



UNIVERSIDAD CATÓLICA DE CUENCA

Comunidad Educativa al Servicio del Pueblo

UNIDAD ACADÉMICA DE INGENIERÍA, INDUSTRIA Y CONSTRUCCIÓN

CARRERA DE ARQUITECTURA Y URBANISMO

Análisis de la estructura espacial urbana en las márgenes del río
Burgay, mediante sintaxis espacial tramo: Mercado Sucre -
Parque del Migrante

TRABAJO DE TITULACIÓN O PROYECTO DE INTEGRACIÓN CURRICULAR
PREVIO A LA OBTENCIÓN DEL TÍTULO DE ARQUITECTO

Autor: Valeria Alejandra Ochoa Parra

Director: Arq. MSc. Julio Pintado Farfán

CUENCA - ECUADOR

2021

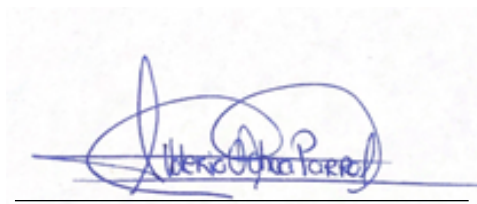
*Yo me gradué en
los 50 años de La Cato!
... y sostuve la Universidad*

Declaración

Yo, **Valeria Alejandra Ochoa Parra**, con cédula de identidad 0302589502, declaro bajo juramento lo siguiente:

1. Que el trabajo aquí descrito es de mi autoría y soy responsable de las ideas, doctrinas, resultados y lineamientos alternativos realizados en la presente investigación.
2. Que trabajo es original, siendo resultado de mi trabajo personal, el cual no he copiado de otro trabajo de investigación, ni utilizado ideas, fórmulas, citas completas, ilustraciones, tablas, etc. sacadas de alguna publicación (en versión digital o impresa).
Caso contrario, referencio en forma clara y exacta su origen o autor.
3. Que el trabajo no ha sido previamente presentado para ningún grado o calificación profesional.
4. Que el patrimonio intelectual del trabajo investigativo pertenece a la Universidad Católica de Cuenca.

Me hago responsable ante la universidad o terceros, de cualquier irregularidad o daño que pudiera ocasionar, por el incumplimiento de lo declarado y asumo las consecuencias y sanciones que de mi acción se deriven, responsabilizándome por todas las cargas pecuniarias o legales que se deriven de ello sometiéndome a la normas establecidas y vigentes de la UCACUE.



Valeria Alejandra Ochoa Parra

Certificación

Certifico que el presente trabajo de investigación previo a la obtención del Grado de ARQUITECTO con el título: “*Análisis de la estructura espacial urbana en las márgenes del río Burgay, mediante sintaxis espacial tramo: Mercado Sucre - Parque del Migrante*” ha sido elaborado por la Br. **Valeria Alejandra Ochoa Parra**, 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.



Arq. MSc. Julio Pintado Farfán

Dedicatoria

Mi tesis la dedico con todo mi cariño y amor a las personas más importantes en mi vida.

A mi madre Judith, por su firmeza, tesón y valentía, por hacer de mí una mujer de bien, pues gracias a ella, hoy, culmino mi carrera universitaria. Eres mi mejor amiga y mi gran ejemplo a seguir. Te amo mamá.

A los amores de mi vida, mi razón de ser, mi motor de todos los días, mi esposo Andrés Felipe y mi hijo Felipe Alejandro, a quienes amo infinitamente, el sueño cumplido no es solo mío sino de los tres.

Igualmente, a mis abuelitos Agustín y Zoila, mis segundos padres Roberto y Sonia, mis cuñados, con cuñados, sobrinos y toda mi familia, pues sin ellos no habría sido posible llegar a donde estoy.

Agradecimientos

Al concluir uno de los varios ciclos que afrontamos en nuestra vida, con decisión, esfuerzo y perseverancia, debemos reconocer a quienes se constituyeron en pilares fundamentales para conquistar estos logros, es por eso, que considero justo agradecer en primera instancia a Dios y a la Virgen por brindarme salud y otorgarme sus bendiciones.

Agradezco a mi Madre Judith por la educación, lecciones de vida, por enseñarme que con trabajo, dedicación y constancia todo se consigue.

A mi esposo Andrés Felipe por el amor, cariño, confianza, permanente compañía, mi motivación e inspiración para superarme día a día.

Además, quiero agradecer a una excelente persona y docente como es el Arq. Julio Pintado, por haber aceptado ser mi tutor y guiarme en cada paso durante el desarrollo de mi trabajo de titulación, pues el poco tiempo de conocerlo ha sido suficiente para darme cuenta que existen personas buenas con un gran corazón que apoyan buscando el crecimiento de sus discípulos.

Resumen

Este proyecto de investigación estudia la imagen urbana de un sector perteneciente a la zona marginal al Río Burgay de la ciudad de Azogues; provincia del Cañar, en él se logró identificar su problemática de acuerdo a la obtención de un imaginario urbano adecuado y entendiendo su relación directa con la Sintaxis Espacial Urbana (SEU), se puso principal atención en los cinco elementos del espacio público propuestos por Kevin Lynch (1976) en su teoría de la Imagen Urbana y en dos conceptos de la SEU propuestos por Bill Hillier (1976), la interrelación de estas proposiciones permitió determinar imaginarios urbanos contextualizados en la realidad del territorio. Para alcanzar estos propósitos citados se revisó información secundaria, complementando con la elaboración de fichas de observación específicas en las cuales se analizan tres cualidades diferentes del espacio: estado, enfoque y escala de diseño. Se completa la investigación con la aplicación de una encuesta, esto permitió generar una interpretación sobre la comparación entre la imagen y el imaginario. Finalmente se generaron lineamientos y esquemas gráficos para el diseño adecuado de las nuevas intervenciones en la zona usando un sistema de diseño multimodal para los espacios públicos, ordenando los diferentes tipos de movilidad y generando espacios accesibles para todos los grupos de la población, apoyando al crecimiento y posicionamiento económico dentro del círculo turístico de la región.

Palabras clave: IMAGINARIO URBANO, SINTAXIS ESPACIAL URBANA, IMAGEN URBANA, DISEÑO MULTIMODAL DE TRANSPORTE, ESPACIO PÚBLICO.

Abstract

This research project studies the urban image of an area of the marginal zone of the Burgay River in Azogues City; throughout this research work, it was possible to identify the problems according to the obtaining of an adequate urban imaginary and understanding its direct relation with the Urban Spatial Syntax (USS). Special attention was given to the five elements of the public space proposed by Kevin Lynch (1976) in his theory of the Urban Image, and two concepts of the USS proposed by Bill Hillier (1976), the interrelation of these proposals allowed us to determine urban imaginaries contextualized in the reality of the territory. To achieve these purposes, secondary information was reviewed, complemented with the elaboration of specific observation sheets in which three different qualities of space are analyzed: state, focus, and design scale. The research is completed with the application of a survey, which allowed generating an interpretation of the comparison between the image and the imaginary. Finally, guidelines and graphic diagrams were generated for the adequate design of new interventions in the area using a multimodal transport system for public spaces, organizing the different types of mobility and generating spaces that are accessible to all groups of the population, supporting growth and economic positioning within the region's tourist circle.

Keywords: URBAN IMAGERY, URBAN SPATIAL SYNTAX, URBAN IMAGE, MULTIMODAL TRANSPORT, PUBLIC SPACE.

Índice de Contenidos

Declaración	I
Certificación	II
Dedicatoria	III
Agradecimientos	IV
Resumen	V
Abstract	VI
Índice de contenidos	VII
Lista de figuras	IX
Introducción	2
Problemática	3
Justificación	4
Objetivos	5
Metodología	6
1. Marco Teórico	7
1.1. Imagen Urbana	7
1.2. Imaginario Urbano	15
1.3. Sintaxis Espacial Urbana	16
1.4. Regeneración Urbana	22
1.5. Proyectos Similares	23

2. CAPÍTULO 2	28
2.1. Delimitación del área de estudio	28
2.2. Imagen Urbana de la zona de estudio	32
2.2.1. Fichas de Observación	33
2.3. Imaginario Urbano de la zona de estudio	41
2.4. Análisis y comparación entre imaginario urbano e imagen urbana.	48
2.5. Intervenciones pasadas en la zona de estudio	49
2.6. Elaboración de escenarios de actuación urbana	51
2.6.1. Escenario actual	51
2.6.2. Escenario optimista	52
3. CAPÍTULO 3	54
3.1. Generalidades	54
3.2. Lineamientos estratégicos para intervenciones futuras dentro de la zona de estudio.	55
3.2.1. Estrategias de movilidad y accesibilidad	55
3.2.2. Estrategias económicas	57
3.2.3. Estrategias sociales	59
3.2.4. Estrategias ambientales	60
3.3. Esquematización gráfica de las zonas de intervención	65
3.4. Estrategias finales	73
3.5. Conclusiones	74
3.6. Recomendaciones	75
Referencias bibliográficas	76
Referencias	76

Lista de Figuras

1.1. Ambiente Urbano configurado por las relaciones entre el hombre y su entorno	8
1.2. Antes y después de la intervención urbana	9
1.3. Centro Histórico, Cuenca - Ecuador.	10
1.4. Time Square, New York y la configuración del espacio.	10
1.5. Subdivisión 1	11
1.6. Subdivisión 2	12
1.7. Subdivisión 3	12
1.8. Subdivisión 4	13
1.9. Subdivisión 5	13
1.10. Elementos del espacio público	14
1.11. Diagrama de generación de imaginarios urbanos	15
1.12. La Gran Vía y su proyección imaginaria	16
1.13. Escalinata Calle Serrano, Azogues, y su intervención	17
1.14. Mapa axial de relaciones del espacio y afluencia.	18
1.15. Espacio Inhabitado en la Sintaxis Espacial	19
1.16. Mapa Axial de la comuna de Quilicura	20
1.17. Trama urbana de la comuna de Quilicura	20
1.18. Integración general del sistema en puntos específicos.	21
1.19. Integración Visual de la Villa X y con ampliaciones informales	22
1.20. Proyecto Riverwalk, planta arquitectónica y sus diferentes formalidades por manzana.	24
1.21. Proyecto Riverwalk, zona de El Muelle.	25
1.22. Proyecto Riverwalk, zona de El Paseo.	25

1.23. Una de las intervenciones a lo largo del Río Medellín	26
1.24. Parque para niños cerca del Río Medellín	27
2.1. Delimitación del área de estudio.	29
2.2. Subdivisión 1 de espacio de estudio	30
2.3. Subdivisión 2 de espacio de estudio	30
2.4. Subdivisión 3 del espacio de estudio	31
2.5. Subdivisión 4 del espacio de estudio	31
2.6. Subdivisión 5 del espacio de estudio	32
2.7. Puntos de observación sobre la vía Ignacio Neira	34
2.8. Puntos de observación sobre la vía Andrés F. Córdova	35
2.9. Estado de las Sendas	36
2.10. Veredas en la Av. Andrés F. Córdova	37
2.11. Estado de los Bordes	38
2.12. Estado de los Nodos	38
2.13. Esquina en el punto 12 de Observación	39
2.14. Hitos más importantes de la zona de estudio	40
2.15. Enfoque de las esquinas en la zona de estudio	41
2.16. Fórmula para la obtención del tamaño de la muestra	42
2.17. Grupos de Edad Encuestados	42
2.18. Grupos encuestados por género	43
2.19. Grupos encuestados por Nivel Educativo	43
2.20. Grado de contaminación del río Burgay	44
2.21. Percepción estética del Río Burgay	44
2.22. Sensación de seguridad en la zona de estudio	45
2.23. Zonas peligrosas según los encuestados	45
2.24. Factores que influyen en la percepción de seguridad	46
2.25. Percepción del estado de las Sendas	46
2.26. Estado de los Nodos para los encuestados	47

2.27. Estado de los barrios cercanos al río Burgay	47
2.28. Cinco elementos de la imagen urbana	48
2.29. Fase 1 de intervención	50
2.30. Desarrollo y ejecución del proyecto	51
2.31. Escenario Tendencial Actual	52
2.32. Escenario Tendencial Optimista	53
3.1. Diseño tradicional de vías	55
3.2. Diseño Multimodal de Transporte	56
3.3. Nodos como extensión de Vereda	56
3.4. Iluminación con escala y enfoque específico	57
3.5. Vía Ignacio Neira	58
3.6. Barrio las Peñas, Guayaquil.	59
3.7. Contenedores de basura	60
3.8. Especies vegetales 1/3	62
3.9. Especies vegetales 2/3	63
3.10. Especies vegetales 3/3	64
3.11. Estado actual - Av. Andrés F. Córdova	66
3.12. Diseño multimodal - Av. Andrés F. Córdova	67
3.13. Diseño multimodal de nodos - Av. Andrés F. Córdova	68
3.14. Diseño multimodal - carriles con funcionalidad	69
3.15. Aplicación de lineamientos en puntos conflictivos 1/3	70
3.16. Aplicación de lineamientos en puntos conflictivos 2/3	71
3.17. Aplicación de lineamientos en puntos conflictivos 3/3	72

Introducción

El trabajo de investigación consiste en el análisis de la estructura espacial urbana de las márgenes del Río Burgay, en la ciudad de Azogues, con un tramo definido entre el mercado Sucre y el Parque del Migrante, basado en las teorías de la imagen urbana y la sintaxis espacial, con el objetivo de reconocer su estado y proponer lineamientos y esquematizaciones para las intervenciones a futuro que se puedan dar en la zona.

El estudio comienza con la identificación de todos los conceptos asociados de Imagen Urbana, la producción de Imaginarios Urbanos, la teoría de la Sintaxis Espacial (SEU) y la Regeneración Urbana, todo basado en su aplicación para la planificación urbana, comparando y mostrando falencias con las intervenciones anteriores realizadas en la zona.

Se definió la zona de estudio y se inició con un análisis de observación directa realizado a través de un grupo de fichas técnicas para obtener información física del espacio y poder determinar la realidad de estado, enfoque y escala de los 5 elementos del espacio público de la teoría de Kevin Lynch (1976), enfocando todo con la continuidad y la apertura visual, elementos de estudio de la SEU. Adicionalmente se basó el análisis en una encuesta digital aplicada a la ciudadanía de Azogues y así obtener una idea del imaginario urbano que la zona produce hacia los pobladores.

Cómo resultado de este análisis se obtiene inicialmente una idea clara de la imagen urbana actual y se genera a partir de esto un conjunto de lineamientos definidos para ser aplicados en todas las intervenciones a futuro, manteniendo una relación clara entre el imaginario urbano y las relaciones sociales, por lo que se le da un principal interés al peatón y gira el diseño en torno a la creación de espacios de circulación basados en el transporte multimodal, concluyendo todo con la esquematización de gráfica de estos lineamientos aplicados a la zona de estudio.

Planteamiento del problema

En los últimos años el Gobierno Autónomo Descentralizado (GAD) de Azogues ha realizado una serie de intervenciones sobre las márgenes del río Burgay, pero con una respuesta desprovista de identidad, es decir, no tuvieron el impacto buscado sobre la población y el uso de los espacios intervenidos. Las intervenciones realizadas no causaron el impacto deseado sobre la imagen urbana de la ciudad, ya que estas se han reducido a el concepto de adecentar el lugar, pero no invitar a utilizar el espacio, sin embargo, existen intervenciones que si han contribuido con la ciudad como por ejemplo la “Regeneración del Parque del Migrante” donde la intervención integral logró sacar al espacio de identificarlo como “degradado” a una caracterización de parque familiar con una gran afluencia de gente.

La falta de aciertos en cuanto a las intervenciones ha generado, en autoridades, un miedo patológico que evita tomar decisiones contundentes, permitiendo que las márgenes del río Burgay continúen su proceso de degradación.

Justificación

La necesidad de ofrecer a las personas calidad de vida, es un tema que actualmente está en auge en el urbanismo a nivel mundial, enfocado a la idea de mejorar o reestablecer la imagen de las ciudades, sobre todo de las zonas urbanas centrales, potenciando la idea de un espacio habitable y amigable con el medio ambiente, invitando, desde el imaginario urbano a volver a usar la ciudad y a ejercer el derecho a la misma. (Vergara Durán, 2006)

Las posibles intervenciones en las márgenes del río, orientadas a satisfacer las necesidades de las personas como un medio para potencializar su uso y crear un eje conector, solucionaría los problemas de inseguridad que actualmente existen en el área, minimizando la sensación de inseguridad, la presencia de personas en estado etílico, la falta de afluencia de usuarios, todo enfocado en mantener una imagen adecuada de la ciudad.

Actualmente, el GAD municipal está buscando proponer al río Burgay como el eje principal para la planificación urbana, poniendo en manos de los profesionales actuales la identificación de problemas principales, por lo que identificar a la imagen urbana como uno de ellos llegaría a ser de gran importancia, a más de la factibilidad de información existente para realizar cualquier tipo de investigación en la zona. Gracias al tipo de análisis planteado, método cualitativo – cuantitativo, la información existente y su accesibilidad, y la poca necesidad de intervención económica, el estudio es muy favorable en cuanto a su realización.

Objetivos

General

- Analizar la estructura espacial urbana en las márgenes del río Burgay, mediante la imagen urbana y la sintaxis espacial, para proponer lineamientos y esquemas gráficos de intervención urbana en el lugar de estudio.

Específicos

- Revisar bibliografía específica sobre imagen urbana e imaginario urbano que vinculen la producción de proyectos de intervención y su interacción principal, mediante la sintaxis espacial urbana.
- Determinar las condiciones de la situación actual mediante escenarios tendenciales de situación actual y deseado.
- Proponer lineamientos y esquemas gráficos para intervenciones futuras que permitan una interpretación adecuada de los proyectos que podrían generarse en el sector.

Metodología

Inicialmente se pretende realizar un análisis conceptual mediante la revisión bibliográfica de diferentes artículos científicos y libros que estén relacionados directamente con la identificación de la imagen urbana y los imaginarios urbanos, y entendiendo su relación directa. Complementando el análisis bibliográfico se realizará un análisis de campo con base en fichas técnicas para la obtención de datos específicos en la zona de estudio. A más de eso se revisarán ejemplos de proyectos similares que hayan sido realizados primeramente en la región y de no ser posible, a nivel mundial. A estos casos se les aplicará los mismos conceptos usados en las fichas de análisis de campo, las mismas que estarán basadas en la teoría de Kevin Lynch y su separación del espacio urbano.

Para el estudio de la imagen urbana y su relación con los imaginarios urbanos, se propone un método de análisis cualitativo de manera inicial, basándose en los aspectos determinantes de la zona para identificar el estado actual en cuanto a la imagen urbana. Lynch (1970) propone analizar diferentes puntos, como son: La legibilidad del paisaje urbano, estructura e identidad, la imaginabilidad y su desarrollo de acuerdo a cinco puntos físicos presentes en el espacio. Los puntos a analizar son: Sendas, Bordes (Río Burgay), Nodos, Barrios y Mojones. Entonces para obtener el resultado de una imagen urbana, se pretendería analizar objetivamente estos puntos y definir la ideología general, ubicando sus diferentes tipos de usuarios, ya sean permanentes o eventuales.

Complementando el análisis de la imagen material y la imagen visible se pretendería elaborar encuestas para los usuarios eventuales donde se hable específicamente de las sensaciones que produce la zona de estudio en el espacio y tiempo actual, develando así un imaginario real sobre el área de intervención.

Se complementan los dos análisis realizando una comparación crítica de los aspectos, tanto en imagen como en imaginario y generando esquemas gráficos que estén basados en lineamientos estratégicos sobre la forma y métodos de intervención que se pretenderían en la zona, al mismo tiempo que se verifica esta nueva ruta con las intervenciones más recientes generadas por el GAD municipal.

1.1. Imagen Urbana

La teoría de la imagen urbana como estrategia urbanística de planificación y desarrollo viene dada desde los años setenta con Kevin Lynch, donde explica que la ciudad no es solo un objeto completamente definido que está listo para ser observado, sino es el resultado de diferentes tipos de modificadores que de acuerdo a sus actividades diarias transforman esta estructura. Se da una real importancia a los elementos móviles de la ciudad, sus personas y actividades, llegando a identificar que se genera un medio ambiente que está en constante desarrollo, evolución o adaptación de acuerdo a sus necesidades y no solo es el productor de sus observadores (Valdivia, 2014).

La ciudad puede generar dos tipos de imágenes diferentes, según Lynch (1970), una material y una mental, donde la correlación directa de ambos produce una imagen urbana final. Introducir el término “ambiente urbano” permite entender que la ciudad no es solo el resultado de ciertos aspectos visuales que influyen en la misma, sino es la interacción entre el hombre y su entorno, justificando, de cierta manera, la heterogeneidad en cuanto a percepciones del espacio se trata. (Briceño y Gil, 2000b).

En la figura 1.1, se puede identificar, cómo luego de una intervención en la ciudad de Copenhague la escala humana se vuelve el eje principal para el diseño urbano, mejorando inmediatamente la relación hombre – ciudad y generando un ambiente urbano propicio para el comercio y la recreación. Fachadas vinculantes, señalética visible para el transeúnte y un amplio espacio de tránsito y socialización, demuestran que las ciudades si pueden ser planificadas específicamente pensando en el peatón.

FIGURA 1.1: Ambiente Urbano configurado por las relaciones entre el hombre y su entorno



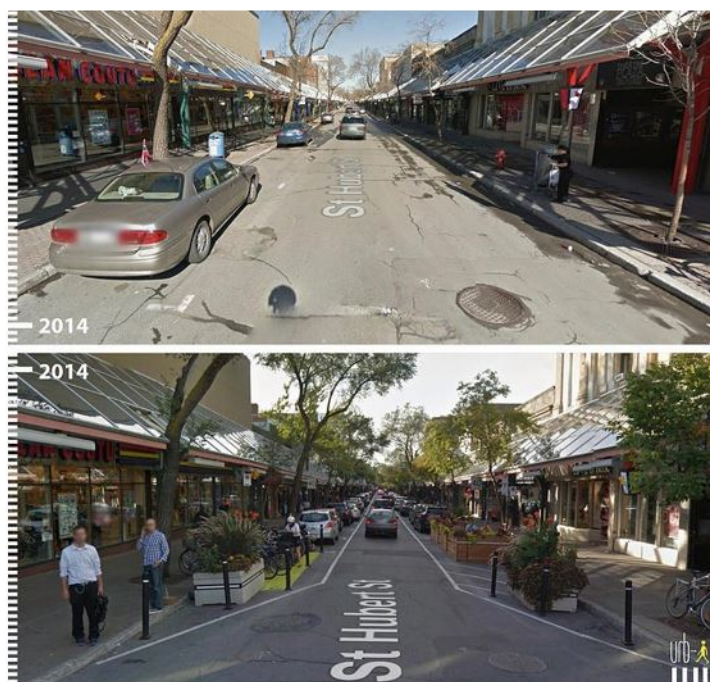
Copenhague modificó su estructura urbana y generó un diseño a escala humana, potenciando así la afluencia de gente a sus zonas comerciales.

Fuente: (Gehl, 2014)

En las ciudades latinoamericanas se encuentra una clara idea de expansión urbana, lo que produce que las áreas centrales y centros históricos entren en procesos de desarticulación y degradación, generando así una mala imagen urbana de la zona, esto confirma la teoría de Lynch, donde se entiende que los procesos de cambio en una ciudad siempre se están modificando y en cada intervención se busca revertir la misma, potenciando y renovando las condiciones ambientales, recreativas y sociales, todo de acuerdo a una idea de imagen urbana que se busca ofrecer para mejorar la relación hombre-ciudad (Valdivia, 2006).

La figura 1.2 muestra otra intervención realizada en la ciudad de Copenhague, donde revalorizar el centro urbano y hacerlo pensando en el peatón fue parte de la consigna básica; se recupera la afluencia de personas a la zona, mejorando su imagen y funcionamiento dando énfasis al peatón.

FIGURA 1.2: Antes y después de la intervención urbana



Todas las intervenciones en Copenhague basaron su intención en dar cabida poco a poco a la sustitución del espacio vehicular por el espacio peatonal, con esto se da énfasis a la apropiación del espacio público por parte de todos los tipos de transeúntes.

Fuente: <https://www.plataformaarquitectura.cl/cl/772431/antes-despues-30-fotos-que-demuestran-que-es-posible-disenar-pensando-en-los-peatones>

La identificación de la imagen urbana de una ciudad llega a determinar tres puntos importantes de la misma: identidad, estructura y significado. Toda ciudad debe tener una característica principal que la diferencie de cualquier otra, sea cultural o física, ahí aparece la identidad, cómo se puede identificar en la figura 1.3; mientras tanto toda su configuración espacial lleva un análisis diferente enfocando la relación entre el observador y otros objetos físicos, ahí aparece la estructura, como se muestra en la figura 1.4; y, la relación no espacial que estos aspectos generen repercute en el significado. Mientras más legible sean estos elementos en un espacio, mejor imagen urbana esta presenta, y por ende, mejor posicionamiento cultural y turístico puede llegar a ofrecer (Lynch, 2013).

La figura 1.3 muestra una imagen clara de la identidad arquitectónica que se encuentra en el Centro Histórico de la ciudad de Cuenca – Ecuador, donde la imagen urbana de la zona se ve definida por características similares de diseño, altura, materialidad y organización, convirtiéndola en una ciudad donde el peatón disfruta caminar frente al dinamismo de las fachadas.

La figura 1.4 en cambio muestra la misma zona, pero con diferentes relaciones de estructura urbana en cuanto a la interacción entre el peatón y los múltiples objetos que configuran el espacio urbano, pasando de la importancia del vehículo a la relación directa del peatón con todo el espacio.

FIGURA 1.3: Centro Histórico, Cuenca - Ecuador.



El centro histórico de la ciudad de Cuenca, Ecuador, está muy cerca de la zona de estudio, a 35 km aproximadamente y su identidad arquitectónica es muy identificable, manteniendo relación en materialidad, diseño, altura y más elementos del espacio.

Fuente: Mich Wanderlust (2017)

FIGURA 1.4: Time Square, New York y la configuración del espacio.



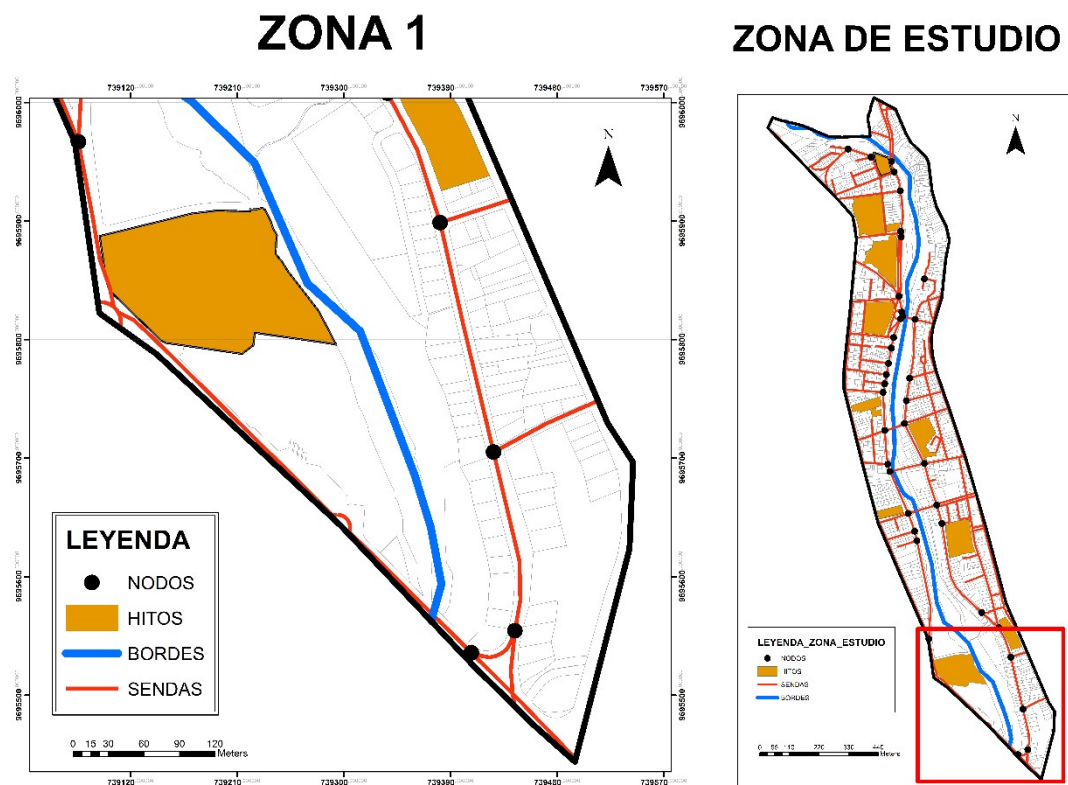
En Times Square, New York, decidieron peatonizar una de sus vías más importantes y generaron uno de los puntos de encuentro más concurridos actualmente.

Fuente: (Gehl, 2014)

La teoría de Lynch ha sido prevista como una receta para el diseño urbanístico, pero al mismo tiempo no puede ser vista como tal; por lo tanto, el objetivo de la misma está en dividir un total en partes más fáciles de analizar, en este caso el objeto es el espacio público como tal, separando primero en dos actores, los que producen la imagen material, que son aquellos que viven, trabajan o dependen de la zona y aquellos que son observadores

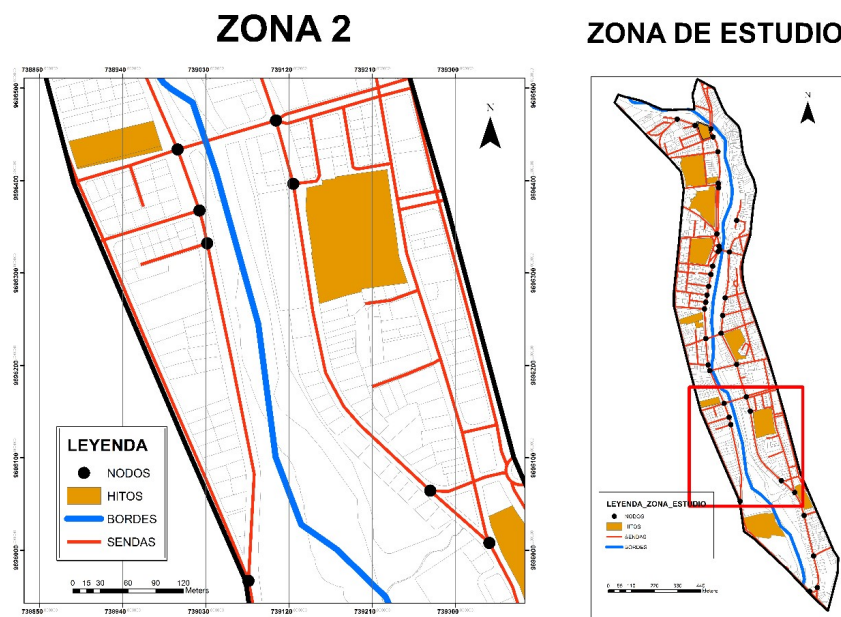
lejanos y tienen un punto de vista diferente sobre la misma. Aquí Lynch logra dividir al espacio público en cinco puntos diferentes de análisis, que le permiten identificar la calidad de la imagen urbana. Sendas, bordes, barrios, nodos e hitos son los puntos clave para valorar al espacio público (Briceño y Gil, 2000a).

FIGURA 1.5: Subdivisión 1



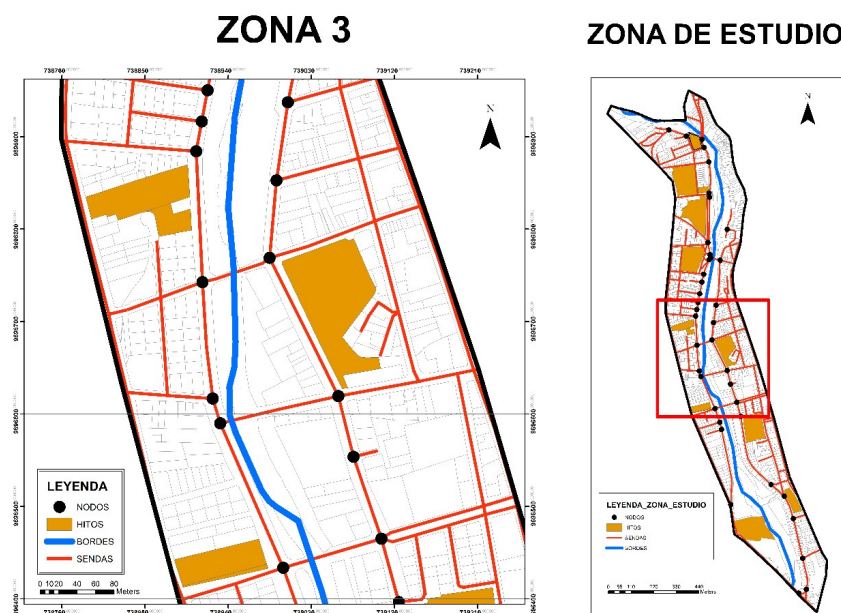
Fuente: Elaboración propia

FIGURA 1.6: Subdivisión 2



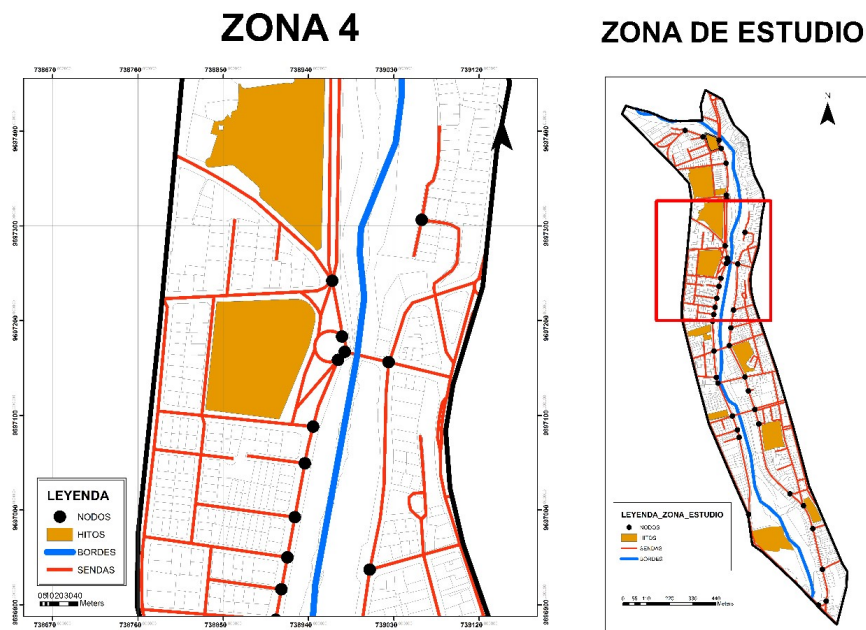
Fuente: Elaboración propia

FIGURA 1.7: Subdivisión 3



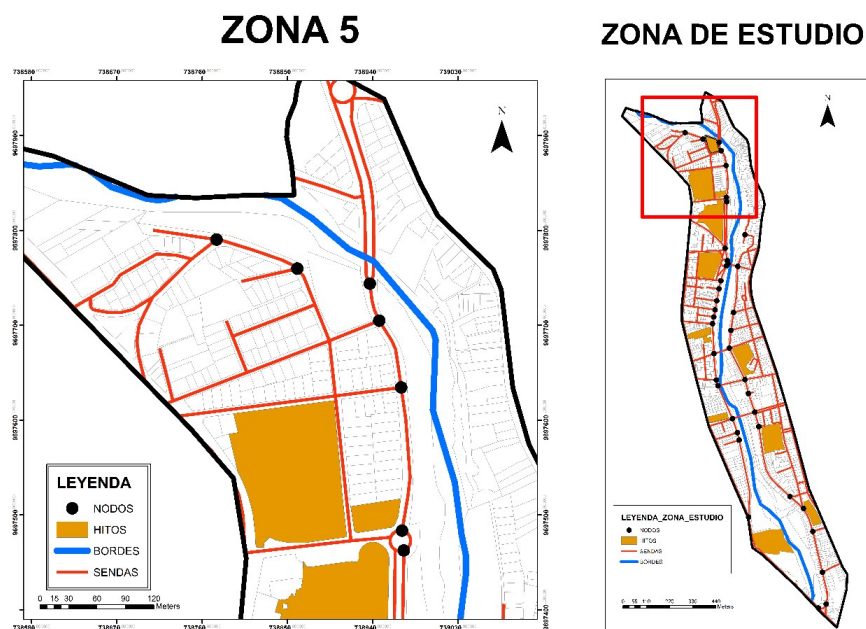
Fuente: Elaboración propia

FIGURA 1.8: Subdivisión 4



Fuente: Elaboración propia

FIGURA 1.9: Subdivisión 5



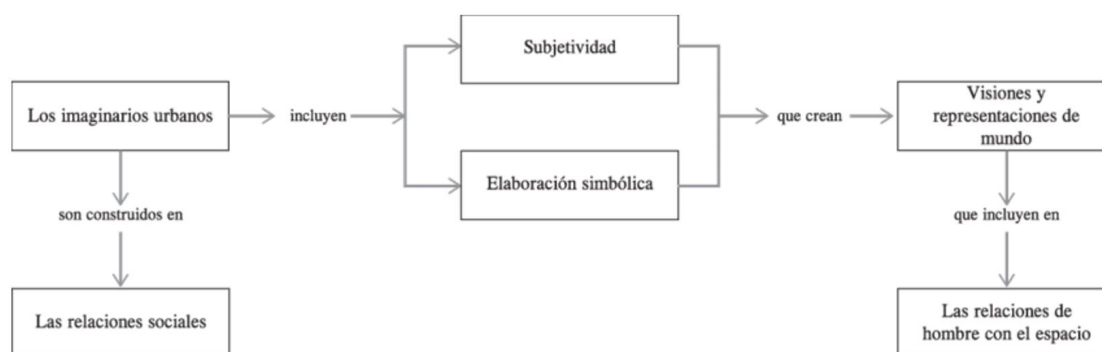
Fuente: Elaboración propia

1.2. Imaginario Urbano

A diferencia de la imagen urbana, el imaginario carece de la relación directa que existe entre los dos factores actuantes, medio ambiente urbano y la percepción del hombre sobre el espacio, aquí se busca únicamente la idea sensorial sobre lo que el hombre percibe directamente, pudiendo ser una idea de carácter más subjetiva (Lynch, 2013).

Según Silva (2006), no se pueden generar imaginarios urbanos sin la implicación de las relaciones sociales; a pesar de que, toda la creación se produzca vía percepciones sensoriales, explicando que la subjetividad se va desarrollando gracias a las representaciones visuales que se generan cuando existen las relaciones sociales vinculadas al espacio en donde se generan (Silva, 2006).

FIGURA 1.11: Diagrama de generación de imaginarios urbanos

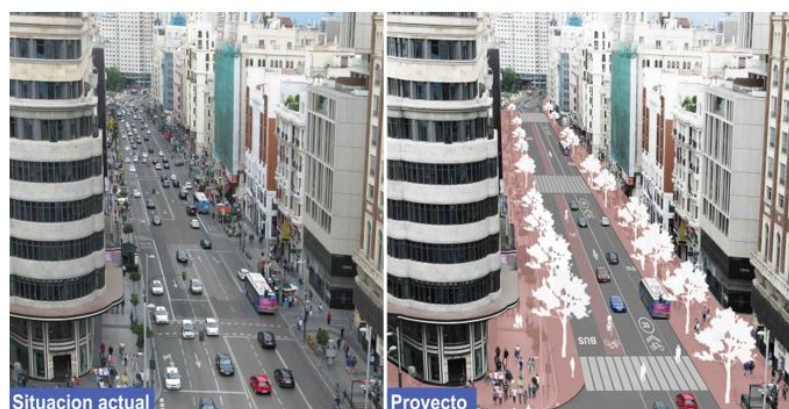


Fuente: (Silva, 2006)

Para Rossi (1966) la ciudad se divide en dos tipos de imágenes, la material y la visible, dejando al imaginario urbano como la idea visible que se tiene sobre un elemento, separándolo completamente de la representación material de la misma. Cabe recalcar que en este contexto el imaginario urbano no tiene peso en cuanto a la calidad de la imagen urbana (Valdivia, 2014).

La Gran Vía en Madrid, figura 1.12, realizó un proyecto de regeneración enfocada en el peatón, en el cual todo el proyecto debía estar basado en la teoría de los imaginarios urbanos, logrando así obtener resultados satisfactorios para la planificación integral de toda la zona.

FIGURA 1.12: La Gran Vía y su proyección imaginaria



El imaginario urbano maneja la idea de producción de una ciudad de acuerdo a las sensaciones que esta produce sobre la gente y aunque se vea bien si la sensación es negativa cambia el resultado. final.

Fuente:

<https://www.plataformaurbana.cl/archive/2017/06/10/la-gran-via-de-madrid-sera-ciclista-en-2018/>

En otros casos, se entiende que la percepción de la ciudad es punto de inicio para el análisis de diferentes aspectos reales de la ciudad y así convergen diferentes tipos de estudios, sean sociales, culturales y urbanos. Para Lindón (2007) las percepciones se transforman en representaciones y estas a su vez en imaginarios (Lindón, 2007).

Para Lynch (1970) la imaginabilidad se trata del resultado de las cualidades físicas del espacio que llevan al enfoque abstracto; es decir, encaja en esa forma, ese color, esa distribución, lo que hace que el observador se enamore del espacio y busque volver a él como una referencia inmediata, todo porque son sumamente fáciles de identificar y se presentan intensamente en los sentidos y en la percepción. La semántica entre concreto y abstracto se vuelve muy poderosa al hablar de imaginabilidad e imaginarios urbanos (Silva, 2006).

1.3. Sintaxis Espacial Urbana

Es una metodología de investigación que estudia la configuración espacial para identificar diferentes problemas sociales que se dan en el espacio público y que dependen específicamente del medio físico; es decir, relaciona directamente a la sociedad con la calidad física del espacio en la que actúa. El término “configuración espacial” hace referencia específicamente a las relaciones de todos los objetos actuantes, móviles o fijos, que intervienen en el resultado final del espacio público, todo esto aclarando que no se trata de un método determinista sino un enfoque probabilístico. El modelo matemático y computarizado trata de enfocar las relaciones entre el espacio vacío y el espacio construido (Greene y Mora, 2008).

Según Mora (2008) mientras mayor relación exista entre los análisis de configuración

del espacio o mayor integración entre el espacio público, mayor será su flujo de movimiento, lo que define a un espacio como más “seguro” solo enfocándose en la sensación o percepción de seguridad que obtiene el transeúnte (Greene y Mora, 2008).

En la figura 1.13 podemos observar un espacio de la ciudad de Azogues, cantón del mismo nombre, provincia del Cañar, que fue configurado para permitir el flujo y paso de personas a través de un paso peatonal de tipo escalinata, que vincula al centro de la ciudad con la plataforma baja junto al Río Burgay. Esta escalinata fue intervenida obstaculizando el paso peatonal y abriéndolo simplemente a vehículos, lo que generó que la zona sea casi abandonada y se convierta en refugio de personas en estado etílico, potenciando la sensación de inseguridad; además de, desarmonizar la continuidad de las escalinatas de la zona.

FIGURA 1.13: Escalinata Calle Serrano, Azogues, y su intervención



El mismo espacio con un diferente enfoque, luego de cortar la circulación peatonal.

Fuente: Twitter Eugenio Morocho, ex alcalde de Azogues y Semanario El Espectador

La sintaxis espacial urbana es un método que analiza y describe de manera general la relación existente entre los espacios urbanos y sus elementos de conjunción, ya sean vías, edificios, muros, etc. Esta relación termina siendo el diseño urbano (Klarqvist, 1993).

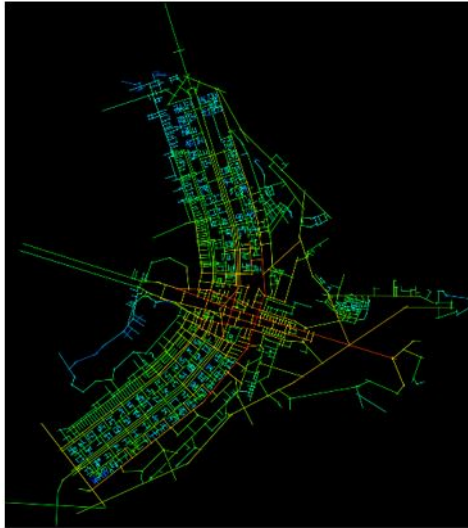
Una de las formas más claras para identificar esta relación es la consecución de un Mapa Axial, siendo este el producto de la relación directa del espacio cerrado (Casas, viviendas, edificios) y el espacio abierto (Vías, veredas, parques). Hablar de espacio abierto y cerrado, ayuda a obtener una representación objetiva del espacio público, sin categorizaciones, así se facilita la identificación y contabilización de las relaciones sintácticas del espacio.

En la figura 1.14 se puede ver el ejemplo de un mapa axial desarrollado en diferentes colores, donde se pueden identificar únicamente líneas que configuran el espacio, demostrando cuantitativamente la cantidad de relaciones existentes entre las mismas; este es el primer paso para analizar el espacio público a través de la sintaxis espacial urbana.

La figura 1.15 en cambio, en color amarillo, nos muestra la idea del espacio abierto o inhabitado, que se genera entre los espacios cerrados o habitados; en color blanco, se observa la configuración de este espacio que se estudia a través de la relación directa que se

generen entre estos dos y su diversificación de usos, aquí la idea del estudio axial muestra específicamente las distancias continuas más largas que puedan recorrerse en línea recta y la cantidad de encuentros que existen entre ellas, dando así un claro ejemplo de los puntos de mayor y menor afluencia de acuerdo a un valor cuantificable.

FIGURA 1.14: Mapa axial de relaciones del espacio y afluencia.



En la ciudad de Brasilia, capital de Brasil, se generó un ejemplo de mapa axial, donde se puede ver una estructuración a base de líneas simples, donde a mayor cruce de líneas más relación existirá para esa zona.

Fuente: <https://sintaxisespacial.com/2017/03/12/710/>

Para Hillier (1984) los diversos escenarios que configuran un espacio influyen en la interacción que se da entre los habitantes y la zona, por lo que genera un tipo de análisis y técnicas analíticas para determinar estas interacciones. De igual manera, se llega a analizar los flujos de movimiento que se dan en toda la ciudad, determinando espacios que benefician a este y los que no (Jiménez y Verduzco, 1976).

La importancia del espacio inhabitado y como este se configura, sirve para la organización de los habitantes, así es fácil identificar y etiquetar los espacios de acuerdo a diferentes grupos de personas, actividades, reglas de comportamiento, etc. Así pues, la sintaxis espacial se define como un programa de investigación que analiza la relación entre las sociedades humanas y el espacio desde la perspectiva del espacio inhabitado (Bafna, 2003).

FIGURA 1.15: Espacio Inhabitado en la Sintaxis Espacial



La SEU genera su análisis basado únicamente en dos tipos de espacios, el construido y el vacío, donde el espacio público es uno solo y sin divisiones.

Fuente: <https://configuracinespacialysociedad.wordpress.com/2015/12/26/correlacion-sintaxis-espacial-observaciones/>

El hecho de utilizar modelos matemáticos que derivan en un método analítico para el espacio, consiste en la identificación de la entidad concreta y la entidad vacía; es decir, el espacio que lo configura y de acuerdo a sus relaciones numéricas, no diciendo que están definidas por ellas, pero sí que pueden ser identificadas por estas, evitando así la aleatoriedad (Hillier, Leamann, Stansall y Bedford, 1976).

Considerar dos puntos clave para el espacio público, los campos visuales y las relaciones entre objetos, de acuerdo a la metodología de la Sintaxis Espacial Urbana, se vuelve lo más relevante para la definición de la utilización del espacio no construido y para identificar posibles zonas de conflicto, así se llega a encontrar, como en el caso de Lynch (1970), la legibilidad del espacio y como, mientras más legible, mejor percepción para el observador, sea residente o visitante (Greene y Mora, 2008).

Un análisis específico basado en la Sintaxis Espacial Urbana se realizó en la comuna de Quilicura, en la ciudad de Santiago de Chile, usando dos variables a medir: La legibilidad de la trama y los campos visuales en el espacio público.

La legibilidad de la trama se conoce como inteligibilidad, que es la capacidad del sistema de ser entendido por sus habitantes y permite que el propio sistema entregue información para que sus habitantes sean capaces de inferir en la estructura del mismo, si no se genera esta información el sistema se vuelve ininteligible, o difícil de acceder y son espacios que terminan siendo rodeados y no circulables.

Para el análisis de la legibilidad en la comuna de Quilicura, se toman en cuenta dos factores, la conectividad y la integración, ambos pueden ser analizados a través de un mapa axial (Figura 1.16) y de su análisis simple: si una calle es conectada e integrada es inteligible, el factor termina siendo obtenido por una regresión simple de las dos variables.

El valor de inteligibilidad del sistema es bajo (0.40), lo que refleja que obtener información general de la comuna, desde una calle barrial, es casi imposible, esto se puede

comprobar en el mapa axial (Figura 1.16) y al identificar la complejidad de la trama urbana (Figura 1.17).

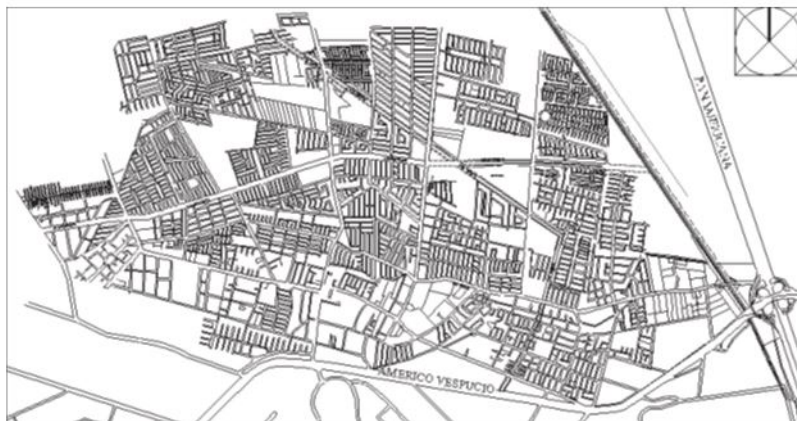
FIGURA 1.16: Mapa Axial de la comuna de Quilicura



El mapa axial de esta zona demuestra que la falta de continuidad en la trama urbana influye mucho en los aspectos sociales que se desarrollen y en todo el análisis siguiente de la SEU.

Fuente: (Greene y Mora, 2008)

FIGURA 1.17: Trama urbana de la comuna de Quilicura



La trama urbana es necesaria para la producción del mapa axial, se traza la línea más larga posible en cada zona de espacio público y luego se busca la cantidad de interacciones que esta tiene.

Fuente: (Greene y Mora, 2008)

En el mapa axial se pueden identificar algunos puntos de la trama general que no se conectan entre sí, esto les quita la capacidad de ser vinculados y de ser transitados, se realiza una modificación en la trama urbana para analizar, otra vez, la inteligibilidad y esta sube un 5%, valor bajo, pero superior al anterior. (Figura 1.18)

FIGURA 1.18: Integración general del sistema en puntos específicos.



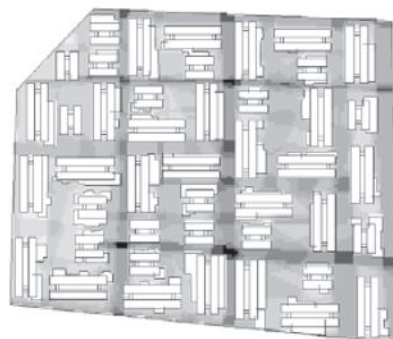
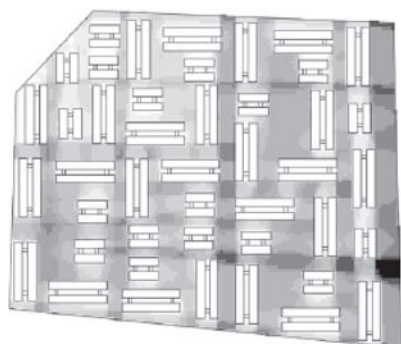
El análisis del mapa axial permite generar ideas iniciales de modificación tratando de mejorar los valores de inteligibilidad.

Fuente: (Greene y Mora, 2008)

Por otra parte, para el análisis de los campos visuales en el espacio público se utiliza un software especializado para el análisis de la sintaxis espacial urbana, el mismo puede ser utilizado para el análisis de inteligibilidad también, llamado Dephmap, este permite analizar la intervisibilidad entre los diferentes espacios que componen un sistema espacial. El programa utiliza una retícula ortogonal sobre el espacio a analizar y evalúa cuantas de estas celdas tienen una conexión visual directa. Este análisis se justifica en que la percepción de seguridad para un ciudadano depende mucho de “cuánto veo”, por lo que el campo visual es la variable clave para potenciar la defensa y la determinación de lugares que pueden ofrecer cualquier tipo de amenaza al transeúnte.

En la comuna se analiza una zona conjunta de vivienda colectiva, donde durante varios años se han desarrollado diferentes modificaciones, pero se tiene la información del proyecto original, por lo que se realiza una valoración del antes y después de las intervenciones, obteniendo resultados claros de por qué aumenta la percepción de inseguridad. La integración visual media se reduce en un 16 % y la conectividad media solo representa el 68 % del proyecto original. En los mapas (Figura 1.19) se identifica por escala de grises la variación de la visibilidad donde los espacios más oscuros representan una mayor conectividad visual.

FIGURA 1.19: Integración Visual de la Villa X y con ampliaciones informales



Los campos visuales se ven alterados por la escala de diseño del espacio público, si es un nivel más adecuado para el peatón, tendrá una sensación de seguridad más alta.

Fuente: (Greene y Mora, 2008)

1.4. Regeneración Urbana

La regeneración urbana está directamente relacionada con los espacios ya urbanizados que se encuentran en estado de degradación y que necesitan algún tipo de rehabilitación, renovación, remodelación, revitalización, reestructuración u otros, pero todos enfocados en los espacios ya previamente urbanizados (Castrillo, Matesanz, Sánchez y Sevilla, 2014).

Para muchos autores la regeneración se trata de modificar o renovar la planificación integral de una ciudad dotándolo de las capacidades competentes para establecerse dentro de la nueva economía y afluencia urbana, específicamente sobre las ciudades heredadas; es decir, las que han tenido un medio muy identificable pero que necesita una revitalización integral (Económica, cultural, social, etc.), pero sobre todo, la regeneración espacial (Vicario y Rodríguez, 2005).

Ortiz (2006) explica que la regeneración urbana puede variar mucho dependiendo del espacio en donde se vaya a ejecutar y sobre todo de sus habitantes, aclarando que este término se usa para espacios ya urbanizados y habitados, por lo que la configuración del espacio debe estar basado en las actividades ahí representadas y sus principales actores, los habitantes (Ortiz, 2006).

En ciertos casos el término “regeneración urbana” tiene el único objetivo de ser el principal camino hacia la recuperación económica de una zona, basado en los aspectos de sostenibilidad actuales y en la vinculación social, económica y ambiental, pero al mismo tiempo puede ser un problema de transformación problemático y de desposesión urbana para las clases más bajas, ya que se ha visto desapegado de la idea de “derecho a la ciudad” (Castrillo et al., 2014).

Según la [ONU-Habitat \(2016\)](#), la regeneración urbana debe ser considerada como una herramienta clave para la evolución de las ciudades de finales del siglo XX, ya que sus estrategias de transformación y remodelación para las zonas centrales de la ciudad sirven para frenar y revertir los procesos de degradación social, demográfica, económica y física del espacio a través de sus fuertes acciones públicas ([ONU-Habitat, 2016](#)).

Otros autores consideran que la regeneración urbana no es el camino adecuado, incluyendo directamente al término “Urbanismo Sostenible” y actualmente a la “Ecología Política Urbana”, donde se considera que la falta de interdisciplinariedad en los estudios han generado que las intervenciones de regeneración urbana elaboradas a finales del siglo XX no hayan brindado los resultados esperados y los procesos de degradación se vuelvan evidentes, siendo responsables directamente de ciertos problemas sociales, como la percepción de la inseguridad ([Gómez, 2014](#)).

1.5. Proyectos Similares

Existen varios proyectos de recuperación de las márgenes de ríos en diferentes países, pero son pocos los que buscan la integración de estos espacios al total de ciudad, no por falta de experticia o creatividad de sus proyectistas, sino por la falta de políticas o lineamientos que controlen que el río sea una de las partes más importantes para la planificación de sus ciudades. En los proyectos similares se busca identificar características básicas de forma, función y estrategias de integración. El análisis de forma se desarrolla para revisar el tratamiento que se dé a las zonas cercanas al río, en especial a las orillas. El análisis de funcionalidad busca estudiar que tipo de uso se le va a dar a las márgenes cercanas al río. El análisis de estrategias de implementación busca conocer los lineamientos usados para la puesta en práctica del proyecto.

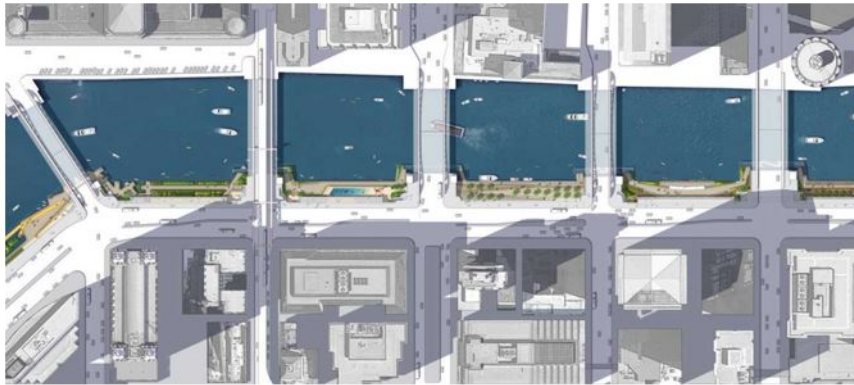
Proyecto Chicago Riverwalk, recuperar el Río. (2009)

Este es un proyecto ejecutado, a nivel de idea, por la ciudad de Chicago, donde la zona costanera era su principal atracción y dejando a la zona del río completamente olvidada. Este proyecto busca salvar o recuperar la segunda costa, margen del río, de la ciudad.

Forma

Se trata de un proyecto desarrollado en 6 manzanas diferentes, manteniendo el cauce original del río, pero modificando cada manzana de acuerdo a la función que van a obtener, la forma busca mantener la identidad urbana de cada una las manzanas y los usos que se le daba en épocas pasadas. Se maneja todo el proyecto únicamente en la margen sur del Río con un ancho de 7.6 metros que se utiliza en todo el largo de las 6 manzanas.

FIGURA 1.20: Proyecto Riverwalk, planta arquitectónica y sus diferentes formalidades por manzana.



En este Proyecto se identifican los seis espacios intervenidos y separados por cinco puentes que atraviesan el río transversalmente.

Fuente: <https://www.plataformaurbana.cl/archive/2013/07/31/proyecto-urbano-chicago-riverwalk-recuperar-el-rio/>

Función

El proyecto se trata solo de seis cuadras de intervención, pero enfoca cada cuadra a una identidad propia de uso, permitiendo que en cada espacio se generen morfologías y usos diferentes, pero todos respondiendo a una cualidad específica, la imagen e identidad propia de la zona. Se busca generar un recorrido peatonal continuo y enriquecido por la diversidad de programas y formas para que vincule al río con el resto de la ciudad.

Se generan 6 diferentes usos en un mismo proyecto y en una misma orilla, lo que le da un valor alto en cuanto al concepto de diseño: La Marina, La Ensenada, El Teatro del Río, La Piscina, El Muelle y El Paseo. Las 6 juegan con tipologías diferentes de bordes fluviales.

FIGURA 1.21: Proyecto Riverwalk, zona de El Muelle.



La zona del muelle genera un espacio específico para actividades fluviales, tanto de recreación como de transporte y comercio.

Fuente: <https://www.plataformaurbana.cl/archive/2013/07/31/proyecto-urbano-chicago-riverwalk-recuperar-el-rio/>

Estrategias de integración

La ejecución del proyecto busca recuperar la imagen del río del siglo XIX, donde fue un importante hito para el desarrollo industrial de la zona, por lo que la identidad y la historia que este conlleva con la ciudad son puntos importantes para el diseño.

FIGURA 1.22: Proyecto Riverwalk, zona de El Paseo.



La zona de paseo genera un espacio de recreación pasiva, donde el descanso y la circulación libre será su principal atractivo junto a una estación de movilidad fluvial.

Fuente: <https://www.plataformaurbana.cl/archive/2013/07/31/proyecto-urbano-chicago-riverwalk-recuperar-el-rio/>

Parque Botánico Río Medellín

Este proyecto se enfoca en la integración del río con la urbe, ya que está separado por dos arterias viales importantes que aíslan al río de la ciudad. Es un proyecto de diferentes parques a lo largo de la zona que permiten vincular actividades diferentes y necesarias para enfocarse en el desarrollo sostenible actual y recuperar la memoria hídrica de la ciudad.

Forma

El proyecto busca recuperar las márgenes del río sin realizar intervenciones dañinas para las márgenes naturales del río; el principal objetivo es mejorar la imagen urbana de la margen a través de una serie de proyectos de parques con diferentes funciones en puntos estratégicos de vinculación.

Función

La conciencia ambiental y la recuperación del río y su espacio público son los ejes principales del proyecto. De igual manera este proyecto busca integrar a una ciudad desapegada de la importancia del río basando su espacio público futuro a reconocer los beneficios que este puede entregar y recordando la identidad propia de la zona.

Se plantean escenarios deportivos, parques infantiles, recreativos y botánicos a lo largo de toda la margen, con la función de mejorar la afluencia de personas a la zona y dotándolo de un espacio adecuado para realizar diferentes actividades.

FIGURA 1.23: Una de las intervenciones a lo largo del Río Medellín



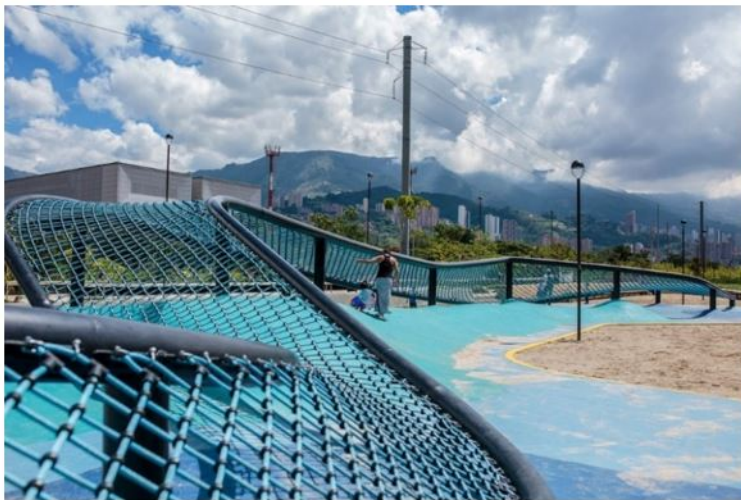
La intervención botánica fue parte importante, donde recuperar especies endémicas y educar a los transeúntes sobre ciertos tipos de plantas se puede notar en todo el recorrido.

Fuente: <https://landezine-award.com/medellin-river-parks-2/>

Estrategias de integración

La principal estrategia de integración es evitar la segregación propia del espacio a través de la vía paralela al río, de primer orden, que se convierte en un borde artificial junto a un borde natural para la ciudad. Se plantean espacios de vinculación y de continuidad para lograr el acceso simple para el peatón a la nueva franja de parques y así mejorar la afluencia de personas a la zona, todo basado en la implementación de equipamientos de diferentes tipos.

FIGURA 1.24: Parque para niños cerca del Río Medellín



Se dividió toda la zona en diferentes proyectos de recreación diferenciando los tipos de población existente: adultos mayores, jóvenes y niños.

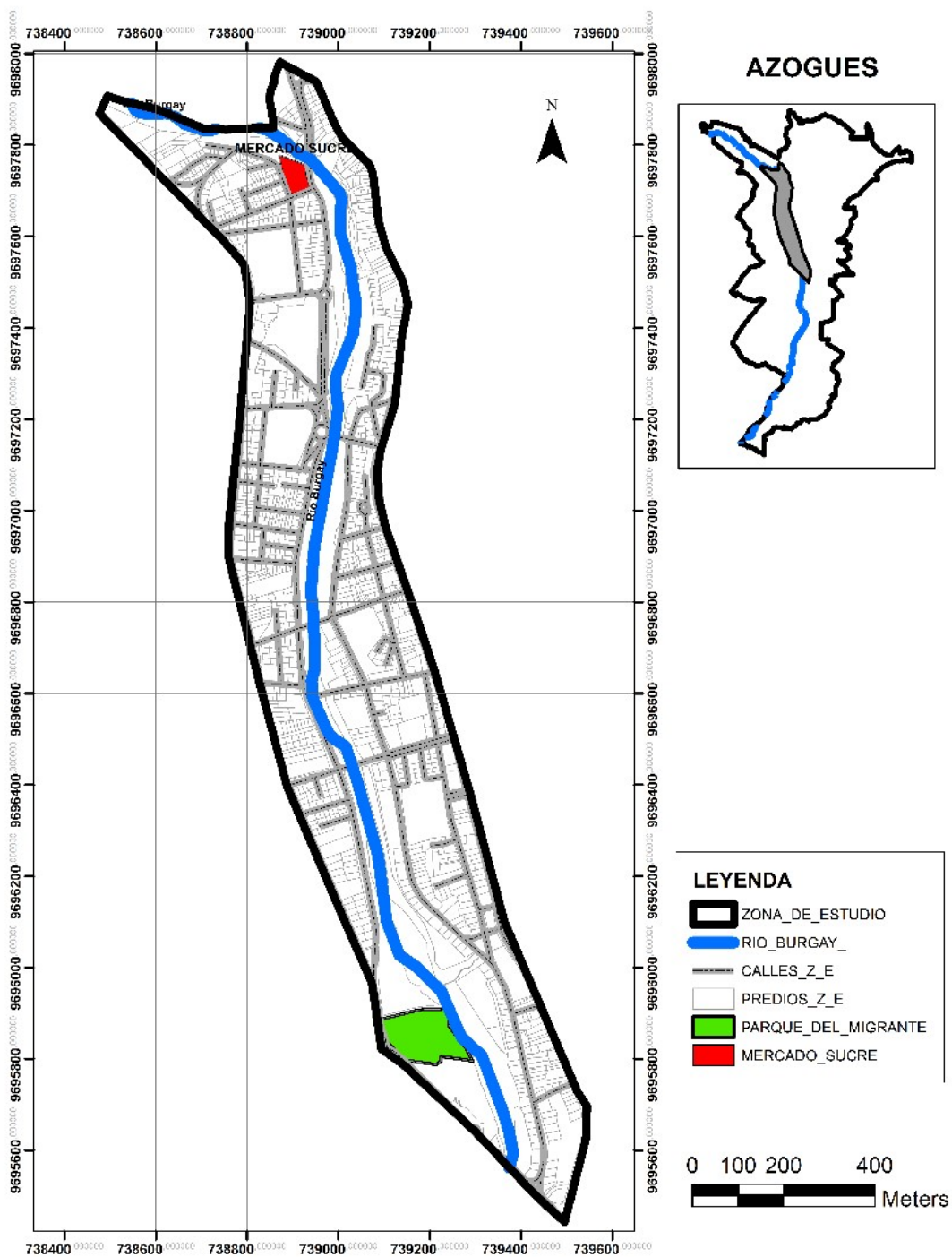
Fuente: <https://landezine-award.com/medellin-river-parks-2>

2.1. Delimitación del área de estudio

La zona escogida para el análisis de imagen urbana e imaginario urbano junto con las estrategias que propone la sintaxis espacial urbana se encuentra delimitada por dos hitos importantes cercanos al río Burgay, ambos junto a la Av. Andrés F. Córdova, al norte con el Mercado Sucre y la calle Luis Ariosto Muños, y al sur con el Parque del Migrante y la Av. Ernesto “Che” Guevara, en la ciudad de Azogues, provincia del Cañar. Toda esta área de estudio es la más relacionada con la zona céntrica de la ciudad, lo que permite obtener mejores resultados en un estudio de imagen urbana y de intervenciones realizadas. La zona se limitará a ser observada solo en las cuadras contiguas a la margen del río.

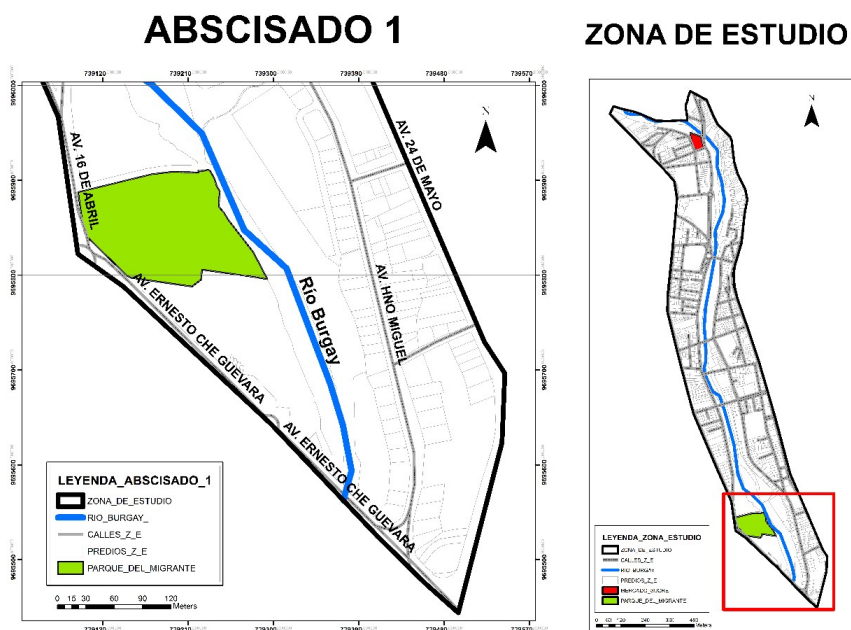
FIGURA 2.1: Delimitación del área de estudio.

ZONA DE ESTUDIO



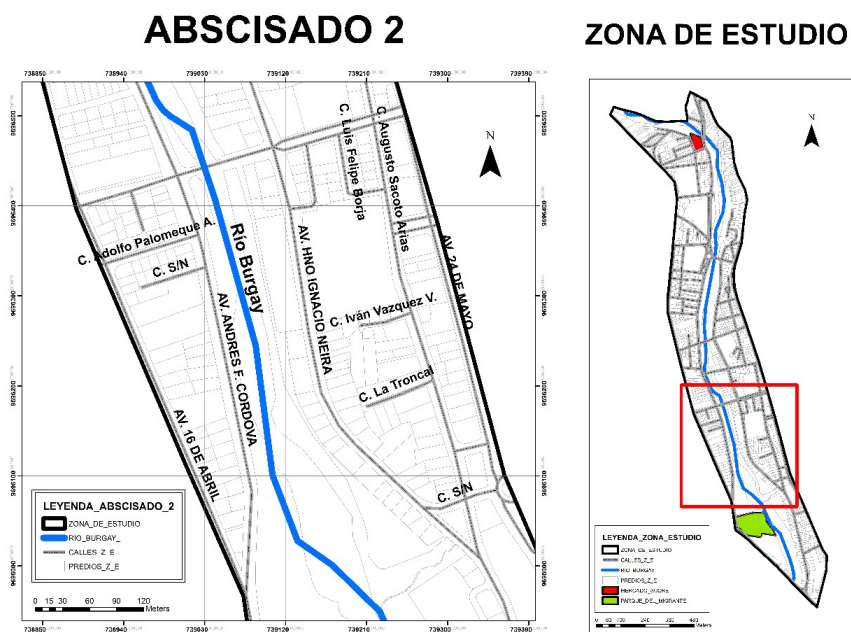
Fuente: Elaboración propia

FIGURA 2.2: Subdivisión 1 de espacio de estudio



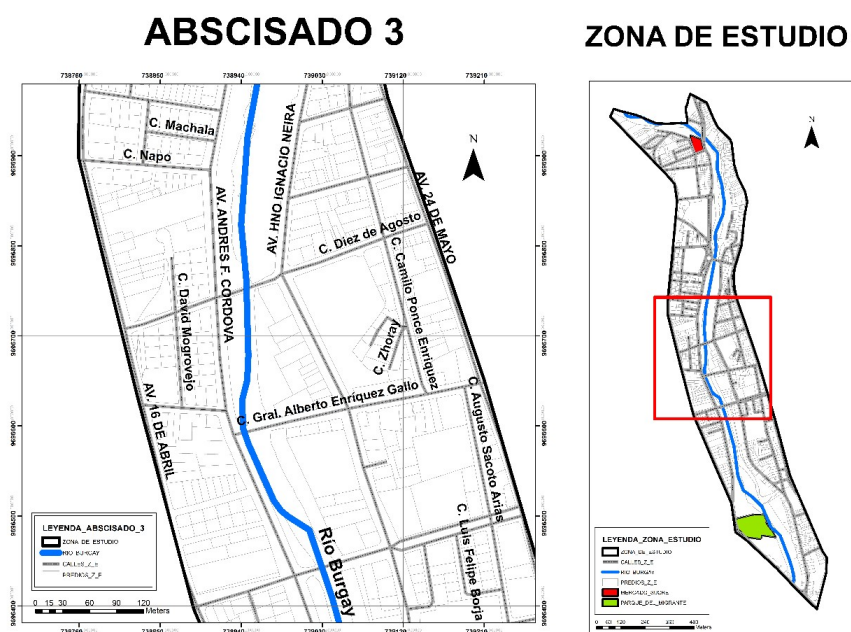
Fuente: Elaboración propia

FIGURA 2.3: Subdivisión 2 de espacio de estudio



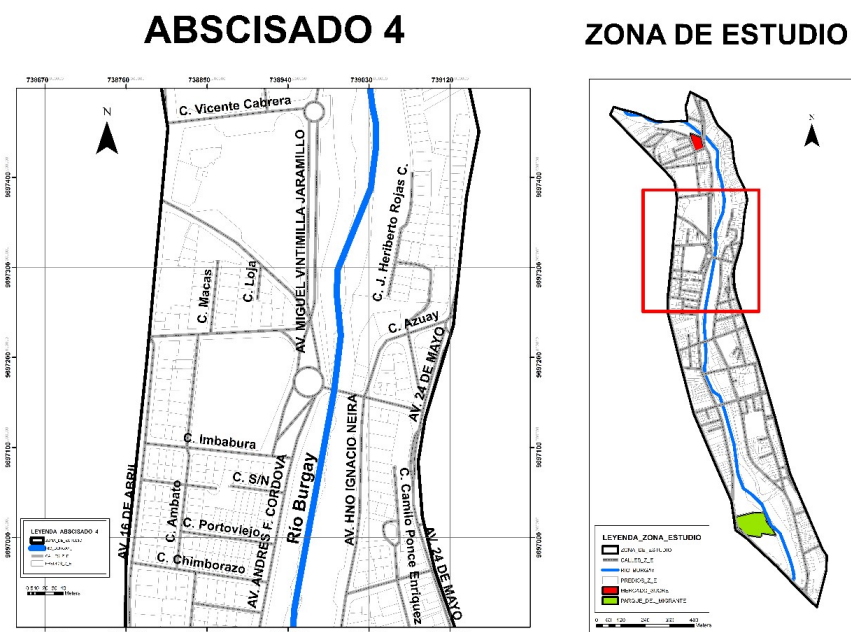
Fuente: Elaboración propia

FIGURA 2.4: Subdivisión 3 del espacio de estudio



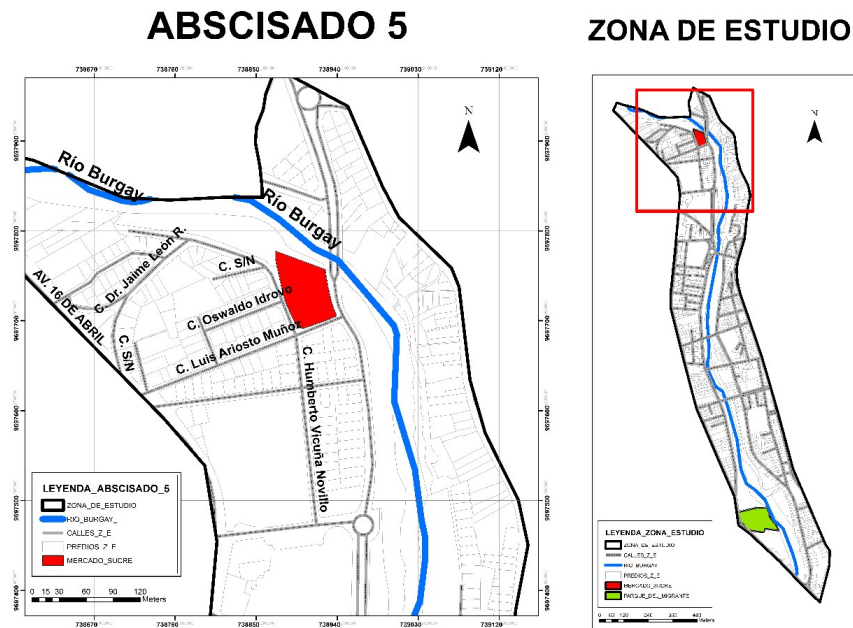
Fuente: Elaboración propia

FIGURA 2.5: Subdivisión 4 del espacio de estudio



Fuente: Elaboración propia

FIGURA 2.6: Subdivisión 5 del espacio de estudio



Fuente: Elaboración propia

El área aproximada a ser identificada y estudiada bordea las 24 hectáreas, recorriendo una distancia lineal cercana a los 2.3 km, lo que la convierte en la franja natural más importante y con más intervenciones en la ciudad de Azogues, albergando a diferentes tipos de equipamientos y servicios, lo que la ha convertido en un área conflictiva y con gran capacidad de regeneración y cambio (Vintimilla, 2020).

2.2. Imagen Urbana de la zona de estudio

Para la obtención de la imagen urbana se realizan dos abstracciones de datos diferentes, una de observación propia, donde se recorre la zona de estudio completamente y se analiza específicamente los cinco puntos de interés que propone Kevin Lynch en su teoría: Sendas, Nodos, Bordes, Barrios y Mojones. De estos cinco puntos se busca iniciar un estudio reforzado con las estrategias de la sintaxis espacial urbana, donde se busca obtener la información de acuerdo a su inteligibilidad y a su continuidad. La segunda forma utilizada para la obtención de datos está basada en la elaboración de encuestas digitales a los diferentes actores que repercuten sobre la imagen urbana de la zona, residentes, trabajadores y usuarios permanentes de la zona.

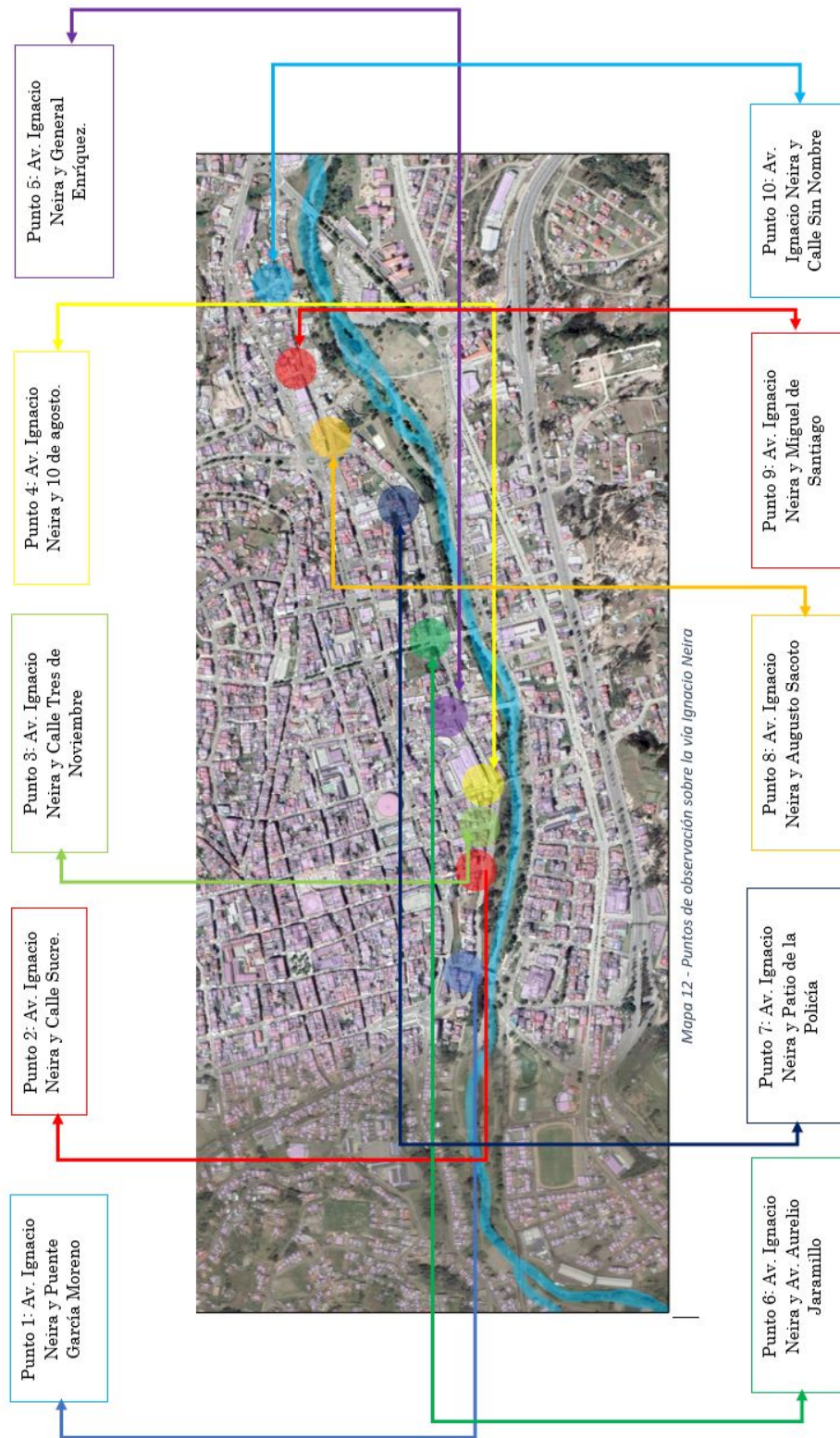
La fase de investigación inicial se realizó con fichas de observación simples, separando la zona total de estudio en la zona este y oeste, separadas por el borde natural que es el río. Estas fichas se llenan en cada intersección de la vía principal que es paralela al río y se enfocan en el estado actual de los cinco puntos de observación con una escala numérica

entre 1 y 5, donde mientras más bajo sea la puntuación peor será su estado; también se buscará identificar su enfoque, teniendo como variables a escoger al peatón, al vehículo, a la vegetación y a los ciclistas. La escala del diseño urbano también será parte del análisis y se observará específicamente si la señalética, publicidad y demás infografía está diseñada para el peatón o para el vehículo.

2.2.1. Fichas de Observación

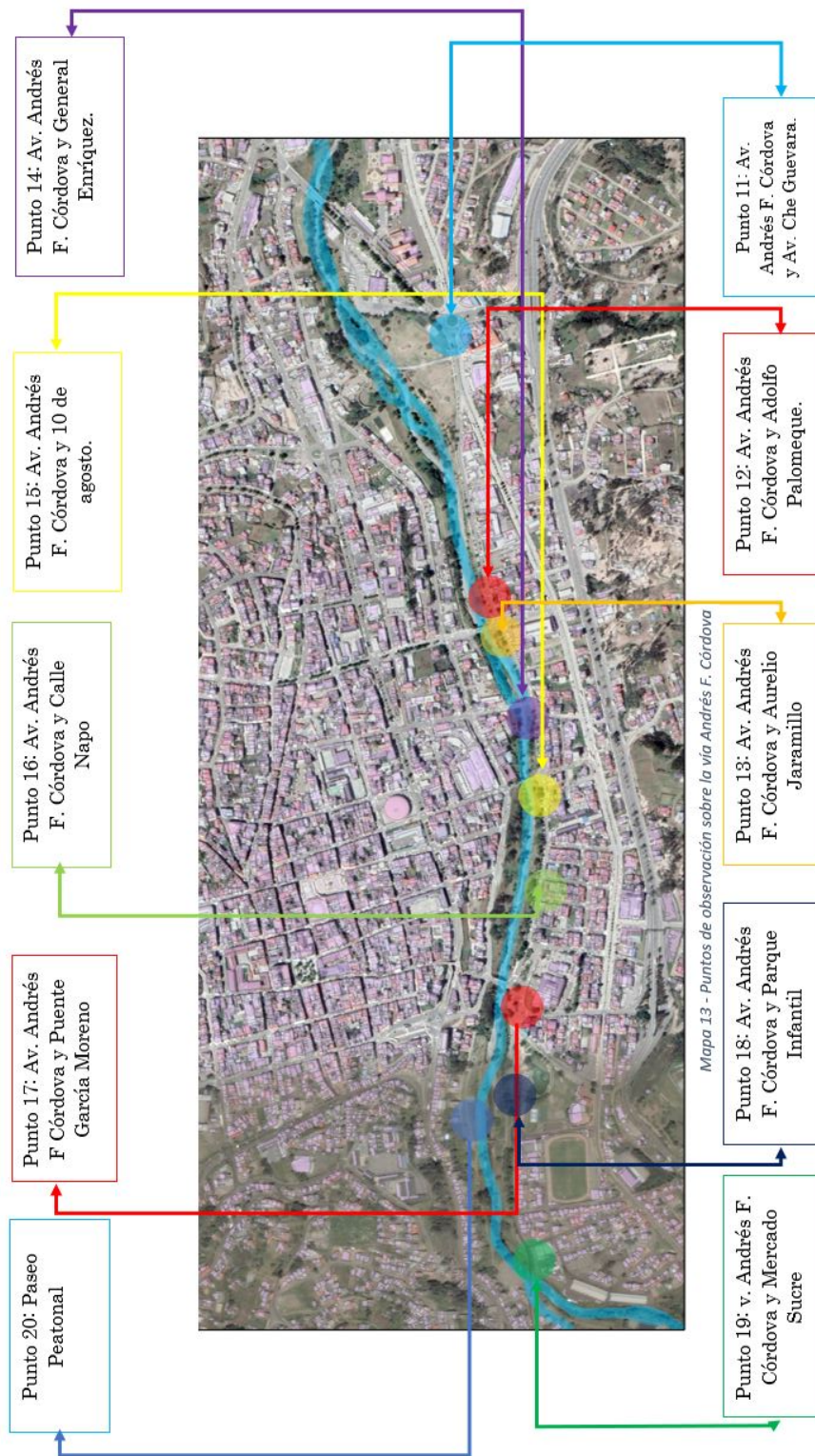
Se realizaron un total de 20 fichas en 20 lugares estratégicos, enfocando el análisis a la Imagen Urbana y a dos puntos de la Sintaxis Espacial Urbana, llegando a diferentes resultados:

FIGURA 2.7: Puntos de observación sobre la vía Ignacio Neira



Fuente: Elaboración propia

FIGURA 2.8: Puntos de observación sobre la vía Andrés F. Córdova



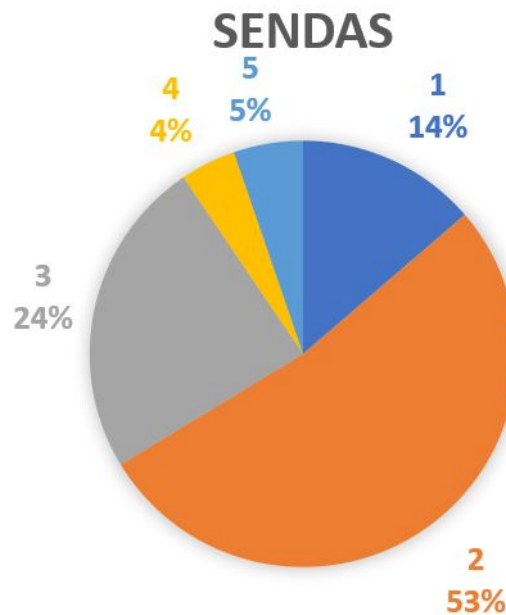
Fuente: Elaboración propia

Los resultados del análisis de imagen urbana se dividieron en tres campos: el estado, el enfoque y la escala; todo de acuerdo a diferentes variables y que tengan relación directa con el punto de vista del observador.

El estado de los cinco elementos de la imagen urbana se consideró en una escala lineal entre 1 y 5, siendo uno el peor estado posible y cinco el mejor. Aquí se realizó un análisis separado por cada uno, incluso diferenciando los diferentes tipos de espacios que se generan en cada elemento.

Empezamos por las sendas, donde se pudieron identificar tipos de espacios diferentes, las vías o calles para vehículos, las camineras específicas para peatones, las veredas como espacios paralelos y contiguos a las vías y senderos en diferentes zonas cercanas al río. En este caso el 53% de los espacios analizados se encuentran con una calidad de 2/5 y solo un 5% llega a estar a un nivel de 5/5.

FIGURA 2.9: Estado de las Sendas



Fuente: Elaboración propia

Las veredas son los elementos urbanos que se encuentran en peor estado de acuerdo a la observación, se tiene un 75% de ellas con un estado de 2/5, un 20% con 1/5 y solo un 5% con 3/5, se puede decir que no existen, en toda la margen del río, veredas que estén en buen estado.

FIGURA 2.10: Veredas en la Av. Andrés F. Córdova

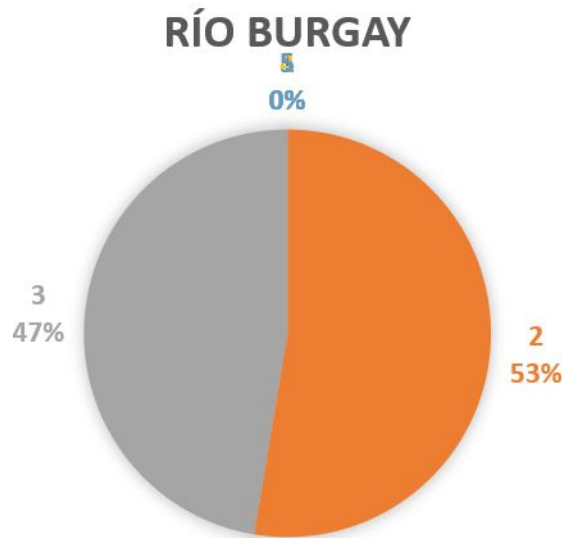


Las sendas peatonales o veredas se encuentran en mal estado con una simple observación, a más de tener muchos obstáculos en todo su trayecto.

Fuente: Elaboración propia

Para el análisis de los bordes se enfocó la atención específicamente en el río Burgay, siendo el más importante de la ciudad, obteniendo el resultado por una estimación visual. Se encuentra que el 53% de los puntos observados llevan una calificación de 2/5 y el 47% restante 3/5, dejando en claro que la imagen del río está muy por debajo de lo que debería, siendo un área importante para el desarrollo urbano de la ciudad.

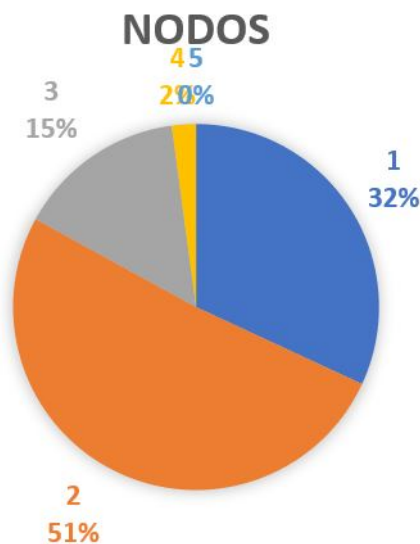
FIGURA 2.11: Estado de los Bordes



Fuente: *Elaboración propia*

El análisis de los Nodos dividió los espacios en tres tipos: esquinas, parques y puntos de encuentro. En una observación general el 51 % de los puntos observados coincide en que la calidad del espacio es de 2/5 y el 32 % están en un estado aún peor, uno sobre 5. Con esto se puede confirmar que los nodos son parte de lo más ignorado en cualquier intervención y planificación.

FIGURA 2.12: Estado de los Nodos



Fuente: *Elaboración propia*

El caso de las esquinas o puntos de encuentro de vías, es el peor para los nodos, con

un 58 % de los puntos de observación en un estado de 2/5, y un 32% en 1/5, dejando en claro que la información obtenida da un ejemplo completo de la realidad de la imagen urbana de la zona.

FIGURA 2.13: Esquina en el punto 12 de Observación



Los nodos están enfocados únicamente a la comodidad vehicular, sin brindar ningún tipo de seguridad y continuidad para el desplazamiento del peatón.

Fuente: Elaboración propia

Para el análisis de barrios la primera actividad fue identificar barrios en toda la zona aledaña por características similares de observación y en todo el recorrido se pudo identificar un solo barrio cercano al punto 16, donde el cambio de uso de suelo se hace evidente y pasa de ser una zona comercial a una zona residencial.

Con el quinto elemento de análisis se precisó una identificación importante de los principales hitos que sirven como puntos de referencia y ubicación para los ciudadanos y solo se buscó conocer la cantidad de interacción que este puede ofrecer al peatón.

FIGURA 2.14: Hitos más importantes de la zona de estudio

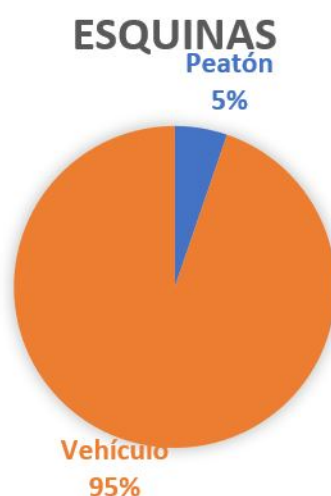


Fuente: Elaboración propia

El enfoque y la escala de diseño de toda la zona de estudio se caracteriza por ser de carácter completamente vehicular; es decir, todos los elementos que complementan un espacio público, están de acuerdo a las necesidades vehiculares y dejan fuera del radar al peatón, dejando en claro que la comodidad de circulación sigue siendo vehicular.

Uno de los enfoques más importantes es el de las esquinas, donde según The Global Street Design Guide (2016), se genera la mayor cantidad de peligro para el peatón, y en este caso las esquinas están un 95 % enfocadas solo en el vehículo y su capacidad de giro y otros aspectos, pero el peatón no tiene la capacidad de esperar en un lugar seguro antes de continuar con sus actividades (Designing y Initiative, 2016).

FIGURA 2.15: Enfoque de las esquinas en la zona de estudio



Fuente: Elaboración propia

2.3. Imaginario Urbano de la zona de estudio

Para el desarrollo del imaginario urbano se realizó una encuesta enfocada a obtener la percepción que la gente tiene de la zona, sin importar el tipo de usuario, ya sea residente de la zona o solo un visitante, en este apartado se tiene principal atención a las sensaciones que la zona produzca sobre la gente. El análisis actual está desarrollado sobre 177 encuestas respondidas de manera virtual, pero dejando un enlace abierto a que se puedan seguir generando más respuestas para ampliar la investigación.

La definición del tamaño del muestreo se desarrolló de acuerdo a un muestreo aleatorio simple, donde es necesario el número de la población, el nivel de confianza y el margen de error, al tratarse una muestra pequeña, el margen de error se coloca en 10 % y el nivel de confianza en un 90 %, dando como resultado un valor de 70 encuestas necesarias, valor superado ampliamente, mejorando el nivel de confiabilidad de las respuestas obtenidas.

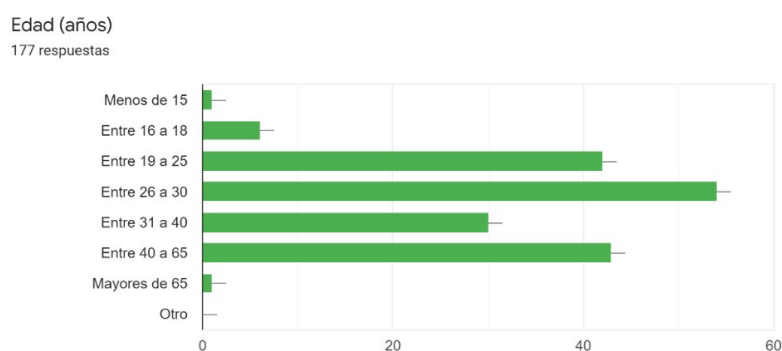
FIGURA 2.16: Fórmula para la obtención del tamaño de la muestra

$$\text{Tamaño de la muestra} = \frac{\frac{z^2 \times p(1-p)}{e^2}}{1 + \left(\frac{z^2 \times p(1-p)}{e^2 N}\right)}$$

Fuente: <https://es.surveymonkey.com/mp/sample-size-calculator/> Encuestadora Digital, 2020.

La encuesta se generó para diferentes grupos de edades, dando un mayor porcentaje de recepción a ciudadanos entre los 19 y los 65 años o los que podrían ser considerados como población económicamente activa.

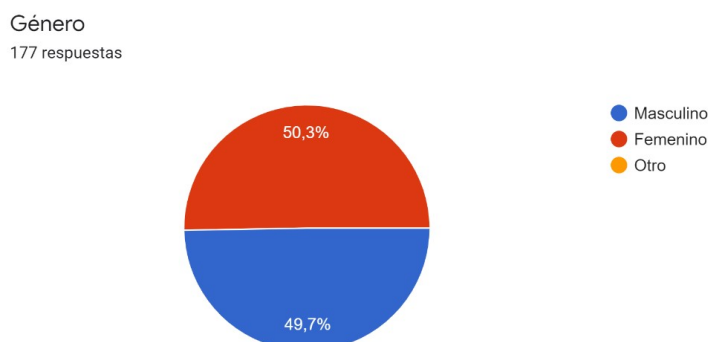
FIGURA 2.17: Grupos de Edad Encuestados



Fuente: *Elaboración propia*

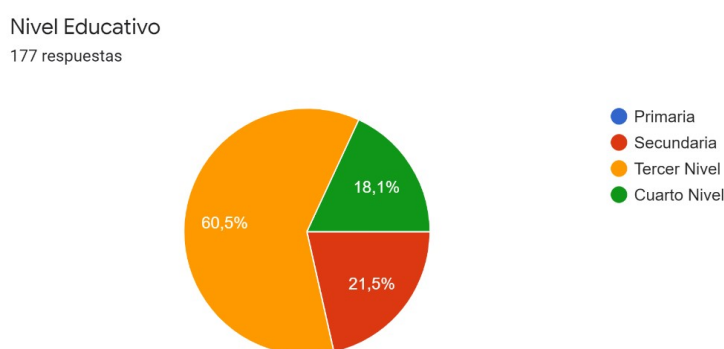
Dentro de las consideraciones de características de los encuestados, también se obtuvo un porcentaje muy similar en cuestiones de género, siendo un mayor parte cubierto por mujeres, y al mismo tiempo, un 60% de los encuestados tienen un nivel de educación de tercer nivel, por lo que las respuestas podrían ser consideradas un poco más objetivas.

FIGURA 2.18: Grupos encuestados por género



Fuente: *Elaboración propia*

FIGURA 2.19: Grupos encuestados por Nivel Educativo

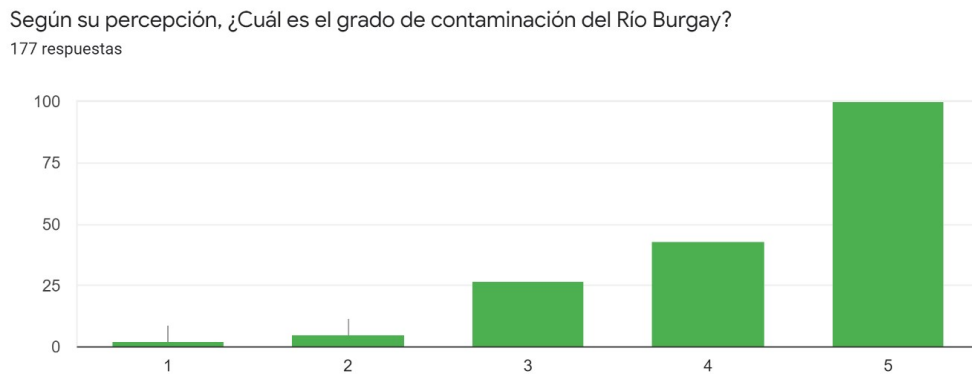


Fuente: *Elaboración propia*

Para los análisis de percepción se enfocaron 4 de los 5 elementos del espacio de Kevin Lynch, aunque además se agregó información sobre los lugares que la gente considera más peligrosos de la zona, coincidiendo muchos de ellos con los hitos encontrados en el análisis de fichas de observación.

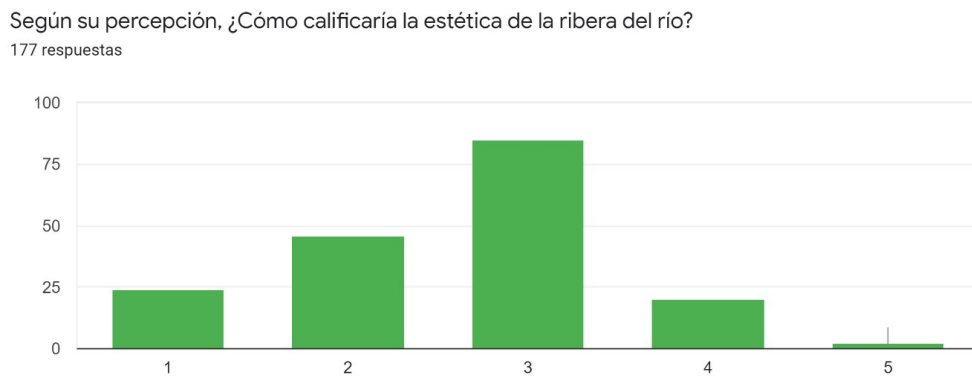
La percepción inicia con la situación actual del río (Borde Principal), donde más del 50 % de las personas encuestadas piensan que está en mal estado, tanto en estética, como en nivel de contaminación. Esto nos genera la idea clara de que los bordes en la zona se encuentran en mal estado, como se puede ver en las ilustraciones 4 y 5.

FIGURA 2.20: Grado de contaminación del río Burgay



Fuente: *Elaboración propia*

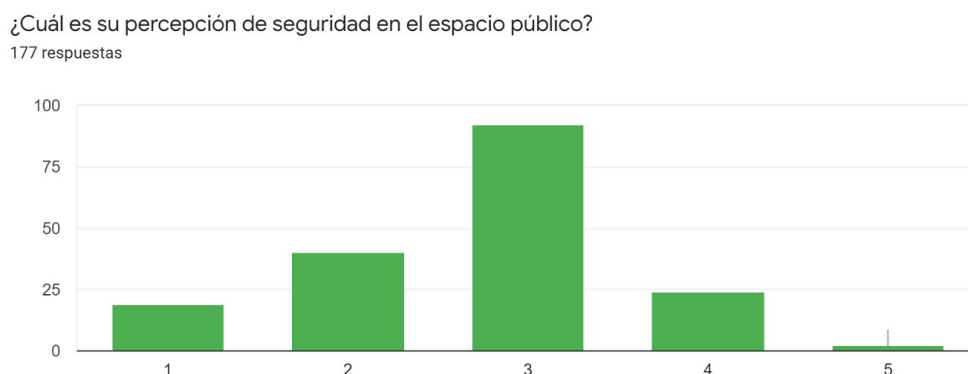
FIGURA 2.21: Percepción estética del Río Burgay



Fuente: *Elaboración propia*

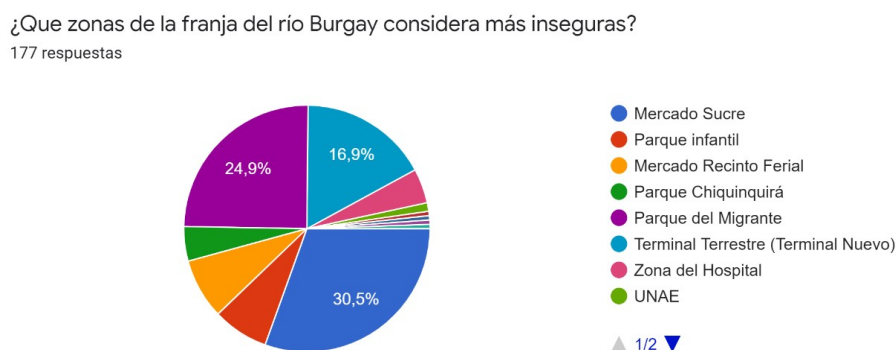
Para conocer la situación de los hitos, se realizó una consulta sobre la percepción de seguridad en el espacio público, llegando a determinar que cerca del 80% de los encuestados encuentran a la zona marginal al río como una zona insegura, aquí se complementa al permitir que los usuarios identifiquen las zonas inseguras, coincidiendo con los mismos puntos importantes que se identificaron en el apartado 2.2.1 (Identificación de la Imagen Urbana) y específicamente en el mapa 2 (Hitos más importantes de la zona de estudio), como el Parque del Migrante, Parque Infantil, Mercado Sucre, etc. Se puede concluir que la interacción de los hitos con el peatón termina siendo muy reducida gracias a la sensación de inseguridad que estos generan.

FIGURA 2.22: Sensación de seguridad en la zona de estudio



Fuente: Elaboración propia

FIGURA 2.23: Zonas peligrosas según los encuestados

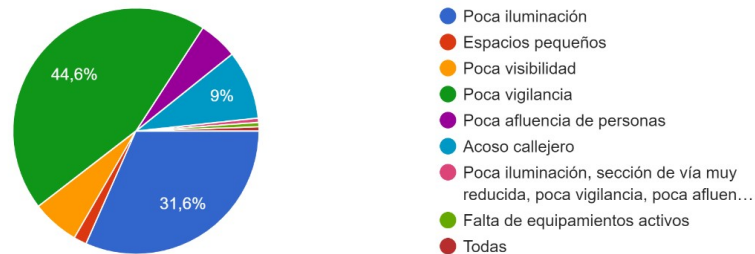


Fuente: Elaboración propia

Es interesante para la investigación el considerar que uno de los factores más influyentes para la sensación de seguridad, de acuerdo a los encuestados, es la falta de equipamientos activos, lo que conlleva a la afluencia de personas, y a su vez lleva a tener un vínculo directo con la teoría de la sintaxis espacial urbana y su consideración de conectividad y continuidad para determinar los flujos de movilidad.

FIGURA 2.24: Factores que influyen en la percepción de seguridad

¿Qué factores influyen en su percepción de inseguridad?
177 respuestas

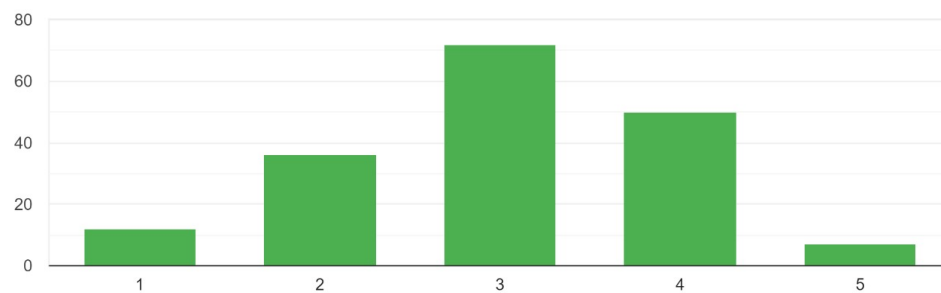


Fuente: *Elaboración propia*

Los tres puntos de análisis siguientes se consideran más simples de observar, por lo tanto su percepción es más fácil de identificar, aquí con las Sendas cerca del 70% de los encuestados los consideran en mal estado, llegando a tener mucha similitud con lo encontrado en el proceso de observación.

FIGURA 2.25: Percepción del estado de las Sendas

¿Cuál es su percepción del estado de las vías, camineras y veredas en la zona del Río Burgay?
177 respuestas



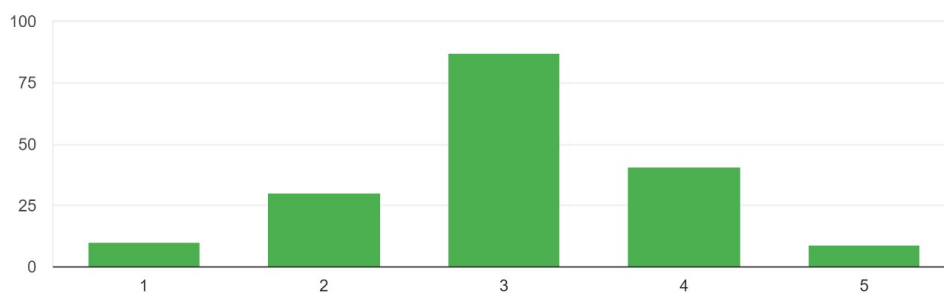
Fuente: *Elaboración propia*

Los Nodos se encuentran en el mismo estado que las Sendas y cerca del 70% de los encuestados consideran al mal estado de los mismos como la principal característica cuando se consulta sobre su percepción inicial.

FIGURA 2.26: Estado de los Nodos para los encuestados

¿Cuál es su percepción del estado de los Nodos (esquinas, redondeles y puntos de encuentro) en la zona del Río Burgay?

177 respuestas



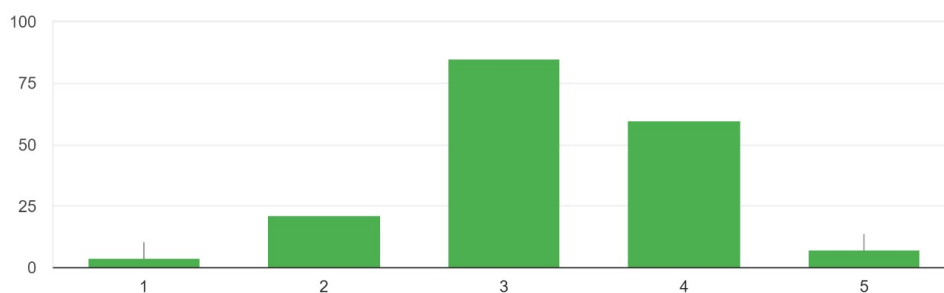
Fuente: *Elaboración propia*

Para la situación de los barrios es necesario recalcar que en la identificación vía observación, no se encontraron barrios en todo el espacio de estudio y cerca del 80% del grupo encuestado los coloca en un estado aceptable.

FIGURA 2.27: Estado de los barrios cercanos al río Burgay

¿Cuál es su percepción del estado de los barrios cercanos al río Burgay?

177 respuestas

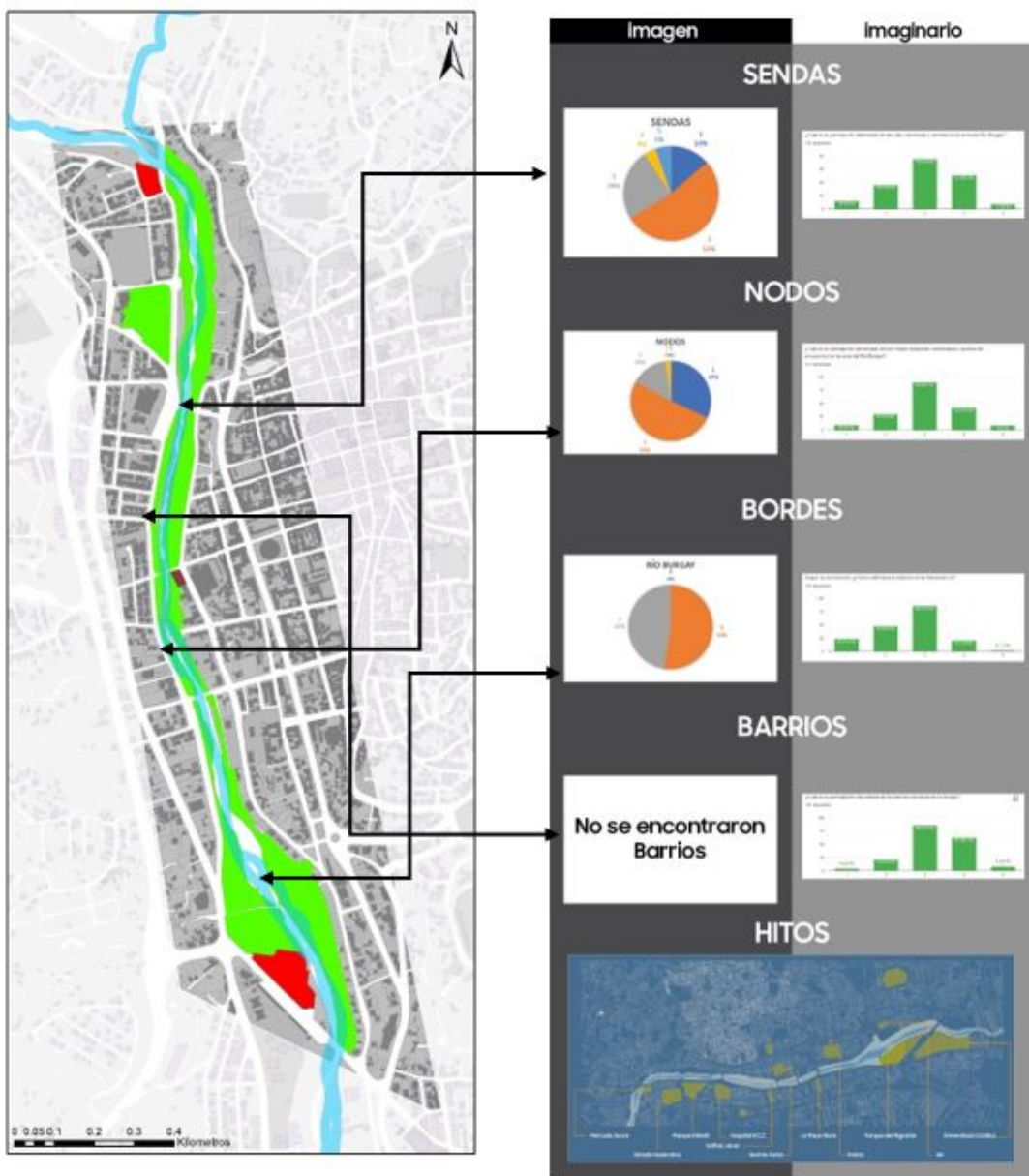


Fuente: *Elaboración propia*

2.4. Análisis y comparación entre imaginario urbano e imagen urbana.

La relación entre imagen e imaginario es muy concordante de acuerdo a sus resultados, ya sean los obtenidos a través de encuestas o con las fichas de observación; en ambos casos, se identifica completamente el deterioro de la imagen urbana enfocado en los cinco elementos de la imagen urbana.

FIGURA 2.28: Cinco elementos de la imagen urbana



Fuente: Elaboración propia

La imagen y el imaginario coinciden mucho en el estado de los elementos del espacio público, sendas, nodos y bordes, señalándolos en mal estado, enfocados hacia el vehículo y con una escala de diseño muy diferente a la humana. Al llegar a analizar los barrios, de acuerdo a las fichas de observación solo se identificó un barrio, por lo que se definió como inexistente a este elemento; es decir, no existe relación lógica para analizar el estado de los mismos de una manera comparativa; sin embargo, en el imaginario la gente los encuentra en un estado regular, con tendencia a ir más hacia el buen estado, antes que el malo.

La identificación de hitos no tiene un análisis extensivo para poder comparar, ya que, se basó, en ambos casos, en la simple determinación de los elementos cercanos más representativos. En ambos casos han sido similares, con una respuesta coherente, ya que tanto el investigador, como la mayoría de los encuestados pertenecen a la misma ciudad de análisis.

Se corrobora entonces que la imagen urbana de la zona está muy influenciada por el imaginario que se tiene de ella, una zona poco amigable con el peatón, en estado, enfoque y escala de diseño, situación que debería ser la principal en ser intervenida y a su vez potenciada.

2.5. Intervenciones pasadas en la zona de estudio

Desde el año 2000 se han venido generando en la zona de estudio diferentes tipos de proyectos, desarrollados con el objetivo de mantener y mejorar la margen del río Burgay, así como también ciertos proyectos enfocados en zonas recreativas y de desarrollo social en puntos específicos.

Las obras aquí presentadas son las catalogadas más importantes para el análisis y fueron obtenidas directamente de los registros municipales del GAD Azogues, quienes facilitaron toda la información necesaria.

En el año 2000, específicamente se generó el Proyecto horizontal y vertical del muro de hormigón ciclópeo a implantarse en la margen occidental al Río Burgay, desde el puente del Mercado Sucre, hasta la Avenida Che Guevara, coincidiendo con la zona de estudio actual, pero aclarando que no es en todo el largo, pero si en 6 puntos dentro de toda la longitud de análisis. Esta obra fue generada para mantener el caudal del río y su fin es estrictamente funcional.

Entre el año 2001 y 2006, se generan una serie de adecentamientos en el Mercado Sucre, construcción de cerramientos, baterías sanitarias, cisternas y zonas para almacenamiento de basura, todos igual con un solo objetivo, el funcional.

Entre el año 2006 y 2011, se realiza una intervención completa en el Parque Infantil “Doctor Marco Romero Heredia”, generando diseños completamente nuevos y resultando un parque con un gran enfoque peatonal, logrando un punto de reunión y encuentro muy importante para la ciudad y sus visitantes.

FIGURA 2.29: Fase 1 de intervención



Este proyecto fue la fase 1 de intervención. Se puede identificar la zona antes y la propuesta, aunque luego de la intervención no haya quedado completamente igual a la propuesta

Fuente: Elaboración propia

Para el año 2006 y 2009, se generan las últimas intervenciones para una de las sendas más importantes dentro del análisis, la Av. Andrés F. Córdova, enfocándose en la construcción de aceras, bordillos y pasos peatonales. El diseño de esta zona no ha sido modificado desde ese año.

En el año 2008 se realizó la construcción de un puente sobre el Río Burgay, uniendo las vías General Enríquez y Av. Andrés F. Córdova, siendo desarrollado específicamente para la mejora del tránsito vehicular y con pocas características peatonales.

En el año 2010, se realiza un levantamiento topográfico completo de las márgenes del Río Burgay y a partir de ahí se obtiene la información necesaria e importante para poder generar diferentes tipos de proyectos sobre esa zona.

Para el año 2012, empiezan los trabajos en la Av. 16 de Abril, vía que sería de vital importancia para la zona ya que corre paralela al río en toda la zona de estudio y libera de tráfico a la Av. Andrés F. Córdova.

Entre el año 2011 y 2013, se genera uno de los proyectos más importantes de la zona denominado “Recuperación Ambiental de las Márgenes del Río Burgay”, siendo un proyecto que de cierta manera se enfoca en la recuperación de espacios degradados, interviniendo específicamente el Parque del Migrante, las márgenes en los tramos entre el Puente Sucre y el Puente de la Av. Ernesto Che Guevara, así como el puente peatonal que vincula las dos márgenes del río en la zona del Terminal Terrestre, a más de iniciar las efectuadas en la margen Este del río, la misma que había sido completamente ignorada. Estas, junto con la del Parque Infantil, son probablemente las únicas en la zona que han

tenido un carácter peatonal y han generado una recuperación en la zona, ya sea social, económica y cultural, y son los puntos de encuentro más frecuentados en toda la ciudad y por diferentes tipos de ciudadanos.

FIGURA 2.30: Desarrollo y ejecución del proyecto



El proyecto fue desarrollado y ejecutado casi en su totalidad, resultando en la recuperación de un espacio completamente degradado. La potenciación de este espacio dio paso a diferentes mejoras sociales, culturales y ecológicas para la misma.

Fuente: Elaboración propia

2.6. Elaboración de escenarios de actuación urbana

2.6.1. Escenario actual

La zona se analiza por los diferentes puntos dentro de un espacio, pero haciendo una conexión entre todos; es decir, observando hacia un solo escenario que nos muestra la realidad actual. El problema principal identificado es el enfoque y la escala de diseño de la zona, ya que el 85 % del espacio público está destinado para el vehículo motorizado y solo el remanente para el peatón.

FIGURA 2.31: Escenario Tendencial Actual



Considerando la falta de intervenciones en las vías aledañas a la margen del río, se espera el deterioro continuo y el crecimiento de la sensación de inseguridad por la falta de afluencia de gente a la zona.

Fuente: Elaboración propia

2.6.2. Escenario optimista

La lógica del escenario optimista se basa en pretender la mejor opción para la zona, pero con objetivos realizables. En este caso se busca que sea completamente diseñada y modificada para servir objetivamente al peatón, lo que genera una eliminación paulatina del vehículo motorizado. No se busca una peatonización completa del espacio, pero si la reducción de carriles y enfocar estos al peatón, si antes el 85 % del espacio público estaba dedicado al vehículo, se buscará llevar a una superioridad para el peatón, posiblemente subir del 15 % al 60 % o hasta llegar a un valor que funcione pero que sea de escala humana.

FIGURA 2.32: Escenario Tendencial Optimista



Intervenir estratégicamente la zona buscando mejorar la imagen urbana de la misma, podrá posicionar de mejor manera a la ciudad dentro de la región, generará un imaginario urbano mucho más positivo y permitirá zonas seguras y de estadía para la población local y visitante, estableciendo un orden diferente para potenciar el borde más importante de la ciudad.

Fuente: Elaboración propia

3.1. Generalidades

El objetivo principal de esta investigación ha sido identificar la imagen urbana de la zona cercana al Río Burgay, conocer sus debilidades y desarrollar un sistema de actuación para mejorar y potenciar la zona con estrategias aplicables a futuro, que permitirán una aplicación simple.

En el caso actual se ha tomado como ejemplo una de las vías aledañas y contiguas al Río Burgay, la Avenida Andrés F. Córdova, la misma que hasta el año 2019 funcionaba en doble sentido de circulación y actualmente tiene solo el sentido Sur – Norte, lo que ha generado que exista un gran espacio que no puede ser usado por el peatón por falta de infraestructura.

Otro punto importante para el desarrollo de los lineamientos basados en esta calle, ha sido que al analizar las intervenciones pasadas en la zona de estudio, la última intervención sobre esta vía fue desarrollada en el año 2009; es decir, han pasado 11 años sin que tenga ningún tipo de mejora de diseño, mientras su función si ha cambiado, por lo que la oportunidad de generar un proyecto que impacte positivamente al imaginario urbano generado por la zona es muy factible para la regeneración de este espacio casi degradado.

Cabe recalcar que la recuperación de la zona no funcionaría si la intervención es únicamente física, es decir, no podría subsistir si no se aplican otras estrategias para el mantenimiento activo de la misma, como lo son las económicas, socio-culturales, ambientales y de movilidad accesible.

3.2. Lineamientos estratégicos para intervenciones futuras dentro de la zona de estudio.

3.2.1. Estrategias de movilidad y accesibilidad

Los lineamientos para las intervenciones futuras se basan en los tres campos de la investigación del espacio público: estado, enfoque y escala de diseño. Estos están enmarcados en la teoría de la imagen urbana, buscando mejorar el imaginario que la ciudad genera y en la sintaxis espacial urbana, para mejorar las relaciones de los espacios existentes.

Al hablar del estado, se trata de enfocar en el mantenimiento continuo de la zona y la derivación de recursos para la potenciación de la misma; es decir, no descuidar y pretender que pasen más de 10 años para volver a intervenir un espacio; siendo pertinente brindar un mantenimiento adecuado para evitar que la degradación de los espacios previamente intervenidos.

Al analizar el espacio se buscará que todas las ideas nuevas se basen en un sistema de movilidad denominado “Transporte Multimodal”, el mismo que busca dar un carril específico para diferentes actividades y formas de movilidad, teniendo así, un carril específico para parqueos, pasos peatonales, mobiliario urbano, transporte público y así sucesivamente, con eso se asegura la continuidad de la movilidad y la seguridad de los transeúntes (Designing y Initiative, 2016).

FIGURA 3.1: Diseño tradicional de vías



Fuente: (Designing y Initiative, 2016)

En la Ilustración 15 e Ilustración 16 se puede identificar la diferencia entre un diseño realizado con un enfoque vehicular y el mismo espacio con un diseño multimodal de transporte, donde se generan más actividades y se consideran diferentes tipos de transeúntes, generando el llamado “derecho a la ciudad”.

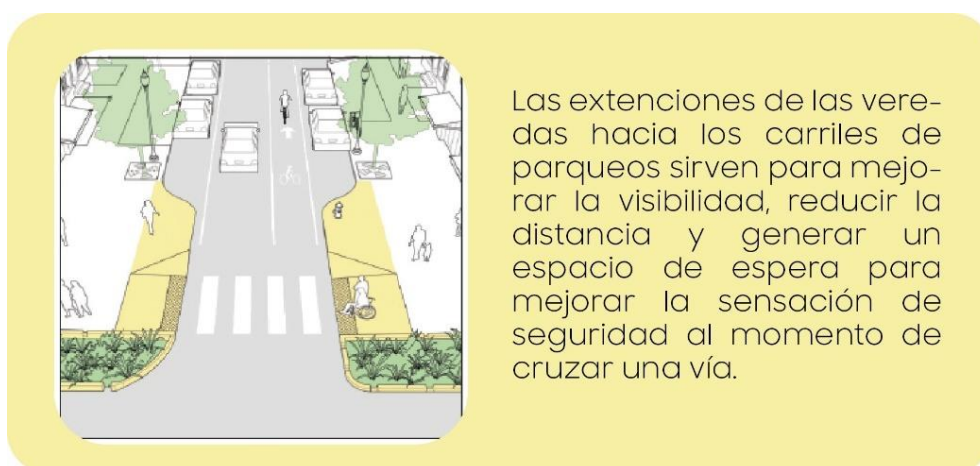
FIGURA 3.2: Diseño Multimodal de Transporte



Fuente: (*Designing y Initiative, 2016*)

Se busca también que todas las intervenciones futuras enfoquen los nodos, considerados como zonas peligrosas al movilizarse, hacia el peatón, generando extensiones de las veredas para que así el espacio a cruzar sea menor. En la Ilustración 17 se muestra como los nodos son una zona de espera segura, antes de cruzar una vía.

FIGURA 3.3: Nodos como extensión de Vereda



Fuente: (*Designing y Initiative, 2016*)

La escala de diseño se vuelve también importante y se espera que toda la publicidad y las diferentes fachadas de nuevas intervenciones públicas o privadas que se generen, puedan enfocar su atención en el peatón, es decir que sean del tamaño adecuado para que el transeúnte identifique lo existente y se busque una interrelación entre el peatón y el comercio. Así mismo todo el mobiliario urbano deberá estar diseñado para el peatón, ya

sean luminarias, bancas, estaciones de buses y lo nuevo a implantarse. En la Ilustración 17 se puede identificar la diferencia en escala de iluminación.

FIGURA 3.4: Iluminación con escala y enfoque específico



Fuente: (*Designing y Initiative, 2016*)

Como un punto extra para las intervenciones extras se pretende que todas mantengan una relación correcta y adecuada con el río Burgay y sus márgenes, que no se permita de ninguna manera invadir el margen de protección del mismo y evitar intervenir la zona del caudal, permitir la naturalidad propia del recorrido del agua y solo actuar cuando la situación pueda generar daños graves.

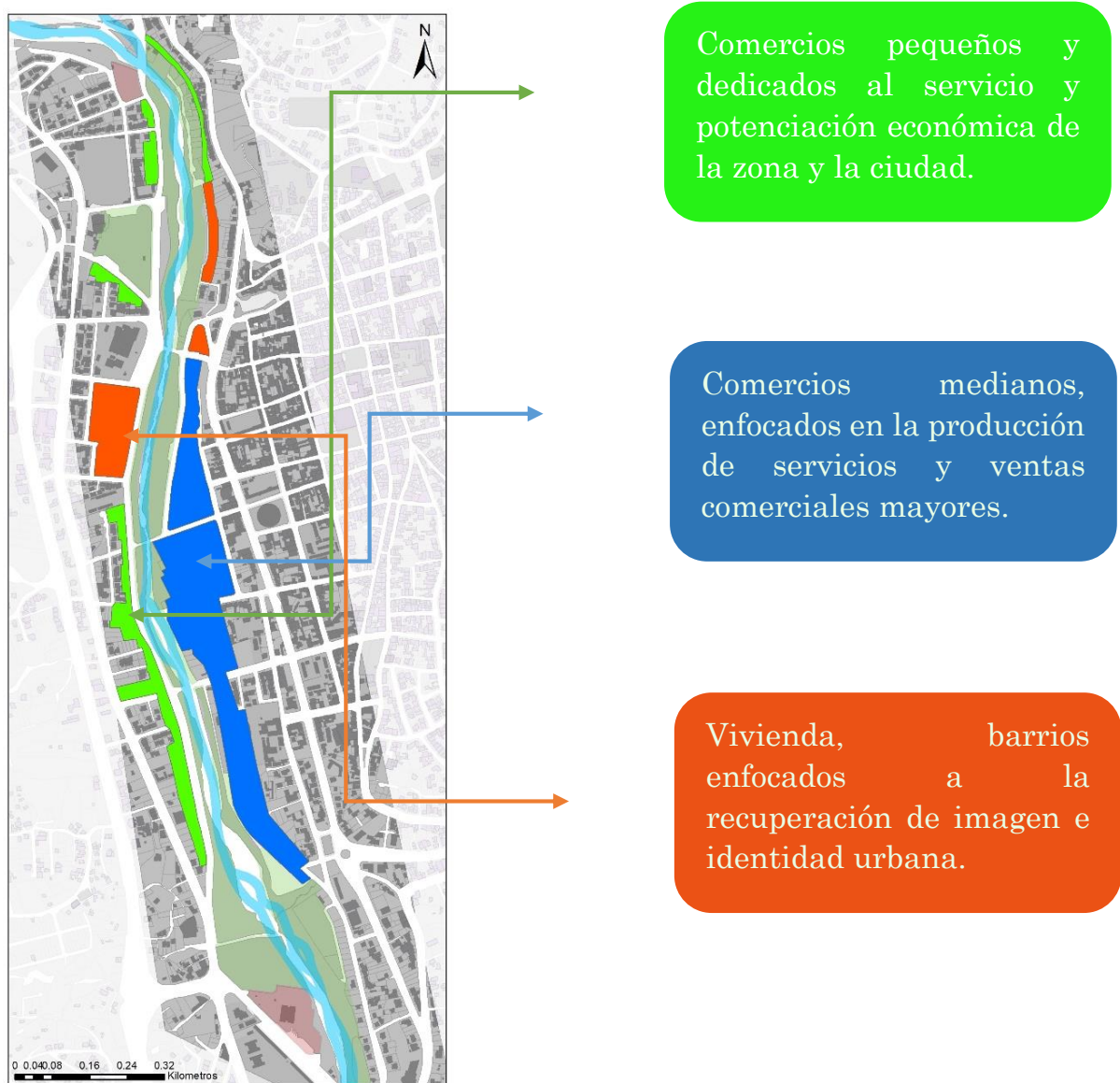
3.2.2. Estrategias económicas

Se busca mejorar la situación comercial de la zona implementando dos modificaciones extras. La principal y más importante está basada en el cambio del uso de suelo actual, tratando de dar a la zona un carácter comercial único, es decir, toda la zona frontal hacia la vía Andrés F. Córdova tendrá un carácter de comercio de tamaño pequeño, es decir podrá albergar cualquier tipo de actividad relacionada con el expendio de alimentos, restaurantes, bares, lounge, cafeterías, tiendas de abarrotes, que pueda ofrecer al peatón la estadía en la zona y no únicamente servir como paso. La segunda modificación sería completamente física, donde se pretende que se genere un carril específico dentro de las veredas para la colocación de mobiliario propio de los negocios, ya sean mesas, sillas, barras, parasoles y más elementos que permitan proyectar su negocio hacia los pasos peatonales.

Sobre la vía Ignacio Neira se busca colocar todos los otros tipos de negocios, es decir los *comercios medianos y grandes* los que llevan la función de manufactura y otros tipos de producción, por ejemplo, aserraderos, mecánicas, ferreterías, constructoras, lavadoras de vehículos, entre otros, así se logra separar y ordenar los diferentes tipos de usos de suelo y se otorga características propias a las vías aledañas a las dos márgenes del río.

Es importante considerar que la zona completa seguirá teniendo también un carácter residencial, permitiendo que las viviendas también puedan ser espacios de habitación y descanso, tratando de cierta manera evitar o frenar cualquier proceso de gentrificación que pueda darse.

FIGURA 3.5: Vía Ignacio Neira



Fuente: Elaboración propia

3.2.3. Estrategias sociales

Gran parte del éxito asociado a un proyecto de regeneración urbana tiene mucha relación con el impacto social que este genere y la forma en la que fue socializado. Al realizar un proyecto que modifique, no solo físicamente, sino estructuralmente el funcionamiento de una zona, hace completamente necesario la implementación de un plan de socialización anticipado hacia toda la ciudadanía y específicamente para la población afectada por las nuevas normas y sistemas de funcionamiento. La socialización completa del proyecto ayudará a que la población en general conozca anticipadamente todas las propuestas y se pueda planificar junto con los habitantes toda la intervención.

Parte de la recuperación de espacios sociales, incluye también las relaciones interpersonales que se generen entre las personas que la habitan, en este caso los barrios fueron poco identificables, por lo que se propone generar una propuesta cromática para la homogenización de espacios y así recuperar la identidad e identificación de barrios, específicamente en la zona oeste del río.

FIGURA 3.6: Barrio las Peñas, Guayaquil.



Este barrio se volvió un punto regenerado urbanísticamente generando fachadas de colores durante todo su trayecto.

Fuente: Diario El Comercio.

La apropiación del espacio público y el derecho a la ciudad son otra parte importante a mantener en cuenta para los diseños futuros en la zona; siempre se deberá mantener espacios específicos para que los comerciantes ambulantes también puedan generar su actividad diaria sin la importancia del sector. El derecho a la ciudad también se ve afectado y a su vez potenciado con la generación de carriles específicos para diferentes funcionalidades en las veredas que se proponen.

3.2.4. Estrategias ambientales

De acuerdo a la calidad ambiental se busca generar tres actuaciones sobre el sistema actual, la principal se basa directamente en el respeto a los márgenes de protección de la orilla del río y, en el caso actual, la normativa propone un retiro de 30 metros desde el eje del río hacia cada lado, situación que en muchos casos no es respetada, siendo trascendental, como parte de la propuesta, reforzar la normativa enfocada hacia el respeto del cauce natural del río.

Dentro de las encuestas se pudo consultar sobre el nivel de satisfacción de la población con el sistema de manejo de desechos sólidos, dando como resultado que cerca del 50 % de la población estaba de acuerdo con el sistema, pero es necesario mostrar la afección al imaginario urbano que generan los horarios de recolección, por ejemplo, la calle Andrés F. Córdova, a las 19h00, está llena de basura en todas sus veredas, esperando al paso del carro recolector, cabe recalcar que la recolección de basura no tiene nada que ver con la limpieza de las calles. Se debe tener claro que las calles son más limpias cuando se ensucia menos, no cuando se barre más, por lo tanto, se define la idea de tener recolectores de basura estacionarios, públicos y propios para cada cuadra, los mismos que estarían adecuados para permitir la clasificación de la basura y para ser vaciados todos los días. Con este sistema cada habitante tendría la capacidad de sacar su basura y colocarla en un espacio específico, evitando inconvenientes de salubridad, perros callejeros y más. Obviamente, esta propuesta debe ir de la mano con una campaña de concientización de la población, que nos permita modificar nuestros hábitos y generar una cultura de respeto por estos espacios que se designen para la clasificación y colocación de los desechos, llamados comúnmente “basura”, sin tener que recurrir a la sanción para que nos acoplemos a estos nuevos sistemas de protección y cuidado del imaginario urbano.

FIGURA 3.7: Contenedores de basura



El manejo adecuado de desechos sólidos impacta directamente en la imagen urbana de una zona, dándole una característica especial y sobre todo amigable con el medio ambiente.

Fuente: <https://caroscl.wordpress.com/2009/10/19/cinco-cosas-que-toda-ciudad-debiera-tener/recycling-bin-theft-in-cali/>

Con esto en cuenta, todas las cuadras pasarán a tener un punto de recolección específico ayudando a mantener un orden en cuanto a este rubro, además se ayuda ecológicamente al momento de la clasificación de basura y reconociendo el manejo y fin que se le den a estos desechos, apoyando directamente a la educación cultural de toda la sociedad y el cumplimiento de estas reglas.

El tercer aspecto ambiental importante se trata de la repoblación del espacio con especies endémicas. Todas las áreas verdes configuradas por los márgenes del río, deberán manejar especies locales, ayudando a mejorar la situación de la flora y la fauna.

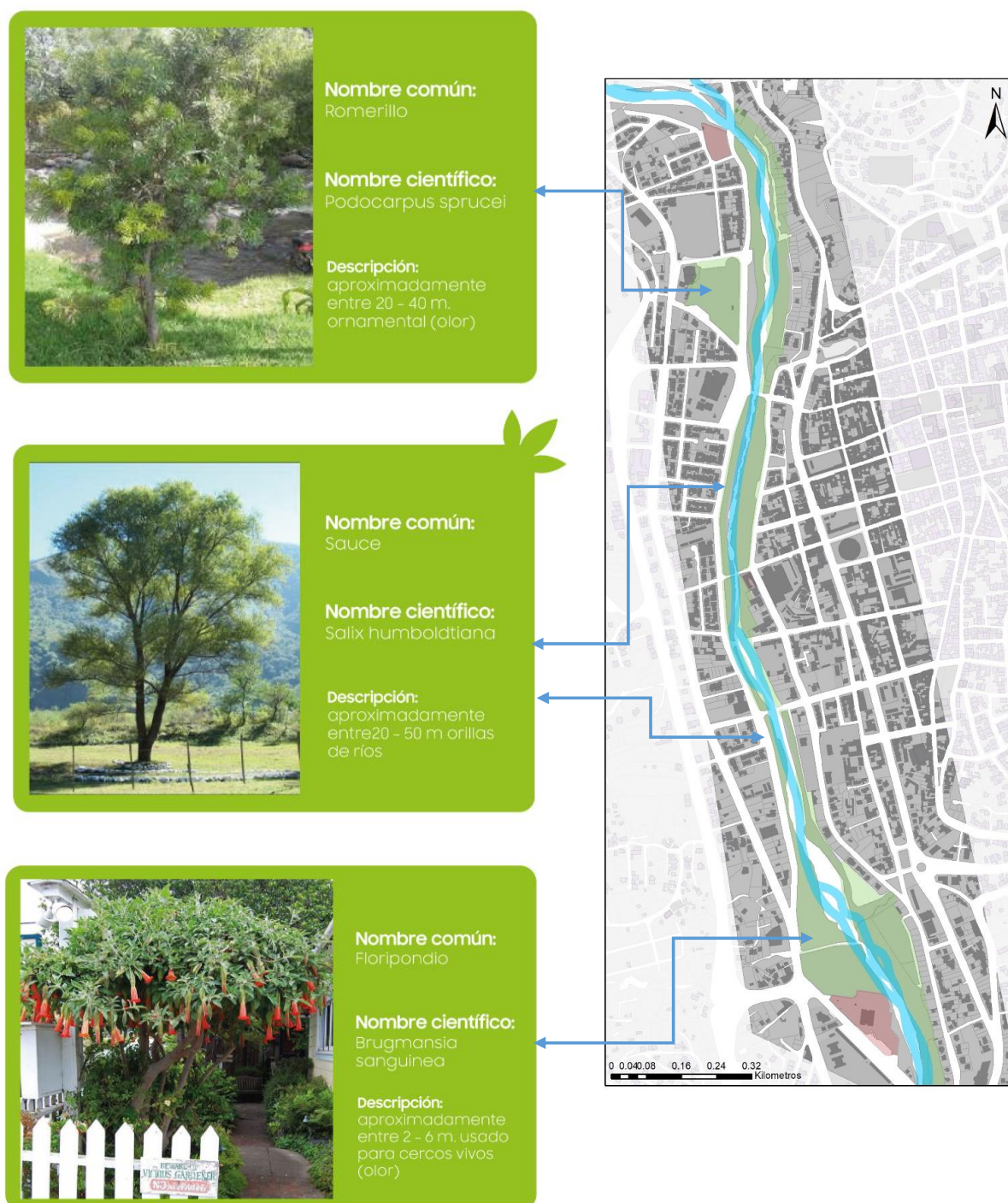
En este caso se encuentran diferentes especies, las mismas que buscan ser enfocadas a sus usos específicos, ya sean ornamentales o con cualquier otro fin. Una de las más importantes para la recuperación local se trata del peleusí, planta importante para la identidad de la ciudad, ya que está implícita, tanto en su nombre completo como en su escudo de armas, San Francisco de Peleusí de Azogues. Se deberá tratar de que todas sus intervenciones futuras que contengan la inclusión de parques o especies vegetales utilicen a esta como principal elemento dentro de su diseño.

FIGURA 3.8: Especies vegetales 1/3



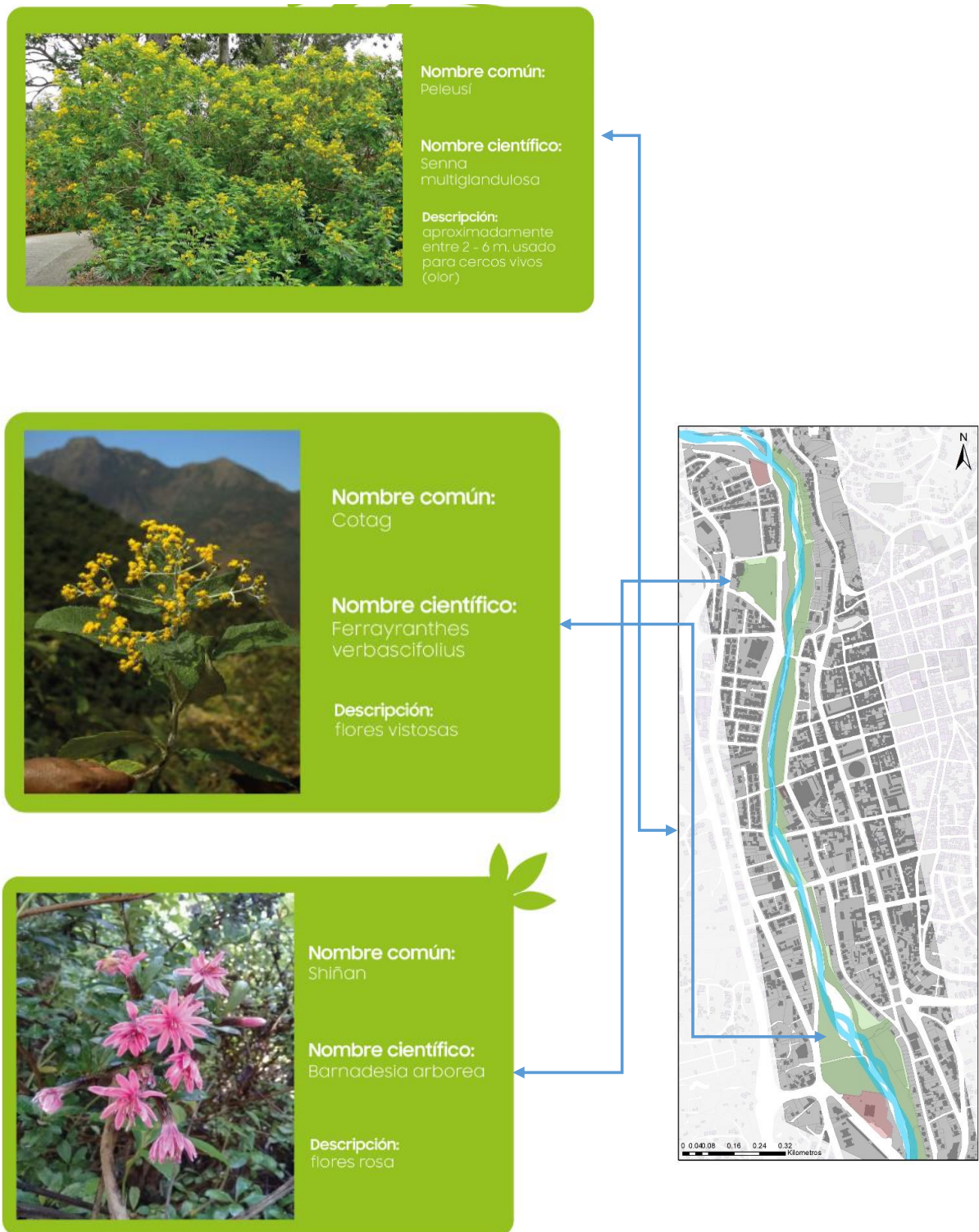
Fuente: Elaboración propia

FIGURA 3.9: Especies vegetales 2/3



Fuente: Elaboración propia

FIGURA 3.10: Especies vegetales 3/3



Fuente: Elaboración propia

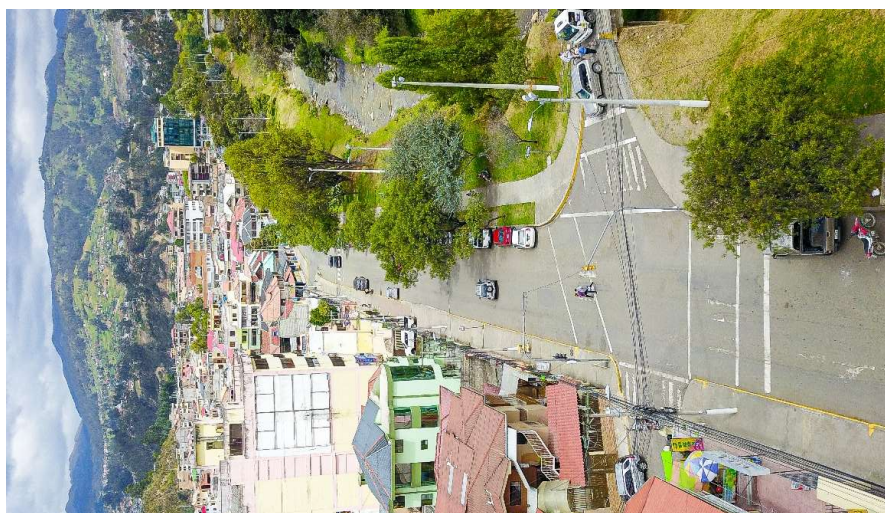
3.3. Esquematización gráfica de las zonas de intervención

Dados los lineamientos se generaron ciertas propuestas esquemáticas sobre la Av. Andrés F. Córdova, la misma que se podría convertir en un corredor turístico y comercial importante para la ciudad.

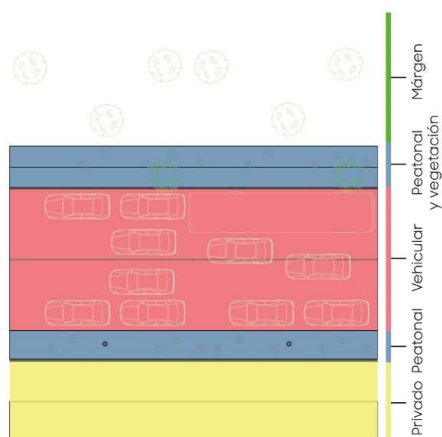
Se busca que esta esquematización gráfica sirva como un ejemplo para posibles tipos de intervenciones en todo el corredor aledaño al río Burgay dentro de la zona de análisis y estudio, aplicando los modelos de diseño multimodal de transporte y generando corredores continuos y amplios, bajo los conceptos básicos de la SEU, la continuidad y los campos visuales. De la misma manera se espera tener un énfasis adecuado en los 5 elementos del espacio público, siendo fácilmente identificables dentro de estos nuevos procesos de diseño.

En los esquemas que se presentan se puede observar claramente como se generan carriles específicos con diferentes funciones, al cargar el tráfico existente a la Av. 16 de Abril, se puede generar un solo carril para la circulación libre de vehículos pequeños y medianos, incluso el paso de transporte público, al mismo tiempo se deja un carril específico para parqueaderos, evitando los nodos donde se crearán extensiones de veredas para achicar el espacio de cruce y dar mayor seguridad. En la figura 3.12, se encuentra la representación clara de un carril continuo específico para vehículos no motorizados, uno para mobiliario urbano y vegetación y otro para el tránsito ininterrumpido de peatones, subsanando así los problemas actuales de obstáculos. Todo el diseño se basa en la identificación de las actividades y en reconocer sus necesidades especiales.

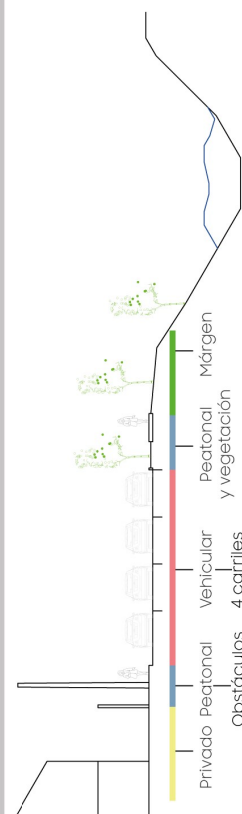
FIGURA 3.11: Estado actual - Av. Andrés F. Córdova



La vía está enfocada en el uso vehicular, en el año 2019 se modificó su dirección y cambió a tener un solo sentido de circulación, reduciendo completamente su tráfico normal, por lo que una intervención a nivel multimodal se podría dar perfectamente.

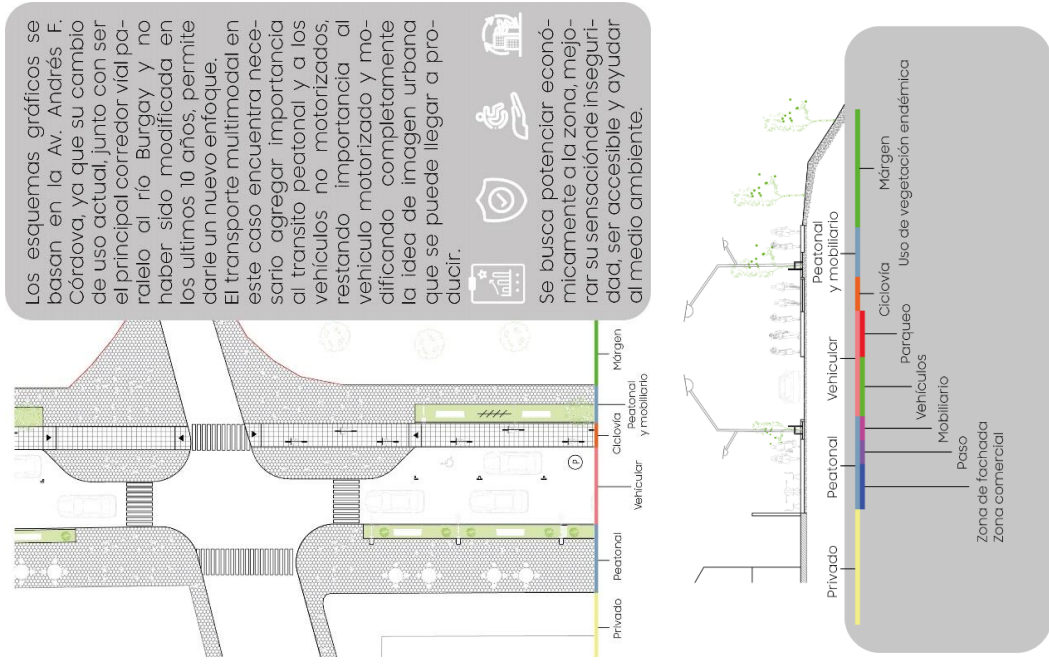


Se trata de una zona comercial en casi toda su extensión, donde incluso se albergan diferentes instituciones educativas y otros centros de atención en salud y parques de recreación infantil y cultural.



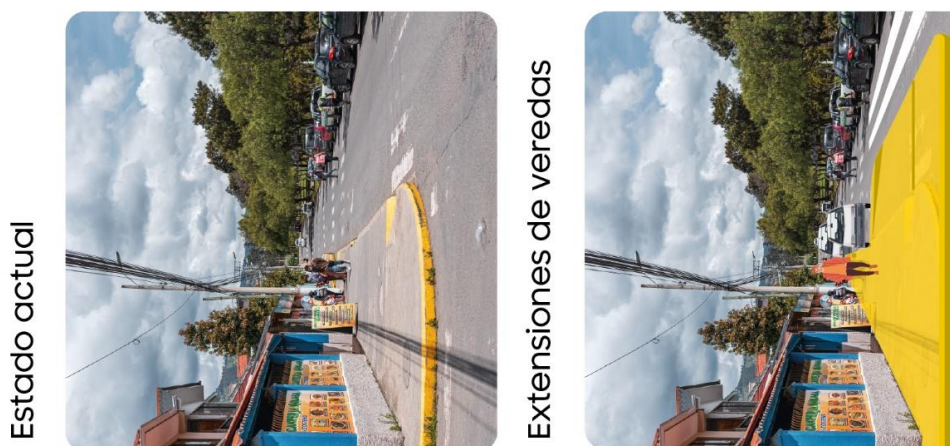
Fuente: Elaboración propia

FIGURA 3.12: Diseño multimodal - Av. Andrés F. Córdova



Fuente: Elaboración propia

FIGURA 3.13: Diseño multimodal de nodos - Av. Andrés F. Córdova



Los Nodos actualmente no generan ningún tipo de seguridad para el peatón y solo cumplen con las normas para radios de giro vehicular, siendo un tipo de espacio remanente al que simplemente se le da un uso, sin generar ningún tipo de diseño ni planificación peatonal



Se propone como parte del diseño multimodal para los espacios públicos generar este tipo de extensiones de las veredas hacia el carril de parqueos, logrando dar mayor amplitud al espacio de espera del peatón, reduciendo distancias de cruce.



Más seguridad.

Más accesibilidad.

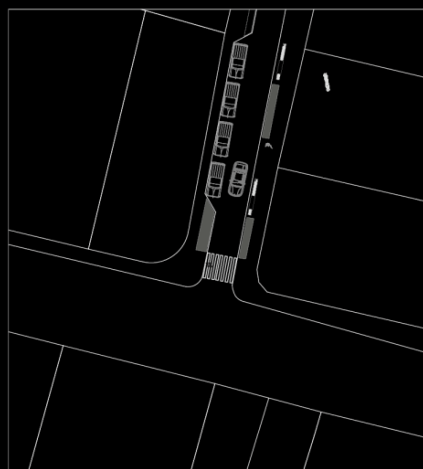
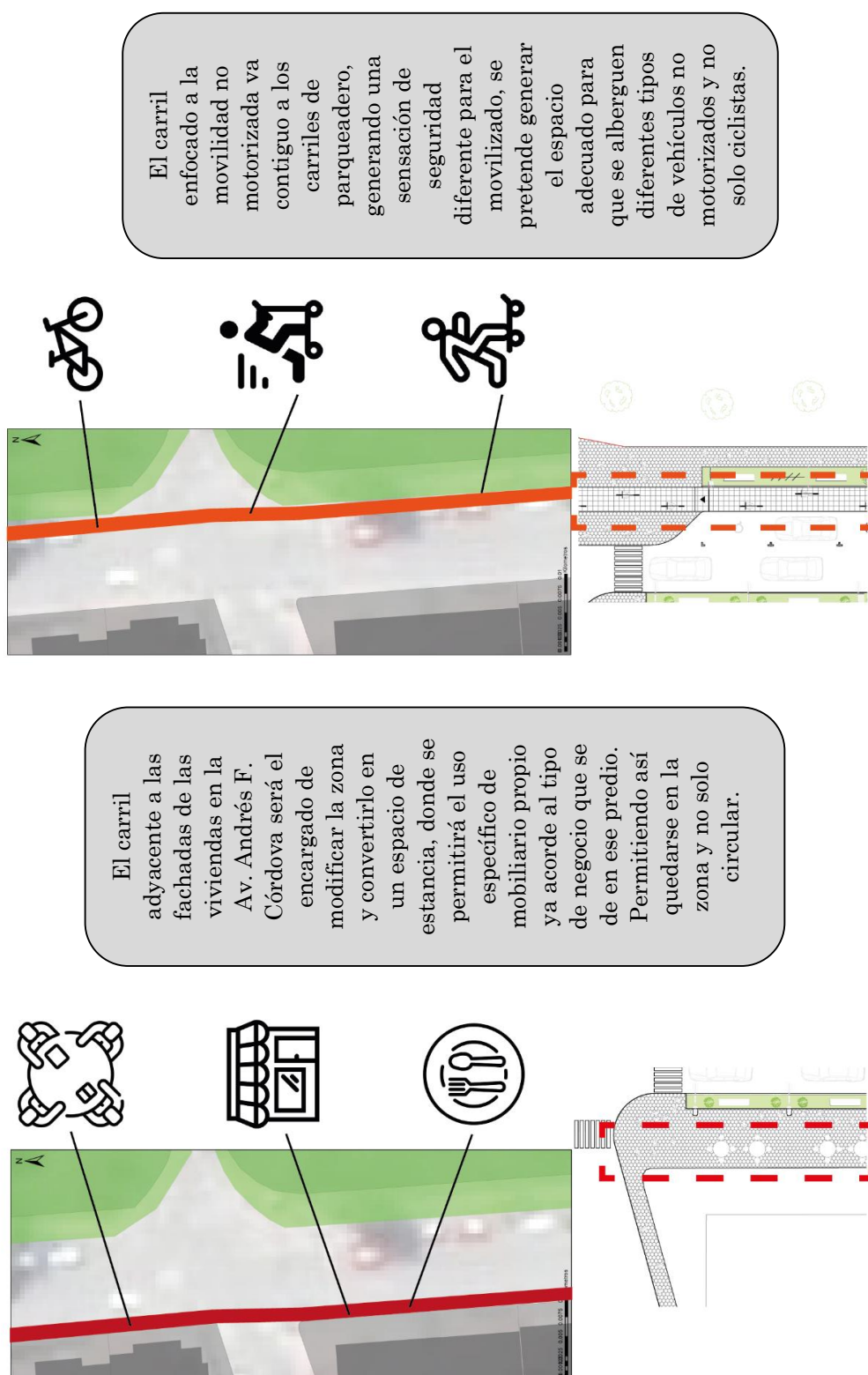


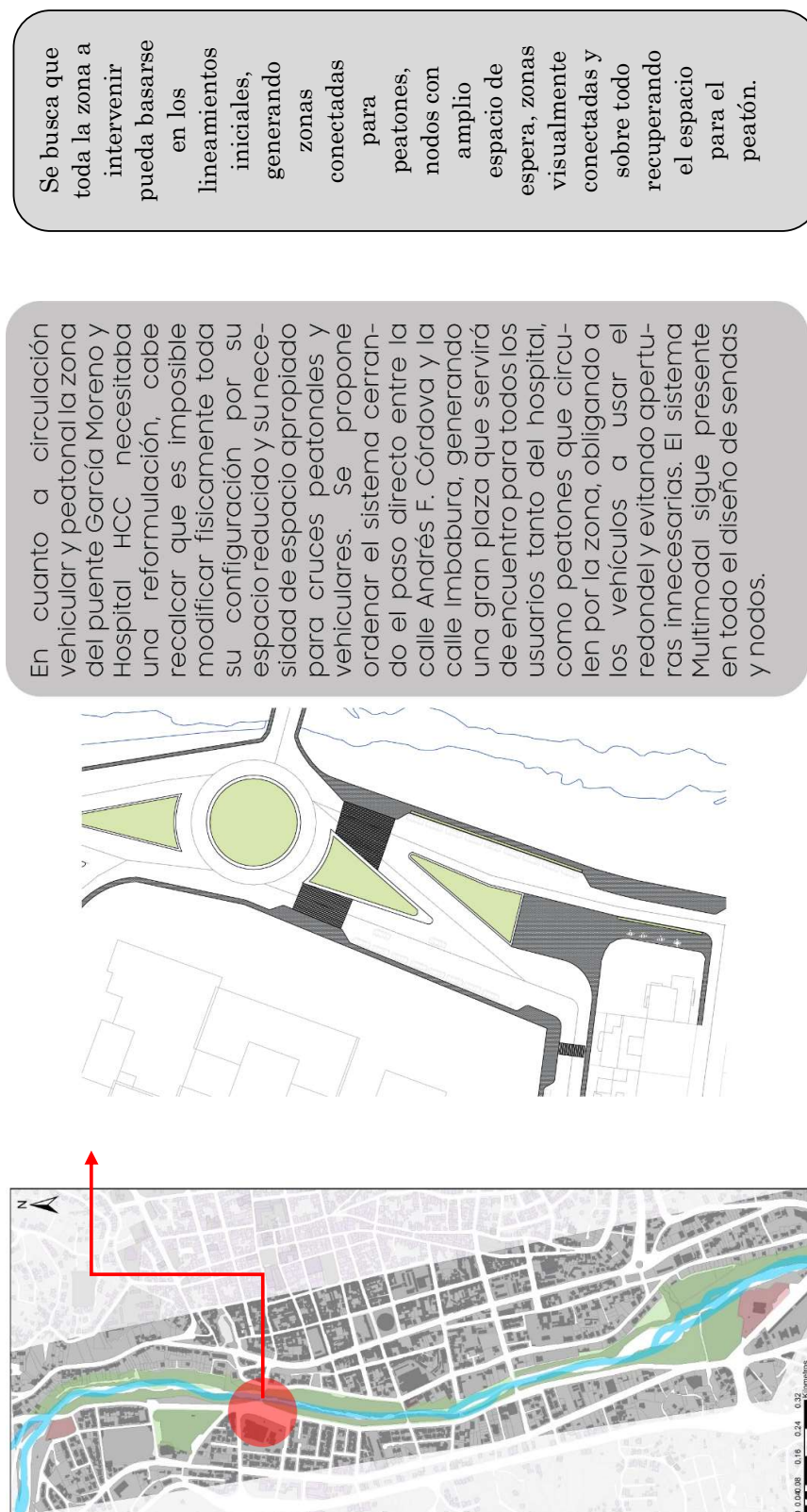
FIGURA 3.14: Diseño multimodal - carriles con funcionalidad



Fuente: Elaboración propia

FIGURA 3.15: Aplicación de lineamientos en puntos conflictivos 1/3

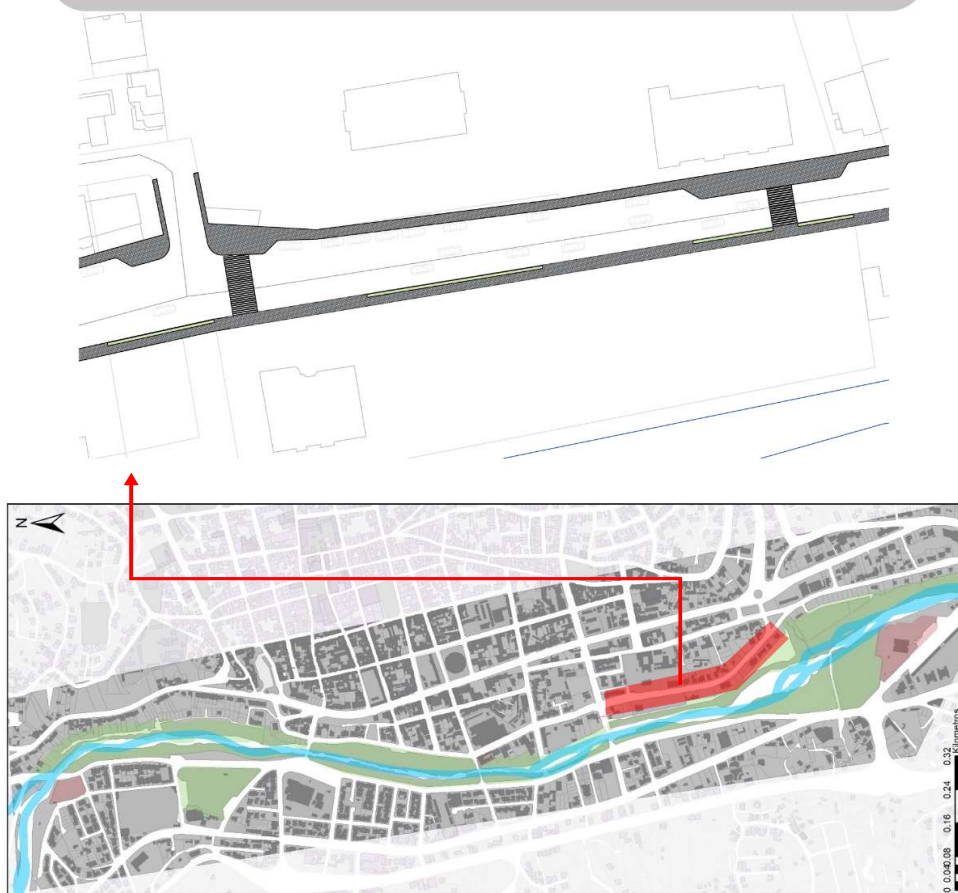
Zona Hospital HCC y Puente García Moreno



Fuente: Elaboración propia

FIGURA 3.16: Aplicación de lineamientos en puntos conflictivos 2/3

Vía Ignacio Neira, sector comercial en la zona de la Policía Nacional



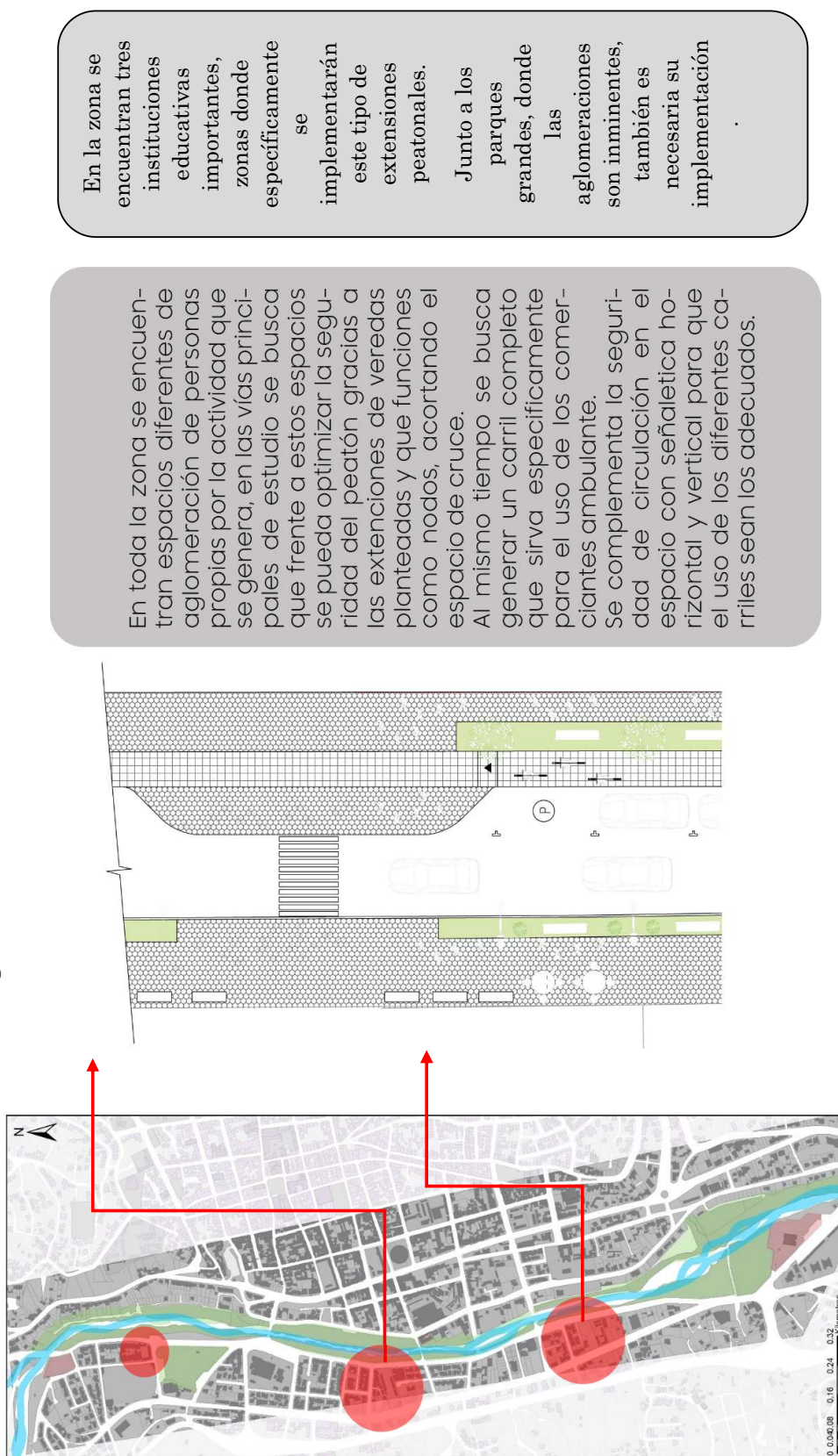
Uno de los puntos más conflictivos y olvidados sobre la vía Ignacio Neira se encuentra en la zona de los patios de la Policía Nacional, entre la Av. Aurelio Jaramillo y la calle Augusto Sacoto, en esta zona el comercio es tangible, basado en mecánicas, latonerías, constructoras y otros negocios de carácter mediano, a más de compensarse con varias zonas residenciales; esto genera varios problemas en cuestión de orden, la circulación vehicular y peatonal es caótica, por lo que se propone un reordenamiento de acuerdo al sistema multimodal para diseño de veredas, aplicando los conceptos de sendas, nodos, hitos, estrategias ambientales y estrategias de movilidad antes descritas.

a Ignacio Neira, tendría el segundo lugar en orden de importancia para la zona de estudio, pero al estar limitada por predios construidos en sus dos lados, la vuelve menos modificable, aun así, toda la zona maneja una regeneración dentro del sistema multimodal, para que el imaginario urbano de la zona tenga un carácter mucho más homogéneo.

Fuente: Elaboración propia

FIGURA 3.17: Aplicación de lineamientos en puntos conflictivos 3/3

Vía Ignacio Neira, sector comercial en la zona de la Policía Nacional



Fuente: Elaboración propia

3.4. Estrategias finales

Las vías que cortan transversalmente a las dos sendas principales, Andrés F. Córdova e Ignacio Neira, sufren de las modificaciones simples en sus nodos, más no en su sistema actual, todas están vinculadas por puentes que cruzan el borde principal, Río Burgay, y su transformación no es de relevancia en el nuevo sistema general a obtener. El puente sobre la Av. 10 de Agosto es el único que dentro de la planificación debería al menos ampliarse un carril extra, actualmente permite el paso de solo un vehículo y congestiona la zona completamente. Cabe recalcar que las modificaciones de carácter específico en vialidad no complementan este estudio, ya que el objetivo general es conocer, proponer y mejorar la Imagen Urbana de la zona, basándose en lineamientos que permitan apuntar a que el imaginario urbano que se genera en la zona de estudio, ayude a potencializar un sistema de intervenciones futuras en la ciudad. Todas las estrategias aquí mencionadas están basadas en la zona de estudio y la investigación realizada, pero a su vez, todas están generadas para la replicación inmediata en cualquier intervención de la ciudad, es decir, estos lineamientos podrían profundizarse hasta llegar a ser considerados como guía de diseño para los proyectos urbanos que se vayan a realizar en la ciudad.

3.5. Conclusiones

Luego del análisis completo sobre la imagen urbana y su relación con la producción de los imaginarios urbanos junto con la sintaxis espacial urbana se puede determinar que la situación actual de la zona está en un nivel menor a la media. De acuerdo a las encuestas se pudo identificar que el imaginario urbano que la zona produce no es satisfactorio ni siquiera para sus propios pobladores, situación que de ninguna manera ayudará a potenciar económicamente ni turísticamente a la ciudad.

Se ha demostrado que existe una imagen urbana deteriorada y sobre todo con problemas de enfoque y escala de diseño, lo que influye directamente en las sensaciones que provoca para los transeúntes de la zona de estudio, generando un espacio que sirve únicamente como paso, olvidando que para el comercio y crecimiento económico, es necesario que tenga un carácter estacionario de igual manera, dejando de un lado los diferentes tipos de movilidad y planificando completamente todo para el vehículo motorizado.

De igual manera se puede identificar que el descuido de las administraciones municipales y principales tomadores de decisiones ha sido evidente, permitiendo que la zona, abandonada los últimos 11 años, empiece un proceso de degradación propia, no solo en su función, misma que necesita un cambio, sino incluso en su estado, con veredas imposibles de circular, zonas con poca iluminación y un crecimiento completo de la sensación de inseguridad.

Cabe recalcar que actualmente se están generando muchos procesos de planificación y diseño por parte de la administración actual (2020), enfocando al borde principal del caso de estudio, el Río Burgay, como el eje principal para todos los proyectos y procesos a futuro, lo que por coalición propia servirá para potenciar la zona de estudio, su comercio, su posicionamiento y su diseño multimodal.

Finalmente cabe señalar que la transformación completa es factible, necesaria e importante para el desarrollo económico, social, cultural y de imagen, potenciando a la ciudad como una gran oportunidad a una nueva etapa de planificación enfocada directamente al peatón y los nuevos modelos de transporte multimodal.

3.6. Recomendaciones

Está claro que un nuevo diseño sobre la zona sería la principal necesidad para la planificación actual, pero se debe complementar con un sistema multimodal que pueda ser replicado en diferentes vías y espacios públicos de la ciudad, logrando una urbe inclusiva en todos sus aspectos, desde las zonas céntricas hasta las parroquias aledañas a la ciudad.

Se espera que se pueda generar una ciudad ejemplo en la región, que le permita posicionarse positivamente dentro del círculo turístico para el país; es clave recuperar el estatus de Capital Provincial y lograr con esa jerarquía ser el principal atractivo turístico para la región, por lo que se recomienda apuntar a ese tipo de crecimiento y mejoramiento del espectro económico de la ciudad.

Se recomienda de igual manera que se amplíe el control urbano y de construcciones nuevas para toda la ciudad, obligándolas a mantener un completo respeto por las normas que nos rigen, no solo para la zona de estudio, sino en general, lo que contribuirá en la información que se obtenga sobre los procesos adecuados de construcción y tipologías arquitectónicas, mejorando así toda la imagen urbana de la ciudad y por ende el imaginario urbano que esta produce.

Referencias

- Bafna, S. (2003). Space syntax: A brief introduction to its logic and analytical techniques. *Environment and Behavior*, 35(1), 17–29.. Descargado de <https://doi.org/10.1177/0013916502238863>
- Briceño, M., y Gil, B. (2000a). Calidad Ambiental de la Imagen Urbana. *Fermentum. Revista Venezolana de Sociología y Antropología*, 13(38), 445–482.. Descargado de <http://www.redalyc.org/articulo.oa?id=70503804>
- Briceño, M., y Gil, B. (2000b). Ciudad, imagen y percepción. *Revista Geografica Venezolana*, 46(1), 11–33.
- Castrillo, M., Matesanz, ., Sánchez, D. y Sevilla, . (2014). ¿Regeneración urbana? Deconstrucción y reconstrucción de un concepto incuestionado. *Papeles*, 126(Relaciones ecosociales y cambio global), 129–139..
- Designing, G., y Initiative, C. (2016). *Street Design Guide*.
- Gehl, J. (2014). *Ciudades para la gente*. Descargado de http://cataleg.upc.edu/search*cat?/o.b59193359&searchscope=1
- Gómez, E. (2014). La ecología política urbana: una disciplina emergente para el análisis del cambio socioambiental en entornos ciudadanos. *Documents d'Analisi Geografica*, 48, 167–178..
- Greene, M., y Mora, R. (2008). Dimensiones espaciales de la seguridad residencial: Flujos de movimiento y campos visuales. *Revista INVI*, 23(64), 143–166..
- Hillier, B., Leaman, A., Stansall, P. y Bedford, M. (1976). Space Syntax. . *Environment and Planning B*, 3, 147–185..
- Jiménez, E., y Verduzco, G. (1976). La Sintaxis Espacial de la Vida Doméstica. Una comparación urbano-rural. *Palapa*, 4(2), 45–52..
- Klarqvist, B. (1993). A space syntax glossary. *Nordisk Arkitekturforskning*, 2, 11–12.. Descargado de <https://fenix.tecnico.ulisboa.pt/downloadFile/3779573909551/glossarySS.pdf>
- Lindón, A. (2007). *La ciudad y la vida urbana a través de los imaginarios urbanos. XXXIII*..
- Lynch, K. (2013). The imagen of the City. *In NASPA Journal (Vol. 53, Issue 9)*.. Descargado de <https://books.google.com.ec/books?id=XM1ngnEACAAJ%0A>
- ONU-Habitat. (2016). *Regeneración Urbana*.
- Ortiz, A. (2006). Regeneración urbana, espacio público y sentido de lugar. *Provincia*, 15, 41–63..
- Silva, A. (2006). Imaginarios Urbanos. *In Ciudades (in)descifrables*.. Descargado de <https://doi.org/10.2307/j.ctvr33dsp.4>
- Valdivia, A. (2006). Transformaciones de la imagen de una ciudad: repercusiones de la renovación urbana. *Memorias: Revista Digital de Historia y Arqueología Desde El Caribe*, 3(6), 1–22..
- Valdivia, A. (2014). La calidad de la imagen urbana. *Bitácora Urbano Territorial*, 24(2), 31–43..
- Vicario, L., y Rodríguez, A. (2005). Innovación, Competitividad y Regeneración Urbana: los espacios retóricos de la “ciudad creativa” en el nuevo Bilbao. *Ekonomiaz: Revista Vasca de Economía*, 58, 262–295..

- Vintimilla, N. (2020). Mapeo del corredor ecológico del río Burgay en la ciudad de Azogues: Estrategias de recuperación y mantenimiento de su ecosistema y paisaje urbano. *Universidad Católica de Cuenca..*

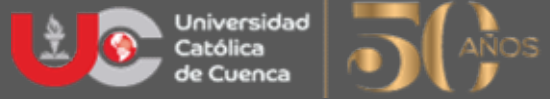
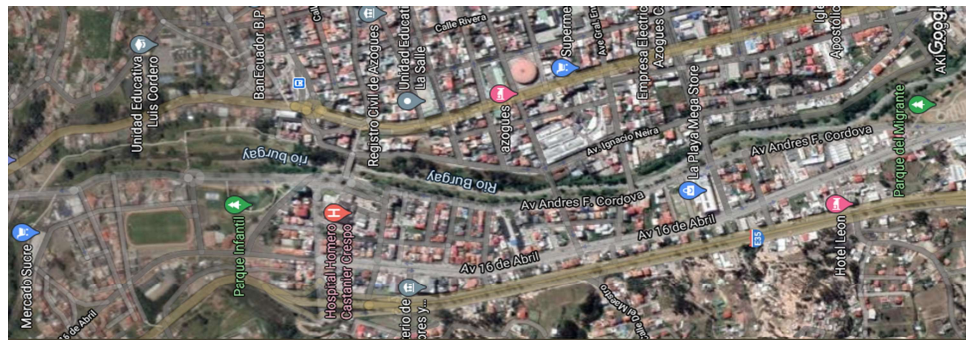
ANEXOS

FICHA DE OBSERVACIÓN DE IMAGEN URBANA

ESTADO							ENFOQUE				ESCALA MOB		SEU	
Objeto	Sub/Obj	1	2	3	4	5	Peatón	Vehículo	Ciclistas	Vegetación	Humana	Vehicular	Cont	CV
Sendas	Vías													
	Camineras													
	Veredas													
	Senderos													
	Escaleras													
Bordes	Río Burgay													
Nodos	Esquinas													
	Parques													
	Zonas de encuentro													
Barrios	Barrios	¿Se identifica un barrio por características similares?			SI	No								
Hitos	Estatuas													
	Edificio													
	Parques													
	Otro													

OBSERVACIONES

UBICACIÓN



FACULTAD DE INGENIERÍA - INDUSTRIA Y CONSTRUCCIÓN
CARRERA DE ARQUITECTURA
AZOGUES - 2020

Imagen Urbana de la ciudad de Azogues

Encuesta sobre la percepción de la imagen urbana de la margen de río en Azogues.

***Obligatorio**

1. ¿Vive, estudia o trabaja cerca del río Burgay? *

Escoger solo un opción

Selecciona todos los que correspondan.

Sí

No

2. Edad (años) *

Seleccionar el grupo de edad al que pertenece - Escoger solo una opción

Selecciona todos los que correspondan.

Menos de 15

Entre 16 a 18

Entre 19 a 25

Entre 26 a 30

Entre 31 a 40

Entre 40 a 65

Mayores de 65

Otro

3. Género *

Escoger solo una opción

Marca solo un óvalo.

Masculino

Femenino

Otro

4. ¿Posee alguna discapacidad? *

Escoger solo una opción

Marca solo un óvalo. Sí No

5. Nivel Educativo *

Escoger solo la opción más alta a la que haya llegado

Marca solo un óvalo. Primaria Secundaria Tercer Nivel Cuarto Nivel

Movilidad

Necesitamos conocer cómo te mueves dentro de la ciudad

6. ¿Cómo se moviliza frecuentemente? *

Escoger solo la opción más utilizada

Marca solo un óvalo. A pie Transporte Público Taxi Bicleta Transporte Privado Otro

7. Eficiencia del transporte público *

Escoger la opción que más se apegue a su criterio, ya sea por rutas, calidad, servicio, etc.

Marca solo un óvalo.

	1	2	3	4	5	
Deficiente	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	Excelente

Sostenibilidad

Necesitamos conocer tu criterio a cerca de la calidad ambiental de la zona

8. Según su percepción, ¿Cuál es el grado de contaminación del Río Burgay? *

Marca solo un óvalo.

	1	2	3	4	5	
No hay contaminación	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	Muy alta

9. Según su percepción, ¿Cómo calificaría la estética de la ribera del río? *

Marca solo un óvalo.

	1	2	3	4	5	
Impresentable	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	Muy agradable

10. ¿Cuál es su percepción del sistema de gestión (recolección, clasificación y destino) de residuos sólidos (basura)? *

Marca solo un óvalo.

1	2	3	4	5		
Deficiente	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	Excelente

Seguridad

Nos importa saber que tan segura es nuestra ciudad

11. ¿Cuál es su percepción de seguridad en el espacio público? *

Marca solo un óvalo.

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

12. ¿Que zonas de la franja del río Burgay considera más inseguras? *

Seleccionar la zona que le parezca más insegura

Marca solo un óvalo.

- Mercado Sucre
- Parque infantil
- Mercado Recinto Ferial
- Parque Chiquinquirá
- Parque del Migrante
- Terminal Terrestre (Terminal Nuevo)
- Zona del Hospital
- Otro: _____

13. ¿Qué factores influyen en su percepción de inseguridad? *

Seleccione el factor que más influye con su experiencia en el espacio público de la zona cercana al río Burgay

Marca solo un óvalo.

- Poca iluminación
- Espacios pequeños
- Poca visibilidad
- Poca vigilancia
- Poca afluencia de personas
- Acoso callejero
- Otro: _____

Percepción del espacio

La calidad del espacio público también nos interesa

14. ¿Cuál es su percepción del estado de las vías, camineras y veredas en la zona del Río Burgay? *



Marca solo un óvalo.

	1	2	3	4	5	
Deficiente	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	Excelente

15. ¿Cuál es su percepción del estado de los Nodos (esquinas, redondeles y puntos de encuentro) en la zona del Río Burgay? *



Marca solo un óvalo.

1 2 3 4 5

Deficiente Excelente

16. ¿Cuál es su percepción del estado de los barrios cercanos al río Burgay? *

Marca solo un óvalo.

1 2 3 4 5

Impresentables Muy agradables

17. ¿Qué tipo de intervención generaría usted para la mejorar de la zona marginal al río Burgay? *

Sientase libre de proponer cualquier tipo de intervención que usted considere necesaria, por ejemplo, parques nuevos, espacio público más interesante, canchas deportivas, equipamiento cultural, equipamiento comercial, etc.

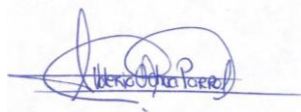
Este contenido no ha sido creado ni aprobado por Google.

Google Formularios

AUTORIZACION DE PUBLICACION EN EL REPOSITORIO INSTITUCIONAL

Yo, **Valeria Alejandra Ochoa Parra** portadora de la cédula de ciudadanía N° 0302589502. En calidad de autor/a y titular de los derechos patrimoniales del trabajo de titulación **“Análisis de la estructura espacial urbana en las márgenes del río Burgay, mediante sintaxis espacial tramo: Mercado Sucre- Parque del Migrante.”** de conformidad a lo establecido en el artículo 114 Código Orgánico de la Economía Social de los Conocimientos, Creatividad e Innovación, reconozco 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; autorizo a la Universidad para que realice la publicación de éste trabajo de titulación en el Repositorio Institucional de conformidad a lo dispuesto en el artículo 144 de la Ley Orgánica de Educación Superior.

Cuenca, 08 de enero de 2020



F:
Valeria Alejandra Ochoa Parra
0302589502