metros, debido a lo longitudinal del proyecto y saber las zonas que se verían beneficiadas por este



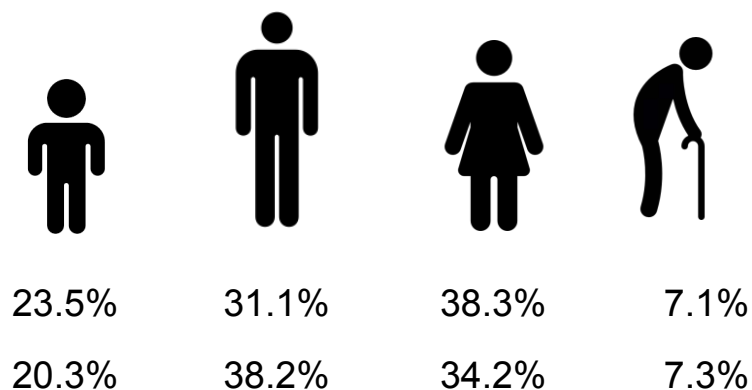
5 La zona de intervención puede generar dicha situación de conexión o red entre espacios públicos de interés.

TIPO DE POBLACION



Area de influencia

Sector	Km2	Población
Julieta Morales	1.49 km2.	7,234 hab.
Los Prados	1.4 km2	20,234 hab.



CONCLUSION

Según las estadísticas, el área de influencia se encuentra en su mayor una predominancia de la población adulta de entre 14-64 años la cual se divide en dos tipos la masculina y la femenina. Siendo la masculina la de mayor predominancia en el sector d ellos prados y mayor predominancia femenina en el sector de Julieta Morales.

Esto ayuda a definir el tipo de usuario mas cercano al posible proyecto , siendo la población adulta y en menor medida la población infantil.

DATOS TECNICOS

Limites

Norte: Club Radio centro

Sur: Av. Gustavo Mejía Ricart

Este: Sector Julieta Morales

Oeste: Sector Los Prados

Área

127,050 m²

Viviendas

2,074 Edificaciones

Población

20,000 Habitantes Aprox.

Densidad Poblacional

1,574 Hab/ha

Nivel de Ingresos

Bajo 87%

Medio 12%

Alto 1%

Servicios

Dispensario Medico – 1

Escuelas – 3 pequeñas esuelas privadas

Agua – 2 días a la semana

Luz Eléctrica - Servicio regular

Destacamento policial - No existente

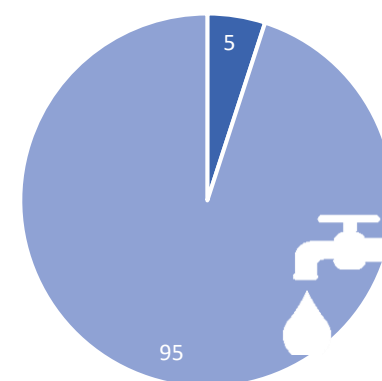


El sector de los praditos cuenta con apoyo de las autoridades gubernamentales para suplir distintas necesidades que el sector requiere, mas sin embargo esta al ser un enclave es decir un sector informal, se ve envuelta en carencias básicas como lo son la energía eléctrica, el agua potable y la recolección de desechos solidos en el sector.

En base a una encuesta donde se definía que tan prioritario o no eran esta necesidades se destacaron las siguiente como un rango de muy prioritario superando el 85% de insatisfacción, es decir que su ausencia es casi total a lo largo de las semanas en el sector ya nombrado.

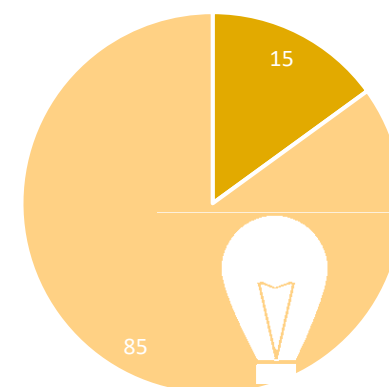
AGUA POTABLE

El servicio de agua potable es suministrado 2 días a la semana siendo Jueves y Domingo estos días, mas en ocasiones se demora semanas en ser suministrado



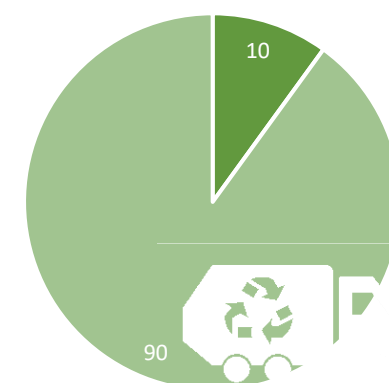
ENERGIA ELÉCTRICA

EL servicio de Energía eléctrica es relativamente Satisfactorio, debido a que el plan de energía 24 horas planteado por el gobierno es irregular y los ciudadanos del sector puede tonar hora y días sin energía eléctrica.

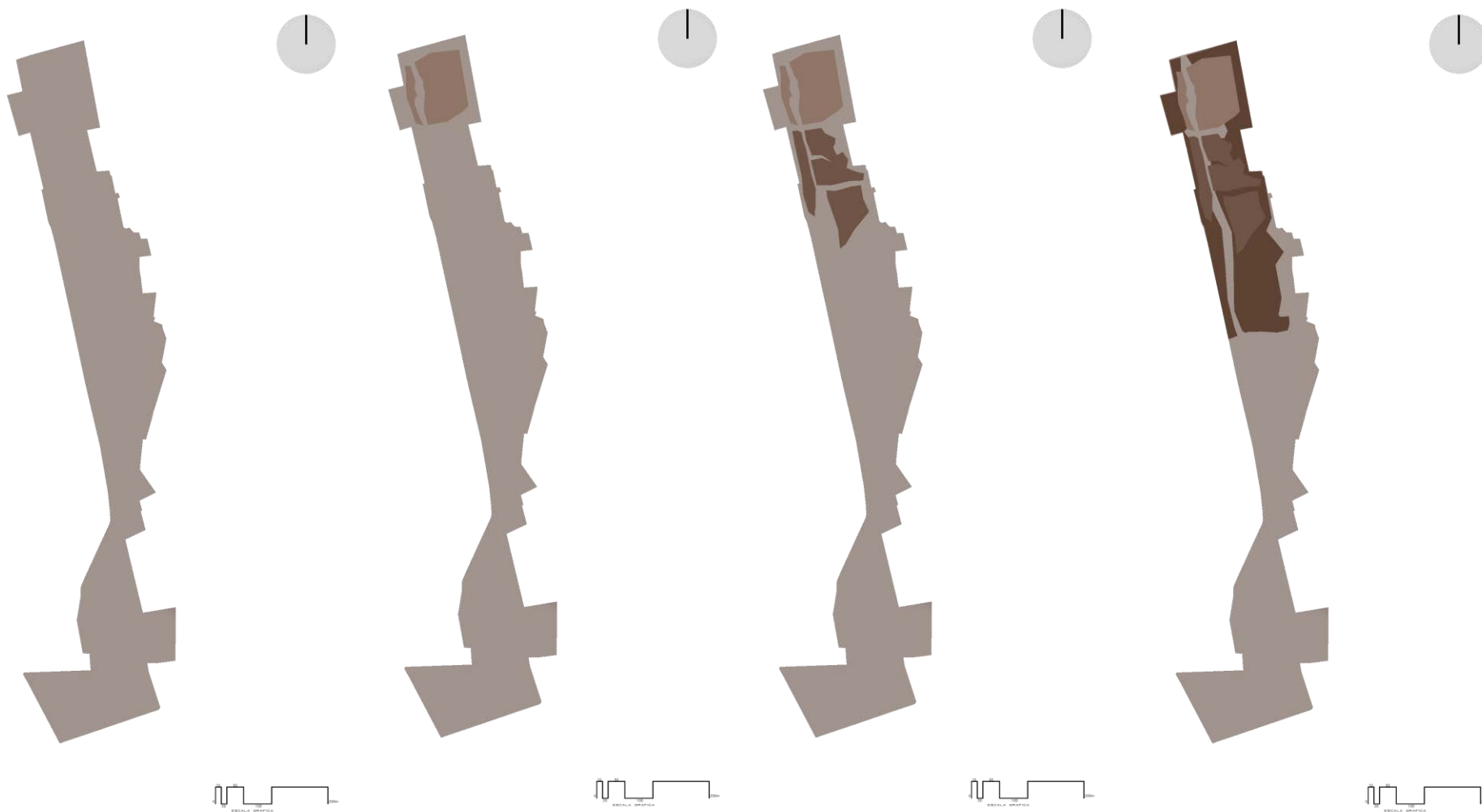


RECOLECCION DE BASURA

La recolección de basura en el sector es deficiente y sumado a esto las malas practicas tanto de los moradores como de las industrias cercanas al sector complementan dicha problemática al dejar basuras en calle y aceras, el servicio de recolección suele sustentarlos cada dos semanas.



EVOLUCION URBANA HISTORIA



1950

Terreno apenas intercedido agrícolamente, con Fincas y lotes baldíos.

1964

Comienzo de la obra los prados, fundación del asentamiento obrero de manera informal.

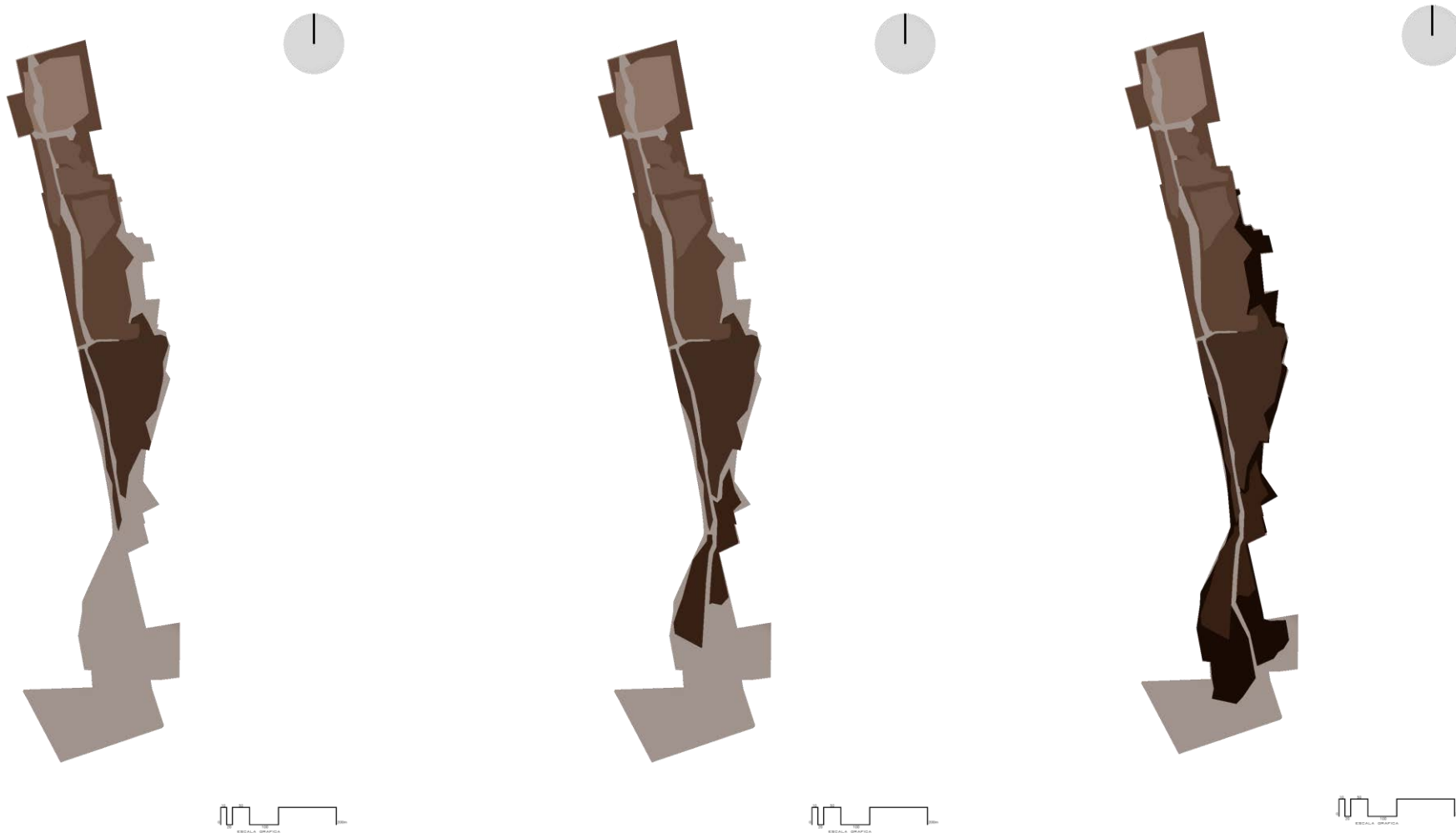
INICIOS 1970

Se culminan el proyecto de los prados que permanece desplomado y desvinculado de la misma ciudad, Consigo comienza el crecimiento del barrio los parditos.

1970

Desarrollo y población de los prados. Crecimiento de la ciudad y apertura de la av. Charles Summer

LOS PRADITOS



FINALES 1970

Continuando el crecimiento del barrio y consolidación de los sectores aledaños al mismo

1982-1984

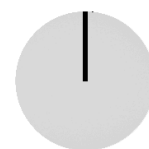
Proceso de asfaltado en la primera calle del barrio, instalación de desagües y suministro de agua potable.

1995

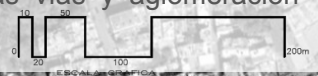
Continuación de asfalto en la vía principal y conexión de vías internas, barrios marginados con alto grado de consolidación.

2013-2020

ACTUALIDAD



Situación actual, carece de organizaciones la trama, displicencia organizativa en las vías y aglomeración de viviendas.



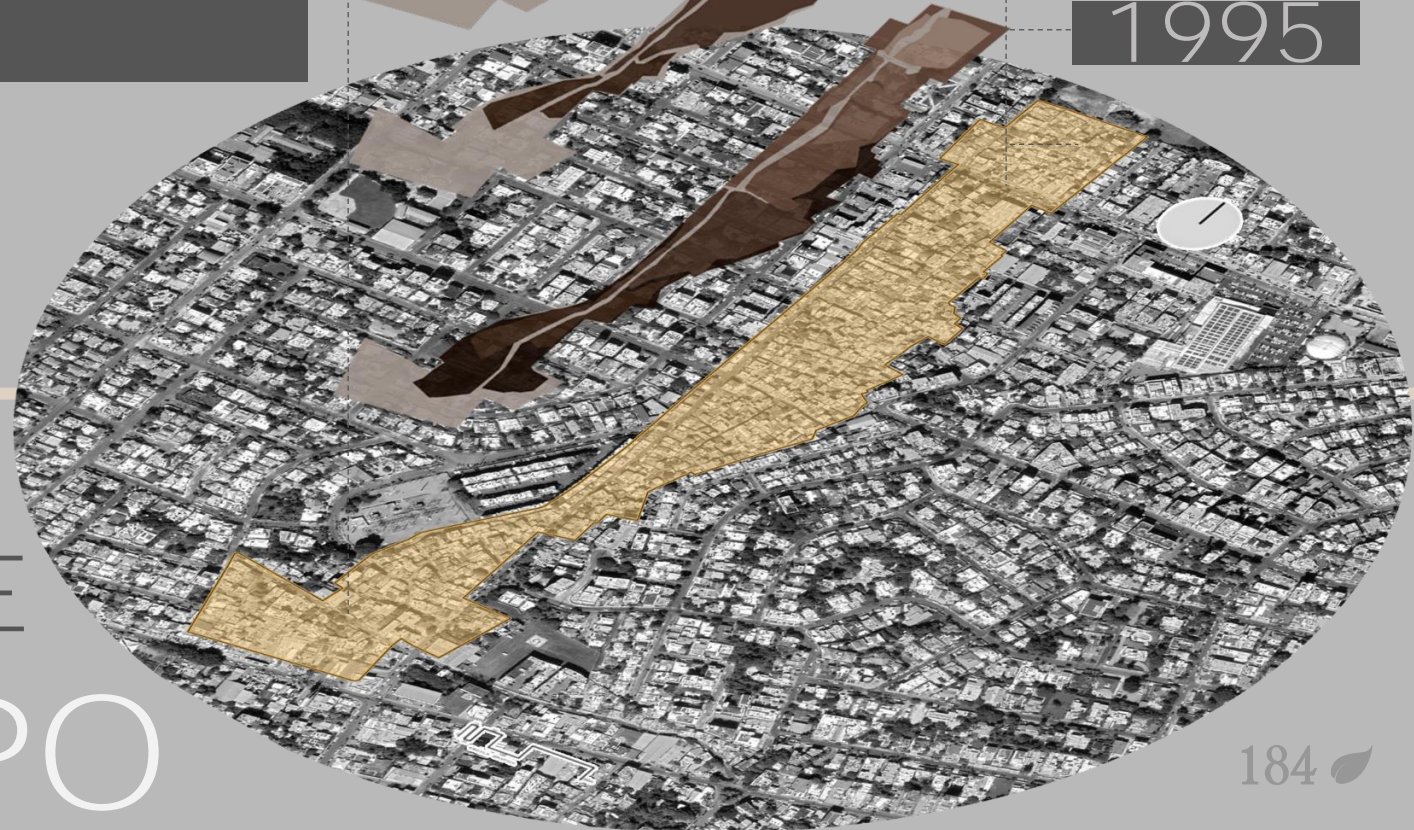
CONCLUSION

A lo largo de la historia que arroja el sector los parditos hemos encontrados distintos periodos de alto desarrollo en el mismo, siendo el periodo de 1970 el de mayor auge y desarrollo en el mismo.

Desde el inicio al final de este periodo, su crecimiento fue de un 150% con relación a lo ya existente, casi triplicando la población y la cantidad de viviendas.

En años siguientes se fue amoldando el sector, siendo apoyado gubernamentalmente, con sistemas hidráulicos y de desagües. Además de sistemas viales y los propios usuarios, quienes cimentaron los callejones y calles internas en el sector.

Ya en la actualidad se termino de afianzar el sector siendo un enclave que funciona como escape para una población mas vulnerable, actualmente se encuentra sobre poblado y con déficit de Servicios públicos.



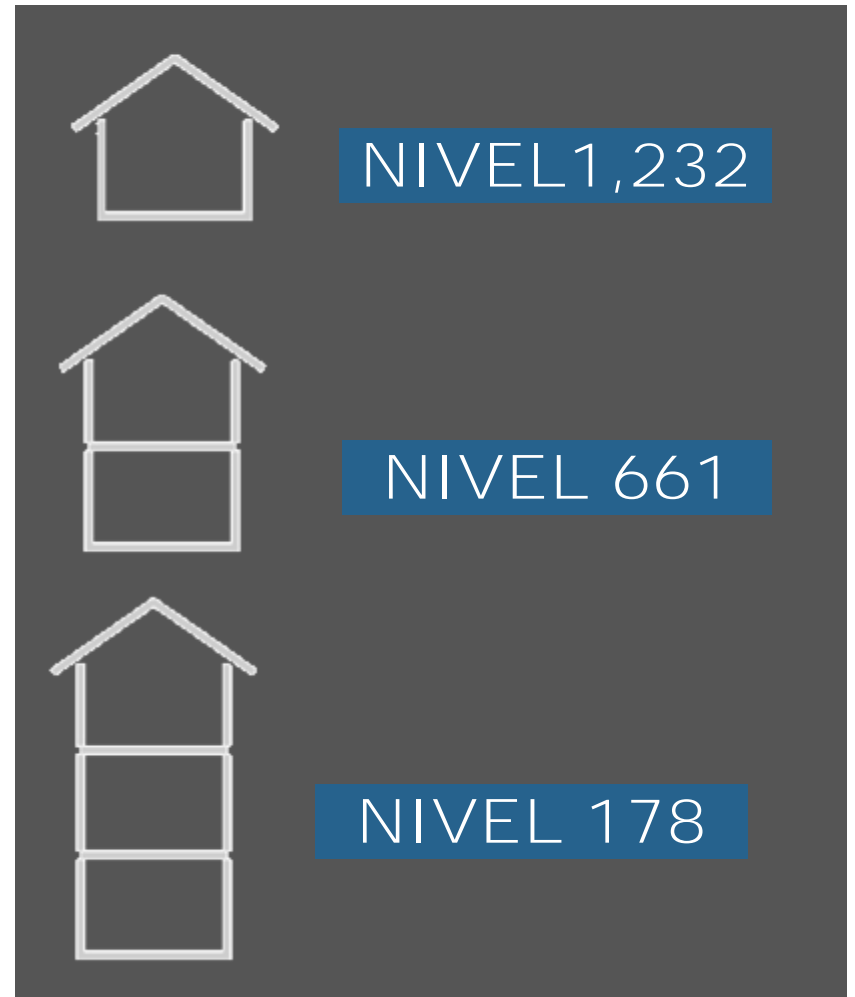
LINEA DE
TIEMPO

ANALISIS DE ALTIMETRIA



ANALISIS

Las edificaciones tienden a ser inferiores a los 2 niveles de altura, debido a su condicion de enclave. Este esta condicionado por su materialidad y por lo poco estructurado de su trama resultando en una zona de bajo crecimiento en altura y cercania poblacional.

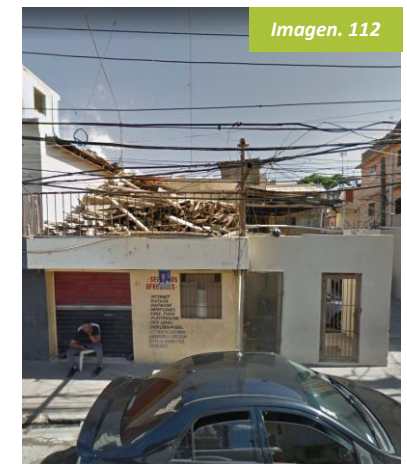
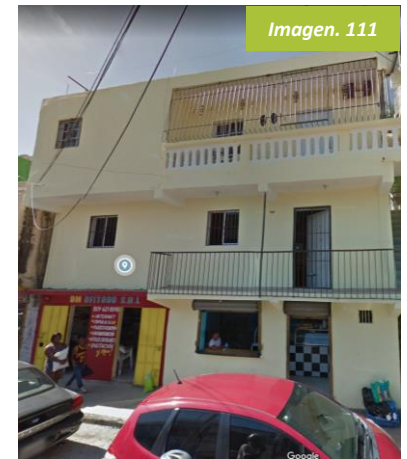
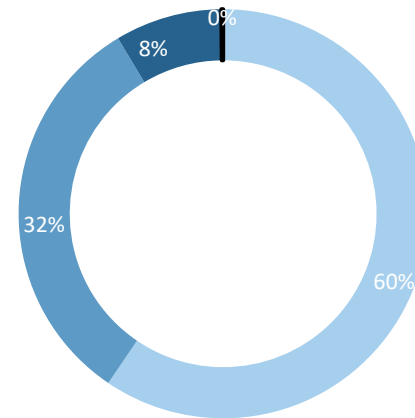




LEYENDA



Porcentaje de altura



Conclusion

A pesar de que la ubicación de las edificaciones de mayor altura es notoriamente favorable en el perímetro correspondiente a las avenidas, denota un crecimiento espontáneo y no regulado en la zona. La ubicación de las edificaciones de mayor altura es favorable para un posible Proyecto de espacio de permanencia, debido a las visuales limpias que pudiesen quedar en las zonas aledañas a los sectores de crecimiento vertical.

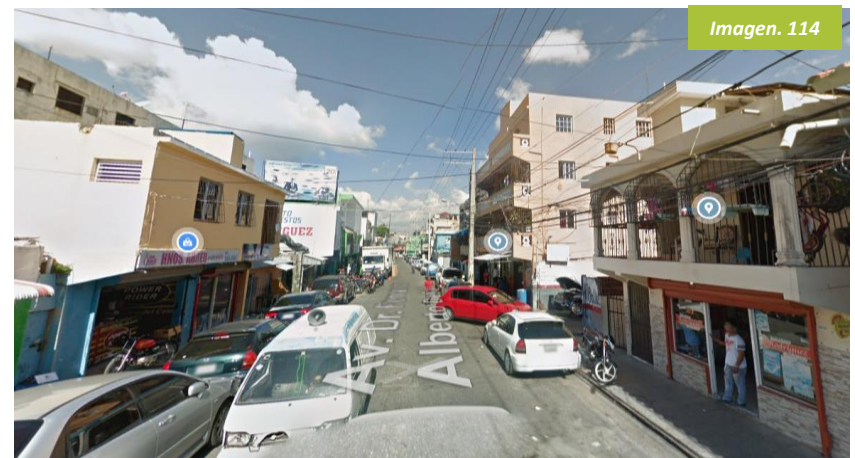


ANALISIS DE USO DE SUELO



ANALISIS

Estos comercios se caracterizan por estar abiertos hacia las aceras. Utilizando las mismas como extensión del local. Esta condición tipológica de edificaciones, influye entonces a escala urbana, forjando la identidad de una zona que favorece al peatón.

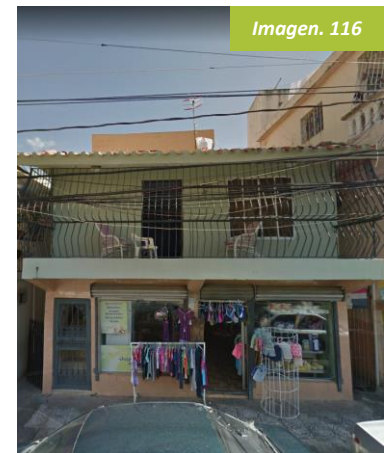
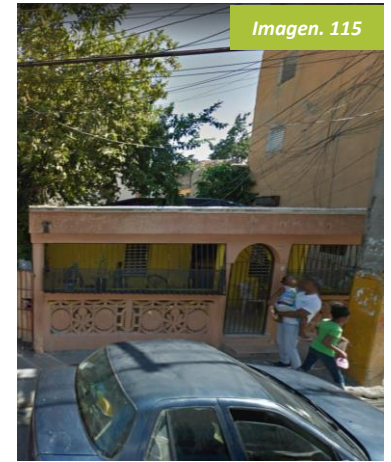
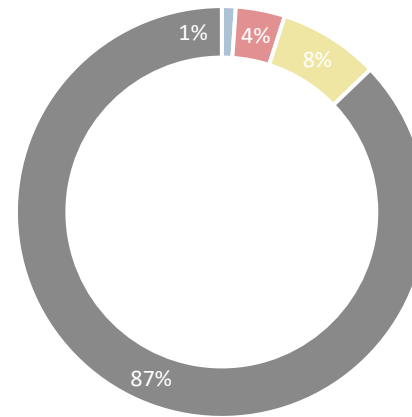




LEYENDA



Porcentaje uso de suelo



Conclusion

El uso de suelo es predominante en lo residencial y con características desorganizadas, la falta de lineamientos y organización se nota tanto en la altimetría vertical como en la distribución de usos horizontal, sin embargo se muestra una mayor tendencia hacia el uso mixto en lugares específicos.

En cuanto al tipo de comercio tampoco está organizado el uso de suelo no hay un lineamiento ni carácter de organización, si hay cierta tendencia hacia comercios de mecánica y reparación de vehículos con mayor concentración en el eje de la av. Defillo, a la intersección con Charles Summer.

ANALISIS DE VEGETACION



ANALISIS

Las edificaciones tienden a ser inferiores a los 2 niveles de altura, debido a su condición de enclave. Este esta condicionado por su materialidad y por lo poco estructurado de su trama resultando en una zona de bajo crecimiento en altura y cercanía poblacional.



Espacio
Construido

101.33.53 m²



Espacio
Publico

434.66 m²



Espacio
Verde

9.136 m²

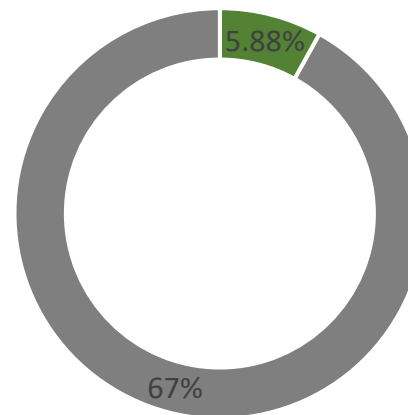




LEYENDA



Porcentaje espacio verde y espacio contruido



Conclusion

Las condiciones para mejorar la calidad de vida en el sector de los praditos a través de la vegetación es imprescindible analizar su composición geográfica y cómo se distribuye por toda la zona. Es en donde nos damos cuenta que la vegetación se encuentra dispersa debido a la tala de árboles para la construcción de infraestructura, provocando así, el crecimiento poblacional de la zona y la denigración de árboles.

VEGETACION



ROYSTONEA REGIA

Este tipo de árbol posee un tronco en estipe que suele tener unos 40 mt de altitud y es liso con una textura un tanto rugosa al comienzo del mismo. Sus hojas se extienden en la copa superior de forma ramificadas.



BUCIDAS BUCERAS

Es un tipo de árbol cuya copa y follaje son extensos alcanzando así los 15 mt de longitud por lo que son muy utilizados en parques, isletas de avenidas y litorales costeros. Este árbol posee una altitud entre los 10 a 25 mt y su tronco posee un diámetro promedio de hasta 1mt.



AVERRHOA BILIMBÍ

Es un tipo de árbol frutal que alcanza los 5 a 10 mt de altitud. Por lo general es de tronco corto y sus hojas miden entre los 3 a 6 cm de largo y estas se ubican y/o agrupan en las extremidades de las ramas.



SWIETENIA MAHAGONI

La caoba es un tipo de árbol que puede alcanzar los 20 a 25 mt. de altitud. En cuanto su tronco alcanza un diámetro de 2 mt. que por lo general este suele ser recto y libre de ramas y hojas, su copa es bien definida con forma redondeada, mientras que su corteza es áspera y de color gris oscuro.



ANALISIS DE LLENOS & VACIOS



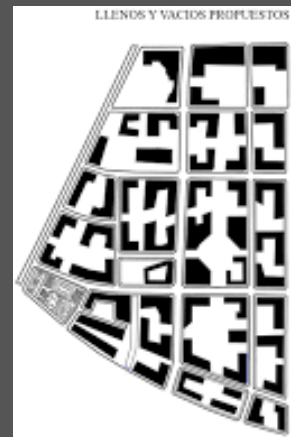
ANALISIS

Lo mas significativo en cuanto a lo ocupado y el espacio libre, es la alta densidad de edificaciones en el espacio existentes, esta relación porcentual suele ser muy vista en los barrios informales y enclaves de todo el mundo y en la ciudad formal varia un poco mas áreas formales de la alta densidad (Rascacielos bien cerca uno de otro) tienen densidades poblacionales parecidas a las de barrios informales, per aparte de eso hay lugares en la ciudad tan densos en cuanto a la huella poblacional.



Espacio
Construido

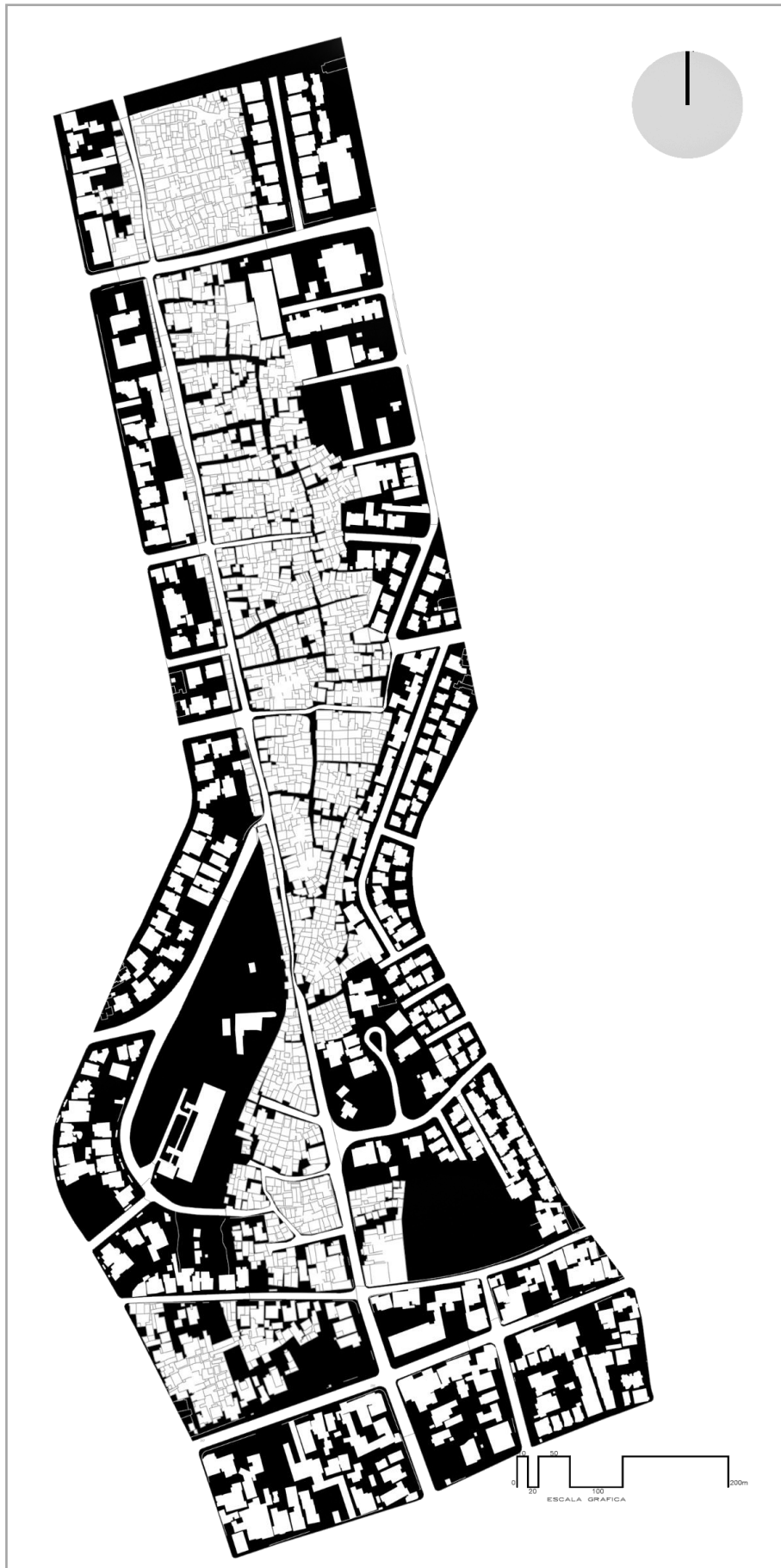
101.33.53 m²



Espacio
Vacío

52.036.04 m²





LEYENDA

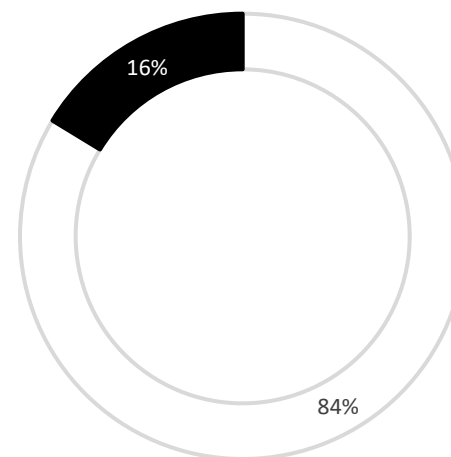


LLENO



VACIO

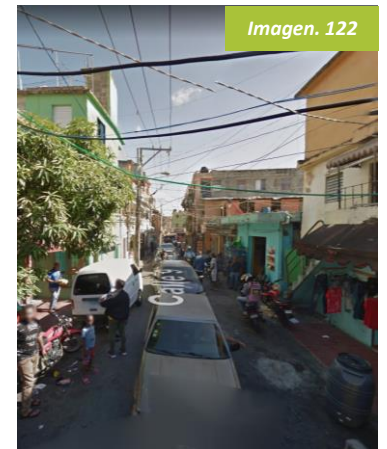
Porcentaje de uso



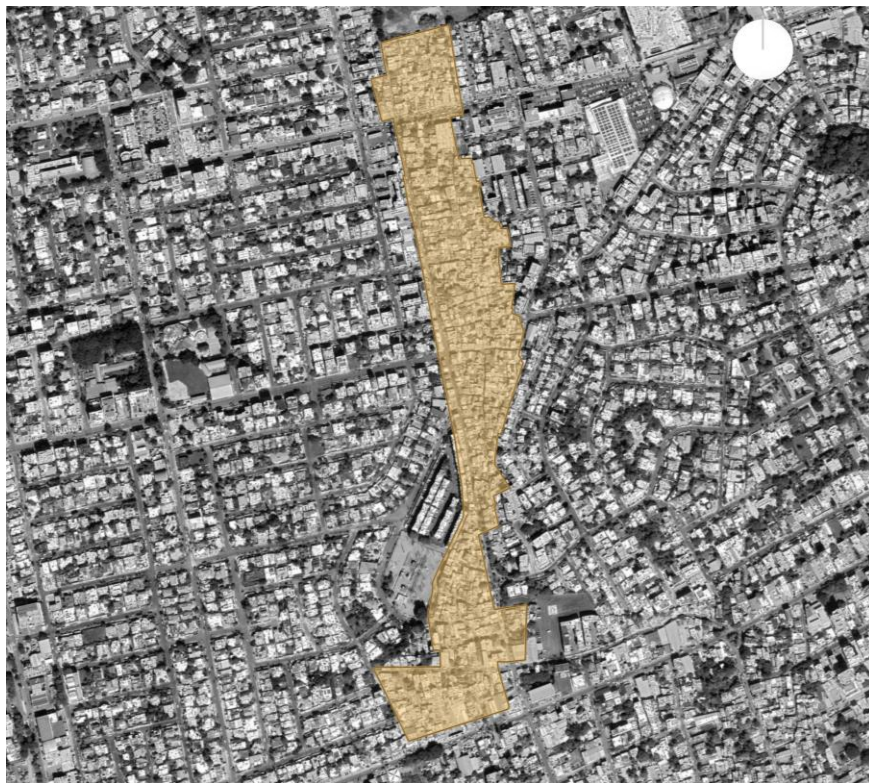
Conclusion

La problemática principal se basa en la influencia y uso del espacio, siendo una gran cantidad de viviendas con tipología de un nivel las cuales abarcan el espacio horizontal.

Dejando muy pocos espacios abiertos para otra cosa que no sea espacios de circulación. Esta ineficiencia en la ocupación del espacio tampoco permite la existencia de áreas para centros abiertos y espacios públicos o de recreación.

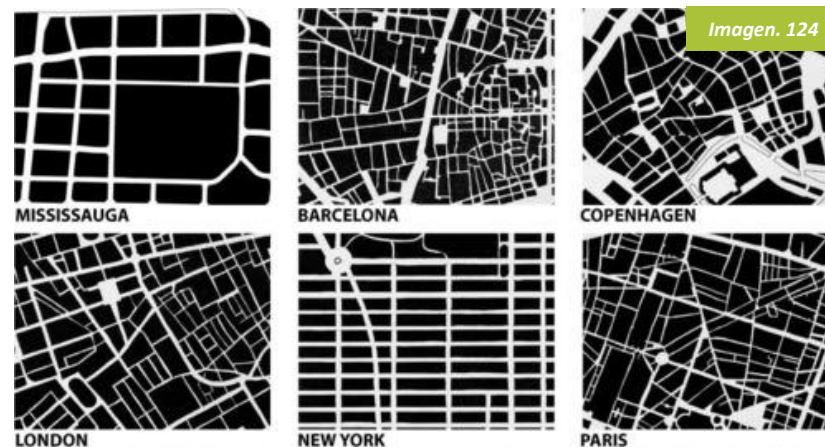


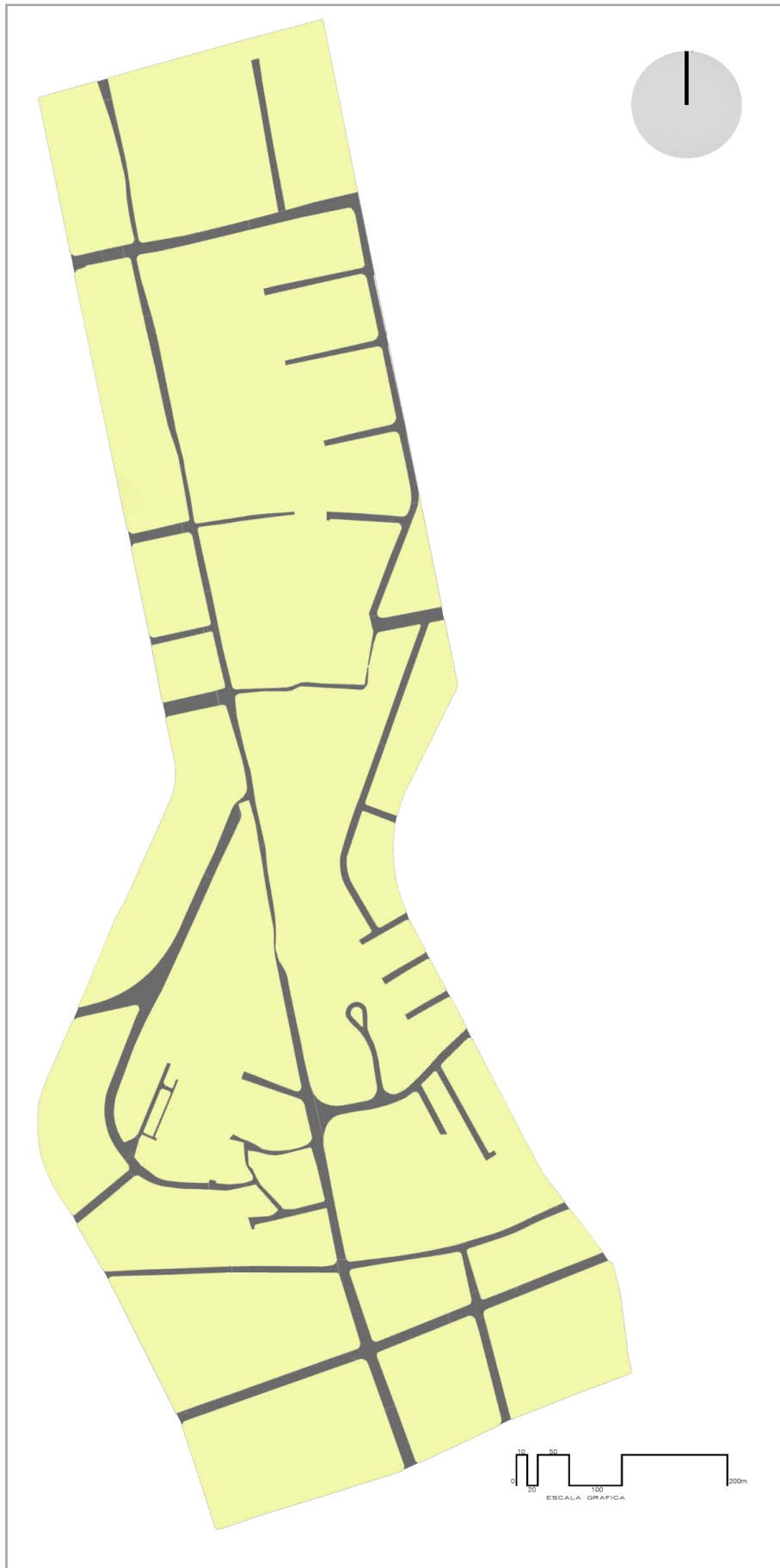
ANALISIS DE TRAMA URBANA



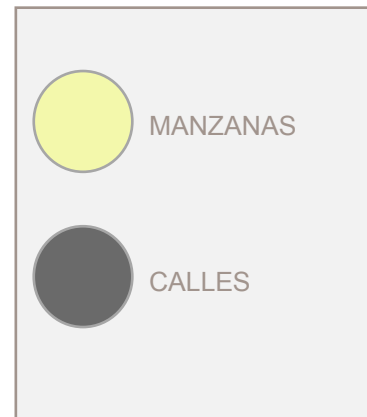
ANALISIS

La trama urbana es un punto clave a analizar, ya que de esta manera podremos saber su composición a través del análisis, y como se ha ido desarrollando al pasar de los tiempos.

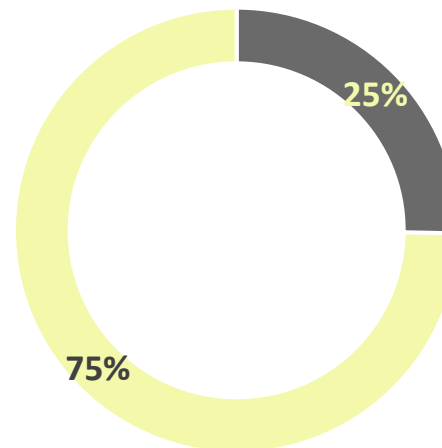




LEYENDA



Porcentaje de uso



Conclusion

La trama urbana de los praditos es lineal en sus avenidas principales, una vez nos integramos al interior del barrio se torna una trama urbana irregular, ya que su movilidad es a traves de callejones que se forman por la composicion de los asentamientos informales dentro de la zona.

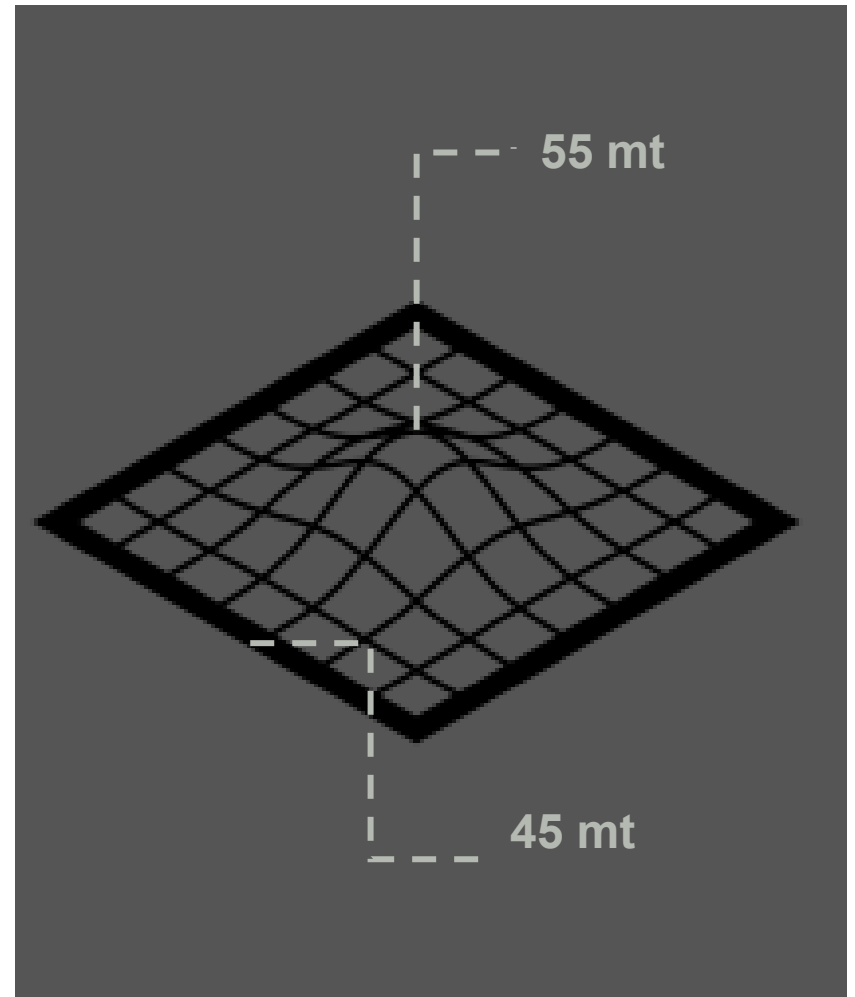


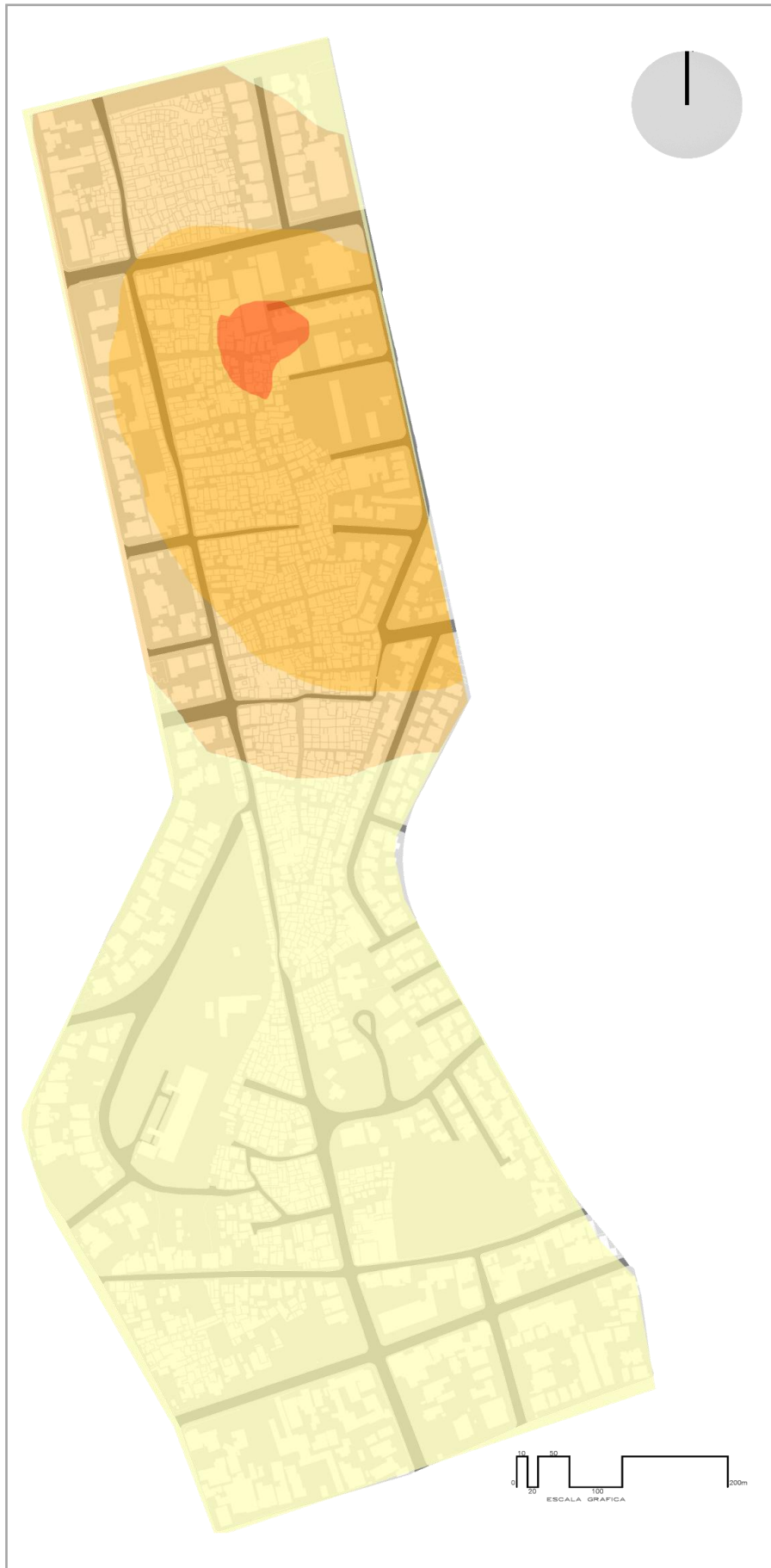
ANALISIS DE TOPOGRAFIA



ANALISIS

El estudio de la topografía en la zona es indispensable, ya que Podemos identificar los puntos mas altos y bajos de todo el contexto. De esta manera podremos identificar las zonas mas vulnerables a inundaciones por causa de las lluvias y las condiciones climáticas, al igual que identificar como se comportan las condiciones del suelo.





LEYENDA

- 60 METROS
- 40 METROS
- 20 METROS
- 10 METROS



Imagen. 127



Imagen. 128

Conclusion

La topografía en la zona de estudio tiene su punto mas alto en la zona norte, con una altura de 60 mt sobre el nivel del mar, Mientras que la zona mas baja se encuentra proxima a la av. 27 de febrero en direccion sur.



Imagen. 129

ANALISIS DE VIALIDAD



ANALISIS

Para poder analizar y visualizar como se comporta la trama urbana de movilidad en los praditos debemos identificar su vías principales, secundarias y terciarias, para entender de manera clara su contexto y como los lugareños se desplazan a través de su estructura.

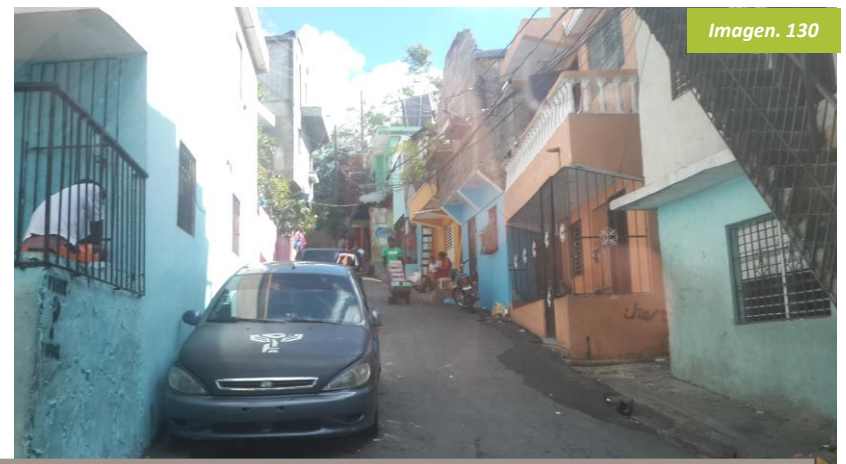
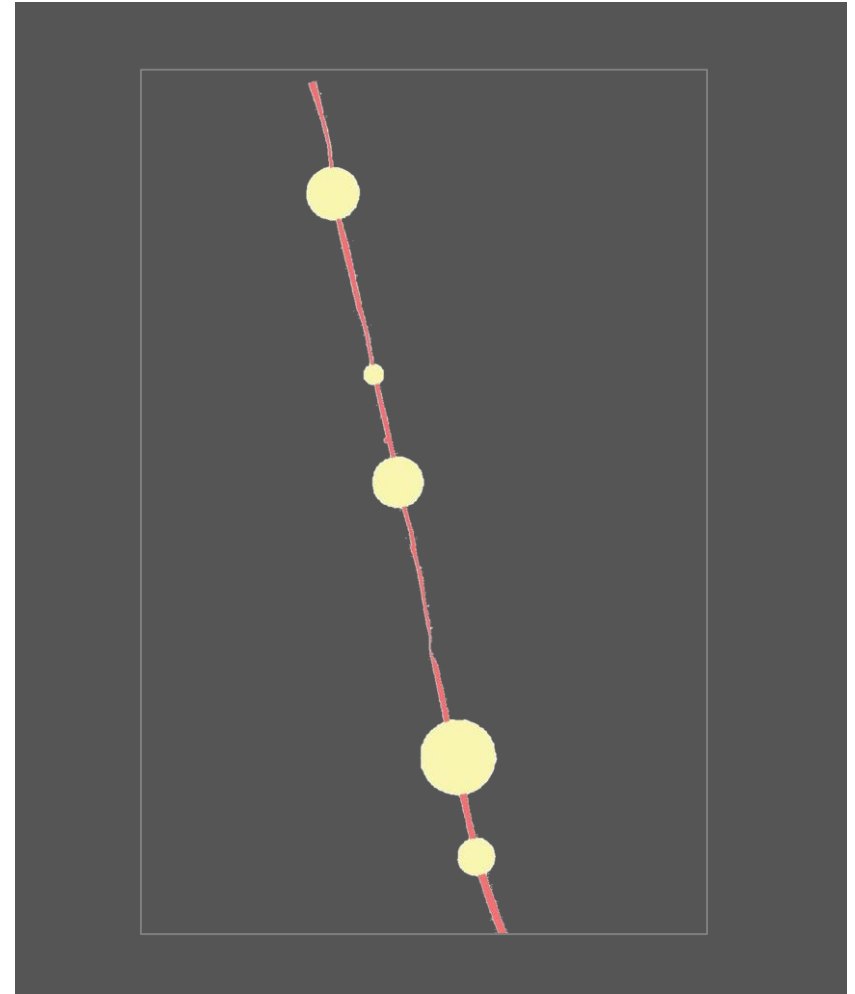


Imagen. 130



LEYENDA

- Principal
- Secundaria
- Terciaria
- Edificaciones
- Vías aledañas y de conexión al barrio.



Imagen. 131



Imagen. 132

Conclusion

Como via principal que atraviesa todo el barrio de los pradito es la Av. Dr. Fernando Alberto Defilló en direccion Norte-Sur, el cual se accede a la misma desde el norte a traves de la Apta. Juan Pablo Duarte y desde el Sur a traves de la Av. Gustavo Mejia Ricard. Las vias internas que componen las venas de cirlacion y movilidad dentro de los praditos en su mayoria son calles sin salidas o de dificil acceso, lo que obliga a los lugareños a movilizarse a traves de callejones y vias extremadamente estrechas.



LEYENDA

- Principal
- Secundaria
- Terciaria
- Edificaciones
- Vías aledañas y de conexión al barrio.



Conclusion

Como via principal que atraviesa todo el barrio de los pradito es la Av. Dr. Fernando Alberto Defilló en direccion Norte-Sur, el cual se accede a la misma desde el norte a traves de la Apta. Juan Pablo Duarte y desde el Sur a traves de la Av. Gustavo Mejia Ricard. Las vias internas que componen las venas de cirlacion y movilidad dentro de los praditos en su mayoria son calles sin salidas o de dificil acceso, lo que obliga a los lugareños a movilizarse a traves de callejones y vias extremadamente estrechas.

CARTA

SOLAR

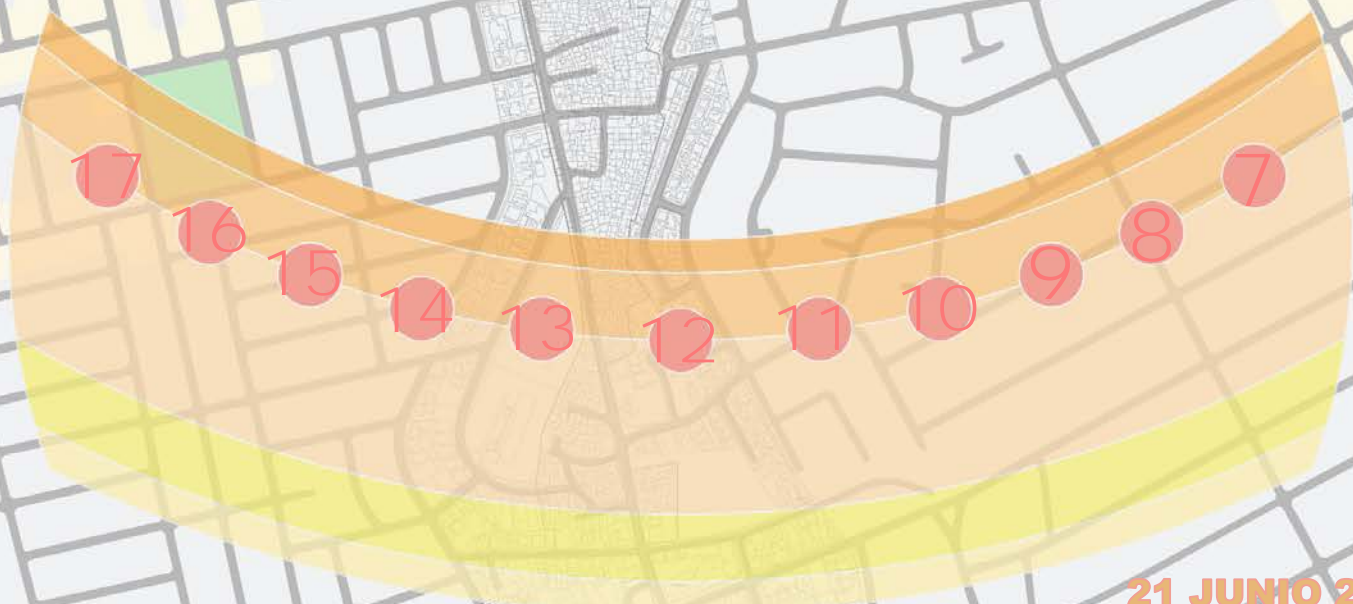
NO

N

NE

O

E



SO

S

SE

21 JUNIO 21 MAYO -
SOLSITCIO

21 ABRIL - AGOSTO

21 MAYO - SEPTIEM.

21 FEB. - OCTUBRE

21 ENERO - NOVIEM.

21 DICIEMBRE
SOLSTICIO

ASOLEAMIENTO

Para realizar este análisis del asoleamiento en el barrio de los praditos debemos entender dos conceptos básicos los cuales son el Azimut y la Altura (ángulo de elevación):

El azimut es aquel que se da en sentido horario tomando como referencia el norte, este se mide en grados, es decir que el Norte sería 0° y el Este sería 90° indicando la posición del sol.

La Altura es el ángulo de elevación que se maneja en grados respecto a la horizontal, en donde 90° indica un sol totalmente cenital.

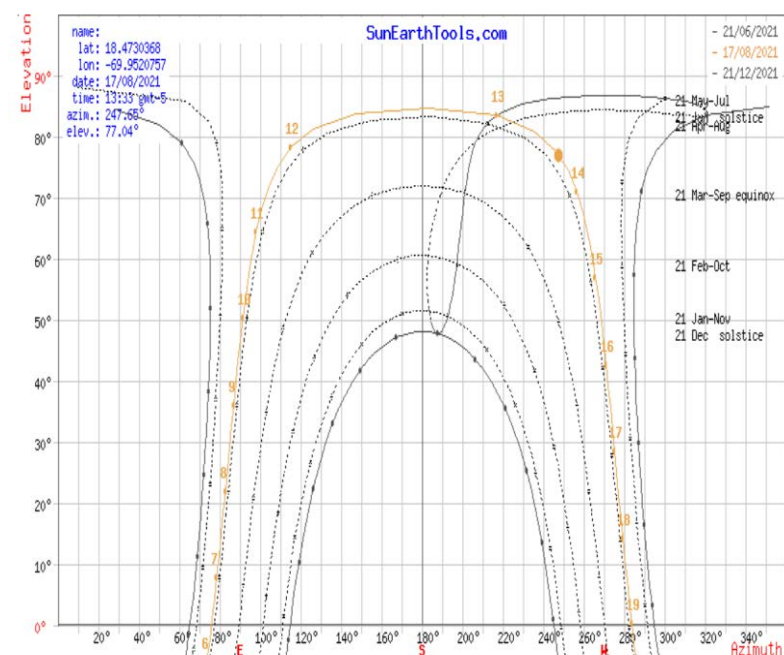
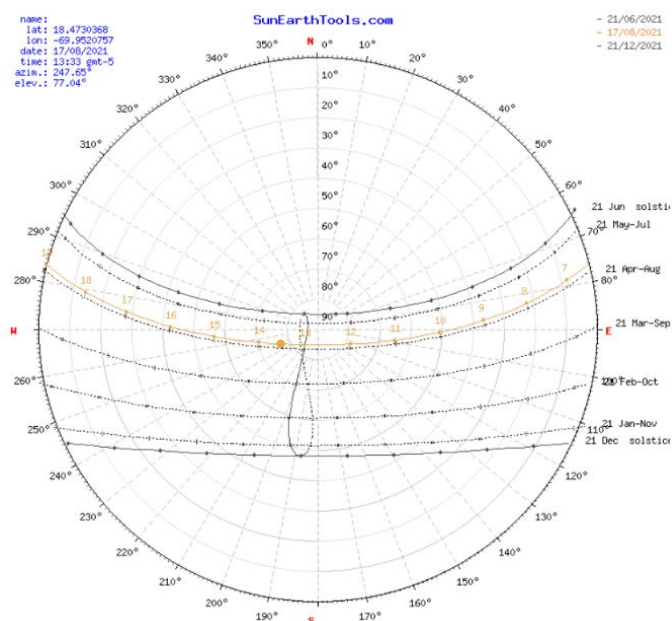
Teniendo estos dos conceptos presentes podemos proceder a analizar el asoleamiento de los praditos que según los datos extraídos de sunearthtools.com en la coordenada y ubicación 18.4730368, - 69.9520757 se determinaron los siguientes datos:

Posición durante el día

hora	Elevación	Azimut
06:22:10	-0.833	75.7
07:00:00	7.91	78.59
08:00:00	21.95	82.77
09:00:00	36.11	86.84
10:00:00	50.33	91.44
11:00:00	64.51	98.1
12:00:00	78.22	115.02
13:00:00	83.43	216.92
14:00:00	70.94	256.63
15:00:00	56.86	265.83
16:00:00	42.64	271.05
17:00:00	28.43	275.25
18:00:00	14.31	279.3
19:00:00	0.37	283.7
19:05:13	-0.833	284.11

En donde podemos apreciar que el sol a las 6:22:10 posee una elevación de -0.833 y un azimut de 75.7 indicando el amanecer, en cambio en horario de las 12:00:00 posee una elevación de 78.22 y un azimut de 115.02. A las 13:00:00 el sol alcanza una elevación de 83.43 siendo este el punto más alto de su elevación sobre el horizonte y su azimut es de 216.92. Ya para la puesta del sol que es en hora de las 19:05:13 su elevación es de -0.833 y mantiene un azimut de 284.11. En el siguiente gráfico podemos ver con más detalle dicha información:

CARTA SOLAR



ROSA DE

VIENTO

NO

N

NE

O

E

SO

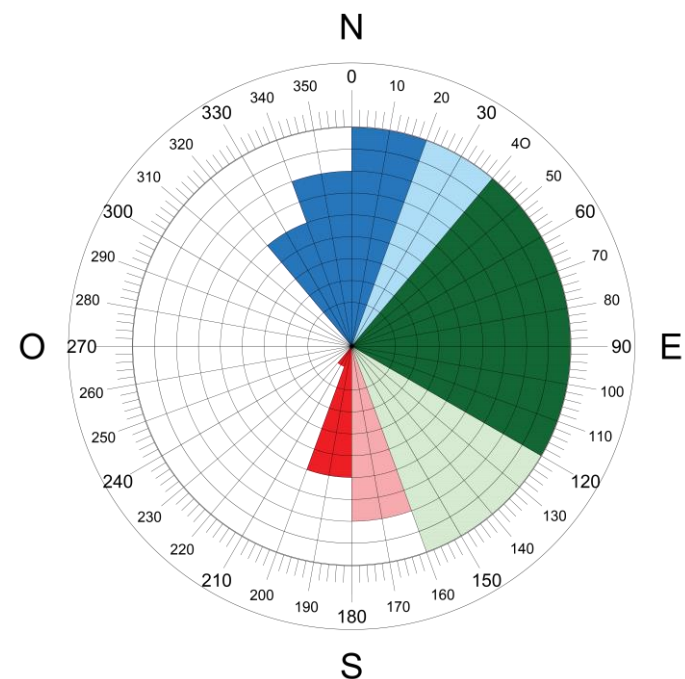
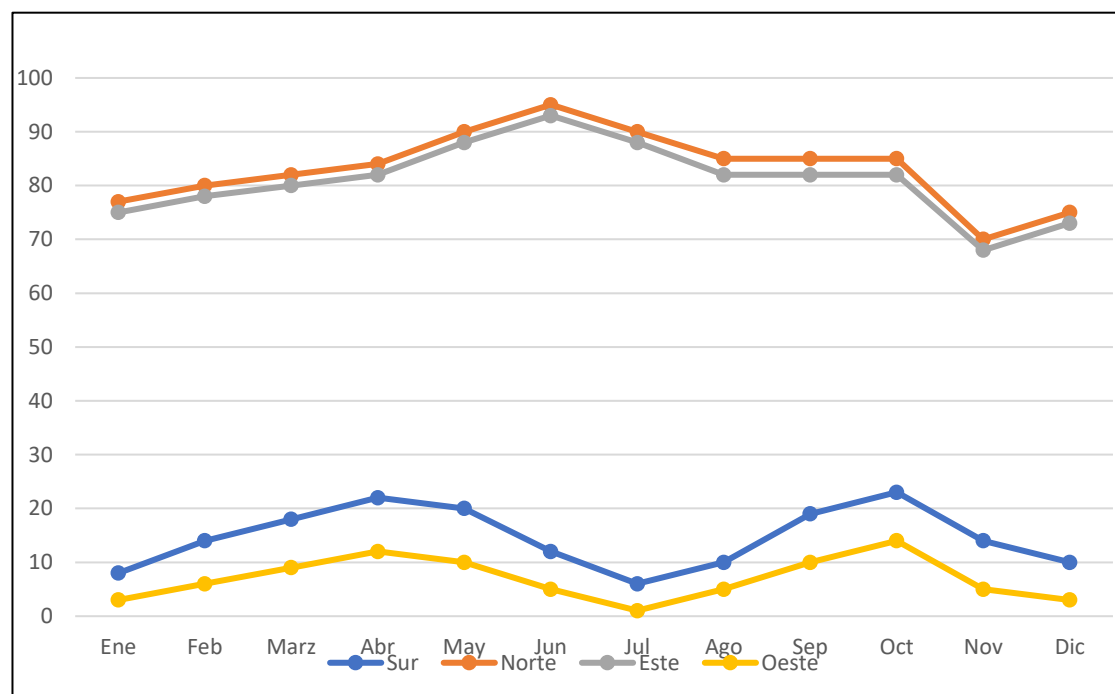
S

SE



VIENTO PREDOMINANTE

Velocidad Durante el año



ROSA DE VIENTO PROMEDIO

DIRECCIÓN DOMINANTE DEL VIENTO



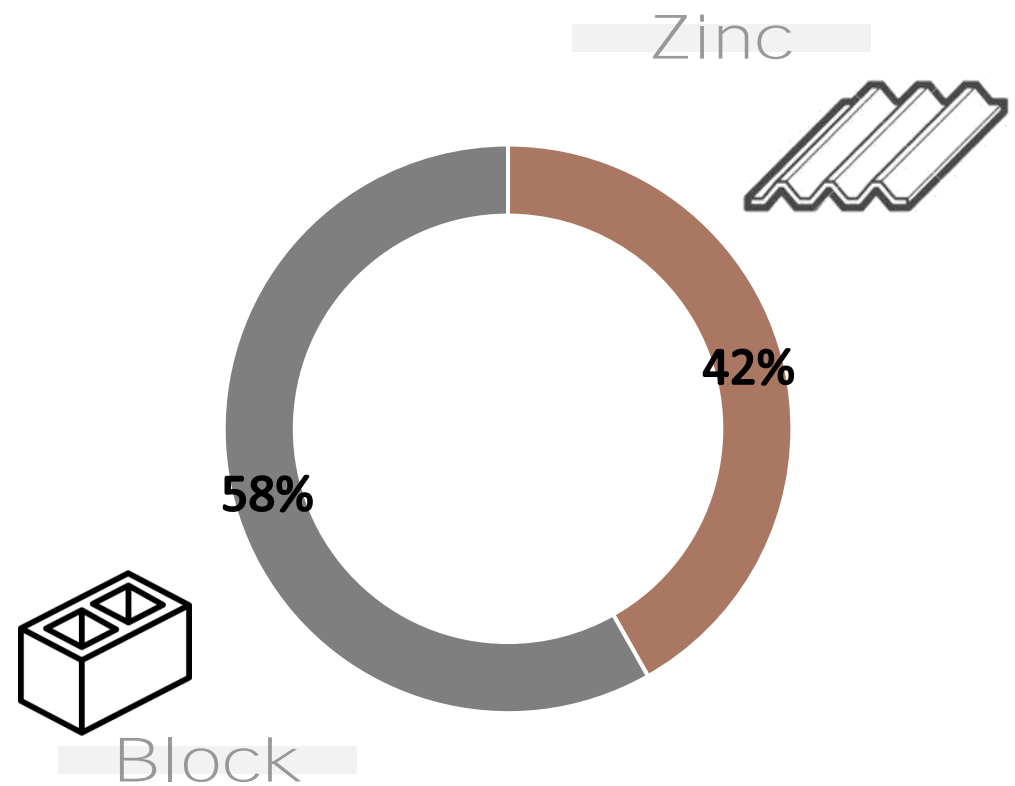
CONCLUSION

La dirección del viento provenientes desde el sur en promedio en todo el año es de 14.66 %. En cuanto a la dirección del viento proveniente desde el norte en todo año tiene un promedio de 83.16% siendo la dirección de donde mas incide el viento en todo el año. Los vientos provenientes en la dirección Este tienen un promedio de incidencia del 80.91% siendo el segundo rumbo de donde

mas incide el viento en todo el año. Ya por ultimo pero no menos importante el viento proveniente en dirección Oeste tiene un promedio de incidencia del 6.91%, siendo este el rumbo de donde menos incide le viento, respecto a todo el año.

TECTONICA DE LAS EDIFICACIONES

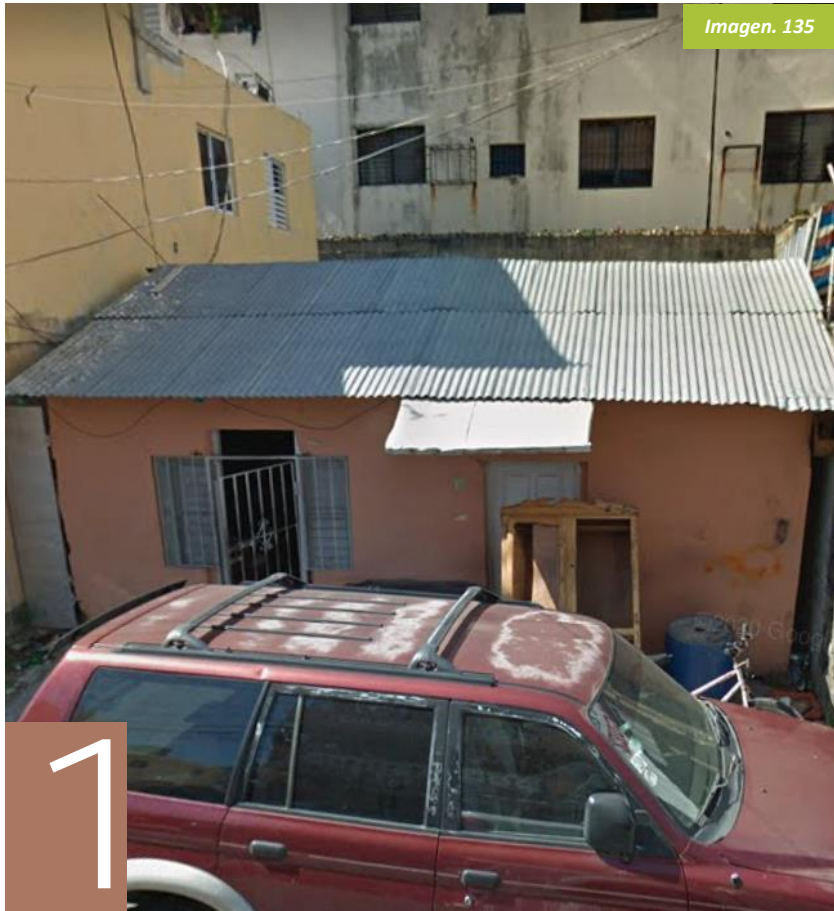
Se dividió el sector en manzanas de 100mt con la finalidad de conocer la tectónica de la zona de una manera general, determinado que el uso mayor del sector es el concreto en muchas de estas pseudo manzanas.



LEYENDA

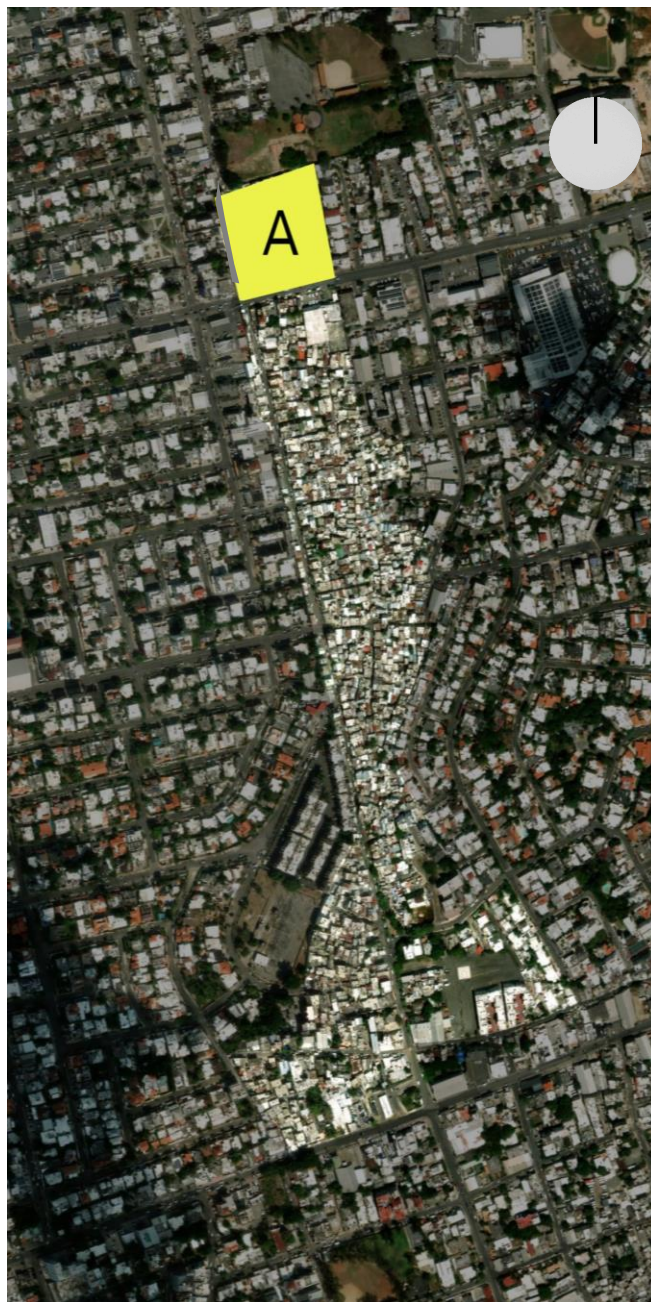


La tectónica de la zona se divide en dos tipos de uso, Madera y zinc y bloques de hormigón, aproximadamente 862 viviendas están construidas en Zinc y madera y las demás 1200 viviendas comparten entre hormigón y el hormigón y zinc.

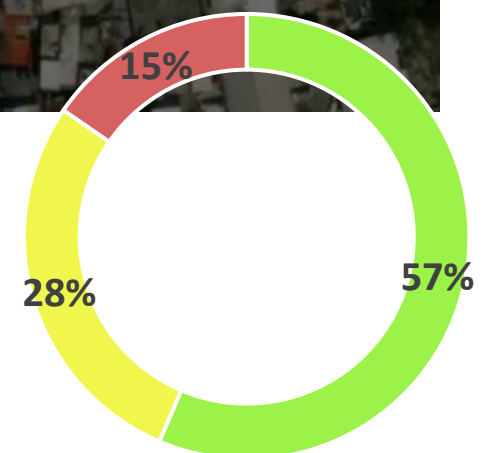


CONDICION DE LAS EDIFICACIONES A

La zona A se caracteriza por tener en su mayoría edificaciones de buen estado o estado medio, esto debido a que esta cercano a la intersección con la avenida charles summer

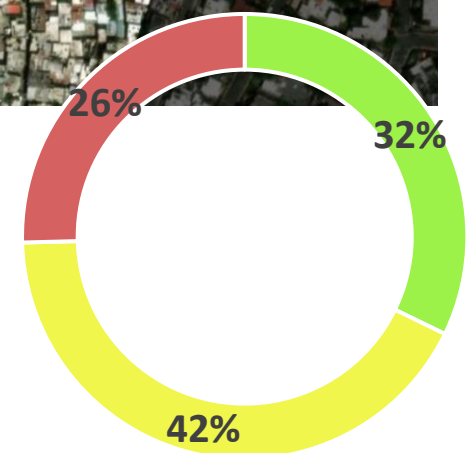
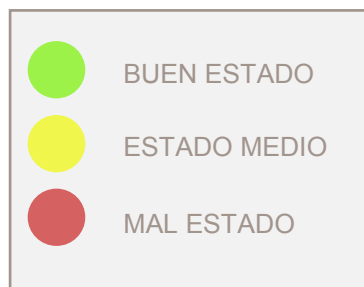
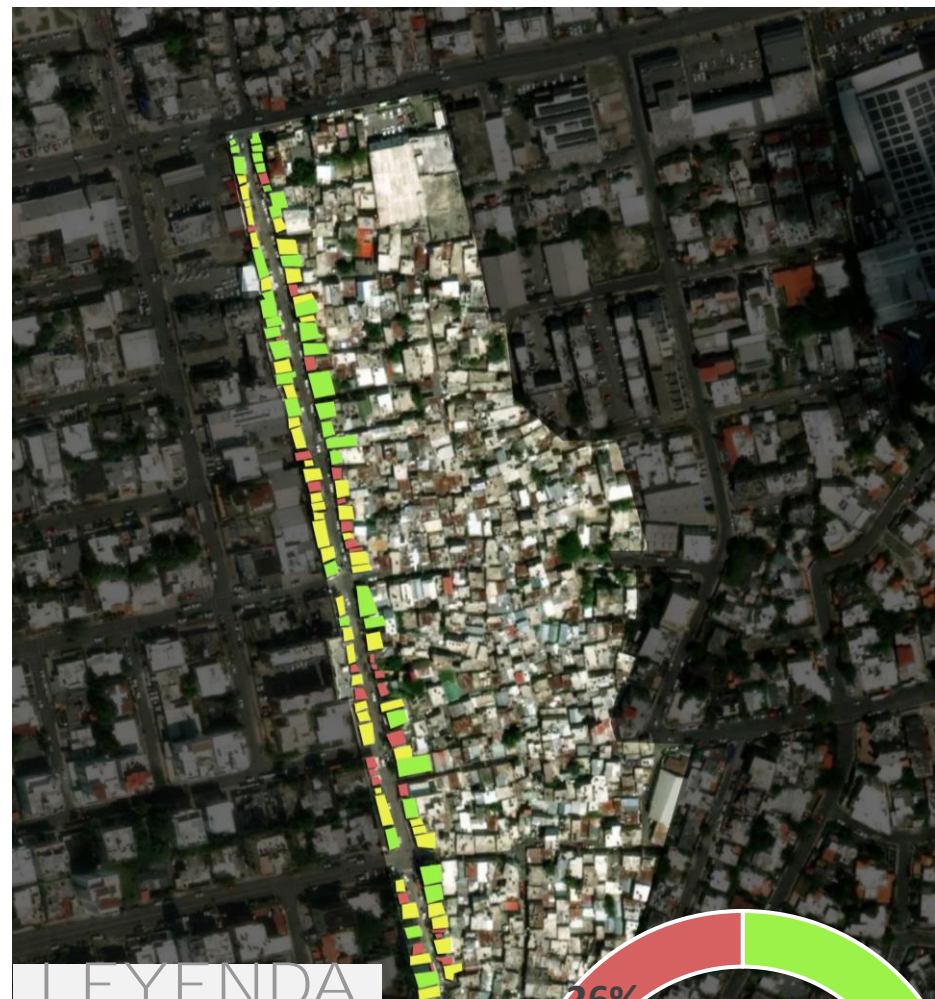


ESCALA GRAFICA



CONDICION DE LAS EDIFICACIONES B

La zona B se caracteriza por estrechar la avenida en ciertos puntos de la misma, en estas zonas por lo general se encuentran edificaciones de mal estado y estado medio., las edificaciones de mejor estado se encuentran cercano a la intersección mismo caso que en la zona A.

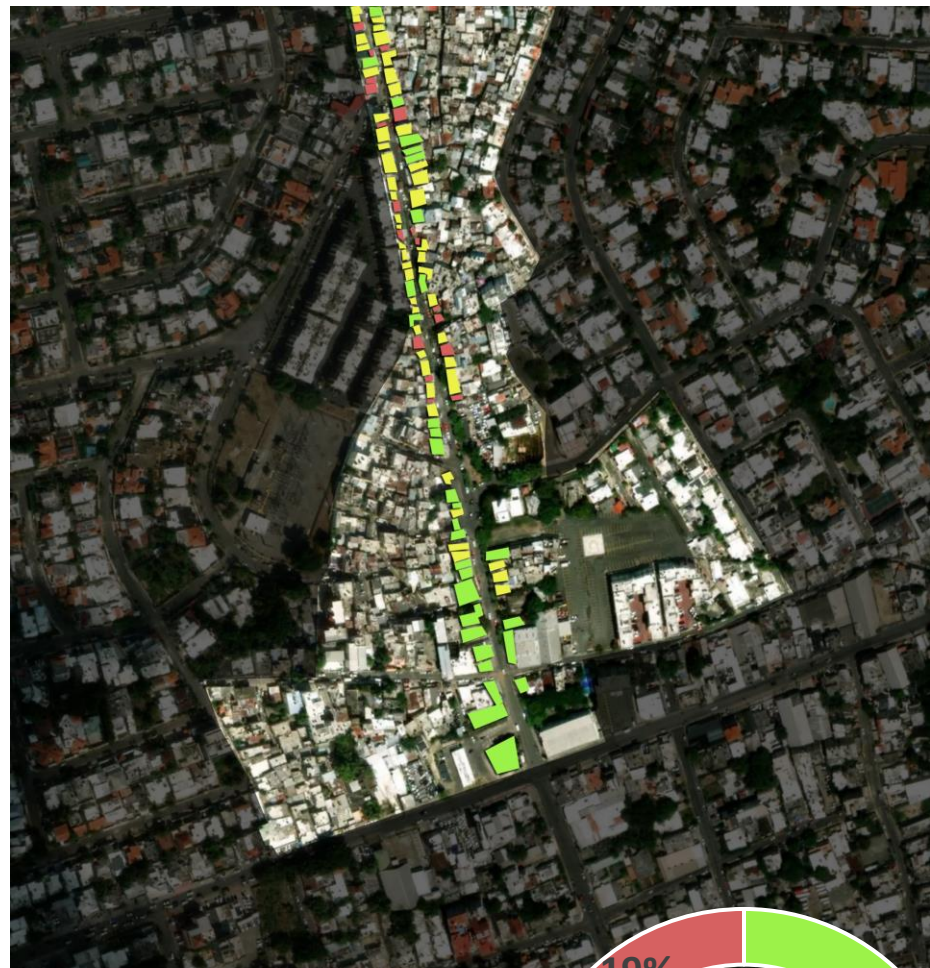


CONDICION DE LAS EDIFICACIONES C

La zona C tiene las edificaciones mas variadas, donde la zona mas cercana a la intersección con la gustavo Mejía Ricart, tienen una mejor condición hasta llegado al parque de los praditos, luego subiendo por este y colindando con la zona B las edificaciones tienden a ser mas precarias.

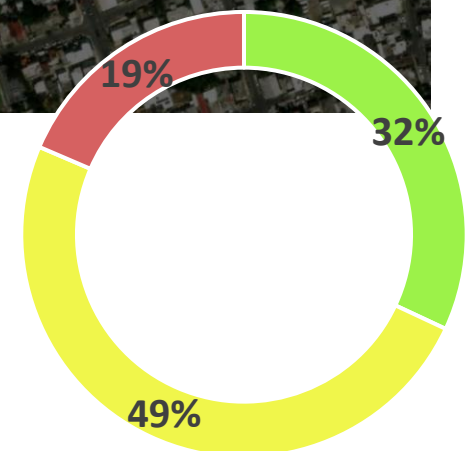


ESCALA GRAFICA



LEYENDA

- BUEN ESTADO
- ESTADO MEDIO
- MAL ESTADO

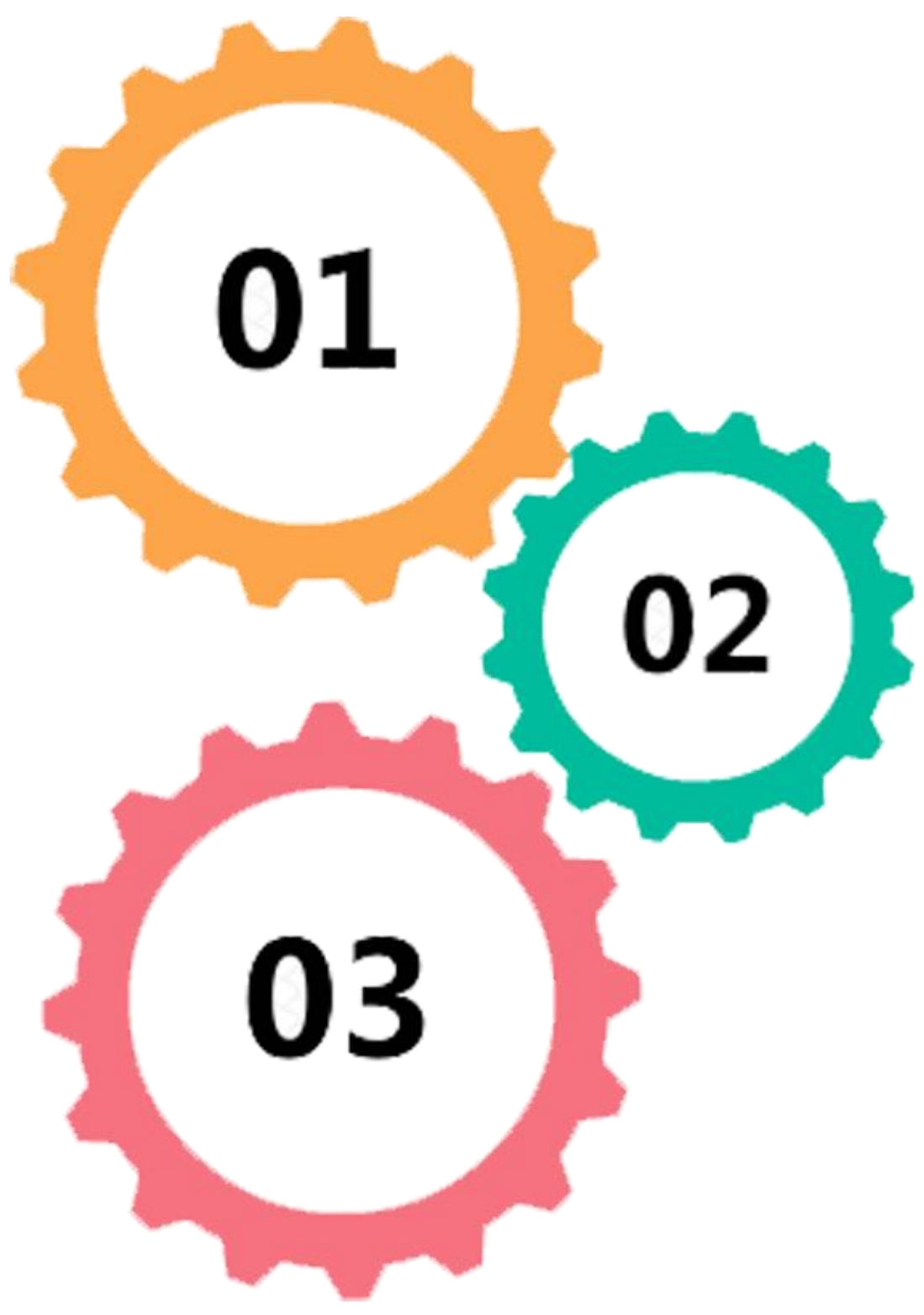




CONCLUSION

Se realizó un análisis del estado de las edificaciones colindantes a la avenida principal, con el fin de conocer la ubicación de las que están en mejor o peor estado, en conclusión las edificaciones en general son de estado medio con un aproximado de 109 edificación ubicándose su mayoría en la denominada **zona C** con un 49% de las edificaciones.

Las de mejor estado ubicándose en la **zona A**, cercano a la intersección Charles Summer y las de peor estado ubicadas en la **zona B** la cual es la que más tiende a estrechar la avenida.



MARCO

PROGRAMÁTICO

7.1 Áreas

7.1.1 Zona 1

7.1.2 Zona 2

7.1.2 Zona 3

7.2 Zonificación urbana

7.2.1 Zona 1

7.2.2 Zona 2

7.2.3 Zona 3

7.3 Área a Intervenir

7.4 Articulación vial

7.5 Área por manzana

7.6 Edificios desplazados

7.7 Cuantificación vial

PD 7

7.1

AREAS DEL PROYECTO

Se realiza un diagrama de áreas por etapa en el cual se dispones las áreas y espacios específicos que conllevaría cada etapa, con el fin de generar una zonificación la cual nos permita el desarrollo integrar en un master plan.

Se dividió en 5 etapas, o niveles, partiendo desde la etapa cero que corresponde al subsuelo y todo el apartado que este conlleva.

Seguido de la etapa uno que es todo lo correspondiente al nivel suelo y vial.

Ya las 2 y 3 que corresponde a las distintas plazas comerciales y parques elevados del proyecto.

Y por ultimo la etapa 4 que correspondería al sistema de viviendas.

7.1.1

AREAS POR ETAPAS

ETAPA 0

Estacionamiento soterrado

Tendido eléctrico

Sistema de acueductos

Suministro de agua potable

7.1.2

NIVEL SOTERRADO

ETAPA 1

- Carriles vehiculares
- Reconexión vial
- Estacionamientos
- Áreas de ciclovías
- Estacionamiento de bicicleta
- Paradas de autobuses
- Áreas de esparcimiento
- Zonas de espera
- Calle peatonal
- Áreas verdes
- Parque públicos
- Plazas de bolsillo
- Circulación vertical
- Pabellón cultural
- Miradores
- Plaza cívica
- Área infantil
- Cafetería y servicios

7.1.3

PLAZA ELEVADA

ETAPA 2

- **Areas comerciales**
- **Sendas de circulacion**
- **Espacio de circulacion vertical**
- **Areas de exposicion**
- **Miradores**
- **Areas de espacimientto**
- **Espacios verdes**
- **Espacios colectivos**

7.1.4

PARQUE ELEVADO

ETAPA 3

- AREAS DE ESPARCIMIENTO
- AREA DE CICLOVIA
- SENDEROS DE CIRCULACION

7.1.5

SISTEMNA DE VIVIENDAS ETAPA 4

- SENDAS DE CIRCULACION
- ESPACIO DE CIRCULACION VERTICAL
- ESTACIONAMIENTOS
- MODULOS DE VIVIENDA
- ESPACIOS VERDES.

ZONIFICACION GENERAL

La zonificación nos ayuda a determinar el posicionamiento lógico que se determino en base al proceso conceptual y el resumen de áreas, para así determinar cuales espacios pueden ser utilizado para cada función , el mismo se desarrollo en 5 etapas

Nivel subsuelo

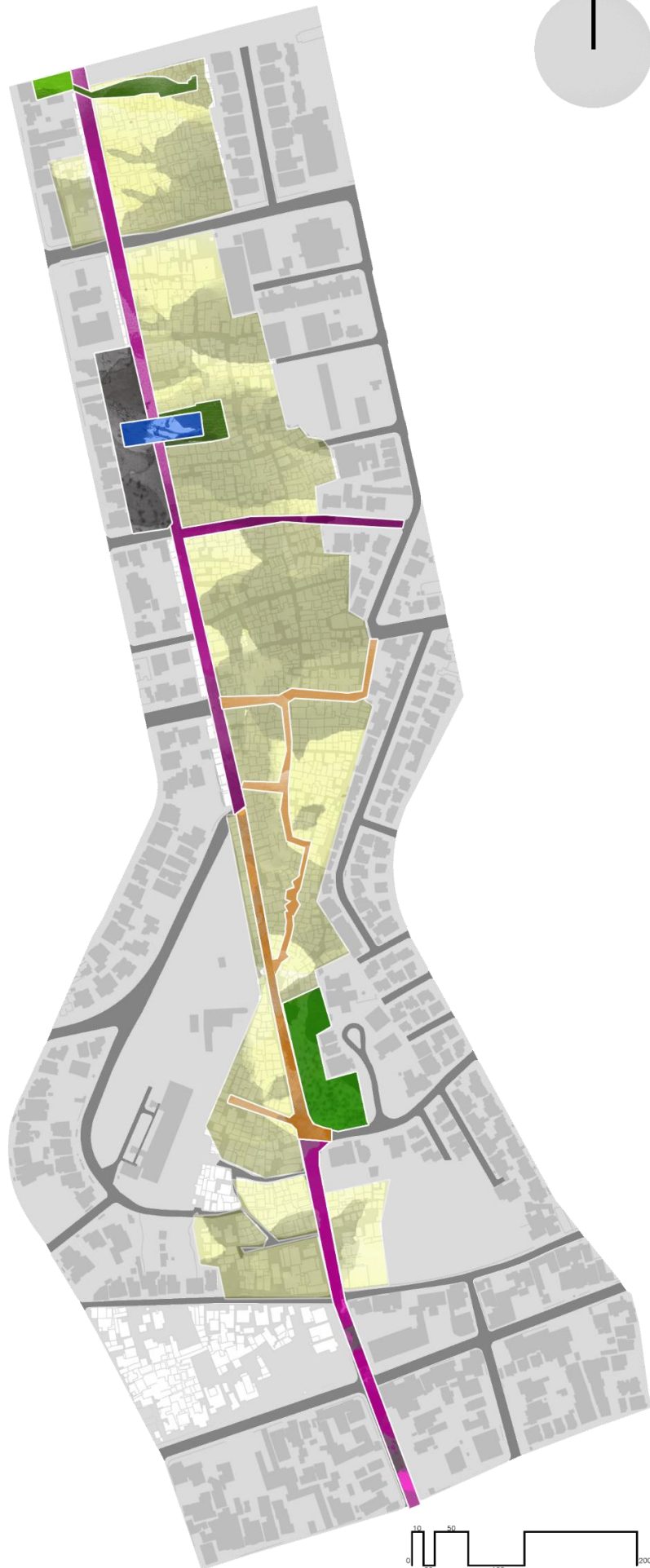
Nivel calle

Nivel alzado 1

Y nivel alzado 2

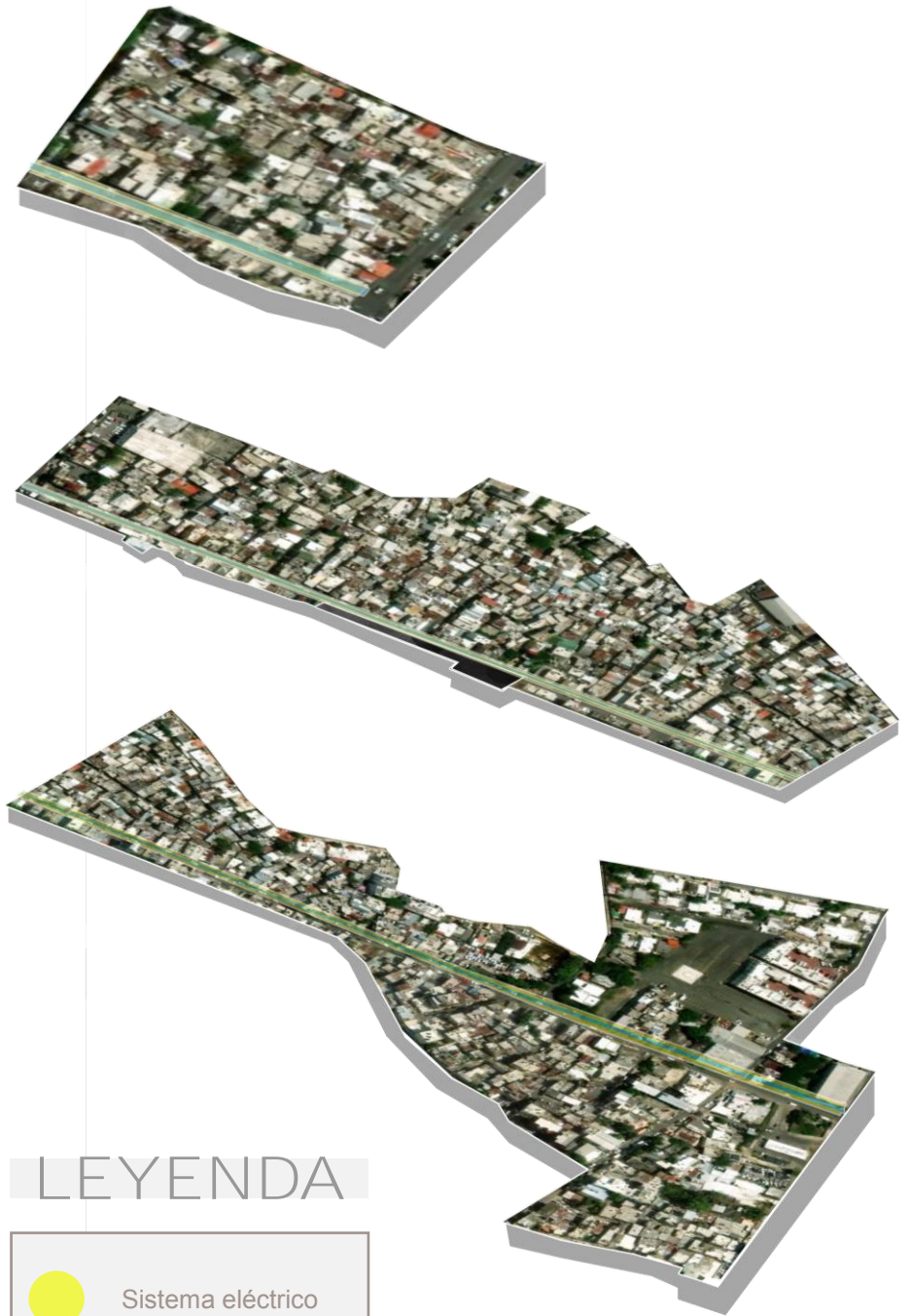
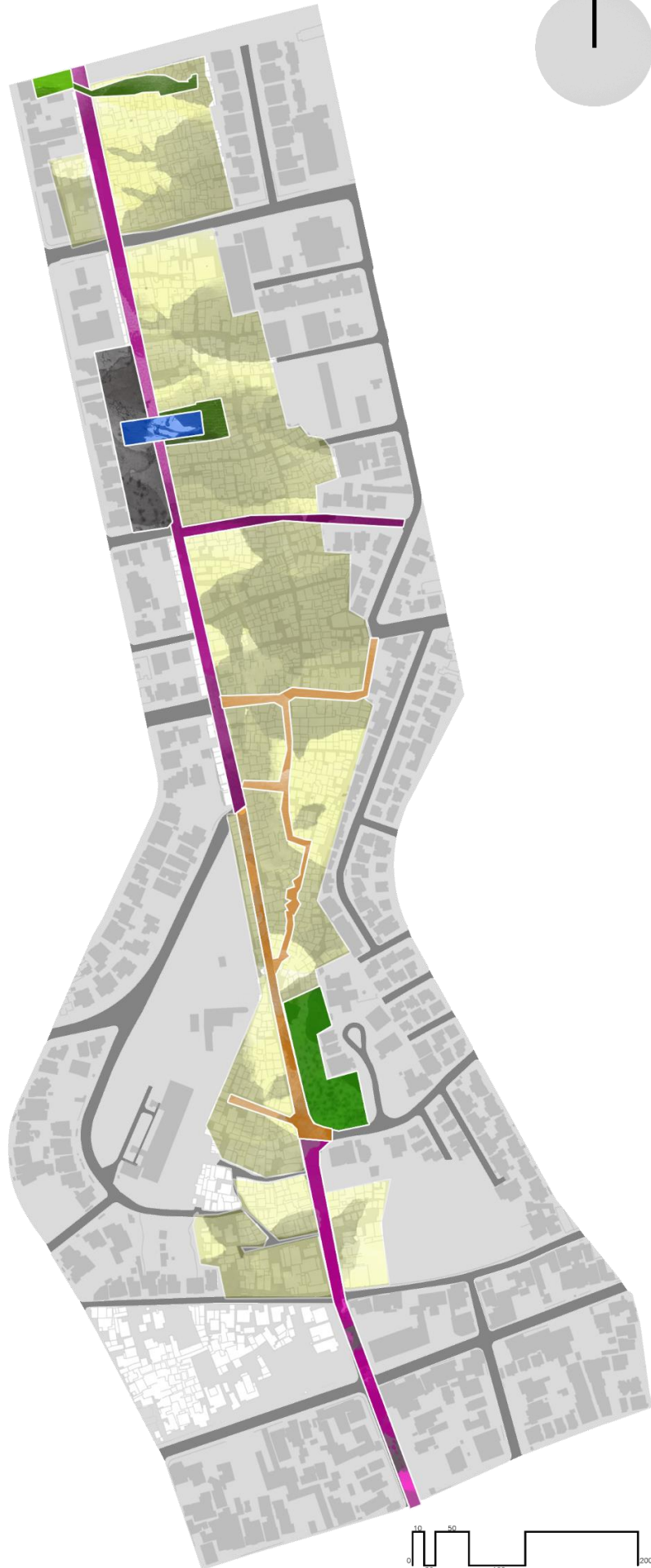
LEYENDA

-  Espacio verde
-  Revitalización vial
-  Viviendas estables
-  Calle peatonal
-  Circulación vertical
-  Estacionamiento



0 10 20 50 100 200m
ESCALA GRAFICA

ZONIFICACION ETAPA 0

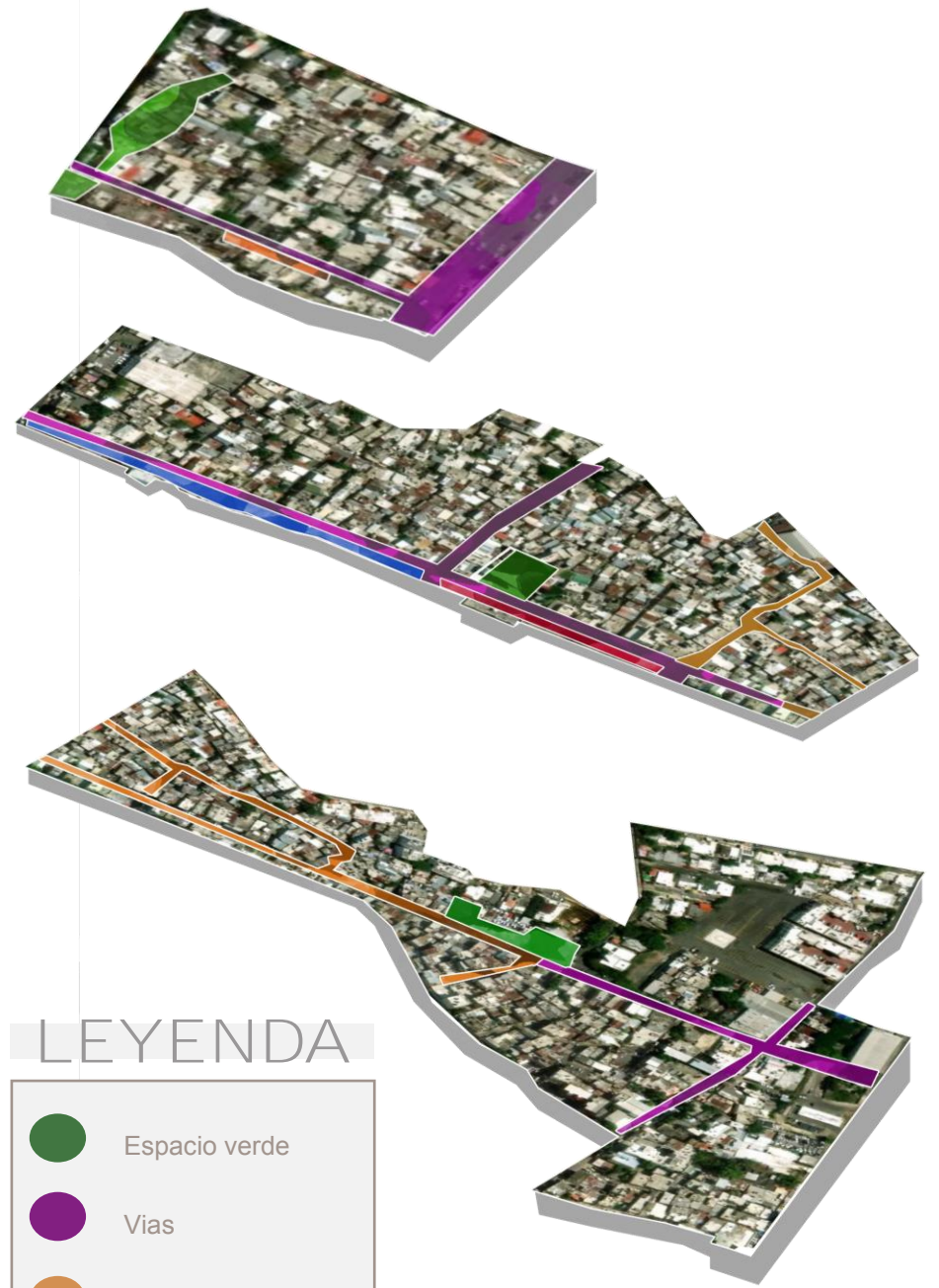
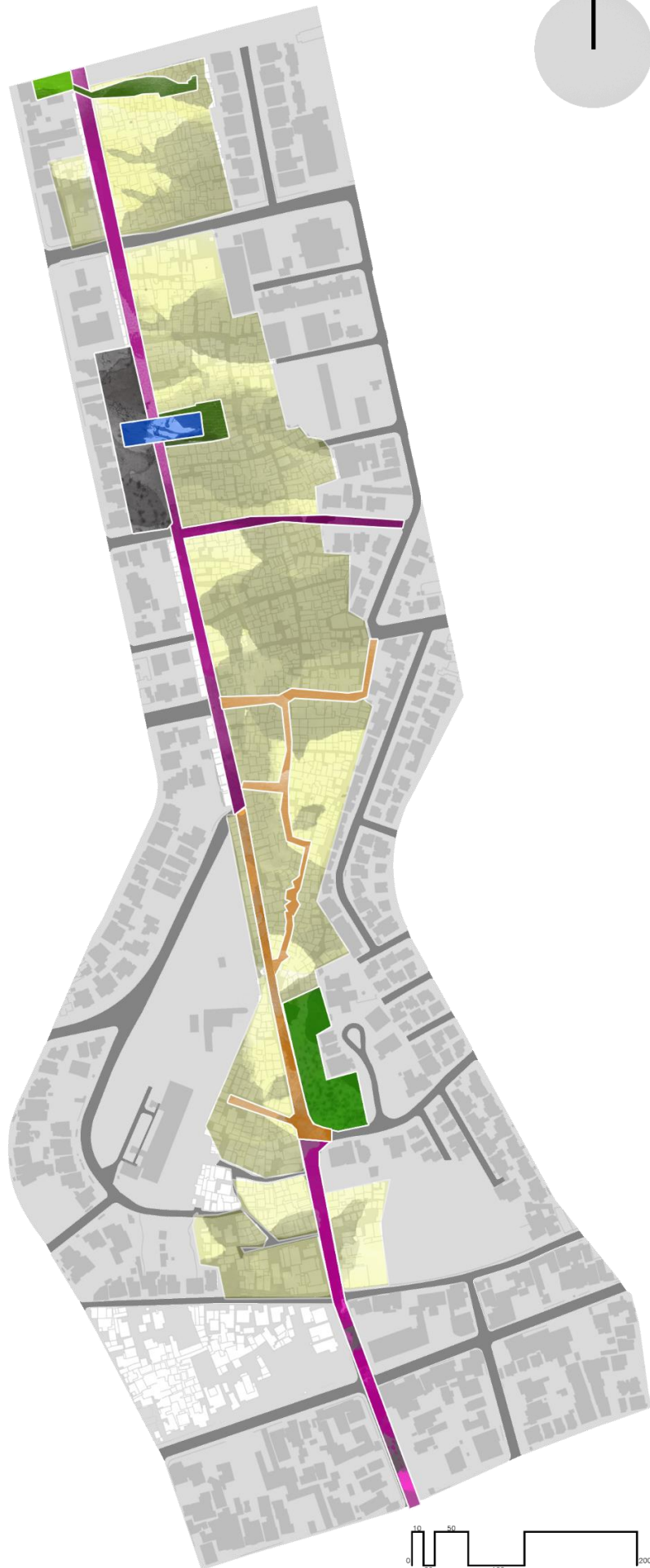


LEYENDA

-  Sistema eléctrico
-  Sistema acueductos
-  Estacionamientos

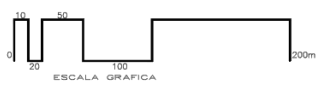
Nivel Subsuelo

ZONIFICACION ETAPA 1



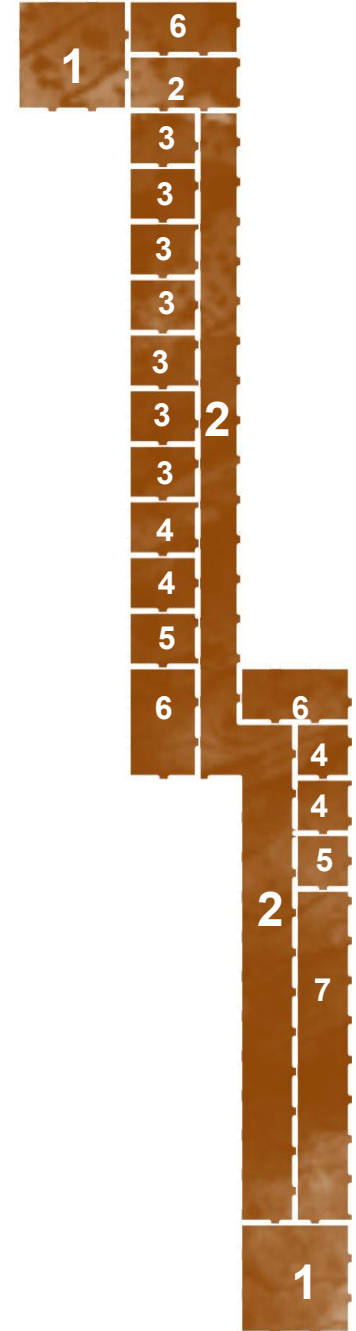
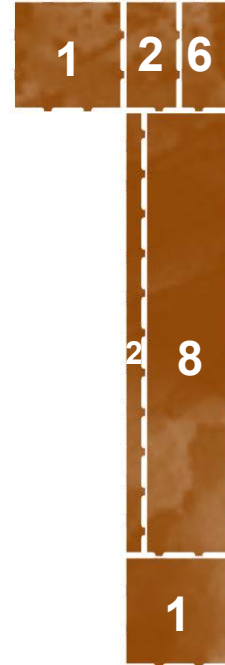
LEYENDA

- Espacio verde
- Vias
- Calles peatonales
- Ciclovias
- Areas comerciales
- Espera de bus



Nivel calle

ZONIFICACION ETAPA 2



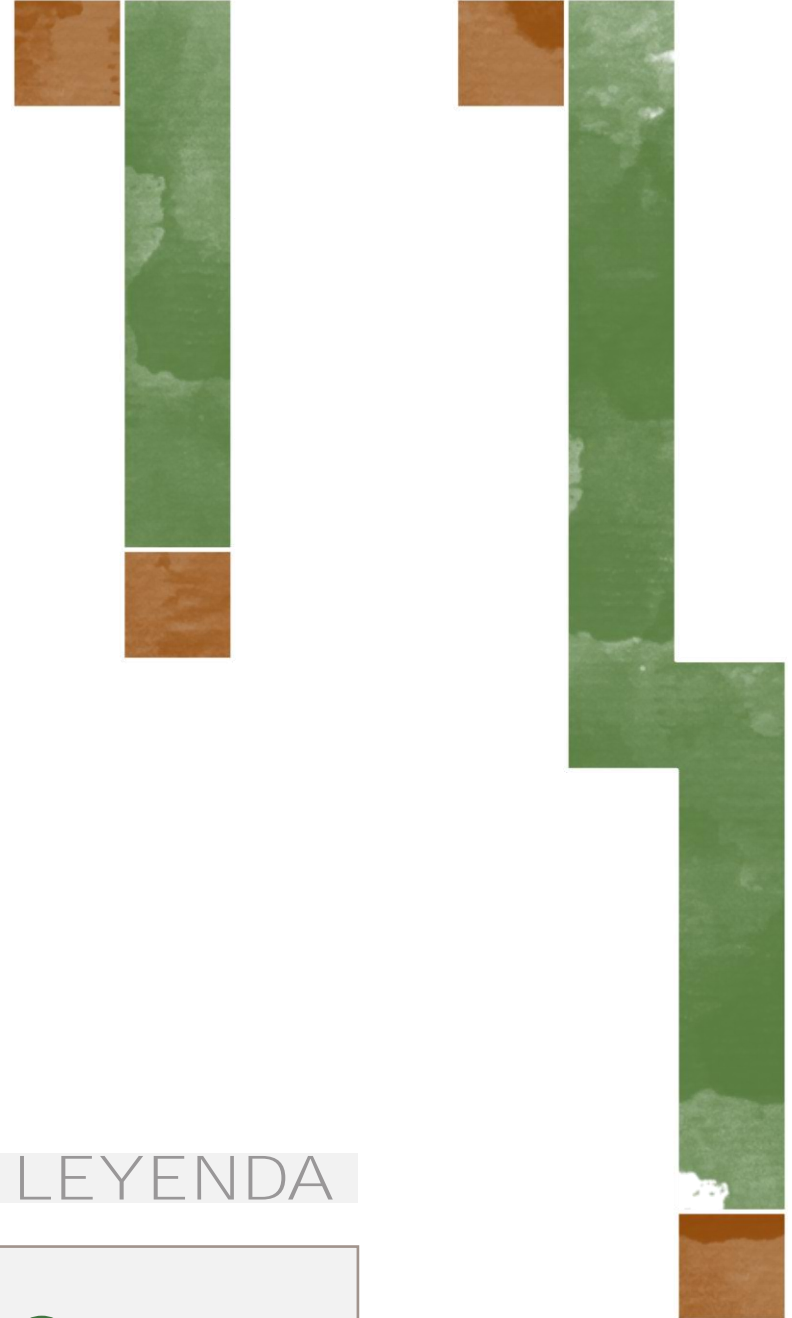
LEYENDA

1. Circulacion vertical
2. Camino y ciclovia
3. Area comercial
4. Area de reuniones
5. Area privada
6. Miradores
7. Areas de exposicion
8. Area de presentacion

Plaza elevada

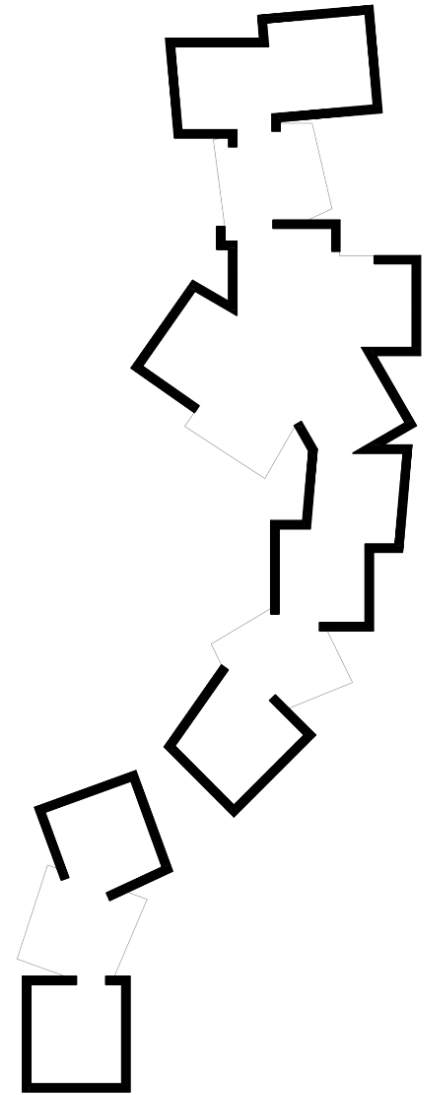


ZONIFICACION ETAPA 3



Parque elevado

ZONIFICACION ETAPA 3



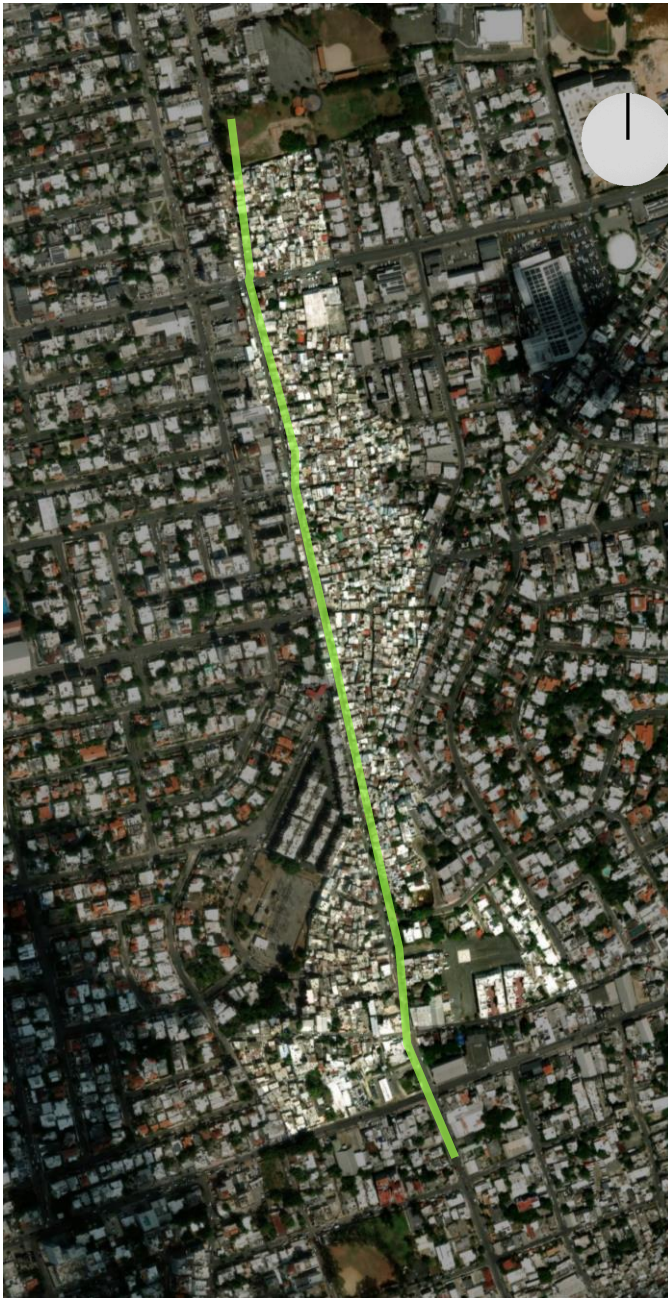
LEYENDA



Complejo de viviendas

AREA A INTERVENIR

El emplazamiento del proyecto estaría planteado en la avenida principal y toda su periferia, para así revitalizar la zona y el concepto de espacio publico sin impactar directamente en la estructura urbana d ellos habitantes de la zona.



CARACTERISTICAS

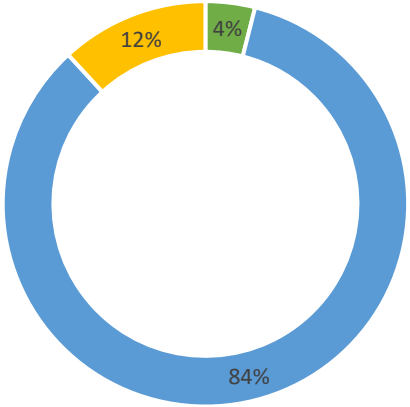
- Tramo principal articulador
- Estructura urbana lineal
- Morfología urbana irregular
- Carencia de espacio publico
- Condición de los inmuebles es regular mientras se acerca a la avenida principal y en su mayoría malo.
- Trama interrumpida
- Calle se reduce hasta 3 metros y se ancha hasta 8 metros
- Bajo nivel de altura



ARTICULACION VIAL DEL SECTOR



calles de una via	3
calles de doble via	64
calles peatonales	9

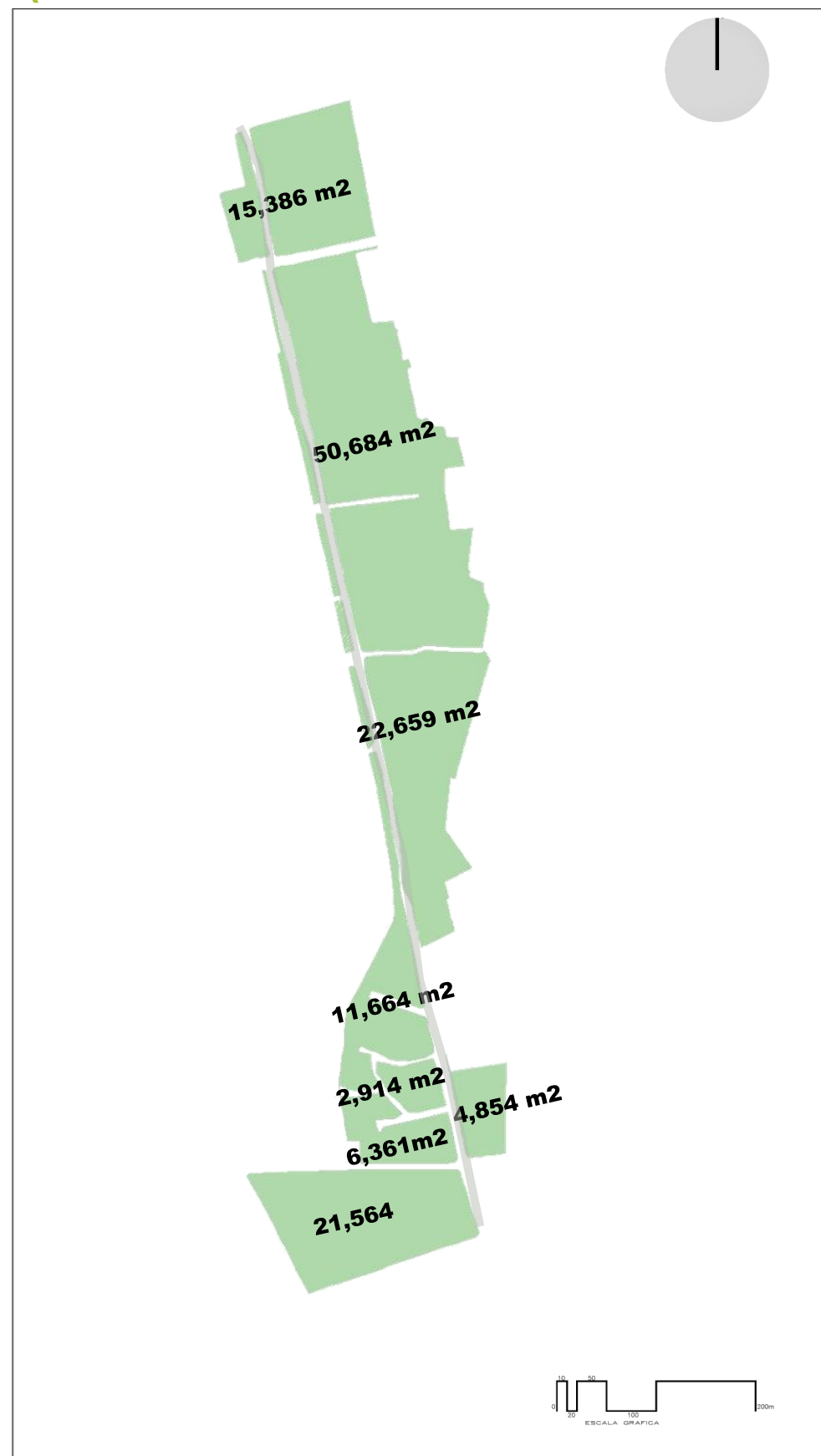
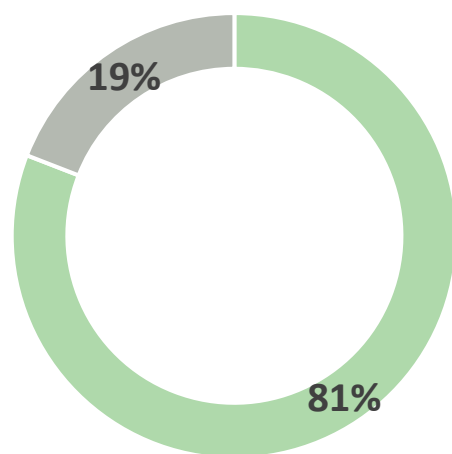


AREA POR MANZANA

Las manzanas al tener un comportamiento irregular se manifiestan con áreas totalmente diferentes, estas pueden partir desde las 2000m² de área, hasta los 50 mil m² de área total, dando dimensiones desproporcionadas e inadecuadas para los usuarios de la zona.

AREA DE EMPLAZAMIENTO

La zona al ser poco intervenida y manteniéndola como elemento cultural y atractivo desde las alturas, mantendría el 81% de su estructura urbana existente, mientras que en las zonas de la vía principal se generaría el área de intervención con apenas un 19% de la misma.



EDIFICACIONES DESPLAZADAS

ANÁLISIS

En la toma de decisiones para desplazar o reubicar edificación se tomo como base que estas fuesen edificaciones (Comerciales y Habitacionales en mal estado) Además de Que no fuesen institucionales.

La zona de mayor desplazamiento fue la oeste debido a no tener un gran cumulo de edificaciones condensadas y permitir ampliar la condición vial sin romper drásticamente la estructura urbana de la zona.

Se genera cierta liberación espacial en algunas zonas donde se densifica la cantidad de edificaciones y evita la permeabilidad de los espacios.

LEYENDA

Zona	Habitacional	Comercial	M2 liberado
	103	48	8000
	16	12	3800
	40	8	4700
	18	5	900
	3	2	3100
	3	1	192
Total	183	76	20692



CUANTIFICACION VIAL

ANALISIS

Las vias de interacción y continuidad en la intervención serian las siguientes

Norte - Sur

Av.Dr. Alberto Defillo - Restrcturacion vial

C/: P

Este- Oeste

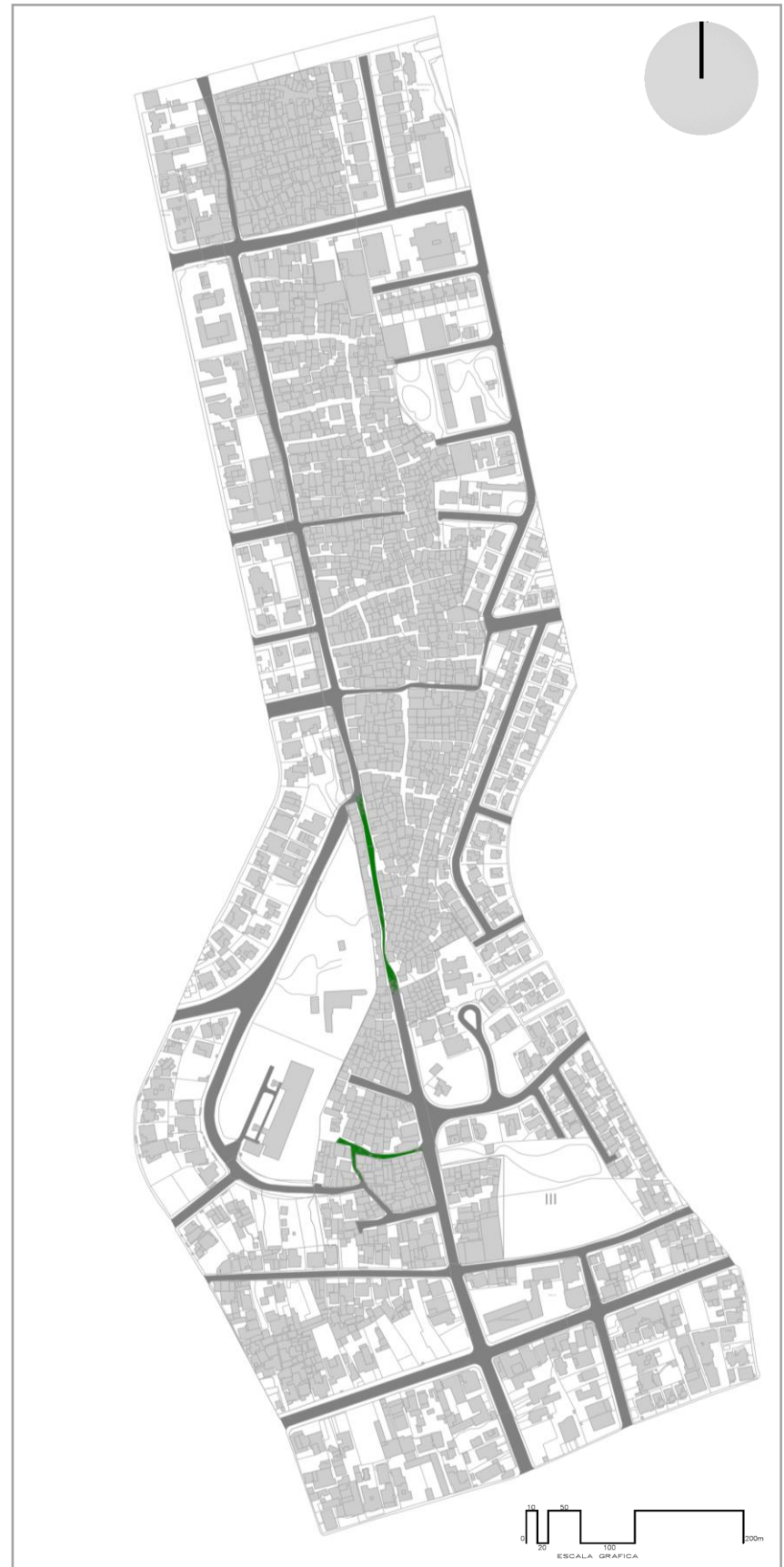
Av. Charles Summer

C/: 6

C/, 9

C/: Angel Severo Cabral

METRAJE VIAL	
AV. Dr. Defillo (Kennedy-27 Feb.)	2740 m
AV. Dr. Defillo (Los praditos)	1210 m
Tramo Peatonaliable Dr. Defillo	174 m
Calle P	590 m
Calle Angel Severo Cabral	177 m





Fuente: <https://harriman.com/news/harriman-awarded-two-urban-renewal-projects-fall-river/>

DISEÑO DE PROPUESTA

MARCO

CONCEPTUAL

8.1 Estrategia de diseño

8.2 Objetivo del diseño

8.3 Concepto elegido

8.4 Teoría urbana

8.5 Idea conceptual collage

8.6 Conceptualización grafica

8.7 Proceso de diseño por etapas

08

ESTRATEGIA DE DISEÑO

8.1

Para el desarrollo de este proyecto se tomaron varios criterios de diseño los cuales están fundamentado en el estudio de campo al igual que en el desarrollo de la investigación misma, estos se toman con el fin de no cometer los mismo errores que plantea los espacios públicos ya existentes, sino que dar un nuevo carácter y una identidad que permita al proyecto resaltar y en una segunda instancia unificar los mismos.

- 1 Factor invasivo:** La propuesta debe ser poco invasiva y a su vez sea notoria desde distintos puntos del la zona.
- 2 Adaptabilidad:** Esta debe adaptarse a un entorno el cual no esta adecuado para el tipo de propuesta siendo el tramado vial y aprovechar el potencial del sector en cuestión.
- 3 Sistema de vegetación:** La vegetación juega un papel fundamental en el diseño del proyecto, ya

que el tipo de clima define la vegetación ideal y a su vez, esta debe responder a temas de atractivo y temas de climatización en el sector.

- 4 Escala adecuada:** la escala del proyecto al ser masiva se debe trabar con cautela, ya que al ser todo un sector el cual vera repercusiones se maneja una escala cómodo al usuario pero que no afecte directamente al sector.
- 5 Foco de atracción:** Los usuarios deben sentir interés al acercarse a la propuesta por esta razón es de importancia las edificaciones que esta tendría y el aspecto de la innovación y la utopía del miso.
- 6 Retenedor espacial:** al igual que un foco de atracción los espacios públicos necesitan un espacio que sirva de retenedor para los usuarios y así no desvincularse rápidamente de los mismos por ende se emplean actividades cívico culturales y comerciales.

8.2 OBJETIVO

Dentro de los objetivos planteados para la propuesta están

- **La revitalización de la zona misma a nivel cultural y comercial**
- **Reactivación de la vía como alternativa eficiente.**
- **Aprovechamiento d ellos niveles de altura sin afectar el suelo**
- **Reubicación de comercios cercanos a la avenida en una zona de mayor impacto.**
- **Implementación de nueva capa vegetal en una zona de bajo impacto ambiental.**
- **Diseñar un recorrido reconocible**
- **Propuesta de complejo de vivienda de calidad**

8.3 CONCEPTO ELEGIDO

CONCEPTO: **MUTAR**

En base al análisis correspondiente y el estudio de conceptos, se llegó a la conclusión de que el concepto de Mutar es el adecuado, este debido a que absorbe los principios de la arquitectura permutable la cual se pone a prueba en el mismo proyecto, siendo la adaptabilidad y el cambio sus principales virtudes, el concepto se enfoca en generar una dualidad en la cual hay un cambio que se intenta adaptar a una situación.

PERMUTABILIDAD URBANA

La permutabilidad urbana tiene como objetivo, generar una revitalización, esta mediante conexiones entre diversos puntos del tejido urbano y la utilización de la materia ya existente, con el propósito de asegurar el funcionamiento del sistema sin llegar a ser muy invasivo.

La permutabilidad urbana mediante el concepto de MIMETISMO puede llegar a entenderse mejor mediante 3 factores fundamentales:

Transformación: Este concepto busca transformar un espacio, como también transformar una idea con el fin de generar un nuevo ambiente dentro de la trama urbana.

Segmentación y conexión: ambas deben existir, debido a que la segmentación de un elemento y su conexión como acción más propicia, genera nodos los cuales pueden llegar a ser factores aprovechables.

Retención: este aspecto busca generar pequeños espacios que generen interés y funcionen como jerarquías dentro del proyecto.

MIMETISMO APLICADO A LA PERMUTABILIDAD URBANA (Diagrama)

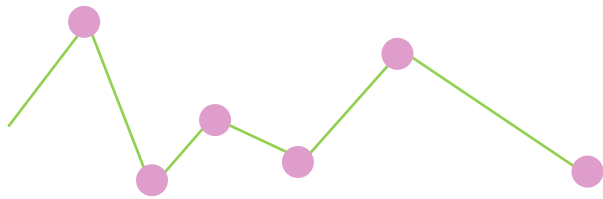


El desarrollo esta basado en la teoría urbanística, planteada por Nikos A. Salingaros (Teoría de la red Urbana). Existen 4 tipos de redes basados en unos criterios establecidos por Nikos.

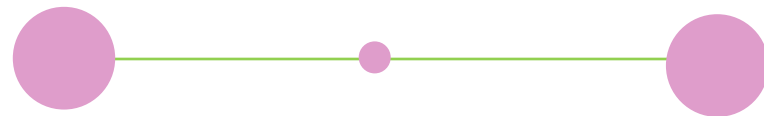
8.4 TEORIA DE LA RED URBANA

“La arquitectura y el diseño urbano tan residido hasta ahora una formulación científica en parte debido a su complejidad subrasante. Un componente central del intelecto humano es la capacidad de establecer conexiones, la cual se aplica tanto a la percepción visual y a procesos más abstractos, menos obvios, y se ha desarrollado hasta tal punto que marca la diferencia del éxito de la especie humana para denominar a la otra especie animal. Se puede establecer una analogía entre las conexiones mentales y las conexiones entre los elementos urbanos que dan lugar a una ciudad o una pieza del paisaje urbano.

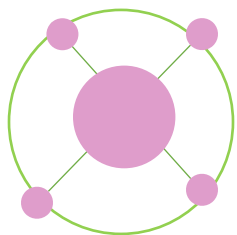
El tejido urbano es una estructura de complejidad organizada que existe sobre todo en el espacio entre los edificios (Gehl,1987). Cada edificio incluye y abarca uno o más nodos de actividad humana. Los nodos externos van desde lo que están totalmente expuestos hasta los que tienen varios grados de resguardo parcial. La red urbana está conformada por todo el exterior y por los elementos conectivos. Las conexiones en diseño urbano liga, unos con otros, 3 distintos tipos de elementos: elementos naturales, nodos de actividad humana y elementos arquitectónicos“



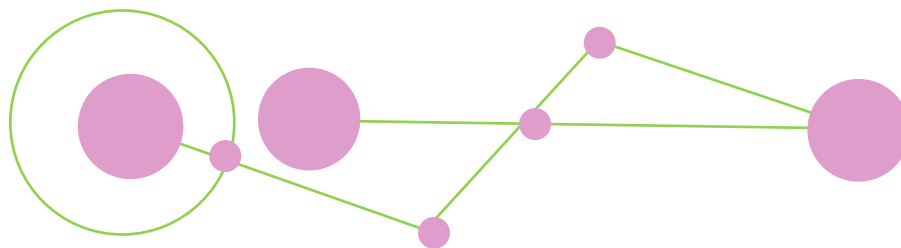
RED ZIG ZAG



RED LINEAL

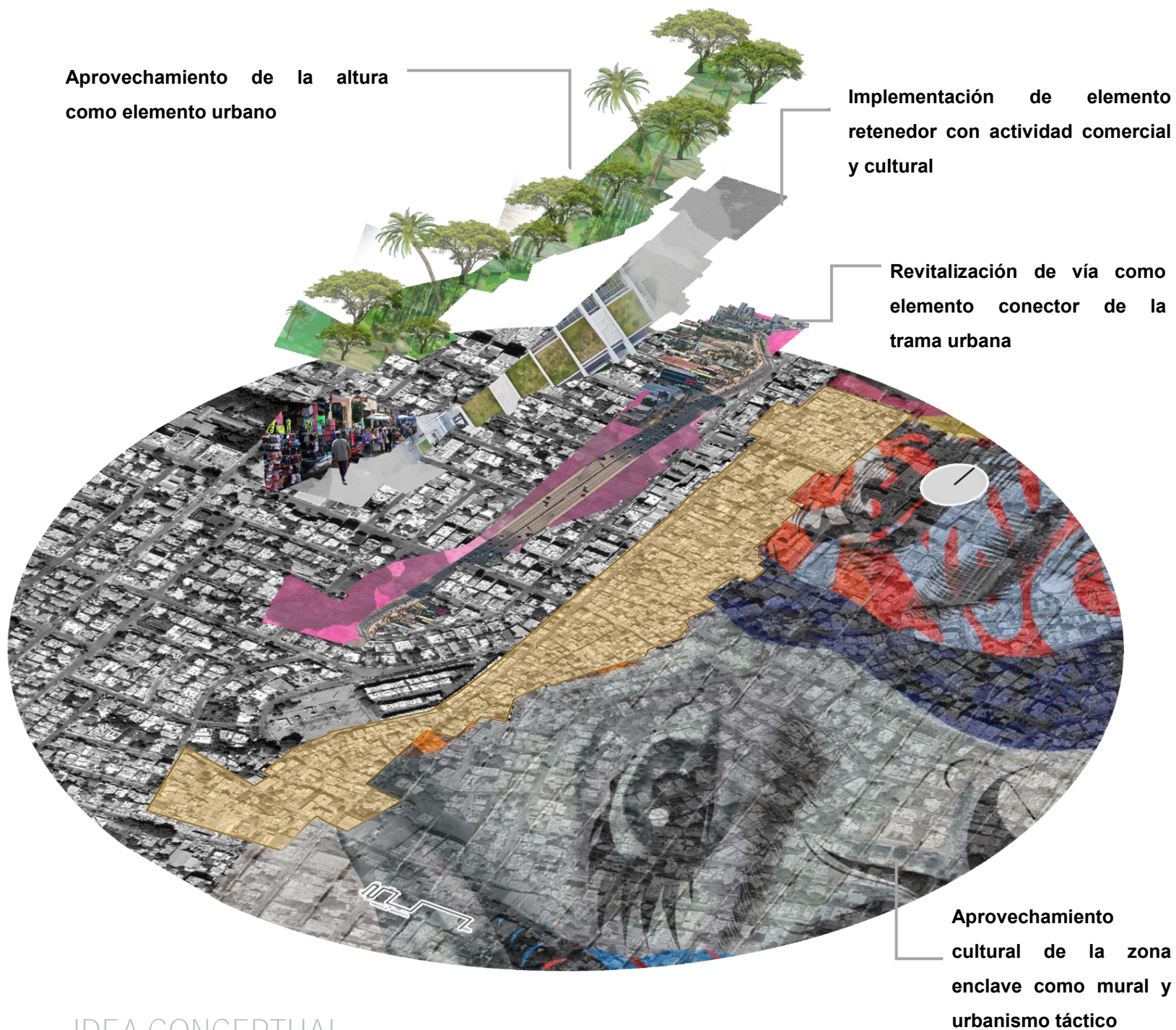


RED RADIAL



RED HETEROGENEA

8.5 IDEAS CONCEPTUALES



IDEA CONCEPTUAL

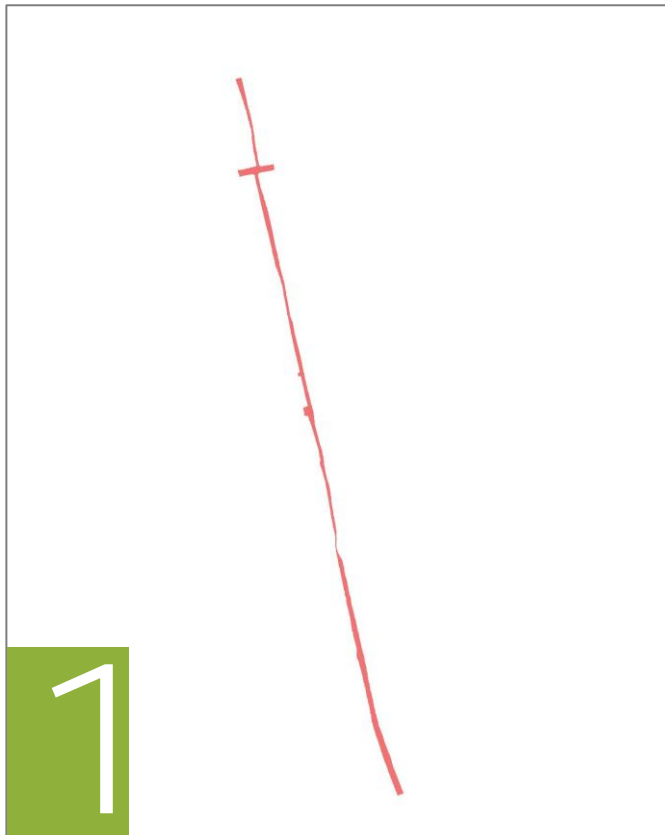
La idea conceptual de la propuesta es plasmar la visión del sector de una manera mutable, donde esta se aprenda a partir de la cultura del sector de abordar la calle como principal vía de actividad urbana, pero esta vez en altura y el utilizar los espacios públicos como un método de red de transición o permanencia.

CONCEPTUALIZACION

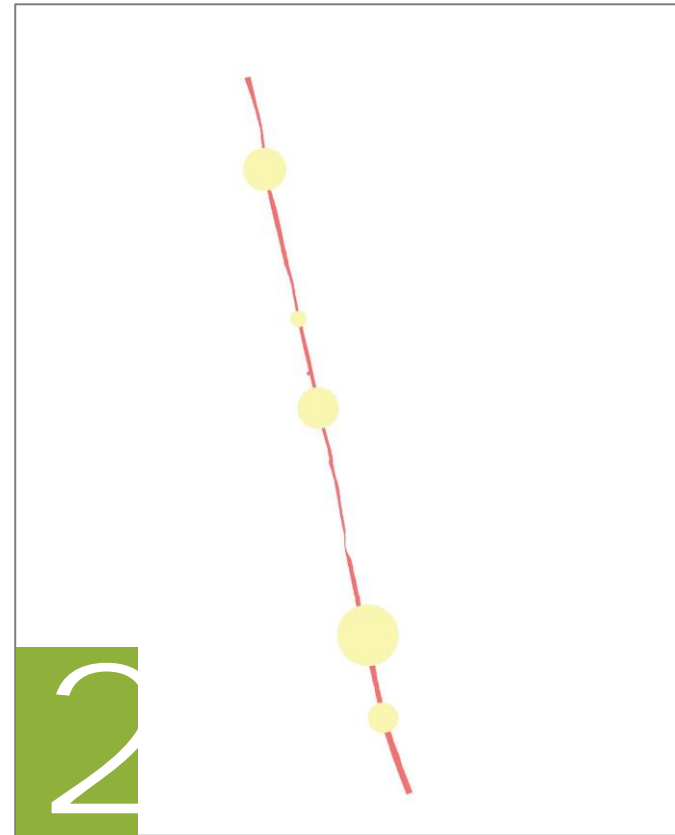
GRAFICA

8.6

Para el desarrollo de este proyecto se tomaron varios criterios de diseño los cuales están fundamentado en el estudio de campo al igual que en el desarrollo de la investigación misma, estos se toman con el fin de no cometer los mismo errores que plantea los espacios públicos ya existentes, sino que dar un nuevo carácter y una identidad que permita al proyecto resaltar y en una segunda instancia unificar los mismos.



Para el desarrollo de este proyecto se tomaron varios criterios de diseño los cuales están fundamentado en el estudio de campo al igual que en el desarrollo de la investigación

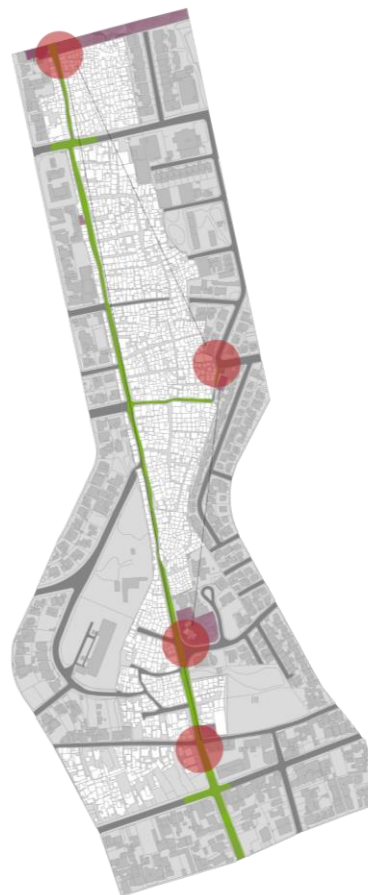


Para el desarrollo de este proyecto se tomaron varios criterios de diseño los cuales están fundamentado en el estudio de campo al igual que en el desarrollo de la investigación

3



4



Para el desarrollo de este proyecto se tomaron varios criterios de diseño los cuales están fundamentado en el estudio de campo al igual que en el desarrollo de la investigación misma, estos se toman con el fin de no cometer los mismo errores que plantea los espacios públicos ya existentes, sino que dar un nuevo carácter y una identidad que permita al proyecto resaltar y en una segunda instancia unificar los mismos.

5



Para el desarrollo de este proyecto se tomaron varios criterios de diseño los cuales están fundamentado en el estudio de campo al igual que en el desarrollo de la investigación misma, estos se toman con el fin de no cometer los mismo

PROCESO POR ETAPAS 8.7

ETAPA 1

Implementar un ambiente enriquecedor y a la vez atractivo mediante un corredor cultural en el Distrito Nacional que permita a los usuarios la disponibilidad de interacción social y cultural en cualquier momento, además de ser un conector verde entre los distintos espacio públicos principales en la ciudad.

ETAPA 2

Proponer un diseño que fomente la interacción de la población, revitalice el espacio publico y fomente una economía creciente en base a actividades culturales, además de basarse en la auto sustentabilidad.

ETAPA 3

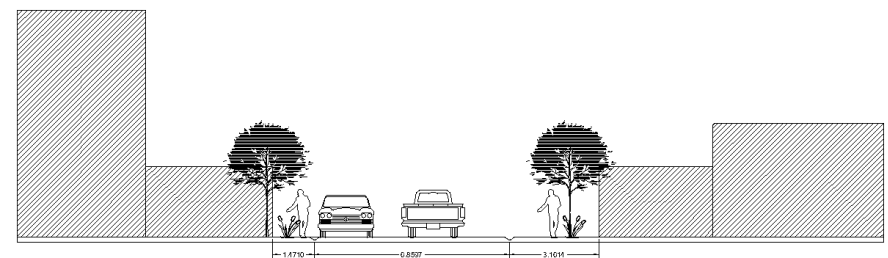
Incidir directamente en el estilo de vida de los usuarios a favor de la mejora de la calidad urbana.

ETAPA 4

Generar conectores verdes en las vias seleccionadas con la finalidad de crear una red de los espacios publicos del DN.

6 REVITALIZACION VIAL

ETAPA 1

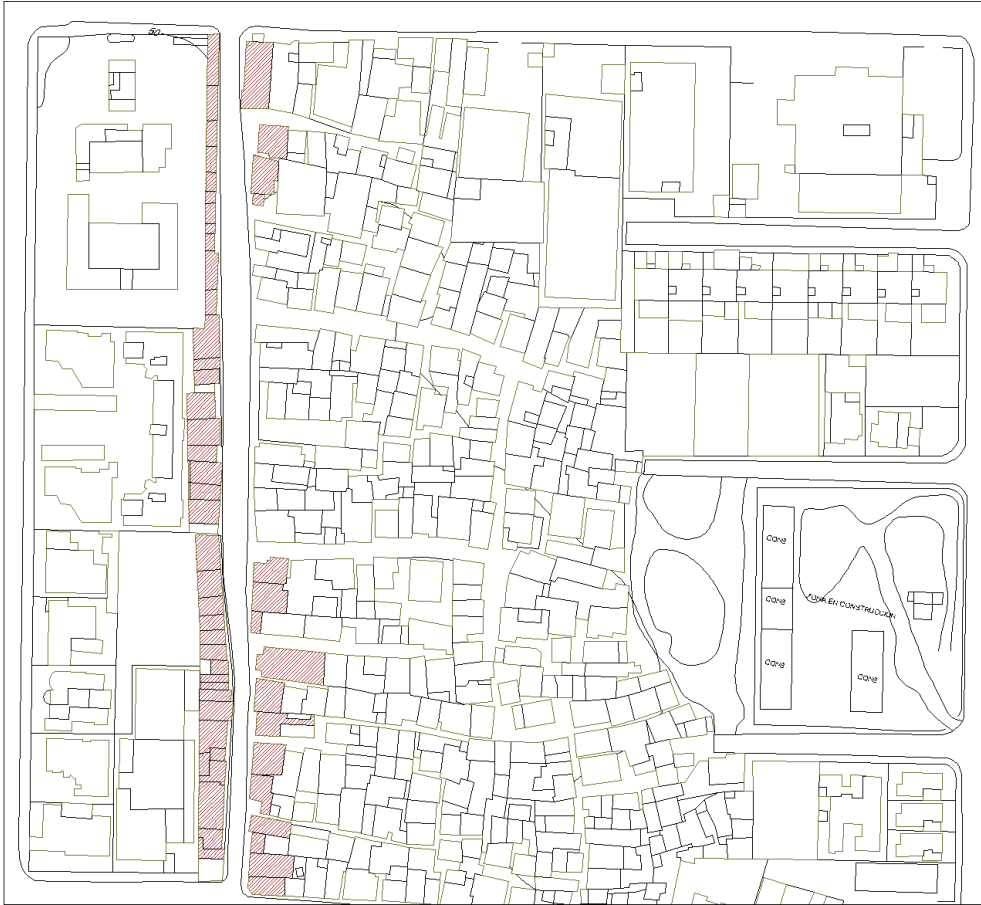


- En la etapa 1 se plantea la restructuración de la avenida Dr. De fillo.
- Esta etapa tiene como fundamento en una primera instancia el reincorporar esta via, como tramite o circulación a la personas que se dirigen al polígono central, brindando a las personas de sectores aledaños la integración al barrio ya sea directa o indirectamente y al intercambio cultural en el mismo.

- El planteamiento generaría una dualidad en la zona, manteniendo la mayoría de edificaciones existentes y mas bien adaptándolas al proyecto como parte de el enriquecimiento cultural en el mismo. Y semiformalizando el mismo, además de brindar un gran flujo comercial en el sector.

7 SITUACION ACTUAL

ETAPA 1



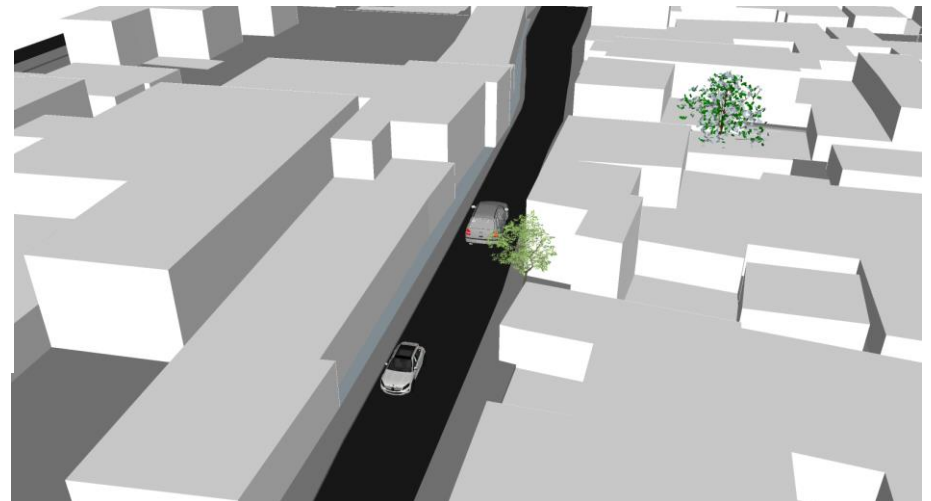
La situación actual del sistema de vías es precario con una estructura vial irregular en el cual la avenida se estrecha hasta los 3 metros con apenas la facilidad de cruce de un vehículo y puede llegar a ampliarse en algún punto hasta los 8 metros.

Sumado a esto el entramado desfavorece al peatón, ya que hay muchas edificación que cubren toda la acera y no permiten el confort de las persona.

Muchas de estas viviendas son comercios informales o se encuentran en mal estado,

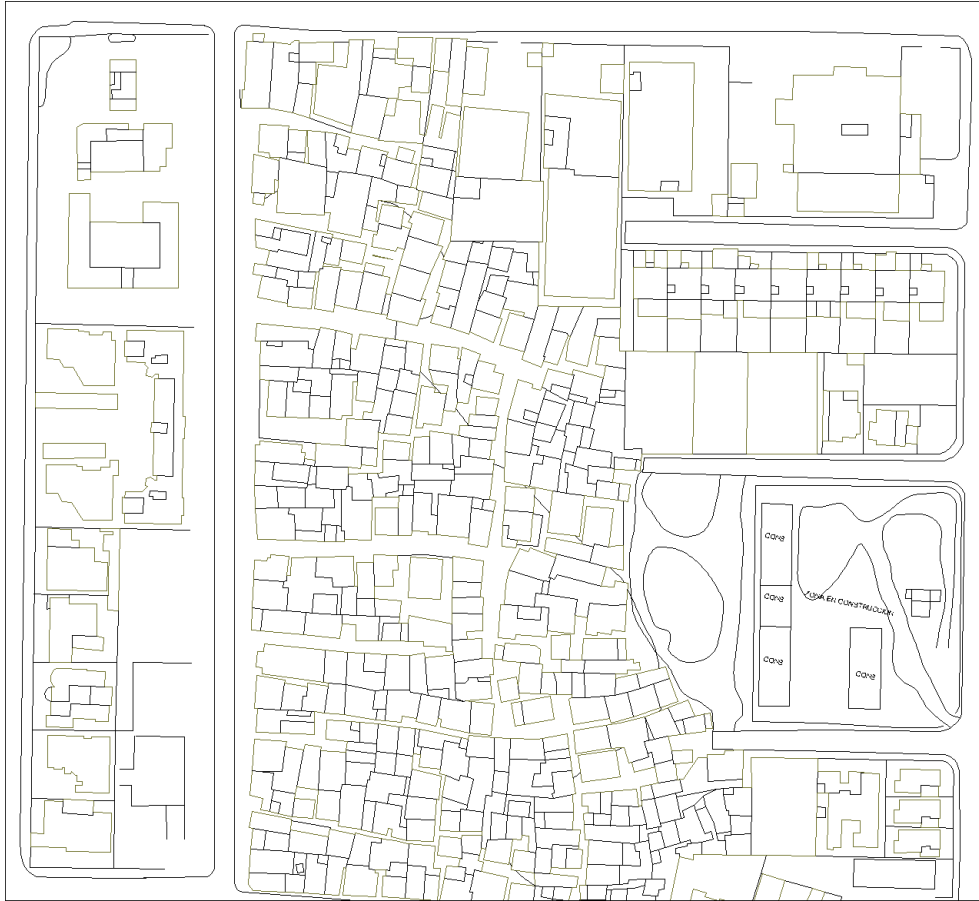


La situación actual del sistema de vías es precario con una estructura vial irregular en el cual la avenida se estrecha hasta los 3 metros con

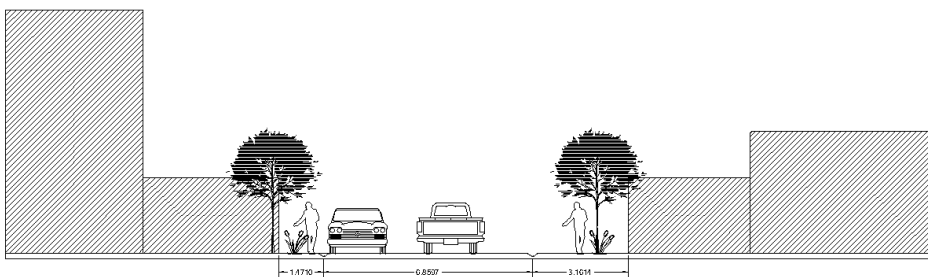
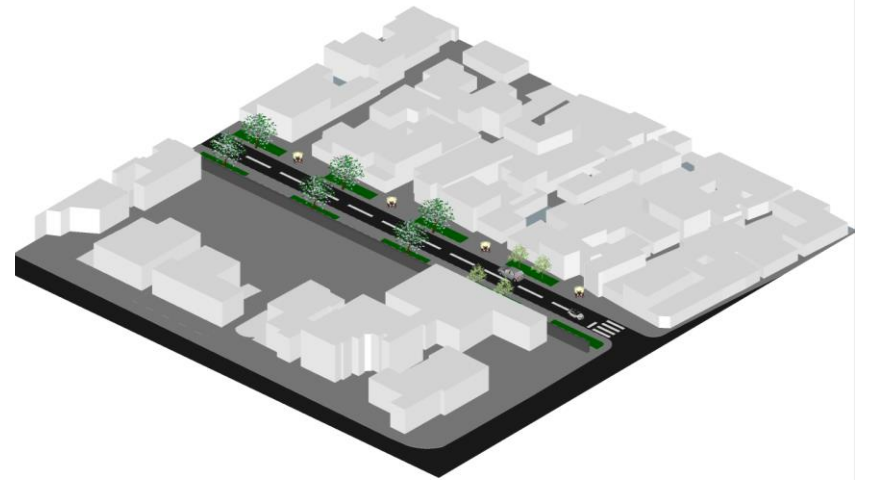


SOLUCION ESPACIAL

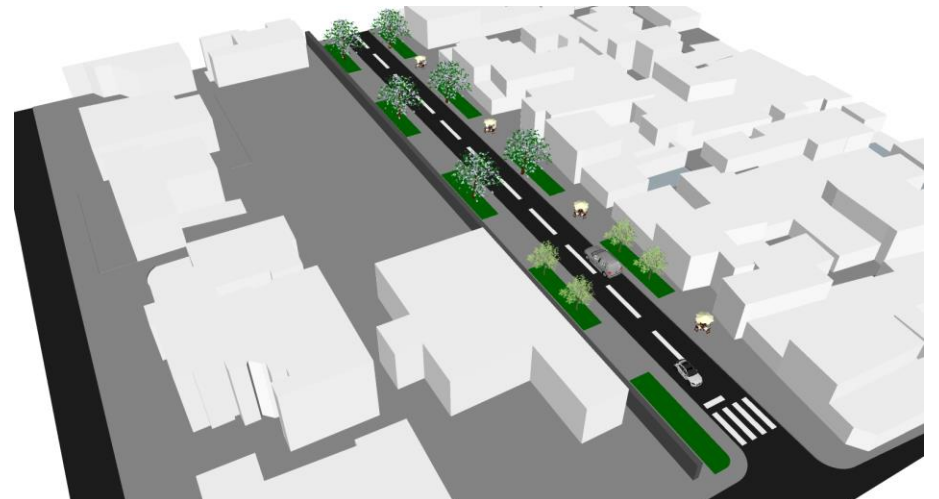
ETAPA 1



- La Solución consiste en la incorporación de un sistema vial eficiente que permita no solo la integración de las personas del sector sino, una integración masiva a nivel general , siendo un punto de transito o de permanencia a los usuarios que se dirigen al polígono central.
- La propuesta vial integraría, sistemas vial o calles adecuadas, sistema de transporte colectivo, cruces peatonales, aceras amplias, sistema de arbolado y la ampliación de la misma, mediante la reubicación de los comercios en los niveles superiores.
- Sumado a esto, la integración de los callejones mediante el mobiliario urbano y su adaptación comercial de membranas o pasarelas como conectores del vehículo



La situación actual del sistema de vías es precario con una estructura vial irregular en el cual la avenida se estrecha hasta los 3 metros con





COMPOSICION ESPACIAL

ETAPA 1

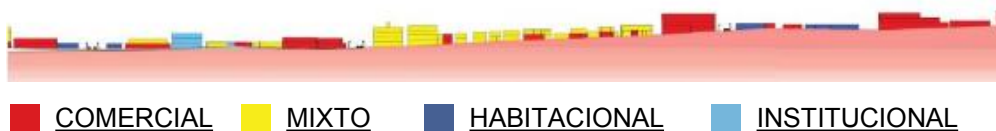


10 PLAZA ELEVADA ETAPA 2

REUBICAICON COMERCIAL

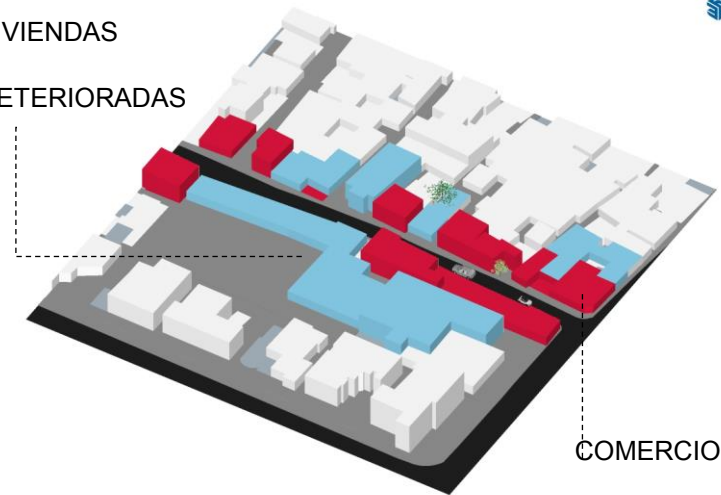


PERFIL URBANO (USO DE SUELO) AVENIDA DR. DEFILLO



VIVIENDAS

DETERIORADAS



COMERCIOS



VIVIENDAS DETERIORADAS

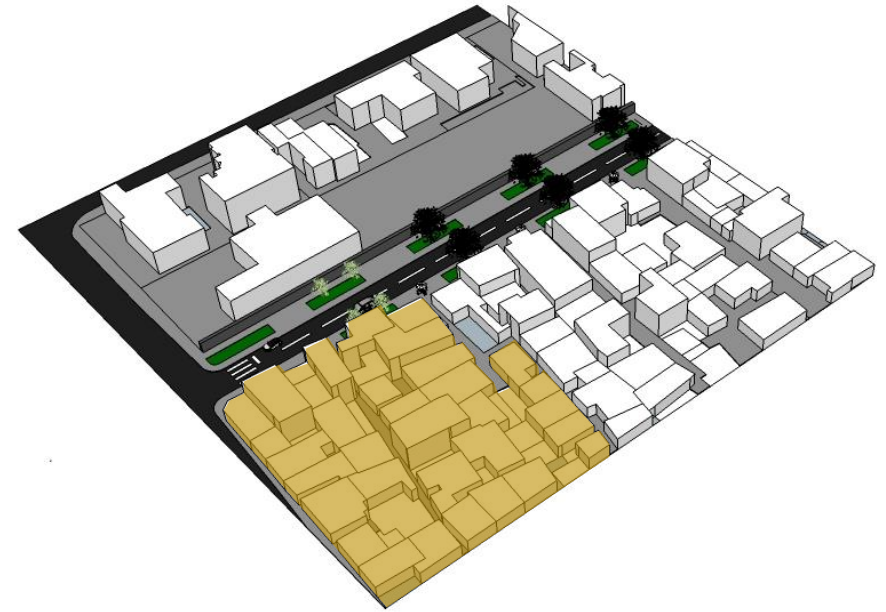
COMERCIOS

ANALISIS

- En la etapa 2 se plantea una gran plaza comercial elevada la cual albergue la actividad económica del sector y las edificaciones desplazadas en la etapa 1 de carácter comercial o mixta.
- Sumado a esto albergaría actividades de índole cultural y o de carácter social en el mismo.
- Esta plaza estaría ubicada justo encima de la de la estructura vial en todo el trayecto de la avenida DR. Defillo en el sector de los praditos. Con aproximadamente 1.1km lineales.

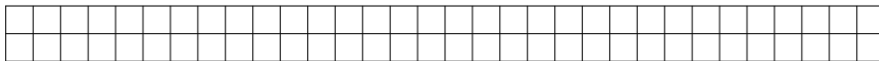
11

SOLUCION ESPACIAL ETAPA 2



- El tramado urbano y la morfología predominante del lugar siendo irregular, sirven para generar un patrón en el mismo, en altura no se ve afectado ninguna edificación, mas si se intenta integrar las edificaciones colindantes con el vehículo.

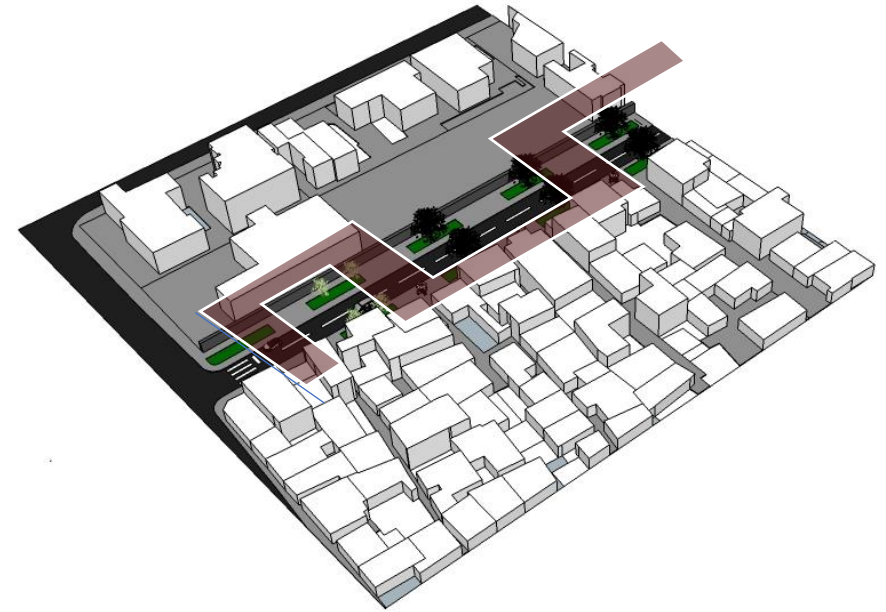
100x16 m



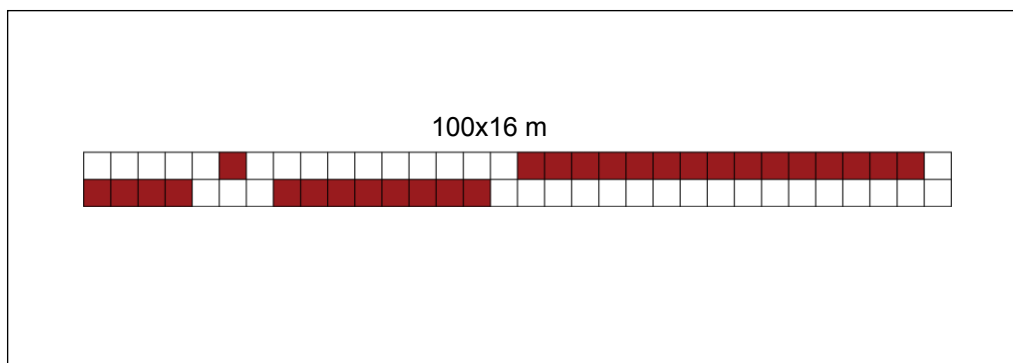
PROCESO DE MALLA

- En este proceso se plasmo una retícula la cual pudiese cubrir todo el entramado vial
- Con esta se pretende utilizar la informalización del sector para conceptualizar un patrón el cual compone la plaza elevada.

12 SOLUCION ESPACIAL ETAPA 2



El modulo seria de carácter lineal mas se plantea un juego de alturas y desniveles que brinden a los usuarios otras experiencias dentro del vehículo arquitectónico.



- Se implementa un patrón el cual se amolde a la situación del sector y las edificaciones existentes, también se piensa en dobles alturas para la entrada de iluminación y la contacto visual con niveles inferiores.
- Esta malla sufre una deformación mediante módulos para la implantación de estancias comerciales y la implantación de elemento como baldosas de energía renovable que brinden la auto sustentabilidad.

13

COMPOSICION ESPACIAL ETAPA 2

Circulacion
vertical



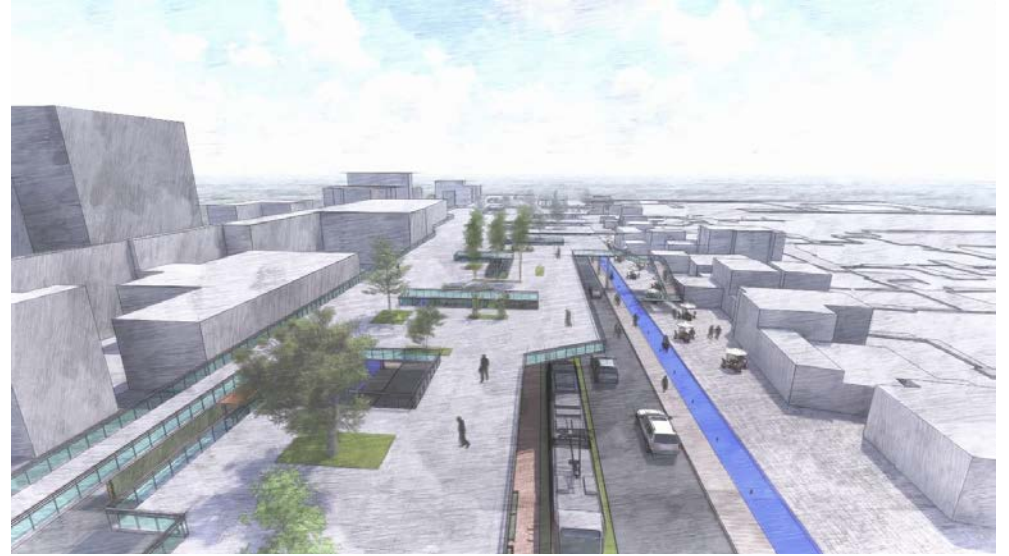
Vegetacion de
escala
pequeña

Visuales
panoramicas

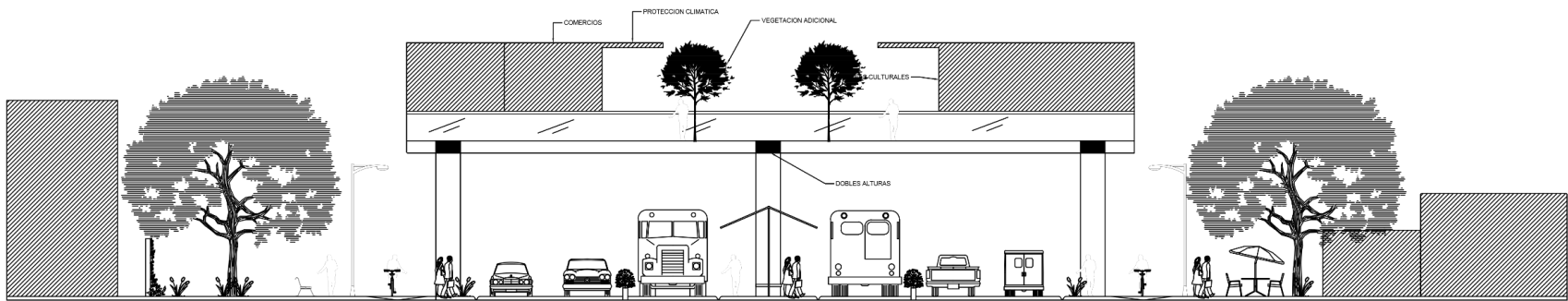
Espacios
descubiertos
para
penetración de
luz

14 SOLUCION ESPACIAL ETAPA 2

- Vista conceptual plaza sin módulos comerciales y culturales.



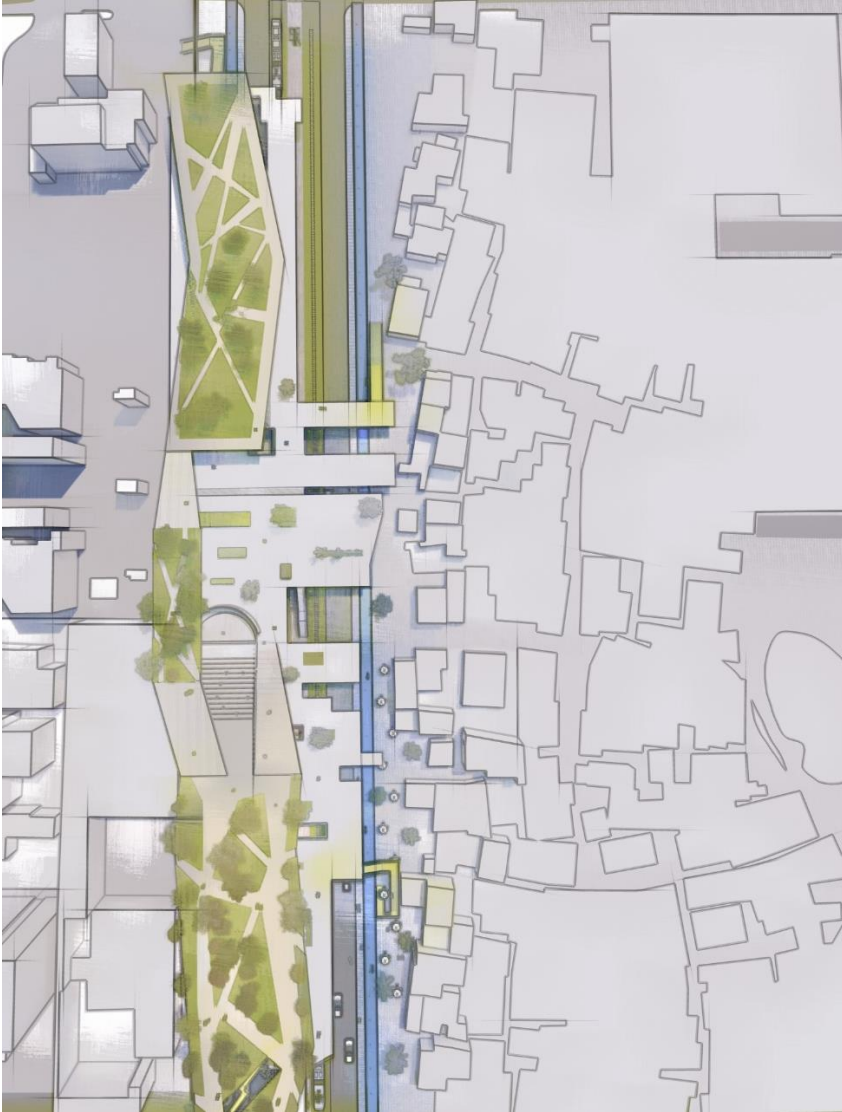
- El comportamiento del segundo nivel generaría lo que es **retención del usuario** mediante actividad comercial y cultural en los distintos módulos que constituye el proyecto plaza comercial elevada.



- COMPORTAMIENTO DE LA ETAPA 1 TRAS LA ETAPA 2?
 - Se prevee una situacion de iluminacion reducida, pero esta es apoyada por las aperturas de la malla e iluminacion artificial

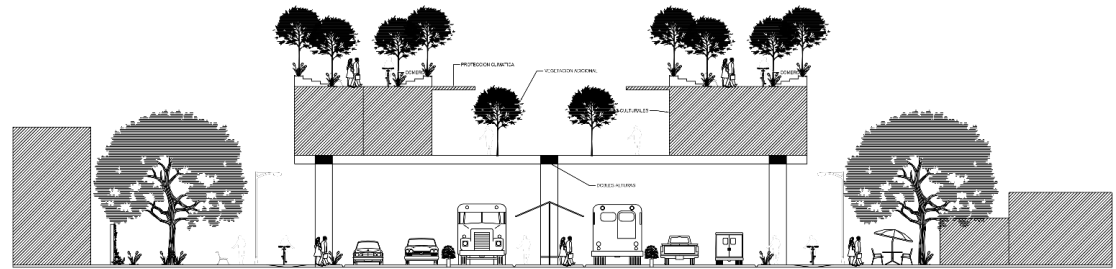
15 PARQUE ELEVADO

ETAPA 3



En esta etapa se tiene como objetivo desarrollar un tercer suelo el cual se pueda aprovechar como parque eco urbano, el cual tenga como principal objetivo la actividad recreativa y óseo de los usuarios. Siendo una alternativa inusual debido a la altura y las posibles visuales que se generaría mediante este.

- Los distintos sistemas que albergaría este espacio serian :
- Sistema de arborizado adecuado y de bajo trato.
- Sistema de rampa, escalinatas y cambios de altura.
- Sistema de senderos y recorridos
- Mobiliario urbano exclusivo.
- Sistema de anfiteatros y áreas culturales masivas.
- Miradores.

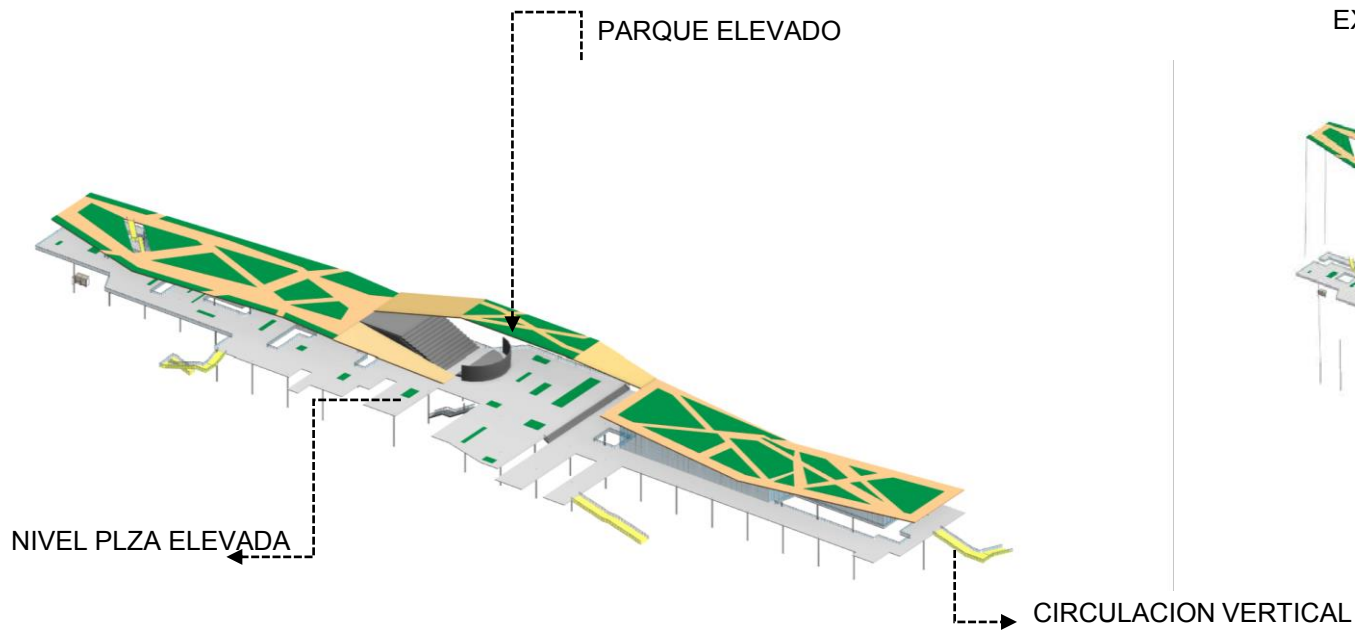


16

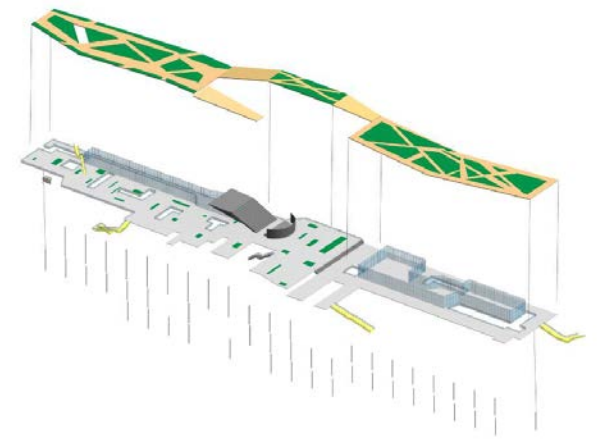
SOLUCION ESPACIAL ETAPA 2



- El comportamiento del mismo es dual, ya que funciona como cubierta para el nivel comercial y como suelo para el parque eco urbano.
- La vegetación juega un papel fundamental en este espacio debido a que generaría un microclima en la zona el cual podría ser beneficioso tanto a nivel micro en el proyecto como a nivel macro en el todo el sector o incluso en el distrito nacional.



EXPLOSION DE MODELO



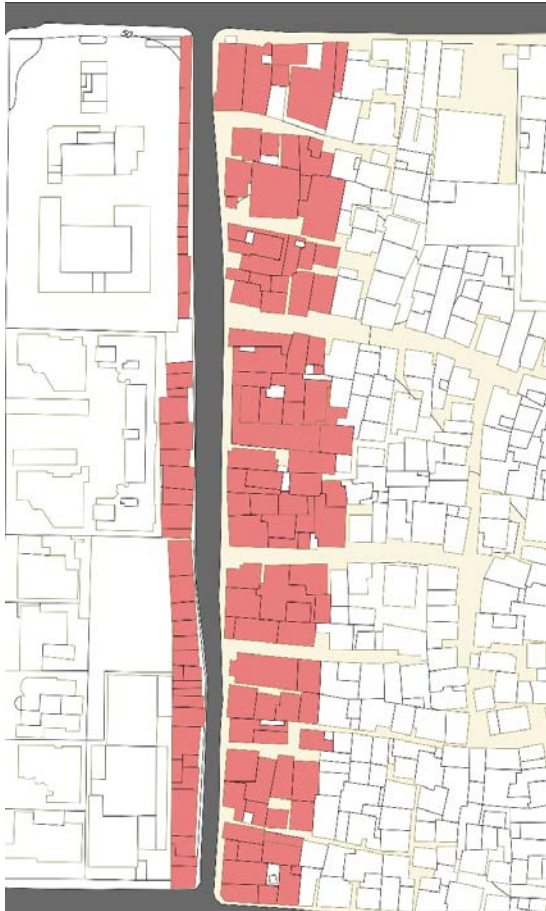
17

APROXIMACION CONCEPTUAL COLLAGE

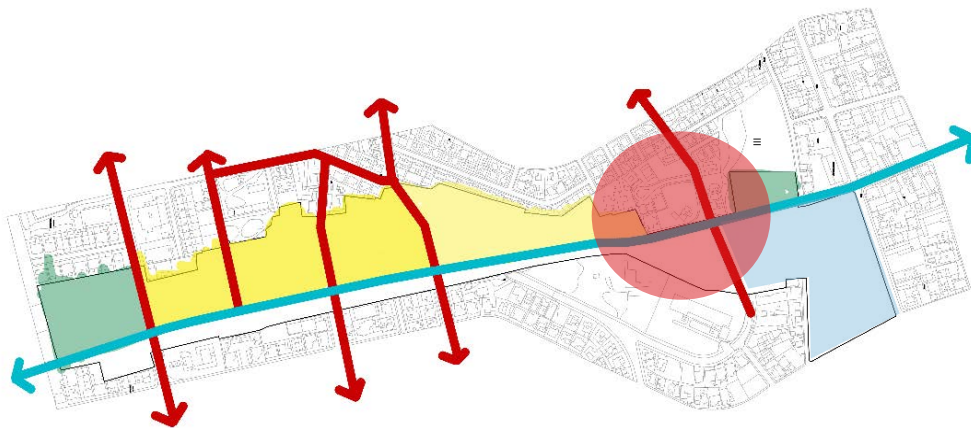


18

PROYECTO DE VIVIENDAS ETAPA 4



- En la etapa cuatro se toma en cuenta todas las edificaciones de carácter habitacional desplazadas en la revitalización de la vía, esto debido a que en la plaza no tendrían cupo por su tipología de uso.
- Se plantea un espacio residencial para estas, la cual puedan abastecer y brindar espacios de calidad a los usuarios desplazados sin desligarlos de sus costumbres.



19

PROYECTO DE VIVIENDAS CRITERIO DE DISEÑO

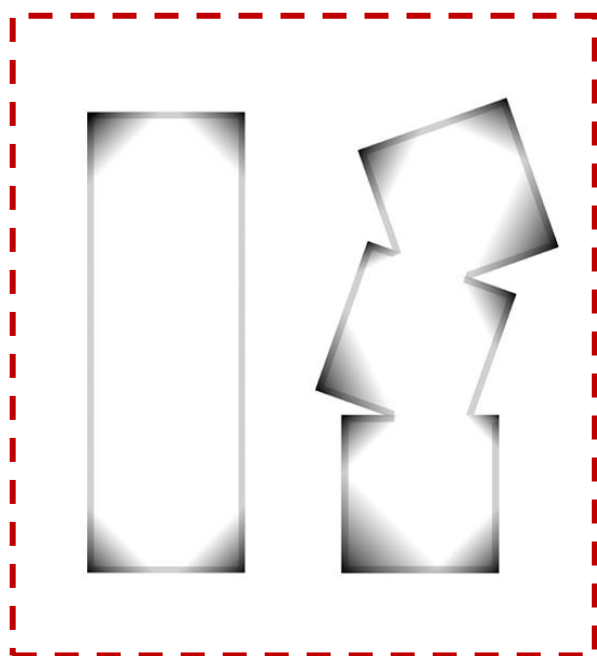


La idea surge al igual que en la etapa dos manteniendo el concepto extrapolado de la morfología urbana de los praditos, mimetizando el proyecto entre las edificaciones ya existentes.

Se descompone una figura ortogonal y en base a operaciones formales se plantea una idea coherente con las viviendas existentes.



El comportamiento de la morfología del lugar.



Comportamiento volumétrico de la morfología

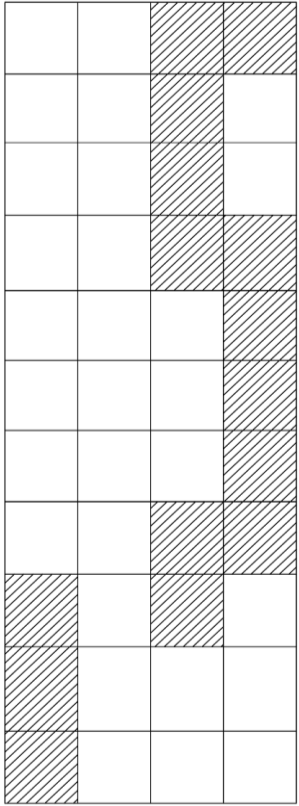


Comportamiento irregular

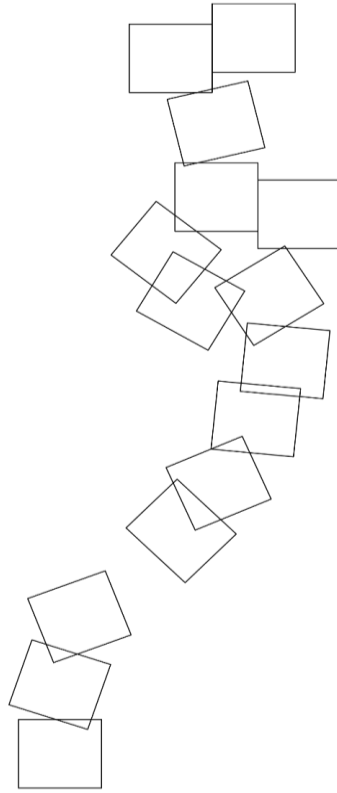
20 PROCESO CONCEPTUAL

ETAPA 4

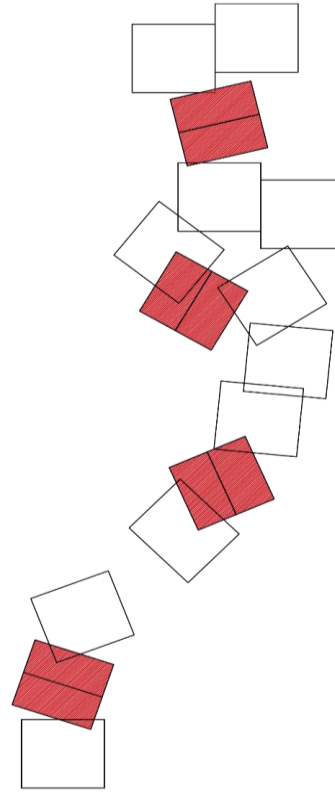
Principios de la retícula como primera idea conceptual



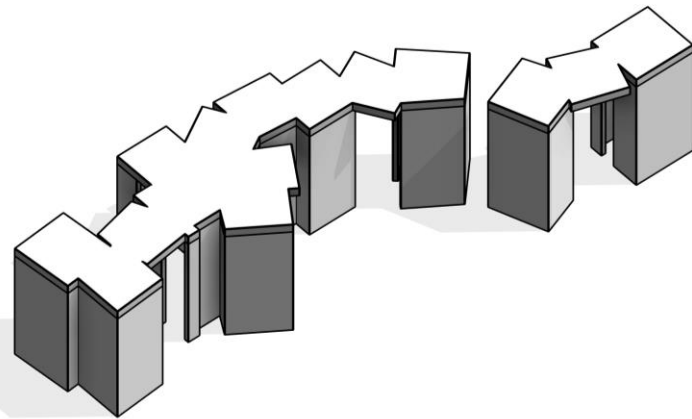
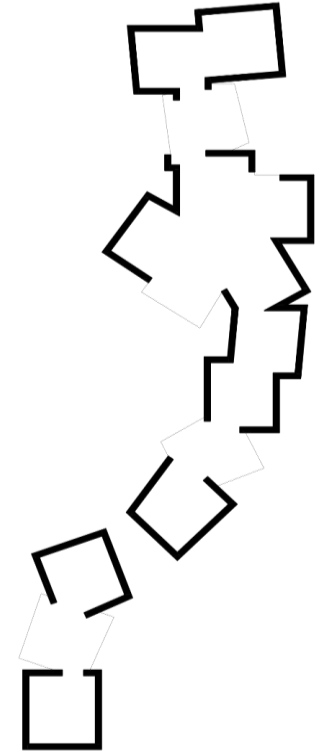
Desplazamiento y rotación de módulos.



Aligeramiento mediante espacios de circulación



Concretización morfológica del proyecto final



Similitud en el comportamiento morfológico de la propuesta, con la de el sector.

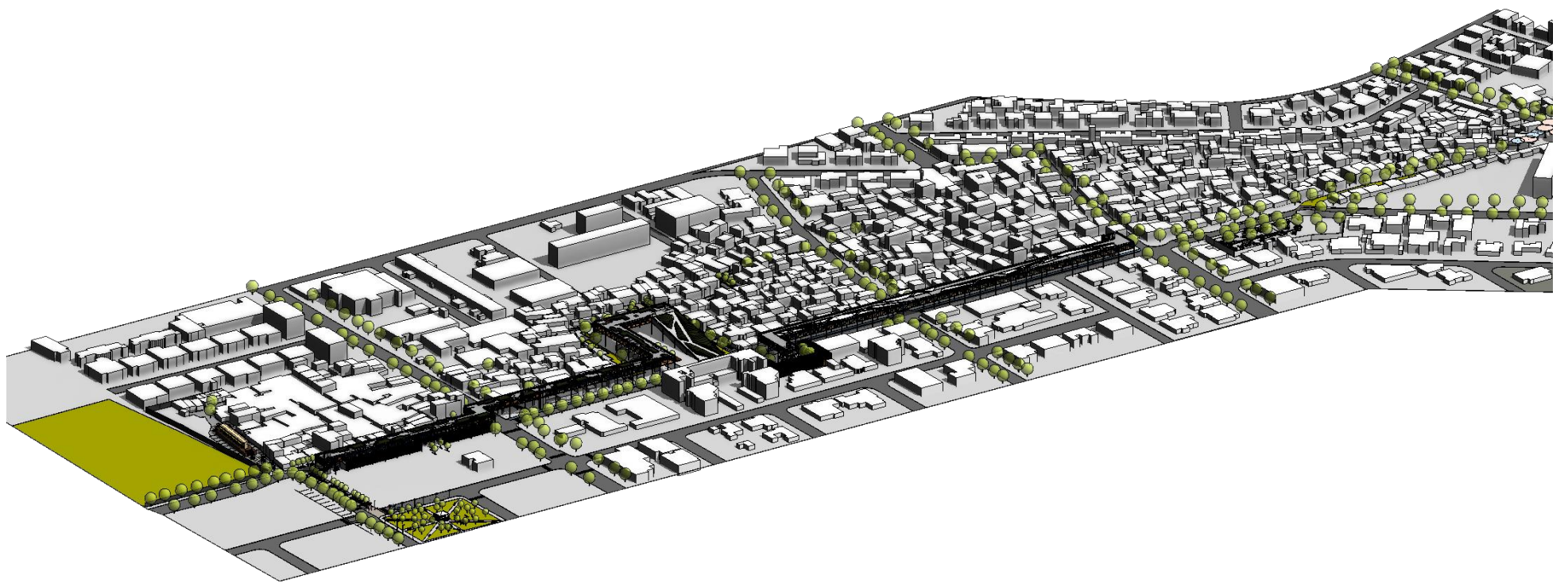


El comportamiento de los sectores informales tiende a ser desordenado y en altura en algunos casos donde la topografía desfavorece, además de ser muy expresivos con el color de sus fachadas, lo que se podría implementar en el proyecto, demás de la materialidades principales las cuales son:

Hormigón

Zinc

Madera



PROPUESTA URBANA

SEMIUTOPICO

MARCO

PROYECTUAL

9.1 Memoria descriptiva

9.2 PLANIMETRÍA

9.2.1 Localizacion & Ubicacion

9.2.2 Master Plan

9.2.3 Movilidad y Ciclovía

9.2.4 Perfiles

9.2.5 Propuesta de vegetacion

9.2.6 Zona 1

9.2.7 Detalles

9.2.8 Zona 2

9.2.9 Detalles

9.2.10 Zona 3

9.2.11 Detalles

9.2.12 Corredor Cultural & 9.2.13 Comercial

9.2.13 Planta de conjunto

9.2.14 Planta arquitectónica

9.2.15 Planta Dimensionada

9.2.16 Secciones

9.2.17 Elevaciones

9.2.18 Detalles Estructurales

9.3 CONCLUSION

9.4 Resultado de propuesta

9.5 Fases de ejecución

09

PROPUESTA URBANA

LOCALIZACION & UBICACION	0	ZONA 1	5
MASTER PLAN	1	ZONA 2	6
MOVILIDAD Y CICLOVIA	2	ZONA 3	7
PERFILES	3	DETALLES	8
PROPUESTA DE VEGETACION	4	VISTA 3D	9

PROYECTOS PUNTUALES

CORREDOR CULTURAL	1	VISTAS 3D	6
CORREDOR COMERCIAL	2		
PARQUE LEVEADO A	3		
PARQUE ELEVADO B	4		
DETALLES	5		

LOCALIZACION Y UBICACION





DESCRIPCION DE LA PROPUESTA

La propuesta se basa en dos etapas (reestructuración urbana & propuesta puntual). Esta basados en los principios de la permutabilidad. Generando un cambio tanto a nivel suelo como en altura.

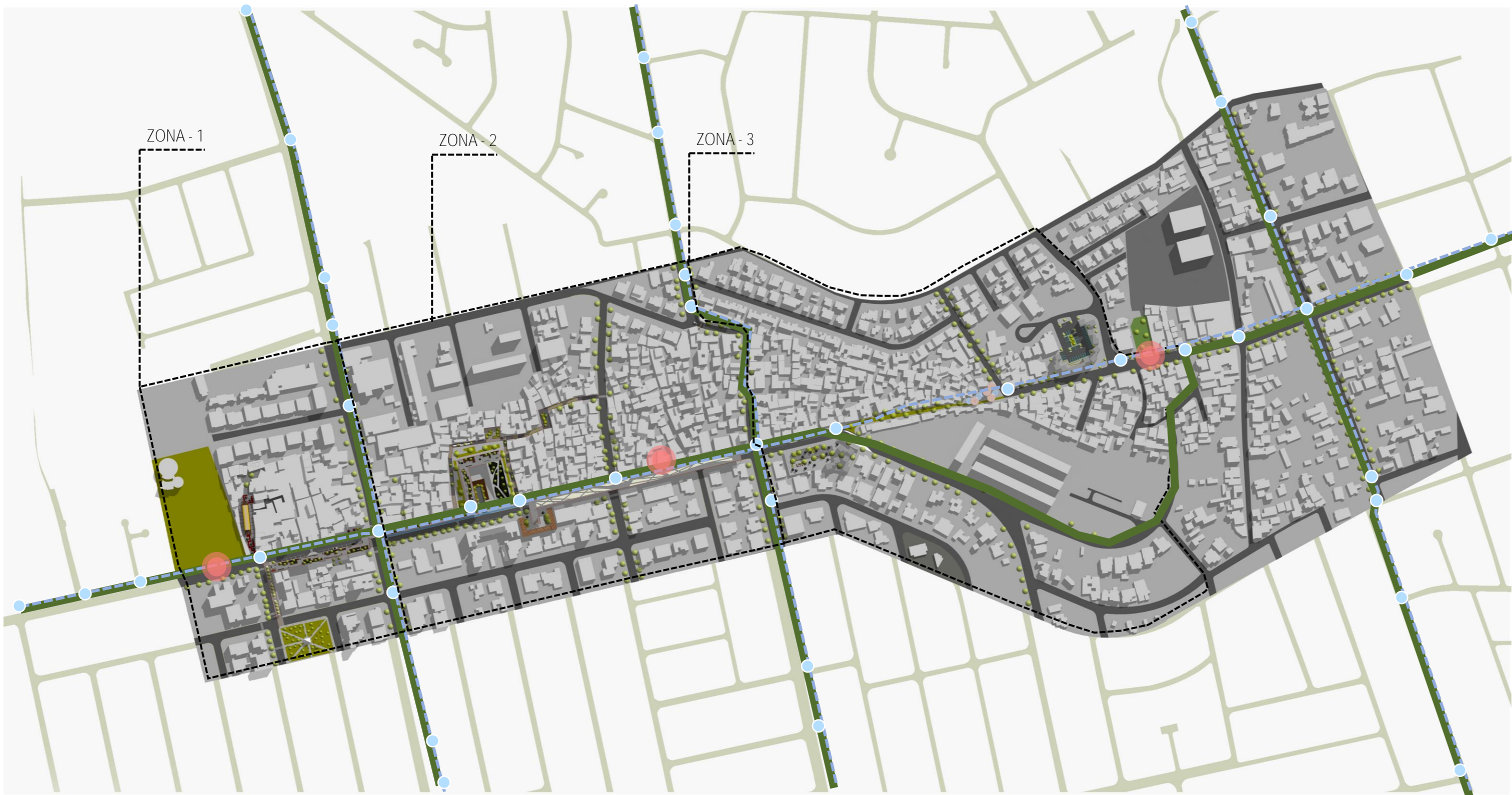
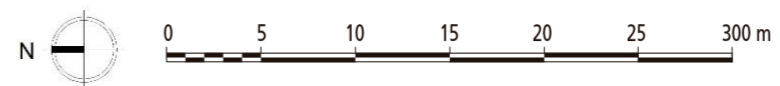
La primera etapa tiene como principal objetivo aprovechar el Desarrollo lineal de la vía adecuandola mediante ciclovías, estacionamiento, ampliación de la misma, para poder albergar el Proyecto en cuestion.

La etapa dos es la de los corredores elevados (corridor cultural) el cual se basa en la difusion de arte y expresiones culturales audiovisuales, en su nivel superior alberga un parque lineal el cual utiliza una flora muy endemica del pais.

Y el corredor comercial el cual se basa en dar apoyo a los distintos comercios desplazados en la propuesta urbana, en su nivel superior alberga un parque con botanica de clima seco.

LEYENDA

1. Calle peatonal conexion parque los prados (prolongacion calle Aristides Garcia)
2. Reestructuración vial Av. Dr. Fernando A. Defillo
3. Parque de bolsillo (Descongestion infraestructural)
4. Modulos comerciales (semiformalizados)
5. Corredor Cultural & Parque botanico local
6. Ruta de ciclovía y estacionamiento de Bicicleta
7. Parque de integracion cultural y centro de exposiciones y actividades colectivas
8. Centro de apoyo (Renta de bicicletas/ comercios/ mirador)
9. Aprovechamiento de callejones (Calles peatonales internas)
10. Reconexion c/ 6
11. Corredor Comercial & Parque botánico clima seco
12. Parque tipo plaza zona3
13. Estacionamientos en paralelo (Interrupcion vial Av. Dr. Defillo)
14. Reconexion vial Norte-Sur c/ P (nueva prolongación Dr. Defillo)
15. Parque lineal
16. Espacio escultorico
17. Reconexion vial sur- Norte c/ Angel Severo
18. Viviendas colectivas
19. Reestructuración c/ 9 – Bienvenida zona Este







DESCRIPCION DE LA PROPUESTA

La movilidad es un aspecto importante en la propuesta, ya que se propone como principales motores de la misma el caminar y la bicicleta, siembargo no Podemos ignorar la existencia del vehiciculo a base de combustibles fosiles, por ende se propone estancias de transporte colectivo y la existencia de estacionos y paradas de taxi.

Se propone que ciertas vias prolongen su continuidad con el fin de generar una tamam adecuada en el sector con el fin de dar apoyo al Proyecto en cuestion desde el apartado urbano.

LEYENDA

-  Continuidad vial
-  Ciclovia
-  Estacionamientos de bicicleta
-  Paradas de transporte colectivo

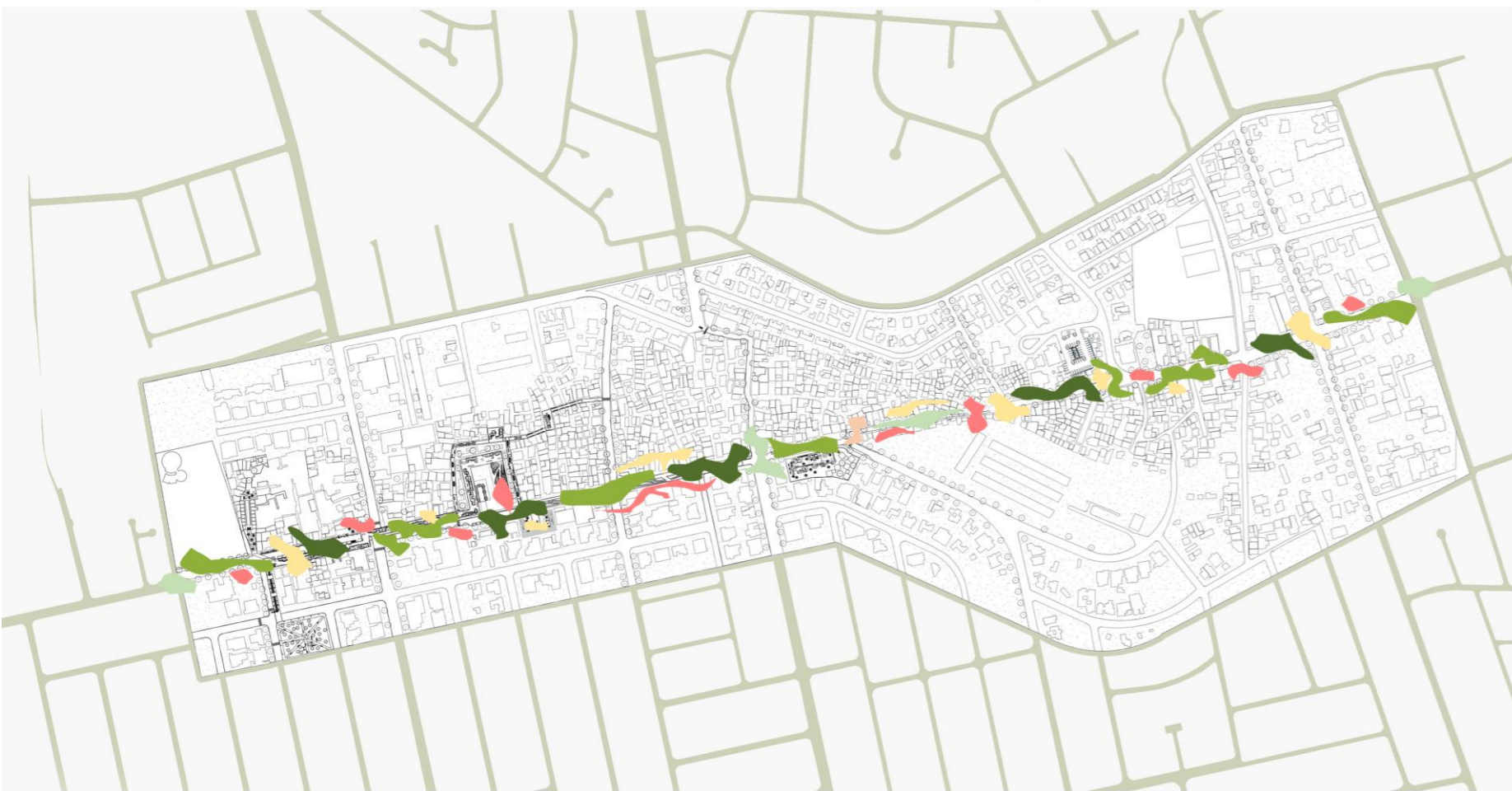
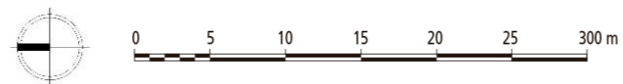
PERFILES

DESCRIPCION DE LA PROPUESTA

Los perfiles remarcan como la propuesta busca aprovechar la linealidad de la av. Dr. Defillo como principal eje articulador de la propuesta viendo este como un element urbano aprovechable en el cual se planteo un corredor verde tanto a nivel suelo como a nivel alzafo



PROPUESTA DE VEGETACION



GRI-GRI CAOBA CESPED GUAYACAN MALEZA

FAUNA



ACTIVIDADES ASOCIADAS



ESQUEMA 1



ESQUEMA 2



LEYENDA

- FRANBOYAN
- CAOBA
- GUAYACAN
- GRI-GRI
- PALMA
- AÑIL

ELECCION DE VEGETACION

La vegetacion es un element fundamental en la propuesta, ya que cumple un papel tanto climatico como ornamental en la misa, esta se propone de vegetacion endemica y vegetacion insertada, ya que se busca se lo menos ivasivo posible en el sector, pero si se busca un mejoramiento estetico y climatico en la misa.

Elementos como el Franboyar o Guayacan cumplen un papel mas estetico en la propuesta , sin embargo el gri-gri o la caoba estan incrustadas con fines climaticos para convertir la zona en un pulmon.

ZONA 1



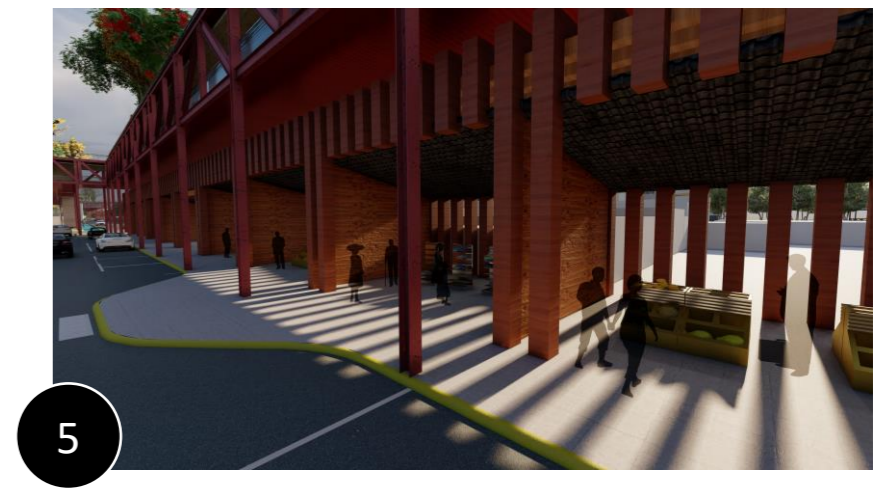
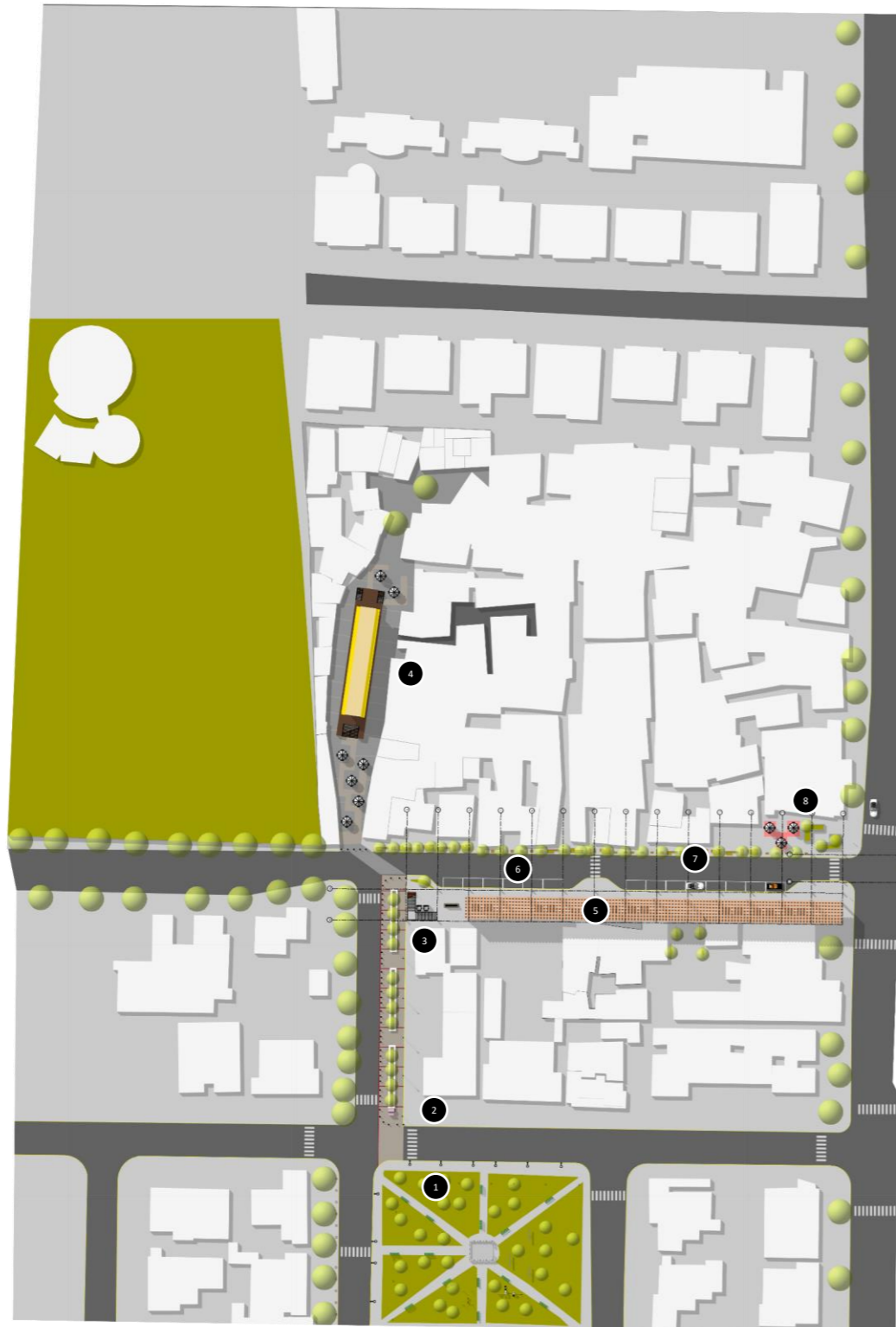
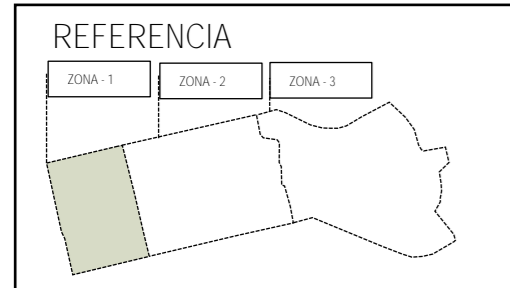
DESCRIPCION DE LA PROPUESTA

La zona uno se caracteriza por tener una integración entre el parque de los prados y la propuesta urbana, invitando al usuarios y unificando al sector vecino.

Esta cuenta con áreas comerciales, circulación vertical al corredor cultural, espacios de estacionamiento, Sistema de arbolado, espacios de ocio y una area que se delimita como un parque de bolsillo abierto con uso ocasional.

LEYENDA

1. Parque los prados (integración al Proyecto)
2. Calle peatol / Acceso Oeste-este los praditos
3. Circulación vertical (corredor cultural)
4. Parque de bolsillo (Uso ocasional)
5. Modulos de venta semi formalizados
6. Estacionamientos en paralelo
7. Sistema vial dos vías
8. Areas de ocio y comedores.



NODO CONECTOR ZONA 1

CONEXIÓN VIAL

INTEGRACION SECTOR LOS PRADOS

SENDA PEATONAL

PARQUE LOS PRADOS



PARQUE ZONA 1

DESCRIPCION DE LA PROPUESTA

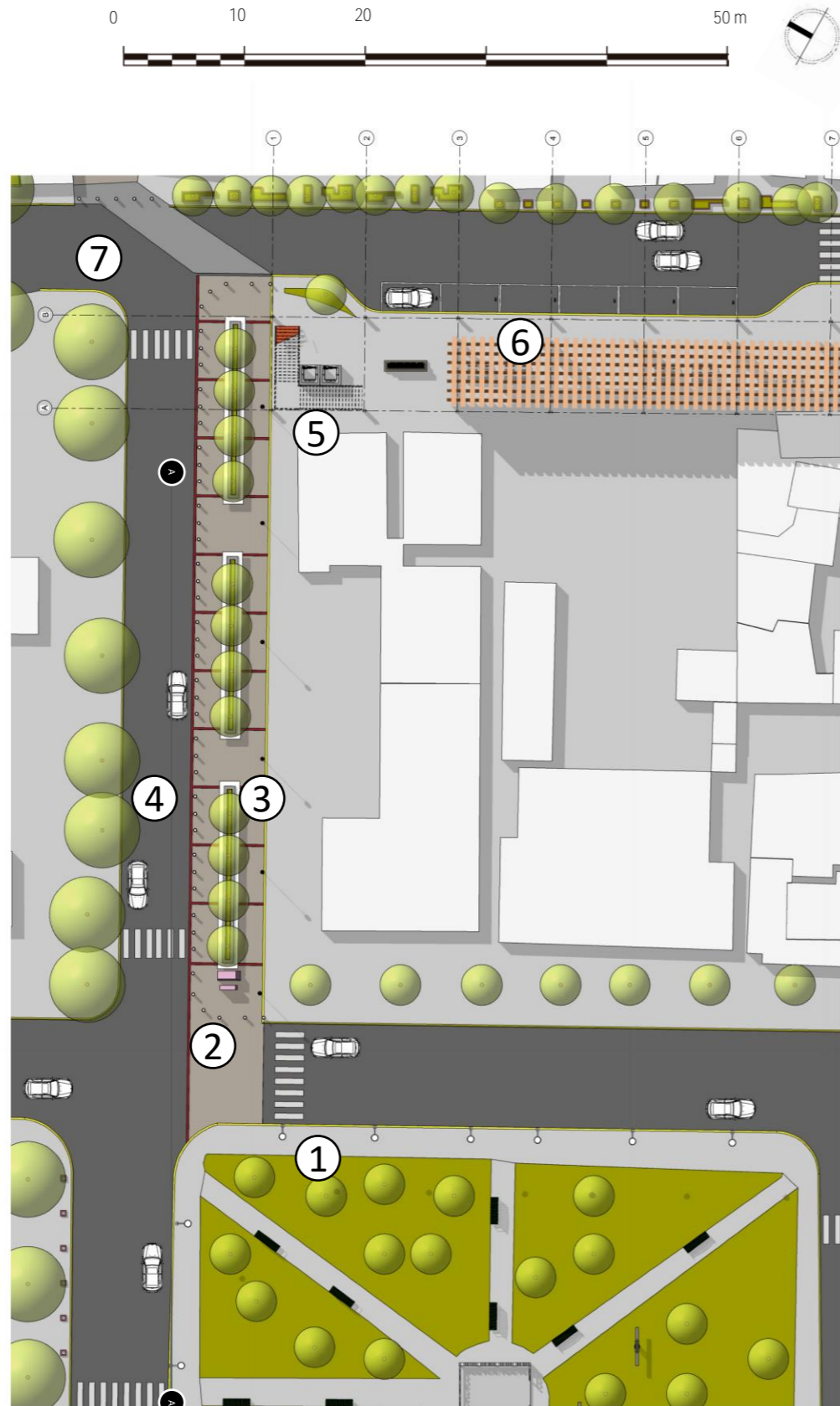
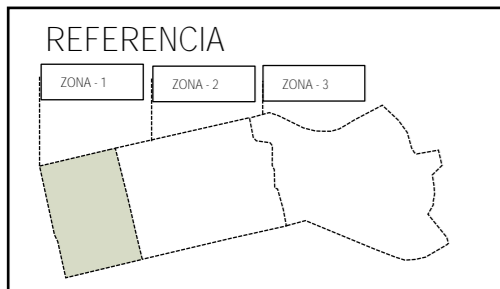
La propuesta consiste en la integración de un elemento urbano existente y con actividad como lo es el parque de los prados mediante la conexión con la calle Aristides García.

Se propone utilizar este parque como articulador y inicio del recorrido de la propuesta urbana que está segmentado en tres zonas y tres parques.

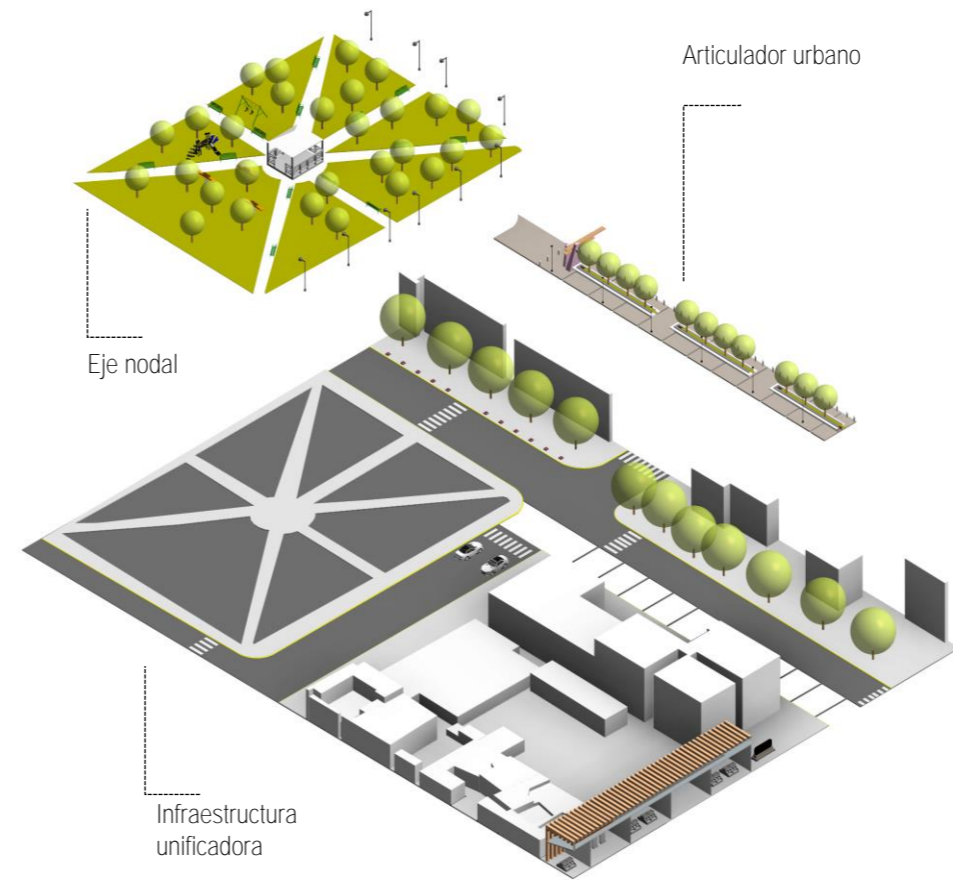
El parque uno da bienvenida al sector y genera un espacio de transición entre los usuarios de los prados y el sector de los praditos.

LEYENDA

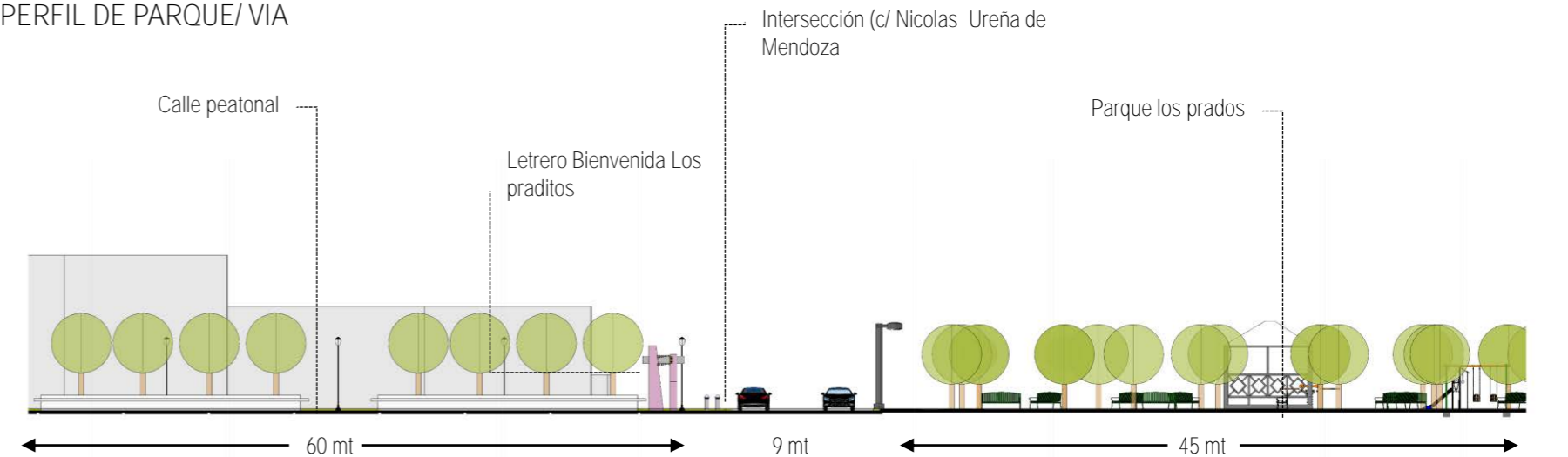
1. Parque los prados
2. Calle peatonal
3. Asientos / maceteros
4. Calle vehicular (Prolongación Astrides García)
5. Circulación vertical
6. Estacionamientos laterales
7. Av. Dr. Defillo



EXPLOSION DE PARQUE



PERFIL DE PARQUE/ VIA

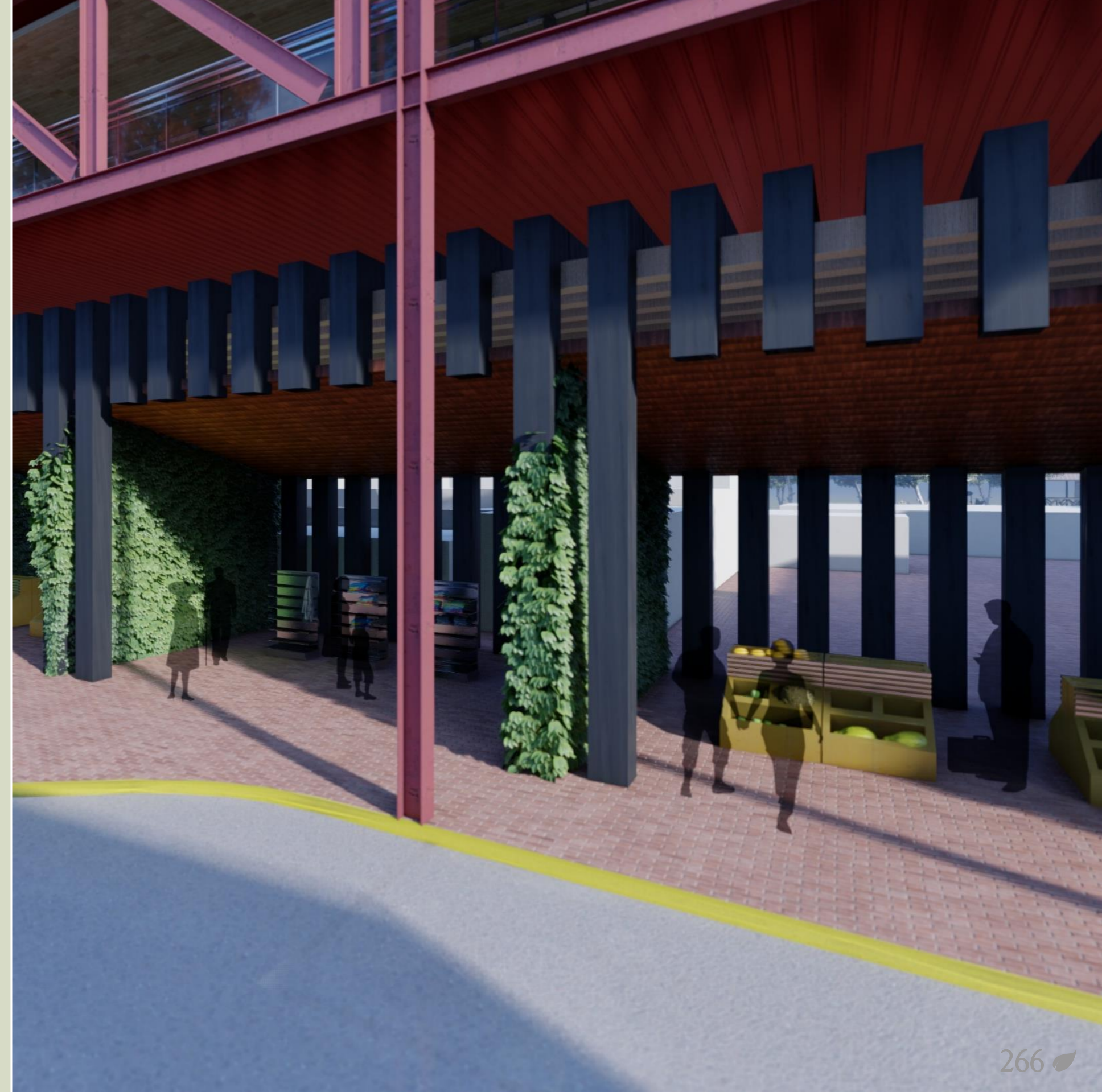
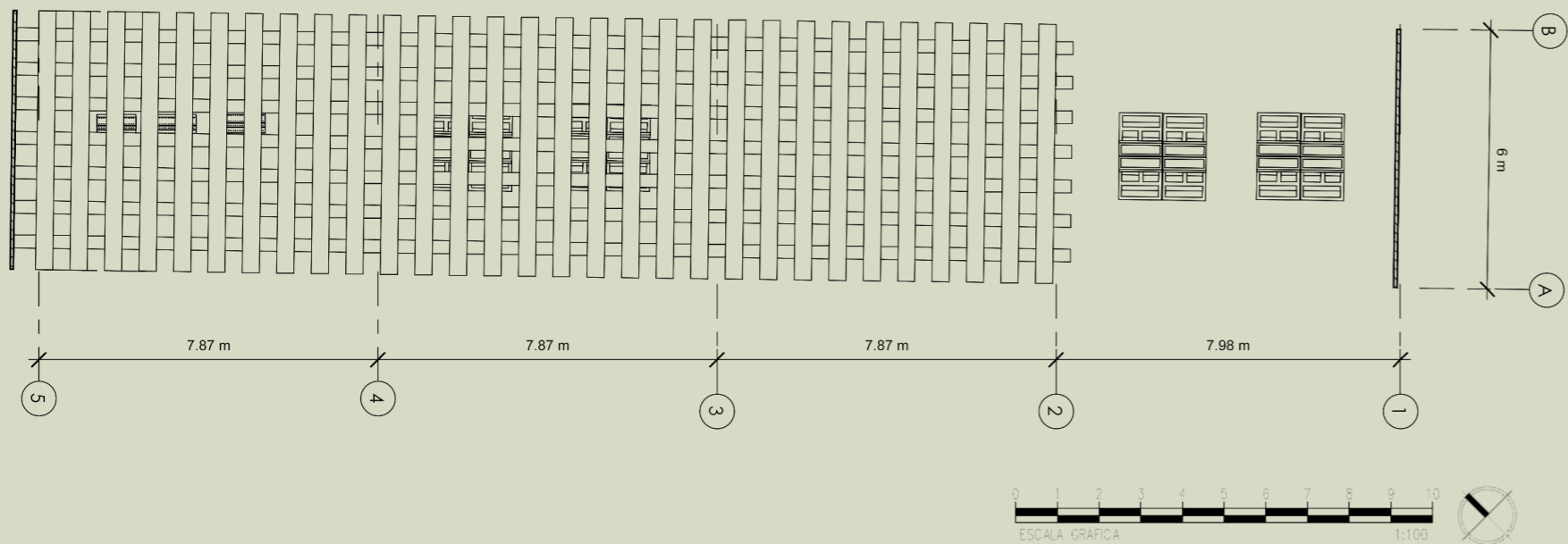
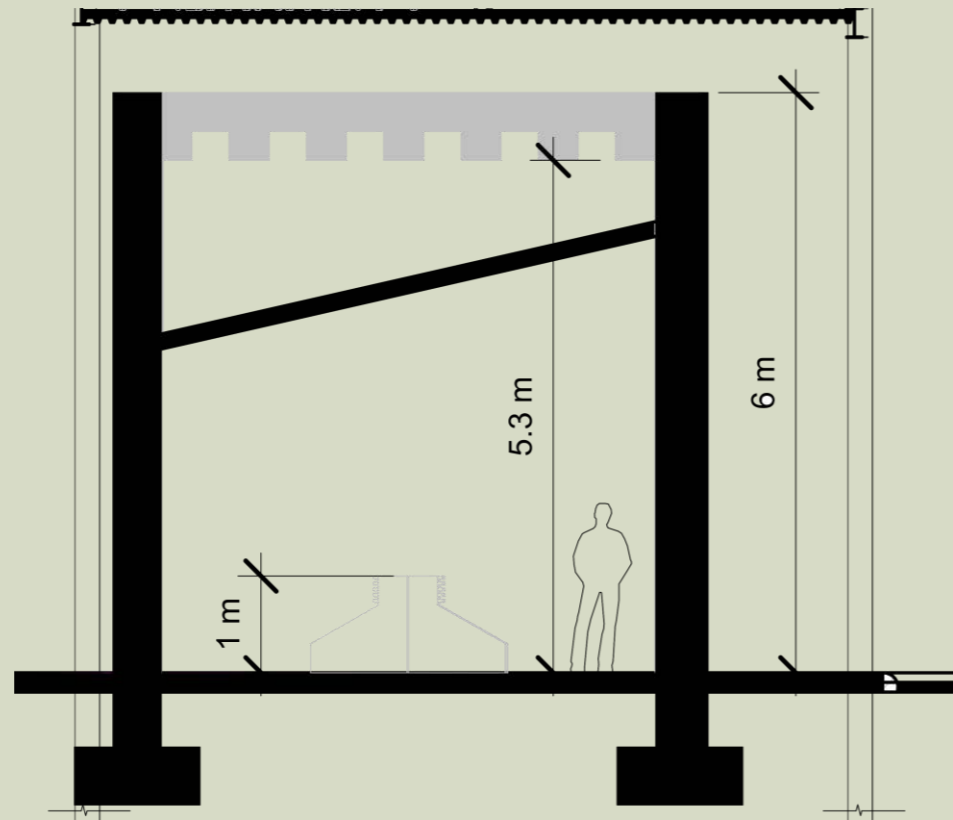


MODULOS DE VENTA ZONA 1

DESCRIPCION DE LA PROPUESTA

Los Modulos de venta son un element que se propone como metodo para mitigar los comercios informales planteados en pleno espacio publico (Calle/ Acera).

Estos modulos Tinene una amplitude de (8m) para dar cabida a varios comercios endemicos de la zona, ademas de una altura de 6mt para generar una sensacion de monumentalidad en el mismo y que pueda ser aprovechado todo el espacio tanto para comercio como para proteccion climatica ocasional.



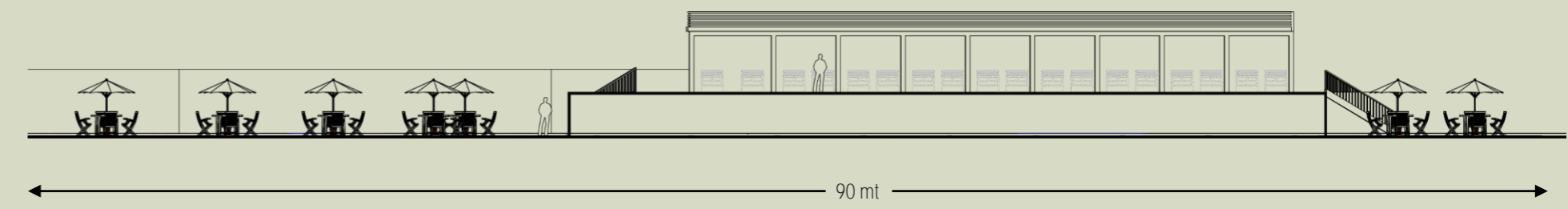
PARQUE DE BOLSILLO ZONA 1



DESCRIPCION DE LA PROPUESTA

La propuesta consiste en la liberacion especial de una zona muy condensada de edificaciones en mal estado, dando como resultante un espacios multi diciplinario donde puden desenvolverse distintas actividades mediante la utilizacon de mobiliario efimero.

Este espacio permite a las edificaciones de buen estado en la zona tener un espacio libre sin recurrir a la calle como medio de ocio.



ZONA 2

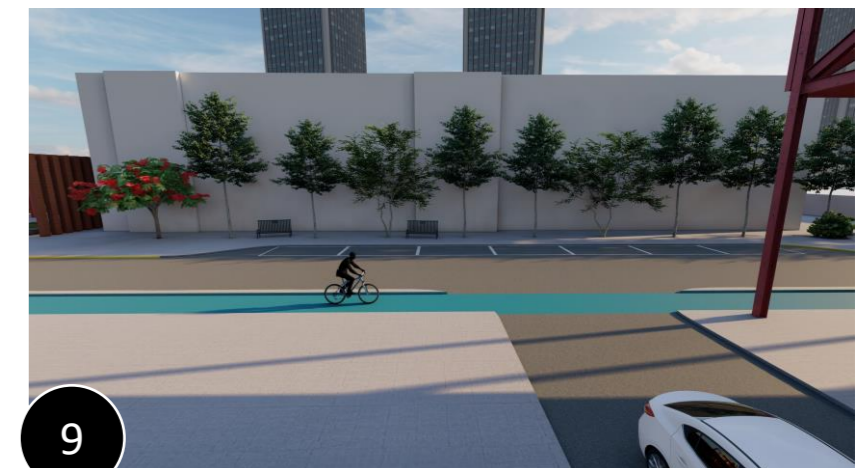
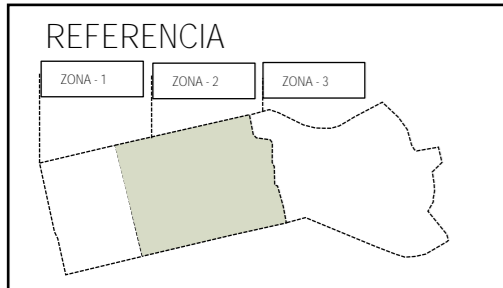
DESCRIPCION DE LA PROPUESTA

La Zona 2 del Proyecto urbano se basa en la reconexión vial entre el sector Los prados y Julieta Morales Mediante La Av. Dr. Fernando Defillo.

Se plantea un parque cultural y de actividades colectivas abierta y un centro de apoyo al Proyecto mediante estacionamiento de bicicletas y espacio comercial, además de un mirador que funciona como circulación vertical al corredor comercial

LEYENDA

1. Continuidad Av. Dr. Defillo / Circulación Vertical Corredor CComercial
2. Estacionamientos en paralelo
3. Parque de exposición y Presentación colectiva
4. Estacionamientos soterrados nivel -1
5. Centro de apoyo
6. Mirador y circulación vertical Corredor cultural
7. Reconversión a calles peatonales (c/4 & c/5)/ Liberación Espacial Circulación Vertical soterrado
8. Continuidad vial C/6
9. Ruta de ciclovía
10. Conexión Julieta Morales – Los praditos (Este-Oeste) Continuidad c/9



NODO CONECTOR ZONA 2



PARQUE ZONA 2

DESCRIPCION DE LA PROPUESTA

La propuesta de parque cultural esta basada en la diffusion de elementos de artisticos y actividades audios visuals.

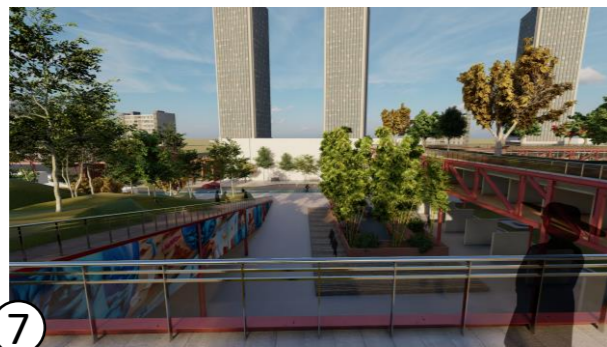
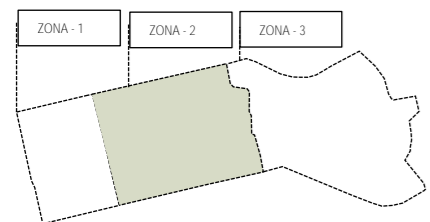
Se propone un espacio de estacionamientos soterrado con 4 niveles en su interior y una area de actividades colectivas.

Areas de escultura y pintura, ademas de sendas peatonales y plazoletas de estancia, acondicionadas con vegetacion.

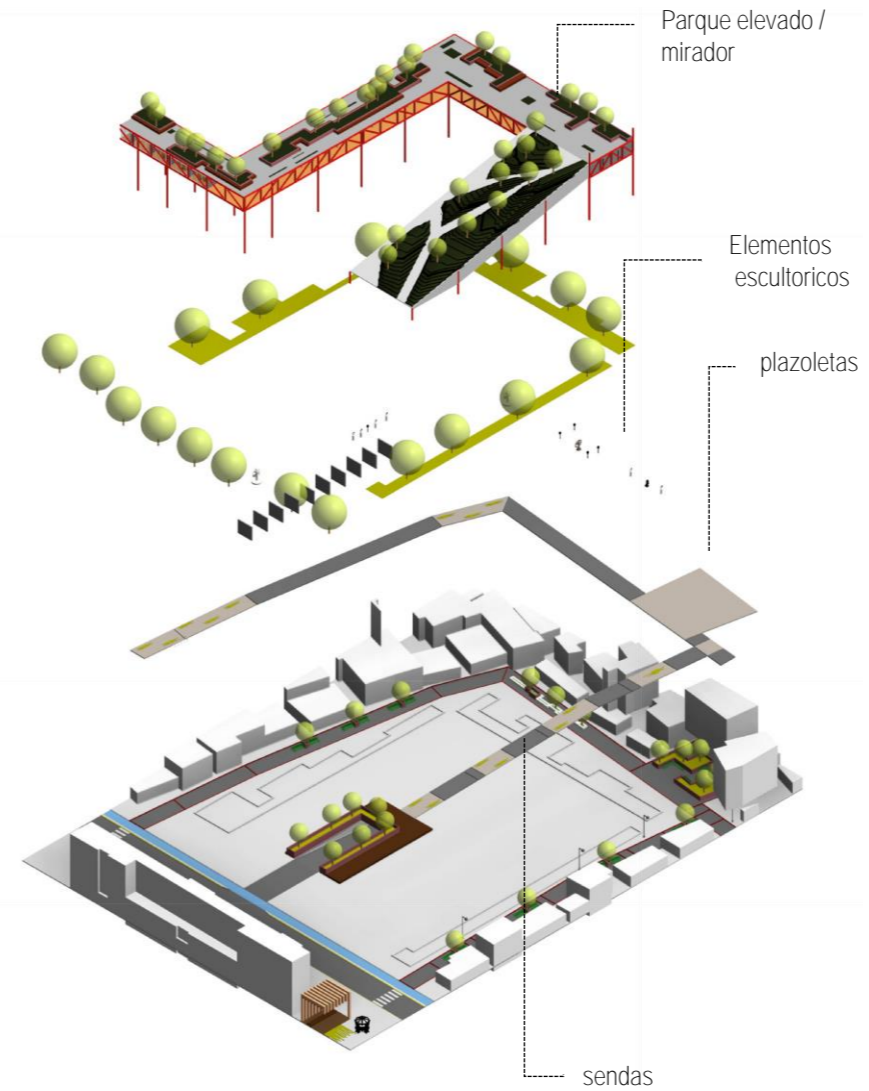
LEYENDA

1. Estacionamiento soterrado
2. Parada transporte publico/ taxi
3. Area de exposicion
4. Area de esculturas
5. Plazoletas
6. Area de presentacion
7. Rampa / Mirador

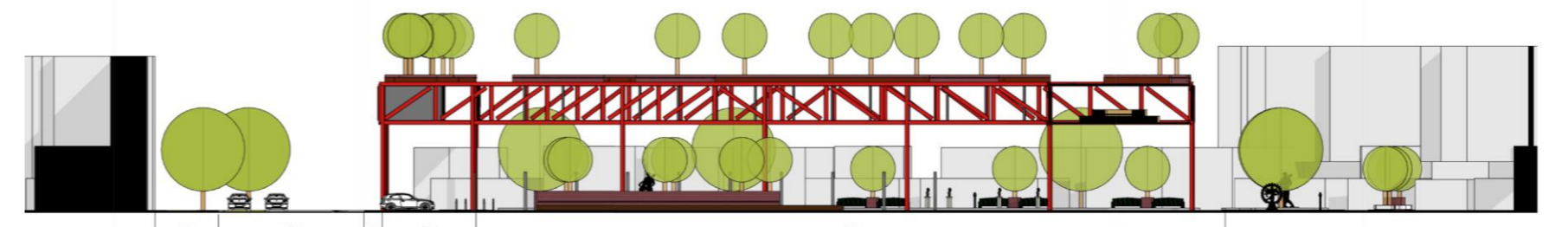
REFERENCIA



EXPLOSION DE PARQUE



PERFIL DE PARQUE/ VIA





AREAS DE ACTIVIDAD COLECTIVA

RAMPAS AL PARQUE ELEVADO

AREAS DE EXPOSICION

ADECUACION DE CALLEJONES

CICLOVIAS

ESTACIONAMIENTOS SOTERRRADOS

AREA DE EXPOSICION

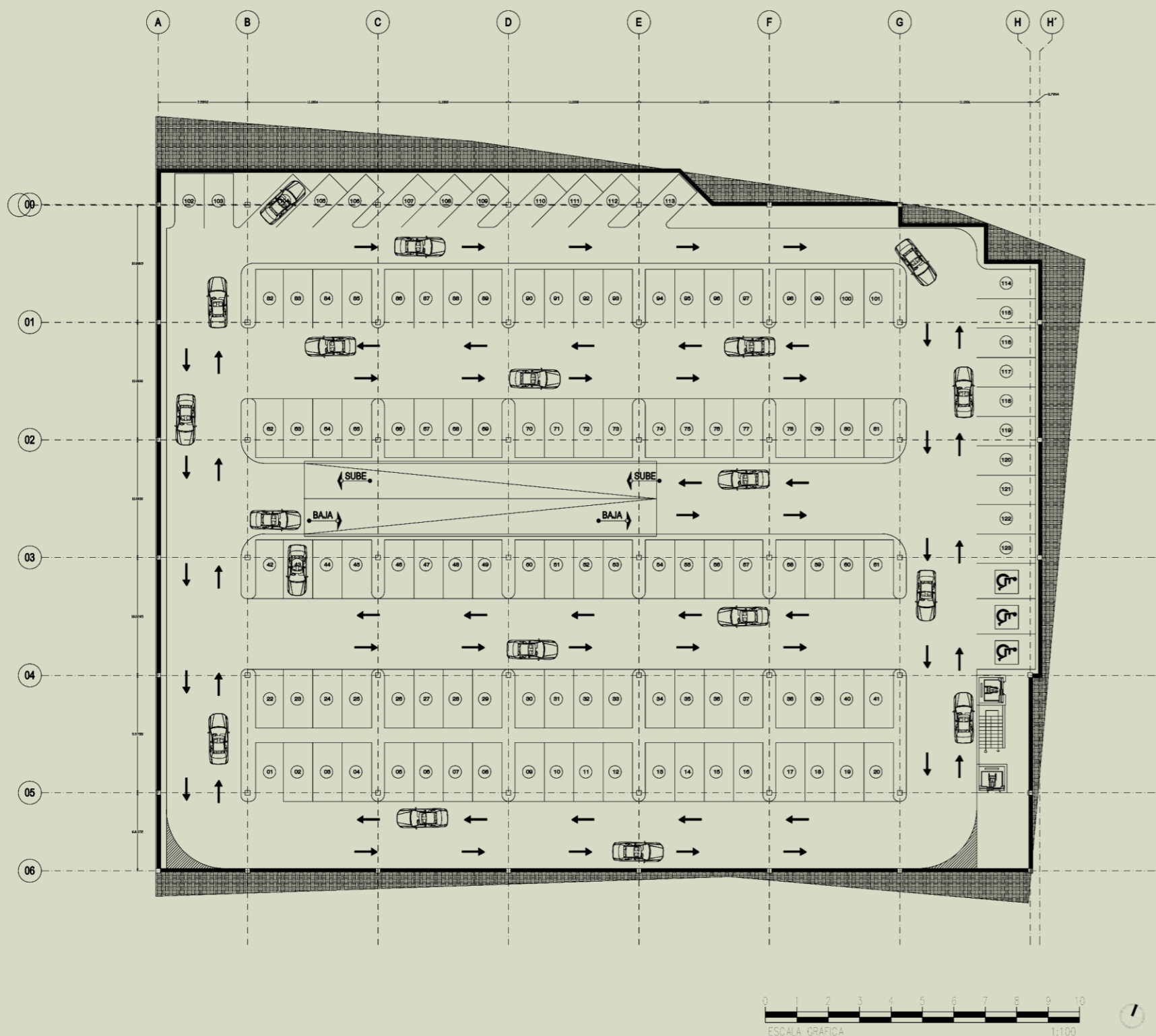


La zona de exposicion tanto pictorica como esculturica se plantea para dar apoyo al corredor cultural que se encuentra en la parte superior, este a su vez funciona tanto como mirador como de techo para estas areas y Brinda seguridad y confort climatico a los usuarios mas alla de la vegetacion.

La actividad Artistica es un medio de integracion humanitario que fortalice la circulacion en la zona y Brinda a los usuarios un medio de actividad constante.



ESTACIONAMIENTOS SOTERRADOS



DESCRIPCION DE LA PROPUESTA

La propuesta de parqueos soterrados en la zona se piensa con el fin de mitigar la intencion de los usuarios de estacionarse en la calle, debido al poco espacio vehicular que hay en la zona, ademas de esto se utilizaria para dar apoyo a los corredores y al movimiento de personas que este traeria.

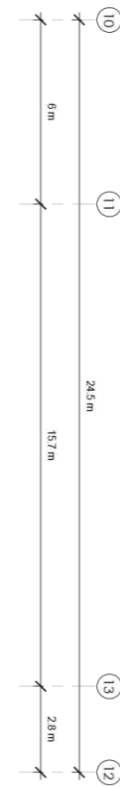
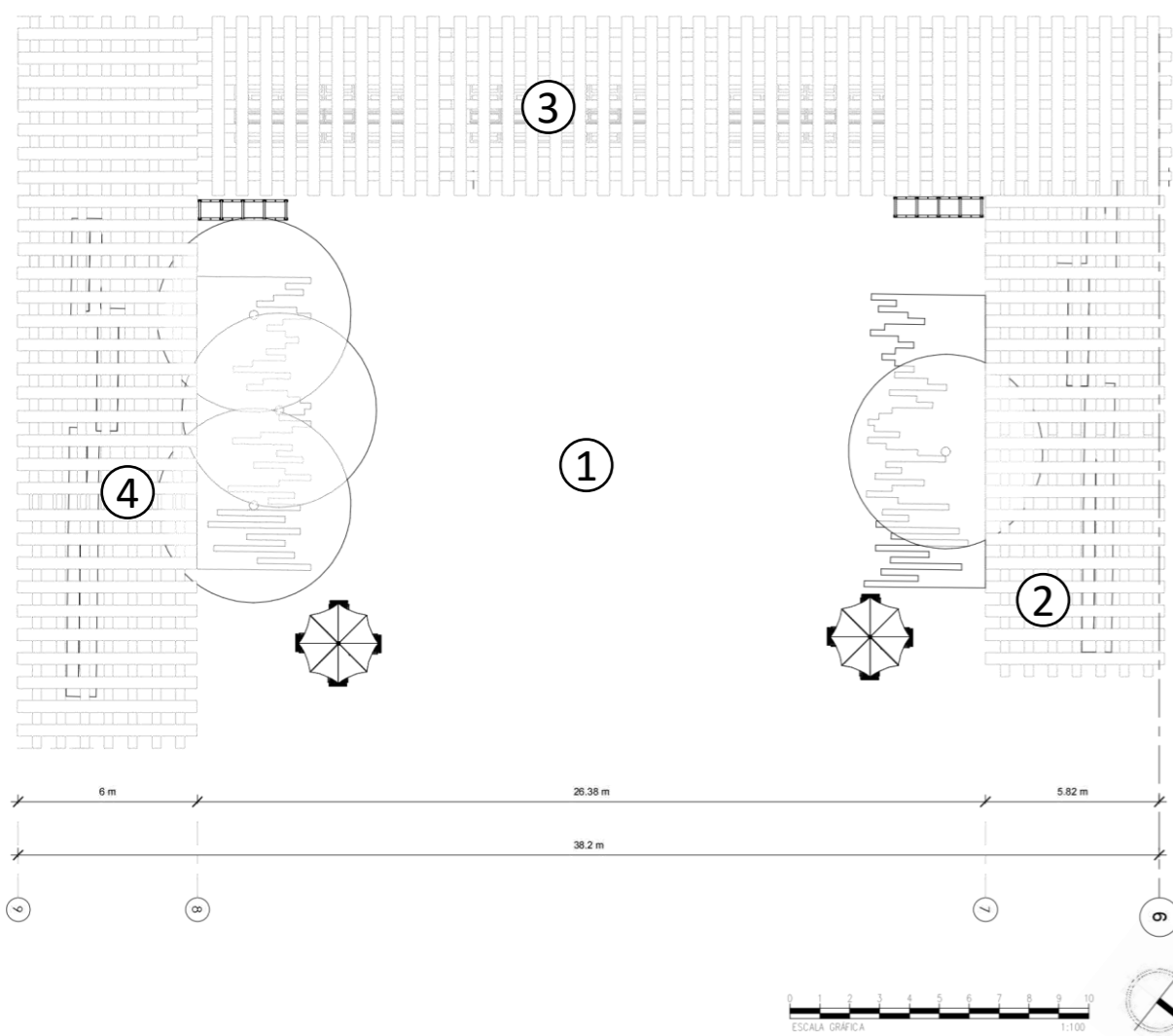
Este estaria ubicaco en el parque central de la Zona dos dando apoyo a una de las zonas de mayor impacto en el Proyecto.

CENTROS DE APOYO ZONA 2

DESCRIPCION DE LA PROPUESTA

El centro de apoyo Brinda servicios y sustento a los corredores elevados, tanto en suministro de insumos mediante la cirucucion vertical, como de alquiler de bicicletas o areas de estancia o comercio.

Este alberga un mirador en su parte centrica que Brinda a los usuarios visuales de su zona baja.



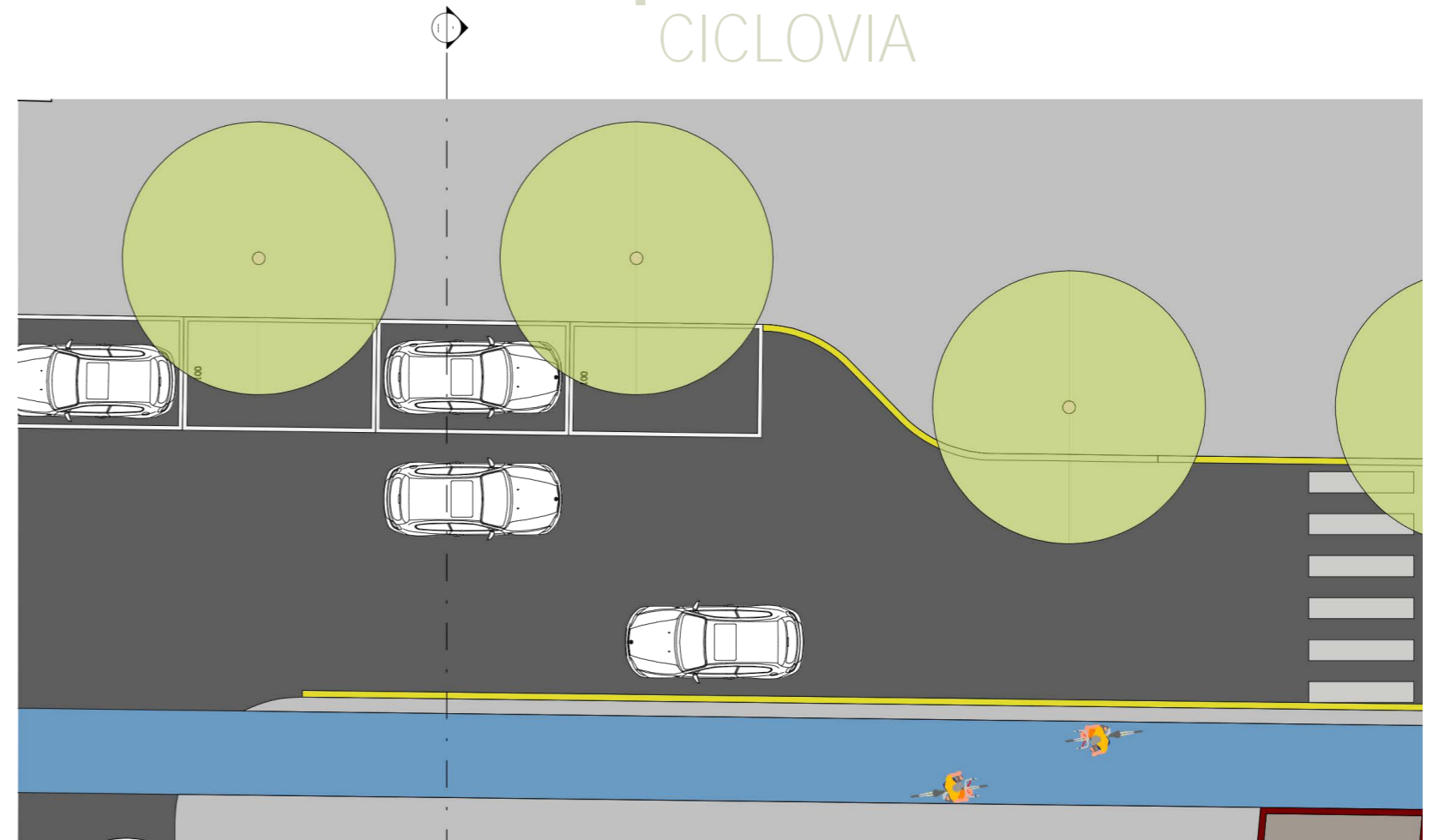
LEYENDA

1. Ciruclacion Vertical/Mirador
2. Area de comercio
3. Alquiler de bicicletas
4. Area de estancia.





ESTRUCTURA VEHICULAR Y CICLOVIA

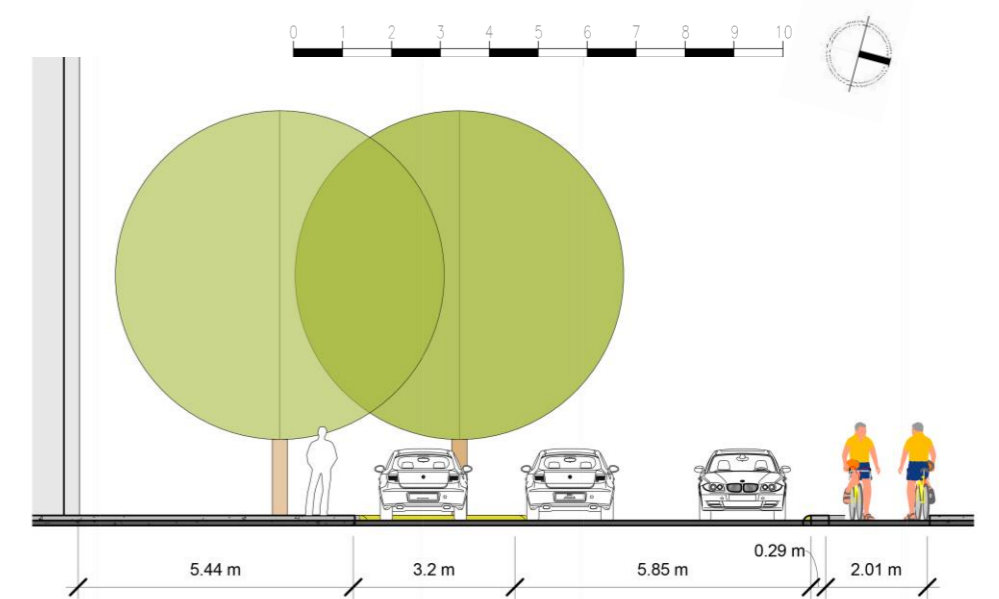


DESCRIPCION DE LA PROPUESTA

La propuesta a lo largo y Ancho de la av. Dr. Fernando Defillo se basa en las normativas de circulacion con dos carrilas vidireccionales, los cuales constan con 3 mt de amplitude.

Se propone la implementacion de un tercer carril que se utilizaria como espacio de estacionamientos laterlaes muuy fiel a las costimbres del sector de estacionarse en las calles

Sumado a esto un franja que separe la ciclovia de 2 mt de ancho la cual impulse la movilidad sostenible.



ZONA 3

DESCRIPCION DE LA PROPUESTA

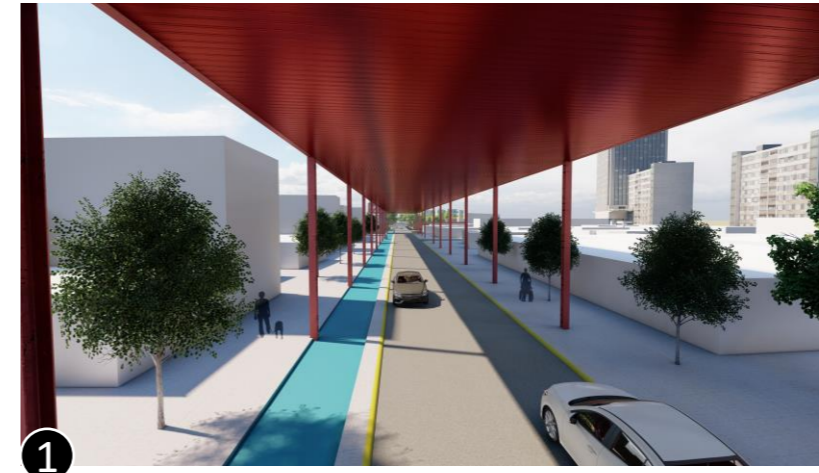
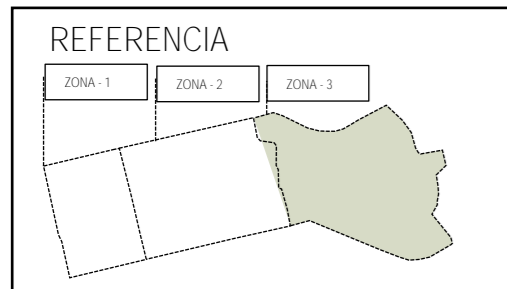
La propuesta tiene como Eje un parque tipo plaza la cual se utiliza como espacio publico de una zona residencial propuesta.

La circulación de la av. Dr. Defillo se corta en su tramo mas estrecho debido al uso que se le da en el sector que es el de espacio publico de permanencia y se implementa una franja verde que se utilizaria como via peatonal.

La circulación se continuaria de manera Norte-Sur c/ P (nueva prolongación Dr. Defillo)

LEYENDA

1. Estacionamiento Laterales y paradas de autobuses
2. Parque tipo plaza / residencia
3. Interrupcion av. Dr Defillo
4. Reconexion vial Norte-Sur c/ P (nueva prolongación Dr. Defillo)
5. Calle peatonal (Franja Verde Interna)
6. Espacio techado mediante mobiliario fijo
7. Reconexion vial Sur-Norte c/ Angel Severo)
8. Proyecto de Residencial



NODO CONECTOR ZONA 3

REFERENTE

VIVIENDAS

ESPARCIMIENTO



PARQUE ZONA 3

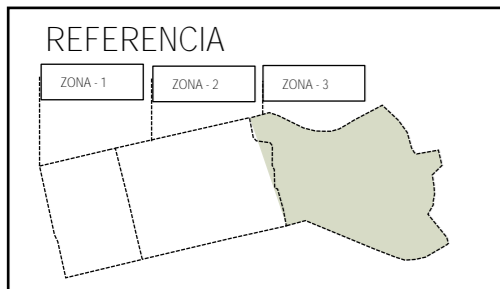
DESCRIPCION DE LA PROPUESTA

Este tercer parque funciona como punto final de corredor comercial y espacio de permanencia para los usuarios de la zona, ya que se propone una serie de viviendas en la zona.

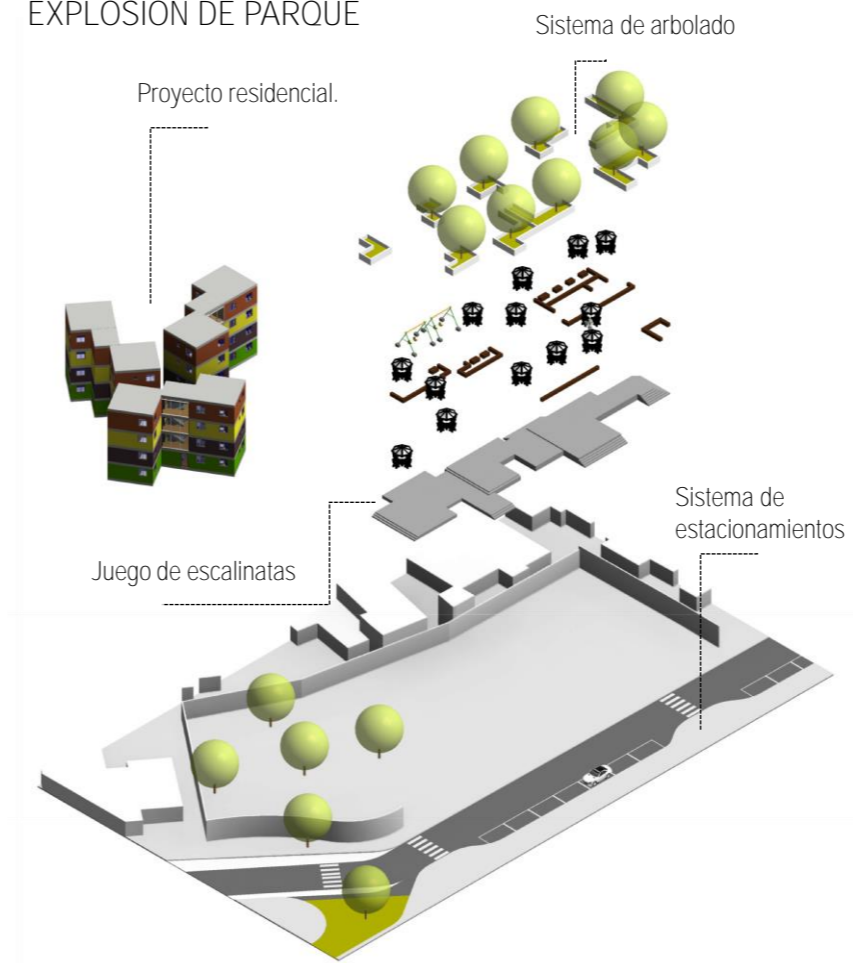
Además de esto el sector cuenta con espacios de estacionamiento para los usuarios y o residentes de la zona residencial

LEYENDA

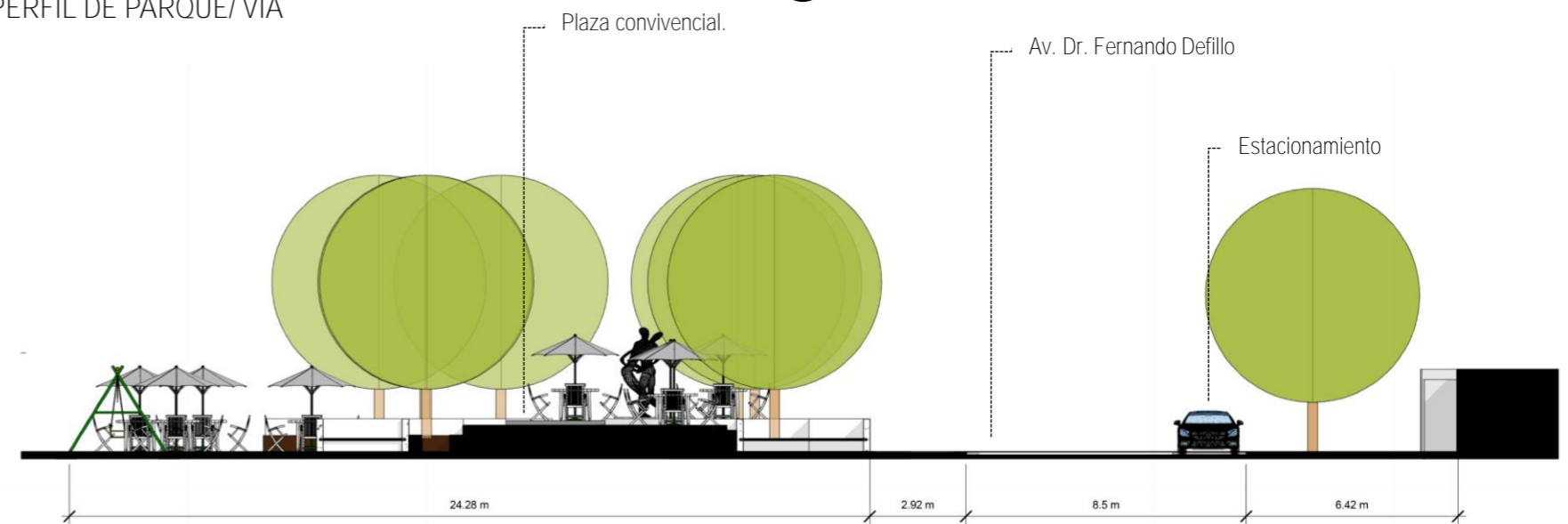
1. Parte mas elevada
2. Areas de Descanso
3. Residencia.
4. Estacionamientos.



EXPLOSION DE PARQUE



PERFIL DE PARQUE/ VIA

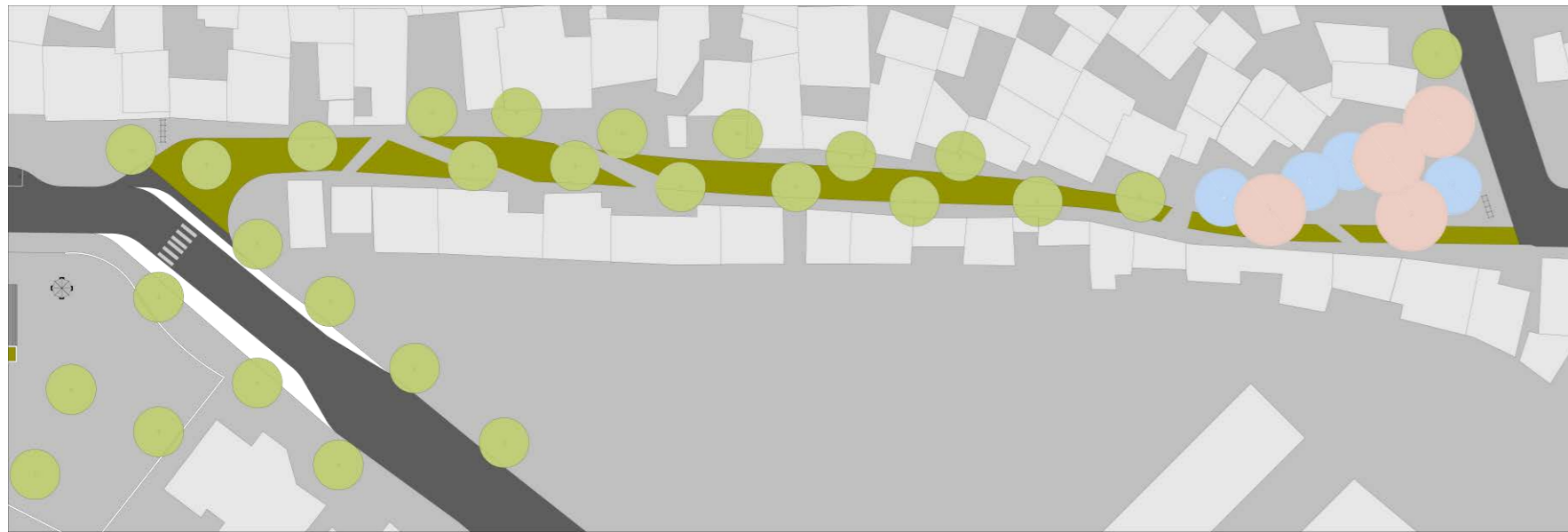


FRANJA VERDE

DESCRIPCION DE LA PROPUESTA

La continuidad vial es interrumpida vehicular mente debido a ser una zona que se ve comprimida por edificaciones , esta tiende a ser esquivada de manera vehicular, sin embargo es muy transitada peatonalmente debido a los comercios que hay en esta.

Por ende se plantea esta como zona de manera peatonatr disolvinedo la continuidad vehicular, pero manteniendo la continuidad peatonal, la cual es la que se busca catapultar en el Proyecto.



PROPUESTA

DESCRIPCION DE LA PROPUESTA

Se realiza un collage artistico sobre como funcionaria la calle peatonal en la zona, viendo como principal oportunidad el crecimiento commercial de las edificaiones de la zona y manteniendo la cultura peatonal en la seccion de la calle.



EXISTENTE

ESTADO ACTUAL

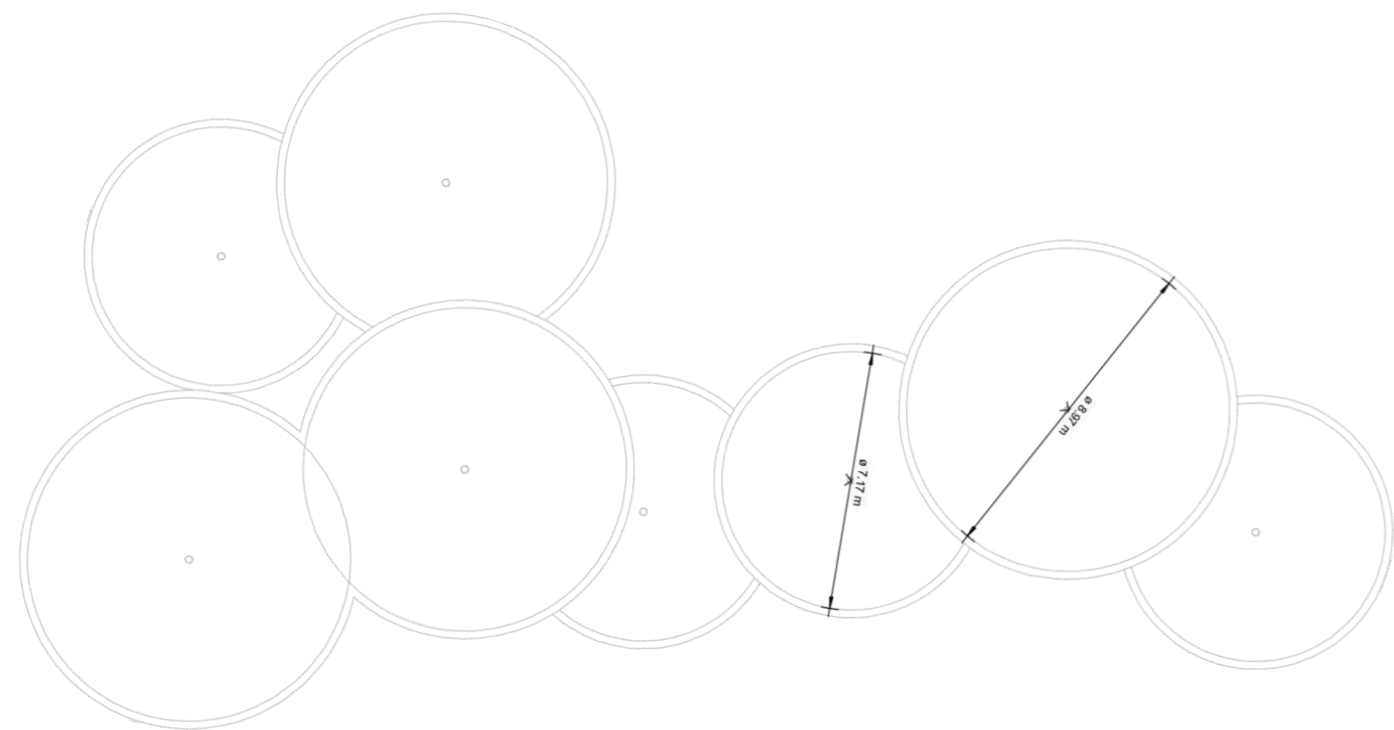
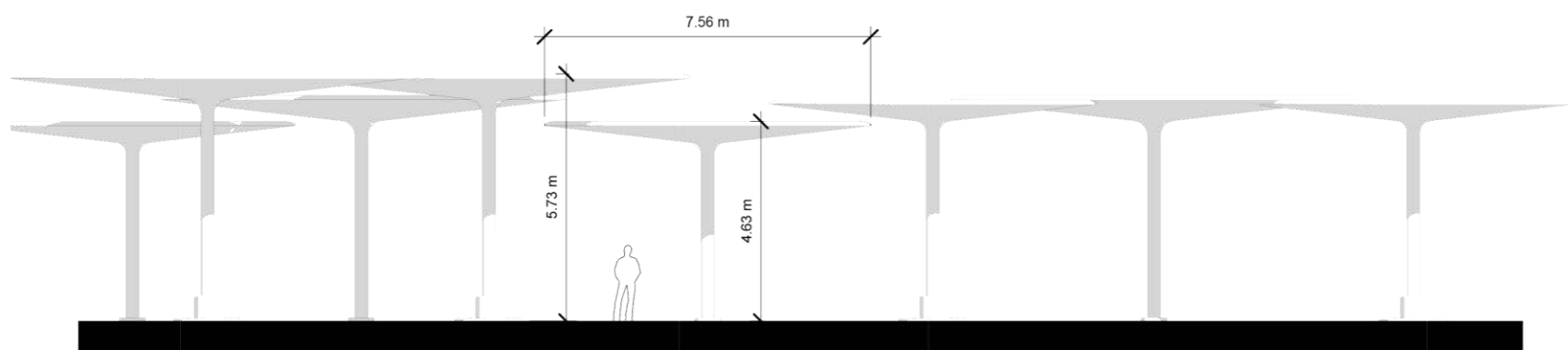
La calle se encuentra en semidesuso, debido a su comportamiento llegando a estrecharse hasta los 3 metros , sin embargo las edificaciones que conlindan con esta se encuentran en un estado medio y los comercios son bastante utilizados por los suarios, esta calle en las noches tiende a ser de mayor uso peatonal.



MOBILIARIO ESTRATEGICO

DESCRIPCION DE LA PROPUESTA

Los Parasoles son una propuesta de elemento o mobiliario urbano que se propone en ciertos lugares como metodo de proteccion climatica sin necesidad de utilizar la vegetacion directamente.



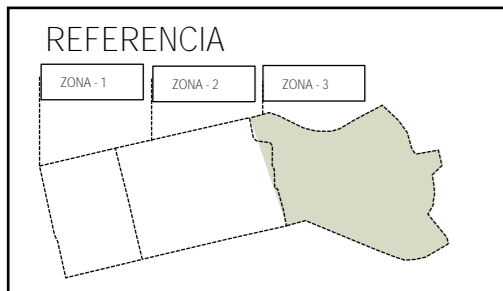
RECONEXION AVENIDA DR. DEFILLO

DESCRIPCION DE LA PROPUESTA

Se genera una posibilidad de interconexión, sin llegar a forzar la parte mas estrecha de la Dr. Defillo, anteponiendo la calidad humana y las actividades propias del sector, al vehículo.

Además se tiene como antecedente la calle Bohechio como se ve peatonalizada en uno de sus tramos, debido a la inserción del barrio Quisqueya.

Se toma el desvío a la (c/: p) como una continuidad que no irrumpa del todo con la circulación, prevaleciendo la identidad del sector sobre circulación vehicular.



PROPUESTA

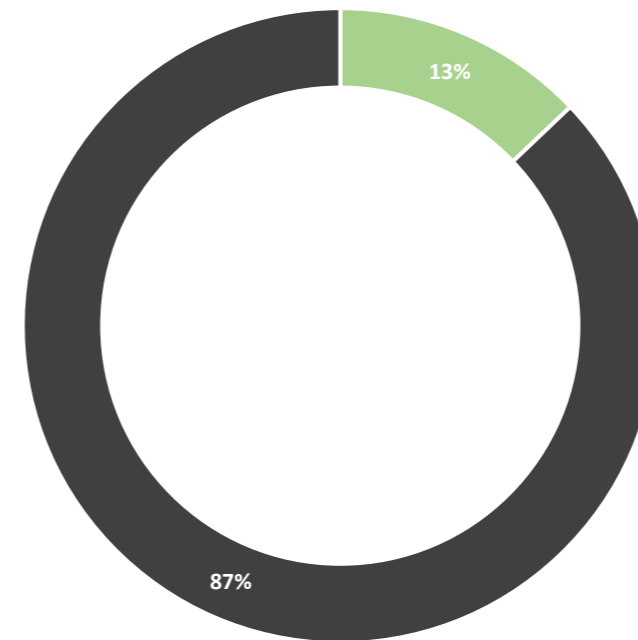
El tramo verde peatonal cuenta con 178 m lineales, apenas el 13% de la via en el sector de los praditos y apenas un 6% de toda la continuidad vial de la av. Dr. Alberto Defillo los cuales son 2750 metros lineales desde la av. John F. Kennedy hasta la Av. 27 de febrero

La calle P como propuesta de desvío significa . Aumenta en un 28% la longitud vial, pero significa una mejor condición vial sin verde afectada la integridad de edificaciones en buen estado en el sector.

La calle P tiene una longitud de 580 m lineales sumado la conexión mediante la calle recodo la marina, la cual conecta directamente con la av. Dr Defillo en su tramo final.

esta esta articulada en doble vía y con anchura para 3 carriles y arborizada adecuadamente, con espacios de acera de 2 m de amplitud. Siendo la mejor alternativa vial para la prolongación vial.

PERCENTAJE DE VIA VEHICULAR/ CALLE PEATONAL



Visual Calle P



La calle P es una via actualmente utilizada y frecuentada como desvío a la DR. Defillo en su tramo mas corto.

Esta visual promueve la inclusión de el sector de las prados a la propuesta integral urbana.

DESCRIPCION DE LA PROPUESTA

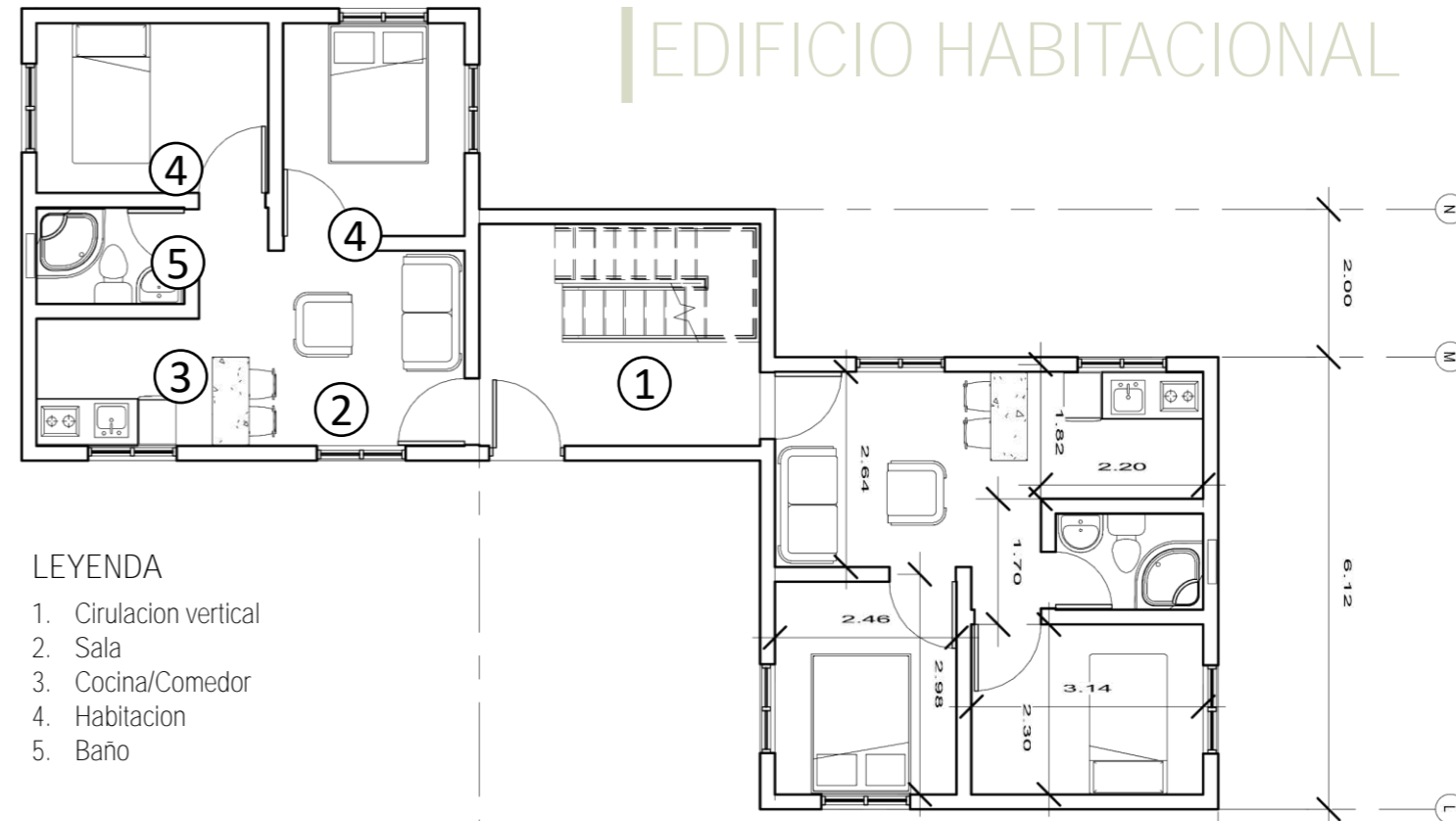
La propuesta habitacional se crea con el fin de mitigar las situación causada en el sector a raíz de la propuesta urbana y el Proyecto cultural.

Las normativas permiten edificaciones superiores a los 10 niveles, sin embargo se plantean edificaciones entre 4 y 5 niveles, con el estilo de vivienda mínima que pudiese albergar al 50% de la población afectada en las fases del Proyecto que contemplen reubicación de edificaciones.

El Proyecto en esta zona cuenta con 50 viviendas con sus estacionamientos y espacios verde, lo que permitiría albergar el número deseado.

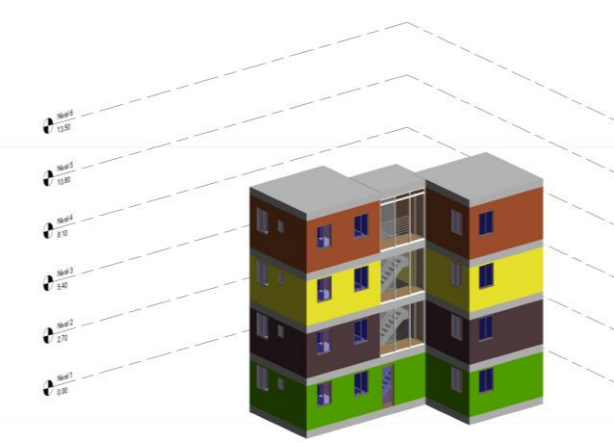
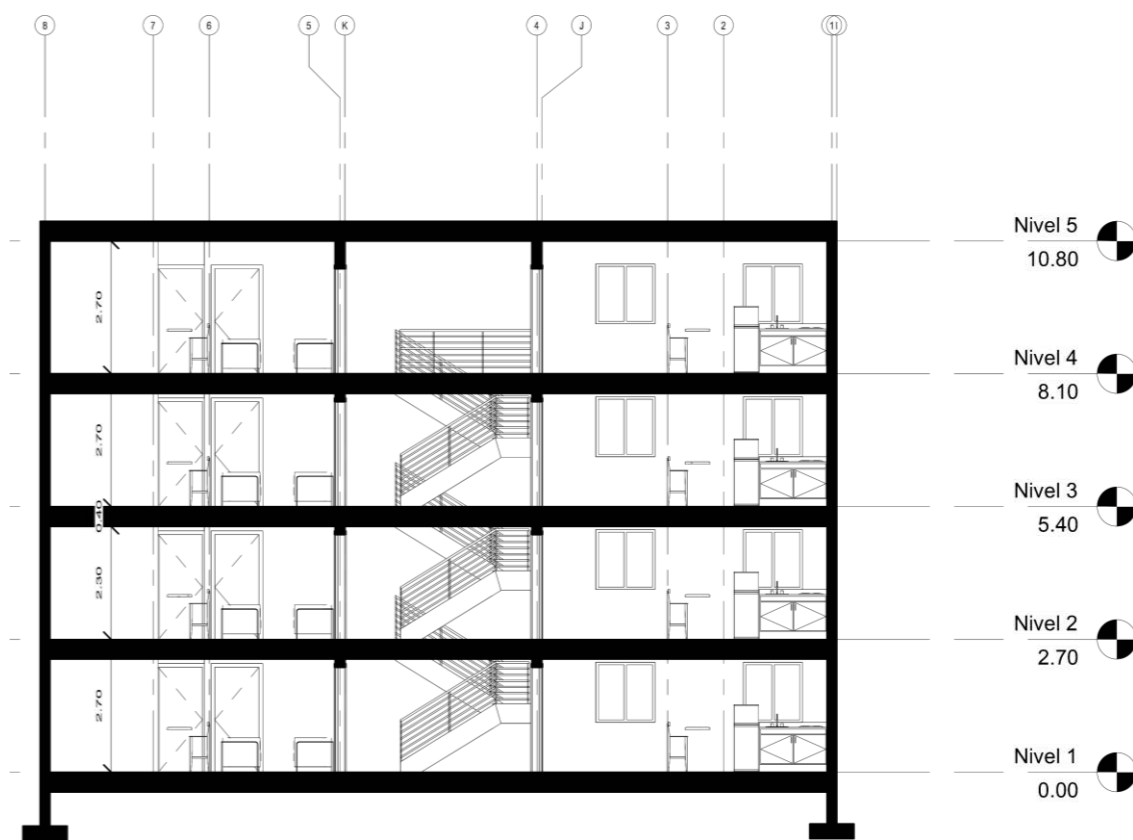


EDIFICIO HABITACIONAL



LEYENDA

1. Circulación vertical
2. Sala
3. Cocina/Comedor
4. Habitación
5. Baño





DATOS DEL PROYECTO

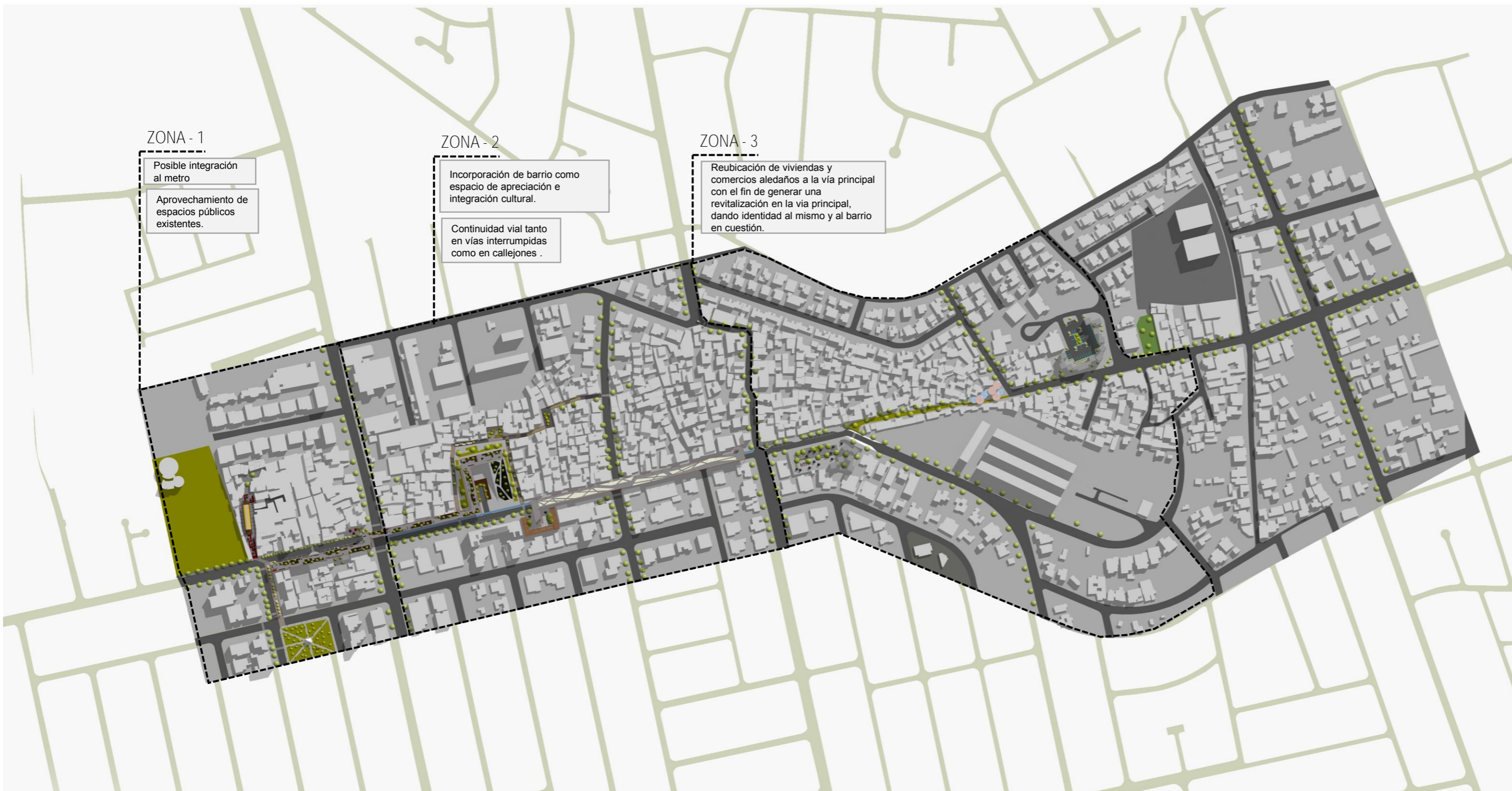
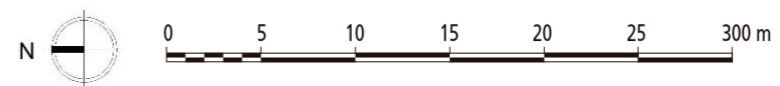
Area de construccion total: 3100 m2

Area tototal por departamento: 50m2

Material: Hormigon armado



FODA PROPUESTA



ZONA - 1

- Posible integración al metro
- Aprovechamiento de espacios públicos existentes.

ZONA - 2

- Incorporación de barrio como espacio de apreciación e integración cultural.
- Continuidad vial tanto en vías interrumpidas como en callejones .

ZONA - 3

- Reubicación de viviendas y comercios aledaños a la vía principal con el fin de generar una revitalización en la vía principal, dando identidad al mismo y al barrio en cuestión.

F

FORTALEZA

- Conexión en la red vial, mediante revitalización de vía principal
- Revitalización de la zona
- Pulmón verde dentro sin incidir interrumpir la circulación vial.

O

OPORTUNIDAD

- Posibles empleos en áreas comerciales , incremento de circulación en la zona
- Áreas de esparcimiento y recreación para los residentes de la zona y los de zonas aledañas.

D

DEBILIDAD

- Carencia de espacios de estacionamiento

A

AMENAZA

- Seguridad social.
- Iluminación en espacios inferiores.

PLANTA DE CONJUNTO CON TECHO



DESCRIPCION DE LA PROPUESTA

El proyecto consiste en dos grandes parques lineales dos manzanas de longitud y con métodos de circulación vertical en varios puntos de las mismas.

Estas están basadas en temáticas distintas entre sí. Uno tiene como objetivo la difusión cultural y la botánica local, mientras que la otra tiene como objetivo la adecuación del comercio local y la botánica de clima seco y árido.

El corredor cultural como su nombre bien lo dice, cuenta con un recorrido de 275 m semi lineales, controlando desde áreas de exposición hasta áreas de reunión y áreas de comercio formalizado.

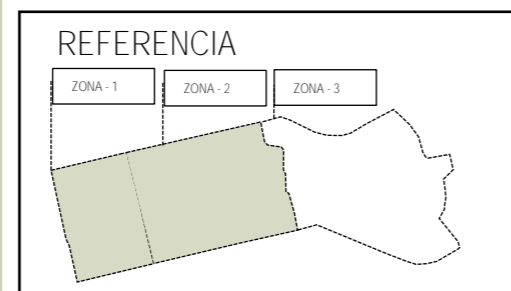
En su parte superior maneja botánica con arbolado común de la zona centroamericana, más enfocado a la local.

El corredor comercial por su parte se plantea la reubicación de muchos de los comercios de la zona en el planteamiento del Proyecto brindándoles una condición más adecuada y un flujo constante de usuarios.

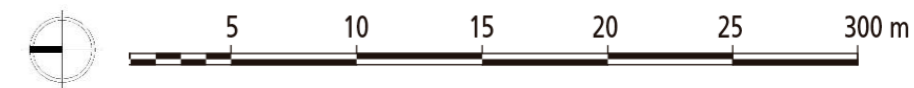
En su parte superior cuenta con botánica de clima seco y árido lo que genera cierta dualidad entre ambos corredores y le da una identidad a los mismos.

LEYENDA

1. Circulación vertical
2. Rampas
3. Puntos de encuentro
4. miradores.



PLANTA DE CONJUNTO SIN TECHO



PROPUESTA

El interior del Proyecto se generarn pasillos con 3mt hasta llos 5m de aamplitudd, donde los usuairos pueden circular apreciando las visules a la propuesta urbana y al sector en si.

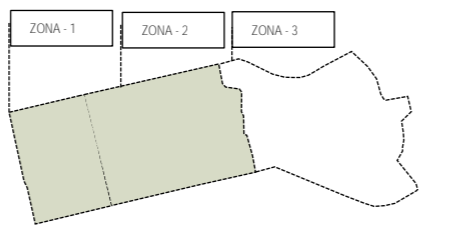
Cuenta con areas de reunion o de difucion de artes visuals , ademas de modulos de venta donde los suarios pueden apoyar el comercio local..

Cuenta con espacios de permanencia y areas permeables donde los usuarios pueden hacer vida urbana en ambos niveles.

LEYENDA

1. Cirulacion vertical
2. Modulos de baño
3. Modulos de reunion
4. Modulos administrativos
5. Areas de exposicion
6. Pasillos
7. Modulos de venta

REFERENCIA



CORREDOR URBANO ELEVADO



El proyecto esta compuesto con dos elementos lineales conocidos como corredores, elevados a una altura de 6mt con el fin de incidir en menor medida con la interacción vial, estos tienen como fin la interacción y conexión tipo red entre espacios públicos y como mediante el espacios publico se puede generar circulación

El mismo se fragmenta en una zona generando la interacción a nivel suelo generando una integración con el sector.

El mismo cuenta con una longitud de 525 m entre sus dos elementos y un metraje cuadrado de 5373 m² repartido en 2 niveles

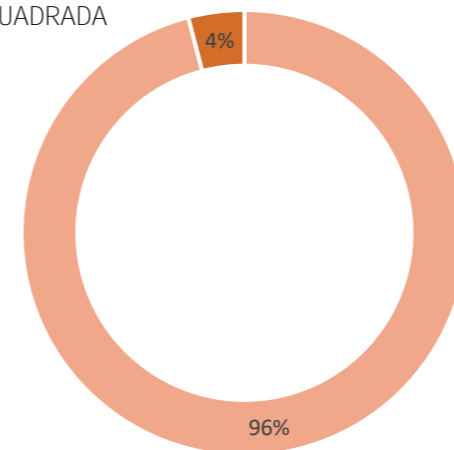
El elemento A (Corredor cultural) que inicia en el parque los prados cuenta con (275 metros lineales y con un comportamiento algo irregular

El mismo cuenta con un metraje cuadrado de 3559 m²

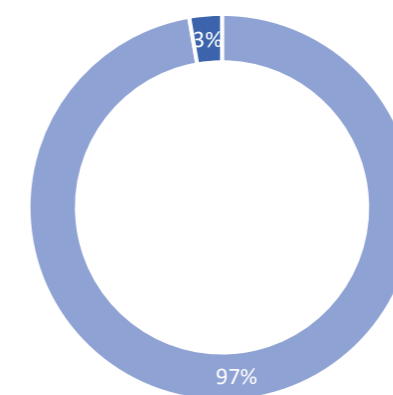
Mientras que elemento B (Corredor comercial) el cual inicia en el parque de las viviendas zona 3 cuenta con cuenta con (250 m) y un metraje cuadrado de 1815 m²

Apenas un 4% de la ocupación del sector del sector que son unos 127,050 m² de área, esto sin incidir directamente sobre la trama.

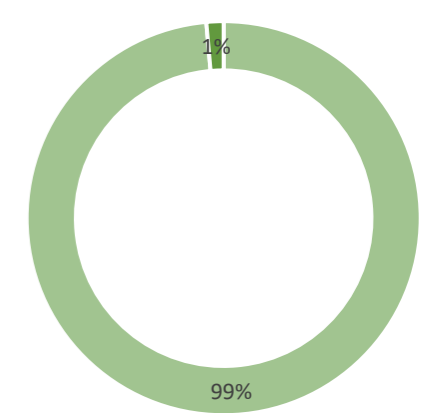
INCIDENCIA DE VEHICULO SOBRE TRAMA URBANA AREA CUADRADA



INCIDENCIA DE ELMEENTO A SOBRE TRAMA URBANA

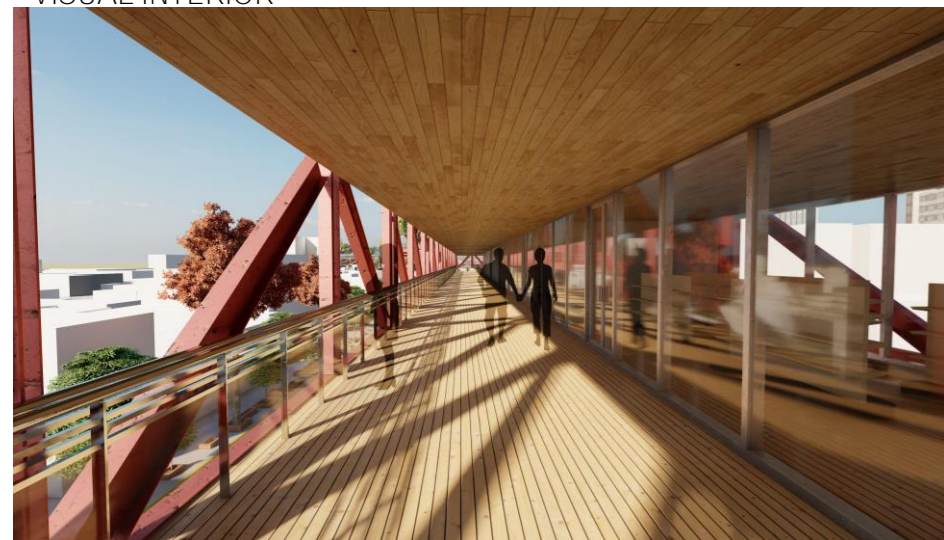


INCIDENCIA DE ELMEENTO B SOBRE TRAMA URBANA



CALIDAD ESPACIAL & FUNCIONAMIENTO

VISUAL INTERIOR



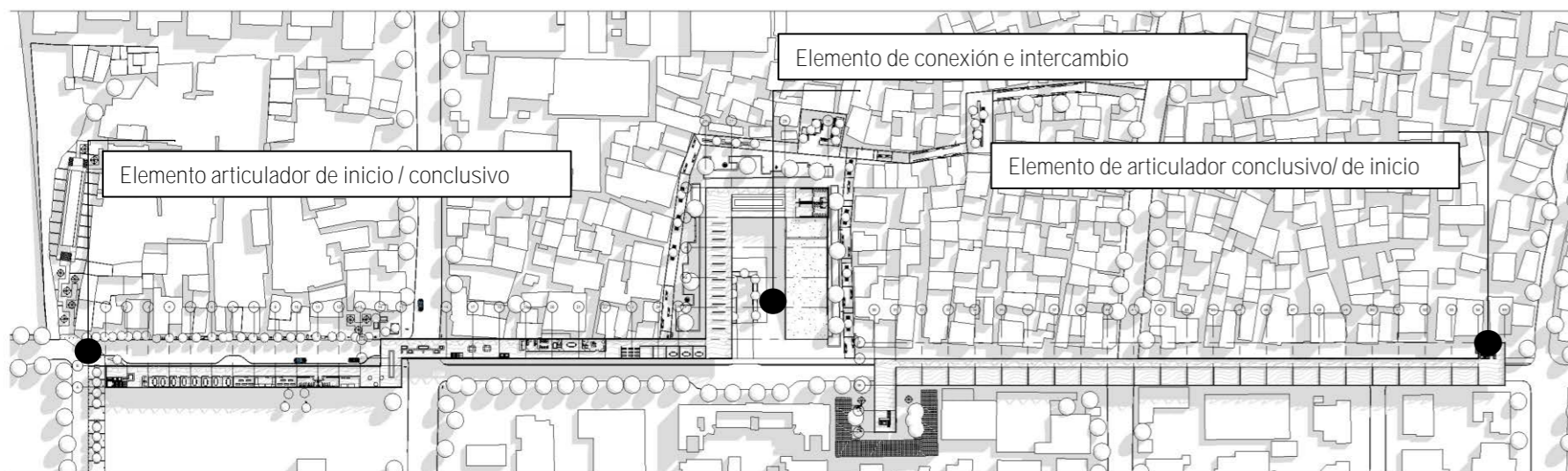
VISUAL EXTERIOR



El espacio interior, se desarrollan actividades de intercambio sociocultural y de apreciación u ocio, este se compone por un pasillo amplio en el cual se desplazan las personas hasta llegar a sus distintos destinos, el mismo generar actividad diurna generalmente, limitandose a solo la parte superior en las noches.

El exterior se comporta como un espacio público de libre circulación, durante el día como durante las noches y a su vez los módulos de circulación vertical se mantiene accesibles al publico en estos horarios.

Su actividad generaría en los usuarios realizar vida urbana diurna y nocturna teniendo mediante la interacción, más allá de la vía y las aceras.



El proyecto se articula mediante la creación o interacción de 3 espacios públicos, uno de inicio, uno de conclusión y uno intermedio y de intercambio entre ambos tramos del vehículo arquitectónico que le dan carácter de unificación al corredor, estos serian la interacción con el parque de los prados y su calle peatonal en la zona 1, el parce cultural central en la zona 2 y el parque de viviendas en la zona 3

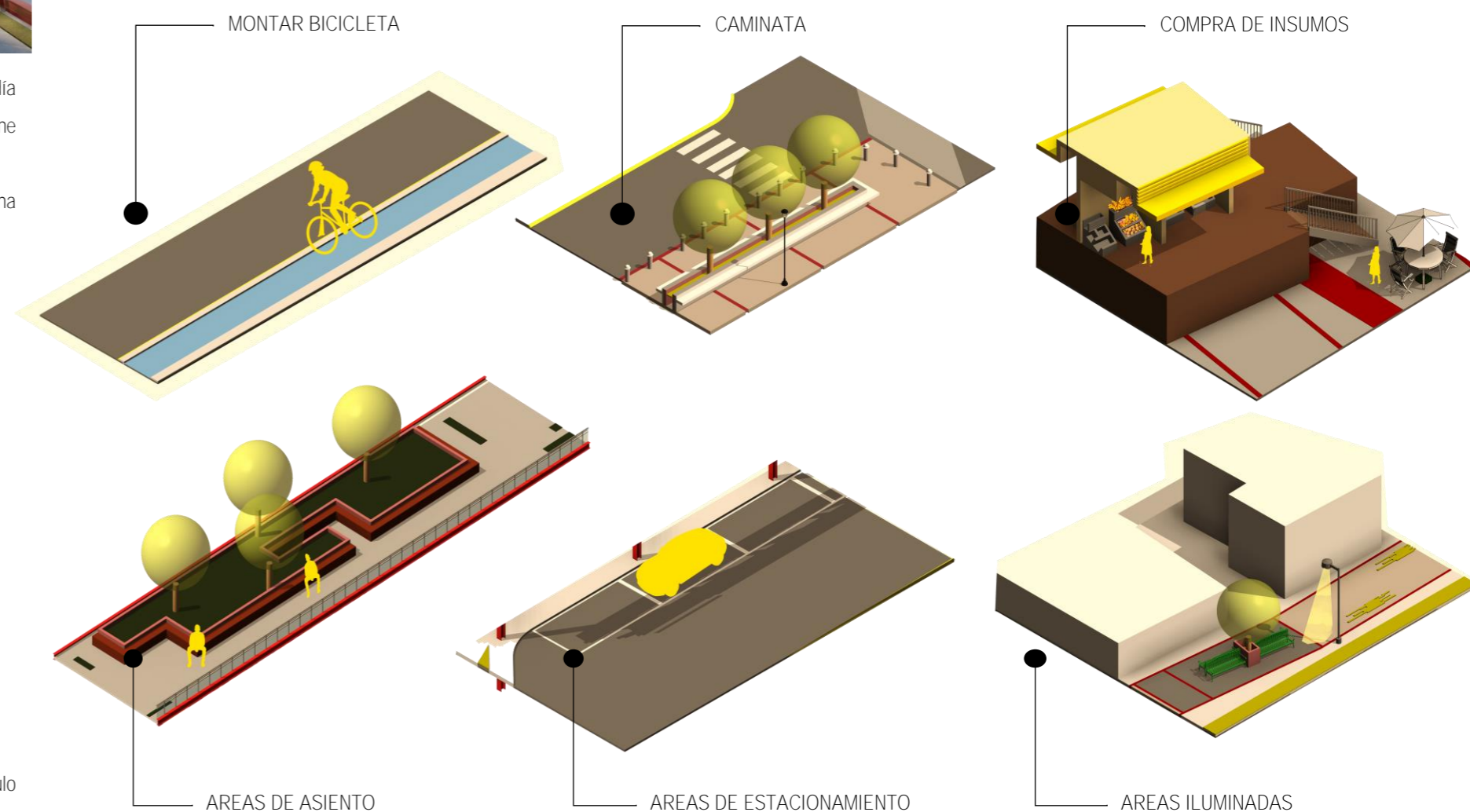
ACTIVIDADES Y SEGURIDAD

En el proyecto en conjunto, la seguridad de este, estaría directamente relacionada a la actividad en el mismo.

Las distintas actividades que se desenvuelven en el proyecto mantendría la condensación de personas en los distintos puntos de interés del sector o centros de actividad, manteniendo un funcionamiento integro y un sistema de seguridad prudente, esto acompañado del mobiliario urbano adecuado, iluminación artificial en ciertas zonas y sistema de arborización que funciones como limite en algunos puntos.

Las actividades se desarrollan desde la propuesta urbana con actividades básicas como, el ciclismo o la caminata, sin embargo en el vehículo arquitectónico, se desarrollan ciertas actividades especificas, como el comercio y la actividad cultural.

DIAGRAMA DE ACTIVIDADES





CORREDOR CULTURAL

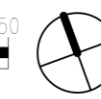
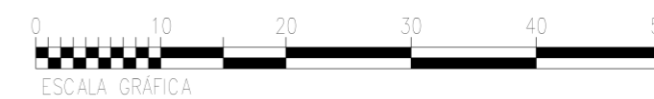


UNIVERSIDAD NACIONAL PEDRO HENRÍQUEZ
UREÑA
Facultad de Arquitectura y Artes
Escuela de Arquitectura y Urbanismo

NOMBRE DEL PROYECTO

**CORREDOR CULTURAL /
COMERCIAL**

NOMBRE DE LA HOJA

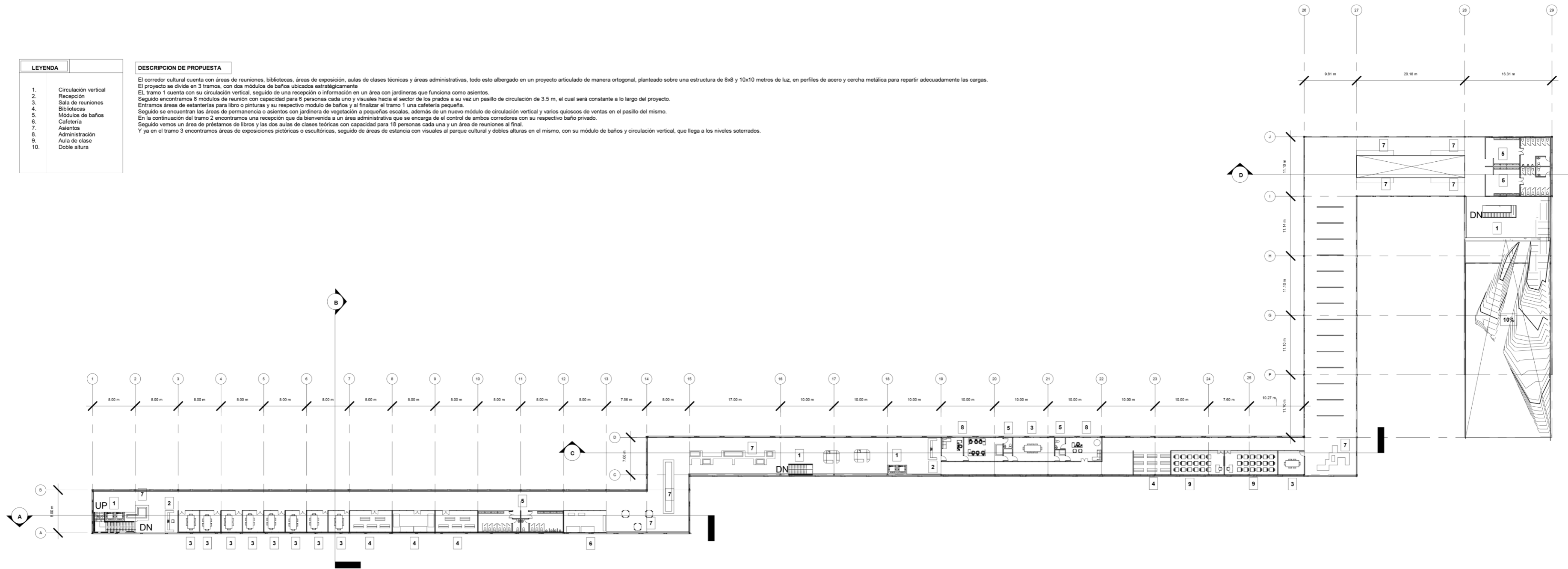


A1-00

LEYENDA	
1.	Circulación vertical
2.	Recepción
3.	Sala de reuniones
4.	Bibliotecas
5.	Módulos de baños
6.	Cafetería
7.	Asientos
8.	Administración
9.	Aula de clase
10.	Doble altura

DESCRIPCION DE PROPUESTA

El corredor cultural cuenta con áreas de reuniones, bibliotecas, áreas de exposición, aulas de clases técnicas y áreas administrativas, todo esto albergado en un proyecto articulado de manera ortogonal, planteado sobre una estructura de 8x8 y 10x10 metros de luz, en perfiles de acero y cercha metálica para repartir adecuadamente las cargas.
 El proyecto se divide en 3 tramos, con dos módulos de baños ubicados estratégicamente.
 El tramo 1 cuenta con su circulación vertical, seguido de una recepción o información en un área con jardineras que funciona como asientos.
 Seguimos encontramos 8 módulos de reunión con capacidad para 6 personas cada uno y visuales hacia el sector de los prados a su vez un pasillo de circulación de 3.5 m, el cual será constante a lo largo del proyecto.
 Entramos áreas de estanterías para libro o pinturas y su respectivo modulo de baños y al finalizar el tramo 1 una cafetería pequeña.
 Seguimos se encuentran las áreas de permanencia o asientos con jardinera de vegetación a pequeñas escalas, además de un nuevo módulo de circulación vertical y varios quioscos de ventas en el pasillo del mismo.
 En la continuación del tramo 2 encontramos una recepción que da bienvenida a un área administrativa que se encarga de el control de ambos corredores con su respectivo baño privado.
 Seguimos vemos un área de préstamos de libros y las dos aulas de clases teóricas con capacidad para 18 personas cada una y un área de reuniones al final.
 Y ya en el tramo 3 encontramos áreas de exposiciones pictóricas o escultóricas, seguido de áreas de estancia con visuales al parque cultural y dobles alturas en el mismo, con su módulo de baños y circulación vertical, que llega a los niveles soterrados.



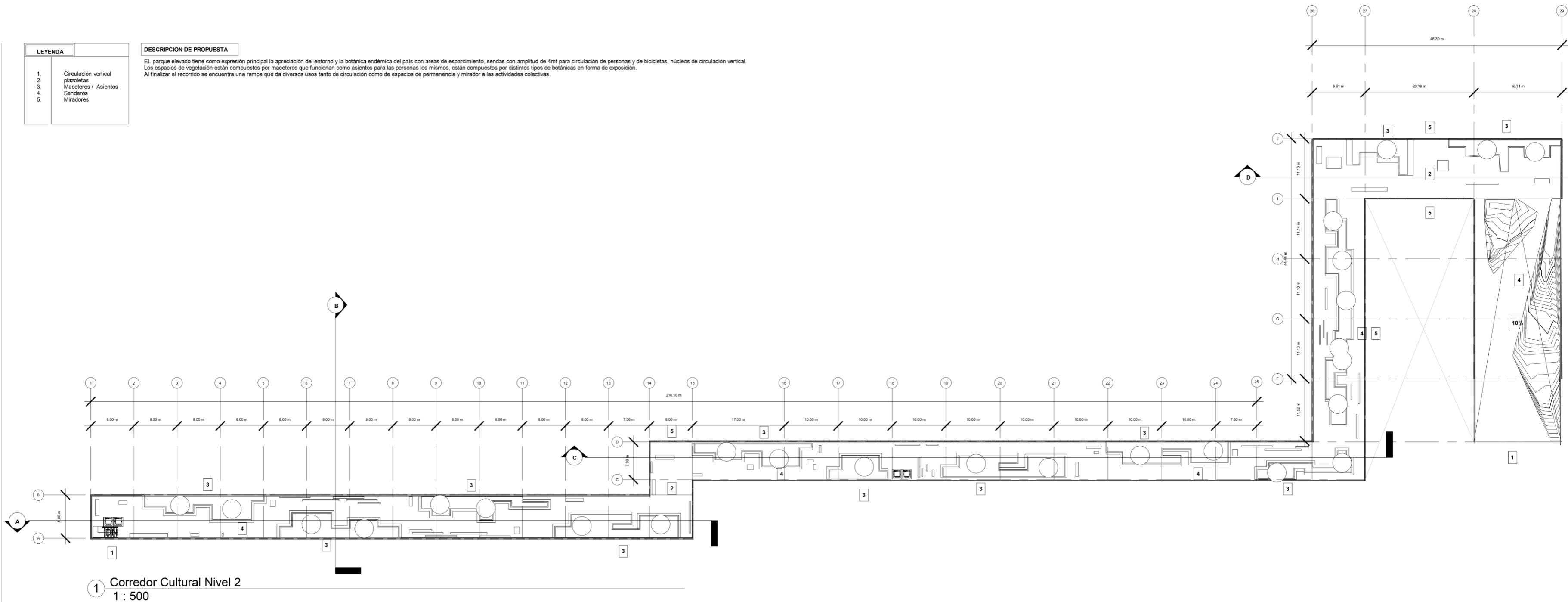
1 Corredor Cultural Nivel 1
1 : 500

UNIVERSIDAD NACIONAL PEDRO HENRIQUEZ UREÑA Facultad de Arquitectura y Artes Escuela de Arquitectura y Urbanismo	NOMBRE DEL PROYECTO CORREDOR CULTURAL / COMERCIAL	NOMBRE DE LA HOJA PLANTA ARQUITECTONICA NVL 1
	0 10 20 30 40 50 ESCALA GRÁFICA	
		A101




LEYENDA	
1.	Circulación vertical
2.	plazoletas
3.	Maceteros / Asientos
4.	Senderos
5.	Miradores

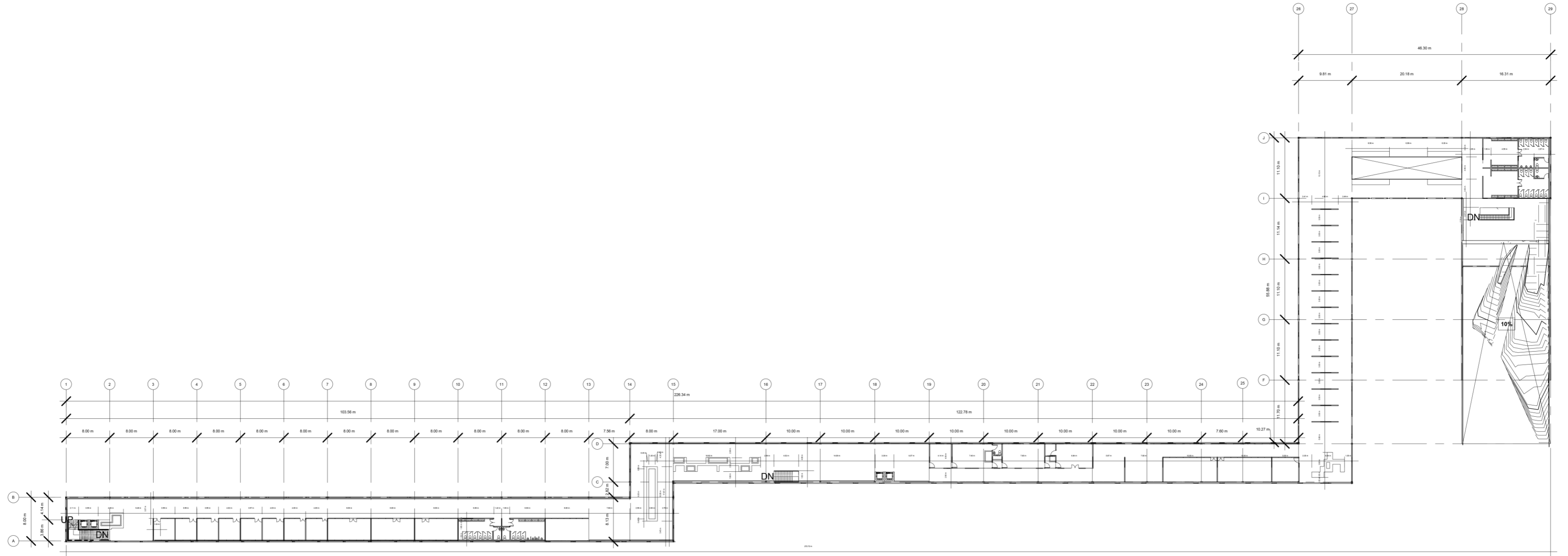
DESCRIPCION DE PROPUESTA

EL parque elevado tiene como expresión principal la apreciación del entorno y la botánica endémica del país con áreas de esparcimiento, sendas con amplitud de 4m para circulación de personas y de bicicletas, núcleos de circulación vertical. Los espacios de vegetación están compuestos por maceteros que funcionan como asientos para las personas los mismos, están compuestos por distintos tipos de botánicas en forma de exposición. Al finalizar el recorrido se encuentra una rampa que da diversos usos tanto de circulación como de espacios de permanencia y mirador a las actividades colectivas.





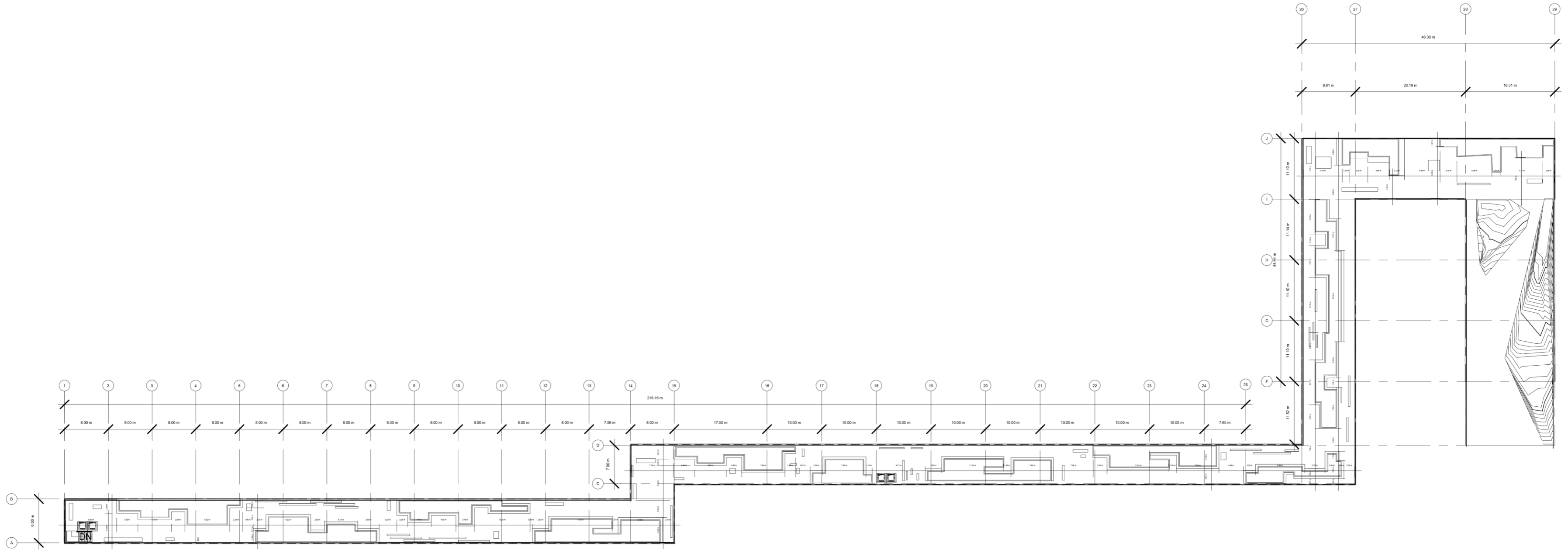
1 Corredor Cultural Nivel 2
1 : 500

 UNIVERSIDAD NACIONAL PEDRO HENRIQUEZ UREÑA Facultad de Arquitectura y Artes Escuela de Arquitectura y Urbanismo	NOMBRE DEL PROYECTO CORREDOR CULTURAL / COMERCIAL	NOMBRE DE LA HOJA PLANTA ARQUITECTONICA NVL 2
	ESCALA GRÁFICA 	
		 A102





1 Corredor Cultural Nivel 1 DIM
1 : 500

 UNIVERSIDAD NACIONAL PEDRO HENRÍQUEZ UREÑA Facultad de Arquitectura y Artes Escuela de Arquitectura y Urbanismo	NOMBRE DEL PROYECTO	NOMBRE DE LA HOJA
	CORREDOR CULTURAL / COMERCIAL	PLANTA DIMENSIONADA NVL 1
0 10 20 30 40 50 ESCALA GRÁFICA		
		A103



1 Corredor Cultural Nivel 2 DIM
1 : 500

 UNIVERSIDAD NACIONAL PEDRO HENRÍQUEZ UREÑA Facultad de Arquitectura y Artes Escuela de Arquitectura y Urbanismo	NOMBRE DEL PROYECTO CORREDOR CULTURAL / COMERCIAL	NOMBRE DE LA HOJA PLANTA DIMENSIONADA NVL 2
	0 10 20 30 40 50 ESCALA GRÁFICA	
		A104



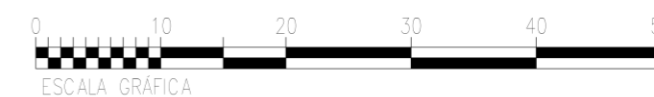
CORREDOR COMERCIAL



UNIVERSIDAD NACIONAL PEDRO HENRÍQUEZ
UREÑA
Facultad de Arquitectura y Artes
Escuela de Arquitectura y Urbanismo

NOMBRE DEL PROYECTO
**CORREDOR CULTURAL /
COMERCIAL**

NOMBRE DE LA HOJA



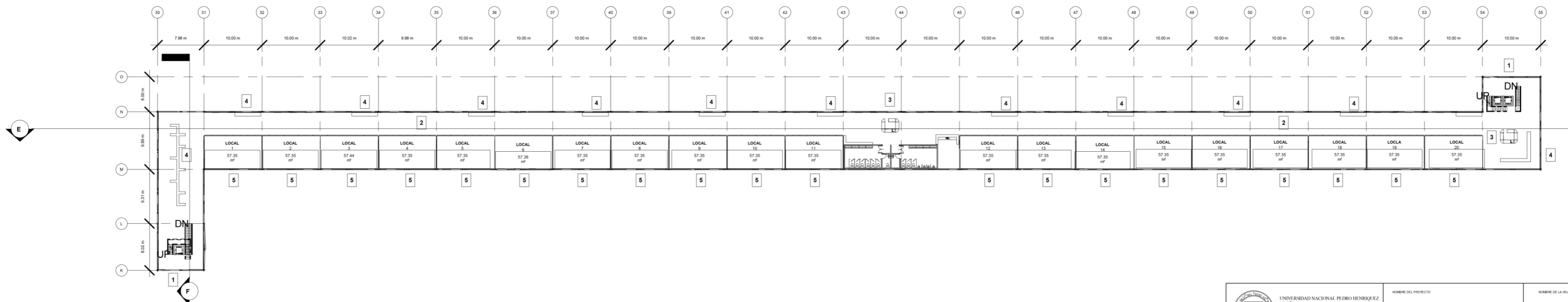
A1-00

LEYENDA	
1.	Circulación vertical
2.	Pasillo
3.	Quisoco
4.	Asientos
5.	Locales comerciales

DESCRIPCION DE PROPUESTA

El corredor comercial como continuación arquitectónica del corredor cultural, tiene como objetivo alojar algunos de los comercios desplazados en el nivel 1, aprovechando la calle esta vez en un nivel elevado, con el fin de generar interacción sobre la misma, viendo este como una adecuación de la ya existente y una propuesta interesante debido a su disposición.

El mismo cuenta con espacios de circulación vertical, para acceso de personas y de mercancía, espacios de esparcimiento con asientos y visuales hacia el sector de Julieta Morales, módulos de baños céntricos y módulos comerciales con 57 m² por módulo.
El mismo se plantea sobre una estructura en perfiles metálicos 0.4 mts. a una luz de 10 mts. entre si y una cercha metálica que mantenga en equilibrio dicha estructura y a su vez sirva como envolvente.



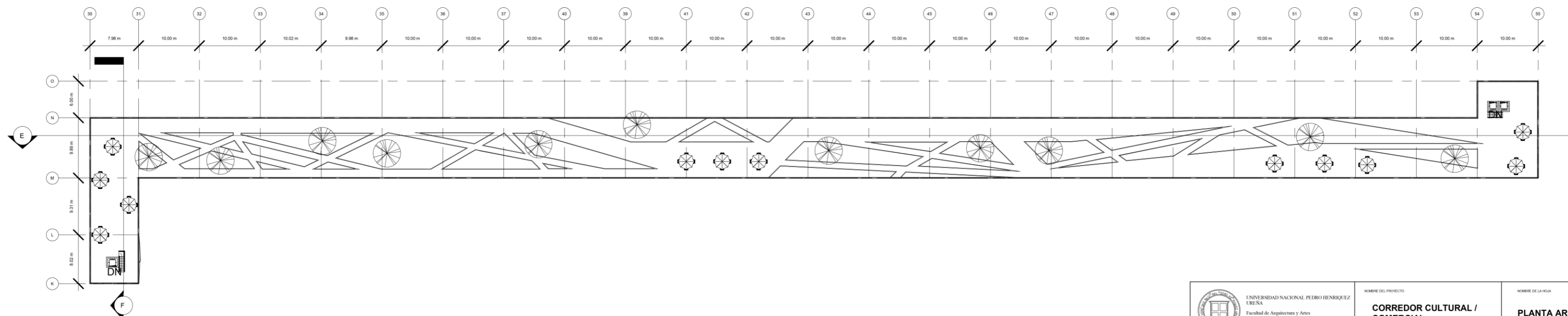
1 Corredor Comercial Nivel 1
1 : 500

 UNIVERSIDAD NACIONAL PEDRO HENRÍQUEZ UREÑA Facultad de Arquitectura y Artes Escuela de Arquitectura y Urbanismo	NOMBRE DEL PROYECTO CORREDOR CULTURAL / COMERCIAL	NOMBRE DE LA HOJA PLANRA ARQUITECTONICA NVL 1
	0 10 20 30 40 50 ESCALA GRÁFICA	
		A105



LEYENDA	
1.	Circulación vertical
2.	Jardineras
3.	Miradores
4.	Plazoletas

DESCRIPCION DE PROPUESTA

El parque elevado del corredor comercial, esta mas centrado a la difusión de la botánica de clima seco, con vegetación de poco trato y soporte altas temperaturas, la disposición de las jardineras en pliegos , hacen referencia al tipo de terreno árido y las quebraduras que este sufren por las temperaturas, esta área cuenta con zona de escarmento donde se puede utilizar como área de comedor, este espacio cuenta con visuales panorámica a todo el proyecto y comienza su recorrido sobre un mirador en uno de los centros de apoyo del proyecto.

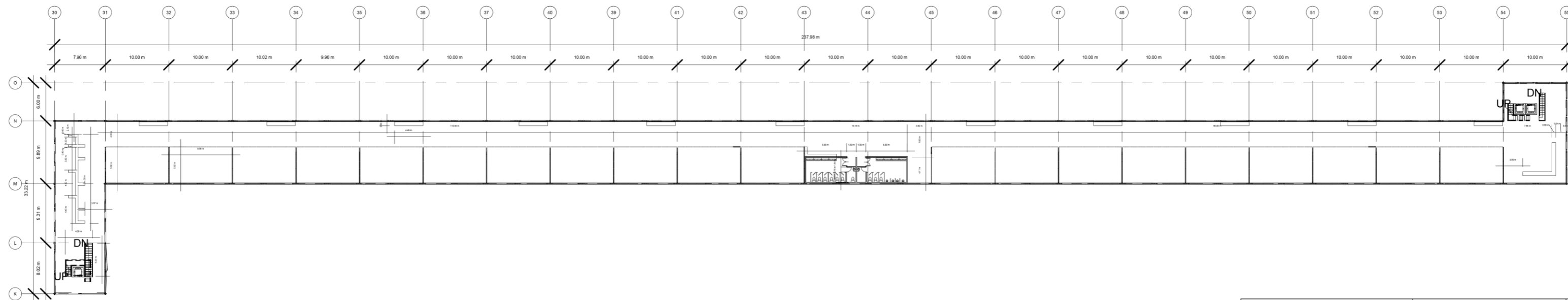


1 Corredor Comercial Nivel 2
1 : 500


 UNIVERSIDAD NACIONAL PEDRO HENRIQUEZ UREÑA Facultad de Arquitectura y Artes Escuela de Arquitectura y Urbanismo	NOMBRE DEL PROYECTO CORREDOR CULTURAL / COMERCIAL	NOMBRE DE LA HOJA PLANTA ARQUITECTONICA NVL 2
	ESCALA GRÁFICA 	




A106




1 Corredor Comercial Nivel 1 DIM
1 : 500

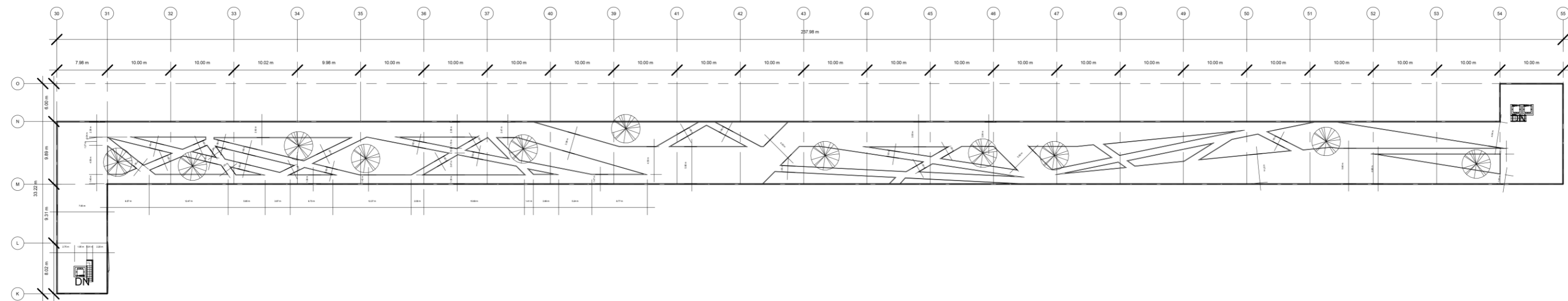
 UNIVERSIDAD NACIONAL PEDRO HENRÍQUEZ UREÑA Facultad de Arquitectura y Artes Escuela de Arquitectura y Urbanismo	NOMBRE DEL PROYECTO	NOMBRE DE LA HOJA
	CORREDOR CULTURAL / COMERCIAL	PLANTA DIMENSIONADA NIVEL 1





ESCALA GRÁFICA

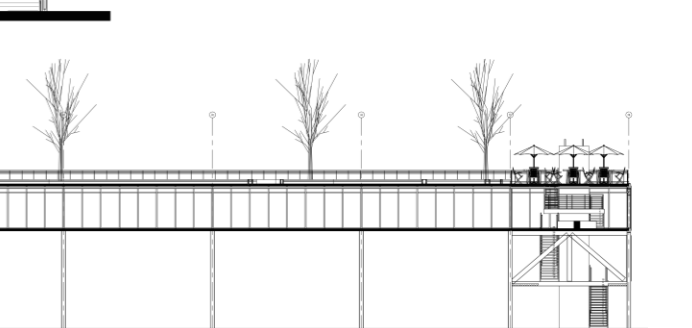
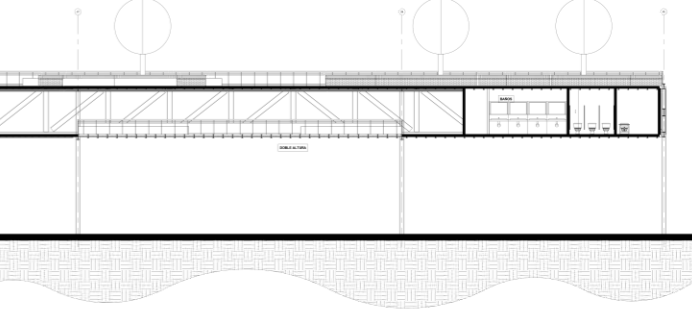
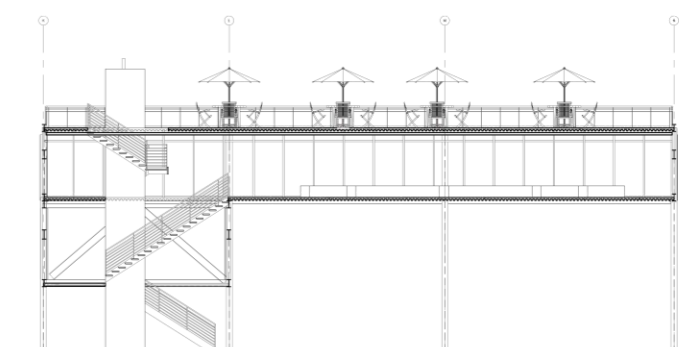
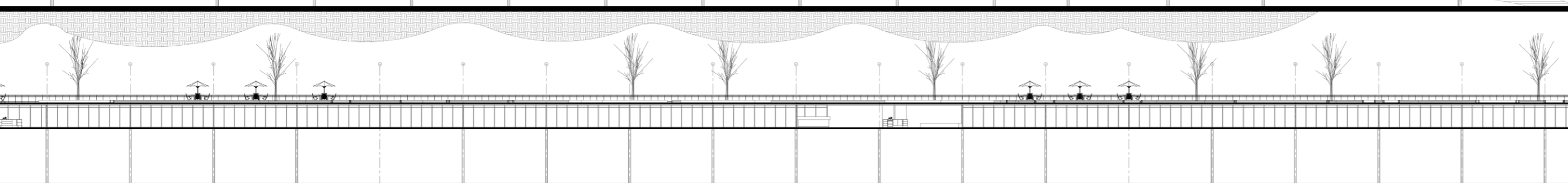
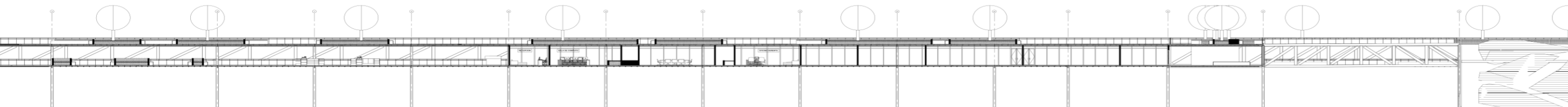
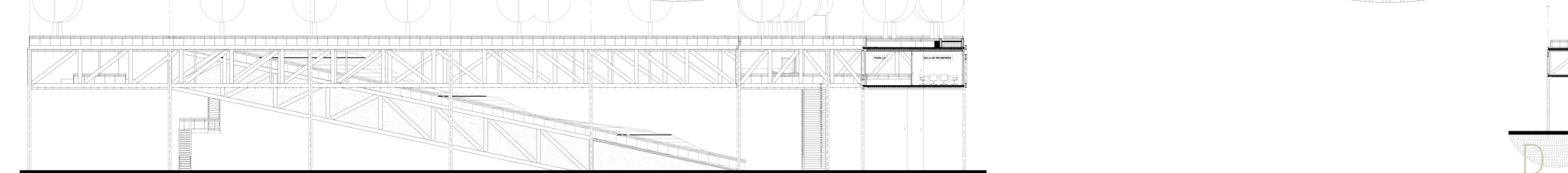
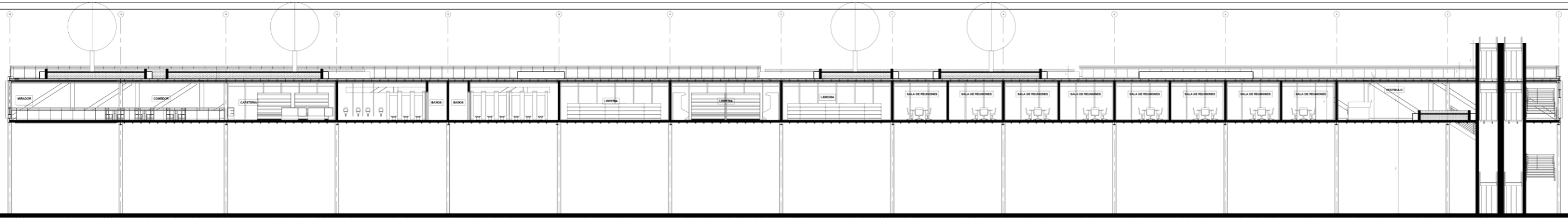




A107

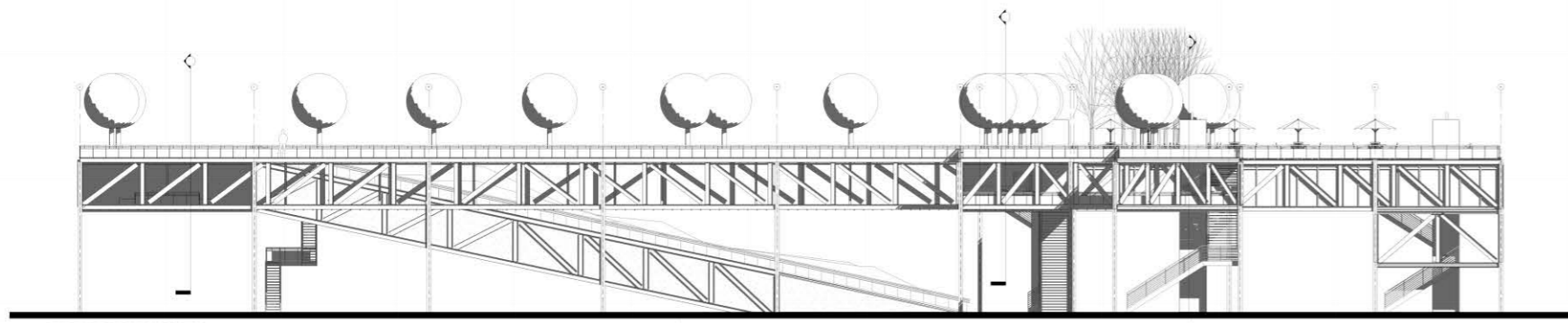


1 Corredor Comercial Nivel 2 DIM
1 : 500

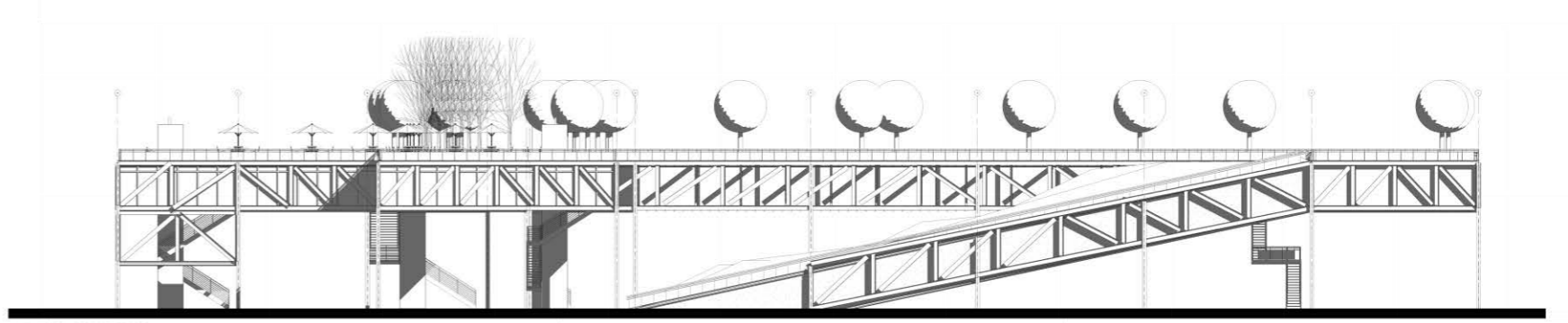
 UNIVERSIDAD NACIONAL PEDRO HENRÍQUEZ UREÑA Facultad de Arquitectura y Artes Escuela de Arquitectura y Urbanismo	NOMBRE DEL PROYECTO CORREDOR CULTURAL / COMERCIAL	NOMBRE DE LA HOJA PLANTA DIMENSIONADA NVL 2	
	0 10 20 30 40 50 ESCALA GRÁFICA		
			A108



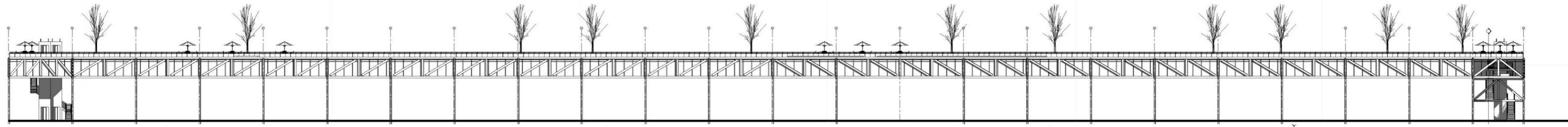
 UNIVERSIDAD NACIONAL PEDRO HENRIQUEZ UREÑA Facultad de Arquitectura y Artes Escuela de Arquitectura y Urbanismo	NOMBRE DEL PROYECTO CORREDOR CULTURAL / COMERCIAL	NOMBRE DE LA HOJA SECCIONES
	0 10 20 30 40 50 ESCALA GRAFICA	



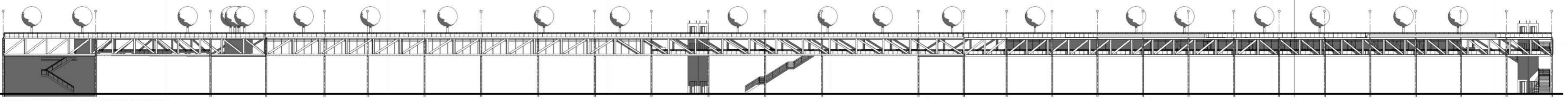
ELEVACION NORTE



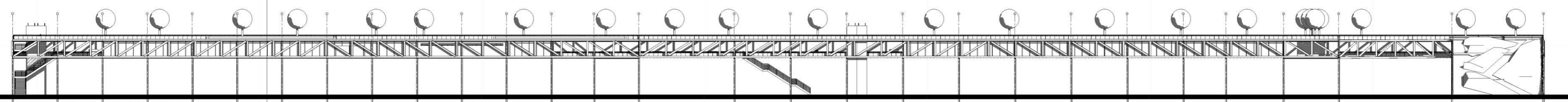
ELEVACION SUR



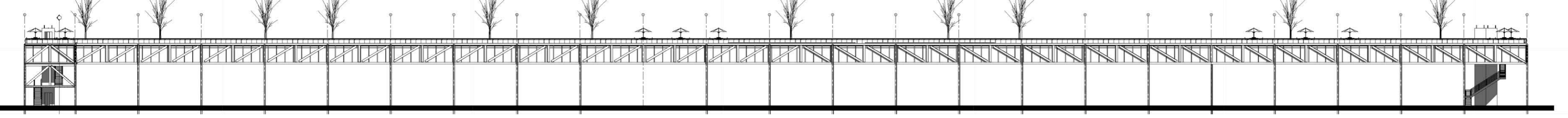
ELEVACION ESTE CORREDOR COMERCIAL






ELEVACION ESTE CORREDOR CULTURAL



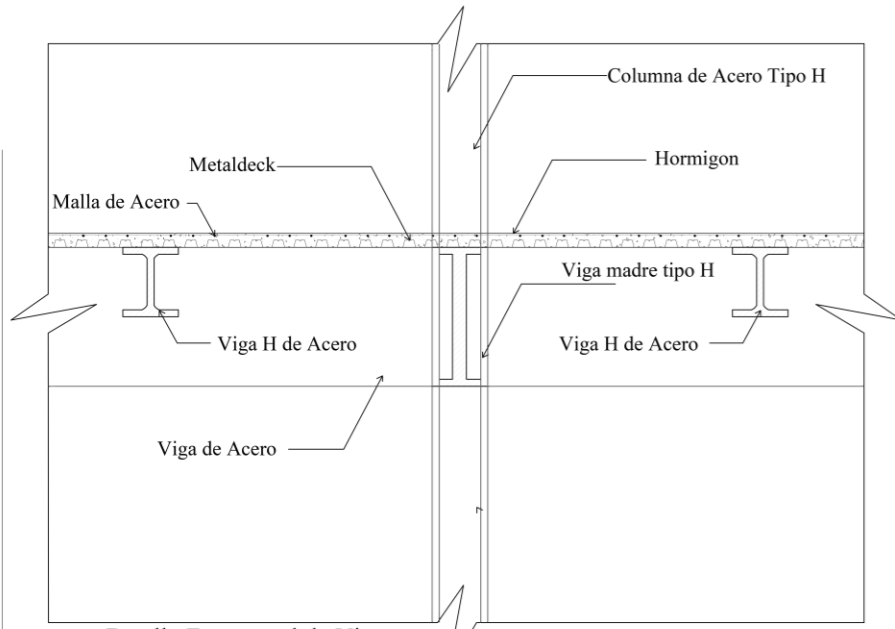
ELEVACION OESTE CORREDOR CULTURAL



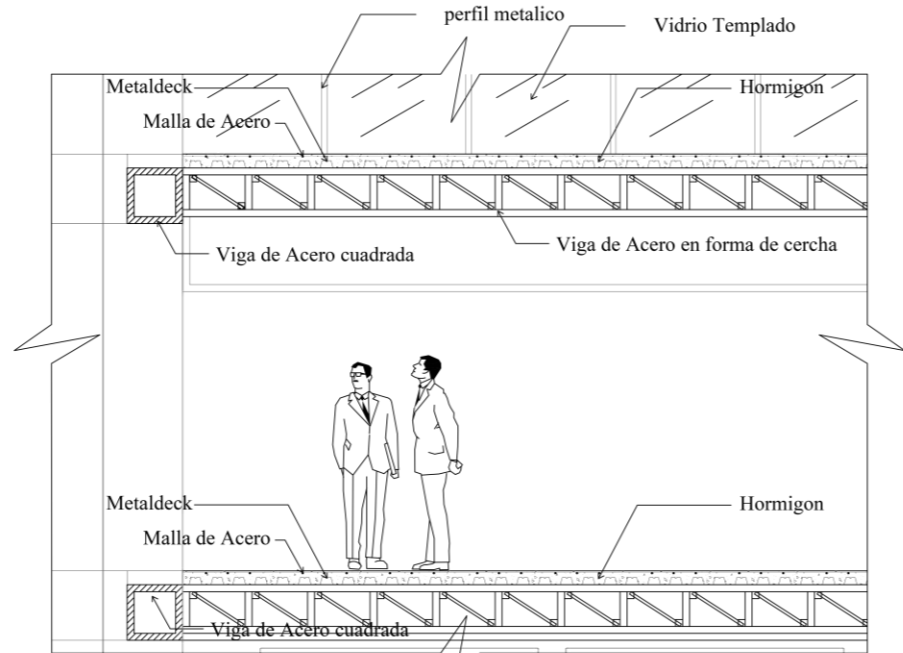
ELEVACION OESTE CORREDOR COMERCIAL

 <p>UNIVERSIDAD NACIONAL PEDRO HENRIQUEZ UREÑA Facultad de Arquitectura y Artes Escuela de Arquitectura y Urbanismo</p>	<p>NOMBRE DEL PROYECTO CORREDOR CULTURAL / COMERCIAL</p>	<p>NOMBRE DE LA HOJA ELEVACIONES</p>
 <p>ESCALA GRAFICA</p>		 <p>A110</p>

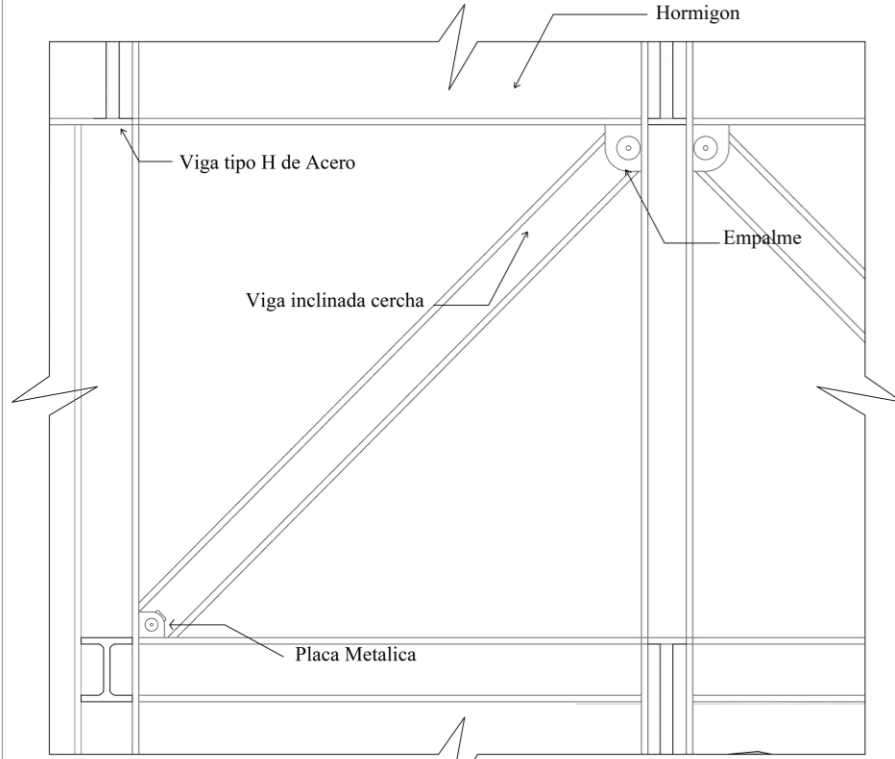
Detalle Estructural



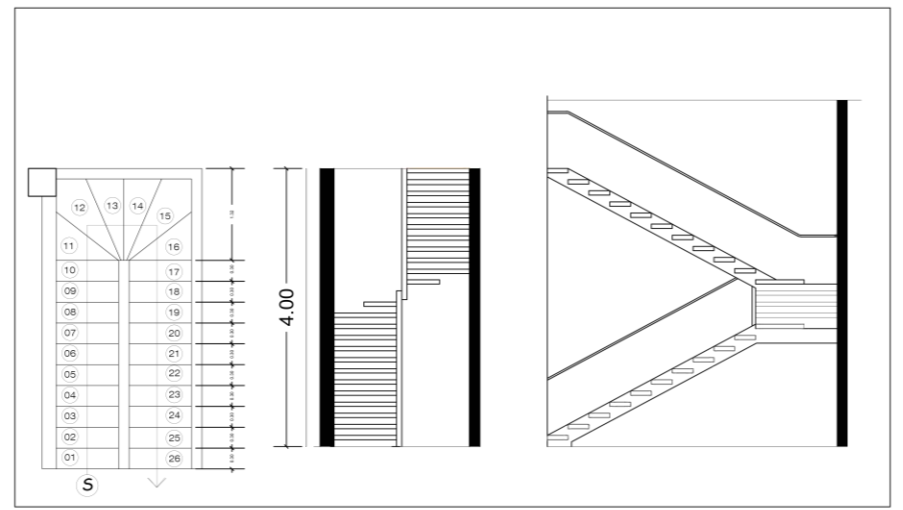
Detalle Estructural de Vigas
Esc. 1:25



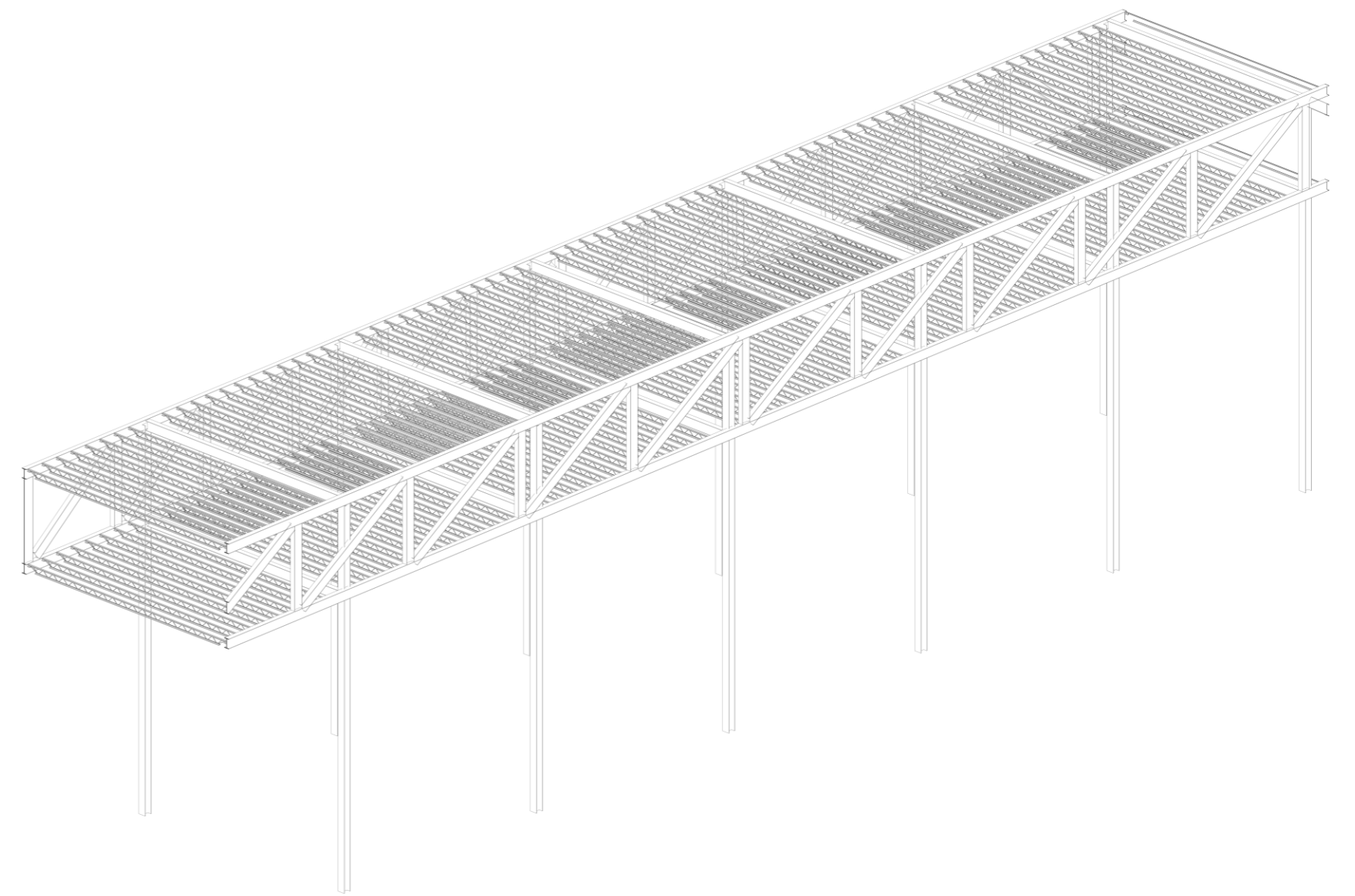
Detalle Estructural integral
Esc. 1:25



Detalle cercha metalica
Esc. 1:25



Detalle Estructural de Escaleras
Esc. 1:50

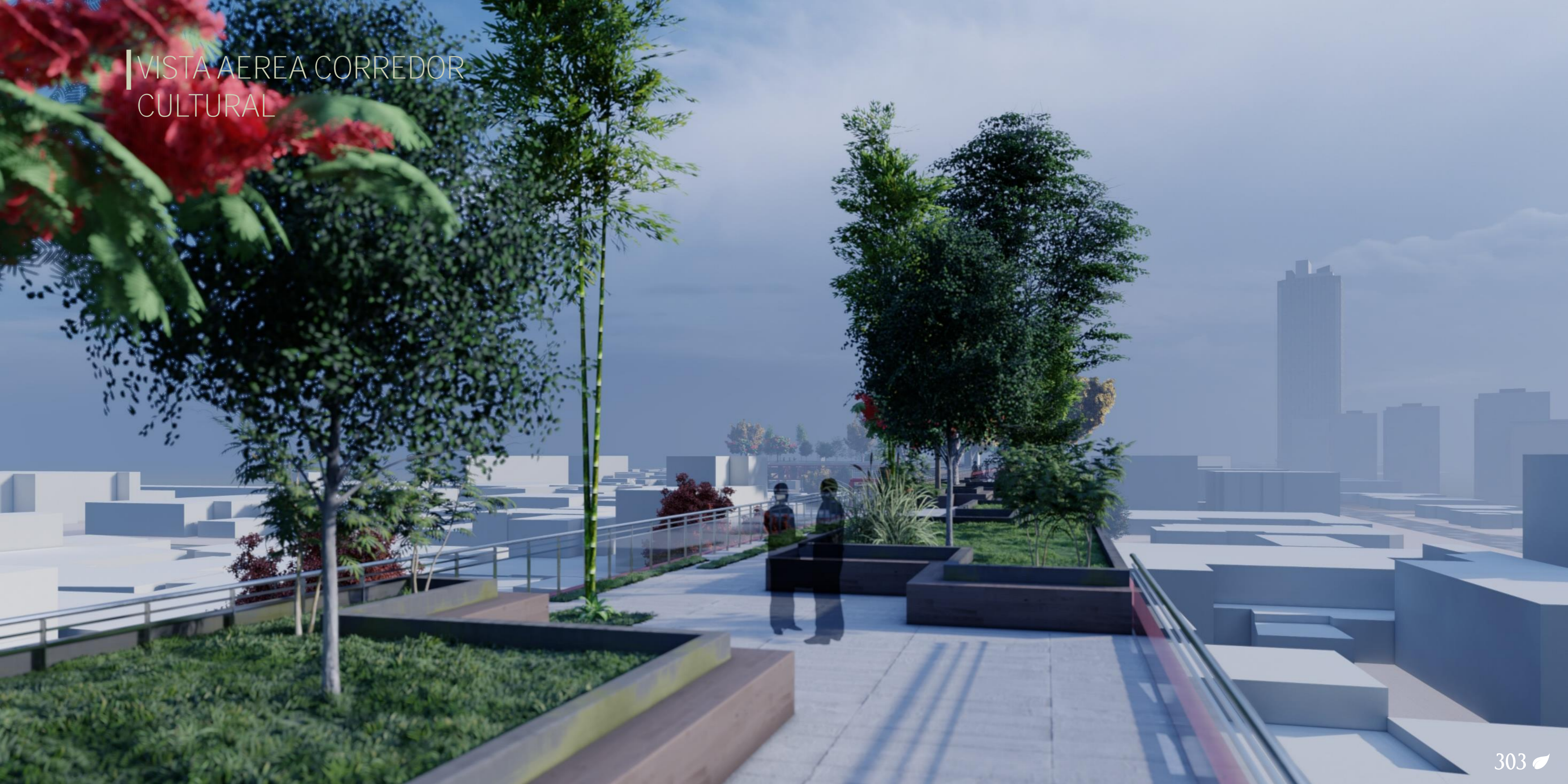


isometrica amazon estructural

UNIVERSIDAD NACIONAL PEDRO HENRIQUEZ UREÑA Facultad de Arquitectura y Artes Escuela de Arquitectura y Urbanismo	NOMBRE DEL PROYECTO CORREDOR CULTURAL / COMERCIAL	NOMBRE DE LA HOJA DETALLES ESTRUCTURALES
	ESCALA GRÁFICA	

A111

VISTA AEREA CORREDOR CULTURAL



VISTA DESDE PAROIE LOS
RPADOS



VISTA INTERIOR PASILLO



VISTA INTERIOR AREA DE
ESPARCIMIENTO



VISTA AREA DE EXPOSICION



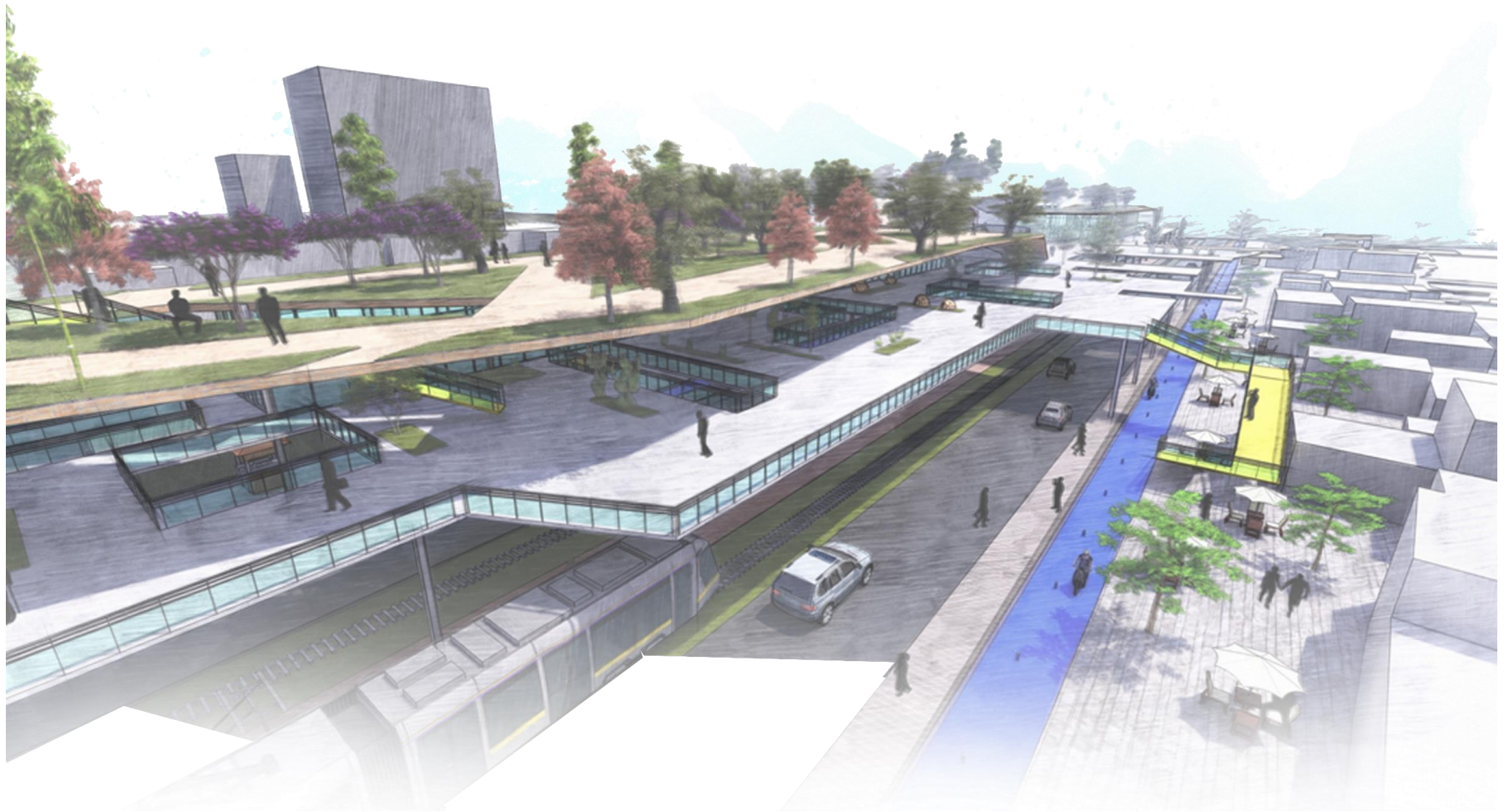
VISTA PARQUE ELEVADO
BOTANICA CLIMA SECO



VISTA PARQUE ELEVADO



CONCLUSION DE PROYECTO



Fuente: Elaboracion propia

CONCLUSION

Es interesante comprender la arquitectura como medio interacción y difusión de la vida pública y como esta es la que compone los elementos de la misma.

Es interesante como aspectos de la arquitectura y acciones de la misma, pueden llegar a repercutir en la composición espacial y en la calidad de la vida misma, siendo la arquitectura permutable un concepto no explorado del todo, esta genera ideas interesantes las cuales pueden llegar a influir en el orden lógico de los espacios públicos y en su configuración básica y dar un cambio en estos, mutar los mismos.

El proyecto de corredor urbano elevado, es una muestra de como ese conjunto de acciones y situaciones espaciales pueden llegar a comprender en un ente que revitalice espacios significativos.

Como este puede cambiar la visión de un sector con identidad y cultura propia y brindarle la misma a usuarios de otros sectores, mediante la permeabilidad y continuidad lineal.

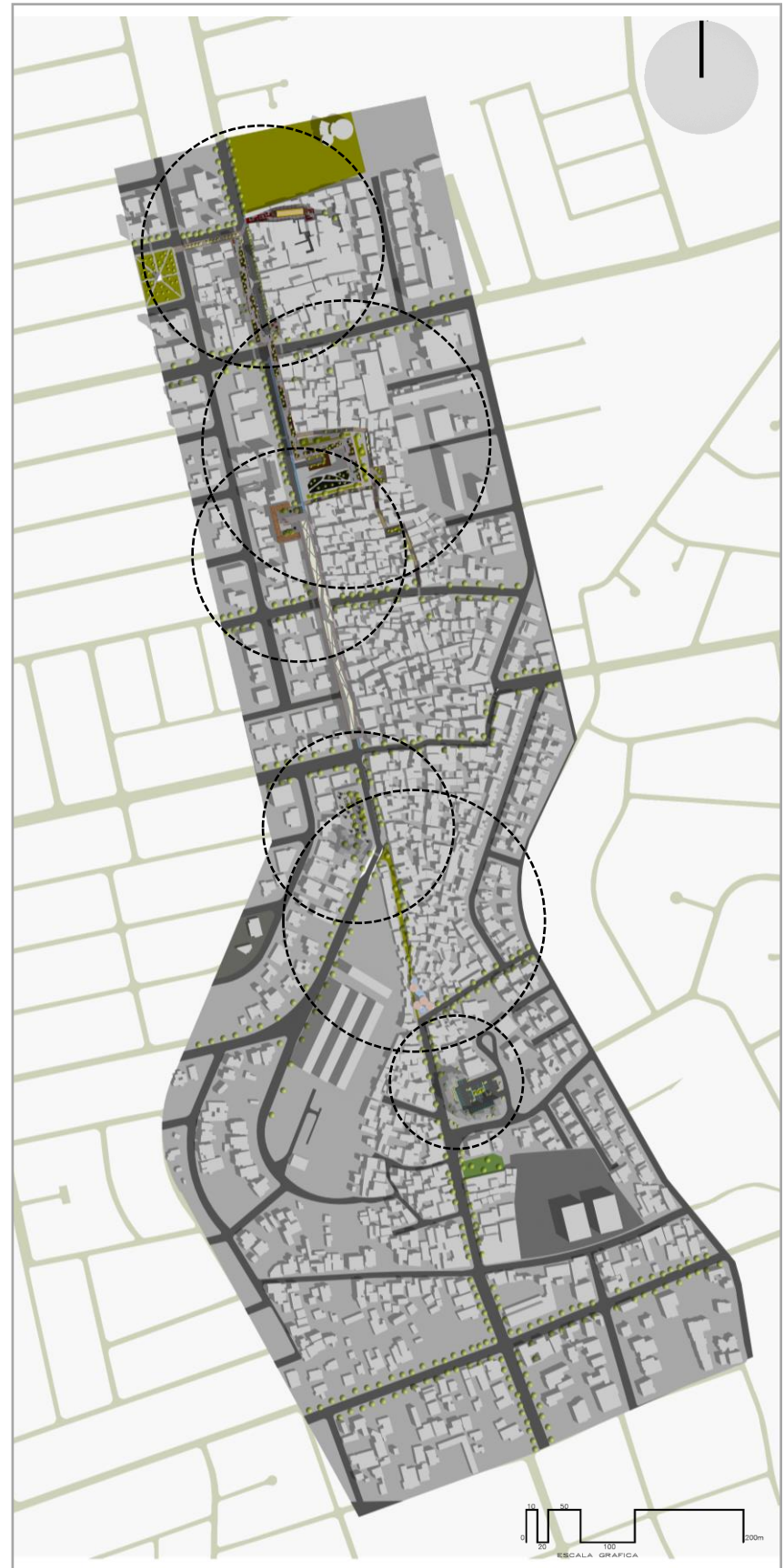
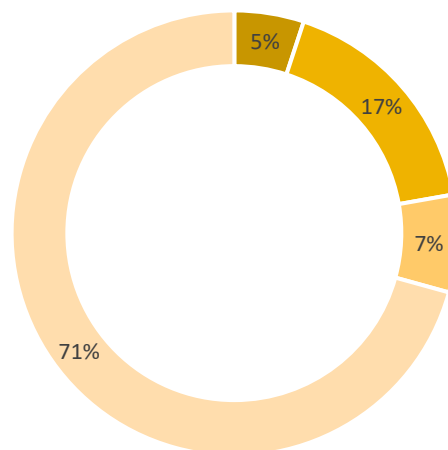
RESULTADO DE INTERVENCION

ANALISIS

La propuesta trae beneficios a la zona mas allá de la integración y la permeabilidad, esta trae consigo oportunidades a un sector marginado.

La propuesta genera interacción en todo el sector siendo de impacto inmediato y una propuesta adaptable a distintas zonas y distintas condiciones, ya que esta tiene como objetivo conectar espacios públicos de permanencia , mediante una propuesta permeable y transitoria que brinde oportunidades de interacción a los usuarios.

LEYENDA



FASES DE PROYECTO

Concientizacion y Educacion

- Proceso de conversatorios y beneficios sobre el Proyecto en el sector

Readecuacion de callejones

- Instalacion de mobiliario urbano y pavimentos en la zonas de callejones para integrar estos a la propuesta.

Construccion Multifamilidares

- Instalacion de Viviendas temporales en Solares baldios
- Creacion de zonas residencial 50% de la población afectada.
- Demolicion de viviendas en áreas de intervención.
- Creacion de viviendas permanentes a resto de personas afectadas.

Demolicion de edificaicon Dr. Defillo

- Demolicios de comercios en via de intervención Zona A
- Creacion de comercios zona A
- Demolicion de comercios zona B y C

Creacion de Parque cultural

- Demolicion de edificaciones en zona de intervención
- Excavación para parque soterrado.
- Sistema estructural(para parque elevado) en todo el tramado Dr. Defillo
- Creacion de parque cultural y de exposición(no apertura)

Apertura de parques

- Apertura de parques y conexión con parque los prados.
- Reestructuracion de calle dr. Defillo Con estacionamientos laterales y Parada de buses (por zona)

Liberacion espacial calles 9 y Calle 4

- Demolicion de edfciaciones en calle 4 y calle 9
- Adecuación de via en estos espacios.

Apertura avenida dr. Defillo

- Creacion de proyecto cultural sobre estructura planteada anteriormente
- Inmplementacion de comercios
- Traslado de vegetación para parque.
- Apertura total de parque y via dr. defillo

ANEXOS & FUENTES

10.7 Bibliografía

10.8 Anexos

10

10.1

BIBLIOGRAFIA LIBROS

- **Alayo, J. (2013).**

Movilidad sostenible en entornos urbanos: la importancia de la accesibilidad. In A. Garrido & G. Gandara (Eds.),

- **Aramburu Otazu, M. (2008, October 22)**

. Usos y significados del espacio público. Centre de Política del Sòl i Valoracions - Universitat Politècnica de Catalunya. Retrieved from <http://upcommons.upc.edu/handle/2099/6586>

- **Augé, Marc.(2008.)**

Los no lugares. Espacios del anonimato. Una antropología de la sobremodernidad. Edit. Gedisa. España.

- **Bauman, Zygmunt. 2005.**

Ética posmoderna. Siglo XXI. México. 2008. Confianza y temor en la ciudad. Vivir con extranjeros. Edit. Arcadia. Barcelona. Borja, J. (2003). El espacio público: ciudad y ciudadanía. Extraído de <http://en.scientificcommons.org/6979526>

- **Borja, J. (2009).**

“Luces y sombras del urbanismo de Barcelona: estrategia, método y mercado” (Parte 1). Carajillo de la Ciudad - UOC.

- **Borja, J. (2012).**

Revolución urbana y derechos ciudadanos: claves para interpretar las contradicciones de la ciudad actual. Extraído de: <http://www.tdx.cat/handle/10803/83360>

Borja, Jordi & Muxi, Zaida. El Espacio Público: ciudad y ciudadanía. Editorial Electa, 2003

- De Certeau, M (2000) La invención de lo cotidiano. México: Universidad Iberoamericana

- **Dextre, J.C. y Avellaneda, P. (2014).**

Movilidad en zonas urbanas. Lima: Pontificia Universidad Católica de Perú y Fundación Transitemos.

- **Gehl, J. (2013).**

La humanización del Espacio Urbano. La vida social entre los edificios. Barcelona: Reverté.

- **Henao, L. (2014).**

La permeabilidad de las formas arquitectónicas, los Mercados municipales de Ciutat vella y del ejemplo de Barcelona. Universidad Politécnica de Cataluña, 9.

- Jairo Humberto Agudelo 2011

- **Krier L, (2013).**

La ARQUITECTURA de la COMUNIDAD

- **Lefebvre H (1991).**

La tesis de la producción del espacio en Henri Lefebvre y sus críticos: un enfoque a tomar en consideración

- **Mansilla, L., Tuñon, E., & Rojo, L. (2013).**

La libertad de los fragmentos: Permeabilidad Plan b. Artículo Científico

Mesa, F. y, & Mesa, F. (2013).

Permeabilidad. In Permeabilidad (p. 8).

- Meza, F., & Meza, F. (2013). Permeabilidad.

- **Miralles , Guasch y Fontera, (2003).**

Movilidad y transporte. Opciones políticas para la ciudad. Fundación Alternativas

- **Santos, M. (1990)**

Por una geografía nueva, Madrid, Espasa-Calpe. Publicación en SaoPaulo 1990

- **Suarez, M. (2013).**

Continuidad espacial en la Arquitectura moderna.

- **Wilson, Trevor, ed., 2006.**

Myanmar's Long Road to National Reconciliation. Singapore & Canberra: ISEAS & Asia Pacific Press. 320 pp. ISBN 9812303626

- **Vega Centeno, P. (2006).**

El espacio público; la movilidad y la revaloración de la Ciudad. Cuadernos Arquitectura Y Ciudad.

BIBLIOGRAFIA

ARTICULOS

- Arquitecto Edic. 18 & 80. La ciudad viva (2008-2009-2010)

BIBLIOGRAFIA

TESIS

Rojas, Gilkauris La infraestructura verde como herramienta de mitigación y adaptación urbana en la ciudad de Santo Domingo, República Dominicana (2019)

- Garcia Gonzales, Luis. Una visión de lo informal: los praditos (2014)

Rancier, Luis Omar. Espacio Publico y democracia en la Ciudad de Santo Domingo (2013)

10.2

FUENTE DE IMAGEN

1. https://www.archdaily.mx/mx/780028/asi-sera-la-segunda-fase-del-corredor-verde-de-cali-en-colombia/568ea3dae58ece1701000016-asi-sera-la-segunda-fase-del-corredor-verde-de-cali-en-colombia-imagen?next_project=no
2. <https://ahsd.com.do/es/sobre-santo-domingo/informacion-general>
3. <https://www.diariolibre.com/actualidad/juegos-de-nios-FODL350115>
4. <https://www.diariolibre.com/actualidad/juegos-de-nios-FODL350115>
5. <https://www.metrord.do/do/noticias/2016/07/07/amet-dispuesta-acatar-cambios.html>
6. <https://ahsd.com.do/es/sobre-santo-domingo/informacion-general>
7. <https://www.uusisuomi.fi/uutiset/eulta-jai-budjetti-tekematta/a6c81774-8a34-3060-82ca-54aae474131e>
8. <https://www.uusisuomi.fi/uutiset/eulta-jai-budjetti-tekematta/a6c81774-8a34-3060-82ca-54aae474131e>
9. <https://www.gettyimages.co.uk/detail/news-photo/shoppers-queue-outside-a-marks-and-spencer-store-on-queen-news-photo/1287034236>
10. http://www.ub.edu/psicologia_ambiental/unidad-2-tema-3-2-4
11. http://www.ub.edu/psicologia_ambiental/unidad-2-tema-3-2-4
12. http://www.ub.edu/psicologia_ambiental/unidad-2-tema-3-2-4
13. http://www.ub.edu/psicologia_ambiental/unidad-2-tema-3-2-4
14. http://www.ub.edu/psicologia_ambiental/unidad-2-tema-3-2-4
15. <https://www.diariolibre.com/actualidad/ciudad/movilidad-el-complejo-tema-que-trastorna-la-ciudad-DY4247036>
16. Imagen área nocturna del Parque la Lira. Imagen obtenida de Google Maps, 2019.
17. <https://www.google.com/maps/place/Mirador+Sur,+Santo+Domingo/@18.4469708,-69.9639722,15z/data=!3m1!4m5!3m4!1s0x8ea561f58887b147:0x812f9998f1b3b96b!8m2!3d18.4467899!4d-69.9564698>
18. Plaza Santa Lucía, Mérida. 2017. <https://m50.com.mx>
19. <https://www.cordobaprop.com/alquiler-departamento-4-ambientes-/675332>
20. <https://www.elcaribe.com.do/panorama/pais/rechazan-propuesta-de-mutilar-el-mirador-sur/>
21. What makes a successful place? (PPS, 2018)- <https://www.pps.org>
22. <https://www.plataformaarquitectura.cl/cl/886566/parque-lineal-ferrocarril-de-cuernavaca-gaeta-springall-arquitectos/5a4de51df197cc8fba00002d-parque-lineal-ferrocarril-de-cuernavaca-gaeta-springall-arquitectos-diagrama>
23. Diagnóstico de situación de los espacios de uso público del Distrito Nacional.
24. Diagnóstico de situación de los espacios de uso público del Distrito Nacional.
25. PERFIL DEL DISTRITO NACIONAL ADN
26. Twitter/@Carlos_Read
27. <https://www.elcaribe.com.do/panorama/dinero/rd-tiene-el-81-de-sus-viviendas-en-las-zonas-urbanas/>
28. <https://listindiario.com/la-republica/2020/11/05/642801/impactados-por-el-covid-19-y-no-preparados-la-situacion-de-los-espacios-publicos-y-areas-verdes-del-distrito-nacional>
29. <https://listindiario.com/la-vida/2021/08/12/683466/el-jardin-botanico-cumple-45-anos>
30. <https://es.wikipedia.org/wiki/Archivo:Calidad-de-vida-%E2%80%93Definici%C3%B3n-y-concepto-general-salud-y-social.png>

31. Mejorar la calidad de vida fomentando otras formas de entender la movilidad (Joseph Marti, 2014). <https://ecosistemaurbano.org>
32. <https://www.istockphoto.com/es/foto/tomando-el-metro-gm1129344984-298288445>
33. <https://www.latimes.com/espanol/deportes/articulo/2021-04-12/youth-sports-mental-health-pandemic>
34. Fuente: restaurante el conde (SF) <https://www.condepenalba.com/es>
35. Foto 1. Banca de acero fundido. Se utiliza de formas variadas. sf. Foto: <https://www.laprensa.com.ni>
36. https://issuu.com/nadine.sam/docs/corredor_verde_-_nadine_sam/159
37. <https://i.pinimg.com/originals/b8/4b/2a/b84b2aa22cdeab21476c3ceb6f223d1a.jpg>
38. <https://alponiente.com/carta-abierta-a-federico-gutierrez-sobre-los-reconocimientos-internacionales-de-parques-del-rio-medellin/>
39. <https://encolombia.com/medio-ambiente/interes-a/importancia-ecomovilidad-transporte-sostenible/>
40. <http://adn.gob.do/pot/potcapital2019/14%20POT%20Documento%20para%20Discusion%20Abr2019.pdf>
41. <https://sofratesa.com/metro-de-santo-domingo/>
42. <https://latinclima.org/energia-verde-e-inclusiva/calentamiento-global-cambio-climatico-y-energia>
43. La infraestructura verde como herramienta de mitigación y adaptación urbana en la ciudad de Santo Domingo, República Dominicana, 2019
44. https://www.ecured.cu/Palma_de_sierra
45. https://www.ecured.cu/Caoba#Caoba_m.C3.A1s_famosa_en_Cuba
46. <https://www.caddetails.com/Project/landscape-forms-inc/15/bay-meadows-residence/332>
47. <https://www.dezeen.com/2012/05/10/shelf-hotel-by-3gatti-architecture-studio/>
48. <https://www.arquine.com/corredor-cultural-chapultepec/>
49. <https://www.nuevayork.net/high-line>
50. <https://www.nuevayork.net/high-line>
51. <https://www.nuevayork.net/high-line>
52. <https://www.nuevayork.net/high-line>
53. <https://www.nuevayork.net/high-line>
54. <https://www.nuevayork.net/high-line>
55. <https://www.nuevayork.net/high-line>
56. <https://www.nuevayork.net/high-line>
57. <https://www.nuevayork.net/high-line>
58. <https://www.nuevayork.net/high-line>
59. <https://www.nuevayork.net/high-line>
60. https://commons.wikimedia.org/wiki/File:2016_Tondiloo_park_construction_006.JPG
61. <https://www.traveler.es/naturaleza/articulos/vitoria-anillo-verde-que-ver-como-recorrerlo/19244>
62. <https://www.traveler.es/naturaleza/articulos/vitoria-anillo-verde-que-ver-como-recorrerlo/19244>
63. 63. https://www.vitoria-gasteiz.org/wb021/was/contenidoAction.do?idioma=es&uid=u59d6d94d_146f5888d34__7f4c
64. 64. https://www.vitoria-gasteiz.org/wb021/was/contenidoAction.do?idioma=es&uid=u59d6d94d_146f5888d34__7f4c
65. 65. <http://www.plataformaurbana.cl/archive/2014/09/26/parque-kaukari-este-ano-se-abrira-la-1%C2%AA-etapa-del-parque-que-recupera-el-rio-copiapo/>
66. 66. <http://www.plataformaurbana.cl/archive/2014/09/26/parque-kaukari-este-ano-se-abrira-la-1%C2%AA-etapa-del-parque-que-recupera-el-rio-copiapo/>
67. 67. <http://www.plataformaurbana.cl/archive/2014/09/26/parque-kaukari-este-ano-se-abrira-la-1%C2%AA-etapa-del-parque-que-recupera-el-rio-copiapo/>

68. <http://www.plataformaurbana.cl/archive/2014/09/26/parque-kaukari-este-ano-se-abrira-la-1%C2%AA-etapa-del-parque-que-recupera-el-rio-copiapo/>
69. <http://www.plataformaurbana.cl/archive/2014/09/26/parque-kaukari-este-ano-se-abrira-la-1%C2%AA-etapa-del-parque-que-recupera-el-rio-copiapo/>
70. <http://www.plataformaurbana.cl/archive/2014/09/26/parque-kaukari-este-ano-se-abrira-la-1%C2%AA-etapa-del-parque-que-recupera-el-rio-copiapo/>
71. <https://meet.barcelona.cat/es/descubre-barcelona/distritos/eixample/paseo-sant-joan>
72. <https://meet.barcelona.cat/es/descubre-barcelona/distritos/eixample/paseo-sant-joan>
73. <https://www.busquetsgalvez.com/web/bares-restaurantes-monopolizan-los-locales-alquiler-paseo-sant-joan/>
74. <https://www.busquetsgalvez.com/web/bares-restaurantes-monopolizan-los-locales-alquiler-paseo-sant-joan/>
75. <https://www.busquetsgalvez.com/web/bares-restaurantes-monopolizan-los-locales-alquiler-paseo-sant-joan/>
76. <https://www.busquetsgalvez.com/web/bares-restaurantes-monopolizan-los-locales-alquiler-paseo-sant-joan/>
77. <https://www.busquetsgalvez.com/web/bares-restaurantes-monopolizan-los-locales-alquiler-paseo-sant-joan/>
78. <https://www.busquetsgalvez.com/web/bares-restaurantes-monopolizan-los-locales-alquiler-paseo-sant-joan/>
79. <https://parquecentralsantiago.com/>
80. <https://parquecentralsantiago.com/>
81. <https://parquecentralsantiago.com/>
82. <https://parquecentralsantiago.com/>
83. <https://parquecentralsantiago.com/>
84. <http://proyectocorredorverde.com.ar/vecinos-y-organizaciones-impulsan-la-creacion-del-corredor-verde/>
85. <http://proyectocorredorverde.com.ar/vecinos-y-organizaciones-impulsan-la-creacion-del-corredor-verde/>
86. <https://www.plataformaarquitectura.cl/cl/02-20735/new-york-city-high-line-abre-al-publico>. <https://www.plataformaarquitectura.cl/cl/02-20735/new-york-city-high-line-abre-al-publico>
87. <https://www.plataformaarquitectura.cl/cl/02-20735/new-york-city-high-line-abre-al-publico>. <https://www.plataformaarquitectura.cl/cl/02-20735/new-york-city-high-line-abre-al-publico>
88. <https://www.notigraficas.com/sigue-llegando-mucha-gente-a-la-protesta-pacifica-en-la-plaza-de-la-bandera/>
89. : Google Earth Pro
90. <https://www.pinterest.com/pin/549579960772026320/>
91. <https://www.istockphoto.com/es/foto/la-amplia-acera-a-trav%C3%A9s-del-parque-gm1042894544-279187146>
92. <http://www.plataformaurbana.cl/archive/2014/09/26/parque-kaukari-este-ano-se-abrira-la-1%C2%AA-etapa-del-parque-que-recupera-el-rio-copiapo/>
93. :<https://publications.iadb.org/publications/spanish/document/Experiencias-de-parques-lineales-en-Brasil-Espacios-multifuncionales-con-potencial-para-brindar-alternativas-a-problemas-de-drenaje-y-aguas-urbanas.pdf>
94. de imagen: vialidad santo domingo slideshare

file:///C:/Users/arqui/Downloads/Distrito_Nacional_%E2%80%93_Resultados_Encuesta_Plan_Bici_Del_Gran_Santo_Domingo_Y_Marco_Regulatorio_Para_Bicicletas.pdf.

95. GoogleEarth pro
96. <https://www.merriam-webster.com/dictionary/commercial>
97. <https://restaurantguru.com/amp/Floresta-Pesque-Pague-Ituverava>
98. <https://www.easyviajar.com/republica-dominicana/a-visitar>
99. <https://restaurantguru.com/amp/Floresta-Pesque-Pague-Ituverava>
100. <https://www.davaocity.gov.ph/high-priority-bus-system/city-lfrb-move-ahead-to-select-operators-for-interim-bus-project/>
101. https://en.wikipedia.org/wiki/Barcelona_Metro_9000_Series
102. FUENTE:<https://idominicanas.com/nivel-pobreza-en-republica-dominicana-sigue-mas-alto/>
103. FUENTE:<https://www.puenteazul.net/property/residencial-terrazul>
104. Google Earth pro
105. Google Street
106. Google maps
107. <https://www.markadr.com/property/proyecto-distrito-piantini>
108. Google Earth pro
- 109-140 Google Street

ANEXOS

NORMATIVAS ESPACIOS VERDES.

Como preámbulo de este apartado hay que destacar 3 factores que inciden en el desarrollo del vehículo arquitectónico como lo son la leyes y reglamentos internacionales que conciernen al espacio público, las leyes y reglamento Nacionales y por ultimo las que corresponden específicamente al sector

INTERNACIONAL

NORMATIVAS INTERNACIONALES SOBRE ESPACIO PUBLICO Y AREAS VERDES

(OMS) Organización Mundial de la Salud con respecto a la dotación de áreas verdes la OMS recomienda (9m²/hab. como parámetro mínimo para de área verde urbano).



**World Health
Organization**

ANEXOS

NORMATIVAS MEDIO AMBIENTE.

CONSIDERANDO: que el medio ambiente y recursos naturales es responsabilidad del estado y sus instituciones (los gobiernos municipales y casa ciudadano), estos deben cuidarlos para que no se les agoten, deterioren o degraden para aprovecharlos racionalmente y disfrutarlos. CONSIDERANDO: que es necesario mantener la armonía entre el ser humano y su medio ambiente y eliminar las situaciones que perjudican estos

NO. 5852, del 29 de marzo del 1962, sobre dominio de las aguas terrestre y distribución de aguas.

- No. 5856, del 2 de abril del 1962, sobre la conservación forestal y arboles frutales.

- No.305, del 23 de mayo de 1968, sobre vías de comunicación que esta debe alegarse 60 metros de las zonas marítima en costas de playas, ríos ,lagos y la gunas del territorio dominicano

- No.114, del 3 de enero de 1975, que instituye el par que zoológico nacional, como centro destinado al fermento de la educación , la investigación y la cultura.

- No.456, del 28 de octubre de 1957, que instituye al Jardín Botánico Nacional “Dr. Rafael M. Moscoso” como centro destinado al fomento de la educación y la cultura

No. 632, del 28 de mayo de 1977, que prohíbe el corte o tala de arboles o matas en las cabeceras de ríos y arroyos de la Republica Dominicana.

- No.114, del 3 de enero de 1975, que instituye el par que zoológico nacional, como centro destinado al fermento de la educación , la investigación y la cultura.

- No.456, del 28 de octubre de 1957, que instituye al Jardín Botánico Nacional “Dr. Rafael M. Moscoso” como centro destinado al fomento de la educación y la cultura

- No. 632, del 28 de mayo de 1977, que prohíbe el corte o tala de arboles o matas en las cabeceras de ríos y arroyos de la Republica Dominicana.

- No.295, del 28 de agosto de 1958, que declara de alto interés nacional incluir a la educación nacional la a necesidad de conservar los recursos naturales del país.

- No. 2596, del 4 de septiembre de 1972, que crea una comisión que se encargara de estudiar los problemas que ocasiona la contaminación de nuestro medio ambiente.

- No. 297-87, del 3 de junio de 1987, que declara como Patrimonio Natural de la Nación, todas las cuevas, cavernas y demás cavidades subterráneas situadas en el territorio de la Republica Dominicana

ANEXOS

NORMATIVAS NACIONALES.

Normativas

- Lineamientos del plan director 1997. Ayuntamiento del distrito Nacional
- Plan Indicativo para la zona metropolitana, 2005-2015
- Ley 6232-63 sobre la planificación urbana
- LEYES DE PLANEAMIENTO URBANO
- Ley 675-44 sobre urbanización, ornato público y construcciones
- Leyes sobre espacios naturales

Decreto no. 183 que rodona la creación de un cinturón verde que rodee el entrono urbano de la ciudad de Santo Domingo

Ley 64-00 de medio ambiente y recursos naturales

Siendo el medio ambiente y los recursos naturales un conjunto de bienes comunes y esenciales para la sociedad. La ley de medio ambiente tiene como objetivo cuidar de que no se agote, deterioren o degraden para que puedan ser aprovechados racionalmente y disfrutados por las generaciones presentes y futuras.

- Ley 147- 02 sobre gestión de riesgo
- Keyes y planes sobre ordenamiento del territorio
- Ley 163 – 01 que crea provincia de santo domingo y sus municipios
- Ley 174-09

Hay dos instituciones del Estado que tienen que ver con la administración de los espacios públicos en el territorio: los ayuntamientos, apoyados en la Ley No. 176-07 del Distrito Nacional y los Municipios, del 17 de julio del 2007; y el Ministerio de Medio Ambiente y Recursos Naturales, Ley 64-00.



7.3 SECTORIAL

El sector como tal no se rige específicamente bajo ningún decreto que lo identifique como sector independiente, debido a su situación de enclave, sin embargo este limita con dos sectores con regulaciones muy similares los cuales son el sector los prados y el sector julieta morales.



Categoría	Tipología	Rangos de Densidades Netas Permitidas	Alturas Máximas en Edificaciones	Usos compatibles
Densidad Baja	BM	≤ 100 hab/Ha	2 Niveles (Hasta 8.00 mts)	RESIDENCIAL UNIFAMILIAR
	BR	101 – 250 hab/Ha	2 Niveles (Hasta 8.00 mts)	RESIDENCIAL UNIFAMILIAR / USO INSTITUCIONAL Y COMERCIAL DE PEQUEÑA ESCALA RESTRINGIDO A UNO POR MANZANA. NO CONTAMINANTES NI PELIGROSAS
	BI	251 – 400 hab/Ha	3 Niveles (11.00 mts)	RESIDENCIAL MULTIFAMILIAR / USO INSTITUCIONAL Y COMERCIAL DE PEQUEÑA ESCALA / NO CONTAMINANTES NI PELIGROSAS
Densidad Media	MM	401 – 560 hab/Ha	4 Niveles (14.00 mts)	RESIDENCIAL MULTIFAMILIAR / USO INSTITUCIONAL Y COMERCIAL / NO CONTAMINANTES NI PELIGROSAS
	MR	561 – 720 hab/Ha	6 Niveles (23.00 mts)	RESIDENCIAL MULTIFAMILIAR / USO INSTITUCIONAL Y COMERCIAL / NO CONTAMINANTES NI PELIGROSAS
	MI	721 – 880 hab/Ha	9 Niveles (33.50 mts)	RESIDENCIAL MULTIFAMILIAR / USO INSTITUCIONAL Y COMERCIAL / NO CONTAMINANTES NI PELIGROSAS
Densidad Alta	AM	881 – 1040 hab/Ha	15 Niveles (54.50 mts)	RESIDENCIAL MULTIFAMILIAR / USO INSTITUCIONAL Y COMERCIAL / NO CONTAMINANTES NI PELIGROSAS
	AR	1041 – 1200 hab/Ha	25 Niveles (89.50 mts)	RESIDENCIAL MULTIFAMILIAR / USO INSTITUCIONAL Y COMERCIAL / NO CONTAMINANTES NI PELIGROSAS
	AI		Hasta 40 Niveles (142.00 mts)	RESIDENCIAL MULTIFAMILIAR / USO INSTITUCIONAL Y COMERCIAL / NO CONTAMINANTES NI PELIGROSAS

La Resolución No. 85/2009 del Ayuntamiento del Distrito Nacional (ADN), establece que en el sector Los Prados se permite levantar, desde residencias de dos niveles hasta edificios de 40 pisos, esto así porque el suelo es de densidades bajas, medias y altas.

Resolución Zonificación Indicativa sobre Densidades Circunscripción N° 1. Distrito Nacional. Enero, 2009

15: En vías de sección menor a 8 metros que no tengan definidas las aceras, se sumará al retiro a lindero correspondiente, el ancho necesario para la adecuación futura del dominio público, de acuerdo a la dotación requerida en la UT y las normas vigentes. 16: Las vías que no hayan definido aceras, al momento de aplicar cambios de densidad y uso, sumarán al retiro a lindero, el ancho necesario para la adecuación futura del dominio público, de acuerdo a la dotación requerida en la UT y las normas vigentes.

21: En los asentamientos de urbanización informal establecidos al interior de una UT, se aplicarán medidas no convencionales, conforme a las características del sector, hasta tanto se cuente con normas especiales definitivas. Se les asigna una trama especial para identificarles en los planos de UT (unidades territoriales).

26: Se podrán establecer terrazas abiertas sobre techados de parqueos, sólo sobre el lindero frontal, siempre y cuando no estén techadas.

30: Las excavaciones para niveles soterrados deberán dejar un retiro mínimo de 1.00 mt a linderos frontal, posterior y lateral.

ANEXOS

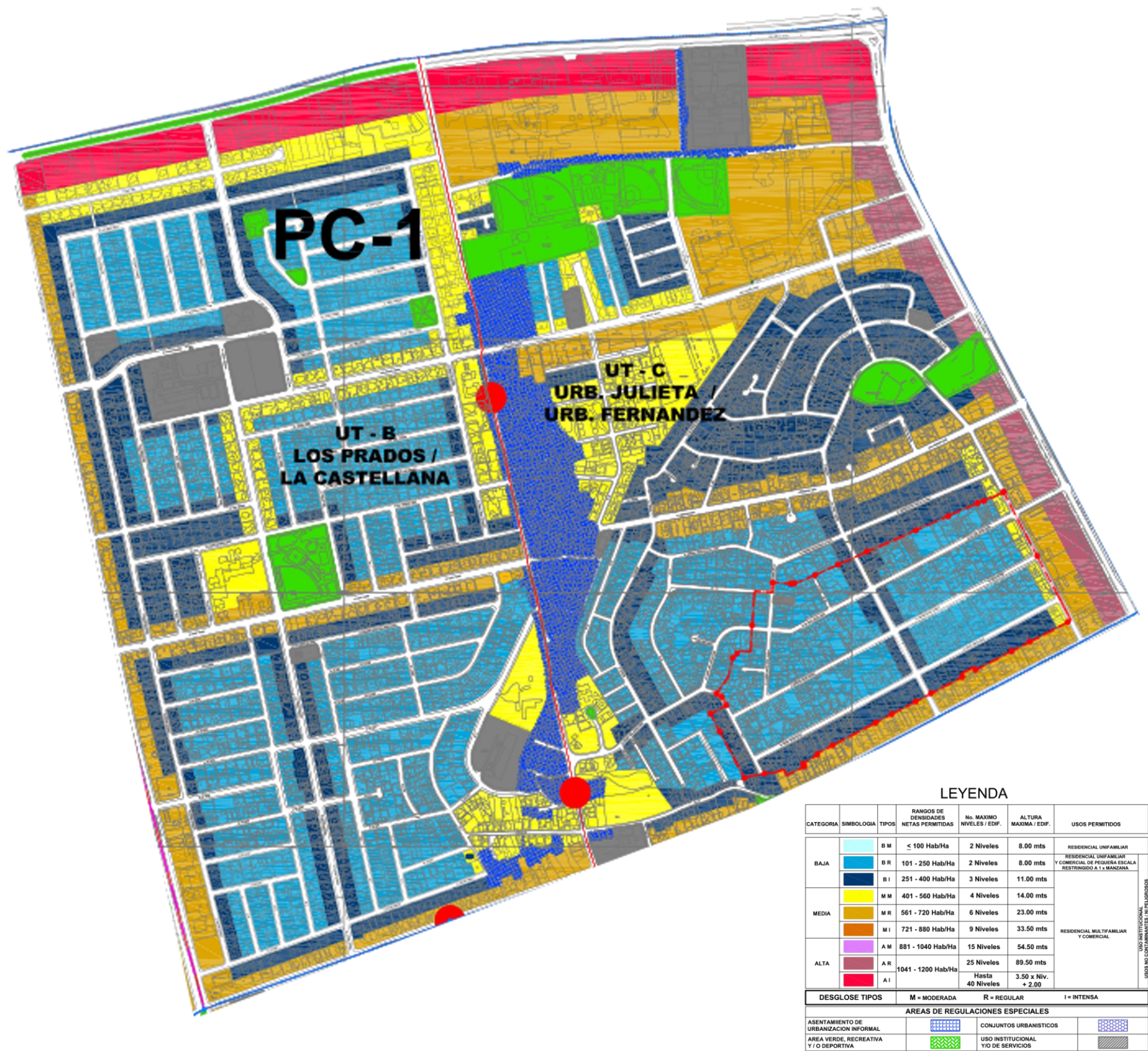
NORMATIVAS HABITACIONALES

D.N.

Categoría	Tipología	Rangos de Densidades Netas Permitidas	Alturas Máximas en Edificaciones	Usos compatibles
Densidad Baja	BM	≤ 100 hab/Ha	2 Niveles (Hasta 8.00 mts)	RESIDENCIAL UNIFAMILIAR
	BR	101 – 250 hab/Ha	2 Niveles (Hasta 8.00 mts)	RESIDENCIAL UNIFAMILIAR / USO INSTITUCIONAL Y COMERCIAL DE PEQUENA ESCALA RESTRINGIDO A UNO POR MANZANA. NO CONTAMINANTES NI PELIGROSAS
	BI	251 – 400 hab/Ha	3 Niveles (11.00 mts)	RESIDENCIAL MULTIFAMILIAR / USO INSTITUCIONAL Y COMERCIAL DE PEQUENA ESCALA / NO CONTAMINANTES NI PELIGROSAS
Densidad Media	MM	401 – 560 hab/Ha	4 Niveles (14.00 mts)	RESIDENCIAL MULTIFAMILIAR / USO INSTITUCIONAL Y COMERCIAL / NO CONTAMINANTES NI PELIGROSAS
	MR	561 – 720 hab/Ha	6 Niveles (23.00 mts)	RESIDENCIAL MULTIFAMILIAR / USO INSTITUCIONAL Y COMERCIAL / NO CONTAMINANTES NI PELIGROSAS
	MI	721 – 880 hab/Ha	9 Niveles (33.50 mts)	RESIDENCIAL MULTIFAMILIAR / USO INSTITUCIONAL Y COMERCIAL / NO CONTAMINANTES NI PELIGROSAS
Densidad Alta	AM	881 – 1040 hab/Ha	15 Niveles (54.50 mts)	RESIDENCIAL MULTIFAMILIAR / USO INSTITUCIONAL Y COMERCIAL / NO CONTAMINANTES NI PELIGROSAS
	AR	1041 – 1200 hab/Ha	25 Niveles (89.50 mts)	RESIDENCIAL MULTIFAMILIAR / USO INSTITUCIONAL Y COMERCIAL / NO CONTAMINANTES NI PELIGROSAS
	AI		Hasta 40 Niveles (142.00 mts)	RESIDENCIAL MULTIFAMILIAR / USO INSTITUCIONAL Y COMERCIAL / NO CONTAMINANTES NI PELIGROSAS

ANEXOS

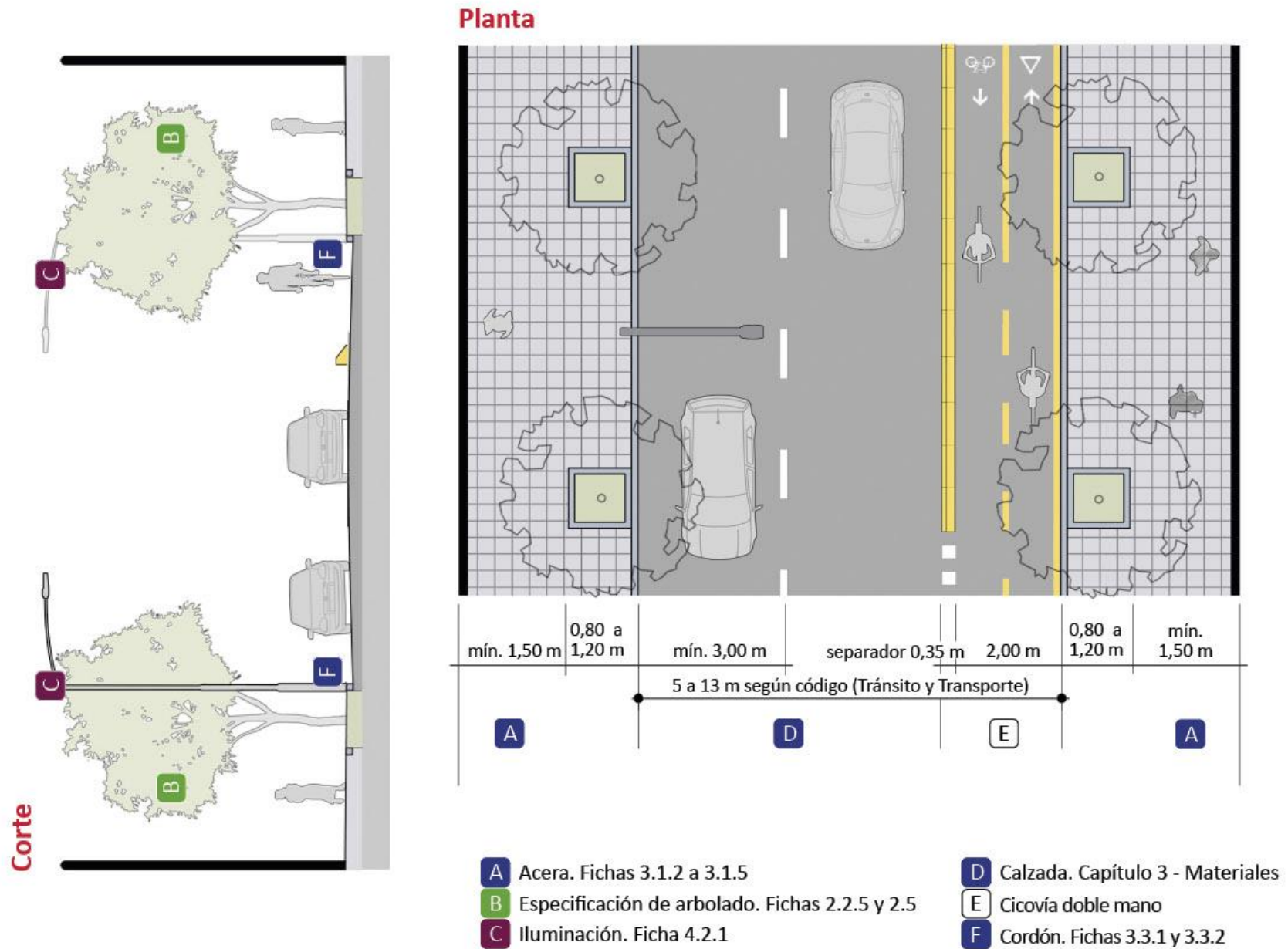
ORDENAMIENTO TERRITORIAL



Fuente <http://www.adn.gob.do/>

ANEXOS

NORMATIVAS Y ESTANDARES VIALES



Las medidas son indicativas y deberán adaptarse a cada proyecto en particular.

ANEXOS

CENSO POBLACIONAL

Densidad poblacional por barrio, Distrito Nacional, Censo 2010

Al momento censal la densidad poblacional del Distrito Nacional alcanzaba los 10,544.8 hab/km². Conformada por 70 barrios, con un promedio de 13,028.4 hab/km² y un grado de dispersión del 88.2%.

El barrio Ensanche Capotillo fue la localidad que arrojó la mayor densidad poblacional con 45,367.5 hab/km², seguido de los sectores 24 de Abril y María Auxilladora con 44,605.7 hab/km² y 42,247.5 hab/km², respectivamente, estas comunidades se encuentran en las cercanías del río Ozama. Los barrios con menor densidad poblacional fueron Barrio Jardín Zoológico, Paseo de los Indios o Parque Mirador Sur con 37.7 hab/km² y 69.6 hab/km², respectivamente, debido a que su superficie está destinada especialmente para la recreación.

Densidad poblacional según barrio, Distrito Nacional, Censo 2010

Sector/Barrio	Densidad poblacional	Sector/Barrio	Densidad poblacional	Sector/Barrio	Densidad poblacional
01 Los Petatejos	14,465.7	24 Mirador Sur	4,785.9	47 Jardín Zoológico	37.7
02 Palma Real	10,014.0	25 Buenos Aires Mirador	24,848.3	48 La Zurza	35,271.8
03 Arroyo Manzano	1,711.0	26 Miramar	8,145.0	49 Villas Agrícolas	20,330.2
04 Altos de Arroyo Hondo	3,200.5	27 Tropical Metaldom	2,458.7	50 Villa Juana	18,047.9
05 Los Ríos	15,062.3	28 Jardines del Sur	14,720.2	51 Miraflores	1,324.6
06 Puerto Isabela (Costa Verde)	11,338.1	29 Atala	11,850.7	52 San Juan Bosco	8,274.5
07 Honduras del Oeste	11,383.5	30 Bella Vista	7,623.1	53 Garrae	4,203.1
08 Honduras del Norte	12,744.3	31 Quisqueya	13,223.1	54 Ciudad Nueva	8,677.6
09 Paseo de los Indios o Parque Mirador Sur	69.6	32 Plantini	5,109.3	55 San Carlos	20,646.3
10 Los Cacicaezgos	6,863.9	33 La Julia	7,170.4	56 Villa Consuelo	17,164.4
11 Renacimiento	7,505.5	34 Nuestra Señora de la Paz	17,905.5	57 Ensanche Luperón	14,820.3
12 Los Restauradores	10,807.9	35 General Antonio Duvergé	12,162.1	58 Ensanche Capotillo	45,367.5
13 San Gerónimo	8,979.3	36 30 de Mayo	17,695.2	59 Simón Bolívar	41,990.5
14 Los Jardines	7,611.4	37 Cacique	10,952.8	60 24 de Abril	44,605.7
15 Jardín Botánico	201.3	38 Centro de los Héroes	119.6	61 Ensanche Espailat	32,983.1
16 Nuevo Arroyo Hondo	8,217.8	39 Mata Hambre	17,211.1	62 María Auxilladora	42,247.5
17 Cerros de Arroyo Hondo	1,497.7	40 Ciudad Universitaria	4,085.6	63 Mejoramiento Social	22,886.7
18 Viejo Arroyo Hondo	5,095.5	41 La Esperilla	4,698.6	64 Villa Francisca	18,211.3
19 Paraíso	8,812.9	42 Ensanche Naco	6,416.1	65 Ciudad Colonial	6,933.9
20 Julieta Morales	10,017.1	43 Centro Olímpico Juan Pablo Duarte	168.3	66 Domingo Savio	35,518.0
21 Los Prados	6,872.4	44 La Fe	8,350.7	67 Gualey	32,803.1
22 El Millón	7,456.0	45 La Agustina	28,571.7	68 La Isabela	3,226.3
23 Mirador Norte	8,948.1	46 Cristo Rey	28,425.9	69 La Hondonada	1,404.4
				70 San Diego	281.5

ANEXOS

CENSO POBLACIONAL

Población de 0 a 14 años por barrio, Distrito Nacional, Censo 2010

Al momento censal la estructura de la población del Distrito Nacional que corresponde al grupo de edades comprendido entre 0 a 14 años alcanzaba el 25.7%, con un promedio de 22.9% y un grado de dispersión del 26.2% entre los sectores.

El Barrio Jardín Zoológico es el barrio que arrojó el mayor porcentaje de población en estas edades con 36.8%, seguido de La Hondonada y La Zurza con 33.6% y 33.5%, respectivamente. Los Barrios con menor porcentaje fueron Centro Olímpico Juan Pablo Duarte, Miraflores y Ciudad Universitaria con 6.1%, 11.2% y 13.8%, respectivamente.

Porcentaje de población de 0 a 14 años según barrio, Distrito Nacional, Censo 2010

Sector/Barrio	Población 0 a 14 años	Sector/Barrio	Población 0 a 14 años	Sector/Barrio	Población 0 a 14 años
01 Los Peralejos	28.7	24 Mirador Sur	16.0	47 Barrio Jardín Zoológico	36.8
02 Palma Real	33.1	25 Buenos Aires Mirador	25.9	48 La Zurza	33.5
03 Arroyo Manzano	26.7	26 Miramar	20.3	49 Villas Agrícolas	28.6
04 Altos de Arroyo Hondo	27.9	27 Tropical Metaldom	16.6	50 Villa Juana	23.5
05 Los Ríos	27.6	28 Jardines del Sur	21.9	51 Miraflores	11.2
06 Puerta Isabela (Costa verde)	30.5	29 Acala	16.5	52 San Juan Bosco	17.0
07 Honduras del oeste	22.8	30 Bella Vista	18.5	53 Garcoe	14.8
08 Honduras del Norte	19.7	31 Quisqueya	22.6	54 Ciudad Nueva	16.8
09 Paseo de los Indios o Parque Mirador Sur	21.1	32 Plantini	19.3	55 San Carlos	22.3
10 Los Caciquezgos	18.3	33 La Julia	20.4	56 Villa Consuelo	24.0
11 Reracimiento	20.4	34 Nuestra Señora de la Paz	20.3	57 Ensanche Luperón	24.2
12 Los Restauradores	23.1	35 General Antonio Duvergé	17.4	58 Ensanche Capotillo	31.0
13 San Gerónimo	19.4	36 30 de Mayo	20.9	59 Simón Bolívar	30.4
14 Los Jardines	21.2	37 Cadique	17.9	60 24 de Abril	28.7
15 Jardín Botánico	17.3	38 Centro de los Héroes	14.5	61 Ensanche Españet	26.1
16 Nuevo Arroyo Hondo	28.6	39 Mata Hambre	18.0	62 María Auxiliadora	29.6
17 Ceras de Arroyo Hondo	28.7	40 Ciudad Universitaria	13.8	63 Mejoramiento Social	26.9
18 Viejo Arroyo Hondo	22.1	41 La Espejilla	16.7	64 Villa Francisca	25.0
19 Paraíso	22.6	42 Ensanche Naco	19.0	65 Ciudad Colonial	17.5
20 Julieta Morales	23.5	43 Centro olímpico Juan Pablo Duarte	6.1	66 Domingo Savio	33.2
21 Los Prados	20.3	44 La Fe	22.2	67 Gualay	30.3
22 El Millón	19.6	45 La Agustina	27.0	68 La Isabela	32.7
23 Mirador Norte	19.6	46 Cristo Rey	28.3	69 La Hondonada	33.6
				70 San Diego	30.0

ANEXOS

CENSO POBLACIONAL

Población de 65 años y más por barrio, Distrito Nacional, Censo 2010

Al momento censal la estructura de la población del Distrito Nacional que corresponde al grupo de edades de 65 años y más alcanzaba el 7.3 %, con un promedio de 8.3% y un grado de dispersión del 42.1% entre los sectores.

El barrio Miraflores arrojó el mayor porcentaje de población en estas edades con 16.7%, seguido de Mirador Sur y Ciudad Nueva con 15.1% y 14.2%, respectivamente. Los con menor población en estas edades son Centro Olímpico Juan Pablo Duarte, Barrio Jardín Zoológico y Palma Real con 0%, 0% y 2.4%, respectivamente.

Porcentaje de población de 65 años y más según barrio, Distrito Nacional, Censo 2010

Sector/Barrio	Población 65 años y más	Sector/Barrio	Población 65 años y más	Sector/Barrio	Población 65 años y más
01 Los Petatejos	5.3	24 Mirador Sur	15.1	47 Barrio Jardín Zoológico	0.0
02 Palma Real	2.4	25 Buenos Aires Mirador	5.9	48 La Zurza	4.3
03 Arroyo Manzano	5.0	26 Miramar	9.8	49 Villas Agrícolas	6.2
04 Altos de Arroyo Hondo	5.0	27 Tropical Metaldom	10.4	50 Villa Juana	8.1
05 Los Ríos	4.1	28 Jardines del Sur	9.0	51 Miraflores	16.7
06 Puerto Isabela (Casta verde)	5.0	29 Atala	14.2	52 San Juan Bosco	13.3
07 Honduras del oeste	9.9	30 Bella Vista	11.4	53 Garoue	13.2
08 Honduras del Norte	8.4	31 Quitoqueya	9.1	54 Ciudad Nueva	14.2
09 Paseo de los Indios e Parque Mirador Sur	8.4	32 Plantini	14.1	55 San Carlos	9.8
10 Los Caricazgos	12.8	33 La Julia	8.4	56 Villa Consuelo	9.8
11 Renacimiento	10.4	34 Nuestra Señora de la Paz	7.2	57 Escancho Luperón	8.5
12 Los Restauradores	6.6	35 General Antonio Duvergé	10.9	58 Escancho Capotillo	5.6
13 San Gerónimo	10.0	36 30 de Mayo	6.0	59 Simón Bolívar	6.2
14 Los Jardines	9.6	37 Cacique	11.0	60 24 de Abril	6.5
15 Jardín Botánico	9.2	38 Centro de los Héroes	8.1	61 Escancho Espoillat	7.3
16 Nuevo Arroyo Hondo	4.2	39 Mata Hambre	9.1	62 María Auxiliadora	6.4
17 Cerros de Arroyo Hondo	4.5	40 Ciudad Universitaria	9.5	63 Mejoramiento Social	7.1
18 Viejo Arroyo Hondo	8.8	41 La Esperilla	13.1	64 Villa Francisca	8.3
19 Paraíso	9.2	42 Escancho Naco	13.6	65 Ciudad Colonial	13.2
20 Julieta Morales	7.1	43 Centro Olímpico Juan Pablo Duarte	0.0	66 Domingo Savio	4.0
21 Los Prados	9.7	44 La Fe	8.3	67 Gualey	6.0
22 El Millón	11.7	45 La Agustina	6.6	68 La Isabela	4.0
23 Mirador Norte	11.3	46 Cristo Rey	8.9	69 La Hondonada	4.1
				70 San Diego	2.9

ANEXOS

CENSO POBLACIONAL

Índice de masculinidad por barrio, Distrito Nacional, Censo 2010

Al momento censal, la población del Distrito Nacional alcanzaba un índice de masculinidad de un 91.4 hombres por cada 100 mujeres nacidas vivas, con un promedio de 92.8% y un grado de dispersión del 37.5% entre los sectores.

El barrio Centro Olímpico Juan Pablo Duarte fue la localidad que arrojó el mayor índice de masculinidad con 371.4; le seguían las comunidades San Diego y Barrio Jardín Zoológico con 112.4 y 111.1, respectivamente. Los barrios con menor índice de masculinidad fueron Paseo de los Indios o Mirador Sur, Mirador Norte y General Antonio Duvergé con 63.8, 72.1 y 74.0, respectivamente.

Índice de masculinidad según barrio, Distrito Nacional, Censo 2010

Sector/Barrio	Población femenina	Sector/Barrio	Población femenina	Sector/Barrio	Población femenina
01 Los Peralejos	96.6	24 Mirador Sur	85.1	47 Barrio Jardín Zoológico	111.1
02 Palma Real	98.3	25 Buenos Aires Mirador	96.6	48 La Zurza	106.7
03 Arroyo Manzano	93.9	26 Miramar	81.8	49 Villas Agrícolas	97.2
04 Altos de Arroyo Hondo	92.9	27 Tropical Metaldom	81.4	50 Villa Juana	92.1
05 Los Ríos	93.0	28 Jardines del Sur	86.1	51 Miraflores	79.5
06 Puerto Isabela (Costa Verde)	103.6	29 Atala	74.6	52 San Juan Bosco	81.2
07 Honduras del oeste	83.4	30 Bella Vista	81.0	53 Gazcue	78.1
08 Honduras del Norte	83.4	31 Quisqueya	83.8	54 Ciudad Nueva	78.2
09 Paseo de los Indios o Parque Mirador Sur	63.8	32 Plantini	79.9	55 San Carlos	89.5
10 Los Cacicazgos	90.5	33 La Julia	87.4	56 Villa Consuelo	92.6
11 Renacimiento	81.9	34 Nuestra Señora de la Paz	86.3	57 Ensanche La Perla	87.9
12 Los Restauradores	84.6	35 General Antonio Duvergé	74.0	58 Ensanche Capatillo	96.7
13 San Gerónimo	80.1	36 30 de Mayo	86.7	59 Simón Bolívar	100.7
14 Los Jardines	86.0	37 Cacique	77.9	60 24 de Abril	94.1
15 Jardín Botánico	93.6	38 Centro de los Héroes	87.9	61 Ensanche Espaillet	90.6
16 Nuevo Arroyo Hondo	96.9	39 Mata Hambre	80.8	62 María Auxiliadora	94.7
17 Cerros de Arroyo Hondo	100.0	40 Ciudad Universitaria	84.2	63 Mejoramiento Social	98.3
18 Viejo Arroyo Hondo	88.7	41 La Esperilla	78.5	64 Villa Francisca	96.4
19 Paraíso	81.9	42 Ensanche Naco	82.0	65 Ciudad Colonial	82.9
20 Julieta Morales	92.2	43 Centro Olímpico Juan Pablo Duarte	371.4	66 Domingo Savio	101.3
21 Los Prados	86.6	44 La Fe	89.1	67 Gualey	98.1
22 El Millón	79.0	45 La Agustina	88.1	68 La Isabela	100.0
23 Mirador Norte	72.1	46 Cristo Rey	97.4	69 La Hondonada	101.7
				70 San Diego	112.4

ANEXOS

ENCUESTA

Situación y percepción del espacio publico en el Distrito Nacional

La siguiente encuesta esta realizada con la finalidad de recopilar datos para realizar una tesis titulada : “ARQUITECTURA PERMUTABLE:

como generador de intercambios culturales y sociales en espacios públicos”
estos datos son para conocer el impacto de los espacios públicos en las personas y su condición actual tanto física como perceptualmente.

por favor llenar la encuesta y compartirla si esta dentro de las posibilidades.

Gracias de antemano.

***Obligatorio**

1 Que edad tiene usted?

*

Marca solo un óvalo.

- Menos de 18 años
- 18-24 años
- 25-30 años
- 31-50 años
- Mas de 50 años

2 Cual es su genero?

*

Marca solo un óvalo.

- Masculino
- Femenino
- Prefero no decirlo

3 Cual es su ocupación?

Marca solo un óvalo.

- Educación básica
- Educación superior
- Empleado o Dueño de empresa
- Estudiante y (Empleado o Dueño de empresa)
- Retirado
- Desempleado

4 Donde reside? *

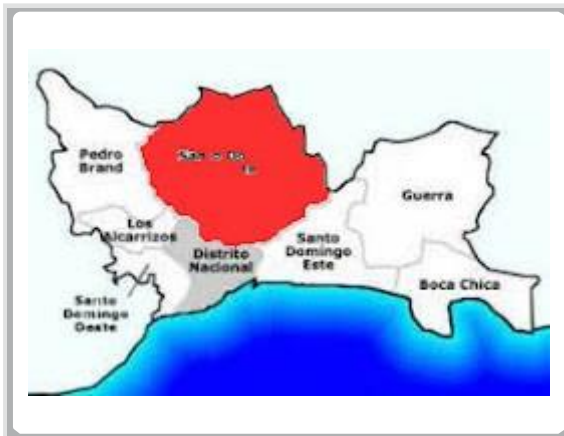
Marca solo un óvalo.



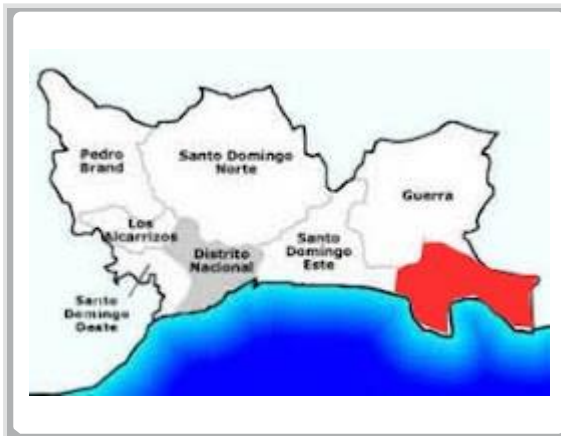
Distrito Nacional



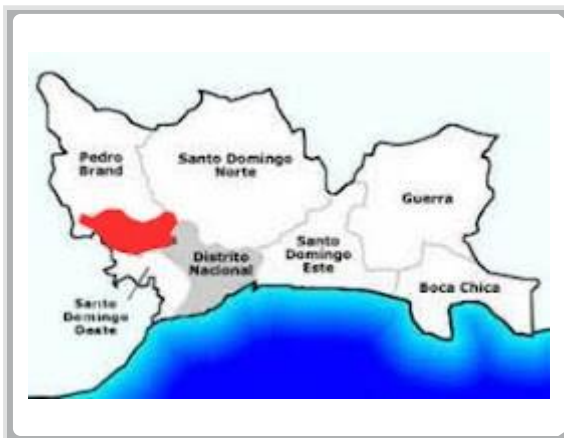
Santo Domingo Este



Santo Domingo Norte (Villa Mela)



Boca Chica



Los Alcarrizos



Pedro Brand

San Antonio de Guerra

Santo Domingo Oeste

En el Interior del país

5. Trabaja, estudia o pasa la mayor parte de su tiempo en el Distrito nacional?

Marca solo un óvalo.

Sí

No

6. Utiliza a menudo los espacios públicos del Distrito Nacional?

*

Marca solo un óvalo.

Si

No

7. Si su respuesta fue "No", Cual de estas podría ser la razón?

Selecciona todos los que correspondan.

No me gustan

No tengo tiempo

Me quedan lejos de casa / trabajo/ centro de estudio

Prefiero sitios cerrados (centros comerciales)

8. Del 1-5 siendo 1 como (muy poco) y 5 como(mucho) que tanto impacto o cercanía crees que tienen los espacios públicos en el día a día de las personas, *

Marca solo un óvalo.

	1	2	3	4	5	
Poco	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	Mucho

9. Cree que tanto los espacios públicos como las vías tienen identidad o están adecuadas para el

uso peatonal constante? *

Marca solo un óvalo.

- si
- no
- Los espacios publicos si, las vias no
- Las vias si, los espacios publicos no

10. Que cree que hace falta a la movilidad y espacios públicos para generar una vida urbana de

calidad en las mismas.? *

Selecciona todos los que correspondan.

- Confort
- Mas Actividades
- Seguridad
- Protección Climática
- Ser mas inclusivos
- Mobilidario Urbano de calidad
- Cercanía con el usuario
- Exposición cultural



ARQUITECTURA PERMUTABLE:
[como generador de intercambios culturales y sociales en espacios públicos]