

UNIVERSIDAD  
CATÓLICA  
DE CUENCA

**UNIVERSIDAD CATÓLICA DE CUENCA**

*Comunidad Educativa al Servicio del Pueblo*

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

**CARRERA DE ARQUITECTURA**

**ANTEPROYECTO DE CORREDOR MEDIANTE BISAGRAS**

**URBANAS ENTRE BARRIOS NARANCA Y BAÑOS, CUENCA**

**– ECUADOR**

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

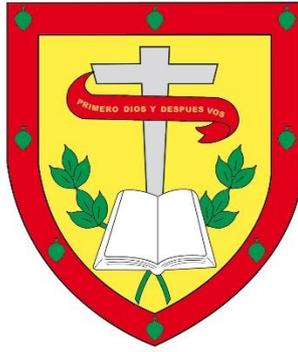
**AUTOR: JOHN STEVEN CALLE PEREZ – MATEO JOSUE  
MONTENEGRO SAMANIEGO**

**DIRECTOR: MSC. ARQ. JULIO CESAR PINTADO FARFÁN**

**CUENCA - ECUADOR**

**2023**

**DIOS, PATRIA, CULTURA Y DESARROLLO**



**UNIVERSIDAD CATÓLICA DE CUENCA**

*Comunidad Educativa al Servicio del Pueblo*

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

**CARRERA DE ARQUITECTURA**

**ANTEPROYECTO DE CORREDOR MEDIANTE BISAGRAS  
URBANAS ENTRE BARRIOS NARANCA Y BAÑOS, CUENCA –  
ECUADOR**

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

**AUTOR: JOHN STEVEN CALLE PEREZ – MATEO JOSUE  
MONTENEGRO SAMANIEGO**

**DIRECTOR: MSC. ARQ. JULIO CESAR PINTADO FARFÁN**

**CUENCA - ECUADOR**

**2024**

**DIOS, PATRIA, CULTURA Y DESARROLLO**

## DECLARATORIA DE AUTORÍA Y RESPONSABILIDAD

John Steven Calle Pérez y Mateo Josué Montenegro Samaniego portadores de las cédulas de ciudadanía N.º 0105786602 y 0107282915. Declaramos ser los autores de la obra: **“Anteproyecto de Corredor Mediante Bisagras Urbanas entre barrios Narancay y Baños, Cuenca – Ecuador”**, 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, 03 de abril de 2024

F:   
.....  
John Steven Calle Pérez  
0105786602

F:   
.....  
Mateo Josue Montenegro Samaniego  
0107282915

## CERTIFICACIÓN

Certifico que el presente trabajo fue desarrollado previo a la obtención del Grado de Arquitectura con el título: "Anteproyecto de Corredor Mediante Bisagras Urbanas entre barrios Narancay & Baños, Cuenca – Ecuador" elaborado por John Steven Calle Pérez y Mateo Josué Montenegro Samaniego, bajo el asesoramiento permanente de mi persona en calidad de Tutor, por lo que certifico que se encuentra apto para su presentación y defensa respectiva.



---

**ARQ. Julio César Pintado Farfán. MSc.**  
**DIRECTOR**

## **DEDICATORIA**

El presente trabajo de titulación va dedicado a mi padres, Patricio y Nancy, pilares fundamentales en mi vida, quienes me han brindado apoyo incondicional durante mi vida, durante estos 5 años de mi carrera como estudiante, son los responsables para que pueda llegar a este momento importante en mi carrera profesional, a mi hermana Johanna y mis abuelitos Hipolito e Hilda, que con su paciencia han formado parte también de este logro por alcanzar

John Steven Calle Pérez

Dedicado a mis padres que lucharon cada día por darme la oportunidad de estudiar esta carrera, a mis hermanos Virna y Joffre, por siempre apoyarme y darme ánimos para los días difíciles, a mi novia Antonella, por apoyarme en cada peldaño para lograr terminar la carrera. También va dirigida para las personas que no lograron verme cumplir mis sueños, a mi abuelito Pepito y mi tío abuelo Manuelito, grandes personas que me apoyaron en los momentos más difíciles de mi vida y que se sentirían orgullosos de esta meta cumplida, va para ustedes en el cielo mis viejos.

Mateo Josué Montenegro Samaniego

## **AGRADECIMIENTOS**

Un entero agradecimiento a Dios, mediante salud y bienestar me ha permitido llegar a estas instancias de una gran etapa académica, por permitirme llenarme de conocimiento y experiencias en las aulas. Un fraterno agradecimiento a mi profesor y director de tesis, Arq. Julio Pintado, que desde el primer día de clase ha sido el mejor docente que tuve en estos 5 años de vida académica. Un agradecimiento a mis padres por el apoyo moral y económico, gracias al esfuerzo de ellos de solventar mis estudios, podre devolverles lo que ellos humanamente han hecho por mí y toda mi familia, amigos, quienes han formado parte de mi vida personal y académica.

John Calle P.

Quisiera expresar mi agradecimiento a mis padres Joffre Montenegro y Virna Samaniego, por permitirme estudiar la carrera de mis sueños y por acompañarme en cada maqueta que realicé desde primero hasta décimo ciclo, teniendo malas noches juntos y siempre orgullosos de las los proyectos, láminas y maquetas que su hijo realizaba por el amor a la carrera. En segundo lugar, quiero agradecer a mis hermanos que siempre fueron mi apoyo incondicional en los días pesados de la carrera, brindándome ánimos y buenas vibras para sobrellevar lo malos momentos y sintiéndose felices en los momentos buenos. Además, quiero reconocer el apoyo brindado por mi novia Antonella, que siempre me acompañó en cada mala noche, en cada corte y armado de las maquetas, por todo eso gracias a las personas que siempre estuvieron en esos días.

Resulta importante reconocer el apoyo brindado por mi profesor Arq. Julio Pintado, que nos motivó a mi compañero y a mí desde las primeras horas de clase, para enamorarnos de esta hermosa rama de la arquitectura que es el urbanismo, siempre dejando en alto todo su conocimiento y su pasión por su labor como profesor, maestro y amigo.

Me gustaría agradecer a mis amigos Anthony Matamoros, John Ortega, Nicolas Cuenca, Camila Campuzano, Jonathan Ramón, Andrés Calderón y Kevin Pinos que siempre estuvieron orgullosos de mis resultados y me motivaron para seguir adelante con mi carrera. Además, mi más sincero agradecimiento para los amigos y hermanos que gané gracias a la carrera, a Israel Narváez, Mateo Rodríguez, David Toral y Cesar Villavicencio, los queridos sucios.

A todos los mencionados, mis más sinceros agradecimientos, este trabajo va para ustedes.

Mateo Montenegro S.

## RESUMEN

La creación de un corredor urbano se desenvuelve en la conectividad, articulación con el entorno, un valor ecológico y la conservación del mismo. En este sentido, el propósito de este anteproyecto es impulsar la interacción social e identidad cultural, a través de articuladores urbanos, que conecten los dos barrios de estudio de la ciudad de Cuenca; Baños y Narancay. Para demostrar objetivamente el estudio, se realizó una investigación bibliográfica a distintos referentes, mediante la búsqueda extensiva en diversas bases de datos como páginas web, bibliotecas, entidades públicas y tesis. Permitiendo crear distintos criterios acerca de la intervención paisajística – ecológica, basándonos en los anteproyectos que se acoplen a nuestro contexto como: Corredor Urbano Río Cali, Colombia y Cerro San Bernardo, Chile. A través del análisis y diagnóstico de la zona de estudio, se implementó una propuesta que facilitará el diseño y la planificación del corredor, abarcando puntos estratégicos para recuperar la conexión urbano-rural, por medio de bisagras urbanas que conecten las áreas verdes, ciclovías, parques bolsillos y espacios públicos, con el fin de materializar estos espacios para la funcionalidad e interacción con los usuarios, solventando las cualidades y necesidades en beneficio a los barrios de Baños y Narancay.

*Palabras clave:* Corredor urbano, paisaje, interacción social, parque bolsillo, articulación urbana.

## **ABSTRACT**

Creating an urban corridor is based on connectivity, articulation with the environment, ecological value, and conservation. In this sense, this preliminary project aims to promote social interaction and cultural identity through urban articulators, connecting the two study neighborhoods of Cuenca: Baños and Narancay. To objectively demonstrate the study, a bibliographic research was conducted t on various references via extensive searches in diverse databases such as websites, libraries, public entities, and theses. It enabled the creation of different criteria for landscape-ecological intervention based on preliminary projects that adapt to our contexts, such as Urban Corridor Río in Cali, Colombia, and Cerro San Bernardo in Chile. Through the analysis and diagnosis of the study area, a proposal was implemented to facilitate the design and planning of the corridor, covering strategic points to recover the urban-rural connection via urban hinges that connect green areas, cycle paths, pocket parks, and public spaces, to materialize these spaces for functionality and interaction with users, addressing the qualities and needs for the benefit of the neighborhoods of Baños and Narancay.

*Keywords:* urban corridor, landscape, social interaction, pocket park, urban articulation

## ÍNDICE DE CONTENIDOS

DECLARATORIA DE AUTORÍA Y RESPONSABILIDAD.....	- 3 -
CERTIFICACIÓN .....	- 4 -
DEDICATORIA.....	- 5 -
AGRADECIMIENTOS .....	- 6 -
RESUMEN.....	- 7 -
ABSTRACT .....	- 8 -
ÍNDICE DE CONTENIDOS .....	- 9 -
LISTA DE FIGURAS.....	- 12 -
LISTA DE TABLAS .....	- 14 -
LISTA DE ANEXOS .....	- 15 -
<b>1. INTRODUCCIÓN.....</b>	<b>- 16 -</b>
1.1 FORMULACIÓN DEL PROBLEMA Y JUSTIFICACIÓN .....	- 16 -
<b>2. OBJETIVOS .....</b>	<b>- 17 -</b>
2.1 GENERAL .....	- 17 -
2.2 ESPECÍFICOS .....	- 17 -
<b>3. METODOLOGÍA .....</b>	<b>- 17 -</b>
3.1 OBJETIVO 1 .....	- 17 -
3.1.1 Metodología bibliográfica .....	- 17 -
3.2 OBJETIVO 2 .....	- 18 -
3.2.1 Análisis y Diagnóstico de la situación actual.....	- 18 -
3.3 OBJETIVO 3.....	- 18 -
3.3.1 Conexión con el entorno .....	- 18 -
3.3.2 Anteproyecto de Corredor Urbano del caso de estudio.....	- 18 -
<b>CAPÍTULO I CORREDOR URBANO MEDIANTE BISAGRAS EN EL ESPACIO URBANO ....</b>	<b>- 19 -</b>
<b>1. MARCO TEÓRICO.....</b>	<b>- 19 -</b>
1.1 CORREDOR URBANO: DEFINICIÓN .....	- 20 -
1.1.1 Definición de corredor urbano .....	- 20 -
1.1.2 Elementos de un corredor urbano.....	- 21 -
1.2 DISEÑO URBANO .....	- 22 -
1.2.1 Definición de diseño urbano.....	- 22 -
1.2.2 Garantizar el acceso al agua.....	- 23 -
1.2.3 Conservar la vida barrial residencial .....	- 23 -
1.2.4 Crear espacio público aprovechable.....	- 23 -
1.2.5 Integrar servicios ambientales con la estructura urbana .....	- 23 -
1.2.6 Beneficios de un corredor urbano .....	- 24 -
1.3 PAISAJE URBANO.....	- 25 -
1.3.1 Definición de Paisaje Urbano.....	- 27 -
1.3.2 Definición de Paisaje Rural .....	- 27 -
1.4 PARQUES BOLSILLOS.....	- 28 -
1.4.1 Estrategias o alternativas para beneficio de las ciudades .....	- 29 -
1.5 BISAGRA URBANA / ARTICULACIÓN URBANA.....	- 30 -
1.5.1 Definición de Bisagra Urbana.....	- 30 -

1.5.2 Estrategias de articulación urbana.....	- 31 -
<b>CAPÍTULO II .....</b>	<b>- 33 -</b>
<b>2. ANÁLISIS DE REFERENTES .....</b>	<b>- 33 -</b>
2.1 CASO 1: CORREDOR URBANO RÍO CALI, COLOMBIA .....	- 33 -
2.1.1 Preexistencias .....	- 33 -
2.1.2 Forma – objeto – espacialidad .....	- 34 -
2.1.3 Relación con el entorno.....	- 34 -
2.1.4 Huertos Autosustentables .....	- 35 -
2.1.5 Escala y espacialidad del corredor .....	- 36 -
2.1.6 Concepto funcional.....	- 36 -
2.1.7 Estrategias de diseño.....	- 37 -
2.2 CASO 2: CORREDOR VERDE DE SAN BERNARDO, CHILE .....	- 38 -
2.2.1 Preexistencias .....	- 38 -
2.2.2 Forma - objeto - espacialidad.....	- 39 -
2.2.3 Escala – relación con el entorno .....	- 42 -
2.2.4 Concepto funcional.....	- 43 -
2.2.5 Estrategias de diseño.....	- 43 -
2.3 CASO 3: CORREDOR METROPOLITANO DE QUITO, ECUADOR .....	- 44 -
2.3.1 Preexistencias .....	- 44 -
2.3.2 Forma, objeto y espacialidad .....	- 45 -
2.3.3 Relación con el entorno.....	- 46 -
2.3.4 Escala y espacialidad del corredor .....	- 47 -
2.3.5 Estrategias de diseño.....	- 48 -
2.3.6 Conclusiones.....	- 48 -
2.3.7 Resultados de Estrategias de los Referentes .....	- 48 -
<b>CAPÍTULO III .....</b>	<b>- 50 -</b>
<b>3. DIMENSIÓN FÍSICA TERRITORIAL Y URBANÍSTICO .....</b>	<b>- 50 -</b>
3.1 LOCALIZACIÓN .....	- 50 -
3.2 DESCRIPCIÓN DEL SITIO .....	- 52 -
3.3 ANÁLISIS HISTÓRICO Y LA COMUNIDAD BAÑOS.....	- 54 -
3.4 DIAGNÓSTICO DE SITIO.....	- 55 -
3.5 PREEXISTENCIAS .....	- 56 -
3.6 OCUPACIÓN DE SUELO .....	- 58 -
3.7 EQUIPAMIENTOS .....	- 58 -
3.8 ANÁLISIS DE VELOCIDAD PROMEDIO VEHICULAR Y ANÁLISIS PEATONAL .....	- 58 -
3.9 ANÁLISIS DE MOVILIDAD.....	- 58 -
3.10 ANÁLISIS DE ACERAS Y ALUMBRADO PÚBLICO .....	- 69 -
3.11 USO DE LA PRIMERA LÍNEA EDIFICADA .....	- 69 -
3.12 ALTURAS DE LA PRIMERA LÍNEA EDIFICADA .....	- 69 -
3.13 ÁREAS VERDES.....	- 82 -
3.14 ALCANTARILLADO .....	- 82 -
<b>CAPÍTULO IV .....</b>	<b>- 89 -</b>
<b>4. RESULTADOS DEL DIAGNÓSTICO .....</b>	<b>- 89 -</b>
4.1 MATRIZ FODA .....	- 93 -
4.2 CRITERIOS GENERALES.....	- 94 -
4.3 ESTRATEGIAS URBANAS .....	- 94 -
4.4 ESTRATEGIAS DE INTERVENCIÓN – MARCO TEÓRICO.....	- 95 -
4.5 ESTRATEGIAS DE INTERVENCIÓN – ANÁLISIS DE REFERENTES.....	- 96 -

4.6	ACCESO Y CIRCULACIÓN .....	- 97 -
4.7	CICLOVÍAS Y CAMINERAS .....	- 97 -
4.8	NODOS CONECTORES ENTRE ESPACIOS .....	- 99 -
4.9	LA PROGRAMACIÓN .....	- 100 -
	4.9.1 <i>Componente Estructurante</i> .....	- 100 -
	4.9.2 <i>Programa de necesidades y cuadro de áreas</i> .....	- 100 -
4.10	PROPUESTA EXPRESIVA DEL PROYECTO GENERAL .....	- 103 -
4.11	CONCEPTO.....	- 103 -
4.12	MEMORIA DESCRIPTIVA.....	- 105 -
4.13	FORMA.....	- 106 -
4.14	FUNCIÓN .....	- 106 -
4.15	MATERIALIDAD.....	- 108 -
4.16	MOBILIARIO .....	- 110 -
4.17	VEGETACIÓN, RECUPERACIÓN ECOLÓGICA .....	- 111 -
4.18	PRESUPUESTO DE ANTEPROYECTO .....	- 113 -
4.19	TRAMO 1 .....	- 114 -
	4.19.1 <i>Render General</i> .....	- 115 -
	4.19.2 <i>Situación actual</i> .....	- 116 -
	4.19.3 <i>Renders propuesta</i> .....	- 118 -
4.20	TRAMO 2 .....	- 123 -
	4.20.1 <i>Render General</i> .....	- 124 -
	4.20.2 <i>Situación actual</i> .....	- 125 -
	4.20.3 <i>Renders propuesta</i> .....	- 127 -
4.21	TRAMO 3.....	- 131 -
	4.21.1 <i>Renders generales</i> .....	- 132 -
	4.21.2 <i>Situación Actual</i> .....	- 134 -
	4.21.1 <i>Renders propuesta</i> .....	- 137 -
<b>CAPÍTULO V.....</b>		<b>- 142 -</b>
<b>5. CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES .....</b>		<b>- 142 -</b>
5.1	CONCLUSIONES.....	- 142 -
5.2	RECOMENDACIONES .....	- 143 -
<b>REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS.....</b>		<b>- 144 -</b>
<b>ANEXOS .....</b>		<b>- 147 -</b>
	ANEXO 1: ANÁLISIS DE IMAGEN URBANA .....	- 147 -
	ANEXO 2: ANÁLISIS DE IMAGEN URBANA .....	- 148 -
	ANEXO 3: ANÁLISIS DE IMAGEN URBANA .....	- 149 -
	ANEXO 4: ANÁLISIS DE IMAGEN URBANA .....	- 150 -
	ANEXO 5: ANÁLISIS DE IMAGEN URBANA .....	- 151 -
	ANEXO 6: ANÁLISIS DE IMAGEN URBANA .....	- 152 -
	ANEXO 7: ANÁLISIS DE IMAGEN URBANA .....	- 153 -
	ANEXO 8: ANÁLISIS DE IMAGEN URBANA .....	- 154 -
	ANEXO 9: ANÁLISIS DE IMAGEN URBANA .....	- 155 -
	ANEXO 10: ANÁLISIS DE IMAGEN URBANA .....	- 156 -
	ANEXO 11: ANÁLISIS DE IMAGEN URBANA .....	- 157 -
	ANEXO 12: ANÁLISIS DE IMAGEN URBANA.....	- 158 -

## Lista de Figuras

Figura 1: Definición de corredor urbano (Corredor Metropolitano de Quito) .....	- 20 -
Figura 2: Movilidad dentro de un corredor urbano (Corredor Urbano de Chapultepec) .....	- 21 -
Figura 3: Espacio verde y naturaleza (Corredor Verde de Cali, Colombia).....	- 22 -
Figura 4: Principios de la intervención .....	- 24 -
Figura 5: Beneficios de un corredor urbano (Corredor Urbano Río Cali, Colombia) .....	- 25 -
Figura 6: Paisaje Urbano del Barranco .....	- 26 -
Figura 7: Definición de corredor urbano (Corredor Metropolitano de Quito) .....	- 30 -
Figura 8: Estrategias de articulación .....	- 31 -
Figura 9: Estrategias de articulación .....	- 31 -
Figura 10: Estrategias de articulación .....	- 32 -
Figura 11: Principios estructurales de la red urbana.....	- 33 -
Figura 12: Relación con el entorno .....	- 35 -
Figura 13: Relación con el entorno .....	- 35 -
Figura 14: Escala y espacialidad del corredor .....	- 36 -
Figura 15: Concepto funcional .....	- 36 -
Figura 16: Primera fase de diseño .....	- 37 -
Figura 17: Fase de conexión antiguo y nuevo .....	- 37 -
Figura 18: Fase de identificación de espacios .....	- 38 -
Figura 19: Espacialidad del corredor, Parche Adasme.....	- 40 -
Figura 20: Espacialidad del corredor, Parche Hasbún.....	- 40 -
Figura 21: Espacialidad del corredor, Parche Los Morros.....	- 41 -
Figura 22: Espacialidad del corredor, Parche Negro .....	- 42 -
Figura 23: Escala y espacialidad del corredor .....	- 42 -
Figura 24: Concepto funcional del corredor .....	- 43 -
Figura 25: Forma, objeto y espacialidad del corredor.....	- 46 -
Figura 26: Espacio público del corredor.....	- 46 -
Figura 27: Movilidad del corredor.....	- 47 -
Figura 28: Escalas de intervención .....	- 47 -
Figura 29: Modelo de gestión aplicada en el corredor.....	- 48 -
Figura 30: Mapa de Ecuador	Figura 31: Mapa de Azuay .....
Figura 32: Definición de la zona de estudio: división en tres tramos.....	- 51 -
Figura 33: Iglesia de la Parroquia Baños .....	- 52 -
Figura 34: Iglesia y plaza de la Parroquia Narancay .....	- 52 -
Figura 35: Área de estudio dividida por tramos .....	- 53 -
Figura 36: Crecimiento Urbano de Baños, 2011.....	- 54 -
Figura 37: Sección del Tramo 2 .....	- 55 -
Figura 38: Densidad bruta de población Cuenca en 2010.....	- 56 -
Figura 39: Mapa de crecimiento urbano desde el año 1990 hasta el año 2022 .....	- 57 -
Figura 40: Mapa de ocupación de suelo – Tramo 1.....	- 59 -
Figura 41: Mapa de ocupación de suelo – Tramo 2.....	- 60 -
Figura 42: Mapa de ocupación de suelo – Tramo 3.....	- 61 -
Figura 43: Mapa de equipamientos.....	- 62 -
Figura 44: Mapa de análisis de vías – Tramo 1.....	- 63 -
Figura 45: Mapa de análisis de vías – Tramo 2 .....	- 64 -
Figura 46: Mapa de análisis de vías – Tramo 3.....	- 65 -
Figura 47: Mapa de análisis de circulación y movilidad – Tramo 1 .....	- 66 -
Figura 48: Mapa de análisis de circulación y movilidad – Tramo 2 .....	- 67 -
Figura 49: Mapa de análisis de circulación y movilidad – Tramo 3 .....	- 68 -
Figura 50: Mapa de análisis de vías – Tramo 1.....	- 70 -
Figura 51: Mapa de análisis de vías – Tramo 2 .....	- 71 -
Figura 52: Mapa de análisis de vías – Tramo 3.....	- 72 -

Figura 53: Mapa de análisis acera y alumbrado público - Tramo 1 .....	- 73 -
Figura 54: Mapa de análisis acera y alumbrado público - Tramo 2 .....	- 74 -
Figura 55: Mapa de análisis acera y alumbrado público - Tramo 3 .....	- 75 -
Figura 56: Análisis de uso primera línea edificada – Tramo 1 .....	- 76 -
Figura 57: Análisis de uso primera línea edificada – Tramo 2 .....	- 77 -
Figura 58: Análisis de uso primera línea edificada – Tramo 3 .....	- 78 -
Figura 59: Alturas de la primera línea edificada – Tramo 1 .....	- 79 -
Figura 60: Alturas de la primera línea edificada – Tramo 2 .....	- 80 -
Figura 61: Alturas de la primera línea edificada – Tramo 3 .....	- 81 -
Figura 62: Área verde en buen estado en la calle La Caliza .....	- 82 -
Figura 63: Análisis de vegetación – Tramo 1 .....	- 83 -
Figura 64: Análisis de vegetación – Tramo 2 .....	- 84 -
Figura 65: Análisis de vegetación – Tramo 3 .....	- 85 -
Figura 66: Análisis de alcantarillado – Tramo 1 .....	- 86 -
Figura 67: Análisis de alcantarillado – Tramo 2 .....	- 87 -
Figura 68: Análisis de alcantarillado – Tramo 3 .....	- 88 -
Figura 69: Estado actual de la Plaza Narancay .....	- 89 -
Figura 70: Mapa resumen del análisis Tramo 1 .....	- 90 -
Figura 71: Mapa resumen del análisis Tramo 2 .....	- 91 -
Figura 72: Mapa resumen del análisis Tramo 3 .....	- 92 -
Figura 73: Parqueaderos y accesibilidad peatonal .....	- 97 -
Figura 74: Dimensiones recomendadas de una ciclovía según MTOP .....	- 98 -
Figura 75: Señalización con línea entrecortada según MTOP .....	- 98 -
Figura 76: Dimensiones de ciclovía con señalización de línea continua según MTOP .....	- 99 -
Figura 77: Ciclovías y camineras del corredor urbano .....	- 99 -
Figura 78: Conexión de entre la calle La Caliza y la calle Narancay .....	- 100 -
Figura 79: Emplazamiento general del proyecto .....	- 103 -
Figura 80: Malla del terreno .....	- 104 -
Figura 81: Concepto Específico del Proyecto .....	- 105 -
Figura 82: Concepto de Función y Forma del corredor .....	- 107 -
Figura 83: Mapa de materialidad .....	- 108 -
Figura 84: Mobiliario utilizado en el proyecto .....	- 110 -
Figura 85: Mapa de vegetación .....	- 111 -
Figura 86: Conexión de entre la calle La Caliza y la calle Narancay .....	- 114 -
Figura 87: Nodos conectores calle La Caliza y calle Narancay .....	- 115 -
Figura 88: Quebrada de la calle La Caliza .....	- 116 -
Figura 89: Quebrada de la calle La Caliza .....	- 116 -
Figura 90: Parque de la calle La Caliza .....	- 117 -
Figura 91: Parque de la calle La Caliza .....	- 117 -
Figura 92: Mirador y área de estancia en la calle la Caliza .....	- 118 -
Figura 93: Parque bolsillo (temática de agua) .....	- 118 -
Figura 94: Parque bolsillo (temática de agua) .....	- 119 -
Figura 95: Parque bolsillo (temática de agua) .....	- 119 -
Figura 96: Parque bolsillo (temática de agua) .....	- 120 -
Figura 97: Parque bolsillo (temática de agua) .....	- 120 -
Figura 98: Mirador calle La Caliza .....	- 121 -
Figura 99: Mirador calle La Caliza .....	- 121 -
Figura 100: Parque Bolsillo en la calle La Caliza .....	- 122 -
Figura 101: Parque Bolsillo en la calle La Caliza .....	- 122 -
Figura 102: Parque bolsillo y área de estancia .....	- 123 -
Figura 103: Parque bolsillo, área de estancia y ciclovía .....	- 124 -
Figura 104: Calle Narancay .....	- 125 -
Figura 105: Capilla en la calle Narancay .....	- 125 -

<i>Figura 106: Calle Narancay.....</i>	<i>- 126 -</i>
<i>Figura 107: Calle Narancay.....</i>	<i>- 126 -</i>
<i>Figura 108: Parque bolsillo y área de estancia.....</i>	<i>- 127 -</i>
<i>Figura 109: Parque bolsillo y área de estancia.....</i>	<i>- 127 -</i>
<i>Figura 110: Parque bolsillo y área de estancia.....</i>	<i>- 128 -</i>
<i>Figura 111: Parque bolsillo y área de estancia.....</i>	<i>- 128 -</i>
<i>Figura 112: Parque bolsillo y área de estancia.....</i>	<i>- 129 -</i>
<i>Figura 113: Parque bolsillo y área de estancia.....</i>	<i>- 129 -</i>
<i>Figura 114: Parque bolsillo y área de estancia.....</i>	<i>- 130 -</i>
<i>Figura 115: Parque bolsillo y área de estancia.....</i>	<i>- 130 -</i>
<i>Figura 116: Parque Bolsillo calle Narancay.....</i>	<i>- 131 -</i>
<i>Figura 117: Emplazamiento General de Plaza de Narancay.....</i>	<i>- 131 -</i>
<i>Figura 118: Parque bolsillo, área de estancia y ciclovía.....</i>	<i>- 132 -</i>
<i>Figura 119: Distribución de zonas.....</i>	<i>- 133 -</i>
<i>Figura 120: Calle Narancay.....</i>	<i>- 134 -</i>
<i>Figura 121: Calle Narancay.....</i>	<i>- 134 -</i>
<i>Figura 122: Calle Narancay.....</i>	<i>- 135 -</i>
<i>Figura 123: Plaza Narancay.....</i>	<i>- 135 -</i>
<i>Figura 124: Plaza Narancay.....</i>	<i>- 136 -</i>
<i>Figura 125: Plaza Narancay.....</i>	<i>- 136 -</i>
<i>Figura 126: Parque bolsillo y área de estancia.....</i>	<i>- 137 -</i>
<i>Figura 127: Parque bolsillo y área de estancia.....</i>	<i>- 137 -</i>
<i>Figura 128: Parque bolsillo y área de estancia.....</i>	<i>- 138 -</i>
<i>Figura 129: Parque bolsillo y área de estancia.....</i>	<i>- 138 -</i>
<i>Figura 130: Cancha múltiple.....</i>	<i>- 139 -</i>
<i>Figura 131: Áreas de estancia.....</i>	<i>- 139 -</i>
<i>Figura 132: Nodo conector de la plaza.....</i>	<i>- 140 -</i>
<i>Figura 133: Parqueaderos de plaza.....</i>	<i>- 140 -</i>
<i>Figura 134: Áreas de estancia.....</i>	<i>- 141 -</i>
<i>Figura 135: Emplazamiento general de la plaza Narancay.....</i>	<i>- 141 -</i>

## **LISTA DE TABLAS**

<i>Tabla 1: Datos del proyecto.....</i>	<i>- 34 -</i>
<i>Tabla 2: Datos del proyecto.....</i>	<i>- 39 -</i>
<i>Tabla 3: Datos del proyecto.....</i>	<i>- 45 -</i>
<i>Tabla 4: Matriz FODA.....</i>	<i>- 93 -</i>
<i>Tabla 5: Estrategias de intervención – Marco teórico.....</i>	<i>- 95 -</i>
<i>Tabla 6: Estrategia de Intervención – Análisis de Referentes.....</i>	<i>- 96 -</i>
<i>Tabla 7: Componente Estructurante.....</i>	<i>- 101 -</i>
<i>Tabla 8: Programas de necesidades y cuadro de áreas.....</i>	<i>- 102 -</i>
<i>Tabla 9: Tabla de materialidad del proyecto.....</i>	<i>- 109 -</i>
<i>Tabla 10: Tabla de vegetación.....</i>	<i>- 112 -</i>

## LISTA DE ANEXOS

<i>Anexo 1: Análisis de imagen urbana Tramo 1</i> .....	- 147 -
<i>Anexo 2: Análisis de imagen urbana Tramo 1</i> .....	- 148 -
<i>Anexo 3: Análisis de imagen urbana Tramo 1</i> .....	- 149 -
<i>Anexo 4: Análisis de imagen urbana Tramo 1</i> .....	- 150 -
<i>Anexo 5: Análisis de imagen urbana Tramo 2</i> .....	- 151 -
<i>Anexo 6: Análisis de imagen urbana Tramo 2</i> .....	- 152 -
<i>Anexo 7: Análisis de imagen urbana Tramo 2</i> .....	- 153 -
<i>Anexo 8: Análisis de imagen urbana Tramo 2</i> .....	- 154 -
<i>Anexo 9: Análisis de imagen urbana Tramo 3</i> .....	- 155 -
<i>Anexo 10: Análisis de imagen urbana Tramo 3</i> .....	- 156 -
<i>Anexo 11: Análisis de imagen urbana Tramo 3</i> .....	- 157 -
<i>Anexo 12: Análisis de imagen urbana Tramo 3</i> .....	- 158 -
<i>Anexo 13: Mapa general del proyecto de corredor urbano entre Baños y Narancay</i> .....	- 158 -
<i>Anexo 14: Mapa de expansión urbana de la ciudad de Cuenca hacia el sector de estudio</i> ....	- 159 -
<i>Anexo 15: Detalles constructivos</i> .....	- 160 -

# 1. INTRODUCCIÓN

## 1.1 Formulación del problema y justificación

Durante años, la ciudad de Cuenca se ha expuesto a diferentes cambios, uno de los más notorios ha sido su extensión territorial, la cual sigue existiendo actualmente. Al no tener una correcta planificación en diferentes asentamientos, carece de múltiples recursos. Principalmente en los sectores rurales, las interacciones sociales son muy bajas, lo que provoca que las conexiones entre las zonas rurales y urbanas no obtengan un desarrollo correcto. Uno de los aspectos que se ha implementado fueron los corredores urbanos, los cuales se utilizan principalmente para el transporte y movilidad sostenible en la ciudad. Estos corredores se desarrollan con el objetivo de mejorar la circulación de personas y bienes, reducir la congestión vehicular y fomentar un entorno urbano más amigable y accesible, suelen estar diseñados para priorizar modos de transporte no motorizados, como caminar y andar en bicicleta, así como el transporte público. Se implementan diferentes estrategias, como la creación de amplias aceras, carriles para bicicletas, estaciones de transporte público y zonas peatonales, éstos suelen formar parte de un enfoque más amplio de planificación urbana sostenible, que busca crear ciudades más habitables y respetuosas con el medio ambiente. Estos proyectos pueden estar respaldados por políticas gubernamentales, organizaciones de transporte y planificación urbana, así como por la participación de la comunidad local.

En base a esto, es importante realizar un estudio de urbanismo en los barrios Baños y Narancay de la ciudad de Cuenca, que busca solventar la pérdida de interacción social, esto abre lugar a tener nuevos elementos de sostenibilidad y materiales amigables con el entorno. De tal manera que, las zonas con una alta demanda de protección sean consideradas como atractivo turístico, donde se destaquen los espacios urbanos atractivos y la diversidad de recursos naturales como los actores principales de los sectores.

Por medio de estos criterios, se busca identificar la realidad los barrios de Baños y Narancay, como lugares con un notable abandono por parte de las autoridades seccionales, lo que ha disminuido su potencial turístico, comercial y de desarrollo homogéneo social. Por lo tanto, se busca generar una propuesta urbana de conexión mediante un corredor que provenga de un diagnóstico que permita determinar la problemática, la cual seguramente promoverá el turismo, la economía, la cohesión social y la convivencia comunitaria, mitigando en gran parte la delincuencia, el alcoholismo y el mal uso de los espacios públicos del sector.

Es fundamental establecer una correcta planificación asegurando las áreas importantes para su conservación, enfocándose en el uso sostenible de la biodiversidad en aquellas zonas que no estén protegidas, adjuntando la conexión entre espacios para permitir una interacción con el otro. A su vez, aportando cambios para estos barrios, brindándoles una identidad y conexión con lo urbano y rural, reduciendo los impactos actuales o potenciando para las diversas funciones del corredor y se complemente como una ventana social, económica y turística a largo plazo.

## **2. OBJETIVOS**

### **2.1 GENERAL**

Realizar el diseño de corredor mediante bisagras urbanas que conecte los barrios Narancay y Baños, de la ciudad de Cuenca, dividido en tres tramos de zonas estratégicas de intervención.

### **2.2 ESPECÍFICOS**

- Entender el concepto de intervenciones en un corredor urbano sobre paisaje, ecología, bisagras urbanas y corredor urbano a través de la recopilación bibliográfica y el análisis de proyectos similares.

- Generar un diagnóstico del corredor urbano dividido en tres tramos enfocado en el paisaje, su ecología y su estudio de dinámicas urbanas.

- Proponer un diseño de anteproyecto del corredor urbano, la cual permita establecer las necesidades urbanas, sociales, arquitectónicas y medioambientales del lugar.

## **3. METODOLOGÍA**

El corredor urbano a nivel de anteproyecto entre los barrios Narancay y Baños, sugiere la implementación de la metodología de diagnóstico urbano. Por lo cual, se plantea un análisis bibliográfico sobre el significado de paisaje, bisagras urbanas y ecosistema, con la identificación de casos de estudios de proyectos relacionados con la implementación de espacios públicos, donde se determina estrategias para la generación de un anteproyecto en tres zonas estratégicas de un corredor urbano en el área de estudio.

### **3.1 Objetivo 1**

#### **3.1.1 Metodología bibliográfica**

Con el fin de demostrar objetivamente un corredor mediante bisagras urbanas, se realiza una investigación bibliográfica a distintos referentes, mediante la búsqueda extensiva en diversas bases de datos como páginas web, bibliotecas, entidades públicas y tesis relacionadas, lo que permitirá entender sus conceptos y teorías necesarias.

Permitiendo crear distintos criterios acerca de la intervención paisajística – ecológica y bisagras urbanas, basándonos en los anteproyectos que se acoplen a nuestro contexto como: Corredor Urbano Río Cali, Colombia y Cerro San Bernardo, Chile.

## **3.2 Objetivo 2**

### **3.2.1 Análisis y Diagnostico de la situación actual**

Se realizó una metodología de carácter mixto, la cual recoge datos relevantes tanto cuantitativos como cualitativos del corredor y los tres tramos de estudio para obtener resultados completos que se evidencia las problemáticas de cada zona. Por lo tanto, se desea establecer el vínculo entre el espacio urbano emplazado, con el resto de edificaciones, áreas verdes, puntos conflictivos, entre otros.

Por lo que, mediante la revisión bibliográfica de Mínguez, E., Martí, P., & Vera, M. (2013), Hermida et al. (2015) y Hermida et al. (2019), se realizó un análisis en función a la conexión de 2,183km desde la calla La Caliza, hasta la plaza de Narancay Alto, en donde se evidenció:

- Preexistencias
- Área de cobertura
- Equipamientos
- Zonas verdes
- Análisis de movilidad
- Infraestructura
- Elementos construidos existentes
- Usos de primera línea edificada
- Alturas
- Síntesis

## **3.3 Objetivo 3**

### **3.3.1 Conexión con el entorno**

Para esta fase se utilizará una Metodología mediante una Matriz FODA, en la cual el análisis de las zonas de estudio se comprenderán las diversas fortalezas, oportunidades, debilidades y amenazas del sector.

### **3.3.2 Anteproyecto de Corredor Urbano del caso de estudio**

Finalmente, una vez obtenida toda la información por los parámetros anteriores, se va a generar un anteproyecto de un Corredor Urbano que, mediante bisagras urbanas, permita la conexión de los barrios Baños y Narancay de la ciudad de Cuenca. Este anteproyecto se va a dividir en tres etapas:

- Diseño de propuesta de Corredor
- Programa Arquitectónico
- Propuesta Urbana – Paisajista
- Anteproyecto Final

# **CAPÍTULO I CORREDOR URBANO MEDIANTE BISAGRAS EN EL ESPACIO URBANO**

## **1. MARCO TEÓRICO**

### **Introducción**

En el tejido complejo y dinámico de las ciudades modernas, la arquitectura y el diseño urbano se han convertido en elementos fundamentales para moldear el entorno urbano y satisfacer las crecientes necesidades de una población en constante aumento. En este contexto, se ha vuelto esencial explorar y comprender los aspectos clave que configuran la ciudad contemporánea, como el paisaje urbano, los corredores urbanos, las bisagras urbanas y los principios ecológicos que subyacen en su desarrollo. Estos elementos se entrelazan para formar una red compleja que define la identidad y la sostenibilidad de nuestras ciudades.

El paisaje urbano, como expresión visual y sensorial de la ciudad, representa el testimonio tangible de la interacción entre el entorno construido y la naturaleza. Desde la arquitectura icónica hasta los espacios verdes, el paisaje urbano se convierte en un lienzo en el que se reflejan las aspiraciones, valores y estilos de vida de una comunidad. A su vez, los corredores urbanos, esas arterias vitales que conectan diferentes partes de la ciudad, desempeñan un papel crucial en la cohesión y la movilidad urbana, influyendo en la forma en que las personas experimentan y se apropian del espacio urbano.

Las bisagras urbanas, entendidas como áreas de transición entre diferentes zonas urbanas, se presentan como nodos estratégicos que permiten la integración fluida de diversas funciones y usos del suelo. Estos espacios intermedios se convierten en puntos de encuentro, facilitando la interacción social y cultural, y a su vez, desafiando las nociones tradicionales de zonificación urbana. En este contexto, la ecología emerge como un principio fundamental que guía el diseño y la planificación urbana hacia un enfoque más sostenible y respetuoso con el medio ambiente. La incorporación de prácticas ecológicas en la arquitectura y el diseño urbano no solo se traduce en la preservación del entorno natural, sino también en la creación de espacios habitables y saludables para las generaciones presentes y futuras.

En el siguiente trabajo se propone explorar profundamente estos cuatro temas interrelacionados: el paisaje urbano, los corredores urbanos, las bisagras urbanas y la ecología en el contexto de la arquitectura contemporánea. A través de un análisis multidisciplinario, se examinarán las complejidades, desafíos y oportunidades que surgen al considerar estos aspectos en el proceso de diseño y planificación urbana. Además, se investigará cómo estas áreas temáticas pueden converger de manera sinérgica para impulsar la innovación en el campo de la arquitectura y contribuir al desarrollo sostenible de nuestras ciudades.

## 1.1 Corredor Urbano: Definición

### 1.1.1 Definición de corredor urbano

El proceso de globalización tuvo como consecuencia una estampa en las ciudades latinoamericanas y con el paso del tiempo se ha ido experimentando diversos cambios relevantes sobre todo en sus dinámicas de crecimiento, reestructuración social y ecológica. Las ciudades han experimentado una clara transición entre la historia de la urbanización y el desarrollo que se ha establecido en el entorno urbano y la naturaleza (Cebrián et al., 2007). Cuando las dimensiones del espacio urbano se iban desarrollando, de las principales ciudades latinoamericanas estaba ocupado por corredores, que sirven para evitar el colapso de estas ciudades (De la Torre, 2006).



*Figura 1: Definición de corredor urbano (Corredor Metropolitano de Quito)*

*Fuente: ArchDaily (2020)*

Los corredores urbanos se resumen en diversos conceptos, los cuales se conectan con su conceptualización. Para tener claridad sobre el concepto, es importante entender la conexión del paisaje y la forma de continuidad para la implementación y uso del usuario (López et al., 2015). Tal cual como lo afirman (Bravo & Rivas, 2012), ellos entienden por corredor urbano como un componente que contiene una continuidad con el territorio y proporciona una conexión a cada zona del cual se intercepta. Es típicamente una unidad estructural que incluye varios tipos de movimiento, zona de comercios, infraestructuras, recreativos, educativos e industriales específicos.

## 1.1.2 Elementos de un corredor urbano

### a. *Movilidad*

Satisfaciendo las necesidades de movilidad de las personas, según Behrends (Behrends, 2017), se han demostrado que el uso generalizado y extenso del suelo de en vías no solo carece de diseño urbano y de paisaje, por lo que se eleva los costos de infraestructura y transporte urbano, también existe un largo riesgo de contaminantes que representan un alto riesgo para la salud humana. De acuerdo con Hesse (Hesse, 2007), dicho fenómeno se produce mediante la búsqueda sobre el predominio de ubicación de fachadas, así como la competencia y desarrollo funcional, en el caso del automóvil se ha abandonado el proceso de planificación y diseño.



*Figura 2: Movilidad dentro de un corredor urbano (Corredor Urbano de Chapultepec)*

*Fuente: Arquine (2015)*

Por ejemplo, el estado e infraestructura de las ciclovías y aceras no aseguran la inclusión social y la accesibilidad de toda la población (Hernández et al., 2018), a la igualdad en la movilidad urbana es donde surge la idea de concepto de accesibilidad. La accesibilidad se entiende como la capacidad de las personas de llegar en condiciones adecuadas para los fines hacia lugares donde pueden satisfacer sus necesidades básicas. Como tal, entonces se establece como una de las funciones sobre la movilidad (Miralles, 2002).

### b. *Espacio Verde – Naturaleza*

Las zonas urbanas, su naturaleza, es fruto de servicios donde su flora y fauna nativa se usan como beneficio para el ser humano, en casos particulares como beneficio económico, como la extracción de nutrientes de especies vegetales, suelo y de rocas sólidas. En este caso particular,

para tener un equilibrio, se usan diferentes métodos para la reutilización de cada producto utilizado para un bien económico, a pesar que el ser humano es el consumidor, diversos estudios han comprendido para la productividad de cada consumo (Jennings et al., 2017).



*Figura 3: Espacio verde y naturaleza (Corredor Verde de Cali, Colombia)*

*Fuente: OPUS Paisaje (2015)*

Los cuatro tipos de servicios que proporciona el ecosistema en la vegetación dentro y fuera de las áreas urbanas son los siguientes: 1) Servicios de abastecimiento, que se utiliza especies vegetales y animales como alimento para producción, además de los recursos naturales energético y producción de la misma; 2) servicios de medida, que incluyen saneamiento de agua, equilibrio climático y planificación efectiva evitando inundaciones; 3) Servicio cultural, incluye tanto los beneficios no materiales de la naturaleza, de un entorno como es la naturaleza que representa un beneficio a nivel económico. De la naturaleza se obtiene una gran producción de especies para usos específicos como alimento, medicamentos o de uso tradicional de cada cultura, por lo que es importante mantener un ecosistema resistente (Jennings et al., 2017).

## **1.2 Diseño Urbano**

### **1.2.1 Definición de diseño urbano**

La mejor herramienta para conectar elementos enterrados y zonas urbanas es el diseño, que permite abordar estos temas desde una perspectiva integrada que mejora no sólo el espacio público sino también cómo se construye y sus relaciones con el entorno urbano circundante. El concepto de recuperación gradual, toma en cuenta cada sección individual de diseño, sugiere un nivel de comprensión de los fenómenos urbanos que surgen como resultado de sistemas a escala regional, urbana, zonal o barrial. Por lo cual, se detalla en cuatro principios que enfatizan la necesidad de realizar un diseño urbano (Molina, 2016).

### **1.2.2 Garantizar el acceso al agua**

Es importante involucrar a todos los residentes de las zonas, en este caso particular a residentes del espacio, utilizando técnicas de ordenación del territorio que lo hagan posible, es decir, utilizando componentes de una estructura ecológica a las formas construidas (Wong, 2006). Como lo señalan Shannon & De Meulder (Shannon & De Meulder, 2008), esto comenzó con la desolación del agua, perdiendo su atractivo cultural al convertirse en meros procesos de saneamiento.

### **1.2.3 Conservar la vida barrial residencial**

La ciudad y su comunidad han tenido una gran participación en cada organización barrial, por lo que, de igual manera se favorece a nivel económico de los habitantes. En cada una de las zonas de la ciudad antes no se veía como un proyecto comercial, sin embargo, se ha ido desarrollando diversos tejidos sociales, diferentes dinámicas que se van transformando, así creando buenas relaciones entre los vecinos, esta importancia forma parte de una conservación de la vida barrial (di Virgilio & Gil y de Anso, 2012).

### **1.2.4 Crear espacio público aprovechable**

Dentro del espacio público, se identifican dos aspectos, individual-colectiva y seguridad-inseguridad. A pesar de que el espacio es abierto a toda persona, esto es un poco más complejo, es así como debería ser garantizado por diferentes autoridades, para que las personas obtengan beneficios, como el de convivir con amigos, familia. En el espacio público la gente intenta aprovechar al máximo, no siempre existe espacios bien adecuados, y la tasa de inseguridad puede aumentar, siendo esto una responsabilidad política, social y cultural (Mazza, 2009). Por lo cual, es indispensable entender que, para optimizar el espacio público, se debe tener diferentes estrategias, dimensiones, densidad poblacional, edades, sexo, entre otros aspectos importantes. Se debe tratar como un centro de importancia para las grandes masas urbanas y que se logre un correcto manejo del espacio para aprovecharlo (Mazza, 2009).

### **1.2.5 Integrar servicios ambientales con la estructura urbana**

La integración de espacios ambientales para la vinculación con la estructura urbana depende mucho de la radiación solar y espacios de sombra. Según Sorensen, redacta que la radiación influye en la vegetación, por lo que imposibilita a que el ambiente sea el adecuado (Avilés et al., 2010). Los árboles producen diferentes efectos importantes, sin embargo, al tener una articulación previamente mencionada, disminuye considerablemente el ruido cuando se acentúan las masas vegetales, y reduciendo los diferentes niveles de contaminación.



Figura 4: Principios de la intervención

Fuente: Holguín (2022)

Elaboración: Calle y Montenegro

#### 1.2.6 Beneficios de un corredor urbano

Al tener un crecimiento constante en las ciudades, en el sector urbano, van adquiriendo diferentes capacidades de densidad poblacional y mayores actividades cotidianas, por lo que el sector urbano es el núcleo principal, aquí es donde los corredores urbanos generan una mayor capacidad de movilidad, permiten dispersar diferentes actividades, planificación estructurada e incluso un surgimiento elevado del costo de los precios del suelo urbano (Tella, 2014). Al conectar de igual manera el sector urbano con el sector rural, se otorga un mayor valor al sector rural, con el fin de tener un potencial alcance de preservar la diversidad biológica y reducir la fragmentación del hábitat.

Dentro de estos sectores se evidencia la calidad de vida, por lo que se divide en diferentes características, es así como al tener diversos sectores de planificación de corredores urbanos garantiza una ciudad más humana y sana, por el motivo de que es un beneficio al usuario, para que obtengan desplazamientos más accesibles dentro del núcleo urbano evitando el aislamientos entre diferentes áreas, con el fin de no romper el hábitat y fomentando los recursos naturales y puedan gozar de los diferentes actividades, además de que se promueve el uso de transportes alternativos, contrarrestando a los aspectos de contaminación para mejorar la salud de los usuarios (Garfias & Araujo, 2015).



*Figura 5: Beneficios de un corredor urbano (Corredor Urbano Río Cali, Colombia)*

*Fuente: ArchDaily (2019)*

### **1.3 Paisaje Urbano**

En su obra “Ecología y Paisaje”, H. Gonzáles presenta la idea de que el paisaje es la percepción sensorial que el ser humano tiene de su entorno ecológico, transmitida a través de imágenes visuales. Gonzáles ve el paisaje como una forma de diálogo entre la naturaleza y el hombre, una interacción que ha existido desde tiempos inmemoriales. Además, lo considera un recurso natural invaluable que necesita ser preservado con conocimiento, sensibilidad y un enfoque pedagógico. Este recurso puede ser utilizado como una herramienta de aprendizaje y una fuente de belleza estética (Vallejo, 2018). Podríamos añadir que, el concepto de paisaje urbano surgió en Europa en la década de los 15, coincidiendo con el nacimiento del Renacimiento y la modernidad (Keshtkaran, 2019). De igual manera, históricamente, los resultados o factores de la modernidad han ido de la mano.



*Figura 6: Paisaje Urbano del Barranco*

*Fuente: BAQ*

El paisaje tiene una gran importancia para cada individuo, ya que “se ve a la naturaleza misma como una especie de guía del alma humana, un ser místico que mantiene un diálogo constante con los hombres, es decir, como un sujeto” (Vallejo, 2018). Dunn ve el paisaje desde el punto de vista ecológico como un complejo de interrelaciones que surgen de la interacción de rocas, agua, plantas y animales. Según Meeus, se pueden distinguir dos tipos de paisajes: uno natural, que se ha formado a lo largo del tiempo por procesos propios de la tierra, y otro cultural, en el que existe interacción entre el hombre y el medio ambiente. Según Otero, el paisaje visual se define como la fuente de información en la que el hombre analiza, interpreta y experimenta (Vallejo, 2018).

Por otro lado, se comprende que el paisaje es un conjunto de elementos territoriales y ambientales que son percibidos y valorados de forma subjetiva (Zubelzu & Allende, 2015). Esto implica que para que exista una concepción de paisaje, debe haber una observación mediada por un espectador (Pehuén et al., 2012). El paisaje posee características que lo distinguen de otras variables territoriales o ambientales, las cuales deben ser consideradas en su gestión (Zubelzu & Allende, 2015).

Las definiciones tradicionales del paisaje han considerado ambos componentes en el mismo nivel de importancia (Zubelzu & Allende, 2015). La gestión del paisaje requiere de una administración activa y territorializada de los paisajes, que incluya la percepción de la población y organice el recurso, no solo una gestión reactiva basada en los procedimientos de evaluación de impactos ambientales (Zubelzu & Allende, 2015).

En resumen, el paisaje es un concepto complejo que involucra tanto elementos físicos como subjetivos, y su gestión requiere de una visión integral que incorpore la percepción de la población y organice el recurso (Zubelzu & Allende, 2015).

De acuerdo con diversos autores, la palabra “Paisaje” se define como la información sensorialmente perceptible de un entorno ecológico, es un valioso recurso natural que, según H. Gonzáles, necesita protección a través de conocimientos, sensibilidad y valor pedagógico. Históricamente, el concepto de paisaje urbano se originó en Europa durante el Renacimiento y la Modernidad. El paisaje, tanto natural como cultural, es esencial para la experiencia humana, siendo considerado por algunos como un mentor del alma humana. Además, desde varias perspectivas, el paisaje implica complejas interrelaciones ecológicas que se percibe y valora subjetivamente. La gestión del paisaje, propuesta por Zubelzu, debe ser activa, territorializada e integral, incorporando la percepción de la población y organizando el recurso. En resumen, el paisaje es un concepto complejo que involucra elementos físicos y subjetivos, y su gestión requiere una visión integral y activa.

### **1.3.1 Definición de Paisaje Urbano**

El paisaje urbano se define como la representación visual de un área o territorio específico dentro de una ciudad, que muestra el nivel más alto de transformación de los recursos y paisajes naturales (Pérez, 2000)(Naranjo, 2012). Es un fenómeno físico que cambia constantemente a lo largo de la historia y en paralelo con el crecimiento de la ciudad (Pérez, 2000). En las últimas décadas, el concepto de paisaje urbano ha evolucionado y se ha establecido como una herramienta crucial para la administración y planificación urbanas (Piñeira & González, 2019)(Maderuelo, 2010).

La administración del paisaje urbano demanda de una organización local para su gestión, protección y mejora (Pérez, 2000). La administración del paisaje histórico urbano en ciudades que son patrimonio mundial necesita de una metodología de análisis, seguimiento y evaluación que posibilite la implementación de mecanismos de planificación y ordenación acordes con los valores declarados y el bienestar de la población (Fernández et al., 2011)(Naranjo, 2012).

En resumen, el paisaje urbano hace referencia a la representación visual de un área o territorio específico dentro de una ciudad que manifiesta el mayor nivel de transformación de los recursos y paisajes naturales. Su administración requiere de una organización local y de una metodología de análisis, seguimiento y evaluación que permita implementar mecanismos de planificación y ordenación coherentes con los valores declarados para el bienestar de la población (Jordán et al., 2020; Naranjo, 2012; Pérez, 2000).

### **1.3.2 Definición de Paisaje Rural**

El paisaje rural se define como la representación visual de un área o territorio específico que se ubica fuera de las áreas urbanas y se distingue por la presencia de elementos naturales y humanos que constituyen un paisaje cultural (Iranzo, 2009)(Garay, 2012). Es un fenómeno físico que cambia constantemente a lo largo de la historia y en paralelo con el progreso de la actividad

humana (Barranco, 2021). El paisaje rural puede ser examinado desde varias perspectivas, pero se destacan principalmente tres dimensiones: la geográfica, la morfológica y la escénica (Garay, 2012).

La administración del paisaje rural demanda de una organización local para su gestión, protección y mejora (Barranco, 2021). La administración del paisaje rural en áreas protegidas necesita de una metodología de análisis, seguimiento y evaluación que posibilite la implementación de mecanismos de planificación y ordenación acordes con los valores declarados y el bienestar de la población (Iranzo, 2009)(Aránzazu, 2016).

En resumen, el paisaje rural hace referencia a la representación visual de un área o territorio específico que se ubica fuera de las áreas urbanas y se distingue por la presencia de elementos naturales y humanos que constituyen un paisaje cultural. Su administración demanda de una organización local y de una metodología de análisis, seguimiento y evaluación que posibilite la implementación de mecanismos de planificación y ordenación acordes con los valores declarados y el bienestar de la población (Iranzo, 2009)(Barranco, 2021)(Aránzazu, 2016)(Garay, 2012).

#### **1.4 Parques Bolsillos**

En el ámbito urbano podemos definir los espacios públicos como “todos aquellos espacios que no son de propiedad privada y que son gestionados y administrados por algún nivel de gobierno y que alberga el intercambio social y el desarrollo de la vida colectiva [...]. Estos espacios van desde el sistema vial, plazas, paseos, parques, jardines, entre otros” (Davis et al., 2016).

El espacio público puede ser percibido más allá de sus fronteras físicas y tridimensionales, ampliando así nuestra comprensión de este espacio como un ambiente que promueve el intercambio social, ideas, cultura e identidad (Davis et al., 2016). En consecuencia, podemos deducir que estos espacios, como componentes fundamentales para la sostenibilidad de las ciudades, exhiben una tendencia a la “reducción” que supera las necesidades de estos. Por otro lado, la privatización de los espacios ha provocado una transformación en el diseño de las ciudades, convirtiendo las diversas urbanidades existentes en áreas menos acogedoras (Davis et al., 2016).

Según Pérez González, las transformaciones urbanas del modelo económico actual han llevado a una zonificación excesiva de los territorios y a un cambio en el uso de las vías de transporte, priorizando especialmente el uso de vehículos motorizados de uso masivo y privado, lo que ha resultado en ciudades dispersas y una fragmentación urbana. Estos procesos de desmantelamiento del tejido identitario que caracterizaba al espacio público han generado una “crisis del espacio público” (Davis et al., 2016).

Las consecuencias y externalidades que surgen del desuso de estas zonas públicas “desocupadas” o “residuales” afectan de manera adversa a las comunidades cercanas en términos de: la degradación de la estética urbana, la alteración del microclima urbano, la ausencia de

preservación de la flora y fauna urbanas, el uso indebido de las áreas, la pérdida de la identidad del barrio y la dificultad en la movilidad del usuario al menospreciar al peatón (Davis et al., 2016).

#### **1.4.1 Estrategias o alternativas para beneficio de las ciudades**

Para mejorar los niveles de bienestar en las ciudades y de los ciudadanos que consideran los principios propuestos en el enfoque del desarrollo urbano sostenible, incorporan en su estructura la búsqueda de la eficiencia ambiental, social, económica y urbana (Davis et al., 2016).

En las ciudades, el recurso del suelo y de los espacios es uno de los elementos más importantes en la búsqueda de ciudades sostenibles. La utilización óptima de estos recursos requiere de una convergencia entre la preservación del medio ambiente, la cohesión social, el crecimiento económico de las regiones transformadas y la ordenación y planificación de los territorios urbanos. Ante estos paradigmas de vinculación urbano-ambiental orientados a la sostenibilidad de las ciudades, el análisis y diagnóstico de las áreas verdes dentro de los asentamientos urbanos se vuelve de gran importancia y relevancia (Davis et al., 2016).

##### **a. Parques públicos para la recuperación de espacios vacíos**

La población se beneficia de los espacios verdes urbanos en su salud física y mental, y en su convivencia social, lo que hace las ciudades más agradables para vivir. Por eso, es importante recuperar los espacios vacíos que aporten bienestar, siguiendo los criterios de la sostenibilidad urbana, y proponer soluciones que incorporen los espacios verdes a la actividad urbana de manera eficaz, alineando las propuestas con las metas de la sustentabilidad (Davis et al., 2016).

Una manera de lograr esta incorporación es mediante los parques públicos que se definen “como espacios verdes de menor dimensión que ayudan a regular el clima urbano [...] creando equilibrios ambientales en el suelo, el agua y el aire. Estos parques son esenciales para el ocio, la recreación y el fortalecimiento de la identidad de los barrios y las colonias en el contexto urbano” (Davis et al., 2016).

Los espacios públicos abandonados brindan una oportunidad para la regeneración ambiental a nivel urbano mediante la creación de estos parques públicos. Estos son, según (Davis et al., 2016), espacios donde el contacto social es amplio y diverso entre usuarios habituales y esporádicos.

##### **b. Parques Públicos de Bolsillo**

Los Parques Públicos de Bolsillo (PPB) se definen como: “pequeños espacios en remanentes, urbanos o viales, subutilizados o abandonados [que son] convertidos en espacios para la recreación y disfrute de la comunidad” (Davis et al., 2016).

Estos parques de bolsillo son espacios abiertos que, a una escala espacial disminuida, se ubican principalmente al interior de la infraestructura urbana en desuso. Los parques bolsillo constituyen alternativas ante la incapacidad física de los espacios para implementación de parques, o espacios verdes, de gran tamaño (Davis et al., 2016).

La principal justificación para la creación, gestión y mantenimiento de estos mini espacios verdes es el facilitar el acceso a la población, local o foránea, a un área de recreación, y descanso que pueda ser incorporado a la dinámica de las urbes y a las limitaciones y congestiónamiento de los espacios asfálticos (Davis et al., 2016).

## 1.5 Bisagra Urbana / Articulación Urbana

### 1.5.1 Definición de Bisagra Urbana

La Articulación Urbana dentro de los espacios, funcionan como una intersección para un espacio rural y urbano; en el cual los vínculos y los conflictos urbano-rurales relacionados con la economía, la sociedad y el medio ambiente tienen un mayor impacto. Cada zona territorial está formada por la conexión de los sistemas urbano y rural, sirviendo estas áreas de interfaz entre ambos sistemas. "El espacio de articulación urbano-rural resuelve y materializa límites espaciales y funcionales dentro del territorio y refleja la capacidad organizativa de los terrenos que lo conectan o que mantiene un límite (López Goyburu, 2018).

La articulación se consolida por áreas, modifica en tiempo real y unifica fragmentos. Transporta componentes en diversos movimientos y se conecta en velocidades diferentes con otros movimientos urbanos. movimiento y se conecta a velocidades diferentes con otros movimientos urbanos. Así, la articulación sintetiza y modifica el tejido urbano, mientras que al mismo tiempo altera el paisaje (Colautti, 2013).



Figura 7: Definición de corredor urbano (Corredor Metropolitano de Quito)

Fuente: ArchDaily (2020)

Los espacios articuladores están delimitados por fronteras, con nodos, corredores o elementos naturales que sirven como elementos primarios que definen un territorio o espacio.

Contribuyendo por tanto a lo urbano, como recuperación a través de paisajes que den a las personas a través de paisajes que dan a las personas un sentido de pertenencia al lugar donde se desarrollan y, a su vez, fomentan un sentido de apropiación del hábitat en las ciudades (Colautti, 2013).

### 1.5.2 Estrategias de articulación urbana

#### a. *Articulaciones lineales o trenzas urbanas*

Al tener articulaciones de manera central, el objetivo es encontrar nudos de conexión, de las cuales existan zonas aisladas, dentro de las zonas urbanas siempre se ha diseñada en función de creación de conexiones solo centrales (Colautti, 2013).

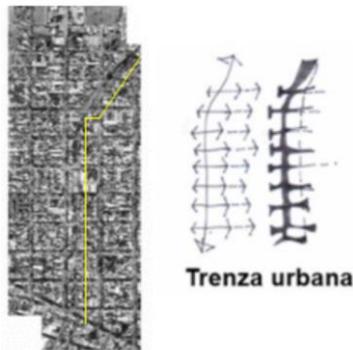


Figura 8: Estrategias de articulación

Fuente: (Colautti, 2013)

Elaboración: (Colautti, 2013)

#### b. *Articulaciones lineales o trenzas urbanas*

En zonas urbanas las cuales se hayan dividido en manzanas, lo que se requiere es articular, el espacio público, con diferentes puntos denominados “nodos”, es así que se forma como un rompecabezas, que cada uno de las piezas se articulen con la ciudad (Colautti, 2013).

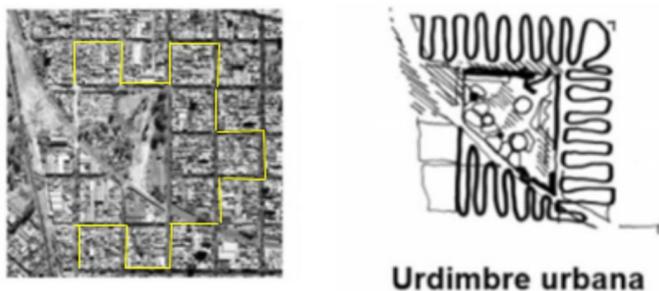


Figura 9: Estrategias de articulación

Fuente: (Colautti, 2013)

Elaboración: (Colautti, 2013)

### **c. Articulaciones nodales o bisagras urbanas**

Los espacios donde la naturaleza, áreas de recreación y la fuente principal que es el agua, se articula desde los bordes urbanos, con el cual se conecta al estado actual del paisaje urbano existente (Colautti, 2013).

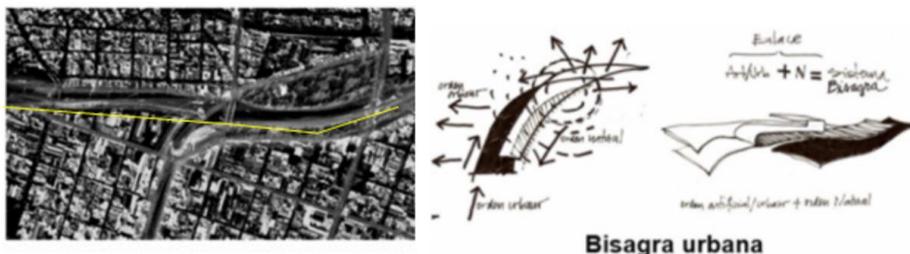


Figura 10: Estrategias de articulación

Fuente: (Colautti, 2013)

Elaboración: (Colautti, 2013)

### **d. Articulación del espacio público**

La interacción social forma parte de un vínculo entre el peatón y el entorno que lo rodea, generando espacios de conexión como senderos, puesto que la permanencia en un espacio público, se obtiene de una libertad al realizar actividades con vinculación social o de expresión personal, por lo cual actúa como una conexión entre el usuario y la ciudad, esto también se lo caracteriza por la identidad que el usuario y el espacio, como lo asevera (Candanoza & Muriel, 2016).

Los espacios públicos actúan como espacios de interconexión, espacios de interacción social, aprendizaje visual y lugar para encuentros, es aquí donde se incluye también los espacios con diversidad y cultural, lo cual se va caracterizando por dar un símbolo e identidad creada por objetos y el usuario. Como punto clave la distribución de las zonas de la ciudad juegan un rol importante, ya que se organiza los vínculos de espacios (Colautti, 2013).

### **e. Articulación nodal de un espacio**

La articulación nodal actúa como diferentes trenzas, debido que, a pesar de que se distribuya en diferentes nodos, las mismas se diferencian por tener su identificación personal, conjuntamente con el vínculo hacia el espacio. Estas trenzas nodales mantienen relación con espacios en donde se realice actividades humanas, parques, restaurantes, iglesias, trabajos, entre otros. El paisaje y la arquitectura actúan en sintonía dentro de los espacios nodales.

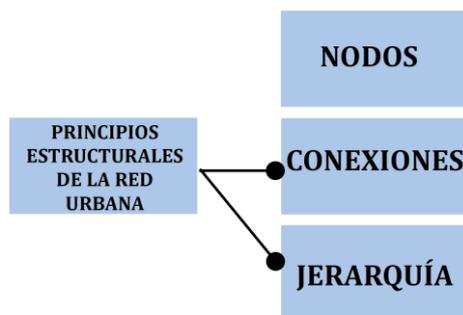


Figura 11: Principios estructurales de la red urbana

Fuente: (Salingaros, 2007)

Elaboración: Calle y Montenegro

Se busca la creación de conexiones cortas para tener senderos peatonales capaces de llegar a destinos, los cuales satisfagan las necesidades del usuario. De la misma manera los nodos son importantes al tener diferentes puntos de conexión para diversas actividades en las que se actúe la interacción social y en el espacio siempre será caracterizará por tener su propia identidad generacional y cultural (Salingaros, 2007).

## CAPÍTULO II

### 2. ANÁLISIS DE REFERENTES

Los corredores urbanos son reconocidos como las principales vías que conectan y conforman la existencia de las metrópolis modernas. Muchas áreas dejan de ser solo vías de transporte y se convierten en lugares dinámicos donde se mezclan la historia, la cultura, la economía y la identidad de la comunidad. El análisis actual se centrará en los elementos característicos de un corredor urbano y examinará cómo estos elementos influyen y son moldeados por el medio urbano en el que se inserta. Existen iniciativas que incorporan un enfoque integrador hacia la naturaleza, el ecosistema y la planificación urbana, como el corredor urbano verde Río Cali en Colombia, el corredor verde de San Bernardo en Chile y el corredor metropolitano de Quito en Ecuador. Estos proyectos ayudarán a obtener criterios y conclusiones aplicables para la propuesta de diseño.

#### 2.1 Caso 1: Corredor Urbano Río Cali, Colombia

##### 2.1.1 Preexistencias

Este análisis de referente se toma como prioridad por el análisis estructural y paisajístico que influyen en la morfología urbanística del corredor en cuestión. Sin embargo, el corredor presenta dos problemáticas principales: los efectos de la destrucción de los ecosistemas por la acción del ser humano y el crecimiento de poblados informales. Estos problemas deben ser considerados al

momento de llevar a cabo estudios de la región, dado que contribuyen al decrecimiento de la vegetación.

El anteproyecto tiene como objetivo la reconstrucción ambiental y la gestión del paisaje, promoviendo la relación ecológica entre el Río Cauca y la Calle 25. Para lograrlo, se han aplicado diferentes herramientas y estrategias de gestión del paisaje, con el fin de recuperar y conservar la biodiversidad del Valle del Cauca. Estas propuestas comprenden la construcción de museos, bancos de germoplasma, jardines, colmenas, mariposarios, observación de aves, exhibiciones de plantas indígenas, frutos de humedales, huertas, cultivos de variedades locales, insectos y fauna. Así, el anteproyecto busca promover la sostenibilidad y la conservación del medio ambiente.

Datos del proyecto	
<b>Diseñado por:</b>	ALCUADRADO Arquitectos + Habitar Colectivo
<b>Ubicación:</b>	Cali, Valle del Cauca, Colombia
<b>Cliente :</b>	Alcaldía de Santiago de Cali
<b>Tipo de Programa</b>	Proyecto Urbanísticos
<b>Estado del proyecto</b>	Anteproyecto, ganador de concurso público para implementart un corredor urbano río Cali desde la calle 25 hasta la desembocadura con el Río cauca.
<b>Área de construcción</b>	6km
<b>Año</b>	2018

Tabla 1: Datos del proyecto

Fuente: (Entre estilo, 2018)

Elaboración: Calle y Montenegro

### 2.1.2 Forma – objeto – espacialidad

El corredor urbano Río Cali cuenta con diferentes tipos de espacios y el mirador es uno de los más destacados, el cual deja admirar la fauna y flora del sector. Son espacios de interacción social con el entorno, que permiten recrear el escenario observando los paisajes, naturales y artificiales, algunos de ellos son climatizados para comodidad de los visitantes (López, 2009). Según el autor Bahamon, los miradores consiguen ubicarse en los puntos más altos, lo que facilita la vista de los paisajes urbanos y naturales.

### 2.1.3 Relación con el entorno

Un mariposario es un lugar donde se crían las especies de mariposas y se desarrollan adultos vivos a partir de estadios tempranos, este espacio es un ejemplo de usar recursos naturales, las personas puedan pasar debajo de ellas apreciando las distintas especies de mariposas.

*El modelo de mirador de Río Cali, mantiene una interacción social y de áreas recreativas en la zona de la planta baja y el mariposario se generan diferentes espacios destinados a no obstaculizar el hábitat nativo de los insectos (Ver Figura 12).*

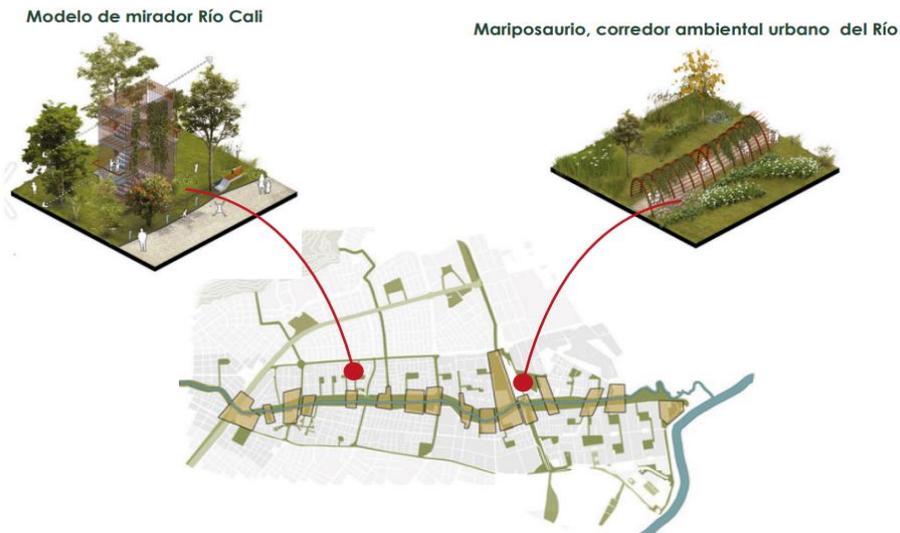


Figura 12: Relación con el entorno

Fuente: (ArchiDaily, 2019)

#### 2.1.4 Huertos Autosustentables

El corredor cuenta con varios módulos de germoplasma donde se dedica a mantener los huertos y las semillas se puedan reservar y regenerar en plantas en ambientes controlados, con el fin de preservar la genética de varias especies. Estas especies se clasifican en evolutivas o dinámicas cuando se basa en sistemas evolutivos y se preservan los genes, por otro lado, las dinámicas no se someten a evolución.

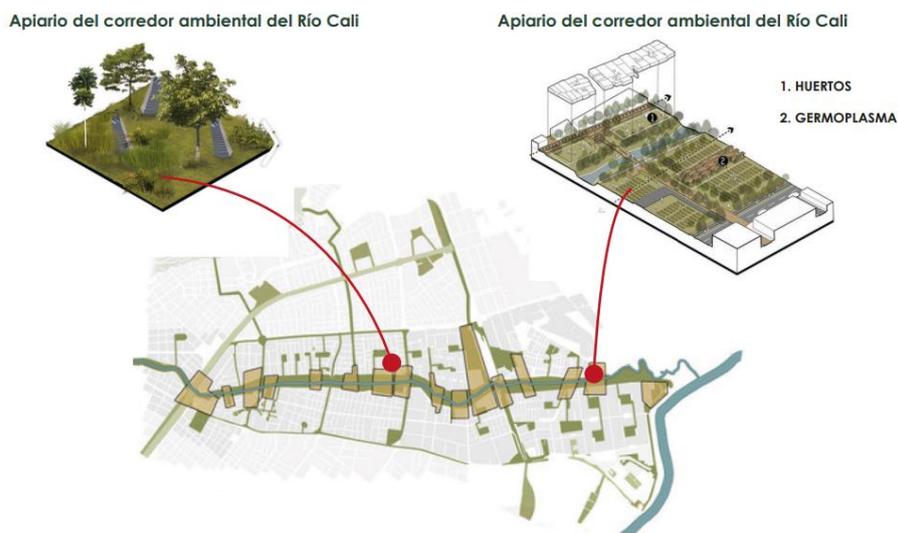


Figura 13: Relación con el entorno

Fuente: (ArchiDaily, 2019)



### 2.1.7 Estrategias de diseño

El corredor integra distintos espacios que van desde los bosques, jardines, huertos, apiarios, mariposas, humedales, cultivos, insectos y fauna, especies botánicas del sector, observaciones de aves y lugares de conservación de aves.

#### a. Fase de conexión de espacios

La primera fase busca conectar los distintos espacios mediante conexiones transversales y longitudinales reforestando los espacios verdes existentes para purificar el agua y lograr una óptima conexión de los espacios urbanos con el corredor.

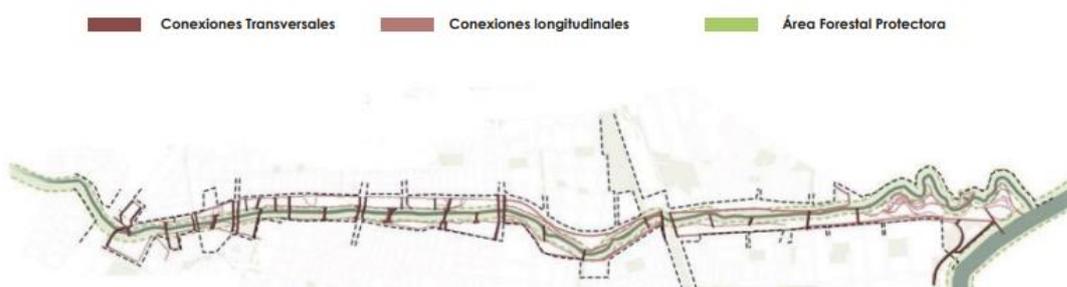


Figura 16: Primera fase de diseño

Fuente: (ArchiDaily, 2019)

En la segunda fase se realiza la propuesta y se zonifican los espacios públicos existentes y los escenarios para las propuestas, dividiéndolos en dos etapas.

#### b. Fase de conexión antiguo y nuevo

Se construyen escenarios del costado Oeste. Mientras que, en la segunda etapa se construyen escenarios del costado Este.

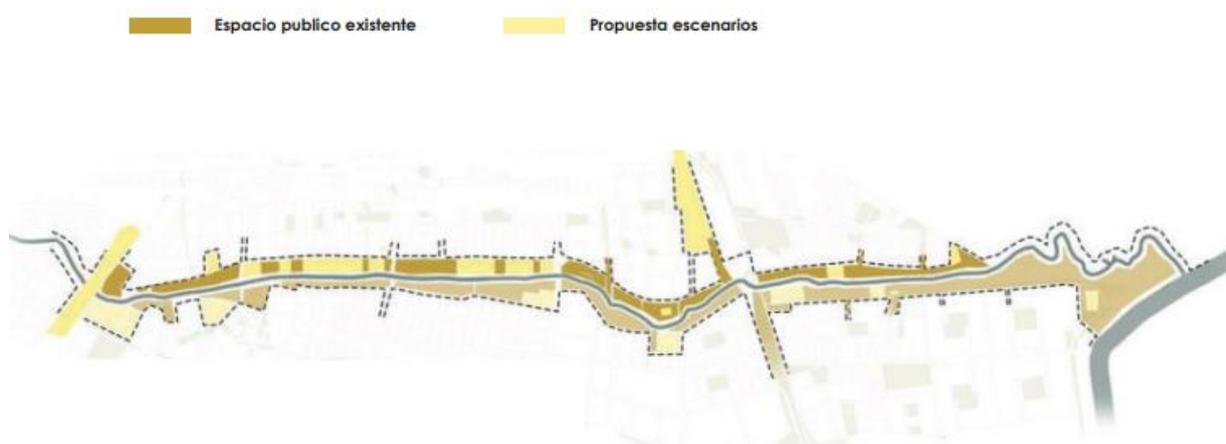


Figura 17: Fase de conexión antiguo y nuevo

Fuente: (ArchiDaily, 2019)

### c. Fase de identificación de espacios



Figura 18: Fase de identificación de espacios

Fuente: (ArchiDaily, 2019)

El corredor relaciona las partes naturales y antrópicas en un área que tiende a anular el apartamiento urbano. Se conecta de manera primordial a la sociedad y se da un espacio público junto al Río Cali, mediante la integración de espacios propuestos con los ya existentes en forma de grasas. Todo esto con el objetivo de integrar distintas actividades y fomentar ambientes de aprendizaje y formación, mediante la articulación de las dos orillas del río.

## 2.2 Caso 2: Corredor Verde de San Bernardo, Chile

### 2.2.1 Preexistencias

El anteproyecto se emplaza en los “Cerros Islas”, los cuales se denominan así por ser espacios de naturaleza rodeados completamente por el desarrollo humano u otros usos antrópicos del suelo, teniendo como objetivo la reconstrucción ambiental, social y la gestión del paisaje. Logran promover la relación ecológica entre los espacios urbanos y rurales para permitir una óptima conexión entre estos dos puntos principales en una ciudad que muestra una expansión acelerada. Para lograr lo descrito, se han aplicado diferentes herramientas y estrategias de gestión del paisaje con el fin de recuperar y conservar la biodiversidad de los diferentes “Cerros Islas”.

Datos del proyecto	
<b>Diseñado por:</b>	Arquitecto Fransisco Walker + Colaboradores
<b>Ubicación:</b>	San Bernardo, Santiago de Chile
<b>Cliente :</b>	Alcaldía de Santiago de Cali
<b>Tipo de Programa</b>	Municipalida de San Bernardo
<b>Estado del proyecto</b>	Anteproyecto, ganador de concurso público para implementar un corredor urbano en el centro de la ciudad de Santiago de Chile
<b>Área de construcción</b>	7,7 km
<b>Año</b>	2015

Tabla 2: Datos del proyecto

Fuente: ArchDaily (2015)

Elaboración: Calle y Montenegro

## 2.2.2 Forma - objeto - espacialidad

### a. *Parche Adasme*

El proyecto establece el primer Jardín Botánico de Santiago que aprovecha las áreas cercanas al sector y su rica biodiversidad mediterránea para conservar, investigar, mostrar y educar a la población sobre las especies autóctonas y las particularidades del paisaje mediterráneo. El programa requiere la inclusión de áreas de producción de especies mediterráneas herbáceas, arbustivas y arbóreas, como: zonas de elaboración de sustratos y reciclaje de materia orgánica, invernaderos, bancos de semillas, zonas de propagación vegetativa y viveros, entre otros (Walker et al., 2015). Con el proyecto, se busca restaurar la biodiversidad que se pierde con el crecimiento de la ciudad, permitiendo que la población participe del proyecto, integrando los nodos de interacción social en áreas verdes que logran conectar la zona urbana y la rural de una forma sencilla.

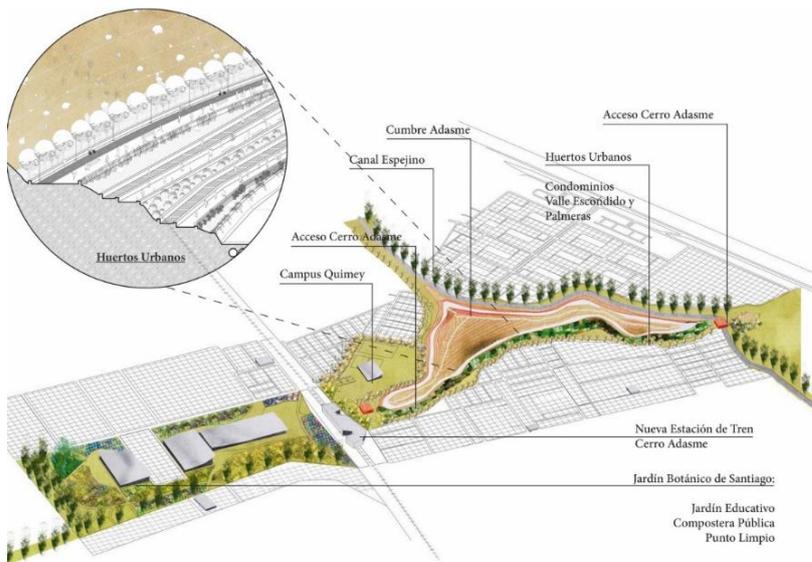


Figura 19: Espacialidad del corredor, Parche Adasme

Fuente: ArchDaily (2015)

### b. Parche Hasbún

El proyecto propone una iniciativa interactiva que busca mejorar los modos de vinculación entre estos dos contextos, mediante áreas de educación e investigación y producción local que faciliten la creación de un lugar de reunión entre los diversos ámbitos de la cultura agrícola, los cuales son: cooperativas locales, empresariales, centros de formación técnica, universidades e instituciones estatales; que favorezcan la colaboración y el intercambio de ideas para el bien común, utilizando un campus en vía de desarrollo e investigación que provea a varias instituciones y colectivos de infraestructura apropiada para un mejor aprendizaje de las distintas técnicas, procesos, producción y manufactura que se requieren en el campo agrícola (Walker et al., 2015).

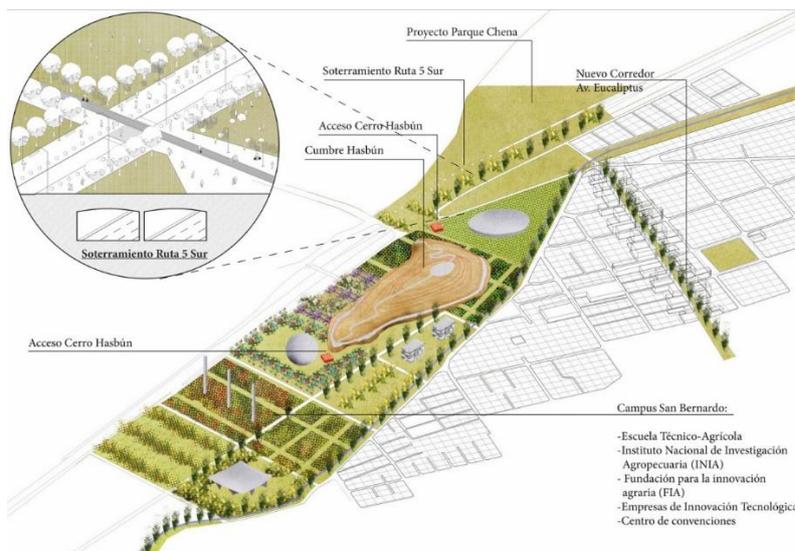


Figura 20: Espacialidad del corredor, Parche Hasbún

Fuente: ArchDaily (2015)

### **c. Parche Los Morros**

El proyecto propone la creación de un tanque recreativo (humedal artificial) para la ciudad de Santiago que limpie las aguas del cauce y acoja y conserve la flora y fauna de la cuenca. El manejo del agua ha sido uno de los mayores progresos tecnológicos en el paisaje productivo chileno, pero con un gran impacto en las cuencas y la biodiversidad que las rodea. Con el proyecto se busca crear un nodo de cohesión social-ecológico, que también sea un punto focal turístico en la zona, que conecte el sector rural y el urbano, modificando el enfoque turístico de los cerros islas (Walker et al., 2015).

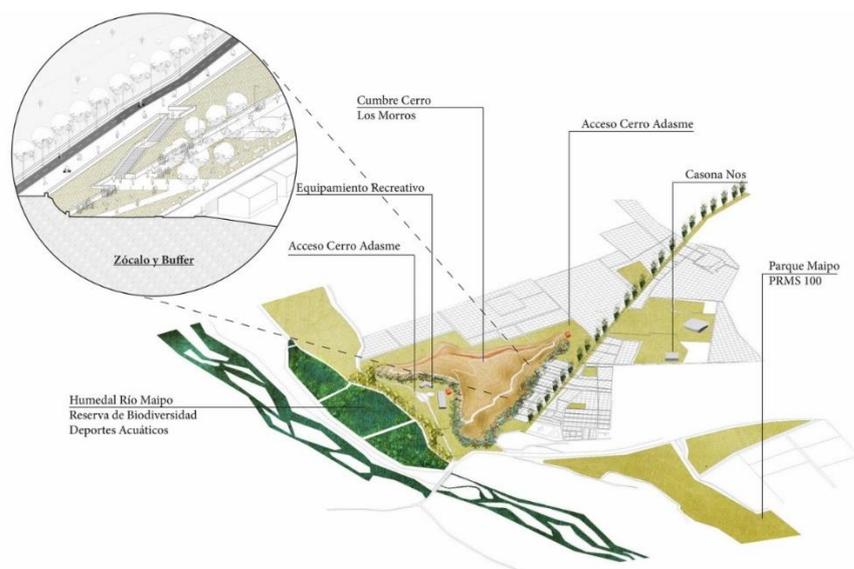


Figura 21: Espacialidad del corredor, Parche Los Morros

Fuente: ArchDaily (2015)

### **d. Parche Negro**

El proyecto propone crear un Vivero Metropolitano estratégico que atienda a esta necesidad con especies nativas y fitoremediadoras, consiguiendo formar a los ciudadanos, emprendedores y pequeños empresarios en la producción forestal sostenible, consiguiendo conectar a los sectores rurales con el entorno urbano de forma segura y eficiente. El proyecto surge de la arborización de las nuevas zonas urbanas proyectadas que supone un gran gasto y fabricación privada, la cual no cubre los proyectos urbanos de gran magnitud, lo que se traduce en un alto costo unitario de individuos que normalmente no tienen la calidad adecuada para proyectos de forestación (Walker et al., 2015).

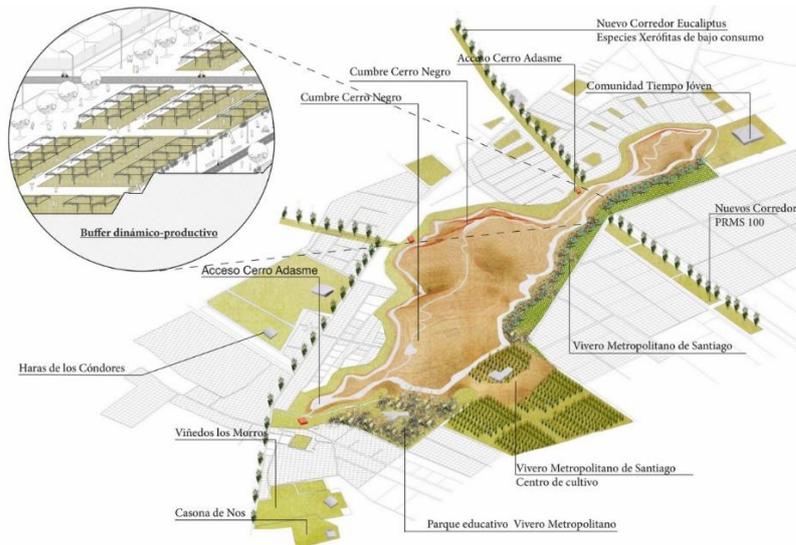


Figura 22: Espacialidad del corredor, Parche Negro

Fuente: ArchDaily (2015)

### 2.2.3 Escala – relación con el entorno

El sistema de conexiones o vínculos con el área rural del corredor verde de San Bernardo, crea patrones de parcelas, espacios de interacción y nodos de cohesión que facilitan que la población conserve un enlace campo-ciudad. En el siguiente mapa se observa la escala y la proporción del corredor respecto al contorno urbano de la ciudad, reconociendo que cada cerro es un corredor de conexión.

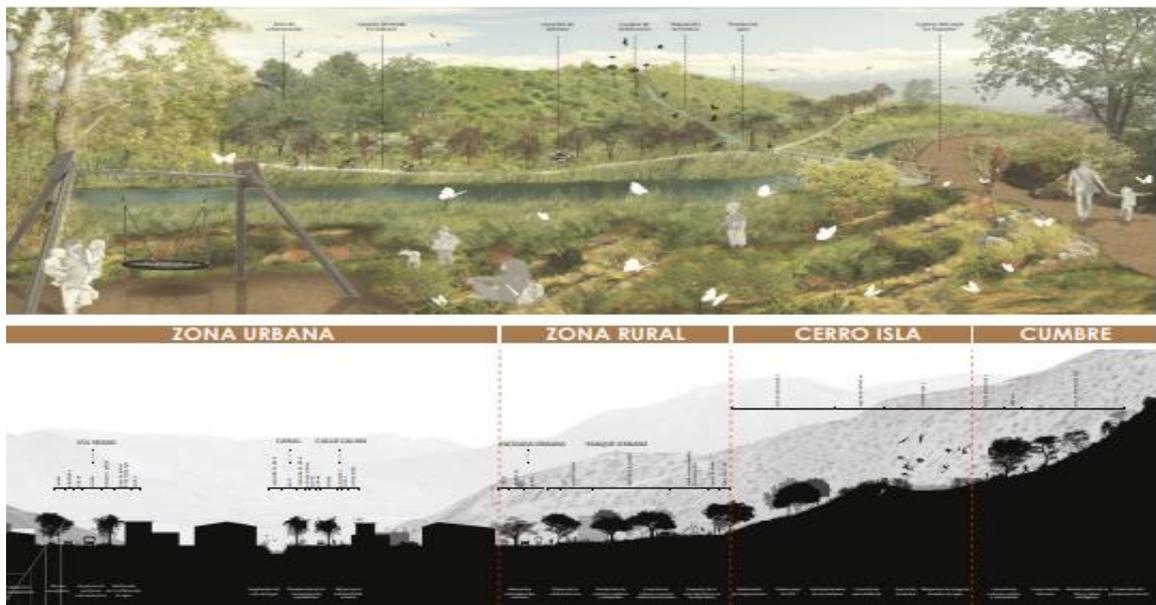


Figura 23: Escala y espacialidad del corredor

Fuente: ArchDaily (2015)

Elaboración: Calle y Montenegro

## 2.2.4 Concepto funcional

El proyecto busca unir el desarrollo urbano con las zonas rurales, cambiando la concepción de aislamiento espacial en difuminar los límites territoriales para ampliar los espacios rurales adyacentes a la zona urbana con la oportunidad de reformular el enlace entre campo y ciudad. Asumiendo la condición de encuentro entre lo urbano y rural en el paisaje, por medio de espacios dinámicos de interacción, permite aprender, utilizar y significar al paisaje en su conjunto, aceptando el rescate de identidades locales del territorio y ser fuentes fundamentales en la configuración de nuevos sentidos de lugar e identificación socio- ecológica (Walker et al., 2015).

El anteproyecto contiene tres principales componentes para lograr el objetivo:

Conexión - Biodiversidad – Identidad



Figura 24: Concepto funcional del corredor

Fuente: ArchDaily (2015)

Elaboración: Calle y Montenegro

## 2.2.5 Estrategias de diseño

### a. Sistema de parches – ciudad

Se propone que el Corredor Verde de San Bernardo se construya como un sistema de parches sostenibles que considere una visión y un modelo de gestión asociados al proceso de activación y conservación del mismo. Este sistema estaría sujeto a una etapa temporal y a métodos paralelos de financiamiento y gestión, con el objetivo de acoger en el diseño los tiempos y actores de la gestión barrial, municipal y regional. Estos parches buscan construir una relación simbiótica entre cada cerro y la ciudad, integrando servicios funcionales que median entre la comunidad

inmediata y el área de conservación de los elementos territoriales, a través de la formulación de parques programáticos simultáneamente recreativos y productivos (Walker et al., 2015).

#### **b. Operaciones verticales**

- **Construir buffers permeables y dinámicos**

Activar el cerro: Membrana urbana que regula los flujos e intercambios entre cerros y urbanización.

- **Habilitar un zócalo**

Recorrer el cerro Cinturón público de movilidad sobre la cota 20 que permita la libre circulación de peatones y ciclistas.

- **Conservar atributos paisajísticos y ecológicos**

Proteger desde el cerro: Conservar el cuerpo del cerro como área de conservación de especies de flora y fauna nativa del valle central de Chile.

- **Conquistar cumbres**

Ver desde el cerro: Reconocimiento de las cumbres como lugares con vocación de paisaje metropolitano.

- **Programas detonantes de borde (buffer)**

En función de la construcción de un borde simbiótico entre elementos territoriales y de ciudad en búsqueda de reencontrar y reformular la experiencia asociada al paisaje productivo del valle central.

### **2.3 Caso 3: Corredor Metropolitano de Quito, Ecuador**

#### **2.3.1 Preexistencias**

Este análisis de referente toma como prioridad su participación en dos fases, en las cuales, la primera etapa se determinó en la formación de ideas para cada espacio y dentro de este apartado se incluyen tres partes: ordenanza espacial de acción, una estrategia de recuperación del suelo residencial y urbanismo ciudadano. La segunda etapa fue de la realización de un anteproyecto del plano del Corredor Metropolitano de Quito, el cual se dividió en tres partes: el urbanismo ciudadano, la política de viviendas para recuperar el uso de suelo habitacional y la ordenanza especial de actuación.

Datos del proyecto	
<b>Diseñado por:</b>	Boris Albornoz Arquitectura + Colaboradores
<b>Ubicación:</b>	Centro de Quito
<b>Cliente :</b>	Alcaldía de Santiago de Cali
<b>Tipo de Programa</b>	Distrito Metropolitano de Quito
<b>Estado del proyecto</b>	Anteproyecto, ganador de concurso público para implementar un corredor urbano en el centro de la ciudad de Quito
<b>Área de construcción</b>	55 km
<b>Año</b>	2020

Tabla 3: Datos del proyecto

Fuente: (Boris Albornoz Arquitectura, 2020)

Elaboración: Calle y Montenegro

### 2.3.2 Forma, objeto y espacialidad

La propuesta se basa en tres ideas principales: crear un corredor eficiente, dinámico y articulador; crear centros a escala urbana; y desarrollar un nuevo modelo de movilidad. Estos apoyan y mejoran la infraestructura existente, transformándola y complementándola para que el enfoque para que la atención se centre en la movilidad activa, mejorando así los espacios del corredor. Se entiende que en un proyecto saludable con dinámica y movilidad activa mejora una vida urbana sana y dinámica, mediante la construcción de viviendas accesibles, espacios que respondan a áreas abandonadas y en deterioro, mejorando así los espacios y servicios gestionados de forma sostenible para los recursos naturales de nuestra ciudad.

La propuesta tiene como objetivo reducir la actividad vehicular en el corredor en al menos un 80% y crear barrios seguros, inclusivos y amigables con el medio ambiente. El objetivo pretende cambiar el uso y las actividades en la zona central de la ciudad reduciendo la presencia de automóviles, reforzando la línea del metro y mejorando la calidad del espacio público. Requiere compromiso político y análisis de transición para cambiar el modelo de ciudad actual que ha quedado obsoleto. El objetivo es crear zonas de habitabilidad innovadora, atrayendo nuevas inversiones públicas y privadas dentro de una aglomeración urbana de alta calidad para un beneficio económico en la ciudad.



Figura 25: Forma, objeto y espacialidad del corredor

Fuente: (ArchDaily, 2020)

### 2.3.3 Relación con el entorno

#### a. Espacio Público

Los espacios públicos y la relación con cada uno de su alrededor deben adaptarse, incluyendo un corredor de movilidad activa y pequeños espacios públicos que conecten con esta nueva forma de tener una circulación peatonal por el centro de la ciudad. La propuesta conecta espacios públicos existentes y futuros tanto longitudinal como transversalmente.

Estas centralidades ofrecen proyectos detonantes que combinan con diferentes hitos urbanos desde la creación de equipamientos y construcciones escultóricas de carácter patrimonial o de conmemoración de un personaje importante. Es por esa razón que, el espacio público debe generar una seguridad y tranquilidad a los usuarios, residentes o turistas, sumando a esto una diversidad de espacios endémicos que junto a lo previamente mencionado generan un espacio de estancia.



Figura 26: Espacio público del corredor

Fuente: (ArchDaily, 2020)

## b. Movilidad

Implementar el concepto de reducción vehicular en el corredor, el cual se articula con los vehículos de transporte público, pero reduciendo de manera significativa el uso de vehículos particulares, activando las zonas importantes para el uso del peatón, generando espacios de estancia, interacción social y de diferentes actividades adaptadas al ambiente.

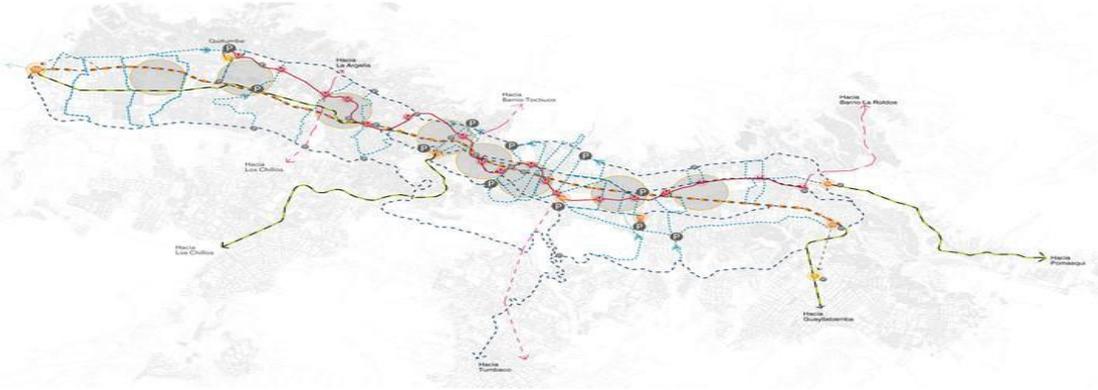


Figura 27: Movilidad del corredor

Fuente: (ArchDaily, 2020)

### 2.3.4 Escala y espacialidad del corredor

#### a. Concepto funcional

El corredor urbano está uniendo fuerzas para cambiar la planificación de movilidad dentro de la zona urbana, brindando fortaleza y movilidad a través de la reorganización del espacio y los modos de transporte en tierra, generando ahorros metropolitanos, sectoriales y barriales para potenciarse a nivel económico, por lo que el beneficio será de manera oportuna en los residentes e incentivando a una movilidad razonable en el futuro.

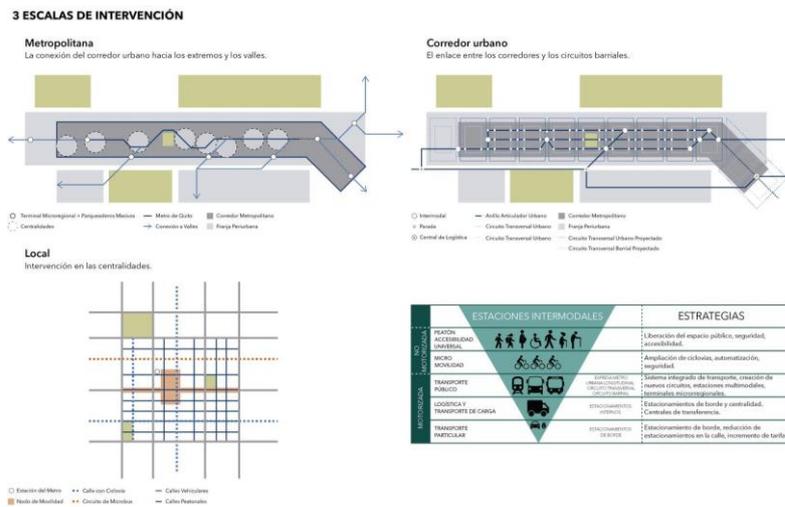


Figura 28: Escalas de intervención

Fuente: (ArchDaily, 2020)

## 2.3.5 Estrategias de diseño

### a. Modelos de Gestión Aplicada

Para fortalecer esta área, conectaremos zonas urbanas revitalizadas mediante proyectos de zonificación relacionados con la vivienda (zonificación relacionada con bienes públicos de alta calidad). El incentivo para la planificación dentro de diferentes grupos de gestión tiene el fin de obtener una revitalización en el proyecto.

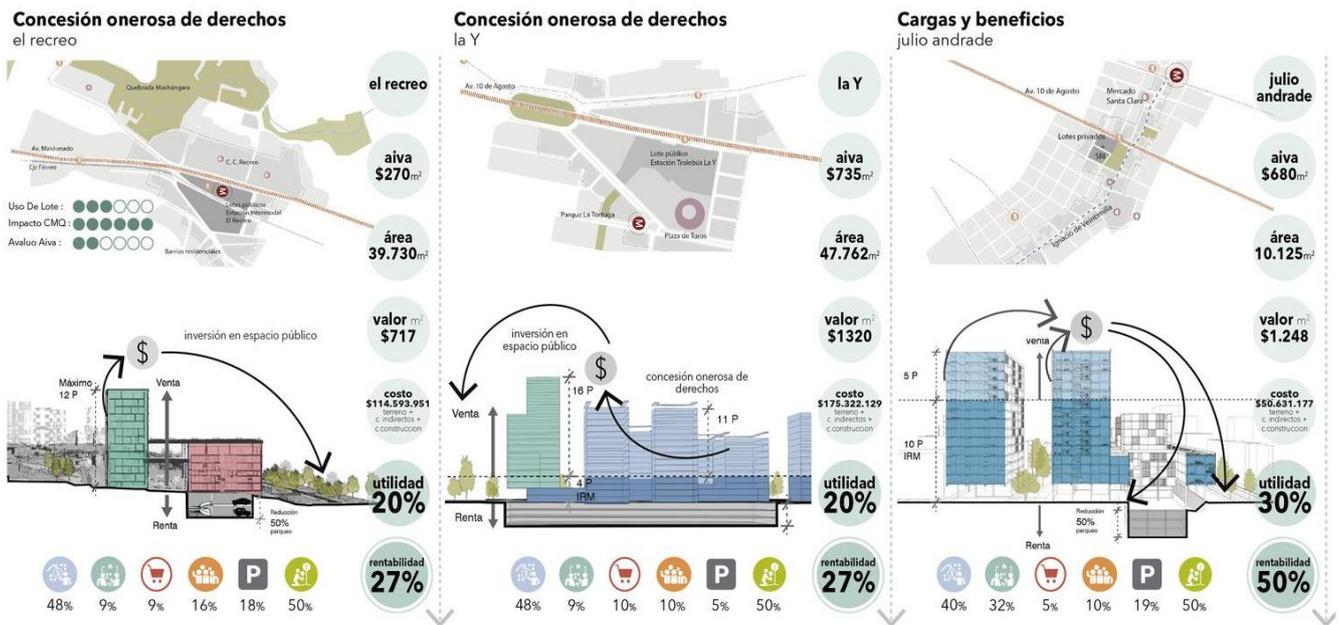


Figura 29: Modelo de gestión aplicada en el corredor

Fuente: (ArchDaily, 2020)

## 2.3.6 Conclusiones

En conclusión, es necesario estudiar la relación con el entorno y cómo se estructura el paisaje urbano, de tal manera nos da a entender cómo se han ido desarrollando a lo largo de la historia los principios del diseño y la recopilación de metodologías, para poder cumplir con el primer índice de los corredores urbanos. Una vez entendidos los principales parámetros que caracterizan a los corredores urbanos, es posible realizar el diagnóstico de sitio, identificar las diferentes condicionantes, sus problemáticas y oportunidades para el diseño de anteproyecto de corredor urbano.

## 2.3.7 Resultados de Estrategias de los Referentes

	PROBLEMÁTICA	ESTRATEGIAS	RESULTADOS
<b>1. CORREDOR URBANO RÍO CALI</b>	Alto tráfico vehicular	Normativas vigentes con mayor control	Habitantes de la zona generan una mejor conexión para las mejoras del sitio.
	Mayor importancia en el vehículo antes que al peatón	Zonas donde se priorice al peatón y su movilidad	Mejoramiento en el sector visual y potenciando los sitios turísticos
	Carencia del paisaje urbano	Conectar los espacios verdes, con las zonas urbanas	
	Nula planificación para solventar necesidades espaciales y recreativas	Generación de parques biosaludables para actividades recreativas	Conexión en distintos puntos estratégicos mediante ejes transversales
<b>2. CORREDOR VERDE DE SAN BERNARDO</b>	No existe vinculación de la zona rural, hacia el entorno urbano	Activación entre el cerro y zonas urbanizables y en proceso de consolidación	Habitantes de la zona generan una mejor conexión para las mejoras del sitio.
	Carencia de paisaje entre San Bernardo y la ciudad	Los cerros islas son vitales, por lo cual se deben conservar. Mantenimientos del cerro y zonas de protección	Activar los espacios mas importantes como sector de turismo y mejoramiento en el sector económico de la zona
	Nula circulación por el corredor	Creación de rutas accesibles para el bien público, al peatón y también para los medios de transporte	Rescatar el patrimonio, mantenimiento de zonas protegidas
<b>3. CORREDOR METROPOLITANO DE QUITO</b>	No existe espacios de sombra y vías exclusivas para ciclistas	Mobiliarios ecológicos, los cuales en paradas de buses se implementan paneles solares	Construcción mobiliarios modulares en parques bolsillos, que sean permeables y dinámicos
	Alto tráfico vehicular	Implementación de cruces peatonales y de alta señalización	Consolidación de un sistema de movilidad y mejoramiento del entorno
	Veredas estrechas y vías desgastadas	Dotación de espacios abiertos y mejoramiento de movilidad	
	Condiciones de deterioro y abandono de los espacios urbanos en zonas de la noche	Creación de una plaza que sirve como lugar de recreación, educación y entretenimiento	Desarrollo progresivo de un corredor creativo, los cuales la zona del paisaje y de recreación para los residentes de la zona

Tabla 4: Resultados de Estrategias de los Referentes

Elaboración: Calle y Montenegro

## CAPÍTULO III

### 3. DIMENSIÓN FÍSICA TERRITORIAL Y URBANÍSTICO

Las creaciones de corredores se han ido incrementando dentro de las zonas urbanas y rurales a nivel nacional, espacios con demanda de uso peatonal u otros servicios básicos, han sido analizadas presentando soluciones ante problemáticas encontradas en las zonas de intervención, incluyendo la funcionalidad y el confort. Aun así, se han intervenido pocos corredores urbanos, tal es el ejemplo en la ciudad de Cuenca, donde no se ubican corredores urbanos. Sin embargo, se ha ejercido la gestión de una ciclovía, mientras que, en otros espacios se ha dado prioridad al peatón en pocas calles y en otros casos se han potencializado las áreas verdes. Por último, se analiza la zona de estudio comprendiendo desde la calle La Caliza hasta llegar a la plaza de Narancay, se ubican parámetros urbanos, históricos, imagen urbana, infraestructura, equipamientos para que, de tal manera, se pueda comprender el panorama del sector y poder tomar acción para el anteproyecto.

#### 3.1 Localización

El anteproyecto se ubica en Ecuador, constituyendo en la zona de la Sierra, perteneciente a la provincia del Azuay. Cuenca se divide en varias parroquias, de las que se destacan Baños y Narancay, identificadas dentro de la zona de estudio en las calles La Caliza y Narancay Alto, las cuales se encuentran situadas al Sur de la ciudad de Cuenca, siendo la vía principal de acceso hacia Baños y la plaza de Narancay. Cabe destacar que, el área de estudio se encuentra en una altitud promedio de 2490 m.s.n.m.

(Ver Figura 32)



Figura 30: Mapa de Ecuador

Fuente: (ArchDaily, 2020)



Figura 31: Mapa de Azuay

Fuente: (ArchDaily, 2020)

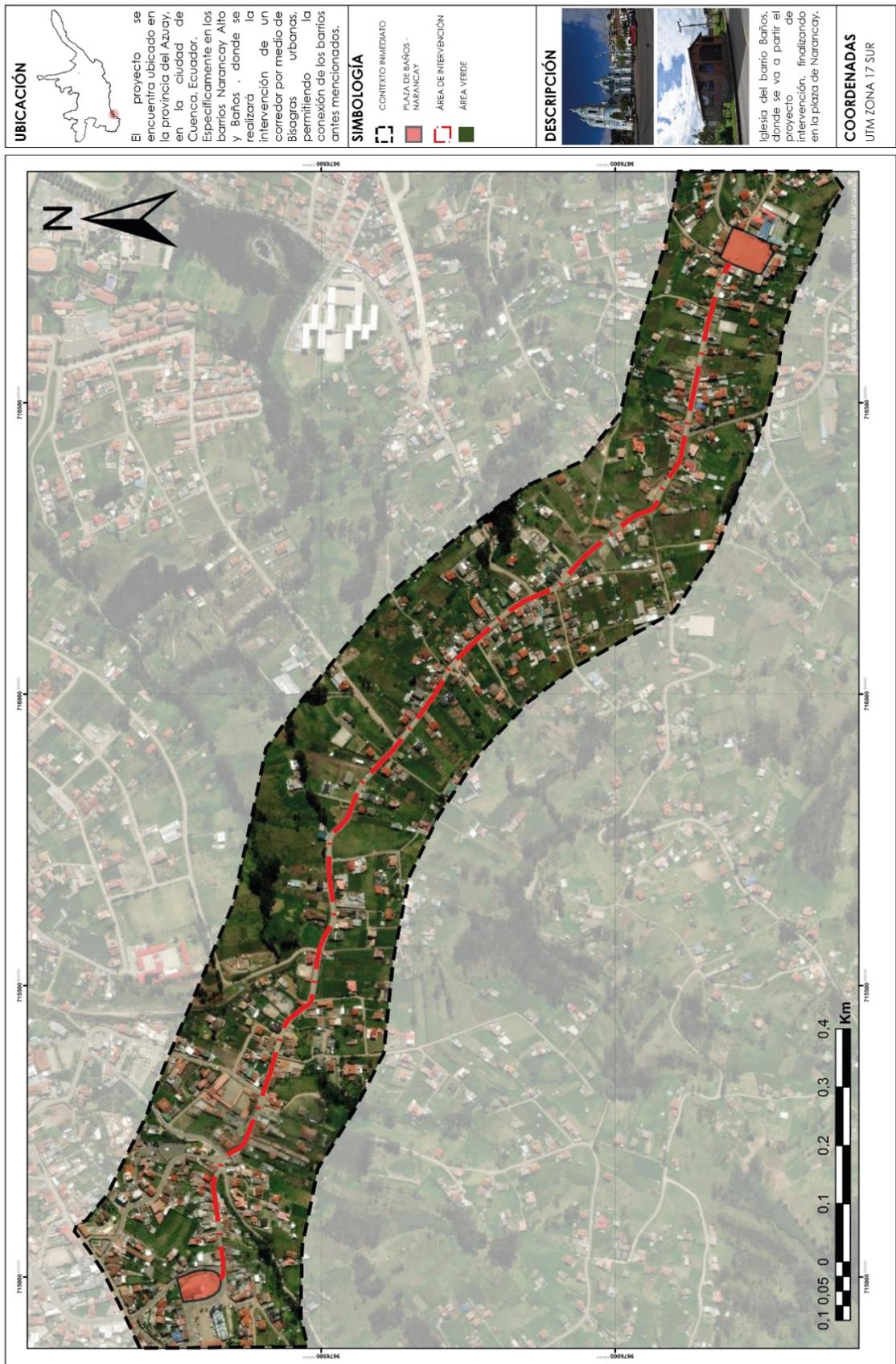


Figura 32: Definición de la zona de estudio: división en tres tramos  
Fuente: Geoportal, Municipalidad de Cuenca  
Elaboración: Calle y Montenegro

### 3.2 Descripción del sitio

El sitio de estudio está comprendido desde el Barrio Narancay hasta el Barrio Baños. Para el análisis del diagnóstico se considera cada barrio en función de los límites censales, de esta manera se delimita los espacios que se van a realizar el estudio, por lo cual se tendrá un diagnóstico del estado actual de cada barrio y a partir del mismo, se han establecido los diferentes proyectos que aporten a su mejoramiento integral, dividiéndolos en tres tramos (Ver Figura 35). El tramo número 1 con una distancia de 605.14 metros, el tramo número dos con una distancia de 991.13 metros y el tramo número tres con una distancia de 550.35 metros. Posteriormente, se realiza una priorización de los proyectos planteados conjuntamente con los habitantes del barrio, con el fin de tener en cuenta los espacios de socialización propuestas por los habitantes de los barrios, y en la toma de decisiones, esto para garantizar la participación, de tal manera que los espacios públicos puedan ser bases fundamentales para el turismo, la actividad humana recreativa y a la mejora de la economía.



*Figura 33: Iglesia de la Parroquia Baños  
Elaboración: Calle y Montenegro*



*Figura 34: Iglesia y plaza de la Parroquia Narancay  
Elaboración: Calle y Montenegro*

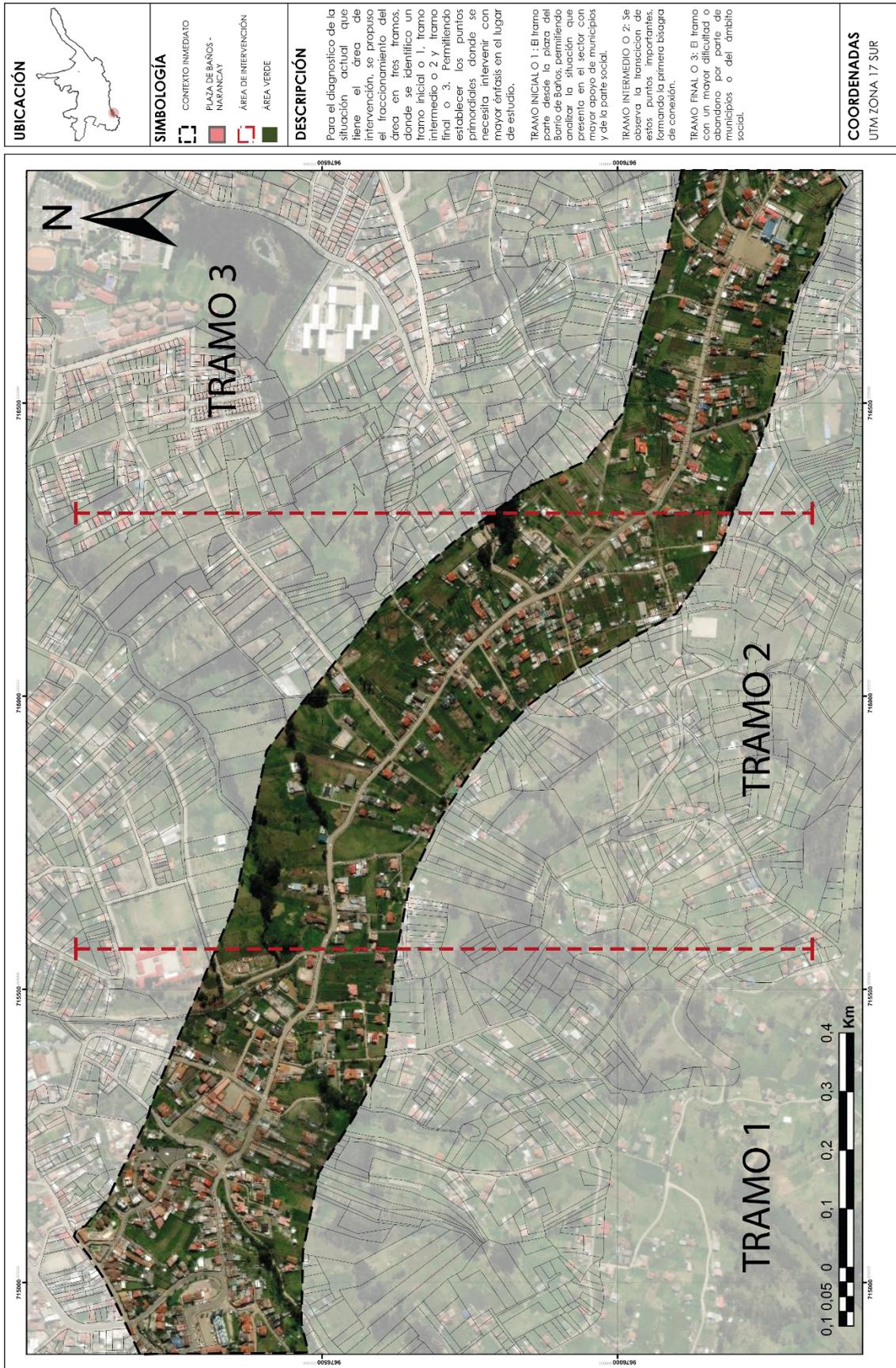


Figura 35: Área de estudio dividida por tramos

Fuente: GeoPortal

Elaboración: Calle y Montenegro

### 3.3 Análisis Histórico y la comunidad Baños

La parroquia Baños al estar situada dentro de una zona con paisajes maravillosos es rodeada, para su gran importancia, de aguas termales y minas de oro en pequeñas escalas, las cuales se destacan en un punto turístico en la zona. Desde sus orígenes, varias culturas como Cañaris e Incas se establecieron en este lugar. Por lo que, los primeros pobladores se percataron de sus múltiples vertientes donde se podían bañar en ellas, las cuales denominaron “el lugar de los Baños”, nombre que lo caracteriza hoy en día. A su vez, observaron la magnitud de extraer riquezas de la zona, generando así un punto de inflexión.

Según cuenta Brito en su libro "Baños... ensueños del Alma": Fue entonces que en aquel censo y comprobando que en el "ayllu de Minas" existía el número de habitantes requerido, y el sector contaba con las características descritas y necesarias, los españoles procedieron a fundar el asiento del Espíritu Santo de Baños, en el decaído sitio minero de las montañas de la Cordillera Occidental de Cuenca, cercano a las fuentes de aguas termales que eran características del lugar (Alemán & Alemán, 2005).

En el año de 1743 se caracterizaba por tener el reconocimiento de Espíritu Santo de Baños, puesto que se consideraba que no podía faltar el nombre icónico de la madre de Dios: María. Por esa razón, se nombró nuevamente a la parroquia como El Pueblo de la Virgen de Guadalupe de Baños. En las épocas anteriores, de acuerdo a Brito (Alemán & Alemán, 2005), se constituye a Baños como parroquia rural del cantón Cuenca en 1824, pero oficialmente el 1 de septiembre de 1852, se legaliza de manera concreta, haciendo que la parroquia tenga una importancia dentro de la ciudad.

En la actualidad, Baños diversifica su étnica entre mestizos y aborígenes, teniendo una población de 14.000 habitantes. En su gran mayoría, situada en la cabecera parroquial, la población más antigua se ubica en las partes externas y en cerros, debido a que existe tierras fértiles, abastecida de agua, pastos y entre otros atractivos turísticos de nivel tradicional y monocultivos de la zona.



*Figura 36: Crecimiento Urbano de Baños, 2011.*

*Fuente: (Janneth Chávez & Gladys Criollo, 2011)*

### 3.4 Diagnóstico de sitio

La zona de estudio se divide en tres diferentes tramos, los cuales se identifican en un mapa cartográfico (Ver Figura X). El tramo número uno corresponde al área central de Baños, donde se ubica el GAD Parroquial y la Iglesia de Espíritu Santo, también termina la vía Ricardo Duran y en la intersección se encuentra la calle La Caliza y la calle Narancay Alto, la cual es de suma importancia para la propuesta de intervención. Es una de las zonas de más mayor movimiento, puesto que se encuentran zonas comerciales y turísticas muy importantes de la parroquia Baños. Seguidamente, el tramo número dos, perteneciente al área donde se encuentra ubicados la mayor parte de zonas agrícolas, no se tiene mayor densificación de viviendas, sino un gran contraste con zonas no consolidadas. Finalmente, el último tramo se encuentra con el ingreso principal que conduce a la plaza de Narancay Alto, así como a un Centro Educativo y a la Iglesia; en este sitio se encuentra un lugar especial que es utilizado para eventos importantes como las fiestas de parroquialización, rodeos y eventos religiosos; en este tramo vial se puede encontrar el comercio ligado a la vivienda como uso principal y se logra notar como existe un cambio de material en la vía. En el área de estudio se encuentran equipamientos como: Centro Educativo Alfonso Carrión, Centro Educativo, El Santuario del Espíritu Santo de “Nuestra Señora de Guadalupe”, GAD Parroquial de Baños, Nuestra Señora del Rosario.



Figura 37: Sección del Tramo 2

Elaboración: Calle y Montenegro

### 3.5 Preexistencias

La ciudad de Cuenca ha ido creciendo a lo largo del tiempo, tanto así que se encuentra en el puesto número tres con mayor población a nivel nacional, según el Instituto Nacional de Estadísticas y Censos (INEC). De acuerdo a lo que indica (Pauta, 2013), el INEC considera las muestras de las cabeceras parroquiales, sin importar las dimensiones de cada parroquia. Por lo cual, en la ciudad de Cuenca, existen zonas cuya “población enseña una base económica urbana contigua, puesto que depende de los bienes y servicios que ella produce” (Pauta, 2013). A inicios de 1950, empieza a realizarse un análisis de la ciudad de Cuenca, menciona que, desde el siglo pasado, inicia su proceso de crecimiento: “Es difícil contar con una visión precisa del crecimiento de Cuenca, antes de 1950, no se cuenta con los implementos suficientes, ni con un registro planificado, es por eso que se opta por considerar a finales de los años 90” (Pauta, 2013).

A finales de los 90 se observa un bajo índice de crecimiento, la densidad poblacional sufre un descenso considerable, esto se sustenta debido que, durante 10 años la población aumento en un 28%, pero su extensión urbana incrementa en un 71% aproximadamente, esto en resultado a que se genera nuevos articuladores de movilidad como lo son corredores en vía Ricarte, Chuallabamba, entre otros (Pauta, 2013). Sin embargo, en los censos entre 1990 y 2010 se observa una estabilidad en cuenta a las densidades realizadas por el límite censal (Ver Figura 38).

Posteriormente en el año 2020 se genera nuevos incrementos de expansión, en estos casos la vía Ordoñez Lazo, vía Misicata, vía San Joaquín, entre otros (Ver Figura 39).

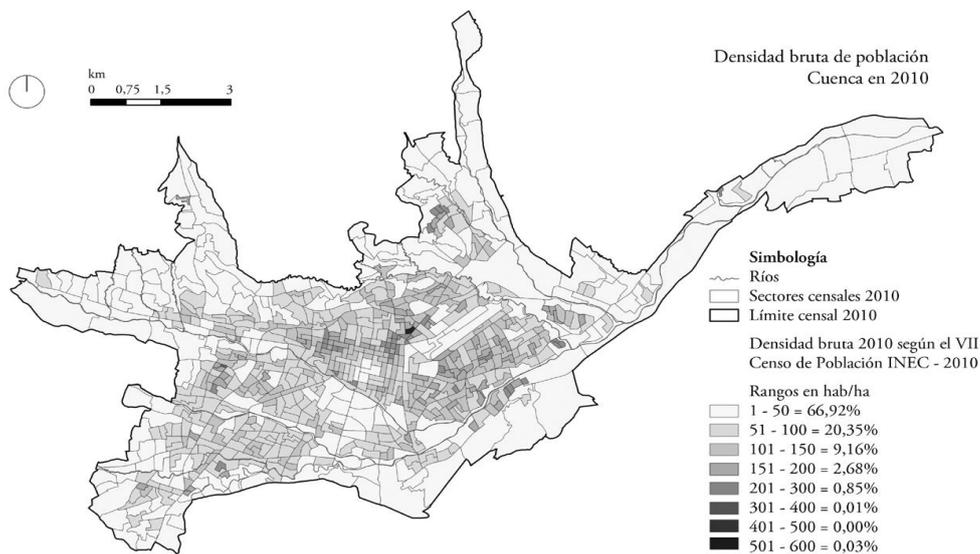


Figura 38: Densidad bruta de población Cuenca en 2010.

Fuente: Hermida, M. Augusta; Hermida, Carla; Cabrera, Natasha; Calle, Christian La densidad urbana como variable de análisis de la ciudad. El caso de Cuenca, Ecuador

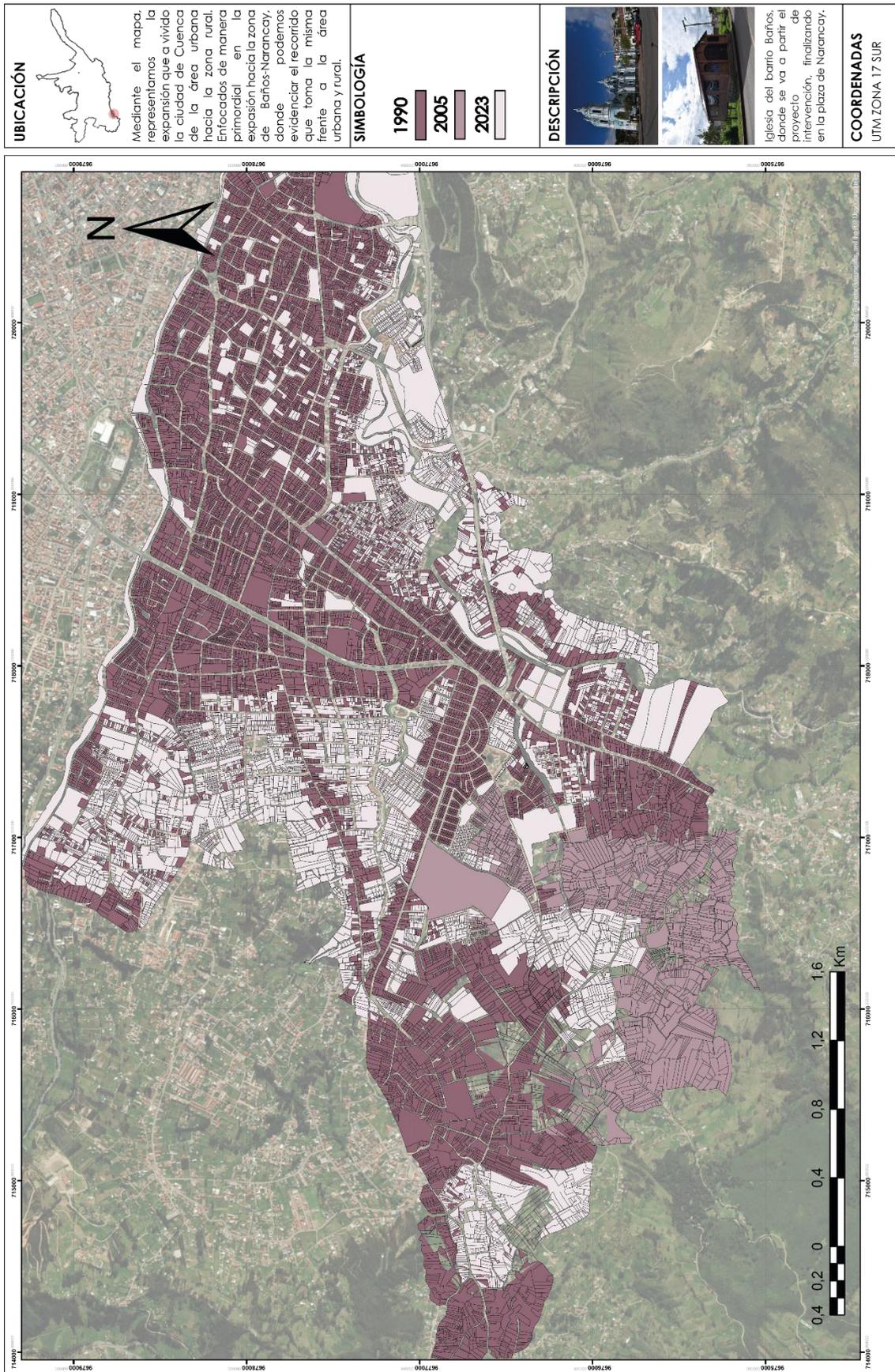


Figura 39: Mapa de crecimiento urbano desde el año 1990 hasta el año 2022

Fuente: GeoPortal

Elaboración: Calle y Montenegro

### **3.6 Ocupación de suelo**

Se puede observar en el mapa, la división de los tramos por ocupación de suelo; el tramo número 1 (Ver Figura 40) es una zona de consolidación, donde el suelo ocupado alcanza una cantidad de 58 predios y de suelo no ocupado una cantidad de 16 predios; en el tramo número 2 (Ver Figura 41) se encuentran 78 lotes, uno de los sectores en proceso de consolidación y en los que se encuentran 35 lotes no ocupados y 43 ocupados. La mayor capacidad de dichos lotes es por el sector agrícola, la misma que, en esta zona, los lotes tienen un mayor tamaño sobrepasando en algunos la hectárea por lote. En el tramo número 3 (Ver Figura 42) se encuentran 82 lotes que corresponden al sector consolidado, en donde 26 lotes se encuentran no ocupados y 56 lotes ocupados. La mayor parte de estos lotes son para el consumo de comercios minoristas y de vivienda; diversos lotes se han diversificado, algunos lotes de este tramo por sus dimensionales estarían proyectándose a futuro en urbanizaciones.

### **3.7 Equipamientos**

El corredor se ubica en un eje central de conexión, puesto que, a pocos minutos en vehículo se puede conectar el primer equipamiento de la parroquia de Baños, la Iglesia, la cual hace un vínculo con la parroquia de Narancay. Actualmente, evidenciada con la Plaza Central, ubicándose la Iglesia; a pesar de que el tiempo ha ido transcurriendo, los equipamientos han ido aumentando, pero al ser una zona en donde la religión es un precedente llamativo e importante, se han generado diversas capillas a lo largo del corredor y dos centros educativos para obtener un proceso más de consolidación en este caso de estudio (Ver Figura 43).

### **3.8 Análisis de velocidad promedio vehicular y análisis peatonal**

En este mapa se observa como en el tramo 1 (Ver Figura 44), la calle La Caliza que sondea todo el circuito de recorrido, ocupa un promedio de 15-20 kilómetros de velocidad en vehículos, cuya circulación hasta llegar a la calle Narancay tiene un incremento de la velocidad de hasta 70km, aun así, tan solo un 68% usan diferentes tipos de vehículos y un 32% caminan hacia sus diferentes actividades o viviendas. Seguidamente del segundo tramo (Ver Figura 45), el incremento de la velocidad aumenta, sin embargo, no se tiene señalización de restricción de velocidad o un reductor de velocidades, aquí el promedio de vehículos aumenta a un 78%, debido a que se ubica en una zona en la que el transporte o movilización, es escasa y aun así, el 22% se movilizan a pie. Finalmente, en el tercer tramo (Ver Figura 46) se nota el uso del transporte, a comparación de la movilización a pie en un equivalente; la zona es un proceso de consolidación, por ende, es una mejor ubicación.

### **3.9 Análisis de movilidad**

La movilidad es un aspecto importante, debido a que sirve para obtener resultados de circulación peatonal, rangos de velocidad de vehículos particulares, transporte público y estado vial de calles y aceras, con la finalidad de obtener datos para actuar de la mejor manera dentro del anteproyecto. En las calles La Caliza y Narancay, el índice de velocidad de vehículos particulares

aumenta debido a la escasa señalización y esto se puede notar por su cercanía con la cabecera de Baños y de Narancay (Ver Figura 47, Figura 48, Figura 49).

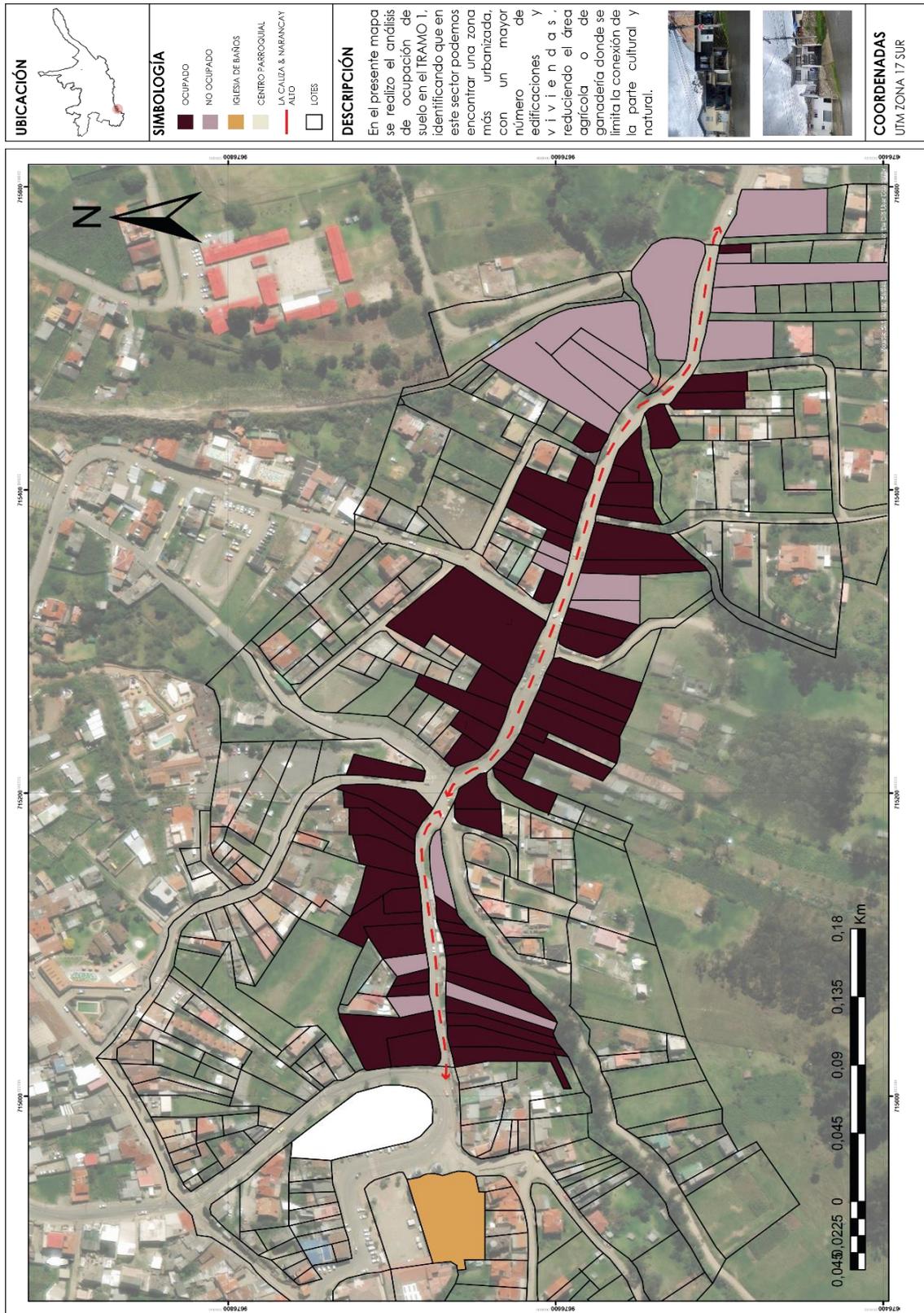


Figura 40: Mapa de ocupación de suelo – Tramo 1

Fuente: GeoPortal

Elaboración: Calle y Montenegro



Figura 41: Mapa de ocupación de suelo – Tramo 2

Fuente: GeoPortal

Elaboración: Calle y Montenegro



Figura 42: Mapa de ocupación de suelo – Tramo 3  
Fuente: GeoPortal  
Elaboración: Calle y Montenegro

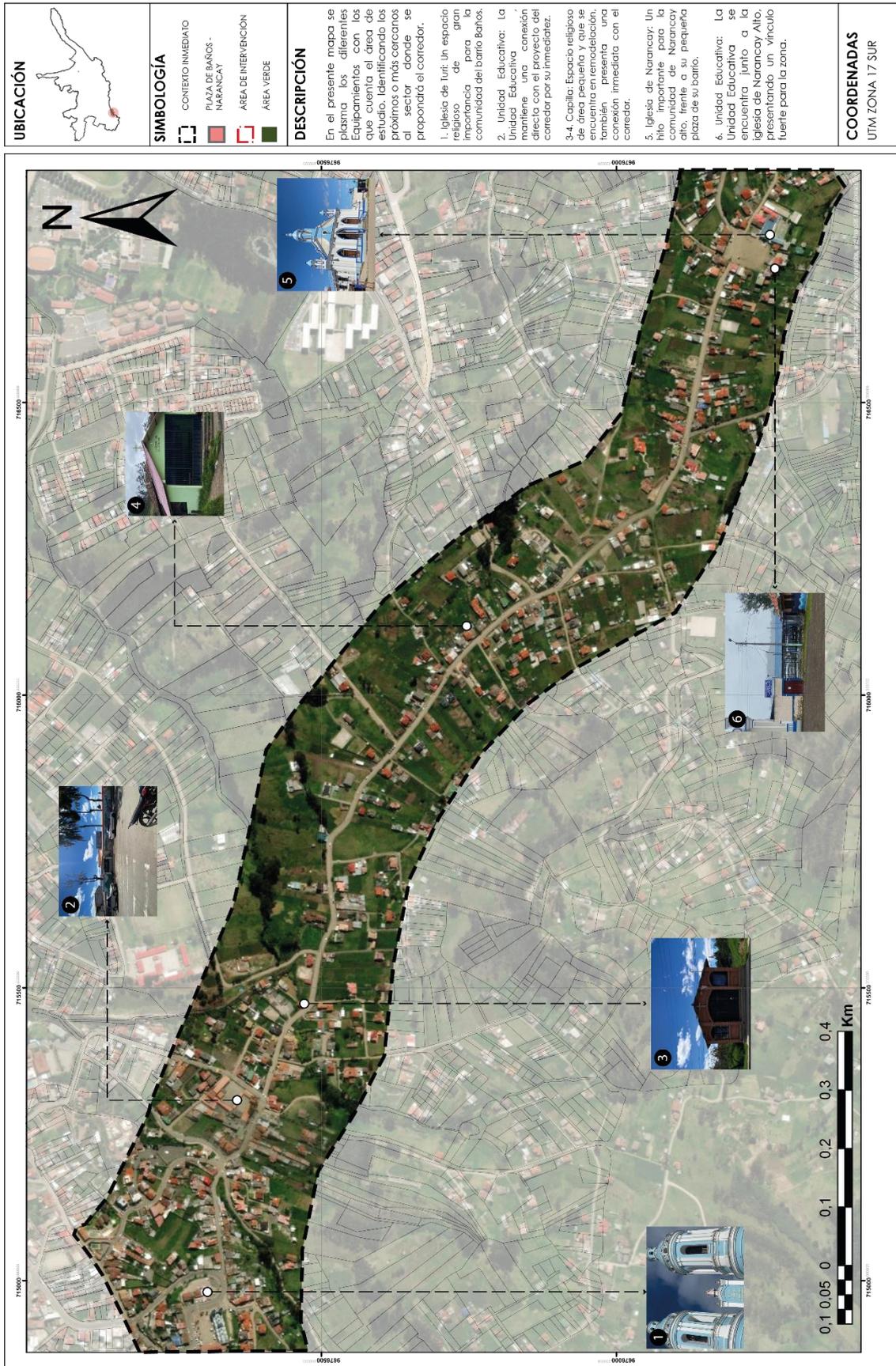


Figura 43: Mapa de equipamientos  
Fuente: GeoPortal  
Elaboración: Calle y Montenegro

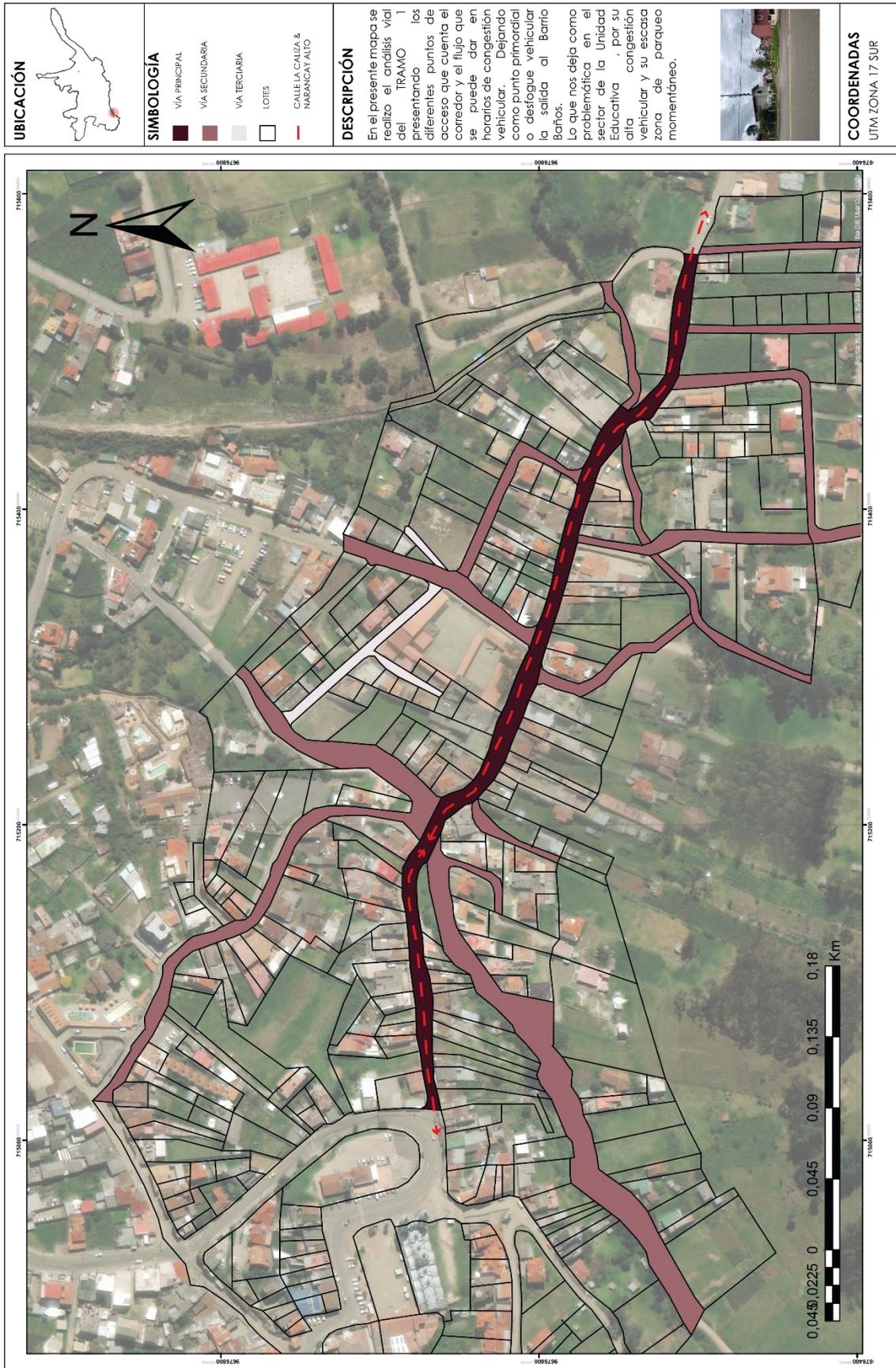


Figura 44: Mapa de análisis de vías – Tramo 1  
Fuente: GeoPortal  
Elaboración: Calle y Montenegro

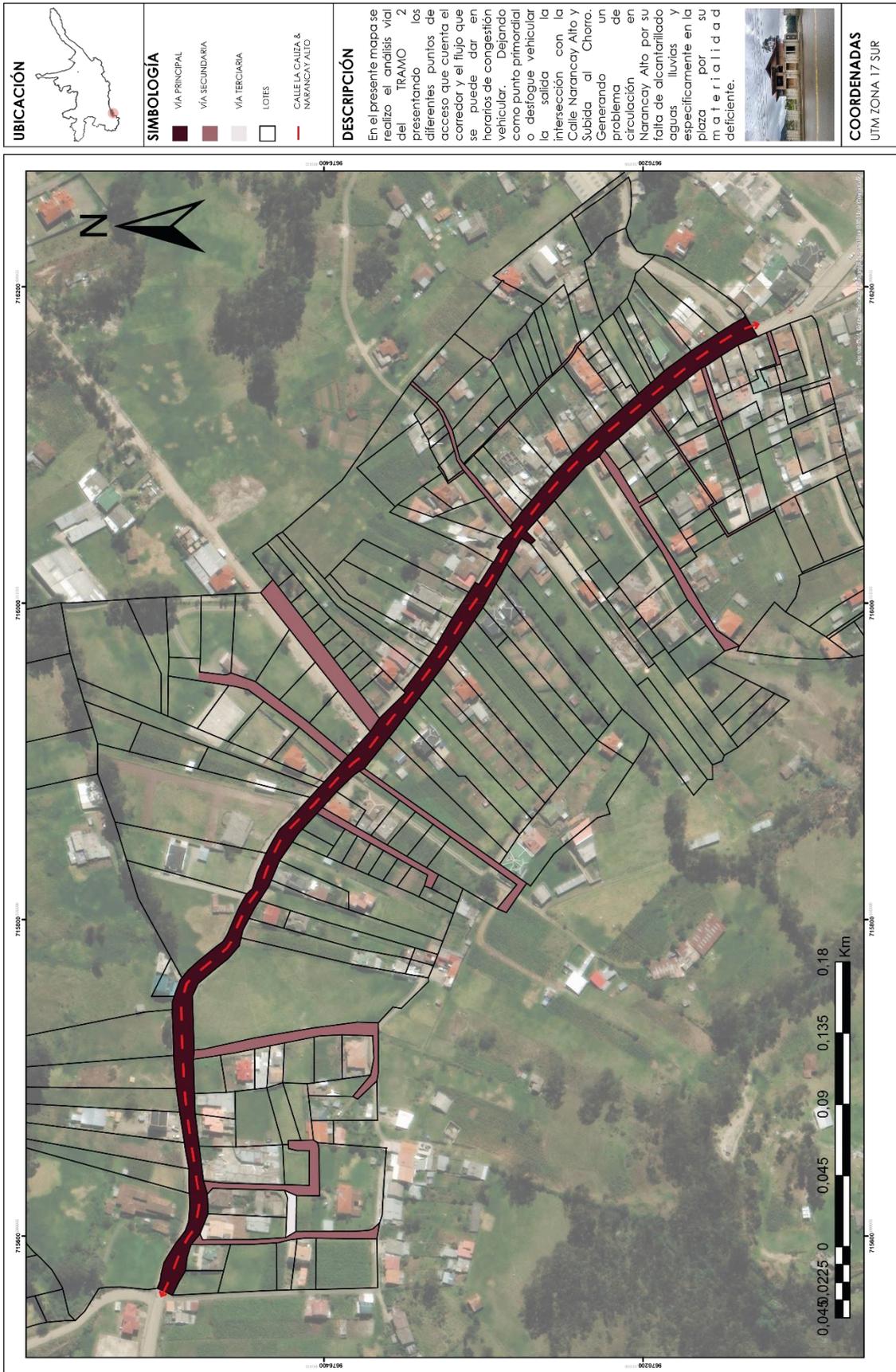


Figura 45: Mapa de análisis de vías – Tramo 2  
 Fuente: GeoPortal  
 Elaboración: Calle y Montenegro



Figura 46: Mapa de análisis de vías – Tramo 3

Fuente: GeoPortal

Elaboración: Calle y Montenegro

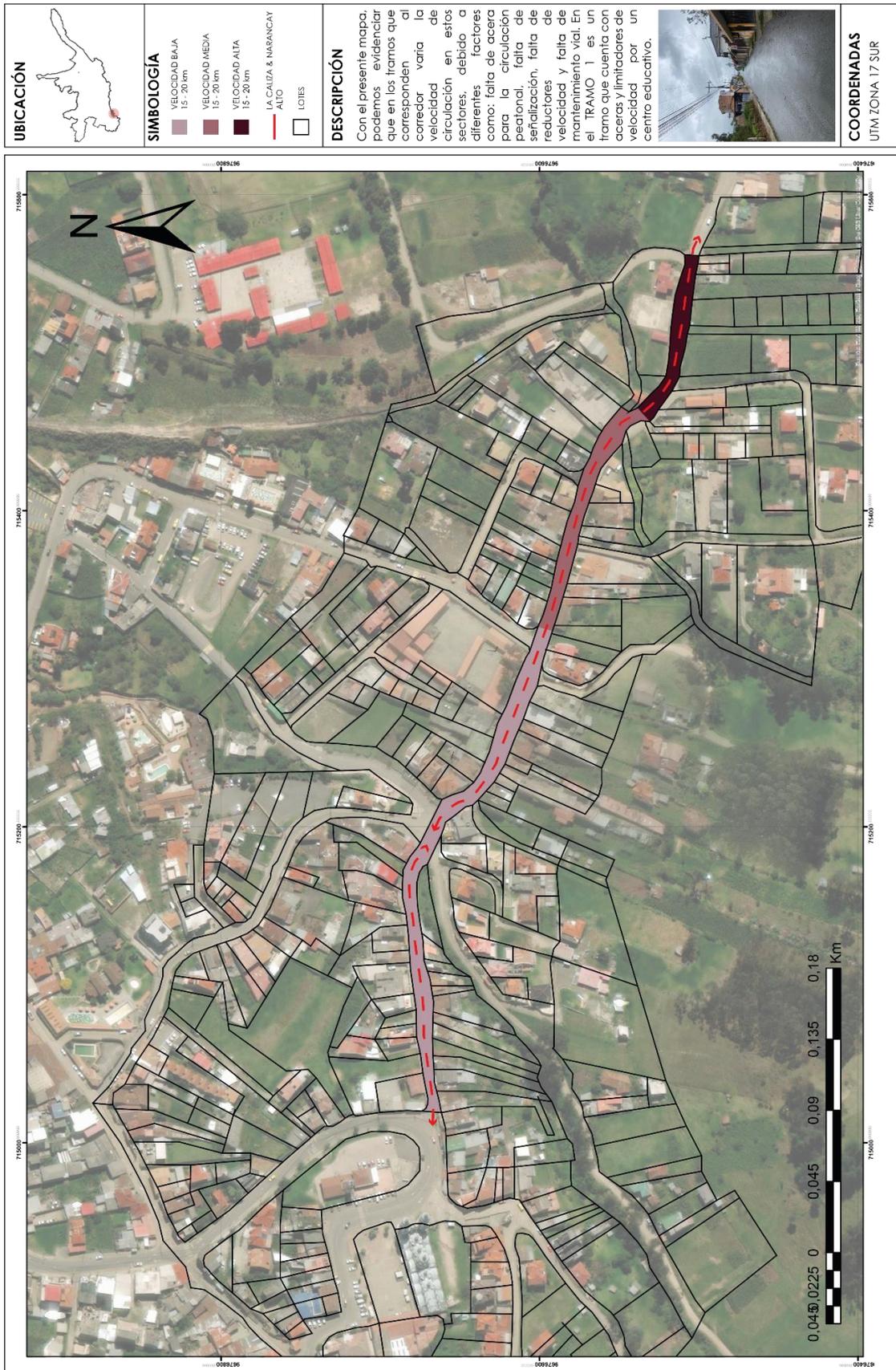


Figura 47: Mapa de análisis de circulación y movilidad – Tramo 1  
Fuente: GeoPortal  
Elaboración: Calle y Montenegro

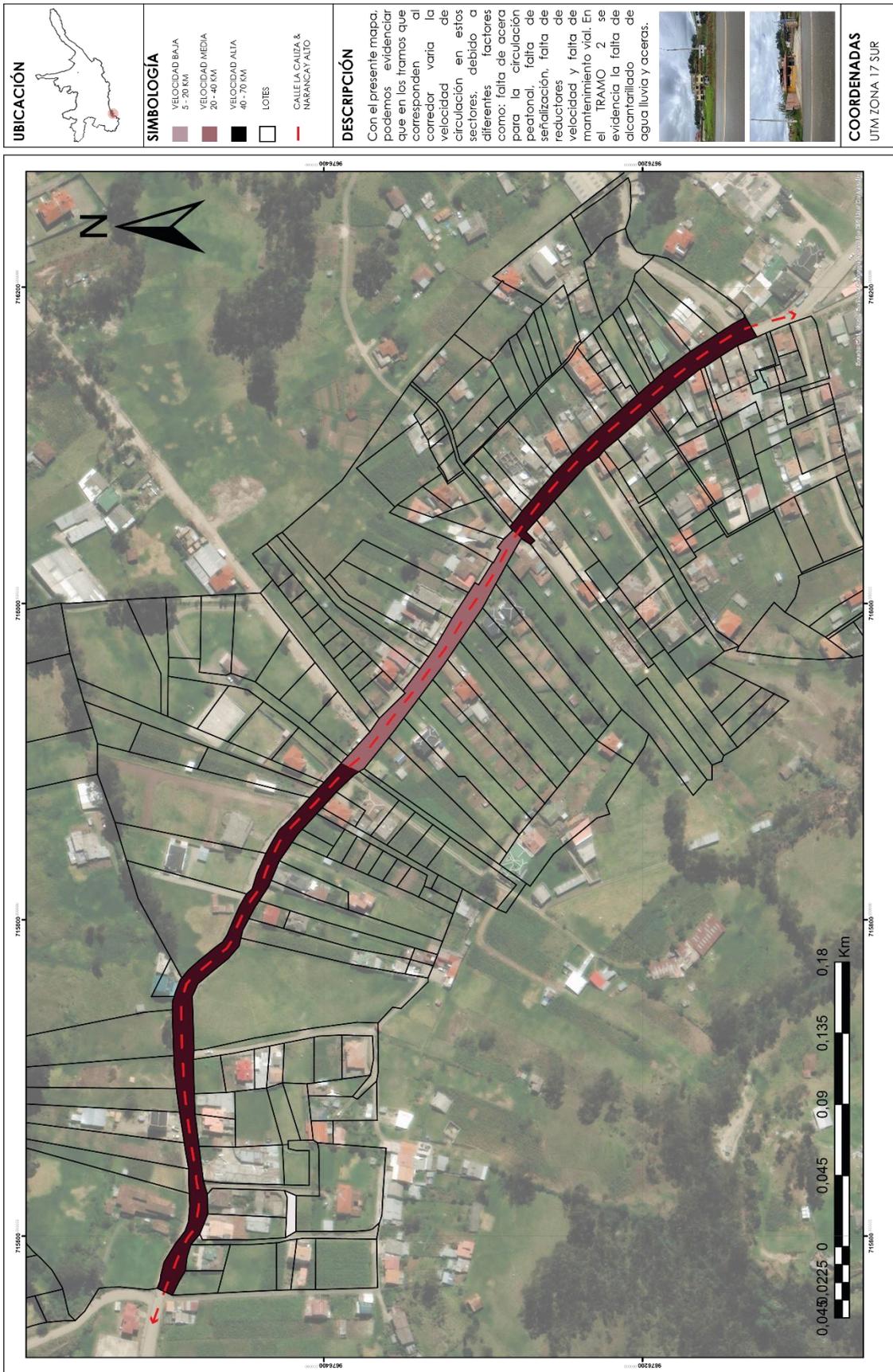


Figura 48: Mapa de análisis de circulación y movilidad – Tramo 2

Fuente: GeoPortal

Elaboración: Calle y Montenegro

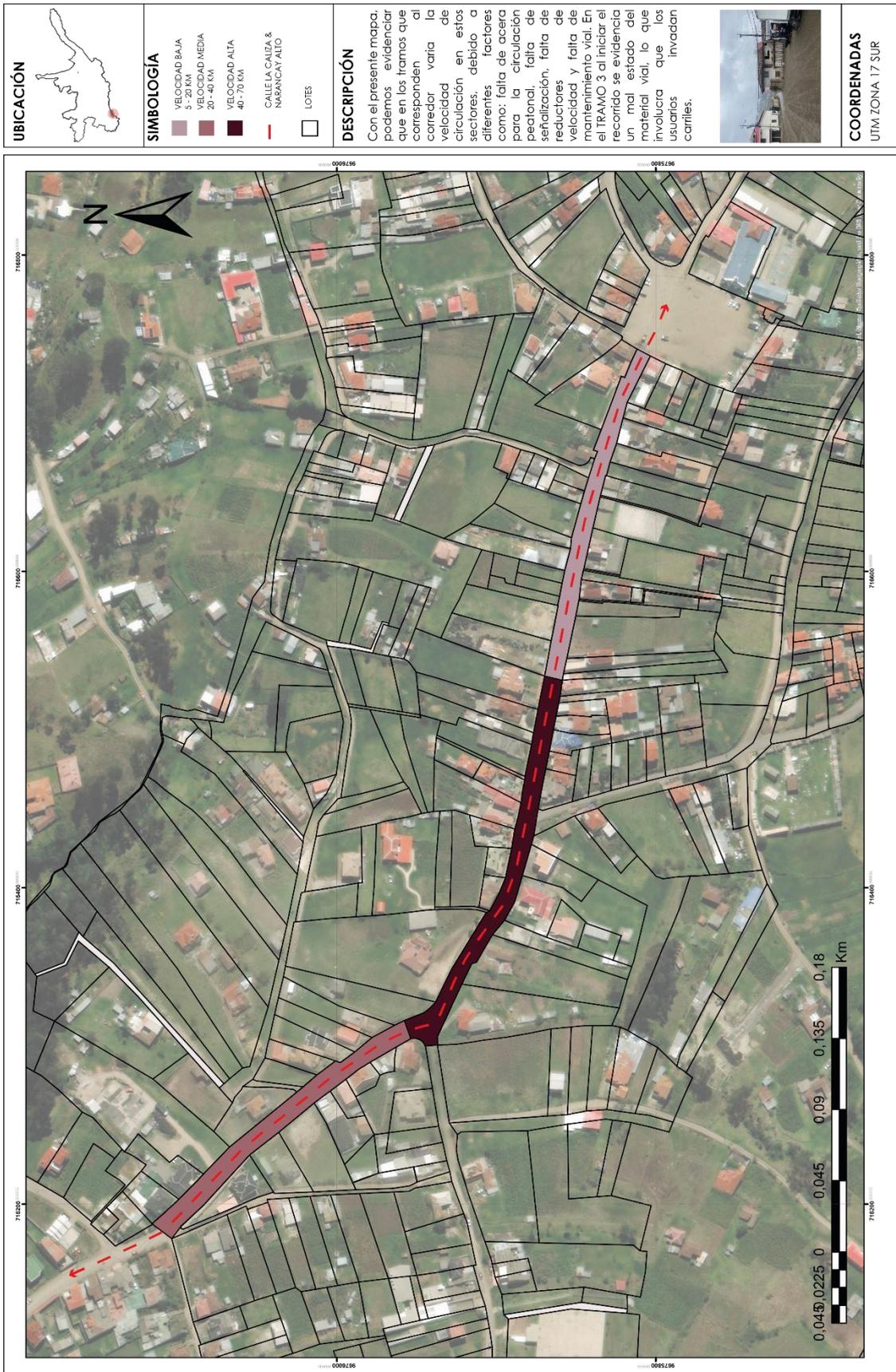


Figura 49: Mapa de análisis de circulación y movilidad – Tramo 3

Fuente: GeoPortal

Elaboración: Calle y Montenegro

### **3.10 Análisis de aceras y alumbrado público**

Se puede observar cómo en gran parte del tramo uno (Ver Figura 53), el 70% no tiene acera, en los cuales se consolida más viviendas y está cerca de la zona de Baños; no obstante, se cuenta con alumbrado público de manera escalonada de 13 postes y 3 postes de alumbrado de una sola cara del tramo 1. El tramo número 2, que se encuentra en proceso de consolidación (Ver Figura 54), presenta un 85% de no aceras y mucho de los predios no tiene el uso de residencia, puesto que la gran mayoría lo usa como fines agrícolas, pero la cantidad de alumbrado se ha visto beneficiada con un total de 43 postes de luz. Finalmente, el tramo número 3 se consolida con un 70% de aceras (Ver Figura 55), al estar en proceso de consolidación, aunque el alumbrado público no tiene consolidación, pues se cuentan con tan solo de 13 postes de luz.

### **3.11 Uso de la primera línea edificada**

En el mapa se puede observar cómo se dividen los porcentajes de retiros. El primer tramo número (Ver Figura 56), los que comprenden de 16 metros y de 2.5 metros de retiros en todos los predios analizados; de los cuales 14 viviendas son de uso comercial y 43 lotes de uso de vivienda; 18 lotes de uso agrícola y 1 lote sin edificar. Es así como en el segundo tramo, al ser una zona de poca consolidación (Ver Figura 57), los retiros se mantienen entre 14 y 3 metros respectivamente, con un total de 14 casas de uso comercial, 43 lotes de uso vivienda, 18 lotes de uso de agricultura y 1 lote sin edificar. Finalmente, el tercer tramo al estar en una zona en proceso de consolidación (Ver Figura 58), se expande a los 8 y 2.5 metros de retiro, donde 14 casas de uso comercial, 39 lotes de uso de vivienda, 26 lotes de uso agrícola y ningún lote sin edificar.

### **3.12 Alturas de la primera línea edificada**

Se determina en el mapa cómo el tramo número 1 es una zona de consolidación (Ver Figura 54), puesto que tiene 62 lotes comprendidos de uno a dos pisos, mientras que 7 lotes comprenden de tres a cuatro pisos; cabe recalcar que, siete lotes no tienen ningún uso. En el tramo número dos (Ver Figura 55) se encuentran 79 lotes, de los cuales 30 lotes son de uno a dos pisos de edificación, tres lotes son de entre tres a cuatro pisos; por este motivo y al estar en el tramo poco consolidado, la gran mayoría de lotes no tienen ninguna edificación proveniente. En el tramo número 3 (Ver Figura 56) se encuentran 46 lotes con un número de entre uno a dos pisos de altura, dos lotes tienen tres a cuatro pisos y 37 lotes son los que se encuentran sin edificar, sin embargo, en esta zona se encuentra más consolidada para poder ejercer un mejor análisis.

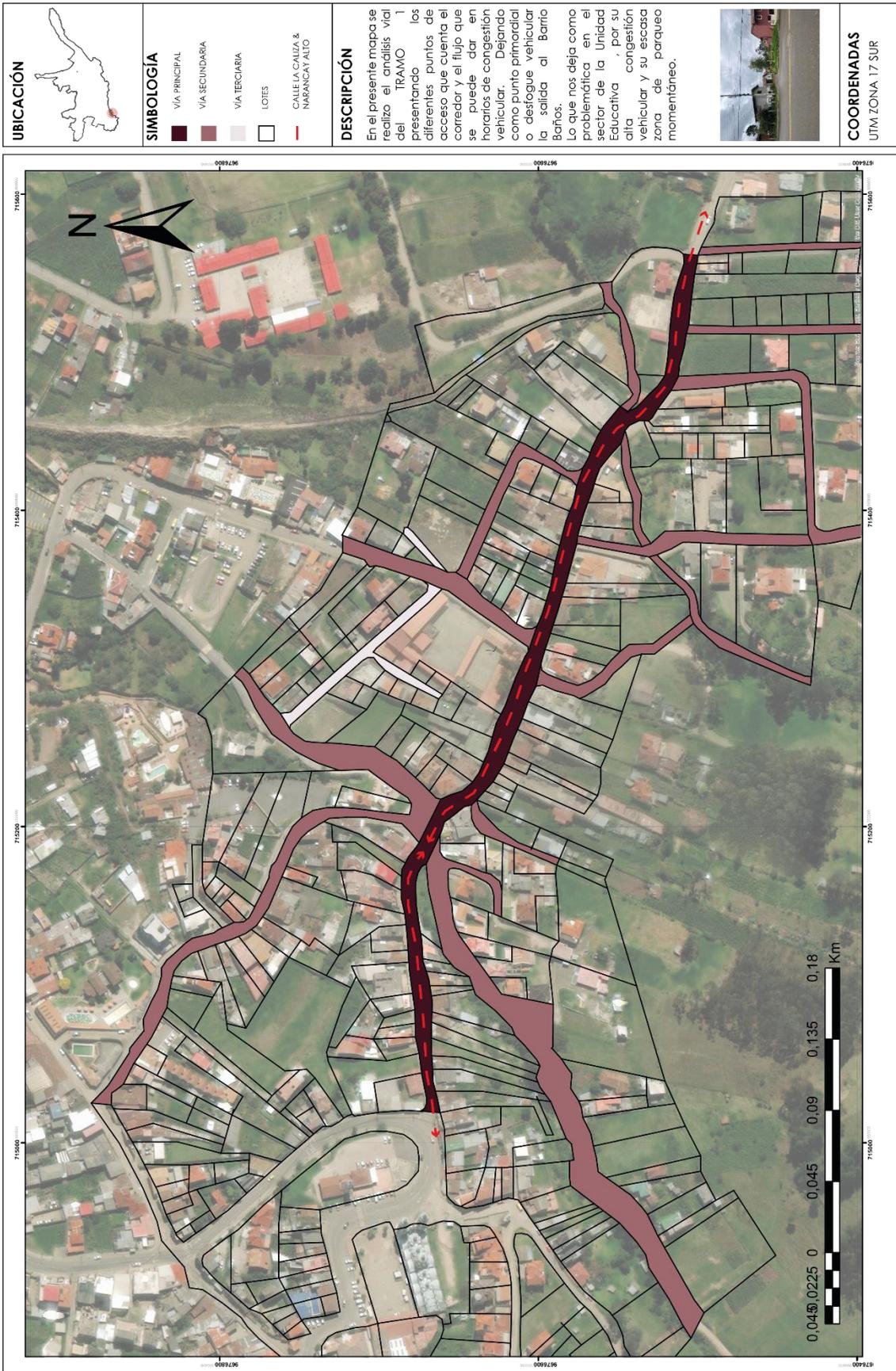


Figura 50: Mapa de análisis de vías – Tramo 1

Fuente: GeoPortal

Elaboración: Calle y Montenegro

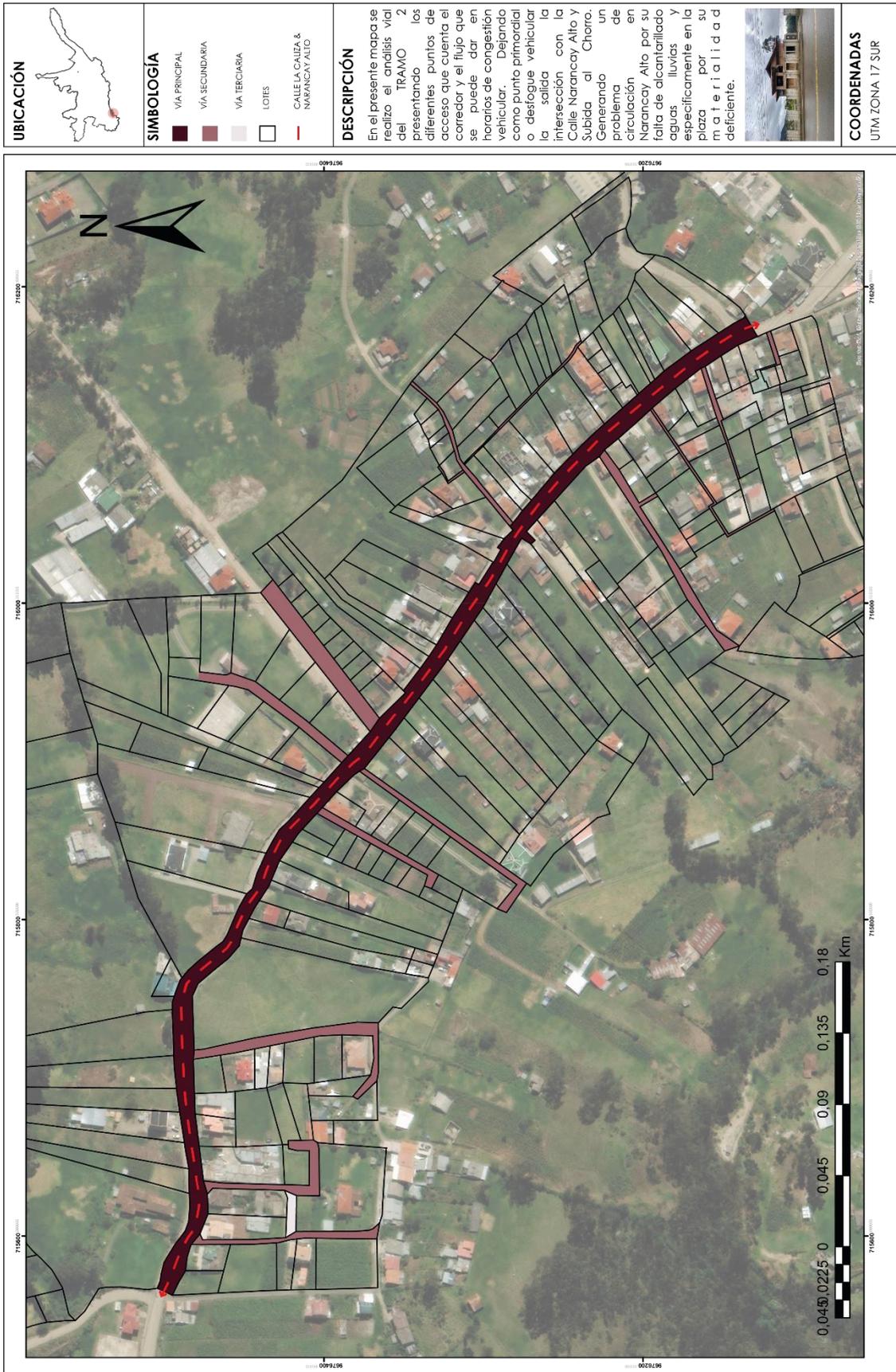


Figura 51: Mapa de análisis de vías – Tramo 2  
Fuente: GeoPortal  
Elaboración: Calle y Montenegro



Figura 52: Mapa de análisis de vías – Tramo 3

Fuente: GeoPortal

Elaboración: Calle y Montenegro



Figura 53: Mapa de análisis acera y alumbrado público - Tramo 1

Fuente: GeoPortal

Elaboración: Calle y Montenegro

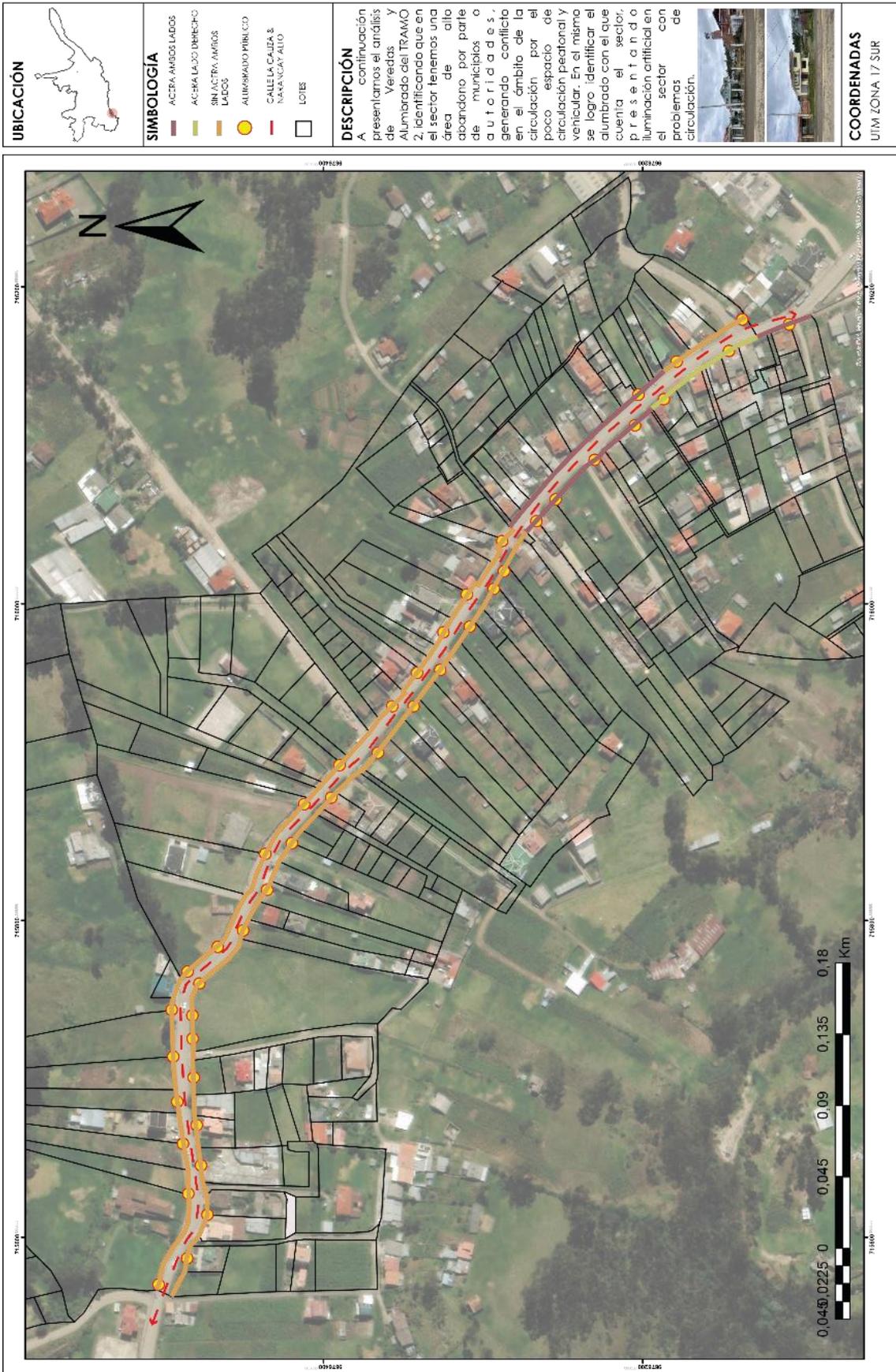


Figura 54: Mapa de análisis acera y alumbrado público - Tramo 2  
Fuente: GeoPortal  
Elaboración: Calle y Montenegro



Figura 55: Mapa de análisis acera y alumbrado público - Tramo 3

Fuente: GeoPortal

Elaboración: Calle y Montenegro

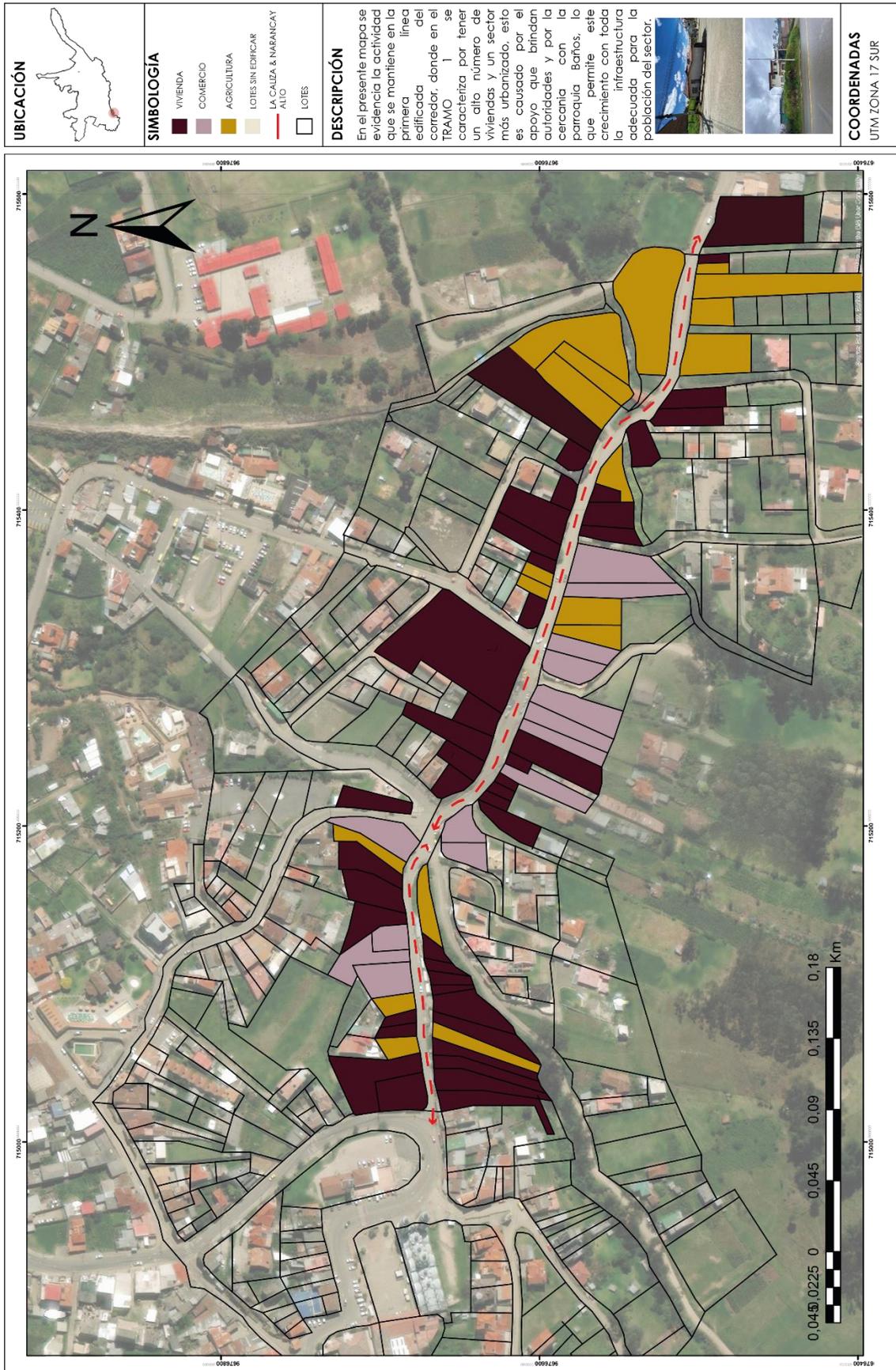


Figura 56: Análisis de uso primera línea edificada – Tramo 1

Fuente: GeoPortal

Elaboración: Calle y Montenegro



Figura 57: Análisis de uso primera línea edificada – Tramo 2  
 Fuente: GeoPortal  
 Elaboración: Calle y Montenegro



Figura 58: Análisis de uso primera línea edificada – Tramo 3

Fuente: GeoPortal

Elaboración: Calle y Montenegro

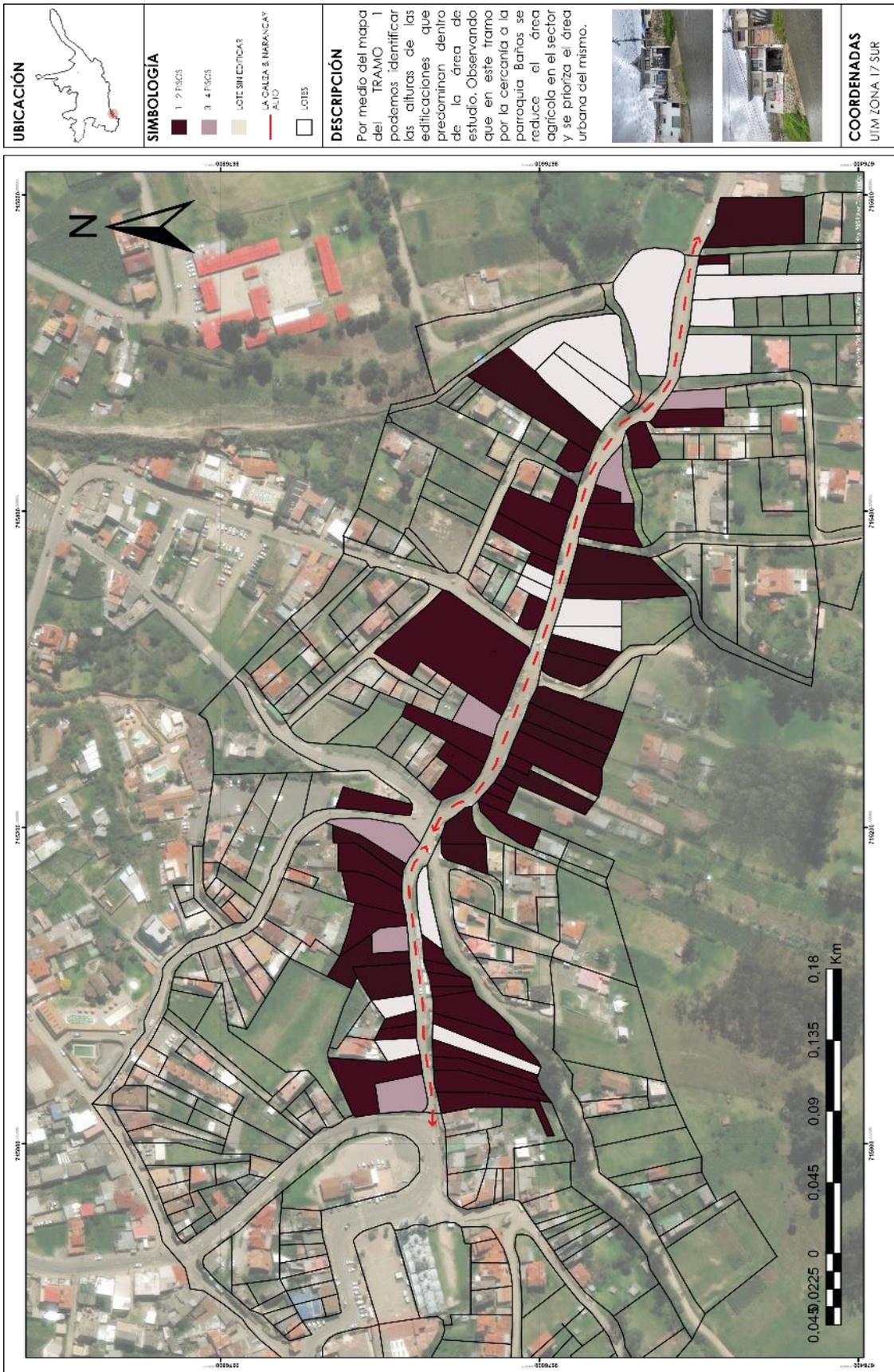


Figura 59: Alturas de la primera línea edificada – Tramo 1

Fuente: GeoPortal

Elaboración: Calle y Montenegro

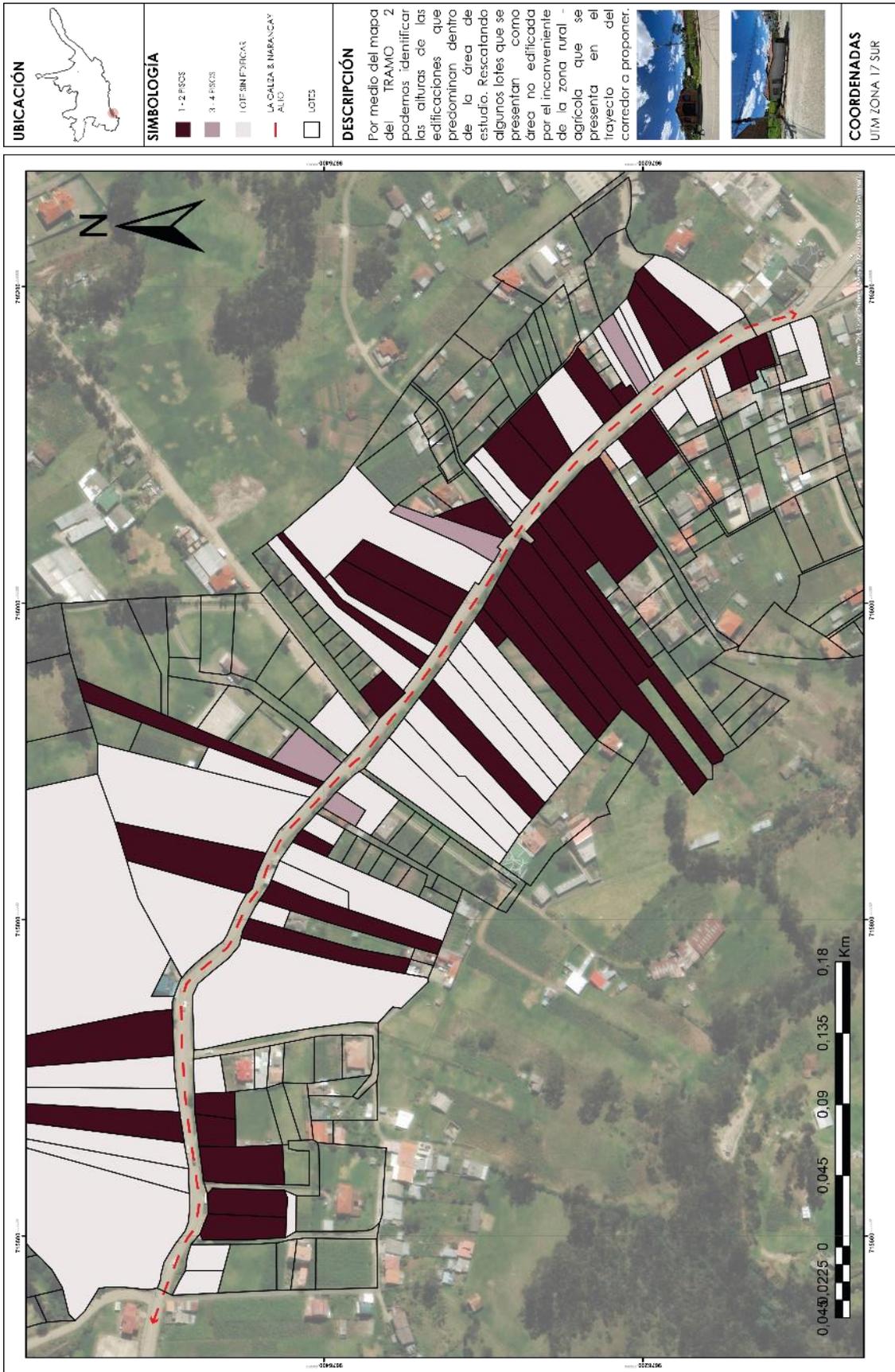


Figura 60: Alturas de la primera línea edificada – Tramo 2

Fuente: GeoPortal

Elaboración: Calle y Montenegro

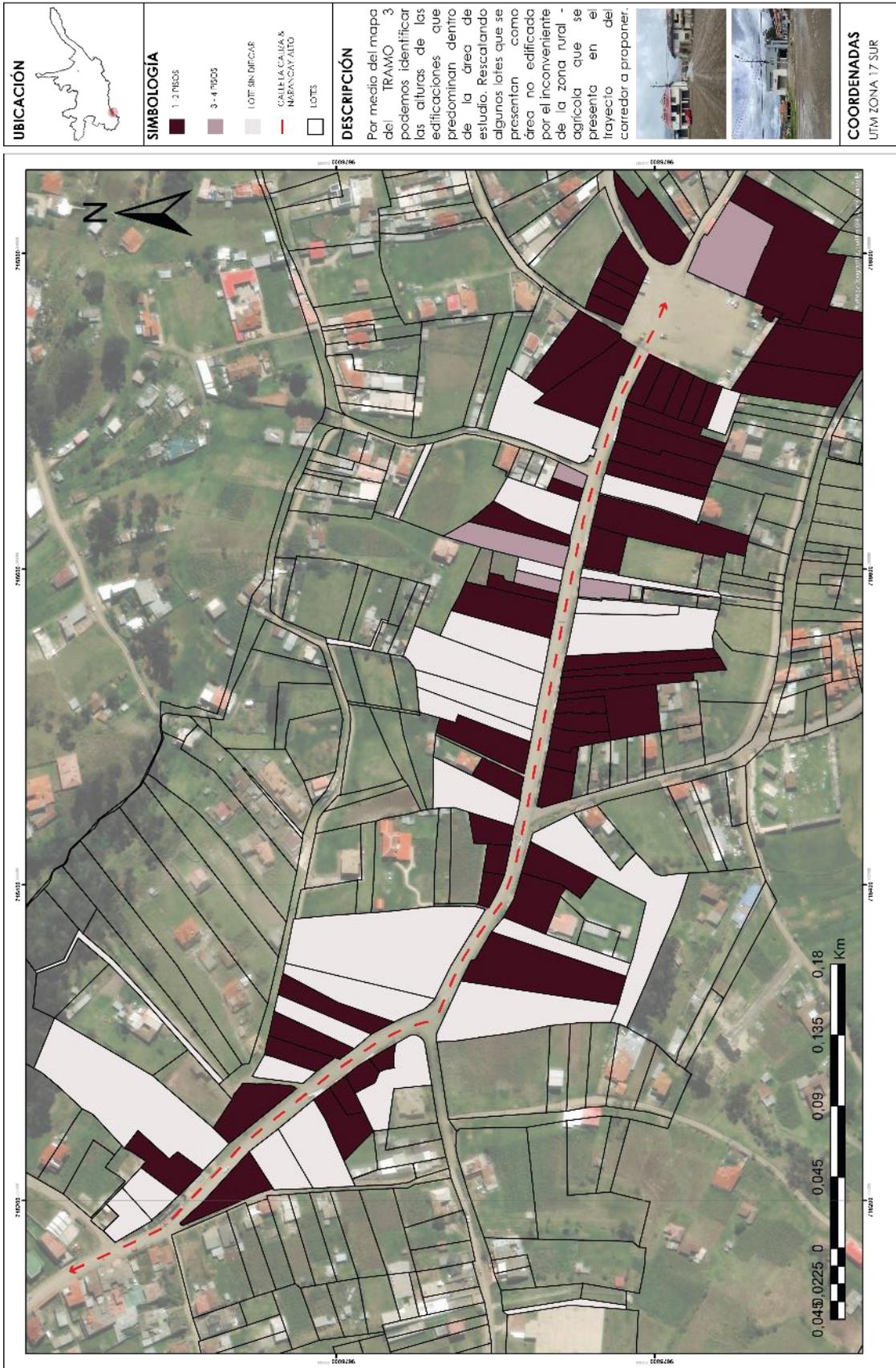


Figura 61: Alturas de la primera línea edificada – Tramo 3  
 Fuente: GeoPortal  
 Elaboración: Calle y Montenegro

### 3.13 Áreas verdes

En el mapa se puede observar cómo un alto porcentaje de lotes de la primera parte del tramo se usan para actividades agrícolas y de uso para plantas ornamentales (Ver Figura 57) y al final se ubican predios de protección y cuatro zonas de uso de áreas verdes para el espacio público. Seguidamente, en el segundo tramo (Ver Figura 58) existe un incremento notable en el uso de predios agrícolas, entre ellos una mayor cantidad de cultivos y apenas un porcentaje bajo a nivel de áreas de protección y de cultivo en una zona alta de crecimiento. Finalmente, en el tercer tramo (Ver Figura 59) se tiene una mayor prioridad a las zonas residenciales, por lo que el uso agrícola no se tiene consolidado, pero a pesar de eso, los usos agrícolas sí se toman en consideración.



*Figura 62: Área verde en buen estado en la calle La Caliza*

*Elaboración: Calle y Montenegro*

### 3.14 Alcantarillado

El sistema de alcantarillado enfrenta desafíos significativos debido a la topografía montañosa y la distribución irregular de la población en sectores rurales. En el primer tramo, al pertenecer a un área urbana, existe una mayor infraestructura de alcantarillado, por lo que a menudo está sobrecargada y sin mantenimiento, dando como resultado fugas, desbordamientos y contaminación ambiental. En el segundo tramo, los sistemas de alcantarillado no están diseñados para hacer frente a eventos extremos como lluvias fuertes, lo que aumenta el riesgo de inundaciones y daños a la infraestructura, de igual manera al ser una zona agrícola en la gran mayoría de lotes, estos asumen más riesgo de desbordamientos de tierras. Finalmente, en el tercer tramo se observa cómo se ha generado sistemas de alcantarillado descentralizados y métodos de tratamiento de aguas residuales más eficientes.

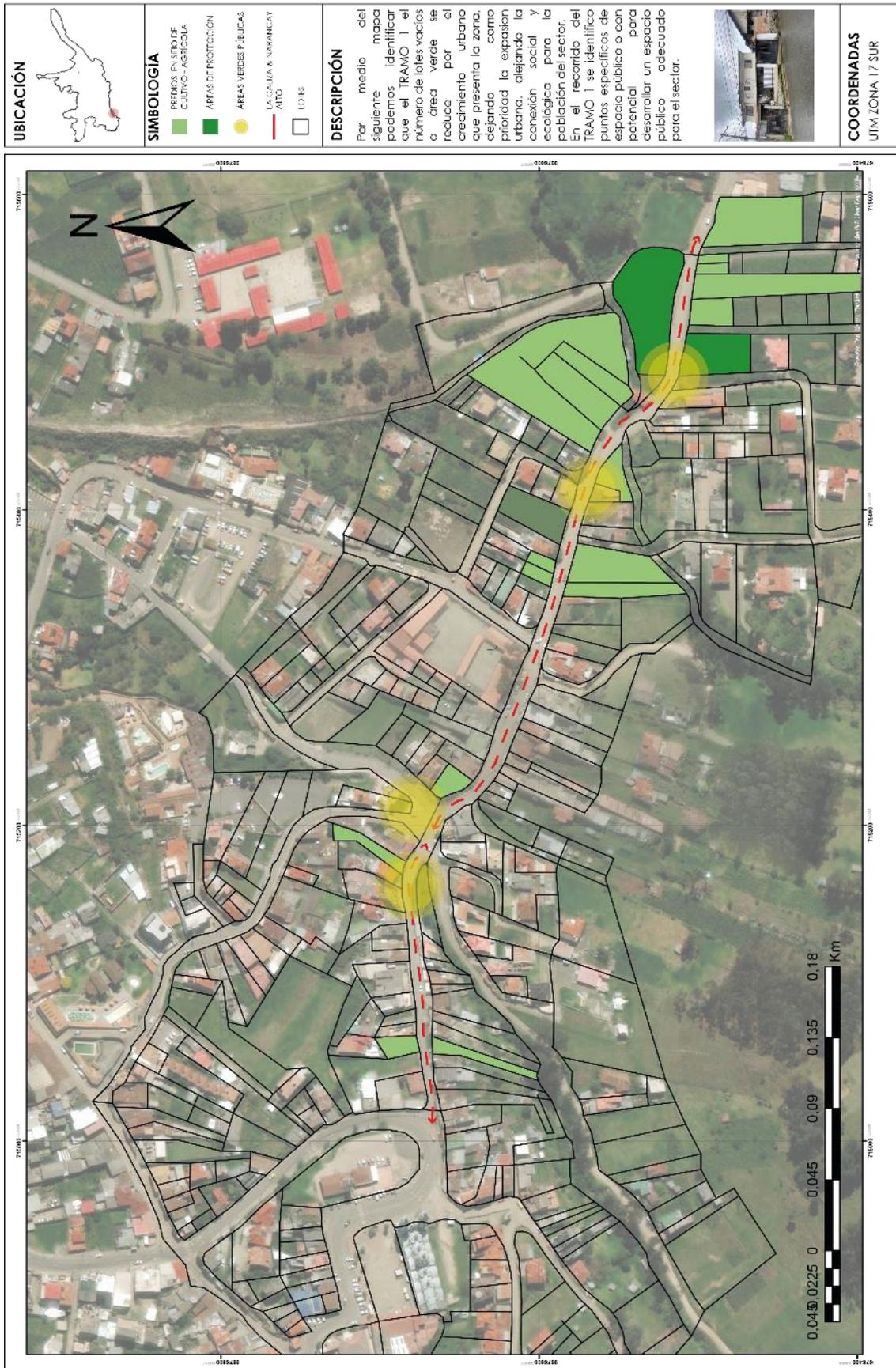


Figura 63: Análisis de vegetación – Tramo 1

Fuente: GeoPortal

Elaboración: Calle y Montenegro

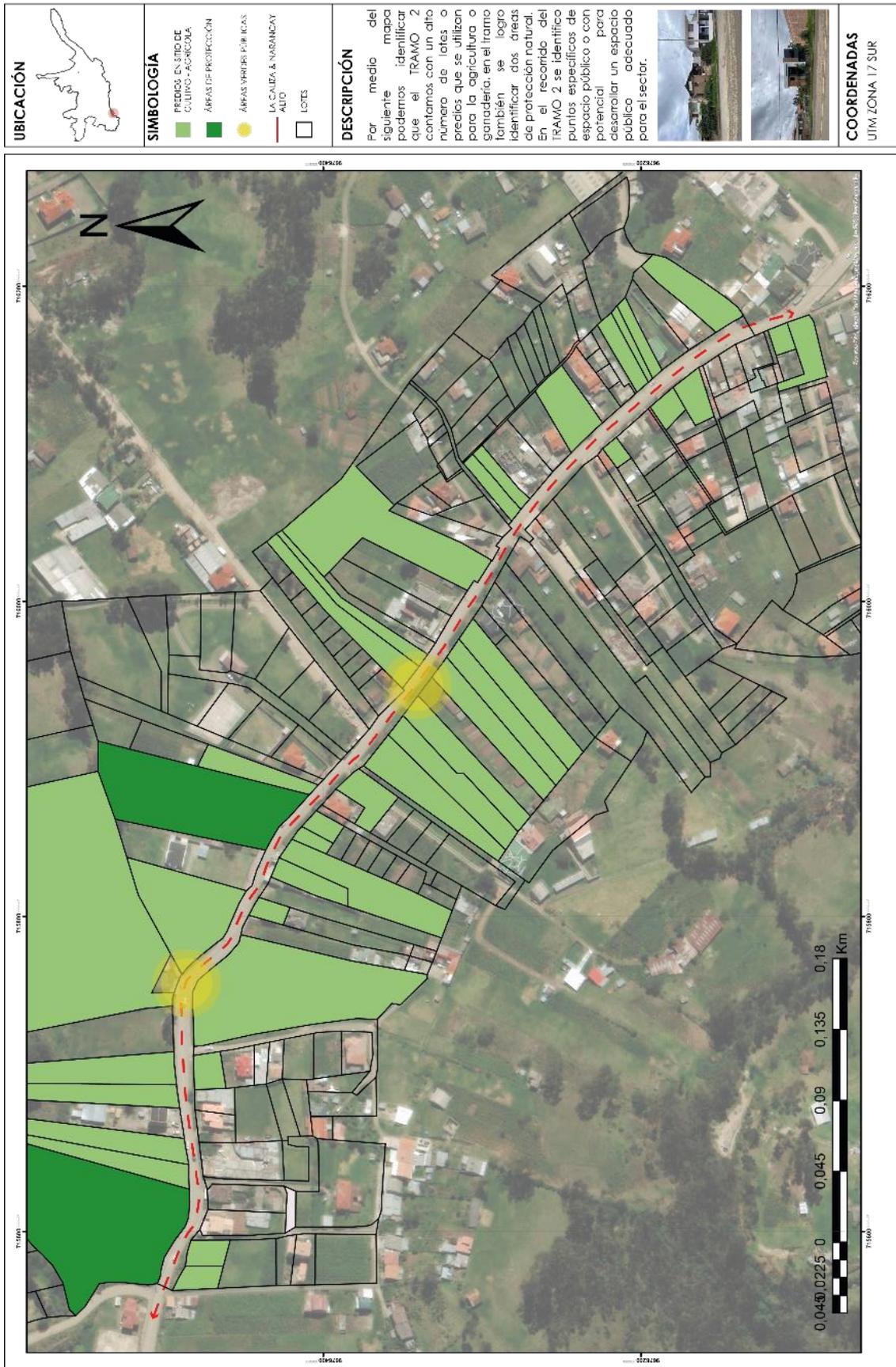


Figura 64: Análisis de vegetación – Tramo 2

Fuente: GeoPortal

Elaboración: Calle y Montenegro

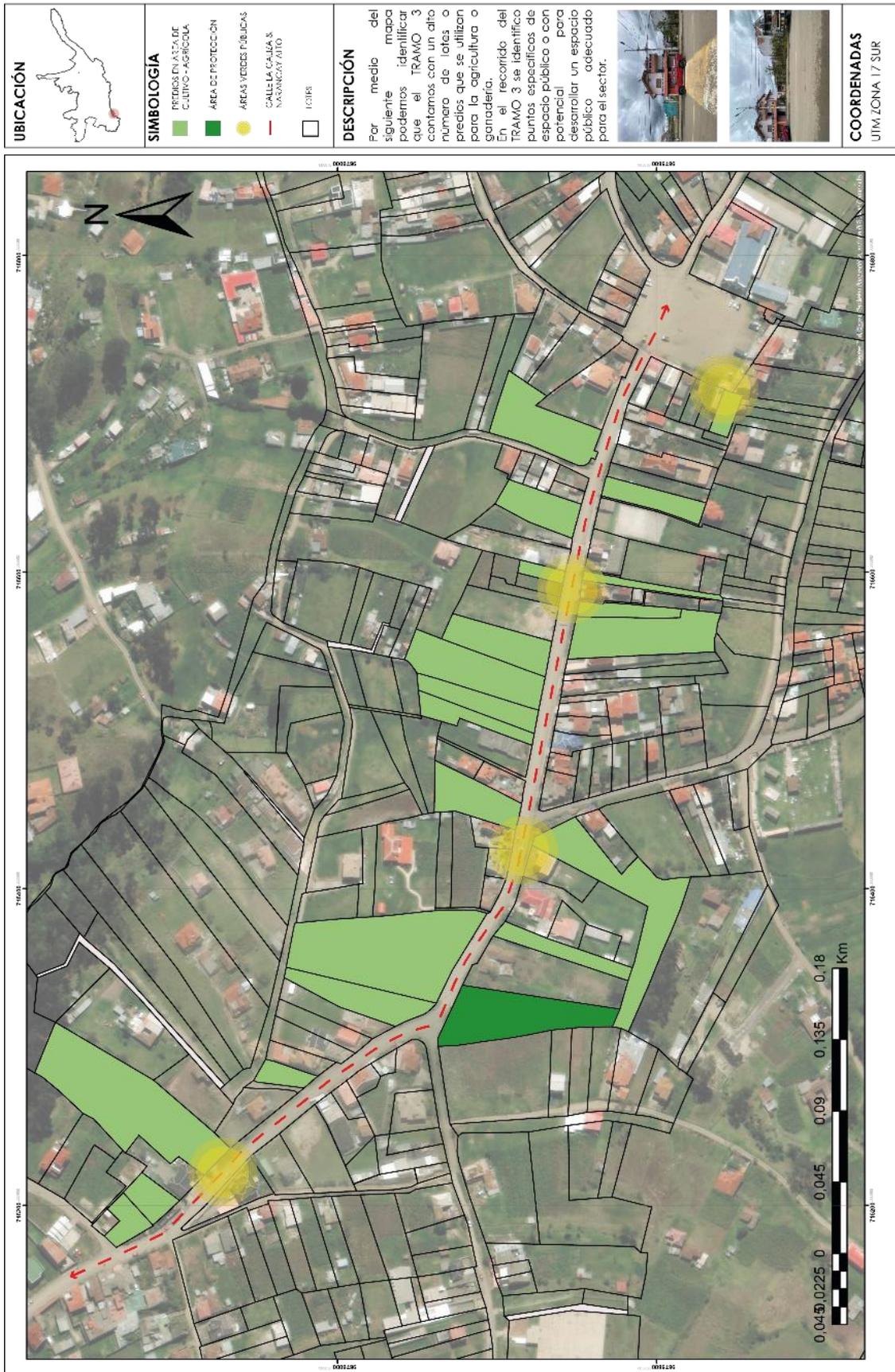


Figura 65: Análisis de vegetación – Tramo 3

Fuente: GeoPortal

Elaboración: Calle y Montenegro

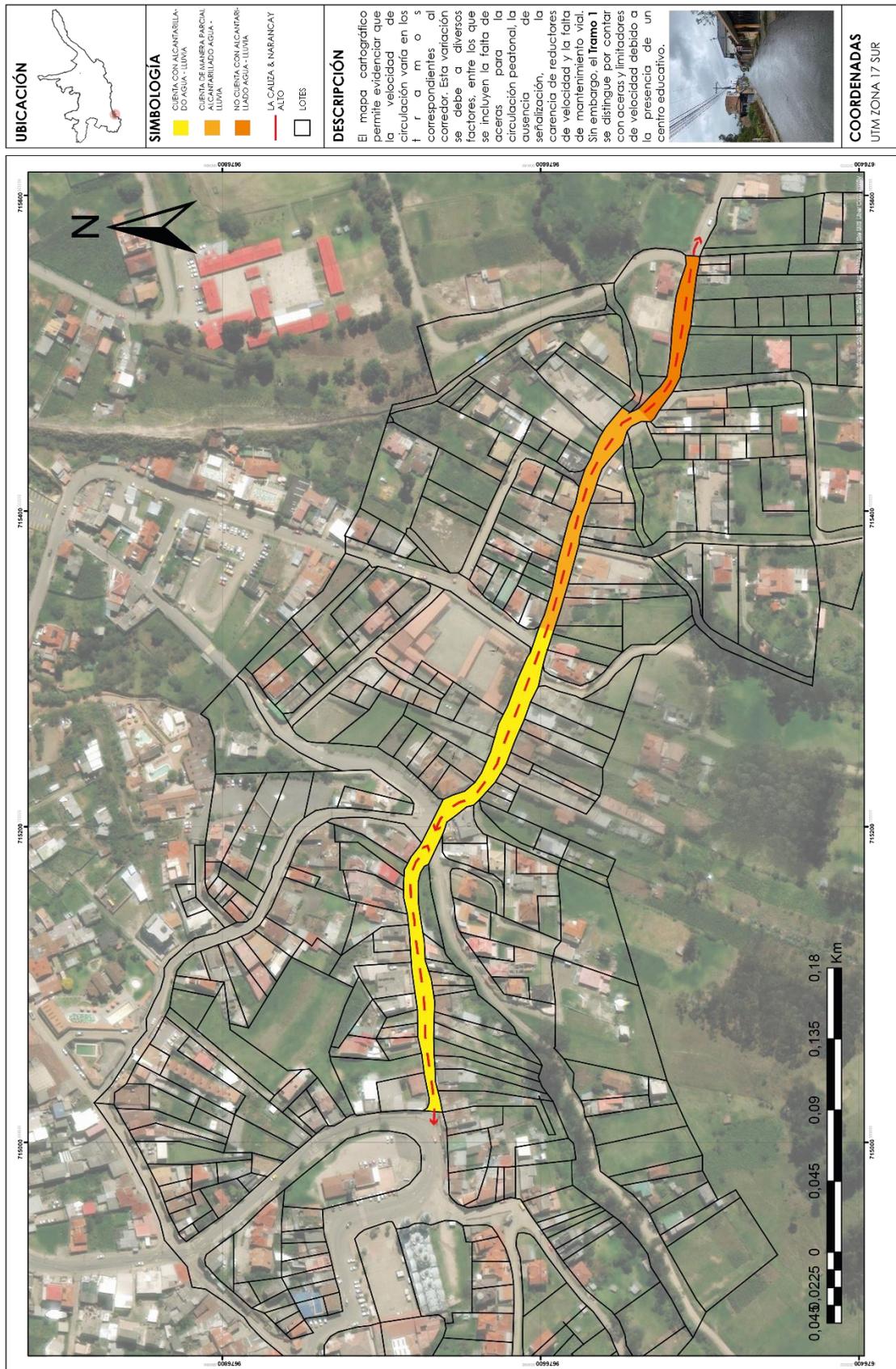


Figura 66: Análisis de alcantarillado – Tramo 1  
Fuente: GeoPortal  
Elaboración: Calle y Montenegro

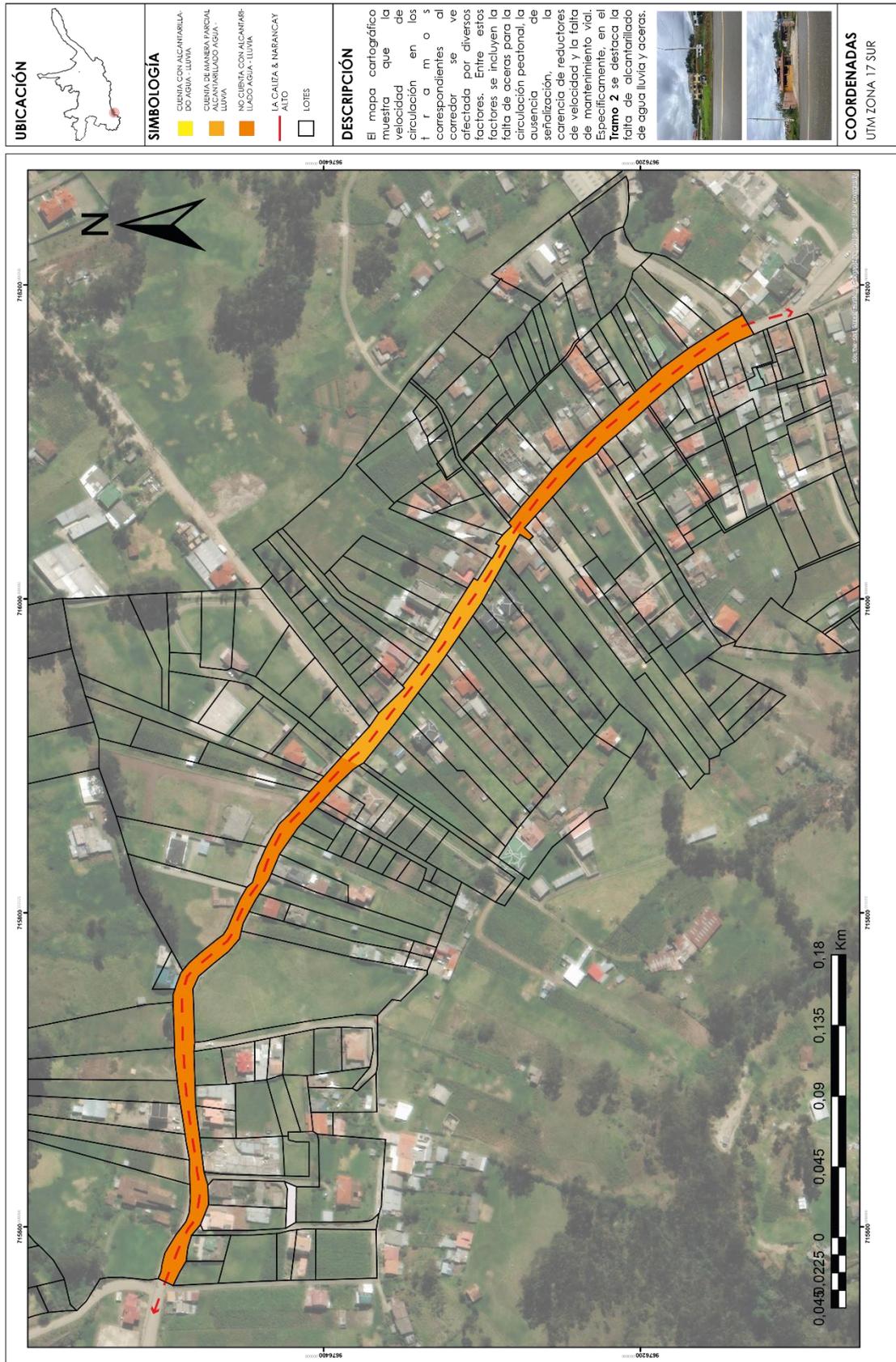


Figura 67: Análisis de alcantarillado – Tramo 2  
Fuente: GeoPortal  
Elaboración: Calle y Montenegro

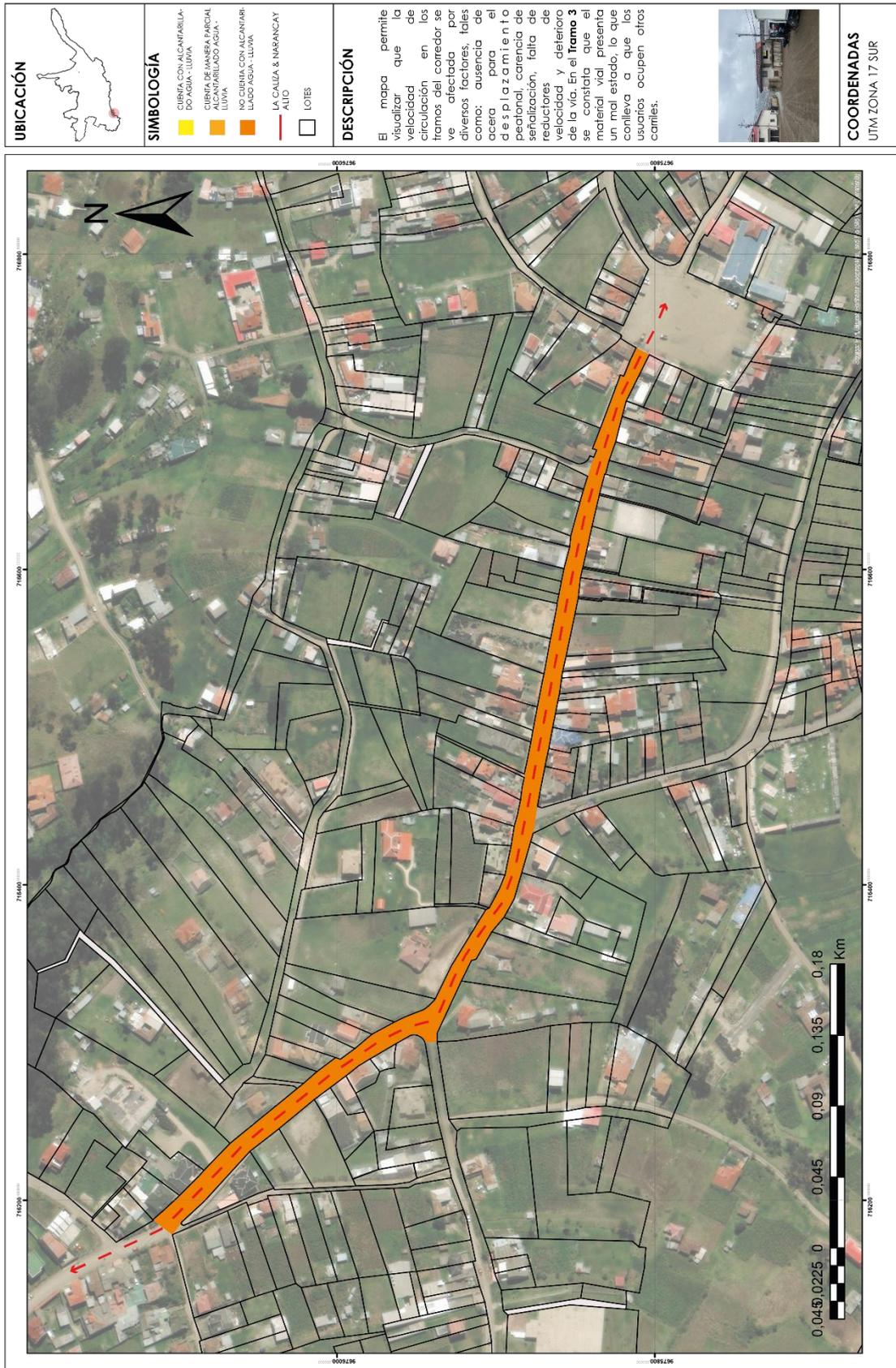


Figura 68: Análisis de alcantarillado – Tramo 3

Fuente: GeoPortal

Elaboración: Calle y Montenegro

## CAPÍTULO IV

### 4. RESULTADOS DEL DIAGNÓSTICO

La idea de generar un anteproyecto en los barrios de Baños y Narancay es importante para el bienestar de la población residente en el lugar. El objetivo principal para este capítulo es diseñar, a nivel de anteproyecto, una inclusión de espacios públicos que tenga una interacción social, una identidad a nivel de barrios y medioambiental de la zona. Se realizaron análisis y diagnósticos en los capítulos anteriores, donde se lograron identificar las necesidades y los aspectos más críticos de cada uno de los tres tramos. Esto con el fin de obtener resultados correctos sobre los estudios y la evaluación de recursos de la zona para así, diseñar y establecer una solución que mejore el bienestar de la población de ambos barrios. En el tramo número 1 (Ver Figura 70) no se tiene realizado un planteamiento de movilidad correcto, puesto que, las veredas no cumplen con la normativa generada, ni tampoco existe vegetación predominante o espacios públicos importantes que se desarrollen dentro del punto de intervención. En el tramo número 2 (Ver Figura 71) existe un incremento notable de uso agrícola en la gran mayoría de los predios ubicados de manera intermedia, por lo cual el uso de vivienda es un porcentaje menor debido a que es una zona en proceso de expansión urbana. Finalmente, en el tramo número 3 (Ver Figura 72) se encuentra en una zona donde el uso cultural y de vivienda son los más relevantes. Existen equipamientos de gran importancia, pero carece de interacción social y de vegetación, capaces de satisfacer las necesidades de los usuarios que habitan en este espacio.



*Figura 69: Estado actual de la Plaza Narancay*

*Fuente: Calle y Montenegro*

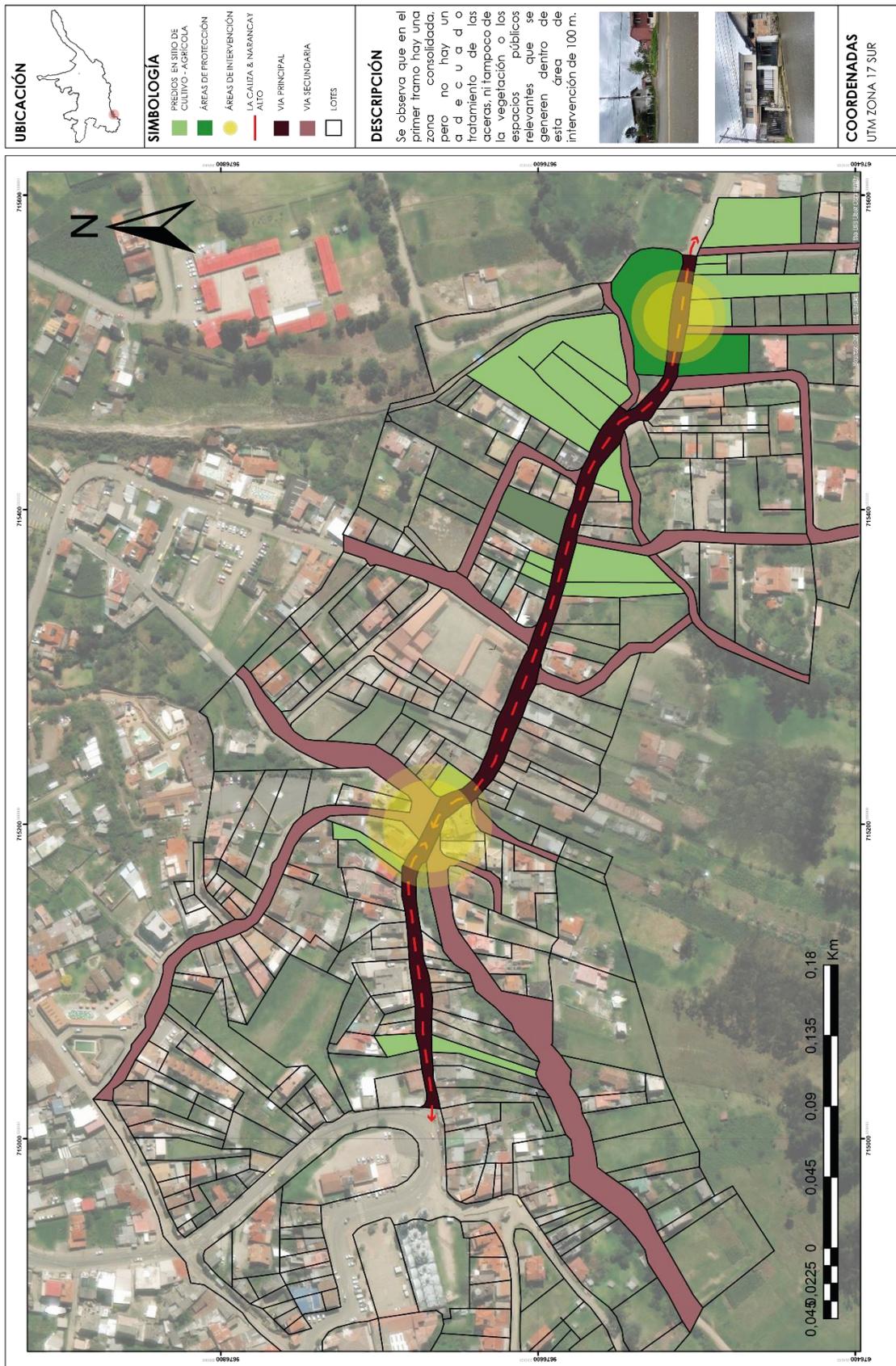


Figura 70: Mapa resumen del análisis Tramo 1  
Fuente: GeoPortal  
Elaboración: Calle y Montenegro

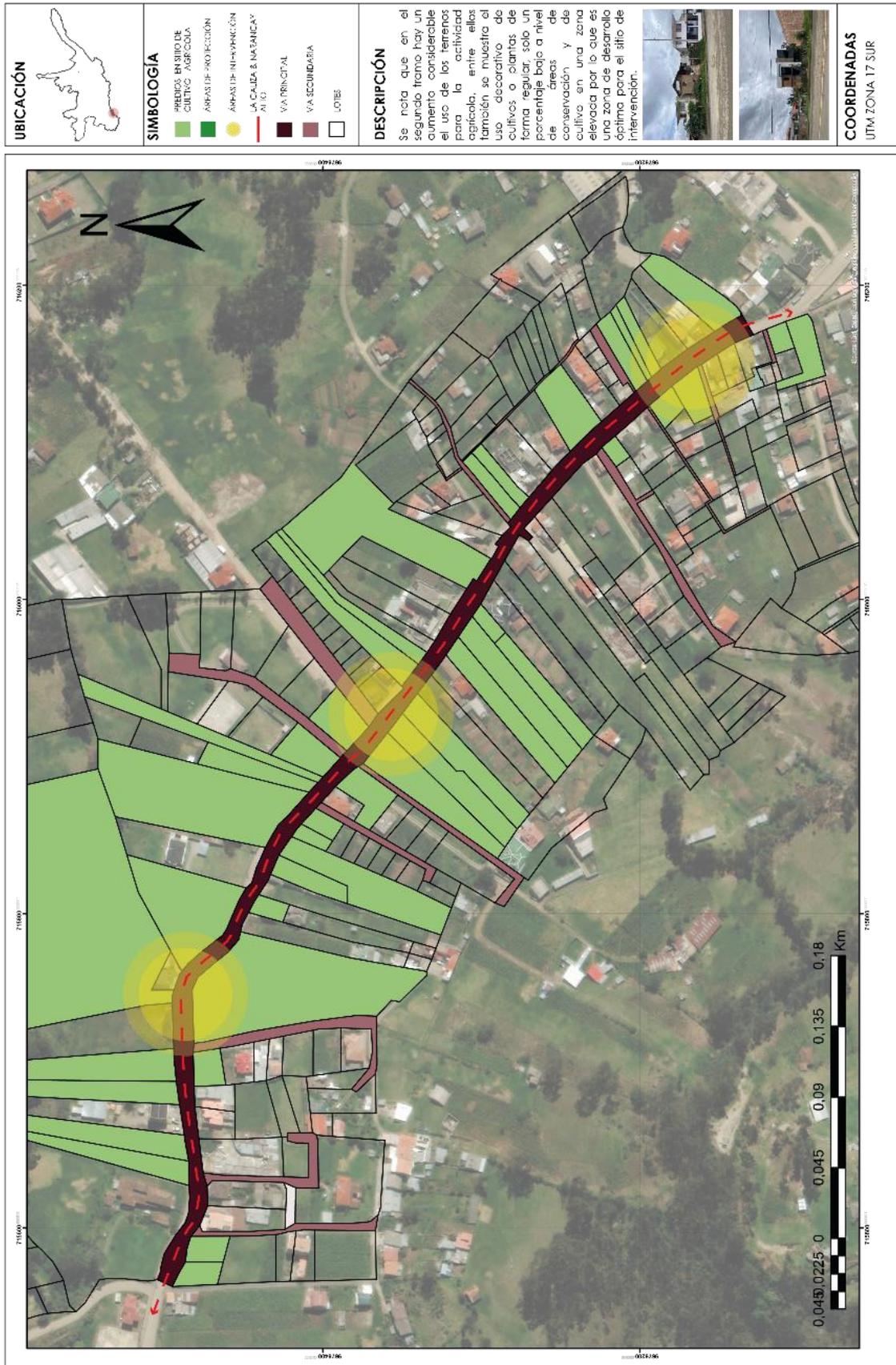


Figura 71: Mapa resumen del análisis Tramo 2  
 Fuente: GeoPortal  
 Elaboración: Calle y Montenegro

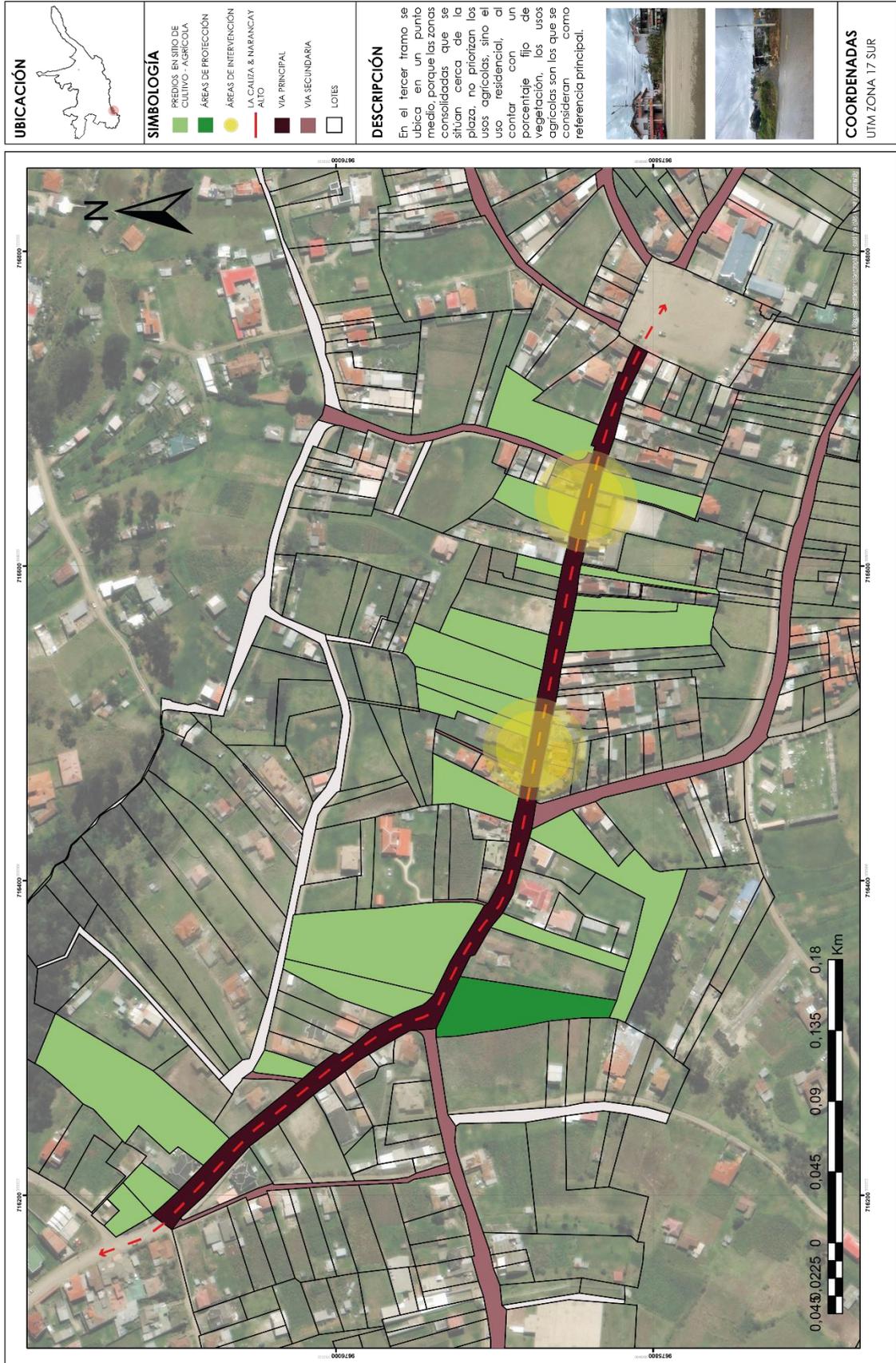


Figura 72: Mapa resumen del análisis Tramo 3  
Fuente: GeoPortal  
Elaboración: Calle y Montenegro

#### 4.1 Matriz FODA

Correspondiente al análisis de cada uno de los tramos de la zona de intervención, se establecen diferentes características, donde se destaca el potencial, fortalezas, amenazas y posibles oportunidades para generar un espacio adecuado para la zona (Ver Tabla 5).

<b>MATRIZ FODA - DIAGNÓSTICO DE LA SITUACIÓN ACTUAL</b>	
<b>FORTALEZAS</b>	<b>OPORTUNIDADES</b>
<ol style="list-style-type: none"><li>1. Existe dentro de la zona de estudio una quebrada, funciona como articulador entre la calle La Caliza y la calle Yanuncay</li><li>2. Se visualiza un eje patrimonial en la plaza de Narancay, presencia de espacios culturales</li><li>3. Vínculo visual entre nodos conectores de vías alternas</li><li>4. Presencia de árboles en el tramo dos, usado como purificador de aire</li><li>5. Uso de suelo: vivienda, comercio, educación</li><li>6. Zona de relación con la iglesia de Baños</li></ol>	<ol style="list-style-type: none"><li>1. Presencia de dos centros educativos, permite una mixticidad de culturas y de usuarios</li><li>2. Preexistencia de la Plaza de Narancay</li><li>3. Las personas que usan cada espacio de la zona son estudiantes y personas residentes</li><li>4. Usuarios que se movilizan caminando a los diferentes sectores de la zona</li><li>5. Uso de espacios como casa comunal y plaza, es una oportunidad aprovechada por las personas</li><li>7. Uso religioso preexistente como lo es la Iglesia de Baños fomentando el turismo</li></ol>
<b>DEBILIDADES</b>	<b>AMENAZAS</b>
<ol style="list-style-type: none"><li>1. Falta de iluminación existente, generado un índice elevado de inseguridad</li><li>2. Escasez de juegos infantiles y en mal estado</li><li>3. Existe una plaza como uso de caballería, no tiene ninguna otra actividad</li><li>4. Falta de mobiliario para sentarse y comer, escuchar música, descansar o leer</li><li>5. Falta de ciclovía</li><li>6. Falta de diseño de áreas verdes</li><li>7. Vías en mal estado</li><li>8. No existe líneas de transporte público de manera frecuente durante el día</li></ol>	<ol style="list-style-type: none"><li>1. La pendiente pronunciada y de una sola dirección sin veredas, imposibilita el acceso generado posibles accidentes</li><li>2. La quebradas tiene diferentes crecientes en diferentes épocas del año</li><li>3. La inseguridad que presente en ciertas zonas, genera espacios sin ningún uso y desolados</li><li>4. Existe una plaza, que es usada para estacionamiento los fines de semana o épocas de fiestas dos veces al año, genera accidentes y riesgo para los residentes de la zona</li><li>5. Falta de guardianía en zonas de mayor flujo de peatones</li></ol>

Tabla 5: Matriz FODA

Elaboración: Calle y Montenegro

## **4.2 Criterios generales**

El corredor urbano mediante bisagras busca relacionar los espacios naturales con el ser humano, con el fin de evitar la partición entre la sociedad y la ciudad en conjunto. Es por esa razón que, se articula de forma principal a cada individuo con los espacios de interacción social y agricultura entre los barrios de Baños y Narancay. Todo esto con la idea de entender el potencial que tiene cada una de las zonas, para así explotar los beneficios a nivel turístico gracias a su ubicación y cambio climático para la propuesta de espacios urbanos de interacción. Cada espacio a realizar, deberá ser agradable a nivel físico, ecológico y socialmente con el medio ambiente. Uno de los principales puntos para integrar los espacios es asegurar la conservación de los recursos naturales, con lo cual los huertos urbanos, buscarán mantener su preservación.

El segundo punto importante es el de tener un corredor que articule la interacción social y la movilidad con puntos de encuentro evitando la pérdida de los espacios. El tercer punto es el de entender que el corredor urbano busca integrar su infraestructura con los huertos urbanos, de manera que se pueda reutilizar el agua que nos brinda los caudales y la lluvia proveniente. El cuarto punto se basa en desarrollar áreas de interacción que sean de un potencial turístico y económico para la comunidad local, es así como estos espacios deberán promover la actividad física y psicológica de la zona. Finalmente, se busca lograr una mejora a nivel visual de la zona a través del mantenimiento frecuente de cada espacio, tanto de huertos como de su infraestructura, preservando sus huertos y la vegetación existente.

## **4.3 Estrategias urbanas**

Dentro de las estrategias se encuentra la recopilación de cada análisis, en cada uno de los componentes y fases de diagnóstico de cada tramo, con su respectiva identificación para la intervención, no solo corregir problemáticas encontradas, sino también implementar activos a nivel económico y potenciar costumbres culturales y religiosas del entorno urbano. Al identificar cada tramo complejo y que no provee de conexiones planificadas, cada uno de los procesos servirán de herramienta, por lo cual no solo se transformará a nivel físico, sino también a nivel interacción social, mejorando la calidad de vida de cada uno de los usuarios que residen en cada zona, y establecer funciones urbanas capaces de solventar las necesidades de la comunidad y del entorno. De acuerdo al análisis mediante matriz FODA realizada en el capítulo tres, se detalla sus potencialidades y oportunidades aplicables para las diferentes estrategias urbanas, de planificación vial y de un entorno medio ambiental agradable.

#### 4.4 Estrategias de intervención – Marco Teórico

		COMPONENTES	INTERVENCIONES
<b>PAISAJE URBANO</b>	<b>Diseño</b>	Movilidad	<p>Hace referencia a la representación visual de un área o territorio específico dentro de una ciudad que manifiesta el mayor nivel de transformación de los recursos y paisajes naturales</p> <p><b>6.</b> Diseño de senderos vegetales, considerando imagen urbana en cada uno de los tramos.</p>
		Espacio verde	
Diseño Urbano			
<b>PAISAJE URBANO</b>	<b>Alcances de los corredores</b>	Valor de uso	<p>Hace referencia a la representación visual de un área o territorio específico que se ubica fuera de las áreas urbanas y se distingue por la presencia de elementos naturales que constituyen un paisaje cultural.</p> <p><b>7.</b> Conexión de mobiliario para uso recreativo y de uso para una interacción social entre niños y jóvenes quienes ocupen estos espacios.</p>
<b>PARQUES BOLSILLO</b>	<b>Alcances para el desarrollo de parques bolsillos</b>	Valor de uso	<p>Es importante recuperar los espacios vacíos que aporten bienestar, siguiendo los criterios de la sostenibilidad urbana, y proponer soluciones que incorporen los espacios verdes a la actividad urbana de manera eficaz</p> <p><b>8.</b> Se plantea nodos de conexión y de movilidad, en este caso paradas de buses en cada uno de los tramos para eficiencia de los residentes de la zona.</p>
		Parques	
		Diseño Urbano	
<b>PARQUES BOLSILLO</b>	<b>Recuperación Espacios Parque Público</b>	Movilidad	<p>El acceso a la población, local o foránea, a un área de recreación, y descanso que pueda ser incorporado a la dinámica de las urbes y a las limitaciones y congestiónamiento de los espacios asfálticos</p> <p><b>9.</b> Zonas exclusivas para la movilidad del peatón, cada espacio con una zona verde, adaptando el diseño urbano a las necesidades planteadas en la propuesta</p>
		Espacio verde	
		Diseño Urbano	

Tabla 6: Estrategias de intervención – Marco teórico

Elaboración: Calle y Montenegro

#### 4.5 Estrategias de intervención – Análisis de Referentes

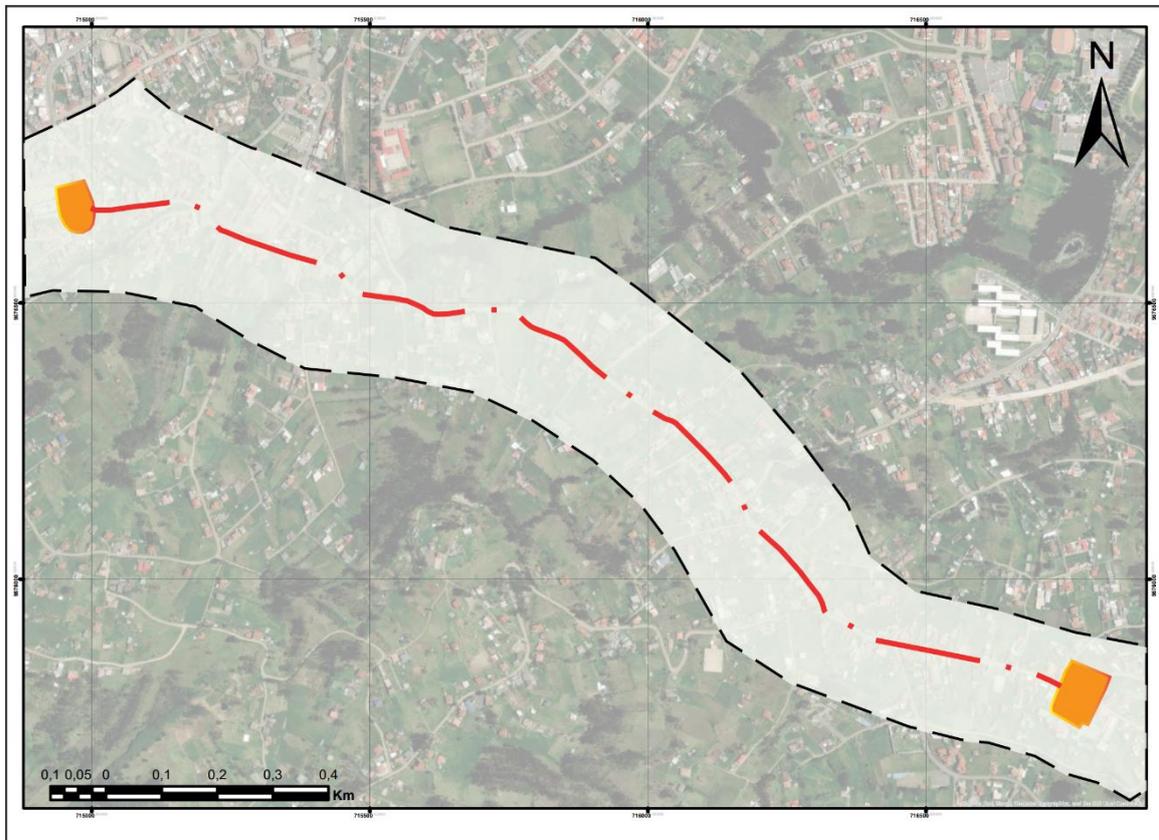
		COMPONENTES	INTERVENCIONES
<b>ELEMENTOS DE UN CORREDOR</b>	<b>Diseño</b>	Movilidad	<p>1. Plantear conexiones indirectas a lo largo de todo el corredor verde, por medio de miradores que permitan tener una visibilidad hacia el río y a su vez el corredor verde.</p>
		Espacio verde	
		Diseño Urbano	
<b>CORREDOR URBANO</b>			
<b>BENEFICIOS</b>	<b>Alcances de los corredores</b>	Valor de uso	<p>Corredor conecta espacios y evita el aislamiento entre áreas dispares, reduciendo así la fragmentación del hábitat y conservando los recursos naturales.</p> <p>2. Se plantean espacios donde la vegetación sea el actor primordial al momento del diseño del proyecto, debido a que las personas hacen uso del espacio por la pureza que el mismo tiene al evidenciar su flora.</p>
<b>BISAGRA URBANA</b>	<b>Articulator de espacios</b>	Valor de uso Valor de cambio	<p>El espacio de articulación urbano-rural resuelve y materializa límites espaciales y funcionales dentro del territorio</p> <p>3. Se plantea actividades a lo largo del recorrido, garantizando la integración de los ciudadanos al mismo.</p> <p>4. Conectar con el diseño de una entre Baños y la plaza de Narancay, con diferentes puntos de estancia para la interacción de los usuarios</p>
<b>BISAGRAS URBANAS</b>			
<b>ESTRATEGIAS DE ARTICULACIÓN URBANA</b>	<b>Alcances de las articulaciones</b>	- Art. Lineal - Art. Focal - Art- Nodal - Art. Espacio Público	<p>La vida urbana tiene un razonamiento de que debe proyectarse a nivel visual, funcional y de articuladores</p> <p>5. Nodo de conexión mediante el diseño un mirador elevado con la finalidad que en épocas de creciente de la quebrada</p>

Tabla 7: Estrategia de Intervención – Análisis de Referentes

Elaboración: Calle y Montenegro

#### 4.6 Acceso y circulación

La propuesta de circulación se enfoca en poder crear diferentes accesos con camineras y ciclovia a lo largo de todo el corredor, dejando que la movilidad se visualizara como el esqueleto de un pez, es decir, con tres ejes principales por cada tramo para priorizar al peatón, por lo cual los accesos secundarios están dictaminados por cada espacio donde se interceptan vías de acceso rápido, de las cuales serán puntos de encuentro de movilidad para transporte público y de interacción social. Esta propuesta busca obtener puntos estratégicos cada 100 metros para la conexión con distintos puntos de encuentro y en cada tramo colocar una zona específica de intervención, tanto de infraestructura y de creación de huertos urbanos a nivel de puntos importantes.



[- - -] Accesibilidad vehicular      [■] Puntos de límite  
[- - -] Margen

Figura 73: Parqueaderos y accesibilidad peatonal

Fuente: GeoPortal

Elaboración: Calle y Montenegro

#### 4.7 Ciclovías y camineras

Para la realización del diseño de ciclovías se recopilan diferentes criterios, los cuales son aprobados por el Ministerio de Transporte y Obras Públicas (MTO) y el plan de movilidad, donde

se evidencian las medidas mínimas y de la dimensión recomendada cuando las vías son unidireccionales o bidireccionales. De igual manera, se considera la curvatura de las vías, que son iguales a las de los vehículos, por la razón de que los parámetros de las bicicletas varían según su tamaño, velocidad, diseño, exceptuando si existirá alguna intersección, lo cual hace que la curvatura tenga una dimensión menor. De acuerdo al plan de diseño, la sección para el uso de dos bicicletas dentro de un mismo carril será de 2.20 metros de ancho (Ver Figura 74), por lo cual, para tener una circulación más cómoda y segura, se opta para una medida óptima que es de 2.50 metros de ancho, para proyectos en los cuales se implemente ciclovías (PLAN ESTRATÉGICO NACIONAL DE CICLOVÍAS, 2016).

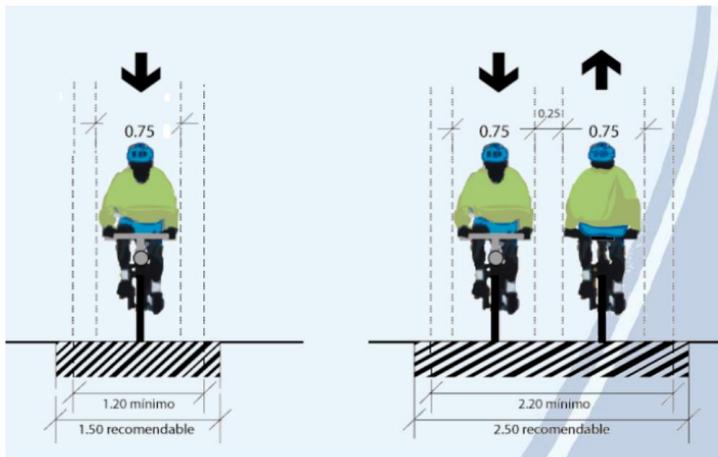


Figura 74: Dimensiones recomendadas de una ciclovía según MTOP

Fuente: Ministerio de Transporte y Obras Públicas

Para la correcta señalización de una ciclovía, se recomienda usar colores establecidos: el amarillo y el blanco. Existe señalización de una línea de manera discontinua para distintos carriles, las cuales tienen un ancho de 1 metro con una distancia de separación de cada 2 metros y las líneas blancas con un ancho de 10cm a lo largo de toda la ciclovía, esto para poder delimitar de mejor manera (PLAN ESTRATÉGICO NACIONAL DE CICLOVÍAS, 2016).

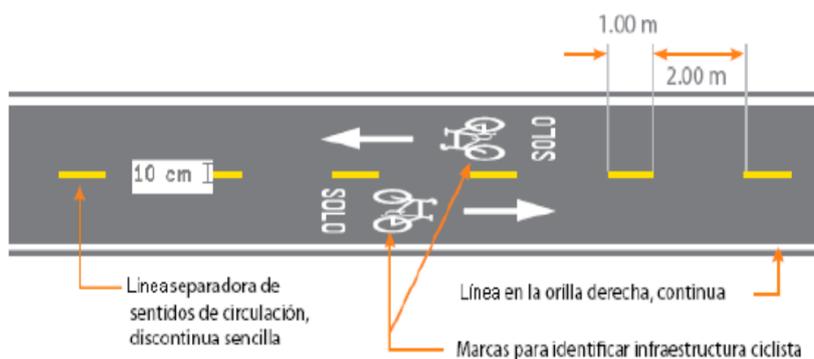


Figura 75. Señalización con línea entrecortada según MTOP

Fuente: Ministerio de Transporte y Obras Públicas

La señalización en dos carriles que tengan dos sentidos diferentes, se utiliza de manera concreta con una línea separada continua de una dimensión de 10 centímetros y a los extremos con una línea blanca de 10 centímetros en toda la ciclovía (PLAN ESTRATÉGICO NACIONAL DE CICLOVÍAS, 2016).

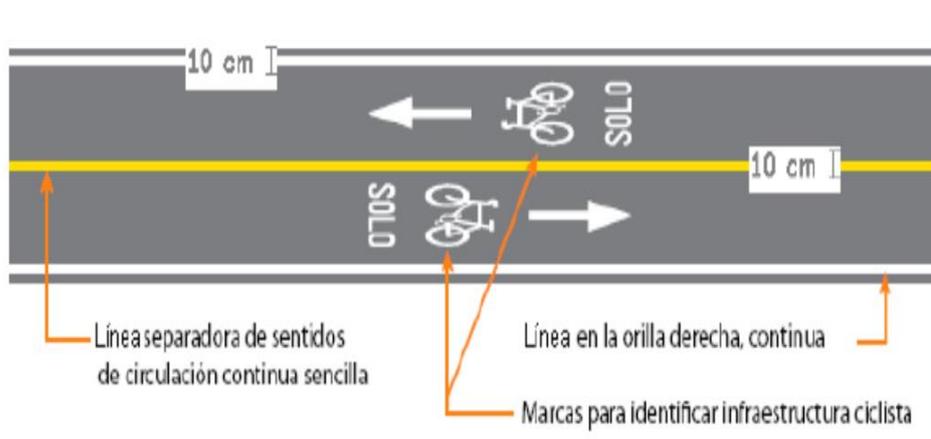


Figura 76: Dimensiones de ciclovía con señalización de línea continua según MTOP

Fuente: Ministerio de Transporte y Obras Públicas



Figura 77: Ciclovías y camineras del corredor urbano

Elaboración: Calle y Montenegro

#### 4.8 Nodos conectores entre espacios

Se diseñaron nodos de conexión en espacios que no tenían un vínculo con el entorno circundante, se crearon mediante espacios de interacción social, ciclovía y áreas de recreación.

Este es el caso de la calle La Caliza y la calle Narancay, las cuales tienen vínculo en el tema vial, pero carece de interacción social o algún vínculo para el desarrollo económico y entorno natural.



*Figura 78: Conexión de entre la calle La Caliza y la calle Narancay*

*Elaboración: Calle y Montenegro*

## **4.9 La Programación**

### **4.9.1 Componente Estructurante**

Diseñar huertos urbanos con la introducción de especies nativas es una estrategia esencial para fomentar la sostenibilidad ambiental en entornos urbanos. Estos huertos integran plantas autóctonas, promoviendo la biodiversidad y adaptabilidad a condiciones locales. La implementación de técnicas de jardinería vertical y contenedores maximiza el espacio, permitiendo a las comunidades urbanas participar en la producción de alimentos y la conservación de la flora local. Este enfoque no solo contribuye a la seguridad alimentaria, sino que también mejora la calidad del aire, fortaleciendo la conexión de la comunidad con la naturaleza y fomentando prácticas agrícolas más sostenibles en áreas urbanas (Ver Tabla 8).

### **4.9.2 Programa de necesidades y cuadro de áreas**

El programa de necesidades establecido con el contexto de un corredor urbano, se deriva en zonas recreativas, accesibilidad, educación ambiental, contemplativo, infraestructura y lúdico. Se contempla en recoger la información detallada de los diversos aspectos estipulados en la siguiente tabla (Ver Tabla 9).

## IDENTIFICACIÓN Y DESCRIPCIÓN DEL COMPONENTE ESTRUCTURANTE

Listado de Necesidades	Estrategias	Proyectos que se deriven de las estrategias	PROGRAMA	Identificación de espacios
Recreación Entretención	Se impulsará mediante zonas con interacción activa y social. En los tres tramos Las cuales se verán beneficiados tanto los usuarios del sector, turistas y comerciantes.	Mirador que actua como espacio de estancia en el tramo número 1, el cual se protagonisa por la quebrada	Mirador de 3 metros de ancho x 12 metros de largo, el cual se modifica en dos niveles para sus visuales Estructura de acero Cimientos de hormigón	Recreativo
	Se generará diferentes eventos de índice activo, en los cuales se verá aprovechado por el aprendizaje, acorde al sector, en este caso las fiestas de parroquialización.	Los espacios abiertos serán destinados a múltiples actividades, involucradas al ejercicio físico, se cuenta con un pequeño parque, el cual se podrá ejecutar como nodo de recreación y de ejercicio físico para la comunidad.	Juegos de módulos interactivos para niños Juegos con módulos generador de energía Adquisición de maquinaria para actividad física	Deportivo
Vialidad	Se va a construir diferentes vías de conexiones mediante vías para vehículos, transporte público, camineras y una ciclovia las cuales conecten diferentes espacios del sitio, optimizando su topografía.	Diseño de doble sentido para un solo carril Implementación de ciclovia Mobiliario Urbano, paradas de buses con un panel generador de energía para iluminación Losa táctil	Implementación de señalización Espacio de 2 estacionamientos momentáneos por tramo cada 100 metros Paradas de buses Ciclovia doble sentido Mobiliario Urbano con un panel generador de energía para iluminación	Accesibilidad
Vegetación	Desarrollar una correcta implementación de la vegetación, para poder tener una imagen urbana agradable. En los cuales tendra influencia la vegetación nativa, cuidando el aspecto histórico del sector.	Implementación de especies nativas, arboles y arbustos, en su gran mayoría de toda la zona. Creación de pequeños huertos urbanos, medicinales, nutrientes y nitratos	12 especies de vegetación nativas las cuales 4 generan frutos Huerto Urbano para la comunidad, destacando como uso medicinal y uso de alimento Vegetación vertical en áreas de descanso	Educativo ambiental
Espacios Culturales	Se generará diferentes eventos de índice cultural, en los cuales se verá aprovechado por el aprendizaje, acorde a la historia del sector.	En los tres tramos se aprovechara las áreas de capillas y generación de casas comunales, eventos, socialización entre las comunidades de cada tramo	Restauración de capillas Casa comunal - rehabilitación de cada zona por tramo para la comunidad Mural con la información de cada tramo, aspectos históricos	Contemplativo
Zonas de Descanso	Se va a construir diferentes estilos de mobiliario que identifiquen y que puedan crear un ambiente agradable y de comodidad para el usuario que utilice dichos mobiliarios. Pontencialización en el aspecto económico para pequeños negocios	Mobiliario urbano en zonas para descanso de interacción social Locales de puestos para pequeños negocios, venta de comida, venta de pequeños mercados cerca de la comunidad.	Parklets de dimensiones de 2 metros x 7 metros de largo ubicada en zonas de descansos, zonas de socialización, reuniones, estudio. Sistema urbano de drenaje sostenible Construcción de stands para comercios, adaptables de 1.60 metros de ancho x 1.60 metros de largo	Lúdico
Zonas de Seguridad	Se va a construir puntos estratégicos paraa tener una correcta seguridad en los distintos puntos de movilidad del sitio.	Zona de mayor iluminación, en las áreas de descanso, parqueaderos y de recreación con sistemas de vigilancia.	Cada mobiliario contara con botones de auxilio en caso de tener que requerirlo Cada parte iluminada tendrá camaras de seguridad en parques y espacios de estancia Guardias las 24 horas del día	Lúdico
Infraestructura General	En cada zona se implementará iluminación, sobre todo para garantizar la seguridad de los usuarios y puedan circular con tranquilidad	Mobiliario de iluminación de alta, media y baja para que no afecte a la flora y fauna del espacio	Iluminación alta en espacios de recreación y de eventos Iluminación baja - media en espacios de descanso, de estacionamiento, paradas de buses y para la señalización para su correcta movilización.	Instalaciones para servicios generales

Tabla 8: Componente Estructurante

Elaboración: Calle y Montenegro

## IDENTIFICACIÓN DE PROGRAMA Y ÁREAS

Zona	Sub Zona	Características	Mobiliario	Justificación
Recreativo	Mirador	Estructura de acero, barandillas de acero inoxidable, señalética, poste de iluminación, mobiliario  Piso de concreto de base, señalética, poste de iluminación, mobiliario	Mirador que actua como espacio de estancia en el tramo número 1, el cual se protagoniza por la quebrada  Juegos modulares las cuales serán realizados con acero inoxidable, polietileno de alta densidad contrarrestar golpes, madera en sus barandillas, además se añadirá pisos Las baldosas miden 45 x 60 centímetros y están pensadas para espacios públicos y de juegos para niños	La zon propuesta se ubica en el eje del tramo 1, con la finalidad de tener un vínculo con los moradores de ese sector la cual se encuentra divido por dos intersecciones de vías, en este caso la zona que se implanta el mirador se usara solo para los residentes de la calla La Caliza y como uso peatonal  La zona de recreación infantil tiene protagonismo, al estar cerca de una entidad educativa, se pueden realizar paseos a los juegos ya que son didácticos y obtendran una interacción con el aire libre, fuera del salón de clase y de uso para los usuarios de la zona.
	Juegos de módulos interactivos			
	Juegos de módulos generador de energía			
	Estancia para personas			
Deportivo	Mobiliario de ejercitador al aire libre	Gimnasio al aire libre, seran modelos adaptables con piezas giratorias mediante rodamiento de acero, fortalece los músculos de los brazos, hombros, pecho y espalda.	Modelo Mupa Gym 027, se fabrican con un tubo de manera central en formato de eje, dimensión de 4", tienen bastones de 1 1/4" para maniobras y dimensiones según estatura de la persona y bastones de carga en tubo de 1 1/2".	De igual manera se usará un espacio dedicado a la actividad física, de manera que tenga un constante uso la zona de recreación y de área de ejercicio físico, con múltiples actividades para toda edad, desde niños, adolescentes y adultos mayores.
Accesibilidad	Camineras	Uso de manera que obtenga luz natural del día y ventilación Manejo de sus paradas de buses sostenibles que se alimentan en sus terrazas para crear energía eléctrica Piso de concreto de base, señalética, poste de iluminación, mobiliario que sera de una estructura de acero.	Señalética, poste de iluminación, mobiliario, pequeños aparca para bicicletas Parada de bus, con generación de paneles solares, los cuales brindarán energía  Camineras tendran baldosas de 45 x 60 centímetros, la energía generada por millones de pisadas puede ser utilizada en múltiples aplicaciones, como iluminación de señales, anuncios digitales o zonas Wi-Fi.	Los tres tramos tendra la finalidad de acceder a una mejor movilidad, espacios de conectividad, que se perdía en el tramo dos por falta de transporte público y mala gestión de las vías que se daba prioridad. Jóvenes y adultos podran beneficiarse ya que en su mayoría tiene que caminar para movilizarse a sus diferentes actividades cotidianas, como el estudio o trabajo respectivo, con esto se dará una vinculación directa con las vías secundarias.
	Ciclovía			
	Rampa para personas con capacidades diferentes			
	Estacionamientos			
	Parada de Bus			
	Bicicleta			
Educativo Ambiental	Espacios verdes	Diseños mediante vegetación, alta, media y baja, con lo cual se va a gestionar la iluminación natural en el día Huertos urbanos capaces de abastecer necesidades, como nutrientes, a nivel medicinal y de consumo	Señalética, barras de protección, previo diseño en zonas de mayor afluencia de personas con vegetación alta y vegetación alta en espacios de menor flujo de estancia Implantación de pequeños huertos de:	Las zonas de vegetación y de huertos facilitará en su imagen urbana, con su vegetación resaltando las especies nativas y con huertos urbanos con diferentes semillas, nutrientes y de uso para todas las zonas.
	Jardines			
	Huerto urbano			
Contemplativo	Capillas	Mejoramiento de las capillas existentes, las cuales seran de importancia para cada uno de los tramos y la casa comunal como eventos e interacción	Restauración de capilla e implementación de un espacio de uso comunal, eventos parroquiales, barriales, informativos y de índole participativo.	Los tramos comprenden de dos capillas las cuales no tienen ningún uso en particular, la cual sera de beneficio y de un espacio comunal, para socialización de eventos del barrio.
	Casa comunal			
	Mural			
Instalaciones para servicios generales	Caseta de guardia	Uso de la luz natural y de ventilación para flujo de olores, el diseño de pérgolas seran añadidas en función de aprovechar los espacios.	Piso de hormigón simple de base, señalética, lavamanos, inodoros, urinarios, basureros Pérgolas que se alimenten de paneles solares para generar iluminación	En gran parte de la zona se establece postes de iluminación cada 10-12 metros de distancia, eso dificultda que no se permanezca en espacios de poca seguridad, lo que implementan espacios de carácter público, conjuntamente con otros espacios de estancia en cada uno de los tres tramos.
	Pérgolas			
	Baños públicos			
	Basureros			
Lúdico	Parklets	Los parklets se usaran como espacios de descanso, y tambien a su vez en zonas las cuales los stands de comercio tengan productos que ofrecer, ayudando de tal manera a las localidades de cada tramo con pequeños negocios	Parklets de 2 metros x 7 metros, de madera, que sean adaptables  Sistema de drenaje sostenible, captación de aguas en dias lluviosos Stands comerciales para mini emprendimientos	La gran mayoría de la comunidad, se moviliza caminando, y muy poco en vehículos particulares, lo cual establece una desconexión en las zonas, de tal manera que se genera nuevos nodos de interacción, mobiliario y de pequeños locales comerciales para el uso permanente de los mismos.
	Drenajes			
	Stands comerciales			

Tabla 9: Programas de necesidades y cuadro de áreas

Elaboración: Calle y Montenegro

#### 4.10 Propuesta expresiva del proyecto general

El diseño del proyecto de corredor urbano, implementa una conexión mediante bisagras urbanas, que generan nodos de interacción social, las cuales se integran en diferentes espacios al largo de cada uno de los tramos, dichas áreas aprovechan los recursos naturales y la belleza natural de la zona. El espacio público es un punto importante, por lo cual se integran espacios urbanos para promover la actividad física, el ejercicio y la recreación. Finalmente se implementa una mejora visual en todo el sector, mediante parques bolsillos, un mirador y de una plaza, preservando las especies naturales que existen en el sector de Baños y Narancay.

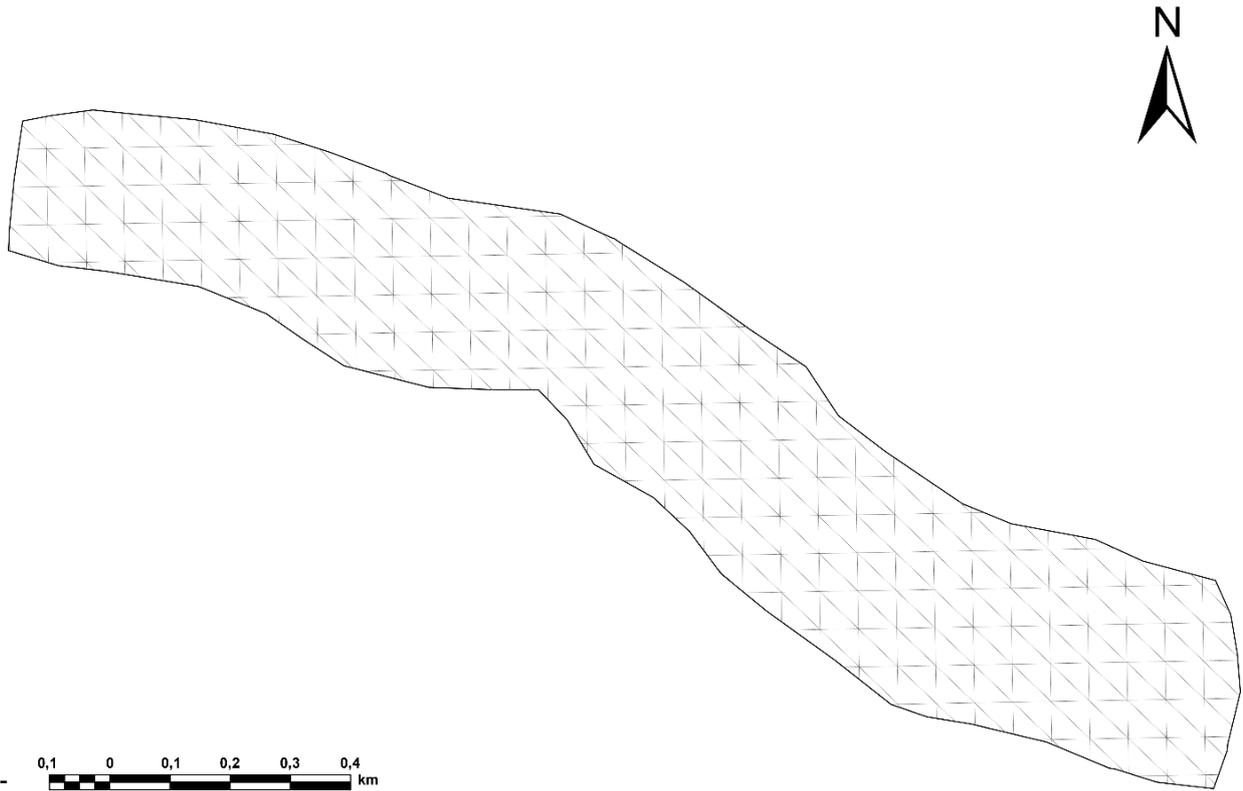


*Figura 79: Emplazamiento general del proyecto*

*Elaboración: Calle y Montenegro*

#### 4.11 Concepto

La propuesta tiene como objetivo principal el solventar una necesidad del sector con la creación de zonas interactivas, a su vez, respetando las diferentes interacciones. Busca generar una malla de cada tramo, zonificando de una manera orgánica y con un diseño que se adapte a cada una de las estrategias.



*Figura 80: Malla del terreno*

*Elaboración: Calle y Montenegro*

La propuesta permite resolver la problemática del sector, es decir, espacios articulados que sean un punto de inflexión para atraer al usuario, manteniendo una zona en constante movimiento, dejando de lado los corredores urbanos comunes, donde las zonas simplemente se unifican y no consideran una organización correcta. Es por ello que, en el tramo uno se encuentran las zonas de estancia para el usuario, una interacción social entre la conexión de la calle La Caliza y la calle Narancay, enfocándose en un concepto de carácter turístico. En el segundo tramo se recuperan áreas permeables y adaptación al peatón, con una ciclovía, camineras y lugares de estancia como paradas de buses y juegos interactivos. El tercer tramo es dedicado a potencializar el espacio público de zonas residenciales que lo rodea, diseñando una plaza con una organización para el uso diario, movilidad y zonas para el uso de los residentes, incluyendo espacios comerciales para diferentes eventos, así también una zona de juegos para el espacio deportivo y pensado en niños pequeños.

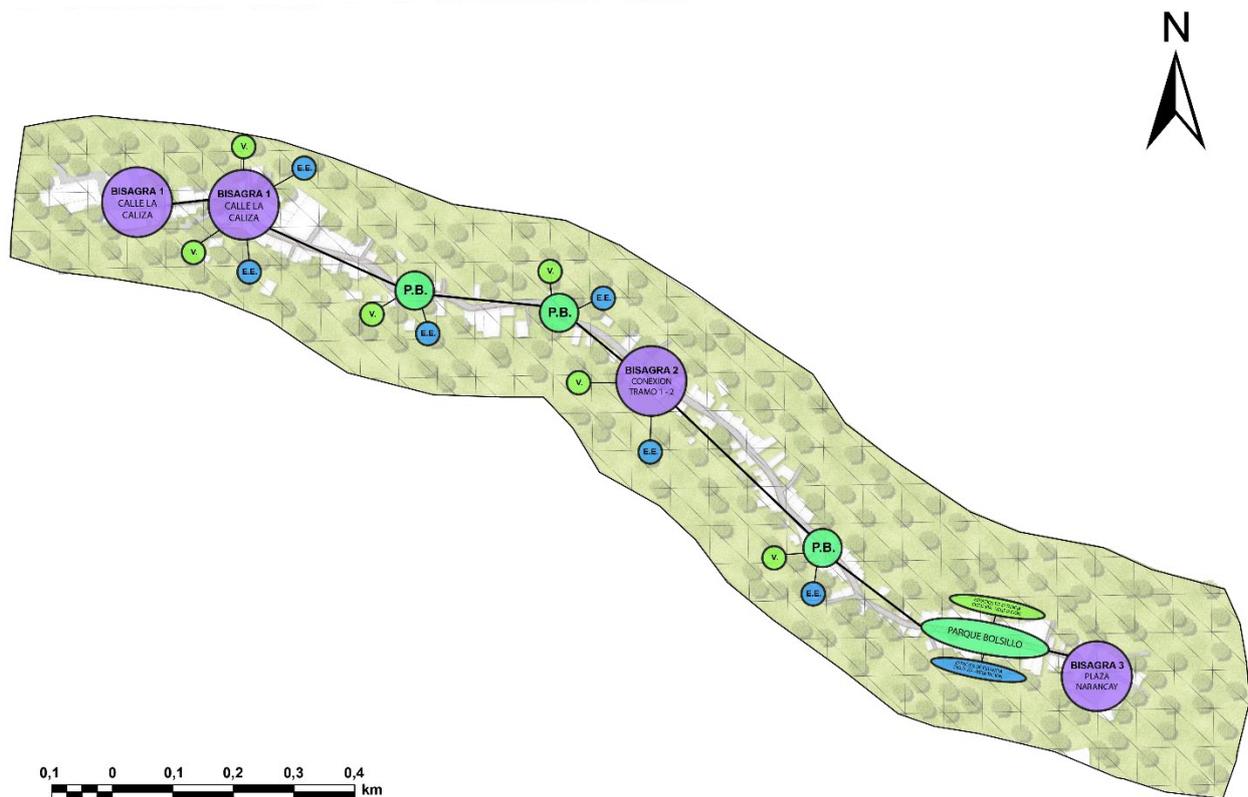


Figura 81: Concepto Específico del Proyecto

Elaboración: Calle y Montenegro

#### 4.12 Memoria Descriptiva

El corredor urbano se ha convertido en un pilar importante para la planificación arquitectónica en ciudades, en este contexto, el presente proyecto surge a partir de una respuesta integral a la necesidad de transformar espacios urbanos, sin ningún tipo de uso en un entorno compatible, con lo rural y lo urbano que integre la sostenibilidad y su imagen urbana estéticamente enriquecedora. La presente memoria descriptiva se organiza en cómo la propuesta de corredor urbano tiene un enfoque de articulación con espacios públicos, dirigidos en potencializar la unión de los barrios de Baños y Naranca. La identificación de las diferentes dificultades que se encuentran en la actualidad, han sido el punto de partida para contemplar una propuesta que no solo sea un enfoque hacia las carencias urbanas, sino también a los valores culturales de cada barrio y aspectos sociales que se encuentren en la comunidad. Se ha utilizado un diagnóstico de la situación actual con diferentes mapas que ayuden a identificar los diferentes puntos de intervención de manera exitosa para la realización de la propuesta.

El presente documento detalla el análisis cada tramo, los objetivos del proyecto, la metodología de implementación y las diferentes fases para una transformación correcta y significativa. El

proyecto utiliza tres diferentes tipos de criterios de diseño, forma, función y tecnología para la conexión de los barrios de Baños y Narancay, combinado con la funcionalidad y finalmente, con la parte tecnológica del proyecto, dando como resultado un diseño apropiado al contexto.

#### **4.13 Forma**

La forma que tiene el proyecto se desarrolla a partir de la conectividad de espacios, entre las curvas de nivel existentes, por el tipo de urbanismo y por la capacidad de articular lo urbano con lo rural. La creación de diferentes espacios se basa en principios que generan detalles simples y que tengan conexión con la naturaleza. Se crean espacios en donde se promueva la interacción social, reactivación del turismo, la cultura, entre otros. Cada diseño se genera de igual manera teniendo como primicia la naturaleza, creación de diferentes huertos urbanos e introducción de especies nativas en la que se desenvuelve cada tramo.

- **Equilibrio de los espacios: Tener un equilibrio de la imagen urbana existente y la implementación de espacios nuevos.**
- **Espacios de estancia: Diseño de espacios para descansar, tener interacciones sociales y espacios tranquilos que generen un bienestar emocional.**
- **Simplicidad: Excluir elementos que no sean relevantes para la creación de espacios que puedan transmitir pureza y sencillez.**
- **Naturaleza: Diseño urbano a través de espacios verdes, huertos urbanos y materiales naturales para la articulación de un entorno natural.**
- **Simbolismo: Incorporar elementos como el agua, rocas y sobre todo vegetación capaz de tener un eje importante para el turismo.**
- **Sostenibilidad: Incentivar a diferentes prácticas sostenibles y estrategias de diseño que se puedan minimizar en su impacto ambiental.**
- **Comunidad barrial: Diseños de espacios que promuevan la unión de residentes en cada zona, donde sea un gran apoyo para solventar debilidades que se puedan presentar y, sobre todo, teniendo un sentido de pertenencia, participaciones colectivas y de buen vivir.**

#### **4.14 Función**

El proyecto se divide en tres tramos, los cuales, a su vez, se dividen en los usos de acuerdo a la funcionalidad apropiada para cada uno de los tramos. En estas zonas implementadas, se detalla que en los tramos uno y dos existen espacios de mobiliarios urbanos, espacios de recreación y de un mirador como atractivo turístico. Mientras que, el tercer tramo cuenta con espacios vinculados a una plaza central, donde se encuentran zonas de juegos infantiles, áreas de comercio y estrategias de movilidad planificada con el fin de tener una correcta planificación para el peatón y el uso correcto de transporte público.

El corredor urbano mediante bisagras entre los Barrios Baños y Narancay, posee su nombre en respuesta a que el sector se ha ido expandiendo a lo largo de los años y el crecimiento de su

imagen urbana se ha ido deteriorando, predominando el uso del vehículo en algunas zonas, y desconectando totalmente puntos focales donde los habitantes se sienten preocupados por no tener a su alcance equipamientos, transporte público, infraestructura adecuada y zonas comerciales para su economía.

Es por ello que, a continuación, se evidencia la funcionalidad de todo el proyecto en cada tramo por cada zona planteada:

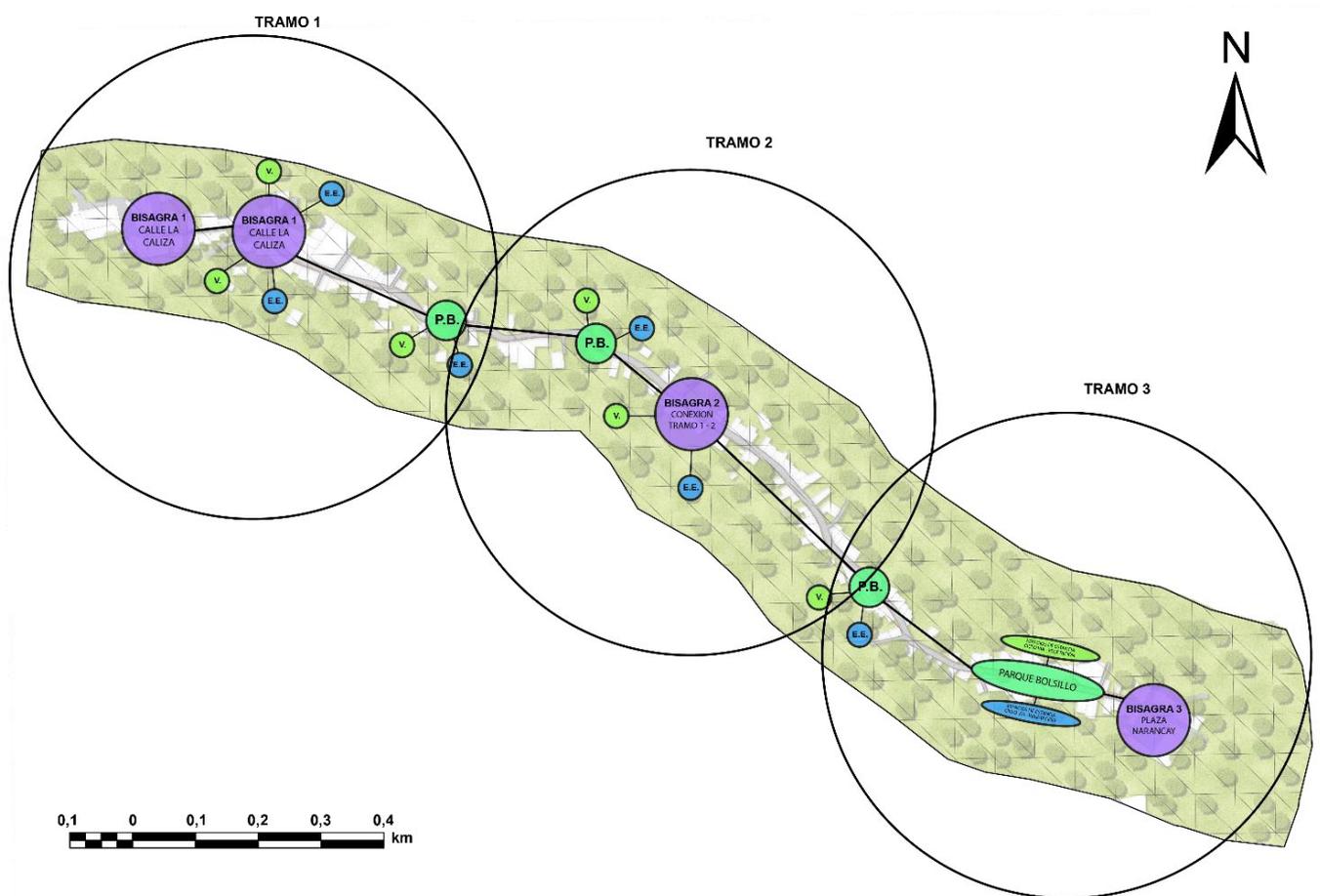


Figura 82: Concepto de Función y Forma del corredor

Elaboración: Calle y Montenegro

#### 4.15 Materialidad

Los materiales que se han implementado en el proyecto han sido considerados con el objetivo de poder encontrar un confort, armonía y sencillez en cada uno de los espacios (Ver Tabla 10), sobre todo, materiales que se puedan asemejar a la naturaleza. Los materiales propuestos son:

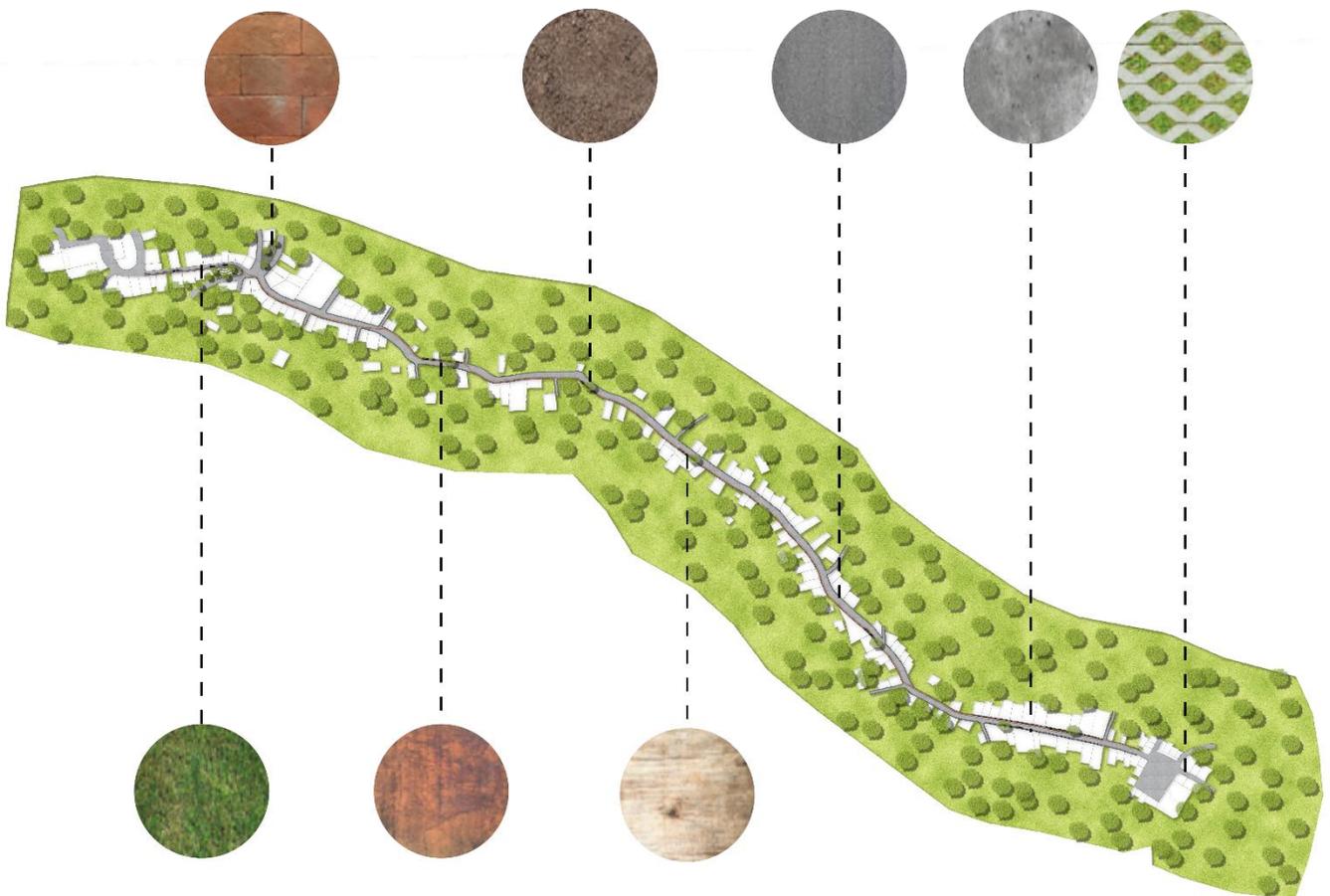
Mezcla Asfáltica - Césped

Tierra - Ladrillo Artesanal

Hormigón - Madera

Acero Corten - Adoquín Ecológico

Agua - Vidrio laminado



*Figura 83: Mapa de materialidad*

*Elaboración: Calle y Montenegro*

**LISTA DE MATERIALES UTILIZADOS EN LA ZONA DE ESTUDIO**

<b>Materiales</b>	<b>Uso</b>	<b>Materiales</b>	<b>Uso</b>
Mezcla asfáltica		Tierra	
	-Ciclovía y camineras		-Huertos -Camineras -Andenes
Césped		Madera	
	-Espacios verdes -Jardineras -Juegos de niños -Senderos explorativos		-Mobiliarios -Apiarios -Estructura de mirador -Estructura de puntos de venta
Hormigón		Ladrillo artesanal	
	-Calles de ingreso -Mobiliario -Camineras -Losa de espacios		-Piso externo de espacios -Pisos interno de espacios
Acero Corten		Adoquín ecológico	
	-Espacios exteriores como nodos de ingresos		-Camineras
Vidrio Laminado		Agua	
	-Espacios exteriores		-Pileta de agua -Parques bolsillo

Tabla 10: Tabla de materialidad del proyecto

Elaboración: Calle y Montenegro

#### 4.16 Mobiliario

El diseño del corredor urbano implementará distintos tipos de mobiliarios, los cuales se destacan en el sistema de iluminación alimentados por paneles solares y serán caracterizados por promover la conciencia ecológica y ambiental, esto hará que los ciudadanos puedan disfrutar de todo el espacio público de manera amigable con el ambiente. Dicho esto, se podrá observar mobiliario de descanso y de recreación para la fomentación de espacios seguros y cómodos para el usuario.

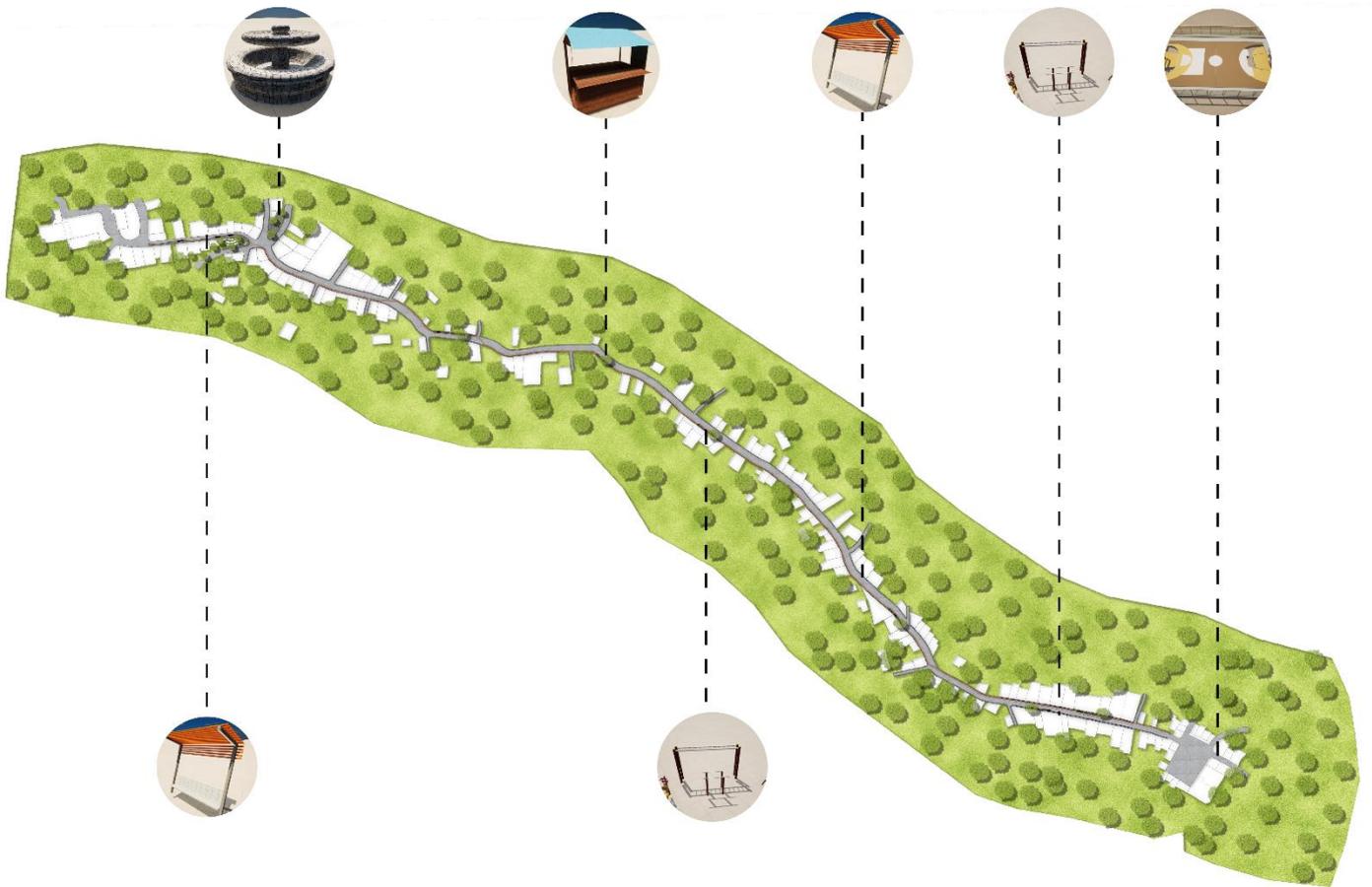


Figura 84: Mobiliario utilizado en el proyecto

Elaboración: Calle y Montenegro

#### 4.17 Vegetación, recuperación ecológica

La integración de vegetación en un proyecto desempeña un papel fundamental en la mejora del entorno urbano y la calidad de vida de sus habitantes. La introducción de elementos vegetales no solo añade belleza estética al paisaje urbano, sino que también aporta una serie de beneficios tangibles, como la reducción de la contaminación del aire, la mitigación del efecto isla de calor, la mejora de la calidad del agua y la promoción de la biodiversidad local. Además, la vegetación puede desempeñar un papel importante en la conexión ecológica entre diferentes áreas verdes de la ciudad, favoreciendo la movilidad de especies y contribuyendo a la creación de hábitats saludables para la fauna urbana. En este contexto, es esencial comprender el diseño adecuado y la selección de especies vegetales apropiadas para maximizar estos beneficios y garantizar la sostenibilidad a largo plazo del proyecto. Se ha realizado una propuesta (Ver **¡Error! No se encuentra el origen de la referencia.**) que identifique un impacto positivo en el desarrollo de ciudades más habitables y resilientes.

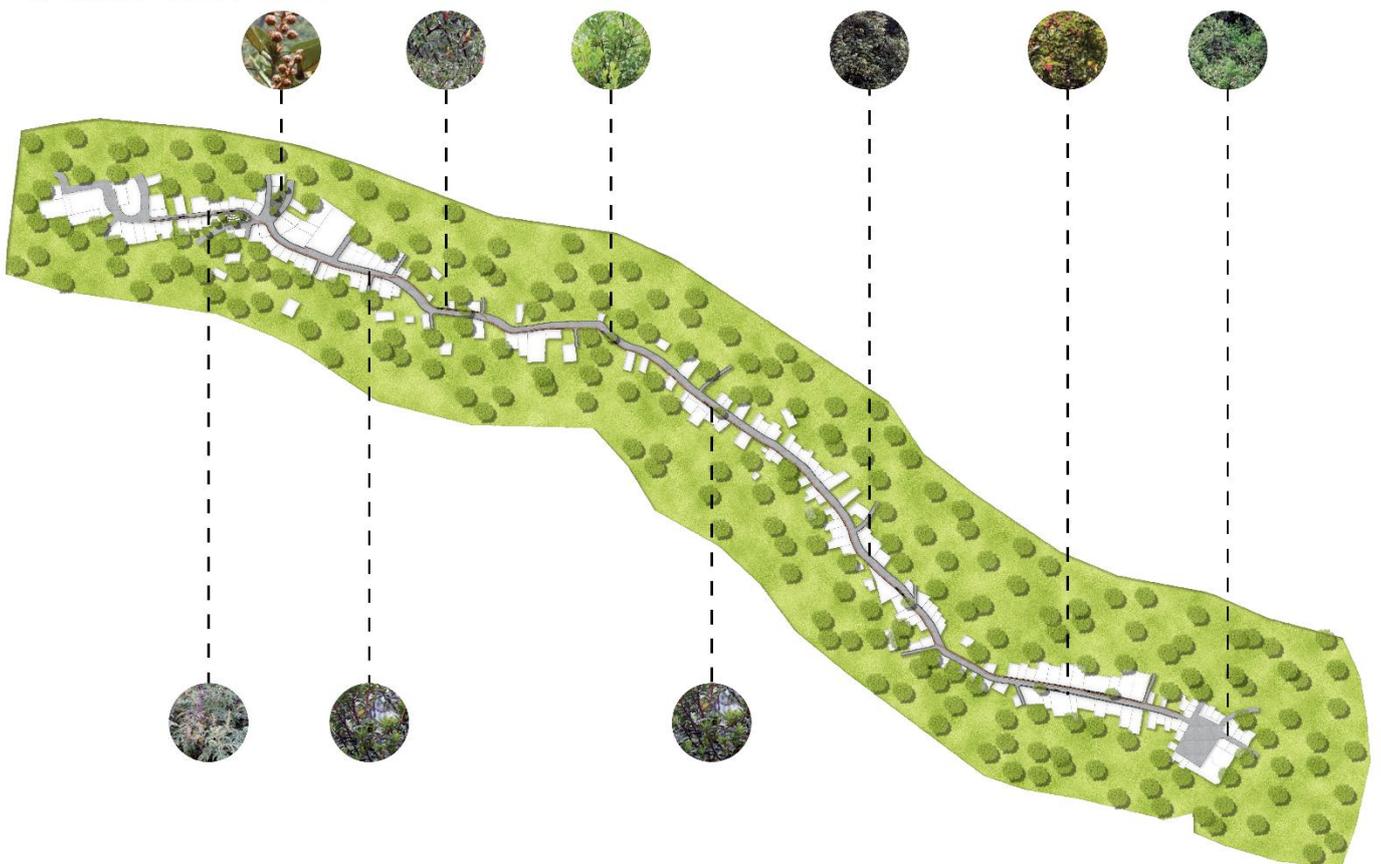


Figura 85: Mapa de vegetación

Elaboración: Calle y Montenegro

## Cuadro de especies vegetales actuales en barrios Baños y Narancay

<b>Pumamaqui</b>	<b>Especie 01</b>	<b>Aliso</b>	<b>Especie 02</b>
	<p><b>Descripción:</b> Arbol de 15m de altura, estructura de un tronco de cilindro recto de 30cm de diámetro.</p> <p><b>Justificación:</b> Se implementará en zonas de mayor uso de suelo agrícola, en este caso en el tramo dos.</p>		<p><b>Descripción:</b> Arbol de 15m de altura, estructura de un tronco de cilindro recto de 30cm de diámetro.</p> <p><b>Justificación:</b> Sera implementado en espacios de descanso, en la plaza de Narancay.</p>
<b>Laurel</b>	<b>Especie 03</b>	<b>Altamisa</b>	<b>Especie 04</b>
	<p><b>Descripción:</b> Arbolito de 3m de altura, estructura de copa irregular, sus hojas son de verde oscuro lustroso.</p> <p><b>Justificación:</b> Se utiliza en los componentes para la imagen urbana de cada tramo, en el caso mas relevante es en el mirador.</p>		<p><b>Descripción:</b> Arbusto de 1m de altura, estructura simple con un color verde oscuro.</p> <p><b>Justificación:</b> Se utiliza como repelente de pulgas, en estos casos se implementa en los parques bolsillos para servir de mantenimiento.</p>
<b>Cedrillo</b>	<b>Especie 05</b>	<b>Zhiripe</b>	<b>Especie 06</b>
	<p><b>Descripción:</b> Arbusto de 5m de altura, estructura de tronco cilíndrico, sus hojas son un de ápice agudo y textura suave.</p> <p><b>Justificación:</b> Esta especie se utilizará como cultivo en los parques bolsillos y como cerca viva, para la separación de los espacios.</p>		<p><b>Descripción:</b> Arbusto de 4m de altura, estructura de tronco tortuoso, sus hojas son de color verde claro.</p> <p><b>Justificación:</b> Se implementará en los parques bolsillos, puesto que sus hojas cumplen la función de aliviar cólicos, tratamiento medicinal, y pueden usar los residentes.</p>
<b>Guanto Rojo</b>	<b>Especie 07</b>	<b>Zharcao</b>	<b>Especie 08</b>
	<p><b>Descripción:</b> Arbusto de 2m de altura, estructura de un tronco tortuoso.</p> <p><b>Justificación:</b> Se implementa en parques bolsillos, puesto que sus hojas se usan normalmente para limpiar de espanto y mal aire, sus semillas y frutos son tóxicos, por lo que no se debe ingerir.</p>		<p><b>Descripción:</b> Arbusto de hasta 5m de altura. Sus hojas son simples opuestas, antiguamente su fruto era usada como tinta de pluma.</p> <p><b>Justificación:</b> Se implementa en los alrededores de la plaza y del mirador, en su actualidad se utiliza con fin ornamental.</p>
<b>Rañas</b>	<b>Especie 09</b>	<b>Borreguito</b>	<b>Especie 10</b>
	<p><b>Descripción:</b> Arbusto de 2m de altura, estructura de tallo cilíndrico. Sus hojas son simples dispuestas, verde lustroso.</p> <p><b>Justificación:</b> Al ser una especie que sirve para forraje de ganado, se implementa en el tramo dos, para uso agrícola de los residentes.</p>		<p><b>Descripción:</b> Arbusto de 4m de altura, estructura de ramificación laxa. Sus hojas son de forma ovalada con 4 pétalos blancos.</p> <p><b>Justificación:</b> Se implementa en parques bolsillos, sirve para uso medicinal en contra de problemas en encías, de igual manera ha sido utilizada para tratar los espamos.</p>

Tabla 11: Tabla de vegetación

Fuente: Árboles y arbustos de los ríos de Cuenca Azuay-Ecuador (2016)

#### 4.18 Presupuesto de Anteproyecto

PRESUPUESTO						
Ítem	Código	Descripción	Unidad	Cantidad	P.Unitario	P.Total
1		OBRAS PRELIMINARES				
1.1	501012	Replanteo y Nivelaciór	km	4	457,43	1829,72
2		OBRAS DE ARTE				
2.1		Veredas				
2.1.1	504022	Excavación a máquina en terreno normal	m3	1.440,00	1,88	2.707,20
2.1.2	512036	Encofrado de madera rectc	m2	1120	3,24	3628,8
2.1.3	505013	Relleno compactado con material de mejoramiento	m3	1.056,00	26,52	28.005,12
2.1.4	540302	Hormigón de 210 kg/cm2	m3	384,00	154,24	59.228,16
2.1.5	513003	Acero fy=5000 kg/cm2 malla electrosoldada	kg	3.152,33	2,11	6.651,42
2.1.6	509001	Curado de hormigón	m2	4.800,00	0,61	2.928,00
2.1.7	528003	Corte y sellado de juntas	ml	1.600,80	4,27	6.835,42
2.2		Ciclo vía				
2.2.1	504022	Excavación a máquina en terreno normal	m3	720,00	1,88	1.353,60
2.2.2	512036	Encofrado de madera rectc	m2	560	3,24	1814,4
2.2.3	505013	Relleno compactado con material de mejoramiento	m3	528,00	26,52	14.002,56
2.2.4	540302	Hormigón de 210 kg/cm2	m3	192,00	154,24	29.614,08
2.2.5	513003	Acero fy=5000 kg/cm2 malla electrosoldada 4-15	kg	1.586,08	2,11	3.346,63
2.2.6	509001	Curado de hormigón	m2	2.400,00	0,61	1.464,00
2.2.7	528003	Corte y sellado de juntas	ml	800,40	4,27	3.417,71
2.2.8	528004	Pintura de caucho con fondo para paredes, 2 manos	m2	2.400,00	4,87	11.688,00
2.2.9	531002	Señal horizontal en franjas	ml	2.000,00	1,64	3.280,00
2.3		Parque bolsillo				
2.3.1	504022	Excavación a máquina en terreno normal	m3	50,40	1,88	94,75
2.3.2	512036	Encofrado de madera rectc	m2	39,2	3,24	127,0
2.3.3	505013	Relleno compactado con material de mejoramiento	m3	37,0	26,52	980,2
2.3.4	540302	Hormigón de 210 kg/cm2	m3	13,4	154,24	2.072,99
2.3.5	513003	Acero fy=5000 kg/cm2 malla electrosoldada	kg	416,5	2,11	878,82
2.3.6	509001	Curado de hormigón	m2	168,00	0,61	102,48
2.3.7	528003	Corte y sellado de juntas	ml	58,80	4,27	251,08
2.3.8	512036	Encofrado de madera recto (mobiliario)	m2	117,6	3,24	381,0
2.3.9	540302	Hormigón de 180 kg/cm2	m3	6,7	92,40	620,93
2.3.10	513035	Recubrimiento de madera (m. banca - respaldar	m2	156,8	3,24	508,0
<b>SUBTOTAL</b>						<b>187.812,10</b>
<b>IVA</b>					12 %	<b>22537,45</b>
<b>TOTAL</b>						<b>210.349,55</b>

Tabla 12: Tabla de presupuesto de Anteproyecto

Fuente: Árboles y arbustos de los ríos de Cuenca Azuay-Ecuador (2016)

#### 4.19 TRAMO 1

En el tramo número uno, la base fundamental para la potencialización de esta zona es la conexión de espacios influyentes en vías, interacción social y de área recreativa, comprendiendo que no existe una planificación vial en la calle La Caliza, puesto que, al ser una vía de un solo carril y que las viviendas no tienen veredas, se plantea la utilización de peatonalizar y realizar el uso exclusivo para residentes del lugar, con el fin de precautelar la seguridad de las personas que se dirigen a la zona de buses ubicada en la iglesia de Baños. Seguido de la implementación de un mirador que aprovecha la quebrada que divide la intersección de las calles previamente mencionadas, reutilizando el espacio de la zona del parque para el complemento de interacción social entre juegos de niños y estancia, e implementando de igual manera una parada de bus que se conecte hacia la plaza de Narancay.



*Figura 86: Conexión de entre la calle La Caliza y la calle Narancay*

*Elaboración: Calle y Montenegro*

#### 4.19.1 Render General

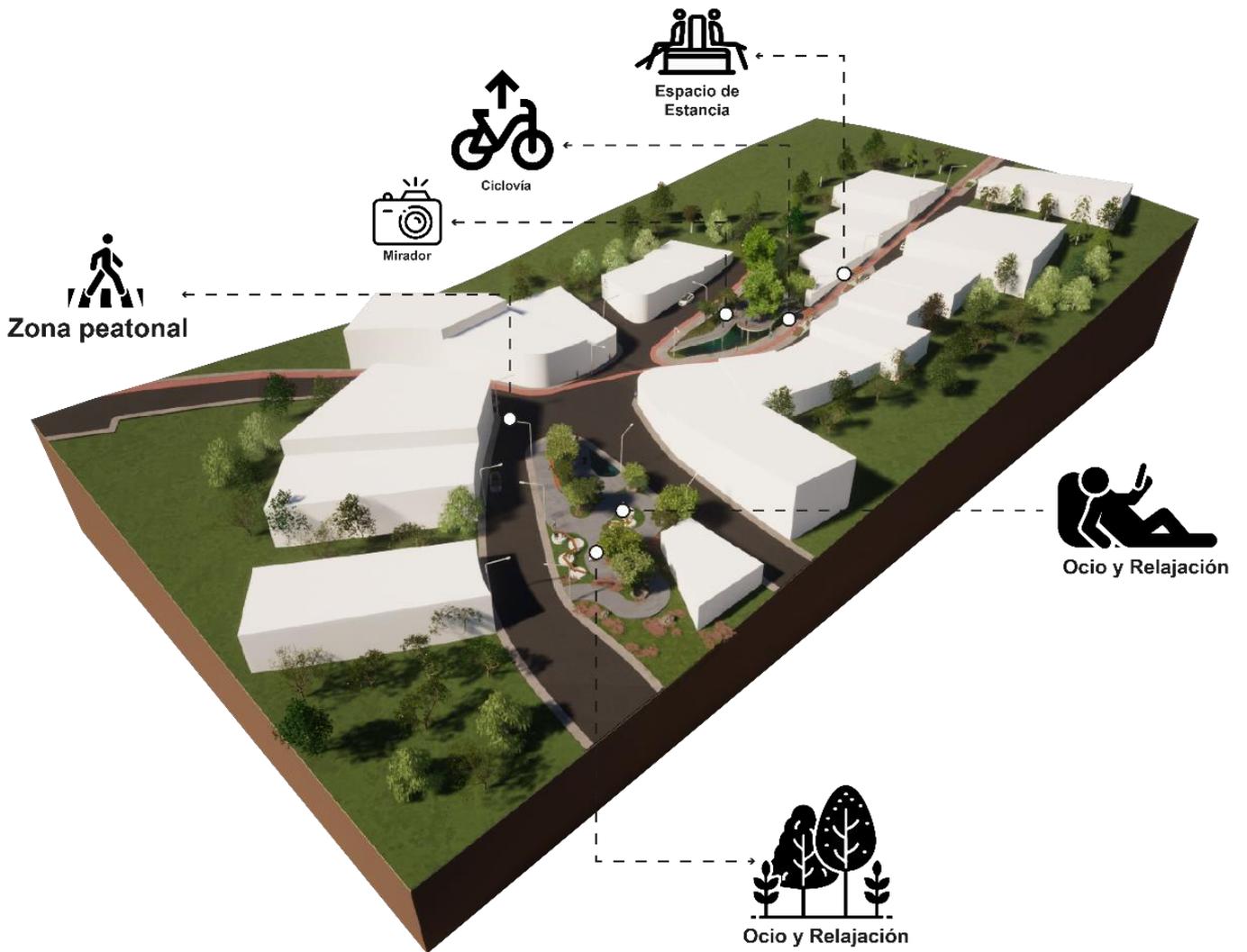


Figura 87: Nodos conectores calle La Caliza y calle Narancay

Elaboración: Calle y Montenegro

#### 4.19.2 Situación actual



*Figura 88: Quebrada de la calle La Caliza*

*Elaboración: Calle y Montenegro*



*Figura 89: Quebrada de la calle La Caliza*

*Elaboración: Calle y Montenegro*



*Figura 90: Parque de la calle La Caliza*

*Elaboración: Calle y Montenegro*



*Figura 91: Parque de la calle La Caliza*

*Elaboración: Calle y Montenegro*

#### 4.19.3 Renders propuesta



*Figura 92: Mirador y área de estancia en la calle la Caliza*

*Elaboración: Calle y Montenegro*



*Figura 93: Parque bolsillo (temática de agua)*

*Elaboración: Calle y Montenegro*



*Figura 94: Parque bolsillo (temática de agua)*

*Elaboración: Calle y Montenegro*



*Figura 95: Parque bolsillo (temática de agua)*

*Elaboración: Calle y Montenegro*



*Figura 96: Parque bolsillo (temática de agua)*

*Elaboración: Calle y Montenegro*



*Figura 97: Parque bolsillo (temática de agua)*

*Elaboración: Calle y Montenegro*



*Figura 98: Mirador calle La Caliza*

*Elaboración: Calle y Montenegro*



*Figura 99: Mirador calle La Caliza*

*Elaboración: Calle y Montenegro*



*Figura 100: Parque Bolsillo en la calle La Caliza*

*Elaboración: Calle y Montenegro*



*Figura 101: Parque Bolsillo en la calle La Caliza*

*Elaboración: Calle y Montenegro*

#### 4.20 TRAMO 2

El segundo tramo, al ser una zona en proceso de consolidación, se realiza un enfoque hacia la creación de huertos urbanos y de parques bolsillos, con el fin de solventar las necesidades de los residentes y también como beneficio económico. Se implementará el uso de señalización vial y creación de una ciclovía con carriles contrarios, la parada de bus será de gran relevancia puesto que no existe un transporte público para solucionar la movilización hacia las actividades diarias de los residentes de la zona.



*Figura 102: Parque bolsillo y área de estancia*

*Elaboración: Calle y Montenegro*

#### 4.20.1 Render General

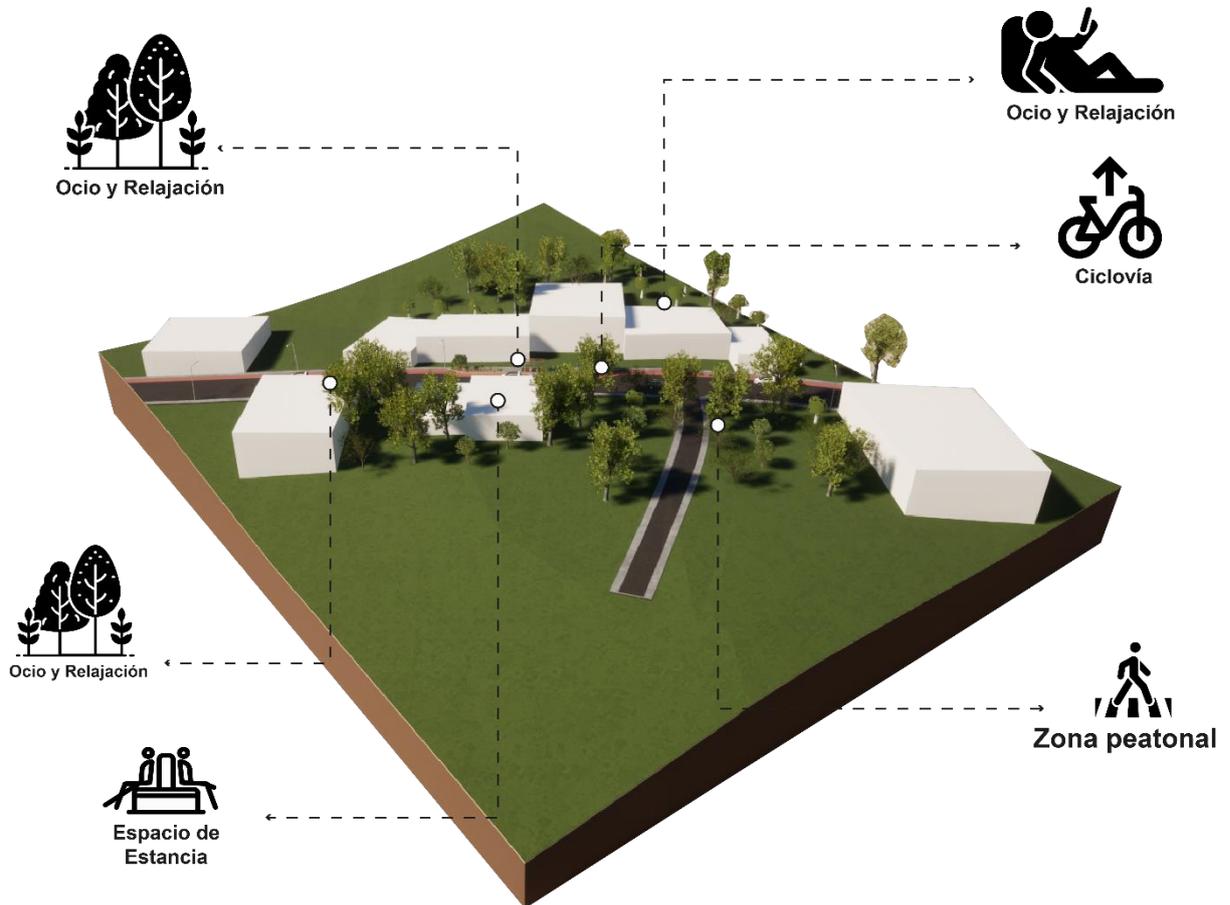


Figura 103: Parque bolsillo, área de estancia y ciclovía

Elaboración: Calle y Montenegro

#### 4.20.2 Situación actual



*Figura 104: Calle Narancay*

*Elaboración: Calle y Montenegro*



*Figura 105: Capilla en la calle Narancay*

*Elaboración: Calle y Montenegro*



*Figura 106: Calle Narancay*

*Elaboración: Calle y Montenegro*



*Figura 107: Calle Narancay*

*Elaboración: Calle y Montenegro*

#### 4.20.3 Renders propuesta



*Figura 108: Parque bolsillo y área de estancia*

*Elaboración: Calle y Montenegro*



*Figura 109: Parque bolsillo y área de estancia*

*Elaboración: Calle y Montenegro*



*Figura 110: Parque bolsillo y área de estancia*

*Elaboración: Calle y Montenegro*



*Figura 111: Parque bolsillo y área de estancia*

*Elaboración: Calle y Montenegro*



*Figura 112: Parque bolsillo y área de estancia*

*Elaboración: Calle y Montenegro*



*Figura 113: Parque bolsillo y área de estancia*

*Elaboración: Calle y Montenegro*



Figura 114: Parque bolsillo y área de estancia

Elaboración: Calle y Montenegro



Figura 115: Parque bolsillo y área de estancia

Elaboración: Calle y Montenegro

#### 4.21 TRAMO 3

En el tramo número tres se realizará la intervención de la plaza de Narancay y rediseño vial. En este caso, al tener secuencia con el tramo dos, se debe utilizar la distribución de espacios de interacción social como es el uso de la plaza y de canchas de uso múltiple, añadiendo que se colocará casetas para el uso de comercio. Mientras que, en la zona central, se crearán espacios destinados para el transporte de buses y taxis. Teniendo en cuenta que, los actores principales son los moradores de esta zona, se realizó una socialización de esta propuesta de diseño.



*Figura 116: Parque Bolsillo calle Narancay*

*Elaboración: Calle y Montenegro*



*Figura 117: Emplazamiento General de Plaza de Narancay*

*Elaboración: Calle y Montenegro*

#### 4.21.1 Renders generales

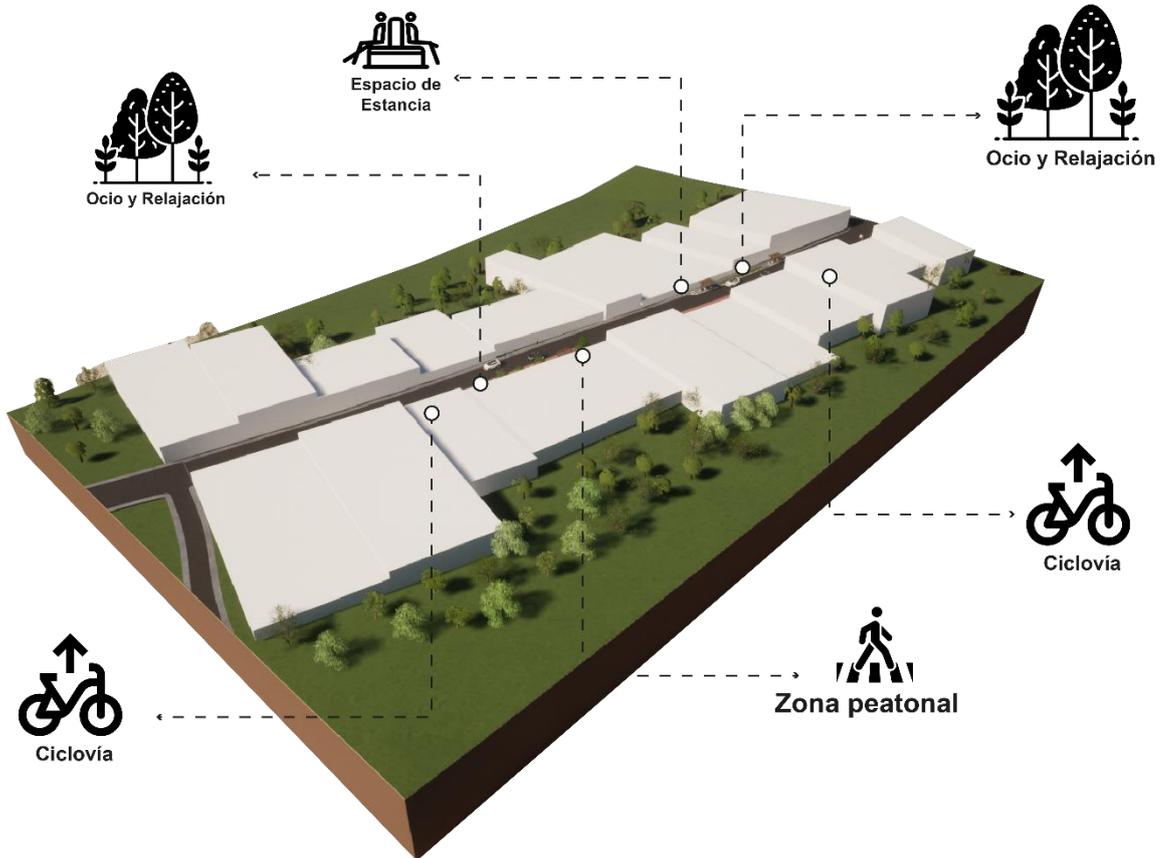


Figura 118: Parque bolsillo, área de estancia y ciclovía

Elaboración: Calle y Montenegro



Figura 119: Distribución de zonas

Elaboración: Calle y Montenegro

#### 4.21.2 Situación Actual



*Figura 120: Calle Narancay*

*Elaboración: Calle y Montenegro*



*Figura 121: Calle Narancay*

*Elaboración: Calle y Montenegro*



*Figura 122: Calle Narancay*

*Elaboración: Calle y Montenegro*



*Figura 123: Plaza Narancay*

*Elaboración: Calle y Montenegro*



*Figura 124: Plaza Narancay*

*Elaboración: Calle y Montenegro*



*Figura 125: Plaza Narancay*

*Elaboración: Calle y Montenegro*

#### 4.21.1 Renders propuesta



Figura 126: Parque bolsillo y área de estancia

Elaboración: Calle y Montenegro



Figura 127: Parque bolsillo y área de estancia

Elaboración: Calle y Montenegro



*Figura 128: Parque bolsillo y área de estancia*

*Elaboración: Calle y Montenegro*



*Figura 129: Parque bolsillo y área de estancia*

*Elaboración: Calle y Montenegro*



*Figura 130: Cancha múltiple*

*Elaboración: Calle y Montenegro*



*Figura 131: Áreas de estancia*

*Elaboración: Calle y Montenegro*



*Figura 132: Nodo conector de la plaza*

*Elaboración: Calle y Montenegro*



*Figura 133: Parqueaderos de plaza*

*Elaboración: Calle y Montenegro*



*Figura 134: Áreas de estancia*

*Elaboración: Calle y Montenegro*



*Figura 135: Emplazamiento general de la plaza Narancay*

*Elaboración: Calle y Montenegro*

# CAPÍTULO V

## 5. CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES

### 5.1 Conclusiones

El desarrollo de este trabajo de titulación ha permitido tener un profundo conocimiento sobre los corredores urbanos mediante bisagras, los cuales ayudan a promover en el sector de la ciudad un incremento de vegetación, consolidación urbana y una conexión con el espacio público. Esto ha sido posible gracias al análisis de diagnóstico y situación actual de la zona de intervención, mediante una investigación bibliográfica de los conceptos más relevantes para la tesis, conjuntamente con diferentes casos de estudio, obteniendo como resultado concienciar la imagen urbana, el cuidado de la flora y fauna, cuidado de fuentes de agua y el incentivo de una ciclovía como medio de movilización para los usuarios y una manera sostenible en la ciudad.

El resultado del anteproyecto de un corredor urbano busca tener un vínculo con la interacción social, imagen urbana, vegetación endémica e introducida, con materiales previos a su estudio de tramos y con la identidad agrícola del área de estudio.

Tras el diagnóstico realizado, se llega a la conclusión de que el diseño y la implementación de un corredor urbano en el área de estudio es óptima. Se cumplió con la necesidad de mejorar la interacción social, zonas funcionales y mejora del medio ambiente en un lugar agradable, saludable y con acceso a todo tipo de usuario. El diagnóstico de la situación actual ha resultado de gran importancia, debido a que se optó por intervenir en zonas estratégicas de los tres tramos. Por lo tanto, se recomienda realizar un plan integral para el diseño de espacios públicos con el fin de que sean más eficientes.

El anteproyecto de corredor urbano entre los barrios Baños y Narancay tiene un potencial para mejorar la conexión entre los residentes de las zonas con la vegetación, así como crecer a nivel económico y cultural. El diseño propuesto es una forma eficiente para promover la interacción social y la preservación del medio ambiente, por lo que se asegura una sostenibilidad en estas zonas mediante estrategias lógicas dentro del urbanismo y la arquitectura para aprovechar los recursos naturales, como la implementación de materiales de bajo impacto, sistemas de paneles solares y captación de agua.

En conclusión, este trabajo previo a la obtención del título, demuestra que un corredor urbano sí puede ser implementado en los barrios de Baños y Narancay con éxito. Con los diferentes casos de estudio evaluados y todo solventado con el diseño, se cumple con cada una de las problemáticas de los residentes de las zonas, estableciendo una propuesta de diseño correcta para la implementación del proyecto, lo cual beneficia a los barrios y a la ciudad, promoviendo la interacción social y preservando la conexión urbana.

## 5.2 Recomendaciones

Basándonos en los resultados obtenidos en la investigación, se pueden realizar diferentes recomendaciones para mejorar la interacción social y la identidad de los barrios de Baños y Narancay a través de la implementación de un corredor urbano. Primero, se recomienda establecer una participación y socialización con los residentes de la zona, con el fin de garantizar que el proyecto sea un éxito. Dado que los mismos tendrán un rol importante destacado en el diseño, el cual es orientado a la creación de realidades concretas que mejoren la calidad de vida de los usuarios. Tomando en cuenta a los turistas, se logra revitalizar espacios urbanos, donde se tenga un compromiso por parte de la comunidad en el cuidado y mantenimiento del corredor urbano una vez construido.

La siguiente recomendación es llevar a cabo diversas campañas para concientizar y educar de manera correcta a los residentes y turistas potenciales del corredor. Es importante que todos los residentes de los barrios comprendan la importancia de mantener el medio ambiente, los valores culturales y sociales de la zona. Esto ayudará a fomentar un mejor desarrollo del entorno y para los demás usuarios del corredor. También se recomienda implementar más áreas de descanso y actividades culturales de potencial alcance turístico y económico. Esto permitirá que el lugar sea visto de agrado para las personas que visiten los espacios, lugares de encuentro, y no solo de un corredor urbano sino de espacios públicos, lo que dará una mejora social de los espacios.

Por otro lado, es importante que el corredor tenga una cierta variedad de especies nativas de flora y fauna local para lograr una gran conservación del medio ambiente. A su vez, se deben considerar prácticas de agricultura para los huertos urbanos y sostenibles.

Recomendamos el uso de una metodología de diagnóstico de la situación actual para desarrollar un corredor urbano en los barrios de Baños y Narancay. Esta metodología permitirá abordar el proyecto desde un punto de vista actual para satisfacer problemáticas de carácter comunitario y la participación de los residentes como principales actores para el desarrollo del proyecto, de esa manera no solo tendrá un contexto físico, sino también de carácter económico solvente y cultural para su respectiva cohesión social de la comunidad.

Por último, se recomienda la realización de un seguimiento constante y visitas una vez construido el anteproyecto para determinar cómo se ha desarrollado a lo largo del tiempo y de ser necesario, realizar sus respectivos ajustes. Esto solventará que el proyecto sea sostenible a lo largo del tiempo. El corredor urbano mediante bisagras en los barrios de Baños y Narancay puede contribuir a cada aspecto interactivo social y puede servir como referencia para futuros proyectos similares en zonas parecidas.

## REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- Alemán, E. B., & Alemán, E. B. (2005). *Baños ensueños del Alma* (1a ed.). Consejo Provincial del Azuay.  
[https://biblioteca.cuenca.gob.ec/opac\\_css/index.php?lvl=notice\\_display&id=19362](https://biblioteca.cuenca.gob.ec/opac_css/index.php?lvl=notice_display&id=19362)
- Aránzazu, M. (2016). *DEL RURAL AGRARIO AL RURAL PERIURBANO: INSTRUMENTOS DE DESARROLLO RURAL EN LA COMARCA DE TORRIJOS (TOLEDO)*.
- Avilés, I. R., José, J., & Chaparro, G. (2010). *LOS SERVICIOS AMBIENTALES DE LA ARBORIZACIÓN URBANA: RETOS Y APORTES PARA LA SUSTENTABILIDAD DE LA CIUDAD DE TOLUCA*.
- Barranco, T. (2021). *El Paisaje como elemento integrador de la ordenación del territorio y el urbanismo: Espacios Urbanos, Periurbanos y Rurales*. <http://orcid.org/0000-0003-0896-1300>
- Behrends, S. (2017). Burden or opportunity for modal shift? – Embracing the urban dimension of intermodal road-rail transport. *Transport Policy*, 59, 10–16.  
<https://doi.org/10.1016/j.tranpol.2017.06.004>
- Bravo, B., & Rivas, J. (2012). *Elementos de cohesión urbana en escenarios metropolitanos: intersticios y corredores*.
- Candanoza, M., & Muriel, O. (2016). *Recuperación y articulación del espacio público en el centro Villavicencio como estrategia para el mejoramiento de la calidad de vida*.
- Cebrián, F., García, J., & García, C. (2007). *Transporte y territorio: la formulación del corredor urbano industrial de La Mancha oriental*.
- Colautti, V. (2013). *LA ARTICULACIÓN COMO ESTRATEGIA PROYECTUAL*. Nuevas Fronteras Urbanas.
- Davis, L., Ramírez, A., Laura, M., & Salvador, M. (2016). *Parques Públicos de Bolsillo en la Ciudad de México ¿Alternativas Sostenibles para el Rescate de Espacios Urbanos Vacíos?*
- De la Torre, M. (2006). *LA URBANIZACIÓN DE GRANDES EJES METROPOLITANOS Un proyecto de ordenación para la ciudad de baja densidad*.
- di Virgilio, M. M., & Gil y de Anso, M. L. (2012). Estrategias habitacionales de familias de sectores populares y medios residentes en el área metropolitana de Buenos Aires (Argentina). *Revista de Estudios Sociales*, 44, 158–170.  
<https://doi.org/10.7440/res44.2012.15>
- Fernández, R., Fernández, S., Ortega, G., & Salmerón, P. (2011). *La gestión del paisaje histórico urbano en Ciudades Patrimonio Mundial. Metodología de análisis, seguimiento y evaluación*.
- Garay, D. (2012). *Paisaje Cultural y Planificación del paisaje. El caso de la naciente del arroyo Conchitas en la región metropolitana de Buenos Aires*.
- Garfias, A., & Araujo, H. (2015). *Propuesta metodológica para el análisis de la habitabilidad urbana. Desde la concepción de las “ciudades humanas.”*  
<http://www.redalyc.org/articulo.oa?id=477947306003>

- Hernández, H., Diana, V., Romero, J., Matamoros, C., Giancarlo, J., Marín, U., Ávila, I., Carlos, P., Vargas, V., Blanco, B., Mónica, A., & Barboza, G. (2018). *INFORME ESTADO DE LA NACIÓN EN DESARROLLO*.
- Hesse, Markus. (2007). *The City as a Terminal The Urban Context of Logistics and Freight Transport*. Ashgate.
- Iranzo, E. (2009). *El paisaje como patrimonio rural. Propuesta de una sistemática integrada para el análisis de los paisajes valencianos*. Universitat de València, Servei de Publicacions.
- Jennings, V., Floyd, M. F., Shanahan, D., Coutts, C., & Sinykin, A. (2017). Emerging issues in urban ecology: implications for research, social justice, human health, and well-being. *Population and Environment*, 39(1), 69–86. <https://doi.org/10.1007/s11111-017-0276-0>
- Jordán, J., Pérez, V., & De las Rivas, J. (2020). Paisaje Urbano Histórico: aprendiendo de una ciudad paisaje, Segovia. *EURE*, 46(137), 87–110.
- Keshtkaran, R. (2019). Urban landscape: A review of key concepts and main purposes. In *International Journal of Development and Sustainability* (Vol. 8, Issue 2). [www.isdsnet.com/ijds](http://www.isdsnet.com/ijds)
- López Goyburu, P. (2018). The urban-rural articulation space of buenos aires in the nineteenth century. *Cuadernos de Vivienda y Urbanismo*, 11(21), 1–8. <https://doi.org/10.11144/Javeriana.cvu11-21.eaur>
- López, L., Rio, J., Savério, E., & Trinca, D. (2015). *DICCIONARIO DE GEOGRAFÍA APLICADA Y PROFESIONAL*.
- Maderuelo, J. (2010). El paisaje urbano. *Estudios Geograficos*, 71(269), 575–600. <https://doi.org/10.3989/estgeogr.201019>
- Mazza, A. (2009). *CIUDAD Y ESPACIO PÚBLICO. LAS FORMAS DE LA INSEGURIDAD URBANA ANGELINO MAZZA*.
- Miralles, C. (2002). *Ciudad y transporte: El binomio imperfecto*. Ariel.
- Molina, L. (2016). Resiliencia a inundaciones: nuevo paradigma para el diseño urbano. • *Revista de Arquitectura* •, 18. <http://publicaciones.ucatolica.edu.co/>
- Naranjo, F. Z. (2012). *Paisaje urbano. Aportaciones para la definición de un marco teórico, conceptual y metodológico*.
- Pauta, F. (2013). *ORDENACIÓN TERRITORIAL Y URBANÍSTICA: UN CAMINO PARA SU APLICACIÓN EN EL ECUADOR*.
- Pehuén, R., Esparza, A. J., Gustavo, A., & Juan, S. (2012). *LA NOCIÓN DE PAISAJE COMO RESULTADO DE LAS CONDICIONES TERRITORIALES, MEDIO AMBIENTALES Y PERCEPTIVAS DE LOS HABITANTES. El caso del Gran La Plata*.
- Pérez, E. (2000). *Paisaje Urbano en Nuestras Ciudades*.
- Piñeira, M., & González, A. (2019). *ESTUDIOS DEL PAISAJE URBANO UNA HERRAMIENTA PARA SU RECONOCIMIENTO Y GESTIÓN*.
- PLAN ESTRATÉGICO NACIONAL DE CICLOVÍAS*. (2016).

- Salingaros, N. (2007). *Cuadernos de Arquitectura y Nuevo Urbanismo. Redes: Una aproximación al fenómeno urbano. Teoría de la Red Urbana.*
- Shannon, K., & De Meulder, B. (2008). *WATER URBANISMS UFO 1 \_ Urbanism Fascicles OSA.*
- Tella, G. (2014). *Planificar la Ciudad: Estrategias para intervenir territorios en mutación.* [www.guillermotella.com](http://www.guillermotella.com)<http://www.cp67.com/libros/0/978987360737.html>
- Vallejo, E. (2018). *La Identidad del Paisaje en el Periurbano en la Parroquia Baños, comunidad Misicata, sector Caballo Campana.*
- Walker, F., Vásquez, A., Samaniego, J., Salas, F., Mateluna, L., Rojas, S., Fonck, M., Burdiles, I., & Chateau, F. (2015). "CORREDOR VERDE DE SAN BERNADO: Integración de los cerros isla a una matriz ecológico-urbana." <https://www.archdaily.cl/cl/775012/sistema-de-parches-integrados-obtiene-primer-lugar-en-concurso-cerros-isla-corredor-verde-san-bernardo>
- Wong, T. H. F. (2006). Water sensitive urban design - the journey thus far. *Australasian Journal of Water Resources*, 10(3), 213–222. <https://doi.org/10.1080/13241583.2006.11465296>
- Zubelzu, S., & Allende, F. (2015). *El concepto de paisaje y sus elementos constituyentes: requisitos para la adecuada gestión del recurso y adaptación de los instrumentos legales en España The Concept of Landscape and its Constitutive Elements: Requirements for Adequate Management of the Resource and Adaptation of Legal Tools in Spain* (Vol. 24).



Anexo 2: Análisis de imagen urbana

<b>TRAMO 1</b>					
					
<b>UBICACIÓN</b>					
					
<b>TIPOLOGÍA DE IMPLANTACIÓN</b>	CONTINUA CON RETIRO FRONTAL	<b>TIPOLOGÍA DE ESTILO ARQUITECTÓNICO</b>	COLONIAL Y MODERNO	<b>LINEA DE FABRICA EXISTENTE</b>	SI
<b>NÚMERO DE PISOS</b>	1-2	<b>ALTURA PREDOMINANTE</b>	3-50	<b>LLENO</b>	X
<b>ESTADO</b>	REGULAR	<b>VERDE URBANO</b>	NO	<b>VACÍO</b>	
<b>DIRECCIONALIDAD</b>	HORIZONTAL	<b>OBRA PÚBLICAS</b>	SI	<b>AFECCIÓN</b>	X
<b>USO DE SUELO</b>	VIVIENDA	X	FRONTAL	<b>CARACTERÍSTICAS FORMALES</b>	SIMETRÍA
	COMERCIO		POSTERIOR		ARMONÍA
	MIXTO	X	LATERAL		CONTINUO
<b>MATERIALIDAD</b>	PAREDES		ALTA	<b>FUENTE</b>	DISCONTINUO
	CERRAMIENTO		MEDIA		RITMO
	CUBIERTAS		BAJA		PATRÓN
	VENTANAS		NINGUNA		REPETICIÓN
<b>COLOR</b>	PUERTAS	X	COMPUESTO	ELABORACIÓN PROPIA	
	PRIMARIO			<b>TABLA :</b>	2
<b>BARRERA ARQUITECTÓNICA</b>	SI	<b>EDIFICACIÓN CON VALOR PATRIMONIAL</b>	NO		

Anexo 2: Análisis de imagen urbana Tramo 1  
Elaboración: Calle y Montenegro

Anexo 3: Análisis de imagen urbana

TRAMO 1											
											
 <p><b>UBICACIÓN</b></p>											
<b>TIPOLOGÍA DE IMPLANTACIÓN</b>	SI										
<b>NÚMERO DE PISOS</b>	X										
<b>ESTADO</b>											
<b>DIRECCIONALIDAD</b>	X										
<b>USO DE SUELO</b>	SIMETRÍA										
	ARMONÍA										
	CONTINUO										
<b>MATERIALIDAD</b>	DISCONTINUO										
	RITMO										
	PATRÓN										
	REPETICIÓN										
<b>COLOR</b>	ELABORACIÓN PROPIA										
<b>BARRERA ARQUITECTÓNICA</b>	3										
<b>TIPOLOGÍA DE ESTILO ARQUITECTÓNICO</b>	<b>LÍNEA DE FABRICA EXISTENTE</b>	<b>COLONIAL Y MODERNO</b>	<b>TIPOLOGÍA DE ESTILO ARQUITECTÓNICO</b>	<b>CONTINUA CON RETIRO FRONTAL</b>	<b>LINEA DE FABRICA EXISTENTE</b>	<b>COLONIAL Y MODERNO</b>	<b>TIPOLOGÍA DE ESTILO ARQUITECTÓNICO</b>	<b>CONTINUA CON RETIRO FRONTAL</b>	<b>CONTINUA CON RETIRO FRONTAL</b>	<b>CONTINUA CON RETIRO FRONTAL</b>	
<b>ALTURA PREDOMINANTE</b>	LLENO	3.50	ALTURA PREDOMINANTE	1-2							
<b>VERDE URBANO</b>	VACÍO	NO	VERDE URBANO	REGULAR							
<b>OBRAS PÚBLICAS</b>	AFECCIÓN	SI	OBRAS PÚBLICAS	HORIZONTAL							
<b>RETIRO</b>		FRONTAL	RETIRO	VIVIENDA							
		POSTERIOR		COMERCIO							
		LATERAL		MIXTO							
<b>VEGETACIÓN</b>	<b>CARACTERÍSTICAS FORMALES</b>	ALTA	VEGETACIÓN	PAREDES							
		MEDIA		CERRAMIENTO							
		BAJA		CUBIERTAS							
		NINGUNA		VENTANAS							
			PUERTAS								
<b>FORMA</b>	<b>FUENTE</b>	COMPUESTO	FORMA	PRIMARIO							
<b>EDIFICACIÓN CON VALOR PATRIMONIAL</b>	<b>TABLA :</b>	NO	EDIFICACIÓN CON VALOR PATRIMONIAL	SI							

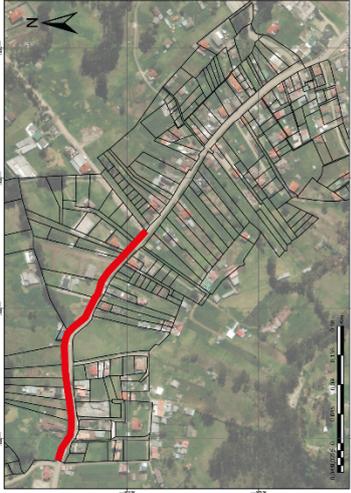
Anexo 3: Análisis de imagen urbana Tramo 1  
Elaboración: Calle y Montenegro

Anexo 4: Análisis de imagen urbana

<b>TRAMO 1</b>						
						
<b>UBICACIÓN</b>						
						
<b>TIPOLOGÍA DE IMPLANTACIÓN</b>	SI					
<b>NÚMERO DE PISOS</b>	X					
<b>ESTADO</b>						
<b>DIRECCIONALIDAD</b>	X					
<b>USO DE SUELO</b>	SIMETRÍA					
	ARMONÍA					
	CONTINUO X					
<b>MATERIALIDAD</b>	DISCONTINUO					
	RITMO					
	PATRÓN X					
	REPETICIÓN					
	ELABORACIÓN PROPIA					
<b>TIPOLOGÍA DE ESTILO ARQUITECTÓNICO</b>	<b>LÍNEA DE FABRICA EXISTENTE</b>	<b>COLONIAL Y MODERNO</b>	<b>TIPOLOGÍA DE ESTILO ARQUITECTÓNICO</b>	<b>CONTINUA CON RETIRO FRONTAL</b>	<b>TIPOLOGÍA DE ESTILO ARQUITECTÓNICO</b>	<b>SI</b>
	LLENO	3.50	ALTURA PREDOMINANTE	1-2	VERDE URBANO	
	VACÍO	NO	VERDE URBANO	REGULAR	OBRAS PÚBLICAS	
	AFECCIÓN	SI	OBRAS PÚBLICAS	HORIZONTAL		
		FRONTAL X	RETRO	VIVIENDA X		
		POSTERIOR X		COMERCIO		
		LATERAL		MIXTO X		
	<b>CARACTERÍSTICAS FORMALES</b>			PAREDES		
		ALTA		CERRAMIENTO		
		MEDIA		CUBIERTAS		
		BAJA		VENTANAS		
		NINGUNA X		PUERTAS		
<b>COLOR</b>	<b>FUENTE</b>	<b>COMPUESTO</b>	<b>FORMA</b>	<b>PRIMARIO</b>		
<b>BARRERA ARQUITECTÓNICA</b>	<b>TABLA :</b>	<b>NO</b>	<b>EDIFICACIÓN CON VALOR PATRIMONIAL</b>	SI		4

Anexo 4: Análisis de imagen urbana Tramo 1  
Elaboración: Calle y Montenegro

Anexo 5: Análisis de imagen urbana

TRAMO 2	
	
<b>UBICACIÓN</b> 	
TIPOLOGÍA DE IMPLANTACIÓN	SI
NÚMERO DE PISOS	X
ESTADO	
DIRECCIONALIDAD	X
USO DE SUELO	VIVIENDA X
	COMERCIO X
	MIXTO X
MATERIALIDAD	PAREDES
	CERRAMIENTO
	CUBIERTAS
	VENTANAS
COLOR	PRIMARIO
	
BARRERA ARQUITECTÓNICA	SI
TIPOLOGÍA DE ESTILO ARQUITECTÓNICO	COLONIAL Y MODERNO
ALTURA PREDOMINANTE	3.50
VERDE URBANO	NO
OBRAS PÚBLICAS	SI
RETIRO	VIVIENDA X
	COMERCIO X
	MIXTO X
VEGETACIÓN	ALTA
	MEDIA X
	BAJA X
	NINGUNA
FORMA	COMPUUESTO
EDIFICACIÓN CON VALOR PATRIMONIAL	NO
LINEA DE FABRICA EXISTENTE	LLENO
	VACÍO
	AFECCIÓN
CARACTERÍSTICAS FORMALES	SIMETRÍA
	ARMONÍA
	CONTINUO
	DISCONTINUO X
	RITMO
	PATRÓN X
	REPETICIÓN
FUENTE	ELABORACIÓN PROPIA
TABLA :	5

Anexo 5: Análisis de imagen urbana Tramo 2  
Elaboración: Calle y Montenegro



Anexo 7: Análisis de imagen urbana

TRAMO 2										
										
<b>UBICACIÓN</b>										
										
<b>TIPOLOGÍA DE IMPLANTACIÓN</b>	SI									
<b>NÚMERO DE PISOS</b>	X									
<b>ESTADO</b>										
<b>DIRECCIONALIDAD</b>	X									
<b>USO DE SUELO</b>	SIMETRÍA									
	ARMONÍA									
	CONTINUO									
<b>MATERIALIDAD</b>	DISCONTINUO X									
	RITMO									
	PATRÓN X									
	REPETICIÓN									
<b>COLOR</b>	ELABORACIÓN PROPIA									
<b>BARRERA ARQUITECTÓNICA</b>	7									
<b>TIPOLOGÍA DE ESTILO ARQUITECTÓNICO</b>	<b>LÍNEA DE FABRICA EXISTENTE</b>	<b>COLONIAL Y MODERNO</b>	<b>TIPOLOGÍA DE ESTILO ARQUITECTÓNICO</b>	<b>CONTINUA CON RETIRO FRONTAL</b>	<b>TIPOLOGÍA DE ESTILO ARQUITECTÓNICO</b>	<b>LINEA DE FABRICA EXISTENTE</b>	<b>COLONIAL Y MODERNO</b>	<b>TIPOLOGÍA DE ESTILO ARQUITECTÓNICO</b>	<b>CONTINUA CON RETIRO FRONTAL</b>	<b>TIPOLOGÍA DE ESTILO ARQUITECTÓNICO</b>
<b>ALTURA PREDOMINANTE</b>	<b>LLENO</b>	3.50	<b>ALTURA PREDOMINANTE</b>	1-2	<b>ALTURA PREDOMINANTE</b>	<b>LLENO</b>	3.50	<b>ALTURA PREDOMINANTE</b>	1-2	<b>ALTURA PREDOMINANTE</b>
<b>VERDE URBANO</b>	<b>VACÍO</b>	NO	<b>VERDE URBANO</b>	REGULAR	<b>VERDE URBANO</b>	<b>VACÍO</b>	NO	<b>VERDE URBANO</b>	REGULAR	<b>VERDE URBANO</b>
<b>OBRAS PÚBLICAS</b>	<b>AFECCIÓN</b>	SI	<b>OBRAS PÚBLICAS</b>	HORIZONTAL	<b>OBRAS PÚBLICAS</b>	<b>AFECCIÓN</b>	SI	<b>OBRAS PÚBLICAS</b>	HORIZONTAL	<b>OBRAS PÚBLICAS</b>
<b>RETRO</b>	<b>CARACTERÍSTICAS FORMALES</b>	FRONTAL	<b>RETRO</b>	VIVIENDA X	<b>CARACTERÍSTICAS FORMALES</b>	FRONTAL	<b>RETRO</b>	FRONTAL	VIVIENDA X	<b>CARACTERÍSTICAS FORMALES</b>
		POSTERIOR		COMERCIO		POSTERIOR		COMERCIO	POSTERIOR	
		LATERAL		MIXTO X		LATERAL		MIXTO X	LATERAL	
<b>VEGETACIÓN</b>	<b>VEGETACIÓN</b>	ALTA	<b>VEGETACIÓN</b>	PAREDES	<b>VEGETACIÓN</b>	ALTA	<b>VEGETACIÓN</b>	ALTA	PAREDES	<b>VEGETACIÓN</b>
		MEDIA X		CERRAMIENTO		MEDIA X		CERRAMIENTO	MEDIA X	
		BAJA X		CUBIERTAS		BAJA X		CUBIERTAS	BAJA X	
		NINGUNA		VENTANAS		NINGUNA		VENTANAS	NINGUNA	
<b>FORMA</b>	<b>FORMA</b>	COMPUESTO	<b>FORMA</b>	PUERTAS	<b>FORMA</b>	COMPUESTO	<b>FORMA</b>	COMPUESTO	PUERTAS	<b>FORMA</b>
		PRIMARIO		PRIMARIO		PRIMARIO		PRIMARIO	PRIMARIO	
<b>EDIFICACIÓN CON VALOR PATRIMONIAL</b>	<b>FUENTE</b>	NO	<b>EDIFICACIÓN CON VALOR PATRIMONIAL</b>	SI	<b>FUENTE</b>	NO	<b>EDIFICACIÓN CON VALOR PATRIMONIAL</b>	NO	<b>FUENTE</b>	NO
<b>TABLA :</b>	<b>TABLA :</b>	7	<b>TABLA :</b>	SI	<b>TABLA :</b>	7	<b>TABLA :</b>	7	<b>TABLA :</b>	7

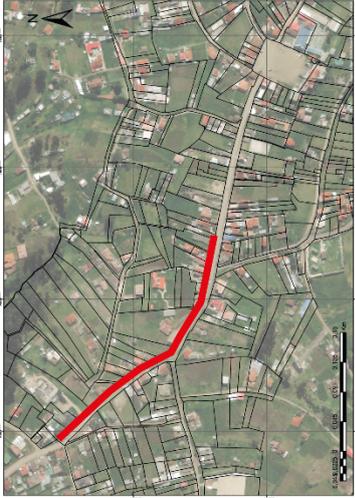
Anexo 7: Análisis de imagen urbana Tramo 2  
Elaboración: Calle y Montenegro

Anexo 8: Análisis de imagen urbana

<b>TRAMO 2</b>			
			
 <p style="text-align: center;"><b>UBICACIÓN</b></p>			
<b>TIPOLOGÍA DE IMPLANTACIÓN</b>	SI		
<b>NÚMERO DE PISOS</b>	X		
<b>ESTADO</b>			
<b>DIRECCIONALIDAD</b>	X		
<b>USO DE SUELO</b>	SIMETRÍA		
	ARMONÍA		
	CONTINUO X		
<b>MATERIALIDAD</b>	DISCONTINUO		
	RITMO		
	PATRÓN X		
	REPETICIÓN		
	ELABORACIÓN PROPIA		
<b>COLOR</b>	<table border="1"> <tr> <td>PRIMARIO</td> <td style="background-color: #808080;"></td> </tr> </table>	PRIMARIO	
PRIMARIO			
<b>BARRERA ARQUITECTÓNICA</b>	SI		
<b>TIPOLOGÍA DE ESTILO ARQUITECTÓNICO</b>	<b>LINEA DE FABRICA EXISTENTE</b>		
<b>CONTINUA CON RETIRO FRONTAL</b>	<b>COLONIAL Y MODERNO</b>		
<b>VEGETACIÓN</b>	<b>FORMALES</b>		
<b>FORMA</b>	<b>FUENTE</b>		
<b>EDIFICACIÓN CON VALOR PATRIMONIAL</b>	<b>TABLA :</b>		
SI	NO		
SI	8		

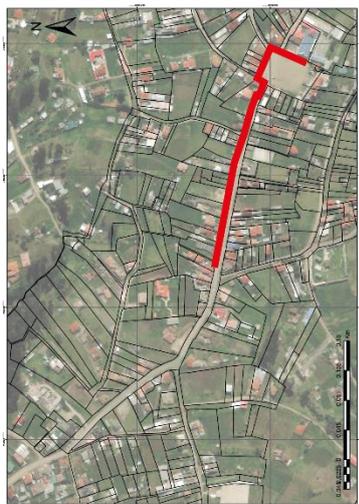
Anexo 8: Análisis de imagen urbana Tramo 2  
Elaboración: Calle y Montenegro

Anexo 9: Análisis de imagen urbana

TRAMO 3									
									
<b>UBICACIÓN</b> 									
<b>TIPOLOGÍA DE IMPLANTACIÓN</b>	SI								
<b>NÚMERO DE PISOS</b>	X								
<b>ESTADO</b>	X								
<b>DIRECCIONALIDAD</b>	AFECCIÓN								
<b>USO DE SUELO</b>	<table border="1"> <tr> <td>SIMETRÍA</td> <td></td> </tr> <tr> <td>ARMONÍA</td> <td></td> </tr> <tr> <td>CONTINUO</td> <td>X</td> </tr> </table>	SIMETRÍA		ARMONÍA		CONTINUO	X		
SIMETRÍA									
ARMONÍA									
CONTINUO	X								
<b>MATERIALIDAD</b>	<table border="1"> <tr> <td>DISCONTINUO</td> <td></td> </tr> <tr> <td>RITMO</td> <td>X</td> </tr> <tr> <td>PATRÓN</td> <td></td> </tr> <tr> <td>REPETICIÓN</td> <td></td> </tr> </table>	DISCONTINUO		RITMO	X	PATRÓN		REPETICIÓN	
DISCONTINUO									
RITMO	X								
PATRÓN									
REPETICIÓN									
<b>COLOR</b>	<table border="1"> <tr> <td>ELABORACIÓN PROPIA</td> <td></td> </tr> </table>	ELABORACIÓN PROPIA							
ELABORACIÓN PROPIA									
<b>BARRERA ARQUITECTÓNICA</b>	9								
<b>TIPOLOGÍA DE ESTILO ARQUITECTÓNICO</b>	LINEA DE FABRICA EXISTENTE								
<b>CONTINUA CON RETIRO FRONTAL</b>	COLONIAL Y MODERNO								
<b>NÚMERO DE PISOS</b>	3.50								
<b>ESTADO</b>	SI								
<b>DIRECCIONALIDAD</b>	SI								
<b>USO DE SUELO</b>	<table border="1"> <tr> <td>FRONTAL</td> <td>X</td> </tr> <tr> <td>POSTERIOR</td> <td>X</td> </tr> <tr> <td>LATERAL</td> <td></td> </tr> </table>	FRONTAL	X	POSTERIOR	X	LATERAL			
FRONTAL	X								
POSTERIOR	X								
LATERAL									
<b>MATERIALIDAD</b>	<table border="1"> <tr> <td>ALTA</td> <td></td> </tr> <tr> <td>MEDIA</td> <td></td> </tr> <tr> <td>BAJA</td> <td>X</td> </tr> <tr> <td>NINGUNA</td> <td></td> </tr> </table>	ALTA		MEDIA		BAJA	X	NINGUNA	
ALTA									
MEDIA									
BAJA	X								
NINGUNA									
<b>COLOR</b>	<table border="1"> <tr> <td>COMPUESTO</td> <td></td> </tr> </table>	COMPUESTO							
COMPUESTO									
<b>TIPOLOGÍA DE ESTILO ARQUITECTÓNICO</b>	<table border="1"> <tr> <td>ALTURA PREDOMINANTE</td> <td></td> </tr> <tr> <td>VERDE URBANO</td> <td></td> </tr> <tr> <td>OBRAS PÚBLICAS</td> <td></td> </tr> </table>	ALTURA PREDOMINANTE		VERDE URBANO		OBRAS PÚBLICAS			
ALTURA PREDOMINANTE									
VERDE URBANO									
OBRAS PÚBLICAS									
<b>CONTINUA CON RETIRO FRONTAL</b>	<table border="1"> <tr> <td>VIVIENDA</td> <td>X</td> </tr> <tr> <td>COMERCIO</td> <td></td> </tr> <tr> <td>MIXTO</td> <td>X</td> </tr> </table>	VIVIENDA	X	COMERCIO		MIXTO	X		
VIVIENDA	X								
COMERCIO									
MIXTO	X								
<b>USO DE SUELO</b>	<table border="1"> <tr> <td>RETIRO</td> <td></td> </tr> </table>	RETIRO							
RETIRO									
<b>MATERIALIDAD</b>	<table border="1"> <tr> <td>VEGETACIÓN</td> <td></td> </tr> </table>	VEGETACIÓN							
VEGETACIÓN									
<b>COLOR</b>	<table border="1"> <tr> <td>FORMA</td> <td></td> </tr> <tr> <td>FUENTE</td> <td></td> </tr> </table>	FORMA		FUENTE					
FORMA									
FUENTE									
<b>TIPOLOGÍA DE ESTILO ARQUITECTÓNICO</b>	<table border="1"> <tr> <td>EDIFICACIÓN CON VALOR PATRIMONIAL</td> <td></td> </tr> </table>	EDIFICACIÓN CON VALOR PATRIMONIAL							
EDIFICACIÓN CON VALOR PATRIMONIAL									
<b>CONTINUA CON RETIRO FRONTAL</b>	<table border="1"> <tr> <td>SI</td> <td></td> </tr> </table>	SI							
SI									
<b>USO DE SUELO</b>	<table border="1"> <tr> <td>NO</td> <td></td> </tr> </table>	NO							
NO									
<b>MATERIALIDAD</b>	<table border="1"> <tr> <td>TABLA :</td> <td></td> </tr> </table>	TABLA :							
TABLA :									

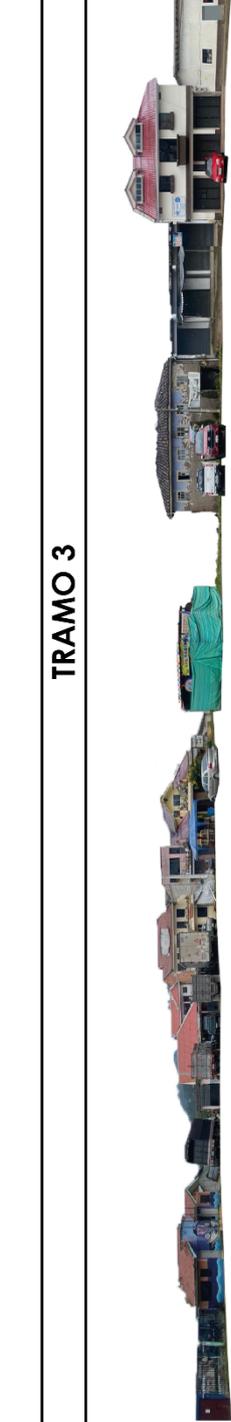
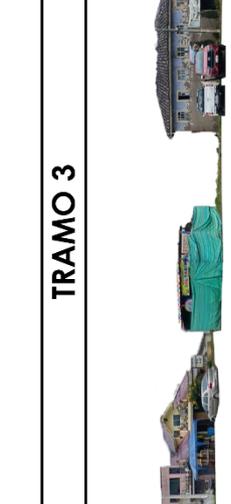
Anexo 9: Análisis de imagen urbana Tramo 3  
Elaboración: Calle y Montenegro

Anexo 10: Análisis de imagen urbana

<b>TRAMO 3</b>					
					
<b>UBICACIÓN</b>					
					
<b>TIPOLOGÍA DE IMPLANTACIÓN</b>	CONTINUA CON RETIRO FRONTAL	TIPOLOGÍA DE ESTILO ARQUITECTÓNICO	COLONIAL Y MODERNO	LINEA DE FABRICA EXISTENTE	SI
<b>NÚMERO DE PISOS</b>	2 - 3	ALTURA PREDOMINANTE	3.50	LLENO	X
<b>ESTADO</b>	BUENO	VERDE URBANO	NO	VACIO	X
<b>DIRECCIONALIDAD</b>	HORIZONTAL	OBRAS PÚBLICAS	SI	AFECCIÓN	
<b>USO DE SUELO</b>	VIVIENDA	RETIRO	VIVIENDA	CARACTERÍSTICAS FORMALES	SIMETRÍA
	COMERCIO		COMERCIO		ARMONÍA
	MIXTO		MIXTO		CONTINUO
<b>MATERIALIDAD</b>	PAREDES	VEGETACIÓN	ALTA	DISCONTINUO	
	CERRAMIENTO		MEDIA	RITMO	X
	CUBIERTAS		BAJA	PATRÓN	
	VENTANAS		NINGUNA	REPETICIÓN	
<b>COLOR</b>	PUERTAS	FORMA	COMPUESTO	FUENTE	ELABORACIÓN PROPIA
	PRIMARIO	EDIFICACIÓN CON VALOR PATRIMONIAL	SI	TABLA :	10

Anexo 10: Análisis de imagen urbana Tramo 3  
Elaboración: Calle y Montenegro

Anexo 11: Análisis de imagen urbana

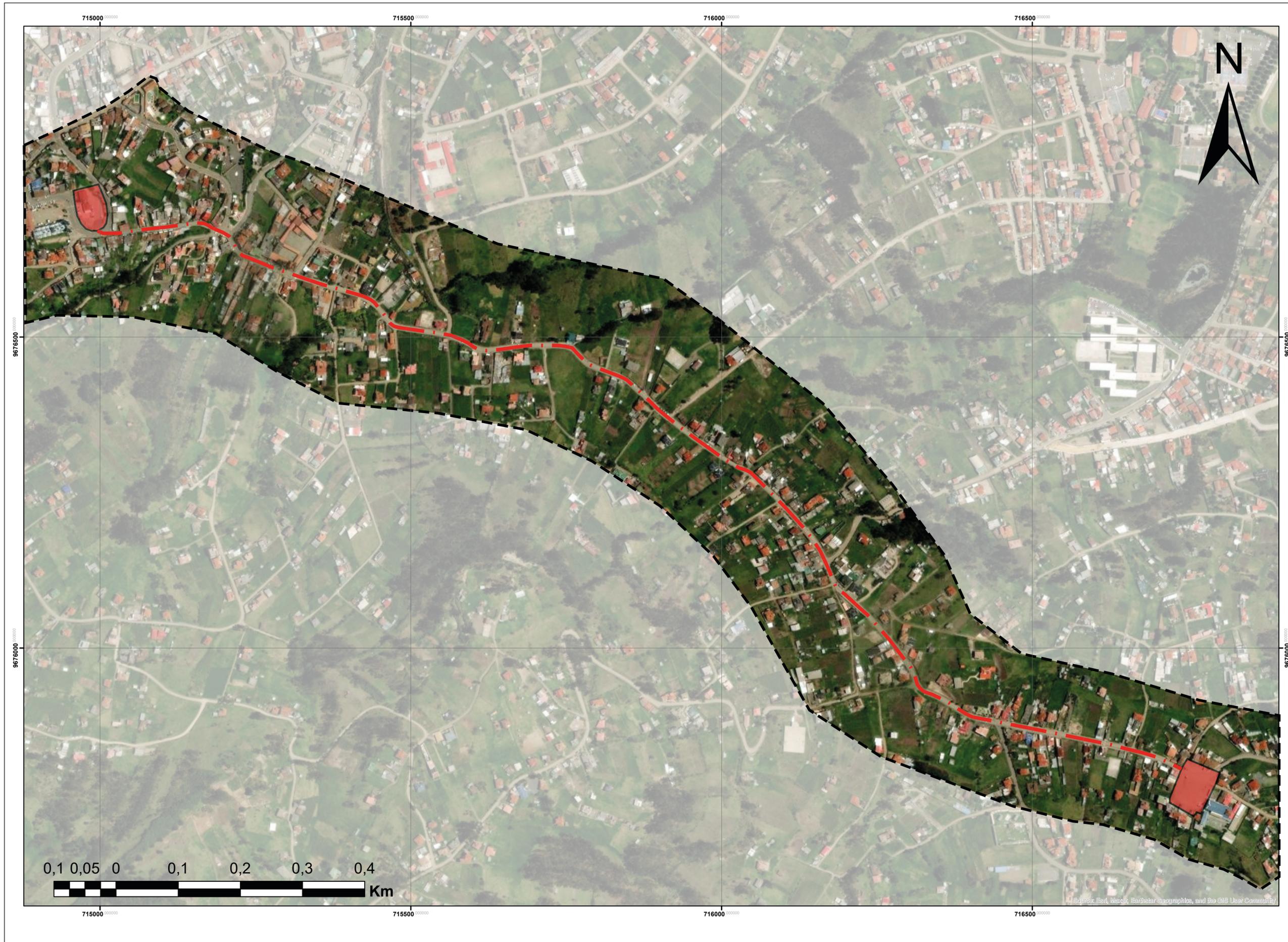
TRAMO 3					
					
<b>UBICACIÓN</b>					
					
TIPOLOGÍA DE IMPLANTACIÓN	CONTINUA CON RETIRO FRONTAL	TIPOLOGÍA DE ESTILO ARQUITECTÓNICO	COLONIAL Y MODERNO	LINEA DE FABRICA EXISTENTE	SI
NÚMERO DE PISOS	2 - 3	ALTURA PREDOMINANTE	3.50	LLENO	X
ESTADO	BUENO	VERDE URBANO	NO	VACIO	X
DIRECCIONALIDAD	HORIZONTAL	OBRAS PÚBLICAS	SI	AFECCIÓN	
USO DE SUELO	VIVIENDA	X	VIVIENDA	X	SIMETRÍA
	COMERCIO		COMERCIO	X	ARMONÍA
	MIXTO	X	MIXTO	X	CONTINUO
MATERIALIDAD	PAREDES		ALTA	CARACTERÍSTICAS FORMALES	
	CERRAMIENTO		MEDIA	DISCONTINUO	
	CUBIERTAS		BAJA	RITMO	X
	VENTANAS		NINGUNA	PATRÓN	
COLOR	PUERTAS		X	REPETICIÓN	
	PRIMARIO		COMPUESTO	FUENTE	ELABORACIÓN PROPIA
BARRERA ARQUITECTÓNICA	SI	EDIFICACIÓN CON VALOR PATRIMONIAL	SI	TABLA :	11

Anexo 11: Análisis de imagen urbana Tramo 3  
Elaboración: Calle y Montenegro

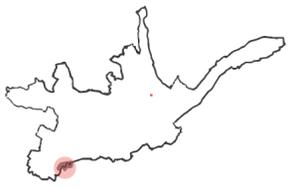
Anexo 12: Análisis de imagen urbana

<b>TRAMO 3</b>	
	
 <p style="text-align: center;"><b>UBICACIÓN</b></p>	
<b>TIPOLOGÍA DE IMPLANTACIÓN</b>	SI
<b>NÚMERO DE PISOS</b>	X
<b>ESTADO</b>	X
<b>DIRECCIONALIDAD</b>	
<b>TIPOLOGÍA DE ESTILO ARQUITECTÓNICO</b>	<b>LINEA DE FABRICA EXISTENTE</b>
<b>CONTINUA CON RETIRO FRONTAL</b>	<b>COLONIAL Y MODERNO</b>
<b>NÚMERO DE PISOS</b>	3-50
<b>ESTADO</b>	SI
<b>DIRECCIONALIDAD</b>	SI
<b>TIPOLOGÍA DE ESTILO ARQUITECTÓNICO</b>	<b>ALTIMETRIA PREDOMINANTE</b>
<b>CONTINUA CON RETIRO FRONTAL</b>	REGULAR
<b>NÚMERO DE PISOS</b>	1-2
<b>ESTADO</b>	HORIZONTAL
<b>DIRECCIONALIDAD</b>	<b>VERDE URBANO</b>
<b>TIPOLOGÍA DE ESTILO ARQUITECTÓNICO</b>	<b>OBRAS PÚBLICAS</b>
<b>CONTINUA CON RETIRO FRONTAL</b>	VIVIENDA X
<b>NÚMERO DE PISOS</b>	COMERCIO
<b>ESTADO</b>	MIXTO X
<b>DIRECCIONALIDAD</b>	<b>RETIRO</b>
<b>TIPOLOGÍA DE ESTILO ARQUITECTÓNICO</b>	FRONTAL X
<b>CONTINUA CON RETIRO FRONTAL</b>	POSTERIOR X
<b>NÚMERO DE PISOS</b>	LATERAL
<b>ESTADO</b>	<b>CARACTERÍSTICAS FORMALES</b>
<b>DIRECCIONALIDAD</b>	ALTA
<b>TIPOLOGÍA DE ESTILO ARQUITECTÓNICO</b>	DISCONTINUO
<b>CONTINUA CON RETIRO FRONTAL</b>	RITMO X
<b>NÚMERO DE PISOS</b>	MEDIA
<b>ESTADO</b>	BAJA X
<b>DIRECCIONALIDAD</b>	NINGUNA
<b>TIPOLOGÍA DE ESTILO ARQUITECTÓNICO</b>	<b>VEGETACIÓN</b>
<b>CONTINUA CON RETIRO FRONTAL</b>	COMPUUESTO
<b>NÚMERO DE PISOS</b>	<b>FORMA</b>
<b>ESTADO</b>	PRIMARIO
<b>DIRECCIONALIDAD</b>	<b>FUENTE</b>
<b>TIPOLOGÍA DE ESTILO ARQUITECTÓNICO</b>	ELABORACIÓN PROPIA
<b>CONTINUA CON RETIRO FRONTAL</b>	<b>TABLA :</b>
<b>NÚMERO DE PISOS</b>	12
<b>ESTADO</b>	<b>EDIFICACIÓN CON VALOR PATRIMONIAL</b>
<b>DIRECCIONALIDAD</b>	NO
<b>TIPOLOGÍA DE ESTILO ARQUITECTÓNICO</b>	<b>BARRERA ARQUITECTÓNICA</b>
<b>CONTINUA CON RETIRO FRONTAL</b>	SI

Anexo 12: Análisis de imagen urbana Tramo 3  
Elaboración: Calle y Montenegro



### UBICACIÓN



El proyecto se encuentra ubicado en la provincia del Azuay, en la ciudad de Cuenca, Ecuador. Específicamente en los barrios Narancay Alto y Baños, donde se realizará la intervención de un corredor por medio de Bisagras urbanas, permitiendo la conexión de los barrios antes mencionados.

### SIMBOLOGÍA

-  CONTEXTO INMEDIATO
-  PLAZA DE BAÑOS - NARANCAY
-  ÁREA DE INTERVENCIÓN
-  ÁREA VERDE

### DESCRIPCIÓN

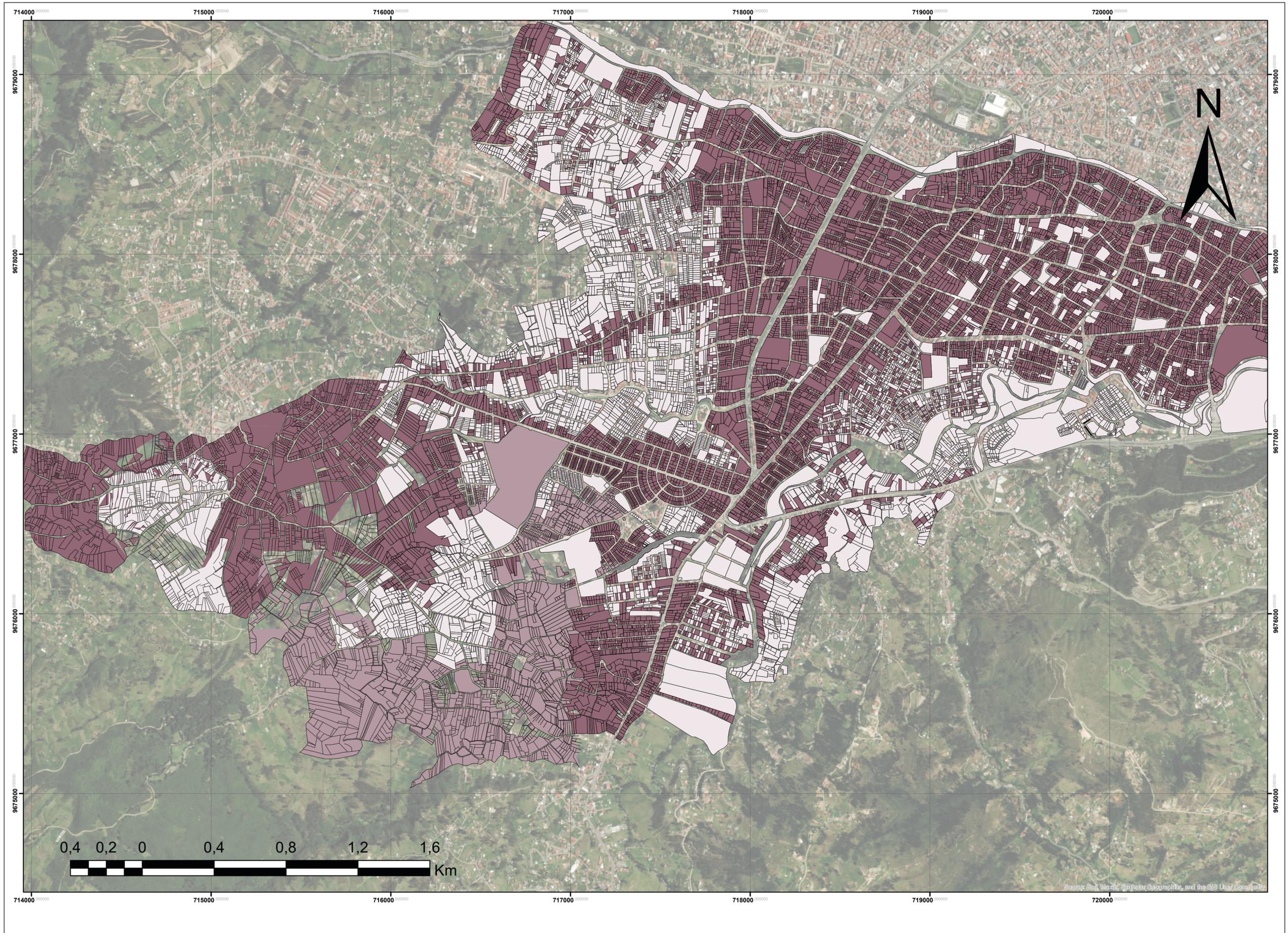


Iglesia del barrio Baños, donde se va a partir el proyecto de intervención, finalizando en la plaza de Narancay.

### COORDENADAS

UTM ZONA 17 SUR

Anexo 14: Mapa de expansión urbana de la ciudad de Cuenca hacia el sector de estudio



### UBICACIÓN



Mediante el mapa, representamos la expansión que a vivido la ciudad de Cuenca de la zona urbana hacia la zona rural. Enfocados de manera primordial en la expansión hacia la zona de Baños-Narancay, donde podemos evidenciar el recorrido que toma la misma frente a la zona urbana y rural.

### SIMBOLOGÍA

- 1990
- 2005
- 2023

### DESCRIPCIÓN

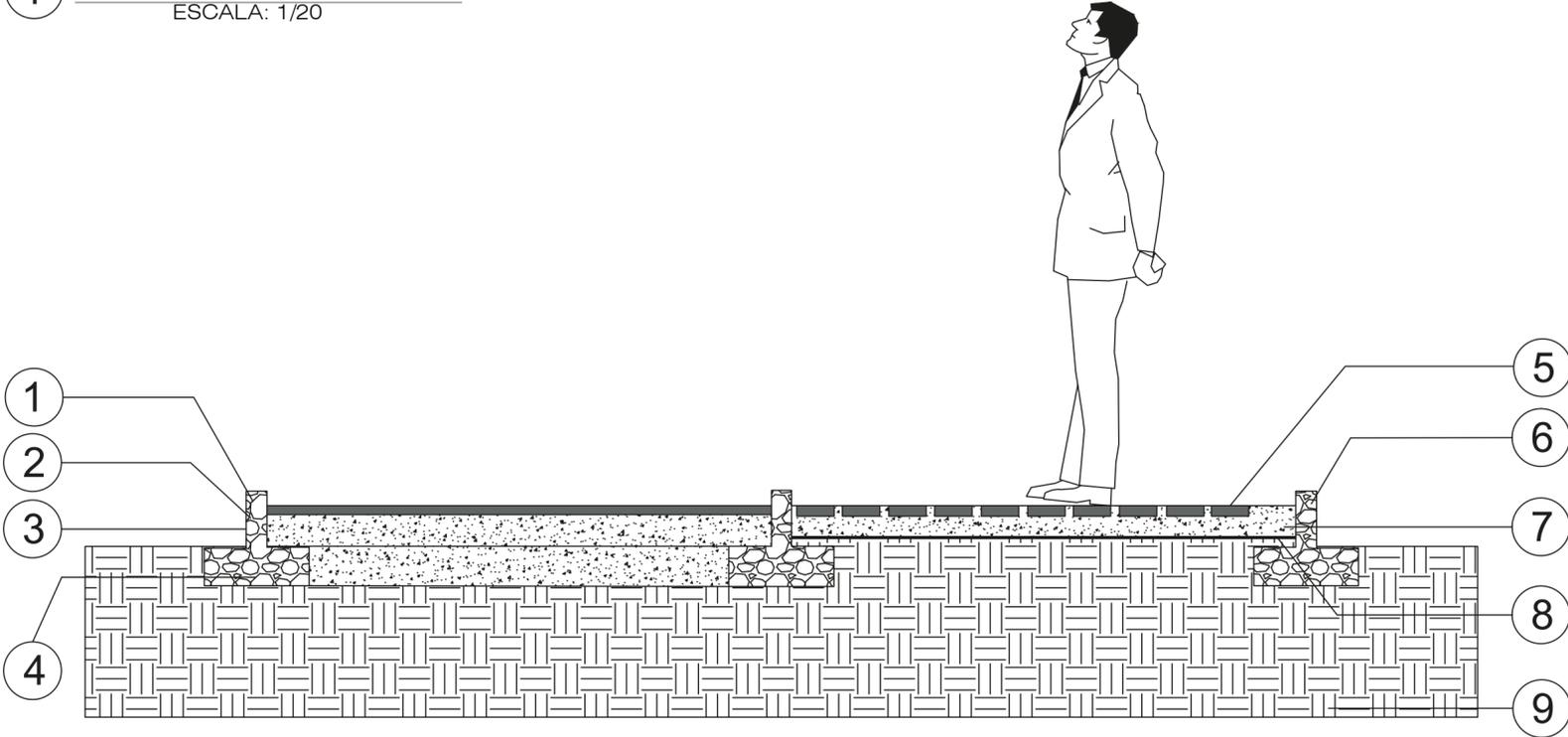


Iglesia del barrio Baños, donde se va a partir el proyecto de intervención, finalizando en la plaza de Narancay.

### COORDENADAS

UTM ZONA 17 SUR

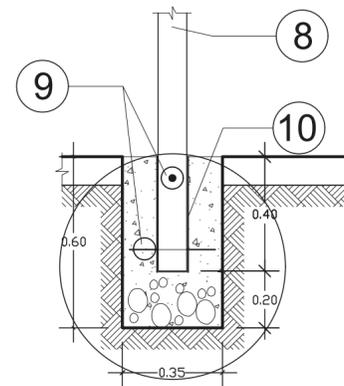
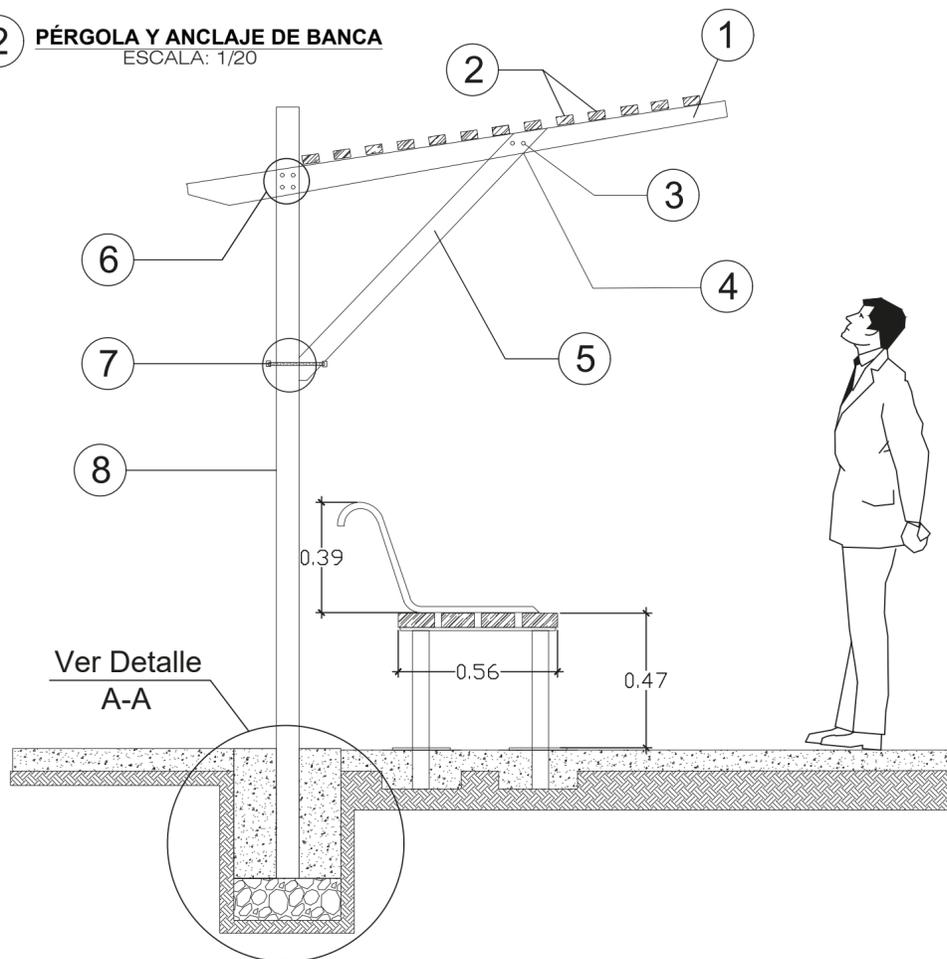
**1 PÉRGOLA Y ANCLAJE DE BANCA**  
ESCALA: 1/20



1. Mezcla asfáltica
2. Riego de imprimación
3. Base granular estabilizada granulométricamente CBR 100%
4. Subrasante Tratada CBR min 6%

5. Bordillo de hormigón 210kg/m<sup>3</sup>
6. Ladrillo ecológico
7. Tierra lastre
8. Lámina impermeable
9. Tierra

**2 PÉRGOLA Y ANCLAJE DE BANCA**  
ESCALA: 1/20



ANCLAJE DE COLUMNA  
ESCALA: 1/10

1. Listón de Madera / Termina en 3"x1 1/2"  
Acabado color caoba
2. Vigüeta de madera 3"x1 1/2"  
Acabado color caoba
3. Pernos 1/4" x 8"
4. Taco de madera 4" x 1 1/4" anclado a tornillo 3/8"
5. Listón de apoyo de madera - tornillo 3"x1 1/2" acabado color caoba

6. 4 pernos 1/4" x 8"
7. 1 perno 1/4" x 8"
8. Columna de madera - tornillo 4" x 3" acabado color caoba
9. Fierro metálico D: 3/8"
10. Plancha metálica 3/16"

## AUTORIZACION DE PUBLICACION EN EL REPOSITORIO INSTITUCIONAL

Nosotros, John Steven Calle Pérez y Mateo Josué Montenegro Samaniego portadores de las cédulas de ciudadanía N.º 0105786602 y 0107282915. En calidad de autores y titulares de los derechos patrimoniales del trabajo de titulación **“Anteproyecto de Corredor Mediante Bisagras Urbanas entre barrios Narancay y Baños, Cuenca – Ecuador”** 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, 03 de abril de 2024

  
F: .....

John Steven Calle Pérez  
0105786602

  
F: .....

Mateo Josue Montenegro Samaniego  
0107282915