



UNIVERSIDAD CATÓLICA DE CUENCA

**UNIDAD ACADÉMICA DE INGENIERÍA CIVIL
ARQUITECTURA Y DISEÑO**

CARRERA DE ARQUITECTURA

**“ACCESIBILIDAD Y MODELO POTENCIAL URBANO, ANALISIS DE
LA AVENIDA FRAY VICENTE SOLANO”**

TRABAJO DE TITULACIÓN PREVIO A LA OBTENCIÓN DEL TÍTULO DE ARQUITECTA

ANA CAROLINA CHÉRREZ SACOTO

Director: Arq. Julio César Pintado Farfán

2015

DECLARACIÓN

Yo, Ana Carolina Chérrez Sacoto, declaro bajo juramento que el trabajo aquí descrito es de mi autoría; que no ha sido previamente presentado para ningún grado o calificación profesional; y, que he consultado las referencias bibliográficas que se incluyen en este documento.

Ana Carolina Chérrez Sacoto

CERTIFICACIÓN

Certifico que el presente trabajo fue desarrollado por Ana Carolina Chérrez Sacoto bajo mi supervisión.

Arquitecto Julio Cesar Pintado Farfán

DIRECTOR

DEDICATORIA

A Dios por todas las bendiciones recibidas y por ser el pilar fundamental de mi existencia.

De una forma muy especial a mis amados padres, mis primeros educadores, quienes gracias a la iluminación de Dios han sabido guiarme y apoyarme en el transcurso de mi vida.

A mi amado esposo Víctor Alejandro por su amor desinteresado, por su apoyo, esfuerzo y comprensión en todo momento.

A mi hija Ana Alejandra quien ha hecho que persevere mucho más en mi vida, quien con su sonrisa me cambia cada día.

A mi pequeña bebe Camila Luciana que está en mi vientre y a quien espero con ansias.

A mis queridos hermanos: Andrea, Elizabeth, Andrés y Yael, por ser mis compañeros inseparables a quien amo con mi vida.

AGRADECIMIENTOS

A Dios por todas las bendiciones durante toda mi vida, gracias a Él he alcanzado mis logros.

A mis padres, gracias al esfuerzo de ellos he llegado a cumplir esta meta.

A mí amado esposo por su paciencia, su perseverancia y su ánimo, a mi familia y a mis suegros por su apoyo incondicional.

A mi Director de tesis Arquitecto Julio César Pintado por sus enseñanzas y valiosos aportes a lo largo de mis estudios y a todos los docentes que contribuyeron en mi vida universitaria.

INDICE DE CONTENIDOS

DECLARACIÓN	I
CERTIFICACIÓN	II
DEDICATORIA.....	III
AGRADECIMIENTO.....	IV
ÍNDICE DE CONTENIDOS	V
LISTA DE FIGURAS	VII
LISTA DE CUADROS	XI
LISTA DE ANEXOS	XI
RESUMEN	XII
ABSTRACT	XIII
INTRODUCCIÓN	XIV

CAPITULO I

ESTUDIO URBANO DE ACCESIBILIDAD

1.Conceptos.....	1
1.1.Nodos y accesibilidad	1
1.2.Accesibilidad como potencial del área.....	2
1.3.Locacionalidad de los núcleos	3
2.Conformaciones Urbanas en la Historia.....	4
2.1.Antecedentes de las conformaciones urbanas en la antigüedad.....	4
2.1.1. La Atlántida	4
2.1.2. La Sociedad Urbana de Platón	5
2.1.3. Ciudad ideal de Vitruvio	6
2.2.La Utopía de Tomás Moro y la ciudad Renacentista	7
2.2.1. Palmanova.....	12
2.3.Las Conformaciones Urbanas y el Nuevo Mundo.....	13
2.4.Siglos XVI y Siglos XVII	15
2.5.La Ciudad de las Sociedades Utópicas Siglo XVIII y Siglo XIX	16
2.6.Conformaciones Urbanas del Siglo XX.....	20
2.6.1. Ciudad Jardín	21
2.6.2. Urbanismo Moderno-Le Corbusier.....	22

2.7. Brasilia: El fin de la Utopía Moderna 1960.....	24
2.8. Conformaciones Urbanas en la Postmodernidad	26
2.9. Utopía, Distopía.....	28
2.10. Proyectos urbanos aplicados a la Sostenibilidad.....	29
2.10.1. La Pirámide Urbanade Tokio	29
2.10.2. Sky City.....	30

CAPITULO II

INVESTIGACIONES PRELIMINARES “AVENIDA FRAY VICENTE SOLANO”

1. Historia de la Conformación de la Avenida Fray Vicente Solano	32
2. La Avenida Fray Vicente Solano como parte de la Ciudad Jardín	34
3. La Avenida Fray Vicente Solano en la actualidad.....	36
4. Vialidad a lo largo de la Avenida Fray Vicente Solano	38
4.1. Transporte y movilidad	40
5. Servicios, abastecimiento, gestión equipamiento y normativa vigente en el sector	42

CAPITULO III

ANÁLISIS DE LA AVENIDA FRAY VICENTE SOLANO

1. Avenida Fray Vicente Solano.....	46
1.1. Relación con la ciudad.....	46
1.2. Puntos de contacto con la ciudad	46
1.3. Investigación de Campo: Situación y planteo general	47
1.4. Proposición y soluciones para problemas del tramo vial	52
1.4.1. Intersección 1: Puente del Centenario, Avenida 12 de abril y Avenida Solano	53
1.4.2 Intersección 2: Avenida Solano y Avenida Remigio Crespo Toral	53
1.4.3 Intersección 3: Avenida Alfonso Moreno Mora, Avenida Solano y Avenida Luis Moreno Mora	54
2. Imagen urbana y relaciones visuales	56
2.1. Fortalezas	56
2.2. Falencias	57
2.3. Amenazas.....	58

2.4. Oportunidades	59
3.Vida cotidiana y relaciones sociales.....	60

CAPITULO IV

DESARROLLO PRÁCTICO Y METODOLÓGICO

1.Diseño de un modelo de ciudad social y urbanísticamente ideal	64
1.1. Planteo general de la sociedad ideal	64
1.2. Espacios a intervenir en la Avenida Fray Vicente Solano.....	67
1.2.1. Implementación del Edificio de Parquaderos “Tadeo Torres”	68
1.2.2. Plataforma de espera para buses y estación de bicicleta pública.....	71
1.2.3. Paso deprimido en la Avenida Solano y Avenida Remigio Crespo Toral	74
1.3. Oposición a la actualidad.....	76
1.2. Definición de la actualidad	76
RESULTADOS.....	77
CONCLUSIONES	78
RECOMENDACIONES	79
BIBLIOGRAFÍA	80
ANEXOS	84

LISTA DE FIGURAS

Figura 1: La Atlántida, Discovery Channel	4
Figura 2: La Atlántida, www.Astrologíaascendente.com	5
Figura 3: Ciudad Ideal Cesare Cesareano, basada en el texto vitrubiano, www.arqweb.com	7
Figura 4: Thomas More (1517) de Hans Holbein, www.wikipedia.com	8
Figura 5: Descripción de la Isla de Utopía de Tomás Moro, www.amaurota.wordpress.com	9
Figura 6: Ciudad de Palmanova, historiacivil.wordpress.com	11
Figura 7: Conformación de la ciudad de Palmanova, Megaconstrucciones.net , Editada por Carolina Chérrez	12
Figura 8: La ciudad del Cuzco, Utopías en el Nuevo Mundo, Blogs.ua.es	13

Figura 9: Descripción de la Ciudad Industrial, Charles Dickens, Blog de Historia del Mundo Contemporáneo de José Luis Trujillo.	16
Figura 10: New Lamark de Robert Owen, www.Robert-Owen.com	17
Figura 11: New Lamark de Robert Owen, www.thenews.coop	17
Figura 12: Fourier, El Falansterio, www.filosofía.org	18
Figura 13: Sección transversal de la Ciudad Lineal de Arturo Soria, urbancidades.wordpress.com	19
Figura 14: Tramo del plano de la Ciudad Lineal de Arturo Soria, historias-matritenses.blogspot.com	20
Figura 15: Ciudad de Dubai, Imágenesypostales.com	21
Figura 16: La Villa Savoye 1929, Le Corbusier, www.galinsky.com	23
Figura 17: Plan Piloto de Brasilia, el.soplomundano.com	25
Figura 18: Las súper-cuadras, Arquitectura y urbanismo planificado, blogspot.com	25
Figura 19: Fachada de la Casa Vanna Venturi, es.wikiarquitectura.com	27
Figura 20: Interior de la casa, www.geocities.ws	27
Figura 21: Edificio AT&T. Visitaarq.com	28
Figura 22: Mega pirámide de Tokio, www.soygik.com	29
Figura 23: Sky City 1000, el rascacielos de un kilómetro de altura en Tokio, josemanuelrodriguezmandujano.wordpress.com	30
Figura 24: La Avenida Solano por primera vez en el Plano de Cuenca de 1920, Diapositivas de una exposición en la Universidad.	32
Figura 25: Avenida Fray Vicente Solano (1912), www.cuencanos.com	33
Figura 26: Cuando ya comienza a definirse como avenida y con el Colegio Benigno Malo ya emplazado, www.clasicoslatacunga.com	33
Figura 27: Foto del Colegio Benigno Malo 1924, www.cuencanos.com	33
Figura 28: La Avenida Fray Vicente Solano vista desde el Centenario en procesión, www.clasicoslatacunga.com	34
Figura 29: Desfile de la coronación de la virgen del rosario el acto religioso más multitudinario de la historia de cuenca, www.clasicoslatacunga.com	34
Figura 30: Casa de Guillermo Vásquez Astudillo, 1961, Carolina Chérrez	35
Figura 31: Casa Juan El Juri, Carolina Chérrez	35
Figura 32: Vista panorámica de la Avenida Solano, www.cuencanos.com	36
Figura 33: Vegetación en los parterres de la avenida, Carolina Chérrez	36
Figura 34: Vista de la Avenida Solano desde el mirador de Turi, blog-espol.edu.ec , Ecuador a la carta	36

Figura 35: Monumento a Rafael María Arízaga, www.emac.gob.ec	37
Figura 36: Desfile de la Cuencanidad www.flickr.com	37
Figura 37: Sección transversal de Avenida Fray Vicente Solano, Carolina Chérrez Sacoto.....	38
Figura 38: Cambios realizados en el Redondel de la Avenida Solano y Avenida Remigio Crespo, Carolina Chérrez Sacoto.	39
Figura 39: Cambios realizados en la acera y parter de la Avenida Solano, Carolina Chérrez Sacoto.	39
Figura 40: Cambios realizados en la acera y parter de la Avenida Solano, Carolina Chérrez Sacoto.	39
Figura 41: Vialidad y señalización en la Avenida Solano, Carolina Chérrez	42
Figura 42: Vialidad y señalización en la Avenida Solano, Carolina Chérrez	42
Figura 43: Colegio Benigno Malo, www.cuencanos.com	43
Figura 44: Hospital Monte Sinaí, www.cuencanos.com	43
Figura 45: Museo de los Metales. www.cuencanos.com	43
Figura 46: Manzanas pertenecientes a los sectores de planeamiento urbano, Google Earth, edición Carolina Chérrez.....	44
Figura 47: Redondel Avenida Solano y Remigio Crespo, el.tiempo.com.ec ,	46
Figura 48: Avenida Luis Moreno Mora y Solano, richandnancy.blogspot.com	48
Figura 49: Equipamiento: Gasolinera Primax, Carolina Chérrez.....	51
Figura 50: Banco del Pichincha , Carolina Chérrez.....	51
Figura 51: Parqueadero Tadeo Torres, Carolina Chérrez.....	51
Figura 52: Sindicato de Choferes del Azuay , Carolina Chérrez	51
Figura 53: Consultorios Monte Sinaí, Carolina Chérrez	51
Figura 54: Parada de bus a la altura del Colegio Benigno Malo, Carolina Chérrez.	51
Figura 55: Parada de buses y sus usuarios en el Banco del Pichincha, Carolina Chérrez	52
Figura 56: Parada multifamiliares, Carolina Chérrez	52
Figura 57: Ubicación de la intersección de la Avenida 12 de Abril y Avenida Solano, Carolina Chérrez	53
Figura 58: Fotografía de la intersección, Carolina Chérrez	53
Figura 59: Ubicación de la intersección de la Avenida Remigio Crespo y Avenida Solano, Carolina Chérrez	53
Figura 60: Fotografía de la intersección, Carolina Chérrez	53

Figura 61: Ubicación de la intersección de la Avenida Alfonso Moreno Mora, Avenida Solano, y Luis Moreno Mora, Carolina Chérrez	54
Figura 62: Fotografía de la intersección, Carolina Chérrez	54
Figura 63: Ciclo vía bidireccional ya creada en el lado Noreste de la Avenida Solano de 3 m. de sección, Carolina Chérrez	55
Figura 64: Diferentes texturas que llevan los pisos de hormigón para facilitar la circulación de personas no videntes. Carolina Chérrez	55
Figura 65: Nuevo aspecto del Redondel de la Avenida Solano y Remigio Crespo, Carolina Chérrez	56
Figura 66: Nuevo aspecto del Redondel de la Avenida Solano y Remigio Crespo, Carolina Chérrez	56
Figura 67: Vivienda aislada tipo villa con jardines alrededor, Carolina Chérrez	56
Figura 68: Nuevas edificaciones de gran altura, Carolina Chérrez	58
Figura 69: Congestión vehicular por falta de estacionamientos en las instituciones y comercios. Carolina Chérrez.....	59
Figura 70: Villas ajardinadas a lo largo del eje vial, Carolina Chérrez.	60
Figura 71: Casa de Guillermo Vásquez Astudillo, 1961, Carolina Chérrez.	64
Figura 72: Villa ajardinada que limita su visibilidad ya que está cercada por un muro ciego, la foto fue tomada por un orificio en la puerta, Carolina Chérrez.	65
Figura 73: Monumento a Benigno Malo, Carolina Chérrez.	65
Figura 74: Espacios a intervenir en la Avenida Solano, Google Earth.	67
Figura 75: Vista Frontal del Edificio de Parquaderos, Carolina Chérrez	68
Figura 76: Ubicación del edificio de parquaderos, Carolina Chérrez.	68
Figura 77: Vista Fontal del Edificio de Parquaderos y Plaza de esparcimiento, Carolina Chérrez.	69
Figura 78: Vista hacia la calle Tadeo Torres del Edificio de Parquaderos, Carolina Chérrez.	71
Figura 79: Plataforma de espera y Estación de Bicicleta Pública, Carolina Chérrez.	72
Figura 80: Ubicación de Plataforma de espera y Estación de Bicicleta Pública, Carolina Chérrez.	71
Figura 81: Vista de la Plataforma de espera, Carolina Chérrez.	72
Figura 82: Vista de los módulos de la Plataforma de espera, Carolina Chérrez. ...	72
Figura 83: Vista de la Plataforma de espera ya emplazada, Carolina Chérrez.....	73
Figura 84: Vista en Corte del Paso a desnivel en la intersección de la Avenida Fray Vicente Solano y Remigio Crespo, Carolina Chérrez..	74

Figura 85: Vista Sur Norte del Paso a Desnivel, Carolina Chérrez..	75
Figura 86: Vista Norte-Sur del Paso a Desnivel, Carolina Chérrez.....	75
Figura 87: Vista del interior del Paso Deprimido, Carolina Chérrez... ..	76

LISTA DE CUADROS

Cuadro 1: Movilidad según rangos de edad, Carolina Chérrez Sacoto	40
Cuadro 2: Líneas de buses de la Avenida Solano, Carolina Chérrez Sacoto	40
Cuadro 3: Promedio de pasajeros por unidad de transporte según jornadas, Carolina Chérrez Sacoto	41
Cuadro 4: Características de Ocupación de suelo para los sectores, Carolina Chérrez Sacoto	45
Cuadro 5: Tipo de ocupación del suelo, Carolina Chérrez Sacoto.....	49
Cuadro 6: Usos de suelo de cada manzana de la Avenida Fray Vicente Solano, Carolina Chérrez.....	50

LISTA DE ANEXOS

Anexo A: Encuesta	84
Anexo B: Ficha de observación por manzana	86
Anexo C: Implementación del edificio de Parquederos “Tadeo Torres”	88
Anexo D: Plataforma de espera y estación de bicicleta pública	89
Anexo E: Paso deprimido en la Avenida Solano y Avenida Remigio Crespo	90

RESUMEN

Durante la historia de las ciudades muchos han idealizado un modelo que se ajuste de la manera más conveniente para cumplir con las necesidades que garanticen una vida placentera para sus habitantes; mundialmente se han buscado soluciones a los problemas que aquejan a las ciudades en busca de una sociedad perfecta.

Desde tiempos remotos se ha dado una lucha por el mejoramiento de nuestras conformaciones urbanas es así que Platón soñó una sociedad donde reinara la felicidad y la justicia, una ciudad productiva donde se trabajara por el bien común. Del mismo modo Tomás Moro defiende sus ideas de una organización y un estado perfecto sentado en las bases del comunismo. Otros soñaron en ciudades geométricas perfectas aparece así la ciudad de Vitrubio, y Palmanova. Se piensa ya en la estructura misma de la ciudad, se producen cambios significativos con la importancia que se da al espacio público, y se comienza a tomar en cuenta la naturaleza como parte fundamental creando ciudades ajardinadas y espacios arbolados. Las influencias del mundo antiguo son llevadas al Nuevo donde se mezclan con las civilizaciones prehispánicas donde sus propios trazados urbanos son o bien tomados en cuenta o modificados con las influencias del mundo Antiguo. Se insiste en la traza ordenadora del territorio y en el espacio público. Con el pasar del tiempo y el crecimiento de la industria las ciudades crecen desordenada e insalubrementemente e incluso sin servicios básicos, y es ahí donde las conformaciones urbanas van cambiando. Los urbanistas toman al campo como su salida a los problemas irresolubles de la ciudad lo que da cabida a los proyectos urbanísticos.

El propósito de este trabajo de investigación es realizar un examen a las ciudades, indagar en cómo han ido desarrollándose a través del tiempo, y si se han cumplido las expectativas para las que han sido creadas. Es por ello el análisis urbanístico de toda la Avenida Fray Vicente Solano, su crecimiento, desarrollo, sus cambios con el pasar del tiempo, así como la aplicación de las Utopías en su estudio, y su factibilidad en el sector. Esta Avenida es considerada como un icono de la ciudad de Cuenca ya que destaca en este contexto como un pedazo de historia de la "ciudad jardín", por numerosas viviendas aisladas de amplios jardines y atravesada por los ríos Yanuncay, Tomebamba y Tarqui, cuyas riberas y márgenes cubiertas de saúcos, sauces y eucaliptos, constituyen parte importante de la reserva verde de la ciudad. Gracias a varios estudios, he podido percibir el valor de esta avenida y de la importancia de su intervención en muchos aspectos como la vialidad y accesibilidad que mejoran la calidad de vida de sus usuarios, ciudadanos y turistas, al transitar por ella.

Palabras clave: ACCESIBILIDAD URBANA, CIUDAD IDEAL, UTOPIA URBANA, PLANIFICACIÓN VIAL.

ABSTRACT

Throughout the history of cities many people have idealized a model that fits the most suitable way to meet the requirements that ensure a pleasant life for their inhabitants. Worldwide, people have sought solutions to the problems that many cities face in search of a perfect society.

Since ancient times there has been a struggle for the improvement of our urban conformations, for example Plato dreamed of a society where happiness and justice reign; a productive city where work was done for the common good. Similarly Thomas Moore defends his ideas of an organization and a perfect State on the basis of communism.

Others dreamed of perfect geometric cities; thus, the city of Vitruvius, and Palmanova appear. The structure of the city is already taken into account; significant changes occur giving a necessary importance to public space, and nature is seen as a fundamental part of the city by creating gardens and woodlands cities. The influences of the ancient world are brought to the New one where they mix with the pre-Hispanic civilizations where their own urban layouts are either taken into account or modified with the influences of the Ancient World. The ordering trace of the territory and the creation of public space are emphasized. Over time and with the evolution of industry, cities grow haphazardly and unhealthily and even without basic services and that is where urban conformations are changing. City planners take fields as their utopian solution for unsolvable problems of the city which accommodates urban projects.

The purpose of this research is to conduct a review to cities, investigate how they have developed over time, and whether they have fulfilled the expectations for which they were created or not. That is why this urban analysis of all Fray Vicente Solano avenue, its growth, development as well as its changes over time, and the application of Utopias in its study, and the feasibility in the sector. This avenue is considered as an icon of the city of Cuenca as highlighted in this context as a piece of history of the "Garden City" due to its many isolated houses with extensive gardens and crossed by the Yanuncay, Tomebamba and Tarqui rivers whose banks and covered margins elder trees, willows and eucalyptus are an important part of the green reserve of the city.

Thanks to several studies, I have been able to know the value of this avenue and the importance of its involvement in many aspects of the city such as roads and accessibility which help improve the quality of life of its members, city dwellers and tourists who transit through it.

Key words: URBAN ACCESSIBILITY, IDEAL CITY, URBAN UTOPIA, ROAD PLANNING.

INTRODUCCIÓN

La Accesibilidad, dentro de la ciudad ha sido un tema importante ya que debe ser una cualidad indispensable para hacer la vida de los usuarios más humana y que el goce de los espacios urbanos sea universal, es por ello que desde la antigüedad se ha indagado en la perfección de la sociedad y de la ciudad.

A nivel mundial se han buscado enmiendas a los problemas que aquejan a las ciudades en busca de una sociedad perfecta, muchas veces estas soluciones han sido utópicas, y en otros casos, estos ideales y sueños por más increíbles que parezcan, algunos han sido llevados a la realidad, otros se han visto modificados y otros han sido demasiado grandes para ser verdad.

El siguiente texto aborda la lucha de siempre por conseguir la sociedad perfecta, la ciudad ideal, siendo este el germen de las utopías. Se analiza las principales conformaciones urbanas en la historia y de la Avenida Fray Vicente Solano cuyo análisis urbanístico surge por la importancia de realizar un estudio a lo largo del tiempo de esta avenida de gran jerarquía dentro de la ciudad y ver si está cumpliendo con las expectativas para las que fue diseñada y si se ha hecho algo para mejorar sus características de diseño y vialidad basándose en los conceptos de accesibilidad y la aplicación de las Utopías en busca de la perfección de este eje vial.

En la Avenida Fray Vicente Solano se han dado varias intervenciones, primero fue un paseo en los años 20 pero en 1940 con el Plan Regulador del arquitecto Gatto Sobral ya tuvo las características actuales.

Mantener el concepto de la “Ciudad Jardín” ha sido vital, en su última intervención se incorporaron ciclovías para incentivar la movilidad alterna y el tema inclusivo tuvo otro enfoque ya que se permitió la accesibilidad para personas con capacidades diferentes con la materialidad que se utilizó en las veredas.

La vía constituye uno de los primeros ejemplos de la ciudad moderna en Cuenca que surgió en la zona del Ejido, se trató de un concepto de urbanismo en el que se aplicó el criterio de la denominada “Ciudad jardín” de los años 40, que implicaba tener vías amplias y con jardines que daban una nueva imagen a la ciudad, apartándolas de las calles estrechas del Centro Histórico.

Con la intervención a la que fue sometida la Avenida y mediante el análisis realizado se refleja la actualización del espacio público manteniendo el criterio original con el que fue creado y poniendo en evidencia la intervención en cuanto a condiciones de urbanidad y movilidad, dando preferencia a los peatones.

De acuerdo al libro ‘Planos e imágenes de Cuenca’, la avenida Solano aparece como un paseo (Paseo Solano) en un plano levantado en 1920; posteriormente, en los años 40, con el Plan Regulador de Gilberto Gatto Sobral, ya se muestra como una vía de las características actuales.

Este trabajo ha sido dividido en cuatro capítulos, los tres primeros teóricos abordando en el primero de ellos el estudio urbano de accesibilidad, los conceptos básicos y las conformaciones urbanas en la historia con sus principales referentes. En el segundo capítulo se cita toda la historia de la Avenida Fray Vicente Solano, su conformación, su contexto dentro de la “Ciudad jardín” aspectos sobre la vialidad, transporte, y servicios. Se concluye la parte teórica con el tercer capítulo, con un análisis completo de la avenida.

El levantamiento de información fotográfica, de muestreo y observación, además de información de temas de tráfico y circulación fueron los insumos que permitieron generar posteriormente el cuarto capítulo con la propuesta de intervención en algunos espacios de la avenida, tales como la implantación de una Plataforma de espera para buses con estación para bicicleta pública, Edificio de parqueaderos, y un Paso deprimido.

Este trabajo a más de ser una recopilación analítica y descriptiva de la vasta información sobre las conformaciones urbanas y de la avenida Solano, pretende contribuir con algunas ideas básicas que permitan probar que la búsqueda por la ciudad ideal es la inspiradora de la utopía urbana y el deseo por transformar la ciudad cotidiana donde habitamos.

CAPÍTULO I

ESTUDIO URBANO DE ACCESIBILIDAD

La apuesta por la planificación del desarrollo y el ordenamiento territorial es oportuna y pertinente, pues está orientada a plantear estrategias que de "...forma concertada con los actores se orienten a resolver los conflictos en beneficio del interés común y en un horizonte temporal de largo plazo, donde tan importante como "lo que se debe hacer" es lo que "no se debe hacer", y donde tan importante como resolver los problemas actuales es prevenir los potenciales". (Gómez, 2008)

1. CONCEPTOS:

1.1.- NODOS Y ACCESIBILIDAD

Nodos: Para Schjetnan, Calvillo y Peniche (1984), Los nodos son "los puntos estratégicos de la ciudad, como centros de actividades, lugares de convergencia de importantes calles, puntos de terminación de transportes, etc., es decir, son los sitios en que se da mayor confluencia de población."

Se trata de nudos que fundamentalmente habrán de introducir una referencia formal y que se convertirán en el identificador de un sector de la ciudad para el resto de los habitantes de la misma o incluso para los automovilistas de paso o turistas.

Según Spreiregen, (1965), los nodos adquieren tal importancia que se convierten en puntos de referencia, en zonas simbólicas similares a los hitos, sin embargo, los nodos se diferencian de estos por su carácter activo, mientras que el hito es una referencia visual, el nodo es un centro de actividad.

Además de tener carácter activo, generalmente también se caracteriza por ser un espacio público, este se define como una "zona del entorno humano en que se genera el encuentro entre los miembros de una comunidad en forma indiscriminada." (Schjetnan y et al. 1984)

Accesibilidad: es la factibilidad con la cual se logra el goce efectivo de la oferta provista por la ciudad en todas sus dimensiones. Tal disfrute se logra a través de la cosecha de bienes y servicios, la realización de actividades, o el alcance de destinos deseados. ("Accesibilidad")

Entender la accesibilidad como una lucha contra las barreras arquitectónicas, porque esta debe ser ya una cualidad significativa del entorno, de manera que la vida ordinaria sea más humana, en definitiva, será aquella disciplina cuya aplicación sirva para resolver las situaciones personales de cualquier colectividad, por ello es preciso encontrar la vía adecuada para que las precisiones en materia de accesibilidad puedan encontrar un puesto en cualquier iniciativa social, económica y cultural. (Guillamón, 2003)

La ciudad, desde un punto de vista sensorial, ha sido predominantemente diseñada para su uso y disfrute visual, como un paisaje, un escenario al que se accede “viendo”. Sin embargo, el diseño universal propone la inclusión de señales que sean percibidas por otros canales sensoriales: texturas (tacto), olores (olfato), sonidos (oído), entre otras. (“Accesibilidad Urbana”)

1.2.- ACCESIBILIDAD COMO POTENCIAL DEL ÁREA

La Avenida Fray Vicente Solano a más de ser un sitio de destino de paso, es un gran conector de la Cuenca histórica con la moderna, además que en ella se hayan emplazados equipamientos importantes como el Colegio Benigno Malo, cerca de allí el Estadio, la Universidad Estatal entre otros, es también una zona comercial por lo que la afluencia de personas y vehículos es masiva, por lo que se busca la mejor manera de disminuir el flujo vehicular en la zona con la implementación de nuevas alternativas de transporte como bicicleta y buscando convertir a la vía en un sitio que invite a ser recorrido por el peatón interviniendo así en la recuperación del espacio que le pertenece, permitiendo accesibilidad para todas las personas sin importar su condición, eliminando toda clase de barreras arquitectónicas por lo que la regeneración arquitectónica y urbanística es indispensable.

Dentro del ámbito de accesibilidad en el espacio público hay que mejorar progresiva y equilibradamente la accesibilidad en espacios de uso público.

Crear circulaciones principales y que posibiliten la utilización de la ciudad, el acceso a los edificios, instalaciones y servicios y sistemas de transporte público es indispensable.

Reforzar el valor del peatón y de su circulación en condiciones de seguridad y accesibilidad en el tejido urbano, recuperando su protagonismo, perdido en buena parte por el conflicto suscitado entre el vehiculó privado y el peatón.

Cuidar de forma especial los pasos de peatones, velando porque sus parámetros de diseño se normalicen en toda la ciudad y permitan su uso en condiciones de seguridad y accesibilidad a cualquier posible usuario.

Procurar la máxima normalización en el diseño y ubicación de los elementos de urbanización y mobiliario urbano, garantizando que sean accesibles a cualquier persona.

Promover diseños que enfatizen determinadas sensaciones, olores, sonidos, colores y texturas que permitan experimentar la riqueza y variedad de la naturaleza a todas las personas con algún tipo de discapacidad sensorial. (Guillamón., 2003)

1.3.- LOCACIONALIDAD DE LOS NÚCLEOS

Según el entorno donde se inserten, y según la vía donde se localicen, los nudos y sus áreas afines alcanzarán funciones urbanas específicas: unas más vinculadas a la articulación y distribución local, otras más vinculadas al carácter de puertas o intercambiadores, etc.

Los nudos deben tener la función específica de control y redistribución en las grandes arterias metropolitanas, regular el tránsito que accede a ella en función del estado de la red viaria local en cada momento del día, ser pensados de manera combinada con grandes áreas de estacionamiento y la opción de cambio de forma o medio de desplazamiento con la introducción del metro, bicicletas, buses, ferrocarril.

2. CONFORMACIONES URBANAS EN LA HISTORIA:

2.1 ANTECEDENTES DE LAS CONFORMACIONES URBANAS EN LA ANTIGÜEDAD:

2.1.1 LA ATLÁNTIDA:



Fig. 1: La Atlántida, Discovery Channel

La Atlántida ha dado lugar a muchos comentarios, comenzando por la cuestión misma si realmente era un mito, los discípulos de Platón, tomaron en serio esta historia y la tuvieron por auténtica. Los alejandrinos lo tomaron como emblema a la narración de Platón, por lo que les impedía creer en la existencia del legendario continente, las hipótesis posibles son las siguientes: la Atlántida es una verdad histórica, una trasposición poética de hechos reales, un emblema y una pura ficción e invención.

Platón (1998) escribió en sus diálogos sobre una civilización en guerra con Atenas, una superpotencia libre en la que vivían superhombres gobernados por los más ancianos, que obedecían las leyes divinas y se comportaban con gran virtud: una sociedad perfecta. Con el tiempo, su naturaleza divina se fue corrompiendo hasta alcanzar una dimensión mucho más humana, se volvieron viciosos y Zeus, como castigo, decidió exterminar el país de los atlantes, sus conocimientos de ingeniería civil les permitieron construir templos, dársenas y puertos, acueductos, desde el mar abrieron un canal hasta el recinto exterior que utilizaron como puerto, disponiendo la embocadura de modo que las naves más grandes pudieran entrar sin dificultad, había también fuentes de agua fría y caliente, jardines, edificios, piscinas, pistas para carreras de caballos, casas, ya fuera de la ciudadela, alrededor del canal que conducía al mar, había multitud de viviendas, y el canal estaba lleno de

buques mercaderes, el resto de la isla lo ocupaba una llanura con una longitud de tres mil estadios, rodeada de montañas y surcada por ríos, lagos, prados y bosques, una ley predominaba sobre todas las demás: los reyes no debían acudir a las armas unos contra otros y debían prestarse ayuda mutua.

Durante muchas generaciones, mientras perduró la naturaleza divina, obedecieron las leyes, unían la amabilidad con la sabiduría, despreciaban lo que no fuera virtud sin importar la posesión de riquezas, pero con el paso del tiempo la esencia divina se fue diluyendo en humana, Su naturaleza mortal se impuso y su divinidad se corrompió, Zeus se dio cuenta de que la que parecía una digna estirpe no estaba a la altura de sus designios y decidió aplicarles un castigo dando fin a la civilización. (Platón, 1998).



Fig. 2: La Atlántida, www.Astrologíaascendente.com

Qué mejor ejemplo que mostrar la Atlántida como espejo de lo que pudo ser y no fue, la sociedad perfecta a la que aspira el conocimiento científico, a Atlántida de Platón puede entenderse como un posible modelo narrativo de la ciudad ideal.

2.1.2.- LA SOCIEDAD URBANA DE PLATÓN

Platón (1960):

Piensa en un “estado cuyo plan hemos trazado y que solo existe en nuestro pensamiento porque no creo que exista uno semejante sobre la tierra” hace referencia a un modelo mental donde se estructura un sistema social diferente al existente, más justo y más adecuado a las necesidades de los hombres, una visión de la ciudad como una totalidad política, económica y arquitectónica, donde imperaba la felicidad, la abundancia y la justicia, se estructuran tres clases sociales pueblo, filósofos-

gobernantes y guardianes, los dos últimos grupos sociales configuran una reducida elite preparada y preocupada por el bien de la comunidad, mientras el resto de la población, se dedicaba a las actividades productivas.

La población carecería de poder político pero llevaría una vida tranquila con acceso a la propiedad y al trabajo, cada hombre debe atender una cosa dentro de la ciudad, aquella para la que su naturaleza este mejor preparada.

Platón concibió un sueño realizable o, potencialmente realizable, “la ciudad de los magnates”, como la denomina, estaría habitada por tres clases sociales: hombres libres, servidores o esclavos y artesanos quienes a través de un sistema moderno estarían motivados hacia el trabajo evitando el abuso y la concentración excesiva de riquezas, respecto al aspecto morfológico de una ciudad concéntrica y circular, la ciudad como una fortaleza y con aspecto de una sola casa con expresiones que fundamentan la forma de la totalidad urbana.

La ciudad adopta una división geométrica que irradia desde el centro, donde ubica la ciudadela o recinto consagrado a los dioses, continua con la ciudad propiamente dicha termina, finalmente, con un borde exterior o extenso territorio cultivable que rodea la ciudad, está en sí tendría el mismo aspecto de una sola casa.

2.1.3.- CIUDAD IDEAL DE VITRUVIO

Marco Vitruvio Polión fue un arquitecto, escritor, ingeniero y tratadista romano del siglo I a. C.

La ciudad ideal, según Vitrubio, es aquella que defiende a sus habitantes de los ocho vientos predominantes, y sus calles se ordenan “de tal manera que los vientos, atacando sobre los ángulos que ellas formen, se rompan y disipen”. Para llegar a este ideal, se basa en los conocimientos de los arquitectos griegos, y más concretamente en Andrónico Cyrrhestes y su Torre de los Vientos en Atenas. Así, como en todo su colosal tratado, Vitrubio deja patente su función de correa de transmisión entre el mundo clásico griego y el mundo idealista del Renacimiento.

Esquema de la distribución de la ciudad ideal de Vitruvio:

- a. encontrar un lugar alto, temperatura templada, alejado de lugares pantanosos, fértil para la alimentación de la población, no asentar

junto al mar, mirando al medio día o al occidente, dotado de accesos apropiados.

- b. Construir una muralla: cavar hasta encontrar terreno firme, construir la muralla no debe ser ni cuadrada, ni con ángulos agudos, debe tener un espesor adecuado y las torres deben destacar.
- c. Distribución dentro de la muralla: determinar la dirección de los vientos y del nacimiento del sol, las calles se disponen en las cuatro direcciones principales, más adecuadas para proteger a la ciudad de los vientos.
- d. Los lugares para uso común: Si la ciudad está situada cerca del mar, el lugar más apropiado para edificar el mercado ha de ser junto al puerto; pero si la ciudad estuviese apartada del mar, el mejor sitio será en el centro de ella, los templos en el punto más elevado, los edificios particulares deben estar bien dispuestos desde el principio. (Aguayo, Castillo, González, Peña, D'Angelo, 2007)

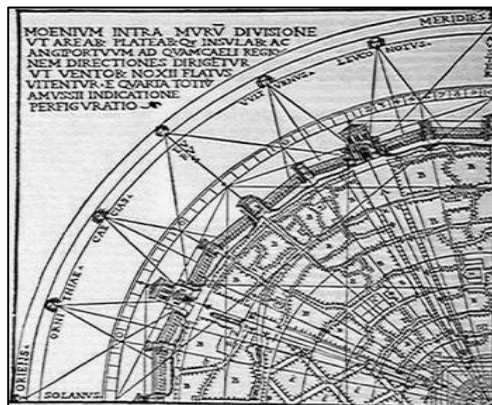


Fig. 3: Ciudad Ideal Cesareo, basada en el texto vitrubiano, www.arqweb.com

2.2.- LA UTOPIA DE TOMÁS MORO Y LA CIUDAD RENACENTISTA

Tomás Moro en 1516, escribió su novela más valorada "Utopía", Moro fue, un concienciado luchador que se opuso con el poder de las ideas y siempre desde el lado del diálogo, a las injustas y despóticas leyes que imperaban en su época, revelándose incluso contra su propio rey y dando la vida por sus convicciones ante todo un estado reprimido.

En el primer punto de su obra se describen los rasgos más significativos de las ciudades, centrándose en la más grande de todas ellas, Amaurota. La perfecta organización de las ciudades (planificadas por el fundador Utopo), es idéntica y sólo se distinguen por las pequeñas modificaciones que requiere el terreno, así, por ejemplo, Amaurota está situada sobre la leve pendiente de una colina, regada por dos ríos que enmiendan los problemas de abastecimiento de agua, posee una

estructura de murallas, fosos y torres de guardia que garantizan la seguridad de los ciudadanos, y los edificios, de igual tamaño y parecidas características, se sitúan formando manzanas perfectamente alineadas, con amplios patios ajardinados en su interior e idéntica distancia entre fachadas. Las viviendas no constituyen una propiedad individual, por ello, cada cierto tiempo se intercambian entre los vecinos para evitar desigualdades, incitando así a que las amplias calles que la recorren, sean como los pasillos de una gran casa comunitaria.



Fig. 4: Thomas More (1517) de Hans Holbein, www.wikipedia.com

- Las relaciones públicas entre los utopianos:

En este apartado, se explica el funcionamiento de la vida social de los utopianos, las relaciones mutuas que se establecen entre ellos y las reglas de distribución de los bienes de la isla. La vida en utopía se reduce a la organización familiar, los miembros de cada familia son contabilizados.

Los bienes materiales que precisa cada familia, los recoge el patriarca de forma gratuita en los mercados comunitarios, donde cada familia expone el fruto de su trabajo, los alimentos, sin embargo, son producidos por familias que sucesivamente se desplazan a casas rurales para trabajar la tierra, se sirven en comedores comunitarios distribuidos entre desayuno comida y cena, en estos comedores los gobernantes y los ancianos tienen un trato prioritario.

La generosidad es uno de los principales valores, por eso, cuando hay excedente de algún producto, éste se presta a ciudades vecinas o incluso a naciones cercanas.

El trato a los enfermos: Éstos gozan de los cuidados más atentos, pero cuando se estima que no tienen curación se les recomienda morir del modo menos doloroso y molesto posible, aceptan la eutanasia como alternativa médica, pero no por ello asienten el suicidio voluntario, que es

considerado un acto ignominioso y se paga con una vil despedida, arrojando el cuerpo a una ciénaga.

- Los esclavos:

Los utopianos contemplan la esclavitud como un castigo ejemplar y a su vez provechoso para el bien público, esta clase de personas es sometida a trabajos más severos y no tiene los mismos derechos que los demás ciudadanos, los utopianos no se rigen por demasiadas leyes, pues su organización no las requiere, por ello no es fácil caer en el crimen y llegar a la esclavitud, pero las pocas normas que hay son llanas, muy claras y se siguen con rigidez.

- El arte de la guerra:

Los conflictos bélicos no son bien vistos por los ciudadanos, pero eso no impide que sean adiestrados de vez en cuando para poder afrontarla si fuere necesaria. Los motivos que pueden requerirla son la defensa de sus fronteras, la expulsión de invasores en territorios amigos y la liberación de pueblos dominados por la opresión de la tiranía, aunque para lograr la victoria en la guerra siempre anteponen el ingenio y el engaño a la bestialidad de la sangre.

Las batallas suelen desarrollarse fuera de las fronteras de la república, así, las ciudades no sufren daños y resulta más sencillo derrotar a los enemigos, que en caso de ser vencidos, no sufren saqueos ni vejaciones, destinando todos los beneficios a las naciones más desfavorecidas.



Fig. 5: Descripción de la Isla de Utopía de Tomás Moro, www.amaurota.wordpress.com

- Las religiones de los utopianos:

Las creencias religiosas son libres en Utopía y por ello, son diversas las que coexisten en la isla, se consigue una cierta unidad religiosa que facilita el entendimiento entre los fieles, los utopianos nombraron a sus propios sacerdotes y no encontraron objeción alguna en permitirles, como al resto de ciudadanos, contraer matrimonio con las jóvenes más selectas de la ciudad, tampoco negaron la participación de las mujeres en el sacerdocio, aunque son pocas las que hay y sólo viudas o de avanzada edad.

El autor habla de una distribución equitativa del trabajo en función de las capacidades de cada individuo.

Este estado perfecto sólo sería posible en un mundo de hombres reflexivos y racionales, que supieran valorar sus ventajas a largo plazo resistiéndose a los siempre tentadores placeres de la pereza y la comodidad.

Utopía aporta una nueva y genial forma de concebir el mundo, sentando algunas de las bases del comunismo, y sacando a relucir algunos tabúes en materia eclesiástica como la aceptación de la figura de la mujer en el sacerdocio, la permisividad del matrimonio en los clérigos, o el siempre controvertido asunto del divorcio. (More, 1952)

- La ciudad renacentista:

El auge del pensamiento racional durante el Renacimiento determinó un resurgir de estas ideas, se trata ahora de una ciudad señorial donde los hombres se dedican a cultivar las artes y las letras, en la que vuelve a resurgir el ágora como centro público donde compartir los conocimientos, una ciudad donde el arte urbano adquiere un protagonismo importante, cuyas calles invitan al paseo y a la conversación. (“Historia de las ciudades”)

Dentro de las modificaciones que se dieron en el Renacimiento es que hubieron grandes cambios en estilos arquitectónicos, las ciudades crecieron mucho, pero la demanda de estas no aumento, se crearon muy pocas.

Desde el punto de vista de la arquitectura y el urbanismo, los renacentistas tenían las enseñanzas de la antigüedad romana y en especial el código de Vitrubio, con todo ello y dado el típico espíritu de los hombres de la época, se puede afirmar que la ciudad ideal del renacimiento era más una construcción intelectual y utópica.

La ciudad ideal, con planta poligonal, forma de damero o radio-céntrica o de trazado reticular o radio concéntrica, es propia de las soluciones ideales planteadas durante el renacimiento, en este sentido, la llamada Fortaleza de Palma Nova, en forma poligonal, construida en la antigua república veneciana es el más completo y perfecto de una ciudad estelar, el mayor alarde por conseguir una ciudad según los esquemas ideales del renacimiento. (Rodríguez, 1999)



Fig. 6: Ciudad de Palmanova, historiacivil.wordpress.com

No cabe duda que La Utopía de Tomás Moro, inspiró a los renacentistas. Parte de este legado quedó sembrado en la realidad europea, y otra muy considerable fue trasladada a la estructura de las urbes americanas, en las ciudades americanas se retomó el humanismo, la geometría y la experiencia propia, llegando a ser típico el "plano regular ajedrezado", que aún vemos en muchas ciudades de América Latina.

El renacimiento con su forma ostentosa de vida provoca cambios en el aspecto urbano que influirán en los siglos siguientes de manera aguda, el mayor número de hombres libres y su accesibilidad a los centros de estudio y universidades, dan nueva forma y aspecto a la ciudad medieval de calles angostas y torcidas que se transforma dando paso a la solución que impone esta nueva vida, la monumentalidad de las obras de arquitectura es sólo el reflejo de esa sociedad, pues las familias rivalizan en ostentar hacia la calle las fachadas de sus grandes palacios, obra de los genios artistas de esa época y la callejuela no satisface ese afán, provocando la creación de ampliaciones y plazas desde las cuales se obtengan puntos de vista favorables a tales obras haciendo notable ese ilogismo pues la plaza se hace para el edificio, no este para aquella.

Sin embargo, esta multiplicación de espacios abiertos es benéfica para la ciudad, como lo son los grandes espacios arbolados, aunque

privados, darán a estas ciudades aspectos ajardinados si bien alejan o extienden las circulaciones.

Por otro lado, se buscará la calle recta originalmente para defensa, después con anchos hasta excesivos, servirán para los desfiles y carnavales, quedando como paseos y a sus lados los grandes palacios, sirviendo de marco perspectivo a los fondos del paseo, ocupados por el palacio principal, la catedral o el monumento. (More, 1952)

2.2.1.- PALMANOVA

Palmanova, la ciudad perfecta del Renacimiento, no fue la única respuesta construida a los trazados teórico de ciudades ideales, antes incluso de su fundación, la tratadística italiana dio sus frutos en Francia, con la construcción de varias plazas regulares con polígono amurallado de baluartes.



Fig. 7: Conformación de la ciudad de Palmanova, Megaconstrucciones.net, Editada por Carolina Chérrez

El diseño de la ciudad siempre llevó aparejado el estudio de su defensa como premisa y condición indispensable, pero no solo fueron las formulaciones defensivas las que generaron como respuesta los nuevos modelos arquitectónicos militares, sino un nuevo concepto del dominio territorial y el posicionamiento topográfico cuyo desarrollo arrastró tras de sí la traza de la ciudad, por lo tanto la nueva ciencia de la defensa y la toma de las poblaciones se adentró tanto en campo de la planificación urbana como en el de la resistencia defensiva.

Palmanova se ubica en el Norte de Italia, en la región de Venecia, se trata de una ciudad con forma en planta de eneágono, es decir, forma un polígono de nueve lados con nueve puntas.

Pese a ser concebida como una ciudad ideal, su función fue puramente militar y defensiva, Consta de un centro y nueve radios (radio-céntrica), de los cuales tres serían las principales y que darían acceso a la ciudad, y se disponen tres círculos concéntricos de calles en torno a la plaza de forma hexagonal, que representaría el poder, en este caso militar. En cada punta contaba con métodos defensivos de artillería, y los ángulos de sus muros estaban pensados para minimizar los impactos de los proyectiles. En su interior las construcciones no levantan más de 4 alturas, y en se remodelará con el tiempo eliminando la torre central para colocar una plaza, símbolo de la sociedad y su relación, así como el ayuntamiento, sede del poder civil, por último decir que se encuentra rodeada de vegetación, quedando integrada totalmente. (“Ciudad de Palmanova”, 2012)

2.3.- LAS CONFORMACIONES URBANAS Y EL NUEVO MUNDO

El proceso de innovación y difusión del urbanismo medieval se traslada al Nuevo Mundo a partir de la Instrucción del rey aragonés Fernando el Católico.

Los antecedentes de la traza en damero de la ciudad hispanoamericana se han buscado normalmente mediante argumentos meramente históricos, contraponiendo influencias del plano medieval español de tipo ortogonal a las del trazado indígena prehispánico (Tenochtitlan) o a la transformación del modelo urbanístico del Renacimiento.

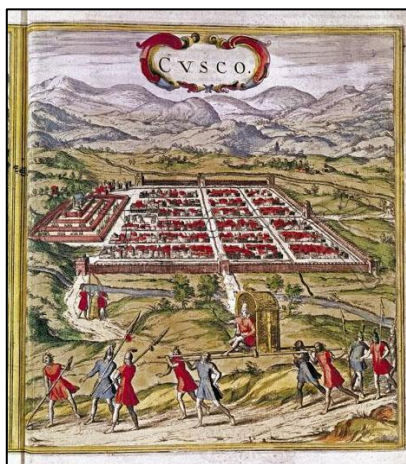


Fig. 8: La ciudad del Cuzco, Utopías en el Nuevo Mundo, Blogs.ua.es

En otras ocasiones se han hecho comparaciones morfológicas superponiendo los planos y trazas de origen arqueológico de las tres procedencias históricas: medieval europea, prehispánica y renacentista; a las cuadrículas hispanoamericanas, valorando la diferencia de diseños y tamaños e insistiendo en los espacios públicos como la plaza central, la igualdad de cuadras y calles, la habitual inexistencia de murallas y las mayores dimensiones que caracterizan las ciudades hispanoamericanas.

Hay algunas valiosas consideraciones hechas en los últimos tiempos sobre la influencia del pensamiento utópico en la construcción urbana regular, pero se echa de menos una reflexión conjunta que utilizando datos históricos, relaciones geográficas de la trama ciudad-territorio con las funciones urbanas e influencia de la ideología nos permita abordar el proceso de innovación y difusión que sigue la ciudad ortogonal, nacida en el medievo europeo, como modelo adaptado a las nuevas circunstancias de la colonización española, en ámbitos en que ya había culturas urbanas prehispánicas.

La práctica de la colonización de nuevas tierras a partir de una traza cuadrangular ordenadora de ciudad y territorio ha calado, de tal modo, que se ha llegado a teorizar y respetar, mucho antes que se haya desenterrado el Códice de Vitruvio. Un siglo después se inicia la aventura al Nuevo Mundo, los conquistadores, trasladarían, inicialmente de modo espontáneo, la experiencia adquirida en la reconquista y colonización ibérica, a base de la fundación o repoblación sistemática de ciudades y villas, mediante planos de cierta regularidad y ortogonalidad, pudiendo ser influidos también por los planos trazados inmediatamente antes del Descubrimiento. El proceso de innovación y difusión, trasladado a la otra orilla del Atlántico por el empuje y las necesidades de la colonización, alcanzaría primero las islas caribeñas, para pasar luego al continente.

Se reflejan trazas relativamente espontáneas para los nuevos asentamientos, muchas veces temporales, se hacen ya trazados de cierta regularidad en torno a una plaza mayor.

Fernando el Católico da una Instrucción para las nuevas fundaciones de las ciudades en la que late el espíritu urbanístico en la que recomienda repartir los solares del lugar para hacer las casas según las calidades de las personas, y desde el comienzo dados por orden para que el pueblo parezca ordenado, así se dejaría un lugar para la plaza, para la iglesia, el orden que van a tener las calles, etc., así con los lugares de nueva fundación se podrían dar las órdenes oportunas desde el

principio y de ese modo quedarían en orden sin ningún costo o trabajo adicional.

En adelante, la colonización de las tierras continentales centralizará las funciones administrativas, religiosas, militares y comerciales en ciudades, que se trazan con arreglo a un entramado regular de calles y manzanas en torno a una plaza central, con arreglo a las instrucciones del rey aragonés. (Bielza, 2002)

2.4.- SIGLOS XVI Y SIGLOS XVII

En el Renacimiento, la segunda gran etapa de la utopía, Tomás Moro, Campanella y otros proyectaban una sociedad comunista, sin propiedad privada en donde la realización, de manera fantástica, les parecía posible con los medios existentes en la época.

Las ciudades utópicas aparecen como reacción al advenimiento de la burguesía, como crítica al feudalismo y a un deseo de fundar la sociedad sobre la razón y no sobre los privilegios heredados, es así que se opusieron a la propiedad privada, considerada como la responsable de los males sociales y, consideraron que los hombres buenos por naturaleza eran corrompidos por la propiedad. (Vidal, 2011)

La mente renacentista empieza a perder su optimismo y su acuerdo consigo misma, se abre la posibilidad de nuevas épocas, pero este sentir crecerá hasta encontrar su plena expresión y dominancia en la segunda mitad del siglo XVI y en el XVII, en el Barroco.

En el barroco se produce un cambio radical en el modo de entender la ciudad, el espíritu de la “ciudad-estado” cerrada en sí misma que de un modo u otro había penetrado en la ciudad medieval y en el Renacimiento, desaparece para dar paso a la ciudad capital del Estado, en ella, el espacio simbólico se concibe subordinado al poder político, cuyo papel sobresaliente tratará de destacar la arquitectura urbana mediante un nuevo planteamiento de perspectivas y distribución de espacios. Los elementos formales cobran fuerza frente al carácter humanista de la polis griega. (“Historia de las ciudades”)

2.5.- LA CIUDAD DE LAS SOCIEDADES UTÓPICAS SIGLO XVIII Y SIGLO XIX

Durante el siglo XVIII el urbanismo va a verse influenciado por nuevos planteamientos originados a partir del racionalismo científico y de la ideología burguesa que surge con la Revolución Francesa, la cual se mostrará partidaria de nuevas ciudades laicas basadas en el pensamiento científico ilustrado.

Otra circunstancia clave será la Revolución Industrial inglesa, que ocasionara una crisis del modelo urbano tradicional y una transformación radical del sistema de valores sociales debido a la introducción de la máquina.

La ciudad experimentará un crecimiento desordenado, la tecnología es la causa básica de la puesta en crisis de lo tradicional, hará evidenciar la contradicción del pasado con lo presente, además, el orden que se pretende plasmar en los edificios aislados, contrastará con una planificación desordenada en las ampliaciones requeridas por la necesidad de dar cabida a la población rural emigrada a la ciudad y que constituirá la mano de obra de las industrias nacientes.



Fig. 9: Descripción de la Ciudad Industrial, Charles Dickens, Blog de Historia del Mundo Contemporáneo de José Luis Trujillo.

De esta manera la industrialización hizo conectar dos ambientes tradicionalmente distantes: el campo con la ciudad, el campo fue invadido por los utópicos como única salida al problema irresoluble de la ciudad, frente al galopante dinamismo del desarrollo industrial caracterizado por el crecimiento y el progreso.

Esto provocó la aparición de los proyectos urbanísticos que debían cumplir tres criterios: Funcional, la ciudad tiene por objeto racionalizar la producción; Higiénico, evitar las enfermedades; Tecnológico, lo que

supone la superación del arquitecto como sinónimo de diseñador-constructor de edificios, ahora es un planificador del espacio urbano. (Agudo, 1996)

Los primeros proyectos urbanísticos están asociados al socialismo Utópico, sirven de ejemplo:

- Robert Owen en New Lanark:

La urbe está totalmente clasificada y proyectada, por medio de unos planes de organización territorial.

El plan establece pequeños núcleos de ciudadanos independientes entre sí, compuestos de viviendas y espacios públicos rodeados de jardines.

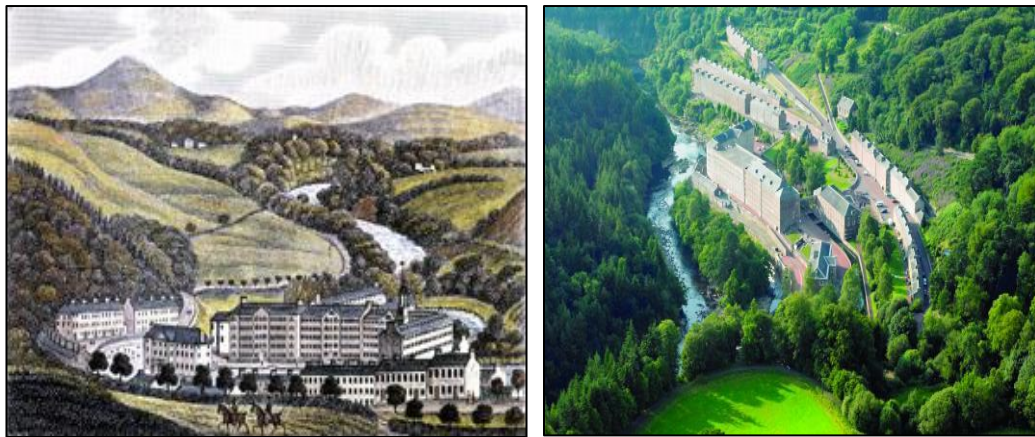


Fig.10 (Derecha): New Lanark de Robert Owen, www.Robert-Owen.com, Fig. 11 (Izquierda): New Lanark de Robert Owen, www.thenews.coop

Tras esta zona también se contará con un área industrial y con instalaciones agrícolas, todas estas zonas se encuentran planificadas urbanísticamente en una ciudad de planta cuadrículada. Las zonas públicas son los colegios, los comedores o las iglesias que quedan en el interior de estos cuadrados, por otra parte las zonas más privadas, como son el caso de viviendas, se establecen en las aristas de los cuadrados, y por otra parte las zonas verdes y las industriales también se sitúan a partir de un criterio, los comercios no existen ya que todo es común, generándose edificios comunes en los que se establecen la lavandería, las fábricas, los almacenes de comida, etc.

Así de esta forma el autor pretende llevar a la ciudad a la perfección, basándose en el progreso y la igualdad de sus ciudadanos.

- Fourier con el Falansterio:

Más que ningún otro socialista utópico, trató de resolver todos los problemas de la sociedad mediante la construcción de un elaborado sistema de organización social, en el que toda persona, actividad o cosa ocupaba por anticipado un lugar bien determinado.

Para resolverlo planteó la construcción de una rígida comunidad liberadora: el falansterio. El falansterio era la unidad social mínima, disponía de tierras para agricultura y para diversas actividades económicas, para viviendas y para una gran casa común, todo estaba arreglado, todo debía seguir un orden muy particular, incluso el amor y el sexo, todo estaba pensado para una vida cómoda y con el mayor placer, las personas trabajarían en función de su capacidad y recibirían en función de sus necesidades. (“Falansterio”, Wikipedia)

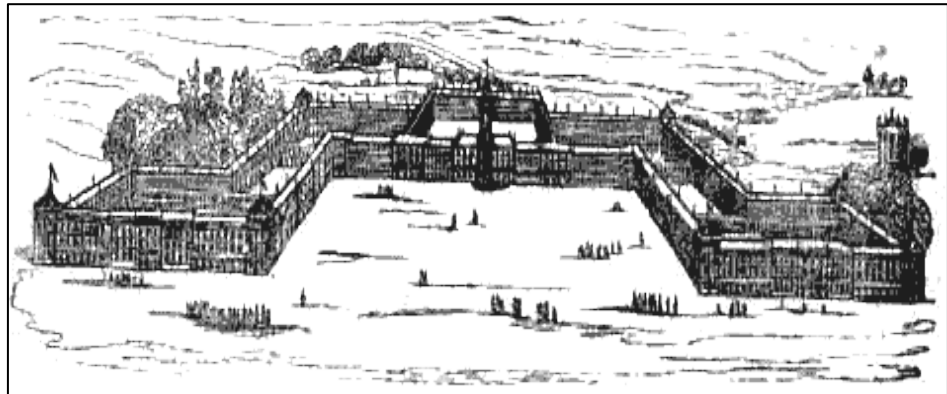


Fig. 12: Fourier, El Falansterio, www.filosofía.org

- Las ciudades-jardín de Howard:

El modelo que propone Howard pretende aglutinar todas las ventajas del campo con las de la ciudad, evitando los inconvenientes de ambos, se trata de una ciudad en equilibrio, donde se compatibilizan actividades agrarias e industriales en un medio ambiente cuidado que favorece el estudio intelectual y la vida sana, se da la preferencia hacia la vivienda unifamiliar propia de las capas medio-burguesas, se trata de ciudades autosuficientes de forma circular abierta por grandes vías de comunicación. (“Historia de las ciudades”)

- Las ciudades-lineales de Arturo Soria:

Se articulan en torno a un eje central de comunicaciones, situándose a un lado del eje las zonas residenciales y al otro la industria según la orientación de los vientos.

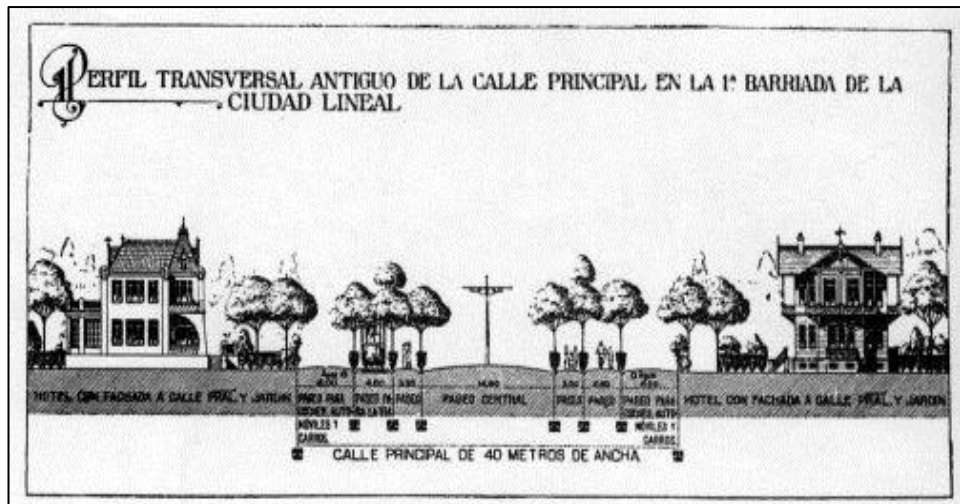


Fig. 13: Sección transversal de la Ciudad Lineal de Arturo Soria, urbancidades.wordpress.com

En 1882 se publica el primer artículo de Arturo Soria referente a la imaginaria ciudad-lineal.

Proyecto: Este innovador proyecto, con el cual se quería resolver los problemas de higiene, hacinamiento y transporte que abatían a las ciudades, consistía en:

- La construcción de una ciudad a partir de una o más ciudades puntiformes actuales; se formaría una red de triangulación entre las ciudades dedicándose los intersticios a industrias y agricultura.
- Articulada a ambos lados de un único vial de 500 metros. Una calle central con ancho mínimo de 40 metros y en su parte central recorrida por el ferrocarril eléctrico.
- En dicha calle central se concentrarían los servicios públicos para los ciudadanos y las casas de los habitantes.
- Las calles transversales tendrían una longitud aproximada de 200m y una anchura de 20m. Los edificios solo podrían ocupar una quinta parte del terreno y lo demás se destinaría a jardín, sería una ciudad extensiva de pequeñas viviendas aisladas: A cada familia, una casa, en cada casa, una huerta y un jardín.
- Vial arbolado, recorrible a pie, en bicicleta o en tren con un carril para cada sentido en el centro de la vía a fin de garantizar los intercambios comerciales con rapidez.

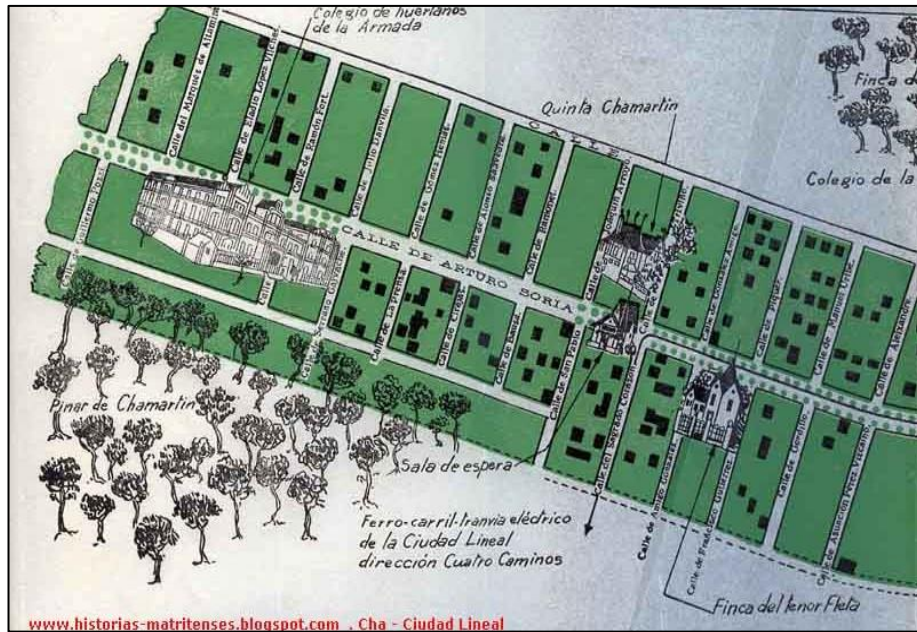


Fig. 14: Tramo del plano de la Ciudad Lineal de Arturo Soria, historias-matritenses.blogspot.com

En definitiva, es en el siglo XIX cuando el urbanismo se convierte no sólo en una corriente de pensamiento científico, sino, y sobre todo, en una técnica para la distribución de los espacios públicos y privados, y de los usos o actividades que pueden en ellos desarrollarse. Obviamente, estas técnicas tenían que acabar teniendo un contenido jurídico para poder ser impuestas, así que su evolución dio lugar al Derecho urbanístico actual, compuesto de normas jurídicas y figuras de planeamiento que regulan el ejercicio del derecho de propiedad y disciplinan la actividad urbanizadora y edificatoria sobre el suelo. (“Derecho Urbanístico”)

2.6.- CONFORMACIONES URBANAS DEL SIGLO XX

En el siglo XX la utopía urbana pasó por distintas fases, en la primera mitad de la centuria, coincidiendo con las vanguardias históricas, la literatura y el cine, aparece la ficción de la Metrópolis futurista, en la cual la fantasía arquitectónica se mezcla a una sociedad de tipo automático e imperioso, las ciudades nuevas ideadas por los constructivistas rusos o las ciudades radiantes, con edificios de unidad de habitación de Le Corbusier, son ejemplos únicos de una nueva utopía, más tarde, tras el triunfo de los aliados en la última Guerra Mundial, surgen las utopías tecnológicas desprendidas de toda implicación política y social inmediata.

El grupo Archigram y otros arquitectos, ingenieros y urbanistas plantearán un planeamiento urbano muy imaginativo, es todo un "corpus", con planos, maquetas y libros en extremo atractivos, las ciudades cibernéticas, estructurales, espaciales, aéreas, flotantes, subterráneas y metabólicas, que parecen irrealizables y producto de la fantasía constituyen, sin embargo, el antecedente más evidente de la nueva arquitectura tecnológica actual.



Fig. 15: Ciudad de Dubai, Imágenesypostales.com

La creencia de todos estos proyectistas de la segunda mitad del siglo XX era que, gracias a la ciencia y a la tecnología, la imaginación y el esfuerzo humano, las utopías son realizables. (Bonet)

2.6.1.- CIUDAD JARDÍN

En el siglo XX y hasta la segunda guerra mundial la ciudad jardín en Europa y EE.UU evolucionaría con la aparición de los conceptos racionalistas, las ideas de Howard continuaron en dos tendencias:

La primera centrada en la investigación teórica, dando por resultado propuestas ideales de tipo formal basadas en propuestas radio concéntricas penetradas por la naturaleza como sistema estructurante y la segunda representada por un sin número de realizaciones de las variantes ciudades jardín donde presenta gran importancia la evolución de los espacios libres, planteando por primera vez la solución al problema de la separación entre el tráfico de peatones y vehículos y reduciendo el espacio de terreno propio de las viviendas en favor del verde colectivo.

2.6.2.- URBANISMO MODERNO - LE CORBUSIER

El Urbanismo moderno (estilo internacional) fue el resultado de varios factores que tuvieron lugar en el mundo occidental que la industrialización, la mecánica, la ingeniería y la ciencia de los materiales estaban revolucionando.

En primer lugar, la incomodidad de algunos arquitectos con el eclecticismo y divergencia de estilos arquitectónicos en boga a finales del siglo XIX, pues se tomaban detalles ornamentales, características y elementos formales de los más diversos estilos y períodos, sin obedecer en ningún momento a la relación entre la forma y la utilidad de las edificaciones.

En segundo lugar, apareció la necesidad de nuevos tipos de edificaciones con usos hasta entonces desconocidos; entre ellos, el edificio de oficinas, el bloque de apartamentos, las nuevas fábricas, preparadas para albergar novedosas maquinarias y gran cantidad de obreros.

El tercer y decisivo factor, los enormes avances técnicos en la ciencia de los materiales y la construcción, que permitieron la invención del hormigón armado y los progresos en las aleaciones de acero, todo esto conllevaría nuevas posibilidades estructurales que harían realidad edificios más altos, más resistentes, más espaciosos. (“Estilo Internacional”)

Objetivos en las propuestas de nuevas ciudades:

- Reestructurar las ciudades de la trama histórica compacta y caótica que conservaban del periodo medieval.
- Mejorar la calidad de vida urbana producto del gran crecimiento urbano desmedido durante la revolución industrial.
- Reorganizar las ciudades identificando funciones en relación a las nuevas actividades que se desarrollan en ellas.
- Rehabilitar ciudades devastadas durante la Segunda Guerra Mundial.
- Nueva imagen de modernidad, concepción de la ciudad como una máquina de habitar. (Hillton, 2009)

Le Corbusier

Fue un teórico de la arquitectura, arquitecto diseñador y pintor suizo nacionalizado francés, es considerado uno de los más claros exponentes del Movimiento Moderno en la Arquitectura y uno de los arquitectos más influyentes del siglo XX.

Como visionario, Le Corbusier veía la posibilidad de cambiar el mundo a través de la arquitectura, su postura estaba más cerca de una postura liberal y como tal, veía todo proceso de diseño con fines utópicos, lo que le permitió contribuir grandemente al significado de la arquitectura en general.

En 1926 Le Corbusier presenta un documento donde expone en forma sistemática sus ideas arquitectónicas: los llamados “cinco puntos de una nueva arquitectura”:

1. La planta baja sobre pilotes: para Le Corbusier, la planta baja se elevaba sobre pilotes liberando a la planta baja para permitir el movimiento de los vehículos o la continuidad del verde.
2. La planta libre: a partir de la estructura independiente, aprovechando la tecnología del hormigón armado genera una estructura de columnas en la que apoyan losas, de esta forma, la planta es libre de condicionantes estructurales como para que el arquitecto decida dónde poner los cerramientos o dónde no, siendo independientes de un nivel al otro.
3. La fachada libre: el corolario del plano libre en el plano vertical, la estructura se retrasa respecto de la fachada, liberando a ésta de su función estructural.
4. La ventana alargada: por el mismo motivo del punto anterior, también los muros exteriores se liberan, y las ventanas pueden abarcar todo el ancho de la construcción, mejorando la relación con el exterior y permitiendo un mejor asoleamiento de los espacios interiores.
5. La terraza-jardín: para Le Corbusier la superficie ocupada en planta por la vivienda debía de ser devuelta a la naturaleza en forma de jardín en la cubierta del edificio, convirtiendo el espacio sobre la vivienda en un ámbito aprovechable para el esparcimiento, que además permitía mantener condiciones de aislamiento térmico sobre las nuevas losas de hormigón.



Fig. 16: La Villa Savoye 1929, Le Corbusier, www.galinsky.com

Y hay un elemento más que Le Corbusier pondera en la obra arquitectónica nueva, "La promenade arquitectónica": el edificio debe invitar a ser recorrido y a partir de eso se lo podrá comprender en su totalidad.

Su arquitectura resulta ser altamente racionalista, depurada y con un excelente aprovechamiento de la luz y las perspectivas de conjunto, dando una sensación de libertad y facilidad de movimientos.

Influencia en la Arquitectura Moderna:

Hoy en día la obra y el pensamiento de Le Corbusier siguen vigentes tanto en la práctica como en la enseñanza y en la teoría de la arquitectura. Como una de las figuras clave de la arquitectura moderna, sus trabajos posteriores han servido de base a corrientes arquitectónicas apoyadas en la tectónica (expresión de los materiales y sistemas constructivos) y en diferentes enfoques regionalistas.

Si bien para muchas figuras del pensamiento arquitectónico contemporáneo, la modernidad es un movimiento obsoleto, hay un grupo importante de arquitectos (llamados neo-modernos o simplemente modernos) que continúan haciendo arquitectura en el espíritu de Le Corbusier. ("Le Corbusier")

2.7.- BRASILIA: EL FIN DE LA UTOPIA MODERNA 1960

La construcción de la ciudad comenzó en 1956, en 1960 se convirtió oficialmente en la capital de Brasil siendo una de las ciudades capitales de más reciente construcción en el mundo.

Brasilia es conocida internacionalmente por haber aplicado los principios establecidos en la Carta de Atenas de 1933.

El arquitecto Lúcio Costa fue el principal urbanista de la ciudad, Oscar Niemeyer fue el principal arquitecto de la mayoría de los edificios públicos y Roberto Burle Marx fue el diseñador de paisaje, en gran parte el apoyo político y financiero fue otorgado por el presidente Juscelino Kubitschek.

Kubitschek, que fue un mandatario de orientación socialista, formó un equipo de profesionales de su misma tendencia política, así el grupo de creativos intentó desarrollar un modelo de ciudad "utópica" donde se pretendía eliminar las clases sociales, durante la construcción de la ciudad el igualitarismo fue una realidad, ya que obreros y funcionarios compartían los improvisados campamentos y las comidas. ("Brasilia")

La ciudad fue construida sobre una base en forma de avión, destaca por sus amplias avenidas, que encierran además de edificios públicos, dos barrios, uno al norte y uno al sur, que son divididos en las llamadas "súper cuadras", que como su nombre lo indica agrupan enormes conjuntos de edificaciones.

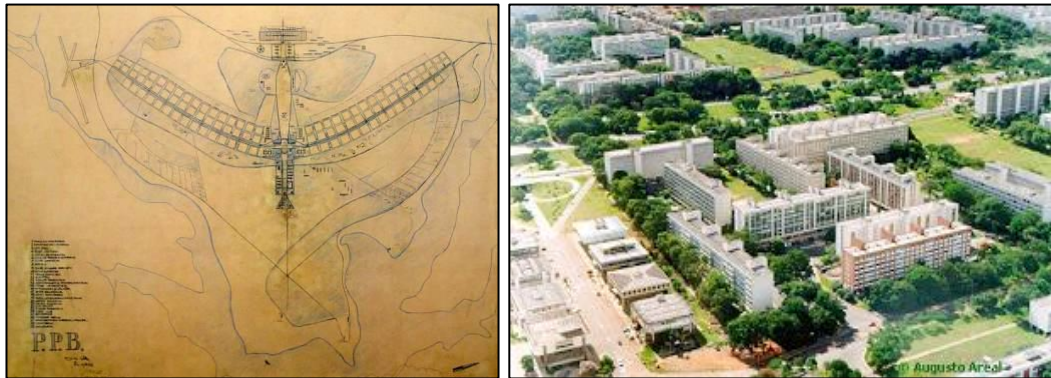


Fig. 17: Izq. Plan Piloto de Brasilia, el soplomundano.com. Fig. 18: Der. Las súper-cuadras, Arquitectura y urbanismo planificado, blogspot.com

La Plaza de los Tres Poderes equivale a la cabina de ese gran avión imaginario que sería el plano de la ciudad, donde el fuselaje está constituido por una amplia avenida llamada Explanada de los Ministerios. La parte trasera del avión imaginario está constituida por el complejo de edificios de la administración local.

Las alas del avión están formadas por las súper cuadras, con 11 edificios de 6 pisos cada una, este conjunto de viviendas y comercios, llamado también "Plano Piloto", se extiende sobre un área de 13 km de longitud.

Aunque hay mucho debate en cuanto a la caída o muerte de la Arquitectura Moderna, la crítica a la misma comenzó en los años 60 con los argumentos de que era universal, estéril, elitista y carente de significado.

En los años 60 la sociedad comenzó a cambiar, la gente tuvo mayores ingresos, apetito por cambios y expandir horizontes e influencia de la televisión, durante los 70 la sociedad generó una gran diversidad de gustos y un flujo de diversos estilos de vida.

Al final de los 70 y en los 80 la simple división de clase trabajadora, clase media y alta no describía la complicada estructura social de los demás países industrializados, la sociedad se hacía más plural, la modernidad no correspondía con la sociedad.

A finales de los 60 arquitectos y diseñadores estuvieron insatisfechos con la orientación totalmente funcionalista y de la forma de

los productos industriales modernos, la protesta primero se expresó en bocetos, fotomontajes y proyectos utópicos. (Etcharren, 2012)

2.8.- CONFORMACIONES URBANAS EN LA POSTMODERNIDAD

El postmodernismo es un movimiento que se dio en la segunda mitad del siglo XX que va a influenciar directamente en la arquitectura a partir de los años de 1970 hasta nuestra actualidad, como respuesta a las contradicciones de la arquitectura moderna.

Su principal característica es que aboga por recuperar de nuevo el ingenio del ornamento y la referencia en la arquitectura, con esto se hace referencia a la toma de los estilos clasicista ya que con el modernismo se habían perdido basándose en la función.

La ciudad postmoderna se originó como una crítica a las ideas urbanísticas del movimiento moderno que resultaron desastrosas para muchas ciudades por la búsqueda únicamente de resolver los problemas funcionales más básicos de la ciudad sin dar respuesta a los demás problemas: culturales, económicos o sociales y más específicamente la creencia de “la forma sigue la función”, criticado por Robert Venturi uno de los exponentes del postmodernismo aludiendo a que las formas creadas sin una tradición que las apoye conducen a la pérdida del valor de la arquitectura.

Dentro de las características formales tenemos

- Los edificios presentan usualmente tipologías o técnicas heredadas del pasado.
- Se recuperan los elementos ornamentales como: columnas, pilastras, molduras, etc.
- Se aleja de las formas puras o limpias que denominan en la arquitectura racionalista.
- Se recurre al neo-eclectismo dado que se toman prestados formas de todos los periodos de la historia.
- Desde el punto de vista urbano, se busca recuperar las calles, la edificación de pequeña escala y la riqueza visual de las formas.
- El postmodernismo busca el dialogo con el usuario. Con el observador.

También se caracterizaría por constituir el resultado de la crisis de algunas grandes ideas que habrían caracterizado a la modernidad: la idea de progreso y futuro mejor, la idea de revolucionar el orden social injusto.

La crisis de estas ideas da lugar a una pregunta ¿es el final de las utopías, es decir de los grandes proyectos transformadores de que se alimentó la modernidad?

La posmodernidad, como contrapuesta a la modernidad, sería la época del desencanto, del fin de las utopías, de la ausencia de los grandes proyectos que descansaban en la idea de progreso.

El máximo exponente del Postmodernismo es Robert Venturi, arquitecto norteamericano, sus obras comprenden tanto proyectos de desarrollo urbano como casas unifamiliares, museos entre otras, sus edificios de imagen sencillo, plano complejos y ricos en alusiones históricas, contrastando con la arquitectura funcionalista de la época. (Galaviz, F. Sepulveda, C. Villamizar, M. García, J. Chacón, E. 2011)

- Dentro de sus obras citamos la Casa Vanna Venturi:

En esta obra Venturi materializa sus teorías de Complejidad y Contradicción, utilizando recursos netamente post modernos como el collage, la cita, e incluso la ironía; por ejemplo: la chimenea desviada del eje, la cita a un frontis griego en la fachada, etc.



Fig. 19: Izq. Fachada de la Casa Vanna Venturi, es.wikiarquitectura.com. Fig. 20: Der. Interior de la casa, www.geocities.ws

La casa tiene una apariencia unitaria, incluso sencilla y simétrica, sin embargo, entre esa apariencia y su centro compositivo se establece toda una serie de alteraciones, cambios geométricos e itinerarios insospechados. Su concepto unitario no es, a pesar de todo, un instrumento historicista, sino, como él mismo afirmó, la comprensión de la silueta como un todo. (“Casa Vanna Venturi)

- El Edificio AT&T:

Nace como reacción al Movimiento Moderno, realizado por **Philip Johnson**, uno de los principales arquitectos del Post Modernismo, se

trata de un edificio que muestra su clasicismo en dos puntos concretos de su fachada, en su base y en el remate del techo. Tanto en su base como en su fachada, observamos múltiples referencias a la arquitectura Art Deco, grandes hileras de ventanas de reducidas dimensiones, o cambios de orientación en el mármol que adorna su base son algunas de estas referencias al pasado, el remate recuerda a algunas casas diseñadas por **Robert Venturi**, este remate se ha convertido en uno de los referentes del cielo de Manhattan gracias a su elegancia. (“Edificio AT&T”)



Fig. 21: Edificio AT&T. Visitaarq.com

2.9.- UTOPIÍA, DISTOPÍA

Si con la utopía se pretende alcanzar una sociedad ideal y perfecta, la “distopía” es la negación absoluta de esa sociedad, pero que se ha llegado a ella por el deseo de llevar a la práctica un ideal utópico.

También se ha llamado “distopía” a aquellas utopías cuyos ideales son, desde sus fundamentos, moralmente inaceptables.

Por ejemplo El Nacionalsocialismo alemán ciertamente tenía un ideal que llevar a la realidad, pero este ideal, la supremacía de la raza aria, no podemos aceptarlo en cuanto tal, y mucho menos podemos asumir los medios que pretendía utilizar y efectivamente utilizó para llevarlo a cabo. (Calleja, M. 2008)

2.10.-PROYECTOS URBANOS APLICADOS A LA SOSTENIBILIDAD.

2.10.1. LA PIRÁMIDE URBANA DE TOKIO

Un proyecto japonés de ingeniería futurista podría solucionar el problema de superpoblación con la construcción de una mega pirámide en medio de la bahía de Tokio, un complejo inmobiliario sorprendente que aglutinaría en su interior dos docenas de rascacielos de 80 pisos de altura en la que podrían vivir hasta 750,000 personas y, con respecto al tamaño, sería equivalente a 55 pirámides de Gizeh.

Se trata de un proyecto utópico ideado por la Corporación Shimizu para intentar solucionar el problema de espacio del área urbana de Tokio.

Si se construye sería la estructura artificial más grande del mundo que tendría 2,004 metros de altura.

El proyecto, consiste en construir una pirámide de pirámides, pretenden levantar una estructura hueca en su interior gracias a diferentes rascacielos colgados de su estructura (como si del fruto de un árbol se tratara).

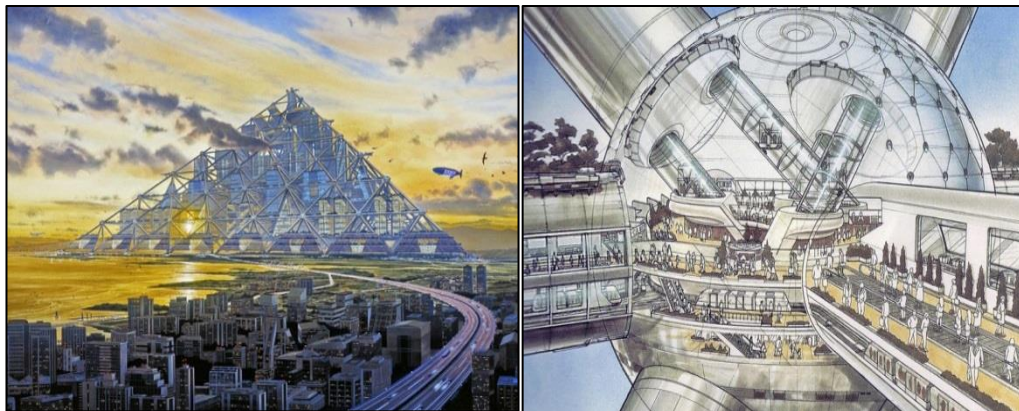


Fig. 22: Mega pirámide de Tokio, www.soygik.com

En su interior habrá viviendas, colegios, oficinas, comercios, industrias y todo tipo de servicios como parques, estadios deportivos, etc. será toda una ciudad sin necesidad de salir de ella más que para hacer turismo o viajes de negocios.

La estructura propuesta es tan grande que no puede ser construida con los materiales actualmente disponibles, debido a su peso, el diseño confía en la disponibilidad futura de los materiales ligeros y resistentes basados en nanotubos de carbón. ("Mega pirámide Urbana de Tokio").

2.10.2. SKY CITY

El Sky City 1000 de Tokio es uno de los proyectos más impresionantes de la arquitectura moderna, cuya altura proyectada es de 1,000 metros, 400 m de ancho en la base, y una superficie total de 8 km², producto de la empresa japonesa Takenaka Corporation, contempla la construcción de una mega rasca cielos en forma de cono, formado por módulos independientes de unas diez plantas de altura, apilados entre cuatro grandes súper vigas, de este modo, el edificio tendría plantas huecas cada 10 alturas, en las que se situarían parques y jardines, la forma cilíndrica y los espacios vacíos permitirían la mejor circulación del viento, que es uno de los peores enemigos de los edificios de gran altura.

Además, una serie de enormes péndulos en su interior servirían para regular el balanceo del edificio producido por los fuertes vientos que azotan Japón.

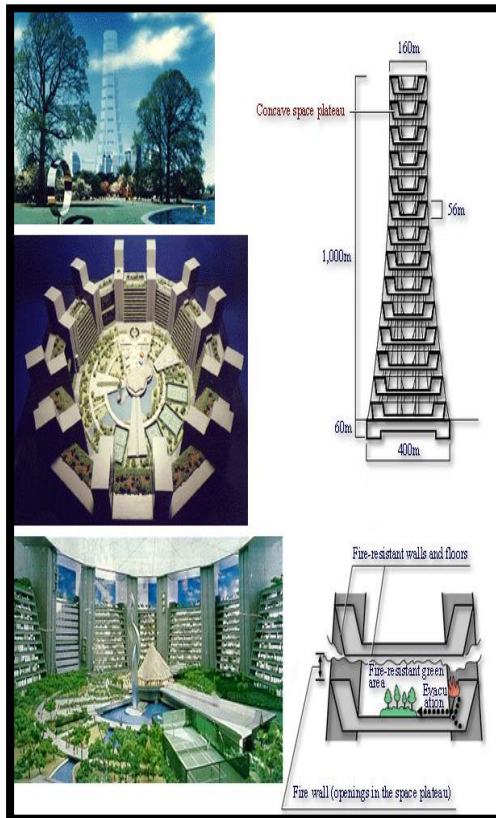


Fig. 23: Sky City 1000, el rascacielos de un kilómetro de altura en Tokio, josemanuelrodriguezmandujano.wordpress.com

Con una altura de 1000 metros se convertiría en el edificio más alto del mundo, también sería la construcción más alta con estructura de hormigón armado, y capaz de permanecer estable durante cientos de años. Lo que más llama la atención es la disposición de los elementos estructurales primarios, en la periferia de su contorno, mientras que sus plantas se desarrollan de manera interrumpida cada diez plantas.

La seguridad frente al fuego de esta gran estructura es una de sus mayores ventajas, frente a la tipología convencional del rascacielos con estructura metálica, en uno de los esquemas se puede comprobar

lo bien sectorizado que estaría frente a un incendio y cómo sus grandes soportes harían de corta fuegos.

Esta ciudad cuenta con grandes soluciones para el transporte interior, tanto vertical con ascensores de tres pisos que en menos de 3 minutos recorrerían su altura, y en horizontal, con un monorraíl en la corona exterior de cada planta.

Jardín interior de Sky City 1000 De Tokio.

Con parques y lagos en su interior, la construcción contribuye a dar la impresión de estar en contacto con la naturaleza, pero dentro de la ciudad, además, el proyecto ayudaría a conservar el entorno, ya que permite reducir la contaminación dentro de las ciudades al eliminar millones de desplazamientos, conformando una ciudad multinivel que se elevaría a un kilómetro sobre el suelo.

Si el proyecto prospera y se construyen más mega rascacielos, uniéndolos mediante pasos elevados se construiría la llamada Ciudad en el Cielo, una auténtica urbe futurista inspirada en la estética. (“Sky City 1000: vivir en el cielo”)

CAPÍTULO II

INVESTIGACIONES PRELIMINARES “AVENIDA FRAY VICENTE SOLANO”

1. HISTORIA DE LA CONFORMACIÓN DE LA AVENIDA FRAY VICENTE SOLANO

Con el pasar del tiempo la ciudad de Cuenca inicia a extender sus límites poco a poco, en 1920 comienzan a crearse nuevas avenidas y paseos donde empiezan a emplazarse edificaciones importantes como el Colegio Benigno Malo, la Avenida Solano en ese entonces era solo un sendero que encaminaba hacia la Iglesia Virgen de Bronce, apareciendo esta Avenida por primera vez en el plano de Cuenca. (Pintado, 2013)



Fig. 24: La Avenida Solano por primera vez en el Plano de Cuenca de 1920, Diapositivas de una exposición en la Universidad.

Al pie de Turi, la avenida Solano es un punto central a la vista, es un producto de la concepción modernista de fines de los años veinte, que trató de convertir a Cuenca en una ciudad a tono de la modernidad, anchas avenidas de influencia europea con grandes parterres, enriquecida por verdes molles. (Borrero, 2006)

Esta avenida promete ser el mejor adorno de la ciudad, mismo que mediría sesenta metros de ancho por quince mil de extensión, que junta los ríos Tomebamba y Yanuncay, enlazándose con la avenida Tres de Noviembre y Diez de Agosto, en el plano de Cuenca de 1942 hay un proyecto de ensanchamiento de la ciudad, especialmente en la parte sur del Ejido, se emplaza el campo deportivo en forma oval (Estadio).

El año de 1942 es un hito para la ciudad, por primera vez se piensa en el futuro de esta, el proyecto de ensanchamiento de la ciudad recibe

influencia de los planes del siglo pasado de Paris de Haussman y otros, ya los límites de la ciudad se extienden hasta llegar al río Yanuncay en el sur de la ciudad.

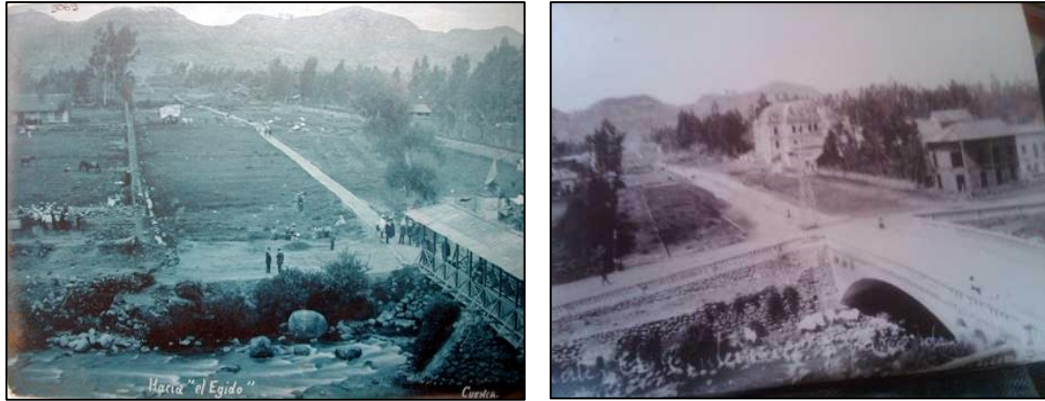


Fig. 25: Izq.: Avenida Fray Vicente Solano (1912) fue y es la principal avenida de Cuenca, en la parte sur. En primer plano el puente de madera Juana de Oro, remplazado por el actual del Centenario. Al fondo las hermosas colinas de Turi. www.cuencanos.com. **Fig. 26:** Der.: cuando ya comienza a definirse como avenida y con el Colegio Benigno Malo ya emplazado, www.clasicoslatacunga.com

El Plano de 1947-1949 de Manuel Ignacio Peña Vélez dibujante durante los periodos de 1947 con el Alcalde Dr. Luis Moreno Mora y en 1949 Alcalde Señor Enrique Arízaga Toral dentro de la conformación urbana en la parte del Ejido se definen las vías Avenida Fray Vicente Solano, Avenida 10 de Agosto y Avenida Loja, sobresaliendo en este sector el Estadio y el Colegio Benigno Malo. (Pintado, 2010)



Fig. 27: Foto del Colegio Benigno Malo 1924, www.cuencanos.com

Hoy es una de las bellezas arquitectónicas de Cuenca. Su construcción se inició en 1923 con ladrillo visto. En ese tiempo ciertos sectores de la ciudadanía criticaron una construcción tan grande y el derroche de dinero ya que la ciudad no tenía ni agua potable. Las columnas son de ladrillo y no mármol tan común en esos tiempos.



Fig. 28: Izq.: La Avenida Fray Vicente Solano vista desde la bajada de El Centenario en procesión.

Fig. 29: Der.: Desfile de la coronación de la virgen del rosario el acto religioso más multitudinario de la historia de Cuenca fue el de la canónica de la Morenica. Más de 80000 personas copan la avenida solano a la llegada de la imagen en trono de plata y ataviada con sombrero de paja toquilla para la solemnidad inolvidable del 8 de diciembre de 1933, www.clasicoslatacunga.com

En el plan regulador de Cuenca de 1949 por el arquitecto uruguayo Gatto Sobral, discípulo de Le Corbusier en la conformación urbana habla de un proyecto para la ciudad “Cuenca en un futuro de 50 años” su propuesta en el sector del Ejido es un trazado radial de calles alargadas que parten del centro y rodean el casco histórico. Se emplaza la estación de Ferrocarril en la Avenida Solano cerca de los tres puentes y se emplaza la posible Ciudad Universitaria, es así como el sector fue creciendo y consolidándose siendo parte fundamental para el desarrollo de la ciudad debido a los nuevos equipamientos. (Pintado, 2010)

2. LA AVENIDA FRAY VICENTE SOLANO COMO PARTE DE LA CIUDAD JARDÍN

El valle en el que se halla la ciudad de Cuenca es el mejor del mundo para muchos que lo visitan, los asombrados aborígenes la llamaron Guapondelig “llano grande como el cielo”, los quechuas lo llamaron Paucarbamba “llanura cubierta de flores” y como traducen los del Cuzco “llanura grande y esplendorosa”. (Albornoz, 1948)

El Padre Juan de Velasco viendo la campiña cuencana imagina que está en el paraíso terrenal, de delicioso clima y prodiga en atractivos naturales, paisaje revestido de las galas de la primavera.

El sector del Ejido donde se halla emplazada la Avenida Fray Vicente Solano destaca como una verdadera “ciudad Jardín”, surcada por viviendas aisladas de amplios jardines y atravesada por los ríos Yanuncay y Tomebamba, cuyas riberas y márgenes cubiertas de saucos, sauces y eucaliptos constituyen parte importante de la reserva verde de la ciudad.

Más de 10 especies de jardín están sembradas en el parterre de la avenida Solano, en los alrededores de los monumentos y distribuidores de tráfico de los Tres Puentes, Diez de Agosto, Remigio Crespo. En total son 1.500 metros cuadrados de macizos florales.



Fig. 30: Izq. Casa de Guillermo Vásquez Astudillo, 1961, Fig. 31: Der. Casa de Juan El Juri, Carolina Chérrez

La transformación física de la ciudad ha hecho que edificios emplazados en este sector privilegiado de la ciudad hayan entorpecido la vista desde el centro histórico hacia Turi y viceversa, contradiciendo lo “natural” de esta zona que es de mantener las edificaciones residenciales de techadura no mayor a las copas de los árboles que rodean esta área de la ciudad.

Una de las características de la ciudad de Cuenca es su amigabilidad con el paisaje, así que con la construcción de la Avenida Fray Vicente Solano se pensó en un adorno para la ciudad ya que esta contaría con parterres llenos de vegetación y en cuyos alrededores se emplazarían edificaciones de vastos jardines a lo largo de todo el trayecto vial.



Fig. 32: Izq. Vista panorámica de la Avenida Solano, www.cuencanos.com, Fig. 33: Der. Vegetación en los parterres de la avenida, Carolina Chérrez

El crecimiento urbano ha afectado ciertos predios, el peligro está que con el tiempo, un crecimiento urbano excesivo o desordenado acabe con buena parte de las estas villas y casonas, muchas de ellas que constituyen parte de la historia de Cuenca.

Que la ciudad crezca, por supuesto, pero como cuencana espero que este crecimiento sea sin afectar aquello que ha determinado a el Ejido y en el a la Avenida Solano como parte de una ciudad jardín.

3. LA AVENIDA FRAY VICENTE SOLANO EN LA ACTUALIDAD

En la actualidad la Avenida Solano se ha constituido como eje central de la ciudad, desde su construcción y hasta el día de hoy comunica a la ciudad antigua, directamente con el centro histórico, hacia la ciudad nueva, si podríamos llamar así a todo el sector del Ejido de Cuenca, llevando por ella el tránsito de personas y vehículos hacia puntos importantes de esta parte de la ciudad.

La avenida tiene una longitud de 1593,01 m con una sección promedio de 45 m, lo que daría en total una superficie de 71.621,73 m²



Fig. 34: Vista de la Avenida Solano desde el mirador de Turi, blog.espol.edu.ec, Ecuador a la carta

Su longitud permite dar frente a 20 manzanas hacia ambos lados de la vía, en varios tramos sus veredas son tratadas con vegetación y jardineras, además posee una mediana central dividida en 10 tramos con una sección promedio de 16 m. aproximadamente combinadas con 3 rotondas entre 11 y 25 m. de radio, los anchos de sus calzadas varían entre 14 y 16 m. (Pintado, 2013)

Al albergar en todo su trayecto equipamientos de vital importancia, ha ido emplazando también en sus alrededores zonas influyentes de comercio y servicio a la ciudadanía como hospitales, colegios, negocios, etc.

Esta gran Avenida con el tiempo ha ido transformándose ya que en un principio en ella se emplazaban como lo mencioné anteriormente villas de amplios jardines, pero con el crecimiento y ambiciones al pasar del tiempo estas han pasado a transformarse en comercios.

Por muchos años la Avenida Solano al poseer amplitud en su vía, albergó a miles de personas en masivos desfiles Militares, de la Cuencanidad y por día de los Inocentes, pero con el pasar del tiempo estos desfiles se vieron obligados a transferirse a otros sectores para conservar las áreas ajardinadas a lo largo de la vía, en especial los parterres centrales y los jardines que bordean los Monumentos ahí emplazados.

La Avenida Solano se ha convertido en un escenario en el que se encuentran grandes personajes ilustres de la ciudad, once monumentos de hombres que adornan la misma, convirtiéndose también en un lugar turístico de la ciudad lleno de paisaje que invita a ser recorrido para más conocimiento de su historia.



Fig. 35: Izq.: Monumento a Rafael María Arízaga, www.emac.gob.ec Fig. 36: Der: Desfile de la Cuencanidad, www.flickr.com

Entre los monumentos que se encuentran emplazados a lo largo de la avenida tenemos: Remigio Crespo Toral, Benigno Malo, Rafael María Arízaga, Andrés Córdova, Vicente Solano, Roberto Crespo Toral, Antonio Borrero, Enrique Arízaga Toral, Honorato Vásquez, Antonio Vega Muñoz, Savero Espinosa Valdivieso.

4. VIALIDAD A LO LARGO DE LA AVENIDA FRAY VICENTE SOLANO

La red vial del sector comprendido a lo largo de la Avenida Solano posee una problemática debido a que el sector está sujeto a cambios de usos de suelo y emplazamiento de otros, estos atraen gran tráfico y afluencia de personas debido al comercio y otros servicios.

La Avenida Fray Vicente Solano es una avenida de gran importancia ya que esta conecta con puntos importantes de la ciudad, es una vía de orden arterial de 1.4 kilómetros de extensión y 5,7 Hectáreas de superficie. Entre los puntos más conflictivos en el trayecto vial son con las intersecciones con las avenidas 12 de Abril, Remigio Crespo y Alfonso Moreno Mora (Colegio La Salle), la utilización de semáforos para solucionar estos problemas ha hecho que las jerarquías viales hayan perdido sus funcionalidades.

El cambio de uso de suelo se suma a esta problemática, en donde la calzada es utilizada para estacionamiento ya que los locales comerciales ubicados en el recorrido algunos no cuentan con parqueaderos propios.

- Sección transversal:

En esta vía arterial, la Avenida Solano existe secciones de hasta 51 m.

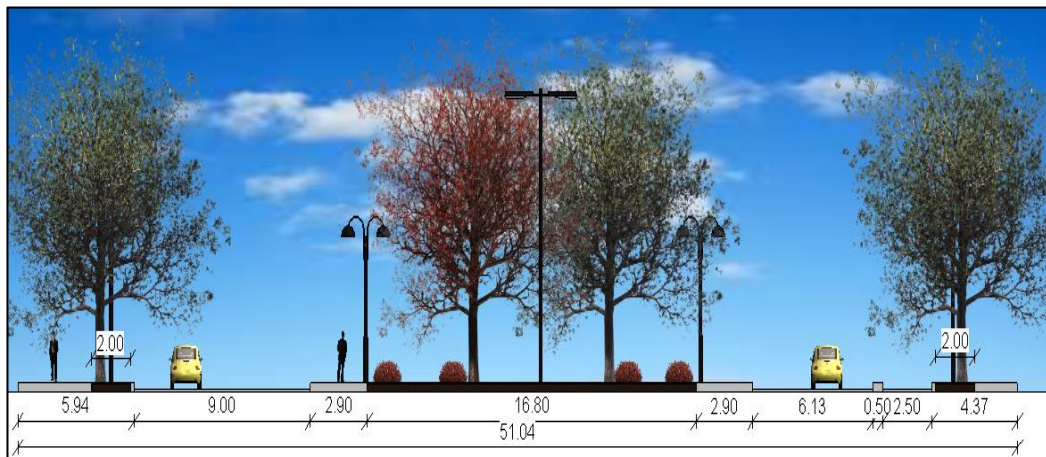


Fig. 37: Sección transversal de Avenida Fray Vicente Solano, Carolina Chérrez Sacoto.

Vía Arterial de 5.94 m de vereda que incluye 2 m. de espacio verde, continuamos con 9 m. de calzada, 22.60 m de mediana donde las veredas son de 2.90 m. y el espacio verde de 16.80 m., luego continua con 6.13 m de calzada, bordillo de 50 cm de ancho y 2.50 m de espacio para la ciclo vía y finalizamos con la vereda de 4.27 con espacio verde de 2 m de ancho.

- Capas de rodadura:

Pavimento rígido, siendo este también el material que reemplazó al adoquín en el redondel de la Avenida Remigio Crespo en la última intervención realizada en la avenida.



Fig. 38: Cambios realizados en el Redondel de la Avenida Solano y Avenida Remigio Crespo, Carolina Chérrez Sacoto.

- Aceras:

Con la intervención de la Alcaldía se dejó en óptimo estado las aceras, incorporando rampas de acceso, y en la calzada se han implementado ciclo vías con la utilización de asfalto.



Fig. 39 y Fig. 40: Cambios realizados en la acera y parter de la Avenida Solano, Carolina Chérrez Sacoto.

- Medianas:

Se encuentran arborizadas y en constante mantenimiento, se crearon caminerías para que las personas puedan circular por ellas sin dañar el espacio verde.

4.1. TRANSPORTE Y MOVILIDAD

Los principales factores que interviene en la movilidad de las personas son: el ingreso, el género, la edad, la ocupación y el nivel educacional. La disponibilidad de transporte motorizado impacta fuertemente en los hogares:

La movilidad crece con el aumento del ingreso, varía conforme a las características económicas y sociales de las personas, según los hábitos de cada grupo socioeconómico en el uso del transporte. La edad juega también un papel primordial según las tareas que cada persona realice. (Alcántara, 2010)

Según estudios realizados los indicadores de movilidad en nuestra ciudad son aproximadamente los siguientes:

Movilidad según rangos de edades	
Rango de edad en años	Viajes por día
0-4 años	0,79
4-11 años	2,00
11-18 años	2,36
18-25 años	2,28
25-50 años	2,25
> 50 años	1,41

Cuadro 1: Movilidad según rangos de edad, Carolina Chérrez Sacoto

- Líneas de buses:

Según estudios de transporte urbano las líneas de transporte que atraviesan la Avenida Fray Vicente Solano en recorridos de ida y vuelta son ocho. En horarios de 07h00 a 22h00, con un promedio de 10 viajes por hora de cada línea, 5 de ida y 5 de vuelta lo que da un total de 150 viajes por unidad de transporte en recorridos de ida y vuelta.

+Líneas de buses que sirven a la Avenida Fray Vicente Solano	
L2	Totoracocha-Arenal Alto
L5	Los Andes-El Salado
L15	Monay-Feria Libre
L16	Hospital del Río-San Pedro
L22	Gapál-UDA-Salesianos
L24	Cochapamba-Miraflores
L25	Cdla. Jaime Roldós-Mercado 27 de Febrero
L26	Checa-Mercado 27 de Febrero

Cuadro 2: Líneas de buses de la Avenida Solano, Carolina Chérrez Sacoto

Promedio de pasajeros por unidad de transporte según jornadas
• De 07H00 a 09H00, 42 pasajeros
• De 09H00 a 11H00, 25 pasajeros
• De 11H00 a 15H00, 45 pasajeros
• De 15H00 a 17H00, 25 pasajeros
• De 17H00 a 19H00, 45 pasajeros
• De 19H00 a 22H00, 30 pasajeros

Cuadro 3: Promedio de pasajeros por unidad de transporte según jornadas, Carolina Chérrez Sacoto

Promedio de personas movilizadas por día según este medio de transporte es de 30.000 personas.

Estas líneas de buses pasan por la Avenida y por puntos clave de acceso a esta, desde el centro de la ciudad se tendría que llegar a pie pues el punto inmediato de acceso a la Avenida es el puente del Centenario y por este no bajan líneas de bus.

- Señalización:

Una óptima señalización garantiza la fluidez del tráfico y la seguridad de los peatones, es indispensable contar con señalización adecuada la misma que en la actualidad ha ido mejorando sobre todo con la campaña de reposición y colocación de señales verticales y horizontales partiendo de planificación y con semáforos para cruces peatonales en horas de clase para alumnos.



Fig. 41 y Fig. 42: Vialidad y señalización en la Avenida Solano, Carolina Chérrez

La Avenida Solano es un eje vial que comunica la Cuenca Histórica y la parte moderna, se ha ido paulatinamente absorbiendo el tráfico entre estas partes de la ciudad, llegando a niveles de congestión muy altos y no se avizoran otras alternativas que la liberen de este abrumador tráfico. Sin embargo la ciudad se está reestructurando y recuperando espacios,

muchos indicios e indicadores hace que se piense en otras nuevas alternativas viales de comunicación como el caminar y el uso de bicicletas y hacer posible se piense en otras alternativas viales de movilidad y conexión de la ciudad.

5. SERVICIOS, ABASTECIMIENTO, GESTION EQUIPAMIENTO Y NORMATIVA VIGENTE EN EL SECTOR

- Servicios:

El sector cuenta de los siguientes servicios: Energía eléctrica que cubre al 100 % el sector, Alumbrado Público, Sistema de Alcantarillado pluvial y sanitario, Sistema de telecomunicaciones y Servicios complementarios entre los cuales están: internet, televisión por cable y telefonía celular, cuenta también con Sistema de recolección de basura, las aguas servidas y pluviales se recogen gracias a interceptores y colectores y son llevados hacia las lagunas de oxigenación en Ucubamba y no hacia los ríos como solía hacerse hace muchos años.

La Avenida Fray Vicente Solano se halla emplazada en una de las mejores y más servidas zonas de la ciudad, con la mejor y más alta calidad de vida.

- Abastecimiento:

La Avenida Solano no cuenta con un lugar específico de abastecimiento pero en la Avenida 10 de Agosto a media cuadra de la Avenida Solano se haya emplazado el Mercado 27 de Febrero donde las personas pueden realizar sus compras, al ser un sector de clase media a alta, las personas optan por los supermercados y comisariatos para abastecerse, y también en su recorrido puede observarse muchos comercios con distintos servicios.

- Gestión:

Algunas compañías han descentralizado sus funciones para poder servir de mejor manera a la ciudadanía así en la Avenida Solano se encuentra en el Ex Tadeo Torres El Control Municipal, también el Colegio de Ingenieros Civiles del Azuay, la Cámara de la Construcción entre otros.

- Equipamiento:

A lo largo del eje vial y en su entorno se encuentran los siguientes equipamientos: financieros, Instituciones educativas, una facultad universitaria, Iglesias, comercios, museos, estación de servicio, equipamiento de salud, entre otros.



Fig. 43: Colegio Benigno Malo, Fig. 44: Hospital Monte Sinaí, Fig. 45: Museo de los Metales. Cuencanos.com

- Normativa vigente:

La Avenida Fray Vicente Solano se extiende desde la Avenida 12 de Abril hasta llegar a la Avenida Don Bosco y está constituida por los siguientes sectores de planeamiento Urbano: S-1, S-2, S-4 y S-10 con sus usos de suelo asignados:

1. Usos principales: comercio, servicios generales y vivienda.
 - 1.1. Comercio ocasional de productos de aprovisionamiento a la vivienda al por menor.
 - 1.2. Servicios Financieros.
 - 1.3. Servicios de Transporte y Comunicaciones.
 - 1.4. Servicios de Turismo y recreación.
 - 1.5. Servicios de alimentación.
 - 1.6. Servicios profesionales.
 - 1.7. Servicios de seguridad.
 - 1.8. Vivienda.
2. Usos complementarios:
 - 2.1. Equipamiento comunitario de alcance barrial o parroquial.
 - 2.2. Comercio cotidiano de productos de aprovisionamiento a la vivienda al por menor.
 - 2.3. Servicios personales y afines a la vivienda.
3. Usos compatibles:
 - 3.1. Almacenes de compra y venta de vehículos.
 - 3.2. Comercio de maquinaria liviana y equipos en general y repuestos y accesorios.
 - 3.3. Comercio de materiales de construcción y elementos accesorios.
 - 3.4. Producción artesanal y manufactura de bienes compatible con la vivienda. Talleres artesanales y manufacturas en locales áreas cubiertas y descubiertas que ocupen superficies de construcción

no mayores a 300 metros cuadrados y ubicados en las plantas bajas de edificaciones. (“Ilustre Municipalidad de Cuenca”)

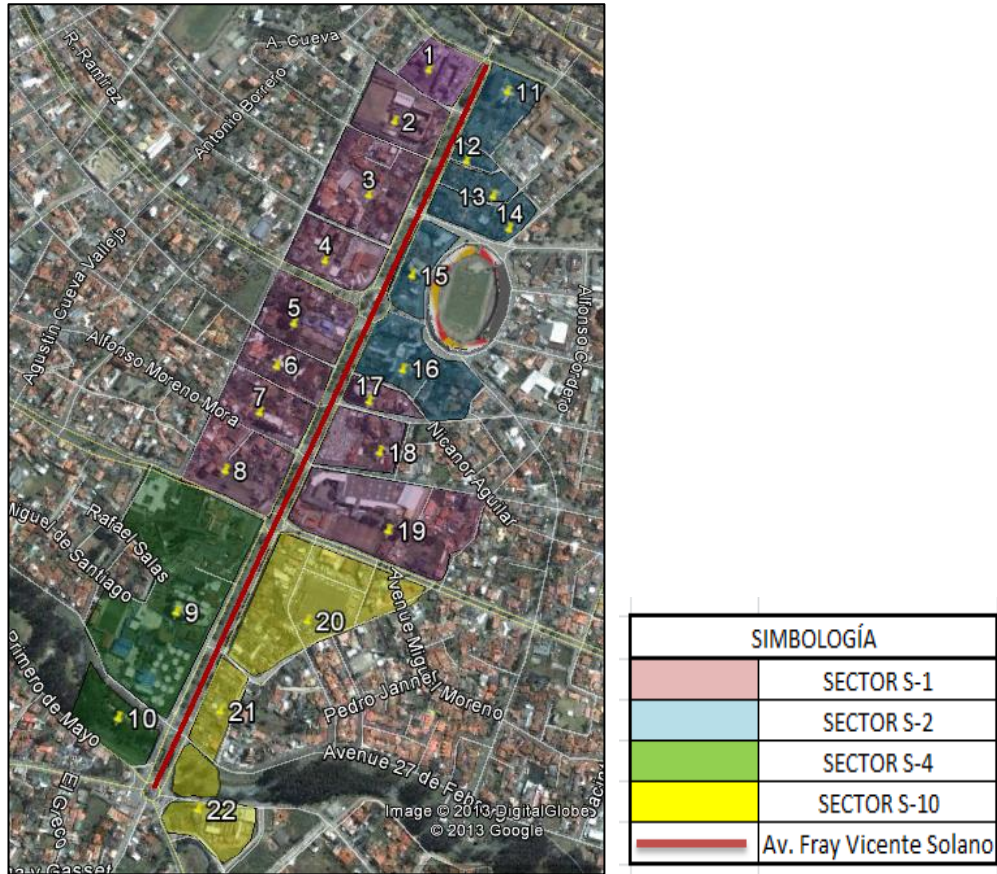


Fig. 46: Manzanas pertenecientes a los sectores de planeamiento urbano, Google Earth, edición Carolina Chérrez.

Características de Ocupación de suelo para los sectores de Planeamiento S-1, S-2, S-4, S-10:

SECTOR	ALTURA DE LA EDIFICACIÓN		LOTE MÍNIMO (m2)	FRENTE MÍNIMO (M)	COS MÁXIMO (%)	TIPO DE IMPLANTACIÓN	USOS DE SUELO
	1	2					
S-1	1	2	300	12	80	Aislada con retiro frontal	Vivienda
S-1	3	4	300	12	75	Aislada con retiro frontal	Vivienda
S-1	5	6	500	18	75	Aislada con retiro frontal	Vivienda
S-1	7	7	900	25	70	Aislada con retiro frontal	Vivienda
S-2	1	2	300	12	80	Aislada con retiro frontal	Comercio servicios generales y vivienda
S-2	3	4	300	12	75	Aislada con retiro frontal	Comercio servicios generales y vivienda
S-2	5	6	500	18	75	Aislada con retiro frontal	Comercio servicios generales y vivienda
S-2	7	7	900	25	70	Aislada con retiro frontal	Comercio servicios generales y vivienda
S-4	1	2	300	10	80	Aislada / Pareada con retiro frontal	Vivienda
S-4	3	4	300	12	75	Aislada /Pareada con retiro frontal	Vivienda
S-4	5	6	500	18	75	Aislada /Pareada con retiro frontal	Vivienda
S-4	7	8	900	25	70	Aislada / Pareada con retiro frontal	Vivienda
S-10	1	2	200	9	80	Aislada / Pareada con retiro frontal	Vivienda
S-10	3	4	300	12	75	Aislada /Pareada con retiro frontal	Vivienda
S-10	5	6	500	18	75	Aislada / Pareada con retiro frontal	Vivienda
S-10	7	8	900	25	70	Aislada /Pareada con retiro frontal	Vivienda

Cuadro 4: Características de Ocupación de suelo para los sectores, Carolina Chérrez Sacoto

CAPÍTULO III

ANÁLISIS DE LA AVENIDA FRAY VICENTE SOLANO

1.- AVENIDA FRAY VICENTE SOLANO

1.1.- RELACIÓN CON LA CIUDAD

El eje vial cuenta con importantes equipamiento como había mencionado anteriormente: el Hospital Monte Sinaí, el Colegio Benigno Malo, cerca de ahí se encuentra el Estadio de la ciudad, la Universidad de Cuenca, haciendo que por esta avenida se dé el desplazamiento desde muchos puntos de la ciudad, siendo esta también una zona de paso y transición entre la ciudad antigua y la nueva y viceversa.

Se ha convertido en nuevo centro comercial y de servicios de la ciudad algunos organismos de gestión han descentralizado sus actividades hacia esta zona lo cual atrae a la población.

1.2.- PUNTOS DE CONTACTO CON LA CIUDAD

Entre los principales puntos de contacto con la ciudad podemos citar el Puente del Centenario en la Avenida 12 de abril, sobre el río Tomebamba, y sobre el río Yanuncay Los tres puentes, también la Avenida Remigio Crespo y la Avenida 10 de Agosto entre las principales.

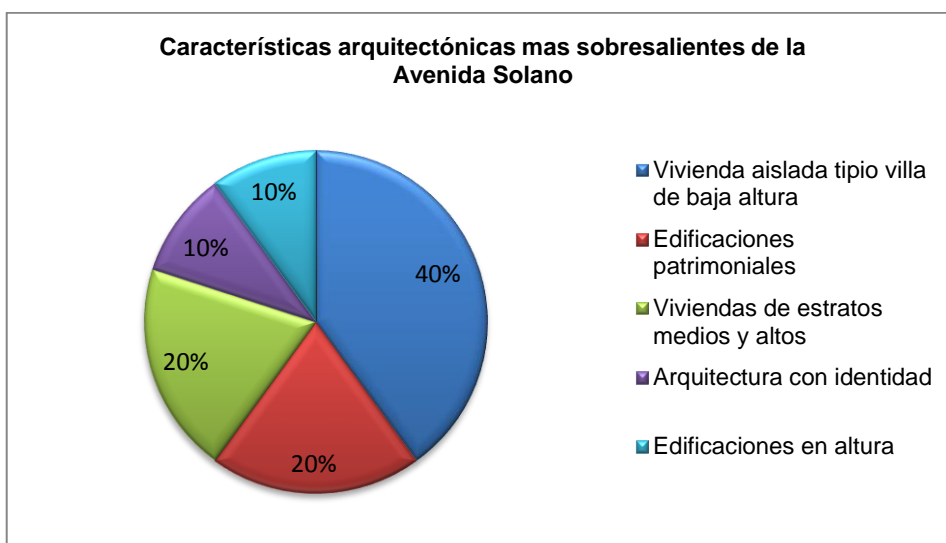


Fig. 47: Izq.: Redondel Avenida Solano y Remigio Crespo, el.tiempo.com.ec, Fig. 48: Der.: Avenida Luis Moreno Mora y Solano, richandnancy.blogspot.co

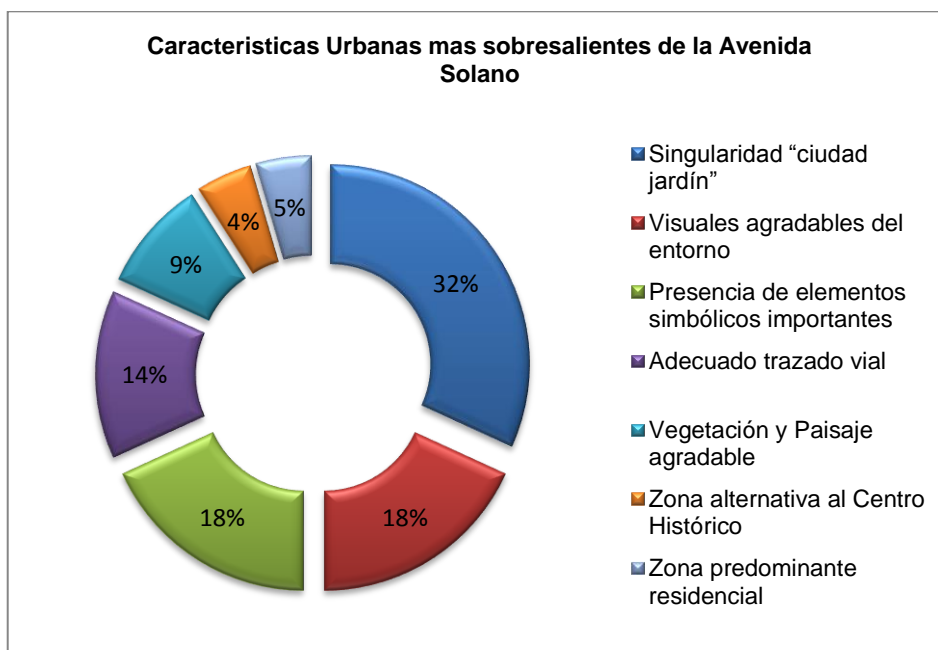
1.3.-INVESTIGACIÓN DE CAMPO: SITUACIÓN Y PLANTEO GENERAL

Para la investigación de campo utilicé una encuesta dirigida a Arquitectos, estudiantes de arquitectura, funcionarios de organismos locales y personas que habitan el sector. (ANEXO A)

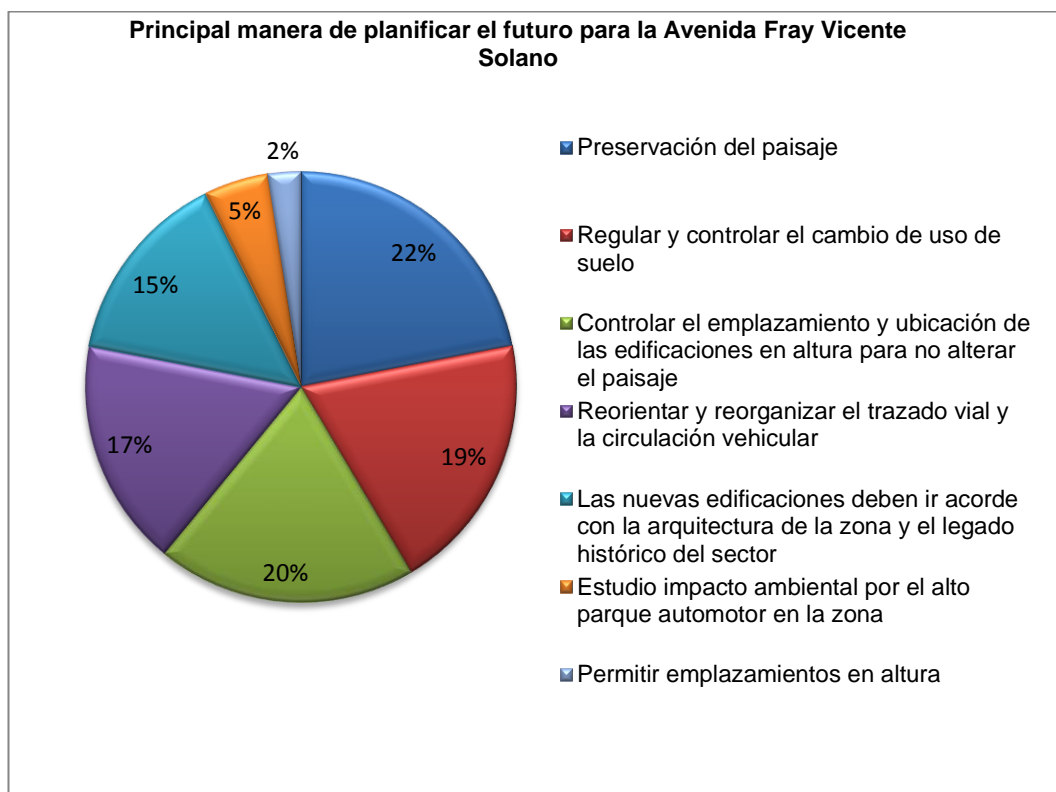
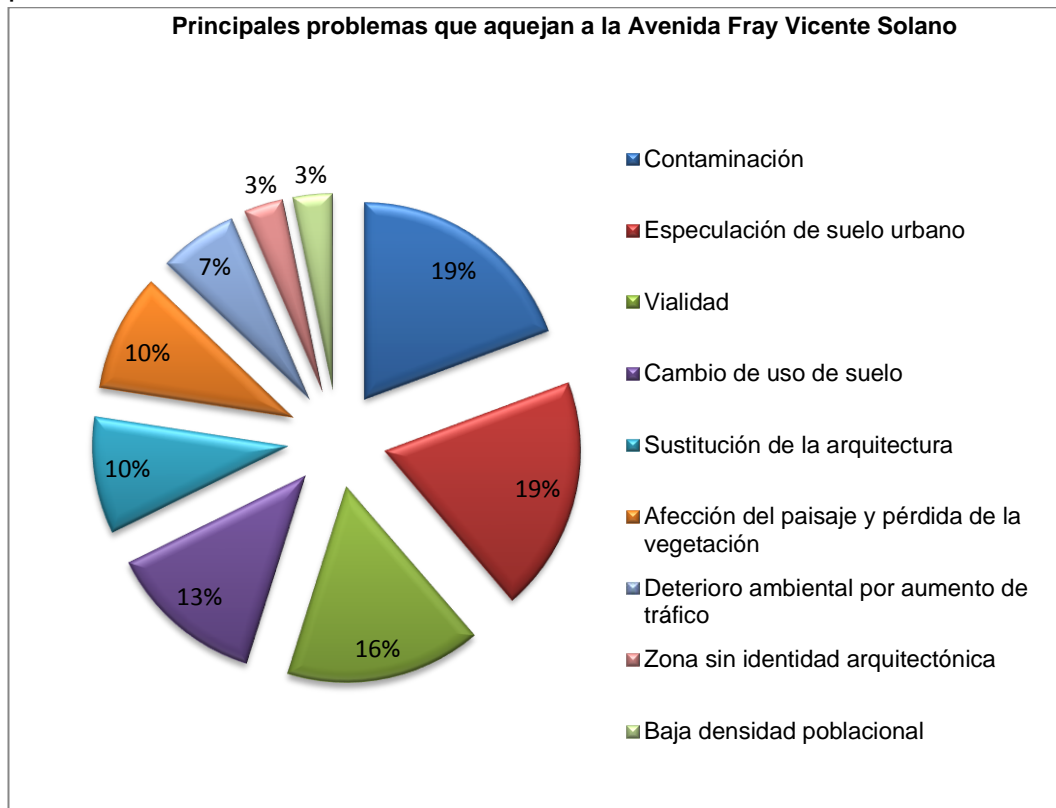
Obteniendo los siguientes datos cuando pregunté sobre las características arquitectónicas más sobresalientes en la Avenida Solano:



Dentro de las características urbanas más sobresalientes obtuve los siguientes datos:

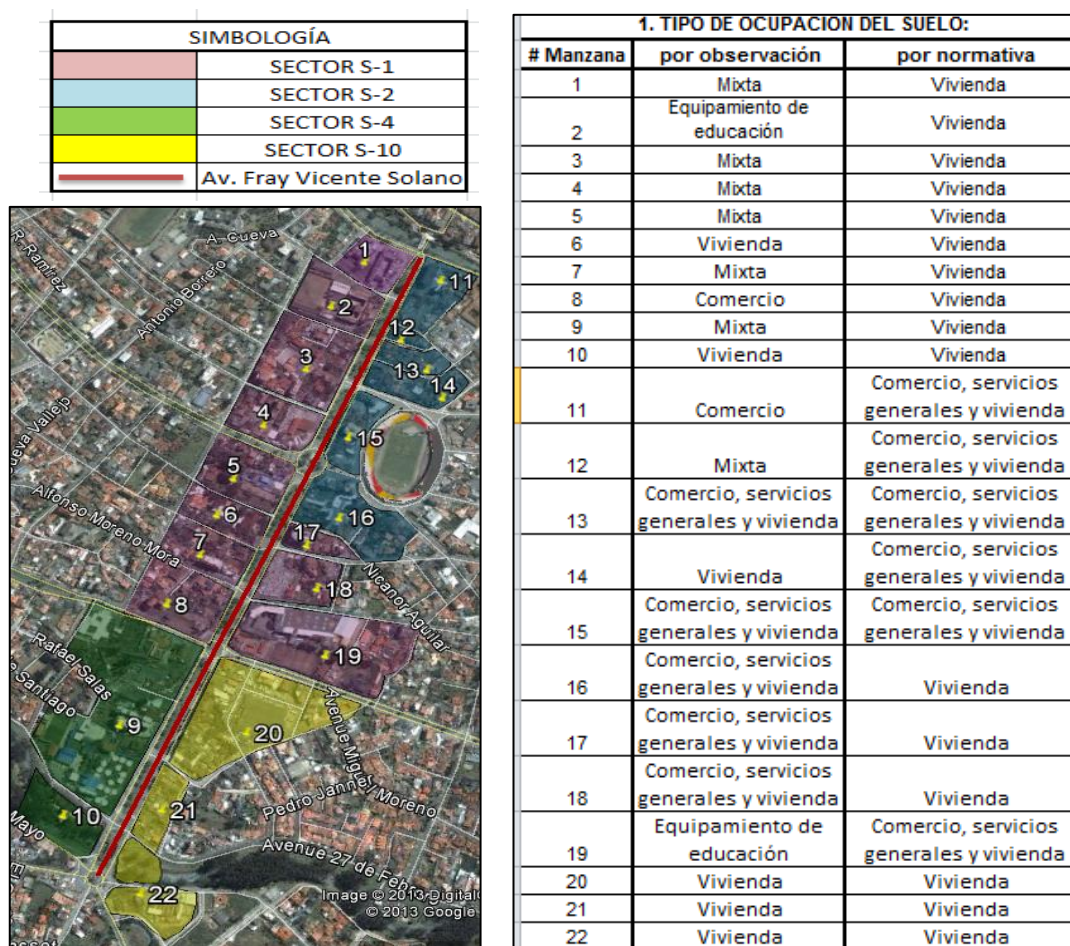


Resultados de los problemas que aquejan al sector y como planificar el futuro:



Mediante fichas de observación pude recopilar los siguientes datos de la Avenida Fray Vicente Solano (ANEXO B):

1. Tipo de ocupación del suelo



Cuadro 5: Tipo de ocupación del suelo, Carolina Cherez Sacoto.

Con el cuadro se muestra que el uso del suelo del sector ha ido cambiando con el emplazamiento de edificaciones comerciales y de servicios.

2. Vivienda Mixta

Vivienda-Comercio:

La mayoría de las manzanas cuentan con comercios de distintas índoles como productos de primera necesidad, licoreras, internet, copiadoras, venta de seguros, venta de autos, papelerías, materiales de construcción, etc.

Vivienda-Industrial:

En el trayecto vial no se encuentra emplazada ninguna fábrica.

Vivienda-Artesanía:

En el sector existe una floristería, algunas mueblerías, talleres de muebles rústicos y un taller de mecánica.

2. VIVIENDA MIXTA:	
# Manzana	por observación
1	Productos de primera necesidad, licorerías, venta de CD, restaurante, Internet, Copiadora
2	Colegio Benigno Malo
3	Viejo almacén, Vaz seguros, Sindicato de Choferes, Gasolinera
4	Iglesia, Pollería, venta de autos
5	Floristería, mueblería, mecánica, parqueadero público
6	Vivienda
7	Spa, Global Dental, La Italiana, Eventos
8	Uniformes, Restaurante
9	Iglesia Virgen de Bronce, Edificio Rosental, Museo de los metales, Cafetería, Colegio Bilingüe
10	Vivienda
11	Banco del Pichincha
12	Instituto San Isidro, Tadeo Torres, Emac, Senatel, Parqueadero público
13	restaurante
14	Golden Bridge Corp.
15	CICA, Venta de muebles, Cafetería
16	Papelería Monsalve, Andaluz, Construy Gypsum
17	Consultorios Monte Sinaí, Cámara de la Construcción
18	Hospital Monte Sinaí, parqueadero público
19	Colegio La Salle
20	recepciones, restaurante
21	productos de primera necesidad
22	Vivienda

Cuadro 6: Usos de suelo de cada manzana de la Avenida Fray Vicente Solano, Carolina Chérrez

3. Equipamiento privado de uso público:

En toda la Avenida Solano hay un Banco, una Gasolinera, dos parqueaderos públicos, y algunos restaurantes. Así como algunos institutos de enseñanza como el Golden Bridge, La Salle, la Unidad Educativa Bilingüe.



Fig. 49: Equipamiento: Gasolinera Primax, Fig. 50: Banco del Pichincha, Fig.51: Parqueadero Tadeo Torres, Carolina Chérrez.

4. Equipamiento público:

Dentro del equipamiento público está el Colegio Benigno Malo, la Iglesia Virgen de Bronce, Sindicato de Choferes, el Museo de los Metales.

5. Salud:

Constan dentro de este punto el Hospital y Consultorios Monte Sinaí, Global dental.



Fig. 52: Sindicato de Choferes del Azuay, Fig. 53: Consultorios Monte Sinaí, Carolina Chérrez.

6. Paradas de buses y Bahías:

A lo largo de la Avenida Solano hay paradas de buses cada dos cuadras pero bahías para estacionamiento de buses ninguna.



Fig. 54: Parada de bus a la altura del Colegio Benigno Malo, Carolina Chérrez.

7. Tipo de rodadura:

Un 100% de pavimento rígido.

8. Tipos de usuarios de paradas de buses:

Los usuarios de las paradas de buses van desde jóvenes, niños, adultos y ancianos, en su gran mayoría estudiantes.

9. Infraestructura:

Todo el sector cuenta con alcantarillado, luz eléctrica, agua potable y telefonía.

10. Estrato social:

Personas de estrato medio-bajo y medio-alto en todo el trayecto vial.



Fig. 55, Parada de buses y sus usuarios en el Banco del Pichincha, Fig. 56: Parada Multifamiliares, Carolina Chérrez.

1.4.- PROPOSICIÓN Y SOLUCIONES PARA PROBLEMAS DEL TRAMO VIAL

Durante la investigación de campo se ha ido presentando varios resultados de análisis, invitando a pensar en una propuesta que permita disminuir el flujo vehicular en puntos claves de esta avenida que es un destino de paso, pero así mismo un gran conector de la ciudad histórica con la moderna.

La idealización de un proyecto hace posible pensar en una vía como la Fray Vicente Solano convertida en vía de paso esencialmente con un diseño que involucre la recuperación del espacio para el peatón y se opte por sistemas menos contaminantes de transporte como la bicicleta.

Intervenir en el sistema de transporte en esa parte exclusiva de la ciudad es posible regenerando arquitectónica y urbanísticamente el sector.

INTERSECCIONES CONFLICTIVAS

1.4.1. INTERSECCIÓN 1: PUENTE DEL CENTENARIO, AVENIDA 12 DE ABRIL Y AVENIDA SOLANO:

El gran flujo de vehículos con numerosas líneas de buses que pasan por ahí, y que recibe todo el tráfico de la avenida 12 de abril de Oeste-este por la unidireccionalidad en la continuación de dicha vía, la implantación de Servicios Importantes como El Banco del Pichincha, Senatel, EMAC también han ayudado al conflicto sumado a esto la falta de parqueaderos.



Fig. 57: Izq.: Ubicación de la intersección de la Avenida 12 de Abril y Avenida Solano, Archivo Autocad, Fig. 58: Der.: fotografía Carolina Chérrez.

Solución: crear bahías de transferencias donde los pasajeros puedan utilizar otras alternativas de transporte sustentable como la implantación de bicicleta pública para el recorrido de la avenida.

Las instituciones que brindan sus servicios deben dotar de parqueaderos suficientes para sus usuarios.

1.4.2. INTERSECCIÓN 2: AVENIDA SOLANO Y AVENIDA REMIGIO CRESPO TORAL



Fig. 59: Izq.: Ubicación de la intersección de la Avenida Remigio Crespo y Avenida Solano, Cuenca Digital, Fig. 60: Der.: fotografía: Carolina Chérrez

Los comercios emplazados en estas avenidas dan cabida a grandes afluencias de vehículos que generan conflicto al momento de ingresar al redondel, a través de las avenidas Remigio Crespo en dirección sur-norte y Solano en dirección Norte-sur provocando caos en horas pico.

Solución: la solución más viable sería un distribuidor de tráfico.

1.4.3 INTERSECCIÓN 3: AVENIDA ALFONSO MORENO MORA, AVENIDA SOLANO Y AVENIDA LUIS MORENO MORA

En este punto de encuentro entre estas tres avenidas el conflicto se ve solucionado con el uso de semáforos pero en horas pico a la entrada y salidas del colegio La Salle ahí emplazado, crea un caos vehicular ya que los usuarios tratan de encontrar estacionamiento parqueándose en zonas prohibidas obstaculizando el tránsito en estas vías con alta circulación de vehículos.

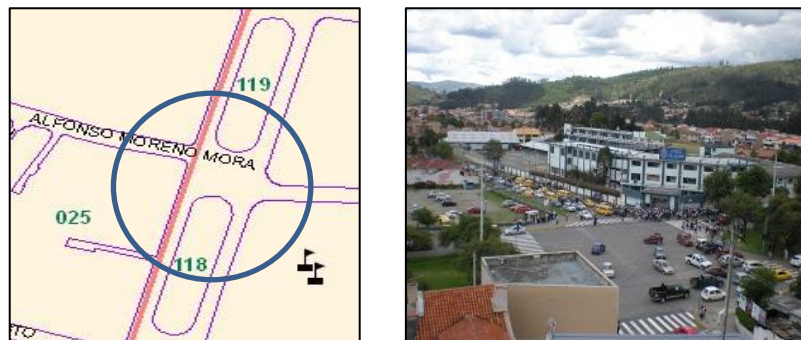


Fig. 61: Izq.: Ubicación de la intersección de la Avenida Alfonso Moreno Mora, Avenida Solano, y Luis Moreno Mora, Cuenca Digital, Fig. 62: Der.: fotografía: Cuencanos.com.

Solución: dar un control estricto al hacer cumplir con las disposiciones de no estacionar en las vía principal agilizando el flujo vehicular.

PLANIFICACIÓN:

Un equipo conformado por cuatro personas de Planificación y otras cuatro más de la Dirección de Tránsito, trabajaron por unos cuatro meses en la concepción y definición del proyecto, que según Carlos Chávez, director de Planificación, implicaba una serie de estudios en donde se debía considerar principalmente el tema histórico y la trascendencia que tiene la avenida dentro de la ciudad patrimonial.

La vía constituye uno de los primeros ejemplos de la ciudad moderna en Cuenca que surgió en la zona del Ejido. Según Chávez se trató de un concepto de urbanismo en el que se aplicó el criterio de la

denominada 'Ciudad Jardín' (años 40), que implicaba tener vías amplias y con jardines que daban una nueva imagen a la ciudad, apartándola de las calles estrechas del Centro Histórico por lo que se realizó una especie de actualización del espacio público manteniendo el criterio original con el que fue creado y poniéndole al punto con las exigencias actuales que tienen la ciudad en cuanto a condiciones de urbanidad y movilidad, dando preferencia a los peatones.

La avenida había sido producto de varias intervenciones sucesivas, pero no integrales: tanto así que mientras se realizaron los estudios los de planificación se dieron cuenta de que a lo largo de la avenida había diversos tipos de materiales.

Un levantamiento de información topográfica, cartográfica y fotográficas, además de información de temas de tráfico y circulación fueron los insumos que permitieron iniciar con la intervención.

Dentro de los trabajos efectuados se realizó el cambio de todo el material de las aceras, adecuaciones de ciclovías, reemplazo de camineras centrales, adecuación de áreas verdes y ajustes en algunas intersecciones.



Fig. 63: Izq. Ciclo vía bidireccional ya creada en el lado Noreste de la Avenida Solano de 3 m. de sección, Fig. 64: Der. Diferentes texturas que llevan los pisos de hormigón para facilitar la circulación de personas no videntes. Carolina Chérrez.

Siempre dando prioridad a las áreas verdes, que son parte del concepto inicial de la vía.

Las nuevas aceras tienen baldosas de pasta de cemento que combinan el color gris claro con el ladrillo, un ancho que va desde los 11 metros en algunos tramos y otros entre los seis y cuatro metros, además conserva las dimensiones de los años 40.

Se bajaron las redes aéreas a subterráneas, y se colocaron unas 380 lámparas a lo largo de toda la avenida Solano, tanto en las veredas

laterales como parterres centrales para ayudar a precautelar la seguridad del peatón.

Se intervino con pavimento rígido en el redondel, ya que el alto número de vehículos deterioró el adoquín del sector los baches que se generaban complicaban la circulación de los vehículos.



Fig. 65 y Fig. 66: Nuevo aspecto del Redondel de la Avenida Solano y Remigio Crespo, Carolina Chérrez.

2.- IMAGEN URBANA Y RELACIONES VISUALES

2.1.- FORTALEZAS

Medio físico:

- Resistencia del suelo y relieve plano del sector excelente para cualquier emplazamiento de edificación.
- Recursos paisajísticos y recreacionales con presencia de ríos y sus respectivas orillas.
- Presencia de elementos naturales notables como barrancos corredores ambientales formados por los ríos Yanuncay y Tomebamba, la colina donde se ubica la Virgen Bronce posee cierto desnivel hacia el tramo de la Avenida 10 de Agosto convirtiéndose en mirador a la ciudad.



Fig. 67: Vivienda aislada tipo villa con jardines alrededor, Carolina Chérrez

- La presencia de vegetación en las áreas verdes públicas y sobre todo en los retiros de las privadas constituyen un verdadero pulmón de la ciudad.
- Principio de la ciudad jardín: amplia avenida, retiros de vegetación viviendas aisladas de baja altura.

Usos y ocupación suelo:

- Zona residencial clase económicas medias altas.
- Gran cantidad de equipamientos y servicios complementarios a la vivienda.
- Zona inmediata a centro histórico y acceso a servicios gracias a que diferentes organismos han ampliado su nivel de cobertura como ETAPA, Colegio de Ingenieros Civiles, Municipalidad.
- No existe usos de suelo contaminantes de aire o agua.
- Presenta consolidación en cuanto a sus características de ocupación.
- La presencia de edificaciones de mediana altura permite el disfrute de cualidades paisajistas de la ciudad y entorno inmediato y mediato favoreciendo confort y calidad ambiental de los espacios habitables como soleamiento ventilación e iluminación.
- Las edificaciones se encuentran en buen estado.

Imagen urbana y relaciones visuales:

- La visibilidad hacia los puntos sobresalientes el Centro histórico y Turi la existencia de ciertas áreas y edificaciones particulares cobran alto valor arquitectónico y dignas de ser protegidas.

Infraestructura básica:

- Zona bien servida

Vialidad y transporte:

- Buena infraestructura vial enriquece el paisaje las franjas verdes y vegetación.
- El sistema de transporte sirve a todo el tramo.

Equipamiento:

- Es una zona muy bien equipada con varios servicios al alcance.

2.2.- FALENCIAS

Medio físico:

- El Nivel freático se encuentra a 0.50 metros de profundidad en

algunas de las zonas.

- Existen áreas inundables a orillas de los ríos.
- Incumplimiento y falta de control de leyes para protección de áreas verdes y vegetación.
- Ocupación de áreas verdes privadas con espacio de parqueo y locales comerciales.
- Contaminación vehicular y deterioro de la calidad ambiental.

Usos y ocupación suelo:

- Existencia de nuevas edificaciones en altura.
- Especulación de suelo por sus usos rentables.
- Sustitución de edificaciones de valor o re-funcionamiento inadecuado e incompatible con el uso de suelo.

Imagen urbana y relaciones visuales:

- Emplazamiento de edificaciones de gran altura rompiendo las relaciones visuales como el Banco del Pichincha hacia Turi.
- Alteración de la imagen de la zona al remplazar edificaciones residenciales por comerciales.



Fig. 68: Nuevas edificaciones de gran altura, Carolina Chérrez

- Barreras arquitectónicas que entorpecen paisajes con edificaciones de muros ciegos perdiendo el concepto de ciudad jardín.

Vialidad y transporte:

- Congestión por falta de parqueaderos.

2.3.- AMENAZAS

Medio físico:

- Inundaciones en las riberas de los ríos.
- Pérdida de vegetación por falta de mantenimiento.
- Contaminación por ruido, y gases debido al crecimiento automotor.

- Eliminación de concepto “ciudad jardín” por cambio de uso suelo.

Usos y ocupación suelo:

- Sustitución de la vivienda por comercios y servicios debido a presiones exteriores modificando las características de uso de suelo.

Imagen urbana y relaciones visuales:

- Edificaciones en altura impiden la visibilidad del entorno natural.
- Deterioro de la vegetación a orillas de los ríos.
- Pérdida de identidad por sustitución y emplazamiento de nuevas edificaciones sin valor estético.

Vialidad y transporte:

- Congestión y caos vehicular por falta de estacionamientos comerciales.
- Deterioro progresivo de puntos de conexión por volumen de tráfico en crecimiento.



Fig. 69: Congestión vehicular por falta de estacionamientos en las instituciones y comercios. Carolina Chérrez.

2.4.- OPORTUNIDADES

Medio Físico:

- Aprovechar las márgenes de los ríos por sus cualidades paisajistas.
- Concientizar la necesidad de protección de paisaje y medio ambiente.

Uso y ocupación del suelo:

- Las características de las diferentes redes de infraestructura las hacen adecuadas para absorber nuevos usos y mayores densidades.
- Dar prioridad a la vivienda típica de Cuenca y su conservación en

la zona.



Fig. 70: Villas ajardinadas a lo largo del eje vial, Carolina Chérrez.

Infraestructura:

- Protección de fuentes de agua, los márgenes de los ríos.
- Concientizar a realizar campañas de reciclaje.
- Mantenimiento de veredas y alcantarillado.

Vialidad:

- Planificación de recorridos de transporte público.
- Mejores sistemas de transporte.
- Buscar transportes alternativos para la descongestión de las vías.
- Reorganización del sistema vial mejorar conflictos en intersecciones problemáticas.

3.-VIDA COTIDIANA Y RELACIONES SOCIALES

Cuenca se funda en el año de 1557, por Gil Ramírez Dávalos, dentro de las instrucciones impartidas sobre la forma y trazado de la ciudad al momento de su fundación se establece que desde el Río Tomebamba hasta el río Yanuncay se crearía el ahora sector del Ejido donde se halla emplazada la Avenida Fray Vicente Solano, un lugar para apacentar a las ovejas, novillos y vacas, conjugando la tradición indígena con las costumbres de los españoles.

En los años posteriores la ciudad crece y se consolida lentamente, la población aumenta y la economía de la ciudad se basa en la agricultura y la ganadería.

Terminando el siglo XVIII la estructura del país cambia, se agudizan los problemas de las clases populares, dando como resultado enfrentamientos ideológicos y de lucha de clases entre los diversos sectores sociales, el Ecuador ingresa al mercado mundial capitalista, con la producción agrícola de café, cacao, cascarilla y la ganadera, dejando a un margen la provincia del Azuay misma que a raíz de la producción de

los sombreros de paja toquilla, la región cobra importancia, convirtiéndose en una gran fuente de ingresos.

La zona de El Ejido donde se halla emplazada la Avenida Solano constituye un área periférica suburbana, en la cual se asienta la población mestiza, son estos artesanos o empleados públicos de menor jerarquía, dedicada principalmente a la producción.

La infraestructura prácticamente inalterada desde su fundación, cambia: la llegada del automóvil, la electricidad, el agua potable, el teléfono y las nuevas necesidades, costumbres y modas, obligan a la Municipalidad a construir una infraestructura urbana moderna, este proceso se inicia en el año 1924, se adoquinan algunas calles, se canalizan las mismas, se establecen zonas para intercambio comercial de productos de primer orden.

La zona de El Ejido que constituyó por siempre una zona agrícola y ganadera, se convierte en un lugar privilegiado por el tratamiento especial que se le da, se dividen las propiedades en forma caótica y desordenada, aparecen las quintas con huertos y casa de vivienda, que quizá no miden la cuarta parte de una hectárea, constituyendo una verdadera ciudad Jardín, de innumerables parcelas de pequeños propietarios que las habitan.

En marzo de 1939 se insiste en que debe incluirse dentro del perímetro urbano todo el antiguo Ejido de la ciudad, en el sector comprendido entre el río Tomebamba y el Yanuncay, Teniendo como razones las siguientes:

- Debido a que esta sección se encuentra ya bastante poblada, existiendo edificios de gran importancia como la Escuela de Medicina, el Colegio Nacional Benigno Malo, el Hospital San Vicente de Paul, el asilo Tadeo Torres, la Planta Eléctrica Municipal, la Cervecería del Azuay, la escuela Agronómica, numerosas residencias particulares así como también los terrenos en que se construiría el actual estadio municipal.
- Además que las propiedades ya pagaban los impuestos de predio urbano y su topografía se prestaba para un rápido progreso.
- desde la época colonial los terrenos del Ejido han sido considerados parte integrante de la ciudad.
- En la última ordenanza de 1905, el concejo de Cuenca, se reserva en el Ejido el terreno necesario para ocuparlo en vías, edificios y otras obras públicas cuando llegue el caso.
- El concejo ya había aprobado anteriormente el plano a que están sujetándose las construcciones que se hacen en el Ejido.

El Ejido es el lugar donde podemos encontrar afincadas familias de altos ingresos, siendo estas las únicas que viven una realidad económica acorde con las exigencias planteadas, capaces de adquirir grandes terrenos y construir viviendas aisladas rodeadas por amplios jardines.

En el periodo de 1970-1982, en esta época se caracterizó por la consolidación de una sociedad urbana-industrial, que presenta una expansión y diversificación de las pequeñas y medianas empresas, notándose un mayor desarrollo capitalista.

En la provincia del Azuay la actividad productiva es de gran importancia, siguiéndole a ésta el sector de la construcción, pues los cambios económicos, el acelerado crecimiento demográfico dentro del ámbito urbano, y el apoyo dado a esta actividad por el sector público y privado, determinan un proceso de transformación y expansión del área urbana de Cuenca.

La predicción de que el sector de El Ejido llegaría a convertirse en el nuevo centro urbano de Cuenca, en primera instancia se consolida como un sector eminentemente residencial, en la actualidad soporta un proceso de renovación dándose en usos comerciales.

“Habrá que definir cómo ha sido la vida cotidiana urbana y familiar a lo largo de la historia, comprender ese mundo diario, la constitución de los sujetos urbanos (familias, grupos, etnias), y sus lugares en donde han habitado, laborado, descansado, caminado, la construcción y reconstrucción simbólica de la ciudad y su relación con la elaboración de la vida social.

Las ciudades no solo se hacen con el ritmo de su desarrollo físico y urbanístico, van creciendo con sus gentes, cuando se forma una identidad propia.” (Nobert, 1988)

Paisaje y Sociedad:

“Cuenca, su historia va modelándose con la participación de hábiles artesanos y albañiles, ingeniosos pobladores y vecinos, quienes plasmaron la morfología urbana a través de los tiempos, más allá de la intervención de agentes de los poderes establecidos y determinaron el paisaje cultural con su propia biografía como en esta ciudad donde se puede identificar a los agentes modificadores, que configuraron en el tiempo su aspecto externo, su imagen visual, su paisaje.” (Borrero, 2006)

Los españoles convirtieron con otros estamentos de la vida urbana constituida por mestizos, indígenas y esclavos, en un territorio conocido

por el pueblo Cañari, en tiempos prehispánicos, como Guapondelig y como Tomebamba en el valle de Paucarbamba por los Incas, donde hoy se levanta Santa Ana de los Ríos de Cuenca.

El paisaje de Cuenca, valioso para sus habitantes y visitantes es un producto histórico concreto que proviene de la relación orgánica entre la historia y la geografía de esta comunidad, es decir de las interconexiones de la cultura con el medio, de la relación dialéctica entre el ser humano y la naturaleza.

Entre los elementos del paisaje cultural de la ciudad se pueden destacar el plano de la ciudad sus edificaciones y los usos del suelo, que reflejan las condiciones de la organización socioeconómica, los diferentes modelos urbanos que imprimieron su huella, la auto representación del habitante de Cuenca, los simbolismos de la ciudad a través de los tiempos. Cuenca surge a partir de una idea urbanística con vocación agrícola, clima templado irrigado por el río Tomebamba y Yanuncay, la ciudad permitía fijar a la población española, además de controlar a los indígenas de la región.

La arquitectura civil y religiosa empieza a transformarse gracias a los cambios económicos, políticos y culturales que modificaron la función urbana, aunque la economía de la región seguía siendo agrícola y artesanal.

La renovación arquitectónica inicia con la República, las nuevas condiciones económicas, técnicas y de comunicación con el exterior posibilitaron la renovación de la arquitectura civil de Cuenca, se produce el tránsito de la ciudad tradicional a la moderna, ciudad de la primera modernidad, se amplía las relaciones de mercado, la vida social se seculariza, se produce el desarrollo de la urbanización y ampliación de los medios de transporte, las comunicaciones y el sistema escolar. En este periodo surge un nuevo modelo de gestión en la ciudad, de manejo urbano, de planificación, es entonces cuando surgen reformas al higienismo y a la presentación de la ciudad, así como un desarrollo de la educación, se construyen edificios para escuelas, colegios, hospitales, sanatorios, lazaretos, casas de beneficencia, sociedades de obreros.

Cuenca es una ciudad tranquila, de sanidad envidiable, alegre y atrayente, trabajadores y progresista, que cuenta con todos los recursos y halagos que la vida ofrece al hombre. Y, para complementar ello, sus habitantes son afables y hospitalarios, con la sencillez e hidalguía propias de su temperamento que rebosa en cordialidad. (Borrero, 2006).

CAPÍTULO IV

DESARROLLO PRÁCTICO Y METODOLÓGICO

1. DISEÑO DE UN MODELO DE CIUDAD SOCIAL Y URBANISTICAMENTE IDEAL

1.1. PLANTEO GENERAL DE LA SOCIEDAD IDEAL

Cuenca es una ciudad tranquila, de sanidad envidiable, alegre y atrayente, de personas trabajadoras y progresistas, que cuenta con todos los recursos y halagos que la vida ofrece al hombre. Y, para complementar goza de hermosos paisajes y edificaciones que invitan a sus habitantes y turistas a ser recorridos y visitados, su arquitectura es única, Cuenca es también muy afable y hospitalaria, llegando a ser uno de los destinos preferidos para ser visitado, es por ello que pienso que deberían plantearse las siguientes estrategias:

- a. Aprovechar la presencia de las riveras de los ríos Tomebamba y Yanuncay como un recurso turístico y recreacional.
- b. Plantear una normativa para cuidado, protección y mantenimiento de áreas verdes privadas para no perder el concepto de ciudad jardín en el trayecto de la vía.



Fig. 71: Casa de Guillermo Vásquez Astudillo, 1961, Carolina Chérrez.

- c. Normar la construcción de cerramientos y muros ciegos de gran altura que limiten el disfrute de la vegetación existente en los retiros de los predios.



Fig. 72: Villa ajardinada que limita su visibilidad ya que está cercada por un muro ciego, la foto fue tomada por un orificio en la puerta, Carolina Chérrez.

- d. Fomentar una campaña de forestación y arborización en los retiros de las edificaciones y parterres de la avenida para conservar vistosa la avenida.
- e. Proponer recorridos turísticos para conocimiento del valor histórico de la Avenida Fray Vicente Solano; de sus edificaciones, de las riberas de sus ríos y de los diversos monumentos emplazados en ella aprovechando la intervención a la que fueron sometidos y ya que se encuentran en óptimo estado.



Fig. 73: Monumento a Benigno Malo, Carolina Chérrez.

- f. Concientizar a la ciudadanía para el control de desechos impartiendo campañas de reciclaje y en el caso de emisión de contaminantes y ruido producido por vehículos la utilización de transportes más amigables como el uso de bicicleta ya que ahora la avenida cuenta con la ciclo vía.

- g.** Regular y asignar el uso y ocupación de suelo en la Avenida Solano teniendo como objetivo el uso adecuado y racional del suelo, la protección ambiental y paisajista del lugar, manteniendo el perfil residencial con los usos complementarios de la vivienda.
- h.** Regular el emplazamiento de nuevas edificaciones que rompan con el entorno tanto en altura como con la arquitectura de la zona.
- i.** Romper con todas las barreras arquitectónicas para el goce de la Avenida Solano de todos sin excepción, implementar rampas de acceso a edificaciones y comercios para que la accesibilidad sea universal en especial aquellas edificaciones de valor histórico.

Los principales problemas de transporte están relacionados principalmente con la inequidad en el acceso físico y económico al espacio, la seguridad, a la calidad ambiental, a la comodidad y a la convivencia como:

- La existencia de aceras adecuadas y de infraestructura para el desempeño del papel de peatón y ciclista.
- La oferta deficitaria de transporte público.
- La adaptación del ambiente de circulación a las necesidades del automóvil.
- Mantenimiento de vehículos contaminante, públicos y privados.

Es importante pensar en un sistema de movilidad con menos transporte urbano y con la mitad del tráfico vehicular, que permitirá suponer la utilización de nuevas formas de movilización.

1.2. ESPACIOS A INTERVENIR EN LA AVENIDA FRAY VICENTE SOLANO:

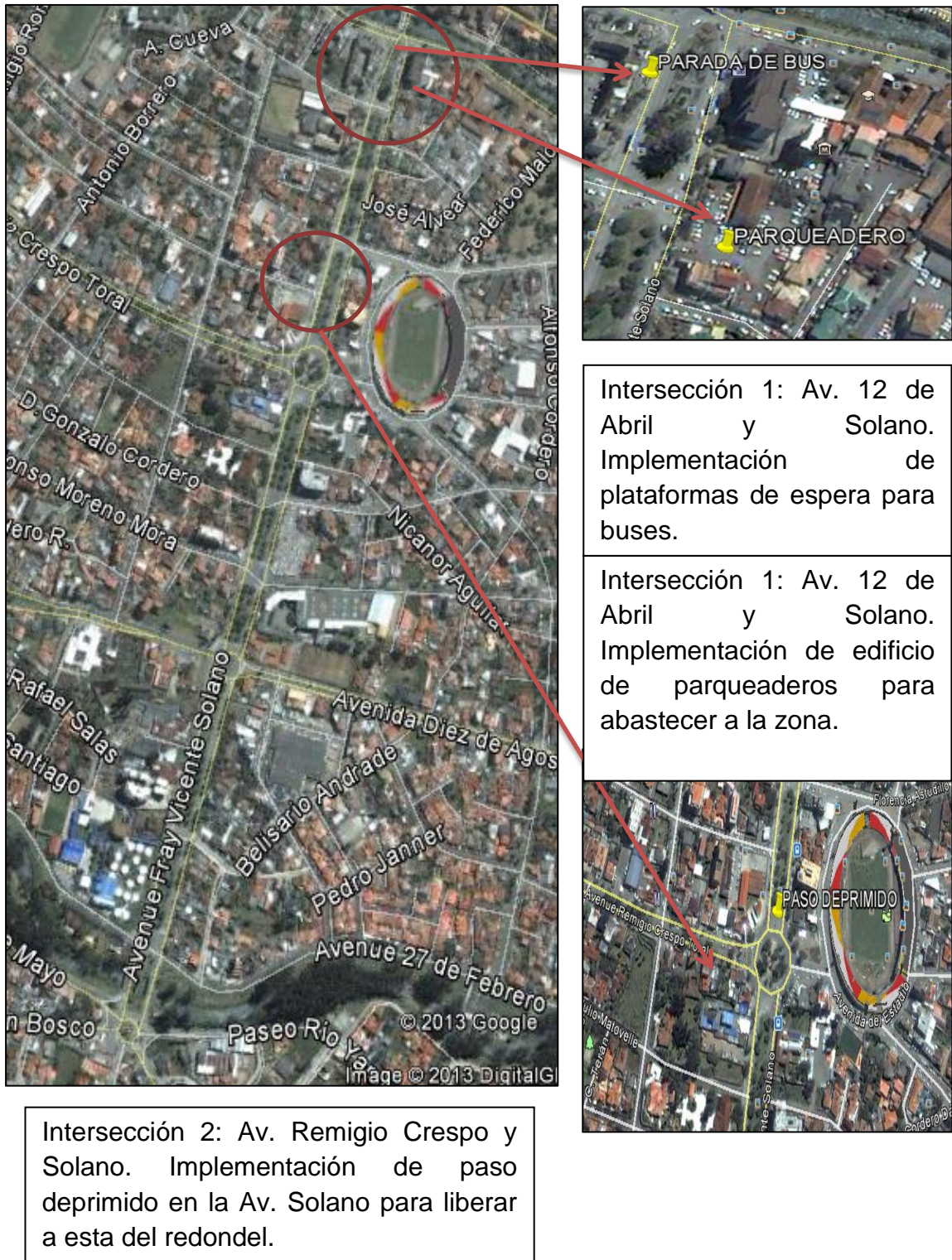


Fig. 74: Espacios a intervenir en la Avenida Solano, Google Earth.

1.2.1. IMPLEMENTACIÓN DEL EDIFICIO DE PARQUEADEROS “TADEO TORRES”:



Fig. 75: Vista Frontal del Edificio de Parqueaderos, Carolina Chérrez

- **Localización:**



Fig. 76: Ubicación Edificio de Parqueaderos, Carolina Chérrez

El edificio de parqueaderos estará localizado en la Avenida Fray Vicente Solano y entre las calles Tadeo Torres y Avenida 12 de Abril. En el actual terreno donde se haya emplazado el ex orfanato Tadeo Torres donde el uso que se le da a dicho terreno es justamente de parqueadero público.

- **Vías de Acceso:**

El edificio contará con la entrada principal que da hacia la Avenida Solano y el desfogue de los vehículos se hará hacia la calle Tadeo Torres para evitar la alta concentración de vehículos en la Avenida principal. Los peatones tendrán acceso por las dos vías.

- **Descripción:**

El edificio de parqueaderos “Tadeo Torres”, situado en el terreno junto al ex orfanato Tadeo Torres busca dar un servicio de excelencia a las personas que acceden a este sector de la ciudad ya que estaría

cubriendo una necesidad que se ha visto evidenciada en los últimos tiempos por la demanda de lugares de aparcamiento en esta zona de alto impacto comercial y laboral.



Fig. 77: Vista Frontal del Edificio de Parquaderos y Plaza de esparcimiento, Carolina Chérrez.

El edificio de parqueaderos debido a su óptima localización serviría tanto para estacionamiento de comercios de la zona que no cuentan con estos servicios y de otros en los que el número de aparcamientos no es suficiente para la demanda, además sabemos que la Avenida Solano al ser un eje vial de importancia que une la Cuenca antigua, es decir el centro histórico y el Ejido, con la implementación del edificio de parqueaderos, el centro histórico se verá beneficiado ya que los interesados podrían hacer uso de este dejando su vehículo en un lugar seguro y accediendo a pie a sus oficinas o lugares de trabajo.

Se brindará un servicio de seguridad y comodidad tanto para usuarios y peatones ya que las vías se destinarían solamente para transitar y los comercios aledaños que no cuentan con zonas de aparcamientos solucionarían de alguna manera su falencia.

La infraestructura será la adecuada para ofrecer un servicio eficiente, así como la distribución de las plantas será la adecuada para tener el mayor espacio de parqueos y ofrecer comodidad para los usuarios con áreas destinadas para baterías sanitarias, escaleras, ascensores y espacio de esparcimiento.

- **Distribución:**

El edificio de parqueaderos contará con un piso subterráneo, una planta baja, una planta alta y una de cubierta, de esta manera no rompería con las visuales ni alteraría el paisaje y dotaría de 46 parqueaderos en el Planta de Subsuelo, 28 parqueaderos en Planta Baja, 42 en Primera Planta Alta y Terraza respectivamente, es decir el edificio dotaría de 156 aparcamientos en total para vehículos y al menos para 60 bicicletas y/o motocicletas pudiendo ampliarse su capacidad.



Fig. 78: Vista hacia la calle Tadeo Torres del Edificio de Parqueaderos, Carolina Chérrez.

Cada una de las plantas del edificio contará con baterías sanitarias, ascensores, escaleras públicas y de emergencia, además del cuarto de máquinas o instalaciones especiales.

En Planta baja se emplazarán locales comerciales junto a la entrada para tener un plus de ganancias para el edificio de parqueaderos, y en el retiro se ubicará una plaza de esparcimiento y de encuentro para usuarios de los locales comerciales y/o del parqueadero. Este punto de encuentro contará con mesas y lugares de estacionamiento para bicicleta pudiéndose efectuar aquí las estaciones de la bicicleta pública que puede ser implantada en este sector de la ciudad.

El retiro que tomé en consideración desde la Avenida Solano es de 20.88 metros para que el nuevo edificio no quite luz ni importancia al edificio ya existente y de valor histórico, el ex orfanato Tadeo Torres. (ANEXO C)

1.2.2. PLATAFORMA DE ESPERA PARA BUSES Y ESTACIÓN DE BICICLETA PÚBLICA:



Fig. 79: Plataforma de espera y Estación de Bicicleta Pública, Carolina Chérrez

- **Localización:**



Fig. 80: Ubicación Plataforma de espera y estación de bicicleta pública, Carolina Chérrez

Las plataformas de espera estarán situadas en la Avenida Fray Vicente entre las calles Daniel Córdova Toral y Avenida 12 de Abril.

Las plataformas de espera serán implementadas en este sitio ya que esta parada de bus es la más importante del trayecto de la Avenida Solano, pudiendo considerarse a este lugar como de transferencia ya que reúne a varios usuarios de diversos puntos importantes de la ciudad como estudiantes de la Universidad Estatal, y del colegio Benigno Malo, además de

funcionarios y empleados del Centro histórico y comercios aledaños a la zona.

- **Descripción:**

Las plataformas de espera estarán a un nivel superior que el de la vereda se accederá de manera cómoda ya que estas tendrán un chaflán en su contorno para lograr que el cambio de nivel sea mínimo.



Fig. 81: Vista de la Plataforma de espera, Carolina Chérrez

La plataforma contará con módulos, en uno de ellos con banquillos unipersonales y ergonómicos que evitarán que sean mal utilizados en caso de que alguien desee acostarse en ellos, otro libre para el paso de los usuarios o en caso de personas que deseen esperar parados o en caso de que el usuario utilice silla de ruedas y tenga un espacio bajo cubierta para esperar, otro modulo servirá en su parte posterior como estación de bicicleta publica en caso de que se arribe a la plataforma y se desee trasladarse en bicicleta por el sector o acceder con este medio de transporte al centro histórico.



Fig. 82: Vista de los módulos de la plataforma de espera, Carolina Chérrez

Estos módulos dan la posibilidad de ampliar o acortar la estación al igual que pueden ser intercambiados según los requerimientos necesarios.

En los extremos de los módulos se situarán las vallas publicitarias.

- **Materialidad:**

La estación de espera está hecha gracias a módulos que se sostienen en un pilar de estructura metálica en cuyo interior estará la tubería que recogerá el agua lluvia de la cubierta que tiene una pendiente pequeña para que el agua caiga dentro del conducto de recolección.

Toda la estructura será metálica y los pisos serán del mismo material utilizado en la vereda para que haga juego con el entorno del lugar y siguiendo las directrices físicas que están integradas a la superficie para el acceso para usuarios con capacidades especiales. (ANEXO D)



Fig. 83: Vista de la plataforma de espera ya emplazada, Carolina Chérrez

1.2.2.1. PASO DEPRIMIDO EN LA AVENIDA SOLANO Y AVENIDA REMIGIO CRESPO TORAL:



Fig. 84: Vista en Corte del Paso a desnivel en la intersección de la Avenida Fray Vicente Solano y Remigio Crespo, Carolina Chérrez.

- **Ubicación**

El paso deprimido en la Avenida Fray Vicente Solano debe ser construido en esta intersección para liberar del redondel a los vehículos que vienen por esta avenida, ya que esta tiene un mayor volumen de tráfico que la Avenida Remigio Crespo, así solo utilizarían el redondel en el caso de acceder a la Avenida Remigio Crespo y para dirigirse a la Avenida Del Estadio.

- **Descripción**

“Un paso a desnivel es el proceso de adaptación de un cruce de dos o más ejes de transporte a diferentes alturas para no interrumpir el flujo de tráfico entre otras rutas de tránsito cuando se cruzan entre sí.” (“Paso a desnivel”)

El paso a desnivel serviría para que los usuarios de la Avenida Solano no utilicen el redondel si no es en el caso de acceder a la Avenida Remigio Crespo o la Avenida del Estadio.

El paso a desnivel constará con el diseño adecuado para ayudar al tráfico vehicular de este sector, constará de un carril de desaceleración para el fácil ingreso de los vehículos al puente que tendrá dos carriles de ida y dos de vuelta para los que atraviesen la Avenida Solano.



Fig. 85: Vista Sur Norte del Paso a Desnivel, Carolina Chérrez.

Para aquellos usuarios que accedan a la Avenida Remigio Crespo y Avenida del Estadio podrán hacerlo cómodamente por la parte superior del puente. Se respetarán las ciclovías ya existentes y los pasos cebra y peatonales que se realizaron en la última intervención a la Avenida Solano.



Fig. 86: Vista Norte-Sur del Paso a Desnivel, Carolina Chérrez.

El Distribuidor de tráfico tendrá una altura de 4.90 m y los carriles de acceso una pendiente del 7%.

En el diseño interior del distribuidor de tráfico se ha tomado en cuenta la iluminación adecuada y la colocación de un parterre al centro con barandales que permitirán que la luz de los vehículos que vienen en dirección contraria no afecte a la visibilidad.

En el lado derecho de los carriles tanto de ida como vuelta se colocaran bordillos de precaución, todo debidamente señalado e iluminado. (ANEXO E)



Fig. 87: Vista del interior del Paso Deprimido, Carolina Chérrez.

1.3. OPOSICIÓN A LA ACTUALIDAD

Con la utilización de la arquitectura y el diseño responsable de vías y edificaciones se conseguirá un goce distinto y universal, en esta avenida de gran importancia e influencia en la ciudad al ser la extensión del Centro histórico y nexo entre la ciudad antigua con la moderna, por sus características paisajísticas y de alameda el poner en práctica las estrategias de accesibilidad y diseño adecuado darán un mayor realce a este icono de Cuenca.

1.4. DEFINICIÓN DE LA ACTUALIDAD

Por sus condiciones de diseño, es decir amplias calzadas y zonas arborizadas, se trató de sacar el mayor provecho, lo que provocó que ésta se vaya congestionando de tráfico vehicular y peatonal y provocándose en sus inmediaciones zonas de vivienda, comercio y equipamientos educativos que poco a poco fueron creando caos respecto a la movilidad en este espacio por lo que la evolución urbanística es vital.

RESULTADOS

- Este trabajo de investigación fue un examen a las ciudades a través del tiempo, ver cómo estas han ido consolidándose y que es lo que ha hecho el hombre en su beneficio.
- Gracias al análisis realizado a las conformaciones urbanas se puede evidenciar la lucha por mejorar las ciudades donde vivimos y el esfuerzo que los visionarios han puesto para crear e innovar nuevos proyectos habitacionales que den confort a los protagonistas de la ciudad, nosotras las personas. El análisis refleja la importancia que se da a la ciudad sin importar la época ya que se ha buscado el cambio, la innovación y el desarrollo de la ciudad tanto en su aspecto social y urbano.
- Con el análisis urbanístico de la Avenida Fray Vicente Solano se pudo evidenciar la gran importancia de este eje vial y de su evolución con el pasar de los años ya que nace dentro del contexto de ciudad jardín y que por su ubicación como hito entre la ciudad antigua y nueva ha sufrido grandes cambios en su uso de suelo llegando a necesitar cambios en su vialidad para descongestionamiento y la dotación de equipamiento como la dotación de un edificio de parqueaderos para satisfacer la demanda del sector que se ha convertido más comercial y de trabajo, que de vivienda.
Se ha visto necesario también la dotación de plataformas de espera para usuarios del sistema de transporte ya que debido al cambio de uso de suelo se evidenció gran afluencia de personas en este sector.
- La Avenida Solano cuenta con grandes características arquitectónicas y urbanas que sobresalen, como sus casas aisladas y ajardinadas así como edificaciones de valor histórico de gran importancia que deben ser repotenciados.
- Existen problemas que aquejan al sector, por lo que es de vital importancia la planificación de su futuro.

CONCLUSIONES

- Este trabajo de investigación se basa en la lucha de la ciudad perfecta que ha sido un ideal desde tiempos remotos en busca del goce de la ciudad en todos sus aspectos y para todos sus habitantes y visitantes.
- Hay que resaltar la importancia de la avenida Fray Vicente Solano dentro del contexto histórico de la ciudad de Cuenca además por su arquitectura y diseño vial siendo esta avenida concebida como un elemento urbano importante de la ciudad.
Esta Avenida posee un gran potencial ya que es un punto vital de la ciudad, marca un hito en la historia y en la transición de la ciudad antigua con la nueva, siendo nexo con varios puntos de la ciudad, además de albergar paisajes únicos y vegetación vistosa tanto en sus parterres como a orillas de sus ríos.
- La intervención en el área vial es de suma importancia en este sector ya que la movilidad existente no satisface en su totalidad tanto a peatones como automovilistas necesitándose así nuevas y mejores alternativas de transporte y diseño urbano que revolucionen la vialidad en esta zona.

RECOMENDACIONES

- Hay que tomar en consideración los estudios realizados a las conformaciones urbanas de antaño para proyectarlos en el presente tomando en cuenta el bien común de las ciudades y sus habitantes.
- Concientizar a los ciudadanos sobre la importancia de la Avenida Solano como parte de nuestra identidad e historia e incentivar su conservación dentro de los lineamientos que han llevado a que esta avenida sea considerada como parte fundamental de Cuenca y su patrimonio.
- Crear campañas de conservación de los espacios verdes y las edificaciones patrimoniales e incentivar el turismo en esta avenida.
- Realizar un análisis de la movilidad y accesibilidad en la avenida para su intervención ya que es necesaria una reforma al transporte y al diseño urbano en este eje vial por la gran movilidad existente.
- Tomar en consideración nuevos proyectos que realcen mucho más esta avenida interviniéndola con proyectos novedosos y atractivos en la ciudad y ante todo que sirvan a la comunidad como la dotación de mobiliario público y el paso a desnivel en el redondel de las Avenida Solano y Avenida Remigio Crespo para descongestionar el tráfico existente.

BIBLIOGRAFÍA

ALBORNOZ, V. (1948), *Monografía histórica de Cuenca*, Cuenca-Ecuador.

ALCANTARA, E. (2010). *Análisis de la movilidad urbana, espacio, medio ambiente y equidad*, Bogotá, Colombia, Editorial CAF.

BORRERO, A. (2006). *Cambios Históricos en el paisaje de Cuenca, siglos XIX-XX*, Cuenca, Ecuador, Procesos: Revista Ecuatoriana de Historia, 24(II Semestre, 2006): 107-134. Ed. Corporación editora nacional.

CALDERÓN, E. (2006). *Ciudad y Utopía*. Argentina, Procesos históricos: revista de historia, arte y ciencias sociales.

GÓMEZ, D. (2008). *Ordenación Territorial*, (2.a. ed.), Madrid, España: Ed. Mundi-Prensa.

GUILLAMÓN, J. (2003). La accesibilidad, reto profesional y exigencia social. *Ingeniería y Territorio*, 3, 63, 4-9.

ILUSTRE MUNICIPALIDAD DE CUENCA: Ordenanza de Cuenca, Plan de Ordenamiento Territorial del Cantón Cuenca.

INGENIERIA Y TERRITORIO. (2003). *Accesibilidad Universal*. Revista del Colegio de Ingenieros en caminos, canales y puertos N° 63, Barcelona-España.

LÓPEZ-LABOURDETE, A y WAGNER, V. (2011). *Disonancias Interamericanas*, Barcelona-España, Ed. Red Ediciones.

MORO, T. (1952). *"Utopía"*, España: Editorial Espasa Calpe. Traducción de Pedro Voltes, prólogo de Fernando Sabater.

NORBERT, L. (1988). *Los patios inferiores de la democracia, foro de cultura económica*, FLACSO, Santiago de Chile.

PINTADO, J. (2013). *Estudio para la reestructuración de tráfico y diseño geométrico de la Avenida Fray Vicente Solano de la Ciudad de Cuenca, mediante procedimiento de aplicación General modelo de cuatro etapas*.

PINTADO, J. (2010). *Planos de Cuenca*. [Diapositiva]. Cuenca, Ecuador: Universidad Católica de Cuenca.

PLATÓN (1960). *Diálogo de Timeo, Tomo VII*. Madrid, España: Ed. Ibérica.

PLATÓN (1998). *Mitos*. Madrid, España: Ed. Siruela.

PLATÓN (1988). *Diálogos IV La República*. Madrid, España: Ed. Gredos, S.A.

RODRIGUEZ, J. (1999). *El Palimpsesto de la Ciudad: ciudad educadora*. Colombia.

SCHJETAN, M & CALVILLO, J, & PENICHE, M. (1984). *Principios de diseño urbano-ambiental*. México: Ed. Concepto

SPREIREGEN, P. (1965), *Diseño Urbano: La Arquitectura de Pueblos y ciudades*. New York, Estados Unidos: Ed. McGraw-Hill.

PÁGINAS WEB:

“**ACCESIBILIDAD URBANA**” (s.f.). Recuperado el 23 de enero del 2013, de http://es.wikipedia.org/wiki/Accesibilidad_urbana

AGUAYO, CASTILLO, GONZALEZ, PEÑA, D'ANGELO. (2007), Marco Lucio Vitrubio Polión. Recuperado el 15 de febrero del 2013, de <http://es.scribd.com/doc/35699768/Marco-Vitruvio#scribd>

AGUDO, M. (1996) *Urbanismo y socialismo utópico*. Actas del IV Congreso Internacional de Expresión Gráfica Arquitectónica. Navarra-España. Recuperado el 28 de febrero del 2013, de <https://personal.us.es/mjaqudo/otros/comunicotros/p1.pdf>

BIELZA, V. (2002) *De la Ciudad ortogonal Aragonesa a la cuadrangular Hispanoamericana como proceso de la innovación-difusión, condicionado por la utopía*. (Versión electrónica). *Revista de geografía y Ciencias Sociales*. 6 (106). Recuperado el 25 de febrero del 2013, de <http://www.ub.edu/geocrit/sn/sn-106.htm>

BLANCO, T. Utopía Urbana en Córdoba, Tesis de la carrera de Arquitectura y Urbanismo de la Universidad Nacional de Córdoba, España. Disponible en: <http://es.scribd.com/doc/63855098/4/Utopias-urbanas-del-siglo-XX>

“**BRASILIA**”, (s.f.). Recuperado el 13 de marzo del 2013, de <http://es.wikipedia.org/wiki/Brasilia>

BONET, A. la ciudad del futuro: utopía y realidad en los siglos XIX y XX. Colegio libre de Eméritos. Recuperado el 15 de marzo del 2013, en

http://www.colegiodeemeritos.es/CURSOSYCICLOSDECONFERENCIAS/ARCHIVODECURSOS_LaCiudadDelFuturoBonet2012/seccion=81&idioma=es_ES&id=2012100317240001&activo=1.do

CALLEJA, M. (2008). Utopía y distopía. Asimetrías urbanas diario El faro de Ceuta. Recuperado el 18 de marzo del 2013, de <http://www.ceuta.com/blogs/mcalleja/2008/12/Utopa-y-distopa.html>

“CASA VANNA VENTURI”, (s.f.). Recuperado el 3 de marzo del 2013, de http://es.wikipedia.org/wiki/Casa_Vanna_Venturi

“CIUDAD DE PALMANOVA”, (2012). Recuperado el 15 de febrero del 2013, de <https://historiacivil.wordpress.com/2012/11/01/60-ciudad-de-palmanova/>

“EDIFICIO AT&T”, (s.f.). Recuperado el 15 de marzo del 2013, de <http://www.disenoyarquitectura.net/2009/06/edificio-at-edificio-sony-philiph.html>

“ESTILO INTERNACIONAL”. (2011). Recuperado el 10 de marzo del 2013, de <http://es.slideshare.net/Arqui-ideas/estilo-internacional-2>

ETCHARREN, P. (2012) Postmodernismo, El diseño contestatario, el anti-diseño. Recuperado el 7 de marzo del 2013, de <http://es.slideshare.net/patriciaetcharren/postmodernismo-11555780>

GALAVIZ, F. SEPULVEDA, C. VILLAMIZAR, M. GARCÍA, J. CHACÓN, E. (2011). Ciudad Posmoderna. Estudios urbano-ambientales II. Recuperado el 12 de marzo del 2013, de <http://es.slideshare.net/EUA3/ciudad-postmoderna>

HILLTON, H. 2009. Ruptura de la ciudad tradicional hacia una ciudad moderna. (2009). Recuperado el 5 de marzo del 2013, de <http://es.slideshare.net/HHILLTON/urbanismo-moderno>

“HISTORIA DE LAS CIUDADES” (s.f.). Recuperado el 25 de febrero del 2013, de http://es.wikipedia.org/wiki/Historia_de_las_ciudades

“LE CORBUSIER”. (s.f.) Recuperado el 10 de marzo del 2013, de http://es.wikipedia.org/wiki/Le_Corbusier

“MEGA PIRÁMIDE URBANA DE TOKIO” (24 de febrero del 2011) Recuperado el 20 de marzo del 2013, <http://www.tublogdearquitectura.com/?p=1317>

MONTES, R. (2011), *Arquitectura y Urbanismo en los siglos XIX y XX*. Recuperado el 25 de febrero del 2013 de

<http://www.contraclave.es/hdelarte/Historia%20del%20Arte%202%C2%BA/Tema%2011.%20Arquitectura%20y%20urbanismo%20en%20los%20sigl os%20XIX%20y%20XX.pdf>

“PASO A DESNIVEL”, (s.f.). Recuperado el 20 de junio del 2013, de http://es.wikipedia.org/wiki/Paso_a_desnivel

“SKY CITY 1000: VIVIR EN EL CIELO” (2006), recuperado el 20 de marzo del 2013 de, <http://blog.is-arquitectura.es/2006/11/09/sky-city-1000-vivir-en-el-cielo/>

VIDAL, R. (2011), *La Ciudad, ¿Utopía Permanente?* Santiago, Chile. Recuperado el 26 de febrero del 2013, de <http://www.ubiobio.cl/miweb/webfile/media/194/v/v20-1/7.pdf>

ANEXOS

ANEXO A: ENCUESTA

1. ¿Cuáles cree que son las características Arquitectónicas y Urbanas más sobresalientes de la Av. Fray Vicente Solano?

Arquitectónicas:

- a. Vivienda aislada tipo villa de baja altura.
- b. Arquitectura con identidad.
- c. Edificaciones patrimoniales.
- d. Viviendas de estratos medios y altos.
- e. Edificaciones en altura.

Urbanas:

- a. Adecuado trazado vial.
- b. Vegetación y Paisaje agradable.
- c. Singularidad "ciudad jardín".
- d. Visuales agradables del entorno.
- e. Zona alternativa al Centro Histórico.
- f. Zona predominante residencial.
- g. Presencia de elementos simbólicos importantes.

2. ¿Cuáles cree usted que son los Principales problemas que aquejan a la ciudad y en específico a la Av. Fray Vicente Solano?:

- a. Deterioro ambiental por aumento de tráfico.
- b. Sustitución de la arquitectura.
- c. Cambio de uso de suelo.

- d. Afección del paisaje y pérdida de la vegetación.
- e. Vialidad.
- f. Contaminación.
- g. Zona sin identidad arquitectónica.
- h. Baja densidad poblacional.
- i. Especulación de suelo urbano.

3. ¿Cuáles cree usted que es la principal manera de planificar el futuro en la Av. Fray Vicente Solano?:

- a. Estudio impacto ambiental por el alto parque automotor en la zona.
- b. Reorientar y reorganizar el trazado vial y la circulación vehicular.
- c. Preservación del paisaje.
- d. Regular y controlar el cambio de uso de suelo.
- e. Las nuevas edificaciones deben ir acorde con la arquitectura de la zona y el legado histórico del sector.
- f. Permitir emplazamientos en altura.
- g. Controlar el emplazamiento y ubicación de las edificaciones en altura para no alterar el paisaje.

ANEXO B: FICHA DE OBSERVACION POR MANZANA

MANZANA: 16 SECTOR: S-1



1. TIPO DE OCUPACION DEL SUELO:

	por observación	por normativa	# de pisos:	6 pisos
Residencia:		VIVIENDA		
Mixta:				
Comercio:				
Industria:				

2. VIVIENDA MIXTA:

VIVIENDA - COMERCIO	MICRO	MESO	MACRO
Productos de 1ra. Necesidad:			
Boutiques:			
Ferreterías:			
Almacenes de repuestos:			
Otros (especifique) :			
Puestos Informales:		SI	NO

VIVIENDA INDUSTRIAL:	MICRO	MESO	MACRO
Fabricas:			

VIVIENDA ARTESANIA:	MICRO	MESO	MACRO
Joyería:			
Cerámica-Pintura:			
Talleres:			

3. EQUIP. PRIVADO DE USO PUBLICO:		SI	NO
Parqueaderos Públicos:			
Gasolineras:			
Agencias bancarias:	Cooperativas		
	Bancos		
Hoteles:			
Restaurantes:			

4. EQUIPAMIENTO PUBLICO:	SI	NO
Mercados:		
Plazas		
Plazoletas		
Iglesias		
Colegios:		
Escuelas:		
Terminal:		

5. SALUD:	SI	NO
Hospitales:		
Laboratorios:		
Centros de Salud:		
Farmacias:		
Clínicas:		
Consultorios médicos:		

	SI	NO
Paradas de buses:		
Bahías:		

7. TIPOS DE RODADURA:	SI	NO
Pavimento		
Asfalto		
Lastre		
Adoquín		

8. TIPOS DE USUARIOS EN PARADAS DE BUSES:	SI	NO
Niños:		
Jóvenes:		
Adultos:		
Ancianos:		

9. INFRAESTRUCTURA:	SI	NO
Alcantarillado		
Energía eléctrica		
Alumbrado publico		
Agua potable		

10. ESTRATO SOCIAL:	SI	NO
Baja		
Media - baja		
Media - alta		
alta		

ANEXO C: IMPLEMENTACIÓN DEL EDIFICIO DE PARQUEADEROS “TADEO TORRES”

ACCESIBILIDAD Y MODELO POTENCIAL URBANO
análisis urbanístico de la avenida fray vicente solano

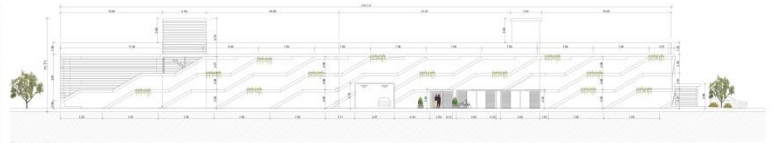
Universidad de Católica de Cuenca - Escuela de Arquitectura



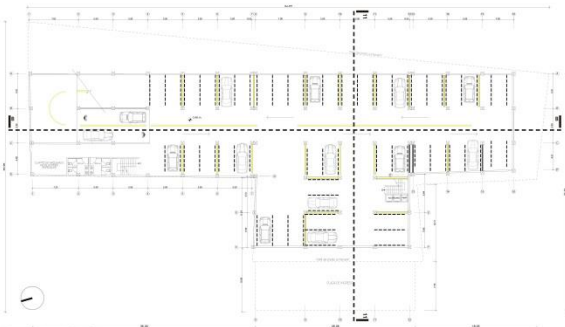
Plender fachada principal con plaza y comercio



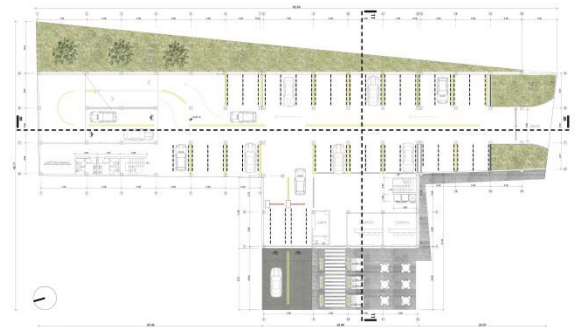
Ubicación de la propuesta



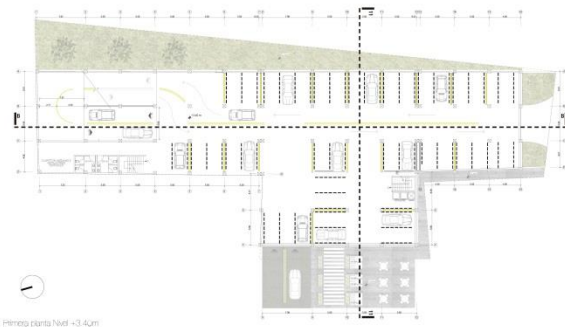
Elevación Oeste



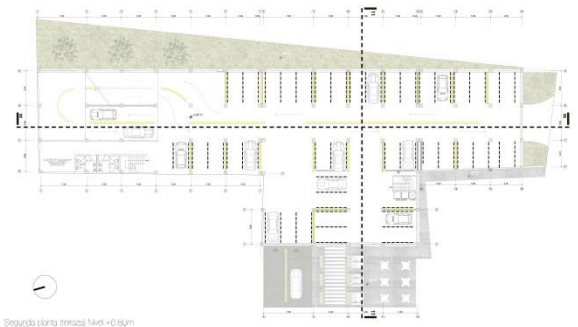
Planta de subsuelo Nivel +0.34m



Planta Base Nivel +0.00m



Planta planta Nivel +0.40m




Planta planta Nivel +0.80m


NODO DE DISTRIBUCION, PARQUEADERO DE BORDE
Y MOBILIARIO PÚBLICO

Autor: Anita Carolina Cherez Sacoto / Tutor: Arquitecto Julio Pintado

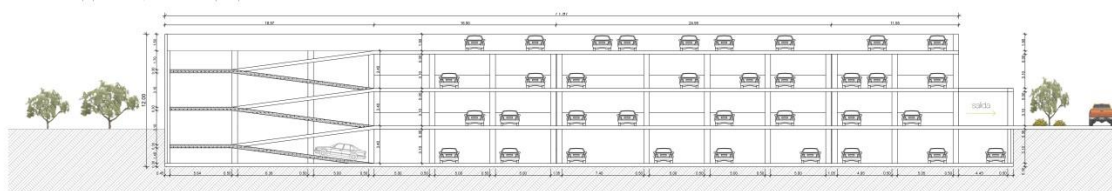
ANEXO C: IMPLEMENTACIÓN DEL EDIFICIO DE PARQUEADEROS “TADEO TORRES” Y ANEXO D: PLATAFORMA DE ESPERA PARA BUSES Y ESTACIÓN DE BICICLETA PÚBLICA

ACCESIBILIDAD Y MODELO POTENCIAL URBANO
análisis urbanístico de la avenida fray vicente solano
Universidad de Católica de Cuenca - Facultad de Arquitectura
octubre 2014






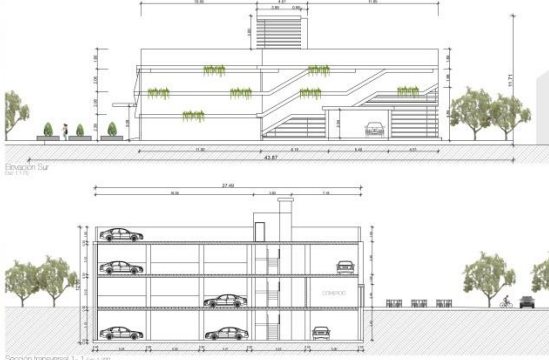
Pender de equipamiento, fachada de parqueaderos en el "Tadeo Torres"



Sección longitudinal B-B

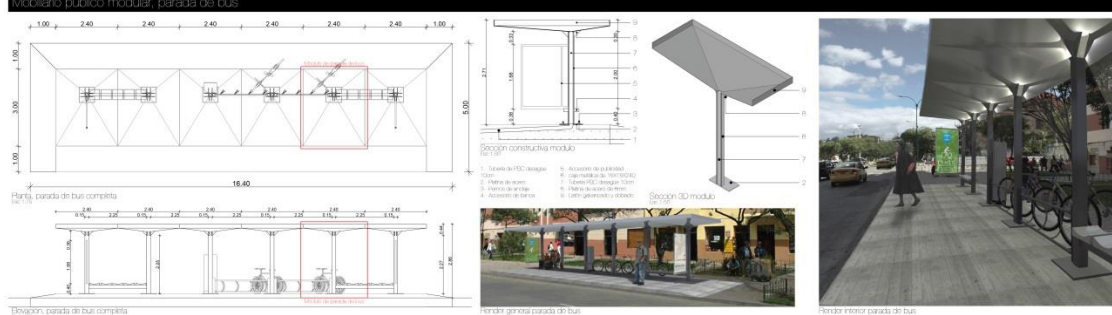


Pender ingreso peatonal al parqueadero



Elevación Sur
Sección transversal 1-1

Mobiliario público modular, parada de bus



Plan, parada de bus completa
Sección parada de bus completa
Sección constructiva módulo
Sección 00 módulo
Perspectiva general parada de bus
Perspectiva interior parada de bus

NODO DE DISTRIBUCIÓN, PARQUEADERO DE BORDE Y MOBILIARIO PÚBLICO
Autor: Anita Carolina Chemez Sacoto / Tutor: Arquitecto Julio Pintado

ANEXO E: PASO DEPRIMIDO EN LA AVENIDA SOLANO Y AVENIDA REMIGIO CRESPO TORAL

