



UNIVERSIDAD  
CATÓLICA  
DE CUENCA

**UNIVERSIDAD CATÓLICA DE CUENCA**

*Comunidad Educativa al Servicio del Pueblo*

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

**CARRERA DE ARQUITECTURA Y URBANISMO**

**ACCESIBILIDAD URBANA -RURAL CON LA  
IMPLEMENTACIÓN DE RUTAS NATURBANAS, CASO  
DE ESTUDIO: SININCAY, SECTOR SAN JOSÉ DE  
BALZAY**

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

**AUTORES: IVETT ANAHI TAPIA ROMERO**

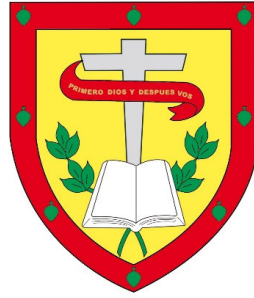
**WILMER ANDRES ZAMBRANO GUAILLAS**

**DIRECTOR: ARQ. ENMA ALEXANDRA ESPINOSA IÑIGUEZ,  
MSC**

**CUENCA - ECUADOR**

**2022**

**DIOS, PATRIA, CULTURA Y DESARROLLO**



UNIVERSIDAD CATÓLICA DE CUENCA

*Comunidad Educativa al Servicio del Pueblo*

UNIDAD ACADÉMICA DE INGENIERÍA,  
INDUSTRIA Y CONSTRUCCIÓN

CARRERA DE ARQUITECTURA Y URBANISMO

**ACCESIBILIDAD URBANA - RURAL CON LA  
IMPLEMENTACIÓN DE RUTAS NATURBANAS, CASO DE  
ESTUDIO: SININCAY, SECTOR SAN JOSÉ DE BALZAY.**

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

**AUTORES: IVETT ANAHI TAPIA ROMERO**

**WILMER ANDRES ZAMBRANO GUAILLAS**

**DIRECTOR: MsC. ARQ. ENMA ALEXANDRA ESPINOSA  
IÑIGUEZ**

CUENCA - ECUADOR

2022

DIOS, PATRIA, CULTURA Y DESARROLLO

### Declaratoria de Autoría y Responsabilidad

**Ivett Anahi Tapia Romero y Wilmer Andres Zambrano Guallas** portadore(a)s de las cédulas de ciudadanía N° **1900888296** y **0106693153**. Declaramos ser autore(a)s de la obra: **“Accesibilidad urbana – rural con la implementación de rutas Naturbanas, caso de estudio: Sinincay, sector San José de Balzay.”**, sobre la cual nos hacemos responsables sobre las opiniones, versiones e ideas expresadas. Declaramos que la misma ha sido elaborada respetando los derechos de propiedad intelectual de terceros y eximimos a la Universidad Católica de Cuenca sobre cualquier reclamación que pudiera existir al respecto. Declaramos finalmente que nuestra obra ha sido realizada cumpliendo con todos los requisitos legales, éticos y bioéticos de investigación, que la misma no incumple con la normativa nacional e internacional en el área específica de investigación, sobre la que también nos responsabilizamos y eximimos a la Universidad Católica de Cuenca de toda reclamación al respecto.

Cuenca, **11 de noviembre de 2022**

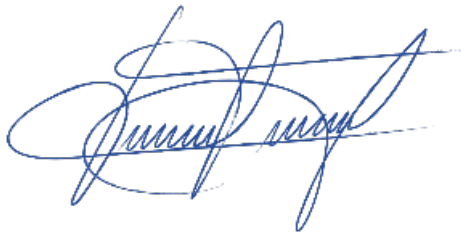
F:   
Ivett Anahi Tapia Romero  
1900888296

F:   
Wilmer Andres Zambrano Guallas  
0106693153

## Certificación

Certifico que el presente trabajo de investigación previo a la obtención del Grado de ARQUITECTO con el título: “*Accesibilidad urbana-rural con la implementación de Rutas Naturbanas, caso de estudio: Sinincay sector San José de Balzay*” ha sido elaborado por el Br. **Ivett Anahi Tapia Romero y Wilmer Andres Zambrano Guailas**, mismo que ha sido realizado con el asesoramiento permanente de mi persona en calidad de Tutor, por lo que certifico que se encuentra apto para su presentación y defensa respectiva.

Es todo cuanto puedo informar en honor a la verdad.



---

MsC. Arq. Enma Alexandra Espinosa Iñiguez.

## **Dedicatoria**

Dedico este trabajo, primeramente, a Dios por ser el pilar fundamental de guía, por no dejarme caer en mis momentos de angustia y de preocupación.

A mis padres: Antonio Tapia y Gloria Romero, gracias a sus esfuerzos, sacrificios y por apoyarme que termine mi carrera universitaria, dedico todos mis esfuerzos y mi título de Arquitecta a ellos, aunque estuvieron lejos siempre han estado conmigo en cualquier momento.

**IVETT TAPIA**

Dedico este trabajo a mi principal impulso mi madre y hermana, quienes con su presencia, apoyo y palabras; conforman mi mayor inspiración para continuar triunfando en todas las etapas de mi vida, como de mi formación académica, también al resto de mi familia y amigos quienes me ayudaron cuando mas lo necesitaba.

**WILMER ZAMRANO**

## **Agradecimientos**

Agradezco profundamente a la Arq. Enma Espinosa y al Arq. Julio Pintado, quienes con sus conocimientos y palabras de aliento nos guiaron con la tesis y aprendizajes académicos, obteniendo grandes resultados.

Agradezco a mis amigos y en especial a mi compañero de equipo Andres Zambrano, por las grandes anécdotas que fuimos conllevando, talvez no estuvimos en todos los ciclos, pero siempre han sido mi equipo, por esas malas noches, madrugadas, cortes de maquetas, por esos apuros de las entregas y muchas travesías que se fueron dando, por su gran apoyo incondicional y las metas que nos hemos ido proponiendo.

A las personas que durante mucho tiempo me brindaron su cariño a través de palabras y acciones que me hicieron sonreír, crecer y aprender que la vida es bella, y que vale la pena vivirla de la mano de quien uno quiere. Andres Zambrano, Nathi Escandón, Edgar Delgado, Marjorie Juela y Cristian Quinde, gracias por ser los mejores amigos.

**IVETT TAPIA**

Primeramente, a Dios que me permitió culminar esta etapa de mi vida, a mi madre y hermana, como a nuestra directora de carrera, Arq. Enma Espinoza por su apoyo, guía y consejos en el proceso del trabajo; de la misma forma a todas las personas que de alguna manera colaboraron en la elaboración del mismo, en especial a mi compañera Anahí Tapia que durante la carrera me acompañó en todo el proceso académico, encontrando siempre la forma de llegar a nuestros objetivos.

**WILMER ZAMBRANO**

## Resumen

El crecimiento espontáneo a nivel periurbano, urbano y rural de la ciudad de Cuenca, genera varios problemas sociales, económicos y ecosistémicos; estableciéndose como principal causa la mínima intervención arquitectónica por parte de las autoridades, sobre todo en espacios de conservación y recorridos naturales. Esta realidad ocasiona un alto nivel de degradación en espacios públicos como en la infraestructura vial, por tanto, se generan insuficientes elementos de identidad conllevando a la pérdida de valor del entorno, convirtiéndolos en zonas de frecuentes desequilibrios urbanos.

Frente a esto, se realiza un planteamiento en el Sector de San José de Balzay basado en estrategias urbanísticas y arquitectónicas que incidan en el comportamiento social, a través de lineamientos en senderos naturales o caminos comunitarios. Los elementos de estudios de referencias bibliográficos revisados en la investigación, conforman la base de un planteamiento metodológico para esclarecer un acercamiento hacia la restructuración del espacio público y senderos naturales; que combata con los impactos negativos vigentes en la actualidad de forma visual, auditiva y de percepción general.

Finalmente, la aplicación de estrategias permite generar una prospectiva de la parroquia, proyectándola como un espacio de alta concurrencia peatonal en sus rutas naturbanas, como de convivencia social en el espacio público, mejorando la percepción del lugar y las condiciones de habitabilidad de la zona.

**Palabras clave:** peri-urbano, naturbano, transformación, expansión urbana, biocorredor.

## Abstract

Urban and rural expansion at a peri-urban, urban, and rural level in the city of Cuenca creates several social, economic, and eco-systemic problems, mainly due to the low degree of architectural intervention by the authorities, particularly in areas of preservation and natural trails. This situation causes a high level of deterioration in public spaces such as road network infrastructure, resulting in a lack of identity elements, leading to a loss in value of the environment and turning them into areas of common urban imbalance.

In the San José de Balzay sector, an approach based on urban and architectural strategies that impact social behavior through natural trails or community roads is being developed. The elements of bibliographical studies reviewed in the research form the foundation of a methodological approach to enlighten an approach towards redesigning public space and nature trails, which combines the negative visual, auditory, and general perception impacts currently present in the area.

Finally, applying these strategies enables the creation of a forward-looking vision for the parish, projecting it as an area of high pedestrian traffic along its natural trails, as well as a social coexistence area in public spaces, improving the perception of the site and the conditions of habitability of the area.

**Keywords:** peri-urban, nature urban, transformation, urban sprawl, bio-corridor

## Introducción

El cantón Cuenca en los últimos años, se ha convertido en un espacio de alto potencial turístico y de habitabilidad, lo cual ha incentivado constantemente la transformación del espacio a través de múltiples regeneraciones en espacios públicos tales como; plazas, parques, ejes hídricos entre otros. Por ende, al ser considerado un territorio de alto índice en asentamientos humanos, genera consecuentemente un fenómeno de fraccionamiento territorial. Por tal razón, se elaboró un estudio urbano y periférico de la ciudad para corroborar el comportamiento de los asentamientos en componentes de movilidad, interacción social y habitabilidad; permitiéndonos detectar que las conexiones internamente territoriales en términos urbano - rural, forman parte de las problemáticas más incidentes en el estilo de vida de habitantes que se encuentran en las periferias, con el fraccionamiento territorial entre las consecuencias principales el cual, promueve poblaciones con desequilibrios sociales, económicos y ambientales, desarrollando continuamente la configuración de espacios con innumerables deficiencias. En otras palabras, las desigualdades a nivel urbano – rural son desarrolladas en primera instancia por sectores consolidados que cuentan con una adecuada planificación, por el contrario, en zonas rurales generalmente se muestran como espacios vulnerables, evidenciándose en su accesibilidad y espacios públicos. Es decir “la población se asienta en diferentes espacios sin considerar el riesgo o las características de conservación ambiental que pueden tener diferentes zonas” (A. Torres y cols., 2016).

Es por ello que una expansión rápida y no regulada, conlleva simultáneamente a formar parte de un espacio deficiente de baja concurrencia, es así que el GAD Municipal ha determinado que el fraccionamiento que existe en Cuenca provocó la segmentación del territorio en quince parroquias urbanas y veintidós rurales, lo cual, a través de un estudio urbano-demográfico se aclaró que existen en la actualidad diez parroquias que se encuentran con mayor grado de vulnerabilidad y precariedad A. Torres y cols. (2016); entre ellas el caso de estudio comprende la parroquia de “Sinincay” en el sector de “San José”. En la actualidad, el sector de San José genera un impacto negativo de convivencia al tener limitaciones en su accesibilidad como inexistentes espacios de cohesión social, por lo que prima zonas en estado de degradación y sin utilidad. Sin embargo, en base a las condiciones actuales del sitio se genera un planteamiento de intervención urbano-arquitectónica con el fin de proponer su restauración en los espacios con mayor precariedad como: la plaza central y su accesibilidad a través del eje hídrico que forma parte, dicho eje hídrico da lugar al planteamiento del concepto “naturbano” como estrategia urbanística, logrando así la articulación del espacio con el área urbana. Con relación al componente de movilidad, este cumple una función importante al momento de articular espacios periurbanos, por ello en la actual movilidad que incide en el sector, se ha comprobado un predominio por sistemas convencionales de desplazamiento donde priman los vehículos automotores,

---

generando una noción de espacio propiamente para vehículos con una sección mínima para el peatón y su circulación.

Finalmente, es necesario aclarar que la expansión territorial a menudo es la consecuencia de una urgente demanda habitacional más allá de un proceso razonado y previsto de descentralización (Ferrero, 2010). Se lleva a cabo el anteproyecto de recorrido naturbano, como la restructuración de la plaza central. A pesar de la importancia de intervención ha sido claro que hasta el momento existen escasos planteamientos eco urbanos en zonas periféricas que impongan formas alternas de movilidad, por ello su aplicación será posible bajo la metodología de Laura Gallardo que contribuirá con lineamientos en componentes morfológicos, funcionales y de tecnología, logrando una adecuada aplicación de estrategias arquitectónicas con el objetivo de lograr una propuesta oportuna que contribuya con la colectividad y su desenvolvimiento territorial, siendo la estrategia naturbana un inicio para múltiples proyectos de índoles urbanísticas similares.

## Problemática

En la realidad de las ciudades latinoamericanas no existen límites para la expansión urbana, las cuales crecen casi imperceptiblemente día a día. Este fenómeno provoca afectaciones directas sobre los territorios que no fueron planificados en su momento para ser habitados, provocando formas de crecimiento atomizadas con muy bajas densidades, lo que da lugar a una fuerte precariedad en componentes de vialidad, servicios y equipamientos, primando sobre todo en las periferias urbanas. Dichas divisiones territoriales promueven a las zonas periféricas como posibles espacios para habitar, sin embargo, la población suele establecerse en territorios, sin importar los riesgos en su conservación ambiental, económicas y mucho menos las condiciones de infraestructura (Bazant, 2008).

Los asentamientos rurales, a medida que pasa el tiempo, continúan degradándose y presentando cambios en su funcionamiento, por tal razón, se convierten en lugares con una notoria deficiencia en el diseño y funcionamiento, impidiéndose así la integración con el entorno. Por ello el fenómeno de parcelación que se genera en las afueras de las ciudades, provoca que los ocupantes reduzcan la calidad de vida y sus necesidades a causa de las distancias que existe entre los diferentes equipamientos, provocando que exista un desarrollo desigual del territorio (Soja, 2001). El barrio San José de Balzay hasta la actualidad, se ha categorizado como un sector de alta vulnerabilidad como lo afirman A. Torres y cols. (2016) al evidenciarse que no cuentan con una red amplia de servicios básicos y mucho menos con una infraestructura vial adecuada, lo que dificulta que se implanten los equipamientos indispensables para el funcionamiento del sector, por lo que es considerado como un sitio segregado de la ciudad.

A través del uso de encuestas, análisis del sitio y recorridos del sector, se pudo constatar que existe una mínima concurrencia de usuarios en la plaza de San José, como también en el recorrido natural, siendo los moradores los que mayormente se desplazan por el lugar, pese a la emergencia sanitaria no hay diferencia notable de visitantes en la zona. Esta consecuencia se debe a que el sitio no es amigable con sus usuarios, presentando múltiples falencias en lugares públicos tales como: contaminación ambiental y acústica, pérdidas de vegetación y especies endémicas, lo que conlleva a que no se genere actividades sociales dentro de su territorio, destinando que los espacios sean únicamente de paso y no de estancia. Finalmente, se plantea un estudio técnico para la planificación de un corredor naturbano, que este conformado por el eje hídrico de Balzay y su plaza central establezca el punto de finalización y de interacción social, logrando alcanzar los objetivos de conservación ambiental, movilidad, área recreativa, para beneficio del sector y su desarrollo social, ambiental y de movilidad dentro de la localidad.

## Objetivos

### OBJETIVO GENERAL.

Plantear, estrategias de movilidad alterna con un enfoque ecosistémico en San José de Balzay que articule la zona urbano-rural, mediante una propuesta de ruta “Naturbana” mejorando la calidad paisajística entre el espacio público y la sociedad.

### OBJETIVOS ESPECIFICOS.

- Recopilar información bibliográfica de recorridos naturales, con lineamientos que permitan potencializar los componentes ecosistémicos, movilidad y espacio público, basados en casos de estudio nacionales e internacionales
- Definir estrategias de conexión alternativa, mediante recorridos naturales con un enfoque ecosistémico, que permita contribuir a los procesos participativos de la sociedad.
- Levantar información, mediante visitas en campo para identificar el estado actual del caso de estudio, permitiendo considerar las carencias y anomalías generadas en el sector.
- Proponer un anteproyecto basado en la rehabilitación de un espacio público en el caso de estudio, que se articule a la ruta natural para el desarrollo de conexión urbano-rural.
  - A) Diseñar una propuesta de conexión entre San José de Balzay y la Av. Ordoñez Lasso con infraestructura verde, manejando un enfoque tradicionalista y conservacionista
  - B) Regenerar la plaza central de San José de Balzay, como un nodo conector entre lo urbano y el espacio natural.

## Justificación

La regeneración de recorridos naturales y espacios públicos rurales, propician un beneficio social ya que se implantan lugares adecuados de esparcimiento, reduciendo el índice de inseguridad y degradación de la zona. Entre las entidades que pretenden mejorar las condiciones del espacio, se destaca al GAD Parroquial que pretende alcanzar un mejoramiento en el desarrollo territorial y sostenibilidad en la parroquia de Sinincay, sin excluir los nuevos planteamientos urbanísticos manejados en Latinoamérica acerca de la estructura de movilidad naturbana.

Los espacios naturales se tornan indispensables objetos de intervención, mantenimiento y conservación. Como indica la Organización de las Naciones Unidas (ONU) en la actualidad se recomienda al territorio latinoamericano que exista por lo menos 16 metros cuadrados de áreas verdes por persona, de igual manera afirma la Organización Mundial de la Salud (OMS) sugiere que sea mínimo 9 metros cuadrados de superficie natural por persona (OMS, 2010). El Ecuador maneja aproximadamente 4,69 metros cuadrados de área verde por usuario, dejando un déficit por usuario de 4,31 metros cuadrados en relación a la OMS. A diferencia del Distrito Metropolitano de Quito que maneja un índice verde de 18,3 metros cuadrados según datos (INEC, 2012).

La ciudad de Cuenca, al estar considerada dentro de las tres ciudades más desarrolladas a nivel de Ecuador, en términos económicos, políticos y sociales, requiere de una continua planificación del territorio para alinearse a los índices naturales que se encuentran determinadas por las organizaciones internacionales. Es por ello, que a través del GAD Municipal han determinado la segmentación del territorio, en quince parroquias urbanas como veintidós rurales, teniendo como resultado un estudio urbano, demográfico, que existen en la actualidad diez parroquias que se encuentran con mayor grado de vulnerabilidad y precariedad A. Torres y cols. (2016); entre ellas el caso de estudio comprende la parroquia de “Sinincay” en el sector de “San José”, ya que en la actualidad se encuentran en estado de degradación y abandono

Durante el desarrollo del trabajo, se hará énfasis en la recuperación e implantación de recorridos y senderos naturales, renombrados como Biocorredores eco sistémicos; tratando de consolidar la vinculación entre el espacio urbano y rural, a través del desplazamiento por la naturaleza, activando la participación ciudadana, así como el mejoramiento ambiental, acompañados del desarrollo e incremento de las oportunidades urbanas que favorecen a la ciudad, más allá del aumento de superficie verde, se trata de promover un concepto naturbano.

## Metodología

El proyecto de investigación está compuesto en cuatro fases, la primera de carácter bibliográfico, la segunda corresponde a estrategias referenciales, la tercera levantamiento de campo y la cuarta planteamiento del anteproyecto.

1. Fase objetiva 1: Se realiza a través del método analítico y bibliográfico, que implica el estudio de fuentes digitales tales como: libros, documentos de tesis, folletos, artículos científicos, aportando información que brinde lineamientos específicos en el desarrollo de:

- Conectividad mediante rutas Naturbanas, que influyan en el manejo de espacios públicos en las zonas urbanas y rurales, teniendo en cuenta las redes de movilidad en espacios no consolidados, que mejoren los factores de seguridad en la transición de las periferias, para finalmente mejorar los componentes de sustentabilidad y las condiciones de habitabilidad en el caso de estudio.

2. Fase objetiva 2: En el proceso de recopilación de estrategias se destacarán referentes internacionales que se adapten en zonas periféricas de la ciudad, estimando las condiciones sociales y culturales para implantar nuevos conceptos que se maneja a nivel local y nacional, por ello, se identifican soluciones viables para las conexiones alternas haciendo uso de una metodología cualitativa, cuantitativa y análisis de Laura Gallardo.

- Involucrando estudios analíticos como: análisis de contexto, formal, funcional y tecnológico, que contribuyan con los componentes eco sistémicos y sustentables para la mejor adaptación del caso de estudio.

3. Fase objetiva 3: Se levantará la información de San José de Balzay, mediante datos estadísticos y cartográficos, que permita ser aplicados de forma cualitativa, cuantitativa, participativa y critico- analítico; con la finalidad de identificar el funcionamiento del estado actual, estimando los siguientes métodos:

- El método cuantitativo, se desarrollará basándose en la información geográfica, cartográfica para analizarlos a través de informes técnicos que determinen una valoración mediante encuestas en aspectos de seguridad, movilidad, desarrollo social y aspectos de habitabilidad, haciendo uso de los recursos propios del método participativo, destacando condiciones positivas que puedan ser favorables para la restructuración del espacio.

- 
- El método cualitativo, plantea un análisis de carácter visual, para identificar los factores de habitabilidad, demostrando las causas y efectos que generan las actividades de los moradores en relación al contexto natural y construido, por ello se aplica el método crítico analítico que permita demostrar las condiciones formales y espaciales en la zona de transición urbano rural como en la plaza de San José de Balzay en relación a su contexto.

4. Fase objetiva 4: En la fase final se plantea desarrollar un anteproyecto restructurador basado en las fases objetivas mencionadas, generando una solución en temas de movilidad urbana rural y rehabilitación del espacio público como la plaza central de San José de Balzay, haciendo uso de recursos urbano arquitectónicos.

## Índice de Contenidos

Declaración	I
Certificación	II
Dedicatoria	III
Agradecimientos	IV
Resumen	V
Abstract	VI
Introduccion	VII
Problematica	IX
Objetivos	X
Justificacion	XI
Metodologia	XII
Índice de Contenidos	XIV
Lista de Figuras	XVII
Lista de Tablas	XXI
<b>1. FUNDAMENTOS TEÓRICOS</b>	<b>1</b>
1.1. Crecimiento de centros poblados. . . . .	1
1.2. Expansión Urbana . . . . .	1
1.3. Fraccionamiento y espacio de la ciudad . . . . .	5
1.4. Espacios Públicos . . . . .	9

---

1.5. Movilidad . . . . .	15
1.6. Sostenibilidad de Rutas Naturbanas . . . . .	24
1.7. Enfoques en rutas alternativas . . . . .	25
1.8. Resumen del capítulo . . . . .	28
<b>2. ANÁLISIS DE CASOS SIMILARES</b>	<b>29</b>
2.1. Casos de estudio - Corredores . . . . .	29
2.1.1. Ruta Naturbana de San José (Costa Rica) . . . . .	29
2.1.2. The High Line (New York) . . . . .	39
2.1.3. Rio Tomebamba como Biocorredor . . . . .	45
2.2. Casos de estudio - Plazas . . . . .	50
2.2.1. Plaza Huerto San Agustín . . . . .	50
2.2.2. Plaza 31 de San Isidro . . . . .	57
2.2.3. Plaza Central Yantzaza . . . . .	61
<b>3. DIAGNÓSTICO</b>	<b>66</b>
3.1. Descripción del caso de estudio e identificación de la zona . . . . .	66
3.2. Análisis del medio físico . . . . .	68
3.3. Levantamiento y análisis del estado actual . . . . .	72
3.4. Infraestructura y Servicios . . . . .	80
3.5. Vialidad y transporte . . . . .	83
3.6. Prognosis e imagen - objetivo . . . . .	86
<b>4. PROPUESTA DE RECUPERACIÓN DEL ESPACIO PÚBLICO Y MO- VILIDAD</b>	<b>94</b>
4.1. Planteamiento Red de movilidad Naturbana . . . . .	94
4.2. Idea Rectora - Corredor . . . . .	96
4.2.1. Propuesta Formal . . . . .	98
4.2.2. Propuesta Funcional . . . . .	99
4.2.3. Propuesta Tecnológica . . . . .	100
4.2.4. Zonificación del Anteproyecto . . . . .	101
4.3. Propuesta Arquitectónica - Corredor . . . . .	102
4.3.1. Emplazamiento . . . . .	102
4.3.2. Zonificación por enfoques . . . . .	103
4.3.3. Propuesta de circulación . . . . .	107

---

4.3.4.	Vegetación propuesta - corredor . . . . .	112
4.3.5.	Criterios de diseños aplicados - Tramo 1 . . . . .	115
4.3.6.	Criterios de diseños aplicados - Tramo 2 . . . . .	120
4.4.	Planteamiento de la Plaza de San José de Balzay . . . . .	122
4.5.	Idea Rectora - Plaza . . . . .	124
4.5.1.	Propuesta Formal . . . . .	124
4.5.2.	Propuesta Funcional . . . . .	125
4.5.3.	Propuesta Tecnológica . . . . .	126
4.5.4.	Zonificación del anteproyecto - Plaza . . . . .	127
4.6.	Propuesta Arquitectónica - Plaza . . . . .	129
4.6.1.	Emplazamiento General . . . . .	129
4.6.2.	Ampliación de la Plaza . . . . .	130
4.6.3.	Cuadro de áreas . . . . .	131
4.6.4.	Propuesta de circulación . . . . .	131
4.6.5.	Vegetación propuesta - Plaza . . . . .	133
4.6.6.	Criterios de diseños aplicados - Plaza . . . . .	133
<b>Conclusiones</b>		<b>140</b>
<b>Recomendaciones</b>		<b>142</b>
<b>Referencias bibliográficas</b>		<b>144</b>
<b>Anexos</b>		<b>148</b>

## Lista de Figuras

1.1. Primeros Asentamientos Humanos. . . . .	2
1.2. Ciudades sin biodiversidad. . . . .	3
1.3. Ciudades sin biodiversidad. . . . .	4
1.4. Núcleos urbanos y relación con periferias. . . . .	6
1.5. Zona rural, generadores agrícolas. . . . .	8
1.6. Ciudades atractivas . . . . .	9
1.7. Espacios públicos - inclusivos y sostenibles. . . . .	10
1.8. Espacios de cohesión social-urbanos. . . . .	11
1.9. Espacio público en la periferia de Turi. . . . .	12
1.10. Espacios comunitarios. . . . .	13
1.11. Ciudades para andar en bicicleta . . . . .	15
1.12. Ciudades apropiadas de sistemas de movilidad vehicular . . . . .	19
1.13. Sección vial adaptado al modelo de desplazamiento. . . . .	20
1.14. Conexión de la ciudad a través de la naturaleza. . . . .	22
1.15. Transformación urbana y ambiental . . . . .	24
1.16. Alternativas de enfoques urbanos . . . . .	26
1.17. Enfoque conservacionista . . . . .	27
1.18. Enfoque tradicionalista . . . . .	28
2.1. Ubicación de la ruta Naturbana. . . . .	29
2.2. Ruta Naturbana de San José . . . . .	30
2.3. Corredor Verde. . . . .	31
2.4. Esquema Formal. . . . .	32

---

2.5. Vinculación de puntos estratégicos. . . . .	33
2.6. Zonificación de corredor. . . . .	33
2.7. Desplazamiento de conexión de ruta . . . . .	34
2.8. Acceso entre lazos y rutas paralelas . . . . .	35
2.9. Conexión continua . . . . .	35
2.10. Circulaciones . . . . .	36
2.11. Materialidades . . . . .	37
2.12. Materialidades . . . . .	37
2.13. Materialidades . . . . .	38
2.14. Contexto natural . . . . .	39
2.15. Ubicación the High Line . . . . .	39
2.16. Agricultura the high line. . . . .	40
2.17. Recorrido ecológico. . . . .	41
2.18. Zonificación. . . . .	42
2.19. Conformación del tramo. . . . .	43
2.20. Tipologías del tramo. . . . .	43
2.21. Cromática. . . . .	44
2.22. Comportamiento acústico. . . . .	45
2.23. Ubicación del corredor tomebamba. . . . .	45
2.24. Corredor Tomebamba . . . . .	46
2.25. Corredor Tomebamba . . . . .	47
2.26. Funcionamiento . . . . .	48
2.27. Composición del Biocorredor. Elaboración: Autores . . . . .	48
2.28. Ubicación de la plaza San Agustín . . . . .	50
2.29. Plaza Huerto de San Agustín . . . . .	51
2.30. Elementos paisajísticos . . . . .	52
2.31. Elementos patrimoniales . . . . .	52
2.32. Elementos patrimoniales . . . . .	53
2.33. Desniveles . . . . .	54

---

2.34. Contexto de la plaza . . . . .	54
2.35. Materialidad de la Plaza Huerto . . . . .	55
2.36. Materialidad de la Plaza Huerto . . . . .	55
2.37. Elementos estéticos . . . . .	56
2.38. Ubicación de la plaza 31 de San Isidro. Elaboración: Autores . . . . .	57
2.39. Planteamiento urbano de la Plaza 31 . . . . .	57
2.40. Proporción de áreas verdes en hondonada. . . . .	58
2.41. Segmentación de espacios . . . . .	59
2.42. Materialidad. Fuente:Plataforma Arquitectura. Elaboración: Autores . . . . .	60
2.43. Color. Fuente:Plataforma Arquitectura. Elaboración: Autores . . . . .	60
2.44. Ubicación de la plaza central de Yantzaza . . . . .	61
2.45. Plaza central de Yantzaza . . . . .	62
2.46. Composición . . . . .	63
2.47. Funcionalidad de la plaza . . . . .	64
3.1. Macro y micro localización . . . . .	66
3.18. MATRIZ FODA DE MEDIO FÍSICO . . . . .	86
3.19. Matriz foda de la Demografía y Socio-económico . . . . .	87
3.20. Matriz foda de infraestructura y servicios . . . . .	87
3.21. Matriz foda de imagen urbana . . . . .	88
3.22. Foda General . . . . .	88
4.1. Delimitación del tramo de estudio Cuenca-Sinincay . . . . .	94
4.2. Propuesta Formal. Elaboración: Autores . . . . .	98
4.3. Propuesta Funcional. Elaboración: Autores . . . . .	99
4.4. Propuesta tecnológica. Elaboración: Autores . . . . .	100
4.6. Emplazamiento de Ruta Naturbana. Fuente: Elaboración propia . . . . .	102
4.7. Zonificación con enfoque tradicionalista . . . . .	104
4.8. Zonificación con enfoque conservacionista . . . . .	106
4.9. Propuesta de circulación vehicular y peatonal. Fuente: Elaboración propia .	107

---

4.10. Señalización de anteproyecto. Fuente: Elaboración propia . . . . .	111
4.11. Propuesta de vegetación - enfoque tradicionalista. Fuente: Elaboración propia	113
4.12. Propuesta de vegetación - enfoque conservacionista. Fuente: Elaboración propia . . . . .	114
4.13. Letrero Naturbano. Elaboración: Autores . . . . .	115
4.14. Zona de Ejercicio. Elaboración: Autores . . . . .	116
4.15. Zona de integración. Elaboración: Autores . . . . .	117
4.16. Zona de niños. Elaboración: Autores . . . . .	118
4.17. Zona de biocorredores - Senderismo. Elaboración: Autores . . . . .	121
4.18. Delimitación del tramo de plaza . . . . .	122
4.19. Zonificación de plaza. Fuente: Elaboración propia . . . . .	128
4.20. Emplazamiento General de Plaza. Fuente: Elaboración propia . . . . .	129
4.21. Ampliación de la Plaza . Fuente: Elaboración propia . . . . .	130
4.22. Sección vial (A-A) plaza . . . . .	132
4.23. Vegetación a implantar . . . . .	133
4.24. Letrero plaza San Jose de Balzay. Elaboración: Autores . . . . .	134
4.25. Juegos integrales de recreación. Elaboración: Autores . . . . .	135
4.26. Zona de ocio de plaza. Elaboración: Autores . . . . .	136
4.27. Análisis cromático de anteproyecto . . . . .	137
4.28. ANEXO 1: FORMULARIOS DE ENCUESNTA . . . . .	149

## Lista de Tablas

2.1. Lineamientos estratégicos de casos de estudios de plaza . . . . .	65
3.1. Vegetación Exótica . . . . .	70
3.2. Vegetación Nativa . . . . .	71
3.3. Población por género en San José de Balzay. . . . .	73
3.4. Población por rangos de edad. . . . .	73
3.5. Resultados de encuestas. . . . .	79
3.6. Sección vial colectora . . . . .	83
3.7. Sección vial rural de primer orden . . . . .	84
3.8. Sección vial de primer orden . . . . .	84
3.9. Jerarquización de problemas - Infraestructura vial . . . . .	91
3.10. Jerarquización de problemas - Servicios de infraestructura . . . . .	92
3.11. Jerarquización de problemas - Corredor . . . . .	93
4.1. Criterio de estrategia del corredor . . . . .	96
4.2. Cuadro de áreas del enfoque tradicionalista . . . . .	103
4.3. Cuadro de áreas con enfoque conservacionista . . . . .	105
4.4. Simbología de vegetación propuesta. Fuente: Elaboración propia . . . . .	112
4.5. Criterios estratégicas de plaza . . . . .	123
4.6. Criterio de formal de Plaza . . . . .	125
4.7. Criterio funcional de plaza . . . . .	126
4.8. Criterio tecnológico de plaza . . . . .	127
4.9. Cuadro de áreas de plaza . . . . .	131
4.10. Vegetación propuesta de plaza. Fuente: Elaboración propia . . . . .	133

4.11. Presupuesto Referencial . . . . . 138  
4.12. Presupuesto Referencial . . . . . 139

## FUNDAMENTOS TEÓRICOS

### 1.1. Crecimiento de centros poblados.

Como afirma [Barrera \(2007\)](#), ciertamente América Latina es un continente donde se remarca el masivo crecimiento de urbanización del siglo XX, dado que en el año 2000 se logra identificar las tres cuartas partes de la población que habitan en áreas urbanas, por ello, se alcanza un proceso de urbanización acelerado por el propio crecimiento poblacional, sin contar el porcentaje que representa la migración de usuarios que radicaban en las zonas rurales y se trasladaron hacia las áreas urbanas.

A nivel territorial existen ciudades que están totalmente consolidadas, a causa del crecimiento poblacional, según [Durán y Jerves \(2015\)](#), describen que los espacios consolidados aportan con características de urbanización, sub-urbanización y reurbanización, sirviendo como referente para ciudades que siguen en procesos de transformación.

Frente a la indudable consolidación de regiones se esclarece que los territorios llegan a expandirse hasta un punto de ocupación total, conformando un único sistema que jerarquiza tanto los componentes sociales como económicos, sin embargo la creación de zonas rurales constituyen un tejido generador que promueve un proceso de conservación de suelo urbano a rural mediante una dinámica, donde cualquier zona periférica está constantemente cambiando, expandiéndose o densificándose ([Durán y Jerves, 2015](#)).

Teniendo en cuenta a [Santacruz \(2015\)](#), describe que en las ciudades son puntos de concentración para actividades productivas que hacen un aporte importante al crecimiento poblacional, no obstante, los centros poblados ocasionan a menudo un deterioro en las condiciones ambientales circundantes. Por ende, la velocidad de crecimiento de la población urbana se demuestra en el aumento de necesidades territoriales, como las cabeceras municipales donde se afecta sentidos como: impacto ambiental, pobreza, violencia y condiciones de hábitat.

### 1.2. Expansión Urbana

Evidentemente el origen del crecimiento urbano se remonta desde cuando las civilizaciones pasaron de ser nómadas a sedentarios, desarrollándose así los primeros grupos

humanos y espacios consolidados, que a lo largo de los años se logra adaptar al modelo de hábitat actual de forma desmedida. Es decir, el inicio del desarrollo de las urbes trae consigo un proceso de asentamientos humanos, donde generalmente se encontraban a las orillas de los recursos hídricos, naturales y minerales, de manera que se identifican como puntos estratégicos para sus asentamientos, con la finalidad de un rápido proceso de consolidación (Ferrero, 2010). Ver figura. 1.2



FIGURA 1.1: Primeros Asentamientos Humanos.

Fuente:<https://www.lavanguardia.com/uploads/2018/01/04/5fa43af5991a4.jpeg>

De acuerdo con Ferrero (2010), en términos generales la expansión urbana es catalogada como un fenómeno complejo que incide en el comportamiento de componentes espaciales, económicos, políticos y sociales, causando un efecto evidente hacia el medio ambiente, llegando a denominarse como una amenaza hacia la calidad del medio natural. Aquella situación compromete a la pérdida de biodiversidad, hábitats, espacios abiertos en general, los cuales aumentan la desaparición de los denominados bienes públicos sin propiedad definida.

Mientras que Gaviria (2014), interpreta que al momento de hablar sobre la expansión urbana se hace referencia a un gran fenómeno que afecta negativamente a nivel internacional puesto que incide hasta la actualidad con mayor fuerza. Por otro lado, Santacruz (2015) estima que en América latina son las regiones que más rápido fueron urbanizadas en el mundo, estableciéndose un 80 por ciento de los asentamientos humanos ubicados dentro de las ciudades, es decir en relación a los años 1972 y 2000, las poblaciones urbanas crecieron de 176,4 millones a 390,8 millones, conformando un fenómeno masivo de habitabilidad, el cual asegura que el territorio que cuenta con mejores condiciones de empleo están ubicadas en zonas urbanas.

Las zonas urbanas alcanzan generalmente un límite de ocupación inmediato, lo cual conlleva a su expansión en dirección de las periferias, generando estratos altos y bajos en la ruralidad ver figura.1.2. Por otro lado, los procesos de sub urbanización en general se

vuelven de alta dependencia para sistemas de transporte público y privado cuestionando la inviabilidad ambiental, funcional y social, de manera que produce un fenómeno de expansión de tipo suburbio que se dan regularmente en ciudades europeas y latinoamericanas (Gaviria, 2014).



FIGURA 1.2: Ciudades sin biodiversidad.  
Fuente:<https://www.eluniversal.com>

Arredondo (2005), estipula que las periferias urbanas son tomadas como fenómenos históricos, donde se evidencian las coronas de desarrollo urbano, a diferencia de la ciudad compacta y central, demostrándose la aplicación de teorías expansionismos o desarrollismo. A diferencia de Bazant (2010), que hace hincapié sobre el comportamiento del territorio en cuestión de como los asentamientos humanos actúan al ser consolidados dentro de las periferias, evidenciándose la planificación infructuosa de ordenamiento y la expansión de las ciudades.

Dentro de la expansión urbana el concepto de frontera urbana no se puede excluir, puesto que dicha línea imaginaria es la encargada de dividir el campo de la ciudad, ya que a través del concepto de Bazant (2010), se llega a la conclusión que las periferias urbanas son consideradas como un fenómeno espacial y social que va repitiéndose consecutivamente sobre todo el contorno de una ciudad.

### 1.2.1 Consecuencias de la expansión urbana.

El proceso de expansión urbana trae consigo efectos negativos, entre ellos son: la demanda de suelo, equipamientos, infraestructura, servicios, sistemas de transporte, entre otros; de este modo se afecta directamente la calidad de vida de la población y concentraciones cercanas al no ser abastecidas adecuadamente. Aportando al concepto antes mencionado del autor Santacruz (2015), que el no cumplir con las condiciones básicas de habitabilidad se destina una pérdida de funcionalidad a nivel interno, aumentando la discontinuidad en el territorio rural el cual provoca graves causas consigo consecuencias

tales como:

- La inexistencia de planificación urbana: Es identificada en el acelerado y desordenado crecimiento urbano, que consecuentemente genera dispersión edificatoria.
- La ausencia de política urbana o de ordenamiento territorial: Es el encargado en el desarrollo y segregación de la población, dando como efecto el déficit de espacio público como también en la provisión de servicios básicos ineficientes.

Como anteriormente se mencionó, las consecuencias del crecimiento urbano son causadas por los efectos negativos que genera la sobre población y el desorden habitacional generado en las periferias, destacándose así la dinámica destructiva que trae el uso y ocupación del suelo. Ver figura.1.3 .

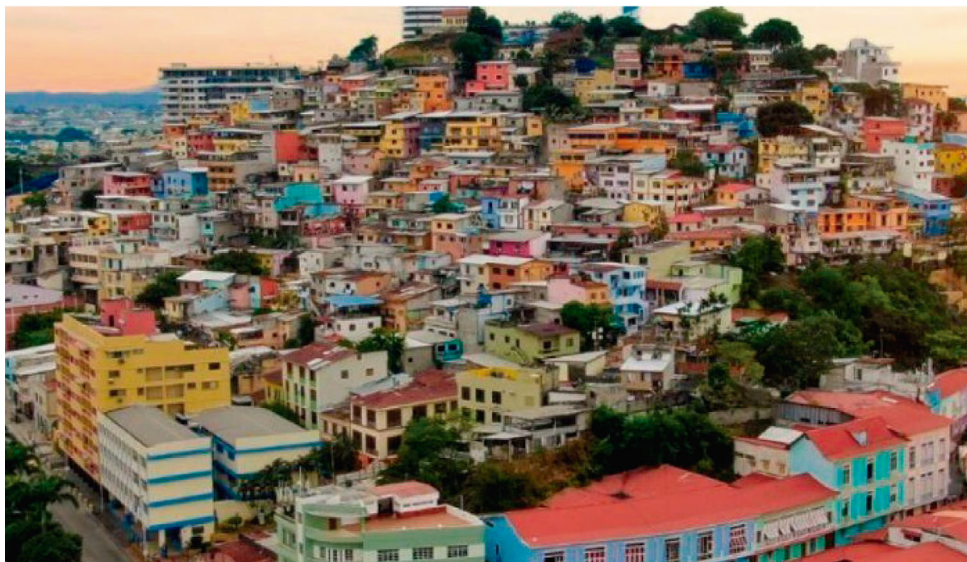


FIGURA 1.3: Ciudades sin biodiversidad.

Fuente:<https://www.unep.org/es/noticias-y-reportajes/reportajes/el-peso-de-las-ciudades/>

Por otro lado, el autor Escudero (2021) indica que al momento de existir acumulación de habitantes dentro de un mismo punto territorial se genera consecuentemente un déficit en oportunidades de empleo, causando una creciente en el componente de desempleo promoviendo un efecto negativo en el factor del capital territorial, que en otras palabras se expresa aquello como una sobre abundancia en las mercancías dentro del mercado. Lopera también hace referencia al territorio como un elemento que está conformado de componentes naturales es decir de flora y fauna, incluyendo ejes hídricos, estableciéndose como los encargados de asegurar la calidad de aire, la cual se ve reflejada en la percepción de sus ocupantes.

Al aclararse que la expansión urbana representa una gran problemática, se interpreta que tiene incidencia dentro del territorio, por ello llega a su materialización como un

tejido que va consecutivamente articulándose en conjunto con los componentes físicos, que albergan procesos como: ecológicos, históricos y sociales, los mismos que se establecen como un contenedor de escenarios y procesos dinámicos de carácter ecológico, y a la par se involucran fundamentos que conectan el contexto inmediato y mediato (Escudero, 2021).

### 1.3. Fraccionamiento y espacio de la ciudad

La transformación de territorios a provocado una segmentación del espacio tales como: peri urbanización y sub urbanización, ya que fueron tomadas como parte de las estrategias de planeamiento del continente Europeo entre los años 1980 y 1990, no obstante se provocó una modificación que afectó la polarización urbana por el vínculo del modelo anglosajón, que se caracteriza por ser una urbanización de baja densidad sobre todo en sectores rurales, cambiando de este modo el concepto del territorio Europeo mediterráneo (Medeiro y Jaques, 2020).

De acuerdo con el autor Medeiro y Jaques (2020), deduce que en Latinoamérica es evidente el impacto espacial y social que genera el fraccionamiento de las ciudades, puesto que llegan afectar su morfología territorial al tener como principal causa el movimiento migratorio de las poblaciones. Esclareciéndose así que la fragmentación promueve espacios entre los núcleos urbanos que potencializan centros de esparcimiento conectados a entornos naturales, siendo las áreas peri urbanas objeto de nuevos planeamientos urbanísticos que conforman parte de un plan general o especial.

Como afirma Colorado y cols. (2017), la segmentación de un territorio no es sinónimo de desarrollo, dado que existen referentes latinoamericanos que son tomados como contraproducentes en el sentido de espacios naturales, como es el caso de Medellín donde se detectó una problemática por el descuido del ecosistema y la alta degradación que se encuentran los espacios.

Así Arredondo (2005), menciona que debido al proceso de fraccionamiento que se provocó dentro de las ciudades, se comienza a conocer el término “periferia”, denotándose como las zonas que se ubican en la parte externa de las ciudades, es decir, se acentúan fuera de las concentraciones urbanas, desarrollándose con una lógica diferente al concepto de espacios urbanos.

El autor Ledezma (2014) deduce que los fraccionamientos que se realizan de manera privada tienen como característica ser masas que se encuentran aisladas, dado que no permiten generar algún tipo de comunicación ni continuidad con aquellas adyacentes convirtiéndolas en inaccesibles. Paralelamente dicha división es delimitada por una línea imaginaria, donde se refleja la transición por tipos de construcciones, mostrándose así la arquitectura evocativa de aquello comunitario. Es decir, se va causando un aislamiento social hacia su entorno común. Por tal razón se añade el término de segregación para justificar la ausencia de interacción entre grupos sociales y la desigualdad en la distribución de asentamientos humanos.

Citando a Fernández y Conde (2015), los espacios peri urbanos representan a aquella

transición entre el medio urbano y natural, los cuales conforman el segmento de espacios que requieren planificación, tanto para permitir la consolidación, preservación y valorización del espacio, teniendo como objetivo manejar conceptos sostenibles dentro de un núcleo urbano sin excluir el equilibrio con el componente eco sistémico. Ver figura.1.4.



FIGURA 1.4: Núcleos urbanos y relación con periferias.

Fuente:<https://la.network/wp-content/uploads/2017/04/CUENCA-VISTA-AEREA-104074673.jpg>

Arredondo (2005), desde su punto de vista indica que las zonas periféricas han experimentado una diferente valorización del espacio al tener resultados no favorables, ya que se encontró en estado de degradación, por dicha razón se llega a un planteamiento donde se siga una lógica y orden distinto al de una ciudad tradicional, a través de conceptos que albergan las periferias tales como:

- Lugares dominados: son utilizados como espacio donde se desarrollan actividades que generalmente se rechaza en áreas centrales, las cuales están deslindadas a la parte residencial.
- Lugares indefinidos: espacios que mezclan su concepto para poder determinar que se conoce lo que no es y lo que realmente es como espacio.
- Lugares anómalos: espacios que se entienden por residuales, encontrándose incompletos por el resultado de la unión de diferentes piezas, notándose la ausencia de equipamientos y servicios.
- Lugares sin identidad: denominados espacios atópicos, que en el aspecto formal tienen baja calidad por la repetición de sus piezas uniformes, no contando con un orden lógico o general.

Se puede concluir que las zonas periféricas se perciben como una gran problemática urbana, económica y social, la cual continua generando especulaciones en cuanto al comportamiento de los componentes de función y morfología ya que actúan transformando el territorio de manera incierta.

### 1.3.1 La ciudad

La relación de la ciudad en el entorno, la traza urbana e inclusive las volumetrías, colores, texturas, escalas pueden llegar a hacer el punto de inflexión donde se fragmenta la ciudad, de modo que en ciertos casos se utilizan barreras o límites en donde termina el espacio denominado público y empieza el privado (Ledezma, 2014).

El desplazamiento dentro o fuera de un territorio a nivel de Latinoamérica se desarrolla a partir de un comportamiento de adaptabilidad, de modo que se requiere de algún medio de transporte público o privado para movilizarse. Por ello, el predominio de infraestructura para automotores a restado porcentaje a espacios naturales que contaban gran parte de las concentraciones urbanas. La dirección que toman las ciudades al tener como predominio una movilidad mediante automotores, promueve la vulnerabilidad de espacios de desplazamiento peatonal como: caminos, senderos, ciclo vías o infraestructura natural (Ledezma, 2014).

De acuerdo con Frediani (2010), los procesos de expansión urbana demuestran una alteración en las estructuras de áreas periféricas, al desarrollarse urbanizaciones difusas que se diferencian por las redistribuciones económicas y los asentamientos humanos siendo los causantes de una sociedad dispersa y el declive urbano. Por lo tanto, la ciudad difusa a través de su transformación se percibe como un espacio para transitar y no para vivir, puesto que desaparecen las características esenciales de una ciudad, transformando los espacios de concentración a calles o vías de comunicación, de manera que las ciudades compactas llegan a un punto de concentración total y comienza el apareamiento del modelo difuso (Sanabria y Ramírez, 2017).

Al tener presente el fenómeno de segmentación territorial, se establecen conceptos adicionales como: ciudad dispersa y ciudad compacta, que hacen referencia a las diferentes formas de reestructuración espacial en relación a zonas habitacionales, equipamientos y de servicio. Por lo que se aumenta la complejidad de desarrollo y las desigualdades sociales. Es decir, se categoriza el espacio con zonas de estatus alto y bajo segregando una cantidad de territorios Frediani (2010). Si bien es cierto la ciudad compacta cuenta con su principal característica que es su alta densidad, el cual permite usos como equipamientos, vivienda, comercio, hospitales, entre otros. Es decir, aquello que las diferencia resulta ser el grado de sustentabilidad que permiten albergar, ya que sus redes de estructuración espacial son indistintas, es por ello que se acoplan a la preexistencia del lugar para originar identidad de una nueva ciudad (Sanabria y Ramírez, 2017).

El contar con un territorio que disponga de recursos naturales faculta de estrategias para cambiar la percepción del espacio urbano o rural, abriéndose la posibilidad de generar zonas multifuncionales que rehabiliten áreas vulnerables a degradación, siendo evidente las alternativas de planificación mediante recursos eco sistémicos, que garanticen aumentar el valor del territorio. Ver figura.1.5.



FIGURA 1.5: Zona rural, generadores agrícolas.  
Fuente:<https://www.semillas.org.co/es/la-crisis-del-sector-rural-colombiano>

### 1.3.2 Espacios urbanos - rurales

Gehl (2014), destaca el concepto de “lugares 100 por ciento”, que son aquellos espacios urbanos donde se encuentran todas las cualidades urbanas. Además defiende la importancia de la calidad estética de las ciudades y la disposición de arte en el espacio urbano. Asocia a la cantidad de espacios verdes y arbolado, y a una buena y agradable iluminación nocturna. De la misma forma comenta que una ciudad atractiva debe ofrecer oportunidades para que la gente camine, permanezca, se exprese y se encuentre con otros, esto significa que debe disponer de un buen clima y de espacios a una escala adecuada.

Basándose en la reorganización de las ciudades, existe un modelo de conformación geométrica concéntrica, la cual cuenta con un núcleo central y cuatro anillos que conforman la totalidad de un territorio. En otras palabras, dentro del primer anillo se implantan actividades sociales que se están delimitadas por una franja urbana – rural, a diferencia del segundo anillo, que cuenta con una sombra urbana trazada por medio de varios nodos, mientras que el tercer anillo se ubican zonas únicamente de desplazamiento para finalmente el cuarto anillo colocar espacios con residencias aisladas conformando así la morfología urbana (Medeiro y Jaques, 2020).

Teniendo en cuenta a Hernández (2017) la transformación territorial a nivel de su delimitación, aclara que no existe una definición urbanística que caracterice a la zona de transición entre la parte urbana y rural, siendo dichos fragmentos espacios marginales que maximizan la degradación ambiental y visual. Ver figura.1.6.

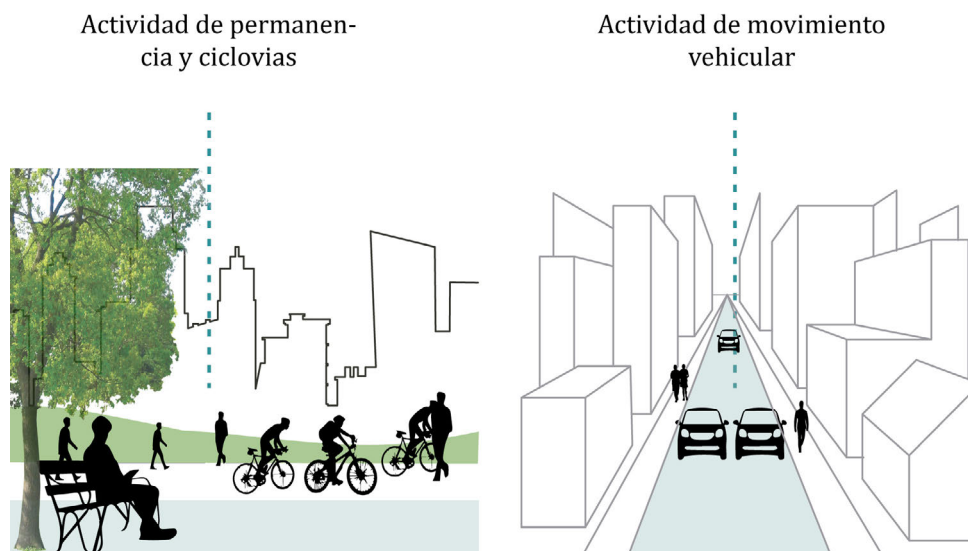


FIGURA 1.6: Ciudades atractivas  
Fuente: Elaboración propia

Pese a lo mencionado el autor [Hernández \(2017\)](#) cataloga a las franjas exteriores de zonas urbanas, como una tierra de nadie, no obstante, también es conocida como zonas periurbanas. Sin embargo, los espacios que no cuentan con la dotación de servicios y equipamientos son declaradas como zonas incompletas, sin importar que se ubiquen en espacios urbanos o rurales.

La extra-población del concepto a un nombramiento para definir zonas periféricas, permite múltiples criterios entre autores como es el caso del autor Valenzuela, el cual lo define como zonas transitorias urbano rurales, siendo espacios dinámicos que evolucionan en relación a las distancias de los centros de concentración territorial.

## 1.4. Espacios Públicos

Históricamente el concepto de espacio publico se denomino como aquellos espacios de libre acceso que se utilizaban dentro de poblaciones para realizar principalmente ejecuciones de forma tradicional, Sin embargo, a partir del siglo XIX se reconsidera el concepto de espacio publico, siendo aquellas zonas destinadas a usuarios que realicen actividades de diversa índole tal como: (recreación infantil, intercambios sociales, zonas de esparcimiento entre otros.) ([Gahona, 2019](#)).

El contar con espacios públicos resulta favorable para los entornos urbano rurales, ya que toman un valor imprescindible para el comportamiento social, de forma que su funcionamiento en conjunto con elementos eco sistémicos, favorecen para la accesibilidad y percepción del espacio como el componente de sonido, aire y agua ([Gahona, 2019](#)).



FIGURA 1.7: Espacios públicos - inclusivos y sostenibles.  
Fuente:<https://paisajetransversal.org/2020/09/hacia-un-espacio-publico-mas-inclusivo-y-naturalizado/>

La ideología que tiene Gehl (2014) acerca de los espacios públicos, lo interpreta como estrategias que se basan en actividades sociales donde intervenga conjuntamente el clima y entorno, llegando a generar una pertenencia e interrelación natural con los usuarios. Se considera que los recursos de vegetación que existe dentro de las ciudades brindan cualidades paisajísticas que mejoran claramente la calidad del espacio tornándose indispensables. Pese a todo, el no realizar ningún tipo de recuperación de espacios rurales, promueve la pérdida del valor a nivel zonal, llegando a crear una diferente percepción del territorio periurbano. Ver figura.1.7.

Las zonas que conforman el área periurbana específicamente en lugares montañosos y naturales, son consideradas como espacios estériles, puesto que inciden en el aspecto económico y son de baja rentabilidad. Es decir, las zonas naturales cuentan con una riqueza propia, no obstante, dentro de las zonas urbanas se produce un efecto contrario conllevando a un desequilibrio territorial, lo cual manifiesta una necesidad en mecanismos reguladores, que impongan un plan de ordenamiento territorial, para hacer uso de elementos preservadores del ambiente.

A criterio de Albornoz (2018), el espacio público se define como una configuración o estructura de la ciudad que aporta al desarrollo social, de tal forma se tiene como objetivo satisfacer las necesidades de los usuarios. Así mismo comenta “que el espacio público es un lugar de relación e identificación y contacto físico entre las personas, de animación urbana y a menudo de expresión comunitaria”. En otras palabras, se caracteriza por la condición de libre acceso a la ciudadanía, entendiéndose como un elemento de dominio público en la que mantiene un uso colectivo, para ser utilizados de múltiples formas (Albornoz, 2018),.

Los espacios públicos son lugares que albergan múltiples funciones como el desarrollo de componentes sociales, culturales entre otros, los cuales se diferencian por el lugar

de su implantación. Básicamente el concepto se expresa con un criterio antropológico o existencial en los espacios rurales mientras en el área urbana llegan a ser catalogados como la manera de conocer el mundo y su entorno. (Castillo y Ramón, 2015).

Dentro del componente urbanístico intervienen conceptos respecto al espacio público, los cuales determinan prioridades como la conservación de espacios naturales teniendo como finalidad el disfrute de la sociedad. Aquellos espacios son establecidos como dominio público ya que inciden componentes de libertad, ética y sociabilidad dentro del territorio, estableciéndose cualidades tales como:

- Ambiental: Se referencia a la incorporación con la naturaleza para delimitar y ordenar el espacio de una forma más interactiva.
- Económico: Brinda un mejor desarrollo con fuentes de empleos, a través de la implementación de un sistema de circulación activa e integradora al desarrollo urbano.
- Social: Actividades realizadas dentro del sector en el factor recreacional.
- Cultura: La cultura dentro de la ciudad, son elementos esenciales para la planificación de un espacio público ya que una identidad propia.

#### 1.4.1. Espacio público - urbano

Los espacios públicos son elementos de conexión, y a la vez transformadores de los centros urbanos, ya que están cambiando paulatinamente para re plantearse su estructura de planificación urbana y así aumentar su valor a nivel territorial. Ver figura.1.8. Por otra parte, dicho concepto se encuentra estrechamente relacionado a la aceptación propia de la ciudad (Miranda y Gutiérrez, 2018).

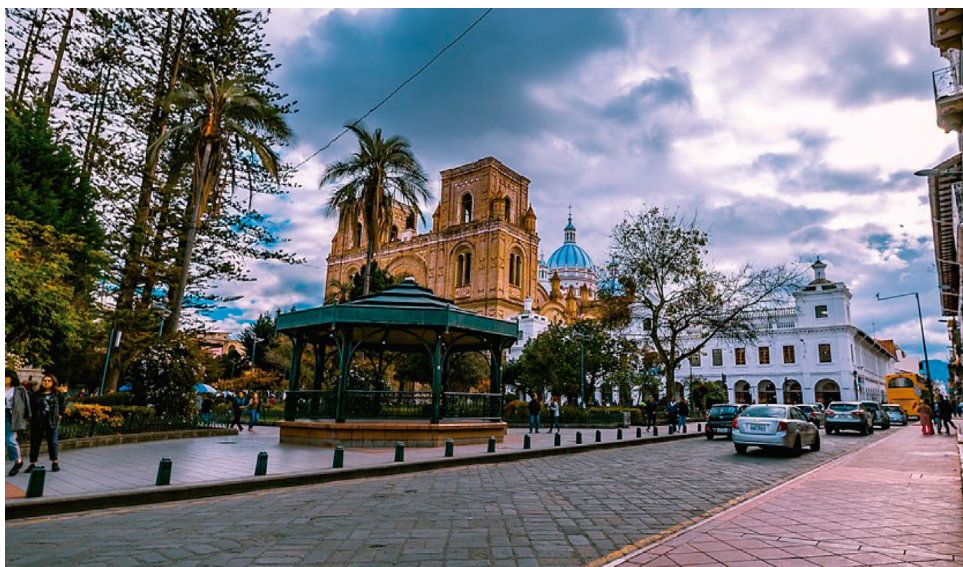


FIGURA 1.8: Espacios de cohesión social-urbanos.

Fuente: <https://www.escafandra.news/wp-content/uploads/2020/11/Catedral-Cuenca-Ecuador-1050x500-1.jpg>

Por otro lado, Gehl (2014) comenta que “el lugar que ocupaba el espacio urbano como sitio de encuentro y foro social para los habitantes de las ciudades, se ha ido reduciendo y en algunos casos se ha llegado gradualmente a eliminarlo”, evolucionando en la actualidad con funciones tales como: articulación urbana, equilibrios entre construcciones y espacios cerrados (caracter privado) teniendo mínima relación con los espacios abiertos.

### 1.4.2 Espacio público- rural

Los autores Berroeta y Rodriguez (2010) indican que el espacio público es indispensable dentro de la planificación urbana, ya que permite el desarrollo de la vida pública a través de la interacción de sistemas sociales. De tal forma que responda a elementos culturales de la sociedad sin importar el nicho de población como edad, genero entendiéndose, así como elementos indistintos. Ver figura (1.9)



FIGURA 1.9: Espacio público en la periferia de Turi.

Fuente: <https://www.viajesvistalsur.com/Portals/0/Destinos/TURI8.jpg>

Como señala Fernández y Conde (2015) La segmentación de espacios, llega a afectar inclusive la tipología de parques urbanos generando modelos entre ellos:

- Parque Natural Protegido: Son espacios regulados bajo una normativa por sus características culturales y paisajísticas.
- Parque Agroecológico seminatural: Se diferencian de las otras categorías por el manejo de la parte agrícola como ganadera, es decir como tierras de cultivo y zonas pecuarias.
- Parque Metropolitano: Forma parte de los núcleos urbanos, que entre sus características se evidencian por ser de grandes superficies, con el único objetivo de tener un diseño que se enfoque en el uso masivo para la población, y para su funcionamiento considera principios de sostenibilidad.

- Parque Renaturalizado: Conformado por todo aquel espacio que se encuentra en proceso de degradación.

Se puede entender que los espacios rurales se establecen como barrios externos de las ciudades, por estar acondicionados y equipados de tal forma que funcionan como garantes urbanos de la sostenibilidad ambiental y equilibrio social (Albornoz, 2018).

### 1.4.3 Funcionamiento de espacios comunitarios

Como afirma Castellano y Pérez (2003), que el espacio comunitario como el público al funcionar con el mismo propósito de abastecer puntos de encuentro son elementales para tener una mejor calidad de vida, puesto que en conjunto construyen los elementos urbano necesarios para poder lograr la consolidación de sectores, barrios y su propia integración. Ver figura.1.10.



FIGURA 1.10: Espacios comunitarios.

Fuente:<https://www.micomunados.com/cuidar-los-espacios-comunitarios-es-cuidarnos-nosotros-mismos/>

No obstante, se busca la ejecución de una nueva estructura urbana que cuente con los mecanismos e instrumentos, que mejoren el espacio público futuro, manteniendo una relación con las necesidades de los usuarios, de tal forma que sea evidente el crecimiento y desarrollo de asentamientos y su propia rehabilitación.

Conforme a los problemas urbanísticos que se desarrollan en los asentamientos urbanos se evidencia que pasan constantemente por una situación de precariedad, es por dicha razón que son objeto de planteamiento donde se aporte con la dotación de servicios, infraestructura y de construcción de aceras o asfalto, pese a toda intervención la actividad es tomada como un maquillaje urbano (Castellano y Pérez, 2003).

Postula el autor Puig (2016) que el periurbano es un espacio estratégico que presenta oportunidades para el desarrollo social, manejando un concepto positivo de los espacios

con la intención del desarrollo de actividades dinámicas que eviten entrar en una etapa de degradación, dicha fomentación activa el componente ambiental, social para los usuarios.

#### 1.4.4 Espacios urbanos degradados

Como afirma [Puig \(2016\)](#) en previa investigación para el proceso de transformación de los espacios, es necesario generar estrategias sustentables, con la opción a un planteamiento del desarrollo urbano mediante cuatro ejes articulados como: la igualdad, diversidad, sostenibilidad y participación, a modo que su funcionamiento multilateral origine líneas estratégicas que guíen una conversión periurbana, hacia un espacio de oportunidad como activo público directamente para la ciudadanía.

De acuerdo a los autores [Lorda y cols. \(2008\)](#) coinciden que el crecimiento de las ciudades ocasionan profundos desequilibrios, por ende se estima a los espacios para la implementación de un modelo de parque – huerto con una experiencia rosarina.

Debido a las problemáticas presentadas anteriormente se llega a la deducción que es indispensable la participación del estado y de la sociedad civil, de tal forma que se pueda tener una gestión ambiental al promover cultivos ecológicos para zonas de producción grupal. Es decir, el programa de huertos facilita la posibilidad de recuperación del territorio dejando de lado los conflictos urbanos según ([Fernández y Conde, 2015](#)).

#### 1.4.5 Espacios integradores entre lo urbano rural

Los equipamientos y su relación directa con las ciudades se analizan para determinar el origen y evolución de los espacios, estudiando el comportamiento que desarrollan en el entorno. Aldo Rossi aborda una perspectiva distinta a aquellos por el papel estratégico de resolución basados en equipamientos colectivos los cuales, se vinculan con las conglomeraciones de personas y símbolos que hacen legible a un propio entorno ([Ovalle y Páez, 2017](#)).

La propuesta de [Ovalle y Páez \(2017\)](#) estipula que los entornos urbanos que aún no se encuentran consolidados en su totalidad, pueden ser sujetas a tres componentes como: la ciudad, espacio público y la participación ciudadana. Para desarrollarse de manera adecuada modificando la restructuración en el espacio la cual evite caer en las problemáticas de suelo, siendo clara la solución territorial que trascienda a un nivel normativo.

Mediante un análisis cuantitativo, se ha ido identificando un acelerado crecimiento demográfico, que ha transformado la escala urbana de un territorio en corto tiempo, incidiendo en su forma y extensión, a diferencia del análisis cualitativo que renuevan las construcciones para generar un nuevo espacio urbano - rural. Sin embargo, los espacios que se encuentren lejanos al punto focal de la ciudad no deberán generar segregación, sino permitir aumentar los índices de calidad de vida al estar en contacto directo con un contexto natural, para articular la ciudad central con nuevos espacios dispersos en un territorio ([Arredondo, 2005](#)).

Mediante la ideología de [Eguia y Baxendale \(2019\)](#) aclara que los servicios eco sistémicos en cuanto sus beneficios han sido trasladados hacia la parte interna de las ciudades. Puesto que evidentemente son manejados por corredores verdes urbanos que contienen

arbolados lineales, espacios abiertos, y parches de agricultura urbana.

Los espacios verdes no dejan de mencionarse dado a su importancia aquellos parches verdes brindan exclusivamente numerosos beneficios que parten en la conjunción de componentes eco sistémicos actuando en elementos tales como: Salud, Recreación, Valor estético, atenuación de ruido, provisión de sombra, reducción en contaminación del aire, retención de agua etc. (Eguia y Baxendale, 2019)

## 1.5. Movilidad

En términos generales para que se genere movimiento dentro de un territorio, es necesario una red conectora como: calles, carriles, senderos, aceras, caminos, entre otros. Siendo imprescindible alguna tipología de infraestructura, que garantice el desplazamiento entre los distintos puntos de un territorio.

En el contexto latinoamericano es perceptible el predominio de movilidad vehicular dado que son aquellos los generadores de las problemáticas en el componente de desplazamiento interno, de la misma forma el autor [M. Torres \(2021\)](#) asegura que las barreras que intervienen para el uso de bicicletas como medio de transporte, son de seguridad debido a la priorización de los modelos de movilidad públicos, privados. Ver figura.1.11.

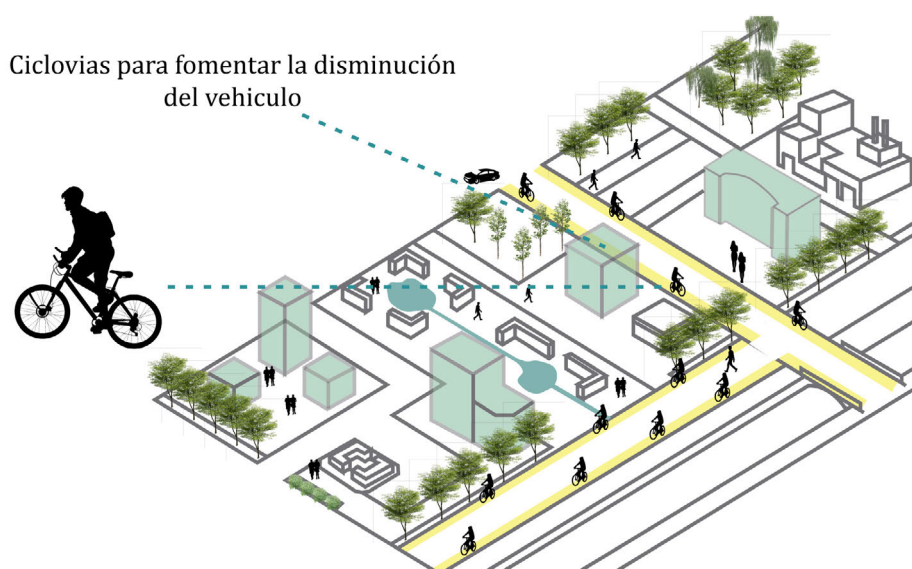


FIGURA 1.11: Ciudades para andar en bicicleta  
Fuente: Elaboración propia

Al no contar con una solución de conectividad que potencialice la movilidad sin el uso de un vehículo automotor, se amplifican las problemáticas para el territorio, ya que se aumenta la necesidad de infraestructura que cubra el uso masivo de los vehículos automotores. En otras palabras, como lo indica [M. Torres \(2021\)](#) para que la ciudad evolucione se requiere un tipo de movilidad alterna, que enlacen objetos y se de continuidad a las

redes de conexión mediante ciclo vías, senderos, caminos etc. pese a de ello, las ciclo vías son infraestructuras que generalmente conllevan elevadas cifras, que enfrentan débiles economías representando un obstáculo para llegar a su materialización.

Evidentemente en la contemporaneidad la movilidad es tomada como una necesidad básica, puesto que resulta imprescindible para realizar actividades cotidianas, de tal forma que se establece como un sistema altamente utilizado (Obreg y Betanzo, 2015). Teniendo en cuenta el incremento de vehículos dentro de un territorio comienza considerarse como una amenaza para el desplazamiento de los ciudadanos que carecen de automotores. Puesto que dicha expansión requiere de mayores longitudes para el desplazamiento (Obreg y Betanzo, 2015).

El sistema de movilidad según Acevedo y Bocarejo (2009) está sujeto a estudiarse desde varias disciplinas y perspectivas, ya que dicho componente resulta importante e indispensable en relación con la conectividad, multifuncionalidad, fiabilidad y accesibilidad. El cumplir con todos los parámetros genera sociedades mas productivas y equitativas. Dentro de los territorios los habitantes de una ciudad son percibidos como inconvenientes derivados del transporte, es decir, aquellas determinantes que inciden en la calidad de vida, evidenciándose en la contaminación, congestión y accidentes atribuibles. En el mundo se toma el tema de movilidad en conjunto con la palabra sostenible, de tal forma que son estudiadas en base a la contribución al desarrollo social (Energía y espacio urbano).

### 1.5.1 Categorías de desplazamiento

En la actualidad existen varias formas de desplazamiento dentro del territorio, la necesidad de movilizarse permitió buscar formas fuera de las convencionales para poder trasladarse por razones de salud, trabajo, recreación. Ya es tomado como un derecho colectivo, es de tal manera que se debe garantizar su funcionamiento continuo para evitar colapsos en la movilidad (M. Torres, 2021).

El análisis que realiza M. Torres (2021) las ciudades tienden a modernizarse en base al territorio y conjuntamente el componente económico y social, de manera superficial no parece acarrear una problemática ya que es común que los espacios se transformen pero todo cambio tiene como resultante nuevos comportamientos, en el caso de estudio a nivel de movilidad se evidencian las demandas que reflejan los usuarios aumentando sus índices, las consecuencias son evidentes al provocar grandes niveles de contaminación tanto en el aire, ruido y en la tasa de accidentes.

El modelo de movilidad peatonal es tomado como el modo de desplazamiento el cual expone a los usuarios, en relación al entorno debiendo ser abordado en una triple dimensión social, física y temporal. Al ser concurrentes los modelos de desplazamiento el comportamiento que tienen los caminantes en relación a las situaciones menos o más confortables (Serrano, 2019)

Pese al comportamiento generado se plantea un modelo de regulación o control a la problemática, de forma que es acertado el tratar de impulsar los orígenes de la movilidad con el uso de bicicletas como medio de transporte, dado que es un sistema menos contaminante, que mejora las condiciones físicas de las personas y salud, sin estimar las

características favorables como es la parte sustentable, recreación y turismo.

#### **1.5.1.1 Sistema de transporte público**

Los sistemas de transporte público cuentan con un papel fundamental para el desarrollo económico de un territorio al centrarse en el desplazamiento físico de las personas, debido a que se generan oportunidades de empleo y conecta con centros de trabajo e interacción social. Por lo tanto, se disminuye el costo y eleva la productividad haciendo que las ciudades sean más competitivas en el sentido internacional, según el concepto de [Hernández \(2017\)](#) en los últimos años se han evaluado el sistema de transporte en base a los resultados de crecimiento en rutas de desplazamiento, específicamente en América Latina que tiende a ser imprescindible las redes de conectividad para su masivo uso.

Por otro lado, el criterio de [Hernández \(2017\)](#) deduce que el transporte público es la clave que garantiza acceder a las oportunidades que hay dentro de una ciudad independientemente del medio de transporte. Tomando como referencia el caso de los automóviles que entregan menos peso monetario y lo convierten en un medio claro de mercantilización. Como varios autores indican que la movilidad no es un tema libre de elección personal, debido a que se representa como una limitación para poder disfrutarla, dejando claro que no se orienta hacia todos los estratos sociales. Dentro de la movilidad inciden tres variables básicas tales como: niveles de cobertura, capacidades de pago por el servicio y la existencia de mecanismos en des mercantilización financiera.

A nivel territorial con el desmesurado crecimiento de las áreas habitables, los sistemas de transporte publico no abastasen a todos las áreas rurales, a diferencia del sector urbano que evoluciona constantemente con la implementación de nuevos modelos para proveer de servicios móviles a todos los centros consolidados. La problemática de cobertura será indefinida ya que solo se llegará a un control al momento que los territorios dejen de expandirse.

La importancia de movilidad es importante de manera que inciden tres variables básicas que se tienen en cuenta, como los niveles de cobertura, capacidades de pago por el servicio y finalmente la existencia de mecanismos acerca de desmercantilización financiera.

Las concentraciones urbanas donde existe una mayor densidad poblacional también son afectadas al tener una alta demanda de movilidad, y no contar con la infraestructura apropiada, es decir cerca o lejos de los puntos de concentración sigue habiendo una deficiencia, resultando únicamente adecuado proveer de un servicio que pese a su expansión se adapten al espacio y a las demandas de los usuarios.

#### **1.5.1.2 Sistema de transporte privado**

El transporte publico como lo menciona [Hernández \(2017\)](#), es la clave para garantizar la posibilidad de acceder a las oportunidades que existe dentro de una ciudad, sin contar con otros medios de transporte privado, no obstante, se identifica que los automóviles entregan menos peso monetario convirtiéndolo en un medio de mercantilización dentro de la movilidad.

Teniendo como referencia el sistema de transporte publico en la ciudad de Montevideo

se logra identificar que la cobertura resulta ser obsoleta, puesto que se realizan segmentos de las ciudades donde se establecen grupos socioeconómicos muy diversos. Como varios autores indican que la movilidad no es un tema de libre elección personal, es por ello que representa una limitación para poder disfrutar, sabiendo que los sistemas de movilidad no se orientan hacia todos los estratos sociales (Hernández, 2017).

Por otro lado, los sistemas de transporte privado conforman una problemática al ser liderados por grandes industrias que imponen su sistema de movilidad dentro de las ciudades, convirtiéndolas en ciudades no pensadas para la gente. Aquello asegura un aumento de contaminación a causa de las emisiones de gases, siendo los causantes de las afecciones medio ambientales. Pese a los factores negativos que acarrearán los sistemas tradicionales de movilidad se continúa aumentando la inversión en infraestructura vial es decir un problema que no tiene fin (Guerra, 2020).

Citando los conceptos antes mencionados en base a los medios de transporte, son los encargados de permitir acceder a los bienes y oportunidades que ofrecen las ciudades, a pesar del fraccionamiento dentro del espacio público se evidencia que algunos pueden movilizarse más rápido y en varias direcciones en relación a otros usuarios que tienen rutas ya establecidas para desplazarse. Para un gran grupo de usuarios, es tomado al transporte público como la manera más económica de desplazarse pese a su categorización inciden tres variables básicas como: los niveles de cobertura, capacidades de pago por el servicio y finalmente la existencia de mecanismos acerca de la desmercantilización financiera (Hernández, 2017).

En las zonas urbanas y rurales de las ciudades existe una alta demanda en transporte que no es posible cubrir de manera eficiente, siendo la ubicación importante para saber cual será su funcionamiento. Es decir, en puntos rurales se pierde aun más el abastecimiento de redes conectoras, ya que se concentra la movilidad en sectores donde existe mayor densidad poblacional, estableciéndose a las zonas periféricas como casos marginales de alta vulnerabilidad.

### **1.5.1.3 Sistemas alternativos**

En base a las estadísticas que se han registrado hasta la actualidad, el diagnóstico de movilidad en el Ecuador mediante el MTOP deduce que a nivel nacional los movimientos predominantes son a través de servicios de transporte público, con un promedio de 81,8 por ciento a diferencia del 10,9 por ciento que corresponde a los usuarios con vehículos particulares, mientras que el 3,1 por ciento hacen uso de taxis dejando el 2,3 por ciento de usuarios que prefieren caminar, para finalmente tan solo el 1 o 2 por ciento hacen uso de bicicleta (M. Torres, 2021).

Hoy en día existen proyectos que generan recorridos dentro de las ciudades, a pesar de ello, estos proyectos han sido segregados de las zonas periféricas, ya que los planes de movilidad existen solo en las zonas urbanas con un alcance limitado en torno a las redes y puntos de conexión. De tal forma que dichos proyectos brindan accesos a espacios seguros, óptimos y funcionales. Ver figura.1.12.



FIGURA 1.12: Ciudades apropiadas de sistemas de movilidad vehicular

Fuente: <https://varusecuador.com/cambiar-la-capital-de-ecuador/>

La falta de acceso a zonas seguras vulnera los derechos de movilidad, sobre todo en los usuarios del ciclismo. Se ha priorizado a los ciclistas, ya que pueden aumentar los riesgos de sufrir accidentes de tránsito, por razones como la falta de cultura en los conductores o la limitada infraestructura de ciclo vías que obliga al ciclista a unirse a calles de transporte urbano. Asegura *M. Torres (2021)* que los sistemas de transporte alternativo como ciclo vías pueden re plantearse como estrategias urbanas que contenga internamente programas de carácter recreativo, basados en modalidades como la alquiler del transporte o la implementación de modelos eléctricos.

A diferencias de *Tejada (2002)* estipula que mediante la aplicación de un sistema alternativo un enfoque sistémico, garantizaría una notable mejora en respuesta de la demanda del servicio de transporte público. Como es el caso de Venezuela que parte de un desarrollo de transporte colectivo buscando evolucionar el transporte urbano para no centrarse en el área metropolitana sino en sus periferias.

## CICLOVÍAS

De acuerdo a las normas del territorio ecuatoriano (INEN), existen especificaciones para el desarrollo de sistemas de movilidad basados en bicicletas, ya que se categorizan por su conformación del diseño vial, el cual se enlaza paralelamente con los flujos de movimiento vehicular debido a las mínimas secciones de calles dentro de la ciudad. En ciertos casos el diseño contiene desplazamientos bidireccionales que generalmente se ubican del lado derecho de las vías, ver figura.1.13, pese a que la vía sea unidireccional la sección del ciclo vías son de 1,20 a 1,50 metros, mientras que al ser bidireccionales van de 2,50 a 3,0 metros.



FIGURA 1.13: Sección vial adaptado al modelo de desplazamiento.

Fuente:<https://elmercurio.com.ec/2021/02/20/hay-60-km-de-rutas-para-las-bicicletas-en-cuenca/>

## TIPOLOGÍA DE CARRILES

- Carril de bicicleta: Son acondicionados para que funcionen de forma exclusiva para bicicletas, los cuales están separados del tráfico vehicular y motorizados, separándose mediante las señalizaciones, (letreros y demarcaciones) formando parte de la calzada.
- Carril de bicicleta con resguardos:son exclusivos para precautelar la seguridad de los ciclistas durante el trayecto, se tiene elementos separadores laterales como barras de confinamiento, tachas reflectoras, trapezoides o conos.
- Carril compartido: Generalmente están conformadas por calles de circulación vehicular en las cuales tienen señaléticas para identificar calles compartidas para el uso de bicicletas, cumpliendo con una norma de velocidad que no excede de 30 km por hora.
- Ciclovía en espaldón: Son implantados en carreteras y vías que conectan diferentes centros poblados, para asegurar la integridad de los usuarios ciclistas, utilizando una sección de 1,20 a 2,50 metros.
- Acera Bicicleta: El funcionamiento de esta tipología de desplazamiento se da a través de una sección de la acera, que permite recorridos peatonales y una sección para el uso de ciclo vías, encontrándose totalmente señalizadas.

### 1.5.2 Infraestructura verde (Bicorredores)

De acuerdo a [Soria \(2019\)](#) para la creación de un Biorredor es indispensable contar con recursos naturales, que muy a menudo se ubican en las zonas periféricas, es decir,

internamente en los biocorredores usan elementos funcionales y eco sistémicos para amplificar la actuación del componente urbanístico, de tal forma que aumente el valor a los modelos de conservación y preservación de las áreas protegidas. Finalmente, la comisión de Bruntland en 1987 enfatiza que los recursos naturales deben ser usados racionalmente, ya que son los activos más importantes (Sepúlveda y cols., 2008).

Según Soria (2019) la implementación de Biocorredores, promete un impacto duradero dentro de las ciudades, puesto que contribuye con los “elementos del paisaje, que difieren entre las unidades vecinas y conectan con dos fragmentos unidos facilitando la movilidad entre ellos” (Ceccon, 2014).

Es por ello que los Biocorredores permiten la restauración de áreas paisajísticas, alineándose a los conceptos del Fondo mundial, como también a la Unión Internacional que se centra en la conservación del ecosistema haciendo referencia a “un proceso planificado cuyo objetivo es recuperar la integridad ecológica y mejorar el bienestar humano en paisajes degradados. Sin olvidar la conexión con fragmentos de bosques aislados, que aumenta el flujo genético y permeabilidad del paisaje” (Ceccon, 2014).

Por otro lado, se puede aclarar que un bio corredor, es un elemento útil para mantener los recursos naturales y de conservación dentro de un territorio. En Ecuador existen programas que contribuyen con pequeñas donaciones (PPD) mediante proyectos de conservación y biodiversidad, que aportan a la sostenibilidad, mediante espacios articuladores y hábitats ecológicos. El concepto de los biocorredores se ha extrapolado según diversos autores como:

“En los corredores han predominado la interacción de la cultura, factor social y el medio ambiente, creando así los desarrollos regionales y corredores ecológicos que se vinculan con las redes funcionales” (Herrera, 2018).

“La ruta de dispersión es considerada un conductor paisajístico, ya que definen los flujos ecológicos y la capacidad que tienen entre los elementos para conformar una red, en relación al fragmento paisajístico y mostrar diversas porciones” (Figueroa, 2010).

“Los corredores ecológicos han sido identificados como unidades ecosistemitas de formación lineal, conectando con áreas parecidas entre sí, es decir, se catalogan parches de paisajes, aquellas que presentan condiciones similares de hábitat, para albergar especies de fauna nativa” (Blandolino, 2011).

Según los conceptos planteados por los diferentes autores, se puede decir que los Biocorredores son denominados como elementos articuladores de espacios, tornándose esenciales para conectar territorios. No obstante, articulan la comunidad y los recursos naturales, a través de un flujo ecológico. Pese a las diferencias en criterios planteados se manejan comúnmente términos de infraestructura verde las cuales son utilizadas para realizar actividades y lo convierta posteriormente en espacios multifuncionales.

En otras palabras, se entiende que “Las redes de espacios verdes multifuncionales, ya existentes son designados como nueva generación, rurales y urbanos que se apoyan en los procesos ecológicos, aumentando la calidad de vida de las comunidades” (Herrera, 2018).

De acuerdo a [Camarena y cols. \(2011\)](#) el origen de la infraestructura verde inicia a finales del siglo XIX, comprendiendo espacios donde existe un crecimiento en centros poblados a nivel urbano - rural, buscando conectar los espacios para conseguir beneficios ambientales propios de la biodiversidad. Las estrategias de Infraestructura tratan de buscar funcionalidades ecológicas, sociales y económicas, con el propósito de lograr espacios más eficientes y sustentables tanto en zonas urbanas, locales y regionales.

- La infraestructura verde destaca la conservación de los recursos naturales.
- Se trabaja a gran escala para integrar grandes disciplinas.
- Se considera la planeación urbana y contextualización del crecimiento de las ciudades.

### 1.5.2.1 Rutas naturbanas

La concepción que tienen [Bereznai y cols. \(2016\)](#) en cuanto a rutas naturbanas determina que son de uso compartido y exclusivo para una movilidad activa, conformando el espacio en comunión con la naturaleza. Siendo el encargado de articular varios asentamientos humanos en función de las áreas verdes urbanas, tales trayectos se establecen como imprescindibles para generar un desplazamiento, impidiendo el uso de vehículos y permitiendo tipologías tales como: caminar, trotar, correr, patinar o pedalear.

El propósito que buscan las rutas Naturbanas es conectar a usuarios de una ciudad a través de la naturaleza, dándole valor a un activo invaluable como es su entorno natural, es decir dejando de un lado el caos vial para caminar, pedalear por los ecosistemas propios de lugares. Ver figura.1.14.



FIGURA 1.14: Conexión de la ciudad a través de la naturaleza.  
Fuente:<https://es.amigosofcostarica.org/affiliates/fundacion-rutas-naturbanas>

La problemática que aborda las rutas naturbanas está basada en la afección medio ambiental ocasionada por vehículos automotores, creciendo exponencial dentro del territorio aumentando la huella de dióxido de carbono que afecta al ecosistema de manera drástica. La investigación realizada por la (OMS) aclara que los accidentes automovilísticos son la tercera razón de mortalidad dentro del país, sumándose a dicha tasa los ciclistas urbanos que pierden la vida en carretera.

La ruta naturbana como tal involucra la creación de una infraestructura de movilidad activa, excluyendo todo tipo de impacto negativo en relación a la disposición vial lo cual soluciona problemáticas territoriales comunes en Latinoamérica.

Estrategias:

- La reducción masiva de la huella de carbono por la movilidad de la ciudad.
- Revalora propiedades que se encuentran aledañas a la nueva infraestructura.
- Aumenta el valor paisajístico mediante el diseño urbano de la ciudad.
- Se visualizan ríos urbanos de manera mejorando la co-vigilancia ambiental.
- Se crean posibilidades para usuarios donde se pueden auxiliar hábitat como ríos.

Los ríos ofrecen un escenario nuevo de esparcimiento sin dejar de lado las normas legales vigentes en la ciudad, aquel apego a la normativa amplifica las áreas de recorridos mediante senderos de tal forma que contribuye con la parte paisajística de zonas urbano – rurales (Bereznai y cols., 2016). En otras palabras, la implantación de una estrategia naturbana representa grandes oportunidades territoriales sin contar la reducción en costos y tiempos de transporte para una movilidad interna.

#### **1.5.2.2 Funcionamiento de senderos**

El autor Gahona (2019), considera que la función principal de los senderos es recorrer áreas que se encontraban en desuso, reutilizando espacios que no lleguen a un estado de degradación, por ende, se procura mejorar la experiencia de visitantes, independientemente del medio que se utilice como: caminatas, bicicletas entre otras formas de desplazamiento. Por otro lado, en el territorio europeo específicamente en la ruralidad hacen uso de los tranvías, calles, bicicletas, que promueven la prioridad por el peatón y la conservación de espacios. Estableciéndose aquello como el origen del desarrollo urbano, que inicia con la construcción de caminos y senderos naturales, el cual hace referencia a la existencia de los primeros medios de movilización hacia los primeros pueblos.

Actualmente se tiene la idea que los senderos llegan a ser recorridos informales, no obstante, brindan el servicio de ser articuladores de los espacios pese a sus condiciones morfológicas, crean una brecha entre el pasado y presente de una sociedad.

## 1.6. Sostenibilidad de Rutas Naturbanas

### 1.6.1 Sostenibilidad urbana

El termino sustentabilidad responde a la conservación y desarrollo de generaciones futuras sobre el derecho a los recursos propios del lugar, con el fin de evitar un impacto y escasez teniendo como objetivo aprovechar los recursos naturales disponibles en la actualidad (Bereznai y cols., 2016).

Basándonos en el concepto de M. Torres (2021) pese a las posibilidades de implantar una movilidad sostenible, existe la oposición de usuarios que manejan vehículos automotores, ya que actualmente las ciudades son moldeadas por la infraestructura vial para la propia categoría automovilística.

Varios autores coinciden que, mientras no se ejecuten políticas de movilidad sostenible que actúan dentro del territorio, conllevará a un futuro fracaso o la irrelevancia general de una sociedad (M. Torres, 2021).

Para cambiar un territorio con normas o costumbres ya establecidas, es necesario recurrir a un nuevo concepto de habitar, a través de un compromiso por parte de los usuarios que empiece remplazando la mentalidad, y así se promueva espacios funcionales impidiendo la degradación o abandono. Ver figura.1.15.



FIGURA 1.15: Transformación urbana y ambiental

Fuente:<https://www.bienalcostarica.com/p-bb-0204-18.html>

El hacer uso de los recursos que ventajosamente cuentan las zonas rurales, amplía las posibilidades para la implantación de estrategias ambientales que amplifiquen el valor eco sistémico, actuando en el ámbito sociocultural (Gahona, 2019).

### 1.6.2 Ecosistemas en biocorredores

Para una movilidad urbana sostenible se debe considerar alternativas de desplazamiento, ya que los modelos de transporte convencional generan conflictos ambientales en relación al uso del espacio, provocando índices altos de contaminación a causa de la movilidad automotora, esclareciendo de este modo que la problemática no es a nivel de ciudad si no de Latinoamérica.

Mientras el modelo desplazamiento por automotor siga predominando en las ciudades, es evidente que otras alternativas de transporte se tornaran vulnerables en función del predominante, impidiendo el derecho a una movilidad peatonal segura.

La propuesta de [M. Torres \(2021\)](#) indica que aun existe la posibilidad para brindar espacios menos contaminantes, y a su vez incentiven con actividades físicas, mientras aun no haya evolucionando el territorio en términos de consolidación de espacios, de tal forma que se promueva ciudades más humanas y sostenibles, que satisfagan las necesidades de los usuarios para finalmente implantar un concepto nuevo de convivencia dentro del territorio.

Por otro lado, [Chilán y cols. \(2018\)](#) comenta que los biocorredores contienen elementos paisajísticos, que funcionan a la par con los entornos naturales. Por ende, aquellos forman un conjunto que maximiza la conservación de entornos, desde la composición del suelo hasta su forma geográfica.

#### **1.6.2.1 Vegetación en redes de desplazamiento alternativo**

El manejo de vegetación a nivel urbano es indispensable para el desarrollo de sectores populares dentro de una ciudad, puesto que su incidencia mejora el ambiente físico y social aumentando la interacción hombre – naturaleza. La función que realizan las áreas verdes en espacios públicos y privados es aportar con la percepción estética denotándose a dichos elementos como los protectores del suelo evitando a la vez producir evaporaciones fuera de la purificación aporta al aire [Garzón y cols. \(2004\)](#).

## **1.7. Enfoques en rutas alternativas**

Los enfoques urbanísticos tienen como función la reestructuración de los espacios a partir de directrices que manejan el diseño y la rehabilitación de un territorio, mediante el uso de criterios urbanos sustentables ([Pintado, 2019](#)). En determinados casos tienden a conservar cualidades del entorno y en otros la implementación de elementos urbanos dentro de un contexto, no obstante, aquellos enfoques dependerán de la proyección que desee conseguir ya sea conservacionista o tradicionalista. Ver figura.1.16.



FIGURA 1.16: Alternativas de enfoques urbanos  
Fuente: Arq.Pintado presentación de clases

### 1.7.1 Enfoque conservacionista

El enfoque conservacionista prioriza el manejo del paisaje cultural y patrimonio urbano en conjunto con la parte histórica, procurando tener mayor acción sobre el paisaje modelado. De modo que se establece como el componente natural que brinda identidad de origen hasta la actualidad. Claramente se enfatiza por tratar componentes naturales, de acuerdo con [Pintado \(2019\)](#) el enfoque se basa en el desarrollo y bienestar del espacio, con el manejo de políticas de ahorro, a través de una ideología en contra al consumismo. Ver figura.1.17.

Componentes del enfoque conservacionista

1. Los materiales autóctonos de la zona, tales como: madera, piedra, vegetación del lugar, incluyendo los desniveles que se acoplan al proyecto.
2. Los elementos como focos de interés, se entienden por los lugares donde las personas aprecian el ambiente, pudiendo ser espacios abiertos o cerrados que funcionan a través de caminarias, pergolados que contribuyan al bienestar común de las personas.
3. El sentimiento de emotividad.

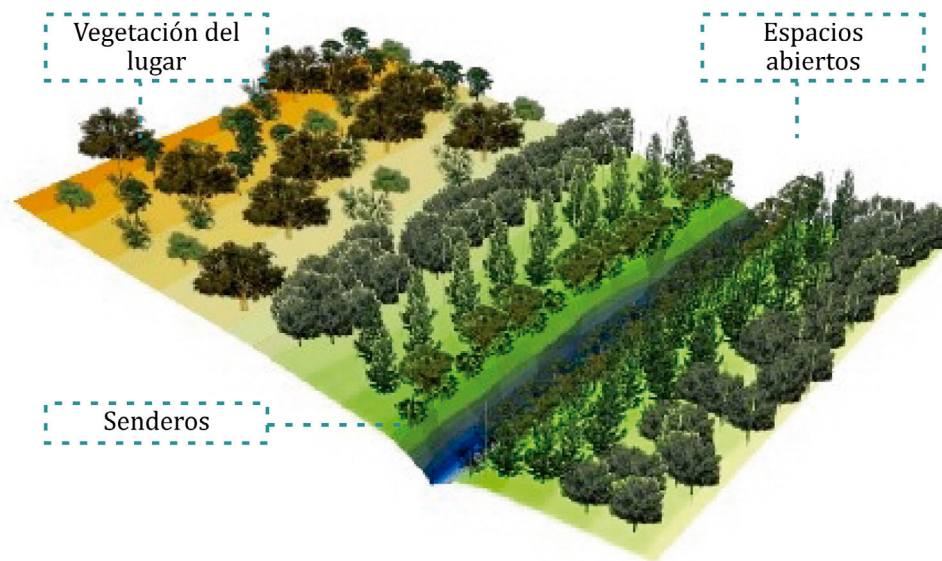


FIGURA 1.17: Enfoque conservacionista

### 1.7.2 Enfoque tradicionalista

El enfoque es una adaptación urbanística que tiene como objetivo manejar componentes de sostenibilidad, y a su vez estrategias urbano sustentables, procurando que los espacios sean ecológicos y resilientes. Ver figura.1.18.

Condiciones tradicionalistas:

1. Formas orgánicas
2. Manejo de la flora y fauna
3. Se puede considerar hasta un cierto porcentaje la arquitectura contemporánea.

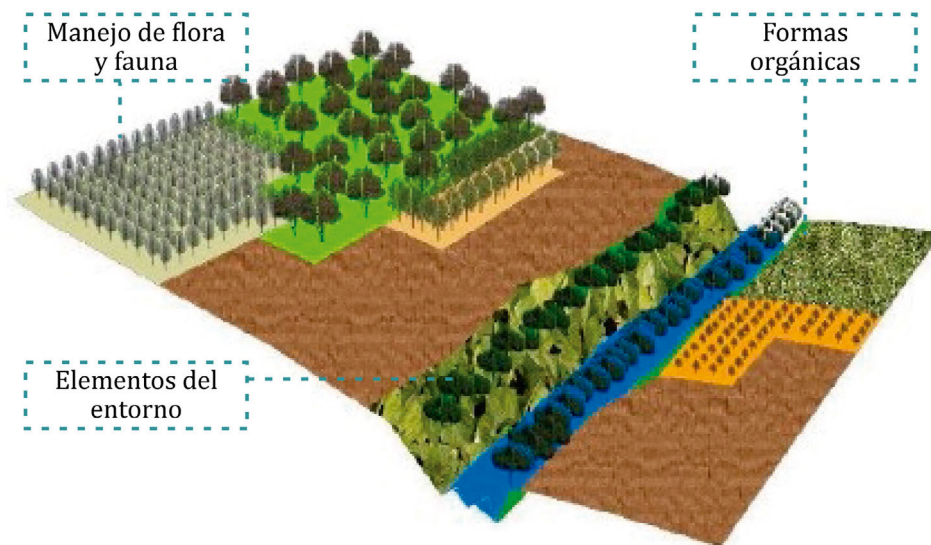


FIGURA 1.18: Enfoque tradicionalista

## 1.8. Resumen del capítulo

Se puede deducir que a través de la ideología que manejan autores como: Gahona, Alborno, Torres, Castelli, entre otros, el primer capítulo detalla los conceptos acerca del espacio urbano-rural, de forma que existe una relación entre sus criterios al defender que los espacios mencionados se denotan necesarios para el funcionamiento de una sociedad, así es como indiscutiblemente al contemplar el desmesurado crecimiento poblacional, se evidencia la expansión territorial que provoca un fraccionamiento en su núcleo urbano, conllevando a la creación de sub núcleos en espacios rurales.

Por ello, se vuelve imprescindible los sistemas de movilidad alternativos como ciclo vías, camineras, senderos, ya que es claro el comportamiento actual de desplazamiento, evidentemente liderado en varias décadas por la industria automotriz, causando un efecto negativo en el componente eco sistémico, sin considerar la desvalorización en la calidad de vida de las comunidades, al ser ciudades pensadas para automotores y no para usuarios. Es por ello, que se plantea modelos de circulación alternativa dotados con sistemas versátiles, que empleen un funcionamiento natural, mecánico o eléctrico como: caminatas, bicicletas, scooter entre otros. Siendo esta la alternativa para la conservación de rutas naturales que tengan una libre circulación, sin degradar o perder las características paisajísticas de su entorno.

Concluyendo que los Biocorredores, son las alternativas infalibles para dar solución a las problemáticas que inciden actualmente en los territorios, siendo conveniente su implantación por contar con su principal característica que usa los recursos naturales propios de las áreas rurales, de este modo se vincula con los sistemas de movilidad alternativa, con la finalidad de mejorar la percepción de sus moradores o visitantes con una agradable experiencia en su recorrido.

## ANÁLISIS DE CASOS SIMILARES

Para el planteamiento del anteproyecto, se requiere de un estudio previo que estén contruidos o en fase de construcción; independientemente de su ubicación ya sean nacionales o internacionales, se lograra identificar lineamientos estratégicos en base a la metodología de Laura Gallardo, para el recorrido naturbano y la plaza central.

Los referentes o casos de estudios seleccionados son proyectos que se enfocan en plazas y corredores eco-urbanos, cada uno de ellos conlleva lineamientos de planificación que aportan a la visual morfológica y paisajista de la zona. Teniendo en consideración los componentes de forma, función, tecnología; debido a que, la metodología contiene varios puntos que serán favorables para la planificación del anteproyecto.

### 2.1. Casos de estudio - Corredores

#### 2.1.1. Ruta Naturbana de San José (Costa Rica)

Ubicación

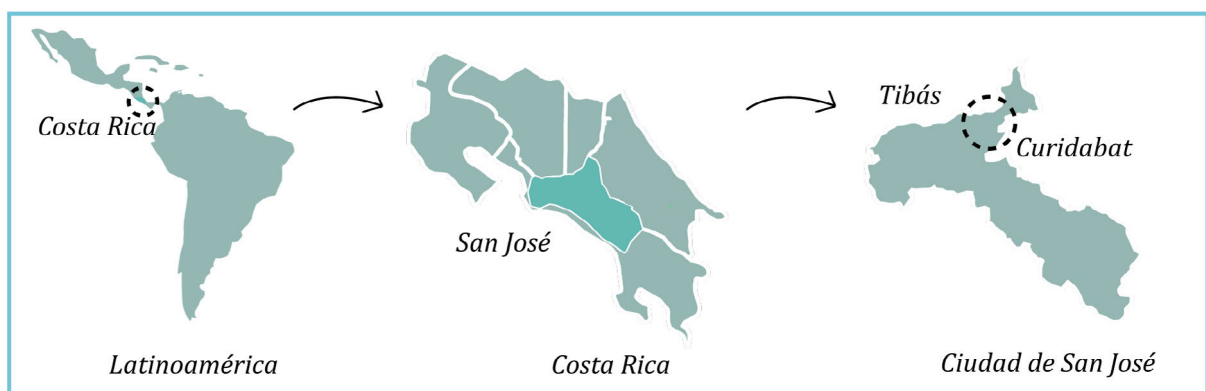


FIGURA 2.1: Ubicación de la ruta Naturbana.  
Elaboración: Autores

**Arquitectos:** Eduardo Zúñiga + grupo planificador

**Año de planificación:** 2019

**Ciudad:** Costa Rica

**Longitud:** 25.5km

### 2.1.1.1 Descripción

El estudio de caso se encuentra localizado en San José de Costa Rica 2.1.1, iniciando en el sector de Tibás y recorre hasta el sector de Curidabat pasando por más de cinco cantones, siendo un planteamiento por parte del grupo planificador del “Arq. Eduardo Zúñiga” previsto para su próxima ejecución, por ello el proyecto se desarrolla de carácter público cubriendo una longitud de 25.5km, estando vinculada con la parte Norte del territorio de Costa Rica.



FIGURA 2.2: Ruta Naturbana de San José

Fuente:<https://rutasnaturbanas.org/> Elaboración: Autores

El componente de movilidad y transporte que funciona en la actualidad en Costa Rica apunta que el territorio llegara con el tiempo similares problemáticas de desplazamiento más allá de las ambientales. En Latinoamérica no es novedad ver las limitaciones en la infraestructura vial, puesto que la industria automotriz continúa creciendo, por ello si no se toman medidas de precaución se generarán grandes problemáticas urbanas, de modo que las rutas naturbanas, son tomadas como una de las mejores intervenciones que se ha planteado en el país. Ver figura.2.2.

### 2.1.1.2 Estrategias del proyecto

El objetivo que tienen los senderos naturbanos es manejar medios de transporte no contaminantes tales como: caminar, pedalear, correr entre otras actividades, en base de senderos ecosistémicos, permitiendo la articulación de diferentes lugares de la ciudad. Este

proyecto es una oportunidad en donde los visitantes disfrutan de las visuales de la zona, previniendo problemas de congestión del tráfico y contaminación ambiental, de este modo se brinda áreas seguras para los peatones, ciclistas y resto de ocupantes.

- Mejora la calidad ambiental.
- Mejorar el sistema de transporte y la creación de varias zonas verdes.
- Brinda una infraestructura para la salud pública, dando un potencial particular para niños, jóvenes y adultos.
- Curvas intermitentes para reducir el uso compartido de las vías.
- Entre las estrategias importantes es el turismo urbano de Costa Rica siendo un lugar ecológico, que permite atraer a la urbe el ecoturismo urbano o deportivo. Ver figura.2.3.

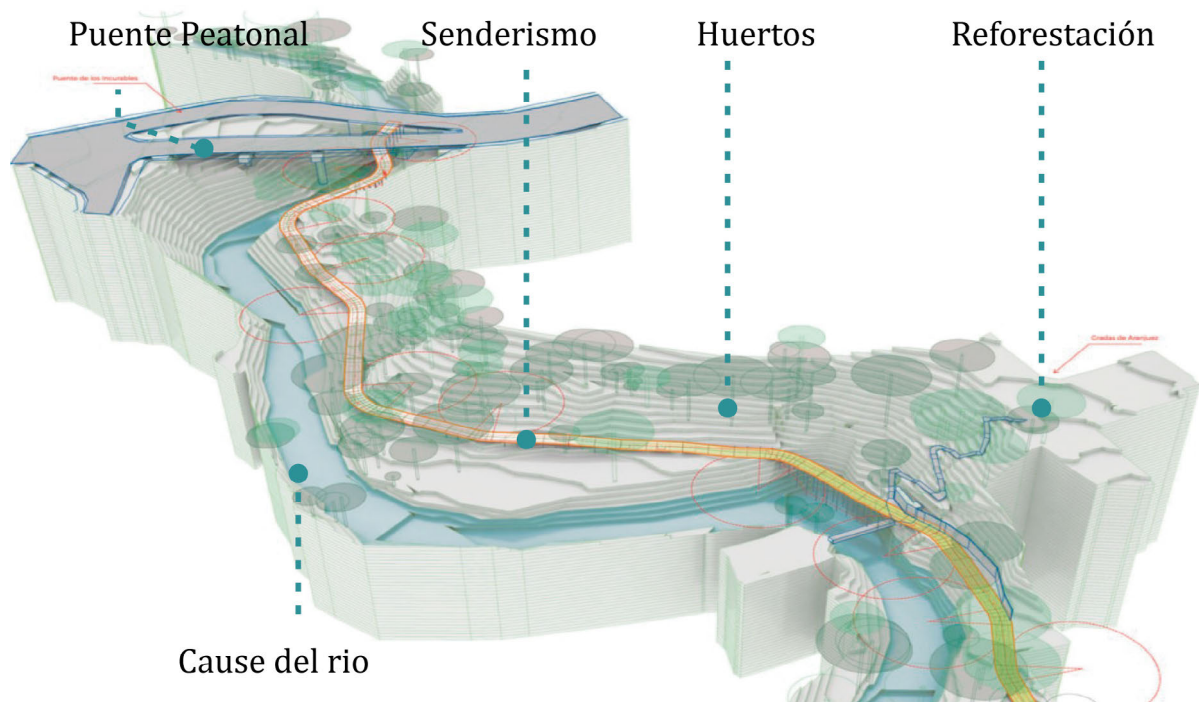


FIGURA 2.3: Corredor Verde.  
Elaboración: Autores

### 2.1.1.3 Análisis Formal, Funcional y Tecnológico

Las rutas contienen una serie de componentes dentro de su composición para su seguridad y éxito. Como la ruta primaria, que funciona como un eje primario de conectividad el cual se maneja a lo largo del río, para tener una serie de utilidades, logrando su uso alternativo al caminar, pedalear y rodar. Sin excepción del punto vinculo el cual conforma nodos de acceso hacia la ruta primaria, en cualquier de sus puntos sin excepción del río.

También se tornan importantes los segmentos paralelos consisten en recorridos que funcionan en paralelo con la ruta primaria, permitiendo un adecuado desplazamiento en la zona de la urbe.

Finalmente, los elementos lazo conforman una extensión de las rutas, funcionando como un espacio de cohesión social a nivel urbano como de una zona de importancia comercial, que vincula con el parque metropolitano Ver figura.2.4.

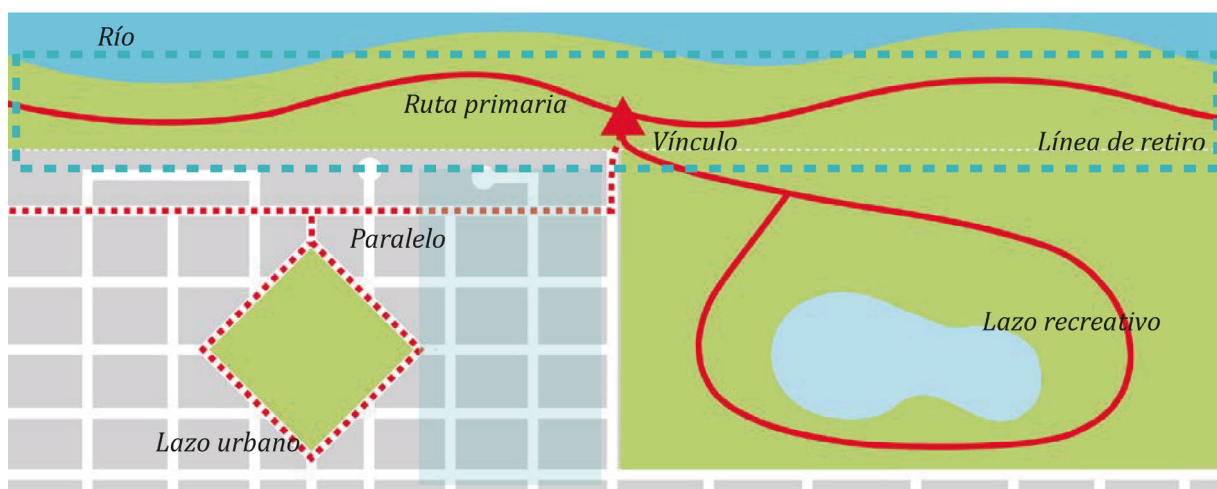


FIGURA 2.4: Esquema Formal.

Fuente:<https://rutasnaturbanas.org/> Elaboración: Autores

## FORMA

La estructura urbana de Costa Rica, ya está conformada por espacios en su mayoría habitables que conforman grandes urbes consolidadas, es decir que dentro de su emplazamiento la ruta Naturbana cubre con más de 25,5 kilómetros, el cual funciona como articulador del espacio, es decir aplica como vínculo el componente de sutura urbana uniéndose a las amplias áreas verdes directamente, esperando un desplazamiento continuo entre la ciudad y sus recursos ecosistémicos.

En base a su composición morfológica está dada por una estructura orgánica, permitiéndose la vinculación de puntos estratégicos de la ciudad, pese a espacios que se tornan ortogonales son conformados por la intervención que se realizara con la finalidad de aumentar la relación paisaje – ciudad bajo el concepto de sutura urbana, de tal forma que mejore la percepción del espacio al contar con grandes componentes orgánicos y ecosistémicos.

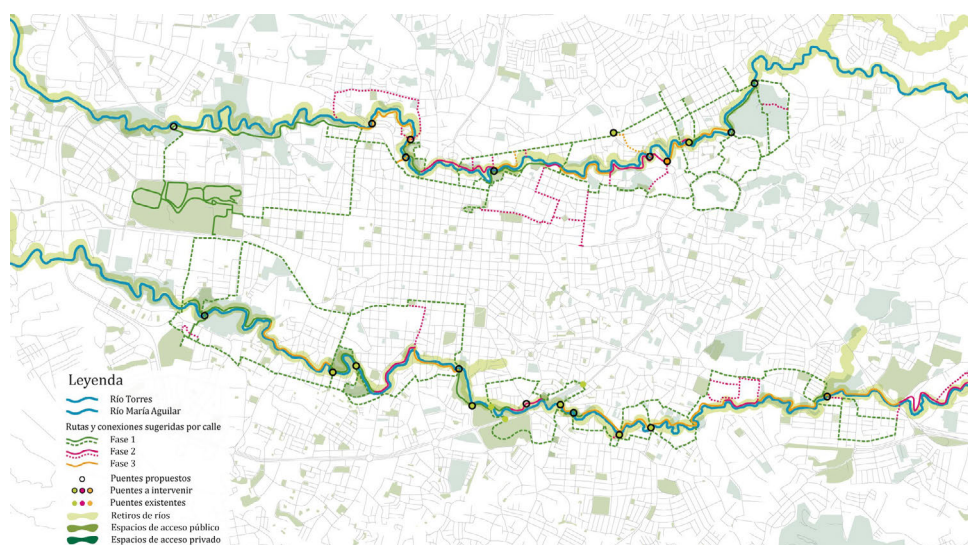


FIGURA 2.5: Vinculación de puntos estratégicos.

Fuente:<https://rutasnaturbanas.org/>

### Características de la conformación Naturbana

El desarrollo de actividades funciona en torno a sus recorridos naturales cambiando la experiencia en el transcurso de su desplazamiento, el cual puede llegar a apropiarse de zonas naturales para la aplicación de una movilidad alternativa. Por otro lado, al estar implantado en el sector norte de la ciudad de San José, en paralelo al eje del río Torres, ha permitido concentrar la mayor parte de actividades de índole turístico, económico y comercial, Mientras que el sector sur de la ciudad cuenta con menor acceso a las áreas productivas, sin embargo, aquellas cuentan con un número superior en áreas verdes, zonas deportivas y espacios de recreación.

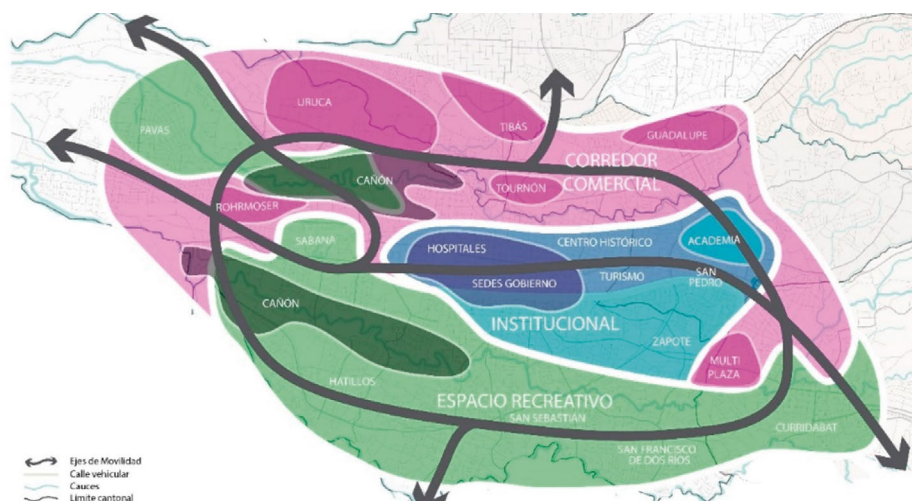


FIGURA 2.6: Zonificación de corredor.

Fuente:<https://rutasnaturbanas.org/>

- Manejo y conservación de características paisajísticas.

- Alineación de rutas naturales en base a la topografía.

## FUNCIÓN

La ruta naturbana cumple una serie de fases dentro de su funcionamiento entre ellas se ubica: fase I basado en la posibilidad de segmentaciones naturbanas, a diferencia de la fase II oportunidad, sin excepción de la fase III que corresponde a la conexión de sectores determinadas fases conceptuales.

**Sección N°1 posibilidad:** Se ha desarrollado segmentos de las rutas generando una división de los parques urbanos y zonas de recreo públicas, de tal manera que son posicionadas como áreas idóneas de multi actividad, pretendiendo brindar varias formas de acceder a la ruta dejando a criterio de los usuarios, tomando la ruta directa, paralelas o lazos.

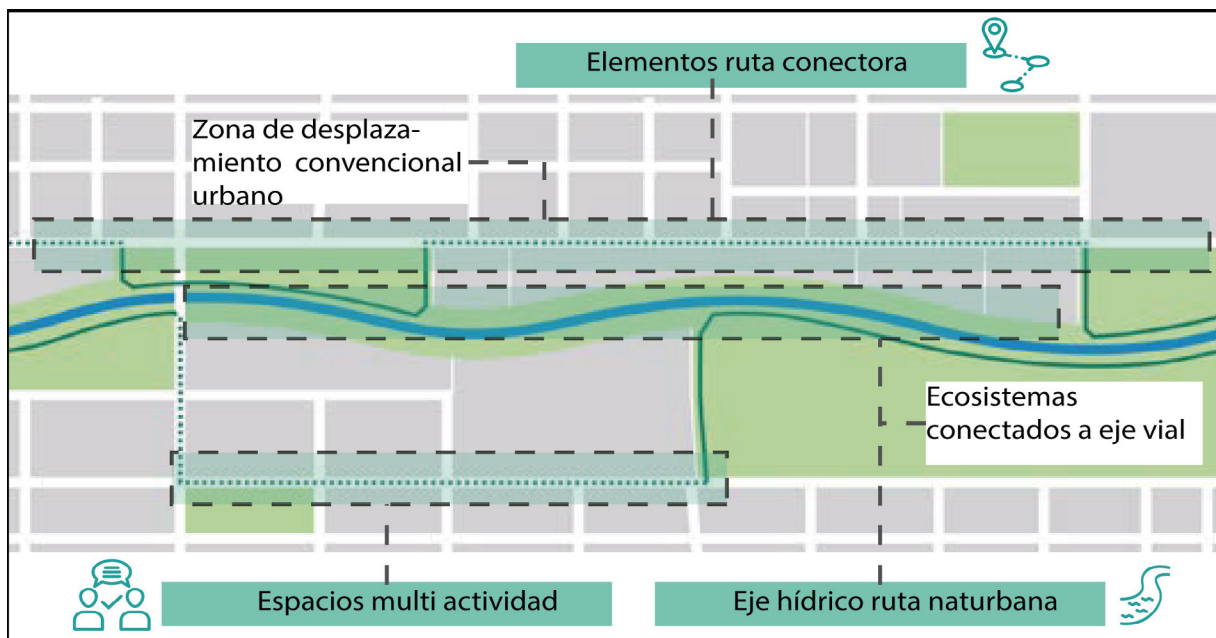


FIGURA 2.7: Desplazamiento de conexión de ruta  
Elaboración: Autores

**Sección N°2 Oportunidad:** Esta conformado por segmentos de áreas comerciales y parques, de carácter públicos, en donde determinados espacios estarán destinados a formar parte de la franja comercial y económica. Por ello es indispensable la articulación para la ruta primaria, que no deje de lado las conexiones hacia la calle, para generar un túnel de acceso entre lazos y rutas paralelas.

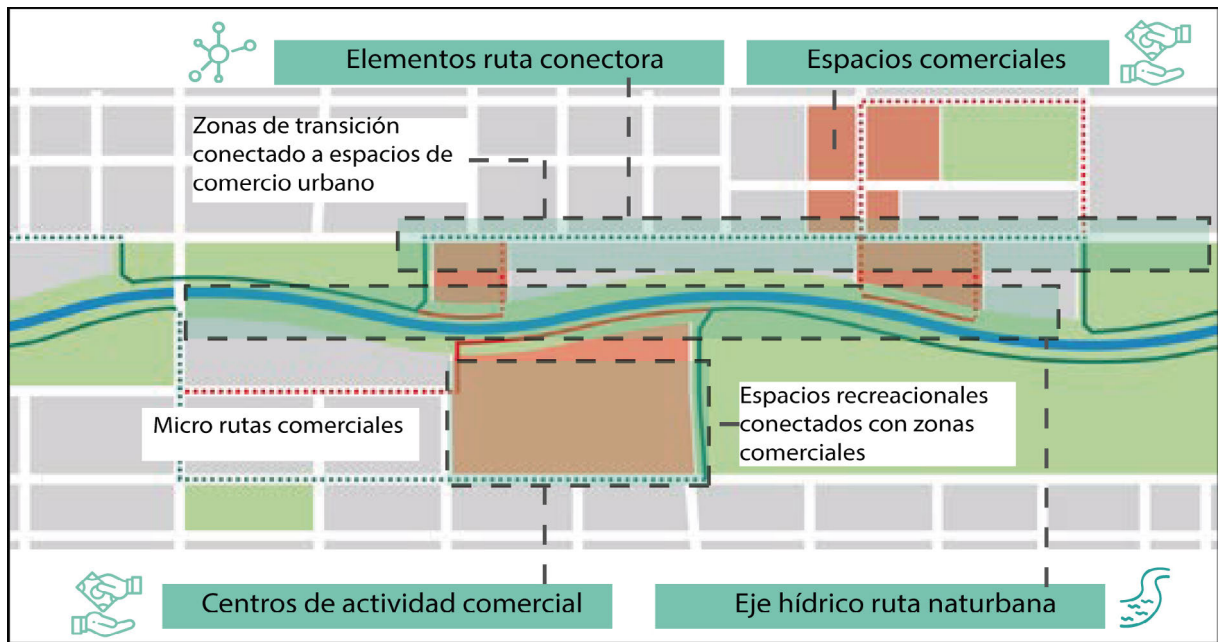


FIGURA 2.8: Acceso entre lazos y rutas paralelas  
Elaboración: Autores

**Sección N<sup>o</sup>3 Conexión:** La conexión de continuidad que permite la ruta naturbana adapta la zona consolidada urbana para adherirse con los predios residenciales, generándose en base a ello, enlaces por medio de la infraestructura vial, recreando así una tipología de caminos paralelos o lazos conectores.

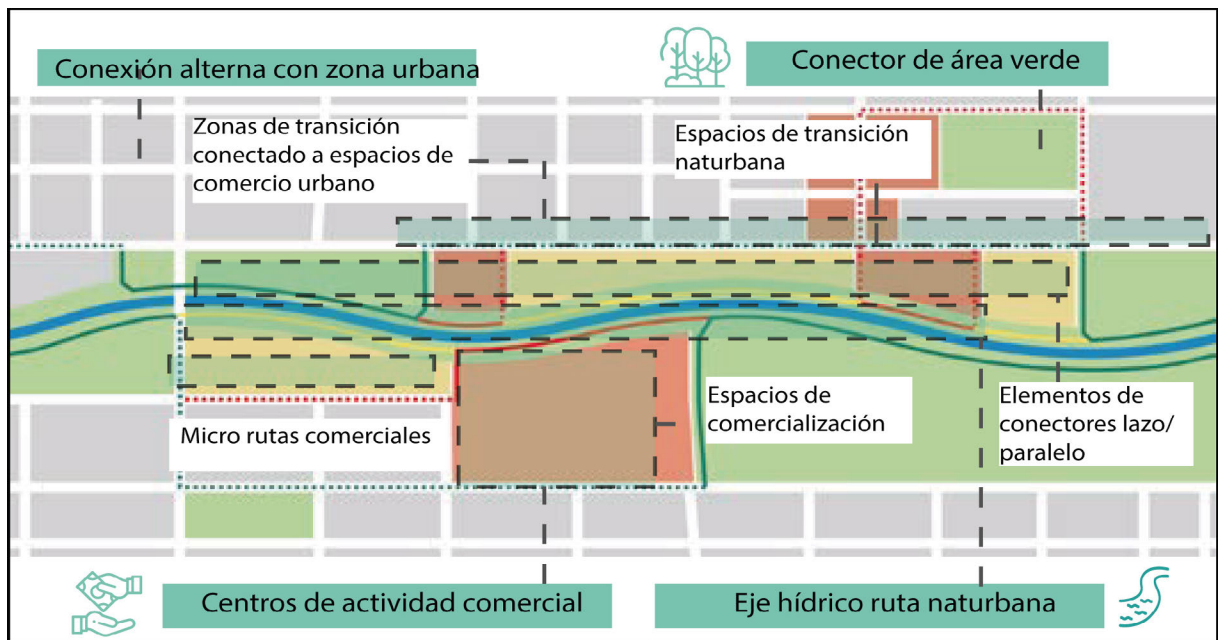


FIGURA 2.9: Conexión continua  
Elaboración: Autores

Es evidente como la función que brindan las rutas naturbanas más allá de la articulación de espacios, a través de protección y preservación de la biodiversidad. Se desarrolla una serie de beneficios para los usuarios y sobre todo a nivel ambiental. Es decir, la importancia que se da a la regeneración de circulaciones perimetrales que liberan los espacios, transformando la forma de desplazamiento lineal a circulación mediante concentradores de puntos focales para actividades como:

- Áreas de descanso.
- Puntos de hidratación.
- Puntos de servicios sanitarios.
- Se establecieron puntos de concentración, cada 2 km.

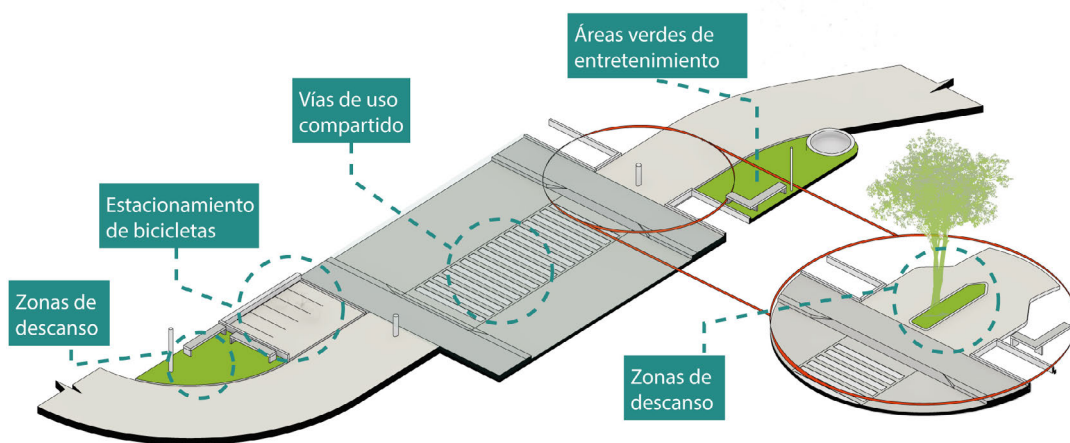


FIGURA 2.10: Circulaciones

Fuente: <https://www.bienalcostarica.com/p-bb-0204-18.html>

## TECNOLOGÍA

La aplicación de materialidad, dentro de las camineras en las calzadas, es manejado con cambios en sus texturas del pavimento de tal forma que se pueda reducir las velocidades, sobre todo en estrechos radios de giro, debido a que se generaran zonas que no cuenten con un amplio diámetro, es por ello, que la materialidad cumple un rol importante en la ruta.

- Coches de bebés.
- Sillas de ruedas.

- Bicicletas.



FIGURA 2.11: Materialidades  
Elaboración: Autores

Entre las características de materialidad que se aplica en los mobiliarios de descanso, es evidente que su usabilidad será permanente como también su ubicación que está bajo la incidencia climatológica, por ello se plantea elementos antideslizantes, firmes y estables, ajustándose a las necesidades de los ocupantes.

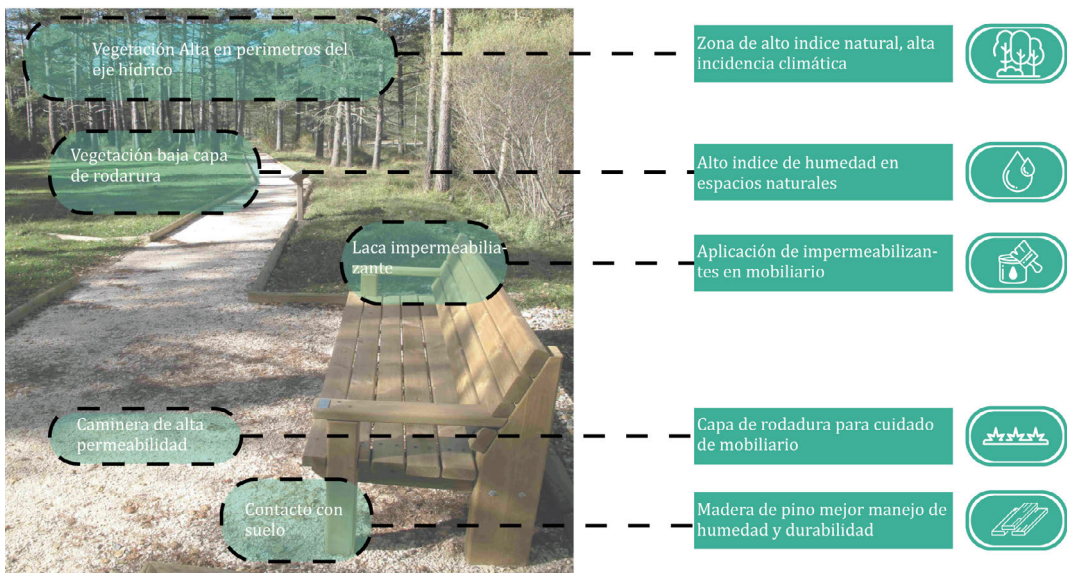


FIGURA 2.12: Materialidades  
Elaboración: Autores

En base al comportamiento del terreno se ha evidenciado que no siempre es necesario

la pavimentación de un terreno, ya que en la actualidad existe materiales que a través de un proceso de compactación pueden llegar a ofrecer similares características, en otros casos la materialidad aplicada como intersecciones viales se aplicara asfalto o concreto poroso para garantizar la adherencia de los transeúntes de tal forma que se bajen los índices de accidentes.

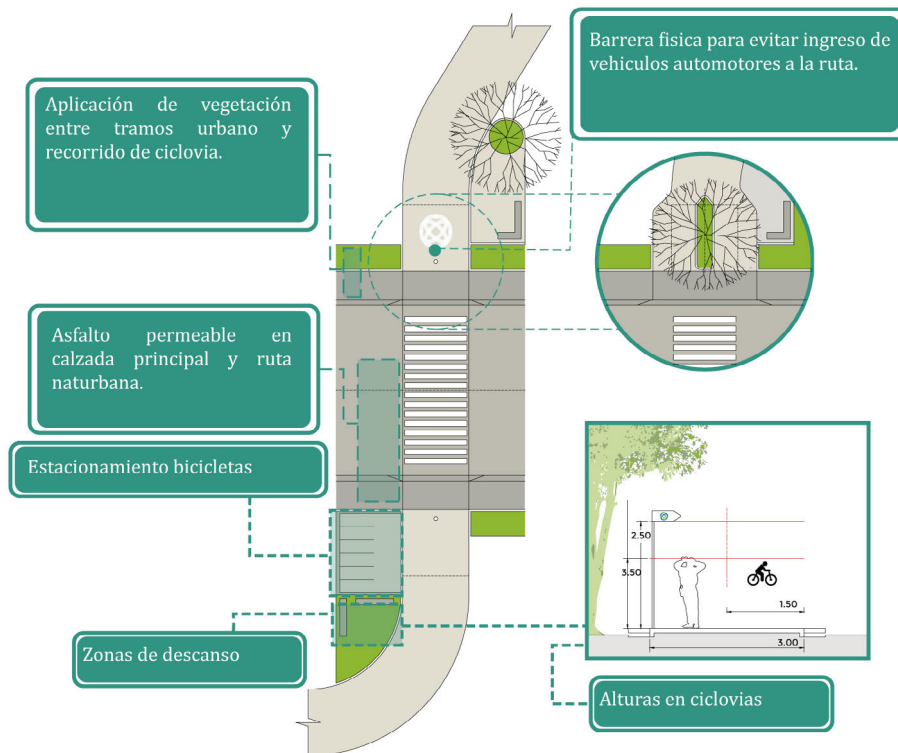


FIGURA 2.13: Materialidades

Fuente: <https://www.bienalcostarica.com/p-bb-0204-18.html>

### Características estructura de funcionamiento

El sistema constructivo de la ruta se caracteriza por los materiales que se ajustan a las necesidades de su recorrido, estableciéndose como firmes, estables y antideslizantes con la finalidad de mejorar la experiencia de sus visitantes. Desarrollándose para acoplarse a usuarios con capacidades diferentes, o incluso familias que usan carro de uso infantil. Es de tal forma que los materiales cumplen una función importante para permitir la usabilidad de diversos usuarios.

- Manejo de materiales flexibles para zonas exteriores que aseguren su funcionamiento.
- Uso de mobiliario acorde a la morfología del entorno y en sus recorridos.
- Implementación de varios sistemas constructivos, que promuevan la eficiencia en funcionamiento.

### COMPORTAMIENTO ACÚSTICO

El contexto natural genera tres categorías de sonidos, el primero producido por el ecosistema, como la actividad sonora causada por el caudal del río, también el viento en fricción con la vegetación genera también incidencia en el sonido y finalmente el sonido producido por las especies animales propias del lugar.

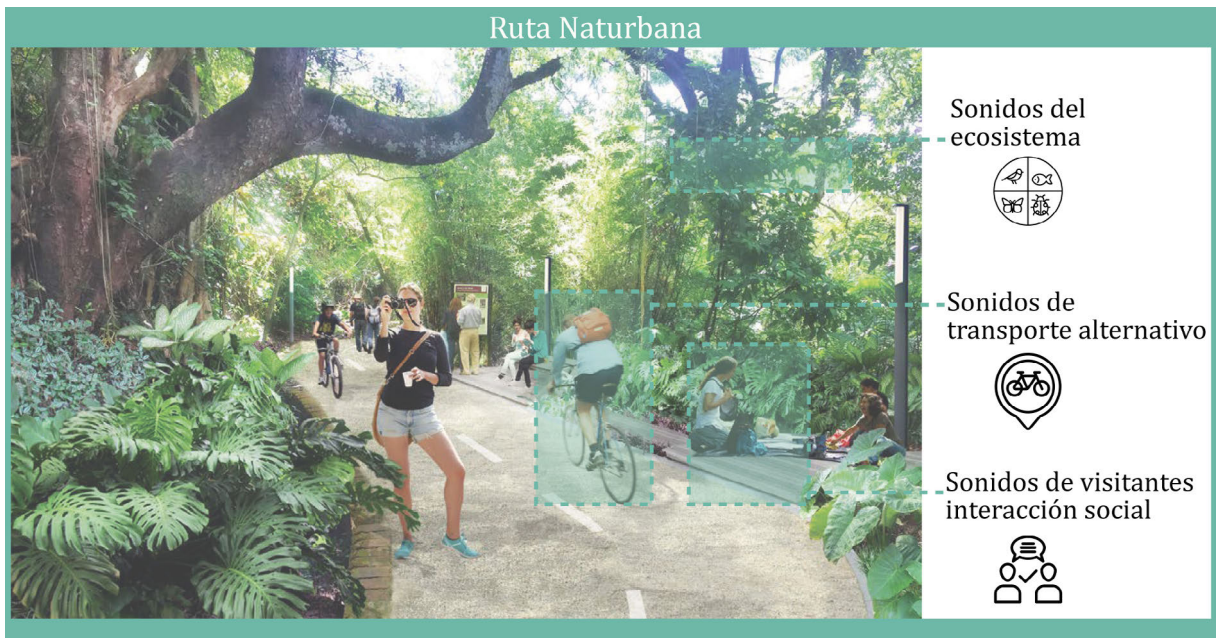


FIGURA 2.14: Contexto natural  
Elaboración: Autores

### 2.1.2. The High Line (New York)

#### Ubicación



FIGURA 2.15: Ubicación the High Line  
Elaboración: Autores

**Arquitectos:** James Corner Field Operations / Diller Scofidio + Renfro.

**Año de regeneración:** Mayo del 2003

**Ciudad:** New York

**Longitud:** 2 km

### 2.1.2.1 Descripción

El proyecto se encuentra localizado en (New York), emplazado en una antigua línea de tren elevado en la zona oeste de Manhattan, siendo un espacio ideal para desarrollar una red de articulación dentro de la ciudad, de forma que en dicho terreno se generan espacios públicos que involucran áreas verdes en todo su trayecto. De acuerdo a su desarrollo histórico de la High Line inicia siendo una estructura elevada de acero de más de 2k de largo, que posteriormente con aproximadamente 23 años, dejó de funcionar la línea férrea, proponiendo un pavimento que albergue el crecimiento de la vegetación, de modo que se implante factores naturales. Ver figura.2.16.



FIGURA 2.16: Agricultura the high line.  
Fuente: Plataforma Arquitectura. Elaboración: Autores

### 2.1.2.2 Estrategias del Proyecto

Las estrategias que componen al proyecto se desarrollan mediante el concepto de agricultura, que cumple con características, tales como:

- La creación de un nuevo sistema de pavimentación mediante placas lineales en hormigón, las mismas se encuentran separadas en sus bordes, para la implementación de espacios vegetales atractivos.
- El uso de estrategias para dar una sensación de permanencia minimiza a bajos ritmos en sus recorridos promoviendo encuentros, que aumentan la integración en el contexto y la ciudad.

- Propone espacios atractivos para personas de todas las edades con múltiples actividades
- Se transforma la sensación en la escala del lugar, para tener mejores visuales turísticas, a través de un eje conector urbano.

### 2.1.2.3 Análisis Formal, Funcional y Tecnológico

#### FORMA

La estructura formal del Proyecto High line está compuesto por un solo elemento ortogonal, a diferencia de la parte de la distribución interior, se evidencia una estructura variada entre elementos de estancia, de circulación y zonas de vegetación. Ver figura.2.17.

A lo largo del recorrido se ubican más de 15 accesos entre circulaciones verticales y conectores laterales con el puente ferroviario, por otro lado, la estructura de funcionamiento mantiene la mayoría de elementos preexistentes, por lo que se adecuan para acoplar un nuevo funcionamiento su amplia estructura.



FIGURA 2.17: Recorrido ecológico.

Fuente: Plataforma Arquitectura. Elaboración: Autores

#### FUNCIÓN

En algunos tramos se implantaron áreas de descanso con la finalidad de apreciar el paisaje que existe en el entorno, acoplándose a zonas descubiertas para aprovechar las favorables temporadas climáticas, lo cual garantiza el disfrute de los usuarios al recorrer la ruta elevada 2.18. El planteamiento High Line propone espacios de estancia corta mediante micro zonas culturales para espectáculos de uso temporal mejorando la percepción del espacio, mediante la recreación de antiguos enlaces férreos y las grandes jardineras en la mayoría de su perímetro, siendo visible para sus ocupantes.

- Espacios de transición entre visuales y consolidación urbana.
- La aplicación de espacios de estancia cubiertos y abiertos al recorrido.
- Seccionamiento de los tramos por aprovechamiento de la preexistencia

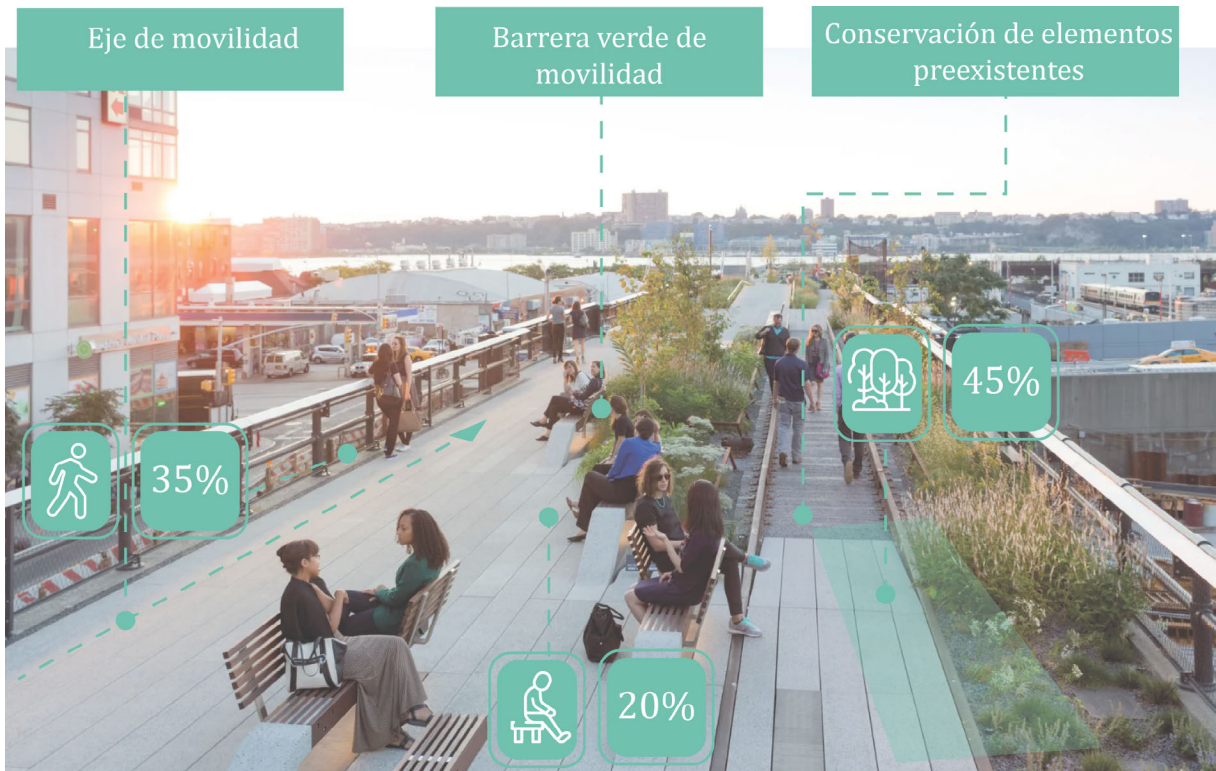


FIGURA 2.18: Zonificación.

Fuente: Plataforma Arquitectura. Elaboración: Autores

## TECNOLÓGICO

Entre las características tecnológicas, es claro que el proyecto High Line inicia de la conformación de una preexistencia, es decir su composición a nivel de su estructura esta desarrollada mediante Hierro, Acero, Madera, en la mayoría de eje vial, por ello determinados elementos casi obsoletos son reconfigurados de tal manera se pueda amplificar lo existente bajo elementos ecosistémicos contemporáneos a una nueva propuesta que genere una oportunidad verde para la población de Manhattan.

La estructura del proyecto al ser planificada para un diferente uso, ha tenido que restablecerse camineras y materialidades que permitan la implantación de vegetación Alta, media y baja, es decir la nueva estructura de hierro con la aplicación de placas de adoquinado generan camineras simétricas facultando de espacios con diferentes tramas en el suelo. Sin embargo, las restauraciones y consideraciones para que los elementos que conforman un eje conector elevado funcionen se consideran elementos de drenaje y impermeabilizadores a nivel de su estructura que faculten una mayor durabilidad evitando la corrosión de elementos metálicos.



FIGURA 2.19: Conformación del tramo.  
 Fuente: Plataforma Arquitectura. Elaboración: Autores

Entre los recursos utilizados, que sobresalen en la percepción del lugar son los elementos lumínicos ubicados en todo el perímetro del High Line evidenciándose a nivel del suelo como segmentos de lámparas en secuencia. Denotando belleza por la integración del espacio con lo lumínico del tejido urbano, es por tal razón se permite el desplazamiento en el parque en horario diurno o nocturno la noche.

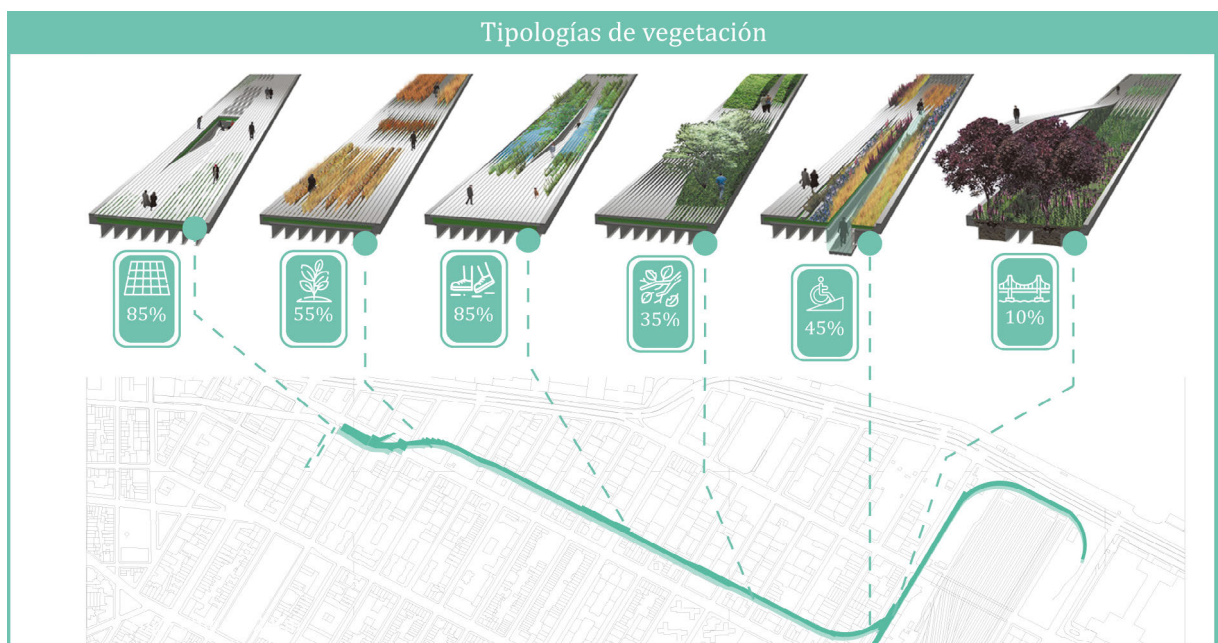


FIGURA 2.20: Tipologías del tramo.  
 Elaboración: Autores

La conformación “The High Line” como se percibe en la actualidad está conformada

como la propuesta ganadora por el desarrollo de planteamientos en las camineras, también espacios de estancia y formas de accesibilidad que conectan con el tejido urbano. El recorrido es totalmente compuesto por vegetación que dependiendo su lugar de plantación se clasifican en baja, media y alta, es decir la transición de las camineras se logra bajo el desarrollo de una vegetación que logra segmentar y dividir el espacio con barreras naturales marcándose los senderos transitables.

## COLOR

La cromática del proyecto se define por medio de las notables características que predominan el recorrido de la caminera elevada como del contexto que se emplaza. La relación que cumple con el contexto es adecuada. Es decir que bajo la preexistencia de la vía ferroviaria se cuenta con elementos estructurales donde su representación industrial aporta cromáticas oscuras que vinculan a los ejes urbanos colindantes.

**Verde:** Color predominante de inicio a fin del proyecto reflejado en diferentes categorías altas, medias y bajas.

**Gris:** El color es predominante en referencia a la gran estructura de la caminera elevada, siendo el elemento que sutura la zona urbana con la parte paisajística.

**Crema:** Mantiene un porcentaje con la cromática manejándose específicamente dentro del mobiliario urbano.

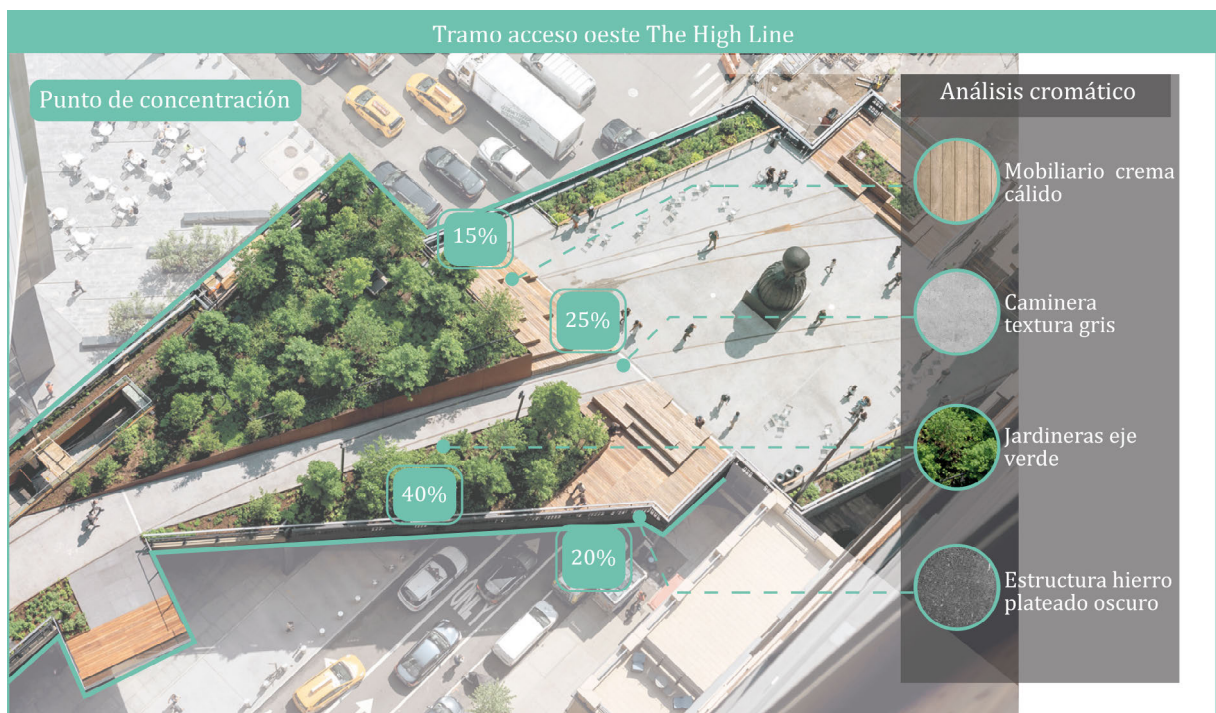


FIGURA 2.21: Cromática.

Fuente: Plataforma Arquitectura. Elaboración: Autores

## SONIDOS

El comportamiento acústico que predomina en la zona, está basado en comportamientos sonoros artificiales, propiamente por los automóviles como también, en los sonidos producidos por la frecuencia de los ocupantes de tal forma que la incidencia determinara el ambiente que genera en su recorrido durante su trayecto medidos a través de decibelios.



FIGURA 2.22: Comportamiento acústico.  
Fuente: Plataforma Arquitectura. Elaboración: Autores

### 2.1.3. Rio Tomebamba como Biocorredor

#### Ubicación



FIGURA 2.23: Ubicación del corredor tomebamba.  
Fuente: Elaboración de equipo

El estudio corresponde al anteproyecto de recuperación del margen Tomebamba, ubi-

cado en el sector puertas del Sol.

### 2.1.3.1 Descripción

La ciudad de Cuenca se caracteriza por tener cuatro ejes hídricos denominados; Río Tomebamba, Río Yanuncay, Río Tarqui, Río Machángara los cuales brindan grandes cualidades paisajísticas que recorren de Oeste a Este. El Biocorredor Tomebamba genera una conexión de manera longitudinal como transversal, denotándose como una cualidad positiva para la ciudad. es decir, la composición de espacios flexibles y versátiles, permiten la interacción con la ciudadanía. Ver figura.2.24.

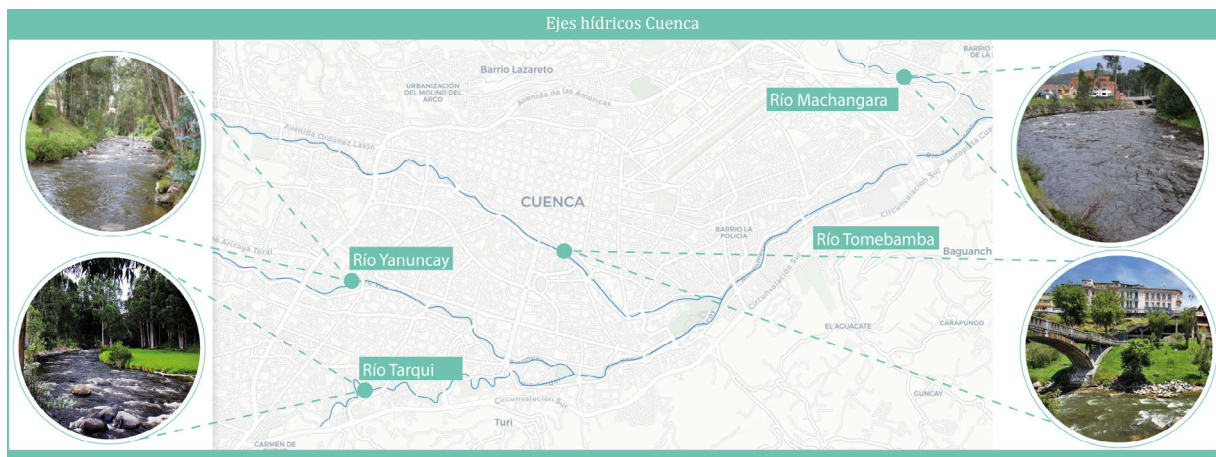


FIGURA 2.24: Corredor Tomebamba  
Elaboración: Autores

### 2.1.3.2 Estrategias

El proyecto de rehabilitación de espacios ecosistémicos está conformado por estrategias de planificación paisajístico urbano, que promueve la iniciativa de mejorar los recorridos naturales con la finalidad de permitir desarrollar experiencias en el recorrido enfocado en los usuarios, de tal manera alineándose a los ejes hídricos y sus cruces, permitiendo la creación de múltiples actividades sociales, que aumentan los estándares en calidad de vida dentro de la ciudad.

- Implementación de áreas recreativas
- Planeamiento de conservación de aspecto ambiental
- Implantación de servicios comerciales
- Zonas contemplativas en recorridos naturales

### 2.1.3.3 Análisis Formal, Funcional, Tecnológico

#### FORMA

Dentro de la estructura morfológica es delimitada por una forma irregular que se desarrolla en base al eje hídrico, el cual mantiene generalmente una forma orgánica en todo el recorrido. Su delimitación formal se desarrolla en torno a la topografía ya que, existe un desnivel de aproximadamente 45 metros, entre los tramos Av. Nacional y puente de los Cerezos, sin embargo, la percepción del espacio no se evidencia gran afección de desnivel por la favorable longitud. Ver figura.2.25.

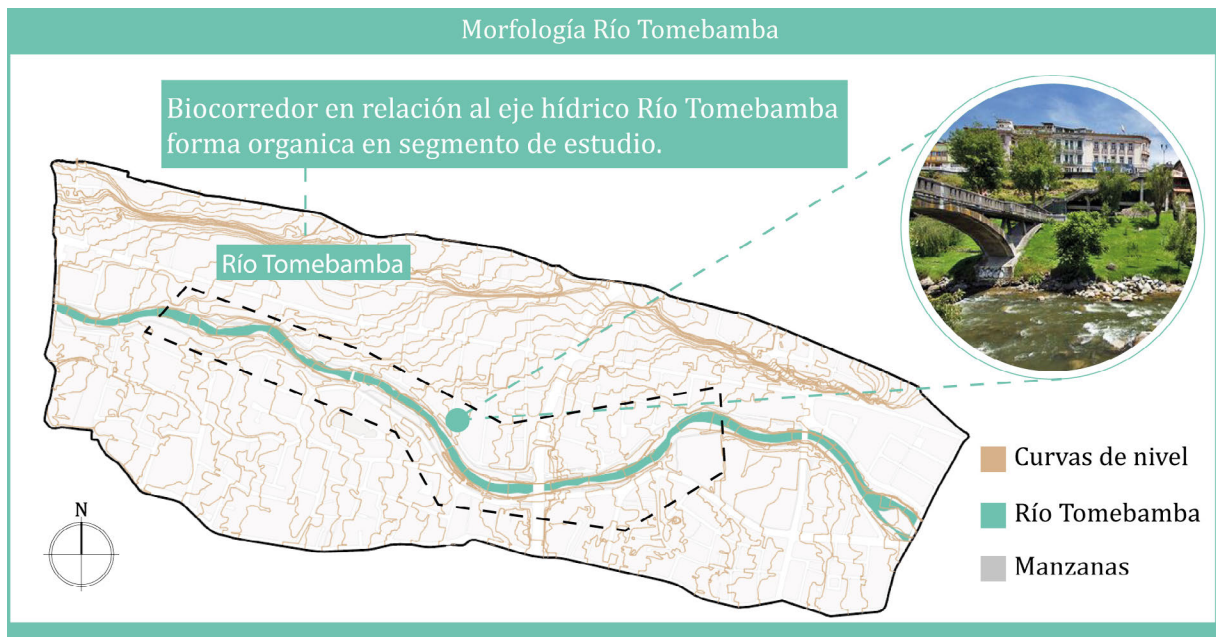


FIGURA 2.25: Corredor Tomebamba  
Elaboración: Autores

El eje del río Tomebamba conforma una morfología irregular, siendo uno de los más importantes de la ciudad, ya que cruzan por gran parte de la zona urbana como rural. Es por ello aportan a las zonas y alrededores una percepción de Biocorredor con un gran porcentaje de elementos paisajísticos.

## FUNCIÓN

El funcionamiento del proyecto es desarrollado bajo la composición lineal del Biocorredor. Por ello que se genera una sub división de las áreas permitiendo una serie de utilidades en zonas como: miradores, centros comerciales, recreación infantil y picnic. A pesar de las favorables áreas de entretenimiento se ha enfatizado las zonas de circulación por ello se implementan varios sistemas de movilidad alterna como ciclovías, senderos naturales, elementos inclusivos dentro de la circulación aumentando la concurrencia por senderos naturales de la misma forma no se excluyen los puntos de cohesión social. Ver figura.2.26.

- Espacios recreacionales vinculados a zonas paisajísticas.
- Implantación de centros de interacción social, ciudadanos y visitantes.

- Enlace de puntos en la trayectoria aprovechando recursos ecosistémicos.

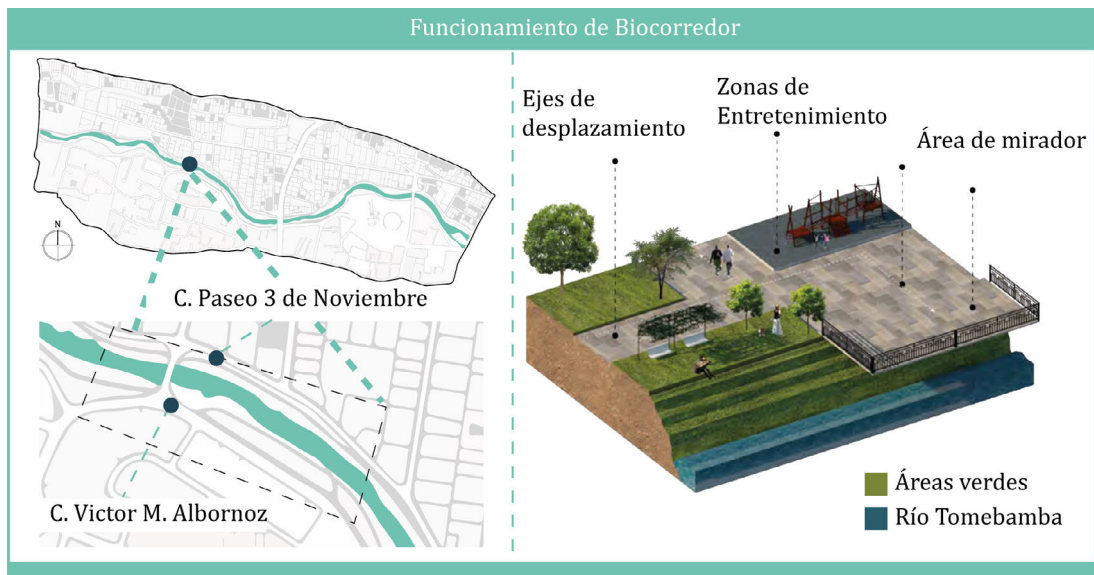


FIGURA 2.26: Funcionamiento  
Elaboración: Autores

## TECNOLÓGICO

El manejo de materialidades dentro del recorrido natural es evidente al estar reflejado en su trama de piso, texturas de mobiliario y estructuras para miradores. Entre los materiales que predominan esta la madera, acero, adoquín en tonalidades crema.



FIGURA 2.27: Composición del Biocorredor. Elaboración: Autores

Los espacios del Biocorredor promueven áreas de estancia las cuales se desarrollan a partir de módulos con mobiliario de descanso, compuestos por elementos principalmente en acero y fibrocemento permitiendo la garantía de funcionamiento de larga duración ya que estarán sometidas a las condiciones climatológicas.

- Sistema constructivo mediante elementos estructurales.
- Preferencia de materiales metálicos y fibrocemento.
- Implementación de áreas recreativas.
- Planeamiento de conservación de aspecto ambiental.
- Implantación de servicios comerciales.
- Zonas contemplativas en recorridos naturales.

#### CUADRO DE RESUMEN PARA ANTEPROYECTO - CORREDOR

ESTUDIO DE CASO	CARACTERÍSTICAS GENERALES	CARACTERÍSTICAS DEL ANTEPROYECTO
Ruta Naturbana de San José	<ul style="list-style-type: none"> <li>-Mejora la calidad ambiental</li> <li>-Curvas intermitentes para reducir el uso compartido de las vías</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>-Proponer una ciclovía en el área de intervención.</li> <li>-Se cree pertinente dividir el área de intervención en tres zonas ya que posee una topografía irregular.</li> </ul>
The high Line	<ul style="list-style-type: none"> <li>-El proyecto propone mantener la vegetación existente alternando los porcentajes de las superficies blandas y duras brindando diversidad de textura.</li> <li>-Por otro lado, el proyecto está ubicada a 10 m sobre el nivel de la calle brindando un recorrido pausado y amigable por su vegetación que la rodea.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>-Proponer espacios cuyo material se combine con vegetación baja para evitar la monotonía de las grandes placas de hormigón.</li> <li>-Debido a la topografía que posee el sector, se plantea un mirador en altura de madera rodeado de vegetación en la zona más alta</li> </ul>
Corredor del Rio Tomebamba	<ul style="list-style-type: none"> <li>-Implementación de áreas recreativas</li> <li>-Planeamiento de conservación de aspecto ambiental</li> <li>-Implantación de servicios comerciales</li> <li>-Zonas contemplativas en recorridos naturales</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>-Diseñar espacios de esparcimiento para los habitantes.</li> <li>-Preservar la mayor cantidad posible de vegetación asentada en el sitio.</li> </ul>

## 2.2. Casos de estudio - Plazas

### 2.2.1. Plaza Huerto San Agustín

#### Ubicación



FIGURA 2.28: Ubicación de la plaza San Agustín  
Elaboración: Autores

**Arquitectos:** Jaramillo Van Sluys Arquitectura

**Año de regeneración:** 2016

**Ciudad:** Quito

**Área:** 2800 m<sup>2</sup>

#### 2.2.1.1 Descripción

La Plaza Huerto San Agustín se encuentra en la ciudad de Quito, Ecuador; realizado por un estudio arquitectónico “Jaramillo Van Arquitectura y Urbanismo” ejecutada en el año de 2016. Siendo el proyecto de carácter urbano cumpliendo con un área de 2800 m<sup>2</sup> que vincula a la ciudad y fue aprobada por el Municipio de Quito.

El proyecto se caracteriza por dos objetivos principales: La puesta en valor de la memoria urbana y la incorporación de nuevas áreas verdes naturales, Por ello el proyecto procura manejar una visual arquitectónica con el contexto patrimonial, siendo evidentemente el Convento de San Agustín su contexto inmediato. De modo que la memoria urbana se remarca históricamente por la presencia de los huertos del Convento.

Se torna evidente como el proyecto prioriza al peatón y como los espacios públicos serán los principales elementos de vinculación con las características paisajísticas, promoviendo una especie de elemento conjunto con significado histórico dentro de la zona. Ver figura.2.29.



FIGURA 2.29: Plaza Huerto de San Agustín  
Fuente:Plataforma Arquitectura. Elaboración: Autores

### 2.2.1.2 Análisis Formal, Funcional y Tecnológico

#### FORMA

La disposición morfológica se presenta de forma rectangular siendo parte colíndate de la iglesia San Agustín, puesto que funciona como un corredor transversal, que articula las vías mediante la calle Mejía, de tal forma que La plaza contemporánea constituye un espacio público que se muestra totalmente abierto puesto que involucra una relación directa entre los usuarios y la naturaleza.

En base a la disposición de su recorrido el sentido de la circulación que permite la calle Mejía sigue la forma de la trama urbana de la ciudad, atravesando por las calles Juan José Flores y calle Guayaquil como se indica en la figura 2.30.

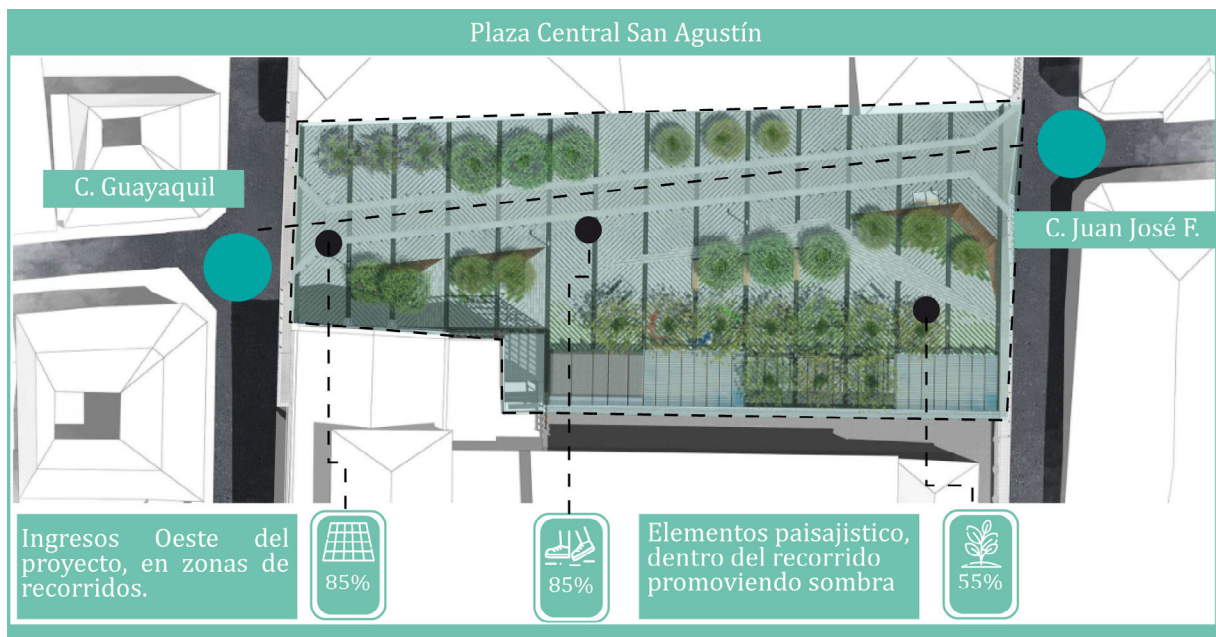


FIGURA 2.30: Elementos paisajísticos  
Fuente:Plataforma Arquitectura. Elaboración: Autores

Se identifica a la plaza con su eje vial que atraviesa el proyecto de manera longitudinal, donde se puede apreciar los elementos que enmarcan su recorrido como su segmento cubierto con una estructura en madera el mismo que pretende conformar un solo conjunto con el patrimonio de la ciudad.

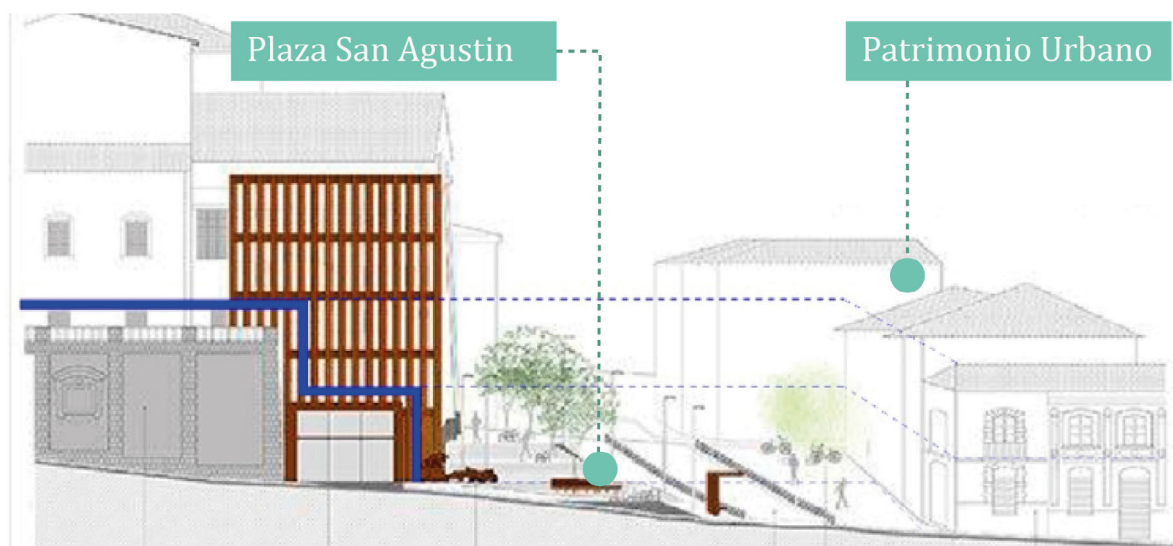


FIGURA 2.31: Elementos patrimoniales  
Fuente:Plataforma Arquitectura. Elaboración: Autores

## FUNCIÓN

El espacio funciona como un articulador de la infraestructura vial, realizando un recorrido natural en el Centro Histórico de Quito, bajo la implementación de espacios al aire libre y cubiertos. En la transición de espacios, se generan zonas que resaltan por la parte natural, puesto que se configura un espacio con una barrera transparente para crear una zona con usos inclusive gastronómicos. En base a su preexistencia del centro comercial, permanecía un muro de gran dimensión correspondiente al equipamiento religioso, que actualmente conforma parte del recorrido urbano, recreando una relación entre los elementos contemporáneos y la historia patrimonial del lugar.



FIGURA 2.32: Elementos patrimoniales  
Fuente:Plataforma Arquitectura. Elaboración: Autores

En el desarrollo del proyecto San Agustín contaba con un gran desafío al resolver el desnivel que existe en el lugar, por ello se ha planteado el manejo de cuatro plataformas que serán unidas mediante una acera continua, solventando la problemática topográfica y contando con elementos para personas con capacidades especiales.



FIGURA 2.33: Desniveles  
Fuente:Plataforma Arquitectura. Elaboración: Autores

## CONTEXTO

La plaza San Agustín actualmente se emplaza entre las calles Mejía, mientras que en dirección Noroeste se ubica los muros perimetrales que corresponden al convento de San Agustín, la misma que pretende formar parte del entorno histórico consolidado sin caer en características de falso histórico, garantizando la funcionalidad y unidad de intervención.

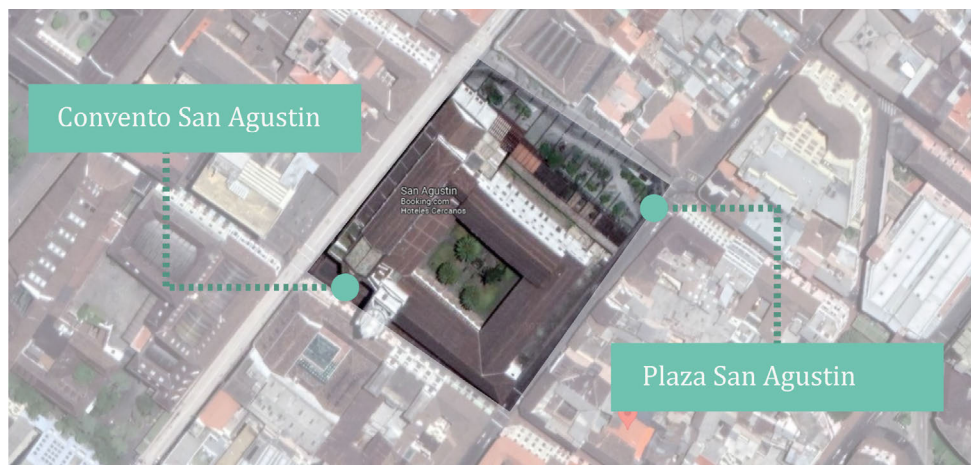


FIGURA 2.34: Contexto de la plaza  
Fuente:Plataforma Arquitectura. Elaboración: Autores

## TECNOLÓGICO

El sistema constructivo aplicado utiliza elementos metálicos que forman la parte estructural, generando un corredor transversal, a medida que se aplica materiales translucidos que propondrán una barrera transparente garantizando así un corredor transversal. Básicamente los espacios están recubiertos por elementos rústicos y translucidos por la

cual se posibilita el ingreso de ventilación y reduciendo la incidencia solar en áreas de comedores. Ver figura.2.35.

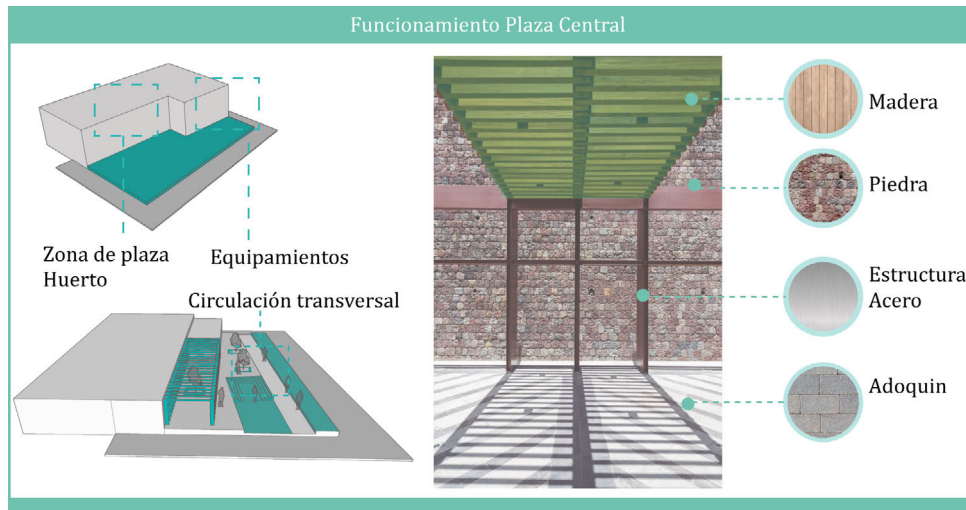


FIGURA 2.35: Materialidad de la Plaza Huerto  
Fuente:Plataforma Arquitectura. Elaboración: Autores

A diferencia de la materialidad y elementos constructivos en el trayecto transversal se logran detectar tramas en la composición del suelo, desarrollando un diseño en el piso que mejorara la percepción del espacio.



FIGURA 2.36: Materialidad de la Plaza Huerto  
Fuente:Plataforma Arquitectura. Elaboración: Autores

## COLOR

La cromática que predomina la plaza está comprendida entre variantes gris, verde y café el cual genera un efecto de articulación con el contexto que maneja la ciudad de Quito, sobre todo al estar en una zona que en su totalidad está consolidada.

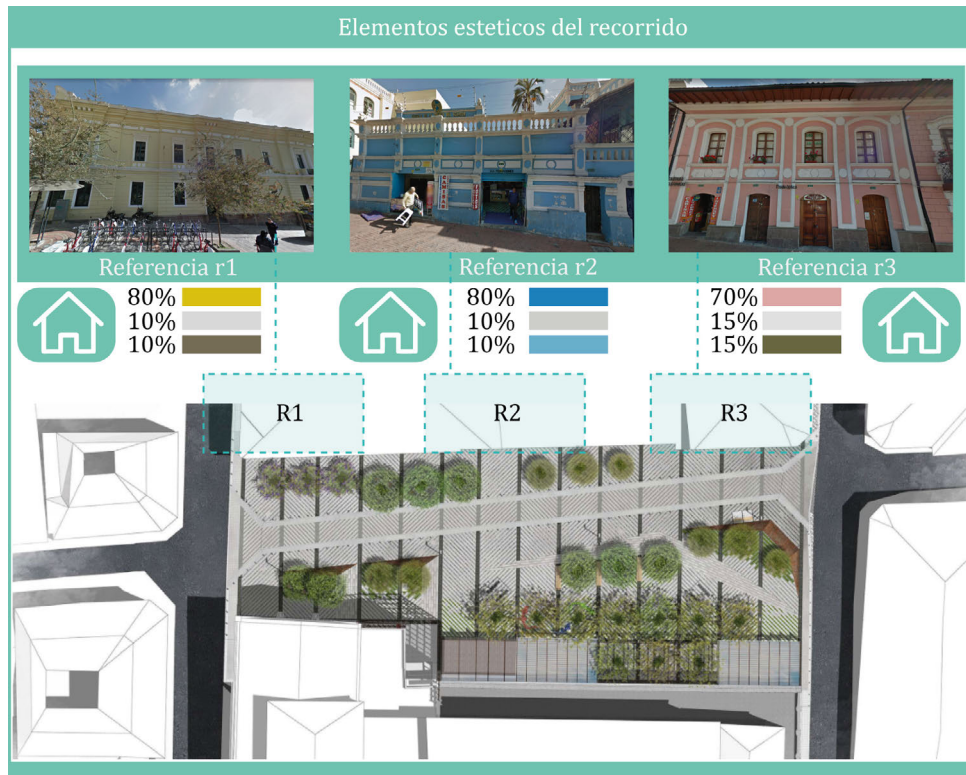


FIGURA 2.37: Elementos estéticos  
Fuente:Plataforma Arquitectura. Elaboración: Autores

### 2.2.1.3 Estrategias del proyecto

La propuesta de la plaza es implementar estrategias de intervenciones, de las cuales son:

- La integración al paisaje urbano.
- La implementación de mobiliario urbano, vinculado al contexto.
- Los espacios de huerto potencializan la zona, generando recorridos.
- Se genera articulación del espacio mediante pasaje porticado para evitar la incidencia climática
- Manejo de sistemas constructivos contemporáneos.

## 2.2.2. Plaza 31 de San Isidro

### Ubicación



FIGURA 2.38: Ubicación de la plaza 31 de San Isidro. Elaboración: Autores

**Arquitectos:** Arq. Solangel Fernández, Arq. Karlos Rioja, Arq. Karel Van.

**Superficie:** 2818.40 m<sup>2</sup>

### 2.2.2.1 Descripción

El proyecto se encuentra emplazado en San Isidro – Lima. La plaza se convirtió en espacio público, con fines culturales y recreacionales. Inicialmente la propuesta era un estacionamiento ubicado entre la calle 31 de la urbanización Córpac. El caso de estudio contaba con muchas falencias, tales como, la falta de áreas verdes, veredas en mal estado, no se contaba con rampas, todos estos problemas fueron detectados por la municipalidad encargado de los planeamientos urbanos, es por ello que la propuesta busca recuperar el espacio urbano y mejorar las condiciones de la ciudad manteniendo un equilibrio con la sociedad. Ver figura.2.39.



FIGURA 2.39: Planteamiento urbano de la Plaza 31  
Fuente:Plataforma Arquitectura. Elaboración: Autores

### 2.2.2.2 Análisis Formal, Funcional, Tecnológico

#### FORMA

Su composición formal consiste en resaltar las bondades de las especies de la zona mediante la inclusión de especies endémicas adecuadas para un buen tratamiento paisajístico. Es por ello que la composición formal se ajusta a la sección rectangular que dispone dentro de la ciudad, a pesar de la estructura espacial interior que maneja elementos ortogonales y geométricos, buscando una conexión continua con los ejes viales. Dentro del proyecto se resalta dos áreas circulares de vegetación de aproximadamente 480.00 m<sup>2</sup> de área verde en la zona intervenida y se han implantado una jerarquía vegetal en relación con las vías que le rodean a la plaza. Ver figura.2.40.

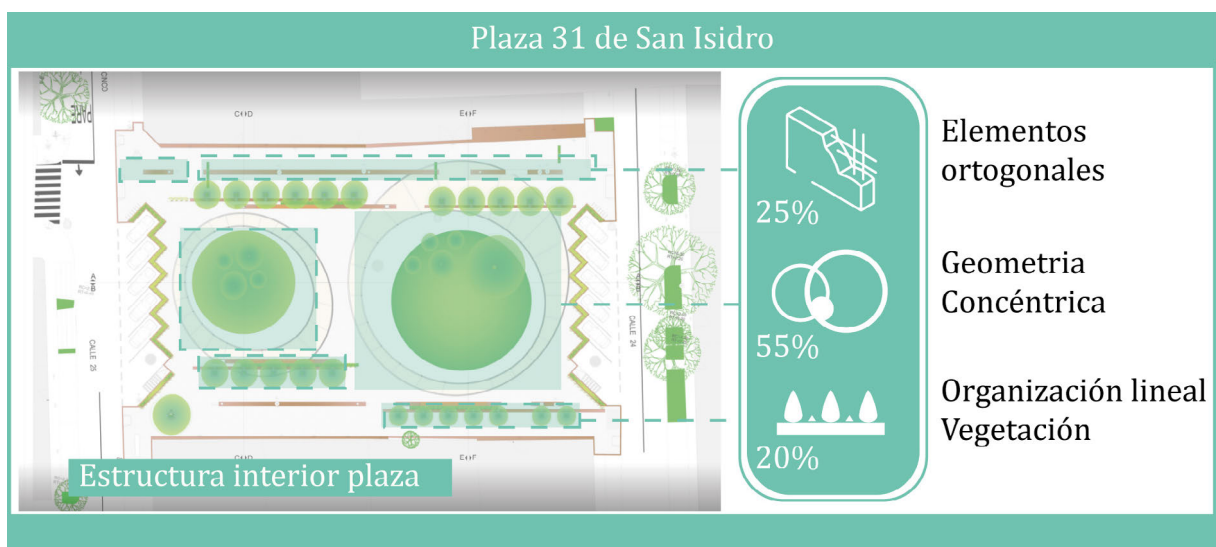


FIGURA 2.40: Proporción de áreas verdes en hondonada.  
Fuente:Plataforma Arquitectura. Elaboración: Autores

#### FUNCIÓN

La parte funcional es manejada en función de la distribución de espacios como descanso, recorrido y recreacional las cuales se encuentran conectadas con las áreas verdes, mostrándose en forma de loma y hondonada en el centro y alrededores. Por otro lado, la plaza mantiene su desnivel, proponiendo espacios para uso de comercio, activando espacios y aumenta su concurrencia, mientras en relación a la seguridad del lugar vehicular como peatonal es adecuada ya que no existen barreras visuales que aislen espacios.

Se implementaron zonas de estacionamiento de bicicletas y jardines móviles a fin de estar abierto los accesos al proyecto de tal manera las zonas funcionen para uso exclusivo de personas con discapacidad conformado por un ancho suficiente y una rampa que permite la maniobra y correcta accesibilidad para elementos como silla de ruedas.

- Disposición social en múltiples espacios para actividades recreacionales.

- Manejo de mobiliario en los alrededores del proyecto para generar vistas paisajísticas centrales.



FIGURA 2.41: Segmentación de espacios  
Fuente:Plataforma Arquitectura. Elaboración: Autores

## TECNOLÓGICO

La superficie de la plaza está compuesta por diversos materiales, como es el caso de los sardineles ortogonales son de cemento pulido coloreado y los sardineles de confinamiento que conforman las elipses que encierran con cemento pulido las áreas verdes. Sin embargo, para el área principal se utilizó adoquín gris claro de 4cm de espesor y adoquín negro para el primer medallón de antesala. El segundo medallón confinado es de gravilla blanca, que con una capa de tierra compactada debajo sirve de transición a la loma y hondonada de césped.

Por último, la iluminación de lugar está conformada por un conjunto de 5 postes ubicados en los paseos laterales, así como también 24 luminarias de piso que acompañan los árboles dispuestos y 48 puntos de luz en los sardineles que confinan las elipses de antesala en conjunto con las áreas verdes.

- Manejo de elementos constructivos mediante hormigón y sardineles en varias escalas cromáticas.
- Mobiliarios públicos perimetrales encerrando los puntos de concentración social.

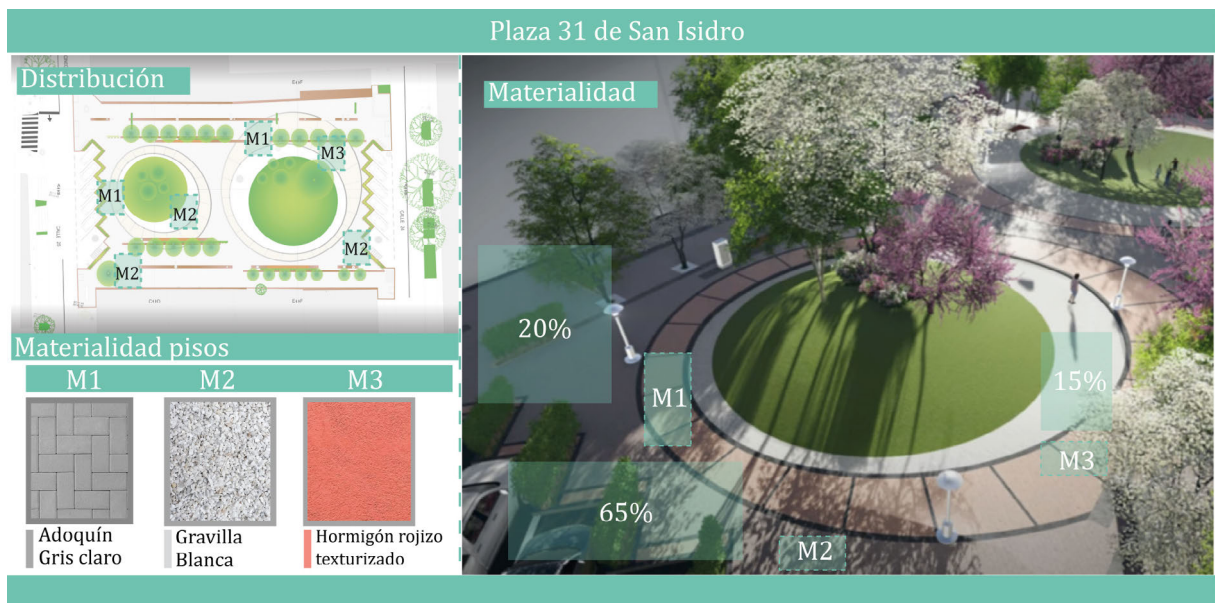


FIGURA 2.42: Materialidad. Fuente:Plataforma Arquitectura. Elaboración: Autores

## COLOR

El efecto que se genera a nivel cromático provoca que los usuarios tengan una percepción diferente al permanecer o desplazarse por el proyecto, ya que dispone de varios elementos geométricos que manejan una gran variedad de colores en el piso, circulación y mobiliarios, por lo cual predominan escalas de grises, lo cual permite mantener un vínculo con su entorno consolidado.



FIGURA 2.43: Color. Fuente:Plataforma Arquitectura. Elaboración: Autores

### 2.2.2.3 Estrategias

La aplicación de estrategias que han incluido en la plaza, se desarrolla al partir de la integración con zonas que le rodean a la plaza como puntos céntricos donde se considera los siguientes puntos:

- Crea políticas de recuperación y acondicionamientos de nuevas zonas con espacios verdes.
- Genera zonas de ocio al aire libre en las zonas verdes centrales.
- Implementación de una red complementaria de vías externas que conectan las zonas de extremo a extremo.
- Mejor la gestión del uso de suelo y la calidad ambiental.
- Genera redes que fomentan el uso del transporte no motorizado.

### 2.2.3. Plaza Central Yantzaza

#### Ubicación



FIGURA 2.44: Ubicación de la plaza central de Yantzaza

Fuente: Elaboración de equipo

**Arquitecto:** Arq. Richar Ordoñez, Arq. Alexander Vinicio Celi

**Año de regeneración:** 2019

**Ciudad:** Yantzaza

#### 2.2.3.1 Descripción

La plaza central de Yantzaza, se sitúa en la provincia de Zamora Chinchipe, el proyecto paso por etapas transformándose de parque central a plaza central. De tal manera que la participación ciudadana contribuyó con el planteamiento del espacio ya que su transformación se desarrolló basado en las necesidades de los moradores y visitantes. Por otro

lado, el nuevo espacio actúa como nodo de conexión entre los espacios verdes y los ejes de circulación existente, promoviendo una alta concurrencia por el proyecto. Ver figura.2.45.



FIGURA 2.45: Plaza central de Yantzaza  
Elaboración: Autores

### 2.2.3.2 Análisis Formal, Funcional, Tecnológico

#### FORMA

Su composición formal está determinada por un elemento macro rectangular en donde se secciona espacios, para promover espacios multifuncionales, en donde mediante el uso de vegetación se segmentan los espacios sin dejar, barreras visuales pro ello los elementos protagonistas del proyecto se da entorno de los componentes paisajísticos.

- Manejo de varias plataformas que están dispuestas en diferentes niveles.
- Integración de mobiliario a los elementos orgánicos, manteniendo un en eje de movilidad orgánico.



FIGURA 2.46: Composición  
Elaboración: Autores

## FUNCIÓN

El funcionamiento de la plaza parte de la funcionalidad interna, siendo planteada para ser un espacio conector con los centros administrativos ubicados en los alrededores de la plaza central, es por ello que el espacio aumentará la concurrencia por la implementación de espacios de descanso e interacción social, ya que junto a la parte arbolada se convierte en un espacio de concurrencia permanente. El manejo de elementos sostenibles como la implementación de luminarias con paneles fotovoltaicos, con lo cual se asegura una correcta iluminación.

- Espacios de sombras mediante la vegetación.
- El sistema de espacios públicos cumple con alternativas de sistemas, tales como parada de bus, bicicleta y automóvil.

## TECNOLÓGICO

El sistema constructivo aplicado en la zona genera innovación desde un punto de vista energético, como los pavimentos ecológicos, adoquinado de piezas, el hormigón bruto reflejado en el escenario. Se consideraron algunas estrategias planteadas tales como:

- Construcción de ciclo estaciones en acero inoxidable
- Construcción de mobiliarios públicos enfocados en movilidad alternativa.

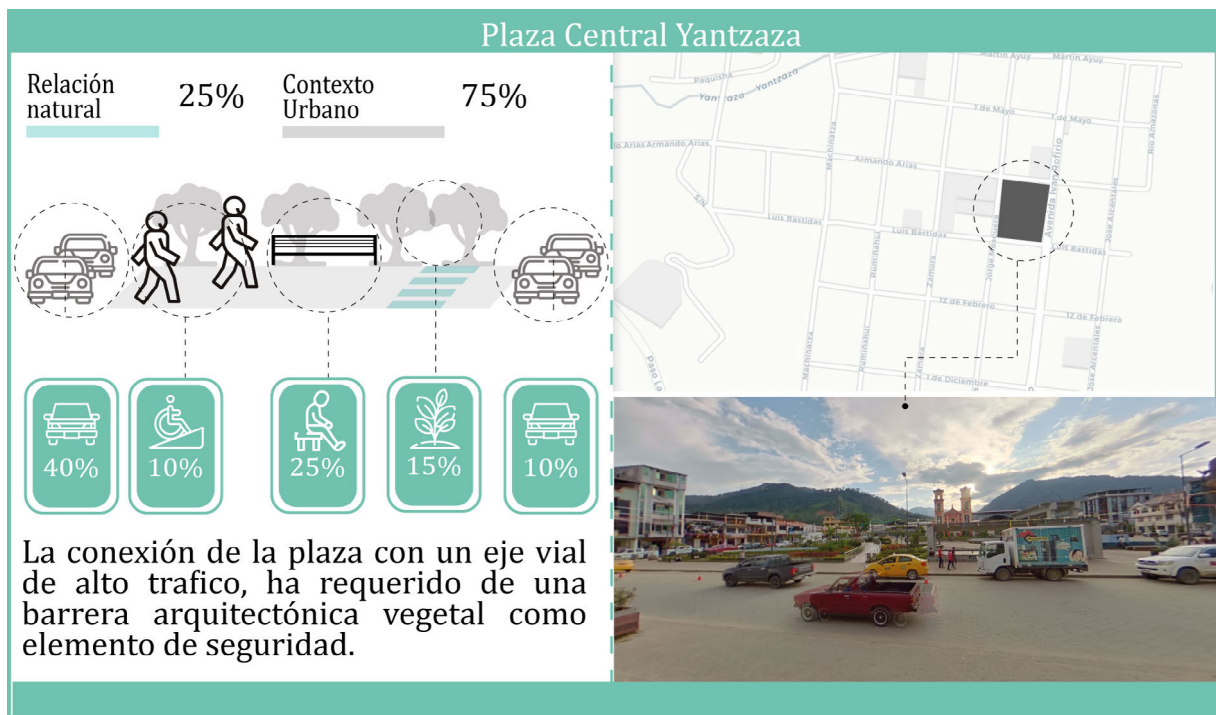


FIGURA 2.47: Funcionalidad de la plaza  
Elaboración: Autores

### 2.2.3.3 Estrategias

El planteamiento de estrategias está aplicado en la parte paisajística y segmentación de espacios.

- Plataformas a diferentes alturas que funcionan como espacios recreativos y de descanso.
- Brinda vegetación con el fin de dar sombra en los diferentes espacios.
- Espacios de aparcamiento tanto para bicicletas, autobús y particulares.

### CUADRO DE RESUMEN PARA ANTEPROYECTO - PLAZA

Tabla 2.1: Lineamientos estratégicos de casos de estudios de plaza

ESTUDIO DE CASO	CARACTERÍSTICAS GENERALES	CARACTERÍSTICAS DEL ANTEPROYECTO
Plaza Huerto San Agustín	El referente hace uso de mobiliario urbano, buscando que los espacios funcionen adecuadamente con el contexto a través del manejo correcto, considerando también la historia urbana para generar a la par un vínculo arquitectónico con el contexto.	Basado en el entorno urbano que se plantea el proyecto, se considera la implementación de mobiliario para brindar una correcta función las diferentes zonas de la plaza desde su recorrido, áreas de descanso y recreación.
Plaza 31 de San Isidro	El proyecto plantea métodos para la regeneración y condicionamiento de áreas verdes que promuevan zonas de ocio al aire libre que estén relacionadas con zonas verdes centrales como espacio protagonista en función de las actividades.	El conjunto de áreas de descanso e interacción social son tomadas como las áreas generadoras para la concurrencia de la plaza de San José, es decir la segmentación de espacios genera zonas céntricas que cumplen con la función de crear núcleos sociales independientemente de la zona que se visite.
Plaza Central Yantzaza	La percepción del espacio público tiene diferentes connotaciones al hacer uso de niveles en el interior y perímetro del proyecto, tratándose de imponer elementos altos y bajos que llamen la atención ser recorridos peatonales, sin dejar de lado el uso de vegetación que provea de espacios sombríos.	El proyecto se centra en la participación de usuarios locales o visitantes que hagan uso de la infraestructura que une la ciudad con la plaza, por ello es indispensables la implantación de espacios que cuenten con espacios sombríos para mantener en zona de confort con factores de temperatura.

### 3.1. Descripción del caso de estudio e identificación de la zona

#### 3.1.1 Ubicación (Macro y micro localización )

La ciudad de Cuenca es la capital de la provincia del Azuay, al sur del Ecuador, comprendida por la Zona 6 de acuerdo a la clasificación de la SEMPLADES. La parroquia Sinincay se encuentra en la zona rural de estudio, es por ello que la comunidad de la plaza San José de Balzay comprende el punto de llegada y el punto de partida desde la avenida Ordoñez Lasso.

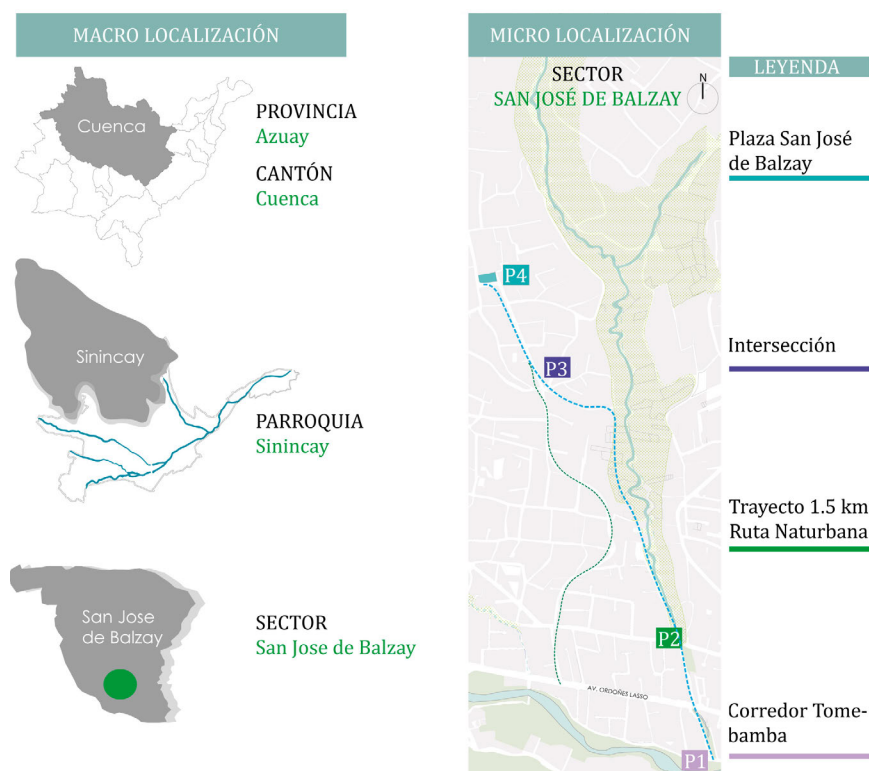
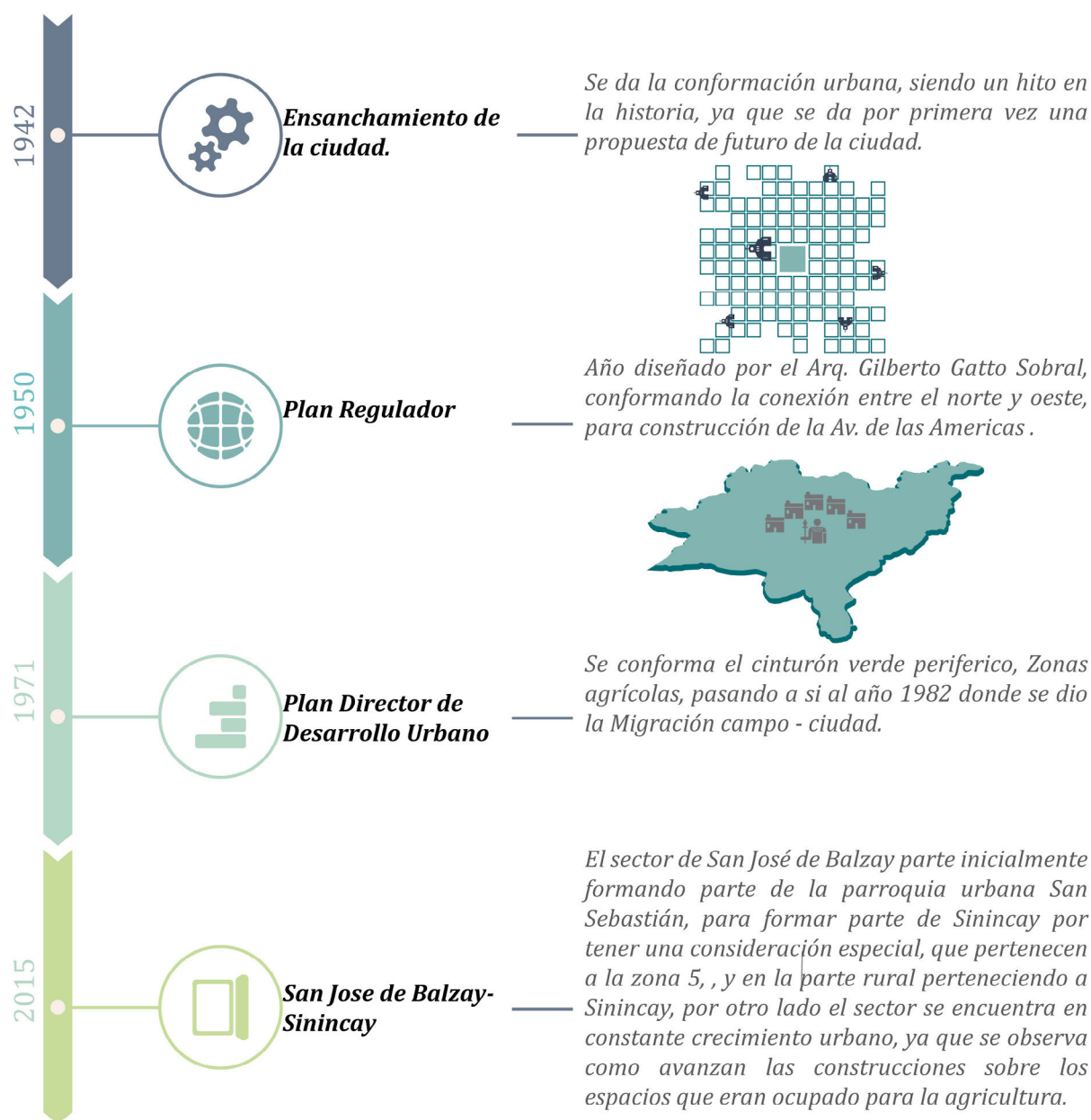


FIGURA 3.1: Macro y micro localización

### 3.1.2 Hitos Históricos

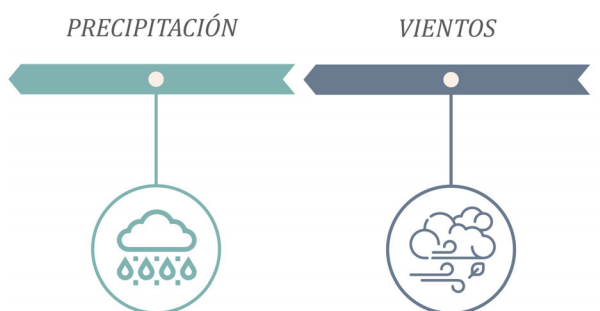
#### CUENCA – SININCAY – SAN JOSE DE BALZAY

La ciudad de Cuenca es denominada como Santa Ana de los Ríos de Cuenca, siendo categorizada como una ciudad que se ubica, dentro de las montañas andinas al Sur de Ecuador, que inicio su ocupación por asentamientos Cañaris, el determinaron el Valle de Guapondelig, que posteriormente por la evolución de asentamientos de los Incas lo llamaron Tomebamba, para finalmente adoptar el nombre de Santa Ana de los 4 Ríos de Cuenca.



## 3.2. Análisis del medio físico

### 3.2.1 CLIMA

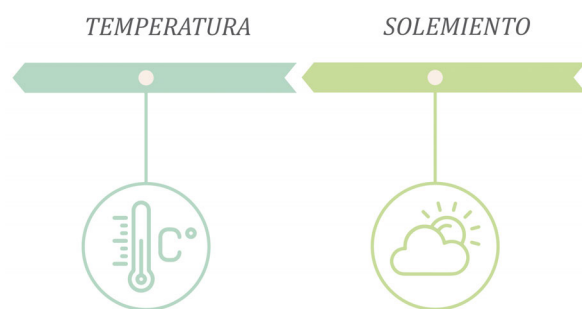


**PRECIPITACIÓN**

- Estación lluviosa de 8 meses (Octubre a Mayo).
- Estación seca de 4 meses (Junio a Septiembre).

**VIENTOS**

- Primario: Viajan en dirección Noreste.
- Secundarios: Viajan en dirección Suroeste.
- Brisa: Bajan a la ciudad en las noches procedentes desde el Cajás.

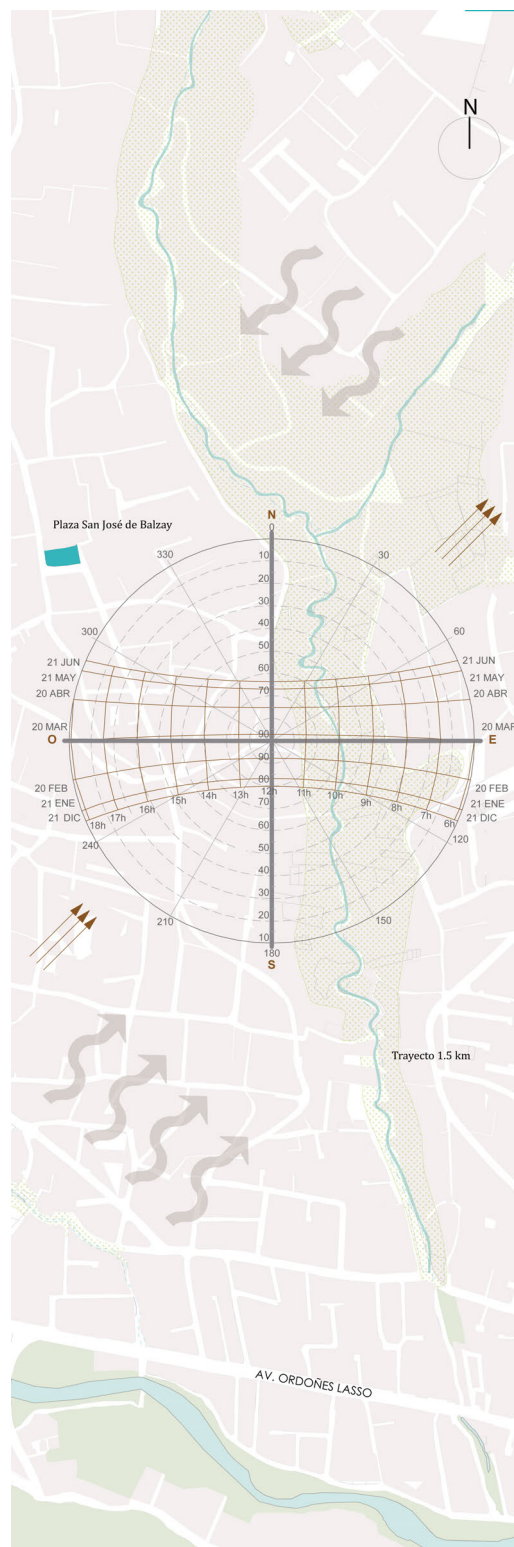
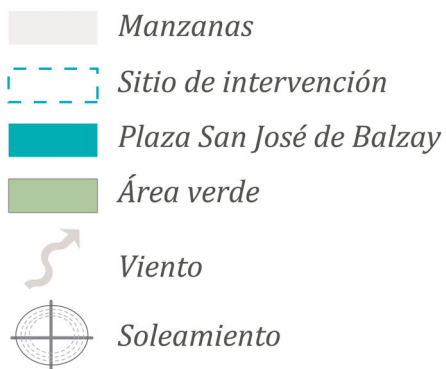


**TEMPERATURA**

- Invierno: 7°C a 17°C
- Verano: 12°C a 25°C
- Promedio: 17°C

**SOLEMIENTO**

- Este (6:00 am)
- Oeste (6:30 pm)
- Meses más soleados Julio / Agosto

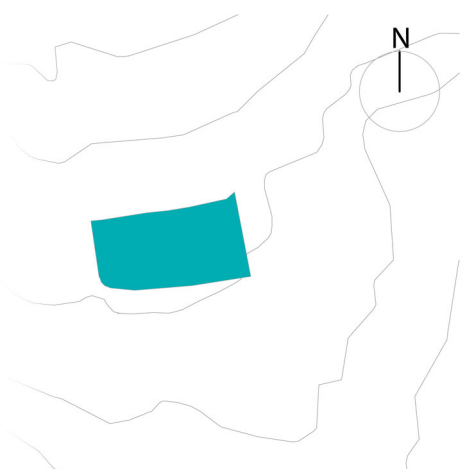


### 3.2.2 TOPOGRAFÍA

La topografía de la parroquia es irregular, con pendientes variables y definiciones por los cauces de la quebradas y los cerros.

#### Topografía de la plaza de San José de Balzay





La topografía del sector no es muy pronunciada, ya que el sitio de intervención cuenta con un área aproximada de 1365,74 m<sup>2</sup>, la pendiente de la plaza es mínima con un porcentaje de 8

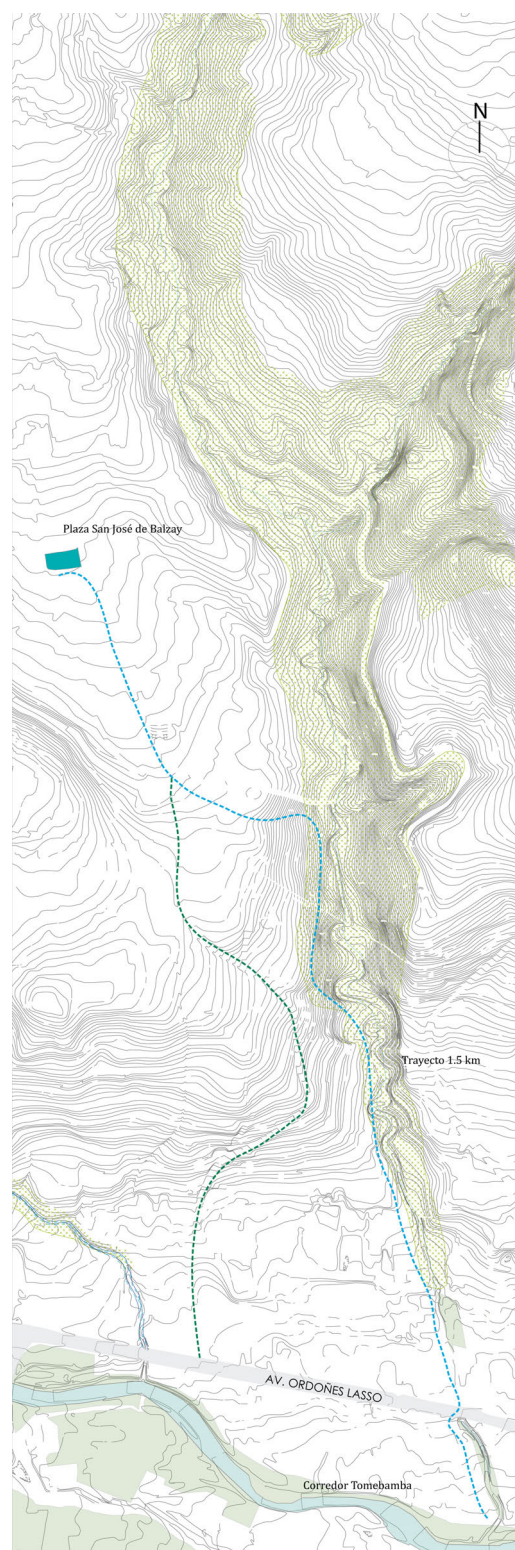


#### Topografía de la Quebrada

La quebrada cuenta con una topografía pronunciada e irregular, considerando los porcentajes que van desde 15 por ciento hasta más del 70 por ciento. El área es extensa longitudinalmente por lo que el desnivel entre los extremos es casi imperceptible, es por ello que se puede hacer un análisis cercano a las pendientes implicadas de la quebrada, sus pendientes hacen el terreno un lugar con características únicas del sector.

#### LEYENDA

-  *Curvas de nivel*
-  *Sitio de intervención*
-  *Plaza San José de Balzay*
-  *Área verde*



### 3.2.3 ZONAS VERDES

La vegetación de lugar se caracteriza por la variación que circundan en el área de intervención. Es importante señalar que en los márgenes de los ríos del sector de estudio han conservado parte de su condición natural, ya que no existen construcciones que invadan este margen.

Tabla 3.1: Vegetación Exótica










VEGETACIÓN EXÓTICA					
					
<b>Nombre común:</b>	Pennisetum clandestinum	<b>Nombre Científico:</b>	Agave sisalana.	<b>Nombre Científico:</b>	Arveja cana
<b>Nombre científico:</b>	Qicuyo	<b>Nombre Común:</b>	Penco	<b>Nombre Común:</b>	Falsa vicia
<b>Características</b>		<b>Características</b>		<b>Características</b>	
<b>Altura:</b>	Hasta 5cm	<b>Altura:</b>	2 m	<b>Altura:</b>	50 cm
<b>Diámetro del follaje:</b>	Cubre el suelo	<b>Diámetro del follaje:</b>	2 m	<b>Diámetro del follaje:</b>	2 cm
<b>Endémico:</b>	-	<b>Endémico:</b>	Si	<b>Endémico:</b>	Si
<b>Suelo:</b>	Poroso drenado	<b>Suelo:</b>	Poroso drenado	<b>Suelo:</b>	Poroso drenado

Tabla 3.2: Vegetación Nativa

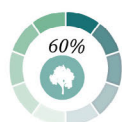
VEGETACIÓN NATIVA					
					
<b>Nombre científico:</b>	Eucalyptus	<b>Nombre científico:</b>	Pronus serotina	<b>Nombre científico:</b>	Ojos de poeta
<b>Nombre común:</b>	Eucalipto	<b>Nombre común:</b>	Capulín	<b>Nombre común:</b>	Thunbergia alata
<b>Características:</b>		<b>Características:</b>		<b>Características:</b>	
<b>Altura:</b>	50 m	<b>Altura:</b>	15 m	<b>Altura:</b>	2 a 4 m
<b>Diámetro del follaje:</b>	3 m	<b>Diámetro del follaje:</b>	1.2 m	<b>Diámetro del follaje:</b>	6 cm
<b>Endémico:</b>	No	<b>Endémico:</b>	Si	<b>Endémico:</b>	No
<b>Suelo:</b>	Poroso drenado	<b>Suelo:</b>	Poroso drenado	<b>Suelo:</b>	Poroso arcilloso
					
<b>Nombre científico:</b>	Cortaderia jubana	<b>Nombre científico:</b>	Rubus	<b>Nombre científico:</b>	Salix humboldtiana
<b>Nombre común:</b>	Sigsal	<b>Nombre común:</b>	Mora silvestres	<b>Nombre común:</b>	Sauce Blanco
<b>Características:</b>		<b>Características:</b>		<b>Características:</b>	
<b>Altura:</b>	2 m	<b>Altura:</b>	50 cm a 1m	<b>Altura:</b>	15 m
<b>Diámetro del follaje:</b>	3 m	<b>Diámetro del follaje:</b>	-	<b>Diámetro del follaje:</b>	4 a 6 m
<b>Endémico:</b>	Si	<b>Endémico:</b>	Si	<b>Endémico:</b>	Si
<b>Suelo:</b>	Poroso drenado	<b>Suelo:</b>	Poroso drenado	<b>Suelo:</b>	Poroso drenado

**CRITERIO**

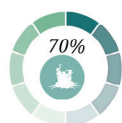
De acuerdo a la clasificación del componente paisajístico se ha determinado que la vegetación alta, media y baja, cumplen con ciertos criterios favorables con el funcionamiento de estrategias de sonido y visuales para el caso de estudio

**PROCENTAJE**

**1. Vegetación alta**



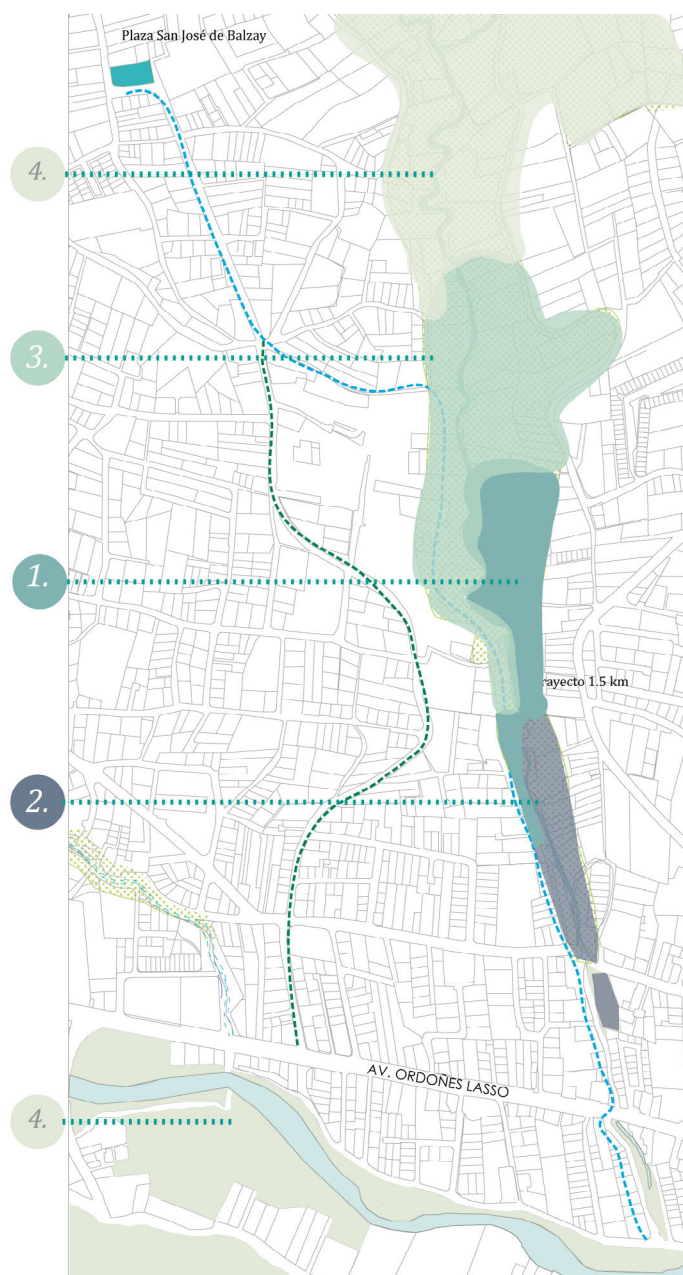
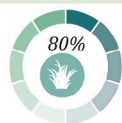
**2. Vegetación media**



**3. Vegetación baja**



**4. Oicuyo**



Como resultado del análisis, la quebrada cuenta con elementos rescatables, ya que al ser tratada correctamente favorecerán a potenciar el atractivo turístico del sector, beneficiando a los moradores y a los visitantes; además se preservará el medio ambiente regenerando el ecosistema nativo.

### 3.3. Levantamiento y análisis del estado actual

#### 3.3.1 Aspectos Demográficos y socio económicos

##### 3.3.1.1 Población de San José de Balzay

La estructura poblacional del sector de San José de Balzay se ha registrado una gran población, de acuerdo con el párroco, Rubén Ochoa se estima que existe entre 5 a 7 mil habitantes.

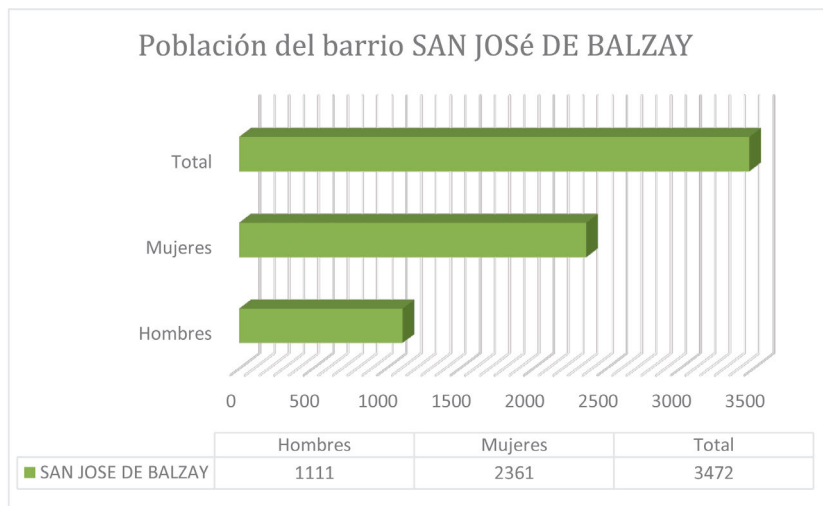


Tabla 3.3: Población por género en San José de Balzay.

Fuente: PDOT Rural Sinincay 2011

### 3.3.1.2 Población por rangos de edad

Se puede observar los datos obtenidos por el censo del sector de estudio, ya que dentro de su perímetro se encuentra el sitio de análisis y gran parte del área consolidada que lo bordea.

<b>Rango de Edad</b>	<b>Total, población SININCAY</b>	<b>Total, Población SAN JOSÉ DE BALZAY</b>
<b>0 - 4 años</b>	1.588	132
<b>5 - 9 años</b>	1.679	279
<b>10 - 14 años</b>	1.821	303
<b>20 - 30 años</b>	2.909	784
<b>31 - 40 años</b>	1.941	645
<b>41 - 50 años</b>	1.441	560
<b>51 - 60 años</b>	1.014	302
<b>61 - 70 años</b>	875	245
<b>71 - 80 años</b>	826	225
<b>Total</b>	15.859	3.472

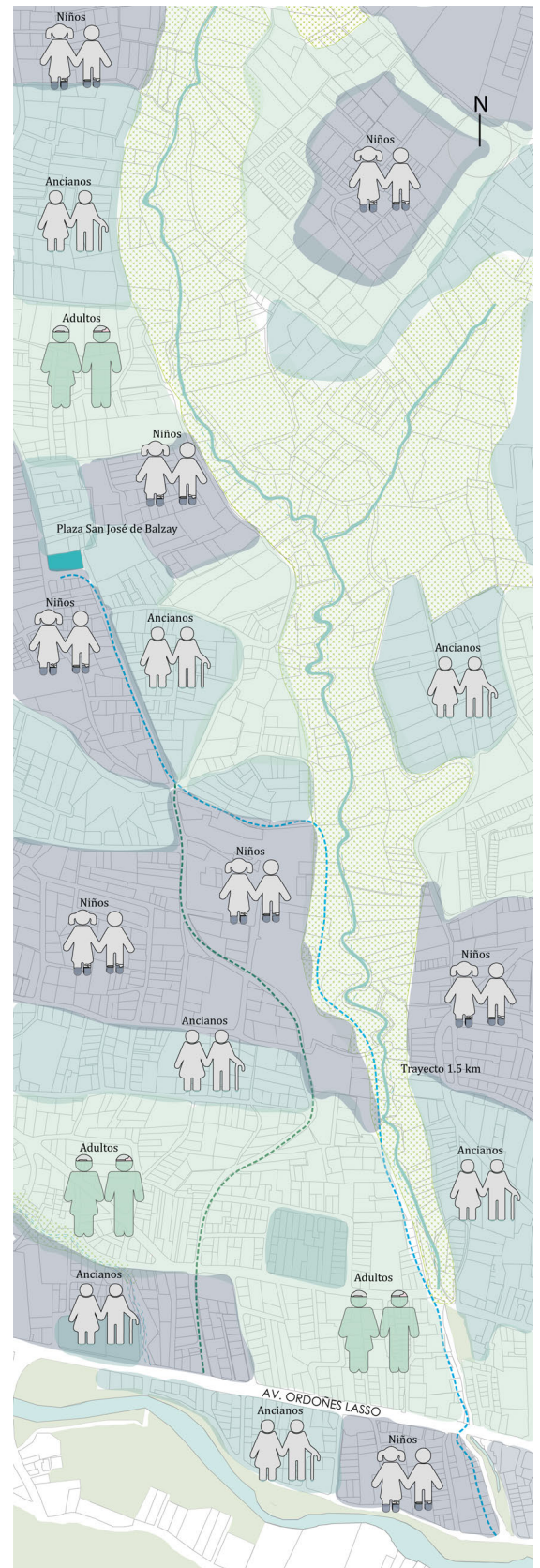
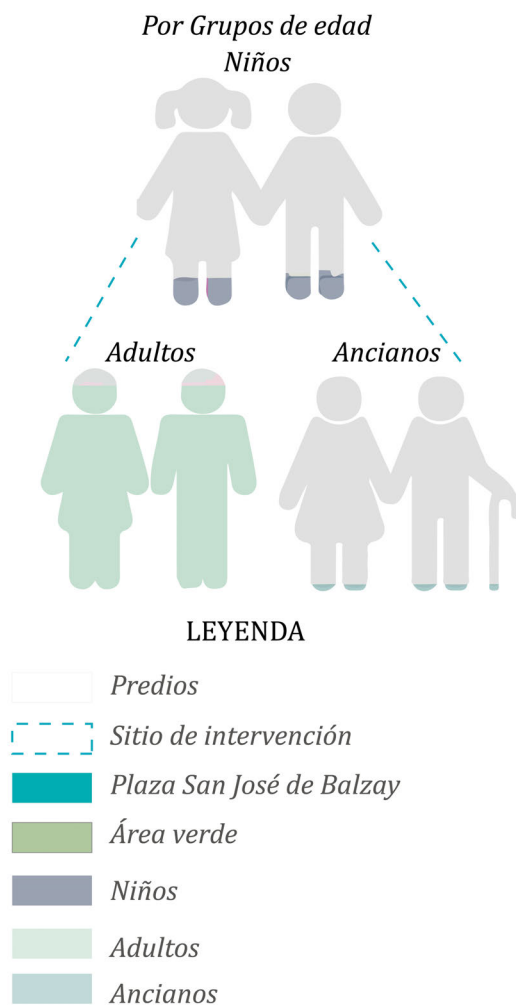
Tabla 3.4: Población por rangos de edad.

Fuente: PDOT Rural Sinincay 2011

3.3.1.3 Comportamiento de usuarios según grupos de edad

En la actualidad la población económicamente activa de la parroquia, se traslada a trabajar en la ciudad de Cuenca, es por ello que Las distintas actividades tanto comercio y servicios, que desempeñan los habitantes de la zona son las tiendas de abarrotes, es por ello que en Sinincay el 0,33 por ciento de las actividades económicas la ocupan lo micro y pequeñas empresas, en las que destacan las ladrilleras.

Por otro lado, San José de Balzay por poseer gran territorio con vegetación endémica, lo hace propicia para fomentar proyectos paisajísticos, aprovechando sus miradores, montañas, ríos y lagunas.



### 3.3.2 Metodología Cuantitativa y Cualitativa

#### 3.3.2.1 Recolección de datos - encuestas

Las encuestas formuladas a continuación constan únicamente de once preguntas, debido a que la densidad de viviendas es relativamente baja, siendo preguntas cerradas.

#### Cálculo

Se procedió a generar el cálculo, que permitió establecer la cantidad de encuestas a realizar dentro del sector de estudio, mediante la fórmula de tamaño de muestra.

$$n = \frac{N * Z^2 * p * q}{e^2 * (N-1) + Z^2 * p * q}$$

- n: Tamaño de muestra
- N: Tamano de la población
- Z: Parámetro estadístico
- e: Error de estimación máximo
- p: Proporción aproximado de que ocurra el evento estudiado
- q: Proporción estimada de que No ocurra el evento estudiado (q-1)

#### Procedimiento

DATOS	
N: 832	$n = \frac{832 * (1.96)^2 * 95% * 5%}{(4\%)^2 * (832-1) + (1.96)^2 * 95% * 5\%}$
Z: 1,96	
p: 95%	$n = \frac{151,82}{1,512}$
q: 5% -- q= (1-5%)	
e: 4%	$\underline{n = 100.41}$

El cálculo realizado muestra que se debe encuestar a 102 personas aproximado.

#### Análisis de encuestas

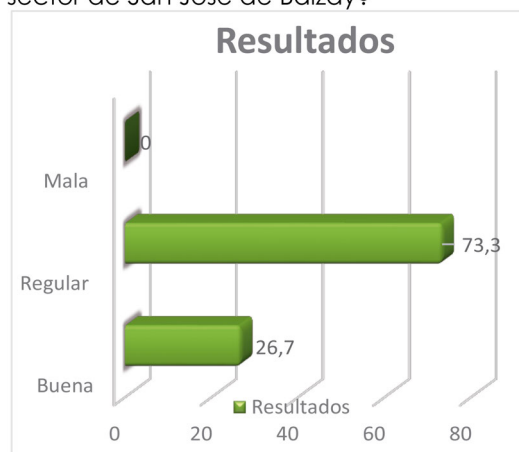
Segun los datos obtenidos de las encuestas a los moradores del sector y personal que labora en la zona, se ha podido analizar las anomalías generales de San José de Balzay, obteniendo lo siguiente:

1. ¿Es residente de San José de Balzay?



(A) Las personas que fueron encuestadas, un 87% pertenecen a la zona rural de San José de Balzay, mientras que un 13% no forman parte de la zona de estudio.

2. ¿Cómo considera la habitabilidad en el sector de San José de Balzay?



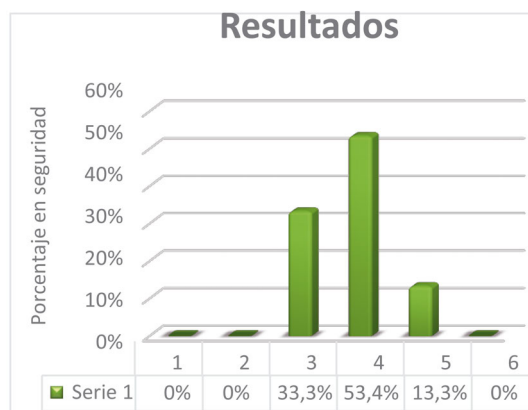
(B) De las personas entrevistadas, 62 individuos, es decir el 73% indican que su habitabilidad es regular, mientras que el 27% que representa a 38 personas, mencionan que su estancia es buena.

3. ¿Tiene conocimiento de algún proyecto arquitectónico que realiza el GAD parroquial?



(A) Según los datos analizados, el 80% menciona que no tiene conocimiento de los proyectos arquitectónicos, mientras que, el 20% tiene noción de que hay proyectos a futuro.

4. En la escala de 1 - 6 ¿Que tan seguro es el lugar?



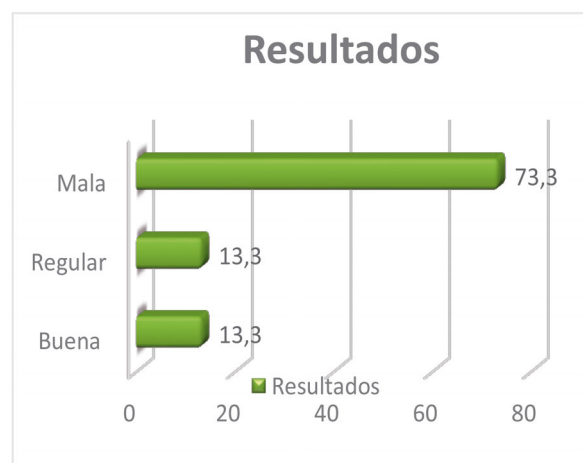
(B) Los moradores con un 30%, puntuaron en escala de 3 como lugares no tan seguros, mientras que el 50% no han tenido situaciones inseguras puntuando como 4, finalmente el 20% puntúan con 5 los lugares de mayor concurrencia.

5. ¿Considera usted, que el sector contiene paisajes que pueden ser conservados o rehabilitados para turismo?



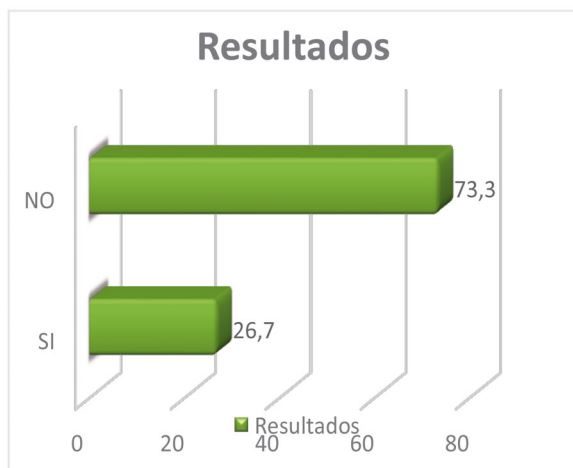
(A) El 99 % de los ocupantes, consideran que la zona cuenta con características ambientales para ser potencializado y mejorar la percepción del lugar.

6. ¿La condición actual de la infraestructura vial es?



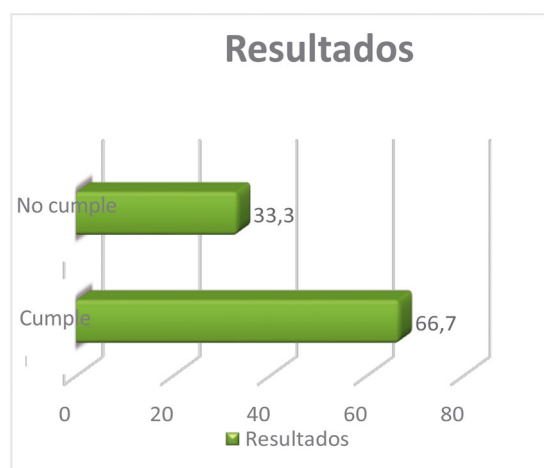
(B) Según los datos obtenidos, el 73.33 % de los ocupantes, indican que la infraestructura vial es mala al no contar con condiciones mínimas para el desplazamiento, mientras que, el 13.33 % señalan que es regular y buena para movilizarse

7. ¿Ha escuchado de sistemas de transporte alternativos?



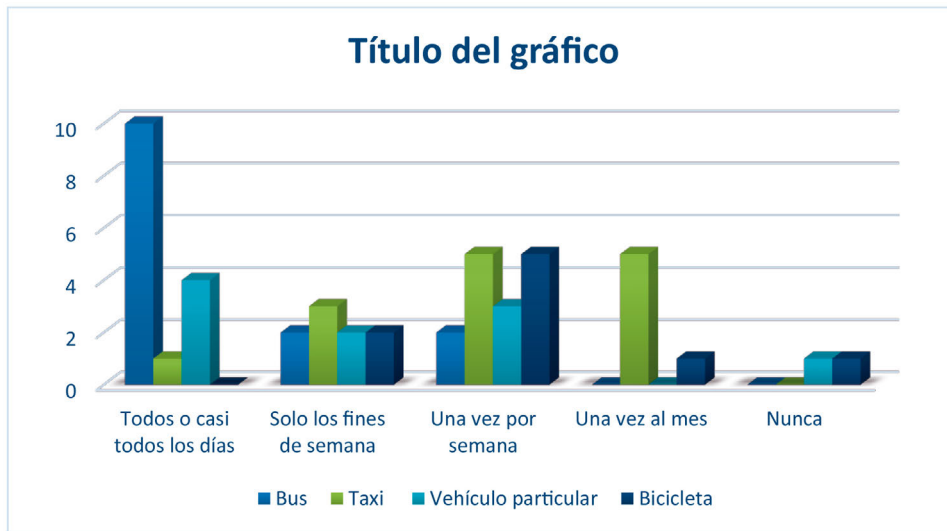
(A) Moradores del sector el 73.3% comentaron que tienen conocimiento de sistemas alternos de como ciclo vías que se encuentran en la parte urbana de cuenca.

8. ¿El sistema de transporte actual cumple con las necesidades de los moradores?



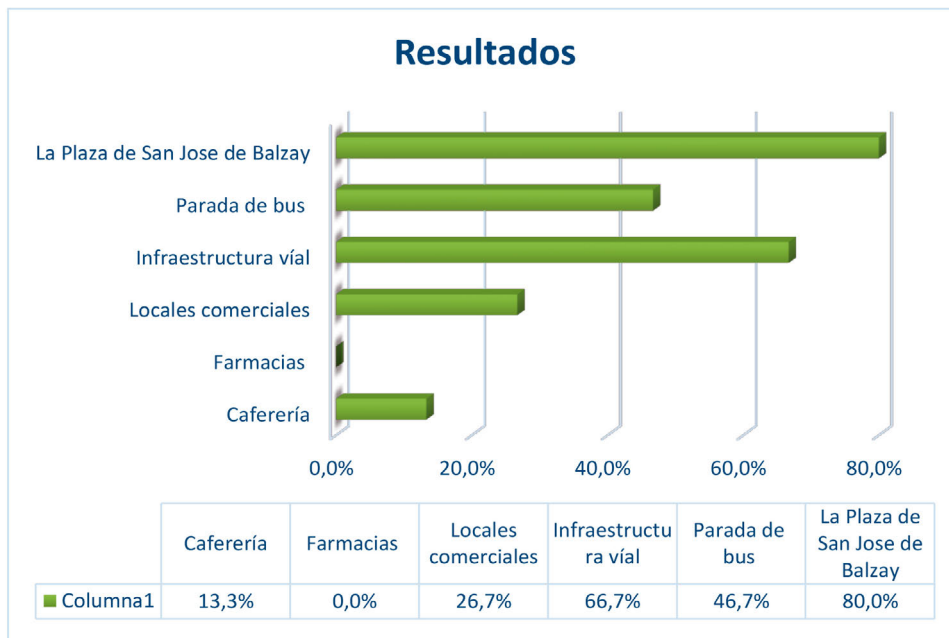
(B) Locales del sector comentaron que el 66.7% cumple con sistemas de transporte público sin embargo el 33.3% aun no esta conforme con el servicio público.

9. ¿Qué sistema de movilidad utiliza y como lo frecuenta más?



Los resultados del sistema de movilidad que más frecuenta la población con un 50 % es el bus, vehículo particular con un 15 %, el uso de taxi un 10 % y por último la bicicleta con un 25 %. Dado estos resultados podemos generar un anteproyecto de conexión alterna con más uso de ciclismo, de esta forma se evita concurrir a sistemas convencionales (bus, taxi y automóvil) y fomentar mejores alternativas de movilidad.

10 ¿Qué espacio convendría rehabilitar o implementar para la reactivación del sector?



La población concuerda que la rehabilitación de un espacio es necesario para reactivar el sector, por ello, con un 80 % regenerar la Plaza de San Jose de Balzay y con un 27 %

la infraestructura vial, teniendo como punto la vinculación con el corredor naturbano que se proyectara.

- 11 ¿Considera adecuada la rehabilitación de la plaza y el recorrido naturbano para fortalecer la convivencia social? ¿Porqué?

En base a los datos encuestados se ha demostrado, la necesidad por una mejor infraestructura que mejore las condiciones de movilidad que existe en la actualidad con la implantación de modelos de desplazamiento alternativo que vayan acordes al contexto natural que maneja la parroquia, de tal forma que se permita mejorar la calidad de vida, por factores de salud y de agilidad en movilidad, a la vez promoviendo el turismo en todo el sector, que genere su identidad propia, impidiendo que llegue la zona a un estado de abandono, y conlleve a una comunidad con características de precariedad, limitando las condiciones de vida de los moradores.

### RESULTADOS DE ENCUESTAS

Toda la información levantada, se rescata que las personas de la parroquia Sinicay, sector San José de Balzay requieren la regeneración de un espacios que vincule a la sociedad con el entorno natural, pese a que el sitio cuenta con un alto potencial paisajístico. Es necesario recordad que los resultados sirven para verificar ciertos elementos que serán de vital importancia para el proyecto futuro.

A continuación, se muestran los resultados obtenidos de la metodología cuantitativa y cualitativa aplicada.

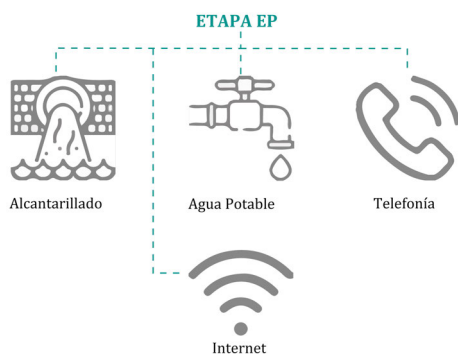
RESULTADOS DE ENCUESTAS					
ACTIVIDADES		SERVICIOS	NECESARIOS	ESPACIOS DE CONCURRENCIA	
Caminata	18 %	Seguridad	45 %	Balcones	15 %
Recorrido Paisajístico	20 %	Mobiliario	15 %	Zonas deportivas	20 %
Disfrute familiar	20 %	Alumbrado público	25 %	Zonas de lectura	15 %
Actividades culturales	15 %	Asfaltado	15 %	Zonas de ocio	25 %
Ciclismo	27 %			Senderismo	25 %
Resumen:	Las areas con mayor importancia, son de color verde claro:			Las areas de menor relevancia, son de color	

Tabla 3.5: Resultados de encuestas.

Fuente y Elaboración: Propia

### 3.4. Infraestructura y Servicios

San José de Balzay al estar ubicado en el área rural, el sitio y su entorno inmediato cuentan con los servicios de infraestructura necesarios.



#### 3.4.1 Agua Potable

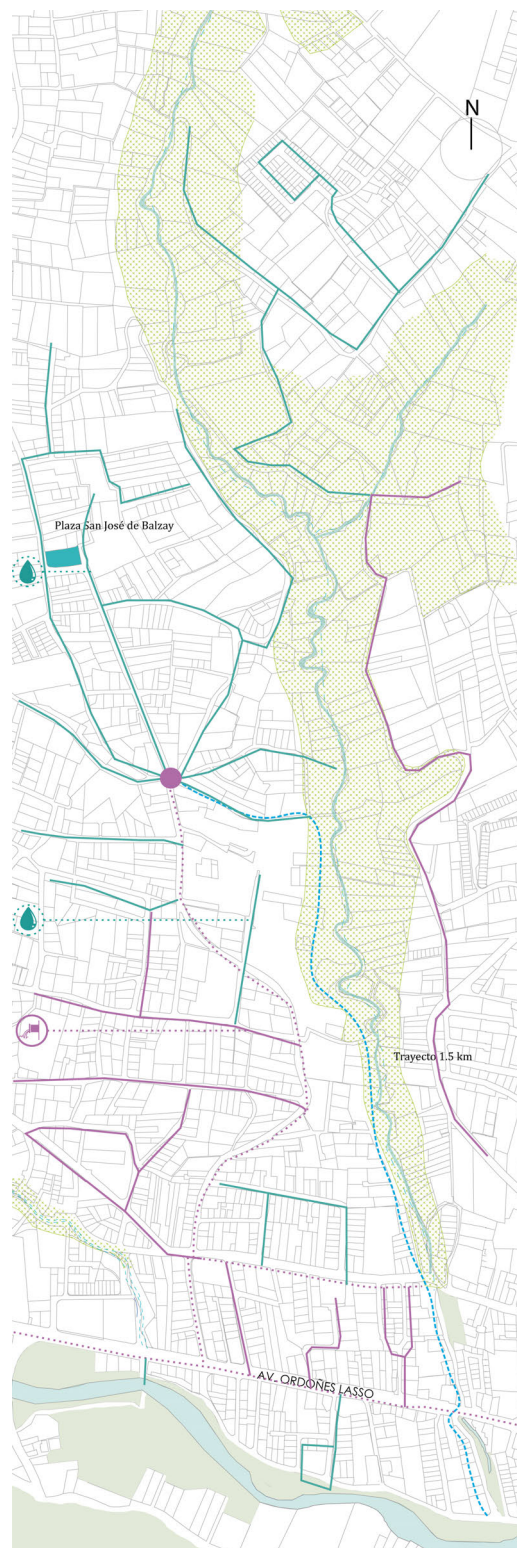
En base a los estudios Socio - Económicos de la población se ha podido determinar la existencia de necesidades básicas en caso Agua potable. de forma la empresa encargada Etapa EP han dotado del servicio al centro focal de la plaza San José de Balzay, sin embargo, no existe una cobertura completa lo cual ha generado que la comunidad no aumente sus condiciones de habitabilidad, dado que el diseño hidráulico, no permite un caudal adecuado.

#### LEYENDA

	<i>Predios</i>	
	<i>Sitio de intervención</i>	
	<i>Plaza San José de Balzay</i>	
	<i>Área verde</i>	
	<i>Agua potable</i>	
	<i>Alcantarillado</i>	

#### 3.4.2 Alcantarillado

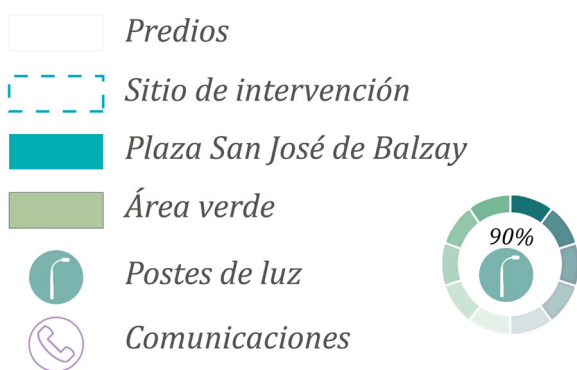
En relación al servicio de alcantarillado existe una cobertura en la zona de San Sebastián y la Zona Noroeste cobertura casi completa.



### 3.4.3 Energía eléctrica

El servicio de energía eléctrica se encuentra abastecido mediante puntos de carga, permitiendo el abastecimiento domiciliario completo a la zona Noroeste de la parroquia Sinincay, sin embargo, zonas que son parte de zonas públicas no existe una buena iluminación, puesto que siguen en proceso de consolidación generándose un índice de peligrosidad que puede afectar la calidad de vida de la parroquia.

#### LEYENDA

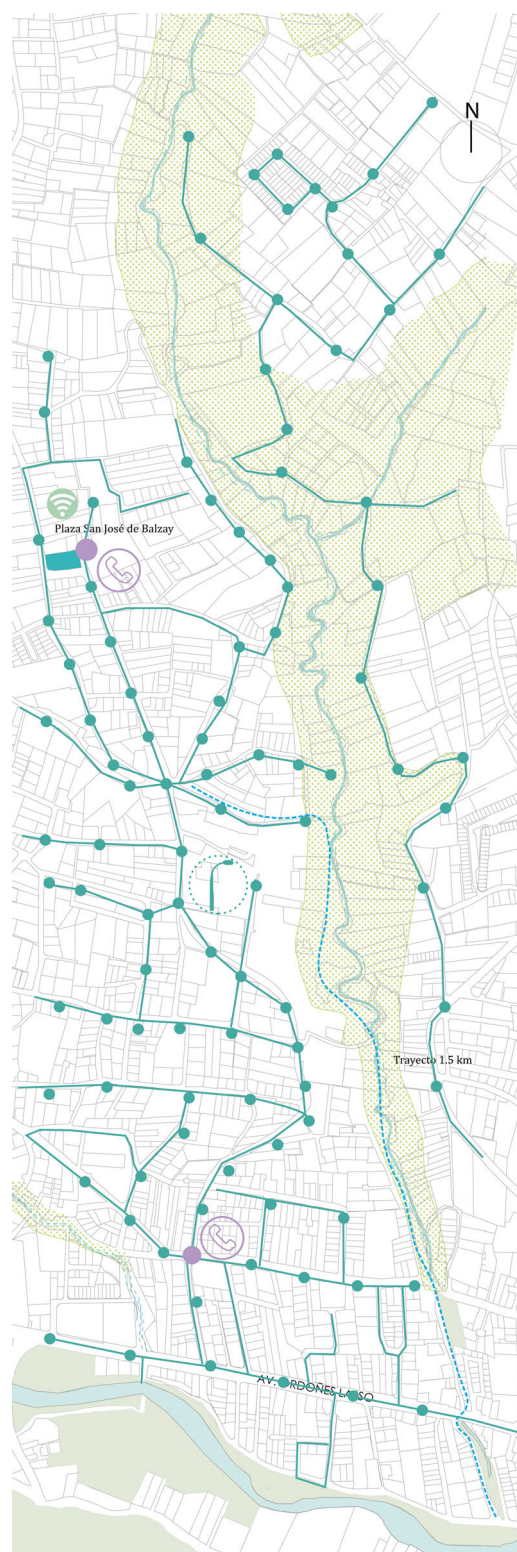


### 3.4.4 Comunicación e internet

La zona está totalmente equipada con varias operadoras que garantizan la conectividad de la ciudadanía, sin embargo, existen puntos de cabinas públicas en caso de que tengan problemas con la conectividad.



Por otro lado, ETAPA EP es el principal proveedor de internet gratuito, sin embargo, este servicio no es considerado bueno por su baja cobertura.

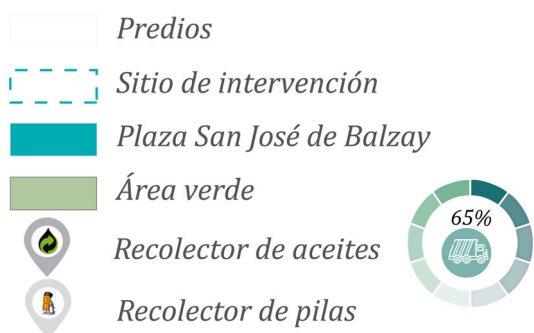


### 3.4.5 Recolección de residuos

Acorde al censo 2010 los recorridos del servicio de recolección de basura han aumentado hasta un 55 %, obligando a que usuarios de las comunidades hagan uso de alternativas para el manejo de los desechos, usando los terrenos baldíos o quebradas llegando a un 7 %, mientras que en relación a la incidencia de contaminación es elevada por quemar la basura en un 34 %.

Los días de recolección de basura en la parroquia son los martes, jueves y sábados de 13:00 a 17:00 horas.

#### LEYENDA



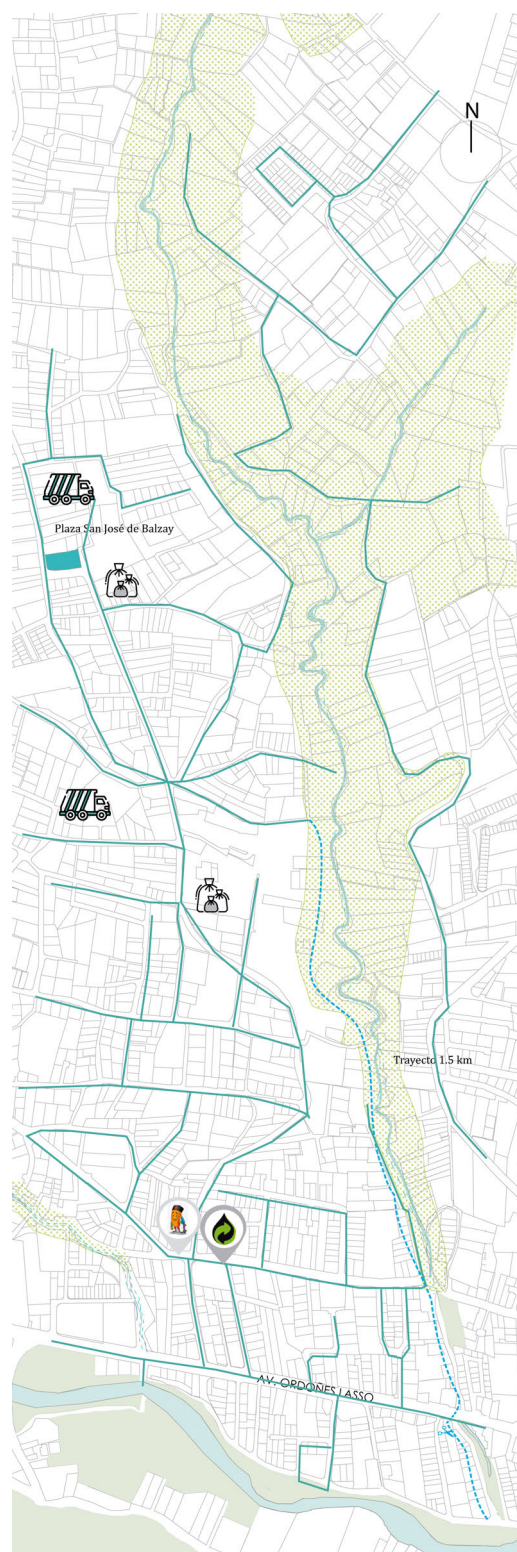
#### Días de recolección, en la zona 5.2

ZONAS	DÍAS DE RECOLECCIÓN		
	De basura	Reciclaje	Horarios
5.1	Martes-jueves-sábado	Jueves	de 08:00 a 12:00
5.2	Martes-jueves-sábado	Jueves	de 13:00 a 17:00
6	Martes-jueves-sábado	Jueves	de 15:00 a 19:00
7	Lunes-sábado	Viernes	de 08:00 a 16:00

(A) Fuente: EMAC EP

### 3.4.6 Infraestructura del servicio de riego

Se determina que el abastecimiento de agua de riego que tienen zonas de Sinincay, en específico las zonas que se utilizan como áreas para la agricultura, son abastecidas en un 40 % la zona Noroeste, puesto que las zonas no cuentan con características adecuadas para producción agrícola.



### 3.5. Vialidad y transporte

Los sistemas de movilidad que brindan conectividad con la zona, se desarrollan a través de redes viales que dependen de las necesidades que existen en los diferentes tejidos que cuentan infraestructura variada, de tal forma que se categoriza en: Redes viales, transporte, movilidad y los servicios de conectividad.

De acuerdo a las áreas de Sinincay se evidencia que la movilidad en los asentamientos humanos cumple un rol importante, ya que las principales causas son debido a las actividades laborales, académicas y de servicio; por ello, las vías a estudiar son de primero, segundo y tercer orden.

Las primarias cumplen la función de conectar parroquias entre sí, a diferencia de las secundarias que permiten articular diferentes comunidades, por ultimo, las terciarias pueden conectar comunidades.

- Jerarquización vial de la ruta a San José de Balzay

<b>Calle de la Ruda</b>				
	<b>Descripción</b>			
	<i>Es una vía colectora, de dos carriles, permitiendo una conexión directa con el arroyo del sector de estudio.</i>			
<b>Sección vial</b>	<b>Veredas</b>	<b>Capa de rodadura</b>	<b>Estado</b>	
6,5 m	No	Tierra	Regular	
	<b>Sección 1</b>			
				
	1.20	6.5mts	1.20	
	Capa Tierra	Lastre	Capa Tierra	

Tabla 3.6: Sección vial colectora

Fuente: Elaboración propia


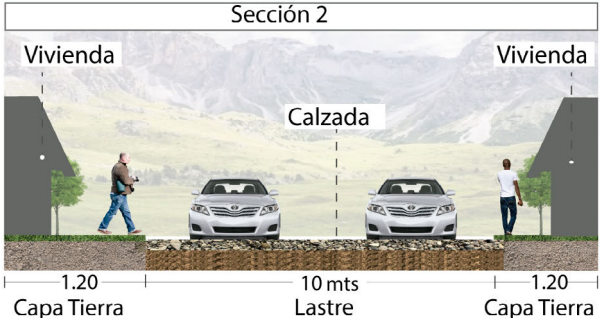
Vía Cesar Andrade y Cordero			
			
<p><i>Descripción</i></p> <p>Es una vía rural de primer orden, de dos carriles, de la cual es vía principal para acceder al sector de estudio.</p>			
Sección vial	Veredas	Capa de rodadura	Estado
10 m	No	Tierra Lastrada	Regular
Sección 2			
			

Tabla 3.7: Sección vial rural de primer orden

Fuente: Elaboración propia

Vía Cesar Andrade y Cordero			
			
<p><i>Descripción</i></p> <p>Es el punto de llegada a la Plaza San José de Balzay, no se encuentra asfaltada y es de dos carriles.</p>			
Sección vial	Veredas	Capa de rodadura	Estado
13 m	No	Tierra Lastrada	Regular
Sección 3			
			

Tabla 3.8: Sección vial de primer orden

Fuente: Elaboración propia

- Transporte.






El transporte de San José de Balzay es de carácter público en la cual se puede llegar mediante el uso de una sola línea que es el bus Número 50 que conecta la Avenida Ordoñez Lasso llegando a su punto final con la iglesia de San José de Balzay, en la cual se suman la parada de taxis de la cooperativa UNATEJAR.

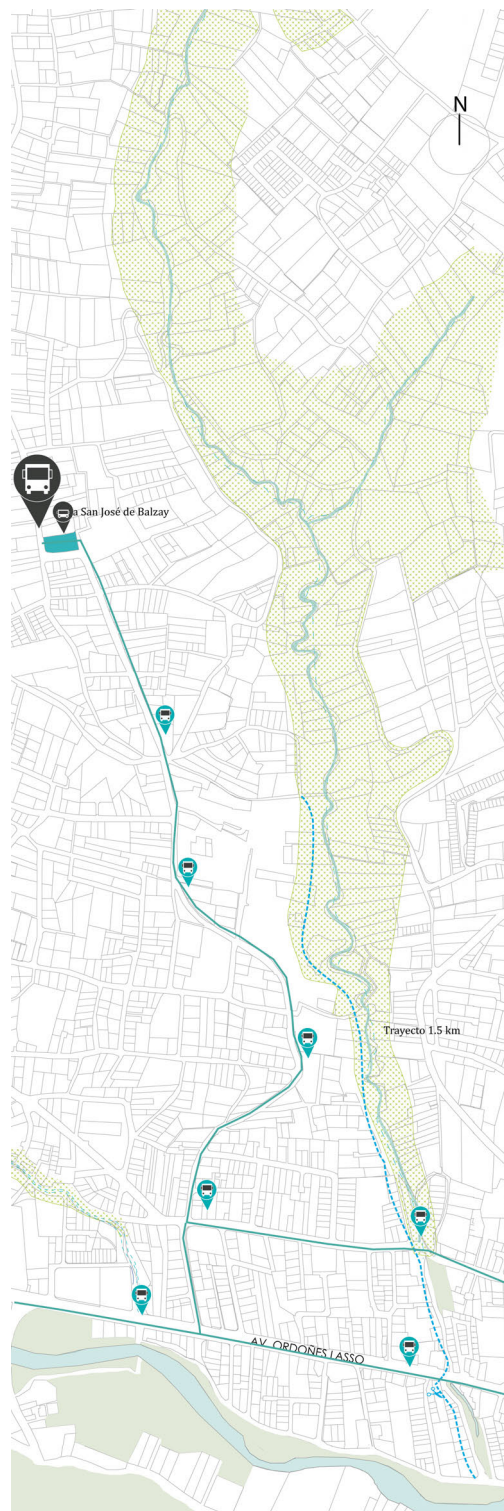


(A) Parada de autobús y Coop.Unatejar.

El tiempo de espera del autobús es de 30 minutos aproximadamente, llegando solo hasta la iglesia. Por lo tanto, los moradores del barrio que se encuentran a una distancia más lejana deben caminar hasta la parada próxima.

LEYENDA

-  Predios
-  Sitio de intervención
-  Plaza San José de Balzay
-  Área verde
-  Parada de bus
-  Parada de taxi



## 3.6. Prognosis e imagen - objetivo

En el área de estudio, se consideró el análisis fotográfico, cartográfico y estudio de campo, visualizando una degradación entorno a la infraestructura y a los espacios públicos como es la plaza de San José de Balzay, mismo que presentan problemas, contagiando de lo mismo al contexto natural y al paisaje en el que se encuentra, la falta de espacios recreativos en el sector hace que la población se centre en otras actividades. Por otro lado, estos problemas se considera estrategias para rehabilitar el lugar de estudio.

### 3.6.1 Matriz Foda

FIGURA 3.18: MATRIZ FODA DE MEDIO FÍSICO



FIGURA 3.19: Matriz foda de la Demografía y Socio-económico

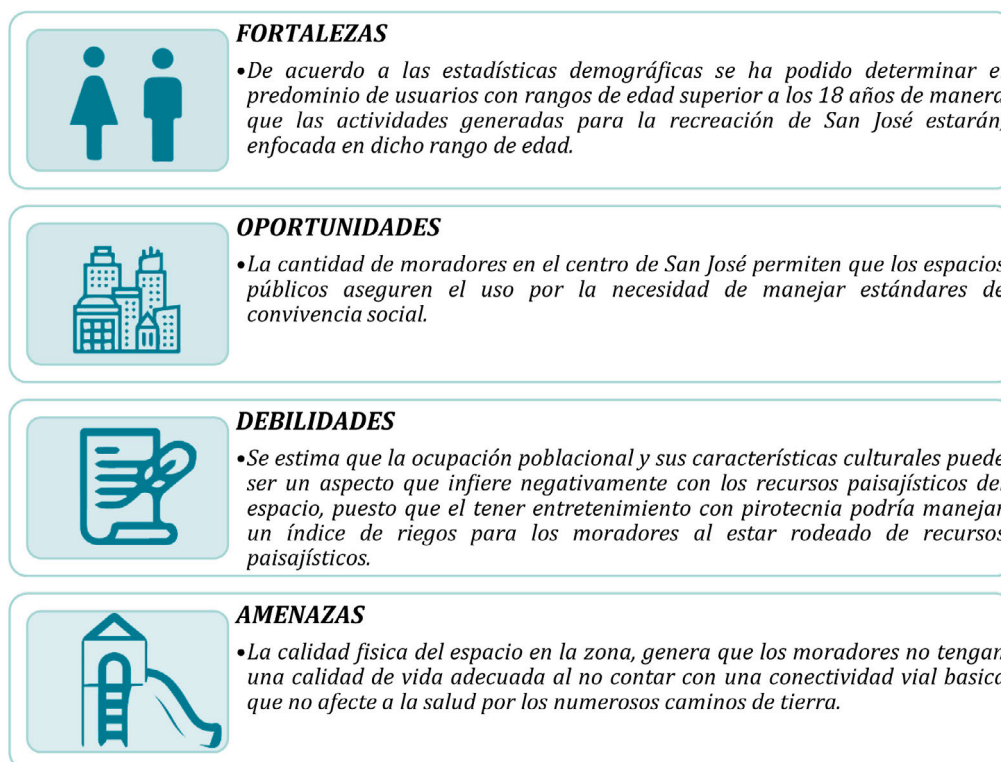


FIGURA 3.20: Matriz foda de infraestructura y servicios

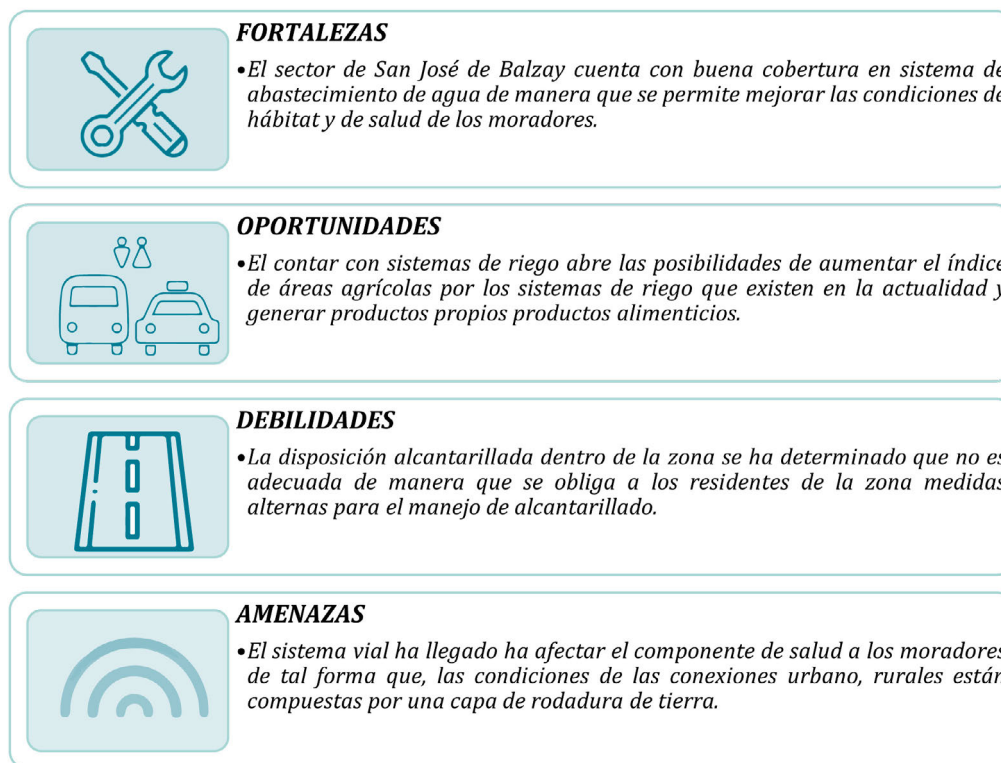


FIGURA 3.21: Matriz foda de imagen urbana



### 3.6.2 Foda General

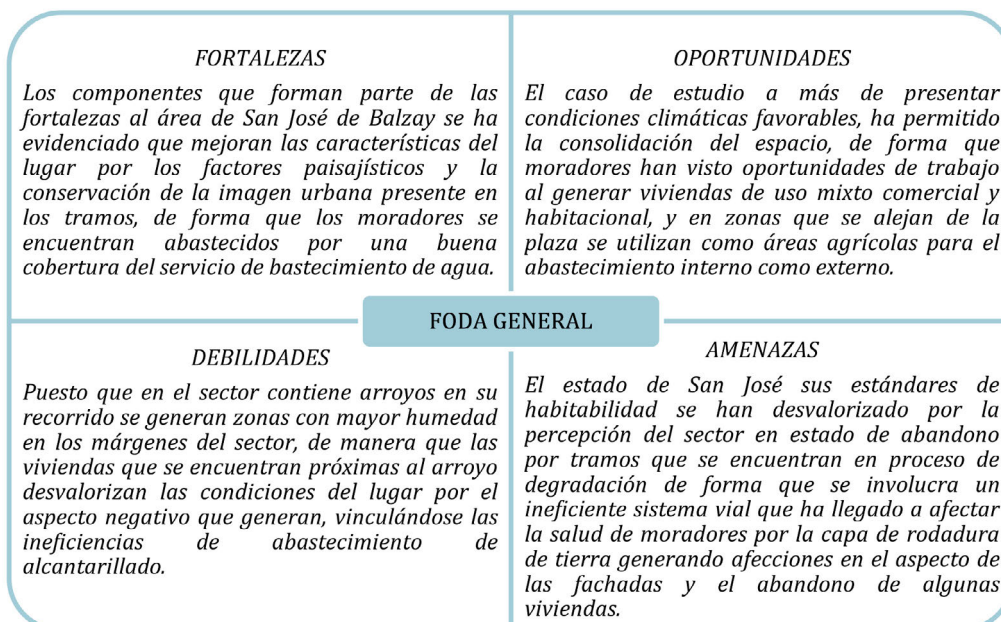
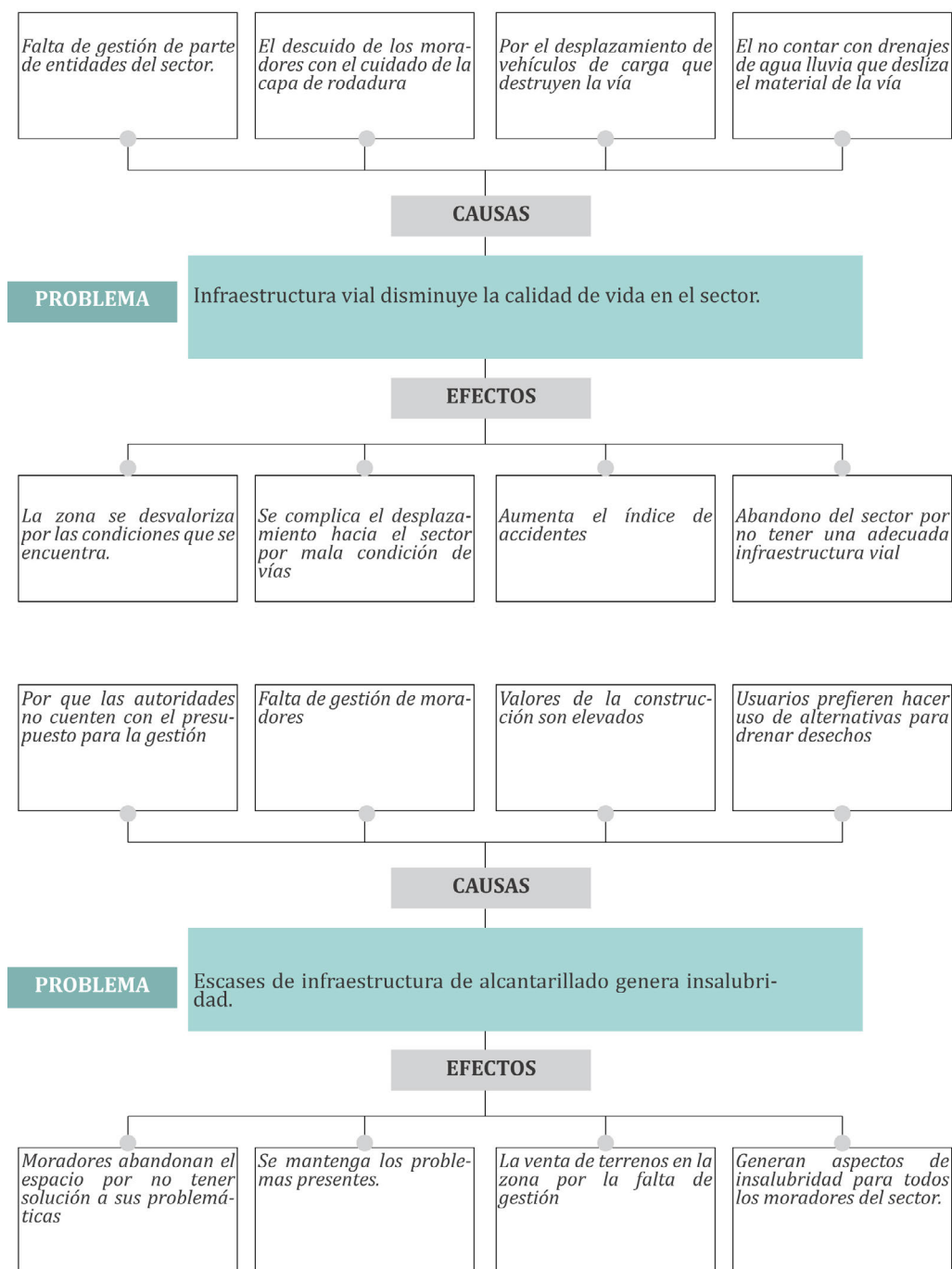
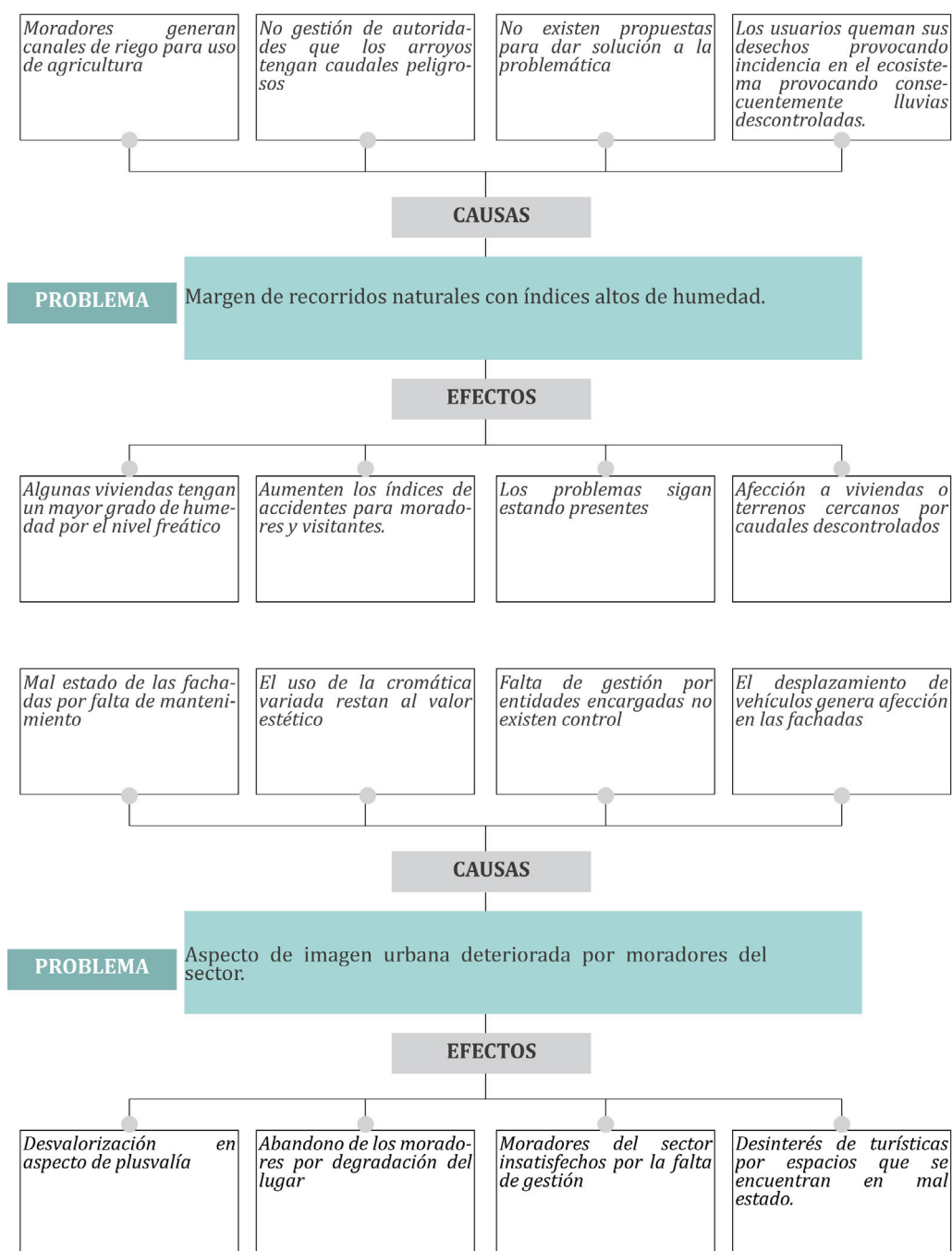


FIGURA 3.22: Foda General

### 3.6.3 Árbol de problemas





### 3.6.4 Ficha de problemas

MAGNITUD Y GRAVEDAD	EVOLUCIÓN	URGENCIA DE INTERVENCIÓN	VALOR TOTAL
Critico 5	Muy negativo 5	Inmediata 5	Problema leve 0-4
Muy grave 4	Negativo 4	Muy urgente 4	Problema moderado 4-6
Grave 3	Regular 3	Urgente 3	Problema medio 7-9
Moderado 2	Indiferente 2	Prioritaria 2	Problema importante 10-12
Leve 1	Resolución 1	Menos prioritarios 1	Problema muy importante 13-15
Muy leve 0	Positivo 0	Indiferente 0	

Tabla 3.9: Jerarquización de problemas - Infraestructura vial

<b>TÍTULO DEL PROBLEMA</b>	Infraestructura vial disminuye la calidad de vida en el sector.	
<b>Descripción del problema</b>	El sistema vial no cumple con las condiciones adecuadas para la movilización de los moradores por varios componentes entre la capa de rodadura de tierra y la insalubridad en todo su recorrido.	
<b>Causas</b>	<b>Efectos</b>	
-Falta de gestión de parte de entidades del sector. -El descuido de los moradores con el cuidado de la capa de rodadura. - Por el desplazamiento de vehículos de carga que destruyen la vía.	-La zona se desvaloriza por las condiciones que se encuentra. -Se complica el desplazamiento hacia el sector por mala condición de vías.  -Aumenta el índice de accidentes.	
<b>Localización</b>	Sector San José de Balzay	
<b>Magnitud</b>	<b>Evolución esperada</b>	<b>Urgencia de intervención</b>
Se ha categorizado al problema grande, dado que afecta a toda la comunidad que reside en el sector, considerándose de magnitud 3 grave, de manera que de una intervención temprana dado que podría afectar la salud de los moradores, polvo o zonas de insalubridad.	La problemática identificada puede aumentar a un valor de 4 en evolución, determinándose como negativo, dado que el no contar con la infraestructura vial adecuada genera intranquilidad en la asegurar al ingresar al sector.	La urgencia de intervención se estima con un valor 3 de urgente, dado que se genera afección en aspectos de salud, y desarrollan una mala imagen del sector disminuyendo el ingreso de turistas.
<b>Valoración total del problema</b>	Se estima un problema Medio 7 -9	
<b>Agentes y organismos responsables</b>	Las entidades responsables de la solución corresponden a la municipalidad y departamento de obras públicas.	
<b>Problemas asociados</b>	El problema genera una percepción negativa del lugar por la falta de gestión de espacios.	
<b>Objetivos preliminares</b>	Se podría plantear el uso de zonas de puntos de reciclaje para evitar zonas insalubres.	
<b>Otros en el diagnóstico sectorial (Demografía, Medio Físico, etc)</b>	N/A	

Tabla 3.10: Jerarquización de problemas - Servicios de infraestructura

<b>TÍTULO DEL PROBLEMA</b>	Escases de infraestructura de alcantarillado genera insalubridad.	
<b>Descripción del problema</b>	Debido a la falta de sistemas de alcantarillado se genera insalubridad por la creación de pozos sépticos construidos cercanas a otras viviendas, generando una percepción negativa del sector.	
<b>Causas</b>	<b>Efectos</b>	
-Por qué las autoridades no cuenten con el presupuesto para la gestión. -Falta de gestión de moradores. -Valores de la construcción son elevados. -Usuarios prefieren hacer uso de alternativas para drenar desechos. -Mínima incidencia de autoridades por sus nuevas autoridades.	-Moradores abandonan el espacio por no tener solución a sus problemáticas.  -Se mantenga los problemas presentes. -La venta de terrenos en la zona por la falta de gestión.  -Generan aspectos de insalubridad para todos los moradores del sector.  -Moradores no mejoren sus condiciones de vida.	
<b>Localización</b>	Sector San José de Balzay	
<b>Magnitud</b>	<b>Evolución esperada</b>	<b>Urgencia de intervención</b>
La problemática cualitativamente se identifica como una valoración 2 estableciéndose como moderado, puesto que su incidencia a los moradores, dado que son espacios con una amplia área de vegetación.	La problemática se puede considerar como un aspecto, 3 Regular incidiendo mínimamente en los moradores, y si efecto no puede generar aspectos muy negativos.	La urgencia a intervenir es prioritaria con un valor 2 dado que no puede afectar a todo el sector y los efectos que se generan no son considerados de gravedad.
<b>Valoración total del problema</b>	Se considera un problema moderado 4 -6	
<b>Agentes y organismos responsables</b>	Entidades Municipalidad y Gad parroquial	
<b>Problemas asociados</b>	Se desarrolla mala impresión a los moradores y visitantes.	
<b>Objetivos preliminares</b>	Se podría solventar mediante normativa de construcción que cumplan parámetros para evitar una mala impresión a los moradores.	
<b>Otros en el diagnóstico sectorial (Demografía, Medio Físico, etc)</b>	N/A	

Tabla 3.11: Jerarquización de problemas - Corredor

<b>TÍTULO DEL PROBLEMA</b>	Margen de recorridos naturales con índices altos de humedad.	
<b>Descripción del problema</b>	La problemática identificada puede generar que se afecte a las viviendas que se encuentran cercanas a los márgenes del arroyo o podrían tener el riesgo del caudal afecte directamente.	
<b>Causas</b>	<b>Efectos</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>-Moradores generan canales de riego para uso de agricultura.</li> <li>-No gestión de autoridades que los arroyos tengan caudales peligrosos.</li> <li>-No existen propuestas para dar solución a la problemática.</li> <li>-Los usuarios queman sus desechos provocando incidencia en el ecosistema provocando consecuentemente lluvias descontroladas.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>-Algunas viviendas tengan un mayor grado de humedad por el nivel freático.</li> <li>-Aumenten los índices de accidentes para moradores y visitantes.</li> <li>-Los problemas sigan estando presentes</li> <li>-Afección a viviendas o terrenos cercanos por caudales descontrolados.</li> </ul>	
<b>Localización</b>	Sector San José de Balzay	
<b>Magnitud</b>	<b>Evolución esperada</b>	<b>Urgencia de intervención</b>
Es considerada de manera cualitativa una valoración 3 grave, puesto que su incidencia se da en las viviendas que se ubican cercanas al arroyo y sobre todo aquellas que no han respetado los márgenes de protección.	El caso se estima que por la cantidad de viviendas que pueden afectarse su valor es 4 Negativo, dado que puede ser inseguro para los moradores de la zona.	Se determina cualitativamente con 3 Urgente, dado que es importante la intervención del espacio para evitar afecciones futuras sin embargo los temporales de lluvia podrían ser perjudiciales.
<b>Valoración total del problema</b>	Es estimado como Medio 7 -9	
<b>Agentes y organismos responsables</b>	GAD parroquial, Municipio	
<b>Problemas asociados</b>	Inseguridad al sector	
<b>Objetivos preliminares</b>	Implementación de rehabilitación del espacio.	
<b>Otros en el diagnóstico sectorial (Demografía, Medio Físico, etc)</b>	N/A	

## PROPUESTA DE RECUPERACIÓN DEL ESPACIO PÚBLICO Y MOVILIDAD

### 4.1. Planteamiento Red de movilidad Naturbana

La zona a intervenir se ubica a las afueras del centro consolidado, por la zona urbana de la parroquia San Sebastián ubicado en el Centro Oeste, este tramo se encuentra en la calle de la ruda ( Quebrada Sacay) y Av. del Tejar . Es necesario tener en cuenta que, la ruta conecta con el corredor Tomebamba, a la altura de las puertas del sol.



FIGURA 4.1: Delimitación del tramo de estudio Cuenca-Sinincay

El proyecto se genera en dos enfoques (tradicionalista y conservacionista), estos demuestran semejanzas y diferencias entre ellos. Sin embargo, el tradicionalista tiene la intención de mostrar nuevas ideas sin romper el contexto de implantación, para mejorar el alcance con los usuarios, mientras que el conservacionista trata de mantener en gran parte su originalidad, teniendo en cuenta que estos enfoques permiten constatar 2 alternativas de intervención urbana - rural. El sector de estudio cuenta con diversidad vegetación autóctona, sin embargo, se ha implantado más especies arbóreas para portencializar el entorno natural.

#### **4.1.1 Lista de Necesidades**

Los diferentes lineamientos planteados para las propuestas de anteproyecto, parten de las necesidades que se han expuesto por los usuarios por medio de encuestas. De esta formar generar los enfoques: conservacionista y tradicionalista.

- Realizar un anteproyecto de regeneración urbana a partir de conexiones urbanas - rurales, que permita integrar las la zonas de Sinincay y San Sebastian.
- Interacción, inclusividad y participación de la población.
- Establecer zonas y espacios comunes.
- La vegetación servirá como limitante para algunas zonas a intervenir.
- Respetar la vegetación existente y materiales del sector para mantener la identidad.
- Generar balcones para el disfrute de las diferentes visuales del sector.
- Crear mobiliarios urbanos.
- Utilizar materiales sostenibles que no alteren el medio físico, ni morfológico del sector.
- Plantear ciclo-vías que se integren con el contexto.
- Implementar señalética para informar a los transeúntes del espacio.

#### **4.1.2 Lineamientos estratégicos**

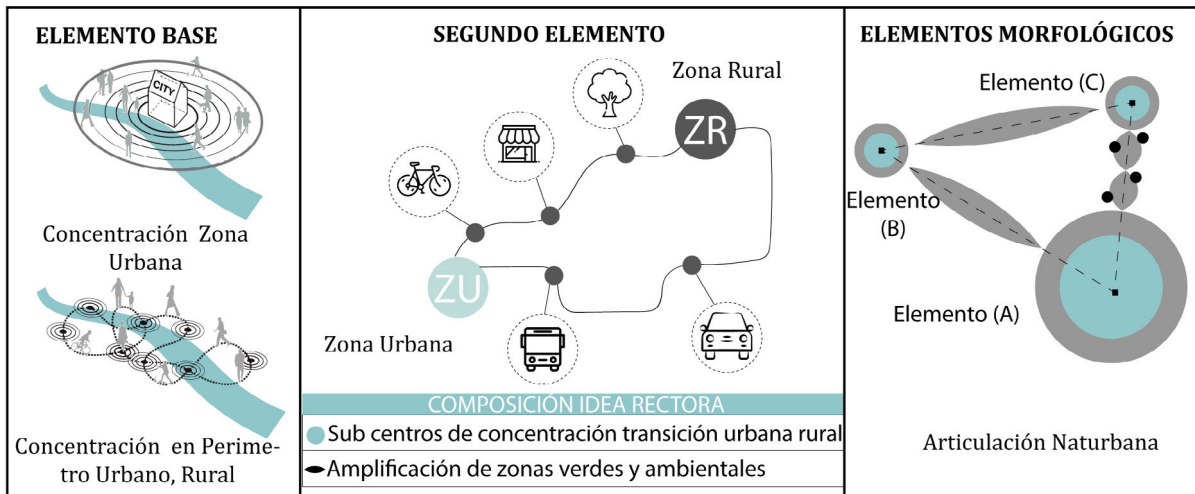
<b>LINEAMIENTOS ESTRATÉGICOS</b>	
<b>ESTRATEGIA</b>	<b>CRITERIO DE DESPLAZAMIENTO</b>
En base a los sistemas de desplazamiento que se han desarrollado durante los últimos siglos, es evidente el predominio absoluto del sector automovilístico, en donde la incidencia peatonal es mínima por la falta de tipologías alternas de movilidad.	Implantación de articuladores urbanos rurales que incentiven la visita de espacios segregados. Propuesta de senderos naturbanos manteniendo centros de concentración social.
<b>ESTRATEGIA</b>	<b>ENTORNO</b>
El gran aporte de ecosistemas que se encuentran en conjunto con la flora y fauna, presenta oportunidades para el aprovechamiento que incentiven una accesibilidad diferente mediante senderos que unen la ciudad y campo, por medio de la transición natural.	Generación de infraestructura en ciclo vías y peatonales para la accesibilidad hacia la plaza central de San José.
<b>ESTRATEGIA</b>	<b>PERCEPCIÓN DEL ESPACIO</b>
La percepción que actualmente se tiene de zonas urbanas, ha generado que un ciclista no cuente con seguridad adecuada por la falta de infraestructura.	Implementación de zonas verdes que generen condiciones medioambientales positivas aumentando la calidad del aire.
<b>ESTRATEGIA</b>	<b>INFRAESTRUCTURA VIAL</b>
La limitante vial que existen en zonas alejadas de las concentraciones urbanas genera una disminución en desplazamientos hacia centros poblados rurales, que se encuentran a medio proceso de consolidación, de modo que varios factores inciden de manera negativa al aumentar la huella de carbono ya que la accesibilidad hacia el centro de San Jose se realiza mediante automotores públicos y privados, existiendo carencia de otros medios de movilidad.	Planteamiento de opciones de infraestructura vial que evite el deterioro de salud en moradores y visitantes. Amplificación de recursos nativos que aumente la percepción del recorrido.

Tabla 4.1: Criterio de estrategia del corredor

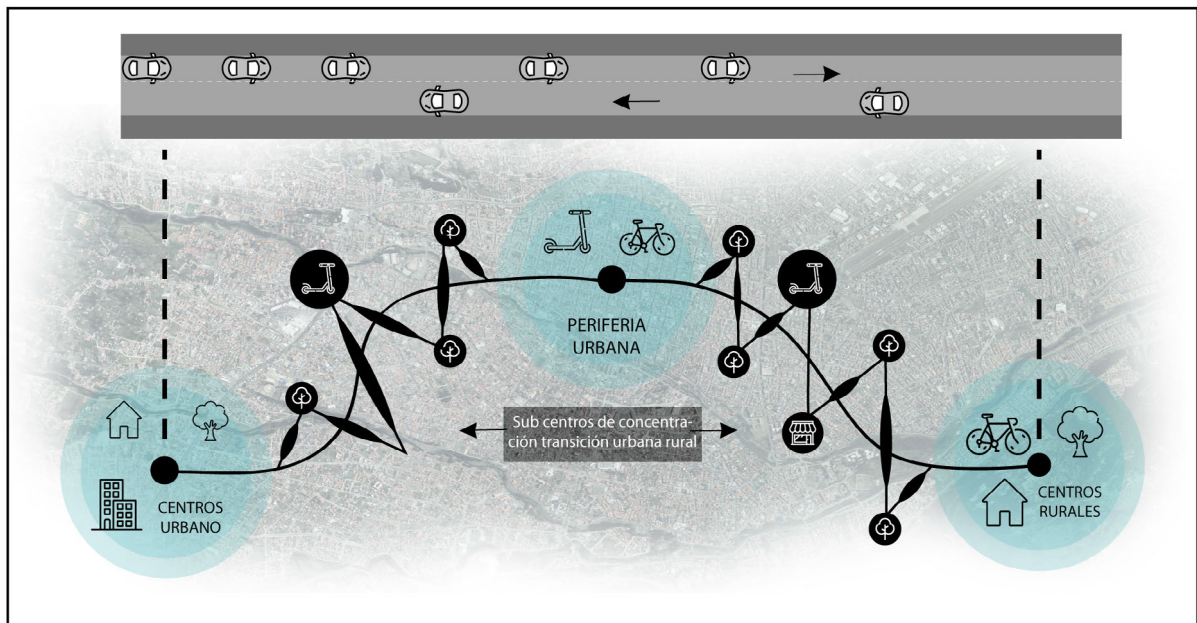
## 4.2. Idea Rectora - Corredor

En base al análisis del área de estudio, se plantea hacer un diseño estratégico a través de la idea rectora basada en las concentraciones demográficas, equipamientos y servicios, ubicadas en sectores urbanas y rurales, que se van desarrollando a partir de un centro

focal de un determinado territorio.



El segundo componente parte del hídrico, bajante paralelo a la parroquia Sinincay, siendo una red alternativa de movilidad Naturbana, que permite amplificar los puntos de concentración social y de servicios, proyectándose como espacios de alto valor, en el componente de movilidad, contando con un morfología organica en su trayectoria.



PLANTEAMIENTO DE RUTAS NATURBANAS

Este proceso se desarrolla a través de una interpretación y descomposición, analizando como eje principal la concentración urbana y la rural, debido a que su forma asimétrica conecta una circulación a todos los espacios planteados en la propuesta.

### 4.2.1. Propuesta Formal

Se propone el uso de formas simples y geométricas respetando la topografía del terreno; y el contexto natural, analizando el entorno se toma la forma de las curvas nivel, adaptándolo y generando espacios funcionales.

LINEAMIENTOS ESTRATÉGICOS		
ESTRATEGIA	CRITERIO FORMAL	OPERATIVIDAD
Recuperar la capacidad biológica del suelo mediante especies vegetales endémicas capaces de tener una distribución acorde al crecimiento y función conjuntamente sean capaces de crear micro hábitats apropiadas para la regeneración natural de la zona.	Deforestar vegetación que haya cumplido su ciclo de vida o cuyas raíces impidan el real crecimiento de las mismas, y reforestar con vegetación endémica del sector para no generar un impacto ambiental y la no adecuación de la vegetación en el área de estudio.	Arquitectura y Diseño -Vegetación endémica y heterogénea. -Caminos

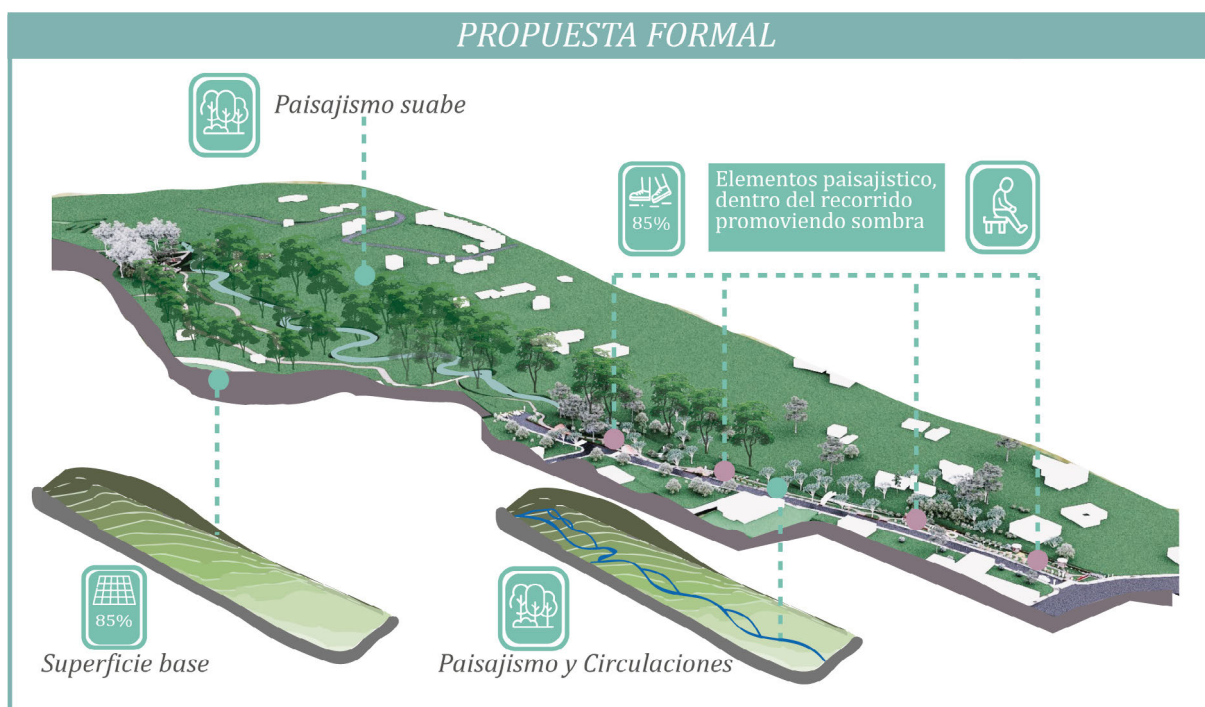


FIGURA 4.2: Propuesta Formal. Elaboración: Autores

## 4.2.2. Propuesta Funcional

Para la propuesta funcional se implementan espacios recreativos y de senderismo que se conectan de manera directa con las áreas verdes y a su vez con el entorno urbano formando un solo espacio que potencialice la calidad de vida de la población.

LINEAMIENTOS ESTRATÉGICOS		
ESTRATEGIA	CRITERIO FUNCIONAL	OPERATIVIDAD
Proponer un mejoramiento arquitectónico entorno a ingresos a los caminos y senderos, también implementar mapas y señalización, conjuntamente plasmar seguridad entorno a localizar iluminación y cámaras de vigilancia, generando en el usuario pertenencia y un uso correcto.	Generar espacios accesibles para un recorrido cómodo, para peatones como para personas con capacidades especiales las cuales vinculen sus actividades con el espacio natural.	Paisaje y vegetación -Reforestación -Deforestación -Senderos -Mejoramiento del paisaje

Las características que presenta el proyecto busca tener un equilibrio entre la construcción de edificaciones y la implementación de áreas verde.

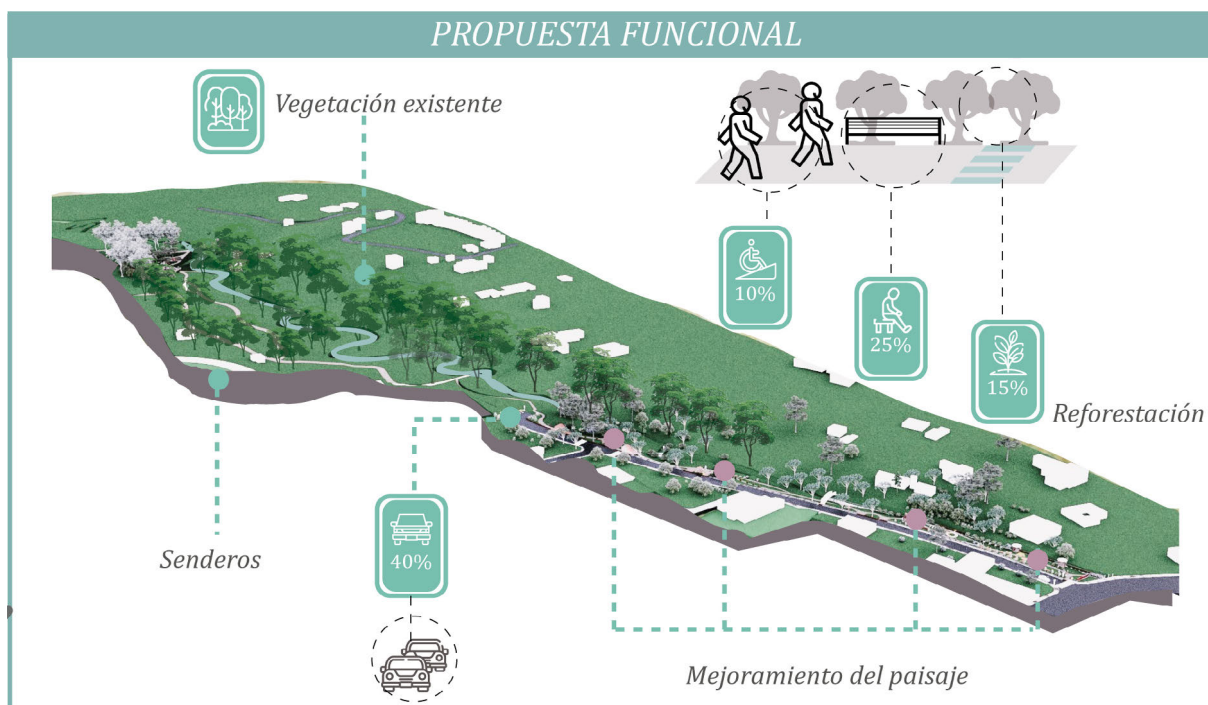


FIGURA 4.3: Propuesta Funcional. Elaboración: Autores

### 4.2.3. Propuesta Tecnológica

Para la propuesta de mobiliarios se implementa materiales propias del lugar, también se utiliza la madera como material propio del contexto inmediato.

LINEAMIENTOS ESTRATÉGICOS		
ESTRATEGIA	CRITERIO TECNOLÓGICO	OPERATIVIDAD
Recuperar la calidad de uso de senderos y caminos, mediante la resultante de la dinámica actual de sus unidades paisajísticas y ambientales, estableciendo criterios de sustentabilidad y conservación para autoridades pertinentes en un atractivo para la ciudad.	La utilización de materiales no invasivos de manera equilibrada combinándolos con la estética paisajística y ambiental del sector, logrando generar espacios ordenados y ajustados a las necesidades de la población dando una percepción interesante entorno a la conservación de la zona.	Mobiliario urbano -Elementos de iluminación -Elementos de seguridad y vigilancia -Elementos de limpieza -Elementos de descanso

Las soluciones se basa en que el material aplicado en la propuesta ofrezca durabilidad, sustentabilidad y confort a los turistas, además es respetuoso con el medio ambiente, es renovable y se cultiva naturalmente siendo que se reutilizable y biodegradable.

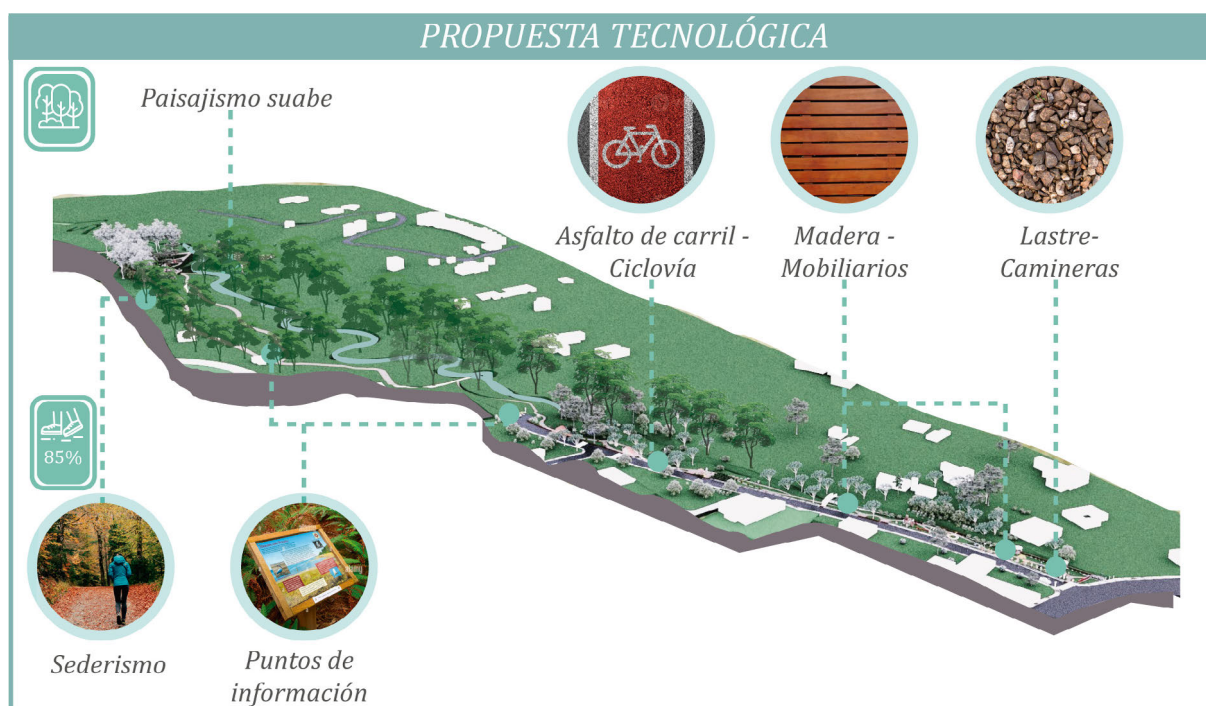


FIGURA 4.4: Propuesta tecnológica. Elaboración: Autores

#### 4.2.4. Zonificación del Anteproyecto

**Actividades recreativas:** Se implantan los juegos infantiles y el área de ejercicios para adultos mayores.

**Actividades culturales:** Adaptar a la topografía del lugar para espacios de comercio, talleres culturales, entre otros.

**Actividad de mirador:** Cumple la función de apreciar el paisaje que conforma el eje hídrico, de tal forma convirtiéndose en un punto de concentración lo cual maximiza el valor paisajístico y natural.







**Zona de Parqueadero:** Esta conformado como un elemento de transición, estableciéndose como punto final de alternativa de desplazamiento convencional y conformándose a la vez como punto de partida para un desplazamiento sin automotores.

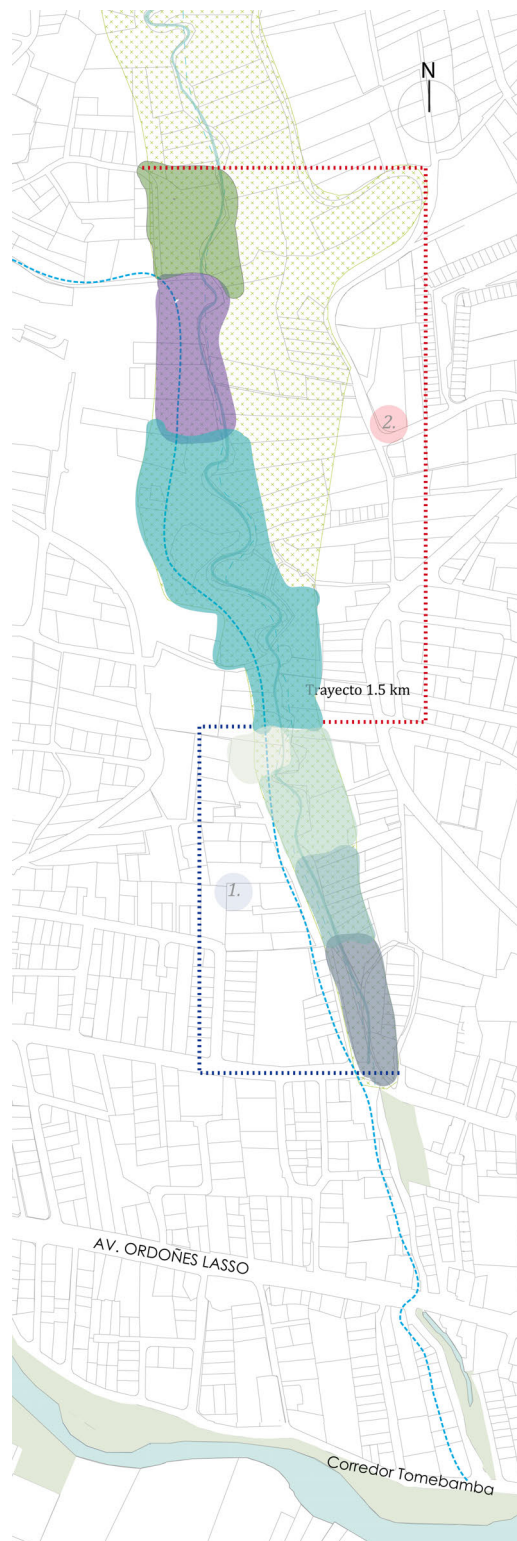
**Actividades de Ocio:** En este apartado de la topografía cuenta con gran cantidad de visuales, por ello se plantea un mirador completado con vegetación.

**Actividades de sendero:** La abundante vegetación brinda espacios de relajación que se complementará con mobiliario de descanso.

**Actividades de ciclismo:** Centro de actividad de concentración peatonal y ciclistas.

##### LEYENDA

<i>1. Enfoque Tradicionalista</i>	
	Recreativo
	Culturales
	Mirador
	Parqueadero
<i>2. Enfoque Conservacionista</i>	
	Ocio
	Senderos
	Para de ciclismo



## 4.3. Propuesta Arquitectónica - Corredor

### 4.3.1. Emplazamiento

La ruta Naturbana de San Jose de Balzay - Cuenca, comprende una dimension de 20m desde el eje del rio, con una longitud aproximada de 1,5 Km.

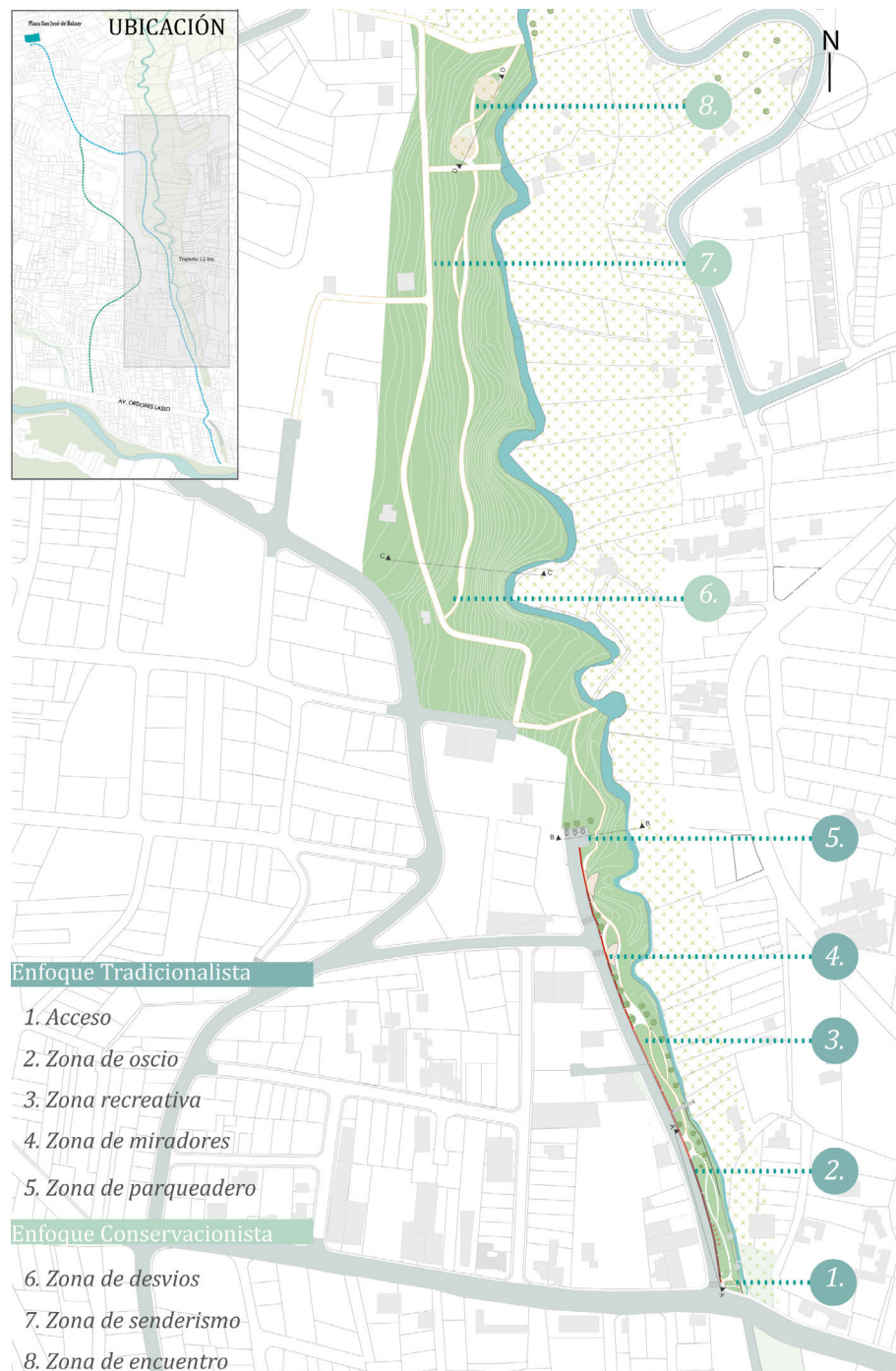


FIGURA 4.6: Emplazamiento de Ruta Naturbana. Fuente: Elaboración propia

### 4.3.2. Zonificación por enfoques

#### Enfoque Tradicionalista

La aplicación del enfoque genera una serie de aspectos favorables para la zona de San José de Balzay, aquellos elementos existentes en la actualidad identifican al sector de alta valor paisajístico, sin embargo, gran porcentaje de dicha flora están deterioradas lo cual representa un valor mínimo al percibirlo por los usuarios, por lo cual no se tiene conciencia de las características favorables y beneficiosas para el sector de San José.

CUADRO DE ÁREAS TRADICIONALISTA				
Zona	Subzona	Componentes	Mobiliario	Áreas m2
Zona de Circulación	Área de camineras	Camineras	Pergolados	500
		Senderos	Plantas	
		Graderíos	Bolardos	
		Rampas	Pilastras de bebederos	
Zonas seguras	Sistema de vigilancia	Alarmas comunitarias	Botones de auxilio	4
		Alarmas monitoreadas	Tablero de guía	
Zona de recreación	Área social para adultos	Zona de lecturas	Bancas, basureros, juegos	450
	Área para mascotas	Zona de juegos		
	Recreación infantil	Zona para descansar		
Zonas culturales	Zona de información	Artesanías	Caseta de madera	6
Zonas de miradores	Terraza miradora	Zona de descanso	Bancas, mesas, tableros de guía	25
		Zona de observación		
Zona de Parqueadero	Estacionamiento	Parqueadero exclusivo	Bolardos	75
		Plazas de parqueo	Puntos de recolección	

Tabla 4.2: Cuadro de áreas del enfoque tradicionalista



FIGURA 4.7: Zonificación con enfoque tradicionalista

## Enfoque conservacionista

El uso de estrategias urbanísticas a vinculado planteamientos en el aspecto paisajístico ubicados en la trayectoria del recorrido naturbano el cual se realiza a través de un tratamiento urbano con enfoque Conservacionista, el cual aporta que todos los elementos del proyecto se amplifiquen su utilidad y aumenten su identidad promoviendo su identidad local. Dicha estrategia promueve movimientos populares para restauración de espacios que se encuentran actualmente en proceso de degradación.

Tabla 4.3: Cuadro de áreas con enfoque conservacionista

CUADRO DE ÁREAS CONSERVACIONISTA				
Zona	Subzona	Componentes	Mobiliario	Áreas m2
Zona de Circulación	Área de camineras	Camineras, Senderos	Basureros , Pilastras de bebederos	500
Zonas seguras	Sistema de vigilancia	Alarmas comunitarias, Alarmas monitoreadas	Botones de auxilio	4
Zona de Ocio	Miradores	Zona de lecturas	Bancas, basureros, jardineras, tableros de guía	200 m
	Sembrío de plantas frutales	Terraza miradora, Zona de distracción		
Zonas de Sendero	Vistas Paisajísticas	Zonas de relajación  Zonas de interacción	Especies arbóreas , rótulos, alumbrado público	400
Zona de Ciclistas	Entrada y Salida del sendero	Señalización	Bolardos  Alumbrado público, bancos,	200



FIGURA 4.8: Zonificación con enfoque conservacionista

### 4.3.3. Propuesta de circulación

Se plantea dos tipos de circulación tanto vehicular como peatonal, teniendo en cuenta estrategias planteadas anteriormente.

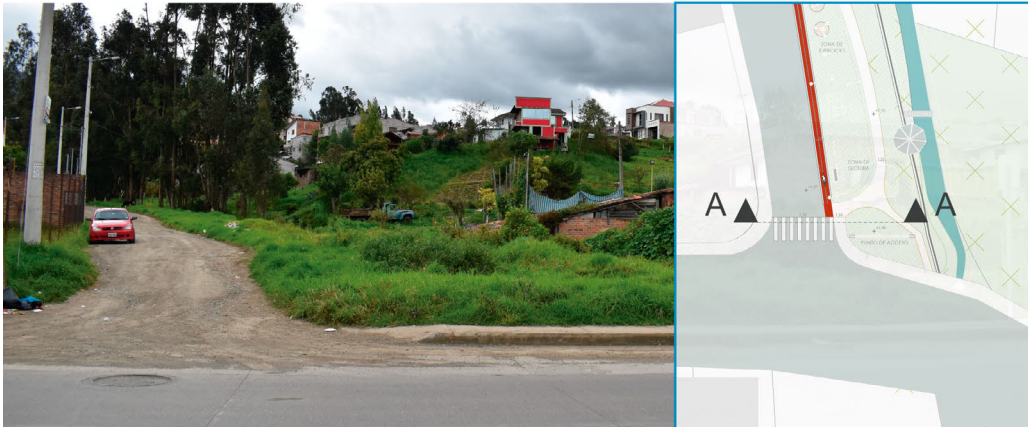


FIGURA 4.9: Propuesta de circulación vehicular y peatonal. Fuente: Elaboración propia

- Circulación vehicular.

En base al análisis vial del lugar se plantea mantener la dirección de las calles contiguas al área de intervención, así como implementar una ciclorruta a lo largo de todas las riberas del río. Las dimensiones de la vía principal son especificadas para brindar a sus transeúntes comodidad y seguridad al momento de recorrerlas.

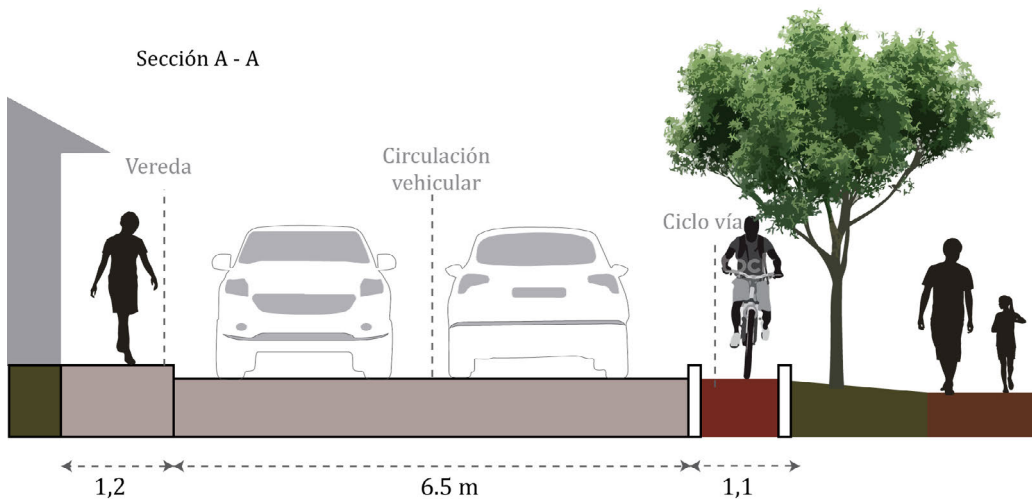
Proyecto actualmnte



Propuesta de anteproyecto vial



Sección A - A



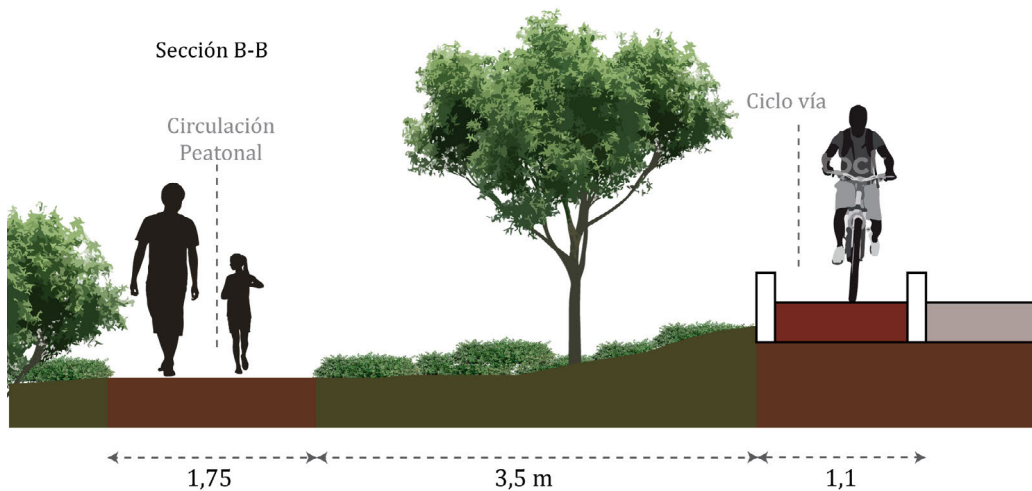
- Circulación Peatonal - Enfoque tradicionalista.

La circulación peatonal del anteproyecto tradicionalista, se estimó pertinente recuperar los senderos existentes y complementarlos con el diseño de nuevos senderos, para uso de ciclo vías. Se plantea el uso de gravilla, de esta manera se recurre a materiales que guarden armonía con el entorno evitando así el uso de hormigón.

Proyecto actualmentente



Propuesta de anteproyecto vial



- Circulación Peatonal - Enfoque conservacionista.

La siguiente circulación peatonal pertenece al anteproyecto del enfoque conservacionista, permitiendo esta zona la mínima recuperación de los senderos existentes, lo cual se plantea dar mantenimiento al lugar para que guarden armonía con el entorno evitando así el uso de otros materiales.

Proyecto actualmnte



Propuesta de anteproyecto vial



- Señalización.

En el diseño del anteproyecto se ha propuesto la siguiente señalización tanto vertical como horizontal

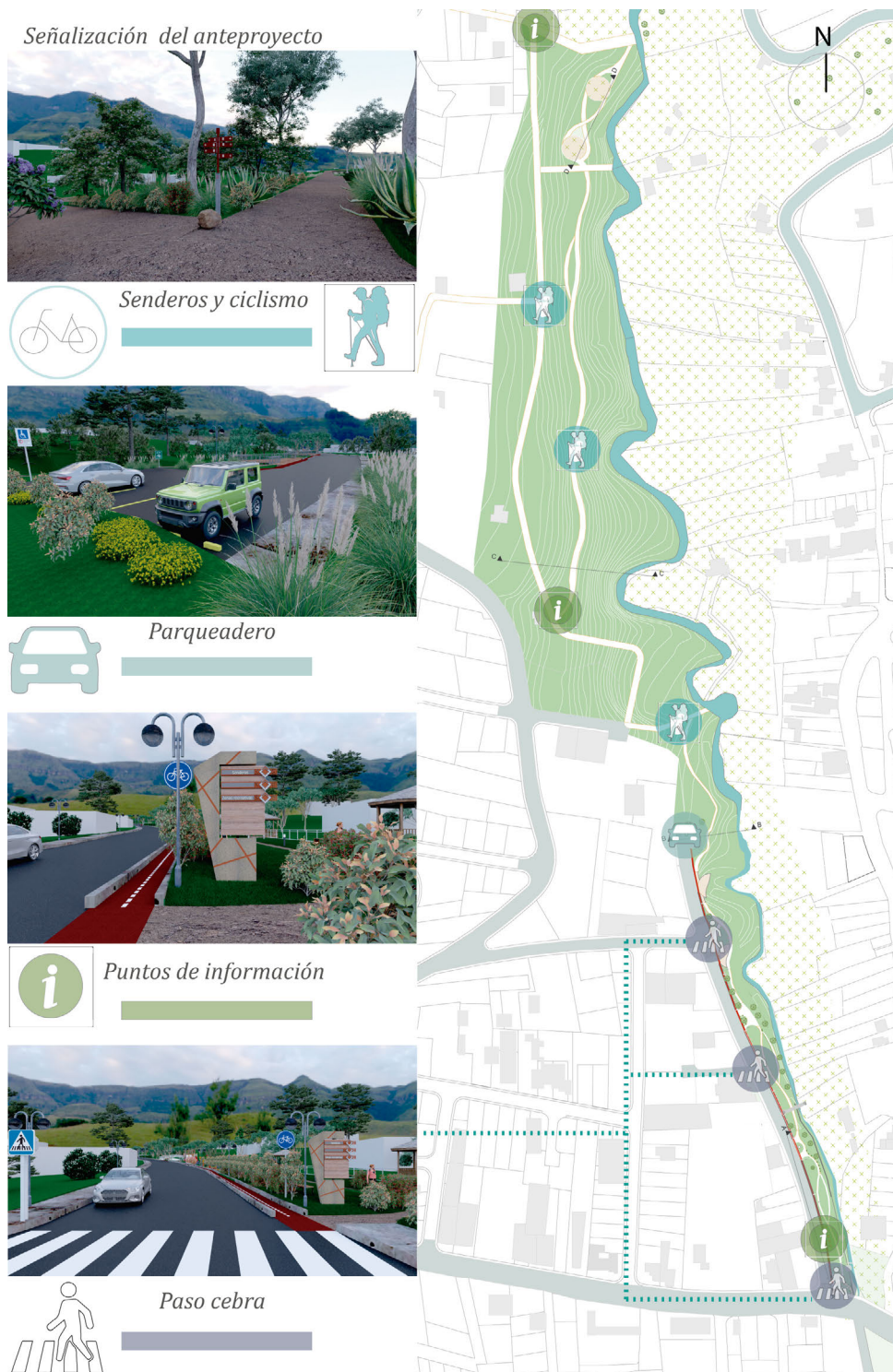


FIGURA 4.10: Señalización de anteproyecto. Fuente: Elaboración propia

#### 4.3.4. Vegetación propuesta - corredor

Para la vegetación del área de intervención es importante recalcar el respeto por la flora existente, ya que se trata de su mayoría de arboles con años de crecimiento y que cumplen la función de sostener las margenes de protección. Se propone la introducción de nueva vegetación con características de fácil adaptabilidad al lugar ya que corresponde a un ambiente templado y frío. Algunas de ellas son frutales ubicadas a lo largo de la zona de ocio para permitir que los transeúntes puedan acceder a los mismos; otras son enredadera ubicadas en la estructura de las barandillas de madera por la caminera; mientras que la vegetación decorativa se implementa en zonas como el ingreso al corredor, cerca de los juegos recreativos y de deporte. Por ultimo, el resto de zona donde no existe mucha vegetación de implementa variedad de vegetación decorativa acelerada.

Tabla 4.4: Simbología de vegetación propuesta. Fuente: Elaboración propia







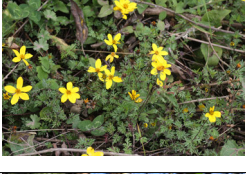








Nombre común	Imagen	Altura (m)	Color de ubicación	Simbología
Cepillo rojo		3 - 6		
Eugenia		2 - 4		
Ñachag		0,80 - 1		
Eucalipto		6 - 12		
Jacaranda		6 - 12		



FIGURA 4.11: Propuesta de vegetación - enfoque tradicionalista. Fuente: Elaboración propia



FIGURA 4.12: Propuesta de vegetación - enfoque conservacionista. Fuente: Elaboración propia

### 4.3.5. Criterios de diseños aplicados - Tramo 1

#### 4.3.5.1 Letrero

Dentro del recorrido urbano se plantean puntos de concentración, como centros de encuentro para mejorar la experiencia de los visitantes, adicionalmente forma parte del inicio del recorrido con el planteamiento de múltiples formas de desplazamiento.



FIGURA 4.13: Letrero Naturbano. Elaboración: Autores

#### 4.3.5.2 Criterio de Diseño - Zona de ejercicios

Se ha planteado zonas para el funcionamiento de ejercicios en todos los rangos de edad para infantes, adolescentes y adultos siendo aquellos de fácil acceso, al permitirse multiusos con 12 elementos que proveen de recreación a todos sus usuarios.

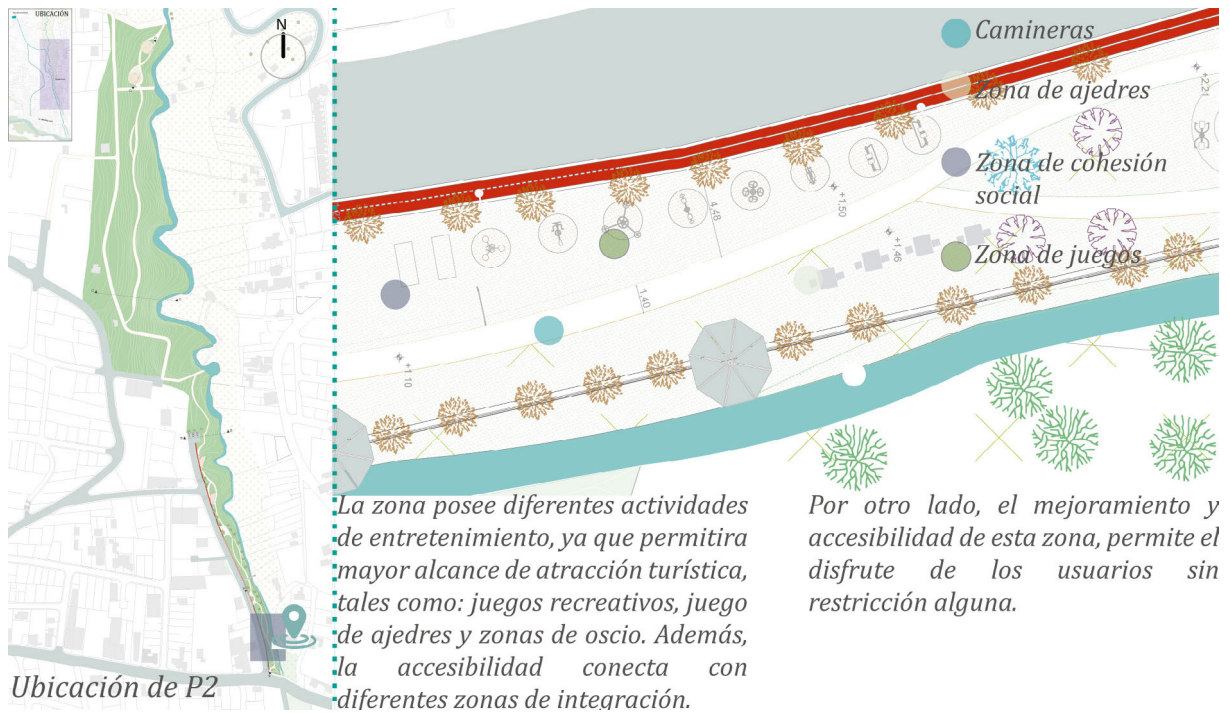


FIGURA 4.14: Zona de Ejercicio. Elaboración: Autores

### 4.3.5.3 Criterio de Diseño - Laberinto vegetal

Espacios destinados para la recreación de sus usuarios mediante elementos en vegetación baja y media, enfocado principalmente en infantes y adolescentes. Utilizando especies como Eugénias para privatizar zonas sin usar elementos arquitectónicos.

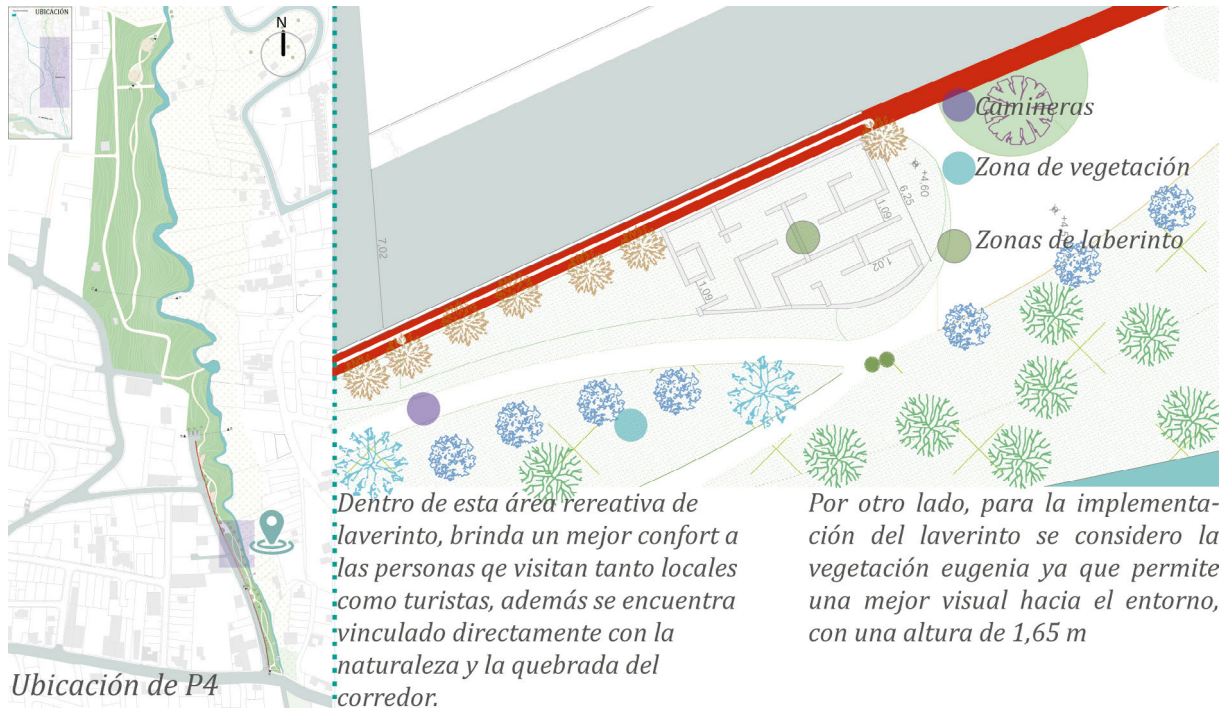


FIGURA 4.15: Zona de integración. Elaboración: Autores

#### 4.3.5.4 Criterio de Diseño - Zona de juegos infantiles

El planteamiento de espacios recreacionales infantiles se genera mediante mobiliarios de entretenimiento para grupos de usuarios niños y adolescentes, de tal manera que se integre actividades en medio del recorrido naturbano.

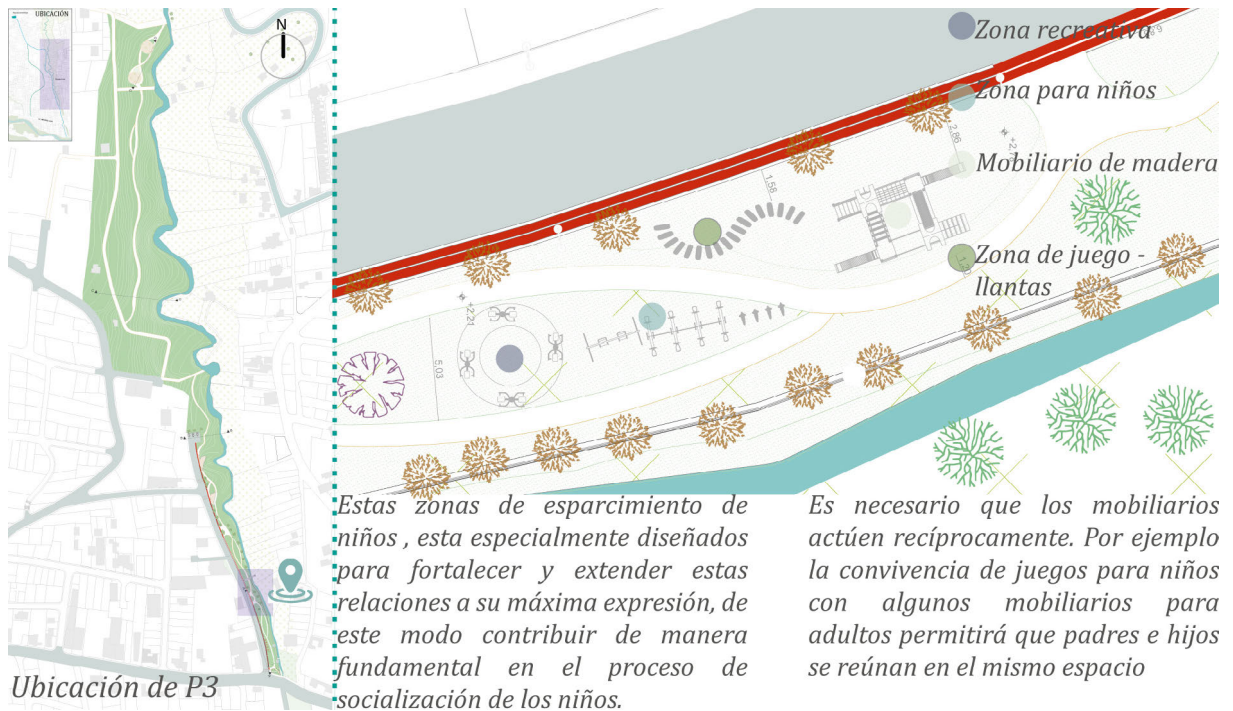
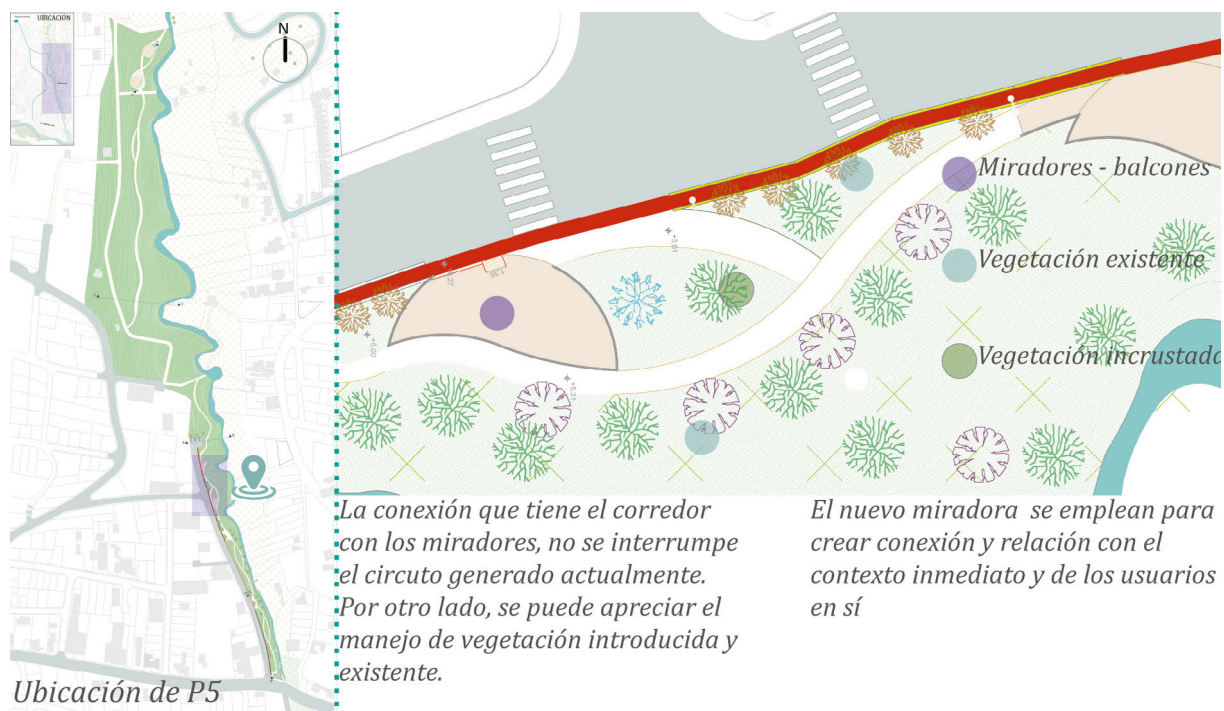


FIGURA 4.16: Zona de niños. Elaboración: Autores

#### 4.3.5.5 Criterio de Diseño - Zona de actividades de ocio

El emplazamiento de espacios recreacionales, son de vital importancia para aumentar la utilidad de zonas mediante actividades como Yoga e interacción social sin dejar de lado mobiliarios bajos, arboles, vegetación media de tal forma que este destinado para todos los rangos de edad.



### 4.3.6. Criterios de diseños aplicados - Tramo 2

#### 4.3.6.1 Criterio de Diseño - Zona de encuentro

Debido a las amplias zonas verdes implantadas en el recorrido se ubican estratégicamente espacios seguros que permitan a los usuarios tener referencia de la ubicación, utilizándose mobiliarios y zonas cubiertas para el descanso y recuperación de usuarios que realizan el recorrido.



#### 4.3.6.2 Criterio de Diseño - Senderos

Las tipologías de espacios en cuanto recorridos varían dependiendo en donde se encuentran implantados, es decir se tornan espacios más comúnmente denominados senderos en áreas que contienen altos índices de vegetación.



FIGURA 4.17: Zona de biocorredores - Senderismo. Elaboración: Autores

## 4.4. Planteamiento de la Plaza de San José de Balzay

Los espacios públicos se entienden como espacios que brindan a los usuarios sensaciones de libertad, relajación y distracción donde generalmente son utilizados para tener convivencia social con más usuarios. Es decir las áreas públicas aportan con actividades internas como desplazamiento, entretenimiento, comunicación para aumentar el valor del lugar y promover un funcionamiento adecuado, de tal forma que dicha permanencia requiere de espacios que brinden componentes como mobiliarios, elementos urbanos, seguridad y que sean principalmente articuladores con el contexto, vinculándose con la materialidad, cromática dependiendo de la tipología de usuarios y la relación con el contexto.

El área correspondiente a la plaza central de San José de Balzay esta delimitada por el lado oeste y sur por infraestructura vial, mientras que la parte norte colinda con una vivienda y finalmente el lado este el equipamiento de iglesia de San José, donde existe en su contexto un margen verde que brinda el ecosistema de Sinincay.



FIGURA 4.18: Delimitación del tramo de plaza

### 4.1.1 Lista de Necesidades

De acuerdo a los datos obtenidos en los estudios realizados, así como en las encuestas, se propone un proyecto con los siguientes requerimientos los mismos que fueron socializados con los habitantes del barrio y algunos visitantes. Entendemos que con nuestra propuesta, San José de Balzay y la ciudad tendrán una Plaza más atractiva y funcional.

- Realizar un mobiliario adecuado: como las bancas que no obstaculicen la circulación peatonal. Estarán sobre piso duro y con sistema de anclaje fijo capaz de evitar toda inestabilidad.

- Basureros públicos
- Establecer zonas y espacios comunes.
- La vegetación servirá como limitante para algunas zonas a intervenir.
- Utilizar materiales sostenibles que no alteren el medio físico, ni morfológico del sector.
- Plantear ciclo-vías que se integren con el contexto.

#### 4.4.2 Lineamientos estratégicos

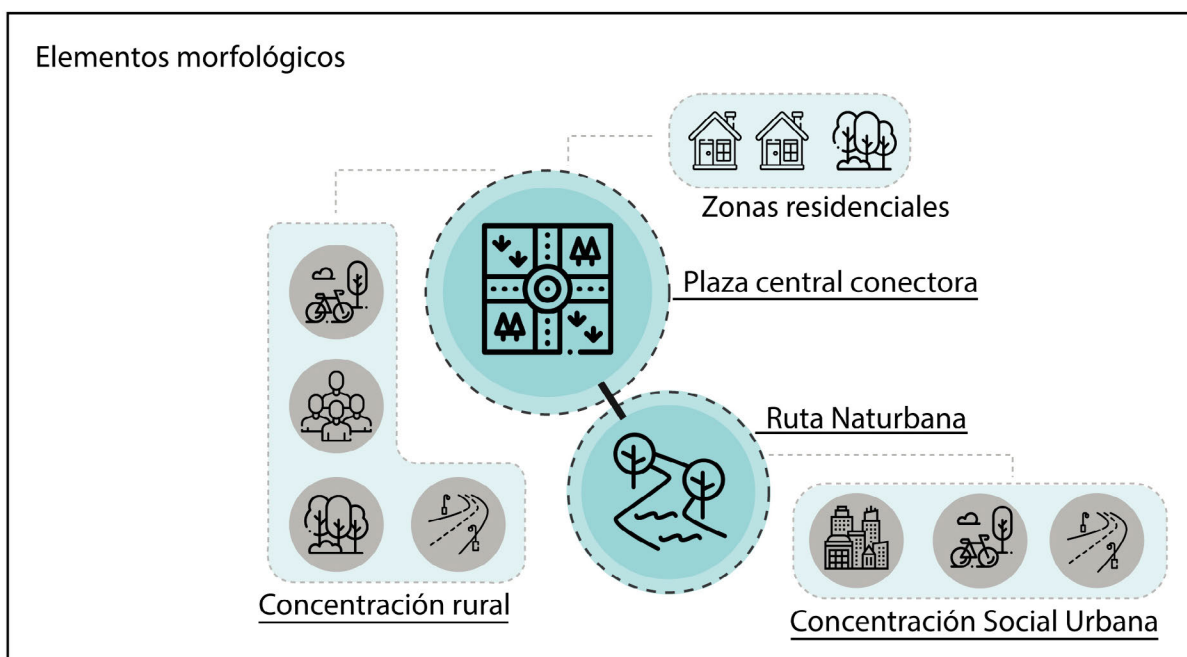
<b>LINEAMIENTOS ESTRATÉGICOS</b>	
<b>ESTRATEGIA</b>	<b>CRITERIO DE DESPLAZAMIENTO</b>
El punto central de la plaza es la encargada de la conexión entre la ruta naturbana y la vía local de la zona, concluyendo que es uno de los objetivos de la restauración del espacio, puesto que los beneficios que representan el manejo de puntos articuladores evitan la segregación de los espacios.	La circulación tanto interna de la plaza como externa en su accesibilidad, ha sido considerada como un componente elemental para generar la restructuración zonal, donde cada espacio interno cuenta con recorridos para llegar a lugares que manejan elementos naturales altos, medios y bajos.
<b>ESTRATEGIA</b>	<b>CRITERIO PAISAJISTA</b>
La parte natural cumple con un rol vital dentro del planteamiento de una localidad, al llevar a cabo una regeneración carente de un entorno paisajístico, se disminuye la percepción de los usuarios y reduce la concurrencia de visitantes, moradores dejando claro que los espacios verdes son tomados como áreas de descanso y esparcimiento.	Es importante aumentar el índice de vegetación en todas sus categorías altas, medias y bajas, es decir son ubicadas en relación a su zonificación de actividades, como: zonas de circulación, zonas recreativas y espacios de relajación; desarrollando una barrera natural con la parte consolidada que brinde seguridad y distracción a sus ocupantes.
<b>ESTRATEGIA</b>	<b>IMPLANTACIÓN EN EL ENTORNO</b>
La implantación de espacios comunitarios es indispensable dentro de zonas lejanas, ya que son propensos a un temprano estado de degradación, es decir, deben cumplir con la función de esparcimiento, valido para el desarrollo zonal.	La activación de un espacio multifuncional en el centro del sector de San José, aumenta el valor con recursos naturales y materiales propios del lugar los cuales generan identidad a la zona, para varias actividades comunales.

Tabla 4.5: Criterios estratégicas de plaza

Fuente y Elaboración: Propia

## 4.5. Idea Rectora - Plaza

En base a los criterios extraídos sobre la planificación, se maneja estrategias para la composición formal, estética y funcional de la plaza, considerando su función articuladora con la ruta naturbana como independientemente su comportamiento interno que alberga actividades de cohesión social brindando integración a la parroquia. Es decir, los centros de función articuladora son interconectados por redes de movilidad peatonal o desplazamiento alternativo favoreciendo a todos los usuarios que hacen uso de las redes naturales.



Se toma como concepto la unión de la ruta naturbana y la plaza, los cuales integran el medio natural y construido en donde generan espacios funcionales y está de acuerdo a la topografía del terreno, además acorde a las necesidades de los usuarios y el estilo arquitectónico se integran en su contexto inmediato.

### 4.5.1. Propuesta Formal

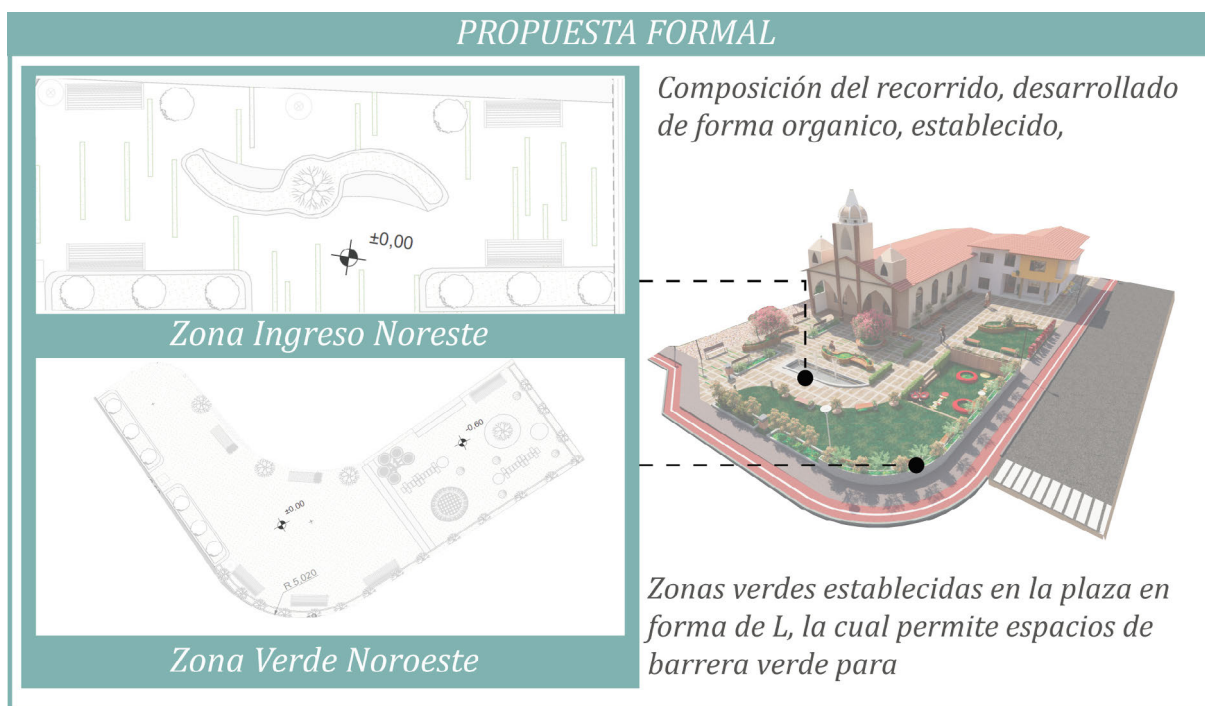
La composición morfológica de la plaza está compuesta por una figura geométrica rectangular, haciendo uso de la preexistencia del lugar con la iglesia y la casa comunal que ocupan el área posterior de la plaza; dejando un área libre en forma de "L" las cuales formarán parte de la llegada del recorrido naturbano.

La segmentación de las áreas internas está conformada de manera orgánica, desarrollándose en base de dos premisas planteadas, la primera se refiere al manejo de las curvas de nivel que permitirán fomentar a un desplazamiento donde prime elementos

orgánicos para aportar con espacios de descanso, esparcimiento y circulación; a diferencia de la segunda premisa que corresponde al concepto Naturbano que procura dar mayor protagonismo a espacios de valor paisajístico de manera que, su estructura interna estará desarrollada en función del componente natural.

LINEAMIENTOS ESTRATÉGICOS DE PLAZA		
ESTRATEGIA	CRITERIO FORMAL	OPERATIVIDAD
El uso de elementos simbólicos que generen identidad de espacio público es pensado para implementarse en zonas de accesibilidad y recorridos mediante trazos en pisos en conjunto con materialidades y cromáticas convirtiéndose en espacios inclusivos.	La composición morfológica está basada en elementos simbólicos y orgánicos los cuales son encargados de generar identidad en las zonas internas de la plaza, es por ello que el uso de plataformas desniveles y visuales permiten que se lleve a cabo un funcionamiento adecuado sin descuidar su estética.	Arquitectura y Diseño -Diseño de pisos

Tabla 4.6: Criterio de formal de Plaza



#### 4.5.2. Propuesta Funcional

Generar un espacio accesible y funcional que cumple con el uso para el cual esta planteado, proponiendo zonas donde puedan acceder todos los usuarios.

LINEAMIENTOS ESTRATÉGICOS DE PLAZA		
ESTRATEGIA	CRITERIO FUNCIONAL	OPERATIVIDAD
El comportamiento que tienen los espacios al no manejar mobiliarios adecuados resta valor debido a que se desperdician al no tener función lo cual asegura su posterior deterioro, es por ello que el manejo del mobiliario se torna indispensables para un funcionamiento adecuado.	La división de zonas de circulación, descanso y entretenimiento son abastecidas con espacios que cuenten con el mobiliario adecuado para ejecutar sus múltiples actividades, generando que los espacios sean totalmente concurridos y utilizados, sin contar con las características paisajísticas que serán implantadas dentro del contexto para aumentar su valor.	Paisaje y vegetación -Direccionamiento de circulación mediante vegetación -Espacios de descanso donde se perciba el paisaje del lugar.

Tabla 4.7: Criterio funcional de plaza



### 4.5.3. Propuesta Tecnológica

Generar un proyecto apegado a las normativas existentes con el fin de no alterar la imagen visual y ambiental del mismo.

LINEAMIENTOS ESTRATÉGICOS DE PLAZA		
ESTRATEGIA	CRITERIO TECNOLÓGICO	OPERATIVIDAD
El uso de materialidades en elementos arquitectónicos funciona en conjunto con los materiales de su entorno, donde predominan aspectos naturales, se plantean alternativas con aquellos que son autóctonos del lugar promoviendo la esencia del espacio evitando perder la identidad del espacio.	Al ser claro la función que tendrán los espacios se piensa en el uso de materiales que no rompan con el contexto mediante texturas, colores y que aporten valor a varias zonas	Mobiliario urbano -Manejo de elementos de iluminación -Aplicación de rampas y especies vegetales.

Tabla 4.8: Criterio tecnológico de plaza



#### 4.5.4. Zonificación del anteproyecto - Plaza

**Zonas de entretenimiento:** El área está compuesta por espacios destinados a usuarios infantiles promoviendo espacios de diversión que ejecuten constantemente su uso en el interior de la plaza de San José a través de juegos integrales.

**Zonas de accesibilidad:** La accesibilidad a la plaza está distribuida por la zona sur de la plaza como la parte Noreste teniendo como función articular la plaza central con la

parroquia rural y realizando una conexión con la parroquia urbana mas cercana como es el caso de San Sebastián.

**Zonas culturales:** El espacio cultural está comprendida por la plaza lateral que permite varias actividades culturales propias de las comunidades rurales, promoviendo el movimiento y costumbres del sector.

**Área de estacionamiento:** La función de parqueo esta destinado exclusivamente para ciclistas, de tal forma que cuenta con un área con un único mobiliario que mantiene seguros el nuevo sistema de movilidad brindando tranquilidad a los usuarios.

**Zonas de cohesión social:** El espacio está conectado con el equipamiento de la iglesia, es por ello que se plantea un espacio que cumpla con condiciones de tranquilidad, distinguiéndose por ser un espacio para usuarios adultos, aumentando la cohesión social de sus moradores.

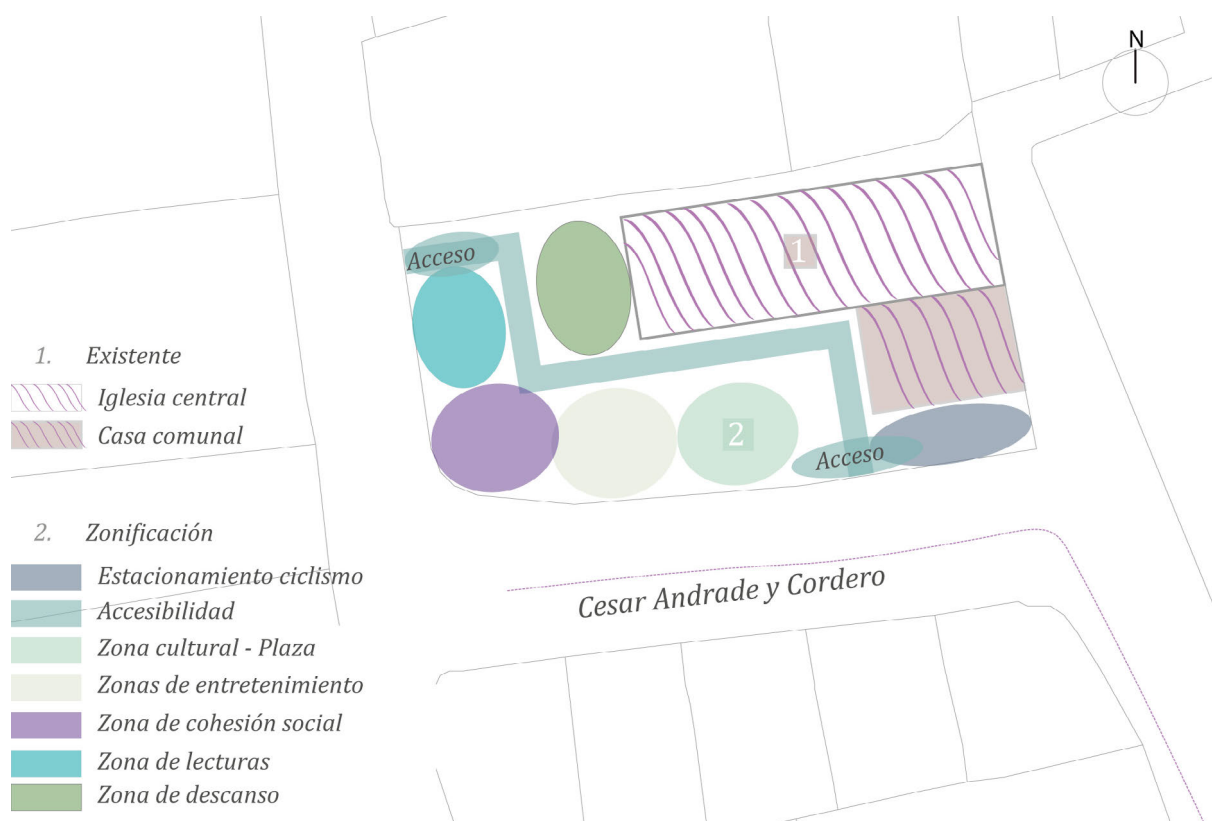


FIGURA 4.19: Zonificación de plaza. Fuente: Elaboración propia

## 4.6. Propuesta Arquitectónica - Plaza

### 4.6.1. Emplazamiento General

En el emplazamiento se puede apreciar la conexión que tiene con la ruta Naturbana. Por otro lado, la plaza cuenta con dos zonas existentes, como: la iglesia y casa la comunal.



FIGURA 4.20: Emplazamiento General de Plaza. Fuente: Elaboración propia

## 4.6.2. Ampliación de la Plaza

En la ampliación de la plaza, se implementaron mobiliarios urbanos que mejoran la integración del usuario con las diferentes actividades que se realizan en la zona, generando zonas de ocio y de atracción turística.



FIGURA 4.21: Ampliación de la Plaza . Fuente: Elaboración propia

### 4.6.3. Cuadro de áreas

Tabla 4.9: Cuadro de áreas de plaza

CUADRO DE ÁREAS PLAZA				
Zona	S	ubzona	Mobiliario	Áreas m <sup>2</sup>
Zonas de accesibilidad	Peatonal	Ciclovía	Basurero Plantas Bolardo Pilastra bebedera.	31.97
Zonas de entretenimiento	Áreas verdes	Área de descanso	Bancas Pilastra bebedera  Plantas	66.45
Zonas culturales	Ciclo vía	Parqueadero	Basurero	215.90
Área de estacionamiento	Zona de información		Caminera Zona parqueo	58.89
Zonas de cohesión social	Área de entretenimiento	Área paisajística	Vegetación	66.48

### 4.6.4. Propuesta de circulación

La plaza de San José cuenta con una red de recorridos en su interior que funcionan de manera independiente según sea el lugar de destino es decir hacia áreas de descanso, uso de equipamiento religioso, zonas de entretenimiento etc. sin embargo cuentan con un punto de concentración central que esta ubicado en la parte lateral de la plaza, permitiendo que el mismo recorrido disponga de amplias secciones con la finalidad de permitir la libre circulación para sistemas de movilidad alternativa.

Proyecto actualmentnte



Propuesta de anteproyecto vial

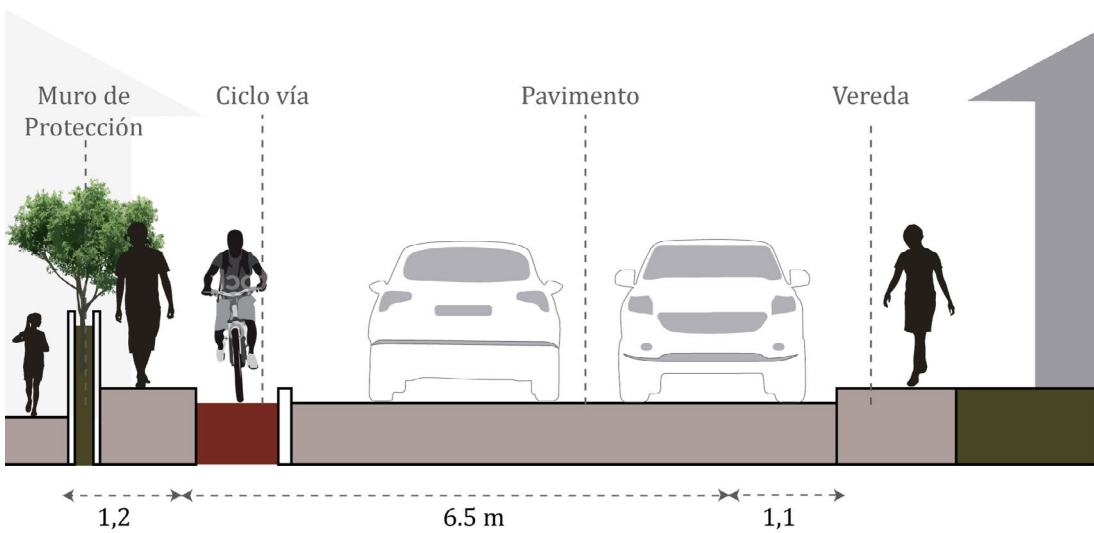


FIGURA 4.22: Sección vial (A-A) plaza

#### 4.6.5. Vegetación propuesta - Plaza

Las características paisajistas que cuenta la plaza de San José de Balzay son adecuadas, ya que dispone de un índice alto en fauna al interior del lugar, que en función de su contexto se maneja un patrón de similitud vegetal al hacer uso de vegetación Alta en la parte central, vegetación media en las zonas de camineras y baja en zonas de descanso como recreación infantil, de tal forma que es evidente el predominio del componente natural en el centro parroquial, con ello se vincula la infraestructura naturbana como camino principal hacia la plaza.

Tabla 4.10: Vegetación propuesta de plaza. Fuente: Elaboración propia










Nombre común	Imagen	Altura (m)	Color de ubicación	Simbología
Cepillo rojo		3 - 6		
Eugenia		2 - 4		
Ñachag		0,80 - 1		



FIGURA 4.23: Vegetación a implantar

#### 4.6.6. Criterios de diseños aplicados - Plaza

##### 4.4.6 Criterio de Diseño - Concentración de plaza

La zona de la plaza central es tomada como un espacio de cohesión social que permite la intercomunicación de los moradores y visitantes, siendo adecuados para la distracción de sus transeúntes, como función adicional para actividades culturales y sociales.

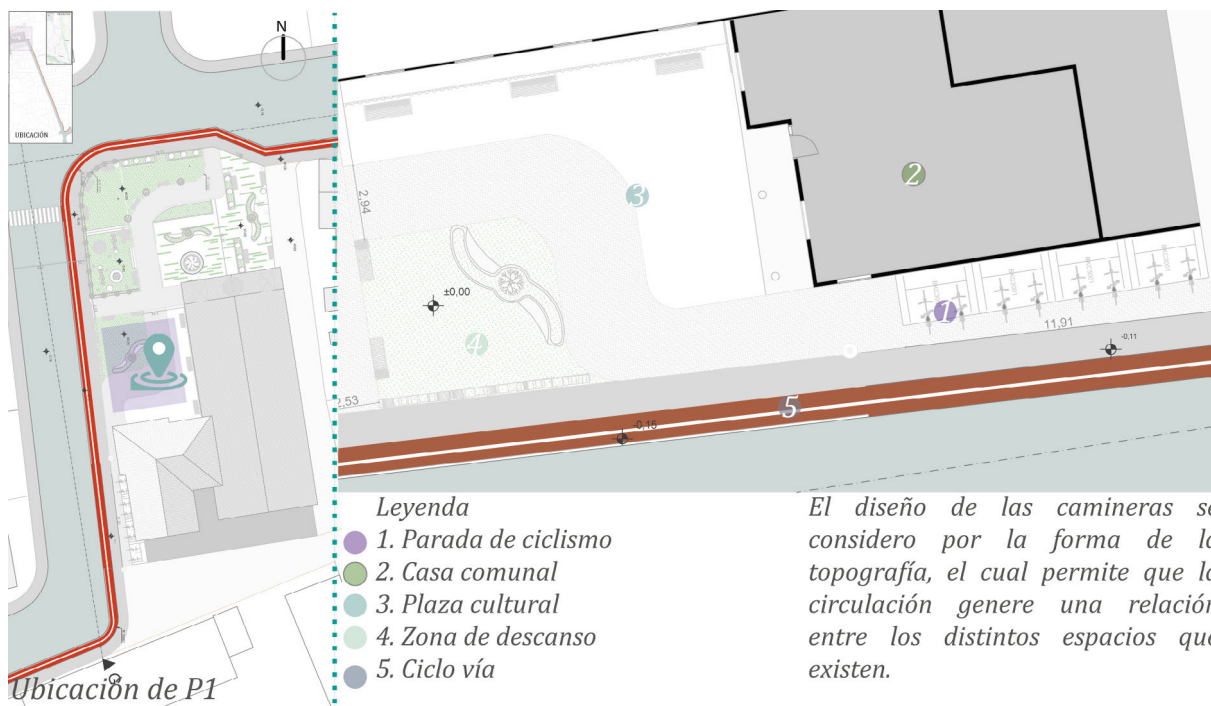


FIGURA 4.24: Letrero plaza San Jose de Balzay. Elaboración: Autores

#### 4.4.7 Criterio de Diseño- Zonas Integrales

El área esta destinada para el uso de usuarios infantiles ambientado con elementos de descanso y diseños en la trama del suelo promoviendo espacios de entretenimiento durante todo el transcurso del día.



FIGURA 4.25: Juegos integrales de recreación. Elaboración: Autores

#### 4.4.8 Criterio de Diseño-Zona de ocio

El área esta destinada para reunir usuarios de todos los rangos de edad, con la funcionalidad de espacios de descanso y relajación que a la vez se encuentra interconectada con los recorridos interiores de la plaza y manejando un entorno con alto nivel paisajístico.

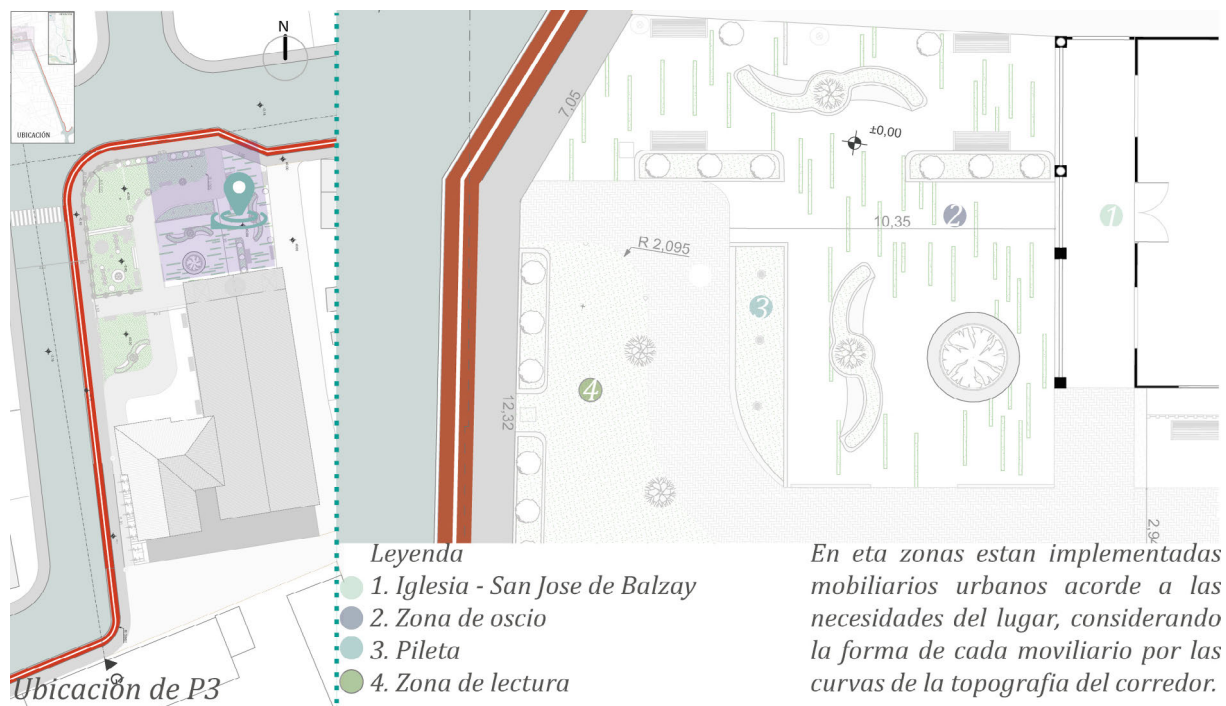





























FIGURA 4.26: Zona de ocio de plaza. Elaboración: Autores

#### 4.5 Análisis cromático de anteproyecto

FIGURA 4.27: Análisis cromático de anteproyecto

Zona	Descripción	Cromática	
1. Ciclo vía	 <p>La cromática que utiliza el ciclo vía, tiende a colores rojos, debido a la materialidad y la textura favorable para el uso de ciclista. Por otro lado, el amarillo hace referencia a la señalética que existe en todo el recorrido.</p>	 	
2. Mobiliario	 <p>El mobiliario cuenta con colores rojos, verdes y plomos, ya que dentro del contexto se han ubicado juegos infantiles con cromáticas similares.</p>	  	
	 <p>La zona de interacción recreacional, maneja una relación en su cromática con los juegos infantiles, de este modo manejen el mismo criterio del contexto.</p>	 	
	 <p>El color que predomina en los mobiliarios de estancia verde y café, corresponden a elementos que mayoritariamente se encuentran en la zona, como la vegetación y elementos rústicos.</p>	 	
3. Elementos Arquitectónicos	 <p>Los colores verde, café y gris se integran al anteproyecto, ya que se manejan colores del contexto inmediato.</p>	  	
	 <p>Los colores verde, café y gris se integran al anteproyecto, ya que se manejan colores del contexto inmediato.</p>	  	

#### 4.6 Presupuesto Referencial

Se elaboro un presupuesto referencial para la construcción del anteproyecto ruta natural y plaza de San Jose de Balzay, analizando sus fases, los materiales, mobiliarios y mano de obra que se necesita para la ejecución del mismo.

Tabla 4.11: Presupuesto Referencial

PRESUPUESTO APROXIMADO					
RUBRO	DESCRIPCIÓN	UNIDA	CANTIDA	PRECIO UNITARIO	PRECIO TOTAL
A	OBRAS PRELIMINARES				
101	Derrocamiento de pisos	m2	964,44	38,89	\$ 37.507,07
102	Limpieza manual de terreno, desalojo	m2	875,65	2,35	\$ 2.057,78
103	Replanteo y nivelación	m2	1.236,25	2,35	\$ 2.905,19
B	EXCAVACIONES Y RAZANTEO				
101	Excavacion manual de pisos	m3	157,65	11,45	\$ 1.805,09
C	RELLENOS				
101	Relleno granular compactado	m3	134,58	23,5	\$ 3.162,63
D	DESALOJOS				
101	Desalojo de material cargado a mano	m3	350,65	9,52	\$ 3.338,19
E	ESTRUCTURA				
101	Replanteo de hormigon simple 180kg/cm2, incluye malla electro soldada de 10 x 10cm	m3	84,64	133,9	\$ 11.333,30
102	Hormigon ciclópeo	m3	27,68	127,15	\$ 3.519,51
F	MAMPOSTERIA				
101	Pozo de revisión con tapa	u	8,65	125,5	\$ 1.085,58
102	Bordillo 180Kg/cm2 50x15x10	ml	149,64	12,65	\$ 1.892,95
G	PISOS				
101	Ceramica de alto trafico-tipo A m2	m2	759,45	32,8	\$ 24.909,96
102	Adoquin clasico ocre	u	68,45	28,7	\$ 1.964,52
103	Adoquin gris	u	5,98	15,5	\$ 92,69
H	OBRAS DE HIERRO				
101	Protección de hierro, 40X0,04mm, incluye pintura anticorrosiva	m	243,65	42,65	\$ 10.391,67

Tabla 4.12: Presupuesto Referencial

I	INSTALACIONES DE AGUA POTABLE				
102	Tuberia de agua fria PVC 1/2"	pto	25,00	13	\$ 325,00
103	Valvula check 1/2"	u	1,50	9,65	\$ 14,48
104	Llave de paso cortadora de 1/2"	u	2,30	7,65	\$ 17,60
106	Llave de pico de 1/2"	u	2,00	6,85	\$ 13,70
J	INSTALACIONES DE AGUAS SERVIDAS				
101	Rejilla interior de piso HG 75mm	u	3,00	2,45	\$ 7,35
102	Canalización PVC 75mm con tub. Y accesorios	pto	3,00	25,7	\$ 77,10
K	INSTALACIONES ELECTRICAS				
101	Tablero de control 4 - 8 puntos instalado	u	2,00	63,7	\$ 127,40
102	Empalme subteraneo con cobertura rellena de gel (principal 6 - 2; derivación 14 - 8 (AWG))	u	125,00	25	\$ 3.125,00
L	VEGETACIÓN				
101	jardineria	m2	115,00	62,5	\$ 7.187,50
102	Encespado	m2	648,21	4,75	\$ 3.079,00
103	Sembrado de vegetación alta	u	22,50	28,65	\$ 644,63
104	Sembrado de vegetación media	u	32,15	23,48	\$ 754,88
M	OBRAS COMPLEMENTARIAS				
101	Limpieza final de la obra	m2	1250,00	1,5	\$ 1.875,00
102	Mobiliarios banquetas	u	50,00	250,8	\$ 12.540,00
103	Luminarias con estructura	u	70,50	279	\$ 19.669,50
105	Mobiliario basureros	u	15,20	437,62	\$ 6.651,82
106	Estructura para parqueadero bicicletas	m	265,25	146,85	\$ 38.951,96
<b>SUMA TOTAL</b>					\$ 201.028,02
<b>IVA 12 %</b>					\$ 260,50
<b>TOTAL</b>					\$ 201.288,52

## Conclusiones

- Es evidente que el fraccionamiento da lugar a que las urbes se transformen y/o evolucionen, provocando como consecuencia la constante restructuración del territorio a nivel macro y micro; dichas restructuraciones no se alinean a un plan de ordenamiento territorial, lo que conlleva a un asentamiento humano sin ningún tipo de control, independientemente del sitio geográfico que se encuentre. Por ello, la presente investigación pretende transformar áreas urbano-rurales que se encuentran en proceso de abandono y degradación, interconectándolas con un concepto naturbano.
- En cuanto al primer y segundo objetivo desarrollado a partir de la recopilación bibliográfica y en conjunto al marco teórico se concluye que, la regeneración de espacios naturales (al ser considerada una alternativa de alto impacto social económico y sostenible) asegura grandes expectativas para la movilidad, planteándose como una intervención regeneradora del espacio público en desuso y un adecuado modelo de desplazamiento ecourbano.
- La resolución del objetivo tres concerniente al análisis del contexto, aclaró que en el sitio se destaca por el manejo de características paisajísticas, zonas verdes y por la mínima incidencia arquitectónica en espacios públicos, afirmando estar en estado regular. Esto fomenta una percepción desfavorable para el sitio, tornándose oportuno el planteamiento de un concepto naturbano.
- El estudio y análisis de referentes de índole internacional, nacional y local, establece determinados escenarios para evidenciar la importancia de potencializar los recursos espaciales, naturales y arquitectónicos, en donde el protagonismo se destaca por premisas como: el recurso hídrico, vegetación y movilidad. Es decir, en la actualidad existen altas posibilidades de proyectar espacios eco urbanos, como elementos principales de interacción social, funcionando acorde a la morfología del sitio y a los requerimientos de la población.
- Concerniente a la conexión del área urbano rural, se ha planteado la aplicación de un concepto naturbano en forma de nexo que tiene como función anclar dos zonas equidistantes, lo cual, abre la posibilidad de restructurar un recorrido paisajístico de alta concurrencia, en donde bajo la metodología de Laura Gallardo se destacan lineamientos formales, funcionales y tecnológicos, por consiguiente se esclarece que el anteproyecto funcionalmente se desarrolla de manera transversal a diferencia de su morfología dispuesta por la parte longitudinal.

- Se considera de vital importancia rescatar toda información que maneje el eco urbanismo, para proponer proyectos naturales que funcionen mediante una estructura de impacto social, logrando que la propuesta permita regenerar espacios de utilización a través de criterios sostenibles, asegurando el aumento del turismo como de la economía de la zona.
- Se concluye con la generación de un anteproyecto en el sector San José de Balzay; dividiéndose el estudio entre el recorrido naturbano y la restructuración de la plaza central, al ser una propuesta de índole eco urbanística sostenible, se centra en los requerimientos de la población de San José. El planteamiento de esta restructuración territorial, se argumenta en apartados teóricos y análisis del sitio, considerando una propuesta oportuna que contribuirá al desenvolvimiento de la colectividad, que pese a su aplicabilidad dentro de la parroquia Sinincay, servirá como punto de partida para múltiples proyectos eco urbanos que podrán ser implantados a lo largo de todo el cantón, promoviendo una ciudad unificada.

## Recomendaciones

El trabajo de titulación finaliza con las siguientes recomendaciones:

- Realizar el diagnóstico del sitio en conjunto con un levantamiento actual del contexto del caso de estudio, para identificar las condiciones que se encuentran con mayor vulnerabilidad, permitiéndose desarrollar el proyecto de implantación naturbana que cubra gran parte del eje hídrico de San José de Balzay.
- Se recomienda utilizar normativas urbanas que permitan aplicar estrategias naturales, con la finalidad de crear proyectos con planteamientos ecourbanos. Esto tiene la intención de precautelar el medio natural y, a la vez, potencializar la economía y turismo del caso de estudio.
- Es recomendable la aplicación de proyectos urbano-arquitectónicos que sean capaces de regenerar espacios para la intercomunicación de personas así como del medio ambiente, de tal forma que se planteen estrategias para implementar especies vegetales y recorridos naturales que disminuyan con el índice de contaminación.
- Se recomienda incentivar la regeneración de áreas que contienen fuentes hídricas, ya que son espacios con alto potencial paisajístico que pueden ser componentes claves para el desarrollo turístico del sitio, mas allá de la activación social y concurrencia ciudadana.
- En conjunto con el GAD de Cuenca y la empresa EMAC, se debe realizar una inmediata actuación en espacios rurales tales como: senderos y recorridos naturales, con la finalidad de mejorar la conservación de zonas paisajísticas ecosistémicas, asegurando así un activo funcionamiento mientras se prioriza una movilidad alternativa para la ciudadanía.
- Es recomendable continuar inculcando estrategias de educación ambiental en las generaciones más jóvenes, para despertar una temprana conciencia sobre los beneficios que representa contar con zonas de alto nivel paisajístico.
- Se recomienda fortalecer ordenanzas de carácter ambiental para evitar desaprovechar espacios naturales que tienen gran potencial dentro de la ciudad.

- Se recomienda generar conciencia de movilidad a la población que se encuentra en territorios rurales debido a que, al tener un recorrido con alto índice vegetal, se puede hacer uso de alternativas de desplazamiento, lo cual conllevará a la reducción en términos de contaminación ambiental.
- Es importante fomentar actividades al aire libre como también la forma de movilización, que al contar con espacios o caminos naturales se potencialice el ciclismo o caminata las cuales se reflejarán características positivas para el sector.
- Rescatar áreas que se encuentran vulnerables o abandonadas, para darles otro tipo de uso, el cual sea acorde a las condiciones del contexto, de manera que se aumente el atractivo turístico, componente económico y percepción social.

## Referencias

- Acevedo, J., y Bocarejo, J. P. (2009). Movilidad sostenible: una construcción multidisciplinaria. *Revista de Ingeniería*(29), 72–74.
- Albornoz, M. (2018). *Regeneración urbana del espacio público del barrio la calzada-el tablón y su contexto inmediato, aplicando luminarias solares (tesis de grado)*.
- Arredondo, I. A. (2005). De periferia a ciudad consolidada estrategias para la transformación de zonas urbanas marginales. *Revista Bitácora Urbano Territorial*, 9(1), 98–111.
- Barrera, J. (2007). *Ciudad, espacio y población: el proceso de urbanización en colombia*. Fondo de Población de las Naciones Unidas.
- Bazant, J. (2008). Procesos de expansión y consolidación urbana de bajos ingresos en las periferias. *Revista Bitácora Urbano Territorial*, 13(2), 117–132.
- Bazant, J. (2010). Expansión urbana incontrolada y paradigmas de la planeación urbana. *Espacio abierto*, 19(3), 475–503.
- Bereznai, C., Kaw-uh, B., Parent, B., Souza, C., y Naturbanas, R. (2016). Examining the development of nature-urban routes in san josé, costa rica. *Unpublished Interactive Qualifying Project. Worcester Polytechnic Institute*.
- Berroeta, H., y Rodriguez, M. (2010). Una experiencia de participación comunitaria de regeneración del espacio público. *Revista Electrónica de Psicología Política*, 8(22), 1–26.
- Blandolino, S. (2011). *Habitar, convivir y vivir - armonizando la governance del territorio. análisis de las dinámicas territoriales y elaboración de propuestas integradas para la auracania lacustre*. Lulu press.
- Camarena, P., Herrera, I., Lot, A., y Suárez, A. (2011). Infraestructura verde y corredores ecológicos de los pedregales: ecología urbana del sur de la ciudad de México.
- Castellano, C., y Pérez, T. (2003). El espacio barrio y su espacio comunitario, un método para la estructuración de lo urbano. *Revista invi*, 18(48), 78–92.
- Castillo, P., y Ramón, H. (2015). *Metodología para la ordenación del espacio público estancial en las vías que comunican a una ciudad con sus cabeceras parroquiales rurales. propuesta de intervención en la vía cuenca-el valle*. Universidad de Cuenca.

- Ceccon, E. (2014). *Restauración en bosques tropicales: fundamentos ecológicos, prácticos y sociales*. Ediciones Díaz de Santos.
- Chilán, Y., Mateos, M., y Montesdeoca, I. (2018). Biocorredores como herramientas para el manejo sostenible de los humedales: El caso la segua y refugio de vida silvestre isla corazón-fragatas, manabí ecuador. *DDOSSIER ACADÉMICO: Bosques, recursos naturales y turismo sostenible*, 30.
- Colorado, G., Váques, M., y Mazo, Z. (2017). Modelo de conectividad ecológica de fragmentos de bosque andino en santa elena (medellín, colombia). *Acta biológica colombiana*, 22(3), 379–393.
- Durán, K., y Jerves, A. (2015). *Espansión urbana de san joaquin:1990-2012*.
- Eguia, S., y Baxendale, C. (2019). Infraestructura verde. concepto y enfoque integrador en la práctica del ordenamiento territorial. *Fronteras*, 17, 25–32.
- Escudero, S. (2021). Causas y consecuencias de la expansión urbana en la vereda san josé del municipio de sabaneta, período 2008-2019.
- Fernández, E., y Conde. (2015). El valor de las áreas periurbanas como espacios multifuncionales en el suroeste de madrid. *Tecnología y desarrollo*(13), 5.
- Ferrero, A. M. (2010). Expansion urbana y sostenibilidad: una dicotomia difícil de conciliar. *Revista Espanola de Control Externo*, 5.
- Figueroa, C. (2010). *Calles aladas: las aves de la ciudad de sevilla y su entorno*. Secretariado de Publicaciones de la Universidad de Sevilla.
- Frediani, J. C. (2010). *Lógicas y tendencias de la expansión residencial en áreas periurbanas* (Tesis Doctoral no publicada). Universidad Nacional de La Plata.
- Gahona, J. (2019). *Conservación de senderos y caminos en espacios naturales para un uso público de calidad, caso de estudio: Miraflores sector el tablón*. Universidad Católica de Cuenca, Ecuador.
- Garzón, B., Brañes, N., Abella, M. L., y Auad, A. (2004). Vegetación urbana y hábitat popular: el caso de san miguel de tucumán. *Revista invi*, 18(49), 21–42.
- Gaviria, G. (2014). La expansión urbana sobre las periferias rurales del entorno inmediato a la ciudad metropolitana.
- Gehl, J. (2014). *Ciudades para la gente* (Vol. 1). Infinito Buenos Aires.
- Guerra, X. (2020). Movilidad sostenible como capacitación para los socios de cooperativas de taxis soluciones, innovación y emprendimiento. *Polo del Conocimiento*, 5(5), 562–585.
- Hernández, D. (2017). Transporte público, bienestar y desigualdad: cobertura y capacidad de pago en la ciudad de montevideo. *Revista Cepal*.

- Herrera, C. (2018). Recuperación ambiental de las márgenes de protección de la quebrada la calera y su uso como biocorredor estructurante.
- INEC, I. (2012). *Índice de verde urbano*. ecuaorencifras.
- Ledezma, L. (2014). Interacción de un fraccionamiento privado con su entorno. *Revista Legado de Arquitectura y Diseño*(15), 73–83.
- Lorda, M., Franza, J., Kraser, B., Paoloni, D., Raitzin, S., y Reiter, G. (2008). Recuperación de espacios urbanos y periurbanos mediante la implementación de parques-huertas en la ciudad de bahía blanca. *Boletín Geográfico*(31), 257–268.
- Medeiro, N., y Jaques, C. (2020). Ciudades de porte médio, territórios de conflito e de interesses diversos. *Territorios*(43SPE), 136–153.
- Miranda, C., y Gutiérrez, J. (2018). Espacios públicos seguros: políticas urbanas con enfoque de seguridad ciudadana.
- Obreg, S., y Betanzo, E. (2015). Análisis de la movilidad urbana de una ciudad media mexicana, caso de estudio: Santiago de querétaro. *Economía, sociedad y territorio*, 15(47), 61–98.
- OMS, O. (2010). *Organización mundial de la salud*. ecuaorencifras.
- Ovalle, J., y Páez, Á. (2017). Equipamiento urbano en la reconstrucción de vínculos comunitarios. *Arquitecturas del Sur*, 35(51).
- Pintado, J. (2019). Enfoques urbanísticos. *Presentación de clase*.
- Puig, S. H. (2016). El periurbano, un espacio estratégico de oportunidad. *Biblio3W Revista Bibliográfica de Geografía y Ciencias Sociales*.
- Sanabria, T., y Ramírez, J. (2017). Ciudad compacta vs. ciudad difusa: Ecos antiguos y recientes para las políticas de planeación territorial y espacial. *Cuaderno urbano*, 22(22), 0–0.
- Santacruz, M. (2015). *Metodología para la determinación de suelo de expansión urbana como categoría de ordenamiento territorial*. (Tesis de maestría). Universidad de Cuenca, Ecuador.
- Sepúlveda, S., y cols. (2008). *Gestión del desarrollo sostenible en territorios rurales: métodos para la planificación*. iica.
- Serrano, R. (2019). *Movilidad urbana y espacio público: reflexiones, métodos y contextos*. Universidad Piloto de Colombia.
- Soja, E. (2001). Postmetrópolis. *Critical studies of cities and regions*.
- Soria, H. (2019). Estrategias de gestión para la recuperación del espacio público” formar ciudad caso feria libre.

- Tejada, J. M. (2002). El transporte colectivo urbano: aplicación del enfoque de sistemas para un mejor servicio. *Fermentum. Revista Venezolana de Sociología y Antropología*, 12(34), 285–302.
- Torres, A., Vera, B., y Espinosa, A. (2016). Barrios periféricos en ciudades intermedias. caso cuenca. *UCACUE*.
- Torres, M. (2021). *Diagnostico del uso de la bicicleta como alternativas de movilidad en la ciudad de loja*. Trabajo de Titulación Especial previo a optar el grado de Ingeniero en Administración Pública.

Anexo 1: Formularios de encuesta

Anexo 2: Emplazamiento General de anteproyecto


Anexo 3: Ampliación del tramo 1 - corredor

Anexo 4: Cortes Generales - Corredor

Anexo 5: Emplazamiento de Plaza

Anexo 6: Secciones Generales de Plaza

FIGURA 4.28: ANEXO 1: FORMULARIOS DE ENCUESTA



Universidad  
Católica  
de Cuenca

*FACULTAD DE INGENIERÍA, INDUSTRIA Y CONSTRUCCIÓN*  
*CARRERA DE ARQUITECTURA Y URBANISMO*

---

*REHABILITACIÓN DEL ESPACIO PÚBLICO Y ACCESIBILIDAD URBANA - RURAL CON LA IMPLEMENTACIÓN DE RUTAS NATURBANAS, SECTOR SAN JOSÉ DE BALZAY. CUENCA- ECUADOR.*

Encuesta dirigida a los pobladores del sector San Jose de Balzay - Sinincay - Cuenca.  
 OBJETIVO: Recoger información respecto a la opinion que tiene los pobladores, sobre la gestión de rehabilitación del lugar

Encuesta para tesis

---

1. 1.¿Es residente de San José de Balzay? \*

Marca solo un ó valo.

Si  
 No

  
2. 2. ¿Cómo consideras la habitabilidad en el sector de San José de Balzay? \*

Marca solo un ó valo.

Buena  
 Regular  
 Mala

  
3. 3.¿Tiene conocimiento de algún proyecto arquitectónico que realiza el GAD parroquial? \*

Marca solo un ó valo.

SI  
 No

  
4. 4. En la escala de 1 - 6 ¿Que tan seguro es el lugar? \*

Marca solo un óvalo.

1	2	3	4	5	6	
Inseguro	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	Seguro

5. 5. ¿Considera usted, que el sector contiene paisajes que pueden ser conservados o rehabilitados para el turismo? \*

Marca solo un óvalo.

- Si  
 No

6. 6. ¿La condición actual de la infraestructura vial es? \*

Marca solo un óvalo.

- Buena  
 Regular  
 Mala

7. 7. ¿Ha escuchado de sistemas de transporte alternativos? \*

Marca solo un óvalo.

- Si  
 No

8. 8. ¿El sistema de transporte actual cumple con las necesidades de los moradores? \*

Marca solo un óvalo.

- Cumple  
 No cumple

9. 9. ¿Qué sistema de movilidad utiliza y como lo frecuenta más?

Selecciona todos los que correspondan.

	Bus	Taxi	Vehículo particular	Bicicleta
<b>Todos o casi todos los días</b>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
<b>Solo los fines de semana</b>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
<b>Una vez por semana</b>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
<b>Una vez al mes</b>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
<b>Nunca</b>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

10. 10.¿Que espacio conv endría rehabilitar o implementar par a la r eactivación del \*  
sect or?

Selecciona todos los que correspondan.

- La Plaza de San Jose de Balzay
- Parada de bus
- Infraestructura vial
- Locales comerciales
- Farmacias
- Cafetería
- Otro: \_\_\_\_\_

11. 11. ¿Consider a adecuada la r ehabilitación de la plaza y el r ecorrido naturbano \*  
para for talecer la conviv encia social? P orqué?

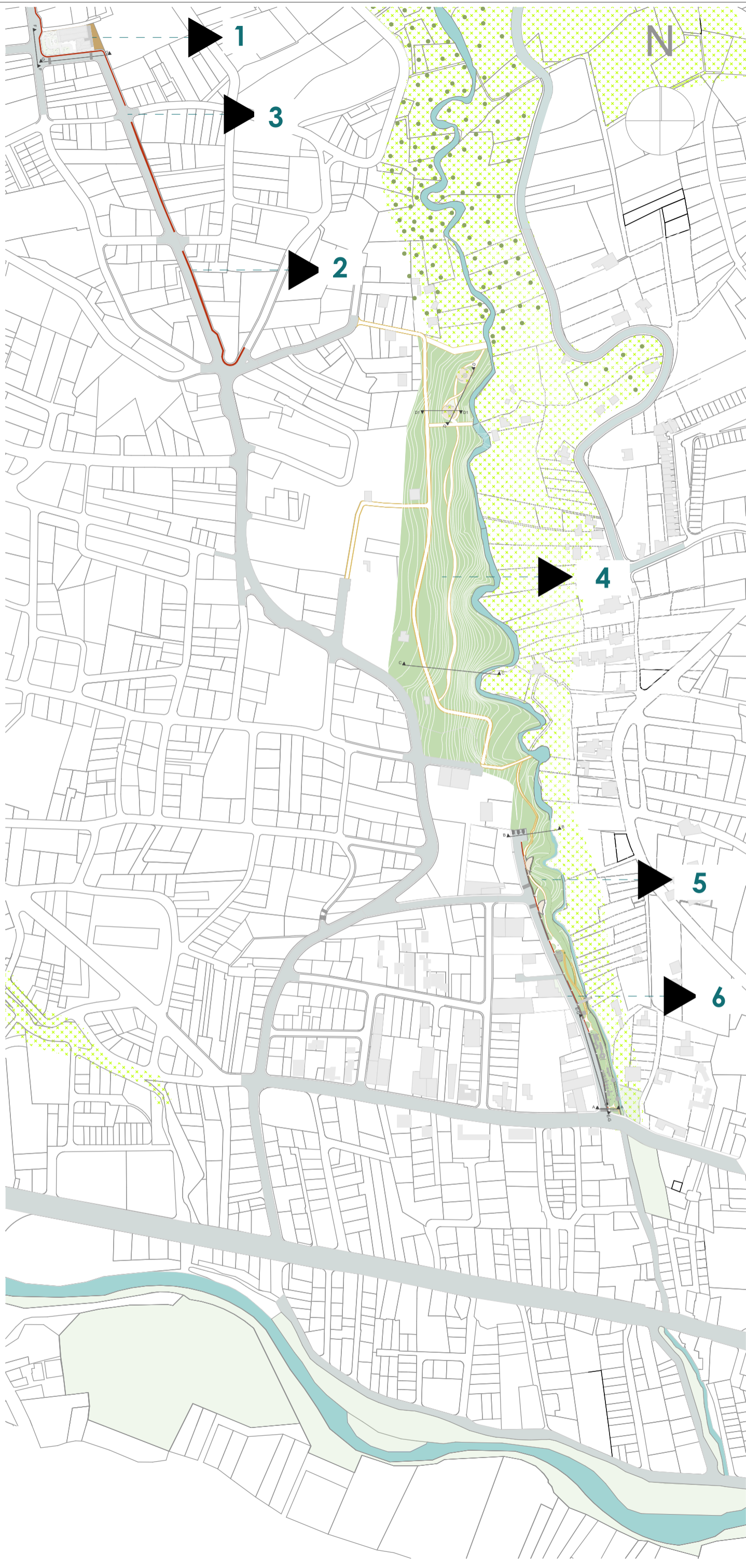
---

---

---

---

---



**UBICACIÓN**



**EMPLAZAMIENTO**

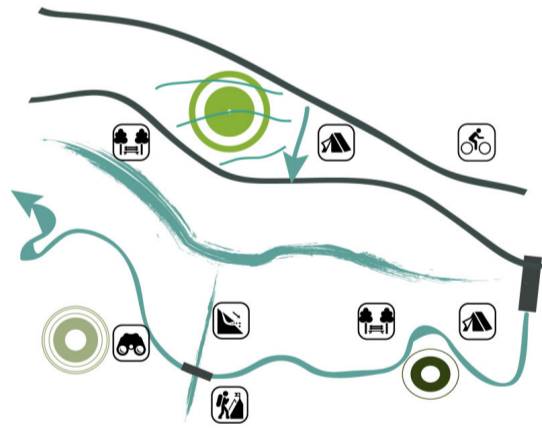
Ruta de San Jose de Balzay

**LEYENDA**

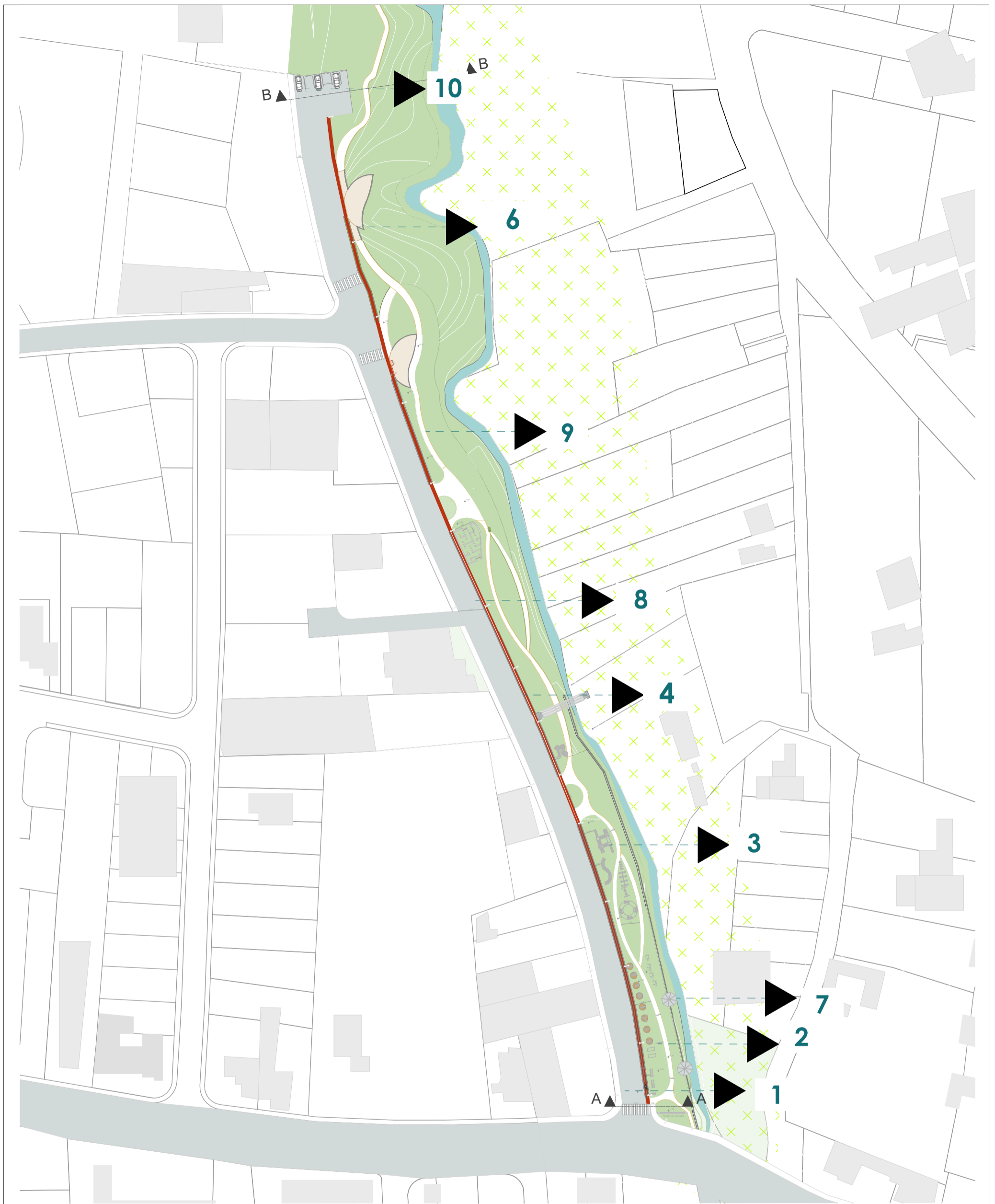
- 1. Plaza
- 2. Ciclo vía
- 3. Vía Cesar Andrade y Cordero
- 4. Ruta conservacionista
- 5. Ruta Tradicionalista
- 6. Calle de la ruda

**ESCALA**

1:4000



 <b>Universidad Católica de Cuenca</b>	
ESCALA:	LAS INDICADAS
Observaciones:	Dibujo: I.A.T.R - W.A.Z.G. Dibujo: I.A.T.R - W.A.Z.G. Revisión:
Contiene:	CUENCA, AGOSTO - 2022
	Lamina:



**LEYENDA**

- 1. Zona de acceso
- 2. Zona de ejercicios
- 3. Zona infantil
- 4. Zona de descanso
- 5. Zona de laberinto
- 6. Zona de miradores
- 7. Zona de balcones
- 8. Ciclo vía
- 9. Senderos
- 10. Zona de parqueaderos

**SIMBOLOGÍA VEGETACIÓN**

-  Laurel
-  Guabisay
-  Eucalipto
-  Pino
-  Capulí

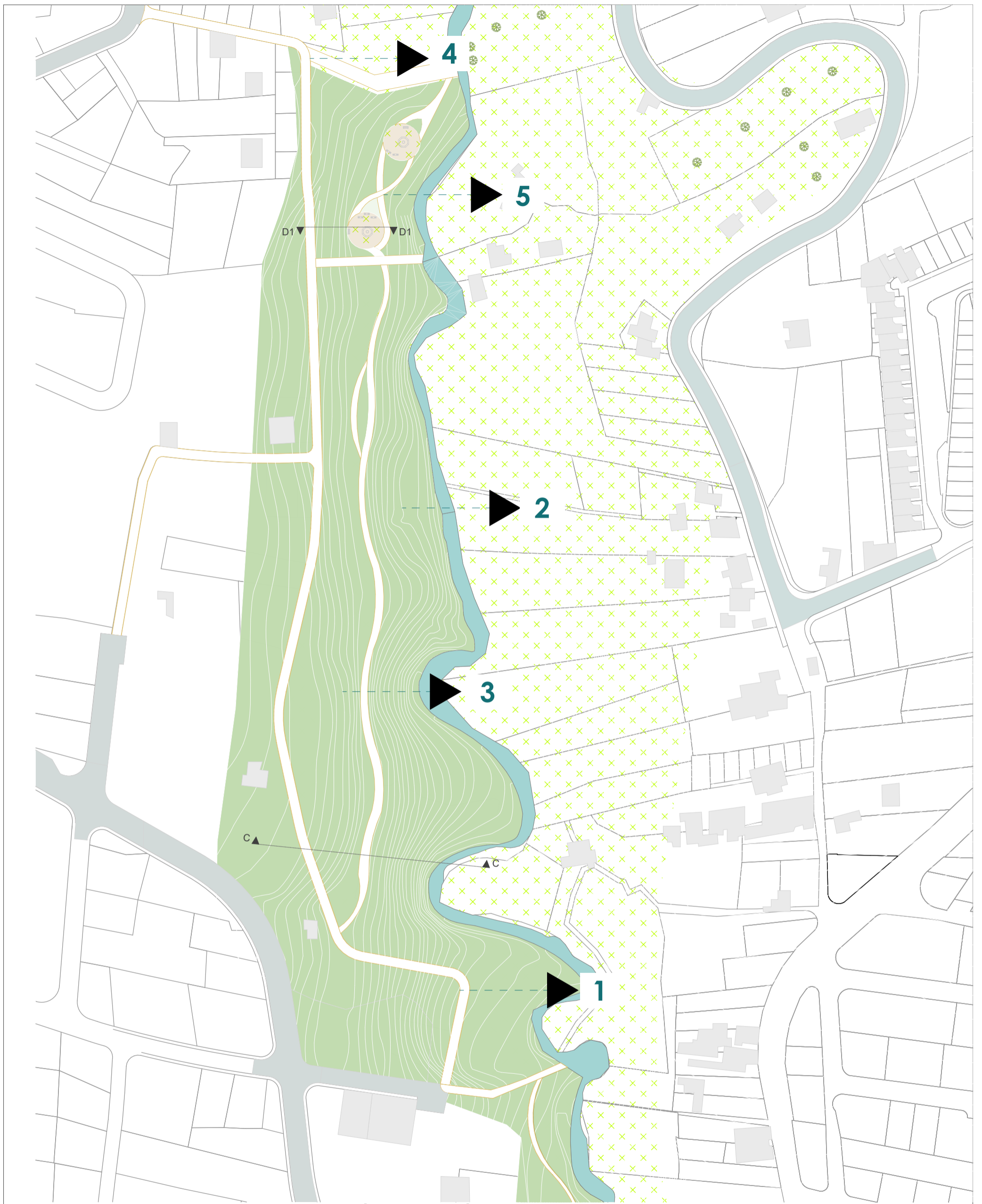
**EMPLAZAMIENTO**

Enfoque Tradicionalista

**ESCALA**

1:1000








 Universidad Católica de Cuenca	
ESCALA:	LAS INDICADAS
Observaciones:	Dibujo: I.A.T.R. - W.A.Z.G. Dibujo: I.A.T.R. - W.A.Z.G. Revisión:
Contiene:	CUENCA, AGOSTO - 2022 Lámina:



**LEYENDA**

- 1. Senderos
- 2. Vegetación endémica
- 3. Vegetación introducida
- 4. Desvío de ruta
- 5. Puntos de encuentro

**SIMBOLOGÍA VEGETACIÓN**

- |   |           |  |                     |
|---|-----------|--|---------------------|
|  | Laurel    |  | Maíz                |
|  | Guabisay  |  | Plantas Medicinales |
|  | Eucalipto |   | Pino                |
|  | Capulí    |  |                     |

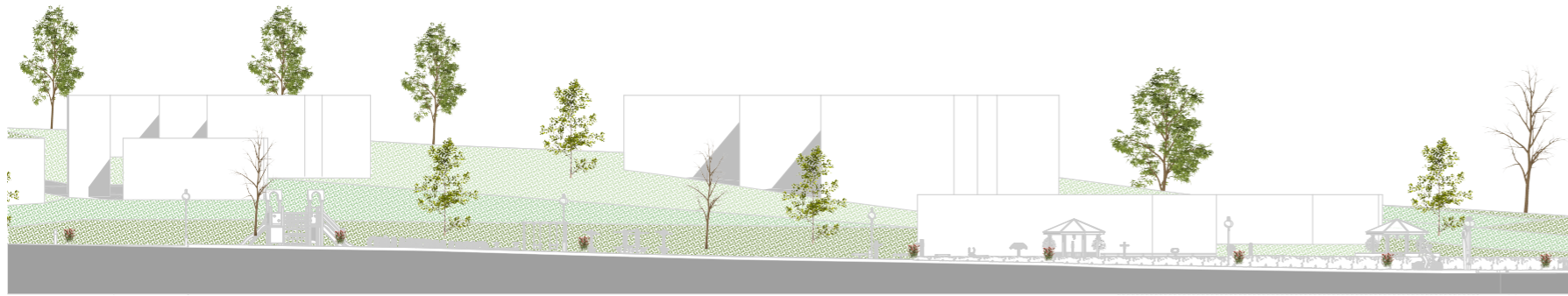
**EMPLAZAMIENTO**

Enfoque Tradicionalista

**ESCALA**

1:1500

 Universidad Católica de Cuenca	
ESCALA:	LAS INDICADAS
Observaciones:	Dibujo: I.A.T.R. - W.A.Z.G. Dibujo: I.A.T.R. - W.A.Z.G. Revisión:
Contiene:	CUENCA, AGOSTO - 2022 Lamina:



**CORTE A - A**

Enfoque tradicionalista

**ESCALA**

1:400



**CORTE B - B**

Enfoque tradicionalista

**ESCALA**

1:400

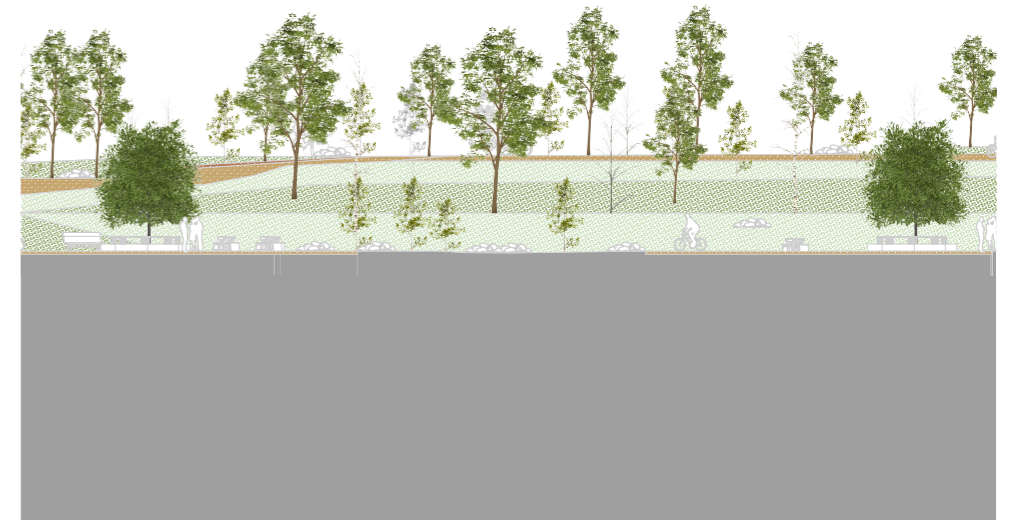


**CORTE C - C**

Enfoque Conservacionista

**ESCALA**

1:400

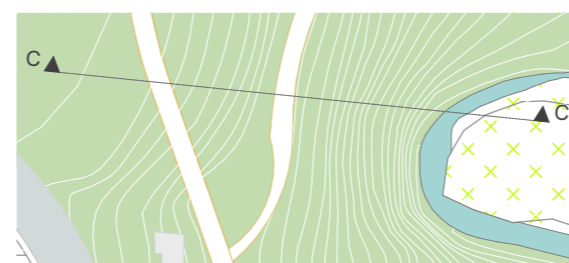


**CORTE D - D**

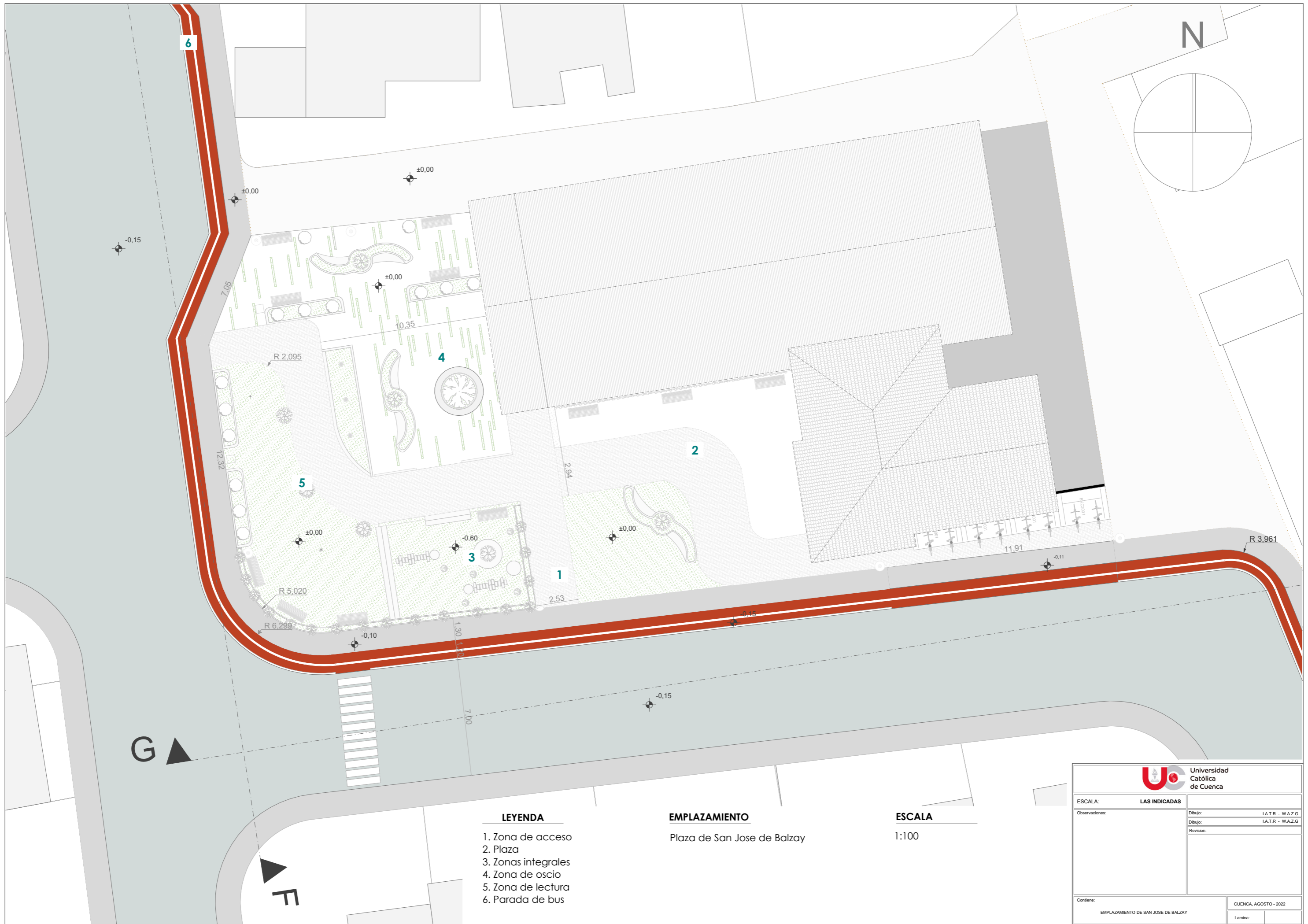
Enfoque Conservacionista

**ESCALA**

1:400



 <b>Universidad Católica de Cuenca</b>	
ESCALA:	<b>LAS INDICADAS</b>
Observaciones:	Dibujo: I.A.T.R. - W.A.Z.G. Dibujo: I.A.T.R. - W.A.Z.G. Revisión:
Contiene:	CUENCA, AGOSTO - 2022
	Lamina:



- LEYENDA**
1. Zona de acceso
  2. Plaza
  3. Zonas integrales
  4. Zona de oscio
  5. Zona de lectura
  6. Parada de bus

**EMPLAZAMIENTO**  
Plaza de San Jose de Balzay

**ESCALA**  
1:100

 <b>Universidad Católica de Cuenca</b>	
ESCALA:	<b>LAS INDICADAS</b>
Observaciones:	
Dibujo:	I.A.T.R. - W.A.Z.G.
Dibujo:	I.A.T.R. - W.A.Z.G.
Revisión:	
Contiene:	EMPLAZAMIENTO DE SAN JOSE DE BALZAY
	CUENCA, AGOSTO - 2022
Lamina:	

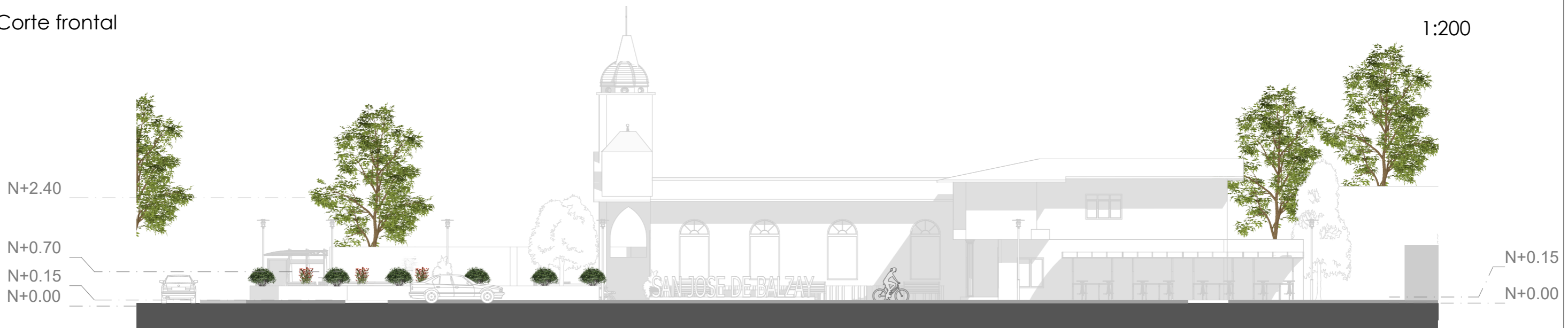


**CORTE F - F**

Corte frontal

**ESCALA**

1:200

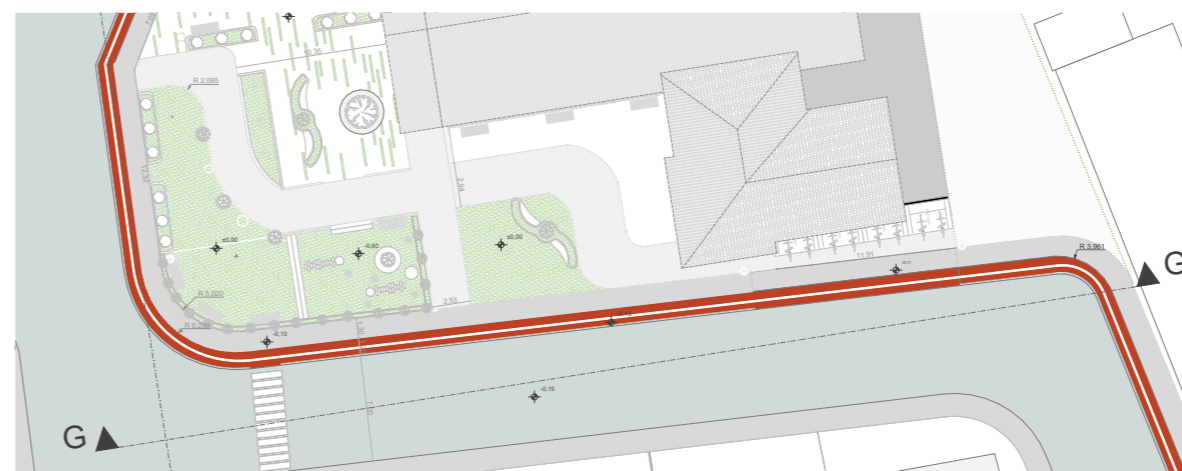


**CORTE G - G**

Corte Lateral

**ESCALA**

1:200



 <b>Universidad Católica de Cuenca</b>	
ESCALA:	<b>LAS INDICADAS</b>
Observaciones:	Dibujo: I.A.T.R. - W.A.Z.G. Dibujo: I.A.T.R. - W.A.Z.G. Revisión:
Contiene:	CUENCA, AGOSTO - 2022
	Lamina:

## AUTORIZACION DE PUBLICACION EN EL REPOSITORIO INSTITUCIONAL

Nosotros, **Ivett Anahi Tapia Romero** y **Wilmer Andres Zambrano Guallas** portadore(a)s de las cédulas de ciudadanía N.º 1900888296 y 0106693153. En calidad de autore(a)s y titulare(a)s de los derechos patrimoniales del trabajo de titulación **“Accesibilidad urbana – rural con la implementación de rutas Naturbanas, caso de estudio: Sinincay, sector San José de Balzay.”** de conformidad a lo establecido en el artículo 114 Código Orgánico de la Economía Social de los Conocimientos, Creatividad e Innovación, reconocemos a favor de la Universidad Católica de Cuenca una licencia gratuita, intransferible y no exclusiva para el uso no comercial de la obra, con fines estrictamente académicos, Así mismo; autorizamos a la Universidad para que realice la publicación de este trabajo de titulación en el Repositorio Institucional de conformidad a lo dispuesto en el artículo 144 de la Ley Orgánica de Educación Superior.

Cuenca, **11 de noviembre de 2022**

F:   
Ivett Anahi Tapia Romero  
1900888296

F:   
Wilmer Andres Zambrano Guallas  
0106693153