



UNIVERSIDAD
CATÓLICA
DE CUENCA

UNIVERSIDAD CATÓLICA DE CUENCA

Comunidad Educativa al Servicio del Pueblo

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

CARRERA DE ARQUITECTURA

**RECUPERACIÓN DEL ESPACIO PÚBLICO,
PEATONALIZACIÓN DE LA CALLE LAS HERRERÍAS
PROYECTO DE TITULACIÓN PREVIO A LA OBTENCIÓN DEL
TÍTULO DE ARQUITECTO**

AUTOR: MARÍA DEL PILAR CAMPOVERDE CASTRO

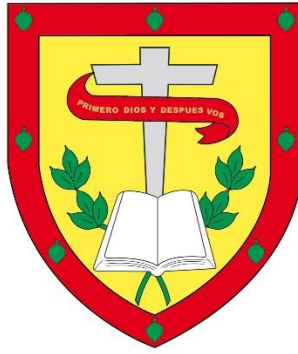
JOSELINE LISSETH TIPANTA ESPARZA

DIRECTOR: ARQ. ENMA ALEXANDRA ESPINOSA IÑIGUEZ

CUENCA - ECUADOR

2024

DIOS, PATRIA, CULTURA Y DESARROLLO



UNIVERSIDAD CATÓLICA DE CUENCA

Comunidad Educativa al Servicio del Pueblo

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

CARRERA DE ARQUITECTURA

**RECUPERACIÓN DEL ESPACIO PÚBLICO, PEATONALIZACIÓN
DE LA CALLE LAS HERRERÍAS**

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

AUTOR: MARÍA DEL PILAR CAMPOVERDE CASTRO

JOSELINE LISSETH TIPANTA ESPARZA

DIRECTOR: ARQ. ENMA ALEXANDRA ESPINOSA IÑIGUEZ

CUENCA - ECUADOR

2024

DIOS, PATRIA, CULTURA Y DESARROLLO

DECLARATORIA DE AUTORÍA Y RESPONSABILIDAD

María del Pilar Campoverde Castro y Joseline Lisseth Tipanta Esparza portadoras de las cédulas de ciudadanía N° 0105292429 y 0150171718. Declaramos ser autores de la obra: "Recuperación del espacio público, peatonalización de la calle Las Herrerías", sobre la cual nos hacemos responsables sobre las opiniones, versiones e ideas expresadas. Declaramos que la misma ha sido elaborada respetando los derechos de propiedad intelectual de terceros y eximimos a la Universidad Católica de Cuenca sobre cualquier reclamación que pudiera existir al respecto. Declaramos finalmente que nuestra obra ha sido realizada cumpliendo con todos los requisitos legales, éticos y bioéticos de investigación, que la misma no incumple con la normativa nacional e internacional en el área específica de investigación, sobre la que también nos responsabilizamos y eximimos a la Universidad Católica de Cuenca de toda reclamación al respecto.

Cuenca, 08 de Abril de 2024

F: 
.....
María del Pilar Campoverde Castro
0105292429

F: 
.....
Joseline Lisseth Tipanta Esparza
0150171718

CERTIFICACIÓN

Certifico que el presente trabajo fue desarrollado por María del Pilar Campoverde Castro & Joseline Lisseth Tipanta Esparza, bajo mi supervisión.



Firmado electrónicamente por:
**ENMA ALEXANDRA
ESPINOSA IÑIGUEZ**

Enma Alexandra Espinosa Iñiguez

DIRECTOR

DEDICATORIA

Este trabajo dedico en primer lugar a Dios, que con su bendición día a día me ha permitido alcanzar esta meta. A mis padres, Enrique y Adriana, gracias por cada uno de sus sacrificios, paciencia y por todo el apoyo brindado, les quiero infinito. Mis hermanos, Nico y Vicky, quienes con sus locuras y su cariño me han impulsado cada día a salir adelante. Mi chiquita Luciana, mi mayor fuente de inspiración, todo esto es por y para ti mi princesa. Sebastián, gracias por alentarme a siempre seguir adelante y nunca darme por vencido. Finalmente, a mis ángeles del cielo, que estoy segura que desde allá me bendicen cada día.

María del Pilar Campoverde Castro

A Dios por darme vida y salud, a mis padres Rene y Carmen quienes, con su amor siempre me han apoyado incondicionalmente sin su apoyo nada de esto seria posible, gracias por siempre estar para mí.

A mis hermanos Fernando y Henry por ser mi ejemplo a seguir, impulsarme a ser mejor cada día, por su apoyo, paciencia, comprensión, ánimo, amor incondicional y su motivación constante, ustedes siempre serán mi amor e inspiración más grande.

A mi ángel en el cielo, Mi Charito, quien siempre supo brindarme mucho amor, los consejos mas sabios y su apoyo incondicional. Hoy se cumple uno de sus sueños y espero que desde el cielo este muy feliz y orgullosa.

A mi Henry perro por ser mi fiel compañero, su lealtad y amor incondicional ha sido una alegría durante los obstáculos, a través de sus ladridos, miradas, cariños ha sido mi mejor confidente, para mí es mas que una mascota, es parte de mi vida.

Joseline Lisseth Tipanta Esparza

AGRADECIMIENTO

Queremos expresar nuestra profunda gratitud a Arq. Alexandra Espinosa, por su orientación experta y apoyo incondicional durante todo el desarrollo de este trabajo. También agradecemos a Arq. Julio Pintado, por su colaboración, consejos y motivación a lo largo de este proceso educativo. Por último, pero no menos importante agradecemos a nuestra familia y amigos por su constante apoyo y motivación. Sin duda este logro no habría sido posible sin cada una de las personas mencionadas.

RESUMEN

La peatonalización es el proceso de diseño, planificación y transformación de áreas urbanas o segmentos de calles para el uso exclusivo de tránsito, peatones y para excluir el tránsito vehicular. Los principales objetivos de este enfoque son mejorar la calidad de vida en entornos urbanos fomentando los desplazamientos a pie, creando espacios más seguros y agradables, promoviendo el comercio local, conservando el patrimonio y reduciendo la contaminación atmosférica y acústica. Para las propuestas de anteproyecto de la peatonalización de la calle Las Herrerías se recopila información bibliográfica, misma que da soporte teórico a las estrategias de diseño y conceptos estudiados previamente, se analiza referentes nacionales e internacionales con el objetivo de obtener diversas metodologías de diseño para ser aplicadas posteriormente. Y finalmente se realiza el diagnóstico de la zona a intervenir, a través de un estudio de contexto y testimonios de personas claves. Por lo tanto, se generan dos propuestas de peatonalización de la calle Las Herrerías, las mismas que conservan el patrimonio tangible, viviendas patrimoniales existentes, potencializa y revitaliza el patrimonio intangible y la gastronomía por medio del diseño urbano, mejorando la habitabilidad de las personas y la movilidad, reduciendo el uso del vehículo para dar prioridad al peatón, generando una transformación significativa en el entorno urbano.

Palabras clave: Peatonalización, Centro Histórico, Sostenibilidad, Cohesión social, Patrimonio

ABSTRACT

Pedestrianization is the process of designing, planning, and transforming urban areas or street segments for the exclusive use of pedestrian transportation, excluding vehicle traffic. The main objective of this approach is to improve the quality of life in urban environments by promoting foot travel, creating safer and more pleasant spaces, promoting local commerce, preserving the heritage, and reducing air and noise pollution. Literature information was collected for the preliminary project proposals for Las Herrerías Street to become pedestrian, which gives theoretical support to the design strategies and concepts previously studied. National and international references were analyzed to obtain different design methodologies to apply later. Finally, a diagnosis of the area to be intervened was conducted by studying the context and the testimonies of relevant people. Therefore, two proposals for Las Herrerías Street to become pedestrian are generated, which preserve the tangible heritage and the existing heritage houses and enhance and revitalize the intangible heritage and gastronomy through urban design, improving people's living conditions and mobility, reducing the use of vehicles to prioritize pedestrians, and generating a significant transformation in the urban environment.

Keywords: pedestrianization, historic center , sustainability, social cohesion, heritage

ÍNDICE DE CONTENIDOS

DECLARATORIA DE AUTORÍA Y RESPONSABILIDAD.....	- 2 -
CERTIFICACIÓN	- 3 -
DEDICATORIA.....	- 4 -
AGRADECIMIENTO	- 5 -
RESUMEN.....	- 6 -
ABSTRACT	- 7 -
ÍNDICE DE CONTENIDOS	- 8 -
LISTA DE FIGURAS	- 10 -
LISTA DE TABLAS	- 11 -
LISTA DE ANEXOS.....	- 12 -
PROBLEMÁTICA.....	- 13 -
JUSTIFICACIÓN	- 14 -
OBJETIVOS	- 15 -
METODOLOGÍA	- 16 -
CAPÍTULO I	- 17 -
1. REVISIÓN DE CONCEPTOS Y CRITERIOS DE DISEÑO SOSTENIBLE Y PEATONALIZACIÓN.....	- 17 -
1.1 DISEÑO URBANO SOSTENIBLE	- 17 -
1.2 REGENERACIÓN URBANA.....	- 19 -
1.2.1 <i>Procesos de regeneración urbana</i>	- 20 -
1.2.2 <i>Enfoques de la regeneración urbana</i>	- 20 -
1.3 EL ESPACIO PÚBLICO	- 20 -
1.3.1 <i>Centros históricos</i>	- 22 -
1.4 PEATONALIZACIÓN	- 23 -
1.4.1 <i>Recomendaciones para peatonalizar</i>	- 24 -
1.4.2 <i>Peatonalización en centros históricos</i>	- 25 -
1.4.3 <i>Consideraciones de sobre la peatonalización en centros históricos</i>	- 27 -
1.5 LA PEATONALIZACIÓN EN EL CENTRO HISTÓRICO DE CUENCA	- 27 -
1.6 REFERENTES.....	- 28 -
1.7 MATRIZ RESUMEN (ANÁLISIS DE CASOS DE ESTUDIO)	- 40 -
1.8 RESUMEN DEL CAPÍTULO	- 40 -
CAPÍTULO II	- 41 -
2. ANÁLISIS Y DIAGNÓSTICO DEL CASO DE ESTUDIO	- 41 -
2.1 ANTECEDENTES.....	- 41 -
2.1.1 <i>Historia de la Calle de las Herrerías</i>	- 41 -
2.1.2 <i>Casa Chaguarchimbana</i>	- 42 -
2.2 ANÁLISIS DE VÍAS ALEDAÑAS.....	- 43 -
2.2.1 <i>Mapa de sentido y dirección vial</i>	- 43 -
2.3 ANÁLISIS DE LA IMAGEN URBANA.....	- 44 -
2.3.1 <i>Mapa de alturas</i>	- 44 -

2.3.2	Mapa de usos de suelo	- 45 -
2.3.3	Mapa de vegetación	- 46 -
2.3.4	Mapa de tamaño de frentes de lotes.....	- 48 -
2.3.5	Análisis de colorimetría y materialidad.....	- 49 -
2.4	CÁLCULO DE LA MUESTRA PARA EL CASO DE ESTUDIO	- 49 -
2.5	RESUMEN DEL CAPÍTULO	- 49 -
CAPÍTULO III		- 50 -
3. PROPUESTA DE ANTEPROYECTO DE PEATONALIZACIÓN DE LA CALLE DE LAS HERRERIAS		- 50 -
3.1	CRITERIOS CONCEPTUALES DE DISEÑO	- 50 -
3.2	IMPLANTACIÓN Y SU ADAPTACIÓN CON EL ENTORNO.....	- 51 -
3.2.1	Límites	- 51 -
3.2.2	Contexto	- 51 -
3.2.3	Accesibilidad al sitio	- 51 -
3.2.4	Zonificación	- 52 -
3.3	DISEÑO DE MOBILIARIO PARA EL ANTEPROYECTO.....	- 52 -
CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES		- 53 -
REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS.....		- 55 -
ANEXOS		- 57 -

LISTA DE FIGURAS

Figura 1. Propuesta de diseño sostenible para la creación de un boulevard _____	- 17 -
Figura 2. Antropoceno y su porqué es una discusión científica _____	- 18 -
Figura 3. Regeneración urbana, Boulevard Ion C., Bucarest, Rumania. Cortesía Urb-I _____	- 20 -
Figura 4. Espacio Urbano peatonal _____	- 21 -
Figura 5. Plaza Navona en Roma _____	- 22 -
Figura 6. Peatonalización de la calle real de Torrelodones en Madrid _____	- 24 -
Figura 7. Peatonalización como estrategia del urbanismo táctico en Rionegro- Colombia _____	- 26 -
Figura 8. Avenida de la Constitución, un paseo por el centro histórico de Sevilla _____	- 28 -
Figura 9. Infografía de los componentes dentro de la peatonalización de la Av. Constitución _____	- 29 -
Figura 10. Diferencia entre la avenida de 1954 y la avenida en el año 2009 _____	- 30 -
Figura 11. Proceso de adecuación para la peatonalización _____	- 30 -
Figura 12. Vegetación implantada en el área de peatonalización _____	- 31 -
Figura 13. Peatonalización de la calle Carretería _____	- 31 -
Figura 14. Antes y después de la peatonalización de la calle Carretería _____	- 32 -
Figura 15. Restauración de la tribuna de los pobres en la calle Carretería _____	- 32 -
Figura 16. Flujo de peatones en la calle Carretería _____	- 32 -
Figura 17. Elementos urbanos dentro de la Peatonalización de la calle Carretería _____	- 33 -
Figura 18. Peatonalización de la calle Madero en la Ciudad de México _____	- 34 -
Figura 19. Planeamiento de peatonalización en el centro histórico de la Ciudad de México _____	- 34 -
Figura 20. Calle Madero y su vida nocturna _____	- 35 -
Figura 21. Tramo tipo de la intervención de la calle Carretería _____	- 36 -
Figura 22. Diferencia de la calle antes y después de la peatonalización _____	- 36 -
Figura 23. Calle Peatonal en la ciudad de Loja _____	- 37 -
Figura 24. Comercio en la calle 10 de agosto _____	- 37 -
Figura 25. Uso de suelo de la calle 10 de agosto _____	- 38 -
Figura 26. Presentación de la propuesta Urbana en Loja _____	- 38 -
Figura 27. Corte y planta de la intervención en la calle 10 de agosto _____	- 39 -
Figura 28. Sector Las Herrerías _____	- 42 -
Figura 29. Casa Chaguarchimbana _____	- 42 -

LISTA DE TABLAS

Tabla 1. Resumen del análisis de referentes. _____	- 40 -
Tabla 2. Codificación de la vegetación. _____	- 47 -
Tabla 3. Estrategias obtenidas en la investigación y análisis de referentes. _____	- 51 -
Tabla 4. Estrategias obtenidas del análisis de sitio. _____	- 51 -

LISTA DE ANEXOS

Anexo 1. Análisis de colorimetría y materialidad. _____	- 57 -
Anexo 2. Encuestas. _____	- 59 -
Anexo 3. Análisis de límite e hitos importantes. _____	- 64 -
Anexo 4. Análisis vial. _____	- 65 -
Anexo 5. Propuesta 1. _____	- 66 -
Anexo 6. Propuesta 2. _____	- 71 -

PROBLEMÁTICA

La ciudad de Cuenca tiene sectores que son considerados tradicionales como es el caso de la calle de Las Herrerías, esta es una zona conocida por el potencial gastronómico y arquitectónico. Sin embargo, con el pasar de los años se ha visto afectada por el alto tráfico vehicular, el poco respeto que se le da al peatón y el cambio de uso de suelo.

En este lugar años atrás las personas se dedicaban a realizar herraduras de caballo, por ello hoy en día se la conoce como la calle de Las Herrerías, aunque con el pasar del tiempo el uso ha cambiado causando pérdida de la identidad artesanal del lugar y en la actualidad prima la gastronomía.

Hoy en día esta es un área muy transitada por vehículos siendo común los problemas de circulación y movilidad, ya que no se cuenta con espacios de estacionamiento generando el uso inadecuado de la calle, pese a que es temporal el estacionamiento se produce una obstrucción de la circulación.

En cuanto a los peatones, no existe un espacio adecuado para la movilización a través de las veredas, situación que se da por la irregularidad del trazado existente, espacios con barreras arquitectónicas como postes de luz, pavimento con hundimientos y veredas estrechas que no permiten fluidez en la movilidad de los transeúntes, además no existen condiciones para los peatones con capacidades especiales, estas condiciones físicas propias del lugar no permiten que el uso de servicios y comercio se desarrollen en condiciones óptimas presentando problemas de movilidad, seguridad y comodidad.

Otra problemática existente es la escasa vegetación en la zona, tornándose un área carente de sombra y poco amigable con el peatón.

JUSTIFICACIÓN

La calle de Las Herrerías ya ha sido intervenida en el año 2018 logrando una recuperación de las técnicas ancestrales de construcción como el uso de revoques de tierra, bahareque en los muros y carrizos, cabuyas en las cubiertas, mantenimiento y conservación de 22 fachadas y cambio del cableado eléctrico en malas condiciones (Astudillo, 2018). Estos cambios únicamente han sido enfocados en la parte arquitectónica, dejando de ser un proyecto integral.

Hoy en día numerosas ciudades a nivel mundial se preocupan por la movilidad de los habitantes, ya que cada vez aumenta la problemática entre los peatones y el tráfico circundante de la ciudad (Mesa, 2019). Es por ello que se considera importante solucionar los problemas del tráfico vehicular a través de la peatonalización. En el caso de estudio existe un potencial gastronómico y turístico la cual amerita una infraestructura amigable con el ambiente y la población.

Con la intervención se aporta un cambio significativo, en el que las personas puedan disfrutar de la imagen urbana y de las actividades existentes en la zona de las Herrerías, ya que las condiciones urbanas actuales no permiten la potencialización de esta zona.

OBJETIVOS

GENERAL

Proponer un anteproyecto de peatonalización, regeneración urbana integral sostenible y cohesión social en la calle Las Herrerías.

ESPECÍFICOS

- Analizar bibliografía y referentes para obtener criterios de diseño sobre una movilidad y regeneración urbana sostenible.
- Analizar las preexistencias a través del testimonio de personas claves del lugar.
- Proponer un diseño de regeneración urbana sostenible para generar un espacio peatonal interactivo, impulsando el patrimonio intangible de la gastronomía.

METODOLOGÍA

- Para recopilar conceptos básicos como referentes y revisión bibliográfica se utilizó el método analítico. Se inició compilando fuentes pertinentes como libros, artículos y datos estadísticos. Posterior a esto se realizó una evaluación crítica de la información y se compararon calles peatonalizadas tanto nacionales como internacionales.

- Para realizar el diagnóstico y análisis del sitio se utilizó la metodología cualitativa-cuantitativa. Se ejecutaron entrevistas estructuradas con residentes, comerciantes y usuarios del espacio público, pueden proporcionar información detallada sobre sus percepciones, experiencias y preocupaciones. Estas entrevistas ayudaron a comprender cómo se sienten con respecto a la peatonalización y cuáles son sus expectativas, además se realiza un análisis de documentos, noticias locales, estudios existentes que permiten identificar temas emergentes. La fórmula de muestreo a utilizarse será de acuerdo a los autores Taylor y Bogdan (1987) que indican que se debe considerar a las personas que sepan del contexto vivido. Así también la investigación cualitativa permitió evaluar impactos sociales y culturales de la peatonalización. Se establecieron indicadores cuantificables por medio de una ficha de observación, es decir, cantidad de viviendas, cantidad de comercios y cantidad de parqueaderos. Con la información obtenida se plantearon estrategias a ser utilizadas.

- Finalmente, para la elaboración del anteproyecto se utilizó una metodología guía de diseño mediante la presentación de planos, renders y secciones viales.

CAPÍTULO I

1. REVISIÓN DE CONCEPTOS Y CRITERIOS DE DISEÑO SOSTENIBLE Y PEATONALIZACIÓN

El diseño urbano sostenible, la regeneración urbana y la peatonalización son conceptos clave en la configuración y evolución de entornos urbanos contemporáneos. Estas prácticas buscan crear ciudades más habitables, resilientes y respetuosas con el medio ambiente. En un mundo cada vez más urbanizado, es crucial abordar los desafíos asociados con el crecimiento de las ciudades, como la congestión, la contaminación y la pérdida de espacios verdes.

1.1 Diseño urbano sostenible

El diseño urbano sostenible se centra en desarrollar de manera que se satisfagan las necesidades actuales sin poner en peligro la capacidad de las generaciones futuras para cubrir sus propias necesidades, es fundamental reconocer la importancia de la declaración de la ONU de 1987 sobre el diseño urbano sostenible el cual se alinea perfectamente con esta premisa al buscar un equilibrio entre el desarrollo presente y la preservación del patrimonio cultural y ambiental para las generaciones venideras. La unificación de conceptos de bienestar social, de calidad de vida, de desarrollo y repartición igualitaria de la riqueza subraya la necesidad de considerar no solo los aspectos ambientales, sino también los aspectos culturales y sociales al planificar ciudades (Cedeño, 2016).

Poner énfasis en la preservación del patrimonio es de suma importancia, dado que el patrimonio cultural y arquitectónico representa un elemento de gran valor para la identidad de una comunidad y su historia. La conservación de dicho patrimonio resulta fundamental para mantener un vínculo significativo con el pasado y transmitir ese legado a las generaciones venideras. La incorporación de la conservación patrimonial en el marco del diseño urbano sostenible no solo protege la historia y la cultura, sino que también puede regenerar la calidad de vida para los residentes y proporcionar espacios que fomenten un sentimiento de identidad y pertenencia. Por lo tanto, el diseño urbano sostenible debe encontrar un equilibrio cuidadoso entre la satisfacción de las necesidades actuales y la preservación del patrimonio, con el fin de garantizar un futuro sostenible y significativo para las generaciones venideras (Jordán, 2017) como se observa en la figura 1.



Figura 1. Propuesta de diseño sostenible para la creación de un boulevard.
Fuente: (Recuperada de Plataforma Urbana, 2017).

Las ciudades albergan una variedad de estructuras que van desde centros históricos hasta ensanches, polígonos industriales, urbanizaciones y áreas con edificaciones dispersas, además de nuevas tendencias en expansión y renovación. En las últimas décadas, se ha visto una marcada segregación funcional por barrios, un desarrollo urbano fragmentado y una expansión territorial extensiva. Estos cambios han generado serios problemas relacionados con la habitabilidad y la sostenibilidad urbana, al tiempo que han resultado en la ineficiente utilización del suelo y la infraestructura, aumentando los costos de servicios esenciales como electricidad, agua y transporte público. Este encarecimiento de la vida ha contribuido a la segregación de grupos socioeconómicos y la concentración de la pobreza en áreas específicas. De hecho, actualmente observamos un crecimiento de la polarización y la exclusión social, lo que ha llevado a desequilibrios significativos a nivel socio-espacial dentro de nuestro sistema urbano (Echebarría, 2019).

Existe un consenso en torno al hecho de que varios aspectos del sistema terrestre están experimentando cambios que se sitúan más allá de las variaciones naturales observadas durante el holoceno, y se reconoce cada vez más que estos cambios tienen un origen humano, lo que ha llevado al uso creciente del término "antropoceno" (figura 2) para describir esta era. Algunos científicos, en lugar de quedarse en el ámbito de la metáfora y la interdisciplinariedad, han propuesto que el término Antropoceno sea oficialmente incorporado a la lista de épocas geológicas, al igual que el Holoceno o el Pleistoceno (UNESCO, 2018).



Figura 2. Antropoceno y su porqué es una discusión científica.
Fuente: (Recuperado de revista científica SMC,2023).

En este contexto, resulta esencial comprender que las decisiones relacionadas con la interacción en estos territorios dependen en última instancia de las acciones humanas. Estas acciones pueden orientarse hacia una mayor explotación de los territorios y sus recursos o, por el contrario, hacia la restauración, la detención y la regeneración de las condiciones existentes. Por tanto, al abordar el diseño en áreas cercanas a un río, es fundamental considerar al río como un ecosistema complejo, en lugar de simplemente un curso de agua. Esto nos permite apreciar mejor la diversidad de actividades y apropiaciones del territorio, especialmente en lugares que funcionan como límites y presentan características variadas, como ocurre en el Barrio Santa Cecilia. En este barrio, la mayoría de las viviendas son de construcción propia, lo que crea un entorno urbano elemental con desafíos en la calidad del espacio público. Esta situación contrasta significativamente con el entorno del río, que se caracteriza por un paisaje de sabana, con un extenso verdor y la presencia de industrias, lo que limita la relación entre el paisaje y la habitabilidad en un espacio híbrido (Iván, 2016).

1.2 Regeneración urbana

La regeneración urbana consiste en la recuperación de un espacio, destacando la importancia de revitalizar y mejorar un área urbana determinada. Aquí se presenta una definición clara de este concepto, señalando que implica la recuperación de un espacio específico. Además, se resalta que la regeneración urbana se fundamenta en varios aspectos clave: sociales, económicos y ambientales. Esto indica que no solo se trata de mejorar la infraestructura física de un área, sino también de abordar las necesidades y preocupaciones de la comunidad que vive allí, así como considerar el impacto económico y ambiental de las intervenciones urbanas. Por lo tanto, la regeneración urbana es un enfoque integral que busca mejorar la calidad de vida de las personas, promover el desarrollo económico sostenible y proteger el medio ambiente en entornos urbanos (Castrillo, Matesanz, Sánchez, & Sevilla, 2014).

Se indica que la regeneración urbana es necesaria para abordar una amplia gama de problemas que afectan a las áreas urbanas degradadas, que van más allá de simplemente mejorar la apariencia física de un lugar. Busca resolver desafíos físicos, sociales, económicos y ambientales para mejorar la calidad de vida de los residentes y promover un desarrollo urbano más sostenible y equitativo (Campos, Garcia, Larenas, & Simó, 2009).

Couch, Fraser Y Percy (2003) destacan una definición clave de regeneración urbana, que resalta la naturaleza integral y multifacética de este proceso. En primer lugar, se destaca que la regeneración urbana no se limita únicamente a la revitalización económica de un área, sino que también implica la reactivación de actividades sociales, lo que indica un enfoque holístico que reconoce la importancia de la vida comunitaria y el bienestar social en el desarrollo urbano. Además, se señala que la regeneración urbana busca lograr un equilibrio medioambiental, lo que indica una preocupación por mitigar los impactos negativos en el entorno natural y promover prácticas de desarrollo sostenible. Esto implica no solo la mejora de la calidad ambiental de un área, sino también la incorporación de principios de diseño urbano que minimicen el impacto ambiental y fomenten la resiliencia frente a los cambios climáticos.

De igual manera Galán (2021) resalta la necesidad de un enfoque multidisciplinario y una visión integral del territorio. En primer lugar, se destaca que la regeneración urbana no implica solo la construcción de nuevas infraestructuras o edificaciones, sino más bien la mejora y recuperación de lo ya existente como se puede observar en la figura 3. Esto sugiere un enfoque en la revitalización de áreas urbanas ya desarrolladas, en lugar de la expansión urbana hacia nuevas zonas se resalta la necesidad de una visión de conjunto territorial, lo que sugiere que la regeneración urbana no debe limitarse a intervenciones aisladas en áreas específicas, sino que debe considerar el contexto más amplio del territorio urbano en su conjunto.



Figura 3. Regeneración urbana, Boulevard Ion C., Bucarest, Rumania. Cortesía Urb-I.
Fuente: (Plataforma Urbana, 2015).

1.2.1 Procesos de regeneración urbana

De acuerdo al autor Remesar (2012) indica que para el proceso de regeneración urbana se debería considerar lo siguiente:

- Procesos no expansivos
- Busca resolver problemas urbanos en áreas degradadas a partir de una transformación urbana tanto física, social, económica, ambiental y cultural
- Debe ser multidimensional, es decir, considerar desde el diagnóstico hasta fases posteriores
- La planificación estratégica es importante para que la comunidad pueda identificar la escala de la intervención, complejidad y duración del proyecto.
- de los territorios a los que afectan.
- Desarrollar potencialidades propias del lugar, relacionando con la mejora de edificios, espacio público, infraestructura, entre otros, con el objetivo de generar un atractivo turístico y una mejora económica.

1.2.2 Enfoques de la regeneración urbana

Existen diferentes enfoques de la regeneración urbana tales como (Lázaro, 2016):

- La reubicación de actividades y empresas
- Reubicación temporal o permanente de residentes
- Modernización de infraestructura urbana
- Modificación de usos del suelo

1.3 El espacio público

Los espacios públicos son zonas o lugar que generalmente están abiertas y accesibles al público en general, sin restricciones de acceso basadas en afiliación o propiedad privada, estos espacios están destinados para el uso y disfrute de la comunidad en su conjunto, ya que los espacios públicos incluyen áreas urbanas como calles, plazas, parques, aceras y parques públicos, así como instalaciones y edificios de propiedad pública, como bibliotecas, escuelas y edificios gubernamentales, cuando se utilizan para actividades comunitarias (Gehl, 2014) como se puede observar en la figura 4.

Jan Gehl, un arquitecto danés, se convirtió en pionero en el estudio de la relación entre los espacios públicos y las personas, tras décadas de investigación, llegó a la conclusión de que calles, plazas y espacios públicos desempeñan un papel fundamental en la configuración de las funciones culturales, sociales, económicas y políticas de las ciudades. Estos espacios históricamente han servido como un indicador del desarrollo urbano, desde el caos inicial hasta la consolidación de una ciudad. Sin embargo, en países en desarrollo, la falta de comprensión de los beneficios de un uso adecuado de los espacios públicos ha llevado a la degradación del paisaje, la contaminación y el estrés colectivo, en parte debido a la falta de atención por parte de las autoridades políticas (Gehl, 2014).



Figura 4. Espacio Urbano peatonal.
Fuente: (Red Arquitectura, 2013).

Para abordar este desafío, se concibe a los espacios públicos como zonas versátiles que estimulan la interacción social, facilitan el comercio y la manifestación cultural, y ofrecen conectividad, protección, espacios de descanso y labor, así como un punto de encuentro para la comunidad. La mejora de la calidad de los espacios públicos desempeña un papel crucial en la mejora de la calidad de vida en las áreas urbanas y requiere una atención adecuada tanto en naciones en vías de desarrollo como en aquellas más avanzadas (Schlack, 2017).

Las perspectivas predominantes sobre el espacio público están influenciadas por las corrientes del urbanismo moderno, que, en perspectiva, se refiere principalmente a un lugar físico con características de gestión o propiedad pública, sin embargo, esta noción es restrictiva, ya que se pueden identificar tres concepciones predominantes en la literatura especializada sobre el espacio público. La primera concepción, originada en las teorías del urbanismo operacional y la especulación inmobiliaria, tiende a considerar el espacio público como lo que queda o lo que es marginal después de la construcción de viviendas, comercios u oficinas. En contraste, es válido afirmar que el espacio público desempeña un papel fundamental en la organización de la ciudad, ya que actúa como un elemento de conexión entre diferentes usos de suelo, como vías que vinculan áreas comerciales o administrativas. Además, proporciona lugares para actividades recreativas, como plazas y parques, así como entornos para el intercambio de bienes, como centros comerciales o ferias, lugares para la adquisición de información, como centros de información, y espacios para la creación de monumentos simbólicos (Carrión, 2017).

En el contexto de América Latina, Jürgen Habermas emerge como una figura de gran relevancia en las discusiones sobre lo público donde conceptualiza lo público como un espacio

fundamental para la formación democrática de la opinión pública, en el cual los ciudadanos interactúan de manera libre, racional y voluntaria en torno a asuntos de interés común. En su visión, el poder se concibe esencialmente como un medio de comunicación, no como un mecanismo de control, sino como un sistema de símbolos compartidos que facilita la transmisión de decisiones y simplifica la comprensión mutua. Esta perspectiva guarda similitud con la de Hannah Arendt, quienes conciben lo público como el ámbito de la política basado en relaciones sociales, donde la polis y la acción colectiva recuperan centralidad. Ambos autores comparten la inquietud por una sociedad cohesionada y la importancia de la acción concertada (Ramirez, 2015).

1.3.1 Centros históricos

Se busca cambiar la percepción de los centros históricos como áreas aisladas de la ciudad y enfatiza su capacidad de adaptación y cambio a lo largo de la historia, gestionar adecuadamente estos cambios es el desafío principal tanto para los centros históricos como para las ciudades en su conjunto, es aquí donde se destacan dos enfoques clave en el tratamiento de estas zonas: la conservación y la preservación. La conservación se centra en prevenir el daño a los bienes muebles y abordar las causas subyacentes de los problemas para evitar su deterioro o pérdida de valor histórico. La preservación, establecida en la Carta de Venecia en 1964 y respaldada por la UNESCO, reconoce la importancia de conservar tanto los aspectos materiales como inmateriales de la cultura, incluyendo las zonas históricas, como parte del patrimonio cultural mundial (UNESCO, 1972). Observar figura 5.



Figura 5. Plaza Navona en Roma.

Fuente: (Red Arquitectura, 2016).

En el contexto de la movilidad sustentable en los Centros Históricos, se enfoca en la accesibilidad y movilidad del individuo más allá del simple desplazamiento, dentro del entorno histórico, donde la accesibilidad universal se refiere a la capacidad de que cualquier persona, sin importar edad, condición social, física o género, pueda acceder plenamente al entorno, y tenga las mismas oportunidades que los demás en disfrutar del paisaje urbano sin muchas complicaciones. Los espacios públicos son áreas de uso libre y disponible para todos, y la peatonalización en centros históricos implica limitar el tráfico de vehículos en una calle o área de la ciudad para priorizar el tránsito de peatones, ya que algunas aceras de la mayoría de lugares históricos no cumplen con la amplitud de espacio que éste requiere en la actualidad (Borja, 2000).

En la mayoría de los casos de peatonalización, el enfoque se centra en el centro histórico, sin considerar sus impactos en toda la ciudad. Esto sugiere que las peatonalizaciones se asocian principalmente con el centro. Para ilustrar esto, Sanz Alduán presenta diversas imágenes de centros históricos peatonalizados, como un centro histórico orientado al turismo que representa una ciudad-museo, otro centrado en las compras como una ciudad-hipermercado, otro relacionado con las instituciones oficiales con una ciudad del poder político y otro destinado a la diversión nocturna con una ciudad-bar (García, 2015).

Muchas políticas urbanas han influido en la naturaleza de los centros históricos, llevando a la creación de diferentes tipos de centros, como aquellos dirigidos al turismo, al entretenimiento nocturno o al comercio. Sin embargo, es raro encontrar ejemplos cercanos de centros históricos donde la residencia conviva con actividades comerciales, oficinas con talleres, espacios de juego con monumentos, y donde personas de todas las edades y orígenes compartan el espacio. En la mayoría de los casos, el objetivo principal de la peatonalización es mejorar la calidad de vida y recuperar la calle como un centro de interacción social. Uno de los efectos notables de la peatonalización es el aumento gradual del valor del suelo, ya que estas calles mejoradas se vuelven más atractivas y, por lo tanto, más demandadas, lo que incrementa su valor (Sanz, 2015).

En resumen, debemos superar las restricciones habituales presentes en los debates sobre la peatonalización de centros históricos, ya que, en lugar de obsesionarnos con los pros y contras de las zonas peatonales, la perspectiva debe ampliarse para considerar las políticas subyacentes que explican las transformaciones en los centros históricos. La peatonalización, incluso en el ámbito de las políticas de tráfico, debe considerarse un punto de partida para abordar de manera más integral las necesidades de movilidad, accesibilidad y la convivencia armoniosa entre los automóviles y el entorno urbano (Flores, 2009).

1.4 Peatonalización

La peatonalización de calles es un proceso de transformación urbana mediante el cual se restringe o se prohíbe completamente el acceso de vehículos motorizados a una vía determinada, convirtiéndola en un espacio exclusivo para peatones. Este enfoque tiene como objetivo principal mejorar la calidad de vida en entornos urbanos al promover la seguridad, la movilidad sostenible y la interacción social. Las calles peatonalizadas suelen ser destinadas a actividades recreativas, comerciales y culturales, lo que contribuye a la revitalización de áreas urbanas, la promoción de la vida comunitaria y la reducción de la contaminación del aire y el ruido (Magallanes, 2013) como se puede observar en la figura 6.

La conversión de calles en áreas peatonales puede igualmente servir como una táctica eficaz para estimular la actividad comercial local y el turismo al establecer un entorno más agradable y accesible para los viandantes. Asimismo, ayuda a disminuir la congestión del tráfico y fomenta un estilo de vida más dinámico y saludable, incentivando a las personas a desplazarse a pie o utilizar medios de transporte no motorizados. En resumen, la peatonalización de vías urbanas constituye una estrategia de planificación urbana que apunta a la creación de lugares más seguros, atractivos

y acogedores para los peatones, con ventajas significativas tanto para la comunidad como para el entorno urbano en su totalidad (Ortega, 2010) como se puede observar en la figura 6.



Figura 6. Peatonalización de la calle real de Torrelodones en Madrid.
Fuente: (Moreu Mestre Arquitectos, 2015).

En los Centros Históricos, se ha observado que la presencia de vehículos motorizados desalentó a los peatones a transitar por estas calles, lo que ha impulsado intervenciones urbanas orientadas a recuperar estos espacios, estas intervenciones a menudo buscan revitalizar el patrimonio cultural y turístico, sin embargo, se reflexiona sobre cómo se llevan a cabo estas intervenciones, ya que a menudo están influenciadas por lógicas neoliberales que ven estas calles como productos dirigidos principalmente al sector turístico (Magallanes, 2013).

1.4.1 Recomendaciones para peatonalizar

Según Machín (2015), un proyecto de peatonalización debe contar con las siguientes características:

- Las áreas a peatonalizar deben contar con una variedad de actividades que se complementen entre sí, es decir deben ser parte de un enfoque urbano integral.
- Se debe garantizar el acceso a determinados vehículos como lo son los de servicio público o de necesidad de los comercios existentes.
- Poder atenuar el tráfico sin colapsar vías aledañas.
- Los espacios deben ser atractivos y funcionales, incluye el diseño de calles, plazas, y áreas verdes.
- Deben tener accesibilidad universal, esto incluye la eliminación de barreras arquitectónicas y la creación de rutas accesibles como rampas y elevadores.
- Integrar eficazmente el transporte público en la zona peatonal.
- Poner restricciones de horarios o el cierre permanente al tráfico de vehículos motorizados.
- Diseñar estrategias para estacionamientos fuera de la zona peatonal con buena conexión a las áreas públicas.
- Espacios públicos de calidad, implica un buen mobiliario urbano, iluminación adecuada, y áreas verdes que hagan agradable la estancia en el espacio.

- Considerar la sostenibilidad ambiental en el diseño y mantenimiento de la zona peatonal.
- Espacios flexibles que puedan adaptarse a diferentes necesidades y usos en diferentes momentos del día.

1.4.2 Peatonalización en centros históricos

Un proyecto exitoso de peatonalización debe abordar el equilibrio entre las necesidades de movilidad y la creación de espacios públicos atractivos y funcionales que mejoren la calidad de vida de la comunidad, tomando en cuenta la consideración de estas características, las cuales contribuyen a ese equilibrio, que se adapta al marco socioeconómico, medioambiental y urbanístico de la ciudad, fomentando la movilidad sostenible. Además, es fundamental tener en cuenta los efectos urbanísticos, el impacto en la actividad socioeconómica de los ciudadanos y el equilibrio medioambiental de la ciudad y su entorno. La peatonalización busca crear espacios públicos de calidad que fomenten la interacción social y visual, permitiendo a todos los peatones disfrutar de un entorno agradable y propiciando la recuperación de áreas verdes (Cámara de Comercio, 2021).

En los Centros Históricos, se ha observado que la presencia de vehículos motorizados desalentó a los peatones a transitar por estas calles, lo que ha impulsado intervenciones urbanas orientadas a recuperar estos espacios, estas intervenciones a menudo buscan revitalizar el patrimonio cultural y turístico, sin embargo, se reflexiona sobre cómo se llevan a cabo estas intervenciones, ya que a menudo están influenciadas por lógicas neoliberales que ven estas calles como productos dirigidos principalmente al sector turístico (Magallanes, 2013).

En los Centros históricos se pueden apreciar varias tipologías como aquellas destinadas al turismo, que actúan como museos urbanos; las orientadas al comprador, similares a hipermercados urbanos; las enfocadas en instituciones oficiales, relacionadas con el poder político; y las dedicadas a la diversión nocturna, que funcionan como áreas de entretenimiento nocturno. Por lo tanto, es esencial que al diseñar estos espacios públicos se consideren aspectos como su estética, función y la disponibilidad de servicios, abordando tanto los aspectos urbanos como los culturales. Además, se deben implementar medidas sociales y culturales para prevenir efectos negativos, como la gentrificación, y garantizar que estas zonas sigan siendo espacios públicos de acceso equitativo, en lugar de convertirse exclusivamente en lugares de comercio, ya que la peatonalización de calles en Centros Históricos busca revitalizar el patrimonio cultural y turístico, pero debe hacerse con precaución para evitar desigualdades y asegurar su función como espacios públicos accesibles (Montoya, 2014).

Este estudio se enfoca en la noción de peatonalización como un componente de la movilidad urbana sostenible, que está adquiriendo cada vez más importancia, especialmente para aquellos ciudadanos cuya principal forma de movilidad es desplazarse a pie. Se explorará la peatonalidad desde una perspectiva teórica y crítica, contrastando sus aplicaciones prácticas con la idea predominante en la actualidad, que es la peatonalización selectiva (García, 2015) como se puede observar en la figura 7.

La motivación detrás de este estudio radica en la creciente creación de zonas peatonales en los cascos históricos de las ciudades, con una falta de análisis exhaustivo de los riesgos y las implicaciones para la movilidad en toda la ciudad. Se parte de la premisa de que las peatonalizaciones se han considerado exitosas y beneficiosas en el desarrollo urbano reciente, pero se cree que es necesario someterlas a un escrutinio crítico (García, 2015).



Figura 7. Peatonalización como estrategia del urbanismo táctico en Rionegro- Colombia.

Fuente: (Revista Ciudades Sostenibles, 2020).

Las calles no solo representan rutas de tránsito, sino que constituyen un conjunto de espacios propicios para el encuentro y la interacción, siendo lugares vitales para numerosas personas, ya que, para ciertos grupos de la población, caminar directamente por estas calles es su principal, o incluso único, medio de transporte. La forma en que nos desplazamos por la ciudad y las opciones de movilidad desempeñan un papel fundamental, y una ciudad que fomente el desplazamiento con un menor énfasis en los vehículos privados y promueva los desplazamientos a pie es socialmente más que caminar está al alcance de toda la población. Tanto la peatonalidad como el uso de la bicicleta representan cuestiones de gran relevancia en las políticas de movilidad y en el ámbito urbano en general, ya que ejercen un impacto directo en la movilidad urbana y desempeñan un papel transversal en las políticas socioeconómicas (Millares, 2013).

Según el autor Machín (2015), la peatonalización implica la transformación de vías anteriormente destinadas al tráfico vehicular en espacios exclusivamente reservados para los peatones, convirtiéndose en áreas prioritarias para las personas. La peatonalización, que a menudo se combina con la restricción del acceso vehicular en los centros urbanos, se refiere a la conversión de calles y zonas que antes servían a todo tipo de vehículos en áreas dedicadas exclusivamente a resolver los desafíos de coexistencia entre peatones y vehículos (Sanz 1998).

Este enfoque busca priorizar la movilidad a pie y en bicicleta, promoviendo una experiencia más segura y amigable para las personas que caminan o utilizan modos de transporte no motorizados en el entorno urbano. La peatonalización a menudo implica la reorganización de la infraestructura vial, la incorporación de elementos de diseño urbano como mobiliario, vegetación y espacios públicos, y la creación de un ambiente propicio para la vida comunitaria y la interacción social. Este enfoque urbano se ha utilizado para mejorar la calidad del aire, reducir la congestión del tráfico, estimular el comercio local y promover un estilo de vida más activo y saludable. (García 2015).

1.4.3 Consideraciones de sobre la peatonalización en centros históricos.

Peatonalizar es una estrategia que resuelve conflictos espaciales entre el desplazamiento peatonal y vehicular, contribuyendo a la conservación de edificios históricos al eliminar la presencia de vehículos contaminantes. En los Centros Históricos, la peatonalización tiene como objetivos la revitalización, mejora de aspectos sociales y funcionales, así como la recuperación de plazas públicas y la rehabilitación de fachadas e inmuebles con valor histórico o emblemático. Según Cartuche (2020), hay varias consideraciones importantes a tener en cuenta:

- **Preservación del patrimonio:** La peatonalización debe ser realizada cuidadosamente para preservar y proteger el patrimonio histórico y cultural de la zona. Esto incluye la conservación de edificios antiguos, monumentos y elementos arquitectónicos que son parte integral de la identidad del Centro Histórico.

- **Accesibilidad:** Es fundamental garantizar que la peatonalización no excluya a grupos de personas con movilidad reducida. Se deben crear rutas accesibles y considerar el diseño universal para permitir que todos, independientemente de su capacidad, puedan disfrutar de la zona.

- **Desarrollo sostenible:** La peatonalización no solo debe centrarse en aspectos turísticos, sino también en el bienestar de la comunidad local, debe fomentar la vida de barrio, el comercio local y la calidad de vida de los residentes.

- **Planificación integral:** La peatonalización debe formar parte de una planificación urbana integral que incluya transporte público eficiente, estacionamiento cercano y soluciones de movilidad para minimizar el impacto negativo en la congestión del tráfico.

- **Participación ciudadana:** Es esencial involucrar a la comunidad local en el proceso de decisión y diseño de la peatonalización, ya que sus opiniones y necesidades deben ser consideradas para garantizar que la transformación sea beneficiosa para todos.

- **Evaluación continua:** La eficacia de la peatonalización debe ser evaluada y ajustada con el tiempo para abordar cualquier problema que surja y aprovechar las oportunidades para mejorar la calidad de vida en el Centro Histórico.

1.5 La peatonalización en el Centro Histórico de Cuenca

De acuerdo al Plan de Movilidad de Cuenca (2015-2025) la ciudad es percibida tanto por sus habitantes como por los visitantes como un entorno ideal para explorar a pie, gracias a su rica historia y cultura que se reflejan en cada rincón. La infraestructura en constante desarrollo estimula la movilidad en toda la ciudad, con proyectos que descentralizan servicios y funciones, generando dinamismo. El clima fresco de Cuenca y su entorno natural, especialmente a lo largo de los ríos y en los parques, hacen que los largos paseos sean agradables y relajantes para los peatones. La variedad arquitectónica, que combina edificios históricos con estructuras modernas, añade interés visual y diversidad a los recorridos peatonales. Además, la topografía mayormente plana facilita la movilidad en la mayor parte de la ciudad.

La calidez de la comunidad cuencana fomenta los encuentros sociales en espacios públicos, convirtiendo las caminatas en oportunidades para interacciones afectivas y conversaciones. La estructura barrial de la ciudad crea centralidades que no solo atraen a nivel local, sino también a nivel urbano, generando un fuerte sentido de identidad y apropiación por parte de los residentes. Al identificar la alta preferencia por la movilidad peatonal en la ciudad, surge la necesidad de identificar las calles y vías más adecuadas para caminar, así como las características que las hacen atractivas para los peatones. En este contexto, el objetivo principal del plan de movilidad es devolver al peatón un espacio público óptimo para su movilidad, lo que implica la implementación de corredores peatonales mediante una metodología que destaque la red viaria de Cuenca.

Es importante considerar que para la intervención de las vías localizadas en Centro Histórico de Cuenca se debe seguir los siguientes artículos de la Ordenanza para la gestión y conservación de las Áreas Históricas y Patrimoniales del Cantón Cuenca (2010).

- El artículo 28 del capítulo IV de Normas Generales de Actuación indica que para intervenir las vías del Centro Histórico de Cuenca se debe considerar la utilización de materiales como piedra andesita, mármol, cerámica, baldosas de hormigón de diseños tradicionales u otros materiales pétreos.

- En el capítulo VI de mantenimiento y conservación, el artículo 43 indica que las fachadas deben mantener sus características originales, por lo que es prohibido alterar o añadir elementos decorativos en las mismas.

1.6 Referentes

El estudio y análisis de los siguientes referentes arquitectónicos permiten comprender como se desarrollaron y evolucionaron a lo largo del tiempo y el impacto que tiene cada uno de ellos en la peatonalización. Por lo que se analizan cuatro calles peatonalizadas con similares características al caso de estudio para obtener conocimientos y conceptos que aporten al mismo.

- **Avenida Constitución, Sevilla**

Ubicación: Sevilla- España

Clase: Intervención para peatonalización. Observar figura 8.

Año de Construcción: 2006



Figura 8. Avenida de la Constitución, un paseo por el centro histórico de Sevilla.

Fuente: (Revista Homenfun, 2016).

La intervención realizada procuraba una restricción total del tráfico vehicular, enfocándose netamente en el tráfico peatonal. La longitud intervenida es de 600 m aproximadamente. Antes de la peatonalización la calzada era de asfalto y contaba con cuatro carriles de uso vehicular. Debido a su rol comercial la avenida poseía un alto grado de contaminación visual y auditiva, causando malestares en los ciudadanos del sector (Bonells, 2018). Observar figura 9 para una mejor comprensión.



Figura 9. Infografía de los componentes dentro de la peatonalización de la Av. Constitución.

Fuente: Elaboración propia.

Objetivos de la peatonalización

Machín (2015), asegura que los resultados de una buena peatonalización debe estar influenciado en el transcurso del tiempo como se observa en la figura 10, por lo cual plantea un número de objetivos para establecer estrategias a implementar en los proyectos venideros, éstos objetivos son:

- Uno de los objetivos principales del proyecto es restaurar y mejorar el entorno ambiental de la avenida reduciendo la contaminación mientras se crea un ambiente más limpio y saludable para los residentes y visitantes.
- Priorizar al peatón, lo que significa que se pretende crear un espacio donde las personas puedan caminar de manera segura y cómoda, fomentando la movilidad a pie.
- Facilitar el acceso al transporte público incluyendo el funcionamiento de una línea de tranvía, denominada metrocentro, que conecta la Plaza Nueva con San Bernardo, esto tiene como objetivo mejorar el acceso al centro de la ciudad utilizando un medio de transporte no contaminante.

- Se plantea la realización de modificaciones urbanísticas y la instalación de mobiliario urbano que sea coherente con el entorno, lo que contribuye a la revitalización del área.

- El proyecto busca garantizar que las actividades comerciales de la zona se vean beneficiadas y que los ciudadanos disfruten de la ciudad.

- Se trabajó en la eliminación de obstáculos que dificultaban el acceso de personas con discapacidades, con el fin de hacer la avenida más inclusiva.

- Promover el turismo: Sevilla es una ciudad turística, y la peatonalización de esta avenida principal crea un entorno más acogedor y atractivo para los visitantes, lo que beneficia a la economía local.

- Conservar el patrimonio: La Avenida de la Constitución se encuentra en una zona histórica de Sevilla, cerca de la Catedral y otros monumentos por lo que la peatonalización contribuye a la preservación del patrimonio cultural y arquitectónico al reducir el tráfico vehicular y proteger estos espacios históricos.



Figura 10. Diferencia entre la avenida de 1954 y la avenida en el año 2009.
Fuente: (Recuperado de Radio Alicante).



Figura 11. Proceso de adecuación para la peatonalización.
Fuente: (Recuperado del Diario Información).

La peatonalización de esta avenida trajo consigo nuevos usos de suelo: tiendas de discos, de plantas, cafeterías y establecimientos de hostelería, incluso artistas callejeros como se puede observar en la figura 11. Otro factor importante de mencionar son los elevados precios que han alcanzado los locales tanto en alquiler como en venta (González, 2019).

Impacto en el Medio Ambiente:

- Reducción de la contaminación del aire y la huella de carbono al limitar el acceso de vehículos privados.

- Mayor vegetación en las zonas peatonales que contribuye a la mejora de la calidad del aire.

Observar figura 12.

- Uso más eficiente del espacio público al priorizar a los peatones y el transporte público.

- Contribución a la conservación del patrimonio histórico, lo que es fundamental para la identidad de la ciudad.



Figura 12. Vegetación implantada en el área de peatonalización.

Fuente: (R. Lafuente, 2008).

- **Calle Carretería, Cuenca, España**

Ubicación: Cuenca- España

Clase: Intervención para peatonalización. Observar figura 13.

Año de Construcción: 2012



Figura 13. Peatonalización de la calle Carretería.

Fuente: (Recuperado de la revista Noticias de Cuenca, 2018).

Ante los nuevos desafíos en la zona, en 2004 se emprendió un estudio con el propósito de reconfigurar el entorno. El plan consistía en convertir la calle Carretería y sus pasajes en áreas exclusivas para peatones, redirigiendo el tráfico hacia vías adyacentes. Se preveía que el transporte público mantendría en gran medida sus rutas anteriores. A pesar de esta propuesta inicial, surgieron dudas que llevaron a una pausa en el avance del proyecto. No fue hasta 2008 que se reanudaron los esfuerzos para llevarlo a cabo. Sin embargo, la implementación a nivel de la ciudad solo exacerbó la situación. Los autobuses fueron completamente desviados alrededor

del perímetro, lo que resultó en frecuentes congestiones de tráfico y la escasez de espacios de estacionamiento (Alonso, 2015).

Se dio inicio al proyecto creando un "cinturón verde" con la finalidad de atraer a la afluencia de personas hacia la zona. A partir de este punto, se estableció una red de caminos peatonales que



Figura 14. Antes y después de la peatonalización de la calle Carretería.
Fuente: (Recuperado de la revista Noticias de Cuenca).

conecta todo el perímetro con la calle Carretería. El propósito principal era facilitar la utilización de áreas más amplias, crear una visión unificada y diseñar rutas cómodas y fácilmente reconocibles que permitieran a los peatones acceder con facilidad a los vecindarios circundantes, a los estacionamientos cercanos y a las paradas de autobús (Alonso, 2015). Observar figura 14 y 15.



Figura 15. Restauración de la tribuna de los pobres en la calle Carretería.
Fuente: (Recuperado de la revista Málaga de hoy, 2022).

En la calle Carretería, se mantuvo el área destinada a vehículos en el centro del tramo vial, incluso en las calles con aceras niveladas para usos compartidos. Los árboles funcionaron como una especie de barrera permeable, formando un "techo verde" que reducía las vistas a lo lejos y proporcionaba sombra en los días soleados de verano. La calle continuó operando de manera similar a como lo hacía anteriormente, con un carril de tráfico bien definido que alentaba a las personas a caminar por la acera, a pesar de que se incorporaron terrazas y zonas de descanso (Machín, 2015) como se puede observar en la figura 16.



Figura 16. Flujo de peatones en la calle Carretería.
Fuente: (Ayuntamiento de Cuenca, 2019).

Se modificó la calzada de acuerdo a las necesidades de los peatones, mejorando la conectividad al reducir el tráfico en las áreas centrales mediante la desviación del tráfico principal hacia el perímetro y la eliminación de espacios de estacionamiento en la calle para fomentar un mayor uso peatonal. En las calles que aún permiten el tráfico vehicular y están dispuestas en niveles diferentes, como las perpendiculares a la calle Carretería (que se encuentra completamente peatonalizada), los árboles continuaron sirviendo como límites permeables, creando un efecto de "techo verde" que limitaba las vistas lejanas y proporcionaba sombra en los días soleados de verano (Sau, 2021) como se puede observar en la figura 17.



Figura 17. Elementos urbanos dentro de la Peatonalización de la calle Carretería.
Fuente: Elaboración propia.

- **Calle Madero, México**

Ubicación: Ciudad de México

Clase: Intervención para peatonalización. Observar figura 18.

Año de Construcción: 2010



Figura 18. Peatonalización de la calle Madero en la Ciudad de México.
Fuente: (Recuperado de la revista Lugares turísticos de México).

Esta es una de las calles principales de la Ciudad de México, caracterizada por tener un tráfico peatonal y vehicular notables desde la época colonial. Además, cuenta con museos y sitios históricos con un significado simbólico para la población (Maldonado, 2019).

Claramente, el espacio urbano, específicamente el corredor peatonal Madero, no se encuentra aislado de los acontecimientos circundantes. En otras palabras, no opera de manera independiente ni de forma aislada, sino que forma parte de un sistema interconectado que tiene en cuenta, influye y es influido por las actividades y dinámicas que ocurren en su entorno. Por esta razón, surge la necesidad y la importancia de implementar un Plan Integral de Manejo para el Centro Histórico, el cual incluye la peatonalización de la calle Francisco I. Madero, una parte que se encuentra dentro del sector financiero, como se puede apreciar en la figura 19 (Ortega, 2010).

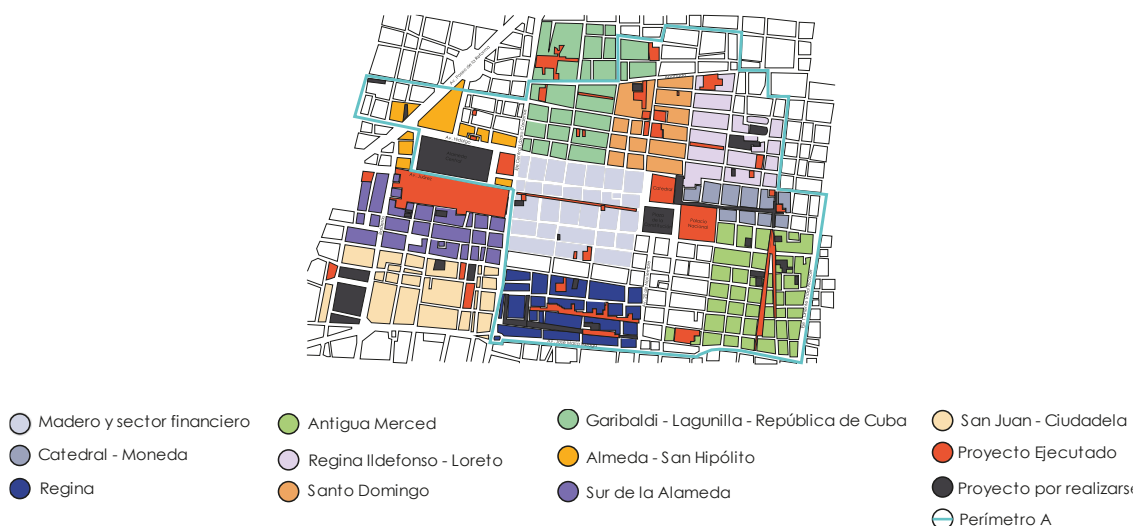


Figura 19. Planeamiento de peatonalización en el centro histórico de la Ciudad de México.
Fuente: (Recuperado de la Gaceta Oficial del Distrito federal).

El tramo intervenido posee una longitud de 1000 m y funciona como conector entre dos espacios emblemáticos de la ciudad como la Alameda Central, la Catedral Metropolitana, el Palacio de Bellas Artes y Plaza de la Constitución. La peatonalización restringe totalmente el tráfico motorizado (Maldonado, 2019). Observar figura 20.

Objetivos

Ortega (2010) afirma que los objetivos primordiales establecidos para la ejecución del proyecto incluyen los siguientes aspectos:

- Garantizar la disponibilidad de un acceso peatonal continuo y despejado desde la Avenida Juárez, a partir de su intersección con la calle López, hasta la Plaza de la Constitución-Zócalo.
- Mejorar la apariencia y estructura urbana de la calle Francisco I. Madero, así como de los edificios que la bordean, los cuales representan distintas fases históricas y culturales del centro histórico.
- Facilitar la accesibilidad a los diversos edificios que se hallan a diferentes alturas.
- Fomentar la movilidad sostenible, otorgando prioridad al peatón en lugar de al vehículo.
- Potenciar el uso del espacio público para que la comunidad lo utilice como un lugar de encuentro y convivencia.



Figura 20. Calle Madero y su vida nocturna.

Fuente: (Recuperado de la revista Ciudad de México ADN 40, 2010).

La peatonalización de esta calle comenzó con el cierre de la vía únicamente los viernes, sábado y domingo, hasta llegar posteriormente al cierre en su totalidad. De esta forma se permitió a la población a adaptarse a los cambios de manera adecuada, adoptando el espacio y poco a poco reconociendo los beneficios del proyecto (Maldonado, 2019).

En cuanto a las actividades y el uso de suelo, la intervención de la vía trajo consigo el incremento de vendedores ambulantes, siendo un problema para los comerciantes del lugar, provocando que los mismos tengan que desplazarse o incluso cerrar.

Anteriormente el mobiliario urbano era insuficiente y la trayectoria se veía interrumpida por accidentes topográficos, por lo que no era una calle incluyente ya que dificultaba el acceso a personas con capacidades diferentes al no tener rampas con una adecuada pendiente y en otros casos ni si quiera existía (Ortega, 2015). Observar figura 21.

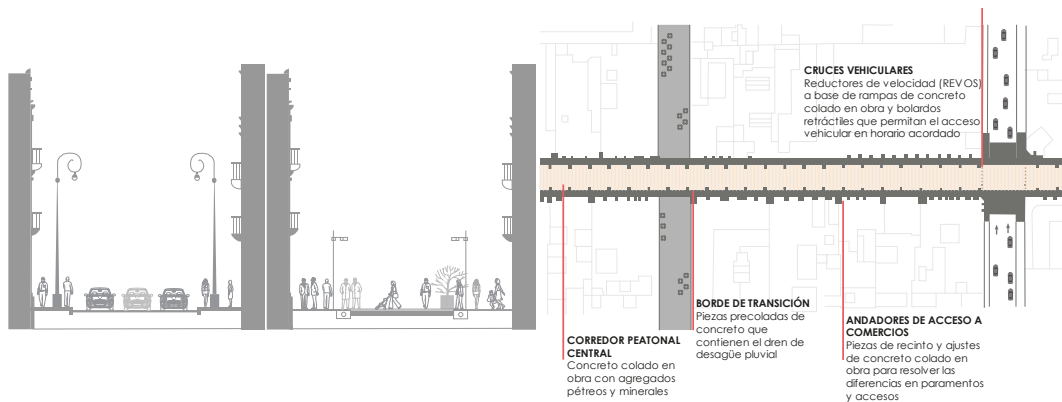


Figura 21. Tramo tipo de la intervención de la calle Carretería.
Fuente: (Recuperado de libro Peatonalización de la calle Madero).

Los diferentes inmuebles de valor histórico y arquitectónico han sido adaptados y reutilizados con fines comerciales, manteniendo su uniformidad en cuanto a alturas. Es importante mencionar que existían y existen, aunque en menor cantidad, edificios abandonados que al momento de realizar la intervención se pretendió potencializar para ser recuperados y mejorar la imagen urbana (Ortega, 2015). Observar figura 22.



Figura 22. Diferencia de la calle antes y después de la peatonalización.
Fuente: (Recuperado del libro de peatonalización de la calle Madero, 2019).

- **Calle 10 de agosto Loja, Ecuador**

Ubicación: Ciudad de Loja

Clase: Intervención para peatonalización. Observar figura 23.

Año de Construcción: 2009



Figura 23. Calle Peatonal en la ciudad de Loja.
Fuente: (Recuperado de la Revista el Comercio, 2018).

El problema principal que afectaba a la calle 10 de agosto era la congestión del tráfico. Por lo tanto, este proyecto se diseñó con el propósito de gestionar el flujo vehicular y atenuar este asunto. Además, había una preocupación adicional relacionada con la seguridad. A pesar de las mejoras en la calidad de los espacios públicos, las inquietudes sobre la seguridad persistían. Los encuestados argumentaron que esto se debía a la alta densidad de población y a la presencia de comercios informales, y, en otros casos, porque las calles a menudo quedaban desiertas durante la noche (Maldonado, 2019) como se puede observar en la figura 24.



Figura 24. Comercio en la calle 10 de agosto.
Fuente: (Recuperado del periódico El Diario, 2018).

Maldonado (2019), propone ciertos objetivos principales que fueron tomados en cuenta en el presente proyecto para su ejecución los cuales fueron:

- Mejorar el espacio publico
- Disminuir la inseguridad
- Reducir la congestión de tráfico vehicular en el centro histórico
- Priorizar al peatón

- Retirar el comercio ambulante

Para una mayor comprensión observar la figura 25.

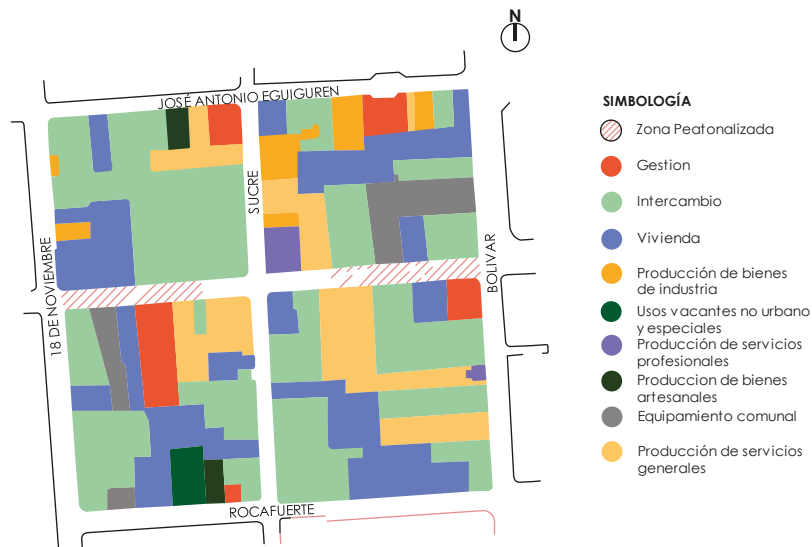


Figura 25. Uso de suelo de la calle 10 de agosto.
Fuente: Elaboración propia.

Mediante el análisis del mapeo del uso del suelo realizado por Maldonado en 2009, se identificó que en la calle 10 de agosto, entre las calles 18 de noviembre y Bolívar, prevalecía principalmente el uso comercial, representando un 46%. Le seguía en importancia el uso residencial, que abarcaba el 18.6% del área. Asimismo, se destinaba un 12.6% para actividades de servicios generales, un 6% para gestión y equipamiento comunitario, un 2.5% para áreas vacantes no urbanas y un 1.20% para servicios profesionales y producción artesanal. Tomando en cuenta estos porcentajes se realiza la propuesta que se puede observar en la figura 26.



La calle 10 de agosto, ubicada en el Centro Histórico de la Ciudad de Loja, desempeña un

Figura 26. Presentación de la propuesta Urbana en Loja.
Fuente: (Recuperado de Maldonado, 2016).

papel crucial como una de las arterias principales. Es esencial destacar que la peatonalización de esta vía impide completamente la circulación de vehículos motorizados. Esta característica se

combina con el valor patrimonial de las edificaciones circundantes, que incluyen viviendas coloniales con un profundo significado simbólico para los habitantes de la ciudad (Maldonado, 2019).

El segmento de la calle sometido a intervención tiene una longitud aproximada de 212 metros y desempeña un papel fundamental como un conector hacia el Parque Central de Loja. En las proximidades de este parque se encuentran los equipamientos más destacados de la ciudad, como la catedral, la gobernación, entidades bancarias y las oficinas municipales de Loja (Maldonado, 2019). Observar figura 27.

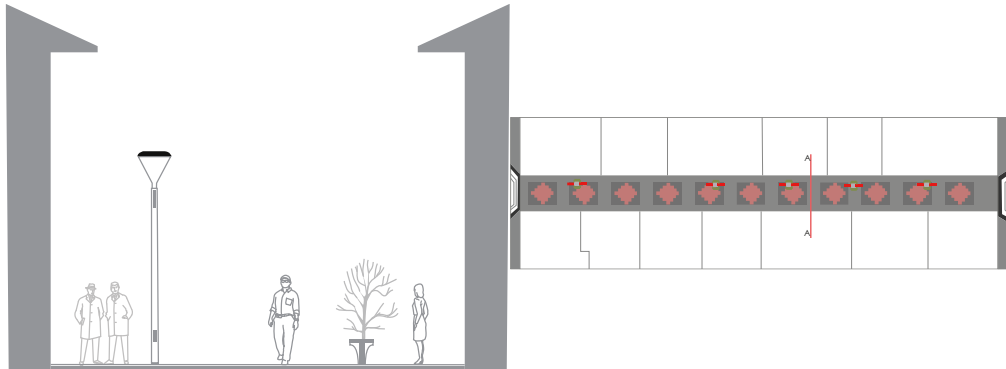


Figura 27. Corte y planta de la intervención en la calle 10 de agosto.
Fuente: (Recuperado de Maldonado, 2016).

1.7 Matriz resumen (análisis de casos de estudio)

NOMBRE	UBICACIÓN	ESTRATEGIA
Avenida Constitución	Sevilla – España	<ul style="list-style-type: none">• Se retiraron los cuatro carriles vehiculares existentes y se implementó el tranvía.• También se eliminaron toda barrera arquitectónica que impedía circular al peatón.
Calle Carretería	Cuenca – España	<ul style="list-style-type: none">• Crean un techo verde para limitar vistas lejanas y dar espacios de sombra a los peatones, se regulan las veredas con las calles.• Se maneja el tráfico con las calles adyacentes para que puedan ingresar vehículos de abastecimiento en su horario, los espacios de descanso y vegetación se maneja mediante módulos.
Calle Madero	México	<ul style="list-style-type: none">• Colocación de rampas para personas con capacidades diferentes.• Se dio un nuevo uso comercial a los inmuebles patrimoniales, mejorando la imagen urbana.
Av. 10 de Agosto	Loja – Ecuador	<ul style="list-style-type: none">• Restricción de vehículos y motos.• Creación de espacios por carriles (iluminación, caminata, descanso y vegetación). Implementación de iluminación con faroles.

Tabla 1. Resumen del análisis de referentes

Fuente y elaboración: Propia

1.8 Resumen del capítulo

En resumen, la integración de diseño urbano sostenible, regeneración urbana y peatonalización es esencial para construir ciudades más resilientes, inclusivas y amigables con el medio ambiente. Estos enfoques deben adaptarse a las características específicas de cada comunidad, involucrando a los residentes en la planificación y ejecución de proyectos para asegurar un desarrollo urbano que satisfaga las necesidades presentes sin comprometer las del futuro.

CAPÍTULO II

2. ANÁLISIS Y DIAGNÓSTICO DEL CASO DE ESTUDIO

En este capítulo se puede encontrar los antecedentes de la zona que proporcionan información sobre su evolución histórica. También se desarrollará un análisis de imagen urbana por medio de la creación de mapas de alturas, uso de suelo, vegetación y tamaño de frente de lotes. Además de un análisis de colorimetría y materialidad de las viviendas del sector. Todo esto ayudará a ver de una manera más clara y precisa las situaciones que se presentan actualmente esta calle. Finalmente, la creación de entrevistas permite ubicar la zona de estudio dentro de un contexto más amplio y entender a los usuarios, mismos que aportan nuevas ideas.

La calle de Las Herrerías es una zona importante de la ciudad, por lo que ya ha sido intervenida en algunas ocasiones, pero únicamente se han visto cambios en la parte arquitectónica, dejando de ser un proyecto integral. Es por ello que se ha visto en la necesidad de mejorar la imagen urbana y potencializar las actividades de la zona como lo son la gastronomía y las herrerías, todo esto a través de la peatonalización de esta calle, generando un cambio significativo para el disfrute de la sociedad.

2.1 Antecedentes

2.1.1 Historia de la Calle de las Herrerías

La calle de Las Herrerías se ubica entre la Av. 12 de Abril y Av. 10 de Agosto. Años atrás el sector era conocido como “Ingacacha” o “Camino del Inca” ya que era parte de la ruta entre Quito y Cuzco (Guzman & Ulloa, 2008).

En un inicio la calle de Las Herrerías era conocida como Antonio Valdivieso en honor a un personaje del barrio. La vía era empedrada y tenía dos acequias a los lados como se observa en la figura 28, las mismas que servían para el riego de los huertos (Ulloa, 2007). En la época colonial llegaron los españoles y con ellos el oficio del herrero ya que ellos introducen el ganado caballar y mular. La población se asentó en diversos lugares de la ciudad de acuerdo a los oficios, asentándose los herreros al ingreso de la misma: San Sebastián y San Blas (Guzman & Ulloa, 2008). No obstante, los primeros años del siglo XX el ingreso se lo hacía por el actual puente de Gapal, ya que se recibía visitantes del norte y sur del país (Ulloa, 2007). Para 1961 los habitantes del lugar llegaron a un acuerdo con personas municipales, suprimiendo portales y rellenando las acequias para una mayor amplitud de la calzada y poder convertir el espacio en una vía carrozable. En 1974 la calle Antonio Valdivieso recibe el nuevo nombre de Las Herrerías, en honor a los herreros que laboran en el sector (Ulloa, 2007).

En cuanto a las viviendas, la mayoría eran de un piso y se fabricaban de adobe, bahareque o estructura mixta. En las cubiertas se utilizaba teja y se colocaba una cruz de hierro. Con el pasar del tiempo se introdujo el uso del ladrillo y del cemento, los mismos que sirvieron para realizar las ampliaciones del espacio (Ulloa, 2007).

Debido a los procesos de industrialización el trabajo artesanal ha sido desplazado, hasta el punto de que los herreros casi han desaparecido. También la falta de locales adecuados para la venta de productos artesanales ha empeorado la situación de los trabajadores del hierro (Ulloa, 2007). Actualmente la venta de humitas, tamales y quimbolitos es la principal actividad que se genera en esta calle.

Todo esto pudo ser corroborado con los relatos de las personas residentes del lugar.



Figura 28. Sector Las Herrerías.
Fuente: (Recuperado de Cuenca4 Ríos).

2.1.2 Casa Chaguarchimbana

Esta casa recibe su nombre ya que el mismo significa “el pencho del vado”, refiriéndose al lugar menos profundo para cruzar el río. En la época inca pasaba por aquí el Camino Real, conectando Tomebamba y Cuzco.

Esta quinta se encuentra aquí desde 1857, fue construida por Antonio Valdivieso para vacacionar. Años más tarde heredó su sobrina Florencia Astudillo Valdivieso, quien la donó al asilo Cristo Rey en 1953, pero en 1969 el Municipio de Cuenca adquiere la quinta y en 1988 se la entrega a la Fundación Paúl Rivet para restaurarla y convertirla en el Museo de las Artes del Fuego. La casa es simple, de modelo colonial, se organiza alrededor de un patio central, con una estructura porticada de madera y basa de piedra tal como se muestra en la figura 29 (Junta de Andalucía, 2007).

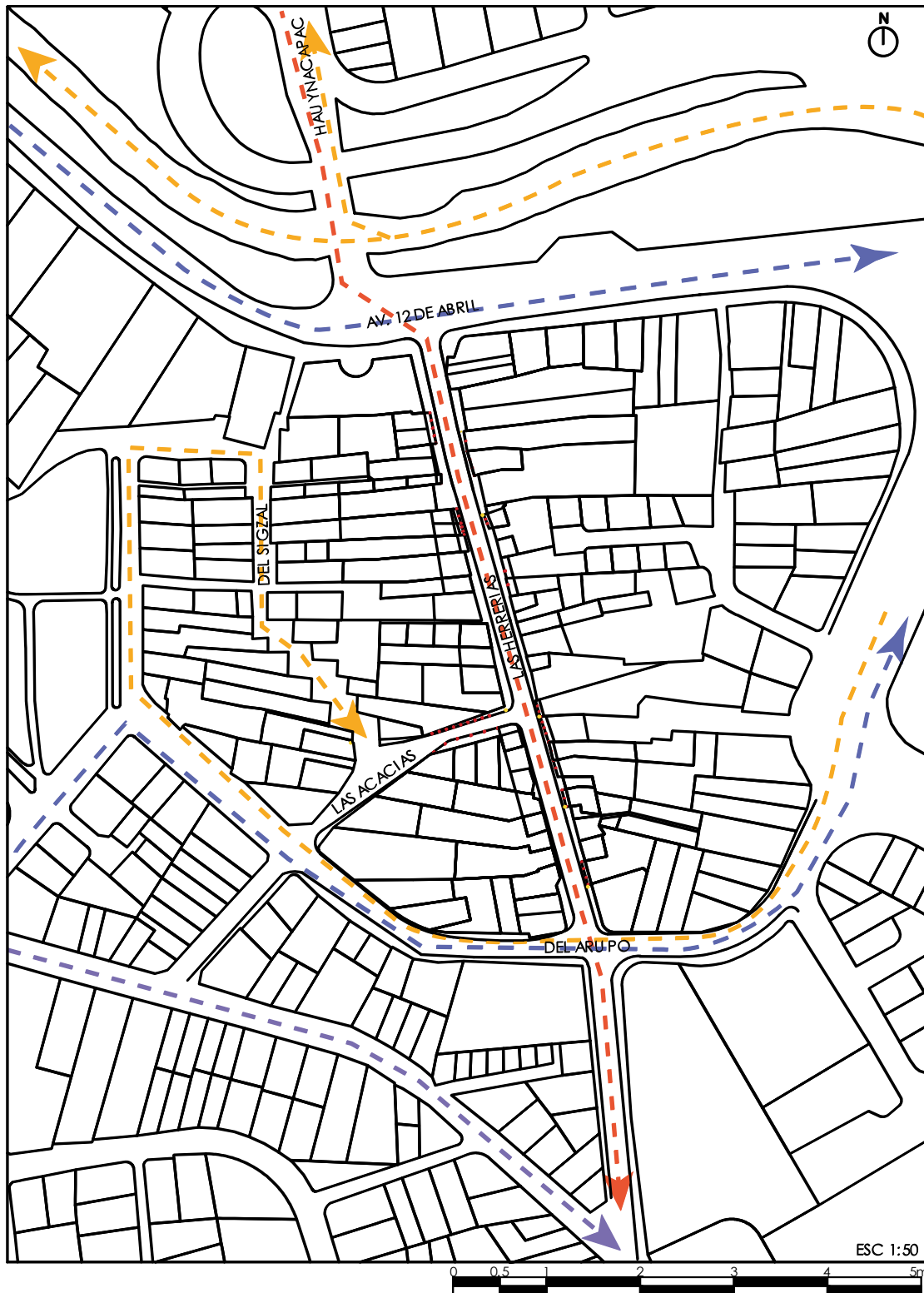


Figura 29. Casa Chaguarchimbana.
Fuente: (Dirección General de Cultura, Recreación y Conocimiento, 2022).

2.2 Análisis de vías aledañas

2.2.1 Mapa de sentido y dirección vial

En este mapa se puede observar el sentido de las calles aledañas a la zona de estudio, las mismas que se podrían clasificar como un 10% de vías en doble sentido, mientras que el 90% pertenece a un solo sentido.



2.3 Análisis de la imagen urbana

2.3.1 Mapa de alturas

De acuerdo al análisis realizado en el sector existe un 55% de viviendas de 2 pisos, 40% de 1 piso y un 5% de tres pisos.



2.3.2 Mapa de usos de suelo

En la calle las herrerías existen 47 lotes de los cuales actualmente existen 53 usos diferentes, el uso que predomina es la gastronomía, siendo el 53%. Sin embargo, se puede observar que es una zona muy abastecida, ya que el 47% se divide en, tiendas, mecánicas, parqueaderos, farmacia, floristería, clínica odontológica, taller de herrería, panaderías, bazares, UPC y cajeros.



2.3.3 Mapa de vegetación

Específicamente en la calle de Las Herrerías no existe vegetación alguna. Sin embargo, en las medianeras, plazas y orillas del río hay una variedad de árboles y arbustos, como se muestra a continuación.















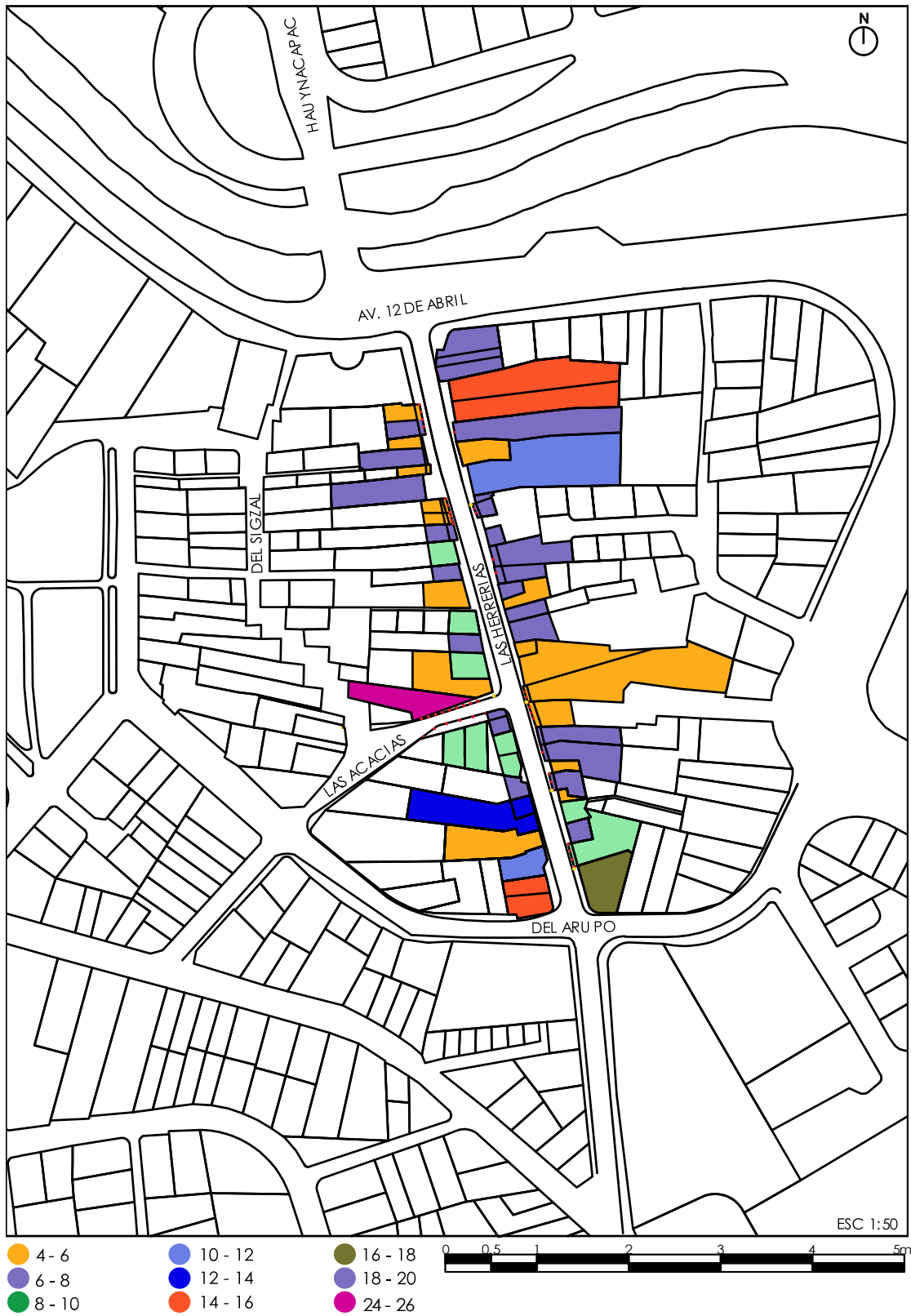
VEGETACIÓN DEL SECTOR			
Nombre común	Simbología	Altura	Fotografía
Jacaranda		8 – 12 m	
Fresno		15 – 20 m	
Cepillo		2 – 10 m	
Acacias		7 – 10 m	
Ingarrosa		5 – 12 m	
Césped			

Tabla 2. Codificación de la vegetación.
Fuente y elaboración: Propia

2.3.4 Mapa de tamaño de frentes de lotes

Debido a los diversos cambios que han existido en la calle de Las Herrerías existe diversidad de tamaños en los frentes de lotes, generando una irregularidad en el espacio.



2.3.5 Análisis de colorimetría y materialidad

Para el análisis se tomaron fotografías en el mes de junio del 2023 y nuevamente se acudió al lugar en noviembre del mismo año, existiendo un leve cambio en la colorimetría de las fachadas debido a una intervención en estas. Para un mejor entendimiento revisar el anexo 1

2.4 Cálculo de la muestra para el caso de estudio

De acuerdo a los autores Taylor y Bogdan (1987) para una investigación cualitativa es necesario tener contacto con aquellas personas que puedan tener experiencia y contexto del pasado vivido. Por ello, se considerará entrevistar a:

- Presidente Barrial
- Primera persona que empezó con la gastronomía en el lugar
- Un comerciante herrero
- Una persona residente del lugar

Revisar anexo 2.

2.5 Resumen del capítulo

En resumen, la revisión de antecedentes es un papel fundamental en esta investigación, ya que proporciona una perspectiva histórica y contextual que enriquece la comprensión de nuestro tema de estudio. De la misma manera los mapas nos permiten la comprensión y representación al igual que las entrevistas en las cuales se obtuvo información importante y interacción social para entender a los usuarios que viven día a día en el sector.

CAPÍTULO III

3. PROPUESTA DE ANTEPROYECTO DE PEATONALIZACIÓN DE LA CALLE DE LAS HERRERIAS

Luego de haber realizado una revisión bibliográfica y análisis de referentes, en este capítulo se plantean dos propuestas de anteproyectos, basadas en diseños conceptuales revisados en capítulos anteriores. También se presenta un análisis de implementación y adaptación con el entorno, límites, contexto, accesibilidad de sitio y zonificación los cuales servirán para una correcta implantación de los proyectos.

3.1 Criterios conceptuales de diseño

Se indican los diferentes criterios conceptuales considerados y aplicados para la elaboración de la propuesta de anteproyecto con la intención de proyectar los distintos referentes conceptuales de calles peatonalizadas. Observar tabla 3 y 4.

Revisión bibliográfica y de referentes		
Urbanismo Sostenible	Se consideran conceptos del autor Jordan (2017) como la conservación del patrimonio tanto cultural como arquitectónico, revisados en el capítulo uno.	Preservación del patrimonio
Proceso de regeneración urbana	Remesar (2012) indica en el capítulo uno que es importante generar atractivos turísticos con lo que ofrece el sitio.	Desarrollar potencialidades del lugar
Consideraciones sobre la peatonalización	Cartuche (2020) indica en el capítulo uno que existen diversas estrategias para una correcta peatonalización que revitalizan y mejoran el espacio público.	Estimular la actividad comercial y el turismo Establecer un entorno más agradable y accesible para los peatones Incentivar a las personas a desplazarse a pie Zonas flexibles y adaptables a las necesidades Uso de mobiliario llamativo
Análisis de referentes	Los referentes analizados del capítulo uno tanto	Crear rutas accesibles para todas las personas

nacionales como	Implementar vegetación
internacionales indican	Diseñar por medio de carriles
diversas características	
que han sido utilizadas	
para peatonalizar las	
diferentes calles, las	
mismas que se basan en	
proyectos urbanos	
integrales.	

Tabla 3. Estrategias obtenidas en la investigación y análisis de referentes.

Fuente: Elaboración Propia

Análisis del sitio		
Análisis de vías aledañas	Se seleccionaron diversas características del análisis de sitio	Redireccionamiento del tráfico por medio de rutas alternas
Análisis de vegetación	realizado en el capítulo dos, las mismas que serán utilizadas para generar las propuestas de anteproyecto.	Uso de vegetación propia del sector
Análisis de uso de suelo		Potencializar el comercio gastronómico
Análisis de imagen urbana		Uso de diferentes colores y materiales analizados del lugar

Tabla 4. Estrategias obtenidas del análisis de sitio.

Fuente: Elaboración Propia

3.2 Implantación y su adaptación con el entorno

3.2.1 Límites

Se realizó un mapa explicativo con las calles que delimitan al proyecto.

Revisar anexo 3.

3.2.2 Contexto

Se consideró los hitos más importantes del lugar como la Plaza del Herrero, La Plaza del Vergel y la Iglesia del Vergel.

Revisar anexo 3.

3.2.3 Accesibilidad al sitio

Con la propuesta de peatonalización de la calle de Las Herrerías se sugiere una nueva direccionalidad vehicular tal como se muestra en el mapa (revisar anexo 4). Además, se propone que la calle de las Acacias tenga doble sentido, permitiendo así a las personas hacer uso del

parqueadero esquinero, por lo que de acuerdo al Plan de Movilidad de Cuenca se diseñan vías de 3m de ancho (GAD Municipal de Cuenca, 2015-2025).

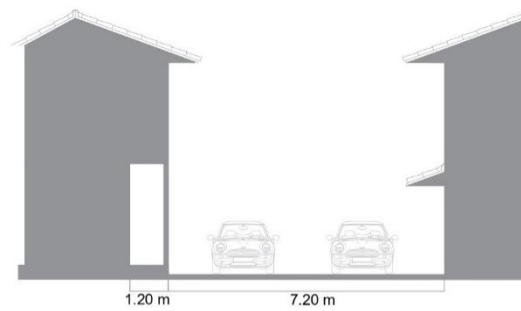


Figura 29. Sección vial de la actualidad
Fuente: Elaboración propia

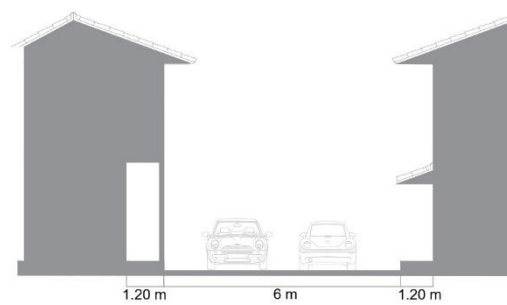


Figura 30. Propuesta de sección vial
Fuente: Elaboración propia

3.2.4 Zonificación

Las propuestas planteadas buscan crear áreas de descanso y de interacción, por lo que se diseñan áreas en las que las personas puedan disfrutar de estos espacios.

Revisar anexo 5 y 6.

3.3 Diseño de mobiliario para el anteproyecto

Revisar anexo 5 y 6.

CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES

Finalmente, se expone las conclusiones y recomendaciones sobre la investigación realizada.

- A través de la recopilación de información bibliográfica y el análisis de referentes se obtuvo conocimientos de sostenibilidad que proporcionan una base sólida de conocimientos y criterios de diseño fundamentales para abordar los desafíos contemporáneos en el ámbito urbano, la importancia de peatonalizar y la conservación del patrimonio por medio de la regeneración urbana. Estas estrategias destacan la importancia de la investigación teórica y la aplicación de mejores prácticas en la planificación y desarrollo de entornos urbanos más sostenibles y habitables.

- El análisis de las preexistencias a través del testimonio de personas clave del lugar proporciona una perspectiva invaluable y contextual sobre las necesidades, aspiraciones y desafíos específicos de la comunidad local. Este enfoque participativo y centrado en las personas es fundamental para asegurar que las propuestas de diseño sean inclusivas, relevantes y culturalmente apropiadas, fortaleciendo así la conexión entre el espacio urbano y sus habitantes, también se conoció la falta de espacios públicos accesibles que promuevan la interacción social, los negocios locales y las actividades culturales.

- La propuesta de un diseño de regeneración urbana sostenible que promueva un espacio peatonal interactivo, al tiempo que impulsa el patrimonio intangible de la gastronomía, refleja un enfoque holístico y multifacético hacia la planificación urbana. Esta iniciativa no solo busca mejorar la calidad de vida de la comunidad, sino que también intenta reconocer y valorar la identidad cultural y el tejido social de la comunidad, contribuyendo así al enriquecimiento y la revitalización de la vida urbana, restringiendo el tráfico de vehículos en determinadas zonas, convirtiéndolas en espacios exclusivos para peatones, promoviendo el turismo y creando un entorno más seguro, atractivo y sostenible.

- La propuesta La peatonalización de la calle de Las Herrerías puede traer consigo varias implicaciones positivas como la reducción de la congestión vehicular, la promoción del turismo y el comercio, así como una mejor habitabilidad priorizando la inclusión, además ayudando a la calidad del aire y la seguridad para los peatones. Sin embargo, también puede generar desafíos como la redistribución del tráfico, la necesidad de adaptar la infraestructura. En última instancia la efectividad de la peatonalización depende de un plan integral que considere cuidadosamente estos aspectos.

RECOMENDACIONES

- En la Ciudad de Cuenca, se identifican numerosos espacios potenciales que podrían ser transformados en zonas peatonales, lo que conllevaría una mejora significativa en la calidad de vida urbana. Con el objetivo de evaluar de manera más precisa y realista los posibles beneficios y desafíos de implementar estas áreas peatonales, se sugiere llevar a cabo simulaciones que involucren el cierre temporal de calles seleccionadas. Estas simulaciones proporcionarían una oportunidad invaluable para visualizar cómo sería el entorno urbano sin tráfico vehicular y cómo

esto afectaría el flujo peatonal, la accesibilidad y la interacción social. Además, estas prácticas podrían servir como una herramienta efectiva para involucrar a la comunidad en el proceso de toma de decisiones, fomentando así una mayor aceptación y apoyo para la propuesta de convertir ciertos espacios en zonas peatonales. En última instancia, tales acciones podrían contribuir a la creación de entornos urbanos más sostenibles, seguros y atractivos para residentes y visitantes por igual.

- El Gobierno Autónomo Descentralizado (GAD) Municipal de Cuenca tiene la oportunidad de aprovechar los estudios y proyectos realizados por las instituciones académicas para enriquecer y fortalecer la habitabilidad y el desarrollo integral de la ciudad. La colaboración entre el sector académico y el gobierno local puede generar sinergias significativas que impulsen la implementación de soluciones innovadoras y sostenibles para los desafíos urbanos.

- Se sugiere la adopción de herramientas avanzadas de modelado urbano y tecnologías inteligentes como un enfoque integral para gestionar y monitorear el proceso de peatonalización de las calles. Estas herramientas de modelado permitirían realizar análisis detallados y proyecciones precisas sobre cómo afectaría la peatonalización a diversos aspectos urbanos, como el flujo de tráfico, la distribución de espacios públicos y la calidad del aire. Además, el uso de tecnologías inteligentes, como sensores de tráfico y cámaras de vigilancia, facilitaría el monitoreo en tiempo real del comportamiento peatonal y vehicular en las zonas peatonalizadas, lo que permitiría ajustes y mejoras continuas en el diseño y la gestión de estas áreas. Esta combinación de herramientas tecnológicas no solo optimizaría la planificación y operación de las zonas peatonales, sino que también contribuiría a una mayor eficiencia y seguridad en el entorno urbano en general.

En la ciudad de Cuenca se debería incentivar a la peatonalización, ya que tiene muchos beneficios para los habitantes y visitantes, incentivando a una movilidad diferente como el uso de transporte público, el ciclismo, vehículos eléctricos que no son agresivos con el medio ambiente. Además, que ayuda a potencializar el turismo, tener una cohesión social con el diseño de espacios seguros y priorizando las necesidades de las personas.

REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- Alonso, L. (2015). *Guía del paisaje histórico urbano de Sevilla*. Sevilla : IAPH.
- Bonells, J. (2018). *Evolución de la avenida de la contitución cada vez menos verde*. Sevilla: Sin Fronteras.
- Borja, J. (2000). *El espacio público ciudad y ciudadanía*. Barcelona.
- Borja, J. (2003). Barcelona: Electa.
- Cámara de Comercio. (2021). *Buenas prácticas para impulsar la centricidad del peatón*. España.
- Campos, F., Garcia, L., Larenas, J., & Simó, M. (2009). Rgeneración urbana en Chile y Cataluña. Análisis de estrategias en fases de diseño e implementación. *Universidad de Chile y Universidad de Barcelona*.
- Carrión, F. (2017). *Espacio público: punto de partida para la alteriedad*. Quito: Flacso.
- Cartuche, C. (2020). *Estrategias de intervención urbana en centros históricos*. Loja: Claw.
- Castrillo, M., Matesanz , Á., Sánchez, D., & Sevilla, A. (2014). ¿Regeneración urbana? Decostrucción y reconstrucción de un concepto incuestionado. *Papeles de relaciones ecosociales y cambio global*, 129-139.
- Cedeño, J. (2016). *Hacia un diseño urbaon sostenible desde la conservación del patrimonio*. Portoviejo: Dominio de las ciencias .
- Cuenca, G. M. (2015-2025). *Plan de Movilidad y Espacios Públicos*. Cuenca.
- Echegarria, M. (2019). *La planificación urbana sostenible* . Bilbao: Biblid.
- Flores, M. (2009). *Proceso de peatonalización y nueva sociabilidad*. Sevilla : Andaluz.
- García, L. (2015). *Peatonalidad y Peatonalización* . Barcelona: Valladolid.
- Gehl, J. (2014). *Ciudades para la gente*. Buenos Aires: Infinito.
- González, B. (2019). *La ciudad tradicional como objeto de consumo*. Mexico : ETSAM.
- Iván, S. (2016). *Diseño Urbano Sostenible*. Mexico : Academia.
- Jacobs, J. (2006). *Muerte y vida de las grandes ciudades*. Toronto.
- Jordán, R. (2017). *Desarrollo sostenible, urbanización y desigualdad en américa latina y el caribe*. Santiago: Naciones Unidas.
- Lázaro, F. (2016). Jornadas de trabajo Regeneración Urbana . 1-36.
- Machín, H. (2015). *Elementos peatonales de las ciudades medias españolas*. Madrid: Politécnica de Madrid.
- Magallanes, C. (2013). *Ciudades, peatonalización y consumo en la ciudadanía*. Buenos Aires : Esencia y espacio.
- Maldonado, J. (2019). *Analisis de los efectos de la peatonalización* . Loja : UIDE.
- Millares, C. (2013). *Dinámicas de proximidad en ciudades multifuncionales*. Santiago : Oriol.
- Montoya, N. (2014). *Estudio de impacto a la movilidad*. Cali: Valle.
- Municipalidad de Cuenca (2010). Ordenanza para la Gestión y Conservación de las Áreas Históricas y Patrimoniales del Cantón Cuenca.
- Ortega, C. (2010). Cludad de México: Unidad Azcapotzalco.
- Palacio, M. (2020). *Peatonalización para la salud ciudadana* . Rionegro: BID.
- Ramirez, P. (2015). *Espacio público, Espacios de todos?, reflexiones desde la ciudad de México*. Ciudad de México: ISSN.
- Sanz, A. (2015). *Elogio y censura d ela peatonalización de los centros hist+oricos* . Burgos : Habitat.

Sau, J. (2021). *Málaga adjudica la reforma de la calle carrería* . Málaga : La opinión.

Schlack, E. (2017). *Espacio Público*. Chile: Universidad de Chile.

UNESCO. (1972). *Resoluciones, Recomendaciones Conferencia General*. Francia: 17 Reunión.

UNESCO. (2018). Brasilia: ISSN.

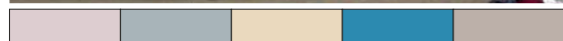
05 de Junio de 2023



Enlucido Acero Madera pintada Piedra y lacada



Enlucido Acero Madera Revoque Latón pintada



Enlucido Acero Revoque Madera pintada y lacada

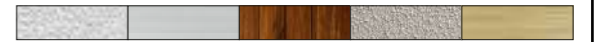


Enlucido Madera Piedra Acero Latón pintada

10 de Noviembre de 2023



Enlucido Acero Madera pintada Piedra y lacada



Enlucido Acero Madera Revoque Latón pintada



Enlucido Acero Revoque Madera pintada y lacada



Enlucido Madera Piedra Acero Latón pintada

ANEXO 1

“RECUPERACIÓN DEL ESPACIO PÚBLICO, PEATONALIZACIÓN DE LA CALLE DE LAS HERRERÍAS”

DOCUMENTACIÓN ARQUITECTÓNICA
Marzo, 2024

TRABAJO DE TITULACIÓN
Análisis de Imagen Urbana y Colorimetría

DIS: María del Pilar Campoverde Castro - Joseline Lissseth Tipanta Esparza

DIB: María del Pilar Campoverde Castro - Joseline Lissseth Tipanta Esparza

REV: Arq. Enma Alexandra Espinosa Iñiguez




05 de Junio de 2023



10 de Noviembre de 2023



ANEXO 1	"RECUPERACIÓN DEL ESPACIO PÚBLICO, PEATONALIZACIÓN DE LA CALLE DE LAS HERRERÍAS"		DIS: María del Pilar Campoverde Castro - Joseline Lissseth Tipanta Esparza	 <p>Universidad Católica de Cuenca</p>
	DOCUMENTACIÓN ARQUITECTÓNICA Marzo, 2024	TRABAJO DE TITULACIÓN	DIB: María del Pilar Campoverde Castro - Joseline Lissseth Tipanta Esparza	
		Análisis de Imagen Urbana y Colorimetría	REV: Arq. Enma Alexandra Espinosa Iñiguez	

Anexo 2. Encuestas.

PRESIDENTE BARRIAL

1. DATOS GENERALES DEL ENTREVISTADO

- Nombre:
- Edad: 64 años
- A qué se dedica: Venta de comida
-

2. PREGUNTAS

- ¿Desde hace qué tiempo vive aquí?
Toda mi vida, desde que nací.
- ¿Como ha sido el cambio de las personas residentes del lugar? ¿Ha disminuido o aumentado?
Los nativos de aquí algunos han fallecido, otros se han ido, los dueños no viven mucho, la mayoría son arrendatarios, otros han ido hacer sus casas a lugares mas amplios. Por ejemplo esta casa de mis abuelitos tiene ya mas de 100 años y mis tíos por la comodidad han querido poner un carro aquí y no han podido.
- ¿Cuántas intervenciones se han realizado en la calle de las Herrerías?
Una era en las fachadas, ahora que hicieron la pintada de esto y en la calle. Tres intervenciones
- ¿Que uso se le daba a la calle hace 25 años? Que usos Usted recuerda que se le han dado a la calle?
Aquí entraban los caballos, era el centro para ir a la 10 de agosto, san roque, era la base, y se daba mantenimiento a los caballitos que entraban.
- ¿Cuando cambio el uso de la calle?
Mas o menos hace unos 50 años
- ¿Cree usted que todavía se puede ser una sociedad que camina y que no dependa del vehículo?
Claro, haciendo proyectos, porque hay muchos carros.
- Cree usted que es necesario la circulación de los vehicular por la calle de las Herrerías?
Si, pero si se debería restringir, no sé cómo, pero sí.
- ¿Cómo calificaría el espacio público?
Es muy pequeño, debería haber un garaje
- ¿Considera al espacio público inclusivo?
Si, pero si falta un poco, mas abajo hay la casa de los no videntes y ellos circulan, nosotros teníamos unas macetas, pero nos toco sacar porque ellos se enredaban
- ¿Es el espacio público amigable con el medio ambiente?
Si, por los árboles y la naturaleza del rio
- ¿Cómo se podría potencializar el comercio gastronómico?
Con más propaganda
- ¿Como calificaría usted la seguridad en el lugar?

Por suerte no estamos invadidos de inseguridad, tenemos las alarmas comunitarias privadas, se toca el botón y todos salimos.

COMERCIANTE HERRERO

3. DATOS GENERALES DEL ENTREVISTADO

- Nombre: Ubaldo Calle
- Edad: 52 años
- A qué se dedica: Herrero

4. PREGUNTAS

- ¿Desde hace qué tiempo vive aquí?

Nosotros trabajamos aquí 45 años, no vivimos, solamente el taller. El taller fue de mi padre y abuelo.

- ¿Como ha sido el cambio de las personas residentes del lugar? ¿Ha disminuido o aumentado?

La diversidad, los renacientes muy poco, al haber un cambio de suelo al gastronómico y de lugar de arriendo han venido y se ha modificado en movilidad y también en ciudadanos antes era todo sectorial, barrio El Vergel, solo barrio El Vergel, ahora hay diversidad de personas, Cañar, Oriente, entonces hay una diversidad de personas en el sector.

- ¿Cuántas intervenciones se han realizado en la calle de las Herrerías?

Digamos en si importantes fue con el gobierno local de Fernando Cordero ahí se puese alcantarillado y el a adoquín 1985, era camino de tierra, y del puente para arriba si había la vía conocida como la Huaynacapa todo lo que era la herrería en si era de tierra

- ¿Que uso se le daba a la calle hace 25 años? Que usos Usted recuerda que se le han dado a la calle?

La calle como se llama la calle de las herrerías, calle donde había herreros en su momento la mayoría de su comunidad, su vecindad eran herreros conocido como barrio chaspapatas, eso significa que siempre la gente de su respectivo del camal y traían las patas de las vacas entonces para poder preparar en los diferentes mercados el caldo de patas se tiene que quemar la lana el pelo de la vaca entonces debido a eso cuando yo era niño me acuerdo que se quemaba el pelo de las vacas y los herrajes con sus caballos, el herrero se encargaba de herrar.

- ¿Cuando cambio el uso de la calle?

El cambio rotundo fue en el 2018 hubo la intervención del Ing. Marcelo Cabrera como alcalde ne le cual se estableció a través un convenio con la universidad con el Arq. Fausto Cardoso y con Patrimonio Cultural y el municipio para un arreglo de las casas y fachadas, como ustedes comprenden las casas son de inicio de siglo, son casas coloniales de tierra y adobe, igualmente los permisos eran complicados y costosos al igual que el mantenimiento es mucho mas caro que el ladrillo o bloque entonces a través de ese convenio se restructuro toda la visión y la arquitectura, la lógica estructural de todo lo que se trató y se hizo en el 2018 fue uno de los puntales para que cambien totalmente los espacios en cuestión de gastronomía

- ¿Cree usted que todavía se puede ser una sociedad que camina y que no dependa del vehículo?

Imposible, porque lamentablemente la movilidad es lo más importante para poder desarrollar vías de comunicación y de acercamiento en diferentes aspectos, no se puede tener

una inclusividad móvil porque el turista como llega al sector si no es en su vehículo, entonces al depender de un cliente, no solo el herrero si no lo gastronómico vivimos del cliente, claro que vienen algunos a pie pero la mayoría viene en su vehículo. Por eso la calle de las Herrerías en si es imposible conseguir parqueo.

- ¿Cree usted que es necesario la circulación de los vehicular por la calle de las Herrerías?
Indispensable, porque la movilidad es una de las partes fundamentales para que el cliente se acerque, el transporte de nuestros materiales, tenemos la capacidad de abastecernos y si no es por una vía ¿Cómo?
- ¿Cómo calificaría el espacio público?
Con orden y disciplina muy bueno, sin orden y sin disciplina para nada.
- ¿Considera al espacio público inclusivo?
Tiene que ser porque si no ya no sería público, sería privado, siempre y cuando tenga lo necesario para circular. La movilidad inclusiva depende del cuidado del burgo maestro a cargo lo quiera implementar con veredas aptas, que no haya obstáculos, incluidas las famosas rampas y los bolardos que ya se están quitando entonces siempre y cuando se mantenga todo eso y haya un respeto a la persona de movilidad inclusiva.
- ¿Es el espacio público amigable con el medio ambiente?
Si, gracias a Dios tenemos un EMAC que mantiene la estructuración de la agricultura con lo verde que no se ve en otros países.
- ¿Cómo se podría potencializar el comercio gastronómico?
La dinamización consiste en voz a voz, propaganda, comunicación, ahora con la implementación del Dr. Cristian Zamora que dio un realce en las pinturas de las casas coloniales, estructurándole mucho mejor al turismo haciendo un agradable trabajo a la vista hasta por curiosidad se implementa la dinamización del turismo general, no local, porque se ha visto que no ha venido cualquier cantidad de gente no solo nacional si no extranjera
- ¿Como calificaría usted la seguridad en el lugar?
Por suerte tenemos una vecindad integrada, somos unidos, en una sociedad interna estructurada y aparte tenemos un UPC que está aquí en el barrio, porque basta con que este la presencia de la autoridad se puede detener en algo.

PRIMERA PERSONA QUE EMPEZÓ CON LA GASTRONOMÍA

5. DATOS GENERALES DEL ENTREVISTADO

- Nombre: Zoila
- Edad: 82 años
- A qué se dedica: Venta de comida típica

6. PREGUNTAS

- ¿Desde hace qué tiempo vive aquí?
Yo nací en esta casa, hace 82 años.
- ¿Como ha sido el cambio de las personas residentes del lugar? ¿Ha disminuido o aumentado?

Ha disminuido porque las personas mas antiguas ya han fallecido, ahora han quedado los herederos y muchos ya han vendido.

- ¿Cuántas intervenciones se han realizado en la calle de las Herrerías?

Creo que casi nada, la vereda es lo única, antes al un lado era mas ancho, ahora es mas angosto.

- ¿Qué usos Usted recuerda que se le han dado a la calle?

Antiguamente la calle de las Herrerías era empedrado, no había nada de casas, había de lado a lado una sequía de agua, esa sequia había troneras que entraban a la casa porque habían sembríos. Tras el tiempo fueron pavimentando la calle. La calle de las Acacias no había nada, todo era sembríos y las casas eran con cercos, no había cerramientos, era con cercos de pencos, con moras, hasta llegar a la casa de no videntes. Donde es la Plazoleta del Herrero, ahí era una hacienda grande que daba eso hasta el Paraíso, y más abajo donde es el colegio Daniel Córdova también era hacienda, no había Solca no había nada todo eso esta cambiado. En la hacienda había ganado, la gente dejaba la mesada, que venían a la feria de ganado que era donde es Etapa hasta el día de la feria que era el día jueves. Todo ha cambiado. La calle del Vergel también ha cambiado

- ¿Cuándo cambio el uso de la calle?

Por lo menos hace unos 40 años

- ¿Cree usted que todavía se puede ser una sociedad que camina y que no dependa del vehículo?

Lo mas vienen familias y vienen siempre en sus carros, ahora la mayoría tienen carros.

- ¿Cree usted que es necesario la circulación de los vehicular por la calle de las Herrerías?

Si, porque mucha gente viene a los locales a servirse un café, si no como vienen

- ¿Cómo calificaría el espacio público?

Bueno, porque pueden estacionarse los carros.

- ¿Considera al espacio público inclusivo?

Si, porque hay veredas

- ¿Es el espacio público amigable con el medio ambiente?

Si.

- ¿Cómo se podría potencializar el comercio gastronómico?

Con una buena sazón.

- ¿Como calificaría usted la seguridad en el lugar?

Los propietarios todos nos conocemos y es gente honrada, los arrendatarios también se unen al barrio, lo bueno es que frente a mi local hay la policía y a mi no me ha pasado nada hasta aquí.

PERSONA RESIDENTE DEL LUGAR

7. DATOS GENERALES DEL ENTREVISTADO

- Nombre: Luis
- Edad: 58 años
- A qué se dedica: Tienda

8. PREGUNTAS

- ¿Desde hace qué tiempo vive aquí?
Toda mi vida
- ¿Como ha sido el cambio de las personas residentes del lugar? ¿Ha disminuido o aumentado?
Ha disminuido las personas han vendido y han decidido irse a otros lugares mas amplios fuera de la ciudad.
- ¿Cuántas intervenciones se han realizado en la calle de las Herrerías?
Muy pocas, son tres intervenciones las que se han realizado
- ¿Qué usos Usted recuerda que se le han dado a la calle?
Antiguamente existían los locales de los herreros, es por esto al cual se le debe el nombre de esta calle, luego empezaron aparecer otros negocios y empezó a predominar la comida.
- ¿Cuándo cambio el uso de la calle?
Mas o menos hace unos 35 o 40 años
- ¿Cree usted que todavía se puede ser una sociedad que camina y que no dependa del vehículo?
No, porque las personas en la actualidad por lo general son cómodas y prefieren usar un vehículo.
- ¿Cree usted que es necesario la circulación de los vehicular por la calle de las Herrerías?
Si, porque la mayoría de persona vienen en carros que incluso no hay en donde estacionarse.
- ¿Cómo calificaría el espacio público?
Bueno
- ¿Considera al espacio público inclusivo?
Si, porque las personas con discapacidad suelen pasar sin problema.
- ¿Es el espacio público amigable con el medio ambiente?
Si.
- ¿Cómo se podría potencializar el comercio gastronómico?
Con buena publicidad, reportajes de la comida que existe
- ¿Como calificaría usted la seguridad en el lugar?
Es muy buena porque el barrio es unido y se a tomado medidas de seguridad como alarmas y cámaras, y la presencia de la UPC que existe también ayuda bastante



La actual iglesia Santa Maria El Vergel, ubicada en la calle 12 de abril, se completó en 1961, reemplazando un templo antiguo que se destruyó gracias a las inundaciones del río Tomebamba en 1950. El estilo arquitectónico mantiene el modelo de los templos construidos por los españoles con torres, campanarios y arcos románicos.



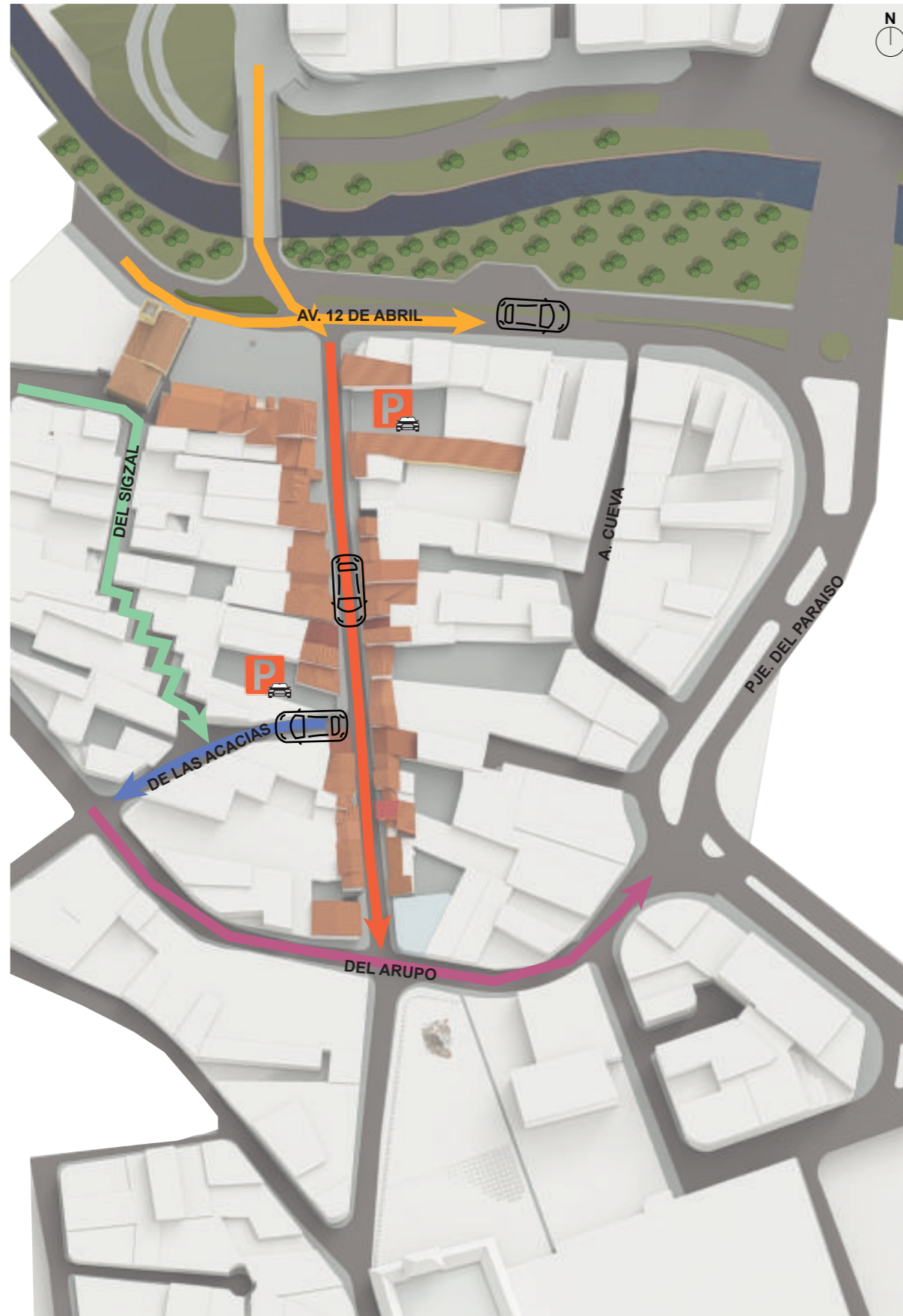
La plazoleta de El Vergel, reformada hace unos años, en la plaza destaca una cruz de hierro forjado, comunico de la sociedad de Las Herrerías, esta es la fortaleza de Cuenca, los herreros oriundos de Cuenca y es frecuentado por gente desde hace algún tiempo. Un lugar visitado por personas propias y ajenas de la ciudad por su gastronomía.



Realizada en hierro forjado del volcán con detalles en cerámica, el monumento Vulcano es es echa por aquellos herreros que iniciaron esta tradición y a quienes continúan su legado en la actualidad. Aunque cada vez son menos. Se trata de un monumento construido entre 1994 y 1997, mismo año en el que se construyó la Plaza de Las Herrerías. El arquitecto Fausto Cardoso fue el diseñador de la plaza y uno de los que realizo el monumento, recuerda que a partir de entonces, la plaza sirvió como lugar de reunión de los vecinos.

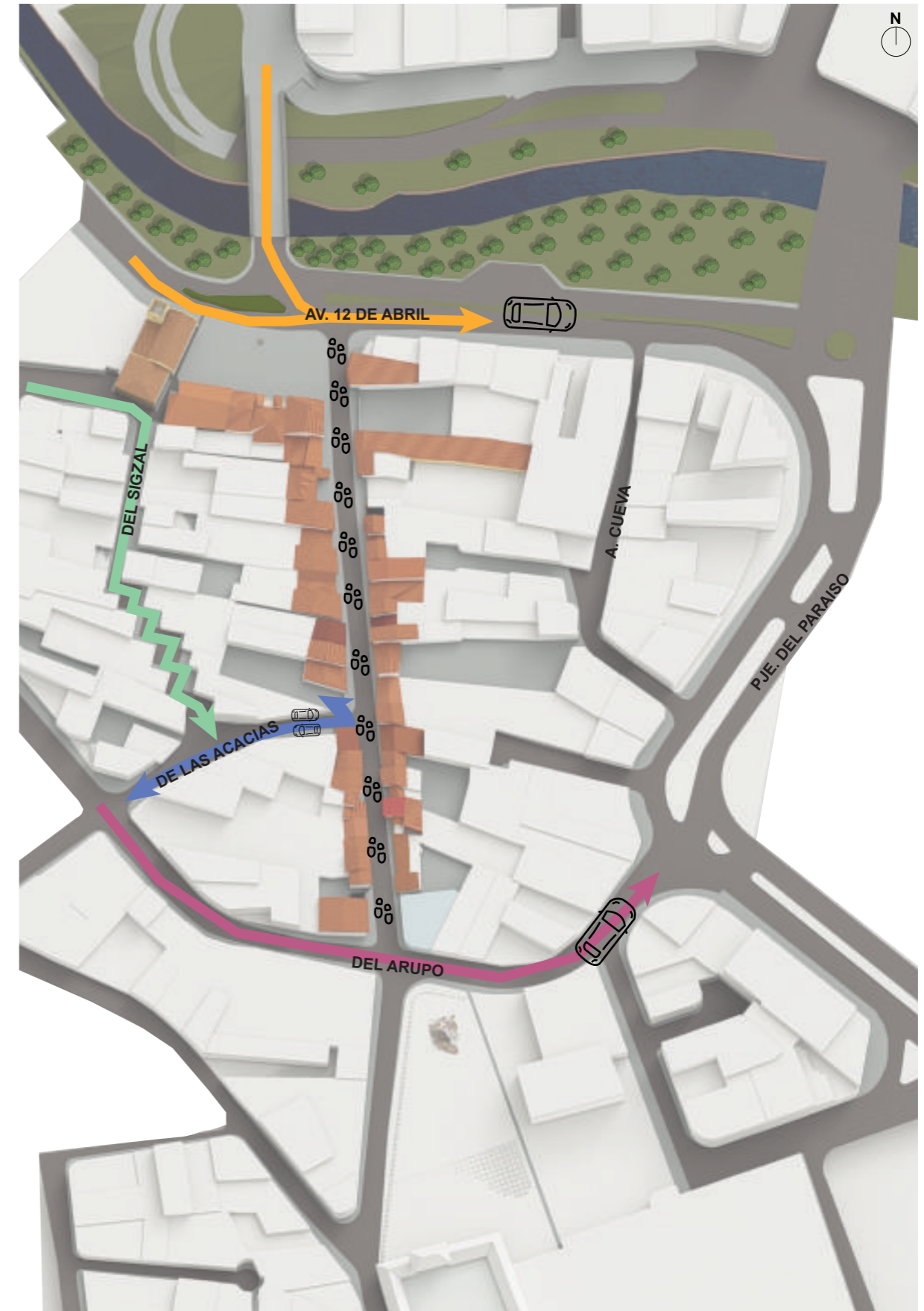
LÍMITES DE LA ZONA DE ESTUDIO Vías horizontales 1. Av. 12 de Abril 2. De las Acacias 3. Del Arupo	Vías verticales 1. Las Herrerías 2. C. del Sigzal 3. A. Cueva 4. Pje. del Paraíso	CALLE INTERVENIDA Diseño de calle peatonalizada	PUNTOS DE INTERÉS EN LA ZONA DE ESTUDIO 1. Iglesia Católica Santa María de El Vergel 2. Plazoleta del Vergel 3. Plaza del Herrero
---	--	---	---

SITUACIÓN ACTUAL DE LA CIRCULACIÓN VEHICULAR



Acceso vehicular Parqueadero público

PROPUESTA DE LA CIRCULACIÓN VEHICULAR



Acceso vehicular Propuesta de acceso peatonal Parqueadero público

ANEXO 4	"RECUPERACIÓN DEL ESPACIO PÚBLICO, PEATONALIZACIÓN DE LA CALLE DE LAS HERRERÍAS"		DIS: María del Pilar Campoverde Castro - Joseline Lissseth Tipanta Esparza	 Universidad Católica de Cuenca
	DOCUMENTACIÓN ARQUITECTÓNICA	TRABAJO DE TITULACIÓN	DIB: María del Pilar Campoverde Castro - Joseline Lissseth Tipanta Esparza	
Marzo, 2024	Análisis vial	REV: Arq. Enma Alexandra Espinosa Iñiguez		

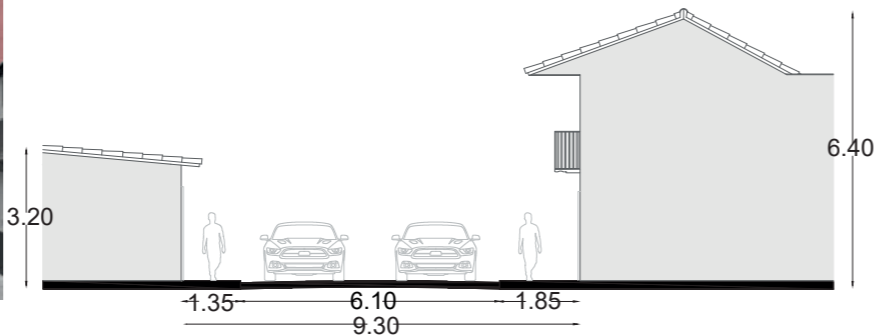
MEMORIA TÉCNICA

Cuenca, ciudad reconocida por su historia, arquitectura colonial y encanto cultural, se enfrenta constantemente al desafío de equilibrar el crecimiento urbano con la preservación de su patrimonio y la calidad de vida de sus habitantes. En este contexto, surge la necesidad de repensar el uso del espacio público y promover alternativas sostenibles y amigables con el medio ambiente.

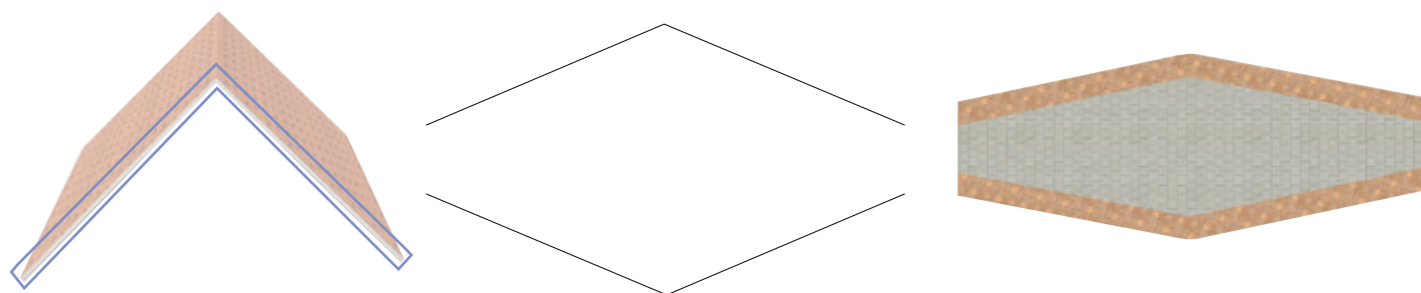
La peatonalización de la calle de Las Herrerías responde a la demanda creciente de espacios seguros y accesibles para los ciudadanos y visitantes, promoviendo una movilidad urbana sostenible y respetuosa con el entorno.

Esta calle ha sido objeto de un exhaustivo análisis, revelando su potencial para convertirse en una calle peatonal que revitalice el área circundante, fomente la convivencia social, la actividad comercial y el disfrute del patrimonio arquitectónico de la ciudad.

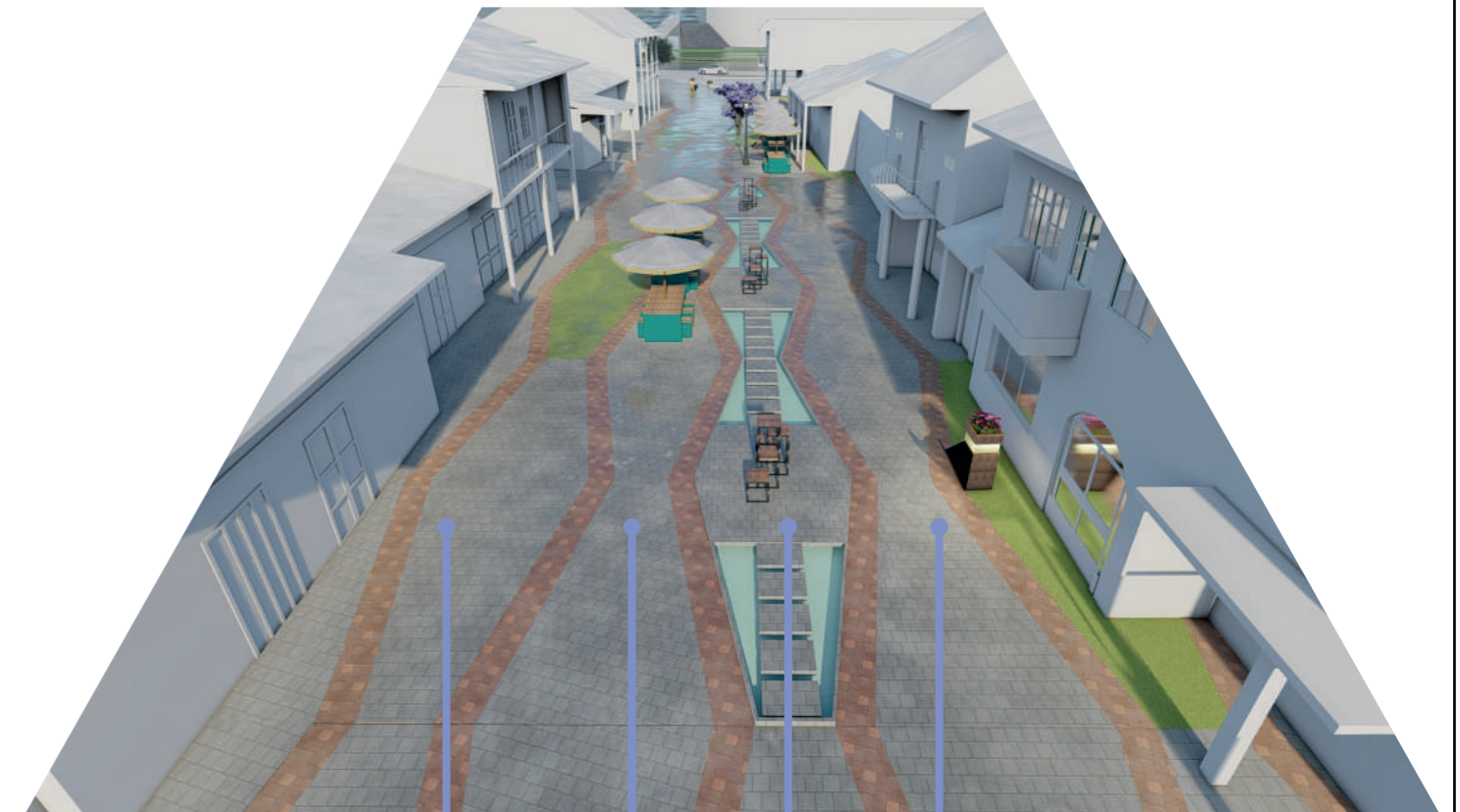
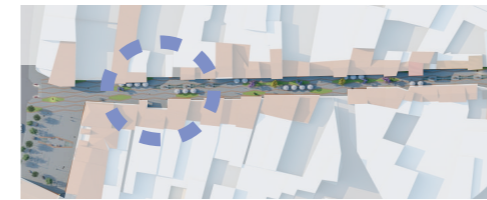
La calle de Las Herrerías forma parte del límite del Centro Histórico de la Ciudad de Cuenca. Es una calle con gran potencial arquitectónico, sus casas con balcones de hierro forjado y los portales reflejan la herencia cultural de la ciudad. Cuenta con una plaza para encuentros sociales junto a la iglesia del Vergel. Sin embargo esta zona presenta algunos problemas como la estrechez de sus veredas, dificultando el paso peatonal. Además del excesivo tráfico vehicular, generando contaminación ambiental, acústica y malestar en las personas de la zona. La inadecuada planificación urbana al momento de colocar los postes de luz también genera una mala imagen urbana, ya que los cables se encuentran en mal estado afectando la armonía del lugar y constituyendo un riesgo para la población.




La peatonalización de esta calle busca crear un entorno urbano amigable con el medio ambiente, dando prioridad al peatón y potencializando la gastronomía característica de la zona. Por ello se parte de un diseño de pisos, el mismo que se basa en elementos existentes como las cubiertas inclinadas del lugar. Su materialidad es de piedra andesita (material característico en el análisis de materialidad del capítulo dos) y ladrillo ya que son elementos que representan a la ciudad de Cuenca.



ZONIFICACIÓN



1. Zona de caminata 2. Zona de descanso 3. Zona de exposición 4. Zona de descanso

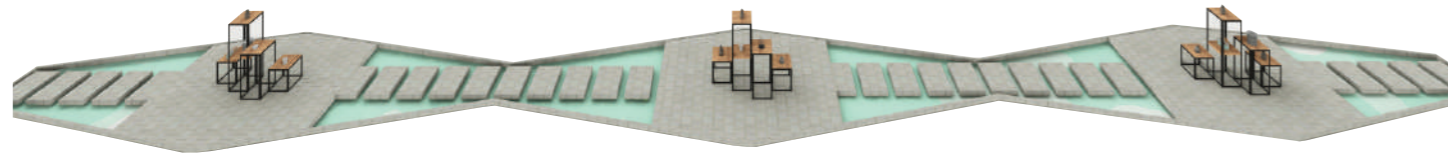
ANEXO 5	"RECUPERACIÓN DEL ESPACIO PÚBLICO, PEATONALIZACIÓN DE LA CALLE DE LAS HERRERÍAS"		DIS: María del Pilar Campoverde Castro	
	DOCUMENTACIÓN ARQUITECTÓNICA	TRABAJO DE TITULACIÓN	DIB: María del Pilar Campoverde Castro	
	Marzo, 2024	Propuesta 1 - Zonificación y memoria técnica	REV: Arq. Enma Alexandra Espinosa Iñiguez	

MEMORIA TÉCNICA

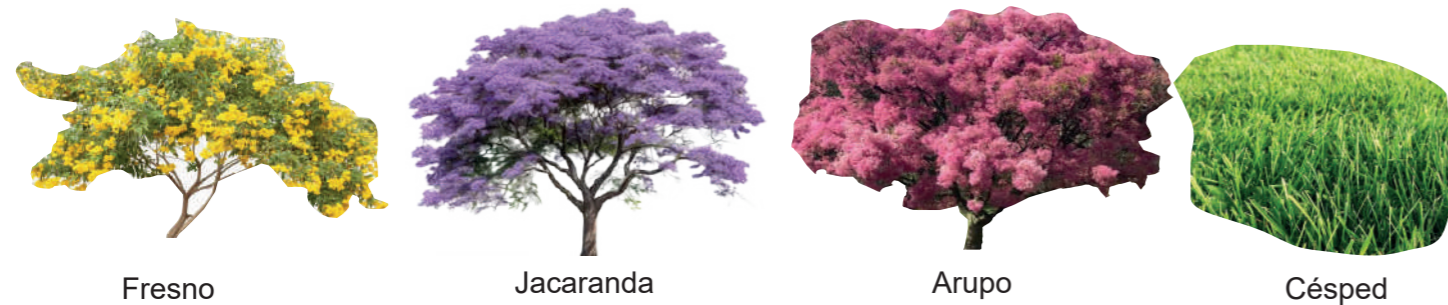
Para potencializar el comercio gastronómico de la zona se diseña un mobiliario modular, con el objetivo que este puede moverse cuando sea necesario y no interfiera en el ingreso de vehículos de seguridad. Con el diseño del mobiliario de recolección de desechos se busca que estos se integren por medio de la inclusión de la naturaleza y la luminosidad en los mismos. La materialidad de estos mobiliarios es madera plastificada ya que de acuerdo al análisis este es una material sostenible, con mayor durabilidad a la interperie y menor mantenimiento además es representativo de acuerdo al análisis de materialidad del capítulo dos. El color de las mesas y bancas fue seleccionado de acuerdo al análisis de colorimetría realizado en el capítulo dos.



Para generar un recorrido interactivo por la vía, se decidió crear espejos de agua, en los que las personas puedan atravesar por ellos y encontrarse con una exposición de objetos realizados por los herreros del lugar. además que esto ayuda a mantener las tradiciones de esta calle.



El uso de la vegetación es un factor importante en la peatonalización, por lo que se utilizó árboles propios de la zona como el fresno, jacaranda y arupo. En cuanto a vegetación media se colocó pinos pequeños y en vegetación baja césped.



La Plaza del Vergel tuvo una pequeña intervención para integrarse con la nueva propuesta de la calle. Se mantiene el mismo lenguaje en el diseño del piso, se integra un espejo de agua para crear una zona de descanso y se mantiene las fuentes de agua que se encuentran en este espacio y el monumento de la cruz.

DISEÑO DE LA PLAZA



ANEXO 5	"RECUPERACIÓN DEL ESPACIO PÚBLICO, PEATONALIZACIÓN DE LA CALLE DE LAS HERRERÍAS"		DIS: María del Pilar Campoverde Castro
	DOCUMENTACIÓN ARQUITECTÓNICA	TRABAJO DE TITULACIÓN	DIB: María del Pilar Campoverde Castro
Marzo, 2024	Propuesta 1 - Memoria técnica		REV: Arq. Enma Alexandra Espinosa Iñiguez

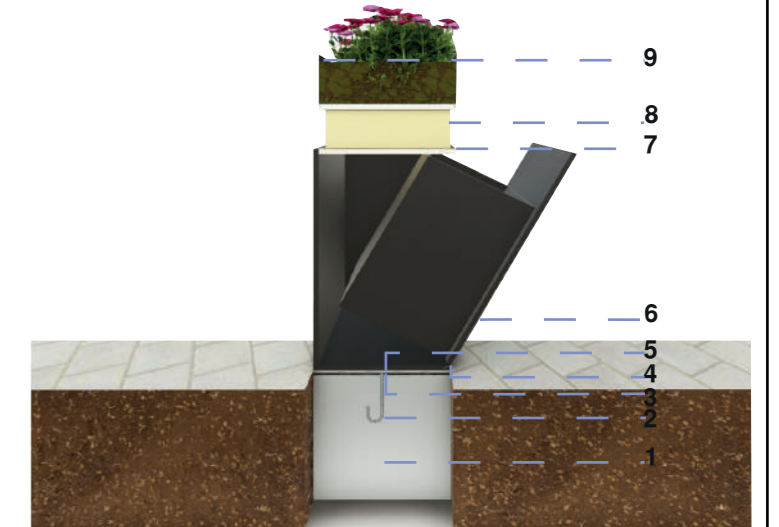
PLANTA GENERAL DEL PROYECTO



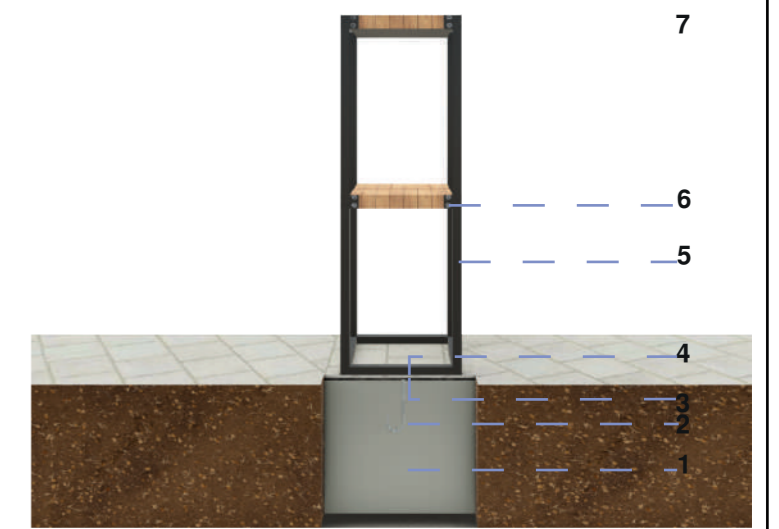
SECCIONES



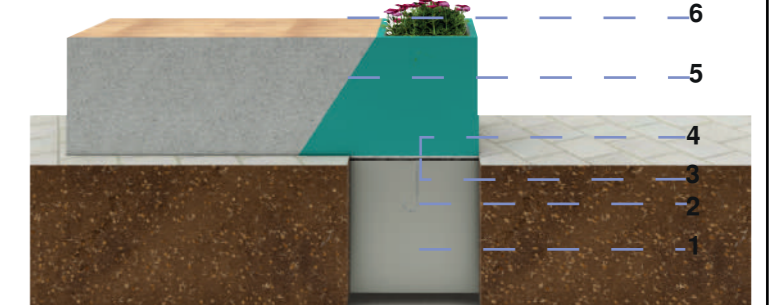
DETALLES CONSTRUCTIVOS




- LEYENDA**
- 1. H° 210 kg/cm2
 - 2. Perno de anclaje 1"
 - 3. Placa de anclaje de acero
 - 4. Soldadura con electrodo
 - 5. Bisagra de acero galvanizado
 - 6. Madera plastificada wpc
 - 7. Lámina de acero galvanizado
 - 8. Luz led
 - 9. Membrana geotextil




- LEYENDA**
- 1. H° 210 kg/cm2
 - 2. Perno de anclaje 1"
 - 3. Placa de anclaje de acero
 - 4. Soldadura con electrodo
 - 5. Perfil metálico de hierro forjado
 - 6. Perno 1 1/2"
 - 7. Madera plastificada wpc




- LEYENDA**
- 1. H° 210 kg/cm2
 - 2. Perno de anclaje 1"
 - 3. Placa de anclaje de acero
 - 4. Placa madre
 - 5. Hormigón
 - 6. Madera plastificada wpc

ANEXO 5	"RECUPERACIÓN DEL ESPACIO PÚBLICO, PEATONALIZACIÓN DE LA CALLE DE LAS HERRERÍAS"		DIS: María del Pilar Campoverde Castro
	DOCUMENTACIÓN ARQUITECTÓNICA		DIB: María del Pilar Campoverde Castro
	Marzo, 2024	TRABAJO DE TITULACIÓN	REV: Arq. Enma Alexandra Espinosa Iñiguez
Propuesta 1 - Secciones viales y detalles constructivos			 Universidad Católica de Cuenca



ANEXO 5	"RECUPERACIÓN DEL ESPACIO PÚBLICO, PEATONALIZACIÓN DE LA CALLE DE LAS HERRERÍAS"		DIS: María del Pilar Campoverde Castro	 Universidad Católica de Cuenca
	DOCUMENTACIÓN ARQUITECTÓNICA		DIB: María del Pilar Campoverde Castro	
	Marzo, 2024	TRABAJO DE TITULACIÓN	REV: Arq. Enma Alexandra Espinosa Iñiguez	
		Propuesta 1 - Planta general y perspectivas		



ANEXO 5	"RECUPERACIÓN DEL ESPACIO PÚBLICO, PEATONALIZACIÓN DE LA CALLE DE LAS HERRERÍAS"		DIS: María del Pilar Campoverde Castro
	DOCUMENTACIÓN ARQUITECTÓNICA Marzo, 2024	TRABAJO DE TITULACIÓN Propuesta 1 - Planta general y perspectivas	DIB: María del Pilar Campoverde Castro REV: Arq. Enma Alexandra Espinosa Iñiguez
			 Universidad Católica de Cuenca

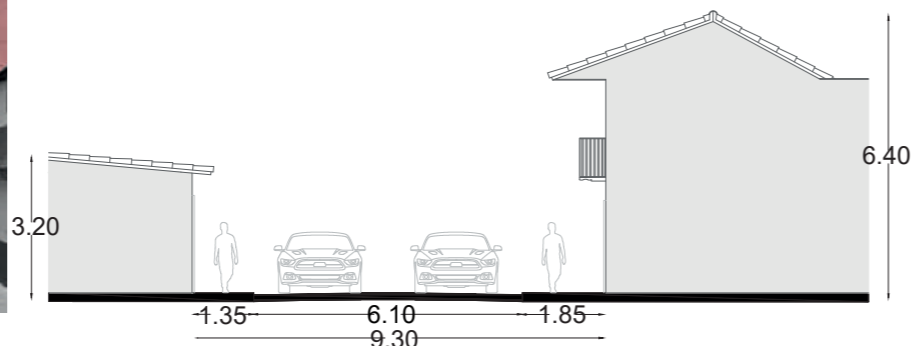
MEMORIA TÉCNICA

Cuenca, una ciudad conocida por su impresionante arquitectura colonial y su ubicación en un valle montañoso de los Andes ecuatorianos, Cuenca cautiva con su encanto histórico y cultural. Declarada Patrimonio de la Humanidad por la UNESCO, esta ciudad ofrece calles empedradas, iglesias centenarias y una vibrante escena artística y gastronómica.

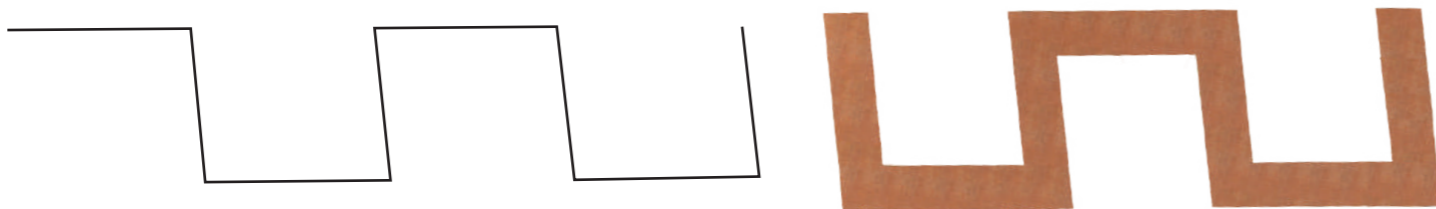
En este contexto, es necesario repensar el uso de los espacios públicos y promover alternativas sostenibles y amigables con el medio ambiente.

La peatonalización de la calle de Las Herrerías beneficia significativamente a mejorar la calidad de vida de los residentes, al reducir la contaminación del aire y el ruido, así como al promover un estilo de vida más activo y saludable, fomentar una movilidad urbana sostenible y amigable con el entorno.

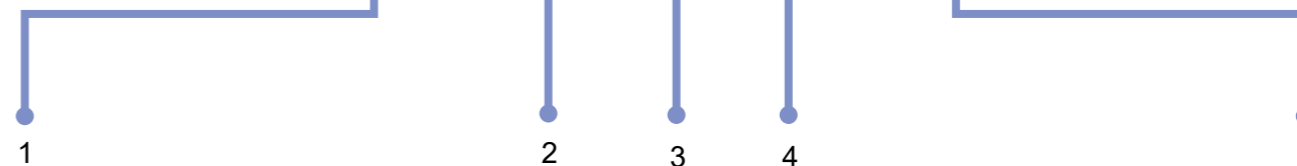
La calle de las Herrerías es una emblemática vía que forma parte del centro histórico de Cuenca, conocida por su encanto colonial y su arquitectura tradicional, esta calle está bordeada por talleres de herradura, comercio gastronómico, entre otros. Es un lugar destacado para los visitantes que desean explorar la rica cultura y el arte local de Cuenca, así como para aquellos interesados en la historia y la arquitectura colonial de la ciudad. Sin embargo, esta calle tiene una línea de fábrica irregular lo cual genere veredas estrechas irrespetando al peatón y dando prioridad a los vehículos, se puede apreciar la falta de espacios de descanso, la escasez de vegetación y la mala imagen urbana que tiene gracias a la mala implantación del cableado eléctrico. Además es una calle muy transitada, siendo un factor de desgaste del patrimonio, existen horas donde se genera una congestión de tráfico vehicular.



La peatonalización de esta calle tiene como objetivo crear un espacio urbano amigable con el medio ambiente, dando prioridad al peatón y potencializando la gastronomía característica de la zona. Por ello basándose en el referente de la Calle Carretería Cuenca-España se modula los espacios en partes iguales, el mismo que se puede observar en su diseño, además se deja la preexistencia de las veredas. Su materialidad es de piedra andesita y ladrillo ya que son elementos que representan a la ciudad de Cuenca.




ZONIFICACIÓN



LEYENDA

1. Zona de caminata 2. Zona de descanso 3. Zona de caminata 4. Zona de descanso 5. Zona de caminata

ANEXO 6	"RECUPERACIÓN DEL ESPACIO PÚBLICO, PEATONALIZACIÓN DE LA CALLE DE LAS HERRERÍAS"		DIS: Joseline Lisseth Tipanta Esparza	
	DOCUMENTACIÓN ARQUITECTÓNICA	TRABAJO DE TITULACIÓN	DIB: Joseline Lisseth Tipanta Esparza	
Marzo, 2024	Propuesta 2 - Zonificación y memoria técnica	REV: Arq. Enma Alexandra Espinosa Iñiguez		

MEMORIA TÉCNICA

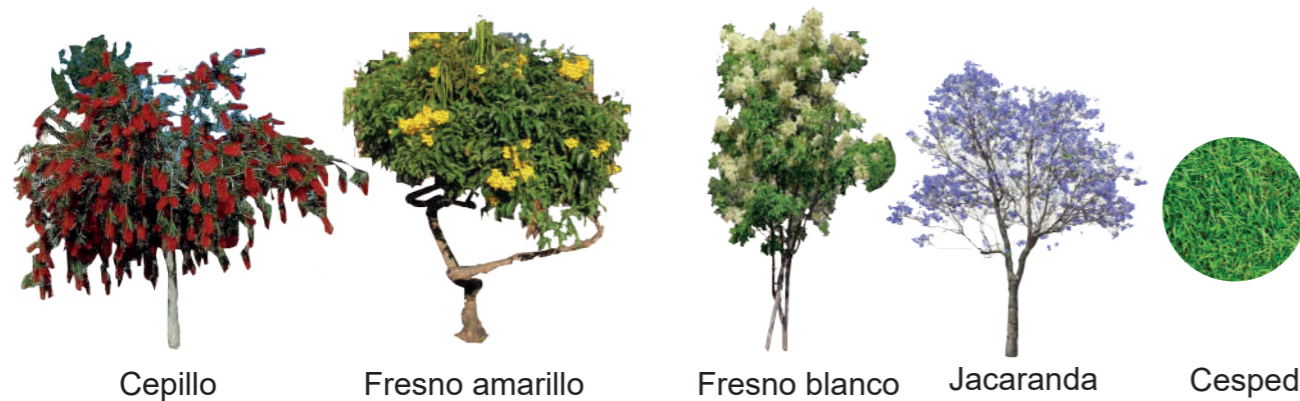
Para potencializar el comercio gastronómico de la zona se diseña un mobiliario modular, con el objetivo que este puede moverse cuando sea necesario y no interfiera en el ingreso de vehículos de seguridad. Con el diseño de los basureros se busca que estos sean aptos para el espacio público, por lo cual se incluye una tapa para la lluvia. Se diseña una maceta móvil para la parte más estrecha de la calle para que no interrumpa el paso de los vehículos de emergencia. La materialidad de estos mobiliarios es de madera plastificada, ya que este es un material sostenible, con mayor durabilidad a la intemperie y menor mantenimiento. Finalmente se diseña una luminaria integrando la naturaleza en forma de cruz, misma que se basa en el hito de la cruz que se encuentra en la plazoleta.



Para generar un recorrido interactivo por la vía, se decidió crear espacios de interés con un diseño inclusivo usando los colores del análisis de clorimetría, estas zonas también sirven como juegos para niños.




El uso de la vegetación es un factor importante en la peatonalización, por lo que se utilizó árboles propios de la zona como el cepillo, fresno amarillo y blanco, jacaranda. Para el mobiliario de la plaza el cual incluye vegetación media se colocaron jacarandas y en vegetación baja plantas & césped ornamentales.



En la Plaza del Vergel se propuso un diseño vaya acorde a la propuesta de la calle, la cual se integra con el mismo diseño de piso manteniendo la continuidad, se mantiene las fuentes de agua, la vegetación existente y el monumento de la cruz. Se integra un nuevo mobiliario de descanso con vegetación.

DISEÑO DE LA PLAZA

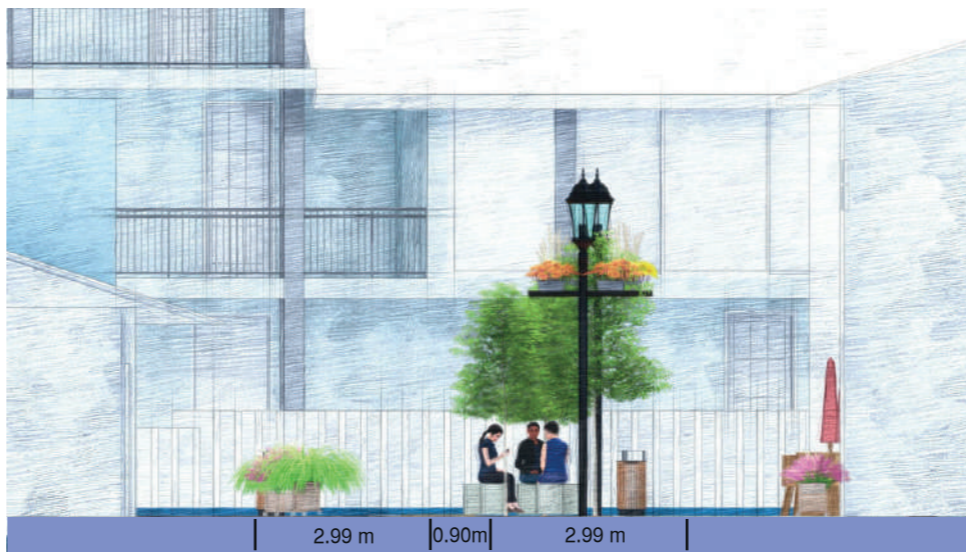


ANEXO 6	"RECUPERACIÓN DEL ESPACIO PÚBLICO, PEATONALIZACIÓN DE LA CALLE DE LAS HERRERÍAS"		DIS: Joseline Lisseth Tipanta Esparza	 Universidad Católica de Cuenca
	DOCUMENTACIÓN ARQUITECTÓNICA Marzo, 2024	TRABAJO DE TITULACIÓN Propuesta 2 - Memoria técnica	DIB: Joseline Lisseth Tipanta Esparza REV: Arq. Enma Alexandra Espinosa Iñiguez	

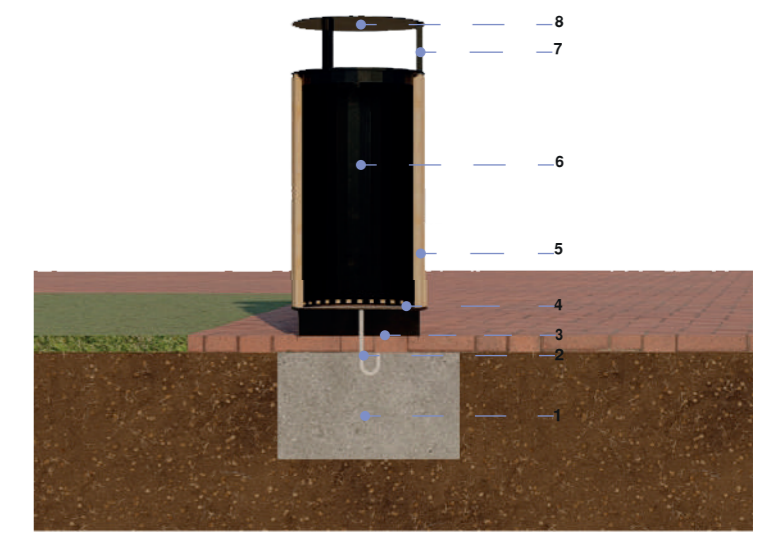
PLANTA GENERAL DEL PROYECTO



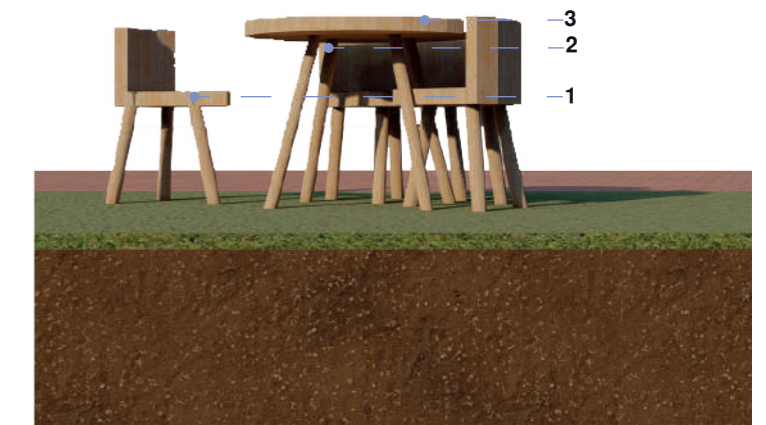
SECCIONES



DETALLES CONSTRUCTIVOS




- LEYENDA
- 1. Hormigón 210kg/cm²
 - 2. Perno de anclaje 1"
 - 3. Placa de anclaje de acero inoxidable Ø12mm
 - 4. Soldadura con electrodo
 - 5. Madera plastificada WPC
 - 6. Tol inoxidable e=3.75mm
 - 7. Varilla solida redonde
 - 8. Tapa tol inoxidable e= 3.75mm

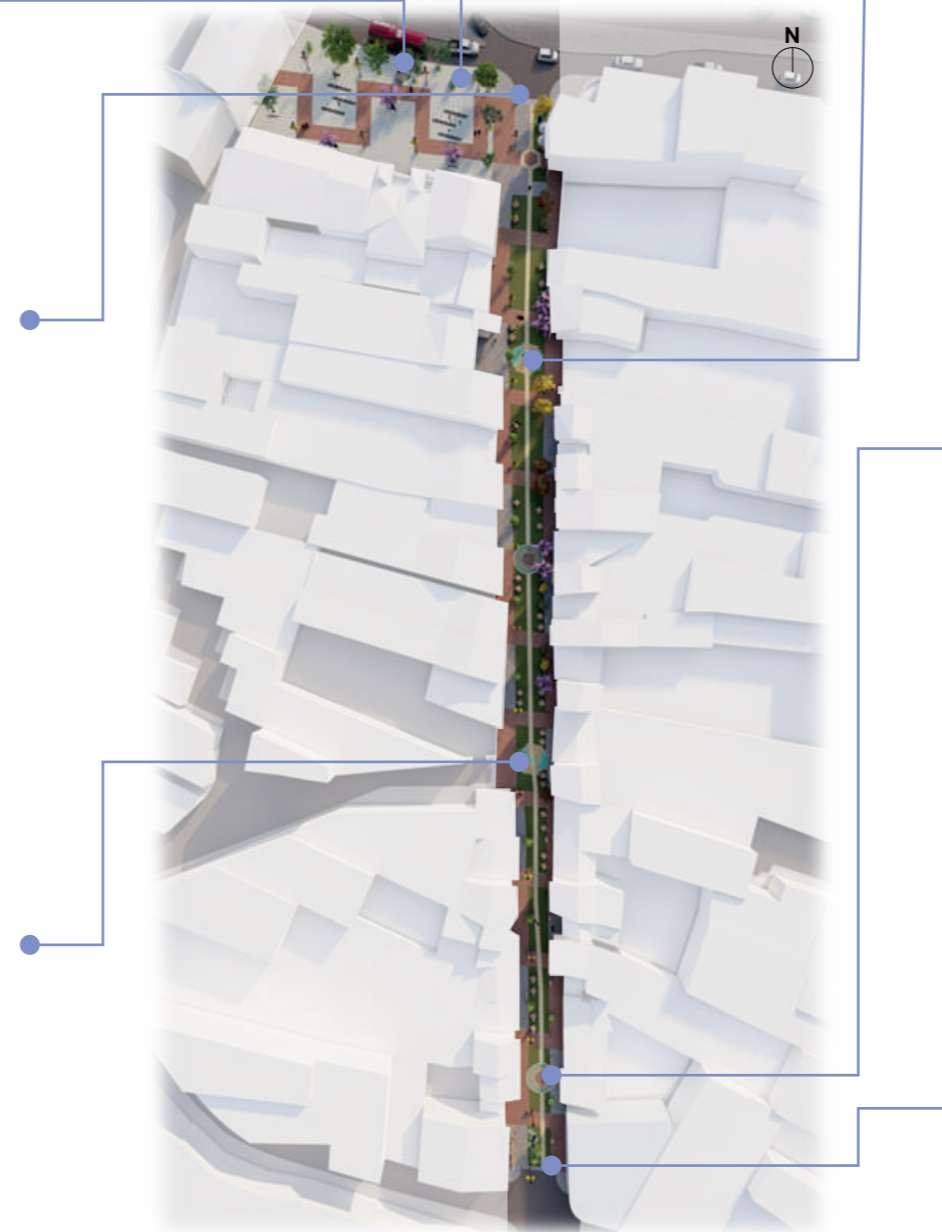



- LEYENDA
- 1. Tornillo autoperforante
 - 2. Madera plastificada wpc
 - 3. Tablero de madera plastificada wpc 1x1m



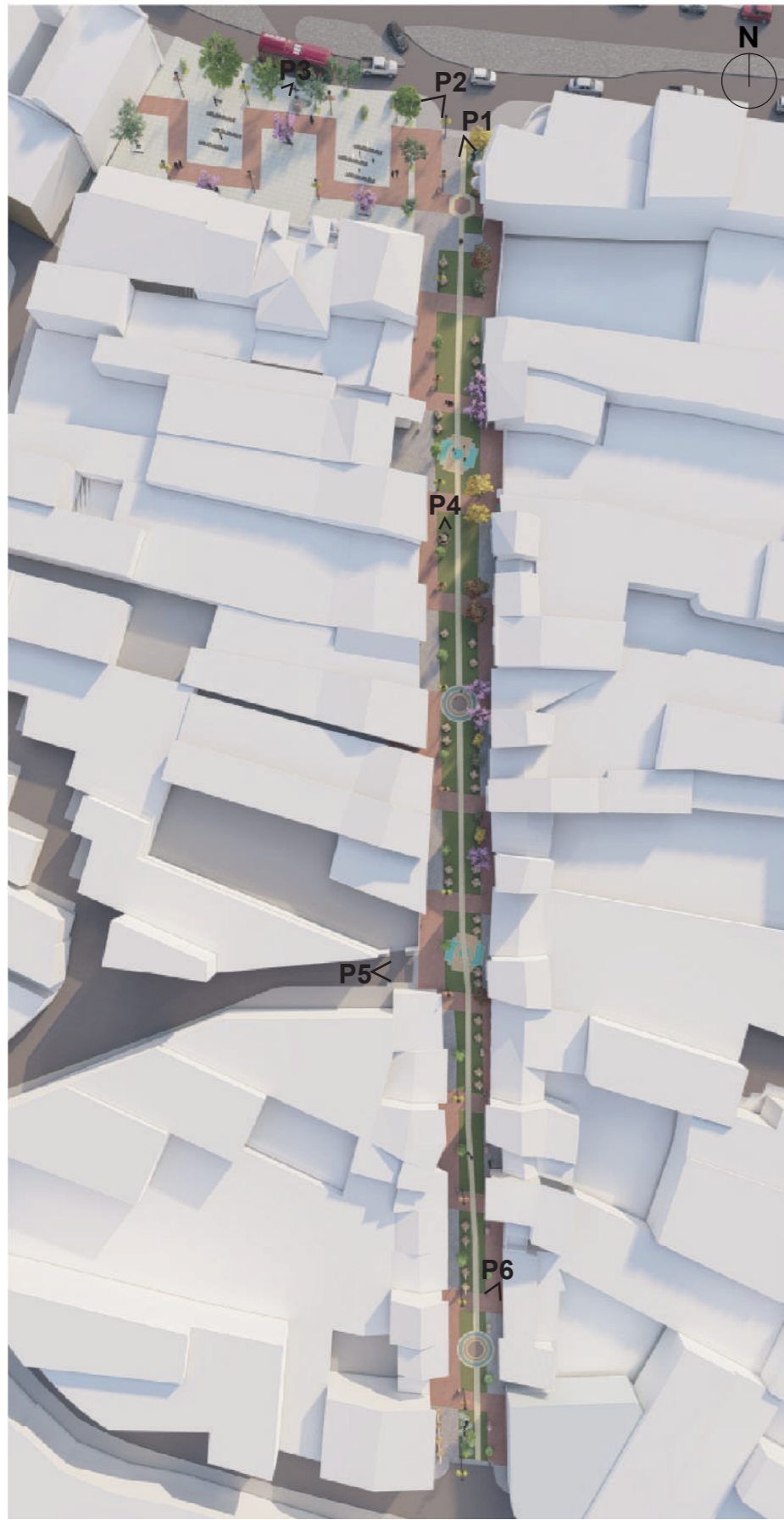
- LEYENDA
- 1. Rueda bloqueable con rotación de 360 grados
 - 2. Madera plastica WPC
 - 3. Tol inoxidable e=3.75mm


ANEXO 6	"RECUPERACIÓN DEL ESPACIO PÚBLICO, PEATONALIZACIÓN DE LA CALLE DE LAS HERRERÍAS"		DIS: Joseline Lisseth Tipanta Esparza	 <p>Universidad Católica de Cuenca</p>
	DOCUMENTACIÓN ARQUITECTÓNICA Marzo, 2024	TRABAJO DE TITULACIÓN Propuesta 2 - Secciones viales y detalles constructivos	DIB: Joseline Lisseth Tipanta Esparza REV: Arq. Enma Alexandra Espinosa Iñiguez	



ANEXO 6	"RECUPERACIÓN DEL ESPACIO PÚBLICO, PEATONALIZACIÓN DE LA CALLE DE LAS HERRERÍAS"		DIS: Joseline Lisseth Tipanta Esparza	 Universidad Católica de Cuenca
	DOCUMENTACIÓN ARQUITECTÓNICA Marzo, 2024	TRABAJO DE TITULACIÓN Propuesta 2 - Planta general y perspectivas	DIB: Joseline Lisseth Tipanta Esparza REV: Arq. Enma Alexandra Espinosa Iñiguez	

ANTES



ANEXO 6	"RECUPERACIÓN DEL ESPACIO PÚBLICO, PEATONALIZACIÓN DE LA CALLE DE LAS HERRERÍAS"		DIS: Joseline Lisseth Tipanta Esparza	 <p>Universidad Católica de Cuenca</p>
	DOCUMENTACIÓN ARQUITECTÓNICA Marzo, 2024	TRABAJO DE TITULACIÓN Propuesta 2 - Planta general y perspectivas	DIB: Joseline Lisseth Tipanta Esparza REV: Arq. Enma Alexandra Espinosa Iñiguez	

AUTORIZACION DE PUBLICACION EN EL REPOSITORIO INSTITUCIONAL

Nosotras, **María del Pilar Campoverde Castro** y **Joseline Lisseth Tipanta Esparza** portadoras de las cédulas de ciudadanía N.º 0105292429 y 0150171718. En calidad de autore(a)s y titulare(a)s de los derechos patrimoniales del trabajo de titulación **“Recuperación del espacio público, peatonalización de la calla Las Herrerías”** de conformidad a lo establecido en el artículo 114 Código Orgánico de la Economía Social de los Conocimientos, Creatividad e Innovación, reconocemos a favor de la Universidad Católica de Cuenca una licencia gratuita, intransferible y no exclusiva para el uso no comercial de la obra, con fines estrictamente académicos, Así mismo; autorizamos a la Universidad para que realice la publicación de este trabajo de titulación en el Repositorio Institucional de conformidad a lo dispuesto en el artículo 144 de la Ley Orgánica de Educación Superior.

Cuenca, 08 de abril de 2024

F: 
.....
María del Pilar Campoverde Castro
0105292429

F: 
.....
Joseline Lisseth Tipanta Esparza
0150171718